

特集

# 交通犯罪被害者の支援について

公益社団法人京都犯罪被害者支援センター副理事長  
法学者 ● 川本 哲郎 氏

## 1. 交通犯罪の処罰

「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、2001年に危険運転致死傷罪が創設されるまでは、刑法211条の業務上過失致死傷罪によって処罰されていました。法定刑（懲役・禁錮）の上限は5年です。危険運転致死傷罪は、悪質無謀な運転によるもので、故意犯の殺人・傷害に近いような事例に対処するために設けられました。法定刑の上限も15年とされ、現在では20年となっています。また、悪質無謀な運転自体は、道路交通法違反として処罰されます。飲酒運転については、酒気帯び運転が「2年以下の懲役又は5万円以下の罰金」とされた1970年以降、2001年と2007年に法定刑の上限が引き上げられて、現在は、酒気帯び運転（身体に保有するアルコールの程度は、血液1mlにつき0.3mg又は呼気1リットルにつき0.15mg）が3年以下の懲役又は50万円以下の罰金、酒酔い運転（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）は5年以下の懲役又は100万円以下の罰金で処罰されることになっています。これによって、飲酒運転の取締件数は減少し、それに伴って、交通事故死少数の数も大幅に減少しました。なお、自転車については、2024年の道路交通法改正によって、罰則の強化が図られ、交通反則金制度も2026年に導入されることになっていますが、致死傷については、刑法211条の重過失致死傷罪によって処断されます。

2001年に危険運転致死傷罪が創設されたときには、「危険な運転により…」という規定にすると、危険運転致死傷罪によって処罰される人が多くなりすぎることを回避するために、一定の工夫が凝らされました。これは、刑事法の「謙抑主義」という考えに基づくものです。刑罰を科すということは厳しい処分なので、他の手段で代替できるときは、それを優先し、刑罰を最後の手段として用いるという原理です。これに基づいて、危険運転致死傷罪は、悪質無謀な行為のうちの一部に限定されることになり、2001年の制定当初は、①飲酒運転、②スピード違反、③未熟運転、④迷惑運転、⑤赤信号無視の5類型が設けられていました。さらに、これに加えて、①には「正常な運転が困難な状態」、②は「進行を制御することが困難な高速度」、④では、「著しく接近し、かつ、重大な交通の危険を生じさせる速度」、⑤は、「信号を殊

更に無視し」というような条件が設けられました。刑事裁判では、「合理的な疑いを超えて」被告人の犯罪事実を証明しないかぎり、無罪となるのが原則とされています。つまり、②で言うと、被告人の車両が制限速度を超えて道路を走行し、さらに、「進行を制御することが困難」であったことを警察・検察は証明する必要がありますということです。また、警察が捜査し、検察官に送り、起訴された場合は、日本では、99%が有罪となっています。そうすると、警察と検察は、かなりの負担を課せられているので、慎重な態度をとることになります。実際に、2023年に危険運転致死傷・過失運転致死傷等で検挙された人員は約30万人ですが、そのうち、自動車運転過失致死傷が29万人近くを占めており、自動車運転死傷行為処罰法の危険運転致死傷などの他の犯罪の検挙人員の総数は1,992人(0.6%)に過ぎないのです(令和6年版犯罪白書174頁)。

また、危険運転致死傷罪については、2001年の制定以降、数回に亘って改正が行われています。2007年には、それまで対象が「四輪以上の自動車」とされていたのが、「四輪以上」が削除され、二輪車にも適用されることになりました。加えて、自動車運転過失致死傷罪が設けられて、法定刑の上限が懲役7年とされました。さらに、2013年には、病気の影響によるものやアルコール等影響発覚免脱、無免許運転による加重などを追加して、刑法に規定されていた危険運転致死傷罪は、自動車運転死傷行為処罰法に規定されることになりました。そして、2020年には、あおり運転に関する類型が追加されました。その後、後に検討する、制限速度を大幅に超過する速度違反の際の「進行を制御することが困難な高速度」や飲酒運転の判定が問題となり、2024年に、法務省の罰則有識者検討会の報告書が公表され、①飲酒運転とスピード違反の基準値の設定、②ながらスマホとドリフト走行、③中間処罰規定の創設などが取り上げられました。それを受けて、2025年に法制審議会において、自動車運転死傷行為処罰法改正の検討が開始されているのが現状です。そして、以上のような法制定の経緯と法運用の実態を見て判明するのは、交通犯罪の処罰規定の複雑さであり、被害者支援の立場から言うと、交通法規を被害者の方に説明する際に、かなりの労力を有するという事です。

