

2000 年以降の飲酒運転道路交通の 刑事罰と自動運転

小嶋聖矢

序

1. 2001 年、2002 年法改正
2. 2007 年改正
3. 自動運転過失致死傷行為処罰法
4. 自動運転
5. 自動運転と法的関係
6. 完全自動運転と法的関係

結

序

2000 年に入ってから交通事故の発生件数は、減少傾向にある。それ以前は、人口増加や経済発展によって車の所有する人が、多くなってきた。それによって交通事故の発生量も年々増えていった。しかし、2000 年以降は、事故の件数が減ってきたのである。その大きな理由が、飲酒運転による事故が減少してきたからである。なぜならば、2000 年以降大きな法律改正によって罰則が強化されたからである。そこで 2000 年以降の道路交通の刑事罰とこれに関連して自動運転について述べることにする。

1. 2001、2002 年法改正

従来、自動車運転をしていて人を死傷させたときは、業務上過失致死傷罪（刑法 211 条の 2）が適用されていた。飲酒運手のときも同じものを適用してきた。しかしここで問題になるのは、飲

酒などをして危険な運転した場合である。この場合でも上記の業務上過失致死傷罪による不注意による事故だとして処理されてきたのである。この量刑は、道路交通法を併合しても懲役 7 年にしかなかったのである。このような法制度の状態の時に 1999 年 11 月 28 日に東名高速道路飲酒運転事故が起きたのである。12 トントラックの運転手が、酒を飲んだ状態で運転し同方向に走行していた車両に衝突する事故が発生した事故である。この事故で衝突された車の後部座席に乗っていた子供 2 人が死亡した。しかし前に述べたようにこのような悲惨な事故を起こした場合でも大した量刑にはならなかったのである。この事故の発生によって法定刑の不十分さが大きく問題になった。これにより 2001 年 12 月に刑法が改正され、また 2002 年 6 月に道路交通法が改正されることになった。

改正された刑法では、危険運転致死傷罪（208 条の 2）が新設された。これにより今までの業務上過失致死傷罪に加えて飲酒またはドラッグを使用して正常な運転が困難な状態で車を運転することや故意で危険な運転して人を死傷させた場合に新法が適用されることになった。この法の制定によって今までの業務上過失致死傷罪と比べて格段に重い刑罰となったのである。

改正道路交通法では、酒気帯び運転の基準が下げられて「酒気帯び運転（アルコール濃度 0.15 以上）」「酒酔い運転（通常の運転が不可能）」も増設された。また極めて危険な運転を行った者に対して免許取り消しなどの欠格期間の上限が 5 年された。

2. 2007 年改正

2001 年、2002 年の改正以降も飲酒運転に対する厳罰化の流れは、止まらなかった。そこで 2004 年に飲酒運転を取り締まる検問の検査拒否や危険運転致死傷罪の法定刑が引き上げられた。

このように罰則が強化されていく中で起きた事件が、2006 年福

岡市で起きた交通事故である。この事故は、やはり運転手が飲酒した状態で運転していた。そして衝突された車は橋から海へ転落した。その結果、大人2人は、車から脱出したものの後部座席に座っていた子供3人が犠牲になってしまった。さらに驚いたのは、第一審の福岡地裁で危険運転致死傷罪に認定されず業務上過失致死傷罪の判決になったことである。その理由として引き逃げした加害者は業務上過失致死傷罪と救護義務違反と併合罪にしかならなかった。つまり「逃げ得」を生んでしまった。しかし高等裁判所で危険運転致死傷罪が認定され、最高裁が上告を棄却したため罪状が決まった。その後このようなことが起きないように刑法と道路交通法が改正された。

改正刑法では、211条2項が改正されて自動車運転過失致死傷罪が制定された。この法律は、今までの量刑よりさらに厳しくなっておりまた、四輪自動車のみに適用されてきた業務上過失致死傷罪であったが自動車運転過失致死傷罪では、自動二輪車と原動付自転車にも適用されることとなった。

改正道路交通法では、飲酒運転による免許剥奪後の欠格期間が10年になった。

また、飲酒運転を行う恐れのある者に車両の提供をしたもの（道路交通法65条2項）や、酒類提供罪（65条3項）、飲酒運転をしている車に乗っていた同乗者（65条4項）も処罰されることになった。

