

悪質・危険な運転行為に関する 犯罪の日英比較（４・完）

——日本における危険運転致死傷罪を中心に——

方 牧 雲*

目 次

はじめに

第１章 問題の背景

第２章 日本における悪質・危険な運転行為に対する刑事法上の規制

第１節 歴史的背景

第２節 危険な運転行為と刑法上の犯罪（以上、410号）

第３節 危険運転致死傷罪

第４節 自動車運転致死傷行為等処罰法の他の犯罪

第５節 小 括

第３章 イギリスにおける悪質・危険な運転行為処罰

第１節 序 説——交通安全の沿革と道路交通法

第２節 悪質な運転に対する処罰の概観とその歴史（以上、413号）

第３節 危険運転に関する罪

第４節 不注意・迷惑運転に関する罪（以上、415号）

第５節 その他の悪質な運転犯罪

第４章 イギリス法の示唆からの再検討

第１節 立 法 論——規範としての危険運転致死傷罪

第２節 解 釈 論——危険運転となる行為

第３節 刑罰と適用

第４節 危険運転の周辺犯罪——過失運転と不注意運転

第５節 イギリス法からの示唆

むすびにかえて——規制の在り方の展望（以上、本号）

* ホウ・ボクウン FANG Muyun 立命館大学大学院法学研究科博士課程後期課程修了

第 3 章 イギリスにおける悪質・危険な運転行為処罰

第 5 節 その他の悪質な運転犯罪

運転行為による死亡については、被害者の傷害または死亡に対して故意がある場合、とりわけ、「自動車を武器として使用する (Using a Vehicle as a weapon)」場合では故殺罪・謀殺罪を含む殺人の罪の適用がありうる。また、傷害の場合については、行為者の故意に応じて、殺人の罪の未遂のほか、暴行に関する罪が適用される可能性もある。一方で、前述の危険運転および不注意・迷惑運転に関する罪を除き、致死処罰のある運転犯罪は、道路交通法 3 ZB 条に規定される無免許・無保険運転、3 ZC 条に規定される失格時運転、人身犯罪法 35 条に規定される猛烈運転のみである (もっとも、前述したように盗罪法 12A 条に規定されている加重自動車窃取罪・同致死傷罪は、窃取した自動車での死傷または財産損害を引き起こした場合の加重処罰について定めているが、窃盗が危険運転に関する罪を犯したものとして、ここでは詳述しないこととする)。本節ではこれらの犯罪を取り上げる。もっとも、そのうち、猛烈運転による傷害罪は死傷の両方を含んでおり、また、自動車ではないものの、現在問題とされている交通犯罪としての自転車による危険運転との関連性が強いことから、本節(2)で別途考察したい。

2022年のデータによると²⁴⁰⁾、自動車にまつわる犯罪のうち、危険運転自体の訴追割合自体は 1 % であり、2023年においては 1 % すら満たないという結果になっているなど²⁴¹⁾、ごくわずかなものである。それにもかかわらず、危険運転にまつわる重大な事件のみが先鋭化して取り上げられ、世論

240) イギリス政府 HP www.gov.uk/government/statistics/criminal-justice-system-statistics-quarterly-december-2022/criminal-justice-statistics-quarterly-december-2022.html#motoring12 (2024年9月28日閲覧)。

241) イギリス政府 HP www.gov.uk/government/statistics/criminal-justice-system-statistics-quarterly-december-2023/criminal-justice-statistics-quarterly-december-2023.html#motoring (2024年11月18日閲覧)。

が動かされる現状をもうかがえる。ここでは、危険運転以外の死傷事犯について取り上げる。

（１）人身に対する罪と武器としての自動車使用

運転者が、殺人や傷害の意図をもって車両で運転した場合については、謀殺罪または故殺罪に問われる可能性がある。これは、前述したように、「武器としての車両の使用」と呼ばれており、とりわけ、自動車をナイフや拳銃等と同様に凶器として人を死傷させる目的で運転することである。この場合における自動車の死傷事故は、交通犯罪とはみなされない。また、死に至らない場合でも、暴行罪が適用されうる。

① 殺人の罪

自動車運転による死傷事犯は、前記のような特別な規定に従い、別途処罰されることとなっているが、運転者の故意に依じて一般的な殺人の罪として処罰されることもありうる。「車両が人を殺害するための武器として使用され、人を殺害したり、重大な身体的危害を加えたりする意図があった場合、謀殺罪が考慮される可能性がある。これは運転基準の問題ではなく、被告人の意図の問題である。あるいは、不法行為、重過失、企業の過失のいずれであっても、故殺罪が適切である可能性がある。」²⁴²⁾ また、「殺人の罪は予謀の犯意 (malice aforethought) をもって行われる謀殺 (murder) とそれ以外の故殺 (manslaughter) に大別される。」²⁴³⁾ この２つの罪について、「人を殺害する行為に対して成立する基本犯罪は故殺であり、謀殺は殺人の加重類型である」²⁴⁴⁾ と理解する考え方が存在する。とりわけ、両者の区別の

242) 前掲（注21）（2024年6月29日閲覧）。

243) 岡久慶「英国における企業の致死事件に対する刑事処罰の拡大」外国の立法：立法情報・翻訳・解説234号（2007年）237頁（dl.ndl.go.jp/view/download/digidepo_1000288_po_023407.pdf?contentNo=1）。

244) Jonathan Herring, criminal law [9th ed], Oxford University Press, 2015, p. 155（吉開・前掲（注172）327頁参照）。

意義は、法定刑が大きく異なることにある。謀殺罪の法定刑は、一律終身刑であるのに対して、故殺罪は、裁量の無期刑となる。

謀殺罪および故殺罪は、いずれもコモンロー上の犯罪である。

1. 謀 殺 罪

「イギリスの殺人すなわちマードー (murder) は、重大な身体の傷害 (grievous bodily harm、GBH) を与える故意でかかる傷害を負わせ、その結果相手を死亡させることと定義されている。したがって、我が国の殺人と傷害致死のかなりの部分を包含している。法定刑は、以前は一律死刑だったが、戦後死刑を廃止した後は、情状にかかわらず一律無期拘禁刑である。裁判所に裁量権はない。」と説明される²⁴⁵⁾。1965年謀殺 (死刑廃止) 法 (= Murder (Abolition of Death Penalty) Act 1965) 1 条 1 項によって死刑が廃止され、終身刑が科されることになる。この終身刑は、必要的終身刑となり、「必要的とは、裁判官に刑を選択する裁量が全くなく、謀殺で有罪となった者には無期刑以外の刑を言い渡すことができないことを意味する。」²⁴⁶⁾。必要的無期刑が定められているのは謀殺罪のみである。

例えば、2022年には、被告人が2019年7月に0.5マイルにわたり、盗難車を最大時速32マイルで走行し、車両の下で引きずられた歩行者を殺害した罪で、最低30年の拘禁刑による終身刑が言い渡された。もっとも、被告人は本件以前にも、車両を武器として使用し、2度の有罪判決を受けている。それらの有罪判決には、2018年9月に盗難車を運転して自転車に衝突させ、地面に叩きつけて複数の骨折を負わせた事案、またその7カ月後、別の盗難車を運転して男性をはね、擦過傷を負わせた事案が含まれている²⁴⁷⁾。

245) 倉田靖司「イギリスの刑事司法制度に見られる幾つの特徴について (要旨)」(www.law.tohoku.ac.jp/research/thg/publications/vol21/21-2.html (2023年10月6日閲覧))。

246) 吉開・前掲 (注172) 326頁。

247) BBC ニュース HP www.bbc.com/news/uk-england-london-61011178 (2024年9月6日閲覧)。

２．故 殺 罪

故殺罪は、「謀殺以外の致死行為であって、法定刑は終身以下の拘禁刑である。故殺は、前記の相手方の挑発等の結果謀殺とならないもの、わが国の傷害致死にあたるもののすべてを含むほか、刑事過失によって死の結果が起こされた場合を含む。もっとも刑事上の過失のすべてを含むわけではなく、重大な過失を要するものとされている。……自動車の危険な運転の結果生じた致死は、……通常この故殺とはされていない。」と説明される²⁴⁸⁾。

故殺には、故意故殺 (voluntary manslaughter、「自発的故殺」とも訳される) と、非故意殺 (involuntary manslaughter、「非自発的故殺」とも訳される) に分けられる。前者は、「謀殺を目的とした殺人でありながら、部分的抗弁が適用される場合、すなわち、自己の制御の喪失 (loss of control)、限定責任 (diminished responsibility)、心中の約束 (suicide pact) に基づく殺人」というものであり、後者は、それ以外の者を指し、さらに、「死亡の危険性の点で重大な過失があり、実際に殺害した行為」である重過失故殺 (manslaughter by gross negligence)、および、「何らかの加害により死亡に至る危険性を伴う不法行為の形態をとった行為」である不法危険行為故殺 (unlawful and dangerous act manslaughter) の２つに分けられる²⁴⁹⁾。さらに2007年に、非故意殺に分類される法人故殺罪 (corporate manslaughter) が設けられた²⁵⁰⁾。

殺人の故意がないことを前提として自動車犯罪で問題となるのは、主として、後者である。もっとも、危険運転致死罪が成立する可能性もあることを鑑み、検察庁²⁵¹⁾ は、本罪の起訴について以下のように述べている。

Seymour [1983] 2 A.C.493において、貴族院は、検察は過失致死罪と法定

248) 前掲（注145）（2024年10月30閲覧）。

249) 検察庁 HP www.cps.gov.uk/legal-guidance/homicide-murder-manslaughter-infanticide-and-causing-or-allowing-death-or-serious（2024年10月29日閲覧）。

250) 詳しくは、岡久・前掲（注243）参照。

251) Crown Prosecution Service (CPS)、本稿（１）～（３）においては「検察局」と訳してきたが、「検察庁」に訂正するとともに、不正確な訳語につきお詫びを申し上げる。

犯罪（当時における無謀運転致死、現在における危険運転致死）の両方を起訴することができるが、両方の訴因が起訴状に記載されている場合、「第 1 審裁判官は、起訴状に記載されている 2 つの訴因のうち、どちらの訴因で審理を進めたいかを検察に選択させ、両方の訴因で審理を進めることを許可してはならない」と判示した。このような場合、検察は、故殺罪で有罪判決を受ける現実的な見通しを得るのに十分な証拠があると判断した場合、その訴因で審理を進めるべきである。危険運転致死を含む代替犯罪については、2006 年道路安全法 33 条により有罪判決を受けることができる。

i. 不法行為故殺

不法行為故殺については、行為者が、① 意図的な行為（不作為ではない）であること、② その行為が違法であること、③ その行為が被害者を少なくともいくつかの危険にさらすことがあらゆる冷静で合理的な人々にとって必然的に気づくものであること、が証明されなければならない²⁵²⁾。

Andrews v Director of Public Prosecutions [1937] 2 All ER 552 は、意図的な違法行為が危険運転に相当することだけでは不法行為故殺の成立にとって十分ではないとしたものである²⁵³⁾。本件は、被告人が無謀かつ危険運転による故殺で有罪判決を受け、上訴した事案である。裁判所は、R v Bateman [1925] 19 Cr App R 8 について刑事法上において単なる過失では足りず、「他人の生命や安全に対する深刻な無視」が必要であるとの見解が示されており、この判断基準は、自動車事故による故殺にも等しく適用されるとした。すなわち、民事責任を構成する単なる不注意は刑事責任には至らず、その程度が「無謀」に近い極めて高度な過失 (a very high degree of negligence) の証明が求められるとした。しかし、「『無謀な』という文言は、しばしば明示的なリスクの認識と、それを意図的に無視するというニュアンスを含むからである。一方で、故殺罪には、そのような明示的な意識が

252) 前掲（注21）（2024年10月29日閲覧）。

253) 前掲（注21）（2024年10月29日閲覧）。

必ずしも必要とはされない。無謀であると評価される行動は、他者の生命や安全に対して重大な無関心を示す行為に当たるが、時には被告人がそのリスクを実際には認識していなかった場合も含まれることがある。（原文改行——筆者注。）陪審員にとっての適切なテストは、被告人が、通常の慎重な人であれば明らかに理解していたであろう行為を行い、その結果として他人の命を奪ったかどうかである。さらに、被告人の過失が、他人の生命と安全に対する無視の程度に達していたかどうかとも検討されなければならない。それが国家に対する犯罪とされ、処罰に値すると判断される場合、刑事責任が成立するのである。」と判示している。

そうであるとするなら、「危険運転致死罪ではなく、故殺罪で起訴する検察官は、あらゆる状況における危険の程度、また基準が慎重で有能な運転者の期待をはるかに下回った程度であることが、なぜこの故殺罪で起訴するという方針に値するのかを明確に説明しなければならない。また、重大な身体的危害に至らない傷害が引き起こされるかどうかについて、運転者が意図的または無謀であった場合も適切であろう。」ということになる²⁵⁴⁾。

ii. 重過失故殺

重過失故殺の要素として、① 注意義務 (Duty of Care)、② 義務違反 (Breach of duty)、③ 因果関係、④ 低劣さ (Grossness)、⑤ 重大かつ明白な死亡の危険性 (The serious and obvious risk of death)、⑥ 犯罪性 (Criminality)、⑦ 犯罪性・悪質性を評価する際の被告人の心理状態の関連性 (The relevance of the defendant's state of mind when assessing criminality/badness) が列挙されている²⁵⁵⁾。

検察庁は、運転犯罪における重過失故殺を説明するにあたり、3つの判例を挙げている。

254) 前掲（注21）（2024年10月29日閲覧）。

255) 検察庁 HP www.cps.gov.uk/legal-guidance/gross-negligence-manslaughter（2024年10月29日閲覧）。

まず、R v Rudling [2016] EWCA Crim 74において、本罪の要素について、「合理的に予見可能な既存の注意義務の違反は、重大かつ明白な死亡の危険性を生じさせ、実際には、死亡の危険性を考慮し、被告人の行為がすべての状況において犯罪行為 (criminal act) または不作為に相当するほど悪かった状況で死亡を引き起こす。」と帰結している。

「運転の方法が原因で死亡が発生した場合で、利用可能な証拠から、他の道路利用者に対して注意義務を負う運転者側の運転の基準に重大な過失があったことが明らかな場合は、重過失故殺罪が適切な罪となる可能性がある。」と検察庁が述べている²⁵⁶⁾。

そして、R v Governor of Holloway Ex P Jennings [1983] 1 A.C. 624は、「重過失故殺罪は、危険運転による死亡または不注意運転による死亡のような法定犯罪が証明される可能性がある場合とは異なる場合を除き、起訴されるべきではない。」としたものである。検察庁は、「これは通常、非常に高度な過失を示す証拠となり、最も重大な事件となる。」と指摘する²⁵⁷⁾。

最後に、R v Clayton Williams [2017] EWCA Crim 305では、「道路上で他人を殺害することは、過失の点では危険運転致死の定義よりも上にあるが、謀殺に必要な意思を立証するには至らない行為の結果でありうることは明らかである。そこに故殺罪がある。当局にとって、このような犯罪に関わる死の危険性は非常に高いに違いない。」としている。

iii. 法人故殺

2007年に成立した法人故殺法 (= The Corporate Manslaughter and Corporate Homicide Act 2007) によって、組織体の活動が上級管理者 (Senior management) によって管理および組織される方法を対象とするこの特定の犯罪が確立さ

256) 前掲 (注21) (2024年10月29日閲覧)。詳しくは、前掲 (注255) (2024年10月29日閲覧) が参照されるとのこと。

257) 前掲 (注21) (2024年10月29日閲覧)。

れ²⁵⁸⁾、法人を含む組織体を対象として故殺罪の成立が認められるようになった²⁵⁹⁾。

この犯罪の主体には、法人、政府省庁ないし組織、警察組織、雇用者としての組合、雇用者としての労働組合と使用者団体が含まれる²⁶⁰⁾。

また、その成立要件は、以下のようにされている²⁶¹⁾。

組織体は、その活動の遂行もしくは管理の態様に起因して

① 人の死亡を惹起し

かつ

② その運営若しくは管理の態様が、死亡した者に対して組織体が負担している重要な保護義務を甚だしく懈怠するものであるとき

その組織体につき法人故殺罪が成立する

ただし、右の活動の遂行もしくは管理の態様は、組織体の上級管理者が管理または組織するものでなければならない。

検察庁は、「交通事故による死亡が、組織体の上級管理者が企業の活動を組織する方法に起因する場合、この法律の下での犯罪に相当する可能性がある。例えば、運転者に要求される作業方法または車両のメンテナンス方法が死亡の原因となった場合、これは法人故殺に相当する可能性がある。このような状況では、検察官は詳細について法人故殺の法的ガイダンスを参照する必要がある。法人故殺を起訴する可能性を示す証拠がある場合、そのような事件は特別犯罪課に付託されなければならない。」としている²⁶²⁾。

258) 前掲（注21）（2024年10月29日閲覧）。

259) 沼野輝彦「英国の法人故殺罪と企業事故の抑制」日本法學82巻2号（2016年）248頁（www.publication.law.nihon-u.ac.jp/pdf/law/law_82_2/each/16.pdf）248頁。

260) 沼野・前掲（注259）248頁。

261) 沼野・前掲（注259）248頁。

262) 前掲（注21）（2024年10月29日閲覧）。法人故殺の法的ガイダンスについては、検察庁 HP www.cps.gov.uk/legal-guidance/corporate-manslaughter（2024年11月10日閲覧）。

② 暴行 (Assault) の罪

検察庁は、「死亡が発生した犯罪と同様に、車両が傷害を与えるための武器として使用された場合、1861年人身に対する犯罪法18条、20条または47条に違反する暴行罪は、有罪判決の現実的な見込みがある場合には常に起訴されるべきである。検察官はまた、適切な場合には、量刑裁判所が失格または再検査を命じることができるように、関連する道路交通犯罪を起訴することを検討すべきである。場合によっては、道路交通犯罪ではなく暴行罪のみが起訴されることがある。例えば、運転が道路やその他の公共の場所以外で行われた場合や、運転された車両が機械的に推進されるものではなく、死亡が発生した場合などである。」²⁶³⁾とする。同様に道路交通法の適用ができない場合においても、これらの暴行罪と本法35条とは、死傷に対する故意の有無によって区別されている。

