

交通犯罪の裁判の現状と問題点

2021年4月17日
弁護士 青野 渉

お断り

本レジメに記載されている法令、統計資料、裁判例の引用等についてはできるかぎり、元になる資料を引用しておりますので、正確に知りたい場合には原典をご確認ください。

また、意見にわたる部分は、全くの個人的な意見であり、一般的に承認されている見解ではありませんので、ご注意ください（むしろ、弁護士一般の見解とはかけ離れているものもあります）。

法令名の略称

犯罪被害者保護法	犯罪被害者等の権利利益の保護を図るための刑事手続に付随する措置に関する法律
自動車運転処罰法	自動車の運転により人を死傷させる行為等の処罰に関する法律
自動車運転処罰法施行令	自動車の運転により人を死傷させる行為等の処罰に関する法律施行令
犯給法	犯罪被害者等給付金の支給等による犯罪被害者等の支援に関する法律
犯給法施行令	犯罪被害者等給付金の支給等による犯罪被害者等の支援に関する法律施行令
自賠法	自動車損害賠償保障法
道交法	道路交通法
刑訴法	刑事訴訟法

目次

第1	人身事故に関する刑事事件の基礎知識	4
1	交通犯罪に対する刑罰の概要	4
2	刑事裁判の原則	6
3	法改正の経緯	6
第2	交通事故の死傷者数に関する統計	10
1	交通事故による死者数	10
2	交通事故による負傷者数	10
第3	刑事事件の手續について	14
1	警察での手續	14
2	検察での手續	15
3	裁判所での手續	15
第4	被害者の権利	18
1	刑事手續と被害者	18
2	心情意見陳述制度	19
3	被害者参加制度	21
4	検察官との面談	22
5	経済的被害の回復のための特別な制度	22
6	被害者に対する司法機関からの連絡・通知の制度	23
7	刑事記録の入手方法	24
第5	被害者側の弁護士から見た刑事事件の問題点	27
1	科学的・客観的な捜査	27
2	非犯罪化と寛刑化の進行	29
3	危険運転致死罪の適用について	38
第6	危険運転致死傷罪と発覚免脱罪に関する裁判例	39
1	危険運転致死傷罪（アルコール又は薬物影響型・2条1号、3条1項）	39
2	危険運転致死傷罪（進行制御困難速度型・2条2号）	46
3	危険運転致死傷罪（運転未熟型、2条3号）	48
4	危険運転致死傷罪（進行妨害目的型、2条4号）	49
5	危険運転致死傷罪（赤信号殊更無視型、2条7号）	50
6	危険運転致死傷罪（通行禁止道路走行型、2条8号）	53
7	危険運転致死傷罪（病気影響型、3条2項）	54
8	危険運転致死傷罪と共犯	55
9	アルコール等影響発覚免脱罪（4条）	57
資料	自動車運転処罰法の条文	60

参考文献

【実体法に関するもの】

- 1 井上宏・山田利行・島戸純「刑法の一部を改正する法律の解説」法曹時報54巻4号33頁(2002)
- 2 今井猛嘉「自動車運転死傷事故等処罰法の新設」刑事法ジャーナル41号4頁(2014)
- 3 杉本一敏「自動車運転死傷行為等処罰法の成立をめぐる所感」刑事法ジャーナル41号18頁(2014)
- 4 高井良浩『『自動車の運転により人を死傷させる行為等の処罰に関する法律』について』刑事法ジャーナル41号35頁(2014)
- 5 星周一郎「危険運転致死傷罪の拡大の意義と課題」刑事法ジャーナル52号4頁(2017)
- 6 道路交通執務研究会編著「執務資料道路交通法解説〔17訂版〕」東京法令出版(2017)
- 7 自動車事故判例研究会「必携 自動車事故・危険運転重要判例要旨集」立花書房(2011)
- 8 城祐一郎「ケーススタディ危険運転致死傷罪(第2版)」東京法令出版(2018)
- 9 城祐一郎『『逃げ得』を許さない交通事件捜査〔第2版〕』立花書房(2011)
- 10 城祐一郎「実例 交通事件捜査における現場の疑問〔第2版〕」立花書房(2017)
- 11 法制審議会議事録「刑事法(自動車運転による死傷事犯関係)部会(平成13年6月28日から7月25日)」(法務省ウェブサイトの「過去の審議会等」のページで公表。危険運転致死傷罪の立法経緯)
- 12 法制審議会議事録「刑事法(自動車運転過失致死傷事犯関係)部会(平成19年2月9日から2月28日)」(同上。)
- 13 法制審議会議事録「刑事法(自動車運転に係る死傷事犯関係)部会(平成24年10月2日から平成25年2月13日)」(同上。)
- 14 最高裁判所判例解説刑事篇(平成23年度)226頁(最決平成23年10月31日の解説)
- 15 法務省「自動車の運転により人を死傷させる行為等の処罰に関する法律に関するQ&A」(平成25年4月12日付・法務省ウェブサイト)

【犯罪被害者支援の手続等に関するもの】

- 16 松尾浩也編著「逐条解説犯罪被害者保護二法」(2001)
- 17 酒巻匡編「Q&A平成19年犯罪被害者のための刑事手続関連法改正」有斐閣(2008)
- 18 第一東京弁護士会犯罪被害者に関する委員会「犯罪被害者支援実務ハンドブック」東京法令出版(2017)
- 19 岡村勲監修「犯罪被害者のための新しい刑事司法〔第2版〕」明石書店(2009)
- 20 司法研修所編「裁判員裁判における量刑評議の在り方について」法曹会(2012)
- 21 犯罪被害者支援弁護士フォーラム編著「2訂版 ケーススタディ被害者参加制度」(2017)
- 22 椎橋隆幸「刑事手続における犯罪被害者の法的地位」(2019)

【その他】

- 23 加藤久道「交通事故は本当に減っているのか？」花伝社(2020)
- 24 竹村照雄「一検察官の軌跡」法学書院(1995)

第1 人身事故に関する刑事事件の基礎知識

1 交通犯罪に対する刑罰の概要

交通犯罪に関する刑罰は、大別して二つある。

一つは、人身交通事故（＝人を死傷させたこと）に対する刑事責任であり、かつては刑法に処罰条項があったが、2013年の法改正により自動車運転処罰法という独立の法律が適用されることとなった（本レジメの末尾に、自動車運転処罰法の条文を添付する。）。

二つ目は、人を死傷させたこととは別に、道路交通法や道路運送車両法等の自動車に関する各種の法規制に違反したことに基づいて発生する刑事責任である。

(1) 自動車運転処罰法による刑事責任

自動車運転処罰法に規定されている罪は、大別すると、次の3種類である。

① 過失運転致死傷罪（5条）

「自動車の運転上必要な注意を怠り、よって人を死傷させた者」に適用される。大半の交通事故は、この罪が適用されている。ここでいう「自動車の運転上必要な注意を怠った」こととは、運転者としての様々な注意義務違反を意味し、典型的なものは、ハンドルの操作ミス、アクセルとブレーキの踏み間違い、前方不注視、脇見、速度超過等である。

この罪の法定刑はもともとは上限が懲役3年であったが、数回の法改正を経て、現在は上限が懲役7年となっている。

令和元年度、この罪で処罰された人（罰金刑を含む）は、44,631人¹ となっている。

② 危険運転致死傷罪（2条、3条）

交通事故の中には、非常に悪質な事故があり、法律で9つの行為² を「危険運転」として規定しており、これに該当する運転をして人身事故を起こした場合には、危険運転致死傷罪が適用される。この罪の法定刑の上限は、被害者が死亡した場合には懲役20年、被害者が怪我をした場合には懲役15年となっている。

令和元年度、この罪で処罰された人は、287人³ となっている。

③ 過失運転致死傷アルコール等影響発覚免脱罪（4条）

過失運転致死傷罪にあたる人身事故を起こした場合に、その加害者が飲酒運転だった場合には、飲酒運転であることが発覚するのを免れるために、逃走したり、水を飲んだり、さらにアルコールを重ね飲みしたりして、事故当時の飲酒検知をできなくさせた場合には、通常の過失運転致死傷罪よりも重く処罰される（法定刑の上限は懲役12年となる。）。なお、この罪は、過失運転致死傷罪を「含んでいる」犯罪類型であるので、この罪が成立するときは、別に過失運転致死傷罪（5条）は成立しない。

令和元年度、この罪で処罰された者は70人⁴ である。

¹ 令和2年版犯罪白書より。罰金刑40,279人、懲役・禁錮刑が4352人（ただし実刑は192人で大半が執行猶予）である。

² 正確に言えば、自動車運転処罰法2条が8類型、自動車運転処罰法3条が2類型を定めているので、10類型であるが、2条1号と3条1項は行為としてはほぼ同じ行為を想定しているため、9類型と表現している。

³ 令和2年版犯罪白書より。危険運転致死傷罪が275人（実刑が40人）、危険運転致死罪が12人（全員実刑）である。

⁴ 令和2年犯罪白書より。致傷罪が63人（実刑は6人）、致死罪が7人（全員実刑）である。

また、自動車運転処罰法6条で、無免許運転の場合には、上記の3類型について、罪が重くなる（法定刑の上限が重くなる）こととされている。

整理すると、自動車運転処罰法に規定されているそれぞれの罪の法定刑は、以下の表のとおりとなる。

【図1】自動車運転処罰法による罪の法定刑の上限

罪名	通常の法定刑	無免許の場合の法定刑
危険運転致死罪(2条)	1年以上の有期懲役(最大20年)	—
危険運転致傷罪(2条)	15年以下の懲役	6月以上の有期懲役(最大20年)
危険運転致死罪(3条)	15年以下の懲役	6月以上の有期懲役(最大20年)
危険運転致傷罪(3条)	12年以下の懲役	15年以下の懲役
発覚免脱罪(4条)	12年以下の懲役	15年以下の懲役
過失運転致死傷罪	7年以下の懲役若しくは禁錮又は100万円以下の罰金	10年以下の懲役

※道路交通法上の無免許運転罪自体は3年以下の懲役又は50万円以下の罰金

(2) 自動車に関する法規制違反

自動車に関する法規制には様々なものがあるが、参考までに主要な罪を挙げると以下のとおりとなっている。

【図2】道路交通法等による刑事罰

罪名(俗称)	条文	法定刑
酒酔い運転罪	65条1項 117条の2第1号	5年以下の懲役又は100万円以下の罰金
酒気帯び運転罪	65条1項 117条の2の2の第3号	3年以下の懲役又は50万円以下の罰金
飲酒運転に対する車両提供罪(運転者が酒酔い)	65条2項 117条の2第2号	5年以下の懲役又は100万円以下の罰金
飲酒運転に対する車両提供罪(運転者が酒気帯び)	65条2項 117条の2の2第4号	3年以下の懲役又は50万円以下の罰金
飲酒運転に対する酒類提供罪(運転者が酒酔い)	65条3項 117条の2の2第5号	3年以下の懲役又は50万円以下の罰金
飲酒運転に対する酒類提供罪(運転者が酒気帯び)	65条3項 117条の3の2第2号	2年以下の懲役又は30万円以下の罰金
飲酒運転に対する同乗罪(運転者が酒酔い)(注1)	65条4項 117条の2の2第6号	3年以下の懲役又は50万円以下の罰金
飲酒運転に対する同乗罪(運転者が酒気帯び)	65条4項 117条の3の2第3号	2年以下の懲役又は30万円以下の罰金
救護義務違反の罪(ひき逃げ)	72条1項 117条1項	5年以下の懲役又は50万円
救護義務違反の罪(ひき逃げ) ※人の死傷が当該運転者の運転に起因するものであるとき	72条1項 117条2項	10年以下の懲役又は100万円以下の罰金
無免許運転(注2)	64条1項 117条の2の2第1号	3年以下の懲役又は50万円以下の罰金
無車検運行罪	道路運送車両法58条1項、108条1項	6月以下の懲役又は30万円以下の罰金
無保険運行罪	自賠法5条、86条の3第1号	1年以下の懲役又は50万円以下の罰金

※法令名の記載のない条文は道路交通法

※上記の罪名は便宜上の俗称である。

(注1) 危険運転の場合には共犯(幫助・共同正犯)で立件される場合あり。

(注2) 人を死傷させた場合の加重規定が自動車運転処罰法6条にある。

2 刑事裁判の原則

交通事故の刑事裁判の現状を理解するうえで、刑事裁判の一般原則として、刑法に関する以下の3つの原則を知っておく必要がある。

(1) 罪刑法定主義

国家がある行為を犯罪として処罰するためには、あらかじめ法律で「こういう行為は処罰される」ということが明示されていなければならない、という考え方である。事前に国民に示されていることで、市民は「犯罪行為をしない」という行動が可能となる。ある行為が行われた後になって、法律を作って、さかのぼって処罰することはできない。

(2) 疑わしきは被告人の利益に

刑事裁判には「疑わしきは被告人の利益に」（疑わしきは罰せず）という考え方がある。市民に対して刑罰を与えるためには、国家（警察・検察）が証拠によって被告人の有罪を証明しなければならない、という考え方である。

(3) 故意処罰の原則（過失処罰の例外性）

刑法は、原則として「故意」による犯罪を処罰することとしている。例えば、故意に、人の所有物を破壊すると「器物損壊罪」という罪になるが、故意ではなく過って人の所有物を壊してしまっても犯罪にはならない（民事の賠償責任は負うことになるが、処罰されることはない）。

交通事故は通常は「過失」であるため、刑法では軽く扱われていた。

なお、「人を轢き殺してやろう。」と意図して人を轢き殺せば自動車運転処罰法ではなく「殺人罪」（刑法199条）が適用される。

【故意犯と過失犯の刑の重さの違い】

（殺人）

刑法199条 人を殺した者は、死刑又は無期若しくは五年以上の懲役に処する。

（過失致死）

刑法210条 過失により人を死亡させた者は、五十万円以下の罰金に処する。

（業務上過失致死傷等）

刑法211条 業務上必要な注意を怠り、よって人を死傷させた者は、五年以下の懲役若しくは禁錮又は百万円以下の罰金に処する。重大な過失により人を死傷させた者も、同様とする。

（過失運転致死傷）

自動車運転処罰法5条 自動車の運転上必要な注意を怠り、よって人を死傷させた者は、七年以下の懲役若しくは禁錮又は百万円以下の罰金に処する。ただし、その傷害が軽いときは、情状により、その刑を免除することができる。

3 法改正の経緯

交通犯罪に関しては、戦後、多数の改正が積み重ねられている。以下、主要な法改正について指摘する。

(1) 自動車の運行による人の死傷に対する罪は、長く刑法上の業務上過失致死傷罪として処罰されてきた。同罪の法定刑は、もともと最高刑が懲役3年であった。

(2) 昭和30年代から40年代にかけての重大事故の多発を受け、1968年に最高刑が懲役

5年に引き上げられた。

- (3) 2001年、飲酒運転等の悪質な交通犯罪の被害者の声を受けて、危険運転致死傷罪（当時の刑法208条の2）が新設された。危険運転致死罪の最高刑は懲役15年、危険運転致傷罪の最高刑は懲役10年とされた。

【危険運転致死傷罪の立法経緯】

危険運転致死傷罪の立法経緯は、次の2件の事件をはじめとする被害者遺族の運動が大きな契機となっている。

① 東名高速飲酒運転事件

1999年11月28日発生。高速道路上で渋滞のために減速走行中であつた乗用車に、飲酒運転のトラックが追突し、乗用車を大破炎上させ、後部座席に乗車中の2名の子供（3歳と1歳）が焼死した事件。東京地判平成12年6月8日判時1718号176頁で懲役4年。検察官が量刑不当で控訴するも東京高判平成13年1月12日判時1738号37頁も原判決を維持。高裁判決では「また所論は、業務上過失致死事件は、その結果が重大であり、被害者及びその遺族の無念さは殺人事件や傷害致死事件と異なるところがない、刑事司法は、かかる被害者や遺族の声及び国民一般の感覚には真摯に耳を傾けるべきである、と主張する。この被害者、遺族らの声に耳を傾けるべきであるとする点は当然のことである。そして、本件被害者を含む国民の視点からみた場合に、本件のごとき重大な事故を惹起した被告人の刑事責任を懲役四年と評価することが軽いと感じられるとすると、業務上過失致死傷罪の量刑のあり方を一般的に見直すべきではないかということが、十分検討すべき事柄になるのは確かである。しかしながら、近時におけるこの種事案の量刑の実際をみても、本件における原審の量刑が軽すぎるといふことのできる運用状況ではないことは当裁判所にも顕著な事実である。このような状況のもとで、本件被告人についてのみ他と比較して重い刑罰をもって臨むとすれば、所論が指摘する国民感情に応えることができたとしても、一方で、刑事司法の重要な原則として要請される処罰の公平性を損なう恐れがあるといわざるを得ない。右の処罰の公平性に配慮しながら、所論が指摘する問題に対処するには、立法に関わる事項につき裁判所が軽々に意見を述べるべきではないにしても、所感として敢えて触れれば、飲酒運転等により死傷事故を起こした場合に関する特別類型の犯罪構成要件の新設、関連規定の法定刑の引き上げ等の立法的な手当をもってするのが本来のあり方であるように思われるし、また運用で対処するにしても、本件のごとき特に悪質な事案を契機に徐々に求刑及び量刑の実際を変えていく手順をもって対応すべき事柄であると思われるのである。後者の意味で、原判決の量刑は、従前の運用に照らし、相応の評価がなされるべきものである。」との言及がある。

なお、民事事件は東京地判平成15年7月24日判時1838号40頁（死亡逸失利益の定期金賠償を肯定した裁判例）。

② 小池大橋飲酒運転事件⁵

2000年4月9日発生。無免許・無保険・無車検・飲酒運転の加害者が、警察官に発覚するのを恐れて、時速100キロで一般道を走行してパトカーから逃走していたところ、歩道に乗り上げて歩行者2名をはねて即死させた事件。横浜地裁相模原支判平成12年7月4日判時1737号150頁で懲役5年6月。判決中には「このように、自動車交通に伴う人命への高い

⁵ この事件と危険運転致死傷罪の立法経過は「ゼロからの風」という映画にもなっている。

危険性を防ぐ目的で課せられる注意義務の重大な違背は、人間の生命身体に対する侵害の結果に対する認識ある過失として、故意に直接隣接し、むしろ未必の故意に限りなく近づくと評価される。 そうすると、その行為の結果が二名の若者の死亡という重大なものである本件では、業務上過失致死及び無免許・酒気帯び運転の道路交通法違反等の併合罪で処罰される事案としては最も悪質な部類に属するといえる。ゆえに、量刑に当たっては傷害致死に準じた非難を加えても決して不当とはいえない。」との指摘がある。

過失 → 認識ある過失 → 未必の故意 → 確定的故意

- (4) 2005年には、刑法典全体の改正が行われ、有期懲役の上限が懲役20年となったことに伴い、危険運転致死罪の最高刑が懲役20年、危険運転致傷罪の最高刑が懲役15年となった。
- (5) 2007年の改正で、それまで業務上過失致死傷罪で処罰されていた交通犯罪について、刑法の中に、罪名を「自動車運転過失致死傷罪」とする条文(211条2項)が新設され、法定刑も最高刑が懲役7年に引き上げられた。同時に、危険運転致死傷罪の対象に自動二輪車が含まれるようになった。また、同年の道路交通法改正で、飲酒運転の罰則が強化され(酒酔い運転の最高刑が3年から5年に、酒気帯び運転の最高刑が1年から3年に引き上げられた)、飲酒運転をすることがわかっていながら車両を提供する行為、飲酒運転をすることがわかっていながら酒を提供する行為、飲酒運転を命令・容認して同乗する行為(いずれも運転者が実際に酒気帯び運転又は酒酔い運転を行った場合に限定)も処罰の対象となった。このほか、ひき逃げ(救護義務違反)の罰則強化(最高刑が5年から10年に)も行われている。
- (6) 2013年の改正で、刑法から独立した自動車運転処罰法(条文は資料のとおり)が立法された。この法律により、自動車の運転で人を死傷させた場合の刑事罰は、次のとおりとなった。
- ア 基本類型である「過失運転致死傷罪」(同法5条。従来の自動車運転過失致死傷罪)は従前どおり最高刑が懲役7年となっている。
- イ 危険運転致死傷罪は、新しい類型が追加されるとともに、やや軽い類型も新設されている(2条の危険運転致死罪は最高刑懲役20年、致傷罪は最高刑懲役15年、3条の危険運転致死罪は最高刑懲役15年、致傷罪は最高刑懲役12年)。
- ウ 特殊類型である「過失運転致死傷アルコール等影響発覚免脱罪」(4条。本レジメでは単に「発覚免脱罪」と略記することがある。)が新設された。⁶
- エ 無免許運転による法定刑の加重規定(6条)が設けられた⁷。
- (7) 2020年の道路交通法の改正で、あおり運転に対する処罰規定が追加された。⁸

⁶ 発覚免脱罪は「飲酒運転で事故を起こした場合に、逃走して飲酒検知を免れて後日出頭した場合には危険運転致死傷罪の適用が困難となり、仮に救護義務違反と自動車運転過失致死傷罪との併合罪となっても危険運転致死傷罪よりも刑が軽いため、『逃げ得』となってしまう、不合理である。」という飲酒運転の被害者・被害者遺族らが60万人を超える署名を集めて法務省に要請し、改正が実現した。

⁷ 無免許運転の加重規定は、いわゆる亀岡事件(京都府亀岡市で平成24年4月23日発生した事件。無免許運転の少年が長時間の運転の末、居眠り運転で歩行中の児童らを跳ねて3名を死亡、7名を負傷させた。)において危険運転致死傷罪(未熟運転類型)の適用が見送られたことが批判され、設けられた。判決では自動車運転過失致死傷罪で有罪判決が言い渡されている(1審京都地裁が懲役5~8年の不定期刑としたところ、大阪高判平成25年9月30日・公刊物未登載において5~9年に変更)。

⁸ 平成29年6月5日に東名高速道路で発生した事件(被告人が、あおり運転をしたうえで被害者の車両を高速道路の本線上に停車させたところ、後続のトラックが追突し、被害者の夫婦が死亡し、子供二人が負傷した事件)が契機となった。なお、この事件で、被告人は危険運転致死傷罪で起訴され、横浜地判平成

【図3】人身事故に関する罰則の変遷

	過失によって人を死傷させた罪	危険な運転（故意行為）によつて人を死傷させた罪
1968年	業務上過失致死傷罪 （最高刑3年）	
2001年	業務上過失致死傷罪 （最高刑5年）	
2005年		危険運転致死傷罪 （死亡の場合は最高刑15年） （傷害の場合は最高刑10年）
2007年		危険運転致死傷罪 （死亡の場合は最高刑20年） （傷害の場合は最高刑15年）
2013年	自動車運転過失致死傷罪 （最高刑7年）	
	過失運転致死傷罪 （最高刑7年）	アルコール等 発覚免脱罪 （最高刑12年）

30年12月14日ウエストロー2018WLJPCA12149006 は、同罪の成立を認めて懲役18年の判決を出している。東京高判令和元年12月6日判タ1479号72頁では、危険運転致死傷罪が成立すること自体は認めたものの地裁の裁判の手續に問題があったとして地裁判決を破棄して差し戻している（今後、地裁で裁判員裁判がやり直される見通しである。）。

第2 交通事故の死傷者数に関する統計

犯罪白書（令和2年版）によれば、昭和23年から令和元年までの交通事故の発生件数や死傷者数の推移は次ページの【図4】のとおりである。

1 交通事故による死者数

令和2年については、警察庁の発表では、死者数が2,839人となっており、3,000人を下回った。

【図4】のとおり、平成4年には死者数は11,452人であったから、約20年で4分の1まで減少している。死者数が大きく減っているのは事実である。

ただし、警察が公表しているこれは交通事故から24時間以内に死亡したケースであり、事故後1年以内に死亡したケースを含めると、例年3割程度は増える。昭和23年から令和2年までの72年間で、事故後1年以内に死亡した交通事故の被害者数（厚労省統計）は、累計すれば約95万人である。