## 2. 危険運転致死傷罪規定の解釈の問題

これが問題となったのは、飲酒運転については、2021年に千葉県八街市で起きた飲酒運転による致死傷事件です。トラックの運転手が高速道路のパーキングエリアにおいて午後3時頃に飲酒し、八街市内で仮睡状態に陥り、下校中の小学生の列に突っ込み、5人が死傷したという痛ましい事件でした。運転手のアルコールが、上に述べた道路交通法の基準値を僅かしか超えていなかったことが問題になったので、筆者は新聞の取材を受けて、「悪質や無謀な運転による人身事故の場合は、判断基準として一定の速度や飲酒量を設定すべきだ」と述べました（朝日新聞千葉版2021年7月28日）。この事件については、危険運転致死傷罪の成立が認められて、懲役14年が言い渡されています（千葉地判令和4年3月25日）。

いまひとつは、速度違反に係る複数の事件です。2020年に三重県津市で、時速140kmを超える速度で運転していた乗用車が、道路わきの施設から出てきたタクシーに衝突し、タクシー運転手と乗客3人が死亡し、乗客1人が重傷を負ったという事件が発生しました。この事件について、津地裁は、「(危険運転致死傷罪の)故意があったと認定するには、合理的な疑いが残る」として、自動車運転過失致死傷罪により7年の懲役刑を言い渡しました（津地判令和2年6月16日）。控訴審も、「自車の進行を制御できなかった事実は証明されていない」として、控訴を棄却しました（名古屋高判令和3年2月12日）。次に、酒気帯び運転でパトカーから追跡を受けて逃走中に、時速100kmを超える速度で住宅街に侵入し、2人に死傷を負わせた事案においても、福井地裁は、「進行を制御することが困難な高速度」と認定するには「合理的な疑いが残る」として、過失運転致死傷罪を適用し、懲役5年6月を言い渡しました（福井地判令和3年9月21日）。また、大分市において、法定速度60kmの県道を時速194kmで走行し、右折車に衝突、運転者を死亡させるという事件が発生しました。検察は当初、事故直前まで進路を逸脱したりしていないので、危険運転致死傷罪には当たらないとしていたのですが、被害者遺族の署名活動を受けて、訴因を変更しました。そして、大分地裁は、以下のように述べて、危険運転致死傷罪の成立を認め、懲役8年の判決を言い渡しました。つまり、「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、道路の状況に応じて進行することが困難な状態で自車を走行させることを意味し、…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実質的な危険性があると認められる速度で自車を走行させる行為」としたのです。

これらの事件についても、筆者はマスコミの取材に依り、津市の事件について、「一般の人が悪質で危険と

考えるような運転に(危険運転致死傷罪を)適用できるように要件を緩めたり、過失が大きいケースには刑を重くしたりするなど、法改正の議論が必要」である（朝日新聞2021年2月10日）とし、また、「故意と過失の中間にあたる無謀な運転による『自動車運転重過失致死傷罪』の創設を提案」（中日新聞2021年3月4日）しました。大分市の事件については、「真っすぐ走っていたから運転を制御できていたと考えるのはおかしい。このスピードでは、(衝突の危険が発生したときに)大抵の対向車や歩行者をよけられない。法定速度を30～40キロも超えるなら原則として(危険運転致死傷罪)に該当すると考えていい」と発言（大分合同新聞2022年11月6日、2023年1月1日）していたので、大分地裁のような判断には賛成ですが、問題は、裁判官や検察官、警察官の間で、危険運転致死傷罪の条文の解釈についての見解が細かく分かれていることです。このような状況に遭遇する被害者・被害者遺族の方などは、理解に苦しまれていると推察します。

そうすると、そもそも、このように解釈が分かれる原因は、法規定に問題があるのではないかという考えが出てくるのは当然であり、筆者も、上記のように法改正を提案しているわけです。新聞各紙の社説も、「危険運転の要件 法と常識の乖離解消を」（産経新聞2024年12月5日）、「危険運転の処罰 社会常識 反映する法に」（朝日新聞2024年11月18日）、「車の危険運転 遺族の訴えを生かせる改正に」（読売新聞2024年11月22日）としているところです。では、どのような法改正が妥当なのか。それを以下で検討します。

## 3. 今回の法改正について

危険運転致死傷罪創設の目的は、故意で「悪質・無謀な危険運転」による致死傷事件を起こした犯人を適正に処罰することにあつたのです。先に紹介した三重県津市と大分市の事例は、いずれも国道で指定された最高速度を大きく上回って走行したものです。危険運転致死傷罪制定のときには、「制御困難な高速度」について議論が行われ、立法担当者からの解説も「立法者意思」として、判例において参照されているのですが、国道を時速150kmで走行するような事例は、当時の議論では念頭に置かれていなかったのは明らかでしょう。また、道路交通法では、超過速度が30キロメートル毎時以上の最高速度遵守義務違反は、反社会性又は危険性が高いものとして、交通反則金の対象から除外され、直ちに刑罰が科されることになっています。立法当時の議論は、超過速度30km以下の事例を想定していたと考えるのが妥当であり、このような2事例では、参考にすべきではないと思われます。

