

# 自動車運転処罰法の改正

## — あおり運転に対する処罰規定の整備 —

宅見 遼

(法務委員会調査室)

1. はじめに
2. 自動車運転に関する処罰規定の改正経緯
3. あおり運転の多発と処罰法の見直し
4. 本法律の内容
5. 主な国会論議
6. おわりに

### 1. はじめに

第201回国会の令和2年6月5日、「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の一部を改正する法律」（令和2年法律第47号。以下「本法律」という。）が成立し、同年7月2日から施行されている。本法律は、近年多発する、いわゆるあおり運転<sup>1</sup>による悲惨な死傷事案に対して、実態に即した対処をするため、危険運転致死傷罪の対象となる行為に新たな類型を追加するものである。改正後は、停止行為を含む加害者の妨害目的運転により人が死傷した場合にも、危険運転致死傷罪の適用が可能となる。本稿では、危険運転致死傷罪を新設した平成13年の刑法改正から今回の改正に至るまでの自動車運転に関する処罰規定の改正経緯を、関連裁判例を含めて概観しつつ、今国会における議論の内容を振り返る。

### 2. 自動車運転に関する処罰規定の改正経緯

#### (1) 平成13年の刑法改正（危険運転致死傷罪の新設）

刑法（明治40年法律第45号）の改正が検討された平成12年当時、交通事故による死者

<sup>1</sup> 「あおり運転」に関する法令上の定義はないが、本稿では、「あおり運転」を「他の車両等の通行を妨害する目的で、極端に車間距離をつめて異常接近する、追い回す、急停止をするなどの運転行為」の総称として用いることとする。

図表 1 処罰規定の改正経緯と本法律案の審議経過

|       |   |
|-------|---|
| 平成13年 | 刑法の一部を改正する法律（平成13年法律第138号）の成立<br>→危険運転致死傷罪の新設         |
| 平成16年 | 刑法等の一部を改正する法律（平成16年法律第156号）の成立<br>→危険運転致死傷罪の法定刑の上限引上げ |
| 平成19年 | 刑法の一部を改正する法律（平成19年法律第54号）の成立<br>→自動車運転過失致死傷罪の新設       |
| 平成25年 | 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（平成25年法律第86号）の成立          |
| 平成29年 | 東名高速道路あおり運転事件   |
| 平成30年 | 横浜地方裁判所平成30年12月14日判決<br>(東名高速道路あおり運転事件に対する第1審判決)      |
| 令和元年  | 東京高等裁判所令和元年12月6日判決<br>(東名高速道路あおり運転事件に対する控訴審判決)        |
| 令和2年  | 1月 森法務大臣が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の見直しについて法制審議会に諮問 |
|       | 2月 法制審議会が答申   |
|       | 3月 本法律案を国会に提出   |
|       | 6月 本法律案が参議院本会議で可決、成立                                  |

(出所) 筆者作成

数は9,073人にのぼり、負傷者数は昭和23年以降で過去最悪(当時)の115万5,707人となっていた<sup>2</sup>。

当時の刑法において、死傷の結果が発生した交通事犯は、態様に関係なく一律に不注意な運転行為によるものとして、業務上過失致死傷罪で処罰されていた(法定刑は最高で懲役5年)。被害者やその遺族の側からは、「刑が軽すぎる」との批判があり、処罰強化を求める活動が盛んに行われた。

これらの事情を踏まえ、第153回国会の平成13年、危険運転致死傷罪(第208条の2)の新設<sup>3</sup>及び刑の裁量的免除(第211条第2項)の新設を内容とする「刑法の一部を改正する法律」(平成13年法律第138号)が成立し、施行された。法定刑は、負傷させた者に10年以下の懲役、死亡させた者に1年以上の有期懲役(上限は15年)とされた。

|  |
|--|
| <p><b>刑法(抄)</b> (※平成13年法律第138号による改正後の条文)</p> <p>(危険運転致死傷)</p> <p>第208条の2 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四輪以上の自動車を走行させ、よって、人を負傷させた者は10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。</p> |
|--|

<sup>2</sup> 警察庁『道路の交通に関する統計』(令和元年) <[https://www.e-stat.go.jp/stat-search/files?page=1&layout=datalist&toukei=00130002&tstat=000001027457&cycle=7&year=20190&month=0&stat\\_infid=000031911565&result\\_back=1&tclasslval=0](https://www.e-stat.go.jp/stat-search/files?page=1&layout=datalist&toukei=00130002&tstat=000001027457&cycle=7&year=20190&month=0&stat_infid=000031911565&result_back=1&tclasslval=0)> (以下、URLの最終アクセスの日付はいずれも令和2年7月13日。)

<sup>3</sup> ①アルコール又は薬物の影響を受けた状態での危険運転、②制御困難速度での危険運転、③制御技能を有しない者による危険運転、④通行妨害目的の危険運転、⑤信号を殊更無視した危険運転の5類型を新設した。

その進行を制御することが困難な高速度で、又はその進行を制御する技能を有しないで四輪以上の自動車を走行させ、よって人を死傷させた者も、同様とする。

- 2 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四輪以上の自動車を運転し、よって人を死傷させた者も、前項と同様とする。赤色信号又はこれに相当する信号を殊更に無視し、かつ、重大な交通の危険を生じさせる速度で四輪以上の自動車を運転し、よって人を死傷させた者も、同様とする。

(業務上過失致死傷等)

第 211 条 (略)

- 2 自動車を運転して前項前段の罪を犯した者は、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。

## (2) 平成 16 年の刑法改正 (危険運転致死傷罪の法定刑の上限引上げ)

第 161 回国会の平成 16 年、凶悪犯罪を中心とする重大犯罪に関する情勢 (治安水準や国民の体感治安の悪化) 等に鑑み、これらの犯罪に適正に対処するため、有期刑の上限の引上げ等を行う「刑法等の一部を改正する法律」(平成 16 年法律第 156 号) が成立した。これにより、危険運転致死罪の法定刑の上限は 15 年から 20 年に (併合罪加重の場合は最高 30 年)、危険運転致傷罪の法定刑の上限は 10 年から 15 年に引き上げられた。同法は平成 17 年に施行された。