暴行は、その程度によって3つの基本的なタイプに分類されている。すなわち、① 一般的な暴行 (common assault)、② 現実の身体的危害 (actual bodily harm (ABH))、③ 重大な人身的危害 (GBH)・傷つける行為 (wounding) である。

18条は、発砲行為・発砲を試みる行為または重大な人身的危害を加える意図で傷つける行為 (= Shooting or attempting to shoot, or wounding with intent to do grievous bodily harm) を規定するものである。20条は、武器の有無にかかわらず身体的傷害を負わせる行為 (= Inflicting bodily injury, with or without weapon) を規定するものである。47条は、身体的危害を引き起こす暴行 (= Assault occasioning bodily harm) を規定するものである。

263) 前掲 (注21) (2024年6月29日閲覧)。

(2) 猛烈運転による傷害罪と自転車の危険な運転

1861年人身に対する犯罪法

35条 車両運転者の猛烈運転による傷害 (injuring)

何人も、キャリッジ (carriage) または車両 (vehicle) に対して責任を有するものとして、乱暴または猛烈に運転 (wanton or furious driving)、または競走し (racing)、もしくはその他の意図的な非行 (wilful misconduct)、または意図的な怠慢 (wilful neglect) により、何人に対しても身体的危害 (bodily harm) を加えまたは加えさせる者は、軽犯罪で有罪とし、その有罪判決を受けた者は、裁判所の裁量により、2年を超えない期間の拘禁刑に処する。

現在では、この犯罪規定は、「道路または公の場所」での運転でない場合や、車両に原動機が備えられていない（自転車、馬車等）場合等の、道路交通法が適用できない場合に使用される。

「1861年人身に対する犯罪法35条に基づく乱暴かつ猛烈な運転は、被疑者の運転方法の結果として身体的危害（すなわち傷害）が生じた場合に成立し、自動車に限定されず、自転車を含むあらゆる種類の車両や運搬物が対象となる。検察官は、1861年人身に対する犯罪法35条がいくつかの異なる犯罪を生み出していることに留意すべきであり、検察官は『乱暴な運転 (wanton driving)』、『意図的な怠慢』、『他の意図的な非行』のいずれを起訴するかを決定すべきである。』²⁶⁴⁾ とする。

「乱暴な運転」の基準について、R v Knight [2004] EWCA Crim 2998は、「……被告人は、たまたま道路を利用していたかもしれない他の人に身体的危害を加えたり、財産に実質的な損害を与えたりする明白かつ重大な危険をもたらすような方法で運転していたが、そのような方法で運転する際に、そのような危険が生じる可能性について全く考慮せずに運転したか、何らかの危険が伴うことを認識していたにもかかわらず、それを犯してしまっ

264) 前掲（注21）（2024年6月29日閲覧）。

た。」とする。

「意図的な怠慢」は、故意に注意を払わなかったこととされる²⁶⁵⁾。「意図的な非行」は、容認できない、または不適切な故意の行為を意味する²⁶⁶⁾。また、「この犯罪は起訴された場合にのみ審理され、最高2年の拘禁刑が科されるため、意識的または無謀な (intentional or reckless) 作為または不作為、すなわち、結果をもたらすために意識的に行われた作為または不作為 (動機が何であれ)、または結果のリスクを認識していたにもかかわらず、そのリスクを不当に冒す行為または不作為に限定されるべきである。」とされている²⁶⁷⁾。

他方で、本罪にいう「身体的危害」には、単に傷害のみならず、死亡の場合も含まれる。

問題は、身体的危害に対する故意の要否である。イギリスでは、犯そうとする犯罪について意図的要素、すなわちメンス・レア (mens rea) が必要であることが確立されていることが前提にあるのである。これについて、R v Mohan [1976] QB 1は、無謀運転による身体的危害を加えようとする犯罪には、身体的危害に対する意図が必要であるとした。前述したように、この点において本罪は暴行の罪と異なる。

近年における成人運転者に対する適用件数は、図1のようである²⁶⁸⁾。

R v Parker [1859] 59 J.P. 793は、本罪について自転車は、他の車両と同様に適用されうることを確認している²⁶⁹⁾。ただ、このような適用は例外に過ぎず、多くの自転車による死傷事故は、自転車運転を対象とする犯罪として処罰されている。

道路交通法における自転車の危険な運転に対する処罰は、危険自転車運

265) 前掲 (注21) (2024年6月29日閲覧)。

266) 前掲 (注21) (2024年6月29日閲覧)。

267) 前掲 (注21) (2024年6月29日閲覧)。

268) Sentencing Council, *supra* note 176.

269) Department For Transport, "Cycle Safety Review Report", 2018, p. 5 (assets.publishing.service.gov.uk/media/5a9d67e2e5274a7bd0047fa4/cycle-safety-review-report.PDF).

Figure 8: Number of adult offenders sentenced for causing injury by wanton or furious driving, 2010-2020

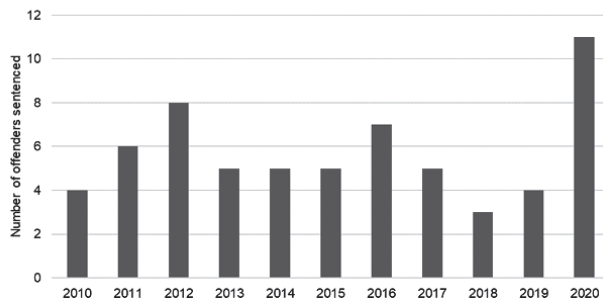


図 1

転（＝ Dangerous cycling、28条）²⁷⁰⁾、不注意・迷惑自転車運転（＝ Careless, and inconsiderate, cycling、29条）²⁷¹⁾、飲酒・薬物の影響下における自転車運転（＝ Cycling when under influence of drink or drugs、30条）²⁷²⁾ が設けられている。

270) 28条 危険自転車運転

- (1) 道路において自転車を危険に運転した者は有罪とする。
- (2) 第1項において、ある者は、以下の場合に限り、危険運転を行っている者とみなされる。
 - (a) 運転の方法が、有能かつ注意深い自転車運転者に期待されるものをはるかに下回っており、かつ、
 - (b) 有能かつ注意深い自転車運転者にとってそのような運転が危険であることが明らかである。
- (3) 第2項における「危険」とは、人身に対する危害又は財産に対する重大な損害のいずれかの危険をいう。また、第1項および第2項において、具体的な事案において有能かつ注意深い自転車運転者に何が期待されるかまたは明らかであるかを決定するに当たっては、その者に認識することが期待される状況のみならず、被告人が認識していたことが証明された状況も考慮しなければならない。

271) 29条 不注意、または迷惑自転車運転

道路において、相当な注意および関心を払わず、あるいは道路もしくは場所を使用する他の者に対する合理的な配慮をせずに、自転車を運転した者は、有罪とする。

272) 30条 飲酒または薬物の影響下における自転車運転

- (1) 道路またはその他の公共の場所において自転車を運転するに際し、飲酒または薬物の影響によって自転車を運転することに適さない（unfit）者（すなわち、自転車を適切に制御することができない（incapable）ほど、酒や薬の影響下にある）は、➤

これらの犯罪は、いずれも略式手続きのみ規定されている。最高刑は、危険自転車運転罪の場合、標準罰金基準のレベル 4 である2,500ポンドの罰金、不注意・迷惑自転車運転罪と飲酒・薬物の影響下における自転車運転罪とは同様に、レベル 3 である1,000ポンドの罰金が規定されている。

ただ、自動車とは異なり、危険または不注意な自転車運転による死傷に対する処罰規定は存在しない。2009年の Hall 事件の判決後に検察官もこのことを指摘している。そこで、悪質な自転車による死傷事故に対して猛烈運転による傷害罪が代わりに選択されたのである。

もっとも、危険または不注意な態様の自転車運転による死傷事故に対して、一律に猛烈運転による傷害罪が適用できるとは限らないことから、従前より批判の対象とされてきた。2011年の議会では、すでにこのような問題意識が出されており、2007年に発生した事件では、危険な自転車運転によって人を死亡させたにもかかわらず、治安判事によって言い渡されたのは2,200ポンドの罰金にすぎなかったことが例として挙げられた。そこでは、1861年人身に対する犯罪法35条は、主として馬車に対応するための時代遅れの条文であり、故殺罪や重大な人身的危害罪の適用が可能な場面もめつたにないことが批判されているのである²⁷³⁾。また、猛烈運転による傷害罪等が適用されない場合には、危険運転致死罪と危険自転車運転罪の法定刑に大きな落差があることが問題とされた。2018年に運輸省が公表された自転車安全レビューでも、「危険な自転車運転と不注意な自転車運転の犯罪をより慎重にみる価値がある。基本的には、自動車運転の同等の犯罪と同じように考えるべきである。」としたうえで、以下のように上記35条の適用の困難さを指摘している²⁷⁴⁾。

第35条の文言はもともと馬車の運転を想定していた。現代において、自

↘有罪とする。

273) イギリス議会 HP [hansard.parliament.uk/Commons/2011-03-22/debates/11032282000001/DangerousAndRecklessCycling_\(Offences\)](https://hansard.parliament.uk/Commons/2011-03-22/debates/11032282000001/DangerousAndRecklessCycling_(Offences)) (2024年11月24日閲覧)。

274) Department For Transport, *supra* note 269, pp. 5-6.

転車の事案に適応しているかには疑問があり、「時代遅れの犯罪 (old-fashioned offence)」と表現されている。さらに、自転車の処罰規定には意図的な非行の要素が用いられるともあれば、乱暴または猛烈な運転の要素が用いられることもある。その使い方に一貫性がないことを指摘している。

この犯罪は、運転者が傷害を引き起こす予見可能性に関する限り、ある程度の主観的な無謀さを持っている場合にのみ行われる。すなわち、運転者は、運転方法の結果として危害が発生する可能性があった、または発生する可能性があったことを認識しなければならない (R v Okosi [1996] CLR 666.4参照)。……これは危険な運転や不注意な自動車または自転車運転の場合とは全く異なるテストである。

調査によると、重大な傷害を引き起こした自転車運転者の少なくとも 1 件の事案で、被告人は1861年対人犯罪法の20条を違反する罪で起訴された……。これは、最大5年の拘禁刑が科される重大な身体的危害を加える罪である。20条は傷害のレベルに焦点を当てた犯罪であるのに対し、35条の犯罪は運転方法を扱っている。

これらを踏まえて、自転車運転による死傷に対する適切な処罰規定が存在しないという空白を埋めるべく、2024年には危険、不注意な自転車運転致死・致重傷を犯罪化する動きがみられている²⁷⁵⁾。

(3) 道路交通法と自動車死傷事犯

ここでは、道路交通法において、死傷結果に対する処罰規定が設けられている犯罪のうち、危険運転と不注意運転以外のものを整理する。

① 飲酒・薬物運転に関する罪

飲酒または薬物の影響がある状態で自動車を運転することによって、人を死亡させた場合については、道路交通法3A条に規定される飲酒・薬物の影響下における不注意運転致死罪が適用される。

275) BBC ニュース www.bbc.com/news/uk-politics-69016715 (2024年11月15日閲覧)。

罪名	最高刑	運転免許剥奪
飲酒・薬物の影響下における不注意運転致死（3A条）	正式起訴：終身刑もしくは罰金、またはその併科。	最短5年

同条では、飲酒・薬物の影響下における不注意運転致死罪に関して、以下のように定められている。

3A条 飲酒または薬物影響下での不注意運転による死亡²⁷⁶⁾

- (1) ある者が、道路または他の公共の場所において、相当な注意および関心を払わず、あるいは、その道路または他の公の場所を使用している他人に対する合理的な配慮をせずに、機械的に推進される車両を運転し、これにより他人を死亡させ、かつ
- (a) その者が、運転の時点において、飲酒または薬物の影響により運転に適していない場合、または
- (b) その者が、多量のアルコールを摂取したため、呼気、血液または尿中のアルコール比率が、運転の時点において、規定された制限値を超えている場合、または
- (ba) 特定規制薬物（a specified controlled drug）を体内に保有しており、かつ、その時点における血液または尿中の特定管理薬物の割合が当該特定管理薬物の基準値を超えている場合、または
- (c) その者が、運転後18時間以内に、本法第7条に基づき、分析のための検体（specimen）の提出を要求されたが、合理的な理由なしにその提出をしない場合、または、
- (d) その者が、本法第7A条に基づき、巡査から採取された血液検体の臨床検査を許可するよう要求されたが、正当な理由なしに許可しない場合、
- その者は有罪とする。
- (2) 本条において、ある者の適切に運転する能力が損なわれている時に

276) 和訳の一部は、今井・前掲（注17）101頁を参照にしたものである。

は、そのどの時点においても、その者は運転に適していないものとして扱われなければならない。

- (3) 本条(1)(b)、(ba)、(c)および(d)は、動力車 (a motor vehicle) 以外の機械的に推進される車両を運転している者に適用されてはならない。

本罪は、① 道路またはその他の公の場所において機械的に推進される車両を運転し、② その運転により人を死亡させ、③ その運転は相当な注意と関心または他の道路利用者に対する合理的な配慮を伴っておらず、かつ、④ 運転者が飲酒または薬物により身体に異常があるか、アルコール濃度が規定の制限値を超えているか、規制薬物の量が規定の制限値を超えているか、または1988年道路交通法に従って検体を提供しなかったかのいずれかの場合に、成立するものである²⁷⁷⁾。①と②の間に因果関係が必要となる。

刑の上限は、従来では14年の拘禁刑とされていたところ、2022年警察・犯罪・量刑および裁判所法86条に基づき、最高刑の引き上げがなされ、現在では終身刑となっている。

検察庁は、本罪について、このように述べている²⁷⁸⁾。

1988年道路交通犯罪者法24条に基づき、被告人がこの罪で起訴された場合、陪審員は、証拠により運転が不注意であったことが証明されない場合、飲酒または薬物により身体に異常のある状態で運転したこと（1988年道路交通法4条）、過度の飲酒運転（1988年道路交通法5条）、または検体を提供しなかったこと（1988年道路交通法7条）の代替評決を提起することができる。しかし、1988年道路交通犯罪者法は、規定の限度を超える規制薬物を使用した運転（1988年道路交通法5A条）が導入された際には改正されず、この犯罪は陪審の代替評決として利用できない。したがって、被告人が規制薬物の規定限度を超えて運転していたという証拠がある場合、検察官は1988年道路交通法3A条1項ba号に基づき、別の訴追の追加を検討すべきである。

277) 前掲（注21）（2024年6月29日閲覧）。

278) 前掲（注21）（2024年6月29日閲覧）。

その後、この訴追は、1998年犯罪及び秩序違反法51条3項b号に基づき、関連犯罪として1988年道路交通法3条の訴追とともに刑事法院に送付することができる。

危険運転致死と、飲酒・薬物の影響下における不注意運転致死罪の両方について、十分な証拠があれば起訴することができる。したがって、裁判所は運転の基準と飲酒または薬物の影響の両方に基づいて判決を下すことができる。これにより、裁判所は、運転基準の責任と、それが実質的に酩酊状態で行われたことの両方をマークすることができる。陪審員は、両方の事実状況に対処する評決を下すことができる。すなわち、運転が死亡を引き起こしたこと、運転者が飲酒や薬物によって不適格であったこと、運転が不注意であったこと、そして、1条の罪で有罪判決を受けた場合、それは実際には危険であったことである。しかし、検察官は、被告人が他の主張がなされていることに基づき、有罪判決を下すことができない場合には、一つの容疑で手続きを進めることができる。特に、量刑ガイドラインは、飲酒を加重要因として認めている。運転の基準または被告人が不適格であったという事実のいずれかに関して争いがある場合、これは、陪審員が起訴状の訴因について評決を下すことによって対処することができる (Newton (1983) 77 Cr. App. R. 13, CA)。

致傷、または致死結果を伴わない場合においても、飲酒・薬物を摂取して運転する行為は道路交通法における処罰の対象となる。とりわけ、① 呼気、血液、尿中のアルコールの量が規定のアルコール制限を超えている場合、② システム中のアルコールまたは薬物（合法または違法）を原因に運転することが不適格 (unfit) である場合である²⁷⁹⁾。前者に関しては、5条、5A条に規定されており、後者は4条で規定されている。他方で、その検査に関して、6条（予備検査の実施）、7条（試料の提供）等が定められているが、それを違反した場合でも処罰される。

とりわけ、5条では、規定のアルコール濃度を超えた状態における運転

279) 前掲（注24）（2024年10月30日閲覧）。

または車両の管理(= Driving or being in charge with alcohol concentration above prescribed limit) について規定しており、5 A 条では、指定された規制薬物の濃度が規定の限度を超えた状態における運転または車両の管理(= Driving or being in charge with concentration of specified controlled drug above specified limit) について規定している。一方で4条では、不適格な状況下における自動車の運転、運転の試みまたは車両の管理(= Driving/Attempting to drive or being in charge of a motor vehicle whilst unfit) について定めている。

ここでは、単に運転（または運転の試み）のみならず、車両の管理(being in charge)をも対象として、幅広く包含していることに留意する必要がある。車両の管理については、実際に運転していないとしても、車両を管理しうることにあることを処罰の対象とするものである。エンジンをかけずに、車両の中で眠っている場合や、車両の近くにいても、自動車の鍵を所持している場合等、運転する可能性があると認められうる²⁸⁰⁾。この判断は、「事実関係および程度の問題であるが、意図が関係してくることもある。」一方で、「意図は『管理している状態』にあると認定する上で関連することもあるが、有罪判決に必要不可欠な条件ではない」とされる²⁸¹⁾。車両の近くないし車内（特に運転席）等の場所、また鍵の所持、またその他の運転する意図を示す証拠の有無によって判断しているようである。もっとも、4条3項、5条2項、5A条6項により、「『運転する可能性がなかった』と認められれば、その者は『車両を管理していた』とはみなされない場合がある。この可能性がなかったことを示す責任（立証責任）は被告人側にあり、『蓋然性の均衡（balance of probabilities）』に基づいて、それ

280) R v. Higgs [2001] 2 Cr App R 43, R v. Hall [2000] 2 Cr App R 145, R v. McDonald [2007] EWCA Crim 2906, R v. Ellis [2006] 1 Cr App R 33, R v. Banks [2004] 1 WLR 2466 はいずれも、エンジンをかけていないにもかかわらず、運転席ないし車両の近くに座っていること、また鍵を所持していることを理由に、車両の管理にあたると判断されている。

281) Pauline Mary Callow, "THE DRINK- AND DRUG-DRIVING OFFENCES AND THE CRIMINAL LAW PARADIGM", 2014, p. 53 (etheses.whiterose.ac.uk/id/eprint/5922/7/Callow%20Thesis%20Final%202029.4.14.pdf).

