

平成24年度研究調査報告書（H2418）

危険運転致死傷罪の学際的研究（Ⅱ）

報告書

平成25年3月

研 究 組 織

プロジェクトリーダー：今井 猛嘉（法政大学法科大学院 教授）

プロジェクトメンバー：木林 和彦（東京女子医科大学法医学講座 主任教授）

谷川 武（愛媛大学大学院医学系研究科 教授）

尾形 隆彰（千葉大学文学部 教授）

松村 良之（北海道大学 名誉教授）

八幡 有信（八幡マネジメント研究所）

メンバーは 50 音順

目 次

1	平成 24 年度の研究の概要	1
2	危険運転致死傷罪を巡る問題状況	1
3	法改正の動向	2
3-1	改正法案による改正の方向性	2
3-2	危険運転致死傷罪に係る個別の改正点	2
3-3	道路交通法の改正	3
4	平成 24 年度の研究内容	3
5	進入禁止等、禁止対象に加えられた道路の特徴把握	3
5-1	法改正の方向性	3
5-2	改正法案の評価	3
6	無免許運転者による危険運転致死傷罪の加重	4
6-1	法改正の方向性	4
6-2	改正法案の評価	4
7	危険運転致死傷罪に準ずる類型：運転に支障を及ぼすおそれがある病気	4
7-1	法改正の方向性	4
7-2	改正法案の評価	5
7-2-1	総説：新たな類型の構造	5
7-2-2	運転に支障を及ぼす病気と運転者の故意	5
7-2-3	イギリス法に示唆を得ての解釈論（試論）	6
8	犯行隠蔽目的でなされた行為の処罰：新設規定による対応	7
8-1	改正の方向性	7
8-2	改正法案の評価	8
9	新たな措置の法的、心理学的正当化：実証的検討と規範的整理	8
9-1	総説	8
9-2	調査方法	8
9-3	調査結果の解釈：平成 20 年調査の際の結果との比較	9

10	飲酒運転者への制裁と社会復帰に向けた効果的な施策の検討	9
10-1	総説	9
10-2	制裁	10
10-2-1	アメリカ合衆国の状況	10
10-2-2	台湾の状況	12
10-2-3	フランスの状況	13
10-2-4	韓国の状況	13
10-3	量刑	13
10-4	特別な制度 (DWI Court)	14
10-4-1	総説	14
10-4-2	DWI Court の設立	14
10-4-3	アメリカ合衆国での調査	16
10-4-4	アメリカ合衆国における危険運転致死傷罪 (飲酒運転) の状況	16
10-4-5	DWI Court と Drug Court の違い	17
10-4-6	The 10 Guiding Principles	17
10-4-7	DWI Court による処遇の実際: そのチームの構成と活動	18
10-4-8	DWI Court による処遇の結果: DWI Court Program の効果	19
11	展望と課題: 新法の定着の促進と、更なる立法的提言の試み	20
11-1	総説	20
11-2	アメリカ合衆国における「合わせ技」の実例	20
11-3	様々な施策の「合わせ技」を実施する前提	20
11-3-1	総説	20
11-3-2	市民の正当化意識、被害者への共感、犯罪者の社会復帰への理解	20
11-3-2-1	新法施行直後、一定期間後の意識調査を行い、比較検討	20
11-3-2-2	被害者が「重傷」を負った場合への適切な量刑	21
11-3-2-3	インターロック (IID) 導入の現実的可能性についての検討	21
11-3-3	医学的・心理学的観点からの検討	21
11-3-3-1	追い飲み等、アルコール又は薬物の検知を妨害する罪の正当性	21
11-3-3-2	新法により規制の対象となる病気を再検討し、社会に提言	21
11-3-3-2-1	自動車の運転に支障を及ぼすおそれがある病気として政令で定めるもの	21
11-3-3-2-2	DWI Court 型の施策を検討する際の、医学的・心理学的知見	21
11-3-3-2-3	薬物の影響下でなされた危険運転致死傷罪	21
11-3-4	国際学会での研究報告	22

- 資料
- ・「自動車の運転に支障を及ぼすおそれがある病気」について
 - ・「通行禁止道路」について
 - ・要綱案

1 平成 24 年度の研究の概要

「危険運転致死傷罪の学際的研究」は、平成 24 年度で二年目の研究を行った。今年度は、以下の点につき、研究を行った。

- ・ 危険運転致死傷罪を巡る問題状況
- ・ 法改正の動向
- ・ 法改正に関連する項目についての研究
- ・ 展望と課題

以下では、これらにつき、研究の概要を報告する。

2 危険運転致死傷罪を巡る問題状況

近年、危険運転致死傷罪の適用が問われた、悲惨な交通事故が多発した。

そうした事故の被害者や遺族は、運転者（被告人）に対して危険運転致死傷罪の積極的活用を切望した。他方で、加害者（被告人）やその弁護人等法律家は、同罪の慎重な適用を主張した。

こうして、同罪の適用範囲について、社会的な関心が高まったのである。

具体的には、以下の事例において、同罪の適用が問われたが、多くの場合、適用は否定されている。

- 1) 飲酒の後、一方通行を逆送して人を死傷させた事案（名古屋）
（外国人、無車検、無保険。裁判結果は、2）で紹介）
- 2) 無免許運転者に対する危険運転致死傷罪の適用の可否（名古屋）
（上記 1）と同一事件。呼気検査の結果等から自動車運転過失致死傷罪と道交法違反の罪（救護義務違反、酒気帯び、無免許運転罪で訴追。懲役 7 年）
- 3) 無免許、過労等が競合して 10 人を死傷させた事案（少年事件）（亀岡）
（自動車運転過失致死傷罪と無免許運転罪、懲役 5－8 年・双方が控訴）
（自動車を貸与した少年は無免許運転幫助罪で罰金 25 万円。控訴）
（同乗した少年には、道交法違反で懲役 6 月、執行猶予 3 年、確定）
- 4) てんかん患者が服薬怠り児童 6 人を死亡させた事案（栃木）
（自動車運転過失致死傷罪で有罪が確定。懲役 7 年、確定）
- 5) 持病のてんかんの発作により人を死傷させた事案（運転者も死亡）（祇園）
（運転者は自動車運転過失致死傷罪、雇用主は業過致死罪で、書類送検）
- 6) 犯行隠蔽等の目的での追い飲み等と危険運転致死傷罪の立証（福岡）
（危険運転致死傷罪と道交法違反罪〔救護義務違反罪〕の併合罪で懲役 20 年）

これらの事案で危険運転致死傷罪が最終的に適用されたのは、6) の控訴審と

最高裁決定（最決平成 23 年 10 月 31 日刑集 65 卷 7 号 1138 頁）だけである。

なぜ、これだけ、危険運転致死傷罪の適用には困難が伴うのであろうか。それは、同罪で採用されている、その慎重な構成によるものと言えよう。

即ち、同罪の成立には、以下の因果経過を経ることが必要である。

アルコール又は薬物の影響→（因果関係）正常運転困難→人の死傷（結果）

この内、アルコール又は薬物の影響による正常運転困難、という事実の立証が難しいために、同罪の適用には慎重な態度が取られてきたのである。

こうした状況は、危険運転致死傷罪の構成要件自体を変更しなければ、何ら変わることがないであろう。そこで、平成 24 年度の半ばから、政府（法務省）においても、同罪の改正が検討されはじめ、同年度の末には法案（「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案」）（添付資料参照）の完成を見た。

3 法改正の動向

3-1 改正法案による改正の方向性

同法案による改正の方向性（その大綱）は、次の点に認められる。

- 1) 危険運転致死傷罪と自動車運転過失致死傷罪を刑法から削除し、新法へ移すこと
- 2) 自動車運転過失致死傷罪は「過失運転致死傷罪」に名称変更すること（法案第 5 条）

3-2 危険運転致死傷罪に係る個別の改正点

次に、同法案による危険運転致死傷罪に係る個別の改正点は、次の諸点にある。

- 1) 現行の危険運転致死傷罪（刑法 208 条の 2）の適用対象に追加（第 2 条 6 号）。これは、一方通行逆走事案等に対処するためである。
- 2) 現行の危険運転致死傷罪（刑法 208 条の 2）を超える類型を創設（第 3 条 1 項）。これは、危険運転致死傷罪の概念を再定義し、「危険運転致死傷罪」という名称から一般市民がイメージするものに近づいた内容を同罪に与えようとするものである。
- 3) 現行の危険運転致死傷罪（刑法 208 条の 2）を超える類型を創設（第 3 条 2 項）。これは、てんかん等の患者に対応するための条項である。
- 4) 新設される犯罪類型（第 4 条）。これは、「逃げ得」と言われる不当な状況へ対応するための条項である。

