

ドイツにおける交通事故処理

高山 佳 奈 子

- 序
- 一 ドイツ法制の全般的特徴
 - 二 違反行為の類型
 - 三 刑罰および処分
 - 四 手続と被害者救済
- 結語

序

二〇〇一年一月二八日、「刑法の一部を改正する法律」が成立して刑法二〇八条の二に新たに「危険運転致死傷罪」が創設されるに至り、同法は同年二月五日に公布され、二五日に施行された。また、道路交通法の改正によっても、悪質かつ危険な運転をした者に対する罰則ならびに各種行政処分が強化され、この改正法も二〇〇一年六月二〇日に公布されて、約一年後の二〇〇二年六月一日に施行されている。

その主な内容は次のようなものである。まず刑法上、従来、交通事犯は、刑法二二一条の業務上過失致死傷罪に

より、五年以下の懲役もしくは禁錮、または五〇万円以下の罰金で処罰することとされてきた。今般の危険運転致死傷罪により、四輪以上の自動車を、①アルコール等の影響により正常な運転が困難な状態で走行させた場合、②その進行を制御することが困難な高速度で、またはその進行を制御する技能を有しないで走行させた場合、③人または車の通行を妨害する目的で走行中の自動車の直前に進入するなど、通行中の人または車に著しく接近し、かつ、重大な交通の危険を生じさせる速度で運転した場合、④赤信号等を無視し、かつ、重大な交通の危険を生じさせる速度で運転した場合、について、人を負傷させた者を一〇年以下の懲役、死亡させた者を一年以上の有期懲役に処することとされた。なお、これと併せて、二二一条が新設され、自動車を運転して業務上過失傷害の罪を犯した者につき、傷害が軽い場合には刑を任意的に免除することとされた。

一方、道路交通法の改正により、ひき逃げを含む事故の際の救護義務違反の罪（七二条一項前段、一一七条）の法定刑が三年以下の懲役または二〇万円以下の罰金から五年以下の懲役または五〇万円以下の罰金に引き上げられ、以下、懲役および罰金の上限が、酒酔い運転の罪（六五条一項、一一七条の二第一号）および麻薬等使用による過労運転の罪（六六条、一一七条の二第一号の二）で二年・一〇万円から三年・五〇万円、共同危険行為等の罪（六八条、一一七条の三）で六月・一〇万円から二年・五〇万円、過労運転の罪（六六条、一一七条の四第三号）および無免許運転の罪（六四条、一一七条の四第一号）で六月・一〇万円から一年・三〇万円、酒気帯び運転の罪（六五条一項、一一七条の四第二号）で三月・五万円から一年・三〇万円へとそれぞれ引き上げられている。さらに、酒気帯び運転においては、従来、道路交通法施行規則により客観的処罰条件として、呼気中アルコール濃度が一ℓあたり〇・二五mgまたは血中アルコール濃度が一mlあたり〇・五mgという数値が設定されていたが、今回の改正により、それぞれ〇・一五mgおよび〇・三mgに引き下げられた。これらの罰則の改正と同時に、行政処分たる運転免許の停止・取消しの根拠となる基礎点数も、それぞれの違反について大幅に引き上げられ、また悪質・危険な

運転者に対する免許の欠格期間も延長された。

これらの法改正の背景には、一九八〇年頃を境として交通事故件数が年々増加してきたということもあるが、一般の改正に何よりも大きなインパクトを与えたのは、重大かつ悪質な交通事件の被害者や遺族がこうした事件について厳格な処理を望む声であった。すなわち、「近時、刑事手続全般において、犯罪被害者やその遺族に配慮し、その保護を図ることが刑事司法に課せられた重要な課題である」という考え方が国民の間に広く浸透する中で、悪質かつ危険な自動車運転による重大な死傷事犯の被害者や遺族を始め、広く国民の間から、これらの事犯が過失犯として処罰されることや、法定刑の長期が懲役五年であることに對する疑問の声が上がるなど、これらの事犯の罰則や科刑の在り方に対する国民の意識にも著しい変化が生じた。現に、悪質かつ危険な運転行為による死傷事犯の被害者・遺族らが、平成二二年一月二四日から同一三年一〇月二二日までの間、四回にわたり、これらの事犯に厳しく対処するための法整備を求めることを内容とする合計約三万四〇〇〇人の署名を集め、これを法務大臣に提出した⁽²⁾というのである。そして、「刑法の一部を改正する法律案提案理由説明」においても、「近時、飲酒運転や著しい高速度運転などの悪質かつ危険な自動車の運転行為による死傷事故が少なからず発生しております。これまでは、このような事犯についても、不注意な運転行為によるものとして業務上過失致死傷罪により処罰されてきましたが、同罪は、これらの事犯の悪質性や重大性に的確に対応するものではなく、国民の間にも罰則の整備を求める声が高まっていることから、事案の実態に即した適切な処理を行うための法整備が必要であります」と述べられている。

これらを見る限り、道路交通法改正については交通事故の「予防」に重点が置かれていると考えられるものの、刑法改正では「応報」の観点が前面に出ているといわざるをえない。だが、厳罰化の追及が、交通事件対策のあるべき方向であったかどうかには疑問がある。これで被害者や遺族が救済されたことにはならないからである。

それでは、望ましい法制度とはどのようなものであろうか。これを直ちに明らかにすることはできないが、外国の成功例を参考にすることにも一つの有用な手がかりがあると考ええる。本稿は、交通事故対策という点からも、事故の被害者・遺族の救済という点からも、その取り組みにおいて成果をあげているドイツの法制を紹介することに³⁾より、日本の制度を検討するための一視点を提供しようとするものである。以下ではまず一において、ドイツの交通事故事件処理の特徴を概観し、二ないし四では規制対象、制裁、手続のそれぞれを紹介していくこととする。

(1) これにより、従来刑法二〇八条の二に置かれていた凶器準備集合罪は二〇八条の三に移された。

(2) 詳しくは、井上宏「山田利行」戸戸純「刑法の一部を改正する法律の解説」法曹時報五四巻四号(二〇〇二)一〇四四頁以下参照。

(3) 近年、外国の状況を紹介したものとしては、島岡まな「フランスにおける交通犯罪」捜査研究六〇二号三二頁以下、六〇三号(二〇〇二)六〇頁以下、今井猛嘉「イギリスにおける道路交通犯罪の概要」現代刑事法三〇号(二〇〇二)九一頁以下、川本哲郎「交通犯罪対策の現状と課題——イギリスとの比較を中心にして——」京都学園法学一九九九年二・三号五七一頁以下、ドイツに関しては川出敏裕「交通事故に対する制裁のあり方について」官澤古稀三巻(二〇〇〇)二四五頁以下などがある。

一 ドイツ法制の全般的特徴

1 交通事故対策の成功

ドイツの交通事故対策がいかに功を奏しているかは、数字に明らかである。

ドイツの人口は二〇〇〇年で八二二五万九五〇〇人、日本は二〇〇一年一〇月の推計で一億二七二九万一〇〇〇

人となっており、年度の違いがあるものの、数字を比べれば、日本の人口はドイツの一・五倍を超えていると考えられる。これに対し、自動車保有台数は、いずれも二〇〇一年でドイツが五三一八万九七〇〇台、日本が七五二二万四九七三台であり、日本がドイツの一・四二倍となっている。したがって、人口あたりの自動車保有台数は、ドイツのほうが多いことになる。ところが、二〇〇〇年の人身事故発生件数は、ドイツが三八万二九四九件であるのに対して日本は九三万一九三四件でドイツの二・四倍に上っている。つまり、ドイツの人口あたり人身事故発生率は日本を下回っている。そして、交通事故による死者数を見ると、日本ではピーク時の一九七〇年に一万六七六五人、二〇〇〇年には九〇六六人となっているのに対し、ドイツでは一九七〇年に一万九一九三人と日本を上回っていたものが、二〇〇〇年にはわずか七五〇三人と日本を大幅に下回っており、この間ドイツでは死者数が激減したことがわかる。⁽¹⁾そして、この減少傾向は現在も続いている。⁽²⁾

その秘密は何であろうか。包括的な分析はもとより不可能であるが、本稿では、一つの要素として、特に刑事法を中心とした法制度を紹介してみたい。

2 規制方法

まず、立法政策の大きな特徴としては、刑法と行政法との二本立ての制度が採用されたことがあげられる。一九六九年から七〇年にかけての秩序違反法 (Gesetz über Ordnungswidrigkeiten: OWiG) および道路交通法 (Straßenverkehrs-gesetz: StVG) の大改正により、速度違反や駐車違反などの軽微な違反が非犯罪化され、行政制裁 (過料) の対象とされた。

その帰結の第一は、規制対象の広がりである。従来摘発の対象とされたのは違警罪として規定されていたものに限られていたが、非犯罪化により行政レベルでの対応が可能になり、州の違反行為の一覧表が作られることによつ

て極めて広範囲にわたる規制が実現した。

第二の帰結としては、取り締まりにあたることのできる人員の広がりが増えられる。秩序違反に対する管轄を行政機関にもたせることで、マンパワーが増加し、取り締まりの網の目が細かくなった。交通関連犯罪の件数の変化が小さいの⁽³⁾に比べ、駐車違反を中心とする秩序違反行為の摘発数が大きく増加しているといわれるのは、件数自体の増加というよりも、警察に代わって行政機関が多くの人員を振り向けることができるようになり、取り締まりがしやすくなったためと考えられる。

第三に、その結果として、警察は、軽微な違反に振り向けるマンパワーを節約することとなり、その分、ひき逃げや酒酔い運転などの悪質な違反に対する取り組みを強化しえたのである。

これを日本の現行法制と比較すると、確かに日本においても、反則金制度により、違反に対する処分が行政レベルで終結する場面が多いという意味では、行政的解決が活用されている。しかし、道路交通法上、交通違反は原則としてすべて「犯罪」として規定され、そのため警察が全体の取り締まりにあたらなければならないことから、人員不足の感は否めない。これにより、事故に至る以前の違反の取り締まりが合理的に行われていないのではないかという疑問を市民に抱かせることにもなっている。たとえば、速度違反の取り締まりは「ねずみ捕り」と称され、これを免れることにのみ関心が払われており、また、危険が少ないと考えられる場所で駐車違反の取り締まりが行われると、これにあたっては女性警官らが敵意をもつて見られるといった現状がある。

立法政策のより細かい特徴としては、道路交通法の領域で、違反に対する解釈基準および処分が年々厳格化されてきたことがあげられる。たとえば、「酒酔い」に該当するとされる基準値に関し、後述するように、判例によって数値が解釈上引き下げられるという運用の変化が起こった。また、法改正によっても、アルコール以外に薬物使用を規制の対象に含め、免許停止処分の対象範囲が拡大されるなど、事故に至る以前の段階における規制の厳格化

が進められている。またこのことは市民の間にも周知徹底されており、ドイツでは「パーミル」といえば、「〇・五」という違法な血中アルコール濃度の基準が直ちに想起され、何をどの程度飲めばこれに達するのかを誰もが承知しているといえるほどである。⁽⁵⁾