を証明しなければならない。』²⁸²⁾とされており、これらの規定は、「『相当な注意 (due diligence)』規定に似た性格を持ち、厳格責任 (strict liability) を示唆するものであ」と説明されている²⁸³⁾。

近年での成人犯罪者に対する飲酒・薬物の影響下における不注意運転致死罪の適用件数は、図 2 にまとめられる²⁸⁴⁾。減少傾向にあったものの、2013 年と2016年に増加もみられている。最近では明らかな変化がみられず、「イギリスでは1967年から飲酒運転の取り締まりが始まった。これによって事故の件数は大幅に減ったが、近頃は下げ止まりの傾向にある。」との指摘もなされている²⁸⁵⁾。

Figure 3: Number of adult offenders sentenced for causing death by careless driving when under the influence of drink or drugs, 2010-2020

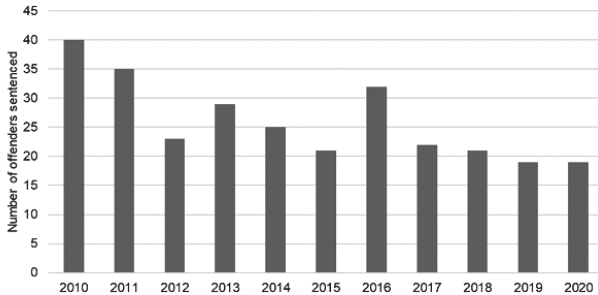


図 2

イギリスにおいては飲酒運転による死傷事故を問題視してきたことが立法の経緯をみれば自明である。イギリスにおける飲酒運転の取り締まりは、1967年に施行された道路交通法1967年により、血中アルコール濃度が80mg/100ml を超える運転が違法とされ、呼気検査が導入されたことで始

282) Pauline Mary Callow, *supra* note 281, p. 8.

283) Pauline Mary Callow, *supra* note 281, p. 53.

284) Sentencing Council, *supra* note 176.

285) メルクマール HP merkmal-biz.jp/post/21034/3 (2025年4月24日閲覧)。

まった。「1979年に公式統計が始まって以来、飲酒運転による年間の死亡者数は1,640人から2015年には200人にまで激減し、88%の減少となった。」²⁸⁶⁾との効果もみられている。しかし、直近の公式統計によると、「2022年における推計では、イギリス全土において、関係する運転者のうち少なくとも1名が規定アルコール基準を超えていた交通衝突事故により、290人から320人が死亡したとされており、その中央推定値は300人である。」とされており、2009年以来の高水準となっている²⁸⁷⁾。図3にあるように、近年では飲酒運転による事故件数がむしろ増加傾向に転じているようである。

Chart 1: Fatalities in reported drink-drive collisions: Great Britain, 2012 to 2022:
error bars show 95% confidence intervals [RAS2001](#)

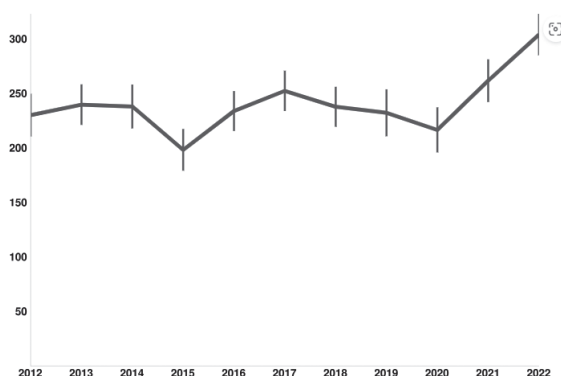


図 3

このことを受け、アルコール濃度の基準値の引き下げを目的とする処罰範囲の拡張も対策として考えられるところ、2021年にバース大学は、基準

286) eDriving HP www.edriving.com/three60/uk-drink-driving-law-turns-50/（2025年4月23日閲覧）。

287) イギリス政府 HP www.gov.uk/government/statistics/reported-road-casualties-in-great-britain-involving-illegal-alcohol-levels-2022/reported-road-casualties-in-great-britain-involving-illegal-alcohol-levels-2022（2025年4月24日閲覧）。

値の引き下げを行ったスコットランドに関する研究の結果をまとめた²⁸⁸⁾。「2014年12月にスコットランドで導入された飲酒運転制限値50mg/100ml^が、飲酒に関わる事故のすべてのタイプにおいて変化をもたらさなかったことが示された。(原文改行——筆者注。)その結果は、男性と女性、若年層と高齢者、夜間・昼間、平日・週末に関わらず一致していた。さらに、この改革が他の犯罪の減少には繋がらなかったことも示唆している。」としており、その原因として、① 利用可能で安価な交通手段がないことと、② 抑止力としての法執行(取り締まり)が弱いことが挙げられると分析した²⁸⁹⁾。さらに研究者は、飲酒運転対策には法律の厳格化だけでは不十分であり、公共交通機関の充実や法執行の強化、さらには技術の活用が重要であるとの見解を示している²⁹⁰⁾。

この研究結果が発表された翌年の2022年、飲酒運転による死傷事故への対策として、イギリス政府は適用基準の緩和ではなく、飲酒・薬物の影響下における不注意運転致死罪の法定刑と危険運転致死罪と同様の終身刑への法定刑の引き上げを行った。その効果は如何なるものか、引き続き注目する必要がある。

② 無免許・無保険運転者運転致死罪

この犯罪の概要は、下表のとおりである。

288) 前掲(注285)(2025年4月24日閲覧)はこのことについて言及している。

289) バース大学 HP www.bath.ac.uk/announcements/introduction-of-stricter-drink-drive-limit-has-had-no-effect-in-reducing-accidents/ (2025年4月24日閲覧)。

290) アルコール研究所 (IAS) HP www.ias.org.uk/2021/08/25/none-for-the-road-why-lowering-drink-drive-limits-didnt-lower-road-traffic-collisions/ (2025年4月24日閲覧)。そこでは、「われわれの結果は、法律変更だけでは道路事故を減少させるには不十分であることを示唆する国際的な証拠と一致している」ことが言及され、その国際的な証拠として、Robert E. Mann, Scott Macdonald, Gina Stoduto, Susan Bondy, Brian Jonah, Abdul Shaikh, “The effects of introducing or lowering legal per se blood alcohol limits for driving: an international review”, *Accident Analysis & Prevention* Volume 33, Issue 5, 2001, pp. 569–583 (www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0001457500000774 (2025年4月24日閲覧)) が挙げられている。

罪名	最高刑	運転免許剥奪※
運転致死：無免許、または無保険運転者（3 ZB 条）	略式手続：治安判事裁判所における一般的上限（6 月）の拘禁刑もしくは法定最高額（無制限）の罰金、またはその併科。 正式起訴：2 年の拘禁刑もしくは罰金、またはその併科。	最短12月

3 ZB 条 運転致死：無免許……、または無保険運転者

ある者は、道路上で自動車を運転することによって他人を死亡させ、かつ、その者が運転している時点において、その者が以下の違反を犯しているような状況にある場合には、本条に基づく犯罪で有罪となる。

- (a) 本法第87条 1 項（免許に従った運転以外の運転）、
- (b) ……または
- (c) 本法143条（無保険で自動車を使用する……）。

2006年道路安全法21条に基づき、道路交通法 3 ZB 条において無免許・失格・無保険運転致死罪が新設された。後述するが、失格運転者致死罪が単独で規定されるとの改正がなされたため、現在では無免許・無保険運転致死罪（= Causing death by driving: unlicensed... or uninsured drivers）となる。本罪は、有効な運転免許または保険を有せずに運転することによって人を死亡させる場合を処罰するものである。傷害の場合の処罰規定は設けられていない。

最高刑は、略式手続による場合は、治安判事裁判所における一般的上限である 6 月の拘禁刑もしくは法定最高額である無制限の罰金、またはその併科である。正式起訴されれば、2 年の拘禁刑もしくは罰金、またはその併科となる。

近年での成人犯罪者の適用件数は、図 4 にまとめられる²⁹¹⁾。全体として減少傾向にあり、2014年を最小に、若干の増減はあるものの、2013年以前に比して大幅に減少にあることが示されている。ただ、これは無免許・無

291) Sentencing Council, supra note 176.

保険運転致死の自体が減少しているというよりは、2013年に失格運転者が本罪より分離されたことが影響しているように思われる。

Figure 4: Number of adult offenders sentenced for causing death whilst unlicensed or uninsured, 2010-2020

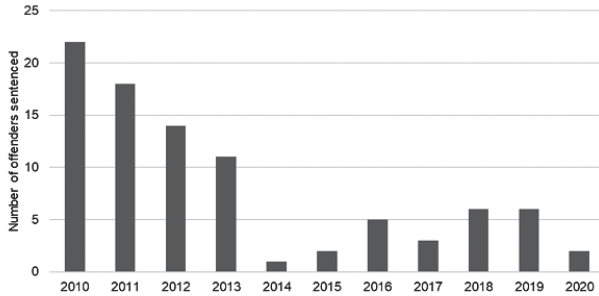


図 4

「新しい 3 ZB 条の違反は、おそらく、欠格命令（後に 3 ZC 条に移された——筆者注。）や保険加入の必要性などを無視して故意に法律を破る者を標的にしているため、あまり論争を呼んでいない。また、単に保険を更新するのを忘れた自動車運転者（これは厳格責任の問題である）を標的にすることもあるが、そのような犯罪者は主な標的ではない。」と説明される²⁹²⁾。そうすると、「これらは法定的責任犯罪（constructive liability offences）の顕著な例であり、この条文の文字通りの解釈では、刑罰は運転の方法または運転に関連した落ち度（fault）とは無関係の結果（死亡）に対するものである。」²⁹³⁾と。ここでいう「落ち度」²⁹⁴⁾は、犯罪の意思的要素である²⁹⁵⁾。この解釈に

292) Michael Hirst, “Causing Death by Driving and Other Offences: A Question of Balance”, *Criminal Law Review*, Issue 5 2008, 2008, p. 344 (pureadmin.qub.ac.uk/ws/files/9458547/478_2009170_10338_2_.pdf).

293) David Ormerod & Karl Laird, *supra* note 161, pdf p. 42.

294) 落ち度（fault）という訳は、三宅孝之「N・レイシー『刑事責任の探究』に寄せて」*島大法学*61巻1・2号（2017年）38頁による。

295) 詳しくは、三宅・前掲（注294）38頁以下参照。

従えば、これらの犯罪の成立要件は、運転者が有効な運転免許ないし保険を有しない状態で運転したこと、そしてその運転によって人が死亡したことで足りることになる。しかし、「資格を失った運転者や保険に加入していない運転者に対する同情の欠如は、この新しい犯罪が因果関係を支配する通常の原則を損なうという事実を我々に盲目にさせるべきではない。被告人は、実際の運転に落ち度がなくても『死亡させた』として有罪判決を受ける可能性があるようである。」として、「被告人の無保険車が被害者のオートバイとの衝突に巻き込まれ、被害者が死亡した場合、事故が完全に被害者の落ち度であったとしても、被告人は自動的に有罪となる。」²⁹⁶⁾と懸念している。このように、この犯罪の成立について、被害者の死亡について単に形式的に無免許・無保険な状態での運転に惹起されたものであれば足りるか、それとも、何らかの落ち度が求められるかが問題とされてきた。後に述べる失格運転者についても、法改正前では同条に規定されていたことから、同様の問題を孕んでいるため、あわせてここで考察する。

実際に、「被告人の運転が完璧で、衝突が他人の落ち度だけであったとしても、あるいは被害者が被告人の前に飛び出したという完全な落ち度があったとしても、被告人は法定の殺人の犯罪で有罪になるように思われた。」といい²⁹⁷⁾、それが *R v Williams* [2010] All ER (D) 19 (Nov) であった²⁹⁸⁾。事案は、運転免許証も自動車保険も有していなかった被告人は、自動車を運転していたところ、歩行者が南行きの車道を横切り、中央分離帯を乗り越えて被告人車の前に出た。翌日、歩行者は衝突で受けた頭の怪我が原因で死亡した。被告人は起訴され、その後、1988年道路交通法の第3ZB条a項に基づく無保険および無免許運転による死亡の単一訴因で起訴された。他の運転者の証拠によると、被告人が制限速度を超えておらず、歩行者が被

296) Michael Hirst, *supra* note 292, p. 344.

297) David Ormerod & Karl Laird, *supra* note 161, pdf p. 42.

298) Cath Crosby, "Causing Death by Faultless Driving Court of Appeal", *Journal of Criminal Law*, Volume 75, Issue 2, 2011, pp. 111-114も参照。

告人車の進路上に直接に現れた。裁判官は、3 ZB に基づく犯罪は被告人の側の落ち度なしに行われる可能性があるとして、被告人の運転に何らかの落ち度があったことを検察が証明する必要はなく、歩行者の死亡が、被告人が保険も免許もなしに運転したことによって引き起こされたのであれば、犯罪は証明されるとしている。また、「死亡させる」については、被告人の運転は被害者の死のデ・ミニミスを超える原因である場合、被告人は有罪となる。これらの指示の下、陪審員によって被告人は有罪判決を受けた。被告人は控訴し、① 3 ZB に基づく「死亡させる」犯罪は何らかの落ち度または他の非難に値する行為なしには行われ得ず、被告人の唯一の落ち度は、事故の原因及びその後の死亡とは無関係の免許及び保険を取得していなかったことであると主張した。また、被告人が、②「原因」は、運転が死亡者の実質的または主要な死因であることを検察が証明しなければならないように解釈されるべきであると主張した。控訴審における審理において、検察は、運転の落ち度、不注意、又は配慮の欠如は被告人に帰することができないことを認めている。これに対し、控訴院は、①について、「構成の問題として、法第 3 ZB 条の文言から、犯罪はいかなる非難に値する行為もなしに発生しうことは明らかであった。R v Dalloway [1847] 2 Cox CC 273の事件は、被告人が法的意味での結果を引き起こしたことを証明するためには非難に値する行為がなければならないという一般的な命題の権限ではなかった。……その非難に値する行為を保持するために必要とされたのは、3 ZB を書き直すことであろう。不注意および迷惑運転による死亡の非常に広い射程を鑑みれば、3 ZB 条が非難すべき行為を要求していると解釈される場合、それがどのような目的を有するかを理解することは困難になる。」ことから、「本件では、確定した法律を適用することにより、落ち度は要求されなかった。裁判所にとっての単純な問題は、死亡が無保険で運転したことによって引き起こされたのか、運転免許なしで運転したことによって引き起こされたのかということである。」としている。②については、原審と同様の考えを示し、控訴は棄却された。

しかし、この判決に対する厳しい批判を受け²⁹⁹⁾、R v Hughes [2013] 4 All ER 613において、最高裁はこの判決を覆す判断を下した。事案は、被告人は家族をキャンピングカーに乗せて幹線道路を走行していたところ、対向車線のDが運転していた車両に衝突した。Dは致命傷を負った。被告人は無保険で完全な運転免許（full driving licence）を持っていなかった。しかし、被告人の運転方法を非難することはできず、衝突はヘロインの影響下であり疲労困憊していたDの落ち度であった。被告人は3 ZB 条 a 項に基づく2つの罪である無保険および無免許運転致死で起訴された。レコーダー³⁰⁰⁾は、被告人はDの死亡を引き起こしておらず、3 ZB 条に基づく犯罪を犯すことはできないと判断した。控訴院は、被告人の運転が事故に寄与する何らかの落ち度を示さなければならないことは犯罪の要素ではないことを前提として、被告人が保険または有効な免許を有していないこと、また、被告人の車が致命的な衝突に関与していたことのみで犯罪の成立に足りるとして、その裁定を覆した。被告人は上告した。これに対して、最高裁は、以下のように判示し、3 ZB 条の因果関係には、少なくともDの落ち度要素を含む何らかの作為または不作為が必要であるとして、被告人の運転方法には、被害者の死亡に何らかの形で寄与する落ち度はなかったため、有罪判決を破棄した³⁰¹⁾。

2006年法第3 ZB 条は、不注意または迷惑運転に相当するかどうかを問わず、何らかの落ち度の要素を伴う、自動車の制御における少なくとも何らかの作為または不作為を要求し、それがデ・ミニミスを超える態様で死亡に寄与した。そのような作為または不作為は死亡の主要原因である必要はなかった。運転者が運転していた車が死亡事故に関与したときに、その時点で無保険、失格、無免許である場合には常に、彼が死亡させたこと

299) 主として、Andrew Ashworth, 'A Case Note on R v Smith' [2011] Crim LR 471. David Ormerod & Karl Laird, *supra* note 161, pdf p. 42も参照。

300) イギリスにおける非常勤裁判官の一種。

301) Grant Firkins, *supra* note 212, p. 22.