その点で、飲酒運転と高速度に客観的な基準を設けることに賛成ではあるのですが、それは、故意で「悪質・無謀な危険運転」を強く推測させる根拠となるにすぎ

ないものですから、絶対的な基準とするべきではありません。それを下回る場合は、本罪が成立しないということにならないような建て付け（構成）が必要だと思います。つまり、「原則として」という文言を入れるべきであり、そうであれば、法改正というよりも施行規則などの改正とすべきでしょう。

なお、道路交通規制の全般については、被害者から見ると、第1に、道路交通法と自動車運転死傷行為処罰法に分かれていることが、非常にわかりにくいので、将来は、イギリスのように、道路交通法に一元化すべきです。第2に、類型の増加や基準の客観化のような修正には限界があることが明確になってきたので、ここでも、イギリスのように、「危険運転」の定義を「通常の運転から著しく逸脱した」などと規定するほうが賢明であると思われる。

第3に、現在のような危険運転致死傷行為に関する法規定と運用・法解釈が被害者に二次被害をもたらしていることにも思いをいたすべきです。たとえば、今回の法改正の議論の発端となった三重県津市の暴走事件の高裁判決を見てみましょう。事件は、道路脇の駐車場から、3車線の道路を横断して右折しようとしていたタクシーが、右方向から加害車両が146kmの速度で進行してきたときに、ブレーキを踏み、事件が発生しました。これについて、判決では、事故状況について、「被害車両が被告人の予想と異なり、第2車線にとどまっていたこともあいまって、同車線上で衝突したものである」とか、被告人の車が「進行しようとした進路から逸脱していない」ことを示す際に、「被害車両が第2車線にとどまっていたために衝突するに至ったものであり、…『進行しようとした進路から大きく逸脱した』から衝突したのではない」と述べられています。また、民事の判決においても、タクシーの運転手の過失が認められています。学界では、このことに触れたものは見当たらないようですが、筆者は、このような判断に疑問を持っています。というのは、このタクシー運転手のような行動は、危険な事態に直面したときに、行動学や心理学で認められている「Fight（戦う）、Flight（逃げる）、Freeze（固まる）」理論のFreeze（固まる＝身動きを止める、すくむ）に当て嵌まるものであり、急性ストレス反応のひとつとして、取り上げられています。この場合は、決して、「被害者の落ち度」などではなく、普通に見られる自然的な反応であると考えられるのです。悪いのは、猛スピードで走行してきた加害者であり、被害者であるタクシー運転手の過失は認められるべきではなかったと考えています。このような理解が正しいとすると、タクシーの運転手の落ち度を認めた判決は、結果として、二次被害を引き起こしているといえるのではないのでしょうか。さらに、二次被害に関しては、これまでにも、損害賠償を得られることに起因する近隣・親戚からの中傷や、医療関係者や学校教員の

不適切な発言も問題とされてきました。最近では、SNSによる誹謗中傷の問題も深刻になっているので、それに対する支援も必要になっています。

#### 4. 今後の課題

上記のような交通犯罪の規定や解釈の複雑さに対して、被害者支援として取り組むべき課題を挙げると、第1に、研修等で問題状況を正確に把握することが求められます。詳細な説明は法律の専門家に委ねるしかないのですが、被害者に寄り添う際に、交通犯罪の理解が難しいことを指摘する必要があると思います。第2に、被害者の困惑や不満は、交通犯罪の法規定が上記のような変遷を辿っていることから生じているものであり、処罰の不平等という事態に対する対処が必要です。たとえば、スマホなどの視聴をしながら運転することに対しては、道路交通法では対応の改善が図られてきたのですが、危険運転致死傷罪の対象とはなっていません。飲酒や高速度と同様の、故意で「悪質・無謀な危険運転」であるにもかかわらず、このような対応になっていることについて、被害者等から不満が表明されるのは当然です。支援に当たっても、このことへの理解は不可欠であると思います。第3に、交通事件による被害者の死亡と同時に、重傷害に対する救済も忘れられてはなりません。高次脳機能障害等の被害者支援の一層の向上が促進されるべきでしょう。第4に、あおり運転などを見れば、運転者の運転適性についての研究の進展も望まれるところであり、このことについても、支援側の理解が要求されると思います。最後に、二次被害は、SNSによるものを初めとして、被害者にとって耐えがたい負担を強いています。これを少しでも軽減する方策を考えていくべきでしょう。

ともかく、被害者等や国民に不当であると思われるような法の制定と運用を目指して、さらに努力を続けるべきであるということに疑いはありません。

\* 2025年6月から、従来の懲役刑と禁錮刑は一本化され、拘禁刑になっています。