3 制裁

規制が刑法と行政法の二本立てになつてゐることは、取り締まりの管轄を警察と行政機関とに二元化することではなく、制裁の二元化をも意味している。ドイツにおいて、交通事件の制裁として有効であると考えられているのは、罰金よりも免許の取消しおよび停止である。この点は日本にも共通するものがある。

これに対して、厳格な刑事制裁を科すことは、例外的な場合を除いては重視されてゐない。単なる過失による場合、結果が致死であつても刑は罰金が相当であるというのが一般的な評価である。⁽⁶⁾被害の大きさは、偶然に左右されるため、決定的な意義を与えられてゐない。逆に、行為者自身について悪質と評価される事由がある場合には、致傷で二年、致死については三年を超える実刑が言い渡されるケースもわずかながらある。悪質とされる三大理由は、飲酒、累犯、重過失であるといわれる。これらの事情がある場合には、過失傷害罪であつて告訴がなくとも、「公の利益」に基づいて原則的に起訴されることとなる（相対的親告罪）。ドイツでは、刑の重さは被害の値段ではなく責任の値段であるという考え方が前提とされている（刑法四六条）。

4 被害者の救済

このように、加害者に厳しい刑事罰を科さないのだとすると、では一体被害者や遺族の救済はいかにして図られているのか、という疑問が直ちに生じるであろう。この点に関して、ドイツ法は日本法とは異なり、被害者救済

のための各種の制度を用意している。日本でも、損害回復の有無が加害者の刑事処分に影響を及ぼすが、ドイツでは、被害者の訴訟参加や、損害賠償による不訴追などが法律上制度化されており、交通事故の場合に限らず「TOA (Täter-Opfer-Ausgleich)」の推進が近年の重要な政策とされている。

日本では、被害は金銭では回復されず、加害者を厳罰に処さなければ被害者や遺族の気がすまないとする見方が強い⁽⁷⁾のに対して、ドイツでは、交通事故に関しては「自分もいつ加害者になるかわからない」という考えが被害者を含めて一般に共有されているため、報復感情は弱い。

- (1) 日本に関しては各省庁の統計、自動車保有台数については自動車検査登録協会のデータを参照した。ドイツの数値はすべて連邦統計庁 (Statistisches Bundesamt Deutschland) の資料によっている。
- (2) 連邦統計庁が二〇〇二年六月一三日に公表した資料によると、ドイツの二〇〇一年の交通事故死者数は六九七七人⁽⁸⁾にまで減少している。なお、ドイツでは人身事故が少ない割に死者が出る率が高いといえるが、おそらく、高速道路において速度制限のない区間が多いことや、通行区分を誤りやすい道路で「おぼけドライバー (Gespaltene)」が発生し正面衝突に至るケースが少なくないことなどが関係していると推察される。
- (3) 交通事故の件数は、一九五八年に二万八四五七件、二〇〇〇年には二〇万九八九四件となっている。
- (4) Vgl. Peter-Alexis Albrecht, *Kriminologie*, 1999, 330. 連邦自動車庁 (Kraftfahrt-Bundesamt) の統計によれば、一九九七年の交通違反件数は三五五万三七〇〇件、一九九九年末現在の交通違反歴登録者数は六七六万九〇〇〇人にのぼっている。
- (5) 飲物別一覧表が Hans Buscholl, *Münster AnwaltsHandbuch Straßenverkehrsrecht*, 2001, 111 ff. (§ 3) にある。
- (6) Gerhard Schäfer, *Praxis der Strafzumessung*, 2. Aufl., 340 は「責任が重い場合であっても、極端に重い場合でない限りは一年以下の自由刑で執行猶予を付するのが相当であるとしている。一九九八年の統計では、交通関係過失傷害・過失致死の有罪件数 (二万三三九六〇件) 中、罰金が九四・六七% (二万二六七〇件) を占め、自由刑の実刑が言い渡されたのは一・〇八% (二五八件) にすぎない。

(7) たとえば、岡村勲「修復よりも追及だ」現代刑事法三三号(二〇〇二)二頁参照。

二 違反行為の種類

現在、交通事件に関する刑事事件と行政事件とは構成要件の点で完全に分かれ、一方の手続が途中で他方に移行することはない。また、事故の場合に、傷害の程度や、過失の程度によつて適条が異なることはない。これらの点で裁量のはたらく余地は全くない。

1 犯罪

刑事事件は刑法および道路交通法により規定されている。州法には刑事罰則はない。主な犯罪類型と主刑は次のとおりである。

(1) 過失致死罪および過失傷害罪

日本と異なり、業務上過失致死傷罪や重過失致死傷罪の規定はなく、致死と致傷とは別の条文中で処理されることになる。

刑法二二三条の過失致死罪では、「過失により人を死亡させた者は、五年以下の自由刑または罰金に処する」とされる。

刑法二二九条の過失傷害罪では、「過失により他人の身体を傷害した者は、三年以下の自由刑または罰金に処する」とされる。過失傷害罪については、続く二三〇条により、相対的親告罪(または不真正親告罪)とされている。

相対的親告罪とは、訴追に公の利益が認められる場合には告訴がなくても起訴しうるというものである。個人法益の一部の罪は親告罪とされており、その中には、住居侵入罪や侮辱罪のように、すべての場合に告訴を要する絶対的（真正）親告罪と、器物損壊罪や過失傷害罪のように、一定の場合には告訴がなくても起訴しうる相対的（不真正）親告罪とが存在するのである。日本でも一般の過失傷害罪（刑法二一〇条）は親告罪であるが、ドイツでは交通事故事件もこれに含まれる点が日本と異なっており、被害が速やかに回復されれば、行為者の処罰は望まないという被害者が多い。ただし交通事故による過失傷害の場合、酒酔いや薬物使用があれば、通常、公訴を提起する公の利益があると考えられている⁽¹⁾。

なお、ドイツでは日本のような起訴便宜主義ではなく起訴法定主義の原則が採用されており、後で述べる例外にあたらぬ場合については起訴しなければならない⁽²⁾。

親告罪とすることのメリットとしては、刑事司法の負担軽減や、刑罰を科さずに紛争解決を可能にすることがあげられ、デメリットとしては、告訴をさせない、取り下げさせるなどの圧力がかけられる場合があることが指摘される。運用上の問題としては、書面による事情聴取が行われる場合に「告訴しますか。はい/いいえ」という書式が用いられているため、被害者が気軽に「はい」に印をつけてしまうといった点や、被害者として行為者の処罰を望むわけではないのにもかかわらず、後の民事訴訟を有利に進める目的だけを理由に告訴するケースが多い点、さらに、訴訟保険の普及により、民事訴訟のコストの心配がなくなつたため、物理的な被害の弁償のほかになお高額の慰謝料を要求する者が増えており、そのための「告訴権の濫用」ともいえるべき事態が見られる点などがあげられる。

⁽³⁾ 過失傷害罪の捜査手順としては、交通事故の場合、すぐに捜査を開始しなければ証拠が散逸してしまう危険が高く、またプライバシーに配慮する必要性はさほど高くないため、告訴を待たずに捜査が行われる。そもそも、少な

くとも秩序違反に該当する行為は存在した場合がほとんどなので、捜査することが特に疑問視される余地はないと思われる。結局告訴がなかったという場合でも、事実関係を明らかにしておくことは、当事者間の示談等をスムーズに進めるのを助ける機能をもっている。

立法的提案としては、過失傷害罪の絶対的親告罪化がある⁴⁾。とりわけ、保険制度による被害の補償は、「潜在的な加害者」が「潜在的な被害者」のために掛け金を支払うことによつて成り立っているのであり、これを承認するのであれば、偶然に顕在化した加害者を処罰することは合理的でないとされる。過失傷害罪は特に行為態様を規定していないが、交通事件では「秩序違反の結果的加重犯」になつていともいえ、加害者は少なくとも秩序違反の制裁は受ける以上、それを超える点については、告訴がない限り国家刑罰権の介入を控えるべきであると主張される。

(2) 危険運転罪および強要罪

日本の現行刑法はドイツ刑法を参考にした点を多く有するが、刑法三一五c条の危険運転罪⁵⁾は、一九五二年に創設された規定であるため、日本の刑法には取り入れられていなかった。しかしドイツにおける実際の適用例は極めて多い。本罪は、過失犯ばかりでなく故意犯をも含んだ具体的危険犯であり、故意犯の法定刑は過失致死罪と同じく五年の自由刑を上限とする。典型的な例は、飲酒運転で信号無視し、人に対する具体的危険を生じさせるような場合である。事故により致死傷の結果が生じたときは、過失致死罪・過失傷害罪と併合罪ではなく観念的競合になるとされる。

交通危険罪の類型には、この三一五c条のほかにも以下のものがある。日本には従来、往来妨害罪・往来危険罪の類型と道路交通法上の信号機操作等による危険罪とがあつたが、ドイツの刑法典の規定はより包括的なものにな

っており、自動車以外の交通危険罪も自動車によるものとパラレルに理解されてきた。すなわち、三一五a条および三一五b条が電車・船・航空機等に関する規定、三一五a条が電車・船・航空機等に関する規定、三一五b条および三一五c条が道路交通に関する規定であり、おの前者が障害物を置くなどの介入、後者は運転の際の規定となっている。⁽⁷⁾ 適用例も少なくなく、最近では政治的動機による犯行として、原子力発電に反対するグループが核燃料廃棄物の輸送を妨げる目的で行ったケースなどがある。また道路交通の類型でも、反社会的な若者グループが高速道路に石を置き、死者が出るなどしている。三一五条のみ刑が重くなっているが、刑事手続の進め方は他の犯罪と同じである。なおこれらは危険犯ではあるが、三一五条および三一五b条については、中止犯に類似する刑の任意的減免規定がある(三一〇条)。また、このほかに航空機および船舶の乗っ取りに関する処罰規定がある(三一六c条)。

なお、危険運転罪の要件の一部が満たされない場合には、補充的構成要件として、強要罪⁽¹⁰⁾がしばしば適用されている。法定刑は三年以下の自由刑または罰金である。前の車を後ろから追い立てる行為などはこれにあたる。

日本で新設された危険運転致死傷罪は、ドイツ法を参考に行っている面もあるが、主としてイギリス法を模範として規定されたものだと考えられる。⁽¹¹⁾ ドイツの危険運転罪は、故意の危険犯を五年、過失によるものを二年までの自由刑で処罰するにすぎない。

(3) 事故後逃走罪

事故後逃走罪⁽¹²⁾は、日本の道路交通法における救護義務違反の罪に類似し、法定刑の上限も日本の改正前と同じ三年であるが、刑法典の中に置かれており、目を引く規定である。適用例は極めて多く、ドイツの交通関係犯罪の重要な部分を占めている。⁽¹³⁾ 公の秩序に対する罪の章にあるが、文言から明らかなように、被害者の損害回復の権利を守る趣旨をも併せもっており、ドイツ車は一般に高級なので社会的にも重視される犯罪類型だといわれる。また、

行為者は後述の免許取消処分の対象にもなる。過失致死罪・過失傷害罪とは併合罪になり、(2)の交通危険罪とも併合罪になる。このほか、場合によっては三三三c条の不救助罪が成立することもある。⁽¹⁴⁾