## (3) 平成 19 年の刑法改正 (自動車運転過失致死傷罪の新設)

平成 17 年に自動車による業務上過失致死傷罪 (懲役・禁錮 5 年以下) で検察庁に受理された人員は約 89 万件であったのに対し、危険運転致死傷罪は約 200 件にとどまっていた<sup>4</sup>。また、危険運転致死傷罪の法定刑が最高で懲役 20 年であるのに対し、業務上過失致死傷罪は 5 年以下と、法定刑の面で大きな格差があり、運転者の厳罰化を求める世論が高まっていた。

このような状況を踏まえ、第 166 回国会の平成 19 年、自動車運転過失致死傷罪 (7 年以下の懲役若しくは禁錮又は 100 万円以下の罰金) の新設 (刑法第 211 条第 2 項) 及び危険運転致死傷罪の対象となる自動車の範囲の拡大を内容とする「刑法の一部を改正する法律」(平成 19 年法律第 54 号) が成立し、同年に施行された<sup>5</sup>。

刑法 (抄) (※平成 19 年法律第 54 号による改正後の条文)

(業務上過失致死傷等)

第 211 条 (略)

- 2 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。

<sup>4</sup> 検察庁『平成 30 年 検察統計年報』6 頁

<sup>5</sup> 業務上過失致死傷罪の罰則引上げも検討されたが、科刑の状況や、自動車運転が典型的に生命身体を侵害する高い危険性を持つことを踏まえ、自動車の人身事故に限った新たな規定を設けたとされる (第 166 回国会参議院法務委員会会議録第 7 号 3 頁 (平 19. 4. 17))。

#### (4) 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の制定

交通事故の発生件数及び死傷者数は平成 16 年をピークに減少した。しかし、飲酒運転や無免許運転など悪質・危険な運転行為による死傷事犯が少なからず発生しているという状況があり、かつ、こうした事犯に危険運転致死傷罪が適用されず、自動車運転過失致死傷罪が適用されたことを契機として、これらの罰則の見直しを求める意見が見られるようになった。

これらの事情に鑑み、自動車運転による死傷事犯の実態に即した対処をするため、第 185 回国会の平成 25 年、「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」（平成 25 年法律第 86 号。以下「処罰法」という。）が成立し、平成 26 年に施行された。これにより、危険運転致死傷罪が刑法から処罰法に移され、通行禁止道路の進行による死傷事故の類型が危険運転致死傷罪に追加された（第 2 条第 6 号）。あわせて、過失運転致死傷罪も刑法から処罰法に移された（第 5 条）。

#### 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（抄）（※平成 25 年成立当時の条文）

（危険運転致死傷）

第 2 条 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。

- 一 アルコール又は薬物の影響により正常な運転が困難な状態で自動車を走行させる行為
- 二 その進行を制御することが困難な高速度で自動車を走行させる行為
- 三 その進行を制御する技能を有しないで自動車を走行させる行為
- 四 人又は車の通行を妨害する目的で、走行中の自動車の直前に進入し、その他通行中の人又は車に著しく接近し、かつ、重大な交通の危険を生じさせる速度で自動車を運転する行為
- 五 赤色信号又はこれに相当する信号を殊更に無視し、かつ、重大な交通の危険を生じさせる速度で自動車を運転する行為
- 六 通行禁止道路（道路標識若しくは道路標示により、又はその他法令の規定により自動車の通行が禁止されている道路又はその部分であつて、これを通行することが人又は車に交通の危険を生じさせるものとして政令で定めるものをいう。）を進行し、かつ、重大な交通の危険を生じさせる速度で自動車を運転する行為

（過失運転致死傷）

第 5 条 自動車の運転上必要な注意を怠り、よって人を死傷させた者は、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。

### 3. あおり運転の多発と処罰法の見直し

#### (1) 平成 29 年の東名高速道路あおり運転事件と裁判

処罰法制定後も、あおり運転等の悪質・危険な運転行為を原因とする死傷事案は後を絶たなかった。その中で、平成 29 年の東名高速道路で夫婦 2 人が死亡したあおり運転事件（以下「東名事件」という。）は、停止行為を含む悪質・危険なあおり運転の事例として、

大きく報道され、議論を喚起した。今回の処罰法改正の契機の一つとなった事件であり、以下に概観する。

#### (事案の概要)

平成 29 年 6 月 5 日、東名高速道路において、パーキングエリアで駐車方法を V から非難され、憤慨した X は、V が乗車する V 車を停止させようと企て、V 車を追い越して同車の直前に車線変更し、減速して X 車を V 車に著しく接近させる行為を複数回繰り返した。さらに、衝突を避けるために車線変更した V 車の直前に車線変更した上、減速して停止し、V 車をその後方に停止させた。両車の停車後、X は V 車に近づいて V に対して暴行を加えるなどした。両車が停止した約 2 分後、V 車の後方から進行してきた大型貨物自動車が、子供 2 名が乗車していた V 車後部に衝突し、V 車付近にいた V 及び V の妻が死亡、子供 2 名が負傷した。

危険運転致死傷罪に問われた X の裁判では、争点として、直前に停止させた行為が、処罰法第 2 条第 4 号の「重大な交通の危険を生じさせる速度」での運転といえるかが問題となった。第一審（横浜地方裁判所平成 30 年 12 月 14 日判決）は、「重大な交通の危険を生じさせる速度」を「一般的・類型的に衝突により大きな事故が生じる速度又は大きな事故になることを回避することが困難な速度」とし、文言上自動車を進行させることが要求されるため、停止行為まで読み取ることが困難と判示した<sup>6</sup>。控訴審（東京高等裁判所令和元年 12 月 6 日判決）でも同様の見解が示され<sup>7</sup>、停止行為を含む妨害目的運転に対する同号の適用の困難さが浮き彫りとなった<sup>8</sup>。

これらを契機として、走行中の車の前方で停止する行為などの悪質な行為を、あおり運転として処罰する規定を整備する必要性が指摘されるようになった<sup>9</sup>。

