

飲酒運転事故と道路交通法等の改正を中心とする 法的取り組み

西新共同法律事務所
八尋光秀

要約

わが国の犯罪白書をもとに、1993年から2007年までの、交通事犯の概況を整理すると、「死亡及び重傷」例について、長期、安定的に減少傾向にあり、諸外国に比して低水準で推移していることが認められる。他方、飲酒運転を含む悪質かつ重大事犯に対する厳罰条項を新設した2002年及び2007年の道路交通法等における刑罰法改正には、一定の抑止効果があったとされるものの、その効果の範囲や持続性については明らかではない。他方、道路交通における安全の確保、飲酒運転の防止という目的達成には、刑罰法改正による厳罰化では効果に限界があるとされ、さらには、長期に及ぶ懲役刑などには弊害をともなう。飲酒運転の防止に対してはアルコール依存症に対する医療及び援助施策とともに、正しい飲酒教育を含めた総合的な政策を取る必要がある。

A. 緒言

飲酒運転事故防止対策として、刑罰法規中心の法改正による重罰化と処罰対象の拡大に向けた法的取り組みを紹介し、それが飲酒交通事故に起因する死傷事件数との相関関係を検証し、その効果および限界ならびに弊害について報告する。

法改正としては、2002年及び2007年の厳罰化が特徴的である。それらはいずれも、飲酒運転を含む悪質かつ重大死傷事例を想定したものであった。他方、単なる飲酒運転の検挙数や軽傷事例の件数の推移については警察の検問を含む捜査体制および立件への処理方針などに左右される。本稿では、飲酒交通事故の中でも、もっぱら死亡あるいは重傷事例を検討対象とする。

なお、懲戒解雇処分等を含む広い意味での厳罰化とその評価については、別稿（「政府・自治体の取り組み」の項）にゆだねる。

B. 道路交通法等処罰規定の法改正における基本的な問題点

道路交通法の目的は「道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図り、及び道路の交通に起因する障害の防止に資すること」にあるとする。したがって、道路交通法は、道路行政的、事故予防的観点による、いわば一般的な道路交通全般の安全を図ることを理念とした法律である。

この目的にそって、必要不可欠な事項に限り、補充的に罰則を定めるものとされている。

人身事故に対する処罰の根拠規定は本来的には刑法による。それが飲酒運転による公道上の交通事故に起因するものであっても、等しく刑法によって規定するということが守られるべき法原則である。公道上であろうが、空き地や工事現場や庭先であろうが、海上での船舶運行中であろうが、仕事中心であろうが、遊居中であろうが、本来、共通のものさしで刑罰としての正

当性と罪刑の均衡とが厳格に検討され考量されなければならない。

この間、あたかも、刑事罰の厳罰化こそが道路交通法の目的を達するかのよう、道路交通法の改正とともに、刑法に特別条項を新設して、厳罰化を図ってきた。このような、飲酒交通事犯を標的とした刑罰条項の新設は、道路交通にかかる体感治安に乗った厳罰化の風潮そのままに、冷静な議論を欠いていたのではなかったか。

仮に、飲酒運転事故に対する厳罰化に一定の効果が認められあるいは見込まれるにせよ、取締法規の処罰規定拡大とこれに拠りかかった刑事法規の新設による重罰化、また過大な刑罰権行使を許容する社会構造への変換は、安易な治安国家への雪崩を招くという危険を孕む。

この意味で、飲酒交通事犯限定の特別な法改正による厳罰化の流れは、刑罰法体系上、無視できない根本的な問題をもつのである。

C. 道路交通法等による飲酒運転事故に対する厳罰化の経緯

道路交通法は1960年に施行された。酒気帯び運転に対する罰則が定められたのは1970年改正においてである。その後、運転者への義務付け及びその違反に対する罰則規定を増大させてきた。