事故後逃走罪の評価としては、被害者の民法上の権利保護という目的を十分に達していないという批判がある。⁽¹⁵⁾ 本罪の行為者は、賠償をしたくないからではなく、事故に伴う処罰を恐れて逃走するのであるから、賠償するつもりがある場合にその道を開く改正が有益だと指摘されるのである。そのためには、待機義務を課すよりも、一定時間内に届け出た場合の中止犯類似の優遇措置を導入すべきなのであって、一九七五年に刑が引き上げられたのは、かえって加害者の逃走を促進することとなり失敗であったと論じられている。

(4) 酒酔い運転罪

刑法三一六条⁽¹⁶⁾は酒酔い運転を一年以下の自由刑または罰金で処罰する。酒酔い運転罪の解釈として、アルコールの場合には血中含有率一・一%以上の場合は必ずこれにあたりとされている(絶対的運転不能)。この基準は、以前は緩やかであったが、判例上一・五%から一・三%⁽¹⁷⁾へ、さらに一・一%⁽¹⁸⁾へと厳格化したのである。また、この割合に達していなくても、〇・三%以上であって具体的に「安全に運行させることができな」と認められるものは酒酔い運転にあたる(相対的運転不能)。これらに満たない場合は、後述する秩序違反としての酒気帯び運転となりうる。なお、科学的には、〇・三%未満では飲酒の影響を検証しにくいといわれている。

本罪では、アルコール以外に薬物使用による場合も対象とされ、過失犯も処罰される。三二五a条および三二五c条に対しては補充的關係にあり、酒酔いの基準は三二五a条および三二五c条にも共通である。また、「乗り物」には自転車も含み、自転車運転者の場合には、血中濃度一・六%以上で酒酔い運転になるものと解釈されている。

なお、責任能力が欠けるまで高度に酩酊していた場合でも、日本とは異なり、故意または過失による完全酩酊罪⁽²⁰⁾

により処罰されうることに注意を要する。ドイツ刑法は飲酒運転に対して一般に厳しい態度で臨んでいるといえよう。

酒酔い運転罪に対しては、これ以外に、先に触れた酒酔いによる危険運転罪と、道路交通法上の秩序違反たる酒気帯び運転とが存在することから、条文を整理すべきではないかとの指摘がある⁽²¹⁾。

(5) 無免許運転罪

無免許運転罪⁽²²⁾は道路交通法上の犯罪の中心的なものであり、刑法に規定された罪とは通常併合罪の関係にある。本罪に関しては、運転能力の高い行為者もいるので、個別の危険性に応じて行為類型を分けるべきではないかとの意見が出されている⁽²³⁾。

なお、道路交通法上の犯罪としては、他にナンバープレート偽変造罪(二二条以下)がある。盗難車が陸続きの外国に運ばれる被害の多いドイツでは重要な犯罪であるが、これは文書偽変造罪の特別類型なので、以下の説明の対象からは外す。その他の交通違反はすべて、行政罰の対象となる秩序違反行為である。

2 秩序違反

秩序違反に関しては統一的法典としての秩序違反法があるが、道路交通に関する秩序違反行為の具体的な構成要件を定めているのは、道路交通法および道路交通法施行令(Straßenverkehrsordnung; StVO)などである。制裁の中心となるのは過料および免許停止である。過料は歩行者や自転車運転者による違反行為に対しても科される。

(1) 道路交通法の秩序違反行為

道路交通法上の秩序違反のうち主要なものは、酒気帯び運転（二四 a 条）である。従来は、アルコール含有量が血中〇・八%以上または呼気中一〇中〇・四 mg 以上のときは三〇〇マルク以下の過料、血中〇・五%以上または呼気中〇・二五 mg 以上のときは一〇〇マルク以下の過料の対象とされ（過失犯では二〇〇マルクが標準）、一九九八年の改正により、アルコール以外の酔いをもたらす物質の影響下での運転にも三〇〇マルク以下の過料が科されうることとなっていた。⁽²⁴⁾しかし二〇〇一年の改正により、現在では故意・過失を問わず〇・五%以上で一五〇〇ユーロ以下の過料が科されうる。従来〇・八%以上から科されることとされていた免許停止処分も、〇・五%から科されるようになった。⁽²⁵⁾なお、秩序違反法二二二条には、刑法三三三 a 条と全く同様に、完全酩酊による違反行為に過料を科す規定がある。

道路交通法上の違反行為としてはほかに、車両不法改造用部品の製造（二三条）があり、故意犯および過失犯について五〇〇ユーロ以下の過料が科されうる。

(2) 道路交通法施行令の秩序違反行為

道路交通法二四条の委任を受けて道路交通法施行令四九条で規定される秩序違反行為として、速度違反、車間距離違反、追い越し禁止違反、車線変更違反、信号無視、駐車違反（すべて故意犯と過失犯の双方）などがある。無断駐車や標識の操作など、州の秩序違反法により違反行為とされているものもある。⁽²⁶⁾

(3) 命令による具体化

連邦国土交通省 (Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen) による「過料一覽に関する命令」⁽²⁷⁾は、道路交通法および道路交通法施行令に規定された構成要件をさらに具体化し、標準的な過料額と免許停止期間とを

掲げている。また各州ではその適用の詳細について「道路交通に関する秩序違反行為一覧(Tatbestandskatalog für Straßenverkehrsordnungswidrigkeiten)」を制定している。もともと州による相違は、過料額の量定など微細なものにすぎない。一覧はかなり大部のものであるため、警察官は常時文庫本状の冊子を携帯している。一覧の中には、違反に対する基本的な過料額のほか、物損事故に至った場合や人に対する具体的危険を生じた場合に法定の範囲で過料をやや重くすることが定められた類型も多い。²⁸⁾すべての行為について、その種類の特定のために、四けたの違反行為番号が付されている。

四〇ユーロ以上の過料が科される場合、フレンスブルク市にある交通中央登録所(Verkehrszentralregister)に登録され、前歴があると処分が重くなりうる。

(1) 連邦レベルで犯罪捜査規範の役割を果たす「刑事手続および過料手続に関するガイドライン(Richtlinien für das Strafverfahren und das Bußgeldverfahren, RStBV)」一三四号によれば、過失傷害で告訴がなくても、「同種の前科のある場合、過失が重い場合、傷害が重大な場合」には訴追する公の利益が認められるとされる。さらに同二四三号(三)は、交通事故による過失傷害について「原則として起訴しなければならぬ場合」というものは存在しないとするが、特に考慮すべき事情として、「アルコールその他酔いをもたらす物質の摂取などの義務違反の程度、被害者および加害者自身にもたらされた結果、同種前科、被害者側の過失」をあげている。

(2) 日本では起訴裁量主義が採用されているので、軽微な傷害結果しか発生しなかった場合に起訴されることはほとんどない。この点で、今般の改正により刑法二二一条二項に加えられた軽微な傷害の場合の刑の任意的免除の規定にどの程度の有用性があるかは疑問である。小林憲太郎「業務上過失致死傷」法学教室二六一号(二〇〇二)三二頁参照。さらに、曾根威彦「交通犯罪に関する刑法改正の問題点」ジュリスト二二一六号(二〇〇二)五四頁、佐伯仁志「交通犯罪に関する刑法改正」法学教室二五八号(二〇〇二)七五頁が指摘するように、交通事故以外の致傷結果の場合との不均衡も問題である。

(3) Vgl. RStBV Nr. 6 (1).

(4) Vgl. Albrecht, 334.

(5) 「刑法三二五c条 道路交通の危殆化

一項 道路交通において次の各号の一に該当する行為を行い、よって他人の生命もしくは身体または重要な価値のある物に対する危険を生じさせた者は、五年以下の自由刑または罰金に処する。

一 a アルコール飲料もしくはその他酔いを引き起こす物を摂取したために、または

b 精神的もしくは身体的な欠陥があるために、車両を安全に運行させることができないにもかかわらず当該車両を運転すること。

二 重大な交通違反を犯しかつ無謀に

a 優先通行権を無視すること、

b 追い越し禁止に反することもしくは追い越し車線を無視すること、

c 横断歩道の一時停止を守らないこと、

d 見通しのきかない場所、交差点、合流地点もしくは踏切において高速で走行すること、

e 見通しのきかない場所で右側通行を守らないこと、

f 高速道路もしくは自動車専用道路においてUターン、後進もしくは逆走し、もしくはこれらを試みることに

または

g 交通の安全確保のために必要であるにもかかわらず、停車もしくは駐車中の車両を十分な距離からそれと識別できるようにしないこと。

二項 第一項第一号の未遂は、罰する。

三項 第一項の場合において、次の各号の一に該当する者は、二年以下の自由刑または罰金に処する。

一 過失により危険を生じさせた者

二 過失で行為し、かつ過失により危険を生じさせた者」

(6) 「刑法三二五条 軌条・船舶・航空交通への危険な干渉

一項 次の各号の一に該当する行為により、軌条交通、モノレール・ロープウェイの交通、船の交通または航空交通の安全を害し、よって他人の生命もしくは身体または重要な価値のある物に対する危険を生じさせた者は、六月以上一〇年以下の自由刑に処する。

- 一 装置もしくは運送手段を破壊、毀損もしくは排除すること、
 - 二 障害物を備えること、
 - 三 虚偽の標識もしくは信号を出すこと、または
 - 四 その他同等に危険な干渉を行うこと。
- 二項 第一項の未遂は、罰する。
- 三項 次の各号の一に該当する場合には、刑は一年を下回ってはならない。
- 一 a 事故を引き起こす目的、または
b 別の犯罪行為を実現もしくは隠蔽する目的で行った場合。
 - 二 行為により他人の健康が高度に損なわれた場合、または多数の人の健康が損なわれた場合。
- 四項 第一項に該当するものうち重大でない場合については三月以上五年以下の自由刑、第三項に該当するものうち重大でない場合については六月以上五年以下の自由刑を科すことができる。
- 五項 第一項の場合において、過失により危険を引き起こした者は、五年以下の自由刑または罰金に処する。
- 六項 第一項の場合において、過失で行為し、かつ過失により危険を引き起こした者は、二年以下の自由刑または罰金に処する。」
- (7) 「刑法三二五a条 軌条・船舶・航空交通の危険化
- 一 項 次の各号の一に該当する行為を行い、よって他人の生命もしくは身体または重要な価値のある物に対する危険を生じさせた者は、五年以下の自由刑または罰金に処する。
- 一 アルコール飲料もしくはその他酔いを引き起こす物を摂取したために、または、精神的もしくは身体的な欠陥があるために、乗り物を安全に運行させることができないにもかかわらず、軌条車両、モノレール・ロープウェイ、船または航空機を運転すること。
 - 二 それらの乗り物の運転者もしくはその他安全を確保すべき地位にある者として、重大な義務違反行為により、軌条・船舶・航空交通の安全確保のための法令に違反すること。
- 二 項 第一項第一号の未遂は、罰する。
- 三 項 第一項の場合において、次の各号の二に該当する者は、二年以下の自由刑または罰金に処する。

一 過失により危険を生じさせた者

二 過失で行為し、かつ過失により危険を生じさせた者」

(8) 「刑法三二五b条 道路交通への危険な干渉

一項 次の各号の一に該当する行為により、道路交通の安全を害し、よって他人の生命もしくは身体または重要な価値のある物に対する危険を生じさせた者は、五年以下の自由刑または罰金に処する。

