

罰則強化の風潮を検証する

交通法科学研究会事務局長・弁護士

高山 俊吉

この6年間ほどは、交通刑事の歴史の上で注目すべき制度と思想の変化の時期として記憶されることになる。何が変わったのか。この際、簡単に総括しておきたい。

規制強化の流れとその影響

政府は、2001年には刑法に「危険運転致死傷罪」を登場させ、アルコール等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る等して人を死亡させれば15年以下の懲役、負傷させれば10年以下の懲役とした。02年には酒気帯び運転罪における体内保有アルコールの下限を呼気1リットル中0.25ミリグラムから0.15ミリグラムに切り下げる等の道路交通法改正をした（英・米・カナダなどの基準は0.40ミリグラム）。さらに、05年には刑法改正により危険運転致死傷罪の刑の上限を早くも引き上げ、最高20年の懲役にした。

そして06年以来、酒酔いの罰則上限を懲役3年から5年に、酒気帯びの上限を同1年から3年に変え、飲酒運転の同乗者にも懲役刑（酒酔いなら3年以下、酒気帯びなら2年以下）を新設し、さらには、酒類や車両の提供者にも懲役刑を科するほか、救護義務違反（ひき逃げ）の処罰を懲役5年以下から10年以下に引き上げる道路交通法改正案を国会に提出する準備を進め、また同時に、自動車運転による過失致死傷の罰則を懲役7年以下とする「自動車運転過失致死傷罪」の新設等の刑法改正を法制審議会に諮問し、その法案の国会提出も準備している。

すさまじい交通事犯重罰化の嵐である。この流れの直接の背景に、交通事故の被害者や遺族の激しい被害感情があるが、それを大きな流れに拡大させようとする社会的背景があることが見逃せない。04年の「犯罪被害者等基本法」の制定などに象徴される犯罪被害者重視の思潮がそれである。

これらの情勢を背景に、この間、危険運転致死傷罪で懲役20年の判決が言い渡されたり（千葉地裁、仙台地裁、東京高裁・最高裁）、千葉地裁事件の二・二審、飲酒を隠すひき逃げ事案が増えたり、教員や警察官、消防士、副検事、自治体等の公務員が次々と検挙される一方、飲酒運転をしたら辞職すると市議が宣誓したり、飲酒運転厳罰化の社内ルールを設ける大手企業が急増したり、大手外食店などが「心を鬼にして」送迎引き受けや運転代行奨励を打ち出すなど、飲酒運転防止策に走り出している。

飲んだら動かぬ車の開発

まったく別の動向がある。ドライバーの自覚・自己啓発・自己規制に取り組みの軸足をおかず、ハードの側からサポートやコントロールを図って事故の防止や被害の極小化を実現しようとする動きである。

たとえば、酒酔い運転による幼児3人の海中転落死亡事故（06年8月、福岡市）を契機に、「アルコールが検出されるとエンジンがかからなくなる装置」の車への搭載を求める運動が注目されるに至ったことなどがその典型である。この装置は「インターロック」と称され、アルコール検知器に通した呼気に設定基準以上のアルコールが含ま

まれているとエンジンがかからなくなる。アメリカやカナダの諸州等ですでに実用化され、ヨーロッパでもスウェーデンをはじめ各国で導入の動きが活発化している。日本でもしばらく前から「飲んだら動かぬ車の義務化」を求める運動が進められているが、あまり関心が寄せられてこなかった。運転者に酒を飲ませない「ハンドルキーパー（指名運転手）運動」も提唱されているが、飲んだら車を動かなくしてしまうことが決定的な対策であることは間違いない。

最近の報道によれば、トヨタ自動車が、運転前や運転中にハンドルなどを通じて酒気帯びを感知すると車を動かなくする装置の開発方針を表明し、また、国土交通省も飲酒運転防止装置の搭載義務化を視野に入れた指針づくりに入った。日産自動車や三菱自動車工業も同様の装置を研究中とされ、市販の商品が出回っているとも報道されている（06年9月19日朝日新聞「窓」欄）。

何と遅まきのことかとは思いますが、ようやくこまではきた。しかし、依然としてこの動きに警察庁が加わっていない（私はその報道に接していない）。警察はいまだにドライバーが気をつけることがすべてだという思想に凝り固まっているように見える。ハードに関心を寄せることはドライバーを無罪放