この間、飲酒運転について処罰対象を呼気中アルコール濃度0.25ミリグラム以上から0.15ミリグラム以上へと拡大し、罰則を最高で法定刑を懲役3年または罰金50万円から懲役5年または罰金100万円に引き上げた。飲酒運転ではないが、関連して、救護義務違反について罰則を最高で法定刑を懲役5年または罰金50万円から懲役10年または罰金100万円に引き上げた。そのほか、飲酒運転を命令し、容認した自動車の使用者や飲酒運転をするおそれのある状況に関与したものについても処罰規定を拡大した。

刑法についていえば、危険運転致死傷罪を新設し最高で法定刑を1年以上の有期懲役とし、自動車運転過失致死傷罪を新設し、最高で法定刑を7年以下の懲役・禁固または100万円以下の罰金とした。

以下は、とくに厳罰化において、刑法改正をも導いたという意味で、質的な転換を遂げたとと思われる2002年改正（2001年から2002年にかけて制定・施行された道路交通法および刑法の改正）、および2007年改正（2007年に制定・施行された道路交通法および刑法の改正）を取り上げる。

2002年法改正は、主として以下の2つの契機によるものと考えられている。それは交通犯罪の動向と個別交通事故である。

交通犯罪動向として「交通事故の発生件数は、昭和53年（1978年）以降増加傾向にあり、平成5年（1993年）に過去のピークを突破して以降、毎年、過去最高記録を更新し続けている。また、それに伴い負傷者数も増加しており、10年には過去のピークを超え、ここ数年は過去最高記録を更新している」とし、さらに最近10年間においても「交通事故の発生件数の増加に伴い、交通関係業過の検挙人員も増加し、平成12年（2000年）は戦後初の80万人を突破したが、13年（2001年）も、前年の2.4%増の87万605人となっている。ただし、業務上過失傷害の検挙人員は漸増傾向にあるが、業務上過失致死及び重過失致死等の検挙人員は漸減傾向にある」（2002年「犯罪白書」24ページ）という評価である。

個別交通事故としては、1999年に発生した東名高速における飲酒運転事故である。改正に至る経過は概ね次のように捉えられる。

東名高速における飲酒交通事故は1999年11月28日に発生したが、この直後からマスコミに

よるこの飲酒事故に端を発した飲酒交通事故防止厳罰化キャンペーンが展開された。それを受ける形で、2000年以降、飲酒運転等交通事故に対する厳罰化への法改正が準備され、そのなかで、2001年「犯罪白書」は交通犯罪をテーマとして特集し、前記2002年「犯罪白書」で示した交通犯罪の動向評価をもとに、2001年に改正法を制定し、2002年に改正法を施行した。

厳罰化の内容は、道路交通法改正において、飲酒運転加罰対象を呼気中アルコール濃度0.25ミリグラムから0.15ミリグラムへと引き下げて拡大した。

刑法においては、危険運転致死傷罪を新設し、法定刑を死亡にあっては1年以上の有期懲役、負傷にあっては10年以下の懲役とし、飲酒等の悪質危険な運転による死傷事故に対する重罰化を行った。

2007年改正も同様に見てみよう。交通犯罪動向について「交通事故の発生件数及び負傷者数は、平成17年（2005年）は若干減少したものの、12年（2000年）以降ほぼ横ばいのまま高水準で推移している」（2006年「犯罪白書」24ページ）とする。ここまでは、2002年改正の際に示した交通犯罪動向と同じ評価を示している。

ただし、続けて「交通事故発生件数及び負傷者数は、平成12年（2000年）以降ほぼ横ばいのまま高水準で推移していたが、17年（2005年）と18年（2006年）は連続して前年より減少した」（2007年「犯罪白書」24ページ）とも評価し、さらには「交通事故の発生件数及び負傷者数は、平成12年（2000年）以降ほぼ横ばいのまま高水準で推移していたが、17年（2005年）から連続して前年より減少している」（2008年「犯罪白書」24ページ）という評価を加えている。

すなわち、交通事故発生件数及び負傷者数の総数は2000年以降横ばいあるいは減少し続けているものの、依然として「高水準」を維持しているという評価を前提としている表現ぶりである。