一 装置もしくは車両を破壊、毀損もしくは排除すること、

二 障害物を備えること、または

三 その他同等に危険な干渉を行うこと。

二項 第一項の未遂は、罰する。

三項 三一五条第三項の要件に該当する場合の刑は、一年以上一〇年以下とする。重大でない場合の刑は、六月以上五年以下とする。

四項 第一項の場合において、過失により危険を引き起こした者は、三年以下の自由刑または罰金に処する。

五項 第一項の場合において、過失で行為し、かつ過失により危険を引き起こした者は、二年以下の自由刑または罰金に処する。」

(9) 刑法三二d条(路面電車の場合)では、「軌条車両が道路交通にかかわる場合には、道路交通保護の規定(三一五b条および三一五c条)のみを適用する」とされる。

(10) 「刑法二四〇条 強要

一項 人に対して違法に、暴行または甚だしい害悪の告知による脅迫を用いて作為、受忍または不作為を強要した者は、三年以下の自由刑または罰金に処する。

二項 第一項という違法にとは、暴行の使用または害悪の告知が行為者の目的達成の手段として非難すべきであると認められる場合をいう。

三項 第一項の未遂は、罰する。

四項 特に重大な場合には刑を六月以上五年以下とする。通常、次の各号の一に該当するものは特に重大な場合にあらる。

- 一 他人に性的な行為を強要すること。
- 二 懐胎中の女子に妊娠中絶を強要すること。
- 三 公務員として自己の権限または地位を濫用すること。」

(11) 今井・前掲論文九一頁参照。

(12) 「刑法一四二条 事故現場からの故なき退去

一項 道路交通における事故の後に事故の当事者が次の各号の一に該当する以前に事故現場を離れたときは、三年以下の自由刑または罰金に処する。

一 他の事故当事者および被害者のために、その場に滞留し、かつ自らが事故の当事者であると述べることによって、自己の身元、車両および事故にかかわった態様の確認を可能にすること。

二 その場の状況に照らして十分な時間待機したが、誰も当該確認をする者が現れなかったこと。

二項 次の各号の一に該当する場合でも、事故現場を離れてから遅滞なく当該確認を可能にしなかったときは、事故当事者を第一項と同様に処罰する。

一 待機時間(第一項第二号)が経過した後で立ち去ったとき。

二 正当化または免責されるべき理由をもって立ち去ったとき。

三項 事後的に事実確認を可能にする義務は、当事者が、事実確認を受ける相手方(第一項第一号)または最寄りの警察に、事故の当事者であることを述べた上で、自己の住所、所在地ならびに車両のナンバーと所在地を通報し、かつ、車両を相当な期間事実確認のために供することをもって満たされる。自己の行為により意図的に事実確認を不可能にしたときは、この限りでない。

四項 第一項および第二項のうち、事故が交通のまれな場所のものであって重要でない物損しか生じなかった場合には、事故当事者が事故後二四時間以内に任意に事実確認を可能にしたとき(第三項)は、裁判所は本条の刑を必要に応じて減軽し(四九条一項)、または任意的に免除することができる。

五項 事故当事者とは、状況に照らして、自己の行為が事故の発生に影響を与えたと考えられる者のすべてをいう。」

(13) たとえばフランクフルト市では交通事故の約三分の一についてこの罪が成立しているといわれており、警察には事故後逃走罪専門の部署が置かれている。

- (14) 「三三三c条 救助の不履行
事故または公共の危険もしくは危機が生じた際に、救助が必要であり、かつ状況に照らして救助をなすことが期待可能、特に自己を相当の危険にさらしたり他の重要な義務に違反したりすることなく期待可能であるのにもかかわらず、救助を行わなかった者は、一年以下の自由刑または罰金に処する。」
- (15) Vgl. Albrecht, 335.
- (16) 「刑法三二六条 交通における酩酊
一項 交通(三二五条ないし三二五d条)において、アルコール飲料もしくはその他酔いを引き起こす物質を摂取したために、乗り物を安全に運行させることができないのにもかかわらず、運転した者は、行為が三二五a条または三二五c条で処罰されない限りにおいて、一年以下の自由刑または罰金に処する。
一項 第一項にかかるとは、過失犯も処罰する。」
- (17) BGHS: 5,168 (5. 11. 1953).
- (18) BGHS: 21, 157 (9. 12. 1966).
- (19) BGHS: 37, 89 (28. 6. 1990).
- (20) 「刑法三三三a条 完全酩酊
一項 故意または過失により、アルコール飲料もしくはその他酔いを引き起こす物質を摂取して酩酊状態になり、犯罪行為を行ったが、酩酊のために責任無能力であった、またはその可能性を排除できないために処罰できないときは、その者を五年以下の自由刑または罰金に処する。
二項 刑は、酩酊状態において行われた犯罪の法定刑を上回ってはならない。
三項 酩酊下の行為が告訴、授權または処罰要求のある場合にしか訴追できないものとされているときは、これらのある場合にしか訴追できないものとする。」
- (21) Albrecht, 338.
- (22) 「道路交通法二二条 無免許運転
一項 次の各号の一に該当する者は、一年以下の自由刑または罰金に処する。
一 運転に必要な免許がないのにもかかわらず、または、刑法四四四条もしくは本法二五条により運転が禁止されてい

るにもかかわらず、車両を運転した者

二 車両の所有者として、運転に必要な免許のない者または刑法四四四条もしくは本法二五条により運転が禁止されている者に、運転を命じまたは許した者

二項 次の各号の一に該当する者は、六月以下の自由刑または一八〇日以下の罰金に処する。

一 第一項第一号を過失により行った者

二 自己の取得した運転免許証が刑事訴訟法九四条により寄託、領置または押収されているにもかかわらず、故意または過失により車両を運転した者

三 故意または過失により、車両の所有者として、自己の取得した運転免許証が刑事訴訟法九四条により寄託、領置または押収されている者に、運転を命じまたは許した者

三項 第一項の場合において、次の各号に該当するときは、運転にかかる車両を没収することができる。

一 行為者が、運転免許を取り消され、または、刑法四四四条もしくは本法二五条により運転が禁止され、または、刑法六九 a 条第一項第三文により免許再取得禁止期間を命ぜられていたにもかかわらず、車両を運転したとき。

二 行為者が車両所有者として、免許の取消を受けた者、または、刑法四四四条もしくは本法二五条により運転が禁止された者、または、刑法六九 a 条第一項第三文により免許再取得禁止期間を命ぜられていた者に、運転を命じまたは許したとき。

三 過去三年以内に、第一項により有罪とされたことがあるとき。」

(23) Albrecht, 337.

(24) この改正はEUIにおける統一的な政策の推進によるものである。

(25) 二五条一項の文言上は、「通常(in der Regel)」科すこととされている。

(26) 各州の秩序違反法に關し、vgl. Kath Heinz Boujong (Hrsg.), Karlsruher Kommentar zum Gesetz über Ordnungswidrigkeiten, 2. Aufl., 1736ff.

(27) Verordnung über die Erteilung einer Verwarnung, Regelsätze für Geldbußen und die Anordnung eines Fahrverbots wegen Ordnungswidrigkeiten im Straßenverkehr (Bußgeldkatalog-Verordnung: BKatV).

(28) たとえば、同じ速度違反であっても、人に対する危険を生じた場合、物損事故を生じた場合、見通しのきかない場所

で行った場合、悪天候で行った場合、危険物を搭載して行った場合、等について過料額を細かく加算することが定められている。

三 刑罰および処分

1 刑罰

(1) 自由刑

ドイツにおける有期刑は一月以上一五年以下であり、懲役と禁錮の区別はない。二年以内の自由刑を言い渡す場合についてのみ、一年以上五年以下の執行猶予を付すことができる。交通事件で自由刑が言い渡される場合にはほとんど執行猶予がつく。この執行猶予には遵守事項と並んで条件を付すことができ、被害者のいる場合にはその救済、いない場合にも社会的貢献に役立っている。こうした制度が刑法典に規定され、交通事件でも活用されている点が注目される。賦課された義務に対する重大な違反があったときは、執行猶予は取り消される。

(2) 罰金

ドイツでは日数罰金制が採用されている。日額は税引き後の日収に相当する額で、一ユーロ以上五〇〇〇ユーロ以下の範囲で定められる。たとえば月収が税込みで約一五〇〇ユーロの者は日額三五ユーロ、約一三〇〇ユーロの者は日額三〇ユーロ程度となるようである。日数は原則として五日以上三六〇日以内である。刑は「罰金 x 日、日額ユーロ」という形で宣告される。ドイツでも以前は定額罰金制がとられていたが、現行の日数罰金制は「正義にかなっている」と高い評価を受けている。罰金についても、一年以上三年以下の範囲での刑の宣告猶予の制度があ

り⁽²⁾ 賦課された義務の履行が被害者救済に役立つている。

(3) 運転禁止

交通事故には付加刑として、刑法四四条⁽³⁾で運転禁止(免許停止)が科されうる。酒酔い運転の場合には故意犯であれ過失犯であれ、原則として後述の保安処分としての免許取消か、ここにいう運転禁止かのいずれかの効果を生じることになる。多くのドイツ人にとって車の運転は非常に重要であるため、これらの制裁は感銘力をもつて見られている。なおこれも後述するが、さらに行政処分としての免許停止の制度も存在する。

運転禁止刑に関しては、保安処分としての免許取消との関係が整合的でないという指摘があり、それぞれの期間についても拡大・縮小の提案がある。主刑としての運転禁止刑に一本化し、期間を延長する主張も専門家の間から出されている。⁽⁴⁾

(4) 刑の免除

なお、刑法六〇条には以下のように規定されている。「行為の結果が行為者に及び、これが重大であるために、刑を科すことが明らかに不適切であると認められるとき、裁判所は刑を免除するものとする。行為者が一年を超え自由刑を科すべき行為を行ったときは、この限りでない。」

この規定の適用はまれであるが、たとえば、同乗の妻に対する過失致死事件で、被告人自身も重症を負ったケースなどで適用されている。

(5) 量刑

— 3で触れたように、ドイツでは被害の大きさでなく行為者の事情が重視される。個別の行為者事情が量刑にあたって決定的に重視されるため、事故類型による標準化という発想そのものが存在しない。「量刑のバイブル」と呼ばれる刑法四六条は、責任の大きさを量刑の標準としているが、さらに、四六a条では損害回復を考慮すべき旨が定められており、被害者救済が量刑上重要となることが明文で認められている。四六a条は一九九四年に導入され、一九九九年には刑事訴訟法中にもこれに対応する規定が設けられた（一五五a条および一五五b条）。また、四七条⁽⁷⁾では短期自由刑を避けるべき旨が規定されている。

一般にドイツには、交通事故の過失致死傷を重く処罰しようという考え方はなく、結果的加重犯を重く処罰しようという発想も日本ほど強くはない。ほとんどのドイツ人は自分も運転者であり、いつ事故を起こすともわからないからである。確かに、結果が重大であるということは、一般的にいつてそれだけ行為自体も危険なものであった場合が多いとすれば、責任もまた重いということになるが、客観的な結果そのものが刑を重くすることは避けられるべきだと考えられている。「結果が重大である場合にはそれのみで重い処罰に値する」という命題は実務上認められていない。