で有罪になることを疑う余地のない文言で議会が立法することは明らかに可能であった。しかし、議会はそうすることなく、「運転によって死亡させた」という表現を使用した。その表現が因果関係の概念を取り入れた。殺人の有罪判決は、その量刑が拘禁刑になる可能性があるほど重大であることから、議会がコモンローで認められている因果関係に対する通常のアプローチに置き換えて別のルールを採用しようとするのであれば、それが明確にされなければならなかった。議会が容易に使用可能な明白な言葉を採用しなかったということは、検察側が主張するような意味を創出しようとする意図を議会に帰することはできないことを意味している。(a) 運転免許を有しない運転手が死亡事故に関与した場合には常に法が殺人で有罪とするとする見解と、(b) 常識的にみて原因となる運転の何らかの追加的な要素があった場合にのみ被告人が死亡させた罪を犯すとする見解との間には、論理的で満足のいく中間的立場は存在せず、後者は被告人の運転方法に正当な批判を受ける余地のある何かがあることを必要とする。この法定表現は、運転者の運転に何らかの正当な批判ができる要素があり、その運転が死亡に対して最小限以上の貢献をした場合にのみ効果を持つ。したがって陪審員には、検察が不注意または迷惑運転を証明する必要はないが、被告人の運転には、道路上に車両が存在していることを超えて、デ・ミニミスを超える方法で死に寄与した正当な批判が可能である何かがないと指示すべきである。この場合、合意された事実は、被告人が彼の運転の方法でDの死に寄与したことは何もなかったということであり、レコーダーは、被告人は法律上、彼の運転によって死亡を引き起こしたことはないと判断したのは正しかった。上告は認められる。

このように、本罪の成立に当たっては、被告人の行為に何らかの落ち度が必要であることが判例によって確立されている。この落ち度は、条文の文言では直接読み取ることができないことから、運転によって「死亡させる」という因果関係に求められる。通常の因果関係を超えて、死亡の惹起にあたり被告人の落ち度による寄与を必要としている。もっとも、法定刑

が不注意運転のそれに比して軽いことから、不注意に達しない程度の落ち度がある場合に本罪が優先して適用されるだろう。刑事責任の前提として、過失を必要とする観点から、妥当な判断であるように思われる。そうでなければ、単に運転免許等を有しない形式犯に、人の死亡に対する結果責任を認めることになってしまう。特に、次に述べる失格運転者に関する罪における重い法定刑に鑑みて、意義をもってくる。日本における結果的加重犯に対して、加重結果につき過失を必要とする考え方と近似しているようである。

③ 失格運転者に関する罪

失格運転者に関する罪の概要は、下表のとおりである。

罪名	法定刑（上限）	運転免許剥奪※
運転致死：失格運転者（3 ZC 条）	正式起訴：10年の拘禁刑もしくは罰金、またはその併科。	最短2年
運転致重傷：失格運転者（3 ZD 条）	略式手続：治安判事裁判所における一般的制限（6月）の拘禁刑もしくは罰金またはその併科。 正式起訴：4年の拘禁刑もしくは罰金又はその併科。	最短2年

3 ZC 条 運転致死：失格運転者

ある者は、以下のような場合に本条により有罪となる。

- (a) 自動車を道路上で運転して他人を死亡させ、かつ
- (b) その時点で、本法103条1項(b)に基づく違反（失格時運転）を犯している。

3 ZD 条 運転致重傷：失格運転者

(1) ある者は、以下のような場合に本条により有罪となる。

- (a) 自動車を道路上で運転して他人に重大な傷害を負わせ、かつ
- (b) その時点で、本法103条1項(b)に基づく違反（失格時運転）を犯している。

(2) 本条における「重傷」は以下のように意味する——

- (a) イングランドおよびウェールズにおいては、1861年人身犯罪法における重大な人身的危害に相当する身体の危害、また
- ((b)省略)

3 ZC 条に規定されている運転致死：失格運転者の罪は、刑事司法および裁判所法 (= Criminal Justice and Courts Act 2015) 29条に基づき、従来は 3 ZB 条(b)に規定されていたところ、そこから取り出して 3 ZC 条にて単独で規定されるようになったものである。同時に、同条により、失格運転者による運転致重傷の犯罪も 3 ZD 条で新設された。法定刑は、致死の場合、正式起訴のみとなり、最高刑は、10年の拘禁刑もしくは罰金、またはその併科である。致傷の場合は、略式手続では、6月の拘禁刑もしくは罰金またはその併科、正式起訴では、4年の拘禁刑もしくは罰金又はその併科となる。3 ZB 条の法定刑と比較すると、免許剥奪された失格運転者に対する処罰ははるかに重いことから、すでに重大運転犯罪を犯し、失格中の者が違法に運転し、再度死傷事故を起こした場合に、重罰を科すとともに、また重傷の場合への対処を図ることが目的であることが明らかである。立法提案でも、以下のように述べられている³⁰²⁾。

1. 被害者の家族やその代理人である国会議員らは、現行の無資格運転致死罪の最高刑である 2 年の拘禁刑は、加害者の過失や犯罪の結果を反映していないとの懸念を表明している。
2. 彼らはまた、被害者が生きるか死ぬかは偶然の問題であるという事実を反映させるために、無資格運転致傷罪を導入するよう活動している。無資格運転者が衝突時に危険な運転をしていた場合を除き、重傷を負わせた場合に起訴される可能性があるのは、無資格運転罪

302) “Criminal Justice and Courts Bill Fact sheet: Causing death or serious injury by driving when disqualified”, 2014 (イギリス政府 HP assets.publishing.service.gov.uk/media/5a756e61e5274a1baf95e858/fact-sheet-driving-while-disqualified.pdf (2024年11月24日閲覧))。

のみである。無資格運転罪の最高刑は６カ月の拘禁刑である。永続的な、あるいは人生を変えるような怪我を負った場合、被害者や親しい家族、友人に与える影響は計り知れない。活動家は、このことがより重い刑罰を正当化すると主張している。

3. 政府はこれらの懸念に共感しており、それらに対処するための法律が必要だと考えている。政府は、死亡や重傷を負わせた失格運転者は、より厳しく処罰されるべきだと考えている。政府は、より長い刑期が犯罪者の責任をよりよく反映し、被害者とその家族のための正義を強化すると考えている。

これらの罪も、3 ZB 条と同様に、被告人の落ち度が求められる。「落ち度の要素は、『不注意』または『危険』な運転である必要はない。制限速度をわずかに超過した運転や、タイヤの空気が抜けて停止距離に影響を与えた運転など、比較的軽微な軽率さ（indiscretion）が死亡に最小限以上に寄与したことが証明される場合には、それが含まれる可能性がある。作為または不作为が死亡の主な原因である必要はないが、完全に他人によって引き起こされた死亡事故に関与した（例えば、危険な運転者が被告人に衝突して死亡した場合）違法運転者は、運転致死として起訴され、有罪判決を受けるべきではない。したがって、死亡または重傷を『引き起こした』失格運転者に関する政府の提案は、R v Hughes の判決に照らして読むべきである。」と指摘している³⁰³⁾。

失格運転者運転致重傷罪について、近年での成人犯罪者の適用件数は、図 5 にまとめられる³⁰⁴⁾。本罪成立以来、増加していることが明らかであるが、必ずしも件数自体が多いとはいえない。

303) Supra note 302.

304) Sentencing Council, supra note 176.

Figure 6: Number of adult offenders sentenced for causing serious injury by driving whilst disqualified, 2015-2020

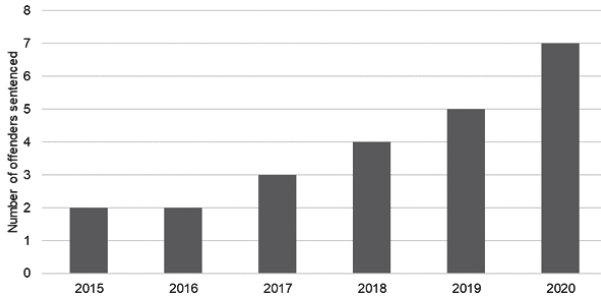


図 5

第 4 章 イギリス法の示唆からの再検討

危険運転致死傷罪が新設された当初から、本罪はイギリスにおける危険運転に関連する罪が参考とされているといわれてきた。そのことを踏まえ、それぞれの法規範の比較の重要性は、当時より既に指摘されている。今井は、「この危険運転致死傷罪は、危険な運転（故意行為）の結果を加重根拠とする犯罪類型（結果的加重犯）である。交通犯罪に特化された結果的加重犯は、我国の法体系には馴染みの薄いものであるが、本罪の提案はイギリスにおける危険運転致死罪（causing death by dangerous driving）を参考にしているように思われる。悪質な交通事犯に対する効果的な処罰の実現は、イギリスでも長年の懸案であり、時代の要請に応じて、随時、関連法規が改正されてきている。そして近時も、我国と同様の問題意識から、内務省が現行法改正案を公表し、目下、パブリックコメントの集約が行われているところである。こうした状況に鑑みると、イギリスにおける関連法規の解釈・運用は、我国での立法提案を広い視野から検討する前提として、極め

て重要であろう。』³⁰⁵⁾としている。

日本における危険運転致死傷罪の立法に際してイギリスが参考になったとはいわれているものの、その内実を明らかにしなければならないように思われる。というのも、日本における危険運転致死傷罪の条文は、イギリスの包括方式とは反対に、世界的にも珍しいといえる列举方式が採用されていることから、独自の問題が生じやすいからである。

今日、危険運転致死傷罪は、重大事件・事故に対する改正の要望を受け、類型の増加のみならず、法定刑の引き上げ等がなされたほか、準危険運転致死傷罪の新設等の度重なる改正を経て、現在の形となっている。しかし、交通状況や国民意識等の社会環境の変化に伴い、あおり運転、ながら運転、高齢者運転をはじめとする新たな運転行為に対して注目が集まっているのが現状であり、さらなる法改正を求める声が散見される。そこでの問題は、処罰範囲をいかに明確に画するかである。当初は日本における危険運転致死傷罪の模範といわれてきたイギリスの危険運転に関連する犯罪であったが、危険運転致死傷罪が施行されて20年以上経過し、新たな問題に直面している。それゆえ、現在においては、イギリスの法規範の内容や法改正の問題意識は、危険運転致死傷罪の今後の方向性を検討するにあたり、当初より一層重要な意義を有するであろう。

そこで、立法論、解釈論、刑罰と適用の３つの視点から、日本における危険運転致死傷罪とイギリスにおける危険運転に関する罪の異同を踏まえ、今日における危険運転致死傷罪の処罰範囲、すなわち従来問題とされてきた故意犯である危険運転と過失犯としての過失運転（ないし不注意運転）の境界線の明確化につき、イギリスの危険運転処罰との比較を通してどのような方向性が示されるのかについて考察する。

305) 今井・前掲（注17）91頁。

第1節 立法論——規範としての危険運転致死傷罪

(1) 規定形式

最初に、日本とイギリスとの危険運転に関する罪の、最も特徴的な違いは、規定の形式であることを確認しておきたい。

イギリスは、前述したように、危険運転に関する罪を規定したうえ、別の条文で「危険運転」概念を定義している。「危険運転」を、「(1)運転の方法が、有能かつ注意深い運転者に期待されるものをはるかに下回っており、かつ、(2)有能かつ注意深い運転者にとってそのような運転が危険であることが明らかである」運転と明確に定義しており、客観的な判断基準を設けることで、不注意運転との区別を図ろうとする。ただ、危険運転概念を抽象的に捉えられており、何が危険運転となるかは条文からは直接読み取ることができないため、陪審員の判断に委ねられることになる。

これに対し、日本の危険運転致死傷罪は、「危険運転」そのものについて定義することなく、あくまでも危険運転致死傷罪の処罰対象となる危険な運転行為を限定的に列挙している。このように具体的に規定することで、可能な限り処罰範囲を限定し、また罪となる行為の明文化を図ろうとする姿勢がみてとれる。もっとも、解釈論の問題に関連して後に述べるが、各構成要件には主観的要素も含まれており、不明確との批判が一貫してある。それに加えて過失運転が抽象的な規定方式となっていることから、両者の境界線が曖昧になることもしばしば指摘されている。

そうすると、条文の構造のみからみれば、イギリスの規定の仕方の方が運転行為の方法・形式に限定されることなく、可罰的な行為態様をより広く包含できるようにも見える。ところが、日本でも、先に述べたように規定の仕方は限定的であるものの、処罰範囲を広げるために、条文に規定されている文言の本来の意味を越えていると思われる解釈がなされることが現在問題となっている。そこで、実際に処罰範囲がより広くとらえられているのはどちらかということが問題となるが、これについては次節で検討する。

（２）基本行為処罰

次に、基本行為処罰の有無においても、すでにみたように、イギリスでは、基本行為にとどまり死傷結果を伴わない場合を、「危険運転」罪として処罰対象としている。この点に関し、危険運転罪それ自体が基本犯となり、そこから致死傷の結果が生じた場合の加重処罰については、偶然な結果発生を処罰することについて不当性が指摘されている³⁰⁶⁾。この問題については、因果関係が認められる基準が緩いことが背景と考えられることから、このことを踏まえて次節で取り上げることとする。

一方で、日本は、危険運転致死傷罪については、明文で基本犯を処罰する規定は設けられていない。そのことに対し、本罪を結果的加重犯と理解する立場からは、いわゆる「基本犯なき結果的加重犯」として根強い批判がなされてきた。高山は、「条文の作成上の問題点として、結果的加重犯の形をとっているにもかかわらず、基本犯の犯罪類型が存在しないことが挙げられる。刑法38条1項は故意犯の処罰を原則とし、特別の規定のある場合にのみそれ以外の処罰を認めている。一般の結果的加重犯の場合には、基本犯の部分について故意が要求されることが比較的明らかであるが、本罪の規定では『基本犯』が示されていないため、『故意犯処罰の原則』に適合するような形での解釈が文言上果たして可能であるかは、厳密に見た場合には疑問である。」³⁰⁷⁾とする。このような批判に対し、第2章第3節(1)で述べたように、立案関係者は、基本行為となる行為の一部が道路交通法違反として処罰することができるとする。しかし、それらの犯罪は道路交通法違反として行政犯に位置づけられるものであり、刑法上の犯罪と同視することはできない。そのため、道路交通法に危険運転に対応しうる犯罪類型が規定されていることは、危険運転行為それ自体の処罰規定が存在しないという批判に対する反論にならない。危険運転致死傷罪を結果的加重犯と

306) 今井猛嘉「イギリスにおける道路交通犯罪——悪質運転に対する近時の動向を中心として——」法律のひろば2003年7月号（2003年）27頁参照。

307) 高山・前掲（注45）401頁。

するのであれば、基本行為たる危険運転は、それ自体自動車運転死傷行為等処罰法に犯罪として規定されなければならないところ、そのような犯罪が設けられていないことは、規定のあり方として問題というべきである。しかも、危険運転致死傷罪の基本行為といえる行為が、必ずしも道路交通法の処罰の対象となるとは限らない。例えば、精神疾患やてんかんなどの持病による発作の可能性を認識しながらの運転は免許申請・更新時の「虚偽申告」(道路交通法97条の3、119条1項9号)に該当する場合はあっても、運転すること自体を処罰する道路交通法上の規定は存在しない。その場合、本罪は独自の結果犯を定めているに過ぎないことになる。このように本来道路交通法違反ですらない行為までも、死傷結果が発生した場合に本罪の対象として、重い処罰が科されることについては、責任主義の観点から疑念がもたれる。死傷事案とは補完的な関係にある基本犯が存在しておらず、処罰の根拠とされる道路交通法上の犯罪に関しても、その射程が危険運転致死傷罪に該当する基本行為と異なることに問題がある。

このようにみると、基本行為を通常の道路交通法違反よりも重く処罰すること、また死傷結果が生じた場合を重く処罰すること自体の是非を別にするなら、結果的加重犯の規定の仕方という点については、イギリスの法規範の方が適切といえよう。

(3) 道路交通規範との関係

それに関連して、道路交通規範と危険運転に関する罪の関係についてである。

イギリスの道路規範、すなわちハイウェイコードであるが、同国の道路交通法38条7項において、「ある者が道路法の規定を遵守しなかったこと自体は、その者にいかなる種類の刑事訴訟の責任を負わせるものではないが、かかる違反は、いかなる訴訟手続においても(民事であるか刑事であるかを問わず、交通法、1981年公共旅客車両法または1985年輸送法の18条から23条に基づく犯罪の手続きを含む)、当該訴訟手続の当事者は、当該訴訟手続において問

題となっている責任を確定または否定する傾向があるものとして依拠することができる。」と規定されている。それに従い、検察庁は、「検察官は、運転者が道路法の規定を遵守しなかったかどうかも考慮すべきである。これ自体は、その人に刑事訴訟の責任を負わせるものではないが、特に重大な違反は、不注意または危険な運転の証拠となる可能性がある。」³⁰⁸⁾ことを確認している。そうすると、道路規範違反の罪は、危険運転ないし不注意運転の罪と同時に成立しうることになるう。

日本においても同様に、道路交通法違反による死傷事故は直ちに危険運転致死傷罪の処罰対象となるわけではない。危険運転に該当する行為が道路交通法では処罰されないことが存在するし、逆もまた然りである。一方で、過失運転致死傷罪の立証において、道路交通法違反が過失を根拠づけることは多くみられる。もっとも、危険運転致死傷罪と道路交通法違反の罪との関係については、危険運転致死傷罪における所定の危険運転行為が、道路交通法違反行為に該当する場合には、危険運転致死傷罪のみが成立し、別途道路交通法違反の罪は成立しないことになる。その理由は、危険運転致死傷罪の構成要件的行為が道路交通法違反を完全に取り込んでいること、危険運転致死傷罪の法定刑が重く設定されていることにより説明される³⁰⁹⁾。本罪所定の危険運転行為に該当しない道路交通法違反の罪は、これとは別個に成立することとなる³¹⁰⁾。過失運転致死傷罪についても同様である。特に、立案関係者は「危険運転致死傷罪の構成要件的行為が道路交通法違反を完全に取り込んでいる」とするが、例えば、前述したように持病の発作を起こす可能性を認識しながらの運転は直ちに道路交通法上の犯罪を構成せず、また酩酊運転類型については酒酔い運転とは完全に重ならない場合も観念される。前記した「基本犯なき結果的加重犯」という問題は依然として存在する。

