

危険運転致死傷罪および いわゆる準危険運転致死傷罪について

古 川 伸 彦

I 基本構造

1 危険運転致死傷罪

- (1) 導入（平成 13 年改正）
- (2) 現在（平成 19 年改正後）

2 いわゆる準危険運転致死傷罪

II 問題提起

1 共犯現象について

- (1) 狭義の共犯
- (2) 共同正犯

2 次のターゲットは？

I 基本構造

1 危険運転致死傷罪

(1) 導入（平成 13 年改正）

危険運転致死傷罪は、平成 13 年の刑法一部改正（法律 138 号）による導入当初から、「暴行の結果的加重犯としての傷害罪、傷害致死罪に類似した犯罪類型である」と説明されてきた¹⁾。教科書類にも、端的に「一種の結果的加重犯である」と述べるものが見られる²⁾。たしかに、形式的に、

1) 井上宏ほか「刑法の一部を改正する法律の解説」曹時 54 巻 4 号（2002）55 頁。

2) 井田良『講義刑法学・各論』（有斐閣、2016）74 頁。同旨、川端博『刑法各論講義〔第 2 版〕』（成文堂、2010）69 頁、西田典之『刑法各論〔第 6 版〕』（弘文堂、2012）49 頁、高橋則夫『刑法各論〔第 2 版〕』（成文堂、2014）74 頁、前田雅英『刑法各論講義〔第 6 版〕』（東京大学出版会、2015）50 頁など。

結果的加重犯と同様の定め方になっていることや、構造的に、故意的な基本行為から非故意的に重い結果が生じた事実が罪となる作りになっていることは、本罪を結果的加重犯と並べて考える理由になりうるし、それ自体は誤りではない。

しかし、結果的加重犯の延長線上で解釈論を展開するのであれば、重い結果についての過失の要否とか、いわゆる危険性説・直接性説あるいは原因行為の範囲とかの問題が、ここでも取り扱われなければならない。周知のとおり、判例は、結果的加重犯につき、過失も特別な因果関係も不要と解しており³⁾、判例と学説の隔たりは大きいといわざるをえない。危険運転致死傷罪の解釈を巡っても、学説が、判例に対抗し、死傷結果についての過失を要求したり、直接的な危険実現を要求したりする構図に立ち至るのだろうか。

それは違うということが、まず本稿の指摘したい点である⁴⁾。何が違うのかというと、とくに傷害致死罪についていえば、人の「身体を傷害した」ら死亡させる重い事態を招いてしまった場合には、傷害罪の非常に広い法定刑の幅の中から裁判官に適宜科刑させるわけにはいかないから、下限も上限も重くした特別な刑量の幅を法定しておくことに意味がある。要するに、生じた害が「結果的に」特殊大事になってしまった場合については特別に重い刑を定めておく。そうした結果的加重犯と危険運転致死傷罪は大きく異なる。

なぜなら、危険運転致死傷罪は、基本犯、具体的には特定の道路交通法違反の罪の刑を、重い結果を生じさせたことを根拠にヨリ重くするために設けられた規定ではない。そうではなくて、当時「交通関係業過」として対処されていた自動車運転行為による死傷事犯の中には、刑の上限が懲役5年の業務上過失致死傷罪を適用するだけでは適正な科刑を実現できないような悪質な運転行為の事案があり、それらをヨリ重く罰しようとして作られたものである⁵⁾。ベースは業過、加重根拠は行為態様の危険性・悪質性である。

3) 最判昭和22・11・14刑集1巻6頁、最判昭和26・9・20刑集5巻10号1937頁、最判昭和32・3・26刑集11巻2号906頁、最判昭和46・6・17刑集25巻4号567頁など参照。