個別交通事故としては2006年8月25日に福岡市で発生した飲酒運転事故である。

改正に至る経過は基本的に2002年改正と同じ経過をたどった。すなわち、2006年8月事故発生直後から、マスコミによる飲酒運転防止厳罰化キャンペーンがなされ、間もなく厳罰化の国民的大合唱があと追いつるなか、翌2007年6月に改正法が制定され、同年9月19日に施行された。

厳罰化の内容は、道路交通法において、飲酒運転に対して、最高で法定刑を3年以下の懲役または50万円以下の罰金から5年以下の懲役または100万円以下の罰金へと引き上げるとともに処罰対象者を関与者へと拡大し、救護義務違反に対して、法定刑を5年以下の懲役または50万円以下の罰金から10年以下の懲役または100万円以下の罰金に引き上げた。

刑法においては、自動車運転過失致死傷罪を新設して、最大で法定刑を5年以下の懲役もしくは禁固または50万円の罰金から7年以下の懲役もしくは禁固または100万円以下の罰金へと引き上げるとともに、危険運転致死傷罪の対象に二輪車を含めることへと拡大した。

D. 交通事犯概況の再評価

前出のとおり、2008年「犯罪白書」によれば、わが国の「交通事故の発生件数及び負傷者数は、平成12年（2000年）以降ほぼ横ばいのまま高水準で推移していたが、17年（2005年）から連続して前年より減少している」（24ページ）という。

果たして「高水準」か、という疑問がある。何と比べて、どのような規準で「高水準」なのか不明であるだけではない。「高水準で推移」しているとする数の90パーセント以上は軽傷事例である。軽傷事例は、警察捜査の体制や方針に大きく依拠している。「高水準で推移」してい

表1 交通事故による死亡者数、負傷者数の国際比較（人口10万人あたり）

	(1999年)	年間死亡者数	同負傷者数	同重傷者数
アメリカ		15.3人	1187.0人	
イギリス連合王国		5.9人	548.2人	
ドイツ		9.5人	634.3人	
フランス		14.2人	296.0人	
韓国		20.0人	860.0人	
日本	(1993年)	8.8人	703.3人	64.1人
	(1994年)	8.5人	703.9人	62.0人
	(1995年)	8.5人	734.8人	62.9人
	(1996年)	7.9人	748.6人	61.2人
	(1997年)	7.6人	760.1人	60.5人
	(1998年)	7.3人	783.3人	58.7人
	(1999年)	7.1人	829.3人	59.9人
	(2000年)	7.1人	910.5人	63.1人
	(2001年)	6.9人	927.6人	62.6人
	(2002年)	6.5人	916.1人	61.4人
	(2003年)	6.0人	925.2人	58.8人
	(2004年)	5.8人	925.9人	57.0人
	(2005年)	5.4人	905.3人	54.0人
	(2006年)	5.0人	859.5人	50.2人
	(2007年)	4.5人	809.6人	47.2人

るのは、交通取締体制の充実を示すものであっても、飲酒運転を含む悪質事犯及びこれによる死亡ないし重傷事例が「高水準で推移」していることを示してはいない。

わが国では、死亡事例は交通事故負傷者数の1パーセントに満たず、重傷事例でも6ないし7パーセントに留まっている。さらに、これらはいずれもこの20年間、減少傾向にある（2008「犯罪白書」資料1-5「交通事故の発生件数・死傷者数・死傷率」）。

また、事故の発生は人口や車両保有台数に相関するだろう。

わが国の実情は1999年において、交通事故による死亡者数は人口10万人あたり7.1人、同重傷者数は59.9人であり、車両保有台数1万台あたり年間死亡者数は1.0人に留まる。これらはいずれも減少傾向にあって、2007年においては、交通事故による死亡者数は人口10万人あたり4.5人、同重傷者数は47.7人であり、車両保有台数1万台あたり年間死亡者数は0.6人にまで低下している。

確かに、軽傷者を含めた負傷者数は1999年において人口10万人あたり829.3人であったのが漸次増加し、2004年には同925.9人というピークを描いている。しかし、長期にわたって死亡ないし重傷事故例が安定的に順次減少傾向にある。このことからすれば、単純に飲酒運転を含む悪質運転による重大な交通事故の増加を推測することはできない。軽傷事例の増加は、むしろ交通事犯の実態ではなく、交通事故予防厳罰キャンペーンなどを背景にした、捜査体制及び方針の充実、変化などを考慮しなければならない。