---

<sup>6</sup> 第一審、控訴審ともに停止までの運転行為を処罰法第 2 条第 4 号の妨害目的運転と認定した上で、停止までの運転行為と死傷結果の因果関係を肯定し、危険運転致死傷罪の成立を認めている。なお、被害者車両を停止させたことの位置付けについては、控訴審は実行行為後の介在事情の一つとする一方、第一審は「妨害運転と密接に関連する行為」としている。

<sup>7</sup> 控訴審では、第一審の公判前整理手続において、裁判官が構成裁判官のみの判断で、危険運転致死傷罪の因果関係が認められない旨の見解を示したことを、裁判員との協議を求める裁判員法に反する越権行為とした上で、見解の変更を前提とする主張及び立証の機会を訴訟当事者に与えることのないまま因果関係を認定し、被告人を有罪とする判決を宣告した訴訟手続に法令違反があるとして、第一審判決を破棄し横浜地裁に差し戻した。

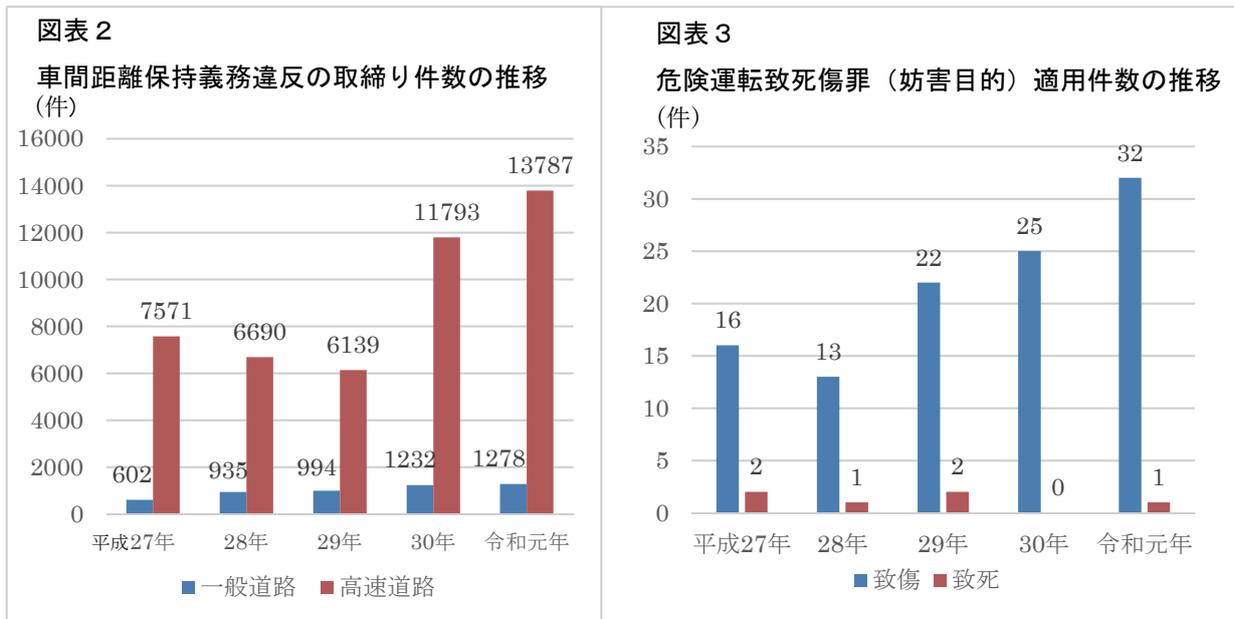
<sup>8</sup> 停止までの運転行為と死傷結果の因果関係を肯定した第一審判決について、死傷結果は停止行為の危険が現実化したと見るのが素直であり、実行行為たる妨害運転と死傷結果の因果関係の認定には問題がある、との指摘がされている（成瀬幸典「東名高速あおり運転事件第 1 審判決」『法学教室』第 470 号（令元. 11）138 頁など）。この点、東名事件に類似の事件で業務上過失致死傷罪（当時）を適用した最高裁判所平成 16 年 10 月 19 日決定の事例を念頭に、東名事件においても、妨害運転及び危険速度という限定がない過失運転致死傷罪（処罰法第 5 条）を適用すべきとの見解もある（松原芳博「東名高速あおり運転事件第一審判決」『早稲田法学』第 95 巻第 2 号 290 頁）。停止行為も業務上過失致死罪の実行行為に該当するとした同決定にのっとれば、東名事件でも X の停止行為を同罪の実行行為と評価でき、死傷結果との因果関係は認定されうると主張する。

<sup>9</sup> 『朝日新聞』（平 30. 12. 15）など

## （２）あおり運転への取締り強化と危険運転致死傷罪

平成 29 年の東名事件や令和元年の常磐自動車道でのあおり運転殴打事件<sup>10</sup>など、あおり運転等の悪質・危険な運転行為を原因とする死傷事案が相次ぎ、厳罰化を求める声が高まっていた。警察庁による令和元年実施のアンケート調査では、あおり運転を抑止するために必要な方策として「罰則の強化」を選んだ割合が約 75%、「積極的な違反取締り」を選んだ割合が約 44%との結果になっていた。また、過去 1 年間にあおり運転の被害経験ありと回答した割合は、全体の約 35%にのぼった<sup>11</sup>。

停止行為を含む危険なあおり運転に対しては、道路交通法の車間距離保持義務違反の適用など、警察による積極的な取締り等が実施され、特に、通達<sup>12</sup>が発出された平成 30 年以降の適用件数は毎年 1 万件を超えることとなった（図表 2）。また、道路交通法では、通行妨害目的の悪質運転に対する罰則強化を内容とする改正の検討が行われた<sup>13</sup>。他方、死傷事案に対する処罰法第 2 条第 4 号（妨害目的）の適用は、極めて少数にとどまっていた（図表 3）。



（出所）法制審議会刑事法（危険運転による死傷事犯関係）部会第 1 回会議（令和 2 年 1 月 24 日）配布資料 4、警察庁『道路の交通に関する統計』（令和元年）、警察庁資料より筆者作成