5) 無免許による刑の加重（新設）（第6条）

なお、過労運転への措置は、従前のおりであり、主として道交法による規制に委ねられている。

3-3 道路交通法の改正

以上とは別に、道路交通法の改正法案も3月29日に閣議決定され、国会審議を経て6月7日に成立した（全会一致）。その概要は、以下のとおりである。

- 1) 無免許運転罪の刑の引き上げ（懲役1年→3年、罰金30万円→50万円へ）
- 2) 無免許運転と知りつつ自動車を提供した者も処罰（3年、50万円）
- 3) 無免許運転と知りつつ運転を依頼した同乗者も処罰（2年、30万円）
- 4) 免許取得、更新時に統合失調症、てんかん等の症状につき虚偽申告すれば処罰（新設）（1年、30万円）
- 5) 運転に影響を及ぼす症状のある患者の情報を医師が任意で届け出る制度（新設）

4 平成24年度の研究内容

前述したように、平成24年度は、危険運転致死傷罪の基本的理解を深めるために、先ずは、法改正に係る上記各項目に関連した研究を先行させた。合わせて、その背後にある法意識、市民の心理的対応の調査、分析にも着手した。

具体的な研究項目は、次のとおりである。

- 1) 進入禁止等、禁止対象に加えられた道路の特徴把握（追い越し禁止等）
- 2) 無免許運転の態様毎に検討（国際免許の不携帯事案等）
- 3) イギリス法（Road Traffic Act）における類似事案の法的、医学的分析
- 4) フランス、アメリカ合衆国等の関連する制度の法的、医学的分析
- 5) 危険運転致死傷罪を犯した者の再犯予防に資する制裁の検討
- 6) 以上の新たな措置の法的、心理学的正当化：実証的検討と規範的整理

以下、その概要を説明する。

5 進入禁止等、禁止対象に加えられた道路の特徴把握

5-1 法改正の方向性

前述したように、一方通行逆走事案等に対処するため、これをも危険運転致死傷罪の適用対象とすべく、改正法案が整備されている（法案第2条6号）。

5-2 改正法案の評価

一方通行を逆走することは、典型的な危険運転と同様の危険性を有することは、上記事案（2の1）からも明かであり、これに対処しようとする改正法案

は支持される。

これと同様の危険性は、右側はみ出し通行禁止道路において、追い越しのため、右側にはみ出して通行する場合にも認められるであろう。しかし、違法駐車車両を避けるために、やむなく右側にはみ出して走ることが多いことから窺われるように、この種の行為を全て処罰する必要性は認められない。法案が、この種の行為を処罰対象に含めなかったことには、この意味で、合理的であったと言えよう。

生活道路に、居住者以外の者（進入を許可されていない者）が誤って迷い込んだ場合や、時差式の進入禁止規制がなされている道路に進入した場合にも、一方通行逆送事案と同様の危険性が認められる。しかし、これらの運転は、不注意に行ってしまうことも、多々、考えられる。そこで、これらの運転が客観的になされた場合には、当該禁止ないし規制を知りつつ進入したのか（規制違反に係る認識、ひいてはそうした運転の危険性の認識）があったのか（危険運転の故意の有無）を慎重に認定すべきであろう。

6 無免許運転者による危険運転致死傷罪の加重

6-1 法改正の方向性

前述したように、無免許運転者により危険運転致死傷罪に相当する行為と結果がなされた場合には、無免許の点に着目して刑を加重するべく、改正法案が整備されている（法案第6条）。

6-2 改正法案の評価

無免許者により危険運転致死傷罪が犯されやすいことは、上記事案（2の2）、3）からも明かであり、これに対処しようとする改正法案は支持される。

もっとも、無免許と評価される事態には様々なものがあり、個々の状況に応じたきめ細かい判断が必要であろう。

例えば、国際免許証を交付され得る者が、切り替えを失念するなどして、日本では有効な国際免許を保持していなかった者が、危険運転致死傷罪を犯した場合には、日本の法制度を知らなかったことにつき相当の理由があったという例外的事案においては、無免許運転の故意が否定されることもありうるであろう。

7 危険運転致死傷罪に準ずる類型：運転に支障を及ぼすおそれがある病気

7-1 法改正の方向性

前述したように、運転に支障を及ぼすおそれがある病気を有する者が、当該病気により運転中に意識喪失等が生じうる状況で運転を開始し、よって、意識

きであろう。

法案では、「自動車の運転に支障を及ぼすおそれがある病気として政令で定めるもの」が対象として掲げられている。そして、具体的に想定されている対象を踏まえると、そこでは、病名と症状とが区別されないまま規定されており、整理が不十分であるようにも思われる。

危険運転致死傷罪の原因となるのは、運転中に意識喪失という状況を惹起すべき要因である。これは、病状であるから、規定には、そうした病状の惹起を書き込み、そうした病状を惹起すべき病名として、典型的なそれに言及することが、望ましいであろう。

具体的には、以下の病名の処理が問題となろう。

第1に、統合失調症は、これによる自動車事故は非常に少ないところであり、(この類型の)危険運転致死傷罪の対象とする必要は乏しいであろう。

第2に、てんかんは、上記2の4)を踏まえて、(この類型の)危険運転致死傷罪の対象として取り上げられている。これは妥当な選択だが、てんかん患者において、2年以上発作がない場合には再発の危険に乏しいために、対象外とされるべきであろう。

第3に、再発性の失神は、いつ再発するか分からない以上、当該病気を有する者は運転を控えるべきであり、それにも関わらず運転を開始して危険運転致死傷罪の結果を生ぜしめた場合には、当該運転の開始時点で刑事責任を問うべき心理状態を認めることができる。

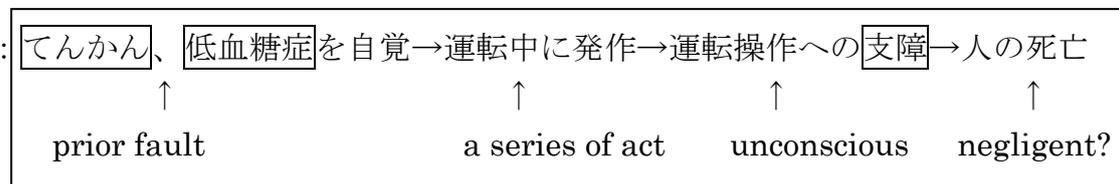
第4に、無自覚性の低血糖症も、(この類型の)危険運転致死傷罪の対象とされている。そもそも、無自覚性の低血糖症は、そもそも、免許拒否ないし保留であるが、低血糖症であることを自覚していない場合に危険運転致死傷罪所定の結果が生じた場合、当該運転者に刑事責任を問うことはできないであろう(自覚していないために、結果惹起について非難できないからである)。この点を踏まえると、「無自覚性」という要件を維持すべきか否かは、再検討される余地があると思われる。換言すれば、自覚された低血糖症を煩っているものが、危険運転致死傷罪の結果を生ぜしめたときにこそ、(自覚していながら、結果回避に必要な義務を尽くさなかったことを捉えて)責任非難を加えて、(この類型の)危険運転致死傷罪により処罰すべきであろう。

第5に、睡眠時無呼吸症候群 (Sleep Apnea Syndrome: SAS)は、対象に含まれている。妥当な対応だと言えよう。

7-2-3 イギリス法に示唆を得ての解釈論 (試論)

以上の概括的な解釈を、イギリス法の理解を踏まえ、第2、第4の病気につき、より実質的な解釈が可能か、検討してみたい。

イギリスでは、道路交通法（Road Traffic Act）において危険運転致死罪が規定されている。その構造は、次のとおりである。



即ち、てんかんや低血糖症であることを自覚していながら、運転を開始した者が、当該運転中に意識喪失に至り、人が死亡するという結果が生じた場合、運転の開始から結果（人の死亡）までに因果関係が認められるならば、運転開始時に、意識喪失に至りうる病状につき十分な配慮をしなかった（それ故、運転を回避しなかった）という事前の過失（prior fault）が故に、処罰されるのである。

これは、原因において自由な行為（actio libera in causa）と実質的には同様の解釈が採用されていることを意味するが、妥当な処理だと思われる。

日本においては、原因において自由な行為の法理の方が、広く認識されているが、イギリス法と同様の解釈は採用可能であり、「病気により、運転操作に支障が生じうる症状に至ること（この意味での運転の危険性）」への事前の予見ないし過失（prior fault）を要求するべきであろう。

