

松宮孝明著『刑法各論講義 [第3版第2刷]』補遺

- ・ 46 頁 1 行目～48 頁 4 行目

削除

- ・ 48 頁 5 行目

§ 8 凶器準備集合罪・同結集罪 → § 7 凶器準備集合罪・同結集罪

- ・ 48 頁 9 行目、11 行目 (2 か所)

208 条の 3 → 208 条の 2

- ・ 56 頁下から 4 行目～57 頁 3 行目を、以下の記述に置き換える。

§ 5 危険運転致死傷罪

次に掲げる行為を行い、よって、人を負傷させた者は 15 年以下の懲役に処し、人を死亡させた者は 1 年以上の有期懲役に処する。(1)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、(2)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、(3)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、(4)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、(5)赤色信号又はこれに相当する信号を殊更^{ことさら}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、(6)通行禁止道路…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 (自動車運転死傷行為処罰法 2 条)

1 立法の特色

刑法の特別法として、2013 年まで、刑法 208 条の 2 にあった危険運転致死傷罪や 211 条 2 項にあった自動車運転過失致死傷罪などが、同年に「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」(自動車運転死傷行為処罰法)に移され、さらに、無免許運転時の事故に対する加重処罰(同法 6 条)など、新たな規定が加えられた(施行は 2014 年 5 月)。

危険運転致死傷罪は、2001 年の刑法一部改正で新設されたものであり、刑法上の従来の犯罪類型にはないいくつかの特色がみられる。第一は、本罪の前提となる基本行為は道交法にあり、かつ、これらについては、この間の道交法の改正で法定刑がすでに加重されているという点である(酒酔い運転罪、過労運転罪、無免許運転罪など)。

第二は、本罪がこれらの危険な自動車運転行為から生じた死傷の結果を「危険運転致死傷罪」として、独立の罪としたものだという点である。それは、一種の結果的加重犯という性

格をもっているが、基本犯が「道路交通法」上の罪であるという極めて特殊な立法形態である。

その後、本罪についても、平成 2004 年の改正で、致傷の場合には 10 年の懲役から 15 年の懲役に、致死の場合には有期懲役の上限引上げに伴い 15 年の懲役から 20 年の懲役に、それぞれ刑の上限が引き上げられている。

さらに、上述のように、2013 年には自動車運転死傷行為処罰法が制定され、そこに移されるとともに、第 6 号として、政令で定める通行禁止道路を進行し、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が追加された。加えて、次に述べる「準危険運転致死傷罪」が、同法 3 条に新設されている。

基本犯	結果的加重犯
危険運転罪 (道路交通法)	危険運転致死傷罪 (刑法)

第三は、本罪の前提となる危険運転行為が、必ずしも暴行とはいえないにもかかわらず、危険な運転行為を認識しているという理由で、故意犯とされ、過失致死傷罪ではなく傷害致死傷罪に準じたものとして重い法定刑が定められているという点である。

暴行・傷害の認識	傷害致死罪
危険運転の認識	危険運転致死傷罪
結果と危険の不認識	過失（運転）致死傷罪

しかし、自動車による故意のない結果犯を特別扱いする規定を設けるのは、法の下での平等（憲法 14 条 1 項）からみても疑義があるし（たとえば、モーターボート事故には、本規定は適用されない）。しかも、本条は、判例では加重結果に過失を要しないとされる結果的加重犯の形態をとっており（結果的加重犯について過失を不要とするのは、最判昭和 26・9・20 刑集 5-10-1937）、責任原理上の問題をも拡大するものである。

もともと、危険な幅寄せ運転等による死傷事故については、以前から、危険な幅寄せを「暴行」とみて、これを傷害致死罪で処断する裁判例があった（東京高判昭和 50・4・15 刑月 7-4-480）。本条は、これ以外にも、「準」傷害致死傷的な行為にまで 204 条、205 条と同じ重い処罰を可能とするものであるが、現実に新規定が必要であったか否かについては、今後、慎重な検討が必要である。実際、近年の司法統計によれば、業務上過失致死傷罪の刑の上限である 5 年の懲役を上回る有罪判決は年に 10 件程度であり、本罪の有罪判決中では数パーセントにすぎない。