<sup>10</sup> 令和元年 8 月 10 日に常磐自動車道において、自動車を運転する A が走行中の自動車の前方に割り込み、低速運転や停止等を繰り返した上、高速道路上に当該自動車を止めさせ、当該自動車の乗員を殴打した事件。A は強要罪及び傷害罪で起訴されている（『読売新聞』（令 2. 6. 20））。

<sup>11</sup> 警察庁「「あおり運転」に関するアンケート調査結果」（令和元年）。なお、当該調査の「あおり運転」は、「後ろから車間距離を詰めてあおる行為のほか、意図的な割り込み、急ブレーキ、蛇行運転等の危険な運転を広く含む」と定義されている。

<sup>12</sup> 平成 30 年 1 月 16 日付けで警察庁から、都道府県警察に対し、悪質・危険な運転への厳正な捜査の徹底や迅速かつ積極的な行政処分の実施等を求める通達「いわゆる「あおり運転」等の悪質・危険な運転に対する厳正な対処について」が発出されている。

<sup>13</sup> 改正案は第 201 回国会に提出され、成立した。詳細は、3.（6）道路交通法の改正を参照。

### （３）処罰法の課題と見直し

処罰法第２条第４号は、「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」と規定されており、加害者車両が「重大な交通の危険を生じさせる速度」で走行して「著しく接近」することが要件とされている。そのため、通行妨害目的で、走行中の被害者車両の前方に進入して自車を停止し、被害者車両が追突するなどして人が死傷したとしても、「著しく接近」したときの加害者車両の速度が「重大な交通の危険を生じさせる速度」との要件を満たさなければ、同号の適用は困難との指摘がなされていた<sup>14</sup>。

法務省では、こうした危険運転致死傷罪の適用をめぐる指摘されている問題点<sup>15</sup>や道路交通法上の対応、あおり運転による死傷事犯の実態等も踏まえて、処罰法改正の要否の検討がなされたとしている<sup>16</sup>。

#### 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（抄）（※平成 25 年成立当時の条文）

（危険運転致死傷罪）

第 2 条 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。

一～三（略）

四 人又は車の通行を妨害する目的で、走行中の自動車の直前に進入し、その他通行中の人又は車に著しく接近し、かつ、重大な交通の危険を生じさせる速度で自動車を運転する行為

五・六（略）

### （４）法制審議会への諮問と答申

令和 2 年 1 月 15 日に森法務大臣は、「自動車運転による死傷事犯の実情等に鑑み、事案の実態に即した対処をするため、早急に、罰則を整備する必要があると思われるので、別紙要綱（骨子）について御意見を賜りたい。」として、危険運転致死傷罪の処罰対象となる行為に新たに以下の 2 類型を加える要綱（骨子）を法制審議会第 185 回会議（総会）に諮問した（諮問第 109 号）。

法制審議会刑事法（危険運転による死傷事犯関係）部会では、合計 2 回の会議が開催された。第 2 回会議の令和 2 年 2 月 4 日には、審議、採決の結果、要綱（骨子）のとおり罰則を整備することが相当である旨を法制審議会（総会）に報告することが決定された。

2 月 21 日、法制審議会第 186 回会議（総会）において、同要綱（骨子）が全会一致で原案どおり採択され、直ちに法務大臣に答申された。

<sup>14</sup> 松原芳博「あおり運転裁判からみる罪刑法定主義」『法学セミナー』第 772 号（令和元. 5）51 頁など。

<sup>15</sup> 停止行為が実行行為に当たらず、停止行為以前の運転が妨害目的運転と評価できる場合には、当該運転と停止による死傷結果の因果関係を肯定できるか、といった解釈上の問題も生じると考えられる。

<sup>16</sup> 法務省「法務大臣閣議後記者会見の概要」（令和元年 12 月 6 日）〈[http://www.moj.go.jp/hisho/kouhou/hisho08\\_00017.html](http://www.moj.go.jp/hisho/kouhou/hisho08_00017.html)〉

#### 要綱（骨子）

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ものとする。

- 一 車の通行を妨害する目的で、走行中の車（重大な交通の危険が生じることとなる速度で走行中のものに限る。）の前方で停止し、その他これに著しく接近することとなる方法で自動車を運転する行為
- 二 高速自動車国道又は自動車専用道路において、自動車の通行を妨害する目的で、走行中の自動車の前方で停止し、その他これに著しく接近することとなる方法で自動車を運転することにより、走行中の自動車に停止又は徐行をさせる行為

#### （5）本法律案の提出と審議経過

政府は、法制審議会の答申を踏まえ、第201回国会の令和2年3月6日、本法律案を衆議院に提出した。衆議院法務委員会においては5月22日に趣旨説明聴取、5月27日に参考人質疑、対政府質疑及び採決が行われ、5月28日の本会議において、全会一致をもって可決された。その後、参議院では、法務委員会において6月2日に趣旨説明聴取及び参考人質疑、6月4日に対政府質疑及び採決が行われ、6月5日の本会議において、全会一致をもって可決され、本法律は成立した。

#### （6）道路交通法の改正

あおり運転をはじめとする通行妨害目的の運転に対して、新たに罰則を設ける「道路交通法の一部を改正する法律」（令和2年法律第42号）が、第201回国会の令和2年6月2日に成立し、同年6月30日から施行されている。同法は、他の車両等の通行を妨害する目的で交通の危険を生じさせるおそれのある方法によって、急ブレーキ禁止や車間距離保持義務などに違反した場合、3年以下の懲役又は50万円以下の罰金（第117条の2の2）とし、高速道路上で他の自動車を停止させるなど「著しい交通の危険」を生じさせた者は、5年以下の懲役又は100万円以下の罰金に処するものとした（第117条の2）。改正前の規定では、高速道路上での車間距離保持義務違反や急ブレーキ禁止違反に対する罰則が3月以下の懲役又は5万円以下の罰金にとどまっておき（第119条第1項）、不十分との指摘がされていた。