この観点からは、無自覚性の低血糖症は、道交法上の免許拒否事由ではあるが、第2の犯罪類型を基礎付ける病気からは除外されることが多いのではないかと思われる。

こうした解釈が正当かについては、医学的知識を深めつつ（専門医からの助言を得つつ）、更に検討を続けたい。

8 犯行隠蔽目的でなされた行為の処罰：新設規定による対応

8-1 改正の方向性

上記3-2の4)で言及したように、改正法案の第4条において、犯行隠蔽目的でなされた行為が処罰されることになった。具体的には、危険運転致死傷罪を犯した者が、「アルコール又は薬物の濃度を減少させる等、その影響の有無又は程度が発覚することを免れるべき行為」をした場合が処罰されることになっている。

これは、いわゆる「逃げ得」と言われる不当な行為（現場逃走行為、現場での追い飲み等、悪質な検査妨害類型）を捉えて、新たに処罰しようとするものである。

8-2 改正法案の評価

この類型の処罰化は、被害者、遺族らの強い要望であり、それが実現されようとしている。

もっとも、この新たな犯罪類型を理論的に正当化するには、困難な点も認められる。

第 1 に、これは、適法行為の期待可能性が無い行為であり、本来、不可罰ではないか、との疑問が残る（刑法 104 条参照）。

第 2 に、これは、自己負罪拒否特権を侵害する罰則ではないか、との疑問も生じる（憲法 38 条 1 項参照）。

第 3 に、これら二つの疑問が解消されたとしても、処罰対象の範囲が適正か、との疑問も生じる。即ち、従来から規定されている（その意味で典型的な）危険運転致死傷罪を犯した者の同種行為も処罰対象にすべきではないか、あるいは、（新たに）危険運転致死傷罪の対象にされるところの、病气ないし症状により意識喪失に至り人を死傷に致した者も処罰対象にすべきではないか、との疑問が残る。

これらの問題は、まだ解明されておらず、来年度も検討を続けることにしたい。

9 新たな措置の法的、心理学的正当化：実証的検討と規範的整理

9-1 総説

平成 24 年度は、以上の法解釈に関連した問題の検討と並行して、飲酒運転に関する市民の意識調査（質問票調査）も実施した。以下では、その概要を説明する。

9-2 調査方法

その調査方法は、前回（2008 年）の IATSS 自主研究（飲酒運転対策の研究）の場合と同様である。

即ち、千葉市の住宅区域の 4 地域（黒砂、蘇我、都賀、美浜）の郵便受けに、各地域 250 票ずつ（合計 1,000 票）を投函し、返信用封筒で返答を求めた（有効回答数 282 票）。

調査票の配付は、2013 年の 1 月である。

設問には、前回と同様の設問も残した（5 年後の変化を見るためである）。

設問を通じて調査を試みた意識は、次のとおりである。

→警察の取り締まりの厳しさ

公正公平さ

信頼
 裁判所の判決の厳しさ
 職場などの処分の厳しさ等

9-3 調査結果の解釈：平成 20 年調査の際の結果との比較

平成 20 年調査と、平成 24 年調査で、対応する主な設問の平均値に有意な差があるかを示したのが、次の表（t-検定）である。

		調査年	N	平均値	標準偏差	有意確率 (両側)
Q5-1.	警察の飲酒運転取締りは厳しいと思うか	2013年	276	3.64	1.197	.005
		2008年	168	3.30	1.232	
Q5-2.	警察の取締りは飲酒運転防止に効果があると思うか	2013年	277	1.79	.965	.479
		2008年	169	1.73	.950	
Q5-3.	警察の飲酒運転取締りを信頼しているか	2013年	279	2.20	1.074	.749
		2008年	168	2.17	1.109	
Q5-4.	警察の飲酒運転取締りは公正公平か	2013年	277	2.47	1.150	.214
		2008年	168	2.61	1.153	
Q6-(1)	飲酒運転による交通事故への裁判所の刑罰は厳しいか	2013年	280	3.90	1.023	.936
		2008年	161	3.89	1.067	
Q6-(2)	一般的に犯罪者に下される裁判所の刑罰は厳しいか	2013年	280	3.84	.909	.197
		2008年	160	3.72	.919	
Q7	飲酒運転だけで解雇・免職になる職場の処分は厳しいか	2013年	278	3.44	.807	.607
		2008年	160	3.39	.825	

※ 間隔尺度とみなして数値処理を行った。

そこから読み取れた、注目すべき知見は、次のとおりである。

即ち、「警察の飲酒運転取り締まりは厳しいか」という設問のみ、今回の調査の方が有意に「厳しくない」方向を示したが、他の設問には有意差のあるものは存在しなかった。

この点をどう解釈すべきかであるが、5年を経て人々の見目が飲酒運転により厳しくなったということであろう。

10 飲酒運転者への制裁と社会復帰に向けた効果的な施策の検討

10-1 総説

危険運転致死傷罪は、危険運転から人を死傷させた場合に成立するが、危険運転の一つの典型である飲酒運転の予防（再犯予防を含む）のための施策は、アメリカ合衆国、その他の国においても、積極的に展開されている。そこで、本年度は、その研究を開始した。

以下では、制裁、量刑、特別な制度（DWI Court）の順に、各国の概要を示す。

10-2 制裁

10-2-1 アメリカ合衆国の状況

- ・ 飲酒運転を不可能にする制度として、呼気センサーとエンジンのイグニッション・キーを連動させて、運転者の呼気から一定以上の濃度のアルコールが検知されるとエンジンを作動できなくするイグニッション・インターロック・デバイス (Ignition Interlock Device: IID) が用いられている。
- ・ アメリカの国家運輸安全委員会 (National Transportation Safety Board: NTSB) は、運転者の呼気からアルコールが検知されるとエンジンがかからなくなる装置を、飲酒運転や酒気帯び運転をした前歴者に対して全 50 州で義務付けるべきだ、との見解を示した (2012 年 12 月 11 日)。
- ・ 既に New Mexico 州では、飲酒運転を犯した者は、初犯者でも、インターロックの装着が義務づけられることとされている。



(出典 : <http://www.lifesaferna.com/interlock-video-en/> (2013/4/4 アクセス。以下同じ。))

Proprietary Technology & Unsurpassed Performance!

LifeSafer offers proprietary fuel-cell sensor technology with precision that is superior to commonly used evidential law enforcement equipment.

Discover why more than 600,000 people count on LifeSafer:

- First interlock to meet NHTSA standards
- First electronic information reporting system
- Most widely used interlock device in the USA
- Ignition Interlock industry leader in the U.S. for 20 years
- 800+ installation locations offering ease and local familiarity

Fill out our priority service form to the right or call (888) 812-9495

A close-up photograph of a hand holding a black LifeSafer breathalyzer device. The device has a white mouthpiece at the top and a digital display screen in the middle. The brand name 'LifeSafer' is printed on the front. The device is connected to a cable at the bottom.

(出典 : <http://www.lifesafers.com/>)

- ・ インターロック装着を巡る問題点と対応策については、次のような見解が表明されている。

New Mexico 州では、インターロックの装着を義務づけられた者は、それが装着されていない別の車を購入することで、当該義務を免れようとする事案が多発した。そこで、Virginia 州では、以下のような対策 ((i) から (viii)) を講じている。

- (i) 裁判所は、飲酒運転 (Driving under the influence: DUI) で有罪となった者に対して、IID の装着を要求することができる。

有罪とされた者は、IID に加えて、その車に、電子ログ機器 (Electronic log devices) の装備が求められる。

有罪とされた者は、州の、アルコール・セーフティ・アクションプログラム (Alcohol Safety Action Program: ASAP) に登録し、かつ、それにより監督されなければならない。

- (ii) 運転者は、運転開始前に、IID に息を吹きかけ、呼気のアルコール濃度が計測される。

電子ログは、これを記録する。

IID が、運転をしようとする者の呼気アルコール濃度が 0.02 より高いことを検知すると、エンジンはかからない。

運転中も、アトランダムに、IID は運転者に対して呼気の検査をするように警告を発する (Rolling re-tests)。

このテストの結果も、電子ログにより記録される。

IID が、運転中の者の呼気アルコール濃度が 0.02 より高いことを検知するか、あるいは、運転中の者が、警告音があつたのに Rolling re-tests に応じない場合、IID は、当該運転者が運転を停止するか、あるいは、クリーンな呼気を IID に吹き込むまで、自動車のライトを点滅させ、クラクションを鳴らす。

- (iii) 裁判所は、制限された免許を取得する条件として、あるいは通常の運転免許を再取得する条件として、IID の設置を命令しなければならない。

IID の装着は、少なくとも 6 ヶ月に及ぶ。その期間中に、対象者が、DUI に関連した犯罪で有罪となれば、装着期間が延長されうる。

- (iv) 犯罪者を雇用している者の要請により、裁判所は、犯罪者が、IID が設置されていない雇用者所有の自動車を運転することを許可できる。

犯罪者は、IID の制約が付けられている期間中は、スクールバス、その他の学校関係の自動車、商業用自動車を運転することはできない (その運転には制約が付けられている)。