2 交通事故による負傷者数

負傷者数についてみると、【図4】（犯罪白書のデータ）を見る限りは、平成19年までは毎年100万人以上の負傷者が発生していたが、令和元年には461,775人にまで減少している。

犯罪白書のデータは、警察の統計をもとにしており、負傷者数は、警察が交通犯罪（過失運転致傷罪又は危険運転致傷罪の被疑事件）として認知した事案における負傷者数のことと思われる。他方で、近時、警察において、交通事故で人が負傷しても「事件化」しない事案が著しく増加している。

このことは、自賠責保険の統計を見るとよくわかる。【図5】は、傷害を負って自賠責保険の支払を受けている負傷者の件数であるが、平成9年から平成30年までの期間で、大きな変化はみられない。警察庁の統計で、半減以下になっている状況と極端に乖離していることがわかる。自賠責保険のデータからみると、負傷者の数は、ここ20年で、ほとんど変化しておらず、年間100万人以上で推移していることがわかる。警察庁のデータが、実際の負傷者数を反映していないことの問題については、後記第5の2で述べる。

結局、死傷者数については「死者は平成4年の4分の1まで激減しているが、負傷者はさほど減少していない。」ということがわかる。

負傷者のうち、後遺障害が残存するケースも相当数にのぼる。損害保険料率算出機構がホームページで毎年公表している「自動車保険の概況」によれば、各後遺障害等級に認定されている人数は、【図6】のとおりである。7級以上の重い後遺障害等級の事案だけでも年間3678人（平成30年）となっている。

【図4】 交通事故死傷者数等（警察庁発表の統計）

① 昭和										(昭和23年～63年)	
年次	発生件数	死者数	負傷者数	30日以内 死亡者数	厚生統計の 死亡者数	人口10万人当たり		車両保有 数 台	台数1万台当たり		
						死亡者	負傷者		死亡者	負傷者	
23年	21,341	3,848	17,609	...	6,197	4.8	22.0	233,113	165.1	755.4	
24	25,113	3,790	20,242	...	5,861	4.6	24.8	308,185	123.0	656.8	
25	33,212	4,202	25,450	...	7,542	5.1	30.6	387,543	108.4	656.7	
26	41,423	4,429	31,274	...	7,861	5.2	37.0	504,625	87.8	619.7	
27	58,487	4,696	43,321	...	8,158	5.5	50.5	714,003	65.8	606.7	
28	80,019	5,544	59,280	...	9,238	6.4	68.2	1,025,894	54.0	577.8	
29	93,869	6,374	72,390	...	11,731	7.2	82.0	1,311,781	48.6	551.8	
30	93,981	6,379	76,501	...	10,500	7.1	85.7	1,970,436	32.4	388.2	
31	122,691	6,751	102,072	...	11,032	7.5	113.2	2,410,780	28.0	423.4	
32	146,833	7,575	124,530	...	12,256	8.3	137.0	2,928,427	25.9	425.2	
33	168,799	8,248	145,432	...	13,440	9.0	158.5	3,501,488	23.6	415.3	
34	201,292	10,079	175,951	...	15,442	10.9	189.9	4,311,446	23.4	408.1	
35	449,917	12,055	289,156	...	17,757	12.9	309.5	5,301,235	22.7	545.5	
36	493,693	12,865	308,697	...	19,056	13.6	327.4	6,974,245	18.4	442.6	
37	479,825	11,445	313,813	...	17,796	12.0	329.7	8,686,860	13.2	361.3	
38	531,966	12,301	359,089	...	19,071	12.8	373.4	11,157,261	11.0	321.8	
39	557,183	13,318	401,117	...	20,257	13.7	412.7	13,608,828	9.8	294.7	
40	567,286	12,484	425,666	...	19,516	12.7	433.1	15,772,752	7.9	269.9	
41	425,944	13,904	517,775	...	21,385	14.0	522.8	18,006,045	7.7	287.6	
42	521,481	13,618	655,377	...	20,535	13.6	654.1	20,403,731	6.7	321.2	
43	635,056	14,256	828,071	...	21,193	14.1	817.2	23,098,231	6.2	358.5	
44	720,880	16,257	967,000	...	23,336	15.9	943.1	25,895,353	6.3	373.4	
45	718,080	16,765	981,096	...	24,096	16.2	945.9	28,386,962	5.9	345.6	
46	700,290	16,278	949,689	...	23,763	15.5	903.2	30,543,449	5.3	310.9	
47	659,283	15,918	889,198	...	22,975	14.8	826.4	32,884,109	4.8	270.4	
48	586,713	14,574	789,948	...	21,283	13.4	724.0	35,517,677	4.1	222.4	
49	490,452	11,432	651,420	...	17,576	10.3	589.1	37,334,563	3.1	174.5	
50	472,938	10,792	622,467	...	16,191	9.6	556.1	38,593,180	2.8	161.3	
51	471,041	9,734	613,957	...	14,787	8.6	542.9	40,886,143	2.4	150.2	
52	460,649	8,945	593,211	...	13,859	7.8	519.6	43,412,842	2.1	136.6	
53	464,037	8,783	594,116	...	13,686	7.6	515.8	46,375,730	1.9	128.1	
54	471,573	8,466	596,282	...	13,362	7.3	513.4	49,451,325	1.7	120.6	
55	476,677	8,760	598,719	...	13,302	7.5	511.5	52,250,508	1.7	114.6	
56	485,578	8,719	607,346	...	13,416	7.4	515.1	55,228,364	1.6	110.0	
57	502,261	9,073	626,192	...	13,749	7.6	527.4	58,485,758	1.6	107.1	
58	526,362	9,520	654,822	...	14,253	8.0	547.8	61,786,363	1.5	106.0	
59	518,642	9,262	644,321	...	13,622	7.7	535.6	64,539,585	1.4	99.8	
60	552,788	9,261	681,346	...	14,401	7.7	562.9	67,035,425	1.4	101.6	
61	579,190	9,317	712,330	...	13,588	7.7	585.5	69,344,628	1.3	102.7	
62	590,723	9,347	722,179	...	13,762	7.6	590.8	71,264,131	1.3	101.3	
63	614,481	10,344	752,845	...	14,758	8.4	613.3	73,624,843	1.4	102.3	

② 平成										(平成元年～30年)	
年次	発生件数	死者数	負傷者数	30日以内 死亡者数	厚生統計の 死亡者数	人口10万人当たり		車両保有 台数	台数1万台当たり		
						死亡者	負傷者		死亡者	負傷者	
元年	661,363	11,086	814,832	...	15,629	9.0	661.4	75,959,594	1.5	107.3	
2	643,097	11,227	790,295	...	15,828	9.1	639.3	78,113,378	1.4	101.2	
3	662,392	11,109	810,245	...	15,754	9.0	652.9	79,843,362	1.4	101.5	
4	695,346	11,452	844,003	...	15,828	9.2	677.5	81,091,190	1.4	104.1	
5	724,678	10,945	878,633	13,272	15,193	8.8	703.3	82,204,643	1.3	106.9	
6	729,461	10,653	881,723	12,772	14,869	8.5	703.9	83,485,381	1.3	105.6	
7	761,794	10,684	922,677	12,675	15,147	8.5	734.8	84,973,442	1.3	108.6	
8	771,085	9,943	942,204	11,675	14,343	7.9	748.6	86,548,705	1.1	108.9	
9	780,401	9,642	958,925	11,256	13,981	7.6	760.1	87,543,090	1.1	109.5	
10	803,882	9,214	990,676	10,808	13,464	7.3	783.3	87,991,336	1.0	112.6	
11	850,371	9,012	1,050,399	10,378	13,111	7.1	829.3	88,602,301	1.0	118.6	
12	931,950	9,073	1,155,707	10,410	12,857	7.1	910.5	89,245,093	1.0	129.5	
13	947,253	8,757	1,181,039	10,071	12,378	6.9	927.6	89,718,613	1.0	131.6	
14	936,950	8,396	1,168,029	9,645	11,743	6.6	916.2	90,106,830	0.9	129.6	
15	948,281	7,768	1,181,681	8,944	10,913	6.1	925.4	90,134,695	0.9	131.1	
16	952,720	7,436	1,183,617	8,572	10,551	5.8	926.2	90,456,094	0.8	130.8	
17	934,346	6,937	1,157,113	7,997	10,028	5.4	905.6	91,383,065	0.8	126.6	
18	887,267	6,415	1,098,564	7,336	9,048	5.0	858.9	91,443,421	0.7	120.1	
19	832,704	5,796	1,034,652	6,695	8,268	4.5	808.1	91,166,120	0.6	113.5	
20	766,394	5,209	945,703	6,079	7,499	4.1	738.3	90,827,260	0.6	104.1	
21	737,637	4,979	911,215	5,840	7,309	3.9	711.7	90,464,031	0.6	100.7	
22	725,924	4,948	896,297	5,828	7,222	3.9	699.9	90,287,538	0.5	99.3	
23	692,084	4,691	854,613	5,535	6,741	3.7	668.5	90,148,271	0.5	94.8	
24	665,157	4,438	825,392	5,261	6,414	3.5	646.9	90,564,785	0.5	91.1	
25	629,033	4,388	781,492	5,165	6,060	3.4	613.3	90,894,092	0.5	86.0	
26	573,842	4,113	711,374	4,837	5,717	3.2	559.1	91,315,870	0.5	77.9	
27	536,899	4,117	666,023	4,885	5,646	3.2	524.0	91,326,051	0.5	72.9	
28	499,201	3,904	618,853	4,698	5,280	3.1	487.5	91,404,412	0.4	67.7	
29	472,165	3,694	580,850	4,431	5,004	2.9	458.4	91,468,471	0.4	63.5	
30	430,601	3,532	525,846	4,166	4,595	2.8	415.9	91,457,940	0.4	57.5	
③ 令和										(令和元年)	
年次	発生件数	死者数	負傷者数	30日以内 死亡者数	厚生統計の 死亡者数	人口10万人当たり		車両保有 台数	台数1万台当たり		
						死亡者	負傷者		死亡者	負傷者	
元年	381,237	3,215	461,775	3,920	4,279	2.5	366.0	91,383,268	0.4	50.5	

注 1 警察庁交通局の統計、警察庁交通局の資料、厚生労働省政策統括官の人口動態統計及び総務省統計局の人口資料による。

2 「発生件数」は、道路交通法2条1項1号に規定する道路において、車両等及び列車の交通によって起こされた事故に係るものであり、昭和41年以降は、人身事故に限る。

3 「発生件数」及び「負傷者数」は、昭和34年以前は、2万円以下の物的損害及び1週間以下の負傷の事故を除く。

4 「死亡者」は、交通事故により発生から24時間以内に死亡した者をいう。

5 「30日以内死亡者」は、交通事故により発生から30日以内に死亡した者をいう。

6 「厚生統計の死亡者」は、人口動態統計における死因が交通事故の死亡者であり、当該年に死亡した者のうち、原死因が交通事故によるもの（事故発生後1年を超えて死亡した者及び後遺症により死亡した者を除く。）をいう。

【図5】 傷害件数と後遺障害認定がなされた件数

年度	傷害件数	後遺障害	割合
平成9年度	1,036,979	39,206	3.8%
平成10年度	1,047,048	40,803	3.9%
平成11年度	1,093,628	45,353	4.1%
平成12年度	1,142,984	50,291	4.4%
平成13年度	1,175,778	50,624	4.3%
平成14年度	1,195,400	58,380	4.9%
平成15年度	1,206,408	62,619	5.2%
平成16年度	1,181,564	59,614	5.0%
平成17年度	1,179,664	55,230	4.7%
平成18年度	1,129,936	53,398	4.7%
平成19年度	1,156,333	56,463	4.9%
平成20年度	1,127,755	61,016	5.4%
平成21年度	1,117,373	62,452	5.6%
平成22年度	1,136,876	61,037	5.4%
平成23年度	1,155,536	61,824	5.4%
平成24年度	1,154,370	60,180	5.2%
平成25年度	1,185,334	59,442	5.0%
平成26年度	1,154,597	62,305	5.4%
平成27年度	1,157,070	62,009	5.4%
平成28年度	1,136,174	59,642	5.2%
平成29年度	1,119,111	55,229	4.9%
平成30年度	1,082,458	53,409	4.9%

※損害保険料率算出機構「自動車保険の概況」より。

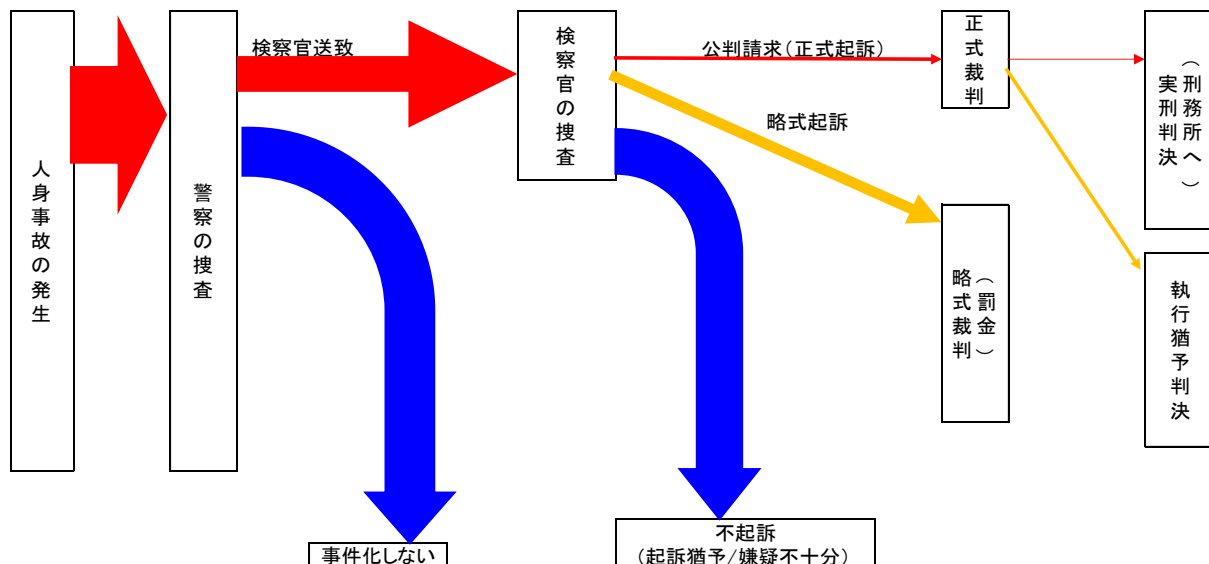
【図6】 交通事故によって後遺障害が残った人の数

年度	1級	2級	3級	4級	5級	6級	7級	8級	9級	10級	11級	12級	13級	14級	合計
平成9年度	1117	329	263	247	568	568	1807	1423	1651	2043	4795	12511	878	11005	39205
平成10年度	1236	355	290	257	571	653	1767	1440	1599	2183	4994	12539	816	12102	40802
平成11年度	1252	367	254	227	558	694	1819	1311	1655	2254	5297	13583	739	15343	45353
平成12年度	1282	322	277	267	598	639	1866	1378	1564	2193	5421	14504	739	19241	50291
平成13年度	1347	385	339	263	552	658	1747	1276	1423	2177	5275	13699	648	20842	50631
平成14年度	1395	508	455	274	636	771	1967	1360	1582	2148	5569	15068	712	25932	58377
平成15年度	1271	488	351	288	632	814	1954	1453	1553	2129	5748	15373	620	29938	62612
平成16年度	1192	501	322	232	584	674	1776	1323	1443	1955	5467	13908	602	29640	59619
平成17年度	1105	503	353	260	541	630	1585	1442	1442	2005	4639	12880	690	27157	55232
平成18年度	1052	566	331	240	513	614	1495	1597	1522	2221	4395	12116	673	26069	53404
平成19年度	1022	570	350	220	536	632	1468	1604	1558	2298	4302	12354	678	28870	56462
平成20年度	1013	586	384	214	525	610	1483	1666	1562	2258	4448	12411	726	33126	61012
平成21年度	999	606	381	200	543	593	1486	1724	1530	2205	4447	11810	712	35223	62459
平成22年度	861	635	336	226	446	543	1404	1636	1386	2142	4199	11127	702	35383	61026
平成23年度	841	581	334	198	464	600	1348	1768	1638	2059	4136	10930	631	36297	61825
平成24年度	788	512	319	162	409	542	1095	1751	1872	1968	3912	10574	554	35729	60187
平成25年度	779	499	297	190	398	517	993	1807	1997	1950	3995	10444	553	35017	59436
平成26年度	916	553	314	199	423	538	1013	1941	2160	2076	4348	10665	520	36639	62305
平成27年度	910	570	316	180	405	528	1008	1984	2200	2020	4369	10592	592	36335	62009
平成28年度	888	547	251	172	395	550	970	1951	2168	1892	4408	10271	546	34633	59642
平成29年度	894	533	288	180	388	502	965	1893	2032	1768	4129	9693	569	31395	55229
平成30年度	815	518	287	165	415	518	960	1874	1899	1776	4162	9061	506	30453	53409

※「損害保険の概況」では平成25年分以前は、各等級の比率のみが公表されていて、実数は公表されていない。そのため、平成24年以前は全体数に比率を乗じて四捨五入して実数を算出しているため、数人単位で誤差

第3 刑事事件の手続について

(人身事故が起きた場合の手続の流れ)



1 警察での手続

交通事故が発生した場合、事故を起こした運転手は、警察に報告する義務がある。報告を受けた警察官が現場に来て事故処理をすることになる。

負傷者がいる場合（人身事故の場合）には、過失運転致死傷罪の嫌疑があることになるので、犯罪の捜査をすることになる。したがって、実況見分調書（写真や図面を添付し、事故の当事者や目撃者の指示説明や現場の痕跡等を記録化した書類）や、供述調書（事故の当事者や目撃者から事故の状況を聞きとった書類）を作成し、最終的には、検察庁に送致することになる。

他方、負傷者がいなければ、物件事故として扱われる。過失で物の損壊が生じたのであれば、「犯罪」は存在しないので、警察官は、犯罪の捜査をする必要はなく、物件事故報告書という簡単な報告書だけを作成して事故の処理は終了となる。

この「負傷者がいる／いない」というのは、診断書が警察に提出されるかどうかによって決まるので、仮に負傷者がいても診断書が警察に提出されなければ、事件とはならない。最近の傾向としては、負傷の程度が軽かったり、被害者にも落ち度がある場合には、警察官が被害者に診断書を提出しないように勧め「人身事故」として扱わないケースもある。このため、実際に負傷して病院で治療を受けている人数と、警察の統計で「交通事故負傷者」として公表される人数が、最近10年ほどで極端に乖離してきている。平成19年頃までは、交通事故で負傷し自賠責保険を使って治療を受けている人の人数と、警察が公表する「交通事故負傷者」の数は、いずれも年間100万人を超えている数で、概ね一致していた。その後、自賠責保険を使って治療を受けている人数は減っていないのに（平成30年も約108万人である。）、警察が公表する「交通事故負傷者数」だけが激減している（平成30年には約53万人にとどまる。）。この問題は後記第5の2で詳しく述べる。

結果として、人身事故（過失運転致傷）被疑事件として検察庁に送致される人数は、実際の人身事故の半数以下となっている。

2 検察での手続

警察から人身事故の事件の送致を受けた検察官は、警察から送付された書類をチェックして補充捜査を行う。そのうえで、被疑者の処分を決める。処分は大きく分けて、①公判請求（正式起訴）、②略式起訴（罰金）、③不起訴、の3種類である。

① 公判請求（正式起訴）

公判請求（正式起訴）とは、裁判所において公開の法廷で裁判が開かれ、被告人が出席し、裁判官が審理を行い、検察官、被告人の弁護人が、それぞれ意見を述べて、最終的に裁判官が判決を出す正式な裁判である。令和元年度は、検察庁が受理した人身事故の件数約40万件的のうち、公判請求がなされた事件は過失運転致死傷が4806件⁹、危険運転致死傷が316件である。

② 略式起訴（罰金）

略式起訴（罰金）というのは、公開の法廷での裁判は開かれず、被告人が裁判所に行って罰金を納付する手続である。過失内容が悪質ではなく、被害者のケガの程度もさほど重くなく、被疑者も罪を認めている場合には略式起訴がなされる。令和元年度に略式起訴された事件は、39,999件である。

③ 不起訴処分

不起訴処分は、大きく分けると、「起訴猶予」と「嫌疑不十分」の2種類がある。「起訴猶予」とは、証拠上、過失運転致死傷罪は認められるが、被害者のケガが軽い等の理由で起訴をしないという処分である。検察官には、「犯罪が成立する」と判断しても起訴しない権限がある（「訴追裁量権」と言う。刑事訴訟法248条）。現在、検察庁は、診断書に記載されている加療期間が3週間以内のケガの人身事故については、原則として「起訴猶予」にするという方針をとっているため、警察から送致された人身事故の大部分は起訴猶予処分となっている。

「嫌疑不十分」というのは、証拠が十分に集まらず、被疑者に「過失」があることが証明できないと判断した場合である。令和元年度に不起訴処分となった事件は、316,255件（起訴猶予305,808件、嫌疑不十分が9,619件、その他が828件）である。

3 裁判所での手続

上記1、2のとおり、公判請求（正式起訴）がなされるのは、約100万件発生する人身事故のうち、5000件にも満たない。公判請求されると公開の法廷で裁判が開かれ、審理が行われる。被告人が無罪を主張している事件を除けば、審理は1回で終了し、その2～3週間後に判決が言い渡される。

裁判所の有罪判決¹⁰で言い渡される処罰の内容は大きく分けると「実刑判決」と「執行猶予判決」がある。「実刑判決」とは、被告人が刑務所に入るという判決である。

⁹ 発覚免脱罪を含む。

¹⁰ なお、令和元年度に自動車運転処罰法の罪で起訴されたもののうち、1審で無罪となった者は6名である（令和元年度司法統計第33表より）。

【裁判の様子】（裁判所のリーフレットより）

※ なお、下記の絵では裁判官は3名だが、交通事故の刑事裁判は通常は裁判官1名（単独体）で担当するので、3名の合議体で審理することは稀である。また、危険運転致死罪は裁判員裁判となるので、下記の絵の裁判官の左右に3名ずつ（合計6名）の裁判員が入ることとなる。



「執行猶予判決」とは、次のように言い渡される。

「被告人を禁錮2年に処する。ただし、この裁判確定の日から3年間、刑の執行を猶予する。」

このような「執行猶予判決」の場合、被告人は、刑務所に行くことはなく、3年間、普通に生活していれば、執行猶予期間が満了すると（上の例では3年が経過すると）刑務所には行かなくてよいことが確定する。ただし、執行猶予期間中に、別の犯罪を犯して有罪判決を受けると執行猶予が取り消され、刑務所に入ることになる。もちろん、有罪判決であるから、いわゆる「前科」にはなるし、職業によっては資格¹¹を失うこともあるが、特別な職業でなければ、「執行猶予判決」の場合には従前どおりの生活をするのが可能である。

交通事故の裁判で実刑になるケースはかなり稀である。【図7】のとおり、令和元年において自動車運転処罰法の事件で有罪判決が出た事件4709件のうち実刑判決は、わずか257件である。なお、実刑になる率は【図8】のとおり、年々減少傾向にある。

被害者が亡くなっている事件での実刑率は、過失運転致死罪では4.9%であり、日本では「死亡事故を起こしても、ほとんどの加害者は刑務所に行かない。」ということになる。ただし、危険運転致死罪で100%（12件中12件）、発覚免脱罪（致死）で100%（7件中7件）が実刑となっている。