### 4. 本法律の内容

#### （1）本法律による改正後の処罰法第2条第5号（新設）<sup>17</sup>

車の通行を妨害する目的で、走行中の車（重大な交通の危険が生じることとなる速度で走行中のものに限る。）の前方で停止し、その他これに著しく接近することとなる方法で自動車を運転する行為

##### ア 概要

車の通行を妨害する目的で、重大な交通の危険を生じることとなる速度で走行中の車

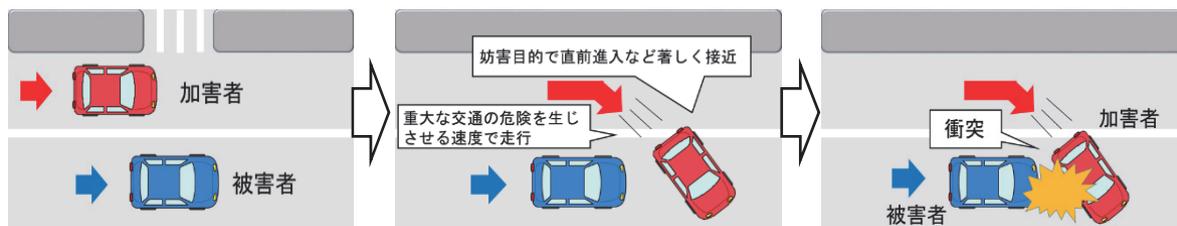
<sup>17</sup> 改正前の処罰法第2条第5号は本法律による改正後、第2条第7号となった。

の前方で停止し、その他これに著しく接近することとなる方法で自動車を運転する行為を行い、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こととするものである。

被害者車両が重大な交通の危険が生じることとなる速度で走行しているときは、通行妨害目的をもって、後続車の前方で停止するなど被害者車両に著しく接近することとなる方法で自動車を運転すれば、被害者車両が追突するなどして致死傷の結果が発生する危険性が典型的に高いといえる。こうした行為を実行行為として捉え、人を死傷させた場合には、危険運転致死傷罪の対象とするものである<sup>18</sup>。

処罰法第2条第4号においては、加害者車両が被害者車両に「著しく接近」したときに、「重大な交通の危険を生じさせる速度」<sup>19</sup>で走行していることが要件とされている。例えば、図表4のように、加害者車両（赤の車両）が、被害者車両（青の車両）の通行を妨害する目的で、被害者車両（青の車両）の直前の位置で危険な割込み行為をしたために双方が衝突し、死傷者が生じた事例では、加害者車両（赤の車両）が「重大な危険を生じさせる速度」で割込み行為などの「著しく接近」する運転をしたことが求められる。

図表4 処罰法第2条第4号の適用事例



(出所) 法務省資料より筆者作成

他方、改正後の処罰法第2条第5号では、加害者車両が妨害目的で前方に停止するなど、加害者車両が「重大な交通の危険を生じさせる速度」で走行していない場合であっても、被害者車両が「重大な交通の危険が生じることとなる速度」で走行しているときは、衝突等により死傷結果が生じた場合に適用可能となると考えられる。

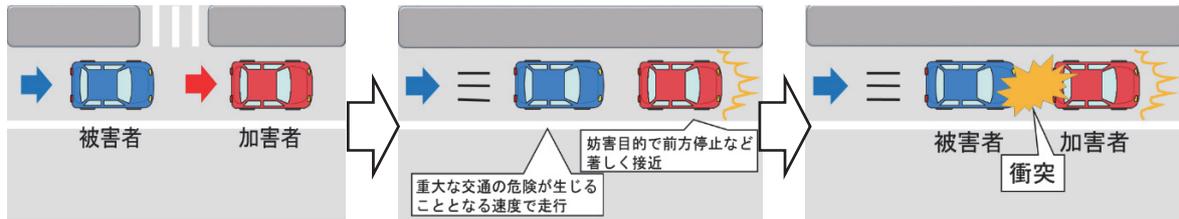
#### イ 適用事例

改正後の処罰法第2条第5号の適用が想定される事例として、図表5の事例が挙げられる。先頭を走る加害者車両（赤の車両）が、通行を妨害する目的をもって、後続の被害者車両（青の車両）の前方で停止するなど、著しく接近することとなる方法で自動車を運転したことにより、双方が衝突し、被害者車両の乗員等が死傷した場合には同号が適用されると考えられる。この際、被害者車両（青の車両）は「重大な交通の危険が生じることとなる速度」で走行していたことが求められる。

<sup>18</sup> 法制審議会刑事法（危険運転による死傷事犯関係）部会（以下「同部会」という。）第1回会議（令和2年1月24日）議事録5頁

<sup>19</sup> 処罰法第2条第4号の「重大な交通の危険を生じさせる速度」は、通常時速20～30kmで認められ得るとされる（大塚仁ほか『大コンメンタール刑法 第2版 第10巻』（青林書院、平成18年）512頁）。

図表5 改正後の処罰法第2条第5号の想定事例



(出所) 法務省資料より筆者作成

## (2) 本法律による改正後の処罰法第2条第6号(新設)<sup>20</sup>

高速自動車国道(高速自動車国道法(昭和32年法律第79号)第4条第1項に規定する道路をいう。)又は自動車専用道路(道路法(昭和27年法律第180号)第48条の4に規定する自動車専用道路をいう。)において、自動車の通行を妨害する目的で、走行中の自動車の前方で停止し、その他これに著しく接近することとなる方法で自動車を運転することにより、走行中の自動車に停止又は徐行(自動車が直ちに停止することができるような速度で進行することをいう。)をさせる行為

### ア 概要

高速自動車国道又は自動車専用道路において、自動車の通行を妨害する目的で、走行中の自動車の前方で停止し、その他これに著しく接近することとなる方法で自動車を運転することにより、走行中の自動車に停止又は徐行をさせる行為を行い、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こととするものである。