(v) DUI 犯罪の初犯者に対して (も)、裁判所は、IID の設置を命令することができる。

再犯以上の者、あるいは、血中アルコール濃度が 0.15 以上の者に対しては、(当然ながら) 裁判所は、IID の設置を命令することができる。

(vi) 犯罪者は、サービス事業者から、IID を購入するか、賃借することができる。

犯罪者は、IID に関する全てのコスト (IID の購入、賃借、保守点検、その他、サービス事業者から要求される手数料等) を負担する。

犯罪者は、30 日毎に、その IID をサービス事業者により確認させ、測定させなければならない。

(vii) 電子ログは、車が始動するとき、始動を試みたときの、犯罪者の血中アルコール濃度を記録する。

Rolling re-tests の際に、IID を不当に操作しようとした際の結果も記録される。

サービス事業者は、30 日毎に、全ての電子ログを提出する。

(viii) IID を設置しないこと、あるいは、IID を要求に従ってモニターさせ、あるいは測定させなかった場合には、免許が剥奪される。

以下の行為をした者には、第 1 級の軽罪が成立し、処罰される。

→犯罪者の代わりに、IID が設置された自動車を発進させ、あるいは発進させようとした者

→IID に不当な操作を加えたり、IID 検査を回避しようとする者

→IID の制約を受けている者に対して、IID が装着されていない自動車を提供した者

10-2-2 台湾の状況

- ・ インターロックの装着を刑事制裁として導入できるかにつき、3 年計画で評価しようとしている (2013 年 1 月現在の状況)。
- ・ そこで指摘されている問題点は以下のとおりである。
 - バイクへの装着の困難性
 - 公共交通に供されている車両の運転者に課すことの必要性
 - 費用負担 (高額な自己負担になる)

- 前提としての、器機の正常作動に対する信頼性
- 対象者の同一性の確保（身代わりの可能性）

10-2-3 フランスの状況

- ・ 政令（décret）によって、自動車の運転者に、運転開始前にエチロテスト（アルコール濃度の検査）が義務づけられている。
- ・ 運転者は二本のエチロテスト用の器具を装備し、運転前に一本を用いて検査を行い、もう一本は、予備のために携帯することになっている。
- ・ エチロテストの器具は一本、1ユーロ程度である。
- ・ 全ての自動車運転者が義務づけられ、市民は、急いで器具を購入したが、政権交代があり、施行は延期された（実施時期、現時点では不明）。

10-2-4 韓国の状況

- ・ 血中アルコール濃度が 0.1%を超えた場合には危険運転致死傷罪として起訴される。
- ・ 執行猶予を言い渡す場合、受講命令を通して交通安全教育を受けさせるのが主流である。
- ・ 合わせて、社会奉仕命令（40 時間以上、200 時間未満）を科すこともあるが、罰金刑を言い渡された場合には、社会奉仕命令を科すことはできない。
- ・ 2001 年 1 月 29 日、道路交通法 93 条が改正された。飲酒運転で 2 回以上取り締まられた者が再び飲酒運転で取り締まりに合えば、運転免許の停止事由に過ぎない事案でも運転免許の取消がなされることとなった（スリーストライクアウト制度）。
- ・ 飲酒運転の常習者に対しては、刑法 48 条により、その運転に係る車両の没収もありうる。判例では、2007 年以降、没収を認めるものが現れている。
- ・ ここで常習者とは、「3 年から 5 年のうちに飲酒運転 3 回以上として、常習性・再犯の憂慮・社会的に非難可能性が高い常習運転者」を意味する。
- ・ 近時は、常習者からの車両の没収は、彼に対する罰金刑と併科される場合には、二重処罰（二重に財産刑を科すこと）になり憲法違反の虞があるとされ、没収は減る傾向にある。
- ・ 実際に没収がなされたのは（警察段階の処分にとまったものを含めて）15 件程度である。

10-3 量刑

- ・ 日本では、飲酒運転に起因する危険運転致死傷罪に対する刑事制裁は、懲役刑と罰金刑である。

- ・ これに加えて、被害者の状況を考慮した量刑ガイドラインの実質的な整備を検討する余地がある。それは、以下の各国の状況から推測されるところである。
- ・ イギリス、台湾では、被害者が「重傷」を負った場合を、特に重く処罰している。
- ・ 韓国でも、最高裁（大法院）が類似の量刑ガイドラインを作成している。
- ・ 日本でも検察庁内部では、傷害の程度に応じた訴追基準が存在するが、裁判員裁判との関係では、そうした基準を共有することが必要だと思われる。

10-4 特別な制度 (DWI Court)

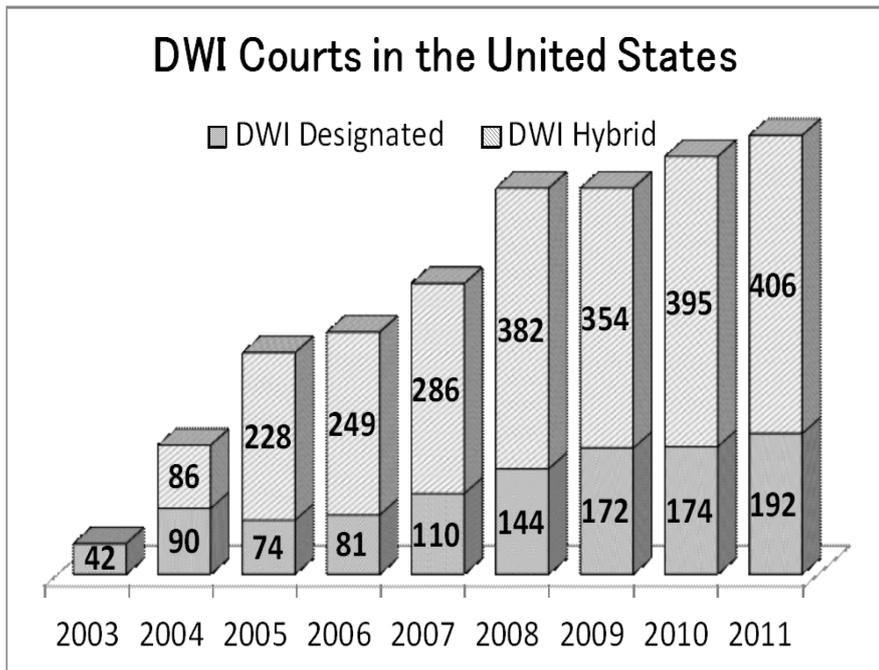
10-4-1 総説

次に、飲酒運転者に特化した、特別な制度として、アメリカ合衆国における DWI (Driving while impaired) Court の状況を調査した。これにつき、今年度に知り得た点の概要を、以下、説明する。

10-4-2 DWI Court の設立

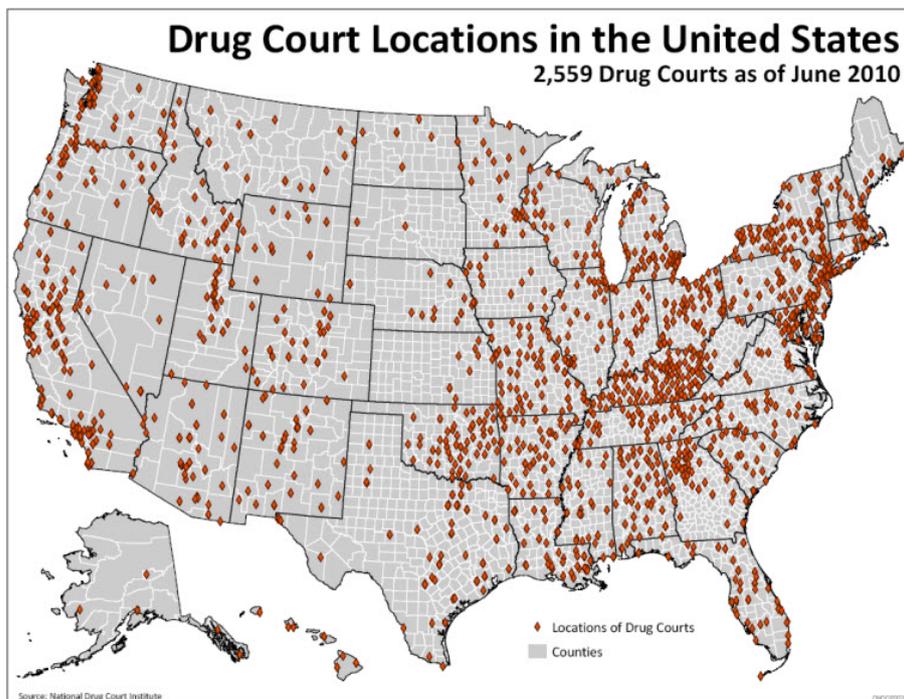
DWI Court は、従来の犯罪者処遇法（有罪判決を下すが、犯罪原因に応じた処遇をしないまま、単に刑務所に収容すること）は飲酒運転を繰り返す者には効果がないことが認識されたために、アルコール依存により危険運転を繰り返す犯罪者の存在と、彼らに特化した処遇の必要性から設立された。

