

10年後の 交通社会を目指して 法学の視点から

今井猛嘉 Takeyoshi IMAI



法政大学法科大学院教授・弁護士

現在から10年経過すると、日本の人口は一層、減少し、交通関与者の多くは、高齢の歩行者、自転車等の利用者になるであろう。換言すれば、自動車、大型二輪等の利用者においては、職業的ドライバーの比率が上がり、一般ドライバーの多くは、自動車マニア等にとどまることも予想される。

このような状況下では、交通事故の態様も変わってくるであろう。歩行者等の被害者率は上がり、高齢者においては事故からの回復にも時間がかかり、被害者の加害者に対する処罰感情は、現状と同程度か、より厳しくなることも予想される。

こうした望ましくない状況を避けるには、交通道德教育の徹底を前提とした上で、適宜の法的規制を常に整備していく必要がある。こうした施策は、現時点でも、なされている。2014年には、危険運転致死傷罪の対象が拡大され、自動車運転過失致死傷罪をも取り込んだ単行法の下で再整備がなされた。処罰範囲も、法定刑も引き上げられ、犯罪被害者の声に応える形となった。

しかし、こうした厳しい法規制だけで、今後の交通社会の安全性を効率的に実現できるわけではない。法規制の基本は、適切な免許管理であり、例えば、疾病を有する者に係る、より柔軟な体制（例えば、病状に応じて、免許の一時停止、取消をも可能にする制度等）が検討されるべきである。高齢化に伴う生活習慣病の蔓延をも視野に入れた、制度の改訂が続けられる必要がある、ということである。同時に、睡眠時無呼吸症候群（SAS）のように、新たに運転適格を疑わせる症状として認識されつつある病気に対する対応（限定免許の新設等）も、今後の喫緊

の課題である。

このような行政的規制は、道路交通安全を確保するための基礎であり、これに対する十分な国民の信頼感が認められた後に、当該行政規制違反に対する制裁（反則金等の賦課）が発動されるべきである。そして、然る後に、危険運転致死傷罪等の刑事犯（人の生命、身体等の重大な法益侵害に対する犯罪の処罰規定）が適切に運用されるべきである。

これらの犯罪を犯した者も、いずれは社会に復帰し、免許再取得等により交通に関与することになろう。その際、再犯を防止するための制度が設計される必要がある。この点は、日本の現行法制度において改善の余地がある部分である。例えば、飲酒運転、違法薬物摂取下での運転をした者との関係では、専門の行政機関を設置し、アルコールまたは薬物依存性を除去する施策を検討するべきである。関連した政策は、海外では広く実用に供されつつあり、その日本法の観点からの継続的な検討は、有益な成果を生むであろう。また、飲酒運転を直ちには止められない者との関係では、アルコール・イグニッション・インターロックの導入等、運転開始前・運転中の呼気検査の徹底がなされるべきである。SASへの対応と同様、自動車運転の原則禁止との前提を確認しなければならない。

近時の悲惨な交通事故を契機として、これらのアイデアに近い制度も、検討されつつある。10年後には、これらのいくつかの実現を待って、交通事故のさらなる減少を実現すべきであろう。

東京大学法学部卒業、同助手、北海道大学法学部助教授を経て法政大学法科大学院・教授。弁護士。専門は刑法。日本刑法学会理事。法制審議会刑事法部会委員、新旧司法試験考査委員、内閣官房・内閣府本府等行政事業レビュー委員、OECD WGB日本代表等を歴任。（会員／2004年会員就任）