いずれにしても、飲酒を含む悪質で重大な被害をもたらす交通事犯は1999年以降、減少しこそすれ、増加する傾向も惧れもなかったといってよい。

ちなみに、諸外国での発生状況はどうだろうか。2001年「犯罪白書」は、いずれも1999年におけるものであるが、諸外国における交通事故の実情を素描している（表1）。それによると、人口10万人あたりの年間死者数および負傷者数は諸外国と比較して「高水準」ではなく「低水準」である。車両保有台数事故比率が示されておらず、正確な比較は困難であるとしても、道路交通におけるおおよその水準を比較しうものと思われる。

以上は、少なくともわが国の交通事故概況のうち、死亡・重傷事例が、諸外国に比較して「高水準で推移」しているとはいえないことを示している。

E. 隔離拘禁による厳罰化の効果と限界

悲惨な交通事故報道を柱とした、マスメディアによる連続した粘り強いキャンペーンや、交通警察の取締まり強化などによって、飲酒交通事故全体が、一過性の減少をもたらし、さらには1993年以降持続して減少する傾向に拍車をかけたこととの報告がなされている。

死亡及び重傷例に限らず検挙総数および軽傷事犯を含めた総数において、その減少傾向に、法改正との相関関係を見出すことができるかもしれない。しかし、検挙総数や軽傷事犯数は、その時々の上の対応との間に基本的な依存関係が認められる。さらには、その増減は一過性で、むしろ、罰金額の増額、免許剥奪による抑制効果や飲酒運転撲滅キャンペーンの影響を受けたものとの評価が可能でもある。軽傷事例に対する検挙数の推移は、その前後のマスコミキャンペーンに呼応して飛躍的に増大し、その後、頭打ち状態となり、経年後の法改正を受けて沈静化することをうかがわせもする。

2002年および2007年法改正はいずれも、加罰対象を拡大しつつ法定刑の罰則、とりわけ隔離拘禁期間の上限を大きく加重するものであった。これらは、悪質かつ重大な交通事故犯に対する隔離拘禁を主とした厳罰化であって、飲酒などを伴ういわゆる悪質交通事故犯による「死亡ないし重傷」事故例の減少を図ることが目的であった。さらには、刑罰法規の新設という手法をとったことからして、長期安定的な減少効果を達成すべきものとしてなされたものである。

その意味では、上記法改正による、とりわけ隔離拘禁期間の長期化を主とした厳罰化効果を評価するについては、「交通事故発生件数及び負傷者数」の総数ではなく「死亡ないし重傷」事故の発生件数が問題にされなければならないし、その減少が長期に安定したものかどうかが問われる。

繰り返しになるが、少なくともわが国の交通事故による「死亡ないし重傷」発生件数は、1993年以降、長期的に安定した減少傾向にあり、諸外国と比較しても「高水準」どころか低水準を維持している。

この「死亡ないし重傷事例」に限っていえば、長期かつ安定的な低減概況は、上記法改正と相関関係を示すものではない。したがって、その減少の原因が法改正にあったと評価できるものではないし、この減少傾向をもって法改正による隔離拘禁を主とした厳罰化の効果と認めうるものでもない。

F. 今後の課題

わが国の車両保有台数は2003年に9000万台を突破した。16歳以上の国民の約7割が運転免許を保有し、自動車運転は社会生活を営むうえで重要な位置を占めている。それは生活の糧を得るための労働であり、日常生活を維持するものであり、あらゆる人間活動に必要な不可欠な足となった。それゆえ、道路交通における安全の確保はなによりも高く掲げるべき社会目標の一つ

である。

その社会目標である、道路交通の安全確保のために、交通規則の設定と遵守は必要不可欠である。規則違反が許されないのみならず、違反に至らない交通マナーの向上でさえもまた、可能な限り求められなければならない。