4) 管見の詳細は拙稿「危険運転致死傷罪は結果的加重犯の一種ではない」長井古稀（信山社、2017）所収（近刊）。

5) 井上ほか・前掲註1）35頁以下参照。

（2）現在（平成 19 年改正後）

その後、自動車運転による過失致死傷事犯に適用される罪は、平成 19 年の刑法一部改正（法律 54 号）により、業過より重い、刑の上限が懲役 7 年の自動車運転過失致死傷罪（刑法 211 条 2 項）が基本となり、それが現在の自動車運転死傷行為処罰法 5 条（過失運転致死傷）の罪に引き継がれている。死傷結果についての故意がない場合には、過失が認められる限度で過失犯に「落ちる」が、直ちに全てを「落とす」わけにはいかない。中間で掬い取られるべき事案がある。それらを掬め捕る網こそ危険運転致死傷罪である⁶⁾。

こう考えると、死傷結果についての過失の要否は論点にならない。危険運転致死傷罪がなければ過失犯にとどまる行為が対象なのだから、過失は当然必要である。因果関係についても、過失犯一般の議論と異ならない。本罪に固有なのは、過失を構成する注意義務違反の、つまり人を死傷させる危険性に対する必要な注意を怠った行為が、本罪所定の行為に該当し、かつ、その危険性の限度で（のみ）故意があることを要するという点である。因果関係は、その看過された危険性が現実化して人が死傷した事実から成り立つ。

因果関係は、複数の注意義務違反が競合する場合、しばしば争点になる。被告人自身の過失が競合する場合としては、飲酒等影響類型の事案で、前方不注視なり脇見なりの事実もあり、それ（だけ）が原因だと主張されたりする⁷⁾。被害者の落ち度が競合する場合としては、妨害行為類型の事案で、接近された車が飲酒運転だった事実もあり、そのせいで起きた一種の自損事故だと主張されたりする⁸⁾。しかし、本罪所定の運転行為に基づく危険の原因性は、別の行為の危険性も共働した事実があるというだけでは、排除されない⁹⁾。

6) 星周一郎「危険運転致死傷罪における故意・過失の意義とその認定」刑ジャ 26 号（2010）9 頁以下も参照。

7) 旭川地判平成 27・11・25<LEX-DB/25447666> 参照。

8) 東京高判平成 21・10・14 東高刑時報 60 巻 1～12 号 153 頁参照。

9) 最決平成 18・3・14 刑集 60 巻 3 号 363 頁（「交差点手前で信号待ちをしていた先行車両の後方から赤色信号を殊更に無視し対向車線に進出し時速約 20 km で普通乗用自動車運転して同交差点に進入しようとしたため自車を右方道路から左折進行してきた自動車に衝突させ同車運転者らを負傷させた行為が刑法 208 条の 2 第 2 項後段〔当時〕の危険運転致死傷罪に当たるとされた事例」〔判示事項〕）も参照（「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。」）。

若干検討を要するのは、いわば相互的な妨害行為類型の事案である。A 車と B 車がカーチェイスまがいの高速走行をし、A 車が B 車を追いついて接近し、B 車が追い越されまいと車線変更して A 車の直前に進出し、ついに両車が接触し、その衝撃で A 車が弾き出されて対向車線の C 車と衝突し、C らが死傷した¹⁰⁾。A と B は、当該接触につき、それぞれ相手の妨害行為が原因だと主張する。どちらが事故の「直接の原因」かということ論ずる余地もあるが、本稿は、それは本罪の成否には関わらない量刑事情と解する。

2 いわゆる準危険運転致死傷罪

さて、すでに見たように、危険運転致死傷罪は、自動車運転行為による死傷事犯のうち、死傷結果についての故意がないからといって（業務上）過失致死傷罪に落とすのは忍びない事案を拾い上げることを目的とするわけだが、その目的は、導入当初の規定（刑法 208 条の 2）によっては、必ずしも十分果たされなかった。周知のとおり、前記平成 19 年改正は、自動二輪車による業務上過失致死傷事犯の危険性・悪質性もまた目に余るものがあつたことから、危険運転致死傷罪の対象を「自動車」一般に広げる修正を施した。