3. 自動車運転過失致死傷行為処罰法

現在では自動車過失致死傷罪は、刑法には属しておらず独立して自動車運転過失致死傷行為処罰法に属しているのである。この法は、2013年制定された。この法律では、あらたに発覚免脱罪が制定された。この法律は、酒などを飲んで運転していることから逃れるために逃走した場合に適用されひき逃げなどの併合罪で最

高 18 年の懲役になることから非常に厳しい刑罰である。これによって飲酒運転は、減少傾向にある。

4. 自動運転

現在、自動運転の技術が、目覚ましいものがある。また 2020 年には高速道路で実用化する予定である。自動運転とは、運転手が直接運転しないことである。それが実現すれば事故の発生する確率が減ることは間違いない。お年寄りや障害者なども運転可能になる。また燃費向上して環境にいい運転ができる。しかし現在、完全自動運転は、高速道路の実用化は考えているものが一般道では、情報量が多く、技術的に難しいため実際には実用化されてない。ここで各会社の開発現状を紹介したい。

現在開発されているのは、センサーやカメラを搭載して運転をする車である。このタイプの車は、トヨタやホンダ、スバルなどが開発していて運転手をサポートする形をとっている。例えば、前方の車をカメラやセンサー感知して近付きすぎるとブレーキが自動的にかかり衝突を回避する。また、道路の左右のラインをセンサーで確認して車線を越える前にハンドルがバイブレーションして運転者に知らせて車線を防止することができる。このようにして運転手をサポートする。ここまでは、あくまで一般道での話である。しかし高速道路では、完全自動運転ができるように設計されている。車内で自動運転を設定すると切り替わる。手動運転に戻す場合は、ハンドルを握るかスイッチを押して戻す。これによって自動運転が可能になる。

5. 自動運転と法的関係

現在の自動運転は、あくまで運転手をサポートする立場なので事故を起した責任は、運転手に帰属すると考える。ドイツやアメリカでも運転手に帰属するとしている。イギリスでも公道で実験

的に自動運転を実施していて事故が起きたとき運転手に責任が帰属するとする。

よって 2020 年に自動運転が一般販売されても現在の法律を適用しても問題ないと私は考える。

6. 完全自動運転と法的関係

完全自動運転とは、運転手が全く運転しないことである。特に日産自動車は、開発している人工知能（A I）搭載の車は、A I が考えて運転する。日産自動車 C E O のカルロス・ゴーン氏によると「運転手は、何をしてもいい。パソコンを使用しても読書をして居酒屋の帰りに飲んで乗っても」と言っている。よって運転手が存在しないのと同じになっている。もちろんこのタイプの車も手動運転が可能だが手動運転から自動運転になるときハンドルが収納されるので簡単に切り替わることは不可能である。このようになると現在の法律では完全自動運転は、不可能である。

次に故障による事故については、新たに制度をつくるべきである。いくつかの開発担当者によると今の状態では、完全自動運転は不可能であると同時に責任が誰に及ぶのかが問題であると聞いた。私は、悪質な過失がない限り会社には、責任は及ばないと考える。なぜならば、故障による事故でももちろん運転手も運転していないならば会社に責任があるだろう。しかしこれを認めてしまうと完全自動運転車の開発に消極的になってしまい、技術、経済的に大きく遅れてしまう。よって新たな制度を作るべきである。国若しくは車業界で組織を作り、故障による事故の被害者に対してその組織から損害賠償を受け取るようにすれば技術開発は遅れないはずである。

完全自動運転が実現すれば人が運転するより事故が減るであろう。速めに法整備をして技術開発をスムーズに行える状況をつくるべきだ。

結

まだ完全に飲酒運転がなくなっていない。よって法整備だけではなく一人一人が気をつけるべきである。

【参考文献】

尾崎米厚「わが国の飲酒運転の状況」

〈www.j-arukanren.com/file/2.pdf〉(2011年) 2015年6月24日アクセス。

桃田健二「FUTURUS」〈<http://nge.jp/2015/02/09/post-95133>〉
(2015年2月9日) 2015年6月24日アクセス。

富舎夕希子「飲酒運転に関する法改正とその効果」

〈http://www.seiunkai.net/images/library/ronbun/2012/2012_1.pdf〉2015年6月24日アクセス。

朝日テレビ「報道ステーション」10月28日放送。

池田雄二 「完全自動運転関連ヒアリングの調査資料」(筆者が提供を受けた同助教のヒアリング調査資料)。

THE 44th TOKYO MOTOR SHOW 2015における日産自動車へのヒアリング。