自動車を駐停車させること自体が原則として禁止されている高速自動車国道や自動車専用道路においては、加害者車両が通行を妨害する目的で、走行中の被害者車両の前方で停止するなど、被害者車両に著しく接近することとなる方法で自動車を運転し、被害者車両を停止又は徐行させた場合、他の運転者としては、そのような事態を想定して回避措置を採ることは通常困難である。そのため、後続の車両が追突するなどして死傷の結果が発生する危険性は典型的に高いといえる。こうした行為を実行行為として捉え、よって人を死傷させた場合に、危険運転致死傷罪で処罰しようとするものと説明されている<sup>21</sup>。

### イ 適用事例

改正後の処罰法第2条第6号では、加害者車両が被害者車両を停止等させ、その後第三者車両が追突等することにより、停止させられた被害者車両の乗員等に致死傷の結果が生じた場面が想定されている<sup>22</sup>。

具体的な事例として、図表6の事例が挙げられる。先頭を走る加害者車両(赤の車両)が、通行妨害目的をもって、後続の被害者車両(青の車両)の前方で停止するなど被害

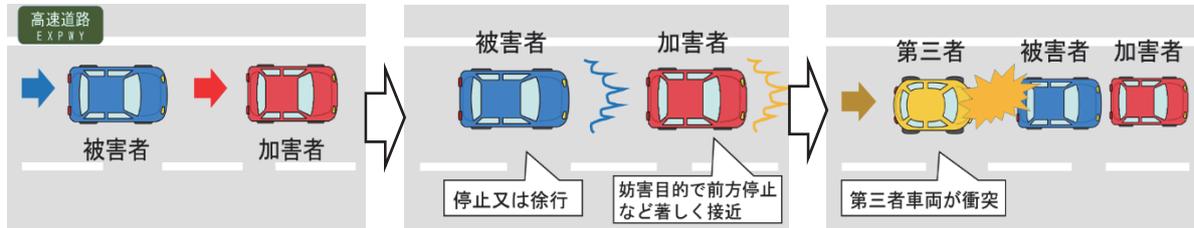
<sup>20</sup> 改正前の処罰法第2条第6号は本法律による改正後、第2条第8号となった。

<sup>21</sup> 同部会第1回会議(令和2年1月24日)議事録6頁

<sup>22</sup> 同部会第1回会議(令和2年1月24日)議事録29頁

者車両（青の車両）に著しく接近することとなる方法で自動車を運転することにより、被害者車両が停止を余儀なくされ、後続する第三者車両（黄の車両）が被害者車両を回避できずに衝突し、乗員等が死傷した場合が考えられる。

図表 6 改正後の処罰法第 2 条第 6 号の想定事例



(出所) 法務省資料より筆者作成

## 5. 主な国会論議

### (1) 立法目的

#### ア 処罰法を改正する理由

あおり運転等の悪質・危険な運転を防止・処罰するために、処罰法を改正する理由について議論が行われた。森法務大臣からは「今般の法整備は、危険運転致死傷罪に対する考え方<sup>23</sup>を前提に、いわゆるあおり運転による死傷事犯の実情等に鑑み、事案の実態に即した対処をするために、危険運転致死傷罪の対象となる行為として、処罰法第 2 条第 4 号に加えて、被害者車両の前方に停止する行為など、改正後の同条第 5 号及び第 6 号の行為を追加するものである。これにより、危険運転致死傷罪の対象とすべき悪質・危険なあおり運転による死傷事犯に対して適切な対処が可能になるとともに、刑罰が有する一般予防の効果として、悪質・危険なあおり運転に及ぶ者に対し、自覚を促して抑止する効果が十分に期待できる」旨の答弁があった<sup>24</sup>。

#### イ 処罰法第 2 条第 4 号の適用によるあおり運転の処罰と法改正の必要性

東名事件の控訴審判決を踏まえると、処罰法第 2 条第 4 号は、停止行為を含む妨害目的の運転による死傷事案に対しても適用が可能であり、今回の法改正は不要ではないか、との指摘がなされた。この点について、「速度要件<sup>25</sup>の趣旨や控訴審判決の考え方<sup>26</sup>を踏まえると、処罰法第 2 条第 4 号の「重大な交通の危険を生じさせる速度」には、一定速

<sup>23</sup> 危険運転致死傷罪は、故意に危険な自動車の運転行為を行い、その結果人を死傷させた者を、その行為の実質的危険性に照らし、暴行により人を死傷させた傷害、傷害致死に準じて処罰しようとするものであり、処罰法第 2 条各号の危険運転行為は、死傷事案の実態等に照らし重大な死傷事犯となる危険が典型的に極めて高い行為であって、暴行による傷害、傷害致死に準じた重い法定刑により処罰すべきものと認められる類型に限定される、との考え方（第 201 回国会参議院法務委員会会議録第 11 号（令 2.6.4））。

<sup>24</sup> 第 201 回国会参議院法務委員会会議録第 11 号（令 2.6.4）

<sup>25</sup> 法務省は「重大な交通の危険を生じさせる速度」の意義を「妨害目的で特定の相手方に著しく接近した場合に、自車が相手方と衝突すれば大きな事故を生じさせると一般的に認められる速度、あるいは、相手方の動作に即応するなどして、そのような大きな事故になることを回避することが困難であると一般的に認められる速度」と説明する（第 201 回国会衆議院法務委員会会議録第 12 号 16 頁（令 2.5.27））。

<sup>26</sup> 同判決は、立法趣旨を踏まえると速度が零となる直前停止行為は「重大な交通の危険を生じさせる速度」には典型的に該当しない旨を指摘した。

度以下の低速度の走行や停止させることは含まれないことになる。そのため、加害者車両が通行妨害目的で被害者車両に著しく接近した場合に、その際の速度が同号の罪の成立に必要とされる一定速度以下の低速度であったり停止したりしたときは、同号の実行行為である運転行為に該当せず、事案の実態に即した対処をすることができないことになるため、今回の法整備が必要である」旨の答弁が、法務省からなされた<sup>27</sup>。