ある研究⁽⁸⁾によれば、交通事犯の量刑としては以下の程度を標準的なものと考えるべきである。過失致死罪につき、酒酔いによる危険運転罪とともに行われた場合には一年以上の自由刑と、免許取消および一年以上の免許再取得禁止とし、それ以外で責任が重い場合には執行猶予つき一年以下の自由刑、軽い場合には罰金九〇日ないし一五〇日とする。過失傷害罪につき、軽過失・軽傷の場合には不起訴（刑事訴訟法一五三a条）または罰金一〇日ないし二〇日、中程度の場合には罰金一〇日ないし二五日および三か月以下の運転禁止とし、重過失・重傷の場合には三〇日以上の罰金および免許取消および場合により六月以上の免許再取得禁止とする。

酒酔いによる危険運転罪につき、故意の運転不能の場合には罰金五〇日ないし七〇日と、飲酒および損害・危険

の程度によつて免許取消および一年ないし二年三月の免許再取得禁止、過失による場合には罰金四〇日ないし五〇日と、飲酒および損害・危険の程度によつて免許取消および一〇月ないし一年の免許再取得禁止とし、累犯の場合については加重する。重大な交通違反および重過失を伴う危険運転罪につき、罰金三〇日ないし五〇日と、非難可能性および損害・危険の大きさによつて免許取消および八月ないし一年の免許再取得禁止とする。

事故後逃走罪につき、六〇〇ユーロ程度までの損害で損害回復がなされた場合には、酒酔いでなければ不起訴(刑事訴訟法一五三a条)、それ以外の場合には二五〇ユーロまでの損害ならば罰金一〇日ないし二〇日と、一月ないし三月の運転禁止、二五〇ないし六〇〇ユーロの損害ならば罰金二〇日ないし三〇日と、三月の運転禁止、六〇〇ユーロを超える損害ならば罰金四〇日以上と、免許取消および六月ないし一〇月の免許再取得禁止とし、人身事故の場合には加重する。

酒酔い運転罪につき、運転に影響がなかった軽微な場合には罰金四〇日程度と、免許取消および一〇月の免許再取得禁止、蛇行などが見られた中程度の場合には罰金五〇日程度と、免許取消および一月の免許再取得禁止、高程度の飲酒など重い場合には罰金六〇日程度と、免許取消および一年の免許再取得禁止とし、過失犯の場合には飲酒および運転への影響の程度により、罰金三〇日ないし四〇日と、免許取消および血中アルコール含有量一・三%以下であれば八月の免許再取得禁止、それを超えていれば九月以上の免許再取得禁止とする。再犯の場合には初犯からの期間により執行猶予つき三月ないし六月の自由刑と、月収二月分の支払い義務賦課、免許取消および一年六月ないし二年の免許再取得禁止とする。初犯から五年以内に三犯の場合には四月ないし六月の実刑、免許取消および二年ないし五年の免許再取得禁止で、場合によっては終身再取得禁止とする。

このように、過失致死であっても飲酒運転でなかつた場合には罰金刑が相当であると考えられている。ちなみにこれを故意犯と比較すると、故意の殺人罪のうち重い類型である謀殺罪には、法定刑として終身刑しか規定されて¹⁰⁾

いない。ドイツ刑法の全体において刑が一般的に軽いわけではないと思われる。

これに対し、日本で新設された危険運転致死傷罪では、基本犯のない結果的加重犯という形式の罪について、懲役一五年までという法定刑が規定されている。これに関しては、「結果的加重犯に関する判例理論に従い死傷結果について行為者の責任連関が及ばないとすると、死傷結果は、(客観的) 処罰条件的役割を果たさざるをえないことになる。特に、基本行為が他罪(道交法違反等の罪)を構成しない場合については、行為者の責任の観点からすると、可罰性のない基本行為の認識のみで発生した重い結果の処罰を基礎づけることになって、責任主義からの潜脱という批判を甘受せざるをえなくなるであろう」との正当な指摘が存する。⁽¹¹⁾

日本では、主たる量刑事情として、過失の態様(飲酒による居眠り運転、無免許運転、信号無視、横断歩道上にいる歩行者の発見の遅れなど)、被害の程度(被害者の死亡、傷害の程度など)、被害者やその遺族の処罰感情、示談の成否やその見込みの有無、被害者側の落ち度(泥酔歩行、横断禁止場所の横断など)、被疑者に関する事情(自白、前科前歴など)などが考えられる。ドイツでもこれらは考慮されるが、比重として大きいのは、前述のとおりまず一に飲酒、二に前科、三に過失の程度であり、これに四六a条にも規定された損害回復を加えた四点が決定的役割を果たしていると思われる。

2 保安処分

ドイツ刑法は、刑罰のほかに改善処分および保安処分をも規定している。刑法六一条によれば、その種類には、精神医療施設への入院、禁絶施設への入所、保安拘禁、観護措置、運転免許取消、職業禁止がある。これらの処分は、犯罪行為を行った者に責任がなかった場合だけでなく、責任があった場合にも課せられる。処分については責任主義ではなく、比例原則が妥当するとされ、刑法六二条によれば「行われた行為および行われるおそれのある行

為の意義と、行為者の危険性の程度とに比して均衡を欠くような改善処分および保安処分は、命ぜられてはならない」とされる。

交通事故の場合には、アルコール・薬物中毒者の禁絶処分や保安拘禁なども問題となりうるが、ここでは免許取消について説明する。刑法六九条⁽¹²⁾により、免許取消は運転に適さない者に対して命ぜられ、六九a条⁽¹³⁾によって免許再取得禁止期間を伴う。付加刑としての運転禁止が犯罪行為に対する非難の意義を有するのと異なり、保安処分たる免許取消は、運転に適さない者を道路交通から排除することを目的としており、終身の免許再取得禁止となる場合もある。

3 没収

刑法には刑罰と保安処分ほかに没収・追徴が規定されており、交通事故の場合には車両の没収もありうる。

4 行政罰

ここでは行政処分としての制裁を扱う。過失による物損事故はすべて秩序違反であり、人身事故でも、過失傷害罪の訴追に必要な告訴や公の訴追の利益がないときは、秩序違反の手續にとどまる。

(1) 過料

過料は罰金と異なり定額制がとられており、原則として五ユーロ以上一〇〇ユーロ以下であるが、例外もあり、酒気帯び運転の累犯の場合には一五〇ユーロまでの加重が可能である。

(2) 警告および警告金

三五ユーロ以下の過料については、警告金という形でこれを徴収することができ、違反行為は交通中央登録所に登録されない。軽微な違反行為は警告金なしの口頭の警告ですませることもできる。

(3) 免許停止処分

道路交通法二五条は、重大な秩序違反行為により過料に処せられる場合に一月以上三月以下の免許停止処分を課すことを認めている。特に酒気帯び運転の場合(二四 a 条)には通常免許停止を命じるべきであるとされるので、これを受けて過料一覧に関する命令もその標準を定めている。その内容は州の秩序違反行為一覧にも掲げられている。

(4) 免許取消処分

道路交通法三条は、運転に適さない者について、免許を与えた官庁が免許を取り消しうる旨を定める。刑法六九条の保安処分との関係が問題となるが、刑法六九条の免許取消が犯罪行為を要件としているのと異なり、免許所持者の不適格性のみに基づいて処分を行うことが可能である。秩序違反にあたる行為が行われたことも必要でない。これは純粹な行政処分であり、罰という性格はない。しかし、措置を受ける側は、刑罰と処分との性格の違いを理解していないことが多いといわれる。運転ができなくなる場合としては、結局、刑法の付加刑としての運転禁止、保安処分としての免許取消、行政処分としての免許停止および免許取消があることとなり、複雑だからである。

(5) 点数制による免許取消

上記以外にも免許取消処分は、道路交通法四条の定める点数制度によって課せられる。点数制度は、犯罪および秩序違反行為について交通中央登録所に点数が登録されて加算されていくものである。講習・カウンセリングを受けると点数が減少する場合もある。点数の詳細は「運転免許に関する運輸省令」が定めており、さらに州の秩序違反行為一覧にも掲げられている。点数の登録による免許取消は、運転者からは罰金よりも恐れられていると言われる。これは日本で採用されている点数制度に近いものである。

(1) 「刑法五六b条 (自由刑の執行猶予における) 義務の賦課

一項 裁判所は、有罪判決を受ける者に対し、行われた不法の補償に役立つ義務を課することができる。その際、有罪判決を受ける者にとって期待不可能な要求を課してはならない。

二項 裁判所は有罪判決を受ける者に対し、次の義務を賦課しうる。

一 犯罪行為に起因した損害をできる限り努力して回復すること。

二 行為と行為者の性格とを考慮して適当であるときは、公益施設に一定の金額を支払うこと。

三 その他の公益的給付を行うこと。

四 国庫に一定の金額を支払うこと。

裁判所は、損害の補償と相反しない限りにおいて、第一文第二号ないし第四号の義務を課すものとする。

三項 有罪判決を受ける者が、行われた不法の補償に役立つ適切な給付を行う旨申し出た場合、裁判所は、当該申出が履行されると期待できる限り、通常、義務の賦課を一時免除するものとする。」

(2) 「刑法五九条 刑の留保による警告の要件

一項 一八〇日以内の罰金刑を科すべきとき、裁判所は、次の要件が満たされる場合に有罪宣告による警告を行うと同時に、刑を定め、かつその刑の宣告を猶予することができる。

一 刑を宣告しなくても行為者が将来犯罪を行わないと期待でき、

二 行為と行為者の性格を全体的に評価して、刑の宣告を免除するのが望ましいことを示すような特別の事情があり、かつ

三 刑を宣告しなくても法秩序が守られなくなるおそれがないこと。五六条第一項第二文を準用する。

二項 行為者が行為前三年以内に刑の留保による警告または刑の宣告を受けたときは、通常、刑の留保による警告は行われない。

三項 警告にとどめるときも、追徴、没収または犯罪行為に利用される危険のある書類の作出手段の毀棄は行われる。改善処分および保安処分については刑の留保による警告は認められない。」

「刑法五九 a 条 猶予期間、義務および遵守事項

一 項 裁判所は刑の宣告猶予期間を定める。期間は三年を超えてはならず、一年を下回ってはならない。

二 項 裁判所は警告を受ける者に対し次の各号の指示を与えることができる。

一 被害者との和解のため、またはその他行為により生じた損害の回復のために努力すること、

二 扶養料を支払うこと、

三 公益的施設または国庫のために一定金額を支払うこと、

四 治療措置または禁絶措置を受けること、または

五 交通講習を受けること。

この場合に、警告を受ける者の生活に対して期待不可能であるような要求を課してはならない。第一文第三号ないし第五号の義務および指示の賦課は、行為者が行った行為の意義に照らして過大なものであつてはならない。第五六 c 条第三項および第四項、第五六 e 条はこれを準用する。」

(3) 「刑法四四 c 条 運転禁止

一 項 車両の運転行為に際しもしくはは運転行為に関連して、または、運転者の義務に違反して行われた犯罪行為により、自由刑または罰金刑に処される場合、裁判所は一月以上三月以内の期間、道路交通におけるすべてのまたは一定の種類の車両の運転を禁止することができる。運転禁止は、三一五 c 条第一項第一号 a、同条第三項、三一六条による有罪の事件で、六九条による運転免許取消が行われない場合には、通常命ぜられるものとする。

二 項 運転禁止は、判決の確定により効力を生じる。運転禁止の期間中、ドイツの官庁により発行された国内・国際運転免許証は押収される。行為者が国内に住所を有するときは、ヨーロッパ連合の加盟国またはヨーロッパの経済領域に関する協定の他の加盟国により発行された免許証についても同様とする。それ以外の外国の免許証には運転禁止が

記載される。

三項 免許証が押収される場合または外国免許証に運転禁止が記載される場合、禁止期間はその日から起算される。禁止期間には、行為者が公的な命令により施設に拘禁されていた期間は算入されない。」

(4) Albrecht, 339. Vgl. auch Abschlussbericht der Kommission zur Reform des strafrechtlichen Sanktionensystems, Vorgelegt im März 2000, 31ff.