308) 前掲（注21）。

309) 井上ほか・前掲（注16）61頁。

310) 井上ほか・前掲（注16）61頁。

それを踏まえてみると、現在において日本とイギリスは、どちらも単に道路交通規範の違反があるだけでは、危険運転の罪の成立および処罰の根拠にならないことが共通しているようである。イギリスにおける不注意運転罪は道路規則の違反によって直ちに成立するわけではない。また、日本では危険運転致死傷罪が新設される以前は、これらの行為は過失犯として対応されてきた。多くの場合、道路交通法違反によって過失を根拠づけられ、現在でも過失運転致死傷罪については同様といえる。

(4) 立法背景

最後に、その背景にあるのは今日の立法に至るまでの経緯である。

イギリスでは、危険運転の処罰に関する重要な法改正は、主として3つ挙げられる。1つ目は、1991年改正において、1970年に無謀運転との区別が困難なことから削除された危険運転に関連する罪を、再度設けたことである。以前は、主観的なテストを規定していたことから無謀運転と過失運転との区別が難しいという適用上の難点があった。1991年改正では、この問題を解決すべく、復活した危険運転罪については完全な「客観的なテスト」を設け、それに伴い主観的要素、すなわちメンス・レアの立証を必要とする無謀運転に関する罪が削除された。この改正を前に、危険運転・飲酒運転に起因する重大な交通事故への対処を求める国民の声が多くみられたと関係者は指摘している。2つ目は、2012年に危険運転致重傷罪が新設されたことである。この改正は、被害者が死亡しなかった場合に、危険運転罪と危険運転致死罪との法定刑の格差に対応することが目的である。今井は、この改正に対する提案において、「これは、危険運転致死罪と危険運転罪との間に存在する処罰の間隙を埋めるためのものである。危険な運転の結果、被害者に重傷を負わせたが、幸運にも死亡には至らなかった場合でも、運転者に対する非難の程度は危険運転罪が予定するそれより高いはずであり、重大で永久的な傷害が被害者とその家族に与える苦痛と影響を、法は考慮すべきであるとの認識が、本罪新設の提案の背後に存するの

である。』³¹¹⁾とする。このような改正に対しては、前述したように、偶然な結果にもかかわらず、重く処罰することが失当との批判がみられる。3つ目は、2022年に危険運転致死罪の最高刑が終身刑に引き上げられたことである。その目的は、犯された犯罪の重大性を反映すべく、裁判所が相応の刑罰を科すことを可能にすることとされる。いずれも、死傷事故を背景に、国民の声をきっかけとして法改正の協議が行われ、改正に至っている。検察庁も、「最高刑の引き上げは、量刑裁判所がこれらの犯罪に対して以前よりも深刻に対処すべきであるという議会の広範な見解を反映することを意図したものであった。」と主張していることを、裁判所が確認している³¹²⁾。

日本でも同様に、第2章第1節で述べたように、危険な運転行為による重大死傷事故に対応できる現行法が当時は存在しておらず、また、危険運転致死傷が新設された後でも、本罪が例外的な事案にしか適用ができなかったという事情を背景に、国民の中からそのような事案を一律に重く処罰できる立法を求める声が上がったことが、契機とされている。2001年に危険運転致死傷罪が新設されて以降、23年の間に既に4回もの大きな改正が行われ、処罰対象となる行為の複数回の追加、法定刑の引き上げなどが行われてきた。

そうすると、重罰化や処罰範囲の拡大は、重大事故の発生（ないしは多発）への対応として法改正を求める世論が契機となっていることに共通点がみられる。一方で、イギリスにおいては「危険運転」の処罰対象となる行為に対する最も大きな変更は、主観的なテストを客観的なテストに改めることである。これに対し、日本におけるような処罰対象の追加を目的とする頻繁な改正はみられない。このことは、立法形式の違いに由来する。日本では、処罰範囲を限定することに主眼が置かれるため、条文上、あらゆる危険な運転行為を網羅する構造は採られていないが、そのことが国民の一般的な認識と乖離している。悪質で危険な運転行為を幅広く処罰するよう

311) 今井・前掲（注306）26頁。

312) R v Richardson and Others [2006] EWCA Crim 3186.

求める声への対応として十分な検討がなされないまま行われた法改正や、個々の事案において裁判所の解釈のばらつきが問題点として挙げられている。しかも、罪となる行為について頻繁に追加が行われることは、法の安定性を害しかねない。

このような規範形式に基づき、改正の方向性が異なっている。イギリスでは危険運転ないし不注意運転等の基本犯の処罰を原則として、致死傷という加重結果に対する処罰が追加されてきているのに対し、日本では危険運転致死傷罪という結果的加重犯の存在を前提に、それに該当する行為の追加が行われてきた。

日本では、国民の声に応えるための立法は今後も行われる見込みである。現在では、悪質な運転による死傷者を伴う交通事故に危険運転致死傷罪を適用する要件の緩和を検討する政府の動向がみられている。とりわけ、「検察や司法が適用に慎重になり、加害者が危険運転致死傷罪（懲役20年以下）に比べて法定刑が軽い過失運転致死傷罪（懲役7年以下）に問われ、問題となるケースが多い。……危険運転致死傷罪について『国民の常識と法の適用に大きな乖離がある』『要件が分かりにくく、立証のハードルが高い』と見直しを求めている。」ほか、「法定の最高速度を大幅に上回る異常な高速度運転に対し、適用を拡充する法改正を含む措置を求めている。現行は対象となっていないスマホを操作しながらの運転については、『悪質・危険な運転行為として、故意犯に準じてより厳しい処罰をもって対処すべきだ』と、自民党の交通安全対策特別委員会の危険運転致死傷のあり方検討プロジェクトチームの提言もなされている³¹³⁾。このように、過失犯とされてきた運転行為を故意行為として危険運転致死傷罪の対象に加えることは、特に危険性が高い行為を限定的に捉えて重罰を科す当初の狙いにそぐわないといえよう。懸念されるべきは、危険運転致死傷罪の処罰対象となる行為

313) 産経新聞 HP www.sankei.com/article/20231209-MU5722P7UJJPZ7B3EUHUJK6MRYI/ (2024年11月27日閲覧)。具体的な提案については、自動車運転による死傷事犯に係る罰則に関する検討会「取りまとめ報告書(案)」(www.moj.go.jp/content/001427439.pdf) 参照。

の拡大に歯止めがかからなくなるのではないかということである。

（５） 小 括

以上の日英両国の素描から明らかになることは、まず、イギリスの規定の方が危険な運転をより広く処罰できるようである。もっとも、日本の規定は列举方式を採用していることから、危険運転致死傷罪の処罰範囲はより謙抑的となりそうであるが、個々の事案でそのような限定的な運用がなされているといえるのかは問題である。また、日本の列举方式は、本罪の適用が不可能な場合に国民の不理解を招くことがあり、重大事件が発生する度に、本罪の適用対象を追加するという改正の繰り返しにつながる。そうすると、本罪の適用対象を可能な限り限定するという意図に反して、処罰範囲の際限ない拡大にもなりかねない。

このような日英両国の規定の相違と、そこにおける問題点を意識しつつ、次節では、実務における条文の解釈から、危険運転致死傷罪及び関連判例の処罰範囲の比較を行う。

その際留意すべきは、飲酒運転による死傷事故の取扱いである。日本においては、危険運転致死傷罪の一類型として規定されるアルコールや薬物の影響による運転致死は、イギリスでは、危険運転に達しない飲酒運転による死傷事故を重く処罰することを目的として、別途飲酒・薬物の影響下における不注意運転致死罪が規定されている（第３章第５節(3)参照）。もっとも、運転の質が危険運転のテストを満たしている場合には危険運転致死罪も同時に起訴されうるが、現在では両罪の最高刑が同様に規定されているため、区別する実質的な意義はない。それゆえ、飲酒・薬物の影響下における不注意運転致死罪は、イギリスの規定の考察では、危険運転の周辺犯罪として、第４節で再度取り上げたい。

第2節 解 釈 論——危険運転となる行為

(1) 構成要件

まず、両国では構成要件上、罪となる行為が異なる。繰り返しになるが、イギリスにおける危険運転の罪は、順に危険運転致死罪、危険運転致重傷罪、危険運転罪を規定したうえ、別途条文を設け、「危険運転」の定義を規定している。各条文は、その定義に従い、それぞれ、「危険に運転した」、「危険に運転し、それにより人に重大な傷害を負わせた」、「危険に運転し、それによって人を死亡させた」ことをそれぞれ要件としており、概括的な規定形式となっている。そこで問題となる危険運転の定義は、「(1) 運転の方法が、有能かつ注意深い運転者に期待されるものをはるかに下回っており、かつ、(2) 有能かつ注意深い運転者にとってそのような運転が危険であることが明らかである」とする。これは、完全に客観的なテストとされており、また該当しうる運転行為の形式は限定されておらず、警察や検察の例示を概観すれば、スピード超過、ながら運転、運転者または車両の不具合、薬物・飲酒などと幅広く包含されている。とりわけ、陪審員の判断によってこのテストを満たすとされていれば、具体的な方法を問わず危険運転とされうる。

イギリスにおける危険運転致死罪および致重傷罪は、およそ日本における危険運転致死傷罪に相当するものである。ただ、傷害の場合については、イギリスでは「重傷」として、「重大な身体的危害」を惹起した場合にのみ危険運転致重傷罪の適用が可能になるのに対して、日本は「傷害」であれば足りる点で異なる。イギリスの危険運転致重傷罪は、軽微な傷害に対して重い刑が科されることを防ぐためにありながらも、死亡に至らない重い傷害を惹起した場合の空隙を埋めるために設けられたものであった。また、イギリスの危険運転罪に相当する犯罪は日本では存在せず、場合によっては妨害運転罪のような道路交通法違反の犯罪が適用される。

日本における危険運転致死傷罪は、危険運転に該当する運転行為を8つに具体化し、限定的に列挙している。それぞれ、酩酊運転類型（2条1号）、

制御困難高速度運転類型（２条２号）、未熟運転類型（２条３号）、妨害運転類型（２条４号）、被害者危険速度停車強制類型（２条５号）、高速道路等停車強制類型（２条６号）、赤色信号殊更無視類型（２条７号）、通行禁止道路進行類型（２条８号）である。

酩酊運転類型は、「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」として規定されている。イギリスでは同様の運転態様であれば、飲酒・薬物の影響下における不注意運転致死罪を超えて、危険運転致死罪の適用も考えられる。また、傷害ないし結果発生を伴わない場合でも、イギリスでは危険運転致重傷罪、または危険運転罪の適用が可能である。

制御困難高速度類型については、現在問題とされているのは「制御困難高速度」という要件の成立範囲の曖昧さである。より明確な基準を設けるべく、速度要件を数値化するという動きもみられている。しかし、第２章第３節(2)で述べたように、一律的な数字を定めることによって、かえって安定した成立要件の構築は困難になるように思われる。一方でイギリスは、速度要件を設けておらず、運転の質で個別に判断している点からすれば、客観的な要素を総合的に考慮することで、より速度に関しては広く包含できよう。

未熟運転類型については、「進行を制御する技能を有しない」ことに対する認識や、交通状況との相対性についてしばしば問題とされる。主観的要素を不要とするイギリスでは前者は問題とならないが、後者については危険運転ないし不注意運転における運転の質を判断するにあたり、交通状況等も検討の対象となりうる。

妨害運転類型については、「妨害目的」が本罪の問題とされているところ、イギリスでは運転行為が所定の基準を満たしていれば危険運転の適用が可能となり、主観的判断は問題とならない。また、運転態様としての妨害の方法もイギリスでは問われないことから、適用が容易になる。

停車に関して、被害者危険速度停車強制類型および高速道路等停車強制

類型は、妨害運転類型と同様に「妨害目的」が不可欠であるが、イギリスでは停車（ないし減速）の方法が危険運転の基準を満たしていれば、危険運転と判断されることが判例によって確立されている。特に、そこでは、結果は「運転中に」発生したものではなく、「運転によって」発生していれば足りると説明されていることから、結果と「停車するという運転行為」に因果関係さえあれば停車中でも原則本罪の適用を受ける。これは、限定的に停車行為を危険運転致死傷罪の類型に追加している日本に比して、イギリスは停車行為も原則として本罪の適用対象になることから、処罰範囲がより広いことが分かる。

赤色信号殊更無視類型については、「殊更に」という主観的要素を必要とされているところ、イギリスでは信号を看過している場合においても、運転の質が悪ければ、危険運転と判断される可能性がある。日本では主観的な悪質性で処罰範囲を限定しようとしているが、イギリスでは考慮の対象としていない。

通行禁止道路進行類型についても、「危険速度」という要件の曖昧さが指摘される。時速16キロメートルで後退したという事案では、裁判所が「後退」という運転の態様まで、危険性の判断の要素に取り込んでいることにより速度要件を緩和しているという前記の指摘は、イギリスでは問題にならないだろう。運転行為全般を捉えて客観的に判断されるからである。この場合に、一方通行の道路を時速16キロメートルで後退することが上記の基準を満たすと陪審員が認めれば、危険運転罪が成立しうる。

さらに、イギリスにおいては、危険運転に該当する行為が類型化されていないゆえ、ながら運転といった日本における過失運転に該当するような行為についても、危険運転に該当しうる。また、所定の基準さえ達していると認められれば、日本における危険運転致死傷罪の8類型を完全に包含しているといつてよいだろう。もっとも、留意すべきは、飲酒運転についての規定が異なる点である。イギリスでは、飲酒・薬物を摂取したうでの運転については、危険運転の基準を満たす場合に、危険運転の罪で処罰

することが可能であるが、その基準を達していない場合においても、死亡した場合に限り、飲酒・薬物の影響下における不注意運転致死罪を別途設けている。とりわけ、そもそも死傷結果を伴わない、または傷害にとどまった場合においては、運転の質が危険運転の基準に達していなければ、飲酒運転の違反にしかならない。ただ、死亡の場合には、危険運転致死罪と飲酒・薬物の影響下における不注意運転致死罪の最高刑が同様に終身刑と規定されていることから、その区別は特別に意義を有するものではない。これに対し、日本では、酩酊運転を危険運転の一種類として規定しており、しかも、その適用範囲を拡大するために中間類型を設けている。酩酊運転ないし中間類型の構成要件に該当しない飲酒運転行為は、過失運転致死傷罪で処罰されることになる。

イギリスでは、運転行為の方法、形式が限定されない点でより広い範囲をカバーしているようである。しかし、運転行為が、有能かつ注意深い運転者に期待されるものを「はるかに」下回るものでなければならぬことに加え、有能かつ注意深い運転者にとってそのような運転が危険であることが明らかであることが要求される。このテストによって、真に危険性の高い行為のみ捉えることを図っている。しばしば問題となるのは、本節(2)で取り上げる「踏み間違え」のような運転ミスによる危険運転の成否である。とりわけ、不注意運転の罪との峻別の観点からは、「不注意運転罪（過失犯）と危険運転罪（故意犯）において、違法性の質は同じであり、その差は、1988年道交法2A条の基準からの逸脱の程度として現れるに過ぎない」³¹⁴⁾という観点も存在するが、その程度で限定していることが重要である。しかし、「はるかに」下回っているか否かの判断は陪審員に委ねられることから、処罰範囲の不明確さの問題を孕んでいるようである。

これに対して、日本においては、危険運転致死傷罪の個々の構成要件が細分化されているにもかかわらず、そこには規範的な要素が含まれている。

314) 今井・前掲（注306）30頁。

そのため、事案ごとに異なる判断がなされることで、規範としての安定性が損なわれる。この点、速度要件が典型的である。少なくとも、イギリスの規定の仕方は、日本におけるような危険運転致死傷罪を適用させるための個々の文言へのあてはめをめぐる争いを避けることが可能であろう。しかし、日本における問題は、既に指摘したように、赤色信号殊更無視類型や進行制御困難類型における速度要件が拡張して解釈されており、限定機能が発揮されなくなりつつあることである。

この問題は、抽象化した構成要件によっては解決されえない。むしろ、危険運転致死傷罪での当罰性が認められない行為も本罪の対象に含まれる恐れがある。

(2) 主観的要素

次に、主観的要素についてである。

イギリスの危険運転概念は、完全に客観的なテストを規定していることによって、「危険に運転する」ことに対する特定の意図が必要とされない。とりわけ、コモンローにおいて犯罪成立に必要とされる2つの要素のうち、メンス・レアが求められず、アクタス・レウス (actus reus) の立証があれば足りることになる。

踏み間違えによる死傷事件 (Att. Gen's Reference No 4 of 2000 [2001] EWCA Crim 780) に対して裁判官は、「我々の判断では、検察官は、我々が言及した法条で定義されているように、アクタス・レウスが危険な運転をしていたことだという単純なアプローチを取るべきであった。」とする。ただ、危険に運転したというためには、自己が(どのような)運転したことを認識しているという「自発性」が必要とされる。本件では、被告人はブレーキを踏むつもりで、間違えてアクセルペダルを踏んだという点に鑑みれば、自らがアクセルペダルを踏むという認識はなく、自己の運転を認識したとはいえないと通常考えられる。これに対して、ブレーキないしはアクセルというペダルの性質に関係なく、「ペダル」を踏むことを認識していることを

捉えれば、運転者は自らの意思で運転していたことになり、その運転は自発的なものであると裁判所が述べている。「運転者がブレーキを踏むつもりで意図せずアクセルを踏んだ場合、それは危険運転の罪に対する抗弁にはならない」ことを裁判所は明確化した。

Att. Gen's Reference No 32 of 2001 [2001] EWCA Crim 2120, Att. Gen's Reference No 76 of 2002 (Hodges) [2002] EWCA Crim 2344における一時停止等を見落として優先道路の車両に衝突した場合においても、「見落とした」等の事情は勘案されない。「進路を譲らずに運転した」という点で何ら異ならないという判断であろう。