それでもなお、危険運転致死傷罪の適用上、被害者の立場から考えれば、かなり取り零しがあると目された。とくに飲酒等影響類型の事案で、客観的には「正常な運転が困難な状態で自動車を走行させる行為」により人を死傷させたのに、運転者に「正常な運転が困難な状態」である事実の認識がなく、自動車運転過失致死傷罪といわゆる酒酔い運転罪（道路交通法 117 条の 2 第 1 号）の併合罪とするしかない場合については、結局単なる過失犯として取り扱われることに対し、幾ら何でも軽すぎるという批判が向けられた¹¹⁾。

この問題は、本罪の故意・責任能力、とりわけ飲酒等影響類型のそれが、行為態様が本来的に異常な心身の状況を前提として作られているため、今

10) 東京高判平成 16・4・13/15 判時 1890 号 156 頁①②事件参照。

11) 星周一郎「危険な運転による致死傷と危険運転致死傷罪・自動車運転過失致死傷罪」都法 53 卷 1 号（2012）218 頁以下も参照。

一つ明確に詰め切れていない面があることにも起因するが、少なくとも、現に「正常な運転が困難な状態」に陥った時点で真実前後不覚に酔いつぶれていたら、その「どうしようもない」行為を罰することは困難である。遡って、かかる状態に陥ることを予見して運転を開始・継続した行為を罰することは可能だが、故意と認めるべき現実的予見の立証もまた難しさを伴いうる。

同様の悩みが、アルコール・薬物以外の影響、具体的にはてんかん等の病気の影響により「正常な運転が困難な状態」に陥った場合についても当てはまる。もちろん、飲酒等影響類型の影響因子は限定列举であり、そもそも、自ら摂取するアルコール・薬物と、自ら罹患するわけではない病気を、同列に論ずることは不適切である。だが、やはりかかる状態に陥ることを予見して運転を開始・継続した行為に対しては強い当罰感覚が向けられてしかるべきであり、他方でここでも故意と認めるべき現実的予見は存在しがたい。

そこで生まれたのが、いわゆる準危険運転致死傷罪の新設という発想である¹²⁾。外形的には危険運転致死傷の事実が存在するのに、危険運転致死傷罪により捉えることのできなかった事案を、既存の過失犯に落ちてしまう前にもう一回拘う。そのための、いうなれば二層目の網として、「走行中に正常な運転に支障が生じるおそれがある状態」の認識を要件とする罪が作り出された。要するに、過失的に「正常な運転が困難な状態」に陥った場合のうち、事前にそのおそれを認識し、しかし「大丈夫」と高を括った場合である¹³⁾。

12) 同罪についての管見は拙稿「自動車運転死傷行為処罰法について—新設犯罪類型の批判的検討—」名法264号(2015)16頁以下。

13) ただし、「おそれの認識」もまた、それ相応の現実的な予見でなければならず、とくに3条2項の罪についていえば、所定の病気にかかっているという事実の認識があるだけで認められるとは限らない(拙稿・前掲註12)20頁註75))。大阪高判平成29・3・16裁判所ウェブサイト<http://www.courts.go.jp/app/files/hanrei_jp/661/086661_hanrei.pdf>は、運転中に低血糖症による意識障害に陥って人身事故を起こした被告人につき、運転開始時に低血糖症の前兆を感じていなかったとして5条の罪(予備的訴因)の成立を認めるにとどめた原判決を、(その前提からすると過失も認めがたいのみならず)むしろ前兆を感じていたことを前提に5条の罪の成否についての審理を尽くさせる必要があるとして破棄、差し戻したが、その際、3条2項の罪(主位的訴因)の成立可能性については、「被告人は、自分自身が低血糖の状態にあることについては、多くの場合、そのこと自体は感覚的に自覚していたものの、体調不良等の具体的な症状まで発症していたわけではなかったこと、血糖値の管理に相当熱心に取り組み、これを低い値に保とうとして

こうして自動車運転死傷行為処罰法が出来上がり、その名のとおり「自動車の運転により人を死傷させる行為」の、刑法上の殺人罪・傷害罪の適用を受けない場合につき、昔はもっぱら過失犯に落とすしかなかったけれども、2条と3条という二重の網を設けて「重罰」の目標を捕捉する法制が調った¹⁴⁾。過失致死傷事犯は、今や実に多層的な扱いを受ける。単純過失、業務上過失・重過失、過失運転、準危険運転、危険運転；それは、いわば過失犯に対する科刑の天井を開放し、段階的に吊上げてゆく政策実践の結果である¹⁵⁾。