具体的には、約 25 年前(1989 年)に設立された Drug Court の経験を踏まえ、飲酒運転者の処遇に特化すべく、2003 年後前後に連邦からの予算措置を得て、設置された。



(出典 : <http://www.dwicourts.org/learn/about-dwi-court/what-dwi-court>)

なお、Drug Court は薬物依存性により犯罪を繰り返す者の処遇に特化された裁判所であり、全米に 2,800 個存在し、16 カ国で類似の制度が存在する。



(出典 : <http://www.dwicourts.org/learn/about-dwi-court/what-dwi-court>)

10-4-3 アメリカ合衆国での調査

DWI Court の実情を知るため、以下の裁判所等を訪問した。

→North Carolina 州の Charlotte にある薬物治療裁判所 (Drug Treatment Court)



(出典 : <http://www.charlottedwilawyer.net/dwidefensesinnorthcarolina.html>)

→Virginia 州の Alexandria にある全米ドラッグ・コート専門家協会 (National Association of Drug Court Professionals: NADCP)

10-4-4 アメリカ合衆国における危険運転致死傷罪 (飲酒運転) の状況

調査の前提として、アメリカ合衆国における危険運転致死傷罪 (飲酒運転) の状況を確認する (これは、10-4-3 で訪問した際に教示されたデータによるものである)。

→飲酒運転で逮捕される者は、例年、1年で143万人

→飲酒運転により傷害を負う者は、1年に約50万人

→飲酒運転により死亡する者は、1年に1万人以上

→逮捕された者の内、約100万人は再犯に至らない

→約43万人 (逮捕者の約3分の1) が、毎年、飲酒運転の再犯に至っている。

→この再犯者の大部分に、アルコール依存性が認められたので、これへの対策が必要となった。

→飲酒酩酊運転をした者 (犯罪者) の中には、通常の刑事ないし行政処分 (保護観察、刑務所収容、免許剥奪) をしても、その再犯を防止できない一群の者達がいることが分かった

→そこで、まずは、再犯者に、より重い刑 (より長い拘禁刑) を課したが、再犯予防効果は乏しかった。Change is hard !

→「中毒は脳の病気であり、一旦、依存性が生じると、この状況を変えることは難しい」 (NADCP)

Putting re-offenders in jail didn't work. Let's try something different!

→そこで、Post conviction measure として一種の社会内処遇が考案された。

10-4-5 DWI Court と Drug Court の違い

飲酒運転をした者の効果的な処遇のために考案された DWI Court は、Drug Court の経験に基づいているが、両者には違いもある。それは、次のとおりである。

→Drug Court の対象者：有罪判決前の者も含まれる。

→DWI Court の対象者：有罪判決を受けた者だけ (a post-conviction model)

更に、Hardcore DWI offenders に限定

(血中アルコール濃度 0.15 以上で自動車を運転していた者、あるいは、DWI で有罪判決を受けた後に飲酒運転をした者)

→DWI Court における処遇：アルコール依存症の除去、対象者の自主性の尊重
これは、Drug Court の成功体験に基づき、
Hardcore DWI offenders に特化した処遇を行うための措置である。

10-4-6 The 10 Guiding Principles

DWI Court における対象者の処遇に関しては、これまでの経験に基づき、The 10 Guiding Principles が整理されている。その要点は、それぞれ、以下のとおりである。

- 1) 対象者は Hardcore DWI offenders に限定
(飲酒運転の結果、人を死亡ないし重傷を負わせた者は、対象外)
- 2) 対象者毎の治療的措置を徹底し、原因を探る
- 3) 原因 (通常は慢性的である) 除去に資する治療計画の策定
- 4) 飲酒運転の再犯を防止するための十分な監視
- 5) DWI Court のチームとコミュニティの連携を強化 (再犯予防のため)
- 6) Judge は DWI Court のチームのリーダー
(実際に指示するのは、Treatment provider or Court coordinator)
- 7) 対象者に係るケースマネジメント戦略の精査、開発
(プログラムは、通常、先ずは1年であり、集中的なケアがなされる)
- 8) 飲酒運転による免許停止・取消中の運転の問題点を認識させる
- 9) 対象者に係るプログラムの事後評価体制の確立
- 10) DWI Court による処遇を将来にわたって実施するための環境調整

10-4-7 DWI Court による処遇の実際：そのチームの構成と活動

- DWI Court は、その対象者（Client）に対する包括的で適切な処遇を実施するために、専門的知識を有する者からなるチームにより、活動をしている。



(出典： <http://www.washdui.com/page.aspx?PageID=165>)

- 医師は、このチームの一員ではないが、チームの外部から適切な助言をすることが期待され、そのように参画している。
- 対象者（有罪認定された者）は、チームの一員である保護観察官（a probation officer）の指示の下、週に 3, 4 回、ランダムなアルコール（及び薬物）の検査を受ける。保護観察官は、ランダムに、対象者の家にも入り、アルコールや薬物が存在しないかチェックされる。
- 対象者には、その足首に、SCRAM という器具が装着されることがある。これは、対象者の皮膚をスキャンし、彼が飲酒したかどうかをチェックし、その結果を器具内に記録するものである（GPS その他の通信機能は無いものが通常である）。



(出典： <http://blog.aacriminallaw.com/dwi/scram-bracelet-works/>)

- 近時は、イグニッション・エアー・ロック（ignition air locks）と呼ばれる機器も利用され始めた。これが装着された車を始動させると、その事実が、保護観察官に直ちに転送される。

- その他、対象者には、居宅において呼気検査の器具を使うことが命じられ、あるいは、車にはイグニッション・インターロックが装着させられることがある。
- 対象者（有罪認定された者）は、定期的に **Judge** の前に（**Court** にて）出頭し、プログラムの進捗状況（アルコール等の検査結果）について説明する
- プログラムに従って禁酒したかは、器具によって記録される（経皮的アルコール検査・遠隔モニタリング・システム）。
- プログラムには、一定の職業訓練の推奨等が含まれている
- 相当期間、プログラムを履行できた者は、**DWI Court** を「卒業」し、刑務所には収容されず、社会復帰する。

10-4-8 **DWI Court** による処遇の結果： **DWI Court Program** の効果

- 飲酒運転により直ちに刑務所に収容された者に比べて、**DWI Court** を「卒業」した者の再犯率は、相当に低い。その実情を、以下、若干の例により示す。

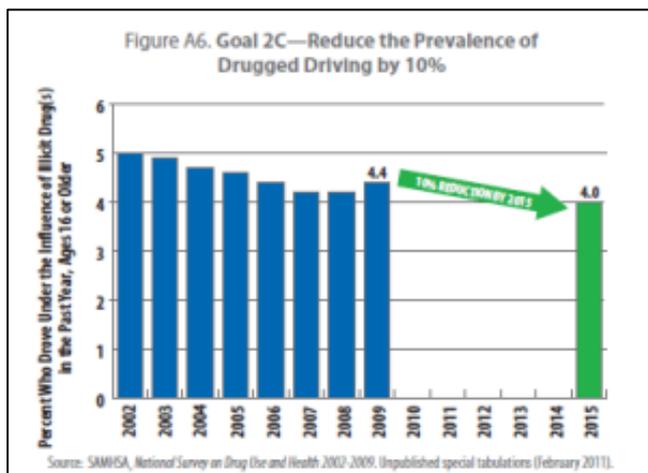
Ex. 1 Georgia

DWI Court のプログラム参加者の 79%がコースを終了する（非常に高率）。飲酒運転の再犯率は、**DWI Court** のプログラムに参加した者（終了した者と終了できなかった者の総数）の 15%であるのに対し、**DWI Court** のプログラムに参加しなかった者の再犯率は、その 35%に及ぶ。

Ex.2 Michigan

DWI Court 終了者に係る飲酒運転の再犯率は、非終了者のその 19 分の 1 にとどまり、非常に効果的であったことが判明した。

Ex.3 **National Drug Court Institute (NDCI)** による統計



（出典：<http://www.whitehouse.gov/ondcp/national-drug-control-strategy-introduction>）