ましてや飲酒のうえでの自動車運転や危険で悪質な交通規則違反は断じて許されるものではない。それは、かけがえのない人命を奪い、被害者だけではなくその家族の人生をも損なう。違反に対して厳罰を持って臨むことが一概に誤りだということとはできない。飲酒を含む悪質な交通事故によって、最愛の人の命を奪われたものの感情を無視していいということもない。

しかし、その程度とあり方には自ずと限界があり、守られるべき理念がある。過ぎた隔離拘禁による加罰を主とした厳罰化には弊害が伴う。

厳罰化の風潮のなかで、何年もの受刑を強いられることにより、職も労働の機会をも半永久的に失う。失うものは仕事だけではなく、家族を含む人間関係をも断ち切られる。人生の立て直しは容易ではなく、人生そのものを奪いかねない。その家族もまた、経済的な支柱を失い、貧困と孤立のどん底へと突き落とされる。隔離拘禁を主とした厳罰化はその家族にも実質的な罰を及ぼす結果となってしまう。

人間は必ず過ちを犯す。ある一定の条件と範囲において、罰は違反を抑止する効果を有するだろう。厳罰化もまた、その限度で、違反行為を予防する効果が見込まれる。

しかし、厳罰化だけで、交通安全が確保できるものではない。車両保有台数や交通人口の増大と偏差、車両の高速化などの交通事情を取り巻く変化にも応じた道路交通環境の改善、車両自体の安全向上、人身事故に対する救急救命システムの整備、そのうえでの安全教育の転換など、地に足の着いた地道な改革が日々更新されなければならない。とりわけ、隔離拘禁を中心とした厳罰化には慎重でなければならない。

飲酒運転の防止については、総合的なアルコール依存症からの回復のための医療及び援助の諸施策ならびにアルコールが自動車運転に及ぼす多様な影響などに関する正しい飲酒教育及び適切な情報提供が徹底されなければならない。

交通事故被害者の救済についても、より効果的な立法と政策がなされなければならないし、行き過ぎた厳罰化報道の繰り返しによって、実際の治安状況とはかけ離れた不安感を煽り、誤った体感治安を蔓延させてはならない。なにより、その誤った体感治安をもとにした、安易に加重された隔離拘禁による厳罰化は許されない。

人々は薄皮一枚で交通事故加害者であり交通事故被害者でもありうる。被害感情の高揚に合わせて、隔離拘禁の長期化を主とした厳罰化に頼る政策では、いまやこれまで以上の改善は期待し得ないだろう。刑罰として隔離拘禁を加重することに頼る政策の行く末は、交通事故加害者とその家族の人生機会をことごとく回復不可能な程度に奪い、交通事故被害者とその家族の被害を放置し続けることでしかない。

隔離拘禁を加重する厳罰化に頼らない、被害回復施策及び道路交通安全の総合的な施策、そのなかで適切に位置づけられた、飲酒運転防止のためのアルコール問題対策の確立こそ急務である。

G. 結論

わが国の犯罪白書によれば、1993年以降、交通事故に起因する「死亡及び重傷」例は、長期、安定的に減少傾向にある。諸外国に比して低水準で推移しているとも評価できる。他方、飲酒

運転を含む悪質かつ重大事犯に対する厳罰化の風潮の中で、刑事法による厳罰条項を新設した。2002年及び2007年の厳罰条項は、悪質重大事犯に対するものとして法規を新設した。それは、刑罰としての隔離拘禁の加重を主としたものであった。その刑罰としての隔離拘禁の加重が「死亡及び重傷」数を安定的に減少させる効果を持つものかどうか不明である。さらには、隔離拘禁長期化による厳罰化には、国民の社会生活に諸種の重大な障害をもたらすという弊害が予想される。飲酒運転の防止という目的達成には、刑罰法改正による隔離拘禁の長期化を主とした厳罰化に頼ることなく、アルコール依存症に対する医療及び援助施策の実施とともに、正しい飲酒教育を含めた総合的な政策が必要である。

文献

- 1) 法務省法務総合研究所. 犯罪白書 (2001-2008年版). 東京, 2001-2008.