また、傷害事案では、実刑率は、過失運転致傷は4.2%、危険運転致傷でも14.5%、発覚免脱罪では9.5%となっており、大半が執行猶予となっている。

¹¹ 例えば、教員、弁護士、公認会計士、司法書士、税理士等については執行猶予判決でも資格を失う。

【図7】 裁判の状況(令和2年版犯罪白書より)

罪名	実刑	執行猶予	総数	実刑率
過失運転致傷	130	2964	3094	4.2%
過失運転致死	62	1196	1258	4.9%
発覚免脱(致傷)	6	57	63	9.5%
発覚免脱(致死)	7	0	7	100.0%
危険運転致傷	40	235	275	14.5%
危険運転致死	12	0	12	100.0%
総合計	257	4452	4709	5.46%

※危険運転には、3条に若干軽い類型のものがある。

※過失運転致死傷には、改正前の自動車運転過失致死傷も含まれ

※無免許加重の場合は罰条が異なるが、上記は全て合計した数値

過失運転致死傷罪と危険運転致死傷罪をあわせた、いわゆる人身交通事故により、公判請求をされた事案における実刑率の推移は以下のとおりである。

【図8】 交通犯罪(人身事故。危険運転含む)の実刑率の推移

年	実刑	執行猶予	総数	実刑率
平成13年	1122	5472	6594	17.02%
平成14年	1268	6647	7915	16.02%
平成15年	1265	7561	8826	14.33%
平成16年	1202	7815	9017	13.33%
平成17年	1171	7190	8361	14.01%
平成18年	1160	6665	7825	14.82%
平成19年	1105	6134	7239	15.26%
平成20年	654	5374	6028	10.85%
平成21年	579	5180	5759	10.05%
平成22年	503	5100	5603	8.98%
平成23年	407	4886	5293	7.69%
平成24年	434	4745	5179	8.38%
平成25年	389	4492	4881	7.97%
平成26年	302	4459	4761	6.34%
平成27年	373	4938	5311	7.02%
平成28年	356	5025	5381	6.62%
平成29年	305	4866	5171	5.90%
平成30年	303	4731	5032	6.02%
令和元年	257	4452	4709	5.46%

※ 犯罪白書のデータより。

第4 被害者の権利

わが国の刑事司法手続では「犯罪被害人」は、長く「捜査の端緒」ないし「証拠方法」として扱われてきたが、2000年の刑事訴訟法改正により被害者による意見陳述の制度（刑事訴訟法292条の2）が設けられるとともに、犯罪被害者保護法が立法され、第1回公判後の記録の閲覧及び謄写の制度や刑事訴訟手続における和解制度が定められた。その後、2004年の犯罪被害者等基本法により「(被害者等が) 刑事に関する手続に適切に関与することができるようにするための施策」の実施が国及び地方公共団体の責務とされ、2007年の刑事訴訟法改正では被害者参加制度及び損害賠償命令制度が創設されるに至っている。

我が国の法制における犯罪被害者の権利の概要は、以下の通りである。

1 刑事手続と被害者

2000年に心情意見陳述制度（刑事訴訟法292条の2）が成立するまでは、被害者が刑事手続に主体的に関与する法的な根拠はほぼ皆無だった。¹² 近時の刑事訴訟法の改正、犯罪被害者保護法、犯罪被害者等基本法の立法により、被害者のための具体的手続が整備され、被害者が刑事手続に主体的に関与することが可能となった。また、犯罪被害者等基本法では、次のように、犯罪被害者が刑事手続に適切に関与する施策の実現を国の責務であるとしている。

(目的)

第1条 この法律は、犯罪被害者等のための施策に関し、基本理念を定め、並びに国、地方公共団体及び国民の責務を明らかにするとともに、犯罪被害者等のための施策の基本となる事項を定めること等により、犯罪被害者等のための施策を総合的かつ計画的に推進し、もって犯罪被害者等の権利利益の保護を図ることを目的とする。

(定義)

第2条 この法律において「犯罪等」とは、犯罪及びこれに準ずる心身に有害な影響を及ぼす行為をいう。

2 この法律において「犯罪被害者等」とは、犯罪等により害を被った者及びその家族又は遺族をいう。

3 この法律において「犯罪被害者等のための施策」とは、犯罪被害者等が、その受けた被害を回復し、又は軽減し、再び平穏な生活を営むことができるよう支援し、及び犯罪被害者等がその被害に係る刑事に関する手続に適切に関与することができるようにするための施策をいう。

(基本理念)

第3条 すべて犯罪被害者等は、個人の尊厳が重んぜられ、その尊厳にふさわしい処遇を保障される権利を有する。

2 犯罪被害者等のための施策は、被害の状況及び原因、犯罪被害者等が置かれている状況その他の事情に応じて適切に講ぜられるものとする。

3 犯罪被害者等のための施策は、犯罪被害者等が、被害を受けたときから再び平穏な生活を営むことができるようになるまでの間、必要な支援等を途切れることなく受けるこ

¹² 被害者による唯一の手続関与は「告訴」のみであった。しかも刑事訴訟法上の位置づけは捜査の端緒としての位置づけであった。

とができるよう、講ぜられるものとする。

(国の責務)

第4条 国は、前条の基本理念（次条において「基本理念」という。）にのっとり、犯罪被害者等のための施策を総合的に策定し、及び実施する責務を有する。

(刑事に関する手続への参加の機会を拡充するための制度の整備等)

第18条 国及び地方公共団体は、犯罪被害者等がその被害に係る刑事に関する手続に適切に関与することができるようにするため、刑事に関する手続の進捗状況等に関する情報の提供、刑事に関する手続への参加の機会を拡充するための制度の整備等必要な施策を講ずるものとする。

遅ればせながら、わが国でも、被害者の権利や国の被害者に対する責務が定められ、被害者が刑事裁判に参加することに法的な根拠ができた。現在、警察、検察、裁判所では、それぞれ被害者対応の人員も配置するようになり、パンフレット等も作成されている。

警察では「警察による犯罪被害者支援」というパンフレットを作成している。

検察庁も「犯罪被害者の方々へ」という小冊子を作成しており、被害者の権利について、読みやすくコンパクトにまとめられている。

裁判所も「犯罪によって被害を受けた方へ」というリーフレットを用意している。

いずれのパンフレット等もウェブサイトからダウンロード可能である。

2 心情意見陳述制度

(1) 根拠法令等

刑事訴訟法292条の2第1項は「裁判所は、被害者等又は当該被害者の法定代理人から、被害に関する心情その他の被告事件に関する意見の陳述の申出があるときは、公判期日において、その意見を陳述させるものとする。」と規定しており、被害者から申出があったときは、原則として、意見陳述が認められることとなっている。

この制度は、平成12年の刑事訴訟法の改正によって創設された制度であり、犯罪被害者の刑事手続関与の嚆矢というべき法制度である。¹³

(2) 立法趣旨

心情意見陳述制度の立法趣旨については、次のとおり説明されている（文献16・100頁）。

「これまで、被害者等は、刑事手続において、告訴権を有するほかは、証人又は参考人として扱われるだけであったが、実際には、被害者等が公判で被害に関する心情その他の被告事件に関する意見を述べたいとの希望を持つことが往々にしてある。被害者等による意見陳述の制度は、このような意見を陳述させることにより、①裁判が被害者等の心情や意見をも踏まえた上でなされることがより明確となり、刑事司法に対する被害者等を始めとする国民の信頼を一層確保することに資するものと考えられる上、②被害者等に一定の範囲で刑事裁判に主体的に関与させることにより、過度の応報感情に走ることの防止に資する面があるとともに、③被告人に被害者等の心情や意見を認識させることにより、被告人の反省を深め、その更生にも資すると考えられること」から立法されたものである。

¹³ 同時に、犯罪被害者保護法が立法され、刑事裁判中における刑事記録の閲覧や謄写が認められることとなり、刑事和解の制度も創設された。文献16参照。

このように「真実発見」と「適正手続の保障」とは別の価値に基づく制度であって、刑事訴訟法が第三の価値を肯定したものと見える。

(3) 制限できる場合

裁判所は、「相当でないとき」は、意見陳述を制限し、または陳述に代えて書面を提出させ、あるいは陳述をさせないことができる（同条5項、7項）。

ア 内容については、あまりに過激な表現は制限されることもありうる。実際の手続では、事前に代理人弁護士が確認し、また、検察官にも開示することが多く、裁判所の段階で、内容面での制限をされることは少ないと思われる。

イ 時間については制限を受けることが多い。1名5～10分程度と指示を受けることが一般的であるが、事案や被害者遺族が複数名いるなどの場合には、かなりの長時間に及ぶ場合があるので、事前に検察官を通じて十分に裁判所と連絡をとることが必要となる。裁判員裁判の場合には、公判前整理手続において、特に「時間割」がシビアに設定されることが多いので、早い段階から、意見陳述の準備や検察官・裁判所との連絡・調整が重要となる。当職の経験では、裁判官裁判では1名死亡事案で遺族の意見陳述が60分になったケースもあるが、裁判員裁判ではそこまでの時間確保は相当困難な印象である。¹⁴

ウ 裁判官によっては、刑事訴訟手続に被害感情を持ち込むこと自体に懐疑的な見方をしている方もいる。しかし、上記の立法趣旨や犯罪被害者等基本法の趣旨からすれば、被告人の防御権に支障が生じる等の具体的支障がない以上、意見陳述は最大限尊重されるべきであり、制限がなされるのは極めて例外的な場合と考えられる。必要であれば「被告人の防御権や訴訟の進行に重大な支障を及ぼさない限り最大限尊重すべきだ。」といった趣旨の上申書を提出するなどして裁判所と交渉する必要がある。少なくとも「(具体的な支障もないのに、裁判所が忙しいから)10分にしてくれ」というような訴訟指揮は、明らかに法の趣旨に反すると思われる。

(4) 意見陳述の準備

意見陳述の内容については、特に法律上のルールはないが、交通犯罪で、被害者が死亡している事案を念頭におけば、一般的には、①被害者の生前の思い出(被害者の為人を伝える)、②事件後の状況(遺族の辛さ。事件後の被告人の態度含む)、③被告人に対する処罰感情、を陳述することが多い。

なお、意見陳述の前提として、刑事記録の謄写は重要である。記録をみないで、意見陳述書を作成すると、証拠から認定できる事実と異なることを前提にした意見陳述となってしまうことがある。

(5) 意見陳述の方法

被害者(ないし遺族)が口頭で行ったうえで書面も提出することが一般的である。

被害者(ないし遺族)が法廷で読めない場合には、書面を提出することもできる(同条7項、

¹⁴ 遺族によっては5分程度の意見陳述を準備してくるケースもあれば、かなり長文の意見陳述を準備してくるケースもある。実際の手続では、心情意見陳述、検察官論告、被害者論告と、3連続で被告人を責める形の意見が続くので、検察官や裁判官は「裁判員が集中して聴くことができるのは、10分程度」などと説明することもあるが、当職の経験では、遺族の陳述については、裁判員は比較的集中して聴いているので、冗長という印象を受けたことはない。もちろん、短くて強く印象に残る意見陳述もあり、「短いと悪い」ということもないが、「長いと悪い」ということもない。一般的には5～15分程度であることを説明したうえで、遺族が作成してきたものについては、基本的には、そのまま陳述させるように、裁判所と交渉することが通常と思われる。

8項)。書面提出の場合、法文上、裁判長が朗読できることが規定されている。代理人による朗読は規定されていないが、実際には、検察官や代理人が朗読するケースもある。¹⁵

(6) 反対尋問

意見陳述は証言ではないので、反対尋問はないが、趣旨を確認するための質問がなされることがある(同条3項、4項)。

(7) 意見陳述の効果

量刑の資料とすることはできるが、犯罪事実認定の証拠にはならない(同条9項)。

3 被害者参加制度

被害者の刑事手続への関与の中心となるのが、刑事訴訟法に規定されている被害者参加制度である。¹⁶ 法律上、被害者が行うことのできる手続は次のとおりである。

(1) 在廷権(刑訴法316条の34)

被害者参加をすれば、傍聴席ではなく、法廷内(検察官の横の席)に入ることができる。

(2) 検察官に意見を述べ、また検察官に説明を求める権利(刑訴法316条の35)

検察官に対して、質問をして説明を受ける権利が認められている。起訴罪名について説明を受けたり、訴因変更を求める意見を述べることもできる。また、判決内容に不服がある場合に、控訴してほしいと意見を述べることができる。ただし、検察官は、被害者の要望を全て聞き入れる義務があるわけではない。

(3) 被告人質問(刑訴法316条の37)、証人尋問(刑訴法316条の36)

被告人質問については質問できる事項に制限がないが、証人尋問は情状に関する部分のみについて尋問できる。したがって、情状証人以外の証人(目撃証人等)に対する尋問は認められない。

(4) 被害者論告(刑訴法318条の38)

検察官は、裁判の審理の最後に、被告人に対して、どのくらいの刑罰が適当かの意見を述べる(一般に「検察官の論告求刑」という)。被害者参加をした場合には、検察官とは別に、被害者として「求刑」を述べるのが可能となっている。「懲役7年が相当である。」といった意見を言うことが可能であるが、実際の裁判例の傾向と全く違う意見を言っても裁判官が聞く耳を持たない可能性もある。経験上、交通犯罪の場合には「せめて実刑にしてほしい。」といった意見を述べることが多い。

(5) その他被害者側の弁護士の活動

ア 被害者の「参加」は権利であって義務ではないし、参加したうえでの各種手続も権利であって義務ではない。参加したうえで、検事の横に座って裁判を聞いているだけでもかまわない。具体的な行為(被告人質問、証人尋問、意見陳述、被害者論告)等は全くしなくてもかまわないし、極端に言えば、「参加」はしたが出席しない(被害者の代理人弁護士のみが出頭する)という対応も可能である。

イ 参加によるメリットは次のような点である。

- ① 刑事事件に参加することで早期に刑事記録の開示を受けることができ、事実を被害者が知ることができる。

¹⁵ 誰が読み上げるかは訴訟指揮の範疇と思われる。性犯罪の被害者の意見陳述を女性検察官や女性弁護士(被害者参加弁護士)が朗読することはよくある。

¹⁶ 被害者参加制度については、文献17、18、19等に詳しく説明されている。

- ② 被害者参加をすることで、公判に出席するための旅費が支払われることとなっている。遠方の場合には旅費・交通費の負担は大きいので、この点は重要である。参加手続をとらずに傍聴席で傍聴するだけだと、旅費は支払われない。¹⁷

4 検察官との面談

被害者は、検察官から、捜査状況について説明を受ける権利がある（刑訴法316条の35）。

日本の刑事手続では、検察官の権限が圧倒的に大きく、刑事処分を決めるのは裁判官というよりも、検察官であるとすらいえる。

事故後、早期の段階で、被害者から警察官に「検察庁に送致したら、教えてください。」と伝えておき、検察庁に送致したとの連絡があったら、検察庁に連絡し、早めに要望を伝える必要がある。法律上、検察官には、処分前に被害者や遺族に連絡を取る義務はないし、実際に、警察から送致されてきた書類だけで処分が決められる場合には、検察官は被害者と連絡をとらずに処分を決めることも珍しくない。そのため、被害者が知らないうちに刑事手続が全て終わっている、ということも珍しくない。

5 経済的被害の回復のための特別な制度

(1) 損害賠償命令制度

損害賠償命令制度は、犯罪被害者保護法23条以下に規定されているもので、刑事事件の終結後、刑事事件を担当した裁判官が、被害者側の申立に基づき、被告人に対して損害賠償を命じる制度である。命令に対して異議が出なければ、命令が確定し、民事裁判の判決と同じ効力を有することとなる（犯罪被害者保護法33条5項）。

請求額にかかわらず印紙代が2000円で済むことや、刑事手続の記録をそのまま証拠として審理（審理は4回以内と制限されている。）してもらえるので、被害者にとっては、民事訴訟を提起せずに、簡易・迅速に損害賠償額を決めてもらえるメリットがある。ただし、命令に対して異議が出されると通常訴訟に移行し、その際には、申立人（被害者側）は、通常の民事訴訟と同様の印紙代（申立時の2000円はその一部に充当）を追加で負担する必要がある。

また、適用される犯罪が限定されている。犯罪被害者保護法23条1項1号で、対象となる犯罪が「故意の犯罪行為により人を死傷させた罪又はその未遂罪」と限定されている。このため、過失運転致死傷罪、発覚免脱罪の場合には、そもそも利用できない。これらの罪名の場合には、従前どおり、通常の民事訴訟等により損害賠償請求を行うこととなる。

他方、危険運転致死傷罪（危険運転を故意の暴行行為に準じて規定されているので、故意犯

¹⁷ 「参加」に対する旅費の支給なので、原則として法廷（バーの中）に入らないと支給されない。被害者・遺族のなかには「裁判の様子は見たいが、バーの中で被告人と対峙することは難しいので、家族と一緒に傍聴席にいます。」といった希望を述べて、傍聴席にすることがある。こうした場合には旅費の請求が出来ないこととなるが、事情を説明して上申書を提出した結果、「出頭」扱いにしてもらい、旅費支給が認められた例もある。一例を挙げると、①被害者参加人には参加の意思はあるものの、法廷内で被告人と対峙することは心理的に大きな負担がかかり、場合によっては嗚咽するなどして、かえって訴訟の進行に支障を及ぼす恐れがある事、②旅費の支給を受けるため、法廷内に入り、嗚咽するなどして途中退席すれば、「出頭」扱いになるので旅費も支給されるが、そのために法廷にあえて入る合理性に乏しいこと、③裁判所は法テラスから委託を受けて、出頭の事実を確認する事務に協力するに過ぎない立場であるから、事実として本上申書が提出されたこと、被害者参加人は法廷内には入らなかったが当日、傍聴席にいたこと、を法テラスに通知して欲しい（法テラスが払わなければ当職が審査請求をする。）、という趣旨の上申書を出したところ、裁判長が「出頭した」という形で法テラスに通知してくれ、支給を受けられた例がある。

の一種となる。)については損害賠償命令制度の適用がある。

ただ、この手続は、刑事事件の審理終結前までに申し立てる必要がある。危険運転致傷罪の場合には、症状固定して後遺障害等級認定までの時間がかかるため、損害賠償命令手続の期限までに申立をすることは困難であることが多い。審理の期日も「4回以内」と制限されており、後遺障害が争われたり、損害論にも争点が多い場合には、適さない。このため危険運転致傷罪での利用は難しい面がある。

危険運転致死罪の場合には、この手続を利用することは可能である。被害者の負担も軽く、早期に賠償問題を解決できるメリットがある。

(2) 犯罪被害者等給付金支給制度

犯罪被害者給付金は、犯罪の被害者に国が給付金を支給する制度である。¹⁸

過失犯の被害事例は除外されるので(犯給法2条1項)、交通事故の場合には原則として利用できない。また、危険運転致死傷罪の場合や、自動車を用いた殺人は形式的には適用対象だが、殺人罪の場合も含めて自賠責保険のほうの手続が迅速で給付内容も充実しているので、そちらを利用することになる。¹⁹ なお、自賠責保険(政府保障事業)との重複給付はできない(犯給法7条、8条、犯給法施行令3条15号)。

結局、交通犯罪の場合には、犯罪被害者給付金を受給することは想定しにくい。

6 被害者に対する司法機関からの連絡・通知の制度

現在、犯罪被害者保護制度の仕組みの一つとして被害者への情報開示制度が整備されており、警察の「被害者連絡制度」、検察庁の「被害者通知制度」、法務省(更生保護)の諸制度が存在する。

(1) 警察

各都道府県警では警察庁からの通達に基づき「被害者連絡実施要領」を整備している。警察庁のウェブサイトから取得できる。

ア 対象犯罪

「重大な交通事件」として、ひき逃げ事件、死亡事件、全治3か月以上の傷害を負った事件、危険運転致死傷事件、無免許運転による死傷事件(自動車運転処罰法6条の適用となる事件)は、この制度の実施対象となっている。

イ 連絡内容

以下のような事項を連絡することとされている。

- ・捜査の初期段階において「被害者の手引」を交付する。
- ・原則として、事件の認知後、おおむね1か月を経過した時点で被疑者の送致に至っていない場合は、捜査に支障のない範囲内での捜査状況の連絡を行う。
- ・被疑者を在宅で送致した場合は、送致後速やかに被疑者検挙の旨、被疑者の人定、事件を送致した検察庁(以下「送致先検察庁」という。)その他必要と認められる事項について連絡するものとする。

¹⁸ 犯給法については文献19に詳しい。

¹⁹ 殺人事件の場合でも、通常どおり被害者請求を行えば、自賠責保険会社は支払をしてくれる。本来は、故意の殺人であれば自賠法14条で保険自体が免責であるが、自賠責保険会社は被害者請求に対しては悪意による免責を主張できず、被害者請求には応じざるを得ない(自賠法16条3項)。なお、自賠責保険会社は、支払をした後に政府保障事業に求償する(自賠法16条4項)。

(2) 検察庁

検察庁には被害者通知制度実施要領があり、ウェブサイトでも公表している。

(3) 法務省

被告人が実刑判決を受けた場合には、刑務所を管轄する法務省が、被害者に対する情報提供を行う。具体的には、以下の4つの制度が存在する。法務省のウェブサイト上で公表されているパンフレット「更生保護における犯罪被害者等の方々のための制度」で簡潔に説明されている。

① 仮釈放に対する意見等聴取制度（更生保護法38条）

② 心情等伝達制度（更生保護法65条）

③ 被害者等通知制度

・申出をしておけば、半年ごとに処遇状況等が通知される。

④ 相談・支援制度

(4) 交通犯罪での利用

検察庁の被害者通知制度は、不起訴処分の際には、終局的な処分の通知となるので、申出をしておく。不起訴の通知書があったほうが、その後、記録の謄写をしたりする際にも便利である。

また、更生保護段階の通知についても、仮釈放についての意見聴取の機会を得て、適切に手続に関与できるので申出をしておくことが多い。²⁰

7 刑事記録の入手方法

交通事故の被害者からは「真実が知りたい。」「事故の状況が知りたい。」という話を聞くことが多い。警察が捜査した結果、様々な書類が作成されるが、現行法のもとでは、被害者が、それらの書類をすぐに関覧したり、コピーしたりすることはできない。

被害者が刑事記録を取得する方法については、刑事手続の各段階に応じて、法令や通達等でルールが定められている。各段階の法令・通達等の規定を整理すると以下のとおりである。

(1) 捜査中

警察・検察が捜査中の刑事記録に関しては、刑事訴訟法47条の原則にしたがって、非公開とされている。検察官との面談の中で、事実上、実況見分調書等を使った説明を受けることはあるが、閲覧やコピーを認める制度はない。起訴・不起訴の処分が決まる前に、閲覧・コピーが許可されることはないのが現状である。

(2) 起訴後・公判前の記録

起訴後については、被害者参加をするかどうかを決めるためにも、近時、検察庁の通達により、弾力的な開示が許容されている。被害者側に弁護士が代理人としてついている場合には、コピーが許可されることが多い。これは法律上の権利ではないので、場合によっては認められないこともあるが、交通犯罪の場合に、弁護士が代理人として要望すれば、コピーが許可されないことは、まずない。コピーする際には「弁護士が責任を持って管理する。」「再コピーはしない。」「被害者以外には見せない。」「インターネット等で公開しない。」といった念書を書いて検察庁に提出することを求められることが多い。

²⁰ 交通犯罪は過失犯とされているので、結果の重大さに比べて刑罰が軽く、被害者側が量刑に納得していないことが多い。そのため、例えば、仮釈放について意見聴取の機会があるときは反対意見を述べることも多い。

なお、この方法で入手した証拠は、あくまでも被害者参加のために謄写したものなので、民事事件には利用できない。民事で利用したいのであれば、通常は(4)の手続であらためてコピーをすることになる。