- ・ DWI Court を推進する当局（NADCP）
→DWI Court の効率性を公表して、世論（飲酒運転に抗議する人々の会（Mothers Against Drunk Driving：MADD）を含む）の支持獲得を目指しているとのことである。

11 展望と課題：新法の定着の促進と、更なる立法的提言の試み

11-1 総説

平成 24 年度の研究により、危険運転致死傷罪の予防には、様々な施策のコンビネーション（「合わせ技」）によることが効果的ではないかとの暫定的な結論に至った。

11-2 アメリカ合衆国における「合わせ技」の実例

今後は、この暫定的な結論を実証的に確認していくことが、本研究の課題となる。

そのような「合わせ技」の構成要素は、各国の状況を踏まえると、次のようになる。

→前提としての厳格な法執行（一種の Zero tolerance policy）

犯罪現象の、可能な限り確実な認知（community awareness）

DWI Court Program に類似したプログラムの導入

インターロック（無線無し、有り）の活用

車両の没収（韓国、フランスと同様）

結果としての、犯罪認知件数の減少

11-3 様々な施策の「合わせ技」を実施する前提

11-3-1 総説

こうした「合わせ技」を効果的に実施するには、当該制度の対象となる市民の意識（community awareness）と医学的・心理学的観点からの効果測定（予測）を踏まえ、制度の運用を絶えず見直すことが必要である。

後二者（市民意識と、その医学的・心理学的裏付け）の本格的な検討は、平成 25 年度の課題となるが、平成 24 年度の暫定的な結論と平成 25 年度に向けた計画の予定は、次のとおりである。

11-3-2 市民の正当化意識、被害者への共感、犯罪者の社会復帰への理解

11-3-2-1 新法施行直後、一定期間後の意識調査を行い、比較検討

→修復的司法（Restorative justice）の観点をも踏まえて、調査結果を評価

→犯罪者、被害者、コミュニティの代表者ら Stake holders による協議

11-3-2-2 被害者が「重傷」を負った場合への適切な量刑

→量刑ガイドラインの実質的整備

11-3-2-3 インターロック (IID) 導入の現実的可能性についての検討

→先行するアメリカ合衆国等での経験 (不都合な事案をも調査)

→台湾での議論を追跡調査

→International Interlock Symposium に参加し国際的動向の理解を深めた上で、日本に受容される制度的前提を考察

11-3-3 医学的・心理学的観点からの検討

11-3-3-1 追い飲み等、アルコール又は薬物の検知を妨害する罪の正当性

検知妨害に至る医学的機序の簡易な解説

→市民の理解を高める

→その後、呼気検査拒否に対する制裁の強化

→フランスでのエチロテストの強制制度 (違反には制裁) の実情を調査・分析

11-3-3-2 新法により規制の対象となる病気を再検討し、社会に提言

11-3-3-2-1 「自動車の運転に支障を及ぼすおそれがある病気として政令で定めるもの」

→個別具体的に、当該病気が運転に与える影響を精査する (継続)

→イギリス法を参考にし、prior fault の具体的意義を法学的、医学的に分析 (意識障害を起こし、運転を不能にする病気毎に「事前の過失」の意義を検討)

11-3-3-2-2 DWI Court 型の施策を検討する際の、医学的・心理学的知見

→アメリカ: DWI Court のチームには心理学の専門家も。医者も外部から助言

→ドイツ: 運転適性を判定するための医学的・心理学的検査

(Medizinisch psychologische Untersuchung: MPU)

「運転能力」と「運転適性」を区別し、飲酒運転者の後者を検討

→アメリカとドイツで採られている手法の比較と日本への採用可能性の検討

11-3-3-2-3 薬物の影響下でなされた危険運転致死傷罪

→日本でも、薬物影響下での危険運転致死傷罪は生じているが、実態の解明が不十分である。

→日本では、脱法ハーブ等、違法薬物に指定される前の薬物の濫用による危険運転致死傷罪が問題となりつつある。脱法ドラッグを使用して運転操作を誤り、人を死傷させた事案は増加中だということである。

例えば、平成 25 年 6 月 11 日には、脱法ドラッグによる危険運転致死罪の成立を認めた初めての裁判例が公表された（名古屋地裁）。今後は、日本でも、この種の類型が増加するおそれもあり、本研究の対象として重視していきたい。

→Drug Court の取り組みを更に調査・分析

→薬物の使用を非犯罪化した自治体（Washington 州）や国（ポルトガル、更にオランダ、加えて、イギリス、スイス）の実情、賛否両論を検討

→脱法ドラッグを含む、運転に悪影響を与える薬物の広報活動が必要

11-3-4 国際学会での研究報告

本研究は、危険運転（飲酒運転、違法薬物摂取下の運転）による人の死傷という、世界各国でも重要な課題として認識されている問題に取り組むものである。そこで、本研究の成果（平成 25 年度になされる、その取り纏め）は、追って、関連する国際学会にて報告し、各国の専門家との連携を強化したい。それにより、本研究終了後も、危険運転致死罪を学際的に研究することが可能となり、安全な交通社会の実現に寄与しうるものと思われる。

そうした国際会議としては、以下のものが考えられる。

- ・ DWI Court Program を企画、立案している、NADCP
- ・ International Interlock Symposium
- ・ ドイツの BAST
- ・ OECD の道路交通企画部門が開催する国際会議

「自動車の運転に支障を及ぼすおそれがある病気」について

対象にするもの

1. 幻覚の症状を伴う精神病

病名等		備考
統合失調症	自動車の安全な運転に必要な認知、予測、判断又は操作のいずれかに係る能力を欠くこととなるおそれがある症状を呈しないものを除く。	道路交通法等において、運転免許試験の合格者に免許を与えず又は免許を保留し（注1）、免許を受けた者の免許を取り消す又は免許の効力を停止する（注2）とされている。

注1：道路交通法第90条，道路交通法施行令第33条第1号，第33条の2の3第1項

注2：同法103条，同令第38条第1項，第38条の2第1項

2. 発作により意識障害又は運動障害をもたらす病気

病名等		備考
てんかん	発作が再発するおそれがないもの、発作が再発しても意識障害及び運動障害をもたらされないもの並びに発作が睡眠中に限り再発するものを除く。	道路交通法等において、運転免許試験の合格者に免許を与えず又は免許を保留し（注1）、免許を受けた者の免許を取り消す又は免許の効力を停止する（注2）とされている。
再発性の失神	脳全体の虚血により一過性の意識障害をもたらす病気であって、発作が再発するおそれがあるものをいう。	
無自覚性の低血糖症（注3）		

注1：道路交通法第90条，道路交通法施行令第33条第1号，第33条の2の3第2項

注2：同法103条，同令第38条第1項，第38条の2第2項

注3：同法，同令では，人為的に血糖を調節することができるものを除外している。

3. 1・2のほか，自動車の運転に支障を及ぼすおそれがある病気

病名等		備考
そううつ病	そう病及びうつ病を含み，自動車の安全な運転に必要な認知、予測、判断又は操作のい	道路交通法等において、運転免許試験の合格者に免許を与えず又は免許を保留し（注1）、免許を受

れかに係る能力を欠くこととなるおそれがある症状を呈しないものを除く。	けた者の免許を取り消す又は免許の効力を停止する（注2）とされている。
重度の眠気症状を呈する睡眠障害	

注1：道路交通法第90条，道路交通法施行令第33条第1号，第33条の2の3第3項

注2：同法103条，同令第38条第1項，第38条の2第3項

対象にしないもの（例）

病名等	備考
介護保険法第5条の2に規定する認知症	道路交通法等において，左の者の場合，運転免許試験の合格者に免許を与えず又は免許を保留し(注1)，免許を受けた者の免許を取り消す又は免許の効力を停止する(注2)とされている。
脳血管疾患，アルツハイマー病その他の要因に基づく脳の器質的な変化により日常生活に支障が生じる程度にまで記憶機能及びその他の認知機能が低下した状態をいう。	
アルコール，麻薬，大麻，あへん又は覚せい剤の中毒者	

注1：道路交通法第90条，道路交通法施行令第33条第1号

注2：同法103条，同令第38条第1項

(参考条文)

○道路交通法（昭和35年法律第105号）

第90条 公安委員会は、前条第1項の運転免許試験に合格した者（当該運転免許試験に係る適性試験を受けた日から起算して、第1種免許又は第2種免許にあつては1年を、仮免許にあつては3月を経過していない者に限る。）に対し、免許を与えなければならない。ただし、次の各号のいずれかに該当する者については、政令で定める基準に従い、免許（仮免許を除く。以下この項から第12項までにおいて同じ。）を与えず、又は6月を超えない範囲内において免許を保留することができる。