内心にかかわらず、認識している運転方法が実際の運転と「形式的に」一致するという程度で運転行為の自発性が認められ、危険運転の罪が成立しうる。このことは、従来の「無謀性」や「危険性」に対する認識という主観的なテストに比して、検察による立証を容易にし、よい広い処罰範囲を確保している。

一方で、日本における危険運転致死傷罪は故意犯であるゆえ、故意の内容として所定の運転行為に対する認識が求められている。それに加え、妨害運転に関連する３つの類型については、主観的要素としての「通行妨害目的」、また赤色信号殊更無視類型における「殊更に」といった要件が規定されている。この点では、日本の危険運転致死傷罪の方がより限定的であるようにみえる。

もともと、本罪の各類型で要求される運転の困難性・危険性・未熟性という評価自体に対する認識は必要とされておらず、本罪の故意があるとするには、それぞれの評価を基礎づける事実の認識があれば足りるのである。「通行妨害目的」にしても、前述したように、その判断基準がすでに緩和され、妨害の「積極的意図」から「確定的認識」、今日に至っては「未必的認識」で足りるという裁判例すら登場している。ともあれ、主観的要素の緩和がある一方で、このような事実を顧みずに運転行為に出た場合や、認識しえなかった場合においては、通常よりも身勝手に危険な運転の場合にか

えって故意の立証が困難になるという事案も存在する。そのような事案をも処罰の対象を含むために、酩酊運転類型については、運転の途中で仮眠に陥る可能性もあるという特殊性に鑑みて、準危険運転致死傷罪が新設され、立法によって対処されている。

両者を比較した場合に、日本において主観的要素の解釈の緩和があるものの、主観面で成立範囲を限定しようとする日本の構成要件の方が妥当であると考えられる。特に踏み間違え事例については、日本において運転態様自体に対する認識が必要であるという前提が崩されない限りでは、危険運転致死傷罪に適用されることにはなりえない。むしろ、アクセルペダルを踏んでいることの認識が存在するならば殺人の故意まで認められうる。

(3) 因果関係

最後に、因果関係についての判断である。

イギリスでは「デ・ミニミス」、すなわち加害者の行為が結果発生に対して最小限を超える原因であれば因果関係を認めることを原則としていることは、すでに確認されている。裁判所は、極端な例として加害者の責任が1/5でも危険運転と死傷結果との因果関係が認められるとしており、ひいては前掲 R v Skelton [1995] Crim LR 635のように停車後にもかかわらず、行為が結果に寄与したとして因果関係が認められる事案すら存在する。「ドライバーが被害者の死亡という結果に対して何らかの寄与 (contribution) をしていれば、因果関係も肯定される傾向にある。」³¹⁵⁾といわれている。因果関係を幅広く認めようとする姿勢である。

このような姿勢を踏まえて、不注意運転致死罪および危険運転致重傷罪の新設の提案に際して、致死傷結果を重く処罰することに対する批判がみられる。これに関し、今井は、次のように説明する。「不注意運転致死罪の新設に関しては、不注意運転も危険運転も、資格を有する注意深い運転者

315) 今井・前掲 (注17) 94頁。

に期待される運転態様からの逸脱が認められる点では同じであるところ、そのような運転の結果、人の死亡が生じるか否かは偶然に依存しているから、新たに本罪が提案されなかったのは妥当である、との評価が見られる。この観点からは、他方で、危険運転致（重）傷罪の提案は批判されることになる。基準から逸脱した運転がなされたとしても、その結果として人に傷害が生じるか、その程度が軽いか重いかも、やはり偶然に依存するのであって、重い傷害とはいえ、死亡には至っていない結果を考慮して過失行為を加重処罰するのは伝統的理解に反する、との主張である。」³¹⁶⁾ これは、因果関係が広く認められることを前提に、死亡ないし傷害という結果は加害者にはコントロールできない「偶然」であることから、これを理由に重く処罰すべきではないという責任主義の観点からの批判であろう。他方で、今井によれば、「危険運転罪による訴追が、ほとんどの場合、致傷ないしは致死の結果が生じなければなされていないという現状に鑑みれば、危険運転致（重）傷罪ができれば危険運転罪は不要になってしまうであろう」との批判もある³¹⁷⁾。

イギリスに比して、日本における危険運転致死傷罪について、通説・判例は、実行行為の危険性が結果に現実化したといえる場合に因果関係を認める。また、裁判所の見解によれば、加重結果につき過失は必要とされない。

両者を比較すれば、日本の方が因果関係がより限定されているようにみえる。ただ、危険運転致死傷罪をめぐる事案において因果関係はほとんど争点にならず、その他の犯罪に関しては、因果関係が広く肯定されていることを踏まえると、日英の実務の運用を一概に比較することができず、むしろ両国における因果関係の判断については決定的な相違がないのかもしれない³¹⁸⁾。

316) 今井・前掲（注306）27頁。

317) 今井・前掲（注306）31頁。

318) 日本及びイギリスの因果関係論に関する議論や判断基準については、里見聡瞭『因果関係論と危険の現実化』（成文堂、2024年）参照。

(4) 小 括

構成要件に関して、日本では列举方式を採用していることから、イギリスの概括方式に比して成立範囲が限定されているようにみえるが、実務において文言の解釈が安定しておらず、そのために危険運転致死傷罪の成立範囲が不明確である。

また、日本における危険運転致死傷罪は主観的要素として、故意のほか、「妨害目的」や「殊更に」といった要件を課していることから、完全に客観的なテストを採用しているイギリスよりも主観面での限定がなされているとうかがえる。しかし、実務ではそれらの要件が緩和されており、また適用が困難な場合には立法によって解決がなされている。

因果関係については、イギリスはデ・ミニミスを超える寄与で足りることから、危険の現実化説を採用している日本の方がより厳格であるようにみえる。しかし、裁判では本罪の因果関係の判断はほぼ争われることなく認められている。判例では、本罪に限らず、因果関係が広く認められているのが現状である。さらに、結果的加重犯の加重結果につき、限定もなされていない。これらのことを踏まえると、一概にイギリスの因果関係の判断基準が広いとはいえない。

そのようにみると、日本における課題は、罪刑法定主義と謙抑性という刑法の基本原則に基づく限り、条文を厳格に解釈することで成立範囲の明確化を図ることにあるというべきである。

一方で、イギリスにおいては危険運転と認められる範囲が見かけ上広いことから、従来危険運転罪で起訴されているのは傷害を引き起こした場合であるとの批判もあることを踏まえて、実際にその適用が謙抑的になっているかを第3節で考察したい。

第3節 刑罰と適用

(1) 法定刑

まずは、法定刑についての比較である。

死亡の場合については、イギリスの最高刑は終身刑を規定している。もちろん、裁判所において拘禁刑の選択も可能であり、一律に終身刑に処されるわけではないものの、最も重い刑罰を科すことを可能にしている。これに対し、日本では、１年以上の拘禁刑³¹⁹⁾と規定されており、最長20年の拘禁刑が科される可能性がある。

傷害の場合について、イギリスでは、略式手続の場合、治安判事裁判所における一般的上限では、６月の拘禁刑もしくは無制限の罰金またはその併科、正式起訴に基づく裁判では、５年の拘禁刑もしくは罰金またはその併科となる。ここにいう傷害は、重大な身体的危害に該当する「重傷」であることに留意しなければならない。日本では、人を負傷させた場合において、15年の拘禁刑が法定刑の上限となる。しかも、過失運転致傷とは異なり、軽い傷害にとどまった場合の免除規定が設けられていない。

死傷結果を伴わない場合については、イギリスにおける危険運転罪は、正式起訴に基づく裁判に付された場合、２年以下の拘禁刑若しくは無制限の罰金またはその併科に、また、治安判事裁判所の審理に付された場合には、６月以下の拘禁刑若しくは法定限度の罰金またはその併科に処されることになる。イギリスの危険運転罪に完全に対応する犯罪は日本では存在しない。もっとも、例えば、道路交通法上の犯罪ではあるが、危険運転致死傷罪の妨害運転にかかわる３類型の基本行為と位置付けられている妨害運転罪（道路交通法117条の２第６号、第117条の２の２第11号）の法定刑は、妨害運転（交通の危険のおそれ）については３年以下の拘禁刑または50万円以下の罰金、妨害運転（著しい交通の危険）については５年以下の拘禁刑または100万円以下の罰金とされている。どちらも、イギリスに比して、自由刑が重いことが明らかである。

注目すべきは、イギリスにおける危険運転致死罪の最高刑が終身刑（life

319) 2025年６月１日に施行された刑法改正により、「懲役刑」と「禁錮刑」は統合され、「拘禁刑」が新たに設けられた。本稿では(1)～(3)において従前の用語である「懲役」を用いてきたが、以下では原則として新制度に基づき「拘禁刑」として表記する。

imprisonment) に引き上げられたことである。前述したように、ここに規定されている終身刑は、裁量の終身刑である。吉開は、「最低拘禁期間は、『犯罪の重大性』(seriousness of offence) を回顧的に評価し、将来に仮釈放されることを前提として定期で設定されるのが通常であるが、終身(whole life) とすることも認められている。その場合は無期刑が、生涯にわたって仮釈放を認めずに拘禁する、終身刑として機能することになる。しかし、このように最低拘禁期間が終身とされることは極めて例外的な場合に限られている。」³²⁰⁾ ことから、あえてこれを「無期刑」と訳している。そのうえで、「裁量的無期刑は、最高刑が無期刑とされている一定の重大犯罪に対する無期刑であって、無期刑が言い渡されるか否かは完全に裁判官の裁量に委ねられて」³²¹⁾ おり、「判決言渡しの時点での裁判官の判断により、定期刑では公衆の安全を守ることができないような不安定な性質を有すると認められる犯罪者から、公衆を守ることにその言渡しの根拠があるとされてきた」³²²⁾ とする。とりわけ、一概に終身刑が言い渡されるわけではないものの、最高刑として故殺罪と同様に終身刑を科すことができる。イギリスにおける故殺罪は、故意の傷害致死も含まれていることから、危険運転致死罪がいかに重大な犯罪として考えられているかがうかがえる。もっとも、危険運転致死傷罪および飲酒・薬物の影響下での不注意運転致死罪の最高刑が14年に引き上げられた当時、最も重大な事案を想定した対応を可能にするのが目的であると、R v Richardson and Others [2006] EWCA Crim 3186 は確認している。このような重い法定刑は、Noble [2003] 1 CAR(S) 312において、被告人は一つの死傷事故につき6個の危険運転致死罪で起訴されたところ、すべての犯罪が単一の事故から生じていることから、控訴院は原則に従い、逐次執行の拘禁刑(consecutive sentences)は不適切であると結論づけたことを受けたもので、重大事案への対応が念頭に置かれている。

320) 吉開・前掲(注172) 299-300頁。

321) 吉開・前掲(注172) 301頁。

322) 吉開・前掲(注172) 323頁。

終身刑への引き上げは、その延長線上にあるものであろう。実際の量刑がどのように分布しているかは後に考察するが、筆者の調べでは現在において未だ終身刑が科された事例は見受けられないようである。これに対し、日本では１年以上の有期拘禁刑となっており、どちらも裁判官の裁量の余地があると思われる。

次に、危険運転致重傷罪については、通常の傷害ではなく重傷結果を必要としているにもかかわらず、最大５年の拘禁刑にとどまるうえ、罰金が選択刑である点において、日本における危険運転致重傷罪よりもはるかに軽い法定刑となっている。その背景には、やはり危険運転致重傷罪の立法理由とそれに対する批判が想起される。とりわけ、危険運転致死罪と危険運転罪の間隙を埋めるものとしては、それほど重い刑を必要としなかったのではないかと推測される。

最後に、日本における妨害運転罪はイギリスの危険運転罪に完全に対応するものではないとしても、その一例には該当しうる。そのようにいえる場合、妨害運転罪が危険運転罪よりも法定刑が重いケースが生じる。

そうすると、イギリスにおける危険運転致死傷罪の最高刑が終身刑であるのに対し、危険運転致重傷罪および危険運転罪の最高刑は謙抑的であるといえる。終身刑については、国民の声を背景に、死亡結果に対して特に重い刑罰を科すという点で、近時の悪質な死亡事故に対するシンボリックな施策として必要だったのかもしれない。

他方で、その重い法定刑の根拠づけについては、イギリスにおいても国民の声を反映させるべく重大事故に見合う刑を科すという説明にとどまり、結果責任であるとの疑いを免れないだろう。特に、危険運転致死罪のみならず、同時に飲酒・薬物の影響下における不注意運転罪も、最高刑が故意犯罪も含む故意殺罪と同様に規定されるようになったことは、危険運転また飲酒薬物運転がなぜ死傷に対して故意がある場合と同一視できるかとのさらなる問題を招いている。日本でも同様の問題を孕んでいる。第２章第１節でも述べたように、危険運転致死傷罪における重い処罰を科す正当化根

抛は、暴行と傷害罪・傷害致死罪との関係に類比したものとされているが、妥当性が疑われる。妨害運転類型については身体的への不法な有形力に行使とされる場合はあっても、その他の類型を暴行、さらには傷害に準じるとの評価は果たして可能だろうか。特に、現在過失犯とされているながらスマホ運転等の新たな類型の追加が検討されているが、それが実現すれば、なおのことである。そうすると、刑罰は単に社会や被害者の応報感情を満足させるための道具になりはしないか、危惧すべきである³²³⁾。

(2) 適用件数

イギリスについては、法務省が公表した刑事司法制度 4 半期統計：2023 年12月³²⁴⁾をもとに、略式手続を含む危険運転に関連する罪の有罪判決数を、2010年より2023年のデータを表 1 に整理した。

表 1

	危険運転罪	危険運転致重傷罪	危険運転致死罪
2012	4,605	1	129
2013	4,180	48	127
2014	3,448	250	138
2015	4,246	359	134
2016	5,234	461	207
2017	5,389	541	223
2018	5,258	512	202
2019	5,286	500	199
2020	4,856	451	152
2021	5,599	550	170
2022	4,982	487	161
2023	4,919	1,060	205

323) この点について、原田國男「実務の視点からみた交通犯罪」刑法雑誌44巻3号(2005年)418-426頁が指摘している。

324) イギリス政府 HP www.gov.uk/government/statistics/criminal-justice-system-statistics-quarterly-december-2023 (2024年11月27日閲覧)。

刑事法院において刑が言い渡された危険運転に関する罪の数は、表２に示している。

いずれも、危険運転致重傷、致死の場合に比して、危険運転罪の適用件数が遥かに多いことが分かる。致傷結果を伴わない危険な運転行為を幅広く捉えていることを示している。また、実際に死傷結果を惹起している事案は、危険運転に関する罪の中において、少数にとどまっていることが明らかである。

一方で、日本において、令和５年犯罪白書によると日本における交通事故の「発生件数および負傷者数は、平成17年以降減少し続けており、令和４年は、それぞれ30万839件（前年比1.4%減）、35万6,601人（同1.5%減）であった。死亡者数も、平成４年（１万1,452人）をピークに減少傾向にあり、令和４年は2,610人（同26人減）と、６年連続で昭和23年以降最少を更新し続けている。」³²⁵⁾

表２

	危険運転罪	危険運転致重傷罪	危険運転致死罪
2012	2,005		116
2013	1,953	20	109
2014	1,987	168	123
2015	2,407	263	122
2016	2,640	284	157
2017	3,141	358	191
2018	3,157	348	166
2019	3,372	335	173
2020	3,040	269	144
2021	3,881	365	146
2022	2,993	344	140
2023	2,786	415	185

325) 法務省法務総合研究所編『令和５年版犯罪白書』173頁（www.moj.go.jp/content/001410103.pdf）。

また、「過失運転致死傷等の検挙人員は、(平成——筆者注。)16年(90万119人)をピークにその後は減少し続けており、令和4年は28万9,952人(前年比2.4%減)であった。危険運転致死傷の検挙人員は、平成14年から25年まで、270人台から420人台で推移した後、26年5月に自動車運転死傷行為等処罰法の施行により処罰範囲が拡大されるなどすると、27年以降、その検挙人員は590人台から730人台で推移しており、令和4年は737人(同6.2%増)であった。」³²⁶⁾

警察庁交通局の統計データをもとに、自動車運転死傷行為等処罰法成立後における危険運転致死傷罪(2条)および準危険運転致死傷罪(3条)の適用件数を、表3にまとめている。

表3

	危険運転致死傷罪(2条)			危険運転致死傷罪(3条)		
	致傷	致死	合計	致傷	致死	合計
2013	337	26	363			
2014	327	34	361	118	10	128
2015	327	34	361	255	15	270
2016	329	33	362	222	11	233
2017	387	21	408	252	10	262
2018	328	24	352	248	13	261
2019	364	26	390	262	14	276
2020	400	27	427	289	14	303
2021	398	32	430	254	14	267
2022	438	38	476	245	9	254
2023	458	26	484	292	7	299