II 問題提起

1 共犯現象について

(1) 狭義の共犯

危険運転致死傷罪の意義が、かつては過失犯に落とすしかなかった事案を、いうなれば故意犯と過失犯の中間領域に、当初は一段の、現在は二段の、新しい犯罪類型を挟み込むことにより、ヨリ重く罰することを可能にする点にあると解するならば、その罪質を単純に「故意犯である」として「刑法第11章の共犯の規定が適用される」ことも当然にありうると断ずるのは¹⁶⁾、いささか早計に過ぎる。むしろ、本罪は故意犯ではなく、しかし既存の過失犯でもなく、ゆえに共犯規定の適用の有無は、解釈を要する検討課題である。

いたものの、平成23年以降本件事故までの約3年半は低血糖症による意識障害に陥ったことはなかったこと、……運転を再開した直後から低血糖症による具体的症状を生じたわけではなく、むしろ当初は正常な運転操作をしていたものの、その後徐々に症状が悪化し、運転開始から約1時間経過した頃から意識障害に陥るに至ったと認められることなどからすると、被告人が、運転を再開する時点で低血糖症の前兆を感じていた（すなわち、自分自身が低血糖の状態にあることを感覚的に自覚していた）という事実だけから、被告人が自車の運転中に意識障害に陥るおそれを具体的に認識していたと認めることはできない」として否定した。

14) 2条1号と3条1項の罪、3条2項の罪に関する、現在までの下級審判例の状況については、橋爪隆「最近の危険運転致死傷罪に関する裁判例について」ひろば70巻5号(2017)36頁以下が詳しい。

15) とりわけ業務上過失・過失運転についての管見は拙稿「業務上過失・自動車運転過失の加重根拠」西田献呈(有斐閣、2017)115頁以下。

16) 井上ほか・前掲註1)64頁。

まず問題となるのは、狭義の共犯の成立可能性である。通説的には、過失による幫助・教唆はありえない。本罪を実行して人を死傷させた正犯者に対し、その運転行為を煽ったり唆したりした者は、死傷結果について過失しかないことからすると、狭義の共犯に当たる可能性はないようにも見える。しかし、本罪の実行行為は、過失犯のその一部に、故意的な危険運転という意識的な要素が含まれることを核心とするものである。本稿は、その意識的な行為の要素との関係で、幫助・教唆が成立しうると解してよいと考える。

2条1号の飲酒等影響類型についていえば、正犯者が「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」に出ることを故意的に促進したり決意させたりする行為は、同類型の本罪の幫助・教唆に当たりうる。最高裁も、運転に「了解を与え」、同乗して「黙認し続け」た行為が、本罪の幫助に当たることを認めたが¹⁷⁾、やや限界界のかもしれない¹⁸⁾。その後、下級審判例上、薬物と車両を提供する行為¹⁹⁾、同乗して薬物を提供する行為²⁰⁾、同乗して運転を依頼する行為が²¹⁾、本罪の幫助とされている。

もっとも、正犯者の危険運転行為の現実的予見までは認められない場合もありうる。たとえば、酒類や車両等の提供者の、そんな大事に至るとは思わなかったという弁解や、同乗者の、乗ってすぐに眠ってしまったという弁解は²²⁾、もしそれらが通れば故意が否定される。それでも、準危険運転致死傷罪の限度でならば故意を肯定しうる。「走行中に正常な運転に支障が生じるおそれがある状態」の認識である。共犯者には、道路交通法上の車両等提供罪・酒類提供罪・同乗罪に落ちる前に²³⁾、3条1項の適用可

17) 最決平成25・4・15刑集67巻4号437頁。

18) 本決定は、運転した正犯者「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」を踏まえた事例判断であり（駒田秀和・最判解刑（平成25）151頁以下も参照）、車の発進に了解を与えて運転を制止することなく同乗し続けるだけで幫助に当たると読むのは、過度の一般化である。