## (2) 処罰の対象となる行為と因果関係の認定

### ア 改正後の処罰法第2条第5号及び第6号の適用対象となる行為

道路交通法で処罰されるクラクションやハイビームを用いたあおり運転を、危険運転致死傷罪が適用の対象としていない理由について、「クラクションやハイビーム自体は危険運転致死傷罪が処罰の対象とする運転行為には当たらない上、クラクションやハイビームは物理的な接近を伴うものではなく、これらの行為を同罪の対象とすることは現行の同罪の考え方と整合しない。また、暴行に当たらない脅迫による致死傷という犯罪類型を創設することになるという点で、刑法の考え方との整合性にも疑義がある」旨の説明が法務省からなされた<sup>28</sup>。

また、危険なあおり運転に対する処罰規定の網羅性について、法務省は「基本的に現在の実情に鑑みれば、改正によって、あおり運転行為の対処として、危険運転致死傷罪としての処罰に必要な範囲をカバーできるものと考えている」旨の答弁をしている<sup>29</sup>。

### イ 処罰範囲の過度な拡大に対する懸念

被害者及びその遺族の処罰感情や世論の影響から、危険運転致死傷罪の条文が恣意的に解釈され、処罰範囲が過度に拡大することへの懸念が示された。この点について、森法務大臣は「改正後の処罰法第2条第5号及び第6号においては、どのような行為をした場合に処罰の対象となるか十分に示されており、また、法制審議会等における調査審議においても合理的な根拠を持って解釈を示しているところであり、処罰範囲が広がり過ぎるのではないかという懸念は当たらない」旨、答弁している<sup>30</sup>。

また、近時の裁判例では、実行行為と結果の因果関係が広く肯定される傾向にあるとの参考人の指摘<sup>31</sup>を踏まえ、過失運転致死傷罪が適用されると思われる事案でも、危険運転致死傷罪が認められるのではないかとの懸念が議論の中で示された。この点、法務省からは「因果関係の有無は、裁判所において個別の事案における具体的な事実関係に応じて適切に判断される」とした上で、「一般論としては、改正後の処罰法第2条第5号又は第6号に該当する実行行為が行われ、人の死傷結果が生じたとしても、その死傷結果が同条第5号又は第6号の罪の実行行為が予定している危険性が現実化したものと言え

<sup>27</sup> 第201回国会衆議院法務委員会議録第12号16頁(令2.5.27)

<sup>28</sup> 第201回国会衆議院法務委員会議録第12号16頁(令2.5.27)。なお、執拗にクラクションを鳴らしていた事実が、「著しく接近することとなる方法」に対する故意を認定する一事情とはなり得るとの趣旨の答弁が、法務省よりなされている(第201回国会参議院法務委員会議録第11号(令2.6.4))。

<sup>29</sup> 第201回国会衆議院法務委員会議録第12号30頁(令2.5.27)

<sup>30</sup> 第201回国会参議院法務委員会議録第11号(令2.6.4)

<sup>31</sup> 第201回国会参議院法務委員会議録第10号(令2.6.2)など

るかかどうかという観点から因果関係の有無が判断されるものと考えており、処罰の範囲が不当に拡大するのではないかという懸念は当たらない」旨の答弁がなされている<sup>32</sup>。

### (3) 通行を妨害する目的

#### ア 「通行を妨害する目的」の趣旨と認定に必要な認識

「通行を妨害する目的」の趣旨について、法務省は「相手方に自車との衝突を避けるために急な回避措置をとらせるなど、相手方の自由かつ安全な通行を妨げることを積極的に意図することをいい、未必的な認識、認容があるだけでは足りない」と説明する<sup>33</sup>。一方、妨害する相手方への認識については「特定の車の通行を妨害する意図までは必要ない」としている<sup>34</sup>。

#### イ 「通行を妨害する目的」の立証方法

主観的構成要件要素である「通行を妨害する目的」の有無をどのように判断し、立証するのか議論が行われた。森法務大臣からは「加害者の供述のみによって行うものではなく、ドライブレコーダーの映像や、被害者、目撃者の供述などを含む様々な証拠を収集し、加害者の具体的な運転態様、被害者車両の動きや位置関係、犯行時や犯行前後における加害者の言動など様々な事実に基づいて総合的に認定することとなる」旨の説明があった<sup>35</sup>。

### (4) 個別の事例における危険運転致死傷罪の成否

#### ア 高速道路において渋滞中に衝突して死傷の結果が生じた場合

高速道路において渋滞中に通行妨害目的を持った加害者車両が被害者車両を停止させて死傷の結果が生じた場合、危険運転致死傷罪が成立するかが問われた。法務省からは「高速自動車道等であっても、渋滞によって他の走行車両が徐行や停止を繰り返しているような場合には、通行妨害目的で自己の運転する自動車を被害者車両の前方で停止させるなど、被害者車両に著しく接近することとなる方法で運転し、これにより被害者車両を停止又は徐行させ、そのような行為によって人に死傷結果が生じたとしても、改正後の処罰法第2条第6号の罪の実行行為が予定している危険性が現実化したものとはいえないと考えるので、当該行為と死傷結果との間の因果関係は認められず、同罪の処罰対象にはならないと考えている」旨の答弁がなされた<sup>36</sup>。

<sup>32</sup> 第201回国会参議院法務委員会会議録第11号(令2.6.4)

<sup>33</sup> 第201回国会衆議院法務委員会会議録第12号17頁(令2.5.27)。なお、運転の主たる目的が通行の妨害でなくとも、自分の運転行為が通行の妨害になることが確実であるとの認識があれば、刑法第208条の2第2項前段(現：処罰法第2条第4号)の「通行を妨害する目的」を肯定できるとした裁判例がある(東京高等裁判所平成25年2月22日判決)。同判決の理論構成に従うと、立法趣旨より処罰範囲が拡大する可能性があるとの指摘がある(岡本昌子「刑法208条の2第2項前段の「人又は車の通行を妨害する目的」」『法学教室』第401号判例セレクト2013I(平26.2)32頁)。

<sup>34</sup> 第201回国会衆議院法務委員会会議録第12号23頁(令2.5.27)

<sup>35</sup> 第201回国会参議院法務委員会会議録第11号(令2.6.4)

<sup>36</sup> 第201回国会衆議院法務委員会会議録第12号32頁(令2.5.27)