2 行為類型

本罪の行為態様は、以下の六つに分類されている。

① **酩酊運転致死傷（自動車運転死傷行為処罰法 2 条 1 号）** これは、アルコールまたは薬物の影響により「正常な運転が困難な状態」で自動車を運転し人を死傷させた場合で、道交法上の酒酔い運転以上に、前方注視が困難になったり、現実にハンドル、ブレーキ等の運転操作が困難な心身の状態にあることが必要とされている。

② **高速度運転致死傷（本法 2 条 2 号）** これは、「進行を制御することが困難な高速度」で自動車を運転し人を死傷させた場合であるが、進行を制御することが困難な高速度か否かは、具体的な道路状況により判断が分かれる可能性がある。

③ **未熟運転致死傷（本法 2 条 3 号）** これは、「進行を制御する技能を有しない」で自動車を運転し人を死傷させた場合である。無免許でも、免停中のように運転技能があれば、これに当たらない。そのため、2013 年の改正により、自動車運転死傷行為処罰法 6 条に、無免許運転で危険運転致傷罪や準危険運転致死傷罪、過失運転致死傷罪を犯したときは、刑を加重する規定が設けられた。しかし、無免許運転自体は道交法で処罰されるのであるから、運転技能と関係のない免停中の無免許運転などの場合に一般的に刑を加重することには、合理性がないという批判が向けられた。

④ **妨害運転致死傷（本法 2 条 4 号）** これは、人または車の通行を妨害する目的で、著しく接近し、かつ重大な交通事故を生じさせる速度で運転し人を死傷させた場合で、いわゆる「割り込み」「幅寄せ」「あおり」などの行為がこれに当たる。通行を積極的に妨害する意図のほか、重大な交通事故となる危険のある速度であることの認識が必要である。

⑤ **信号無視運転致死傷（本法 2 条 5 号）** これは、赤色信号などを殊更に無視し、かつ重大な交通事故を生じさせる速度で運転し人を死傷させた場合で、単に赤信号を看過したり、赤信号に従わないというだけでは足りないことを示すために「赤色信号を殊更に無視し」という文言が加えられたという経緯がある（もともと、「信号無視運転」で交差点に進入する場合には、さほどの高速度でなくても危険は大きいであろう。「信号無視運転」に関して時速約 20 キロメートル程度で「重大な危険を生じさせる速度」を認めたものとして、最決平成 18・3・14 刑集 60-3-363。なお、最決平成 20・10・16 刑集 62 卷 9 号 2797 頁は、「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無視する意思で進行する行為も、これに含まれる」と解している）。

⑥ **通行禁止道路運転致死傷（本法 2 条 6 号）** これは、自動車の通行が禁止されている道路を進行したり一方通行を逆走したりするなどし、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し人を死傷させた場合をいう。通行禁止道路は、政令で定められることとされている。信号無視運転致死傷の場合と異なり、「殊更に無視」という要件がないので、加齢によるうっかりで高速道路に逆方向で入ってしまったような場合にまで適用が

広がる懸念がある。

以上の6つの類型に共通して、死傷結果については、故意は不要である。しかし、生じた結果は、これらの6つの危険運転のもつ危険が現実化したものでなければならない。たとえば、歩行者の飛び出し等による死傷事故の場合には、これに当たらない（井上宏ほか・曹時54巻4号43頁、山口・各論53頁以下参照）。その意味で、本罪では「客観的帰属」の判断が、とりわけ重要となる（⇒総論Lesson6）。

3 共犯と罪数

本罪は、結果的加重犯の形をとっている。一般に結果的加重犯に対しては教唆・幫助が可能とされているため、運転者の酩酊を認識しながら運転を黙認した同乗者に本罪の従犯を認めた裁判例が現れた（最決平25・4・15）。しかし、本罪の本質は死傷結果の惹起にあるので、酩酊を認識しつつ同乗しただけで従犯となることには疑問がある。何より、自分も死ぬかもしれないという危険に身を委ねるのであるから、そのような認識は、そう簡単に認められるものではあるまい。