19) 静岡地判平成26・1・9<LEX-DB/25502757>。

20) 福岡地判平成27・2・13<LEX-DB/25506029>。

21) 長野地判平成28・6・13<LEX-DB/25543347>。

22) 仙台地判平成20・9・19裁判所ウェブサイト<http://www.courts.go.jp/app/files/hanrei_jp/904/036904_hanrei.pdf>（酒酔い運転幫助罪〔当時〕）。評釈として坂本学史・神院38巻2号（2008）149頁以下参照。

23) 道交法65条2項、117条の2第2号、117条の2の2第4号（車両等提供罪）；

能性が残っている²⁴⁾。

(2) 共同正犯

ひるがえって共同正犯については、過失犯の共同正犯がありうることは大方の一致を見ており²⁵⁾、しからば危険運転致死傷罪の共同正犯もありうると解して差し支えない。本罪は、元々は過失犯だった罪を、前述したように、過失を構成する注意義務違反の、つまり人を死傷させる危険性に対する必要な注意を怠った行為が、所定の行為に該当し、かつ、その危険性の限度で（のみ）故意があることを要件として、特別に加重した類型である。構成要件に該当する危険運転行為を「共同して」「実行した者」は共同正犯である²⁶⁾。

ただし、一つ引っ掛かるのは、車を運転していない者が本罪の共同正犯になりうるのかという点である。本罪に自手犯的な性質を承認し、それを正犯性の判断において考慮するならば、非運転者は共同正犯にも間接正犯にも当たりえず、狭義の共犯にのみ当たりうる²⁷⁾。過失運転（自動車運転過失）致死傷罪については、本来的に「自動車を運転して」犯される罪であり²⁸⁾、非運転者は（業務上）過失致死傷罪の限度で競合して責任を負うものと解される。本罪についても、その延長線上で自手犯性を認めることは不可能ではない。

しかしながら、そのような解釈は必然ではないし、妥当でもないと思わ

65条3項、117条の2の2第5号、117条の3の2第2号（酒類提供罪）；65条4項、117条の2の2第6号、117条の3の2第3号（同乗罪）。これらは、平成19年の同法一部改正（法律90号）により独立に構成要件化された罪である。

24) 「2条1号の構成要件と3条1項の構成要件の間に実質的重なり合いを認めることができる」かどうかという視角から論ずる見解として橋爪隆「危険運転致死傷罪の解釈について」曹時69巻3号（2017）37頁以下参照。

25) 近時、最決平成28・7・12刑集70巻6号411頁（いわゆる明石歩道橋事件の副署長強制起訴事案）は、「業務上過失致死傷罪の共同正犯が成立するためには、共同の業務上の注意義務に共同して違反したことが必要である」と判示した。過失共同正犯論についての管見は拙稿「過失犯はいかにして『共同して』『実行』されうるか—明石歩道橋事件を機縁として検討の道筋を洗い直す—」刑ジャ51号（2017）4頁以下。

26) 城祐一郎「自動車運転致死傷行為等処罰法に関する実務上の諸問題」刑ジャ52号（2017）16頁も参照。

27) 深町晋也・セレクト2013-I（法教401号別冊、2014）33頁、安達光治・新判例解説 Watch 2016年4月（法セ増刊、速報判例解説 vol.18）156頁など参照。

28) 伊藤栄二ほか「『刑法の一部を改正する法律』について」曹時59巻8号（2007）40頁参照（「『自動車の運転上必要な注意』とは、自動車の運転者が、自動車の各種装置を操作し、そのコントロール下において自動車を動かす上で必要とされる注意義務を意味する。」）。

れる。過失運転致死傷罪が運転者にしか適用されないのは、ひっきょう文言上の制約によるものであり²⁹⁾、自手犯という特殊な罪質を指し示すものではない。また、複数の車に分乗して危険運転を行った場合や、非運転者が運転者に危険運転を強いた場合に、それぞれ共同正犯・間接正犯の成立を認めうることは、国会審議の過程でも確認されている³⁰⁾。前者は、人を死傷させた車の運転者と、人を死傷させずに済んだ車の運転者の共同正犯という含意だろう。