(3) 第1回公判後の記録

第1回公判が行われた後は、犯罪被害者保護法3条に基づく謄写を、裁判所に申請する。もともと、意見陳述の準備等のための証拠は上記(2)で早期に閲覧・謄写が認められるようになった。他方、判決後は、確定記録として、下記(4)の謄写の対象となる。したがって、現在、犯罪被害者保護法3条による謄写を行う場面はあまりない。

(4) 確定記録

刑事確定訴訟記録法4条に基づいて申請することになる。なお、法律上の権利は「閲覧」であるが、交通犯罪では一般的には「謄写」も認められている。

(5) 不起訴記録

不起訴処分がなされた事件の記録については、法律上、閲覧やコピーは認められていない。ただし、検察庁の通達により、限定的に取得することが可能である。通達を要約すると、以下のようなルールになっている。

ア 客観証拠

実況見分調書や写真撮影報告書などの客観的な資料については、原則として開示が認められている。

通常、交通事故事件で取得できるのは、①実況見分調書、②写真撮影報告書、③信号サイクル図、④鑑定書等である。

イ 供述調書

供述調書は、原則として開示されない。

ただし、供述者が死亡・行方不明だったり、民事訴訟の尋問で当該供述者が重要な争点について相反供述をした場合には、民事訴訟の裁判所に申請して「文書送付嘱託」という手続を行うと開示がなされることになっている。

(6) 物件事故報告書

近時の警察の処理では、被害者が負傷していても「物件事故(物損事故)」として扱われていることがかなりある。この場合には、警察は、実況見分調書等の正式な捜査書類は作成しない。紙1枚の「物件事故報告書」というごく簡単な書類が作成される。この文書を事故の当事者に開示するかどうかは、各都道府県警によって扱いが異なるようである。例えば、北海道警察は、弁護士会を通じて照会をすることで物件事故報告書を開示する扱いとなっている。²¹

(7) 不起訴記録の保管期間

ア 内部規則による定め

不起訴記録の保管期間については、検察庁の「事件事務規程」及び「記録事務規程」で定められている。これらの規程は法務省のウェブサイトで公表されている。

具体的には、立件された罪名に応じて、次のとおりの保管期間となる。

- ① 危険運転致死罪の場合 20年(記録事務規程25条・表の1(1)イ)
- ② 危険運転致傷罪の場合 10年(記録事務規程25条・表の1(2)ウ)

²¹ 数年前までは、北海道警察の慣行として、開示しない扱いであった(厳密には、開示はするが、全て墨塗りであり、何の情報も得られない扱いが続いていた)。近時、裁判所が北海道警察と協議して、開示が認められるようになった。

③ 過失運転致死罪の場合 10年（記録事務規程25条・表の1(1)ウ）

④ 過失運転致傷罪の場合 5年（記録事務規程25条・表の1(2)オ）

実務上の留意事項としては、以下のような点が指摘できる。

- ・期間の起算点は不起訴処分をした日からである（事故日からではない。）。
- ・実際の廃棄は、毎日実施しているものではないから、上記期間を経過している場合でもさらに数か月間は保管されている可能性はある。
- ・信号が争点であり、死亡した側が単独被疑者にされて立件されている事案については、裁定主文が「被疑者死亡」の記録のため「1年」（記録事務規程25条・表の3(1)、事件事務規程75条2項1号）で廃棄される。

イ 保管期間の延長

前述のとおり、不起訴記録の中の供述調書は、民事の裁判所からの文書送付嘱託をしなければ開示されない。しかし、民事訴訟を提起して、民事裁判所が文書送付嘱託の必要性を認めて決定をするまでは、かなりの時間を要することが多く、その間に、保管期間が経過してしまうこともある。そのような場合には、「保管記録の延長申請」をすることが必要となる。例えば、「民事訴訟が予定されており、民事事件での証人尋問後に、検察庁の通達に基づき不起訴記録の文書送付嘱託を申し立てる予定であるから、保管しておいてほしい。」等を記載して申請することになる。

(8) 確定記録

刑事確定訴訟記録法2条で、裁判書とそれ以外の保管記録に分けて保管期間が定められている。宣告刑が5年未満の懲役または禁錮である場合には保管期間は訴訟終結から5年間、罰金刑の場合には保管期間は3年間、道路交通法違反による罰金刑の場合には特例として保管期間は1年間とされている（刑事確定訴訟記録法施行規則3条）。

第5 被害者側の弁護士から見た刑事事件の問題点

1 科学的・客観的な捜査

(1) 科学的・客観的な捜査の必要性

自動車事故は一瞬の出来事であり、事故の当事者や目撃者の供述だけでは正確な事故状況が分からないことがある。特に、目撃者等がおらず、被害者が死亡したり、重度の障害のために証言できない場合には、加害者側の供述をもとに捜査が進められてしまうことがある。例えば、深夜、信号のない十字路交差点で、自動車が歩行者をはねて死亡させたとする。目撃者がおらず、ドライブレコーダ等もない場合には、加害者が「自分は制限速度を守って40キロで走行していたが、突然、相手が飛び出してきた。」と言えば、それを前提に処分が決められることとなる。これは、前述した「疑わしきは被告人の利益に」の原則からすると、やむを得ない面もあるが、被害者や遺族としては、そのような捜査に納得できないことが多い。

事故時の速度を立証する客観証拠としては、以下のようなものがある。

① タコグラフ（アナログ/デジタル）

大型車両等（車両総重量7トン以上または最大積載量4トン以上の事業用トラック）にはタコグラフ（運行記録計）の装着が法律上義務付けられている（バスやタクシーも装着されていることが多い）。タコグラフには、速度が記録されており、事故時の速度も証明することができる。タコグラフ装着車両の場合には、警察がタコグラフのデータ（アナログの場合は円形の用紙。デジタルの場合にはデジタルデータ）を押収していることが通常であり、速度が客観的に判明することが多い。

② ドライブレコーダ

ドライブレコーダには、速度自体が記録されるものもある（タコグラフと一体化したものもある）。速度が記録されていない場合でも、映像から速度を算出することは可能なことが多い。ドライブレコーダがもっと普及していけば、客観的に解明できる事案も増えると思われるが、自家用車への普及率はまだ低い。²²

③ 鑑定

①や②のような客観的な証拠がない事案で、警察や検察庁において、どうしても速度を算出したい場合に、専門家による速度鑑定を行うことがある。

四輪車同士の衝突の場合には、車両の変形量（凹損量）をもとに、速度を算出することが一般的である。ただし、衝突状況は千差万別であり、厳密なものではなく、相当程度の幅がある。

歩行者事故の場合には、歩行者が跳ね飛ばされた距離等から、自動車の速度を推定する計算式もあるが、厳密なものではなく、四輪車同士の衝突の場合以上に幅がある。

鑑定をしない事例のほうが圧倒的に多く、また、鑑定をしても鑑定の正確性が裁判で争点になることもあり、加害車両の速度については、今でも「加害者の供述」が唯一の証拠となることが少なくない。

④ イベントデータレコーダ（EDR）

実は、現在、走行している自動車には、ほとんどの自動車に、事故発生時に衝撃を感知

²² 公式な統計資料はないが、ソニー損保が2020年10月に実施したアンケート調査では、自家用車のうち、ドライブレコーダを搭載済みの割合は31.9%だったとされている。

して、その前後の速度、アクセルやブレーキのオン/オフ、を記録する機械が搭載されている。これは「イベントデータレコーダ」(EDR)と呼ばれており、エアバッグの誤作動等の不具合をメーカーがチェックするために設置されているものである。

したがって、EDRを取り出せば、ほとんどのケースで、加害者の供述に頼ることなく、速度を証明することが可能である。

(2) 問題点

以上のとおり、ドライブレコーダが装着されていない場合でも、EDRを利用すれば、ほとんどすべての事故で速度は客観的に判明すると思われる。

ところが、現在の警察・検察の捜査においては、EDRを押収して解析することは、極めて稀で、一部の重大事件(危険運転致死罪等)に限られている。

(3) 個人的意見

例えば、刑事裁判や民事裁判で、加害者に対して、速度のことを質問することが少なくない。法廷で「警察での供述では、60キロと言っていたのに、なぜ、今は50キロと言うのか？」などと質問し、被告人が「警察官から『60キロくらいだろう。』と言われて、その時は動揺していたので、警察官の言うとおりにしようと思いました。」と答える、というやりとりがしばしば行われるが、EDR解析が実施されれば、こうした不毛なやりとりが一切不要になる。

死亡事故等の重大事故については、必ずEDRを押収して解析すべきと考えている。

警察が、各自動車メーカーに協力を要請すれば、EDRの解析について協力を得ることはさほど難しくないとと思われる。捜査において、EDRがほとんど利用されていない状況は非常に疑問に思っている。

なお、速度の記録機能を備えたドライブレコーダの普及についても政府が補助金を出すなどして一層推進すべきと考えている。

※ 政策遂行の予算に関して

死亡事故においてEDR解析を実施することや、ドライブレコーダの普及のための助成金の支出等には、相応の費用がかかり、政府が予算化をする必要がある。この点について、個人的には自賠責保険の保険料を使用すれば解決できるのではないかと考えている。自賠責保険の保険料は、最近の死亡事故減少等を受けて、2017年4月、2020年4月、2021年4月と、順次引き下げられている(損害保険料率算出機構の公表資料では、2017年4月の改定で年間保険料収入は約777億円減少している。2020年4月、2021年4月の改定による減少額はまだ公表されていないが、1000億円以上の引き下げがある。)。自賠責保険は「ノーロス・ノープロフィット」の考えのもとで運用されており、収支において利益を出すべきではないという考え方で運用されているため、支払保険金が減少すると、保険料が下がる仕組みとなっている。自動車を利用する側からすると、保険料の減少は大歓迎と思われるが、保険料が余るのであれば、むしろ、①保険金を手厚くすることや(私見では死亡や重度障害の保険金の引き上げが必要と考えている。)、②交通事故の原因を調査すること(警察・メーカーと協力してEDR解析を大量に実施できる体制を整えるとか、ドライブレコーダ等の普及を補助する等)に使うべきと考えている。保険料を保険金支払以外に使うことについては、法改正が必要であると思われるが、現在の事故解析の問題点(時間がかかる、正確な解析ができない、そのために捜査員、裁判関係者、被害者、加害者が多くの時間や労力を奪われる)ことが改善されるのであれば、自賠法の本来の目的(被害者の保護を図り、あわせて自動車運送の健全な発達に資すること)に合致するのであって、反対する理由はないように思われる。

2 非犯罪化と寛刑化の進行

(1) 警察における非犯罪化

ア 負傷者の実数と警察統計の乖離

警察統計では、平成16年の負傷者1,183,617人から、毎年交通事故の負傷者数は減少し、令和元年の負傷者461,775人まで激減している（令和元年は平成16年の約39%まで激減している。）。

これが事実であれば、大変喜ばしいことであるが、このデータは事実ではない。

12頁の【図4】と13頁の【図5】を比較するとわかるとおり、交通事故で怪我をして治療費等を自賠責保険に請求する件数と、警察統計の負傷者数は、平成18年頃までは、両者とも概ね一致していたが、平成19年頃から乖離が進行している。自賠責保険の統計上は、年間に負傷する人数は、平成18年から平成30年まで、特に大きな増減はなく、110万人前後で推移している。平成30年のデータを比較すると、自賠責保険の統計上の傷害件数1,082,458件に対し、警察統計の負傷者数は525,846人となっており、後者は前者の半分以下となっている。²³

イ 原因

「負傷者数」の統計は警察庁交通局が集計しているようであるが、その元となっているのは、各地の警察署の交通課において「人身事故」として受理した事件における負傷者数である。これは、次のような流れで統計の数値となるものと思われる。

交通事故が発生し、警察に通報があると、警察官が現場に臨場する。事故の当事者や目撃者から事故状況や負傷状況等を聴取する。その後、被害者（重大事故であれば、被害者家族）から、警察に診断書が提出されると、「人身事故」の扱いとなる。逆に診断書が提出されなければ、「物件事故」として扱われる。²⁴

近時、警察官が診断書を提出しないように被害者に促す例が少なくない。負傷した被害者に対し「診断書を出すなら、事情聴取があるので、警察署に来て事情聴取に対応してもらいます。」「警察で人身扱いにしなくても、交通事故証明書は出ますし、自動車保険は出ますよ。」

「相手を処罰したいわけじゃないでしょう。」等と、診断書を出すとデメリットがあり診断書を出さなくてもデメリットがない、かのように説明する。実際に、軽傷であれば、わざわざ仕事を休んで警察署まで出向きたいと思う被害者は少ないし、自動車保険も支払われることが通常であるから、あえて人身事故扱いにしなくてもデメリットはないことが多い。

その結果、上記アのように、警察統計上の人身事故の件数（負傷者の数）が激減している。

なお、警察官が、人身事故扱いを回避したがる理由については不明であるが、全くの個人的な推測としては、以下のような事情が関連していると思われる。

一つ目は「人身事故にしないことによるメリット」が大きいことである。人身事故扱いとなれば、過失運転致死傷罪の被疑事件として立件し、様々な証拠書類と送致書を作成して、検察庁に送致する必要がある。交通事故の件数は膨大であり（前記のとおり、年間100万

²³ 令和元年の自賠責保険のデータはまだ公表されていないが、乖離はより進行していると思われる。

²⁴ 交通事故については、自動車安全運転センターという特殊法人が、「交通事故証明書」を発行する扱いとなっている（自動車安全運転センター法29条1項5号）。交通事故証明書の記載事項は、自動車安全運転センター法施行規則10条・様式5に定められている。記載事項の一つに「人身事故」と「物件事故」の区別を記載する欄がある。

人が人身事故で負傷しており、物損事故も含めれば、交通課の警察官の負担は極めて大きいものと思われる。)、こうした書類作成の負担は、できれば軽くしたい、というのが本音と思われる。また、人身事故にしないことは、加害者にとってはメリットしかない。被害者も、軽症であって治療費等をきちんと払ってくれるのであれば、警察署に行って事情聴取を受けたりする負担がないほうがよい。なお、送検を受ける検察庁としても「どうせ不起訴処分にする事件について、送致された書類を検討して処分を決める」手間がなくてありがたい。結局、関係者全員にとって「人身事故にしないこと」はメリットが大きいように見える。

二つ目は、一点目と関連するが、軽傷事案は、現在の検察庁は、例外なく不起訴処分としていることが関係しているように思われる。「捜査」は、本来は犯人を検挙して処罰するために行われるものであるが「一所懸命捜査して、書類を揃えて検察庁に送検しても、どうせ不起訴処分にするだけなら、なんで、わざわざ時間と労力をかけて捜査しなければならないんだ。」という意識があるように思われる。

三つ目については、統計上の数値が下がることが組織としての警察の目標になってしまっている(したがって、組織として「人身事故の受付数を減らせ」という方向性をもっている)という懸念がある。

ウ 問題点

① 法律違反の恐れ

刑訴法246条は「司法警察員は、犯罪の捜査をしたときは、この法律に特別の定めのある場合を除いては、速やかに書類及び証拠物とともに事件を検察官に送致しなければならない。但し、検察官が指定した事件については、この限りでない。」と定めている。

これは「全件送致主義」と呼ばれており、事件を捜査したときは、全て検察庁に送致しなければならないが、送致しないことは違法である。

246条但書は「検察官が指定した事件」については、送致しないことができると定めている。この「検察官が指定した事件」を警察かぎりで処理することを「微罪処分」(犯罪捜査規範198条)と呼んでおり、微罪処分の具体的な指定罪種については、検事総長の一般的指示に基づき各地の地方検察庁が指定している。個々の指示内容は公開されていないが文献(例えば、逐条解説犯罪捜査規範・警察庁刑事局・東京法令出版243頁～244頁)では、軽微な財産犯が指摘されており、被害者に傷害がある過失運転致傷被疑事件を微罪処分の対象事件として指定されている例はないと思われる。²⁵

したがって、人身事故である以上、過失運転致死傷被疑事件が存在するのであり、警察官は、例外なく、捜査を行って事件を検察庁に送致しなければならない。

全件送致主義は、事件の処分権限を法律専門家であり公益の代表者である検察官に集中させ「警察の行なった捜査の再点検をさせ、必要に応じ警察に対する捜査の指揮を行なわせる等により、司法作用の適正を図ろうとする趣旨」である(条解刑事訴訟法・弘文堂・480頁)。したがって、捜査を担当した警察官が捜査の結果「犯罪の嫌疑がない」と判断したとしても、警察官限りの判断で処分を決めることはできず、事件を検察庁に送致する義務がある(同書・480頁。なお、新基本法コンメンタール刑事訴訟法第3版・日本評論社・305頁も同旨)。換言すれば、人身事故については、相手を負傷させた自動車運転者のほうに過失がないと警察官が判断した場合であっても、必ず、一応の捜査を遂げて検

²⁵ 検察庁による微罪処分の指定罪種等については当然通達等が存在するはずであるが、公開されていない。

察庁に事件送致をする義務がある。実際に、かつては、大多数の事件がそのように処理され、信号表示が争点となっている事件では、事故当事者の双方を被疑者として送致している例も少なくなかった。

平成18年頃までは、以上のようなルールが徹底されており、負傷者がいる場合には、原則として人身事故と扱い、捜査をして検察庁に送致していたものと考えられ、その結果、警察統計の負傷者数と自賠責保険の傷害件数が概ね一致する状態が続いていたものと考えられる。

平成19年頃以降の人身事故の激減は、警察官が負傷者の存在を知りながら、あえて診断書の提出を受けずに処理していることになり、厳密には、刑事訴訟法246条に違反する可能性がある。

特に、②で述べるような被害者が入院しているような重傷事案について、警察官が、その事実を知りながら、人身事故にしないケースもあり、こうした扱いは、明らかに違法であると思われる。最近の警察官は「ケガをしたほうの過失が重ければ、ケガをしたほうが原因で交通事故が起きているのだから、過失運転致死傷罪の事件は存在しない。」と堂々と発言することもあるが、上記のとおり、捜査の結果、「犯罪の嫌疑がない」ことが判明した場合も、結論を警察官のみで判断せずに検察官に送致する必要がある（それが刑事訴訟法246条の意味である。）。実際にも、交通事故の過失は、100：0という形で簡単に決められるものではなく、被害者側に過失がある場合でも、加害者側にも過失があることは少なくなく（双方に過失があることが通常）、その意味でも、警察官の独断で「人身事故（＝過失運転致死傷被疑事件）をなかつたことにする。」のは適切ではない。

② 被害者にとってのデメリット

事故状況にも双方の言い分に食い違いがなく、被害者も軽症で、相手の刑事処罰を望んでいないのであれば、警察官かざりで「事件をなかつたことにする。」ことは理解できなくはないが、近時は、被害者と加害者の言い分が異なり、被害者が全く納得していないケースでも、「事件をなかつたことにする。」という処理がみられる。また、かなりの重症事案（骨折や脳挫傷等で被害者が入院している事案）においても、警察官が、診断書を受け取することを拒否して、頑なに「人身事故にしない」というケースもあり、この点は非常に問題である。

事故の捜査結果に納得できない被害者にとっては「事件をなかつたことにする。」という警察の処理は、大きな不利益がある。

警察段階で「事件をなかつたことにする」と、そもそも検察庁には事件が送致されないから、検察官が起訴・不起訴の判断をすることもなく、したがって、被害者は、その処分に対して検察審査会に不服申し立て²⁶をすることができない。また、検察庁に送致されない場合には、事件記録（警察官が作成した実況見分調書や現場写真）等も一切公開されないから、事故状況を解析する資料すら与えられないことになる。

なお、警察官が、診断書の提出を明確に拒否し、頑なに事件化をしない場合の不服申し

²⁶ 検察審査会は、一般市民から無作為に選ばれた11名が、検察官の不起訴処分の当否を判断する制度である（検察審査会法2条）。例えば、令和元年には、2068件の事件について、検察庁の不起訴処分に対して、起訴すべきであると判断した「起訴相当」が9件、不起訴処分が不当である（さらに捜査を尽くすべき）と判断した「不起訴不当」が134件あり、捜査機関の裁量権に対して民主的コントロールを及ぼしている重要な制度である。

立て手続としては、警察法79条に基づき、公安委員会への苦情申し出をすることが可能である（逆に言えば、それくらいしか方法がない）。

③ 統計の正確性の点での問題

また、警察庁の発表する交通事故による死傷者数は、交通安全に関する政策決定の基本的な資料となっているので、不正確な負傷者数をもとに政策が決定されることは非常に問題がある。²⁷

我が国の交通安全政策については、交通安全対策基本法に基づき、5年に1回、「交通安全基本計画」が策定され、これにしたがって、様々な政策が実行されることになる。

この第8次基本計画（平成18年度～平成22年度）において、はじめて交通事故による死傷者数（死者と負傷者数の合計）に関する数値目標が設定された。同計画では「（平成22年までに）死傷者数を100万人以下とすること」という目標が明記されている。【図4】のとおり、第8次計画案を作成前の平成15年、平成16年は負傷者数だけでも118万人以上であったので、これを2割近く減少させるという目標であり、かなりハードルが高い目標であった。ところが、統計上は、【図4】のとおり、計画よりも2年も早く、平成20年には死傷者数は100万人を切っている（負傷者945,703人、死者5,209人で合計950,912人）。平成16年を基準にすると、わずか4年で2割も減少したことになる。内閣府のホームページでは「第8次交通安全基本計画に関する政策評価書」が公表されており、そこでは総論としては「交通事故死傷者数については、第7次までの計画期間では必ずしも低減していなかったが、第8次基本計画期間には減少が進み、計画期間の3年目において、『死傷者数を100万人以下にする。』という目標を達成することができたことは注目に値する。」と政策目標達成の状況を高く評価している。さらに、同評価書の各論では「近年交通事故死傷者数が減少している理由」が分析されており、①飲酒運転の厳罰化の効果、②道路交通環境の整備、③交通違反取締りの強化、④車両の安全性の向上、⑤シートベルト着用率の向上、⑥総走行キロ数の減少、等が挙げられている。こうした事情が死傷者数の影響に関連していることは同意するが、わずか4年で2割減少というような劇的な効果があったかどうかは甚だ疑問である。²⁸ 【図5】の自賠償のデータからすると、平成16年から平成20年の4年間の負傷者数の減少は5%程度と思われる。むしろ、「数値上の減少」に寄与しているのは、警察官が人身事故扱いを回避していることである。

第9次交通安全基本計画（平成23年度～平成27年度）では、警察の発表する交通事故の負傷者数を前提に「平成27年までに死傷者数を70万人以下にする。」との目標が掲げられた。平成16年の負傷者数が約118万人であったから、70万人という数値は、9年間で4割以上減少させる、という劇的な減少を目標設定していることになる。そして、【図4】のとおり、警察の発表する数値上は、この目標は、平成27年には達成されたことになっている（同年は、負傷者数666,023人と死者数4,117人で合計670,140人）。

そして、「第9次交通安全基本計画に関する評価書」では、第9次交通安全基本計画は「（交通事故死傷者数の減少に）極めて効果があった。」と総括し、「近年交通事故死傷者が減少している理由」については、第8次基本計画の評価書と6項目のうち、「車両の安全性

²⁷ この問題については文献23・加藤久道「交通事故は本当に減っているのか？」（花伝社）に詳しい。

²⁸ 個人的には政策評価書の指摘する要因に加えて、マスコミ、各種団体（被害者団体等）、学校教育等を通じて、国民全体に、自動車事故の悲惨さや交通安全（飲酒運転は絶対にしない等）への理解が浸透していることも影響していると思われる。

能の向上」を除いた5点を理由に挙げている。²⁹

さらに、第10次交通安全基本計画（平成28年度～平成32年度）では、目標として「死傷者数を50万人以下にすること」が定められている。そして、【図4】のとおり、警察の発表する数値上は、この目標は、平成31年（令和元年）には達成されたことになっている（同年は、負傷者数461,775人と死者数3,215人で合計464,990人）。