罪数については、本罪が成立すると、基本犯に含まれる道交法違反の罪はこれに吸収される（法条競合）。次に、本罪と傷害罪・傷害致死罪との関係については、危険運転行為が暴行と解される場合については、本罪を傷害罪・傷害致死罪の特別類型ないし拡張類型と解すれば、致傷では刑の下限が重い危険運転致傷罪が、致死では刑の下限が重い傷害致死罪が成立するものと思われる。

4 準危険運転致死傷罪

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、人を負傷させた者は12年以下の懲役に処し、人を死亡させた者は15年以下の懲役に処する（自動車運転死傷行為処罰法3条1項）。

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、人を死傷させた者も、前項と同様とする（自動車運転死傷行為処罰法3条2項）。

2013年の改正に伴い、自動車運転死傷行為処罰法3条に、危険運転致死傷罪における酩酊運転類型に準じる行為として、新たな犯罪類型が設けられた。正式名ではないが、俗に準危険運転致死傷罪と呼ばれるものである。その法定刑は、自動車運転過失致死傷罪に道交法上の酒気帯び運転等による併合罪加重を加えたものより重く、かつ、危険運転致死傷罪より軽い。

本罪は、危険運転致死傷罪で要求されている「正常な運転が困難な状態で自動車を走行さ

せる」ことおよびその故意の立証を緩和し、「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」とその認識で足りるとしたものである。アルコールの影響により正常な運転に支障が生じるおそれがある状態とは、道交法上の酒気帯び運転の程度でよいとされている。ここにいう薬物には、覚せい剤や脱法ハーブなどの意識障害をもたらす作用を有する薬物が想定されているが、風邪薬のように、副作用として眠気をもたらすものも含まれる。

「自動車の運転に支障を及ぼすおそれがある病気」には、道路交通法等において運転免許の欠格事由とされる一定の症状を有する病気のうち、本罪適用の前提となりうるものが含まれる。いわゆる「てんかん発作」を起こすものなどが、それに当たる。ただし、治療薬等により発症を抑えている場合には、服薬を忘れたことを思い出したのにそのまま運転した場合に限って、故意が認められることになるであろう。

§ 6 過失運転致死傷アルコール等影響発覚免脱罪

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、12年以下の懲役に処する（自動車運転死傷行為処罰法4条）。

本罪も2013年の改正で新設されたものである。これは、飲酒運転などの状態で死傷事故を起こした自動車運転者が、重罰を恐れてその発覚を免れるために、アルコールの追い飲みやひき逃げをしたとき、これを処罰することで、被疑者に一種の証拠保全を義務づける規定である。とりわけ「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」行為の場合、道交法上の救護義務違反・事故報告義務違反という従来の「ひき逃げの罪」とは別に処罰される。

本罪については、他人の刑事事件に限って証拠隠滅行為を処罰する刑法104条（⇒Lesson35 §3）の考え方と矛盾するのではないかという問題があるほか、事故現場から医療機関まで負傷者を運ぶ間に時間が経過して血中アルコール濃度が下がった場合にまで、「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」に当たるのかといった問題がある。また、立案当局者によれば、「アルコールまた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」という行為主体の限定は、刑法65条にいう「身分」に当たらないと説明されているが、これは疑問である。

§ 7 過失運転致死傷罪

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、7年以下の懲役若しくは禁錮又は100万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（自動車運転死傷行為処罰法5条）。

これは、自動車運転による死傷事故の実状等にかんがみて、自動車の運転上必要な注意を怠り、人を死傷させた者に対する罰則を強化するという趣旨から、2007年に、当時の刑法211条2項に自動車運転過失致死傷罪として新設された規定である。そのため、法定刑の上限は通常の業務上過失致死傷罪の5年より重い7年の懲役とされている。その後、平成2013年に、自動車運転死傷行為処罰法5条に移された。