一 次に掲げる病気にかかっている者

イ 幻覚の症状を伴う精神病であつて政令で定めるもの

ロ 発作により意識障害又は運動障害をもたらす病気であつて政令で定めるもの

ハ イ又はロに掲げるもののほか、自動車等の安全な運転に支障を及ぼすおそれがある病気として政令で定めるもの

一 の二 介護保険法（平成9年法律第123号）第5条の2に規定する認知症（第103条第1項第1号の2において単に「認知症」という。）である者

二 アルコール、麻薬、大麻、あへん又は覚醒剤の中毒者

三～七 （略）

2～14 （略）

(免許の取消し、停止等)

第103条 免許（仮免許を除く。以下第106条までにおいて同じ。）を受けた者が次の各号のいずれかに該当することとなつたときは、その者が当該各号のいずれかに該当することとなつた時におけるその者の住所地を管轄する公安委員会は、政令で定める基準に従い、その者の免許を取り消し、又は6月を超えない範囲内で期間を定めて免許の効力を停止することができる。ただし、第5号に該当する者が前条の規定の適用を受ける者であるときは、当該処分は、その者が同条に規定する講習を受けないで同条の期間を経過した後でなければ、することができない。

一 次に掲げる病気にかかっている者であることが判明したとき。

イ 幻覚の症状を伴う精神病であつて政令で定めるもの

ロ 発作により意識障害又は運動障害をもたらす病気であつて政令で定めるもの

ハ イ及びロに掲げるもののほか、自動車等の安全な運転に支障を及ぼすおそれがある病気として政令で定めるもの

一 の二 認知症であることが判明したとき。

二 （略）

三 アルコール、麻薬、大麻、あへん又は覚せい剤の中毒者であることが判明したとき。

四～八 （略）

2～10 （略）

○道路交通法施行令（昭和35年政令第270号）

(免許の拒否又は保留の基準)

第33条 法第90条第1項第1号から第2号までのいずれかに該当する者についての同項ただし書の政令で定める基準は、次に掲げるとおりとする。

一 法第90条第1項第1号から第2号までのいずれかに該当する場合（次号の場合を除く。）には、運転免許（以下「免許」という。）を与えないものとする。

二 6月以内に法第90条第1項第1号から第2号までのいずれにも該当しないこととなる見込みがある場合には、免許を保留するものとする。

2 （略）

第33条の2の3 法第90条第1項第1号イの政令で定める精神病は、統合失調症（自動車等の安全な運転に必要な認知、予測、判断又は操作のいずれかに係る能力を欠くこととなるおそれが

ある症状を呈しないものを除く。)とする。

2 法第90条第1項第1号口の政令で定める病気は、次に掲げるとおりとする。

一 てんかん（発作が再発するおそれがないもの、発作が再発しても意識障害及び運動障害がもたらされないもの並びに発作が睡眠中に限り再発するものを除く。）

二 再発性の失神（脳全体の虚血により一過性の意識障害をもたらす病気であつて、発作が再発するおそれがあるものをいう。）

三 無自覚性の低血糖症（人為的に血糖を調節することができるものを除く。）

3 法第90条第1項第1号ハの政令で定める病気は、次に掲げるとおりとする。

一 そううつ病（そう病及びうつ病を含み、自動車等の安全な運転に必要な認知、予測、判断又は操作のいずれかに係る能力を欠くこととなるおそれがある症状を呈しないものを除く。）

二 重度の眠気の症状を呈する睡眠障害

三 前2号に掲げるもののほか、自動車等の安全な運転に必要な認知、予測、判断又は操作のいずれかに係る能力を欠くこととなるおそれがある症状を呈する病気

（免許の取消し又は停止及び免許の欠格期間の指定の基準）

第38条 免許を受けた者が法第103条第1項第1号又は第1号の2に該当することとなつた場合についての同項の政令で定める基準は、次に掲げるとおりとする。

一 法第103条第1項第1号又は第1号の2に該当することとなつた場合（次号の場合を除く。）には、免許を取り消すものとする。

二 6月以内に法第103条第1項第1号イからハまでに掲げる病気にかかっている者又は同項第1号の2に規定する認知症である者に該当しないこととなる見込みがある場合には、免許の効力を停止するものとする。

2 （略）

3 免許を受けた者が法第103条第1項第3号に該当することとなつた場合についての同項の政令で定める基準は、次に掲げるとおりとする。

一 法第103条第1項第3号に該当することとなつた場合（次号の場合を除く。）には、免許を取り消すものとする。

二 6月以内に法第103条第1項第3号の中毒者に該当しないこととなる見込みがある場合には、免許の効力を停止するものとする。

4～7 （略）

（免許の取消し又は停止の事由となる病気等）

第38条の2 法第103条第1項第1号イの政令で定める精神病は、第33条の2の3第1項に規定するものとする。

2 法第103条第1項第1号口の政令で定める病気は、第33条の2の3第2項各号に掲げるものとする。

3 法第103条第1項第1号ハの政令で定める病気は、第33条の2の3第3項各号に掲げるものとする。

4 （略）

○介護保険法（平成9年法律第123号）

（認知症に関する調査研究の推進等）

第5条の2 国及び地方公共団体は、被保険者に対して認知症（脳血管疾患、アルツハイマー病その他の要因に基づく脳の器質的な変化により日常生活に支障が生じる程度にまで記憶機能及びその他の認知機能が低下した状態をいう。以下同じ。）に係る適切な保健医療サービス及び福祉サービスを提供するため、認知症の予防、診断及び治療並びに認知症である者の心身の特性に応じた介護方法に関する調査研究の推進並びにその成果の活用に努めるとともに、認知症である者の支援に係る人材の確保及び資質の向上を図るために必要な措置を講ずるよう努めなければならない。

「通行禁止道路」について

道路標識又は道路標示によるもの

対象にするもの

	根拠規定	道路標識・道路標示（例）	
車両通行止め道路	道路交通法第 8 条第 1 項 標識 302		
自転車及び歩行者用道路	同法第 8 条第 1 項 標識 325 の 3		
歩行者用道路	同法第 8 条第 1 項 標識 325 の 4		
一方通行道路	同法第 8 条第 1 項 標識 326-A・B, 303		
追越しのための右側はみ出し 通行禁止道路	同法第 17 条 5 項第 4 号 標識 314, 標示 102		

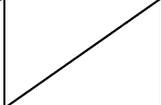
対象にしないもの（例）

	根拠規定	道路標識・道路標示（例）	
大型自動車等通行止め道路	道路交通法第 8 条第 1 項 標識 305, 306		
二輪の自動車・原動機付自転車通行止め道路	同法第 8 条第 1 項 標識 307		
指定方向外進行禁止	同法第 8 条第 1 項 標識 311 A～F		

重量制限及び高さ制限道路	同法第 8 条第 1 項 標識 重量制限：320 高さ制限：321		
路側帯	同法第 2 条第 1 項第 3 号の 4，第 17 条 第 1 項 標示 108 等		
道路法に基づく通行禁止道路	道路法第 46 条第 1 項・第 3 項，第 47 条第 3 項	各種道路標識	

その他法令の規定によるもの

対象にするもの

	根拠規定	道路標識・道路標示（例）	
高速道路（※）の中央から右側部分	道路交通法第 17 条 第 4 項		

※ 高速道路とは、高速自動車国道及び自動車専用道路をいう。

対象にしないもの（例）

	根拠規定	道路標識・道路標示（例）	
高速道路以外の道路の中央から右側部分	道路交通法第 17 条 第 4 項		

(参考条文)

○道路交通法（昭和35年法律第105号）

(公安委員会の交通規制)

第4条 都道府県公安委員会（以下「公安委員会」という。）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、又は交通公害その他の道路の交通に起因する障害を防止するため必要があると認めるときは、政令で定めるところにより、信号機又は道路標識等を設置し、及び管理して、交通整理、歩行者又は車両等の通行の禁止その他の道路における交通の規制をすることができる。この場合において、緊急を要するため道路標識等を設置するいとまがないとき、その他道路標識等による交通の規制をすることが困難であると認めるときは、公安委員会は、その管理に属する都道府県警察の警察官の現場における指示により、道路標識等の設置及び管理による交通の規制に相当する交通の規制をすることができる。

2 前項の規定による交通の規制は、区域、道路の区間又は場所を定めて行なう。この場合において、その規制は、対象を限定し、又は適用される日若しくは時間を限定して行なうことができる。

3・4 (略)

5 道路標識等の種類、様式、設置場所その他道路標識等について必要な事項は、内閣府令・国土交通省令で定める。

(通行の禁止等)

第8条 歩行者又は車両等は、道路標識等によりその通行を禁止されている道路又はその部分を通行してはならない。

2 車両は、警察署長が政令で定めるやむを得ない理由があると認めて許可をしたときは、前項の規定にかかわらず、道路標識等によりその通行を禁止されている道路又はその部分を通行することができる。