「第10次交通安全基本計画に関する政策評価書」では、死傷数の減少について「令和元年に46万4,990人と50万人以下とする目標を達成した。」と評価している。³⁰

国の政策は、事実を前提に立案されるべきであるが、実際には交通事故による負傷者がいても、単に警察が診断書の提出を受けないようにして統計数値を減らしているのであれば、政策の合理性にも疑問が生じてしまう。

なお、第8次基本計画以降、政策目標として「交通事故の死傷者数を〇〇人以下にする。」という目標が掲げられているが、うがった見方をすれば、各都道府県警において、この目標達成のためのプレッシャーから「診断書を受け取らない」ことが行なわれているのではないかとの疑念も持たざるを得ない。

エ 個人的意見

① 交通事故安全運転センターの登録と刑事処罰の分離

事故の一方当事者が、病院を受診して診断書を取得した場合には、交通事故証明書上は「人身事故」と扱うことを徹底すべきである。これにより、交通事故に関する負傷者の唯一の公的統計の正確性が担保されるし、「人身事故」でもないのに、自賠責保険が支払われるという不可解な処理がなくなる。

② 微罪処分のルール化・透明化

あわせて、警察の交通事故処理の負担を減らすためには、交通事故証明書に「人身事故」と記載することと、刑事事件（過失運転致傷罪）としての立件・送検は別問題として、送検しない処分（微罪処分）をルール化すべきである。

診断書を受領した場合でも、警察において送検せずに（実況見分調書や供述調書、送致書等を作成せずに）処理できるように、検察庁が罪種の指定を行って微罪処分のルールを定め、公開すべきである。ルールとしては、負傷の程度が軽く（例えば、全治又は加療期間3週間以内）、当事者全員の事故状況に関する認識が一致しており、かつ、被害者（負傷者や死亡被害者の遺族）が相手の刑事処分を望んでいないこと、の3点は最低限、要件とすべきと思われる。

特に、事故状況について当事者が納得していない場合には、本来の「全件送致主義」にしたがい、検察庁に送致をすべきである。なお、この点については、後日、負傷者（被害者）の考えが変わった場合（最初は「きちんと治療費を払います。」と言っていたのに、それを反故にされたような場合）でも警察としては本来業務なのであるから、きちんと診断書の提出を受けて過失運転致傷罪として送検し、検察庁の処分に委ねるべきである。そのために、現場写真等は的確に保管しておく必要がある。

²⁹ 「第9次交通安全基本計画に関する評価書」の第1分冊「道路交通」の第1部第1章3項(2)「近年交通事故死傷者が減少している理由」より。なお、車両の安全性能の向上の点が抜けた理由は不明である。

³⁰ 「第10次交通安全基本計画に関する評価書」は十分に読み込んでいないが、ざっと見たところ「近年交通事故死傷者が減少している理由」という記載はなくなったようである。

(2) 検察庁における非犯罪化

ア 現在の状況

上記のとおり、平成19年以降、警察においては、軽傷事案の人身事故のうち相当数が「なかったこと」とされている。逆に言えば、検察庁に送検されるのは、加害者側の過失が明らかで、負傷の程度も重いものが厳選されているはずである。そうすると、起訴率（被疑事件のうち起訴された事件の比率）はかなり上がるはずである（送検されるものが悪質・重大なものに限定されて、送検の件数が半減しているのであるから、逆に、起訴率は2倍となってもおかしくない）。

ところが、【図9-1】【図9-2】の資料のとおり、起訴率は、その年に処分がなされた過失運転致死傷等の被疑事件（人身事故の被疑事件のうち、危険運転致死傷を除くもの）のうちの10%程度であり、特に変化はない。

この数値からすると、検察庁の起訴基準が変化して、従来は起訴していた事案を起訴しなくなっているものと思われる。被害者支援をしている立場でも、「この事案は、以前だったら、起訴（略式罰金）くらいにはなったんだけど・・・」と感ずることがある。

結局、警察も「非犯罪化」を進め、検察でも平成19年頃から「非犯罪化」を進めている印象である。

【図9-1】 自動車による過失運転致死傷等に関する検察庁の処分（危険運転致死傷等は除く）

年次	既 済								中止	他の検察 庁に送致	家庭裁判 所に送致
	総 数	起 訴			不 起 訴						
		計	公判 請求	略式命令 請求	計	起訴猶予	嫌疑 不十分	その他			
平成14年	966,015	101,940	8,688	93,252	736,791	720,702	14,219	1,870	771	85,054	41,459
平成15年	978,779	99,906	9,105	90,801	758,644	742,780	14,010	1,854	790	79,657	39,782
平成16年	980,464	97,220	8,964	88,256	771,509	755,768	13,846	1,895	742	73,021	37,972
平成17年	962,872	92,031	8,365	83,666	767,452	752,156	13,514	1,782	624	67,564	35,201
平成18年	922,412	85,830	7,861	77,969	743,637	729,340	12,640	1,657	458	60,368	32,119
平成19年	857,454	77,120	7,136	69,984	700,991	686,397	13,090	1,504	460	48,756	30,127
平成20年	777,888	70,011	6,917	63,094	641,534	627,887	12,285	1,362	450	40,042	25,851
平成21年	756,187	67,631	6,753	60,878	626,623	612,663	12,720	1,240	346	37,147	24,440
平成22年	739,229	64,387	6,156	58,231	615,509	601,251	12,975	1,283	254	36,122	22,957
平成23年	708,138	60,450	5,870	54,580	592,608	578,176	13,136	1,296	251	33,129	21,700
平成24年	679,153	58,771	5,665	53,106	566,807	552,092	13,412	1,303	213	32,428	20,934
平成25年	648,604	56,647	5,267	51,380	541,010	527,056	12,847	1,107	229	30,455	20,263
平成26年	591,761	55,429	5,544	49,885	488,149	474,777	12,304	1,068	243	29,366	18,574
平成27年	556,356	54,008	5,834	48,174	457,133	444,285	11,866	982	210	28,259	16,746
平成28年	514,388	51,321	5,494	45,827	421,059	408,872	11,187	1,000	177	26,091	15,740
平成29年	487,477	49,595	5,307	44,288	397,691	385,418	11,319	954	143	25,951	14,097
平成30年	445,981	47,625	5,267	42,358	361,364	349,642	10,837	885	164	24,726	12,102
令和元年	392,945	44,805	4,806	39,999	316,255	305,808	9,619	828	112	21,923	9,850

※検察統計の「最高検、高検及び地検管内別 自動車による過失致死傷等被疑事件の受理、既済及び未済の人員」のデータより。

※「その他」とは「嫌疑なし」「罪とならず」「被疑者死亡」等である。

※「中止」とは犯人不明、被疑者又は重要参考人の所在不明、海外旅行あるいは心神喪失、病気等の理由により、これ以上捜査を継続することができず、かつ、当該捜査の障害となる理由が長期にわたり解消される見込みがないため、事件を長期間処理することができない場合で、中止の処分にした事件をいう。

【図9-2】 過失運転致死傷等の起訴率の推移（危険運転致死傷等は除く）

年次	既 済		
	総 数	起 訴	起 訴 率
計			
平成14年	966,015	101,940	10.6%
平成15年	978,779	99,906	10.2%
平成16年	980,464	97,220	9.9%
平成17年	962,872	92,031	9.6%
平成18年	922,412	85,830	9.3%
平成19年	857,454	77,120	9.0%
平成20年	777,888	70,011	9.0%
平成21年	756,187	67,631	8.9%
平成22年	739,229	64,387	8.7%
平成23年	708,138	60,450	8.5%
平成24年	679,153	58,771	8.7%
平成25年	648,604	56,647	8.7%
平成26年	591,761	55,429	9.4%
平成27年	556,356	54,008	9.7%
平成28年	514,388	51,321	10.0%
平成29年	487,477	49,595	10.2%
平成30年	445,981	47,625	10.7%
令和元年	392,945	44,805	11.4%

※検察統計の「最高検、高検及び地検管内別 自動車による過失致死傷等被疑事件の受理、既済及び未済の人員」のデータより。

検察庁における交通事故の非犯罪化は、まず、昭和61年頃、運用を変更したことに始まる。人身事故のうち、負傷の程度が軽いもの（治療期間3週間以下のもの）は一律に不起訴とする方針をとることとし、人身事故の大半は不起訴処分とされることとなった。例えば、東京地検では、昭和61年には59.5%であった起訴率が昭和62年には16.4%にまで激減した。³¹ 平成19年以降、さらにこの方針を進め、過失内容について、従前であれば起訴されていたものも、徐々に起訴しない方針に転換している印象である。

事故を起こしたドライバーに厳しい検察から、ドライバーに寛大な検察に変化しつつあるように思われる。

イ 原因

検察官には、広範な訴追裁量権があり、また、統計資料的にも、昭和61年→昭和62年のような劇的な変化は見られないので、通達等による明確な方針転換ではなく、徐々に現場の雰囲気が変わってきているように思われる。

(3) 裁判所における寛刑化

ア 現在の状況

2001年に危険運転致死傷罪が立法され、それまでどんなに悪質な交通犯罪でも、最高刑は5年（当時の業務上過失致死傷罪）であったものが、最高刑が15年となった（現在は20年）。以後、危険運転致死傷罪で、10年を超える懲役刑を科されるケースがみられるようになった。このように、報道だけを見ていると「昔よりも厳罰化されるようになった。」との印象もあるが、統計上は、そのようにはなっていない。むしろ、交通犯罪について実刑判決となるケースは極端に少なくなっている。

【図8】のとおり、平成19年までは、公判請求された者で実刑になるのは15～20%の間くらいであったが、その後、年々低下し、近時は5%程度（危険運転を除くと4%台）

³¹ 文献24・竹村照雄「一検察官の軌跡」法学書院（1995）188頁。

という水準となっている。平成19年には刑法の改正があり、被害者の声を受けて、過失による人身事故の刑罰の上限は5年から7年（1.4倍）に引き上げられている。つまり、国会（立法府）の法律改正とは逆方向で、交通事故（人身事故）の刑罰は軽くなり「実刑にしない方向」に進んでいるといえる。

イ 原因

その理由は不明であるが、推測すると、いろいろな事情が複合しているように思われる。一つは、死亡事故が減少していること~~や、飲酒運転等の悪質な運転の減少~~が影響しているとは思われる。

二つめは、悪質運転が減少してきたことが影響しているものと思われる。

一つ目の点と二つ目の点によって実刑が減少しているのであれば、実刑の基準自体は変化していない（実刑に相当する悪質事案が減ってきているだけ）ということになる。しかし、過失運転致死罪に限定しても実刑率は著しく下がっているし、起訴事案自体もかなり減少している中での実刑「率」の減少という点も考えると、「死亡事故の減少」「悪質事故の減少」だけでは説明できないように思われる。

そこで、三つめの理由として考えられるのは、刑務所の収容人員が多くなって、平成18年には収容人員が81,255人（戦後最大）となり、収容率100%を超える刑務所も多数みられたという事情が影響していると思われる。上記のような事情から、裁判全体として実刑判決が減り、令和元年末には刑務所の収容人員は48,429人まで減少している。刑事司法全体として凶悪犯罪を除き、なるべく実刑を減らす方向が指向されているように思われる。

四つめは、「刑務所に入れて社会から隔離しても、被害者の命が戻ってくるわけでもなく、他方で、刑務所に入れば加害者（やその家族）の生活にも大きな影響がある。」という刑事政策的な要素を強く考慮して実刑にするのに躊躇する傾向があるように思われる。

五つめは、極端に悪質なものは危険運転致死傷罪で処罰されることとなった反面で、過失運転致死傷罪については、あくまで「過失犯」であり「事故を起こそうと思ってやったわけではない。」という考え方があり、「刑務所に入れるほどの犯罪ではない。」「刑務所に入れても意味がない。」という思考が裁判官に根強くあるように思われる。前述のとおり、法学の一般的な常識として「故意処罰の原則（過失犯処罰は例外）」という考え方があるためである。

こうした複合的な要因が重なって、急激に、実刑率が下がっているように思われる。

ウ 個人的意見

個人的には実刑率低下には三つの点で疑問がある。

1点目は、法律の改正との関係である。裁判官の独立は憲法76条3項³²に定められている。司法が、個別の事件について権力（行政や立法）に干渉されずに、権限を行使することを意味しており、近代法治国家の大原則である。「裁判官は法と良心にのみ従う」とも言われている。しかし、逆に言えば、「法律」には従う必要がある。平成19年の法改正で刑が重くなったのに、裁判の結果としては、どんどん軽くなっているという点は法改正の方向性に逆行するもので、「法に従っていない。」のではないかと、という疑念もある。

2点目は、被害者との関係である。「（加害者を刑務所に入れても）被害者の命が戻ってくるわけではない。」のは当たり前のことだが、やはり加害者が実質的に何の処罰も受けなければ、被害者や被害者遺族は、裁判に対して不信感を持たざるを得ない。執行猶予判決の場合、

³² 「すべて裁判官は、その良心に従ひ独立してその職権を行ひ、この憲法及び法律にのみ拘束される。」

遺族からよく聞くのは「被害者側の生活は滅茶苦茶になったのに、加害者には何もないのですか？」という言葉である。「執行猶予判決」は、被害者遺族からみると「何もし」に等しい。現行法では、実刑の場合には刑務所に行くことになるのに対し、執行猶予判決だとペナルティが全くない。今後、法改正して、罰金刑を併科する制度や社会奉仕命令の制度が導入されるか、一部執行猶予制度を交通犯罪の場合にも利用するなど考えるべきと思われる。

3点目は、理論的な問題として、「過失犯処罰は例外」ということを前提にしても、交通犯罪が「軽い刑で良い」とは言い難い面がある点である。過失犯には、様々なものがあり、「過失犯」だから一概に軽くすべきとは言えない。自動車は1トンを超える鉄の塊であり、ルールを守って扱わなければ、簡単に人の命を奪うことができる危険物である。例えば、危険運転致死罪の立法の契機となった小池大橋飲酒事故の東京地裁判決は「人を轢いてやろう」という意図がなくても、交通ルールに多数違反しているような乱暴な運転をすることについて「自動車交通に伴う人命への高い危険性を防ぐ目的で課せられる注意義務の重大な違背は、人間の生命身体に対する侵害の結果に対する認識ある過失として、故意に直接隣接し、むしろ未必の故意に限りなく近づくと評価される。」と指摘している。この判決の指摘するとおり、交通ルールは、事故防止（人の命を守る）のために規定されているから、それを破るのであれば、単なる「過失」ではなく、「危険性をわかっているながら、あえてやっている」とみられるべきで「単なる過失」とは社会的にみた非難の度合いはかなり異なるように思われる。交通事故で人が死んでも謝罪すれば済む（被告人の中には被害者に謝罪をしない人もいるし、それでも執行猶予となる）、ということは、被害者・被害者遺族には受け入れ難い。

以上のような点で、最近10年ほどの実刑を回避する裁判所の傾向は、個人的には疑問がある。

(4) 交通ルールを守る義務の重さ

警察、検察、裁判所を通じて感じているのは、交通ルールを軽視する人に対して、法を守る立場にある人（警察官、検察官、裁判官）が、迎合しているように思われる点である

例えば、わが国では、一般道の法定速度は時速60キロであり、国民には「一般道を70キロで走行する権利」はない。他方、「流れに乗って走るべきだ」などと言って、制限速度超過での走行は問題ないかのように主張する人も少なからずいる（中には「こんな道路で、制限速度を守るほうがおかしい。」という考えの人もいる。）。近時の非犯罪化・寛刑化は、こうした道交法の考え方を無視した身勝手な考え方に法の番人のほうが迎合しているように思われる。

※ 最近の実際にあった例

例えば、見通しのよい住宅街の道路の歩道上を歩いていた子供が、持っていたサッカーボールを落として、歩道から車道に出たところで、自動車に跳ねられて大怪我をした事故がある。以前であれば、特に問題なく起訴されていた事案である（実刑とはならないが、執行猶予又は罰金となっていたと思われる。）。しかし、検察庁は、略式起訴すらせず、不起訴とした。しかし、道路交通法71条2号は、自動車を運転する者が遵守すべき事項として「**監護者が付き添わない児童若しくは幼児が歩行しているときは、一時停止し、又は徐行して、その通行又は歩行を妨げないようにすること。**」と定めている。この規定の趣旨について、立花書房「注解道路交通法」（第4版）によれば「監護者が付き添わない児童又は幼児が歩行している場合は特に危険であるので、車両等の運転者に場所のいかんにかかわらずその歩行を妨げてはならない義務を課すこととしている。」と解説されている（同書409頁）。また、道

道路交通法108条に基づき、国家公安委員会が定めている「交通の方法に関する教則」（昭和53年10月30日国家公安委員会告示第3号。以下単に「本件告示」といいます。）の第5章第3節「歩行者の保護」においては、次のように定められている。

「1 歩行者のそばを通るとき

- (1) 歩行者のそばを通るときは、歩行者との間に安全な間隔を空けるか、徐行しなければなりません。

～略～

4 子供の保護

- (1) 子供が独りで歩いている場合には、一時停止か徐行をして、安全に通れるようにしなければなりません。子供は、興味をひくものに夢中になり、突然路上に飛び出したり、判断力が未熟なために、無理に道路を横断しようとしたりすることがあるので、特に注意しましょう。
- (2) 止まっている通学通園バスのそばを通るときは、徐行して安全を確かめなければなりません。
- (3) 学校、幼稚園、遊園地などの付近や通学路の標識（付表3(1)182）のあるところでは、子供が突然飛び出してくることがあるので、特に注意しましょう。」

親や学校は、子供に対して「飛び出すな」と教える。交通事故は毎日大量に起きているから、少しでも事故の被害に遭うリスクを減らすために、子供に対しても、「道路を横断する時は左右をよく見て」「青信号でも、車が来ていないか、自分でよく見て、注意して渡ろう。」と、親や学校が指導をすることは当然である。他方、法令上は、子供が歩いているのを見たら運転手のほうに絶対的な注意義務（人の命を奪わないようにするための義務）がある。その義務の重さと、子供への交通教育として「(事故に遭わないように)子供も注意して道路を渡るべき」という話は、全く次元が違う問題である。法令に定められた運転手の注意義務と、子供への教育上の指導は、比較にならないほど前者が重い。後者の話を持ち出して、それによって運転手の義務が免除されるかのような本末転倒の議論をする検察官がいるのに驚かされることがある。

3 危険運転致死罪の適用について

危険運転致死傷罪は、2001年の法改正で立法されたものであるが、適用例は限定的である。例えば、飲酒運転や大幅速度超過の事故の被害者や被害者遺族としては「こんなにひどい事故なのだから、当然、危険運転致死傷罪が適用されるのだろう。」と考える。ところが、実際には危険運転致死傷罪にならない例が非常に多い。

市民感覚では「危険な運転だから、危険運転致死傷罪になるだろう。」という印象を持つが、実は、法律には「危険な運転をして事故を起こしたら危険運転致死傷罪とする。」とは書いていない。

末尾の資料のとおり、条文の記載はかなり複雑な文言になっており、しかも、普通に日本語として読んだ印象と、立法経過等から考えられている言葉の意味が乖離している面がある。

現在の法解釈と裁判例については、第6で詳しく説明する（なお、2020年改正で新設された自動車運転処罰法2条5号、6号については裁判例が現れておらず、本レジメでは解説していない。）。

危険運転致死傷罪が立法されて経緯は前述のとおり、被害者遺族の運動によるものである。それ以前はどんなに悪質な運転でも「懲役5年」が上限であった「自動車の運転により人を死傷させる行為」について、最長15年（立法当初）までの処罰が可能となった点では、わが国の交通

犯罪処罰制度を劇的に変化させた重要な立法である。ただ、立法当初は、故意処罰の原則から逸脱するものとして、改正自体への批判もあり、極めて限定的な法律となって面がある。立法から20年以上を経て「危険運転致死傷罪が適用されないことに対する国民の疑問」も現れてきている。

個人的には、以下のように考えている。

危険運転致死傷罪は、道路交通法を著しく無視するような運転は「公道を利用している人々に対して暴力を振っているのと同じ」という考えで、故意犯である傷害致死罪と同じ法定刑で処罰することとしたものである。したがって、多くの国民が「これは、公道を利用している人々に対して暴力を振っているのと同じ」と考える類型については、危険運転致死罪の適用ができるように、改正すべきである。特に、適用範囲が問題となるケースとしては、飲酒類型（1号）と、高速度走行類型（2号）があるが、これについては、よりシンプルな条文に改正すべきと考えている。それによって、適用範囲が拡大することとなるが、危険運転致死罪は、そもそも法定刑が、最短1年～最長20年という非常に幅の広い法定刑となっているのであり、その広い幅の中で、事案に応じて裁判員裁判によって量刑が決定されていくのであれば「不当に重く処罰される」という問題は生じないように思われる。

第6 危険運転致死傷罪と発覚免脱罪に関する裁判例

1 危険運転致死傷罪（アルコール又は薬物影響型・2条1号、3条1項）

(1) 構成要件

2条1号は「アルコール又は薬物の影響により正常な運転が困難な状態で自動車を走行させる行為」によって人を死傷させたことが構成要件である。なお、自動車運転処罰法で新設された3条1項については、後記(5)で述べる。また、本罪にはアルコール影響型と薬物影響型が含まれるが本レジメでは主としてアルコール影響型について説明する。³³

「正常な運転が困難な状態」という文言が抽象的であることから、刑事司法手続の現場で、適用・不適用が争点となることが多い。

後述するとおり、検察官の訴追裁量の段階でも、適用を要望する被害者（ないし被害者遺族）と検察庁との間で見解の相違があり、過失犯として訴追した後に、訴因変更がなされた事例も少なからずある。裁判においても、適用が深刻に争われる例が多い。

その理由は、現行法において、飲酒・酩酊の程度に関して、法文上、三つの概念が存在するところ、通常理解力をもった一般国民が、法文の文言だけから三つの概念を区別することがきわめて困難な点にあると思われる。

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none">① アルコールの影響により正常な運転が困難な状態（自動車運転処罰法2条1号）② 酒に酔った状態（アルコールの影響により正常な運転ができないおそれがある状態）（道路交通法65条、117条の2第1号）③ アルコールの影響により、その走行中に正常な運転に支障が生じるおそれがある状態（自動車運転処罰法3条1項、同法4条） |
|---|

³³ 薬物影響型については、文献8（城）116頁以下に詳しく説明されている。

また、上記のほか、④「酒気を帯び」た状態（道路交通法65条）という概念と、酒気帯び運転のうち、罰則適用となる⑤「政令で定める程度以上にアルコールを保有する状態」（血液一ミリリットルにつき〇・三ミリグラム又は呼気一リットルにつき〇・一五ミリグラム。道路交通法施行令44条の3）という概念がある。法的概念としては、酔いの程度は、①が一番重く、②がその次で、③が最も軽いと考えられている。³⁴ なお、③と⑤は同程度の状態を指すと理解されている（例えば、文献8（城）2～7頁、112～115頁。文献4（高井）37頁）。

(2) 最決平成23年10月31日刑集65巻7号1138頁（以下「平成23年最決」という。）

（原審）福岡高裁平成21年5月15日判決・判例タイムズ1323号65頁

（原々審）福岡地裁平成20年1月8日判決・判例タイムズ1268号330頁

ア 事案概要

平成18年8月25日発生。長時間飲酒した被告人が、福岡市内の一般道（海の中道大橋）を時速約100キロメートルで走行して、前車に追突した事件。前車は橋から落ち、同乗していた3児（4歳、3歳、1歳）が死亡した。

地裁は、危険運転致死罪の成立を否定して業務上過失致死罪の成立のみを認めて、ひき逃げの罪とあわせて懲役7年6月を言渡した。検察側が控訴したところ、高裁は危険運転致死罪の成立を肯定し、懲役20年を言渡した。被告人が上告したが、最高裁は上告を棄却して危険運転致死罪の成立を肯定した。³⁵