(5) 「刑法四六条 量刑の原則

一項 行為者の責任が刑の量定の基礎である。刑が社会における行為者の将来の人生に対して与えると考えられる影響を考慮しなければならない。

二項 裁判所は量刑に際し、行為者に有利な事情と不利な事情とを相互に衡量するものとする。その際次の事情が特に考慮される。

行為者の動機および目的、

行為から明らかになる行為者の心情、および行為の際の意思

義務違反の程度、

行為遂行の様態、および有責的に引き起こされた行為の結果、

行為者の経歴、人的および経済的事情、ならびに、

行為後の態度、特に損害を回復しようとする努力、ならびに被害者との和解実現に向けた努力。

三項 法定構成要件の要素とされている事情は、さらに重ねて考慮されてはならない。」

(6) 「刑法四六a条 加害者と被害者との和解 損害回復

行為者が以下の各号に該当する行為をしたときは、裁判所は刑を四九条第一号に従って減輕することができる。または、一年以下の自由刑もしくは三六〇日以下の罰金を科すべきときは、刑を免除することができる。

一 被害者との間の和解（加害者・被害者和解）を実現する努力をする中で、犯行の全体もしくは大部分の損害回復をした、または真摯に損害回復に努めたこと、または、

二 損害回復のために多大な人的給付または多大な人的犠牲を要した場合には、被害者に対する弁償を完全にまたは大部分実現したこと。」

(7) 「刑法四七条 例外としての短期自由刑

一 項 裁判所が六月未満の自由刑を科することができるのは、行為者への影響または法秩序の防衛のために自由刑を科することが不可欠であるような特別の事情が行為または行為者の性格について認められる場合においてのみである。

二 項 法定刑に罰金が規定されていないが、六月またはそれを超える自由刑に処すべきではないとき、裁判所は、第一項に従って自由刑の賦課が不可欠である場合を除き、罰金刑を科することができる。法律上自由刑の下限が引き上げられているとき、第一文の場合における罰金刑の最下限は、引き上げられた自由刑の最下限により定める。その際、罰金三〇日は一月の自由刑に対応するものとする。」

(8) *Schäfer, 377ff.* ドイツでは二〇〇二年一月一日をもって、罰金および過料について二マルクが一ユーロに置き換えられたので、本文ではマルクをユーロに直してある。

(9) 筆者が二〇〇一年三月にケルン地検で行ったインタビューによれば、同地検の交通部では次のような「交通事犯の罰金日数にかかる参考例 (*Richthweite zur Zahl der Tagesätze bei Verkehrsstrafen*)」があるとのことであった。むろん、検察官は独立して職務を執行するものであり、これには拘束されないが、大量に発生する交通事件では、求刑が標準化され、宣告刑と一致する場合も多い。

一 酒酔い運転罪

初犯では罰金三〇日と免許取消および再取得禁止九月、再犯では罰金日数を延長し、免許取消および再取得禁止一年六月、三犯では執行猶予つき自由刑三月と免許取消および再取得禁止三年

二 酒酔いによる危険運転罪

初犯では罰金四〇日と免許取消および再取得禁止九月、再犯では罰金日数を延長し、免許取消および再取得禁止一年六月、三犯では執行猶予つき自由刑三月と免許取消および再取得禁止三年

三 酒酔いによる危険運転罪と過失傷害罪

初犯では罰金五〇日と免許取消および再取得禁止九月、再犯では罰金日数を延長し、免許取消および再取得禁止一年六月、三犯では執行猶予つき自由刑三月と免許取消および再取得禁止三年

四 重大な交通違反による危険運転罪 場合による

五 事故後逃走罪

物損一〇〇ないし一〇〇〇ユーロでは罰金二〇日で免許取消なし（多く不起訴）、一〇〇〇ユーロを超える物損では罰金日数を延長し、免許取消および再取得禁止六月ないし九月、自転車や隣接車両等への接触程度による軽微な傷害の場合には罰金四〇日ないし五〇日と免許取消および再取得禁止六月ないし九月、無免許運転との併合罪の場合には罰金五〇日と免許取消および再取得禁止六月ないし九月、これらの再犯では再取得禁止を一年六月以上とし、危険運転罪との併合罪では罰金を二〇日ないし一五日分（場合によりそれを超えて六〇日まで）延長

六 過失傷害罪 軽いものについて罰金二〇日（多く不起訴）
七 過失致死罪

余罪なしの場合には罰金六〇日以上（平均九〇日程度）、危険運転罪との観念的競合では執行猶予つき自由刑一〇月、執行猶予の条件として月収一月ないし三月分の支払い義務賦課

八 無免許運転罪

初犯では罰金一〇日ないし二〇日と免許取得禁止期間、再犯では…罰金二〇日ないし四〇日と免許取得禁止期間、三犯では執行猶予つき自由刑一月と免許取得禁止期間、四犯では実刑二月と免許取得禁止期間

九 無保険車両運転罪（自動車損害保険法一条、六条）

初犯では罰金一〇ないし二〇日、再犯では罰金二〇ないし四〇日、三犯では執行猶予つき自由刑一月、四犯では実刑二月

(10) 一五年を経過すると仮釈放が可能である。

(11) 曾根・前掲論文四八頁。

(12) 「刑法六九条 運転免許の取消

一項 車両の運転行為に際しもしくは運転行為に関連して、または、運転者の義務に違反して行われた犯罪行為により、有罪とされる場合、または、責任無能力が証明されたためもしくはその可能性を排除できないためだけに有罪とされない場合であつて、行為者が車両の運転に適さないことが行為から判明したときは、裁判所は運転免許を取り消す。この場合六二条に適合しているかどうかをさらに検討する必要はない。

二項 第一項にいう犯罪行為が次の軽罪〔注・下限一年未満〕にあたるときは、通常、行為者は車両の運転に適さないと認めるものとする。

- 一 道路交通の危殆化(三一五c条)
 - 二 道路交通における酩酊(三一六条)
 - 三 事故により人が死亡しもしくは重症を負った、または、他人の物に重大な損傷が生じたことを認識しまたは認識しえたにもかかわらず、事故現場からの故なき退去(一四二条)を行ったとき。
 - 四 第一号ないし第三号にいう罪に關して完全酩酊(三三三a条)を行ったとき。
 - 三項 運転免許は、判決の確定により効力を失う。ドイツの官庁により発行された免許証は判決において没収する。」
- (13) 「刑法六九a条 運転免許再取得禁止期間
- 一項 裁判所が運転免許を取り消すときは、同時に、六月以上五年以下の期間新たに運転免許を与えてはならない旨を定めるものとする(再取得禁止期間)。再取得禁止期間の法定の最高限度では、行為者の危険の現実化を防ぐのに十分であると認められるときは、再取得禁止期間は無制限に更新することができる。行為者が免許を有しないときは、取得禁止期間のみが言い渡される。
 - 二項 処分の目的を害するおそれがないと正当に認められる特別の事情のあるときは、裁判所は、特定の種類の車両について再取得禁止期間の例外とすることができる。
 - 三項 行為者が過去三年以内に再取得禁止を命じられたことがあるときは、再取得禁止期間は最低一年とする。
 - 四項 行為者が当該行為を理由として緊急処分としての運転免許の仮取消(刑事訴訟法一一a条)を受けていたときは、仮取消が有効であった期間分だけ再取得禁止期間の最低限は短縮される。ただし、三月を下回ることはできない。
 - 五項 再取得禁止期間は、判決の確定をもって起算する。当該行為を理由として受けていた緊急処分としての免許仮取消が、処分の根拠となる事実認定を最後に審査した裁判の判決言渡しの後で初めて効力を失った場合、その期間は再取得禁止期間に算入される。
 - 六項 運転免許証の寄託、領置または押収(刑事訴訟法九四条)も、第四項および第五項の免許仮取消の場合と同様とする。
 - 七項 行為者が車両を運転するのにはや不適切ではないと認める理由のあるときは、裁判所は再取得禁止を途中で解除することができる。禁止の解除は、再取得禁止期間が三月、第三項の場合には一年を経過した後でなければ認めら

れない。第五項第二文および第六項を準用する。」

(14) § 1 Abs. 1 BKatV.

(15) 二〇〇一年三月の道路交通法改正により、二五条一項に第二文として付け加えられた。

四 手続と被害者救済

1 管轄

(1) 刑事事件

すべての刑事事件の管轄は検察に属する⁽¹⁾。その指揮下で実際に捜査を行うのは警察であり、検察は自ら捜査するものではない。検察は科学技術や専門分野に関する知識のような独自の捜査手段をもたず、デスクワークを職務の中心としている。

ドイツ刑法は全国共通であって、アメリカのような州刑法と連邦刑法との区別はないが、裁判所・検察・警察の組織は州単位に分かれている。人事異動は州の内部でのみ行われ、日本のような全国各地への転動はない。警察の組織は州により少しずつ異なっている。

交通事故事犯の刑事事件の九割以上は区裁判所に係属する。この場合の審級は「区裁判所―地方裁判所―高等裁判所」の三審制である。区裁判所では通常、職業裁判官一名による審理が行われるが、二年を超える刑を科すべき事件は職業裁判官一名と素人裁判官二名から成る参審裁判所に係属する（裁判所構成法二五条二項、二八条、二九条一項）。さらに四年を超える刑を科すべき事件は第一審で区裁判所ではなく地方裁判所に係属し、職業裁判官三名と素人裁判官二名の刑事法廷で審理される（裁判所構成法七四条一項、七六条一項）、この場合には「地方裁判

所—連邦通常裁判所」の二審制となる。これらは特別に重大な事件に限つての例外である。

(2) 行政事件

秩序違反の事件では、警察・検察も理論的には管轄権を有するが、実際には「走っているものは警察、止まっているものは行政」といわれる形で役割が分担されている。すなわち、人身事故および物損事故の場合と、道路交通に現実の危険が生じている場合には必ず警察が捜査を行い、駐車違反や道路の不法占拠などについては行政機関のみによつて過料徴収の手續が進められている。

