

論

今国会に提出された刑法改正案の柱が自動車運転過失致死傷罪の新設だ。業務上過失致死傷罪(懲役・禁固5年以下)から交通事故を独立させて刑の上限を7年に引き上げ、悪

質な交通事故の罰則を強化する。だが、厳罰化には疑問の声もあり、抑止効果も議論が分かれる。慎重派と賛成派、2人の弁護士に聞いた。
(題字は書家・貞政少登氏)

交通事故の厳罰化

自動車運転過失致死傷罪の新設には反対だ。交通事故の加害者の多くは不注意が問われる過失犯であり、故意犯とは違う。意図をもって人を殺害した場合に比べ、道義に反する程度は当然軽い。死亡者数など「結果の重大性」を刑罰に反映させるべき場合も、故意犯と比較して格段に低い。過失犯の場合、偶然の事情で結果が大きく変わるからだ。厳罰化は故意犯と過失犯の境界を曖昧にしまい

自動車の運転過失致死傷罪の新設の背景には、悪質な交通事故が多くなり、4人が亡くなった埼玉県川口市の園児死傷事故のように業務上過失致死傷の上限いっぱいの判決が増えていることがある。裁判で被害者の意見陳述制度ができた、マスコミが被害者の声を取り上げるようになったことも影響しているが、厳罰化は決して加害者への応報ではない。注意を喚起して悪質事故を防止するため、

交通法科学 研究会事務局長 高山 俊吉氏

弁護士 松本 誠氏

故意犯と線引き必要

て厳罰化を言うのは実情に沿わない。問題なのは、厳罰化を求

める風潮には「他にやるべきこと」への視点が非常に弱い点だ。厳罰化でドライ

な問題は、厳罰化を求

に。 検察に送致された人身事故のうち、起訴されるのは10%未満。起訴されてもその90%以上は略式起訴の罰金刑で終わっている。メディアが報じる事故は極めてまれな例で、それだけを見



一丸山博撮影

防止策作りが先決

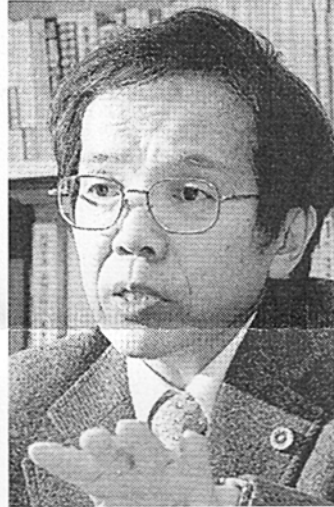
除去など事故防止は総合的に考えるべき課題だ。日本には金がかかって組織的な対応が求められる対策が著しく遅れている。そんな状況の下で、厳罰化を最優先課題であるかのように言い、関心を「注意力強化」に集中させるのは科学的な交通安全対策に逆行する。

自動車運転過失致死傷罪の新設の背景には、被害者の強い声がある。加害者にとれば、過失犯でもあきつたか。そのことに思いを巡らせるべきだ。
【構成・村上尊一】

たかやま・しゅんきち 弁護士。「交通法科学研究会」は法律家や学者が専門の立場で交通事故を研究。66歳。

注意喚起で抑止力に

過去にも実績がある。01年に危険運転致死傷罪(懲役20年以下)が新設されたが、適用条件が厳しい。05年に検挙された85万件の人身事故のうち適用例は279件に過ぎず、悪質運転への抑止力になっていない。川口市の事故のように多くの死傷者を出しても、5年までの刑とされては遺



二田中雅之撮影

また、自動車事故だけを独立化させるのは不合理とは言えない。システムの運転が行われる列車など、違い、自動車は運転者一人でコントロールしなければならず、高い注意義務が求められるからだ。

被害者無視できぬ

「だ」という意見があるが、わざと車を追い越す、携帯電話をいじる、飲酒運転をするなどの安全注意義務違反には故意の要素がある。例えば、危険運転致死傷罪にまでは問えない速度違反による事故を過失ととらえていいのだろうか。故意に違反を犯した以上、起こした結果も故意の要素はめぐえないのではないのか。

現在の起訴率の低さなどを考えると、自動車事故全般の捜査手法が変わることはいくらも、すべての自動車事故が厳罰化されるわけでもない。1968年に業務上過失致死傷罪の上限が3年から5年に引き上げられると、70年に99万人だった交通事故の死者は77年に60万人にまで減った。かなりの効果があつたとみてよく、今回の引き上げも抑止力になる。ドライバーに厳しい責任を求める以上、事故原因の検証もきちんと行われるべきだ。それに伴い、道路の危険箇所などの見直しも進むはずだ。
【構成・町田結子】

まつもと・まこと 「TAV交通死被害者の会」(大阪市北区)など各地の交通被害者を支援する。55歳。