イ 最高裁決定

重要な判例であるので、以下、やや長くなるが判決文の主要部分を引用する。

3 所論は、原判決が被告人について危険運転致死傷罪の要件である「アルコールの影響により正常な運転が困難な状態」にあったことを認めたのは誤りである旨主張する。そこで検討するに、刑法208条の2第1項前段における「アルコールの影響により正常な運転が困難な状態」であったか否かを判断するに当たっては、事故の態様のほか、事故前の飲酒量及び酩酊状況、事故前の運転状況、事故後の言動、飲酒検知結果等を総合的に考慮すべきである。

4 これを本件について見るに、原判決の認定及び記録によれば、その事実関係は次のとおりである。すなわち、本件は、被告人が、夜間、最高速度が時速50kmと指定されている見通しの良いほぼ直線の本件道路において、時速約100kmという高速度に自車を加速させて走行させ、前方を走行する被害車両に自車を衝突させた事案であるところ、被告人は、本件事故前に、自宅や2軒の飲食店において、焼酎ロックを合計8、9杯のほか、ブランデーやビールを飲酒し、身体のバランスを崩して平衡感覚を保ち得ないな

³⁴ 立法担当者の解説によれば、①の状態について、次のような説明がなされている。すなわち「『正常な運転が困難な状態』とは、道路及び交通の状況等に応じた運転操作を行うことが困難な心身の状態をいう。道路交通法上の酒酔い運転罪（第117条の2第1号・第65条1項）等の『正常な運転ができないおそれのある状態』とは異なり、正常な運転ができない可能性のある状態では足りず、例えば、酒酔いの影響により前方の注視が困難となったり、ハンドル、ブレーキ等の操作の時期やその加減について、これを意図したとおりに行うことが困難になるなど、現実にもこのような運転操作を行うことが困難な心身の状態にあることが必要である。」とされている。したがって、立法段階では、①は、②よりも重い酩酊を想定していたようである。

³⁵ 上告棄却の決定であり、高裁判決の結論を支持してはいるものの、危険運転致死罪を肯定する理由は、全く異なるので注意が必要である。

どの状態を示していた。被告人は、自ら酔っている旨の発言もし、本件事故前の運転中においても、同乗者からふだんとは違う高速度の運転であることを指摘されるなどした。本件事故後に臨場した警察官等も、被告人が相当に酩酊していた状況を現認した。

これらの事実によれば、本件事故後の飲酒検知結果等からは被告人の本件事故当時の血中アルコール濃度は血液1ml中0.5mgを上回る程度のもので認定できるとどまること、また、被告人は、本件事故現場に至るまでは、約8分間にわたり道路状況等に応じた運転をしていたこと等を考慮しても、本件当時、被告人が相当程度の酩酊状態にあったことは明らかである。

- 5 そして、原判決の認定によれば、本件道路上においては、被告人が自車を走行させた条件の下では、前方を向いている限り、先行する被害車両を遅くとも衝突の約9秒前(車間距離としては約150m)からは認識できる状況にあったにもかかわらず、被告人は、被害車両の直近に至るまでの8秒程度にわたり、その存在に気付かないで自車を走行させて追突し、本件事故を引き起こしたというのである。
- 6 この点について、原判決は、前記のとおり、被告人は、基本的には前方に視線を向けていたが、アルコールの影響により、正常な状態であれば当然に認識できるはずの被害車両の存在を認識できなかったとする。原判決が被告人において基本的に前方に視線を向けていたと認定するに当たって依拠した主要な証拠は、本件道路には横断勾配が付されているために、ハンドルを操作せずに車両を走行させると自然に左に向かう構造となっており、直進するためには前方を見ながら進路を修正する必要がある、長時間の脇見をしながら直進走行することは不可能であるとの実験結果が記載された報告書等であると解される。しかしながら、この報告書における実験は、自動車が道路に対して直進状況になった地点から両手を離してハンドルを操作せずに走行すると、数秒後に自動車の進路は道路左側へ自然と移行するとするものであって、通常では考え難い運転方法を採用しているなど、本件事故時の被告人運転車両の走行状況と前提条件が同じであるとはいえない。そして、前方を見ていなかったとしてもハンドルを握っていればその操作はある程度可能であると考えられることからすれば、上記実験は、被告人が脇見をしていた可能性を否定して基本的に前方に視線を向けていたとするまでの証拠価値があるとはいえない。このような本件の証拠関係に照らすと、被告人が本件事故前に8秒程度にわたり終始前方を見ていなかった可能性も排除できないというべきである。

そうすると、被告人が、自車を時速約100kmで高速度走行させていたにもかかわらず8秒程度にわたって被害車両の存在を認識していなかった理由は、その間終始前方を見ていなかったか、前方を見ることがあっても被害車両を認識することができない状態にあったかのいずれかということになる。認識可能なものが注意力を欠いて認識できない後者の場合はもちろんのこと、前者の場合であっても、約8秒間もの長い間、特段の理由もなく前方を見ないまま高速度走行して危険な運転を継続したということになり、被告人は、いずれにしても、正常な状態にある運転者では通常考え難い異常な状態で自車を走行させていたというほかない。そして、被告人が前記のとおり飲酒のため酩酊状態にあったことなどの本件証拠関係の下では、被告人は、飲酒酩酊により上記のような状態にあったと認定するのが相当である。

そして、前記のとおり被告人の本件事故前の飲酒量や本件前後の被告人の言動等によれば、被告人は自身が飲酒酩酊により上記のような状態にあったことを認識していた

ことも推認できるというべきである。

- 7 刑法208条の2第1項前段の「アルコールの影響により正常な運転が困難な状態」とは、アルコールの影響により道路交通の状況等に応じた運転操作を行うことが困難な心身の状態をいうと解されるが、アルコールの影響により前方を注視してそこにある危険を的確に把握して対処することができない状態も、これに当たるというべきである。

そして、前記検討したところによれば、本件は、飲酒酩酊状態にあった被告人が直進道路において高速で普通乗用自動車を運転中、先行車両の直近に至るまでこれに気付かず追突し、その衝撃により同車両を橋の上から海中に転落・水没させ、死傷の結果を発生させた事案であるところ、追突の原因は、被告人が被害車両に気付くまでの約8秒間終始前方を見ていなかったか又はその間前方を見てもこれを認識できない状態にあったかのいずれかであり、いずれであってもアルコールの影響により前方を注視してそこにある危険を的確に把握して対処することができない状態にあったと認められ、かつ、被告人にそのことの認識があったことも認められるのであるから、被告人は、アルコールの影響により正常な運転が困難な状態で自車を走行させ、よって人を死傷させたものというべきである。被告人に危険運転致死傷罪の成立を認めた原判決は、結論において相当である。

よって、刑訴法414条、386条1項3号、刑法21条により、裁判官田原睦夫の反対意見があるほか、裁判官全員一致の意見で、主文のとおり決定する。なお、裁判官大谷剛彦の補足意見がある。

ウ 平成23年最決の意義と実務への影響

- (7) 平成23年最決の判示のうち、最も重要な点は、「アルコールの影響により正常な運転が困難な状態」の意味について、ハンドル、ブレーキ等の操作が正常に行えないことのみならず、そのような操作の前提となる「前方を注視してそこにある危険を的確に把握して対処すること」が正常に行えないことも含まれることを明示した点である。アルコールは、適切な運転をするための人間の能力に様々な悪影響を及ぼすが、平成23年最決は、ハンドルやブレーキ等を操作するという身体の運動機能だけでなく、その前提となる認知機能全般や、判断力、注意力の低下も、「アルコールの影響により正常な運転が困難な状態」に含まれることを示した。

平成23年最決の1審判決と控訴審判決は、いずれも、本件の争点構造について「脇見が直接の原因であれば、危険運転致死罪には該当しない。」という法解釈を前提にしていた。それゆえ、1審でも控訴審でも「脇見が原因である(弁護側)」のか「脇見が原因ではなく、被害車両の車体は視界にあるが、認識できない状態であったことが原因である(検察側)」のか、という形で争われていた。そして、1審判決は「脇見が事故原因である」という事実認定をして危険運転致死罪の成立を否定し、他方、控訴審判決は「脇見が原因ではない」という事実認定をして危険運転致死罪の成立を肯定したのである。「脇見」であれば軽い罪になり、「脇見でない」ならば重い罪になる、という奇妙な(一般人からすると極めてわかりにくい)争点構造・判断となっていた。

これに対して、最高裁は「(検察側の主張する)被害車両の車体は視界にあるが、認識できない状態」はもとより、「(弁護側の主張する)脇見が原因」であったとしても、100km/hという高速度で進行しているのに8秒も脇見をするというのは「正常な運転が困難な

状態」にあたるものとしてものである。この点が実務に与えた影響は大きいと思われる。

具体的には、起訴状の訴因、判決書の犯罪事実の書きぶりに若干の変化が生じている。平成23年最決以前の犯罪事実の記載では、全例で「運転開始前に飲んだ酒の影響により、前方注視及び運転操作が困難な状態（自動車を行進させ）」という表現で危険運転致死傷罪の構成要件該当性を示していたが³⁶、その後は、「運転開始前に飲んだ酒の影響により、前方注視が困難な状態（自動車を行進させ）」といった表現を用いる裁判例もでてきている。³⁷

- (イ) また、事故後に実施される飲酒検知（10秒間の直立、10mの歩行）について、「正常」とされている場合でも、立件されることが明示された。³⁸
- (ロ) 事故現場まで相当な距離・時間（本件では約8分間）、事故を起こさずに運転しているが、その点を考慮しても「正常な運転が困難な状態」を認定している点も、実務的には影響があると思われる。平成23年最決以前においては、「事故現場までの一定の距離を事故を起こさずに運転できている」という事実があると、飲酒類型危険運転が立件されることは、ほとんどなかった。平成23年最決の大谷裁判官の補足意見では、事故現場まで事故を起こさずに走行できていることを「過大に評価することは相当でない」と指摘している。
- (ハ) 事故態様の異常性を主たる判断要素として、それ以外を補助的な判断要素としている点も重要である。この点、大谷裁判官の補足意見でも、重要なのはあくまでも事故が異常かどうかだ、としている。大谷裁判官の補足意見では「約8秒間が脇見運転によるものかどうかについて第1審と原審で判断が分かれているが、私としては、被告人がとにかく約1秒前まで被害車両を発見、認識していなかったことにこそ、本件事故当時の被告人の尋常ではない心身の状態がうかがわれると考える。」と指摘している。法廷意見中の前記引用の判断基準においても「事故の態様のほか、事故前の飲酒量及び酩酊状況、事故前の運転状況、事故後の言動、飲酒検知結果等を総合的に考慮すべき」と判示しており、まずは「事故の態様」が最重要の判断要素であり、それ以外の「事故前の飲酒量及び酩酊状況、事故前の運転状況、事故後の言動、飲酒検知結果等」よりも重視すべきことを指摘している。

(3) 訴因変更問題

この類型では、起訴後に、被害者側の要望もふまえて、訴因変更（過失→危険運転）がなされている例が少なからずある。

³⁶ 判例検索システム等で「アルコールの影響（and）正常な運転が困難な状態（and）危険運転」で検索すると多数の裁判例が該当するが、ほぼすべての判決でこのフレーズを用いている。

³⁷ 札幌地判平成27年7月9日裁判所ウェブサイト。

³⁸ 最高裁の示す一般論のとおり、アルコールの影響により正常な運転が困難な状態（自動車運転処罰法2条1号）の判断は総合考慮であるから、10秒直立、10m歩行という一事をもって、適用を否定すべきではないと考えられる。他方、一般に、道路交通法違反としての酒酔い運転で立件する際には、飲酒検知での10秒直立、10m歩行は、ほぼ唯一のメルクマールである。このため、酒酔い運転では立件されない状態が、より重い「アルコールの影響により正常な運転が困難な状態」では立件されうることになったといえる。平成23年最決の事例は呼気中アルコール濃度0.25mg/l、10m歩行・10秒間直立は正常であった。小樽事件（札幌地判平成27年7月9日裁判所ウェブサイト）でも呼気中アルコール濃度0.55mg/l、旭川事件（旭川地判平成29年7月6日裁判所ウェブサイト）でも呼気中アルコール濃度0.45mg/l、いずれも10m歩行・10秒間直立は正常であった。これら3事例は、いずれも危険運転が認められている。

裁判例としては、神戸地判平成24年12月12日裁判所ウェブサイト（判決では危険運転を肯定）、札幌地判平成27年7月9日裁判所ウェブサイト（判決では危険運転を肯定）、旭川地判平成27年11月25日裁判所ウェブサイト（判決では危険運転を肯定）、大阪地判平成28年11月2日2016WLJPCA11026014（控訴審は大阪高判平成29年10月5日裁判所ウェブサイト。いずれも危険運転を否定し、過失運転の限度で認めた。）、旭川地判平成29年7月6日裁判所ウェブサイト（危険運転を肯定）等である。³⁹

(4) 裁判例

この類型の危険運転致死傷罪に関する裁判例は相当な数にのぼる。

肯定例が多数を占めているが、否定例もみられる。危険運転致死傷罪を否定した例としては、上記平成23年最決の一審判決のほか、以下の3件がある。

ア 熊本地判平成30年1月29日2018WLJPCA01296006（控訴審で危険運転致死罪を認定）

被告人運転の車両が右折する際に、対向直進してきた自動二輪車と衝突した事故である。判決では、前方注視能力が低下していたことは認定したものの、事故現場までの1.3kmの距離を運転してきたことや、右折レーンに移動して右折していることなど、道路状況に応じた運転ができていたことを指摘し、正常な運転が困難な状況にあったとは言いがたい、と判断している。（道路交通法上の酒酔い運転罪の成立と、過失運転致傷のみを認めた。）

控訴審の福岡高判平成30年7月4日2018WLJPCA07049002は原判決を破棄して、危険運転致死罪の成立を認めている。福岡高裁判決では地裁における裁判員に対する説明として平成23年最決の示す「前方を注視してそこにある危険を的確に把握して対処することができない状態もこれに当たる」ことが十分に説明されていない等と指摘している。

イ 大阪高判平成29年10月5日裁判所ウェブサイト

原審の大阪地判平成28年11月2日2016WLJPCA11026014も、控訴審である本判決でも、本罪の成立を否定している。事案は、長時間飲酒した被告人が、駐車場から自車を発進させる際に、アクセルとブレーキを踏み間違えて急加速させ、自転車に乗車して通りかかった被害者1名を死亡させ、2名に傷害を負わせたというものである。検察官は、駐車場から発進させる際に急加速して鉄柵に乗り上げたり、さらにアクセルとブレーキを踏み間違えて加速したのは、アルコールの影響により正常な運転が困難であったからであると主張したが、判決では、これらの事情がただちに飲酒の影響であると認めることはできないとし、また、飲酒量についても、事故後約27分経過した時点の検知結果が呼気1リットルあたり0.25mgであったことや、警察官も当初は飲酒に気づかなかったことなどから、本罪の成立を否定した。

ウ 広島地判平成29年2月9日裁判所ウェブサイト⁴⁰

検察官は、アルコールの影響により、居眠り又は意識がもうろうとしていた状態で、道路左端の路側帯の白線上を歩行していた被害者に自車を衝突させたものであると主張した。裁判所は、事故現場まで2kmの距離を運転していること、事故状況が異常なものとははいえないこと、飲酒量から推定されるアルコールの濃度が呼気1リットルあたり0.55mgであること、等からアルコールの影響により正常な運転が困難であったとまでは認められないと判断している。

³⁹ 報道をみると上記引用以外にも相当数の事例で訴因変更をめぐって、検察庁と被害者の意見が対立している例がみられる。

⁴⁰ なお、この事件では、弁護人は危険運転の成立を積極的に争ってはいない。

(5) 3条1項の適用について

2013年の自動車運転処罰法の立法の際に、アルコール類型の危険運転致死傷罪については、3条1項という新類型が設けられた。構成要件は「アルコール又は薬物の影響により、その走行中に正常な運転に支障が生じるおそれがある状態で、自動車を運転し、よって、そのアルコール又は薬物の影響により正常な運転が困難な状態に陥り ～中略～ 人を死傷させた」ことである。法定刑は、致傷が十二年以下の懲役、致死が十五年以下の懲役、となっており2条1項の類型より若干軽い法定刑となっている。

立法時の資料や立法担当者の解説（文献2～4、13）によれば、2条1号の構成要件との違いは、次の点にあるとされている。2条1号では、実行行為が「アルコールの影響により正常な運転が困難な状態で自動車を走行させる行為」であるため、故意（認識）の対象は「（自己が）アルコールの影響により正常な運転が困難な状態であること」であり、この点の認識が必要である。他方、3条1項は、実行行為自体を「アルコールの影響により、その走行中に正常な運転に支障が生じるおそれがある状態で、自動車を運転」することと規定したので、仮に、被疑者（被告人）が種々の弁解をして故意性を否定し、他方で検察側の故意立証が奏功しない場合、すなわち「正常な運転が困難な状態で走行させている」との被告人の認識（故意）が立証できない場合でも、結果として「正常な運転が困難な状態」に陥って事故が発生していれば、危険運転致死傷罪に問える。要するに、3条1項の故意の対象が「アルコールの影響により、その走行中に正常な運転に支障が生じるおそれがある状態」（＝酒気帯び罪レベルの認識）でよいとされているので、立証が容易になると説明されている（文献5、文献13参照）。

もっとも、3条1項の場合でも（結果として）「正常な運転が困難な状態」に陥っていたことの客観面の立証は必要であるから、実務的には、2条1号の立証対象と、3条1項の立証対象は近接する。そのため「2条1号が立件できないが、3条1項は立件できる」という事案はあまり多くないと思われたが、既に以下のような適用例・適用否定例があり、運用としては一定程度適用されているようである。

適用例としては、釧路地判平成30年6月5日2018WLJPCA06056004、大阪地判平成30年3月23日2018WLJPCA03236017、津地判平成30年2月8日2018WLJPCA02086009、那覇地判平成29年9月19日2017WLJPCA09196003、岐阜地判平成28年7月11日2016WLJPCA07116005、東京地判平成28年1月15日判タ1443号248頁（控訴審である東京高判平成28年6月8日2016WLJPCA06086003も判断を維持）等がある。

他方、大阪地判平成29年3月13日2017WLJPCA03136004は、薬物型の事例であるが、無罪を言い渡している。事案は、被告人が、自動車を運転中に仮睡状態に陥って自車を対向車線に進出させて、被害者6名（歩行又は自転車乗車中）を負傷させた事案である。検察は、睡眠導入剤（マイスリー〔ゾルピデム〕）の影響によるものであるとして、自動車運転処罰法3条1項の危険運転致傷罪の訴因で起訴した。裁判所は、被告人が何らかの原因で仮睡状態に陥っており、事故当時において正常な運転が困難な状態となっていたことは肯定したものの、マイスリーの半減期と被告人の血中のマイスリーの濃度という客観的事実から仮睡状態に陥った原因が睡眠導入剤であるとただちに認定することは困難であるとしたうえで、睡眠導入剤の影響が残っているために自己の心身の状態が普段と異なっていることを認識していたとは言えないとして故意も否定し、危険運転致傷罪の成立を否定した。さらに、過失の根拠となる「眠気を催したことによる運転中止義務」についても、事前に眠気が生じていたという事実は認められないとして否定し、前兆なく仮睡状態に陥った可能性がある（回避不能の可能性はある）とし

て、過失を認めず、無罪を言い渡している（大阪高判平成29年12月14日裁判所ウェブサイトでも判断が維持されている。）。

2 危険運転致死傷罪（進行制御困難速度型・2条2号）

(1) 構成要件

2条2号は「その進行を制御することが困難な高速度で自動車を走行させる行為」によって人を死傷させたことが構成要件である。

1号と並んで、構成要件該当性が一般市民にわかりにくい構成要件である。

実務運用として、以下のような解釈を前提に運用されている点に留意する必要がある。

ア 「進行を制御することが困難な高速度」の意味

「進行を制御することが困難な高速度」とは「速度が速すぎるため自車を道路の状況に応じて進行させることが困難な速度をいい、具体的には、そのような速度での走行を続ければ、道路の形状、路面の状況などの道路の状況、車両の構造、性能等の客観的事実に照らし、あるいは、ハンドルやブレーキの操作のわずかなミスによって、自車を進路から逸脱させて事故を発生させることになるような速度をいう」とされている（東京高判平成22年12月10日判タ1375号246頁。なお、文献1・69頁でも同趣旨の記載がある。）。制御困難性の考慮要素については、他の自動車や歩行者等の往来を捨象して「(道路の形状に沿って) 進行を制御することが困難な高速度」であるとするのが一般的な解釈である。

イ 典型的な適用事例

上記アの解釈が前提となっているため、例えば、道路を直進進行中に、交差道路から進出してきた車両や横断歩行者・自転車等と衝突したという種類の交通事故に関しては、いかに高速度（例：制限速度の3倍以上）であっても、「進行を制御することが困難な高速度」とは認められない。⁴¹

この類型で立件されている事例は、速度の出しすぎでカーブを曲がりきれずに制御を失って路外に逸脱した事案が大半である。検察側の立証でも、当該カーブの曲率半径と当該車両の性能を前提にした旋回限界速度の立証（工学鑑定）をしている例が多い。もっとも、工学的に曲がりきれないことの立証が要求されているわけではなく、「わずかなミスによって自車を進路から逸脱させて事故を発生させることとなると認められる速度」であれば足りるので、鑑定に加えて、当該道路（カーブ）において走行している車両の平均速度等の立証（一般に被告人のような高速度で当該カーブを走行する者がいない）をしている例も少なからずある。

⁴¹ 住宅街の道路（制限速度30km/h）を100km/hで走行して一時停止標識を無視して交差点に進入して交通事故が発生したようなケースでは、2条2号で立件されることはない。こうしたケースでは被害者側からは「何故これが高速タイプの危険運転にあたらないのか？ 一体時速何キロならあたるのか？ 道路状況にあわせて進行を制御できていないからこそ、ぶつかったのではないのか？」という疑問が提起されることは少なくない。なお、例えば、住宅街の狭い道路で、横断歩行者Aを避けようとして急ブレーキや急ハンドルを切った結果、実際に自車の制御を失い、自車を路外に逸脱させて、歩道上の歩行者Bを跳ねた場合には、本条の適用の余地はあるのではないかと考えるが、この種の事例でも適用例はない。報道では、平成30年12月29日に三重県津市で発生した事件（146km/hで直進していた乗用車と駐車場から出てきて右折しようとしたタクシーが衝突（タクシー運転手ら4名が死亡）で、津地裁令和2年6月16日判決裁判所ウェブサイトは、危険運転致死罪の成立を否定し、過失運転致死罪を認めて懲役7年の判決を言い渡した（名古屋高裁令和3年2月12日も1審判決を支持。判決文は現時点では公表されていない。）。なお、報道では最高裁への上告はなされず、判決は確定したようである。

(2) 裁判例

本罪にかかる裁判例は既に相当数にのぼる。

ア 適用例

基本的には上記のとおり、物理的に道路の形状に沿って進行できなかったケース（典型例はカーブを曲がりきれなかったケース）が大半である。

それ以外の類型としては、以下のような裁判例がある。

- (7) 大阪地判平成29年3月3日2017WLJPCA03036008は、制限速度50キロの道路を時速163キロで走行した結果、自車をいったん左に逸走させた後、右前方に逸走させて対向車線に進出させて対向車3台を巻き込む事故を起こした事案で、適用を認めている。左に逸走した理由は不明であり、道路の形状についても判決文に「湾曲する道路」「カーブ」との摘示がなく、直線道路のようである。
- (4) 千葉地判平成25年5月23日裁判所ウェブサイトは、橋梁部分の上り勾配の後下り勾配となる箇所、「体がふわっと浮き上がるような感覚を楽しんで自車内の雰囲気盛り上げようと考え」て時速82キロ以上で走行させた結果、車両の制御を失い、歩行者に自車を衝突させて死亡させた（同乗者2名も重傷）事案について、危険運転致死傷罪の成立を認めている。
- (9) 東京高判平成22年9月28日判タ1352号252頁も上記と同様に勾配でのジャンプによって制御を失った事案であり、危険運転致死傷罪の成立を認めている。
- (5) 釧路地裁北見支判平成17年7月28日判タ1203号300頁は、カーブではなく直線道路において時速100キロで走行し、進行を制御できなくなり、左路外に自車を逸脱させて電柱等に衝突させた事案であるが、湿潤路面であることを考慮して、進行を制御することが困難な高速度にあたるとして、危険運転致死傷罪の成立を認めた。