この過料に関する行政機関は州または市町村の組織の一部である。たとえばヘッセン州では、州全体の過料局がカッセルに置かれていたほか、フランクフルトのような大都市は市の行政組織として過料課をもっている。こうした機関の業務の大部分は、駐車違反の取り締まりとそれに基づく過料の徴収であり、警察とは無関係に行われている。

行政機関による過料賦課通知に対して異議申立のあつた場合には、事件は区裁判所に係属する。ここでの審理手續は刑事事件の場合に類似するが、調書の朗読や被告人不在を認めるなど、手續が一定限度で簡略化されている（秩序違反法七一条以下）。

犯罪と秩序違反との両方が行われた場合には、手續は刑事に併合される。

(3) 警察の事故処理マニュアル

事故が起きた場合には必ず警察が捜査することから、警察は刑事事件となる事故と、行政事件となる事故との両方を扱うことになる。この点に関しては州レベルで警察の交通事故処理マニュアルが作られている。たとえばヘッ

セン州の「事故捜査ガイドライン」(Richtlinien über die Aufgaben der Polizeibehörden bei Straßenverkehrsunfällen)では事故をA-Cの三タイプに分けている。Aレベル事故とは、何らの違反も伴わないか、過料三五ユーロまでの秩序違反を伴う物損事故をい⁽³⁾い、Bレベル事故とは、過料四〇ユーロ以上の秩序違反を伴うか、事実関係の明らかでない物損事故、および、犯罪行為を伴わない自傷事故をい⁽⁴⁾い、Cレベル事故とは、犯罪行為を伴う事故、死亡事故、および他傷事故をい⁽⁵⁾う。AおよびBは秩序違反、Cは犯罪となる可能性がある事故である。

事故が発生していない場合についても、州の権限で「警察による秩序違反事件の訴追に関する命令」(Verordnung über die Zuständigkeiten zur Verfolgung und Abhandlung von Ordnungswidrigkeiten durch die Polizei)が定められ、口頭での警告、書面による警告、軽微でない違反の場合の対応、危険防止措置、担当行政機関への連絡等に当たって注意すべき点があげられている。

2 通常の刑事手続

自動車による交通事故事犯における捜査・裁判の手続は、他の刑法犯と同一である。

(1) 証拠収集

捜査段階で中心的役割を果たすのは検察であるが、第一次的な捜査は警察が行う。まず、事故の通報を受けた警察は、その場で必要となる急を要する処分、犯人・証拠の確保などを行う。そして、軽い事件の場合には警察のみで捜査を進め、捜査結果を検察に通知する。重い事件では警察は検察の指示を仰ぎながら捜査を行うが、検察が現場まで赴くことはまれである。重い事件と軽い事件の区別は地域によって異なる。小都市では死亡事故かどうかで分けているところもあるが、大都市で死亡事故の多い地域では死者が複数名出るか、多数の負傷者が出るかしなければ

れば検察は直接警察を指揮しない。ただ、軽い事故でも、著名人がかわるなど社会的関心の高い事件の場合には検察が指揮することもある。報道機関に対する発表も、ドイツではほとんどの場合警察でなく検察が行う。

検察は、警察による捜査結果が不十分であると判断した場合、捜査をやり直させる。検察は独自に捜査する手段をもたず、あくまで警察を指揮する立場にある。

捜査段階では、ドイツでも、警察において日本と同様の書面が作成されるが、検察は通常独自に書面を作成しない。また、公判において書面の有する意義は日本におけるそれと比べて極めて小さい。確かに、裁判官は事前に一件記録を読んで公判に臨むので、書面は裁判官の前提知識を規定するといつてよい。しかし、公判そのもの（特に参審員のいる場合）では直接主義・口頭主義が徹底されているため、書面を単にそのまま証拠とすることは認められない。公判では、供述を録取した警察官が証人として尋問されるなど、書面を作成した者が証人として呼ばれるのが一般的である。ドイツでは、証言義務があるのは公判における証人だけなので、それ以前の供述調書にはあまり意義が認められないとのことである。

検察はほとんどの事件において、起訴の際に書面をすべて裁判所に送付してしまい、公判時には起訴状の控えしか持っていない。重大事件では記録のコピーを持っている場合がある。検察官の公判における主要な任務は起訴状朗読と求刑であり、それ以外はすべて裁判官が進めると言っても強調しすぎではない。なお捜査にあたる検察官と、公判にあたる検察官とは、日本と同じく分かれている。

(2) 起訴とその例外

ドイツの刑事訴訟法は起訴法定主義の原則を採用しているので、証拠がある場合には原則として必ず起訴しなければならない（一五二条二項）。

この例外として交通事故において活用されているのが刑事訴訟法一五三条以下の制度である。特に一五三a条を利用して、被害者に対する損害を賠償させる代わりに公訴を提起しない、という方法が広く用いられており、評価も高い。たとえばノルトライン・ヴェストファーレン州司法省が一般市民向けに発行しているパンフレット「刑事手続について知っておきたいこと」には、「捜査手続のうちの大部分は (in der überwiegenden Zahl) 起訴されずに終わります」と記載されているので、認知された刑事事件の過半数は不起訴ということになる。ケルン地検では交通事故のうち起訴されるのが約三分の一であるという。

不訴追の制度は被害者の同意を要件としないものの、異議申立が可能なので、被害者が納得しないためにうまく機能しないケースもあるという。

(3) 中間手続

ドイツの刑事手続においては、捜査段階と公判との間に、中間手続 (Zwischenverfahren) というものがある。中間手続とは、検察による公訴提起から、裁判所による公判開始決定 (刑事訴訟法一九九条) までの間をいう。中間手続には実際上の意義はほとんどないといわれる。⁽⁷⁾ この段階では、特に重大な事件においてのみ、実質的な審理が行われる。

(4) 被害者による私訴

起訴法定主義が原則とされているため、検察による不起訴判断に対して、一般に被害者である告訴権者は異議を申し立てることができる (刑事訴訟法一七二条)。

しかし過失傷害罪については特別の定めがあり、検察による公訴提起がなくとも私訴が可能な犯罪 (Z.B.

verklagtedlich)とされている(刑事訴訟法三七四条一項四号)。ただし、実務においては私訴の意味はほとんどない。まず和解の努力が前置されなければならない(三八〇条)上、檢察が起訴できないと判断したものについては裁判所によって公判不開始とされる場合が多く(三八三条)、もし公判が開始されても、やはり十分な証拠はないため、有罪判決にまで至る例は皆無に等しいという。私訴の制度は廃止すべきだとの意見も強い。

(5) 公判

ドイツの刑事事件の公判は、裁判官が中心となつて進められる。裁判官は事前に檢察から送られた一件記録を讀んでおり、どのような証人や鑑定人が必要かも檢察が作成した書類に基づいて自ら判断し、期日の準備を行う。参審員が関与する場合、職業裁判官のみが事前に記録を讀んでいる。

交通事件の公判は大量・迅速・画一的な処理を特徴とする。⁽⁸⁾証人は召喚されていても被告人が事実を争わなければ尋問されずに帰される場合が多い。後述する略式命令の言渡しの場合、氏名と居住地を確認するだけで納付書が交付され、一人一〇秒ほどで終了することもある。しかし、略式命令に異議を申し立てたために正式の公判になっている事件も多い。

上訴は通常、区裁判所から地方裁判所、高等裁判所への三審制となる。重大事件が地方裁判所から連邦通常裁判所への二審制であるのと比べ、軽い事件の手続が長すぎるのではないかとの批判がある一方、二審制では最初から手続を慎重に進めなければならなくなるため大量・迅速な事件処理が却つて妨げられるとの反批判もある。

(6) 被害者による共同訴追

過失傷害の被害者は、裁判所の許可を得て共同訴追者(Nebenkläger)として公判に参加することができ(刑事訴

訟法三九五条以下⁽⁹⁾、場合により弁護士を伴うことも許される。共同訴追者には、証拠調べを申請したり、決定に異議を申し立てたりする権利が認められる。ただし、裁判所が共同訴追を認めない場合もある。

(7) 附帯私訴

刑事訴訟法四〇三条以下には、「附帯私訴 (Adhäsionsverfahren)」と呼ばれる制度が規定されている。これは、刑事訴訟の中で民事訴訟を起こせるといふものであり、規定上、過失傷害の場合に被害者は損害賠償を請求しうる。しかしこの制度は全く利用されていない⁽¹⁰⁾。刑事裁判官が専門外の民事事件を審理するのは不適切であるし、弁護士も刑事と民事とを分けたほうが収入を増やせるためである。実際には刑事事件の決着を待って、民事訴訟が提起される。

民事訴訟によらずとも、被害の回復手段としては、先に触れた刑の執行猶予や罰金の宣告猶予の条件としての義務の賦課が多く利用されている (刑法五六条以下、五九条以下)。また公訴不提起の条件としての被害の回復も頻繁に用いられる (刑事訴訟法一五三a条)。交通事故の被害者の多くは、損害が回復されさえすれば、被疑者・被告人が処罰されるかどうかにはあまり関心がないので、その限りにおいてはこれらの制度がよく機能している。

3 簡易な刑事手続

(1) 略式命令

交通事故では、刑事訴訟法四〇七条以下の略式命令手続 (Strafbefehlsverfahren) が多く用いられている。この手続を用いることができるのは、罰金、免許取消および二年以下の免許再取得禁止、執行猶予つき一年以下の自由刑を科す場合である。

檢察は捜査終結後、区裁判所の裁判官に対し略式命令の提案を行う。裁判官はこれを審査し、略式命令を發するか、証拠が不十分であると考えられるときは提案を却下するか、それとも正式の公判期日を定めるかを判断する。略式命令が出され、これに対して不満があるときは、被告人は二週間以内に区裁判所に異議を申し立てることができる。異議が申し立てられると、正式の公判が開かれる。

交通事犯における略式命令のパターンとして典型的なのは、酒酔い運転罪で事故にはなっていない場合に、罰金と免許取消処分を科すといったものである。

(2) 即決手続

略式命令以外に、刑事訴訟法四一七条以下は即決手続(Geschleunigtes Verfahren)の制度を置き、書証による事実認定等を認めている。これは窃盜や、藥物犯罪などで事実関係が簡単な場合に用いられるが、交通事件では全く利用されていない。なぜなら、交通事故で公判が必要となるのは事故等の事実関係が問題となっている場合であり、ここではアルコール保有量の証明一つをとつても鑑定を要するなど、事実関係が単純であるとはいえないため、証人尋問による事実認定が不可欠であつて即決手続には適さないからだという。

4 過料手続

過料手続は行政機関および警察が管轄する。秩序違反行為があつた場合、行政機関が過料徴収通知(Bußgeldbescheid)を發する。これに対する異議申立があつた場合には事件は区裁判所に係属し、一名の裁判官が檢察官の関与のもとに判決を下す。檢察官は出廷しないこともできる。審理は基本的には刑事事件の場合と似た形で、やや簡略化されて行われる⁽¹⁾。この判決に対しては、事実認定を理由として上訴できない(秩序違反法七九条以下)。犯