## イ 衝突を回避した被害者車両が後続の第三者車両と衝突して死傷の結果を生じた場合

被害者車両が通行妨害目的を持った加害者車両との衝突を回避した後に、被害者車両と後続の第三者車両が衝突して死傷の結果が生じた場合の危険運転致死傷罪の成否が議論された。法務省からは「改正後の処罰法第2条第5号の罪の実行行為があり、かつ、その予定している危険性が現実化したものとして、運転行為と死傷結果との間の因果関係が認められ得ると考えられ、危険運転致死傷罪が成立し得ると考える」旨の答弁があった<sup>37</sup>。

## ウ 被害者車両が衝突を回避してから一定時間経過後に第三者車両が衝突した場合

被害者車両が通行妨害目的を持った加害者車両との衝突を回避した後に、一定時間経過後に第三者車両が被害者車両に衝突して死傷の結果が生じた場合の危険運転致死傷罪の成立の可否が問われた。法務省は「積極的な意図はあり、その目的の対象は特定の車である必要はないため、通行妨害目的は認められる」としつつ、「しばらくしてから追突しているため、第三者車両は、加害者による当該運転行為の時点では加害者車両から離れた地点を走行していると考えられ、実行行為である『著しく接近することとなる方法』との要件を満たさない、あるいは、運転行為と死傷結果との間の因果関係が欠けるため、処罰法第2条第5号の危険運転致死傷罪は成立しないと考えられる」旨の答弁を行っている<sup>38</sup>。

## (5) 立証方法

危険運転致死傷罪の立証のために収集される具体的な証拠について議論が及んだ。法務省は「個別の事案ごとに捜査機関において適切に判断される」としつつ、「一般論としては、ドライブレコーダーの映像<sup>39</sup>、事故現場に残されたタイヤ痕、車両の損傷状況、目撃者、被害者及び加害者の供述など、捜査機関が収集した様々な証拠<sup>40</sup>に基づいて立証することとなる」旨の答弁を行っている<sup>41</sup>。

## (6) その他

### ア 危険運転致死傷罪の法定刑と諸外国の同種犯罪の法定刑の比較

負傷の結果が生じた場合は15年以下の懲役、死亡させた場合は1年以上の有期懲役となっている我が国の危険運転致死傷罪の法定刑について、諸外国における同種犯罪と比較する観点から議論がなされた。法務省は「諸外国においては、規定の仕方は国によって異なるものの、あおり運転行為を含めて、悪質・危険な運転行為による死傷事犯につ

<sup>37</sup> 第201回国会参議院法務委員会会議録第11号(令2.6.4)

<sup>38</sup> 第201回国会衆議院法務委員会会議録第12号17頁(令2.5.27)

<sup>39</sup> ドライブレコーダーの映像を犯罪捜査に用いることについて、プライバシーや証拠能力の面で課題がある旨の指摘が参考人からなされている(第201回国会参議院法務委員会会議録第10号(令2.6.2))。

<sup>40</sup> 警察庁からは、過去2年間に処罰法第2条第4号が適用された事例及びいわゆるあおり運転行為に刑法を適用した事例において実際に収集された証拠を調査した結果、約36%の事例で防犯カメラ映像や第三者の目撃情報など、ドライブレコーダー以外の証拠が活用されている旨の答弁があった(第201回国会参議院法務委員会会議録第11号(令2.6.4))。

<sup>41</sup> 第201回国会参議院法務委員会会議録第11号(令2.6.4)

いて特別の規定を設けて処罰する例が多い」とした上で、アメリカ・イギリス・ドイツ・フランスの法令を挙げて、「諸外国の同種犯罪の法定刑と比較すると、我が国の危険運転致死傷罪の法定刑は決して軽いものではないと考えている」旨の答弁を行っている<sup>42</sup>。

#### イ あおり運転を予防するための具体的な取組

あおり運転を予防するための具体的な取組として、警察庁からは「妨害運転に対する罰則規定の整備等を行う道路交通法の改正内容を周知するとともに、あおり運転の悪質性や危険性、思いやりや譲り合いの気持ちを持った運転の必要性について、更新時講習等の機会や都道府県警察のウェブサイト・SNS等を活用して広報啓発に努めたい。ドライブレコーダーの効果的な活用等についても広報啓発を実施していきたい」旨の答弁がなされている<sup>43</sup>。

## 6. おわりに

今回の改正は、東名事件を契機に、停止行為を含む悪質・危険な妨害目的運転を処罰することを目的としたものであり、道路上で後続車両を停止させるといった悪質な運転に対する大きな抑止力となることが期待される。危険運転致死傷罪は平成13年の創設当時は5類型であったが、度重なる改正を重ね、本改正により8類型を備えるに至った。厳罰を期待する被害者及びその遺族の要望や社会の要請を受け止めつつ、傷害罪・傷害致死罪に準ずる犯罪類型としての整合性や罪刑法定主義の要請を両立させる、立法上の対応が重ねられてきた結果といえる。

他方で、国会論議の中でも示されたとおり、処罰範囲が不当に拡大することがないようにその運用には十分留意される必要がある。特に、本改正により新設される類型は、加害者車両に対する客観的構成要件要素を、被害者車両の速度などの周囲の状況から、危険性を有する行為として位置付けている。因果関係の有無を判断するにあたっては、生じた結果が、実行行為に内在する危険が現実化したものといえるのか、捜査機関には十分な証拠の収集と精査が求められよう。また裁判実務にあたっては、立証において重視されるであろうドライブレコーダーの映像などの証拠としての評価についても、証拠調べのプロセス等で十分に検討される必要があると思われる。

悪質・危険な運転による死傷事案を抑止していくためには、処罰規定の整備と併せて、安全な道路環境の整備や個々のドライバーに対する意識啓発といった交通施策が不可欠である。そうした施策も踏まえつつ、今後、あおり運転による死傷事案に対して改正後の処罰法第2条第5号、第6号がどのように運用されるのか、注目したい。

(たくみ りょう)

<sup>42</sup> 第201回国会参議院法務委員会会議録第11号(令2.6.4)

<sup>43</sup> 第201回国会衆議院法務委員会会議録第12号15頁(令2.5.27)