3 警察署長は、前項の許可をしたときは、許可証を交付しなければならない。

4 前項の規定により許可証の交付を受けた車両の運転者は、当該許可に係る通行中、当該許可証を携帯していなければならない。

5 第2項の許可を与える場合において、必要があると認めるときは、警察署長は、当該許可に条件を付することができる。

6 第3項の許可証の様式その他第二項の許可について必要な事項は、内閣府令で定める。

(通行区分)

第17条 車両は、歩道又は路側帯（以下この条において「歩道等」という。）と車道の区別のある道路においては、車道を通行しなければならない。ただし、道路外の施設又は場所に入出するためやむを得ない場合において歩道等を横断するとき、又は第47条第3項若しくは第48条の規定により歩道等で停車し、若しくは駐車するため必要な限度において歩道等を通行するときは、この限りでない。

2・3 (略)

4 車両は、道路（歩道等と車道の区別のある道路においては、車道。以下第9節の2までにおいて同じ。）の中央（軌道が道路の側端に寄つて設けられている場合においては当該道路の軌道敷を除いた部分の中央とし、道路標識等による中央線が設けられているときはその中央線の設けられた道路の部分を中央とする。以下同じ。）から左の部分（以下「左側部分」という。）を通行しなければならない。

5 車両は、次の各号に掲げる場合においては、前項の規定にかかわらず、道路の中央から右の部分（以下「右側部分」という。）にその全部又は一部をはみ出して通行することができる。この場合において、車両は、第1号に掲げる場合を除き、そのはみ出し方がで

きるだけ少なくなるようにしなければならない。

- 一 当該道路が一方通行（道路における車両の通行につき一定の方向にする通行が禁止されていることをいう。以下同じ。）となつており、かつ、
 - 二 当該道路の左側部分の幅員が当該車両の通行のため十分なものでないとき、
 - 三 当該車両が道路の損壊、道路工事その他の障害のため当該道路の左側部分を通行することができないとき、
 - 四 当該道路の左側部分の幅員が6メートルに満たない道路において、他の車両を追い越そうとするとき（当該道路の右側部分を見とおすことができ、かつ、反対の方向からの交通を妨げるおそれがない場合に限るものとし、道路標識等により追越しのため右側部分にはみ出して通行することが禁止されている場合を除く。）
 - 五 勾配の急な道路のまがりかど附近について、道路標識等により通行の方法が指定されている場合において、当該車両が当該指定に従い通行するとき。
- 6 車両は、安全地帯又は道路標識等により車両の通行の用に供しない部分であることが表示されているその他の道路の部分に入つてはならない。

○道路法（昭和27年法律第180号）

（通行の禁止又は制限）

第46条 道路管理者は、左の各号の一に掲げる場合においては、道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため、区間を定めて、道路の通行を禁止し、又は制限することができる。

- 一 道路の破損、欠壊その他の事由に因り交通が危険であると認められる場合
 - 二 道路に関する工事のためやむを得ないと認められる場合
- 2 道路監理員（第71条第4項の規定により道路管理者が命じた道路監理員をいう。）は、前項第1号に掲げる場合において、道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため緊急の必要があると認めるときは、必要な限度において、一時、道路の通行を禁止し、又は制限することができる。
- 3 道路管理者は、水底トンネル（水底トンネルに類するトンネルで国土交通省令で定めるものを含む。以下同じ。）の構造を保全し、又は水底トンネルにおける交通の危険を防止するため、政令で定めるところにより、爆発性又は易燃性を有する物件その他の危険物を積載する車両の通行を禁止し、又は制限することができる。

第47条 道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため、道路との関係において必要とされる車両（人が乗車し、又は貨物が積載されている場合にあつてはその状態におけるものをいい、他の車両を牽引している場合にあつては当該牽引されている車両を含む。以下本節及び第8章中同じ。）の幅、重量、高さ、長さ及び最小回転半径の最高限度は、政令で定める。

- 2 車両でその幅、重量、高さ、長さ又は最小回転半径が前項の政令で定める最高限度をこえるものは、道路を通行させてはならない。
- 3 道路管理者は、道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため必要があると認めるときは、トンネル、橋、高架の道路その他これらに類する構造の道路について、車両でその重量又は高さが構造計算その他の計算又は試験によつて安全であると認められる限度をこえるものの通行を禁止し、又は制限することができる。
- 4 前3項に規定するもののほか、道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため、道路との関係において必要とされる車両についての制限に関する基準は、政令で定める。

（通行の禁止又は制限の場合における道路標識）

第47条の4 道路管理者は、第46条第1項若しくは第3項又は第47条第3項の規定により道路の通行を禁止し、又は制限しようとする場合においては、禁止又は制限の対象、区間、期間及び理由を明瞭に記載した道路標識を設けなければならない。この場合において、道路管理者は、必要があると認めるときは、適当なまわり道を道路標識をもって明示し、一般の交通に支障のないようにしなければならない。

2 道路管理者は、第47条第4項の規定による政令で定める基準を特に明示する必要があると認められる場所には、道路標識を設けなければならない。

一 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し、よつて、人を負傷させた者は十五年以下の懲役に処し、人を死亡させた者は一年以上の有期懲役に処するものとする。

（注） 政令で定める「通行禁止道路」は、道路交通法において自動車の通行が禁止されている道路又はその部分のうち、①車両通行止め道路、②自転車及び歩行者専用道路、③一方通行道路及び④高速道路の中央から右側部分とする。

二 一 アルコール又は薬物の影響により、その走行中に正常な運転に支障が生じるおそれがある状態で、自動車を運転し、よつて、その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に陥り、人を負傷させた者は十二年以下の懲役に処し、人を死亡させた者は十五年以下の懲役に処するものとする。

二 二 自動車の運転に支障を及ぼすおそれがある病氣として政令で定めるものの影響により、その走行中に正常な運転に支障が生じるおそれがある状態で、自動車を運転し、よつて、その病氣の影響により正常な運転が困難な状態に陥り、人を死傷させた者も、一と同様とするものとする。

（注） 政令で定める「自動車の運転に支障を及ぼすおそれがある病氣」は、道路交通法において運転免許の欠格事由の対象とされている病氣の例を参考とし、その症状に着目して、自動車の運転に支障を及ぼすおそれがあるものに限定する。

三 アルコール又は薬物の影響によりその走行中に正常な運転に支障が生じるおそれがある状態で自動車を運転した者が、その運転上必要な注意を怠り、よって人を死傷させた場合において、その運転時のアルコール又は薬物の影響の有無又は程度が発覚することを免れる目的で、更にアルコール又は薬物を摂取すること、その場を離れて身体に保有するアルコール又は薬物の濃度を減少させることその他その影響の有無又は程度が発覚することを免れるべき行為をしたときは、十二年以下の懲役に処するものとする。

四 1 刑法第二百八条の二（危険運転致死傷）の罪（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た者に係る場合を除く。）又は一の罪を犯した者（人を負傷させた者に限る。）が、その罪を犯した時に無免許運転をしたものであるときは、六月以上の有期懲役に処するものとする。

2 二の罪を犯した者が、その罪を犯した時に無免許運転をしたものであるときは、人を負傷させた者は十五年以下の懲役に処し、人を死亡させた者は六月以上の有期懲役に処するものとする。

3 三の罪を犯した者が、その罪を犯した時に無免許運転をしたものであるときは、十五年以下の懲役に処するものとする。

4 同法第二百十一条第二項（自動車運転過失致死傷）の罪を犯した者が、その罪を犯した時に無免許運転をしたものであるときは、十年以下の懲役に処するものとする。

（注） 「無免許運転」とは、法令の規定による運転の免許を受けている者又は道路交通法第七条の二の規定により国際運転免許証若しくは外国運転免許証で運転することができるとされている者でなければ運転することができないこととされている自動車を担当免許を受けないで（法令の規定により当該免許の効力が停止されている場合を含む。）又は当該国際運転免許証若しくは外国運転免許証を所持しないで（同法第八十八条第一項第二号から第四号までのいずれかに該当する場合又は本邦に上陸した日から起算して滞在期間が一年を超えている場合を含む。）、道路（同法第二条第一項第一号に規定する道路をいう。）において、運転することをいうものとする。

非売品

危険運転致死傷罪の学際的研究(Ⅱ)
報告書

発行日 平成 25 年 3 月

発行所 公益財団法人 国際交通安全学会

東京都中央区八重洲 2-6-20 〒104-0028

電話/03(3273)7884 FAX/03(3272)7054

許可なく転載を禁じます。



公益財団法人 国際交通安全学会

International Association of Traffic and Safety Sciences