イ 適用否定例

適用否定例としては、以下の裁判例がある。

- (7) 大阪高判平成27年7月2日判タ1419号216頁は、いわゆるドリフト走行が、危険運転致死傷罪の要件である「その進行を制御することが困難な高速度で自動車を走行させる行為」に当たらないとされた事例である。事故態様は、被告人が自動車を運転して交差点をドリフト走行で左折しようとして失敗し、制御を失って歩道上の小学生5名に衝突させて傷害を負わせたというものである。

裁判所は、被告人車両の速度が40km/hである旨の検察官の主張を排斥したうえで「そして、このように、被告人が、ドリフト走行をするため、あえて上記のように重大な危険を生じさせるべき運転操作を行った場合、被告人車両の速度の点のみを切り離して、「高速度走行」といえるためには、原判決が説示するとおり、被告人車両が制御不能に陥った主たる原因が、その速度の点にあったことを要すると解すべきところ、本件では、同車両が制御不能に陥るまでの速度は、前認定のように、時速40kmを相当下回っていたのであるから、この速度自体が、同車両の制御を不能にする主たる要因であったとは到底認められず、同車両の制御が不能になったのは、被告人が上記のような特殊な運転方法をあえて選択し、しかも、その運転操作を誤ったことに起因するものであったと認められる。したがって、原判決が、被告人車両が、高速度、すなわち、ハンドルやブレーキの操作のわずかなミスにより自車を進路から逸脱させて事故を発生させることになることと認められるような速度で走行したが故に、本件事故が生じたことと認めるには、なお合理的な疑いが残るとした

判断は、正当として是認できる。

もとより、本件のようなドリフト走行や被告人が現に行ったような特殊な運転方法が、それ自体、改正前の刑法208条の2が定める危険運転行為に匹敵するほど極めて危険なものであることは明らかであるが、同条は、そのような運転方法を危険運転行為としては規定していないから、罪刑法定主義の見地から、本件運転行為について危険運転致傷罪に問う余地はないといわざるを得ない。」と判断した（原審も危険運転致傷罪の成立を否定している。なお懲役1年6月～2年6月の不定期刑の実刑）。

- (イ) 千葉地判平成28年1月21日判時 2317号138頁は、検察官の主張する速度（149 km/h ないし 182 km/h）の立証が奏功せず、危険運転致死罪の成立が否定された。検察官はEDR（イベントデータレコーダ）に記録されているエンジン回転数に基づき速度が149～182 km/hと主張したが、裁判所はギアの様子が必ずしも明らかではないとして時速120 km/hの限度で認め、進行を制御することが困難な高速度とは言えないと判断した。
- (ウ) 松山地判平成20年1月17日判タ 1291号311頁は、検察官の主張する時速100キロ以上という速度について合理的な疑いが残るとして、被告人運転車両の速度は時速70ないし80キロ程度であると認定したうえで、当該カーブの限界旋回速度（時速93ないし120キロ）と比較しても低速であることや、80キロ程度で走行していた時間が短いこと等を指摘して、進行を制御することが困難な高速度であったことを否定した。
- (エ) 千葉地判平成16年5月7日判タ 1159号118頁は「進行を制御することが困難な高速度」とは、一般的・類型的に見て、速度が速すぎるため自車を進路に沿って走行させることが困難な速度、換言すれば、ハンドル操作やブレーキ操作のわずかな誤りによっても自車を進路から逸脱させて事故を発生させることになるような速度をいい、そのような速度であるかどうかは、具体的な道路の状況（道路の形状や路面の状態等）、車両の構造・性能、貨物の積載状況等の客観的事情に照らし、通常の自動車運転者において、当該速度で当該車両を進路に沿って走行させることが困難であるといえるかという基準によって判断すべきである。」と判示している。そのうえで、被告人車両の走行速度を時速73ないし84キロと認定し、本件カーブの限界旋回速度が時速86.1ないし96.8キロであることや、現場において時速70キロを超える速度で走行している車両も一定数認められることをふまえて、危険運転致死罪の成立を否定した。

3 危険運転致死傷罪（運転未熟型、2条3号）

(1) 構成要件

「その進行を制御する技能を有しないで自動車を走行させる行為」によって人を死傷させたことが構成要件である。

運転免許を有しないというだけでは、これに該当するとはいえず、「ハンドル、ブレーキ等の運転装置を操作する初歩的な技能すら有しないような、運転の技量が極めて未熟なことをいう。」とされている（文献1・70頁）。したがって、過去に運転免許を取得していたが免許取消などの処分を受けている者には適用されない。また、一度も運転免許を取得したことがない者でも運転経験が相応にある者については適用されない。

このため立法後も適用例はほとんどなく、亀岡事件⁴²では、無免許運転の少年が10名死傷

⁴² 前記注7参照

という大事故を起こしたにもかかわらず、普段から無免許運転を繰り返していたことから本罪が適用されなかった。

(2) 裁判例

上記のような解釈が前提であるため、立件は非常に困難である。下記のとおり、家庭裁判所への送致を決定したアイの裁判例以外には、ウェストロー及び第一法規の判例検索では適用肯定例は不見当であった。ウは否定例（公刊物未掲載）であって、刑事罰を科した有罪判決の例はないと思われる。⁴³

ア 大阪地判平成28年8月2日ウェストロー2016WLJPCA08026005

16歳の少年がはじめて自動車を運転して、適切な運転操作ができずに、被害者1名を死亡させた事案。同罪の成立を認めつつ、家庭裁判所への送致を決定した。

イ 大阪地判平成29年1月24日裁判所ウェブサイト

16歳の少年が運転をしてみたいという動機ではじめて自動車を運転し、時速30～35キロの速度で自動車を走行させた結果、適切な運転操作ができずに、被害者1名を死亡させた事案。同罪の成立を認めつつ、家庭裁判所への送致を決定した。

ウ さいたま地判平成22年4月8日公刊物未掲載（文献7・407頁で紹介）

運転免許を有しない少年が、自車を時速118.1キロで走行させたところ、自動車を左方路外に逸脱させて法面に乗り上げさせ、さらに右転把して反対車線に飛び出して、対向車線を走行していた被害車両に自車を衝突させた事故。被害者1名死亡、3名負傷。検察官は、未熟運転及び進行制御困難高速度運転で起訴した。⁴⁴ 裁判所は、未熟運転型の危険運転については、過去の運転経験があることや、事故現場まで一応走行してきたことなどを理由に否定した。ただし、進行制御困難高速度の危険運転の成立は認めて有罪としている。

4 危険運転致死傷罪（進行妨害目的型、2条4号）

(1) 構成要件

「人又は車の通行を妨害する目的で、走行中の自動車の直前に進入し、その他通行中の人又は車に著しく接近し、かつ、重大な交通の危険を生じさせる速度で自動車を運転する行為」によって人を死傷させたことが構成要件である。

ここにいう「重大な交通の危険を生じさせる速度」とは「妨害目的で特定の相手方に著しく接近した場合に、自車が相手方と衝突すれば大きな事故を生じさせると一般的に認められる速度」を意味する（文献1・72頁）。

(2) 裁判例

適用例としては、大阪高判平成28年12月13日判タ1440号165頁、東京高判平成25年2月22日判タ1395号368頁、東京高判平成21年10月14日東高刑時報60巻153頁等がある。

妨害目的を否認して争っている例が多いが、適用を否定した裁判例は公刊物では見当たらず

⁴³ 文献7は東京地検交通部の検察官が執筆した文献で、危険運転致死傷罪の立法から10年以上経過してから刊行された文献であるが、否定例1例のみしか掲載されておらず、最高検検事が2016年に執筆した文献8（初版）194頁でも「実際に、この類型のものが適用されたことはなかった。」との記載があり、上記アの裁判例が「初の適用例」として紹介されている。なお、2018年の第2版では、アの裁判例の記載はなく、イの裁判例が紹介されている。

⁴⁴ 両罪が成立して観念的競合となるという形での起訴と思われるが、文献7からは不明。なお、文献8・407頁では2条3号と2条2号は両立せず、2条3号の罪のみが成立するとの指摘がある。

なかった。⁴⁵

妨害目的に関しては、通行妨害が主たる目的ではない場合でも、他の車両の通行を妨害することを認識していれば肯定されている。

上記大阪高判平成28年12月13日は妨害目的について「本件罪の通行妨害目的は、人又は車の自由かつ安全な通行を妨げることを積極的に意図する場合のほか、危険回避のためやむを得ないような状況等もないのに、人又は車の自由かつ安全な通行を妨げる可能性があることを認識しながら、あえて危険接近行為を行う場合も含むと解するのが相当である。」との一般論を示している。

また、上記東京高判平成25年2月22日は、パトカーの追跡をかわすことが主たる目的であっても、反対車線の車両が間近に接近してきており、そのままの状態で行進を続ければ対向する車両の通行を妨害することになるのが確実であることを認識しながら、先行車両を追い抜こうとして車体の半分を反対車線に進出させた状態で走行を続けた場合には「人又は車の通行を妨害する目的」が肯定される旨の判断を示している（同旨広島高判平成20年5月27日裁判所ウェブサイト）。

なお、平成29年6月に発生した東名高速あおり運転事件（被告人が、あおり運転の末、高速道路の追越車線上に被害者の車両を停車させたところ、後続のトラックが追突して2名が死亡、2名が傷害を負った事件）について、本罪の成立を認めている。構成要件該当性や因果関係が大きな争点となった。この事件で、被告人は危険運転致死傷罪（進行妨害目的型）で起訴され、横浜地判平成30年12月14日ウエストロー2018WLJPCA12149006は、同罪の成立を認めて懲役18年の判決を出している。東京高判令和元年12月6日判タ1479号72頁では、危険運転致死傷罪が成立すること自体は認めたものの地裁の裁判の手に問題があったとして地裁判決を破棄して差し戻している（今後、地裁で裁判員裁判がやり直される見通しである。）。

5 危険運転致死傷罪（赤信号殊更無視型、2条7号）

(1) 構成要件

「赤色信号又はこれに相当する信号を殊更に無視し、かつ、重大な交通の危険を生じさせる速度で自動車を運転する行為」によって人を死傷させたことが構成要件である。

ここにいう「重大な交通の危険を生じさせる速度」とは「運転者において、交差道路等を通行する人や車を発見したときに重大な事故となるような衝突を回避することが可能な速度まで減速して進行する場合は、その行為自体において、重大な事故を生じさせる危険性の高い行為とは認められないため、要件とした」とされており、一般的には「20～30km/hの速度」であっても「重大な交通の危険を生じさせる速度」に該当すると考えられている（文献1・74頁。後記最判平成18年3月14日）。

(2) 判例

ア 最決平成20年10月16日刑集62巻9号2797頁⁴⁶

「赤色信号を『殊更に無視し』とは、およそ赤色信号に従う意思のないものをいい、赤

⁴⁵ 令和3年3月17日時点でウエストローで検索

⁴⁶ 原審名古屋高判平成19年11月19日高刑速 平成19年 428頁（728号）、1審の名古屋地判平成19年7月9日刑集62巻9号2801頁も危険運転致死罪の成立を肯定している。事案としては、パトカーに追跡されて、逃走している事案である。

色信号であることの確定的な認識がない場合であっても、信号の規制自体に従うつもりがないため、その表示を意に介することなく、たとえ赤色信号であったとしてもこれを見逃す意思で進行する行為も、これに含まれる。」との判断を示した。

イ 最決平成18年3月14日刑集60巻3号363頁⁴⁷

- ① 時速約20kmで赤信号を見逃して交差点を右折進行した事案で、この速度が「交通の危険を生じさせる速度」といえるかという問題について、積極的に解し、危険運転致傷罪の成立を肯定した。
- ② 事故の直接の原因は赤信号見逃ではなく対向車線に進出したことにあるとの弁護側の主張に対し「所論は、被告人が自車を対向車線上に進出させたことこそが同車線上で交差点を左折してきた被害車両と衝突した原因であり、赤色信号を殊更に見逃したことと被害者らの傷害との間には因果関係が認められない旨主張する。しかし、被告人が対面信号機の赤色表示に構わず、対向車線に進出して本件交差点に進入しようとしたことが、それ自体赤色信号を殊更に見逃した危険運転行為にほかならないのであり、このような危険運転行為により被害者らの傷害の結果が発生したものである以上、他の交通法規違反又は注意義務違反があっても、因果関係が否定されるいわれはないというべきである。」と判断した。

(3) 裁判例

相当数の裁判例がある。

適用肯定例が多いが否定例も散見される。否定例では「殊更に見逃」との構成要件につき、被告人の認識が争点となっている。

ア 肯定例

(ア) 最決平成30年10月23日裁判所ウェブサイト、札幌高判平成29年4月14日裁判所ウェブサイト（原審：札幌地判平成28年11月10日裁判所ウェブサイト）は、2台の自動車一般道でレースまがいの運転をしていたところ、1台目の車両が交差道路から青信号にしたがって進出してきた被害車両（5名乗車）と衝突し、さらに2台目の車両が、上記の衝突によって車外に投げ出された被害者のうちの1名を轢過した事案について、共謀共同正犯の成立を認め、両名に本罪が成立すると判断した（被害者4名死亡・1名重傷で両名とも懲役23年）。後記8で詳しく紹介する。

(イ) 東京地判平成29年10月17日裁判所ウェブサイトは、パトカーに追跡されて時速160キロで逃走している際に、赤信号を見逃して交通事故を起した事案（被害者1名死亡、4名負傷）につき、被告人の「赤信号に気づかなかった。気付いていれば止まろうと思っていた。」との弁解を排斥し、本罪の成立を認めた（別件の詐欺罪、ひき逃げとの併合罪で、懲役17年）。控訴審の東京高判平成30年5月14日2018WLJPCA05146002も、原判決と同旨。

(ウ) 高松高判平成18年10月24日高刑速平成18年391頁（447号）⁴⁸は、1審が成立を否定したが控訴審が成立を肯定した。被告人は「交差点手前の停止線から31.4

⁴⁷ 原審札幌高判平成17年9月8日高刑速平成17年348頁（157号）、1審札幌地判平成17年4月14日刑集60巻3号374頁である。事案は、赤信号のために数台の車両が停車している後ろにいったん停車した後、右折をするために、対向車線にはみ出しながら、停車している先行車両の右側を進行したところ、折から、右方の交差道路から青信号にしたがって進行してきた車両と衝突した事故。

⁴⁸ 1審判決はウェストローには掲載なし。

メートル手前の時点において、はじめて赤色信号に気づいた。」と弁解し、1審判決は、被告人の供述する事実を前提にし、被告人が赤信号に気づいた時点で急ブレーキをかけたとしても、停止線の手前で停止することができなかった可能性があるとして「殊更に無視」にあたらないと判断した。これに対し、控訴審判決では、被告人の供述を前提にしても客観的には停止線を約5メートル程度超えた地点で停止できたこと（反応時間を1秒と考えた長めの停止距離を前提）を指摘し、また被告人自身も「ギリギリ停止できるくらい」との認識であった旨を供述していたことから、赤色信号を殊更に無視したものと認めた。

- (エ) 名古屋高判平成21年7月27日高刑速平成21年195頁(737号)は、1審が成立を否定したが控訴審が成立を肯定した。1審の名古屋地裁豊橋支部判決(公刊物未登載)では、危険運転致死事件(赤色信号の殊更無視)について、被告人が赤色信号を認めた直後に、睡眠時無呼吸症候群の影響により眠気を全く感じないまま眠りに落ち、交差点直前に至って覚醒した可能性を否定することができないとして無罪を言い渡した。控訴審判決では、停止線の手前約102.5メートルにおいて赤色信号を認めているのであるから格別の事情のない以上は、赤色信号を殊更に無視したことが推認できるなどとして有罪判決(懲役5年の実刑)を言い渡した。
- (オ) 名古屋高判平成19年12月25日高刑速平成19年429頁(729号)⁴⁹は、1審が成立を否定したが控訴審が成立を肯定した。1審判決は、事実認定として、被告人の弁解(4歳の子供が運転席と助手席の間に立ち上がってクラクションに手を伸ばしたことで動揺した旨の弁解)を虚偽とは判断できないとして「殊更に無視」したとは認められないと判断した。控訴審判決では、被告人が高速で、クラクションを鳴らし続けながら2つの交差点で赤信号を無視して進行したことや、被告人の弁解が変遷していること等を指摘して、上記被告人の弁解は「到底信用できない」として、被告人が赤信号を殊更に無視した旨の事実を認めた。
- (カ) 広島高判平成20年2月27日高刑速平成20年2号189頁は、1審が成立を否定したが控訴審が成立を肯定した。1審岡山地裁判決(公刊物未登載)は、黄色信号を認めていったん停止したところ、停止線を超えて自転車横断帯に若干かかるような位置で停車してしまったため、赤信号を認識しつつ、交差点の外に出ようと自車を発進させたという事実を前提に、「殊更に」無視したとはいえないと判断した。他方、控訴審は、上記のような場合でも、赤信号であることを認識しながら、殊更に無視したものと認めて、危険運転致死傷罪の成立を肯定した。

イ 否定例

適用否定例としては、次のような裁判例がある。

- (ア) 大阪地判平成29年12月15日2017WLJPCA12156007

現場の交差点に至るまで42箇所の交差点を通過しているが、赤色信号の場合には多くの交差点で停止していたこと(停止したのが17箇所。直前で赤色信号になったが通過したのが3箇所)、被告人が現場交差点の停止線を越える6秒前に赤信号となっていた事実は認められるものの、それだけでは「被告人において現に現場信号機の赤

⁴⁹ ウェストローには1審判決が掲載されていないので判然としないが、判示の事実からすると、名古屋地判平成19年1月11日裁判所ウェブサイトが1審判決と思われる。

色表示を認識したという可能性が高いということはできるものの、常識的に考えて間違いないとまではいうことはできない。」と判示して、危険運転致死罪の成立を否定した。

(イ) さいたま地判平成29年3月21日2017WLJPCA03216007

裁判所は、目撃証言等から客観的にみて、被告人は、赤色信号になってから約2秒経過してから交差点に進入したものと認定したものの、事故前の交差点においては信号で停止していたことや、注意力が散漫になっていたことなどを指摘し、殊更は無視したと認めるには合理的な疑いが残るとして、本罪の成立を否定した。

(ウ) 千葉地判平成28年11月7日判タ1436号243頁

裁判所は「青信号だと思って走行していて、絶対に止まれないという地点で赤信号に気づいた」旨の被告人の弁解を排斥することはできないとして、本罪の成立を否定した。

(エ) 神戸地判平成28年7月4日2016WLJPCA07046005

客観的には、交差道路の被害車両の対面信号が青色表示になって約3.4秒後（被告人車両の対面信号が赤色表示になってから約6.4秒後）に本件事故が発生しているという事案について、「黄色表示の間に交差点を通過できると思い、先行車を追い抜く際に、先行車両の運転手の顔をみてやろうとそちらに目を向けていた」という趣旨の被告人の弁解をもとに、「殊更は無視」したとはいえないと判断した。

(オ) 名古屋地判平成21年8月10日裁判所ウェブサイト

被告人の行為は、赤色信号無視とはいえ、黄色信号から赤色信号への変わり際に行われたものであって、赤色信号を無視することについての意思としては消極的なものにとどまるというべきであり、被告人が赤色信号を「殊更は無視」したとはいえ、危険運転致傷罪は成立しないとして、予備的訴因である自動車運転過失傷害罪を適用した。

ウ 認識についての裁判所の判断傾向

「殊更は無視」したのかどうかは、内心の事情であるため、上記の肯定例・否定例のように判断が分かれている。パトカーの追跡等の事情があったり、事故現場手前の信号についても無視しながら走行していたなどの事情があると、いかに弁解をしても、「殊更は無視」は認定されやすい。他方、それ以前の信号では赤信号で停止していたという事実があったり、赤信号を無視するような具体的な動機が見いだせない場合には、単に「普通に前を見れば赤信号はわかるはずだ」という点だけでは、認められないことが多い。「赤信号を見落とした。」「(考え事をしていて、車内外の何かに注意を向けていた。等の理由で)直前になって気づいたので停止線手前では到底停止できないので通過しようと思った。」という弁解がなされると検察側でこれを崩すのは、容易ではない印象がある。

6 危険運転致死傷罪（通行禁止道路走行型、2条8号）

(1) 構成要件

自動車運転処罰法で新設された類型で「通行禁止道路（道路標識若しくは道路標示により、又はその他法令の規定により自動車の通行が禁止されている道路又はその部分であって、これを通行することが人又は車に交通の危険を生じさせるものとして政令で定めるものをいう。）を進行し、かつ、重大な交通の危険を生じさせる速度で自動車を運転する行為」によっ

て人を死傷させたことが構成要件である。

通行禁止道路については政令委任されており、自動車運転処罰法施行令2条で、次の4つが指定されている（文献4参照）。

- ① 車両通行止め道路、自転車及び歩行者専用道路（1号）
- ② 一方通行道路（2号）
- ③ 高速道路（自動車専用道路を含む。）の中央から右側部分（3号）
- ④ 安全地帯及び道路の立入禁止部分（4号）

(2) 裁判例

ウェストローでは、適用例は神戸地判平成29年10月3日（2017WLJPCA10036004）、大阪地判令和元年10月7日（2019WLJPCA10076010）の2例のみであった。⁵⁰

神戸地裁の事案は、覚せい剤を使用していた被告人が警察官の追跡から逃走しようとした事案である。判決では、一方通行道路であることの認識に関して、赤信号無視類型に関する前掲最判平成20年10月16日に基づき「進入禁止の道路標識を意に介することなく、同道路が通行禁止道路であったとしても、これを無視して進行しようと考え」と判示している（特に争点にもなっていないようである。）。被害者1名死亡で覚せい剤使用罪、救護義務違反との併合罪で、懲役11年の実刑。

7 危険運転致死傷罪（病気影響型、3条2項）

(1) 構成要件

「自動車の運転に支障を及ぼすおそれがある病気として政令で定めるものの影響により、その走行中に正常な運転に支障が生じるおそれがある状態で、自動車を運転する行為」によって「その病気の影響により正常な運転が困難な状態に陥り、人を死傷させたこと」が構成要件である。

具体的な病気は、自動車運転処罰法施行令3条に指定されており、以下のとおりとされている。

- 一 自動車の安全な運転に必要な認知、予測、判断又は操作のいずれかに係る能力を欠くこととなるおそれがある症状を呈する統合失調症
- 二 意識障害又は運動障害をもたらす発作が再発するおそれがあるてんかん（発作が睡眠中に限り再発するものを除く。）
- 三 再発性の失神（脳全体の虚血により一過性の意識障害をもたらす病気であって、発作が再発するおそれがあるものをいう。）
- 四 自動車の安全な運転に必要な認知、予測、判断又は操作のいずれかに係る能力を欠くこととなるおそれがある症状を呈する低血糖症
- 五 自動車の安全な運転に必要な認知、予測、判断又は操作のいずれかに係る能力を欠くこととなるおそれがある症状を呈するそう鬱病（そう病及び鬱病を含む。）
- 六 重度の眠気症状を呈する睡眠障害