免することだ—というような姿勢でいる限り、交通安全の実現への道はまだ遠い。

安全施設などの対策

ハードの話をもう少し続けよう。安全対策は安全施設面からも考えなければならぬ。車両防護柵の設置が必須だという声は、前述の福岡市の事件に關して挙がっている(06年11月15日読売新聞「論点」欄、麦倉哲東京女学館大教授)。事故発生道路の路側部に自動車用の防護柵(ガードレール)が設置されておらず、欄干部には自転車・歩行者用の防護柵(ガードパイプ)しか設置されていなかったのは問題だといえる。「加害者への個人責任追及ばかりが先走っているせいなのか、さらなる事故原因の究明や再発防止対策の検討が必ずしも十分でないように見受けられる」という論者の指摘には強い説得力がある。

日産自動車は、道路脇に設置した通信設備を利用して、事故の回避や渋滞緩和を図る新技術の普及計画を発表している(06年9月17日読売新聞)。交差点でドライバーの視界に入りにくい車や人などをカーナビの画面と音声で事前に知らせる事故回避システムとして、注目されるところである。

防護柵は起きた事故の結果を大きくしないための対策、通信設備は事故そのものを起こしにくくするシステム。いずれもドライバーの自覚だけに頼る精神主義から脱却しているところに新しさがある。

居眠り運転の予兆を検知する座席の開発も報じられた(07年3月4日朝日新聞)。脈や呼吸の乱れをセンサーでキャッチして居眠りの予兆を捉えるという。居眠り運転に起因する事故は少なくない。ドライバーに危険をあらかじめ知らせることによる事故回避構想は、これも単純な自覚依存精神主義からの脱却を意味する。

この間あらためて車のスピード制限(高速走行性能の抑制)を訴える声が出ている。高速道路を走る場合と一般道路を走る場合とでシフトを切り換えよう—という主張である(06年10月6日「週刊金曜日」投書)。それは技術的には難作のないことだ。世界有数のランクになっても、国内の自動車メーカーには交通安全に向けた危機感が基本的に足りない。

厳罰化の効果と飲酒運転対策

厳罰化、重罰化は交通犯罪の抑止にあまり効果はない。そもそも「現に

行われている刑罰が重いものかどうか」は人にはあまりよくわからない。「刑が前より重くなった」ことによる威嚇で効果を期待しようとするれば、いずれ次々と重くするしかなくなる。人は「重くなった」ことを忘れ、その経過を知らない人が増えるのだ。それは極論すれば「ついには死刑に行き着き、そこで終末を迎える」展望のないいちぢごつこの戦略である。実際、危険運転致死傷罪で重罰化を求める人たちは、ひたすら重罰を求め続けて際限がない状態に陥っている。

06年9月15日、杉浦法務大臣(当時)は、「罰則を強化すれば(事故を)抑制できるかどうかという問題は、よくよく吟味しなければいけない」と述べた(同日朝日新聞夕刊)。厳罰化だけでは飲酒運転を抑止できないという見方を示したもののだが、当然の説明である。

飲酒運転に関する罪の意識が一般に低いという見方に異論はない。飲酒して運転することを承知しながら飲ませる者も問題であり、ドライバーが飲酒していることを承知でその車に乗乗する者も問題である。だが、それは、ドライバーや飲ませる者や同乗する者を処罰すればすむような単純な問題ではない。ゴルフハウスも飲食店も酒造会社も市区町村も保健所も警察も、地域社会のいわば全体が飲酒運転をそれほど危

険視しないできた長い歴史がある。家庭でも学校でも職場でも、飲酒行為と車の運転を不倶戴天の関係とみるような指導をきちんとしてこなかった。当局も「飲んだら乗るな、乗るなら飲むな」と言うだけで、飲酒運転の危険性に関して一般市民に正しく理解させる努力を放棄してきたと言つて過言でない(05年の警察庁の調べでは、沖縄県では死亡事故を起こしたドライバーの30%が飲酒運転だったという報告がある。当局はそこからどういう教訓を引き出していたのか)。

飲酒に関する市民の意識変革という腰をすえた目標が必要なのだ。その手を尽くさないまま安易な「現場対策」に走っても問題は解決しない。限らない威嚇と重罰は健全な社会規範とは無縁である。当局は過去の無責任をあらたな無責任で糊塗してはならない。

科学的で合理的な交通安全の実現に向けた知恵(方策論)が今、各方面からあがっている。それは悲惨な交通事故のなかから何とか状況を変えたいという必死の思いで提起された声ばかりだ。これを大きく発展させ果実を豊かに実らせるのか、厳罰化にひた走って無間地獄を彷徨するのか。私たちはいまその分岐点に立っている。

(たかやま・しゅんきち)