* 各年12月末のデータによる。

2022年以降は、同年に行われた交通関連法改正を契機に、適用件数が前年に比して大幅に増加していることは適用件数から推測できる。それに加

326) 法務省法務総合研究所編・前掲(注325)174頁。

えて、重大事故が注目を集めている中、国民の厳罰要求による検挙数の増加も背景にあるように思われる。

また、令和元年以降の危険運転致死傷罪の類型別の適用件数を警察庁は表４のようにまとめている。

表 4

危険運転致死傷罪等の適用件数の推移

種別\年別	令和元年中			令和2年中			令和3年中			令和4年中			令和5年中		
	数値	致死	小計	数値	致死	小計	数値	致死	小計	数値	致死	小計	数値	致死	小計
自動車運転致死傷処罰法															
アルコールの影響	128 (8)	11	139 (8)	159 (9)	8	167 (9)	129 (3)	8	137 (3)	150 (5)	9	159 (5)	181 (4)	11	192 (4)
薬物の影響	14 (1)	0	14 (1)	9	0	9	17 (3)	2	19 (3)	12	0	12	17 (1)	0	17 (1)
高速度	22 (3)	9	31 (3)	27 (3)	12	39 (3)	29 (4)	10	39 (4)	31 (6)	8	39 (6)	23	8	31
無技能	1	0	1	0	0	0	3	0	3	1	0	1	2	1	3
妨害目的	32 (2)	1	33 (2)	33 (4)	2	35 (4)	41 (2)	2	43 (2)	36 (1)	4	40 (1)	43 (3)	4	47 (3)
殊更信号無視	148 (20)	4	152 (20)	158 (31)	5	163 (31)	168 (29)	9	177 (29)	199 (35)	15	214 (35)	180 (24)	2	182 (24)
通行禁止道路通行	19	1	20	14 (1)	0	14 (1)	11	1	12	9	2	11	12 (1)	0	12 (1)
合計	364 (34)	26	390 (34)	400 (48)	27	427 (48)	398 (41)	32	430 (41)	438 (47)	38	476 (47)	458 (33)	26	484 (33)
法第2条															
アルコールの影響	182 (4)	7	189 (4)	185 (9)	10	195 (9)	159 (5)	8 (1)	167 (6)	156 (6)	2	158 (6)	193 (7)	5	198 (7)
薬物の影響	18 (2)	3	21 (2)	26	0	26	24 (3)	0	24 (3)	21 (1)	1	22 (1)	23 (4)	0	23 (4)
一定の病状の影響	62 (3)	4	66 (3)	78 (1)	4	82 (1)	71 (1)	5	76 (1)	68 (1)	6	74 (1)	76 (2)	2	78 (2)
合計	262 (9)	14	276 (9)	289 (10)	14	303 (10)	254 (9)	13 (1)	267 (10)	245 (8)	9	254 (8)	292 (13)	7	299 (13)
法第3条															
小計 (危険運転致死傷罪)	626 (43)	40	666 (43)	689 (58)	41	730 (58)	652 (50)	45 (1)	697 (51)	683 (55)	47	730 (55)	750 (46)	33	783 (46)
法第4条															
過失運転致死傷アルコール等影響免脱罪	96 (8)	3	99 (8)	104 (6)	6	110 (6)	92 (4)	2	94 (4)	104 (10)	4 (1)	108 (11)	99 (6)	1	100 (6)
総 計	722 (51)	43	765 (51)	793 (64)	47	840 (64)	744 (54)	47 (1)	791 (55)	787 (65)	51 (1)	838 (66)	849 (52)	34	883 (52)

注1 件数はいずれも送致数のほか、送致後に罪名変更となったものを含む。
2 ()は、法第6条の無免許加重の件数で、内数である。
(警察庁「道路の交通に関する統計 / 交通死亡事故の発生状況及び道路交通法違反取締り状況等について」
(https://www.e-stat.go.jp/stat-search/files?stat_infid=000040145564) (2025年5月28日閲覧))

(3) 科 刑 状 況

イギリスにおける刑事法院における2012年から2023年までの近年の量刑については、表５にまとめている。

危険運転罪の約半数が略式手続によって処理されており、また、正式起訴されている事件のうち拘禁刑が科されているものもおよそ半分である。拘禁刑の平均期間も約10月で安定している。危険運転致重傷罪の正式起訴に付された割合がおよそ7割前後であるが、2023年のみ著しい低下がみられるものの、平均拘禁期間に顕著な変化がみられない。正式起訴のみ規定さ

表 5

	危険運転罪		危険運転致重傷罪		危険運転致死罪	
	拘禁率	平均拘禁期間 (月)	拘禁率	平均拘禁期間 (月)	拘禁率	平均拘禁期間 (月)
2012	49.6%	10.4			97.3%	49.5
2013	50.2%	10.0	80.0%	29.4	95.7%	52.4
2014	48.9%	10.0	77.4%	24.5	91.8%	61.5
2015	49.1%	10.2	69.2%	23.2	95.1%	57.1
2016	56.4%	10.0	74.3%	25.7	94.2%	58.8
2017	55.9%	10.0	69.6%	25.4	91.6%	57.2
2018	55.7%	10.3	68.1%	26.2	91.1%	63.8
2019	54.0%	10.5	72.8%	25.6	97.5%	70.0
2020	51.0%	10.4	69.5%	26.2	93.4%	55.0
2021	46.0%	10.2	69.9%	27.0	94.3%	63.4
2022	47.6%	10.6	66.9%	25.1	95.4%	66.2
2023	47.5%	11.0	54.9%	28.3	95.7%	85.1

れている危険運転致死罪に関しては、ほぼすべての事件で拘禁刑が科されており、全体的な傾向として拘禁期間の長期化がみられる。特に、2023年では、前年に比して平均拘禁期間が約20月も長くなっている。2022年に危険運転致死罪の最高刑が終身刑に引き上げられていることが影響していると推測できる。

日本における科刑状況について、最新の犯罪白書の統計によれば、「令和4年に交通事件（保管場所法違反を除く。以下この項において同じ。）により通常第1審で懲役又は禁錮を言い渡された者について、……危険運転致死傷（自動車運転死傷処罰法2条および3条並びに平成25年法律第86号による改正前の刑法208条の2に規定する罪に限る。）事件についてみると、言渡しを受けた者のうち実刑の者の割合は、同致傷事件では9.6%（無免許危険運転致傷（自動車運転死傷処罰法6条1項および2項に規定する罪）事件では52.6%）だったのに対し、同致死事件では100%であった。同致死事件では、言渡しを受けた者21

人のうち19人の刑は5年を超えている。」³²⁷⁾とされている。犯罪白書のデータでは、5年を超える者のうち、7年以下が5人、10年以下が10人、10年を超える刑が言い渡された者が4人という結果が示されている³²⁸⁾。

(4) 小 括

以上を概観すれば、イギリスにおける危険運転致死罪の最高刑は終身刑であり、このことは悪質・危険な運転行為に対する処罰が重いとの印象を与えるであろう。しかし、実際にはその法定刑の全般は、日本に比して必ずしも重いとはいえず、むしろ日本におけるそれよりも軽いことが分かる。特に危険運転による傷害の場合、イギリスでは罰金刑と拘禁刑が選択となっているが、「重傷」に限られていることから、その大半が拘禁刑となっている。一方で日本は、最新のデータによると本罪の適用を受ける場合でも実刑率は1割も満たなかった。この実刑率の低さについては、日本では基本犯である危険運転罪が存在しないことが一因として考えられる。危険運転致死傷罪については、過失運転致死傷罪における軽い傷害に対する刑の裁量の免除の規定が設けられていない。軽微な傷害については、危険運転致死傷罪ではなく、イギリスのような罰金刑を選択することが可能な危険運転罪で対応するという発想もありうるかもしれない。もっとも、実際の科刑状況については、過去に遡ってデータの収集・整理のうえでの分析が必要となるため、今後の課題として考察を続けていきたい。

第4節 危険運転の周辺犯罪——過失運転と不注意運転

危険運転に関連する罪の諸問題は、従前より過失犯との線引きが曖昧なことに由来している。これまで危険運転に着目して考察してきたが、以下では過失運転をイギリスにおける不注意運転と比較することを通じて、そ

327) 「令和5年版 犯罪白書 第4編／第1章／第3節／2」(hakusyo1.moj.go.jp/jp/70/nfm/n70_2_4_1_3_2.html#h4-1-3-4 (2024年11月21日閲覧))。

328) 詳しくは、前掲（注327）参照。

の手掛かりを探ることとする。

イギリスでは、日本における過失運転致死傷罪に類似する犯罪として考えられるのが、不注意運転に関する罪であるが、過失に達していない運転行為も含まれる。どちらも、構成要件的行為については概括方式が採用されている。

イギリスでは、「不注意運転」を「運転の方法が有能かつ注意深い運転者に期待されるものを下回っている場合」と定義している。不注意運転致死罪、不注意運転致重傷罪、不注意運転罪を規定している。最高刑は、不注意運転致死罪について略式手続の場合 6 月の拘禁刑または無制限の罰金またはその併科、正式起訴の場合に、5 年以下の拘禁刑または罰金、またはその併科、不注意運転致重傷罪については略式手続の場合、6 月の拘禁刑もしくは無制限の罰金、またはその併科であり、正式起訴された場合には 2 年の拘禁刑もしくは罰金またはその併科、不注意運転罪については略式手続のみ規定され、無制限の罰金が科される。

不注意運転への該当性は陪審員によって判断されるが、単に下回るか、「はるかに」下回るかによって危険運転と区別される。しかし、その基準は必ずしも明確なものとはいえない。前記第 3 章第 3 節(2)②において検察庁が取り上げた危険運転と不注意運転のどちらにもなりうる行為態様を概観すれば、同様の行為態様についても判断が分かれる場合がある。

日本では、従来業務上過失致死傷罪で対応していたものを運転行為に特化し、およそ危険運転致死傷罪に該当しない運転行為による死傷事故を、過失の立証が可能な場合に、過失運転致死傷罪で対応していることから、特に類型化する必要性がなかったと考えられたのであろう。ここにおける「過失」については、「自動車の運転上必要な注意を怠った」こととなる。法定刑は、7 年以下の拘禁刑または 100 万円以下の罰金となる。例外的に、傷害が軽い場合には、裁量の免除が規定されている。

もっとも、留意すべきことは、両者が完全に対応する犯罪ではないことである。イギリスにおける不注意運転の罪には、過失と評価されるに至ら

ない行為も含まれるからである。イギリスでは、2002年に公表された立法提案において危険運転と不注意運転の中間類型として過失運転（negligent driving）に関する罪の新設が提案されることがあった。それについては、「本罪は、運転中に十分な注意を払うべき義務に対する重大な違反を処罰するものであり、危険運転罪と不注意運転罪の中間に位置づけられる類型である。このような重大な義務違反は、現状では危険運転罪で処罰するほかないが、それが實際上困難であり、不注意運転罪として処罰されがちだという状況は、義務違反に対する正当な評価ではないとの認識に基づき、中間的な犯罪類型の創設が提唱されているのである。そして交通調査研究所は、この過失運転罪が創設される場合には、『過失運転致死（重）傷罪（causing death/serious injury by negligent driving）』も新設されるべき旨を、付言している。」という³²⁹⁾。「過失運転罪の構想に対しては、そこで念頭に置かれている過失が認められる運転者には、危険運転罪を適用するのが本来の姿であり、危険運転罪と不注意運転罪の中間に過失運転罪を設けても、『不注意』以上であるが『危険』とは言えない態様であるところの運転基準からの逸脱を、陪審員等が認定するのは困難であり、過失運転罪は適用しにくい類型となろう、との批判が加えられている」³³⁰⁾ことから、立法に至らなかった。

このようにみると、日本における過失運転致死傷罪の基本行為については、イギリスの不注意運転に比して、過失に限定されていることから、処罰範囲がイギリスのそれよりも非難可能性の高い行為に限定されている。今井は、「過失運転罪は、（それが不注意運転罪よりも高度の非難可能性に基づく運転だと理解されていることからすれば）わが国の道交法の安全運転義務違反罪（同法119条1項9号）等よりは重大な類型であろう。これを処罰する適切な規定は、刑法には存在しないが、この種の運転行為は、道交法で別途規制すれば十分だとの考えも、あり得ると思われる。換言すれば、過失運転罪

329) 今井・前掲（注306）26頁。

330) 今井・前掲（注306）27頁。

と不注意運転罪との区別は、確かに微妙な問題であり、イギリスにおいても、これを更に明確にする基準が必要であらう。」と指摘している³³¹⁾。

不注意運転に関連して、もう 1 つの問題は、飲酒・薬物の影響下における不注意運転致死罪が、危険運転致死罪と同じ最高刑であるという点である。前述したように、イギリスでは、飲酒・薬物を摂取して運転した場合には、運転の質が危険運転のテストを満足している場合には危険運転に関連する罪が適用され、それに達しない場合は不注意運転と判断されうる。しかしながら、死亡させた場合には、例外的に不注意運転致死罪ではなく、飲酒・薬物の影響下における不注意運転罪が適用され、不注意運転でありながらも、危険運転致死罪と同様の最高刑で処罰される。これにより、危険運転と不注意運転の区別の困難さは解消される。問題は、数ある不注意運転のうち飲酒・薬物の摂取を特別に扱い、死亡事故を引き起こした場合には危険運転と同等の最高刑を科すことの正当化根拠をどこに求めるかである。前に述べたように、検察庁は、飲酒・薬物の影響による死亡の場合には、有責性が増加するとしているが³³²⁾、その明確な根拠が示されていないことから、責任主義の観点からみて批判を免れないだろう。不注意運転の場合には運転の方法が、単に「有能かつ注意深い運転者に期待されるものを下回っている」で足りるのに対し、危険運転は「有能かつ注意深い運転者に期待されるものをはるかに下回っている」ことを要求する。規範的にみれば、両者を同視することができないはずであるにもかかわらず、同等の法定刑を規定している。一方で、酩酊運転が危険運転致死傷罪の一類型とされている日本では、飲酒運転による死傷が飲酒酩酊の程度によって過失運転と危険運転（ないし準危険運転）に区別され、法定刑も異なる。この点、両者の峻別の問題は存在するものの、理論的には、法定刑の軽重が明確に区別されているため、イギリスのような問題は生じない。

331) 今井・前掲 (注306) 27頁。

332) 前掲 (注21)。

第５節 イギリス法からの示唆

以上の検討から、日英のどちらも、従来いわれてきたように、「結果的加重犯」という形式を採用していることが最大の共通点であることが再確認された。そして、法改正の背景には、国民感情によって大きく左右されていることも同様である。

一方で、規範としての在り方、また、各要件の解釈については大きく異なっている。むしろ立法当時には、危険運転致死傷罪の処罰範囲の限定を志向していたがために、イギリスのような抽象的な形式を採用しなかったのであろう。しかし、度重なる法改正を経た今日、その議論状況は大きな変化を遂げている。すなわち、立法の方向性が、いかに限定的に処罰範囲を画すかということから、国民の処罰感情に応えるために、いかに幅広い行為を危険運転致死傷罪に包含せしめるかという問題意識に転換していると思われる。近時発生している危険な運転行為への対処の必要性との均衡をとりつつ、危険運転致死傷罪の対象となる行為と過失犯との線引きが明確に画されねばならない。

（１）抽象化した規範の採用可能性

このようにみると、イギリスのような抽象化した条文形式も妥当ではないと思われる。

上記で概観したように、イギリスにおいて、このような抽象的かつ客観的なテストが採用されているのは、立証の容易さを保証しつつ、陪審員に理解可能な基準を設ける必要があるからであるように思われる。処罰範囲の明確化の工夫は、それらの目的に比して立法背景を概観してもそれほど重要視されていないようである。実際に、危険運転として処罰の対象とするか否かは、事案ごとに陪審員によって判断される。その過程において、裁判官の指示が可能とはいえ、「有能かつ注意深い運転者」の運転の基準は、陪審員の常識等に大きく左右されるものである。それを「はるかに」下回っているか否かについての判断は、なおのことである。実際に危険運転と不

注意運転の判断結果の差が微妙な事案も存在している。危険運転の成立範囲について、それらの文言によって限定がなされることを前提としても、その判断基準が曖昧といわざるをえず、陪審員の恣意によって解釈される恐れがある。

危険運転致死傷罪の処罰範囲の明確化を図ることが念頭に置かれているとするならば、日本のような列举方式が適しているというべきであろう。しかしながら、既に述べたように、その構成要件が個別化されているがゆえに、適用範囲が意図的に拡張されてしまうことがある点に留意すべきである。

(2) 主観的要素の妥当性

次に、具体的に列举する規範形式を維持しつつも、その内実を客観的な判断基準に置き換える可能性も考えられる。とりわけ、国民による批判が向けられている主観的な要素を、完全に削除することである。

過失運転致死傷罪が新設される以前の批判ではあるが、原田國男は、当時の業務上過失致死傷罪と危険運転致死傷罪について、赤色信号殊更無視の例を挙げている。すなわち、「業務上過失致死傷罪の量刑との間のギャップの点である。両罪では、懲役15年と懲役または禁錮5年とで上限の差があり、多数死亡被害者の業務上過失致死罪の量刑と多数死亡被害者の危険運転致死罪の量刑とのギャップが広すぎるために全体として適切な量刑分布となっていない。量刑は、一般的に悪質な事例から軽微な事例まで中間事例が最もピークにくる山形の標準的線形になることが望ましいのである。例えば、赤信号を殊更に無視して相手車の一家全員死亡の事故を起こした場合と赤信号を看過して同様の事故を起こした場合とでは、前者は危険運転致死罪で懲役15年に、後者は業務上過失致死罪で懲役5年に処せられたとしよう。この両者の違いは構成要件の評価としては、故意犯と過失犯とで大きな違いがあるけれども、実体をみれば、前記のように、量刑が3倍になるような違いはなく、殊に運転者が正直にあるいは弁護人の援助を得ることなく、赤信号の殊更無視でしたといえ、前者に、そうではなく、あ

くまでもそのときに脇見をしていたと主張して赤信号を看過しただけだといえ、捜査側としては、なかなかその弁解を否定するのは困難だけに、後者となるのである。このようなギャップが生じるのは、被害感情に適切に対応できないだけでなく、被告人にとっても不公平な結果となる。」と指摘している³³³⁾。危険運転致死傷罪の成立範囲は、主観的要素によって限定されているようにみえるが、その限定要素があることで一段と重い犯罪を構成し、より重い刑を科すことが可能となっている点で問題がある。

原田の指摘は正当といえるが、この類型のさらなる問題は、そもそも信号機の色に関心を持たず、信号機が何色でも停止しないつもりで運転している者に関しては、殊更無視に相当するか、ないしはそれ以上の危険性があるにもかかわらず、かえって「殊更に」の要件を満たさなくなることにある。この観点では、被害者の会がこの要件の削除を要望していることも全く理解できないものではないが、その狙いは、赤色信号無視を一律に危険運転の適用範囲に加えることにある。しかし、単に信号を看過した場合を危険運転と評価することは、危険運転致死傷罪に過失犯と評価すべき行為を取り込むことになり不当である。