(2) 裁判例

既に本罪での起訴事案は相当数みられる。

ア 肯定例

⁵⁰ 令和3年3月17日に検索。

肯定例としては、札幌地判平成26年9月2日 2014WLJPCA09026002（てんかん）、宮崎地判平成28年7月11日 2016WLJPCA07116002（てんかん）、神戸地判平成29年3月29日判時 2372号137頁（てんかん。故意について争いあるが有罪との認定）、長野地裁上田支判平成29年4月10日 2017WLJPCA04106002（てんかん）、東京地判平成29年6月27日 2017WLJPCA06276012（てんかん）、大分地裁日田支判平成30年2月13日 2018WLJPCA02136007（低血糖症）、東京高判平成30年2月22日裁判所ウェブサイト（てんかん）等が本罪の成立を認めている。

イ 否定例

適用否定事例も散見される。この類型の場合、過失運転致死傷罪の成立をも否定して無罪を言い渡している例もみられる。

(ア) 大阪地判平成28年8月24日 2016WLJPCA08246006（1型糖尿病）は、低血糖により意識障害となるおそれがあることの認識（＝故意）を否定して、危険運転致傷罪の成立を否定し、過失運転致傷罪で有罪としているが、控訴審である大阪高判平成29年3月16日（裁判所ウェブサイト）では、原判決の過失運転致傷罪を認めた判断についても否定し、差し戻しをしている（判示内容からすると、過失運転致傷は成立するものの、原判決の認定した過失の構成ではないという判断である。）。

(イ) 盛岡地判平成29年12月12日 2017WLJPCA12126004（てんかん）は、主位的訴因の危険運転致傷罪及び予備的訴因の過失運転致傷罪のいずれも否定している。被告人は、約5年間にわたりてんかんの発作を起こしていなかったとされているところ、検察官は、事故の前に発作の前兆を感じたことから故意（＝正常な運転に支障が生じるおそれがある状態の認識）が認められる旨を主張した。裁判所は、この事実が証明されていないとして危険運転の故意を否定した。さらに、発作が起きた後にただちに運転を中止することも困難であったとして、過失運転致傷罪の成立をも否定した。

(ウ) 宮崎地判平成30年1月19日 2018WLJPCA01199002（てんかん）は、検察官が主張したてんかんによる意識喪失であるとの主張に対し、認知症が原因の事故である可能性も否定できないとして、危険運転致死傷罪の成立を否定し、過失運転致死傷罪の成立のみを認めた。過失に関しては、それ以前において周囲の呼びかけに反応しない状況が繰り返されていたこと、そのような症状が原因で入院をしたこともあること、周囲からも運転を繰り返し止められていたことから、「自動車の運転を厳に差し控えるべき自動車運転上の注意義務」があったとした（2名死亡4名負傷の事案で懲役6年の実刑）。

8 危険運転致死傷罪と共犯

危険運転致死傷罪は、危険運転を暴行と同様の危険を有する行為とらえて故意犯（結果的加重犯）として立法されている。そのため、実行行為（＝危険運転行為）についての共犯関係が観念できる。実際に幫助や共謀共同正犯での摘発例も存在する。

(1) 最判平成25年4月15日刑集67巻4号437頁

危険運転致死傷罪（現在の2条1号の飲酒影響類型）について、幫助犯の成立を認めている。

【事案概要】

本犯者がアルコールの影響により正常な運転が困難な状態で自動車を走行させ、自車を対向車線に進出させて対向車両と衝突させ、その運転者・同乗者のうち、2名を死亡させ、4

名に傷害を負わせたところ、被告人2名は、飲食店で約5時間にわたり本犯者と共に飲酒した後、別の飲食店で飲酒するため2台の車で移動し、同店駐車場で本犯者の車に乗り込んで開店を待つうち、本犯者から「まだ時間あるんですね。一回りしてきませんか」などと待ち時間に同車両に同乗して付近を走行することの了解を求められ、①被告人Y1は、本犯者の上記状態を認識しながら顔を縦に振って頷くなどして走行に了解を与え、さらに、衝突事故に至るまでの間、上記状態での走行を黙認し、②被告人Y2は、本犯者の上記状態を認識しながら「そうしようか」と答えて走行に了解を与え、さらに、衝突事故に至るまでの間、上記状態での走行を黙認した、という危険運転致死傷幫助の事案である。

1審さいたま地判平成22年2月14日は、被告人両名にいずれも危険運転致死傷幫助罪の成立を認め、それぞれ懲役2年を言い渡した。

弁護人らが事実誤認等を理由に控訴。2審東京高判平成23年11月17日刑集67巻4号532頁は弁護人らの主張を排斥して控訴を棄却。

弁護人らの上告に対し、最高裁は以下のとおり判断している。

「所論は、被告人両名がCによる本件車両の運転を了解し、その走行を黙認しただけでは被告人両名に危険運転致死傷幫助罪は成立しないという。

そこで検討するに、刑法62条1項の従犯とは、他人の犯罪に加功する意思をもって、有形、無形の方法によりこれを幫助し、他人の犯罪を容易ならしむるものである（最高裁昭和24年(れ)第1506号同年10月1日第二小法廷判決・刑集3巻10号1629頁参照）ところ、前記1のとおりCと被告人両名との関係、Cが被告人両名に本件車両発進につき了解を求めるに至った経緯及び状況、これに対する被告人両名の応答態度等に照らせば、Cが本件車両を運転するについては、先輩であり、同乗している被告人両名の意向を確認し、了解を得られたことが重要な契機となっている一方、被告人両名は、Cがアルコールの影響により正常な運転が困難な状態であることを認識しながら、本件車両発進に了解を与え、そのCの運転を制止することなくそのまま本件車両に同乗してこれを黙認し続けたと認められるのであるから、上記の被告人両名の了解とこれに続く黙認という行為が、Cの運転の意思をより強固なものにすることにより、Cの危険運転致死傷罪を容易にしたことは明らかであって、被告人両名に危険運転致死傷幫助罪が成立するというべきである。これと同旨の原判断は相当である。」

(2) 砂川事件

札幌地判平成28年11月10日裁判所ウェブサイト

札幌高判平成29年4月14日裁判所ウェブサイト

最決平成30年10月23日裁判所ウェブサイト

【事案概要】

被告人両名は、被告人Aが普通乗用自動車、被告人Bが普通貨物自動車をそれぞれ運転し、片側2車線道路の第1車線を被告人A運転車両が奈井江町方面から滝川市方面に向かい進行し、同道路の第2車線のすぐ後方を被告人B運転車両が追走して、信号機により交通整理が行われている交差点を2台の自動車ですら直進するに当たり、互いの自動車の速度を競うように高速度で走行するため、同交差点に設置された対面信号機の表示を意に介することなく、同信号機が赤色を表示していたとしてもこれを無視して進行しようと考え、共謀の上、同信号機が約3秒前から赤色を表示していたのに、いずれもこれを殊更に無視し、被告人Aが、重大な交通の危険を生じさせる速度である時速約111キロメートルで同交差点内に被告

人A運転車両を進入させ、その直後に、被告人Bが、重大な交通の危険を生じさせる速度である時速約100キロメートルを超える速度で同交差点内に被告人B運転車両を進入させたことにより、折から左方道路から信号に従い進行してきた被害者L運転の被害車両に被告人Aが被告人A運転車両を衝突させた。結果として、被害車両に乗車していたL、M、N、Oが死亡し、Pが重傷を負った。なお、被害者Nは、車外に投げ出されたところ、被告人B運転の自動車、被害者Nを轢過したうえNを引き摺ったまま走行したために死亡したと認定されている。

被告人兩名は、①赤色信号の殊更無視、②危険運転の共謀を争うとともに、被告人Bは、③後行車両の運転者の救護・報告義務違反の故意の有無を争った。上記のとおり、判決では、①信号の視認状況や走行状況等から、被告人兩名が赤色信号を殊更無視したことを認定し、②被告人兩名が互いの自動車の走行状況を認識して速度を競うように高速度で走行していたとして危険運転の共謀を認め、③共謀が成立することから被告人Bにも救護・報告義務違反の故意を認めて、懲役23年（求刑どおり）を言渡している。

高裁・最高裁も結論を維持している。

最高裁決定では、危険運転致死傷罪における共犯の成否について以下のとおり言及している。

原判決が是認する第1審判決の認定及び記録によれば、被告人とAは、本件交差点の2km以上手前の交差点において、赤色信号に従い停止した第三者運転の自動車の後ろにそれぞれ自車を停止させた後、信号表示が青色に変わると、共に自車を急激に加速させ、強引な車線変更により前記先行車両を追い越し、制限時速60kmの道路を時速約130km以上の高速度で連なって走行し続けた末、本件交差点において赤色信号を殊更に無視する意思で時速100kmを上回る高速度でA車、被告人車の順に連続して本件交差点に進入させ、前記1の事故に至ったものと認められる。

上記の行為態様に照らせば、被告人とAは、互いに、相手が本件交差点において赤色信号を殊更に無視する意思であることを認識しながら、相手の運転行為にも触発され、速度を競うように高速度のまま本件交差点を通過する意図の下に赤色信号を殊更に無視する意思を強め合い、時速100kmを上回る高速度で一体となって自車を本件交差点に進入させたといえる。

以上の事実関係によれば、被告人とAは、赤色信号を殊更に無視し、かつ、重大な交通の危険を生じさせる速度で自動車を運転する意思を暗黙に相通じた上、共同して危険運転行為を行ったものといえるから、被告人には、A車による死傷の結果も含め、法2条5号の危険運転致死傷罪の共同正犯が成立するというべきである。

9 アルコール等影響発覚免脱罪（4条）

(1) 構成要件

「アルコール又は薬物の影響によりその走行中に正常な運転に支障が生じるおそれがある状態で自動車を運転した者が、運転上必要な注意を怠り、よって人を死傷させた」ことが前提となっている犯罪で、通常の過失運転致死傷罪を構成要件に含む犯罪類型である。そして、この罪の実行行為は「その運転の時のアルコール又は薬物の影響の有無又は程度が発覚することを免れる目的で、更にアルコール又は薬物を摂取すること、その場を離れて身体に保有するアルコール又は薬物の濃度を減少させることその他その影響の有無又は程度が発覚することを

免れるべき行為」である。

法定刑は「12年以下の懲役」とされている。

この罪は、上記のとおり、過失運転致死傷罪を構成要件に含んでいる複合的な犯罪類型であるので、この罪が成立するときは、別に過失運転致死傷罪（5条）は成立しない。

(2) 裁判例

ア 適用例

適用例としては、札幌地裁小樽支判平成28年9月28日裁判所ウェブサイト（被告人は、信号機のある交差点で、携帯電話の操作に気をとられて、赤信号を見落として交差点に進入し、横断歩道を横断中の被害者をはねて死亡させ、さらに飲酒運転の発覚を免れるために逃走した。1名死亡。懲役5年）。

広島地判平成29年2月9日裁判所ウェブサイト（飲酒の上自動車を運転し、歩行者を跳ねて死亡させ、逃走した被告人に対し、危険運転致死罪が成立するほどの危険性を備えておらず、発覚免脱罪の限度で事実が認められると判断し、懲役7年を言い渡した事案）。

他に、佐賀地判平成29年10月4日2017WLJPCA10046005、奈良地裁葛城支判令和2年10月29日2020WLJPCA10299001がある。

イ 適用否定例

裁判例として発覚免脱罪を否定しているものは見当たらないが、起訴段階で、本罪での立件を検討し、訴追を断念している例は一定数あると思われる。

例えば、札幌地判平成29年4月14日2017WLJPCA04146003は、過失運転致死罪（救護義務違反等との併合罪）で起訴され、有罪となっている（被害者1名。懲役5年）。この事案では、捜査段階で本罪の適用も検討されたが、立件を断念した経緯がある。

【事件概要】

飲み会で飲酒した後、雪の中をスマートフォンのナビ機能を見ながら走行していて、交差点を左折時に、横断歩道上で滑って転倒した被害者を轢過し、さらに、轢過したことに気付かず、そのまま約400メートルにわたり被害者を引き摺って死亡させた。被害者が車体の下から現れたのに気付いた加害者は、そこから逃走し、翌日、警察に出頭し、逮捕された。

【捜査・起訴】

警察は、発覚免脱罪を視野に入れて捜査をしたが、検察庁は発覚免脱罪の立件を断念し、過失運転致死罪で起訴した。

他方、道路交通法違反（救護義務違反〔ひき逃げ〕。117条2項、1項、72条1項前段）、道路運送車両法違反（無車検運行の罪。108条1号、58条1項、62条1項、同法施行令15条1項2号、2項1号）、自賠法違反（無保険運行の罪。86条の3第1号、5条）、道路交通法違反（共同危険運転行為。本件とは別の日にバイク数台で集団暴走しパトカー・警察を挑発した行為。道路交通法117条の3、68条）等があわせて起訴された。

【補足】

この事件では発覚免脱罪は適用とならなかった。

自動車運転処罰法4条の条文では、犯罪の主体が「アルコールの影響により走行中に正常な運転に支障が生じるおそれがある状態で自動車を運転した者が」と規定されている。この「走行中に正常な運転に支障が生じるおそれがある状態」は、同法3条にも出てくる概念であるが、前記のとおり、酒気帯び運転として処罰されるレベル（=0.15mg/l）程度の呼気中アルコール濃度を想定している（文献15〔法務省Q&A〕や文献4・37頁）。そのため、

少なくとも、警察・検察としては、この点を証明する必要があるとして運用されている。ただし、この類型は、そもそも逃走していることが多いので、飲酒検知が施行できないことが多い。そこで、立証方法としては、実際に飲酒していた店の店員や一緒に飲酒していた者からの聴取、被告人からの聴取等をもとに、飲酒していた量（それに含まれるアルコール量）を算出し、それを前提に、経過時間を考慮して、事故時点での推定血中（呼気中）アルコール濃度を算出する手法（ウィドマーク式、上野式等）が使われる（文献8・112～115頁）。

ただし、アルコールの分解には個人差があり、これらの手法では相当程度の幅が設定されている。この手法によって算出された数値（の下限）が基準値を上回らないと、本罪での適用はできないと考えられているようである。

(資料)

平成二十五年法律第八十六号

自動車の運転により人を死傷させる行為等の処罰に関する法律

(定義)

第一条 この法律において「自動車」とは、道路交通法（昭和三十五年法律第五号）第二条第一項第九号に規定する自動車及び同項第十号に規定する原動機付自転車をいう。

2 この法律において「無免許運転」とは、法令の規定による運転の免許を受けている者又は道路交通法第七十条の二の規定により国際運転免許証若しくは外国運転免許証で運転することができるとされている者でなければ運転することができないこととされている自動車を当該免許を受けず（法令の規定により当該免許の効力が停止されている場合を含む。）又は当該国際運転免許証若しくは外国運転免許証を所持しないで（同法第八十八条第一項第二号から第四号までのいずれかに該当する場合又は本邦に上陸（住民基本台帳法（昭和四十二年法律第八十一号）に基づき住民基本台帳に登録されている者が出入国管理及び難民認定法（昭和二十六年政令第三百十九号）第六十条第一項の規定による出国の確認、同法第二十六条第一項の規定による再入国の許可（同法第二十六条の二第一項（日本国との平和条約に基づき日本の国籍を離脱した者等の出入国管理に関する特例法（平成三年法律第七十一号）第二十三条第二項において準用する場合を含む。）の規定により出入国管理及び難民認定法第二十六条第一項の規定による再入国の許可を受けたものとみなされる場合を含む。）又は出入国管理及び難民認定法第六十一条の二の十二第一項の規定による難民旅行証明書の交付を受けて出国し、当該出国の日から三月に満たない期間内に再び本邦に上陸した場合における当該上陸を除く。）をした日から起算して滞在期間が一年を超えている場合を含む。）、道路（道路交通法第二条第一項第一号に規定する道路をいう。）において、運転することをいう。

(危険運転致死傷)

第二条 次に掲げる行為を行い、よって、人を負傷させた者は十五年以下の懲役に処し、人を死亡させた者は一年以上の有期懲役に処する。

- 一 アルコール又は薬物の影響により正常な運転が困難な状態で自動車を走行させる行為
- 二 その進行を制御することが困難な高速度で自動車を走行させる行為
- 三 その進行を制御する技能を有しないで自動車を走行させる行為
- 四 人又は車の通行を妨害する目的で、走行中の自動車の直前に進入し、その他通行中の人又は車に著しく接近し、かつ、重大な交通の危険を生じさせる速度で自動車を運転する行為
- 五 車の通行を妨害する目的で、走行中の車（重大な交通の危険が生じることとなる速度で走行中のものに限る。）の前方で停止し、その他これに著しく接近することとなる方法で自動車を運転する行為
- 六 高速自動車国道（高速自動車国道法（昭和三十二年法律第七十九号）第四条第一項に規定する道路をいう。）又は自動車専用道路（道路法（昭和二十七年法律第八十号）第四十八条の四に規定する自動車専用道路をいう。）において、自動車の通行を妨害する目的で、走行中の自動車の前方で停止し、その他これに著しく接近することとなる方法で自動車を運転するこ

とにより、走行中の自動車に停止又は徐行（自動車が直ちに停止することができるような速度で進行することをいう。）をさせる行為

七 赤色信号又はこれに相当する信号を殊更に見視し、かつ、重大な交通の危険を生じさせる速度で自動車を運転する行為

八 通行禁止道路（道路標識若しくは道路標示により、又はその他法令の規定により自動車の通行が禁止されている道路又はその部分であつて、これを通行することが人又は車に交通の危険を生じさせるものとして政令で定めるものをいう。）を進行し、かつ、重大な交通の危険を生じさせる速度で自動車を運転する行為

第三条 アルコール又は薬物の影響により、その走行中に正常な運転に支障が生じるおそれがある状態で、自動車を運転し、よつて、そのアルコール又は薬物の影響により正常な運転が困難な状態に陥り、人を負傷させた者は十二年以下の懲役に処し、人を死亡させた者は十五年以下の懲役に処する。

2 自動車の運転に支障を及ぼすおそれがある病気として政令で定めるものの影響により、その走行中に正常な運転に支障が生じるおそれがある状態で、自動車を運転し、よつて、その病気の影響により正常な運転が困難な状態に陥り、人を死傷させた者も、前項と同様とする。

（過失運転致死傷アルコール等影響発覚免脱）

第四条 アルコール又は薬物の影響によりその走行中に正常な運転に支障が生じるおそれがある状態で自動車を運転した者が、運転上必要な注意を怠り、よつて人を死傷させた場合において、その運転の時のアルコール又は薬物の影響の有無又は程度が発覚することを免れる目的で、更にアルコール又は薬物を摂取すること、その場を離れて身体に保有するアルコール又は薬物の濃度を減少させることその他その影響の有無又は程度が発覚することを免れるべき行為をしたときは、十二年以下の懲役に処する。

（過失運転致死傷）

第五条 自動車の運転上必要な注意を怠り、よつて人を死傷させた者は、七年以下の懲役若しくは禁錮又は百万円以下の罰金に処する。ただし、その傷害が軽いときは、情状により、その刑を免除することができる。

（無免許運転による加重）

第六条 第二条（第三号を除く。）の罪を犯した者（人を負傷させた者に限る。）が、その罪を犯した時に無免許運転をしたものであるときは、六月以上の有期懲役に処する。

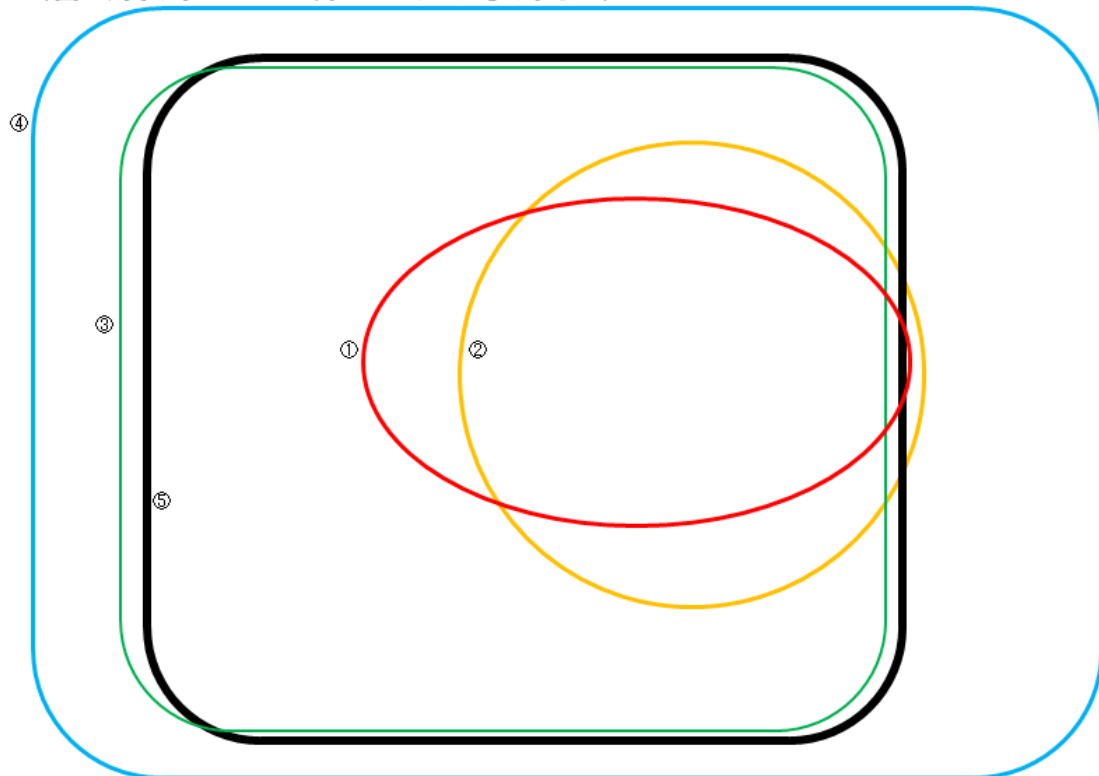
2 第三条の罪を犯した者が、その罪を犯した時に無免許運転をしたものであるときは、人を負傷させた者は十五年以下の懲役に処し、人を死亡させた者は六月以上の有期懲役に処する。

3 第四条の罪を犯した者が、その罪を犯した時に無免許運転をしたものであるときは、十五年以下の懲役に処する。

4 前条の罪を犯した者が、その罪を犯した時に無免許運転をしたものであるときは、十年以下の懲役に処する。

法律は、お酒を飲んだ人を5つに分類しています！！

(図で、真ん中にくほど酔っているとお考え下さい)



レジメの数字でいうと・・・青色(④)、黒色(⑤)、緑色(③)、オレンジ色(②)、赤色(①)

【福岡事件最高裁判決の地裁・高裁・最高裁の判断内容】

・危険運転の条文は、7口の裁判官でも判断が難しい！！

	論点の整理	事故の原因	結論
福岡地裁	「前を見て運転していたのに事故が起きたなら、危険運転致死罪が成立する。脇見による事故なら、危険運転致死罪ではない。」 (理由) 前を見ていて、被害車両の車体が視界にあるのに危険が認識できない状態であれば、『正常な運転が困難な状態』なので危険運転致死罪が成立する。 他方、脇見が原因の事故は、普通の過失による事故。	脇見が原因の事故である。	危険運転致死罪は成立しない。 (7年6月)
福岡高裁	同上。	脇見が原因の事故ではなく、前を見ていたのに、被害車両にぶつかった事故である。	危険運転致死罪が成立する。(20年)
最高裁	事故の原因が「前を見ていたのに危険に気付かない状態だったのか」か「脇見」のどちらであっても「正常な運転が困難な状態」に当たる。なぜなら、客観的には、被害車両は8秒前から見える状態なのであって、脇見の場合でも、時速100kmで走行しながら、8秒も脇見をするというのは、正常な運転が困難な状態にあたる。	どちらが原因かはわからない。	危険運転致死罪が成立する。(20年)