罪と秩序違反との両方が行われたときは、手続は刑事に統合される。刑罰法規の場合と異なり、秩序違反の規定は州法の中にもある。

刑事事件の場合と異なり、秩序違反法では起訴便宜主義の原則が採用されている(四七条)ため、行政機関は裁量で手続を停止することができ、また事件が裁判所に係属した後も、訴追の必要がないと認められるときは、裁判所は検察の同意を得て手続を停止しうる。過料徴収通知が一〇〇ユーロ以内で、検察が公判に出廷しない予定のときは、検察の同意は不要である。裁判所の手続打ち切り決定に対しては、抗告できない。

(1) 人員配置に関して、自動車による交通事故事件一件の処理にどの程度の労力を要しているかについての統計はないが、参考例として、筆者が二〇〇一年三月に実施したインタビュー結果を紹介する。ケルン地検には交通部という部があり、二五名のスタッフが一人年間約二五〇〇件を処理している。二五名のうち九名が検察官、一六名は検事補である。

検事補は法曹資格をもたず、検察内部で専門的に養成され、中小規模事件を担当し、専門化している。交通部は処理件数が多く、多くの制度にかかわるため、経験を積んだスタッフの中から人員が配置される。全員が運転免許取得者である。検察の組織は地方ごとに異なり、交通部の置かれている検察は全ドイツでもわずかである。

ケルン区裁判所にも交通事件を専門に扱う部がある。このような部も一部の裁判所にしか置かれておらず、通常は一般の刑事事件と並んで交通事件が扱われる。ケルン区裁判所では、八名の裁判官がそれぞれ単独で週一日を刑事の交通事件、別の一日を秩序違反の交通事件にあてている。一人の裁判官は年間約三二〇件の刑事事件と約四九〇件の秩序違反の事件を処理している。

(2) この人員配置に関して統計はないが、フランクフルト市の過料課には、専任職員だけで約六〇名のスタッフがおり、駐車違反を中心とする秩序違反による過料(警告金)の徴収にあたっている。補助職員を合わせると毎日一〇〇名単位の職員が駐車違反を取り締まっているとのことである。カッセルにあるヘッセン州の過料局は州全体を管轄するのでさらに規模が大きいと推測される。

(3) Aレベル事故の処理は次のとおりである。

- 一 その場で警告を行う場合 口頭で警告を行い、警告金を徴収する。中でも軽微なものについては通常警告金を徴収しなくてよい。当事者の身元、秩序違反の該当構成要件、および警告金の額を記録し、さらに必要な範囲での供述と日付を記録する。
 - 二 行政機関に告発する場合 その場で警告金を徴収できないときは、「事故告発用紙」に該当構成要件、警告金の額、および当事者による警告金徴収処分の諾否を記録し、担当行政機関に送付する。
 - 三 訴追の見合せ 当事者からの事故の通報があり、Aレベル事故であることが明らかであって緊急の処分も要しないときは、原則としてそれ以上捜査を行わず、訴追手続には入らないこととし、事故を記録するにとどめる。被害者がその場にいない場合、通報者の身元、車両ナンバー、および物損を記録し、被害者への通報に努める。当事者が手続の続行を希望する場合、必要な範囲で供述を記録し、担当行政機関に送付して判断させる。
- (4) Bレベル事故の処理は次のとおりである。過剰担当行政機関に事故記録を送付して告発する。事故車両のレッカー移動が必要な場合および自傷が生じた場合には特別の用紙を用いる。当事者にはその場で意見陳述の機会を与える。これができない場合には書面での機会を与える。目撃者の氏名および住所を記録する。事実関係が明らか場合には特に目撃者からの事情聴取は行わない。必要に応じて事故の事実関係を图示したものを作成する。
 - (5) Cレベル事故の処理は次のとおりである。事故告発を検察に送付する。単純な事故の場合には当事者および目撃者からできる限りその場で、またそれ以外の場合にもできるだけ早く事情聴取する。必要に応じて当事者に書面による意見陳述の機会を与える。事実関係および法律関係が単純であって当事者が自己の責任を認めている場合には目撃者からの事情聴取を省略できる。ただし目撃者の身元は記録するものとする。事故現場につき図面を作成する。できるだけ写真も撮影する。重い人身事故の場合には測量等の方法も用いて記録する。事実関係が明らかでない場合にはその旨注記する。
- (6) 「刑事訴訟法一五三条 軽微事件の不訴追
- 一項 軽罪に対する手続の場合で、行為者の責任が軽微であると認められ、訴追する公の利益もないときは、検察は、公判開始を決定する権限のある裁判所の同意を得て訴追を見合わせる事ができる。刑の下限が引き上げられていない軽罪で結果が軽微な場合には、裁判所の同意を要しない。
 - 二項 すでに公訴が提起されている場合でも、裁判所は、手続のどの段階においても、第一項の要件が満たされていない

ば、検察および被告人の同意を得て手続を打ち切ることができる。第二〇五条所定の理由により公判を続行できないとき、第二三一条第二項、第二三二一条および第二三三条により被告人不在のまま公判が進められているときは、被告人の同意を要しない。手続の打ち切りは、決定をもってこれを行う。この決定に対しては、抗告できない。」

「刑事訴訟法一五三 a 条 義務および指示の遵守による手続の打ち切り

一 項 検察は、公判開始を決定する権限のある裁判所および被疑者の同意を得て、軽罪の公訴の提起を暫定的に見送り、同時に、次の各号に掲げる義務および指示が、訴追する公の利益を失わせるのに適しており、かつ責任の重さに反しないときは、被疑者に対してこれを賦課することができる。

一 犯行に起因した損害を回復するために特定の給付を行うこと、

二 公益的施設または国庫に対する支払いを行うこと、

三 公益に資するその他の給付を行うこと、

四 一定の扶養料を支払うこと、

五 被害者との間の和解（加害者・被害者和解）を実現するために真摯に努力し、その際、犯行の全体もしくは大部分の損害回復をした、または損害回復に努めたこと、または、

六 道路交通法二 b 条第二項第二文または同法四条第八号第四文にいう講習に参加すること。

これらの義務および指示を履行させるために、検察は被疑者に対し、第一号ないし第三号、第五号および第六号の場合には六月以下、第四号の場合には一年以下の期限を設けるものとする。検察は義務および指示を事後的に解除でき、また期限を一度限り三か月延長することができるほか、被疑者の同意を得て、義務および指示を事後的に賦課しまた変更することができる。被疑者が義務および指示を履行した場合、行為はもはや軽罪として訴追されてはならない。被疑者が義務および指示を履行しなかった場合、履行されるべきであった内容は代行されない。一五三条第一項第二文は本項第一号ないし第五号の場合にこれを準用する。

二項 すでに公訴が提起されている場合でも、裁判所は、事実認定が最後に行われうる公判期日が終了するまでは、検察および被告人の同意を得て手続を暫定的に打ち切ることができる。同時に、第一項第一文および第二文に掲げる義務と指示を課すことができる。第一項第三文ないし第六文はこれを準用する。第一文にかかる判断は決定をもってこれを行う。この決定に対しては、抗告できない。第一文により課された義務および指示が履行された旨の認定について

は、第四文を準用する。

三項 義務および指示の履行のために設けられた期限の間、時効は停止される。」

「刑事訴訟法一五二b条 公訴の見送り・手続の打ち切り

一項 裁判所が刑を免除しうる条件が満たされている場合、検察は、公判開始を決定する権限のある裁判所の同意を得て、公訴提起を見送ることができる。

二項 すでに公訴が提起されている場合でも、裁判所は、公判が開始されるまでは、検察および被告人の同意を得て、手続を打ち切ることができる。」

(7) 筆者がケルン区裁判所においてインタビューしたある裁判官は、一五年間刑事事件を扱っていて中間手続の段階で訴訟要件の不充足・証拠不十分等を理由として公判不開始とした事件は五件ほどであったという。

(8) 筆者が傍聴したケルン区裁判所には交通事件専門の刑事部があり、単独審理で九時三〇分から一二時一五分までの間に一三件の期日が予定されていた。過失致死の事件も同じ法廷に係属することである。公判は、被告人が事実を争っており複数の証人尋問のある事件でも最長二〇分ほどしかかからず、そうでない事件は一〇分程度で判決言渡しとなる。

(9) *Naher Buschbell, 267ff. (§ 9).*

(10) フランス刑事訴訟法三条以下にも附帯私訴の規定があるが、こちらは機能しており、訴権の範囲について規定する特別法も数多く制定されている。

(11) 筆者がインタビューしたケルン区裁判所では、刑事の交通事件が一三件処理される時間内で、秩序違反事件ならば一四、五件処理されるとのことであった。

結語

以上に紹介してきたドイツにおける交通事件処理は、全体としてきめ細やかで網羅的な法制によるものであるといえよう。これにより、裁量が排除され、大量の事件の迅速かつ公平な処理が可能になっている。日本と大きく異

なる点としては、

- 1 刑事罰と行政罰との峻別による非犯罪化の実現と規制の広範化
- 2 刑事事件における起訴法定主義の原則と、被害者救済を考慮したダイバージョン
- 3 危険運転罪および事故後逃走罪の活用
- 4 行為者事情を中心とした量刑
などをあげることができると思われる。

日本の今般の法改正は、法制度をこのうちの3に近づけるものであったといえる。すなわち、道路交通法の救護義務違反罪の刑が引き上げられたほか、刑法上には危険運転致死傷罪が創設され、悪質・危険な運転に関する道路交⁽¹⁾通法上の各犯罪の法定刑も引き上げられたわけである。このうち、故意の危険犯に対する規制を強化した道路交⁽¹⁾通法の改正は、もしこれが公正かつ合理的に運用されるのであれば、事故の予防という観点からは積極的に評価しうる。しかし、危険運転致死傷罪に対しては二つの根本的な疑問がある。

第一に、故意がない場合の致死傷について最高一〇年および一五年という刑を予定することは、その裏返しとして、故意の殺人・傷害における責任の重大性を相対的に軽視することを意味する。致死傷という結果に着目しながら、交通事件に関する法規制のみが突出することは、他の犯罪との間の均衡を失わせることにもなる。

第二に、重罰化という手段によって被害者や遺族を満足させようとすることは、真の被害者救済から目をそらすものである。加害者が反省して罪をつぐなうのでなければ、刑罰には意味がない。そのためには加害者が自己の責任の大きさと、被害の大きさを自覚することが必要である。ここでは責任に応じた処罰を保障し、損害回復の実現に向けた諸制度を充実させなければならない。「被害者の声」に押されて走り出す前に、なすべきことがあったのではなからうか。

- (1) 改正前にこの方向を主張していたものとして、谷田川知恵「いわゆる悪質業過に対する厳罰化要求をめぐって」慶應義塾大学法学政治学論究五〇号（二〇〇一）三九五頁以下。
- (2) 長井圓「道路交通犯罪と過失犯——自動車危険運転致死傷罪への疑問——」現代刑事法三八号（二〇〇二）三六頁はこの点を的確に指摘する。

* 追記 二〇〇二年七月の各新聞報道によれば、改正道路交通法が六月一日に施行されて以来、飲酒運転による死亡事故が大幅に減少したことが警察庁のまとめで明らかになった。

（たかやま・かなこ 京都大学助教授）