下級審判例上、妨害行為類型の事案で、助手席から身を乗り出して木刀を振り回し、接近された二輪車の後部を叩くなどした同乗者に共同正犯の成立を認めた例や³¹⁾、赤信号無視類型の事案で、赤信号を殊更無視して交差点内で事故を起こした車の運転者と競い合い、同車を追走していた車の運転者に共同正犯の成立を認めた例は³²⁾、けだし如上の考え方に立脚している。理論上は、暴走族のリーダー等、危険運転をした者（ら）を指揮する立場にあった者も、車に乗っていなくても（共謀）共同正犯に当たりうることとなる³³⁾。

2 次のターゲットは？

ところで、準危険運転致死傷罪（3条）は、前述したように、危険運転致死傷罪（2条）で捉え切れなかった事案を、過失運転致死傷罪（5条）に落とす前に今一度拾い上げ、（いわばワンランク下がるが）なお重罰の対象とする点に、その存在理由がある。純然たる過失犯と違って取り扱われるべき根拠は、「走行中に正常な運転に支障が生じるおそれがある状態」を認識していた事実求められる。ただし、所定の因子、つまりアルコール・薬物（1項）または政令所定の病気（2項）の影響による場合に限局されている。

29) この点についての管見は拙稿・前掲註15) 132頁。

30) 国立国会図書館・国会会議録検索システム・第153回国会・参議院法務委員会会議録第9号（平成13年11月22日）<<http://kokkai.ndl.go.jp/SENTAKU/sangiin/153/0003/15311220003009.pdf>>11頁〔江田五月質疑、古田佑紀答弁〕参照。

31) 名古屋地判平成22・1・7<LLI-DB/L06550015>。評釈として原田保・愛学55巻3・4号（2014）241頁以下参照。

32) 札幌地判平成28・11・10裁判所ウェブサイト<http://www.courts.go.jp/app/files/hanrei_jp/302/086302_hanrei.pdf>。評釈として豊田兼彦・法セ745号（2017）121頁参照。

33) 橋爪・前掲註14) 42頁も参照。

この限定列举により、3条の適用範囲は明確に画されている。その反面、明確な不公平も招いている³⁴⁾。国会審議の過程でも、たとえば「過労の影響により、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」運転し、現に居眠り運転に陥って人を死傷させた場合が、どうして除かれるのかという点や³⁵⁾、「自動車の運転に支障を及ぼすおそれがある」症状は、特定の病気だけが呈するものではないのに、どうして政令所定の病気（6種）に罹患している場合だけが対象になるのかという点は³⁶⁾、正当にも指摘されていた。

たしかに、道路交通法上の免許の欠格事由と同じく、その他「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病気」と書いてしまうと³⁷⁾、不明確ないし過度に広汎の誹りを免れず、刑罰法規の内容的適正さに疑問符が付くとも考えられる³⁸⁾。しかし、少なくとも認知症を外したことには理由がなかったように思われる。患者自身が症状を認識できない場合が多いのは³⁹⁾、あくまで事実上の問題であって、実体的に構成要件から切り捨てるのは本末転倒である。

さらに、最近耳目を集めているのは、いわゆる「ながらスマホ」問題である⁴⁰⁾。国会審議の過程でも、携帯電話で会話をしながら運転して過失的に人を死傷させる行為は、統合失調症の患者が幻聴の影響により正常な運転が困難な状態に陥って人を死傷させる行為と、別のことに気を取られた状態で運転する危険性という点で、何ら変わらないのではないかと指摘さ

34) 管見の詳細は拙稿・前掲註12) 20頁以下。

35) 国立国会図書館・国会会議録検索システム・第183回国会・衆議院法務委員会会議録第19号（平成25年6月19日）<<http://kokkai.ndl.go.jp/SENTAKU/syugiin/183/0004/18306190004019.pdf>>13頁以下〔田嶋要質疑〕参照。