既に検討してきたように、イギリスは主観的テストを一切排除しており、運転の質によって判断されている。もっとも、危険運転の判断基準にある「はるかに」という程度に達しているか否か判断は陪審員に依存しており、その適用範囲が明確に示されているわけではない。前記のような事案では、仮に不注意に赤色信号を見落としたような「ミス」である場合も、陪審員に運転の質を悪くするような状況と判断されれば、危険運転と評価されることがありうる。イギリスにおける危険運転に関する罪の適用件数の多さがこのことを物語っている。ただし、危険運転致死罪を除き、法定刑は日本に比して低く設定されており、特に、危険運転罪に関しては、日本の道路交通法の妨害運転罪よりも上限が低い。危険運転で拘禁刑が科される割

333) 原田・前掲（注323）419頁。

合も有罪人員の約半数にすぎない。全体に法定刑の重い日本の規定から主観的要素を削除することで、当罰性の低い過失行為が不当に重く処罰される懸念がある。

ともかく、現在の実務では、主観的要素、特に「妨害目的」に関してはすでに文言の本来の意味を超えて解釈され、主観的要素による限定が意味をもたなくなりつつある。日本において危険運転致死傷罪が規範として列挙方式を採用している以上、単なる過失犯を本罪の適用範囲から除外し、真に危険性の高い行為のみを捉えて限定的に処罰することを堅持するのであれば、主観的要素を設けていることは致し方ないことであり、むしろ厳格な解釈が不可欠であると思われる。

(3) 危険運転と過失運転の中間類型？

イギリスの規範形式を無前提に採用するのが妥当ではないことは、同国内における批判を踏まえても自明なことである。客観的なテストが規定されているとはいえ、このような抽象的な規定形式は、現在課題とされている危険運転致死傷罪の要件の不明確さの解決に資するものではない。また、日本において構成要件から主観的な要素を完全に削除することも、危険運転の成立範囲を限定するという目的に鑑みて困難である。ただ、イギリスにおける危険運転と不注意運転のテストが、運転の質の「程度」で異なることは意義を有する。

日本において国民の批判の対象となる法定刑の格差は、故意か過失かという二者択一の関係あることに由来すると考えられる。どれだけ客観的に危険性の高い運転行為でも、危険運転致死傷罪の基本行為に該当しないものであれば、過失運転致死傷罪しか適用しえない。これに対し、イギリスでは同様の行為についてもその態様に応じて判断が分かれることがある。ただ、原田が指摘していた量刑のギャップの問題を埋めるべく、自動車運転過失致死傷罪の新設によって、法定刑の上限の引き上げが行われた。現在では、実際に自動車運転死傷行為等処罰法においては加重類型が設けられ

ているほか、過失運転致死傷罪と道路交通法の救護義務違反等の罪の併加重が可能であることに鑑みれば、多くの場合、危険運転致死傷罪に比して十分な処断刑は確保できる。このことが国民にもっと理解されるよう努める必要がある。

それに加えて、一般の感覚では「危険」な運転行為であるにもかかわらず、過失犯とされていることに対する世論の不満が、現在の法制度に対する批判の一因として考えられる。確かに、過失運転致死傷罪は、過失犯でありながらも、危険運転致死傷罪の構成要件該当性が何らかの理由で否定された場合に適用される、意識的に行われた危険な運転行為から、単なる不注意な運転まで、様々な態様を包含している。それらを一律に「過失犯」とすることに違和感が生じるのも、無理のないことであろう。赤色信号殊更無視の例をあえて再度取り上げるならば、①「殊更に」無視している場合には危険運転の構成要件に該当するが、②最初から信号機に関心を持たない運転者も、③赤色信号を偶然にも見落としてしまった運転者と同様に過失運転致死傷罪と評価される。一方で、同様の事案においても、イギリスでは①、②の事例のいずれも危険運転罪の適用を受けることに疑いはないであろう。③の場合、そのような判断ミスは、危険運転と不注意運転のどちらにも評価されうる。「有能かつ注意深い運転者に期待されるものを下回っている場合に、相当な注意と関心を払わない」運転と評価され、また危険運転における「はるかに下回っている」という程度に達していない場合にのみ、不注意運転が適用されることになる。すでに述べたように、イギリスでは、両者の中間類型である過失運転の新設の提案は、妥当ではないとされた。

日本の「準危険運転致死傷罪」も、このような発想に由来している。すなわち、故意の立証が困難ゆえに危険運転致死傷罪の適用が認められないが、過失犯としての評価も適切ではない場合に、中間類型を設けたのである。

僅差で危険運転致死傷罪の適用範囲から除外されてしまうという国民の批判にあえて応えんとするならば、故意か過失かという二者択一の関係を

改め、客観的な行為の態様・主観的態度の程度によって、特に危険・悪質な運転行為を危険運転致死傷罪で捉えつつも、それよりは軽い中間類型を新たに設けることが一つの方向性としても考えられる。この方向性は、既に提案され、まさに検討がなされている最中である。

しかしながら、そのような中間類型を新設するならば、過失運転致死傷罪は完全な過失運転、もっといえばイギリスの「不注意運転」に近似したものにのみ適用される犯罪になってしまう。しかし、このような単純な過失運転は、通常の過失犯とは何ら異ならないにもかかわらず、「自動車運転」というだけで特別に重い刑が科されることは法の下に平等に反することから、本来は、その正当化が困難である³³⁴⁾。この点は措くとしても、そもそも、日本の過失運転致死傷罪は、イギリスの不注意運転よりも非難可能性の程度が高い行為を捉え、それよりも重い法定刑が規定されていることに鑑みれば、これによる対応で十分であり、別途中間類型を設ける必要性はないように思われる。

(4) 基本犯処罰の必要性

最後に述べておくべきは、日本の危険運転致死傷罪には、イギリスの危険運転罪のように、明確に基本犯に位置付けられる犯罪類型が存在しないことである。

前述したように、危険運転致死傷罪を「基本犯なき結果的加重犯」と批判する見解に対しては、立案関係者は道路交通法違反の罪で対応できるとしており、特に現在において妨害運転罪が設けられたことで妨害運転行為に対しては幅広く対応できるとしている。しかし、繰り返し述べてきたように、道路交通法違反の罪は、刑法犯である危険運転致死傷罪の基本犯と

334) 刑の免除の点も含め、法の下に平等という批判については、松原芳博『刑法各論〔第3版〕』（日本評論社、2024年）82頁、松宮孝明『刑法各論講義〔第6版〕』（成文堂、2024年）64頁、福永俊輔「第2部第4章 過失運転致死傷罪（5条）」高山ほか編・前掲（注1）255頁以下等がある。

しての位置づけはできない。危険運転致死傷罪の基本行為たる危険運転に対する処罰は、少なくとも、自動車運転致死傷行為等処罰法ないし刑法典に存在していなければならないのである。

しかし、その批判は措くとして、そもそも「危険運転」という基本行為を犯罪として処罰することが妥当かということも検討されるべきである。この点に関する１つの手がかりは、日本における危険運転致死傷罪の実刑率が１割も満たないという事実である。すなわち、イギリスでは危険運転罪で処罰されている重傷にあたらぬ傷害も、日本では結果的加重犯である危険運転致死傷罪で対応されている。量刑については、裁判官の裁量の余地が大きいことが背景にある。しかも、特に危険性・悪質性の高い運転行為に対し、通常の形式犯よりも重く処罰する妨害運転罪が新設されている現在の状況に鑑みると、「危険運転罪」を別途設ける必要性は見いだせない。

傷害に至らない危険な運転行為を、道路交通法の枠組みを超えて刑法犯として重く処罰する理論的根拠がない以上、「基本犯なき結果的加重犯」という問題は残るものの、危険運転罪という犯罪自体の新設は不要であると考えられる。

むすびにかえて——規制の在り方の展望

本稿では、日本における悪質・危険な運転行為に対する処罰の在り方につき、イギリスとの比較を通して、いくつかのヒントが得られた。

イギリスにおいては、基本犯としての危険運転罪が存在することから、軽微な傷害には、危険運転致重傷罪ではなく、危険運転罪での対応が可能である。一方で、日本では基本行為を処罰する規定が存在しないゆえに、「基本犯なき結果的加重犯」との批判がなされている。それに加えて、軽い傷害にとどまっている場合でも危険運転致死傷罪が適用されることになる。軽微な傷害が多数含まれていることから、実刑率が１割も満たないという結果になっている。

また、イギリスでは全体として法定刑が謙抑的である。特に、危険運転致死罪を除き、その他の犯罪については拘禁刑のほか、罰金刑を選択することができる。これに対して、日本では拘禁刑のみ規定されている。上記危険運転致傷罪が適用された事案の約 9 割が執行猶予付きであることからみてもとれるように、本来であれば罰金刑による対応で足りる事案にもかかわらず、拘禁刑しか選択しえないことが問題であろう。適用範囲を確保するという観点からは、法定刑の下限が低いことが意義を有する。法定刑の下限が重すぎることから、かえって適用が困難な場合が存在するからである。

この点を踏まえると、イギリスにおける法規範は、基本犯たる危険運転罪が存在すること、また、法定刑については罰金刑と拘禁刑を選択可能にしており、下限が低く設定されていることを参考にすべきではなかろうか。ただ、日本において危険運転罪という基本犯罪をあえて設ける必要性がないことはすでに確認したとおりである。基本犯処罰を行わないことを堅持するならば、危険運転致傷罪の低い実刑率に鑑みて、自由刑に限定することなく、罰金刑を科すことを可能にすることが一案として考えられる。

他方で、規範形式としては、日本の列挙方式が妥当であることが改めて確認された。とりわけ、危険運転致死傷罪の処罰対象となる行為が具体的に規定されている点については、本罪の処罰範囲を限定するにあたり、イギリスにおける概括方式に比して適切であるといえる。

また、構成要件に、故意の認識の対象に加え、特別な主観的要件が必要とされている点も、成立範囲の限定に資する。ただ、これらの要件が緩和されている動きがみられ、また故意を認めることが困難な事案への対処として中間類型が設けられるなど、処罰範囲の拡大が問題とされる。

もっとも、列挙方式の場合、これらの類型に該当しない危険な運転行為を危険運転致死傷罪として処罰するべきとの世論の要求に応える形で、本罪の成立範囲が際限なく広がる恐れがある。そのような世論の要望に対応する必要があるならば、それは、危険運転致死傷罪ではなく、中間類型で

対応することも一案であるが、その場合中間類型が際限なく増えていくことから、同様の問題が生じる。そもそも、過失運転致死傷罪は単純過失、さらには業務上過失の法定刑よりも重いことを想起すべきである。また、救護義務違反との併合加重によって十分な処断刑が確保されることに鑑みれば、いたずらに危険運転や中間類型を増やすべきではない。このような前提が確保される限り、日本の立法の仕方が妥当であるといえる。

しかし、このような前提に逆行する動きが近時みられる。今年に入り、自動車運転による死傷事犯に係る罰則に関する検討会が行われ、本稿執筆時点ですでに11回の会議を終えている³³⁵⁾。そこでは、自動車運転による死傷事犯に係る罰則の改正への提案がまとめられている。検討会の趣旨は、「近時、悪質・危険な運転行為による死傷事犯が少なからず発生し、そうした事犯に対する厳正な対処が重要な課題となっていることを踏まえ、交通事故被害者遺族、刑事法研究者及び実務家を構成員とする検討会を開催し、悪質・危険な運転行為による死傷事犯に係る罰則の改正の要否・当否、考えられる法整備の内容を検討する。」こととされており、主として以下のように提案されている³³⁶⁾。

まず、危険運転致死傷罪（法第2条）の構成要件の見直しについてである。とりわけ、飲酒類型（法第2条第1号）、高速度類型（法第2条第2号）、赤色信号無視類型（法第2条第7号）、新たなタイプの追加（スマートフォン等を使用または注視しながらの運転行為等）、新たなタイプの追加（曲芸的な走行行為）に関するものである。次に、危険運転致死傷罪（法第3条）の構成要件の見直しについてである。主として、法第3条第1項の構成要件の見直し、法第3条第2項の「病気」として政令で定めるものの追加が挙げられている。最後に、その他の犯罪について、過失運転致死傷罪よりも重く危険運転致死傷罪よりも軽い処罰規定（いわゆる「中間類型」）の創設、過失運転致死傷

335) 各回会議の詳細については、法務省 HP www.moj.go.jp/keiji1/keiji07_00028.html（2025年5月7日閲覧）参照。

336) 自動車運転による死傷事犯に係る罰則に関する検討会・前掲（注313）。

罪・危険運転致死傷罪の法定刑の引上げ、行為者以外の者の故意または過失が介在している場合の取扱いに関する提案がなされている。

これらの動きは、一つは危険運転致死傷罪の処罰範囲の拡張、もう一つは全体の重罰化を目論むものであり、本稿の問題意識からは批判的に検討されるべきものである。本稿を閉じるにあたり、以下これらについて簡潔に検討しておく。

危険運転致死傷罪の成立範囲に関連して、まず、飲酒類型・高速度類型の判断基準の数値化が問題であるように思われる。規定の数値にわずかに達していない場合に、類推適用を認めないならば、危険運転致死傷罪は適用されないはずであるが、これに対する世論の批判にどのように対処されるのだろうか。また、スマートフォン等を使用または注視しながらの運転行為等の危険運転致死傷罪の新たな類型の追加については、立証することが困難であるという問題を指摘できる。加えて、ながらスマホ運転が、飲酒運転や妨害運転と同程度の当罰性を有するかは疑問である。過失運転致死傷罪よりも重く危険運転致死傷罪よりも軽い処罰規定の創設が提案されているが、前記した通り、過失運転についての特別扱いの妥当性を念頭に、再検討されるべきである。

ところで、自転車による危険な運転行為に対しても、対応が厳しくなりつつある。2020年道路交通法改正で新設された妨害運転罪の適用範囲に自転車も含まれており、また2024年11月に自転車に関連する道路交通法改正が行われた。この改正は、自転車運転中のながらスマホ、酒気帯び運転および幫助に関する罰則を強化するものであり、改正の趣旨については、「自転車運転中の携帯電話使用等に起因する交通事故が増加傾向であること及び自転車を酒気帯び状態で運転した際の交通事故が死亡・重傷事故となる場合が高いことから、交通事故を抑止するため新しく罰則規定が整備され」と説明されている³³⁷⁾。また、警察庁は、2026年4月1日より、自転車の

337) 警視庁 HP www.keishicho.metro.tokyo.lg.jp/kotsu/jikoboshi/bicycle/cycle_kaisei.html (2024年11月22日閲覧)。

交通違反に対して交通反則通告制度（いわゆる「青切符」）を適用可能とする改正道路交通法を施行する方針を明らかにしており、その対象は16歳以上の自転車運転者と予定されている³³⁸⁾。自転車も、自動車と同様に道路交通法では「車両」に属することから、一定の対応は必要かもしれない。実際、イギリスでは、自転車の危険運転致死罪等の立法も検討されており、日本よりも厳罰化が進んでいる。もっとも、事故防止の観点から、死傷事故が発生した後の応報としての重い処罰よりも、道路交通法での取り締まりや、賠償責任の周知等の現在の対策の方を積極的に評価したい。いうまでもなく、運転免許を必要としない自転車運転者は、年齢層が自動車のそれよりも遥かに幅広いうえ、運転者数も大幅に上回る。自転車運転にも高度の危険性があることを意識させるためにも、道路交通法に関する教育の徹底、そして強制的な車両保険の加入等の措置が不可欠であるように思われる。罰則が強化されて間もないため、今後の動向に引き続き注目が必要である。もっとも、イギリスのように自転車の危険運転致死傷罪も新設するならば、類型の追加にあたるのであり、前記の問題意識に立ち返って慎重に検討すべきである。

また、自転車に関連して、電動キックボードによる事故が目立っている。免許を必要とせず、レンタル可能な点については、自転車よりも簡単に利用できる一方で、速度・運転方法等に鑑みて自転車に比してより原動機付自転車に近い側面をもっている。電動キックボードによる危険運転に向けた対策の呼びかけもみられる。

現在においても、新たな危険な運転への対応として危険運転致死傷罪の対象に加えて重罰を科すという立法の方針は従前とは変わらない。イギリスにおいても同様である。世論の要求とのバランスを採りつつも、この処

338) 警察庁「『道路交通法施行令の一部を改正する政令案』等に対する意見の募集について」(www.npa.go.jp/news/release/2025/20250424001_02.pdf)、警察庁「資料３ 自転車の交通違反に対する交通反則通告制度の適用」(www.npa.go.jp/koutsuu/kikaku/bicycle/kentokai/03/siryu3.pdf)。

罰範囲の拡大の流れをいかに変えていくかという問題意識の下、世論との向き合い方については、法哲学をはじめとする他の視点からの検討が必要とされる。また、多くの犯罪における法定刑はイギリスに比してはるかに重いことを念頭に、原田による「……総合的な対策により被害者と加害者との融和を図るべきであろう。そうしなければ、刑事裁判は、『修復』の場ではなく、単なる『報復』の場になってしまう。」³³⁹⁾との懸念が現実とならないように、適正な量刑につき、刑罰論の観点からの再考も不可欠である。それと同時に、危険な運転行為の対策として、いかなる行政政策が必要とされるかも課題として残される。

さらにいうと、危険運転致死傷をはじめとする重い処罰の対象を自動車だけに限定することの妥当性が問われるべきである。例えば、水上バイクの危険な操縦が問題視されているにもかかわらず、十分な対応がされているとはいいがたい。その意味で、危険運転致死傷罪等の対象についても、今後の立法課題となるのではないか。

本稿では、危険運転を論じるうえで重要な課題となる「飲酒運転」、また行為者の認識との関連において争いの多いてんかん発作等の「病気運転」による死傷事故といったカテゴリーについては、日英における取り扱いの相違を言及することにとどまっており、詳細な検討を行うことができなかった。今後の課題としたい。

339) 原田・前掲(注323)425頁。