36) 国立国会図書館・国会会議録検索システム・第185回国会・衆議院法務委員会会議録第3号（平成25年11月1日）<<http://kokkai.ndl.go.jp/SENTAKU/syugiin/185/0004/18511010004003.pdf>>8頁〔横路孝弘質疑〕参照。

37) 道路交通法施行令33条の2の3第3項3号参照。

38) 前掲註36) 会議録8頁〔稲田伸夫答弁〕も参照。

39) 法務省・法制審議会刑事法（自動車運転に係る死傷事犯関係）部会・第4回会議事録（平成24年12月18日）<<http://www.moj.go.jp/content/000106822.pdf>>17頁〔辻貞俊発言〕も参照。

40) 名古屋地一宮支判平成29・3・8裁判所ウェブサイト<http://www.courts.go.jp/app/files/hanrei_jp/589/086589_hanrei.pdf>（一宮「ボケGO」事故死事件：禁錮3年〔確定〕）参照。

れていた⁴¹⁾。自動車の運転は、一時の気の緩みも許されない危険な行為である。常に、そして専ら、事故防止に注意を払い続けなければ、人を死傷させかねない。

もちろん、そうした注意を怠った場合を（かつての業務上過失致死傷罪よりも）厳しく罰するのが、過失運転（自動車運転過失）致死傷罪の役目である。しかし、「運転者としての安全運転の注意義務を意識的に果たしておらず、単純な過失とは明らかに一線を画するものである」という意見は⁴²⁾、刑法学的にはやや不正確の憾みが残るが、（準）危険運転致死傷罪に準じて取り扱われるべき実体が存在する旨の主張としては、けだし十分な説得力がある。故意的な前方不注視は、必要な注意を払えない状態を自招している⁴³⁾。

念のために強調しておく、ここに挙げた過労運転・高齢運転者（正確には高齢者に限られない認知機能の低下した運転者）・「ながらスマホ」の問題は、単に準危険運転致死傷罪の構成要件を広げて厳罰化すればよいという話ではない。たとえば、過酷な労働条件の改善、認知症の早期診断・対応の実現、ヨリ一般的には、交通安全教育の強化、自家用車に依存しない移動手段の確保等、総合的な社会政策と切り離して論ずることはできない⁴⁴⁾。それでも、犯罪論的には、3条が狭すぎるという批判は、早晚避けられないと思う。

41) 前掲註36) 会議録9頁〔三野進意見〕参照。

42) 全国知事会・平成29年3月2日付け内閣府ほか宛て要請書「車両運転中の『ながらスマホ』対策の強化について」<<http://www.nga.gr.jp/ikkrwebBrowse/material/files/group/2/170308%20nagarayousei.pdf>>。なお、名古屋地判平成29・5・11裁判所ウェブサイト<http://www.courts.go.jp/app/files/hanrei_jp/771/086771_hanrei.pdf>（春日井「ポケGO」事故死事件：禁錮2年6月〔被告人控訴〕）も参照（「事故の態様は、被告人が、スマートフォンに充電コードを差し込むことに気をとられて前方左右を注視せず、前方の横断歩道上を横断中の自転車の存在に衝突直前に至ってようやく気づき、急制動の措置を講じたが間に合わずに同自転車に衝突したというものである。……被告人は、自動車の運転中は運転動作に集中するという自動車運転者としての基本的な姿勢をないがしろにして、スマートフォンの操作や機能維持を優先させた末に、著しい前方不注視の状態で大規模な事故を惹起したものだといえ、本件は単純な過失による事故とは一線を画する事案である。」〔量刑の事情〕）。

43) 星周一郎「危険運転致死傷罪の拡大の意義と課題」刑ジャ52号（2017）7頁も参照。

44) 川本哲郎「認知症などの病氣と交通犯罪」山中古稀・下巻（成文堂、2017）370頁以下も参照。

〔補説〕

平成 27 年の道路交通法一部改正（法律 40 号）が、平成 29 年 3 月 12 日から施行された（同改正については直江利克ほか「特集・道路交通法の一部改正」警論 68 巻 9 号（2015）1 頁以下参照）。高齢運転者対策の推進に関する規定の整備と、免許の種類等に関する規定の整備が、その主たる柱である。前者の要点は、前述した（註 23）平成 19 年改正により導入された、高齢運転者に対する認知機能検査・高齢者講習を、免許更新時だけでなく、一定の違反行為を基準として臨時に義務づける制度に改めることにある。

一定の違反行為（基準行為）とは、「認知機能が低下した場合に行われやすいものとして政令で定める行為」（102 条 1 項および新設の 101 条の 7 第 1 項）である。認知機能検査とは、認知症のおそれがある者（第 1 分類）、認知機能が低下しているおそれがある者（第 2 分類）、認知機能が低下しているおそれがない者（第 3 分類）を区分するものである。第 1 分類該当者は、臨時適性検査または診断書提出命令の対象となる。従来の免許更新時の認知機能検査における第 1 分類該当者もまた、受検または受診の義務を負う。

高齢者講習とは、「加齢に伴って生ずるその者の身体の機能の低下が自動車等の運転に影響を及ぼす可能性があることを理解させるための講習」（108 条の 2 第 1 項 12 号）である。その受講は、従来の免許更新時（の認知機能検査の結果に基づいて行われるもの）のみならず、上記の新設の臨時認知機能検査の結果等を勘案して「認知機能の低下が自動車等の運転に影響を及ぼす可能性がある」（新設の 101 条の 7 第 4 項）と認められる場合に臨時に義務づけられ、その内容も、個別指導等を含むより高度なものに改められる。

改正の根本には、認知機能の低下、とくに加齢によるそれが、3 年（高齢者の免許有効期間）を待たずに増悪しうる性質を有するという認識がある。だが、その意味するところは、第 1 分類該当者はもちろん第 2 分類該当者も、（遠からず）正常な運転に支障が生じるおそれがあるということである。高度な講習を受ければ大丈夫という判断は、いかにも危うい。そのおそれが現実化し、認知機能の低下の影響により必要な注意を払えない状態に陥って人を死傷させた場合、「ながらスマホ」同様の当罰感覚が向けられうる。

〔追記〕

脱稿後、警察庁交通局・高齢運転者交通事故防止対策に関する有識者会議「高齢運転者交通事故防止対策に関する提言」（平成 29 年 6 月 30 日、警察庁ウェブサイト <<https://www.npa.go.jp/koutsuu/kikaku/koureiuntten/kaigi/teigen/honbun.pdf>>）に接した。同提言においては、加齢に伴う運転リスクとして、認知症に限らず、視野障害等の身体機能の低下が挙げられており、それへの対応として、交通安全教育等の推進はもとより、「それぞれの運転能力に応じて、運転可能な車両を自動ブレーキ等の先進安全技術が搭載された自動車や、最高速度が制限されたり、車体が小型軽量化されたりするなど高齢者が操作しやすい自動車等に限定したり、運転可能な地域や道路を制限したりするなどの限定条件付免許」や「運転リスクが特に高い者に対する実車試験」の導入の可否を検討する必要性が示されている点は（13 頁）、とくに注目に値する。同提言は、内閣府交通対策本部・高齢運転者交通事故防止対策ワーキングチーム（平成 28 年 11 月 24 日設置）における取りまとめ「高齢運転者による交通事故防止に向けて」（平成 29 年 6 月 30 日、内閣府ウェブサイト <<http://www8.cao.go.jp/koutu/taisaku/kou-tai/pdf/torimatome-honbun.pdf>>）に引き継がれている。

〔付記〕

本稿は、日本刑法学会第 95 回大会（慶應義塾大学、2017 年 5 月）ワークショップ 4「自動車運転死傷行為等処罰法」（オーガナイザー：杉本一敏教授）において、筆者が話題提供者の一人として「危険運転致死傷罪・準危険運転致死傷罪について」と題して行った報告原稿に、加筆修正を施したものである。同ワークショップに際して貴重なご意見を下さった諸先生方に対し、深謝申し上げたい。なお、科研費・基盤研究 C（課題番号 16K03363）の助成を受けた研究の成果の一部を含む。

