

# 交通犯罪の量刑基準（2）

——公判請求された事件を中心に——

柴 田 守

## 目 次

はじめに

第1章 業務上過失致死傷罪（自動車運転過失致死傷罪）の量刑基準

第1節 業務上過失致死傷罪（自動車運転過失致死傷罪）が適用された自動車事故の状況

第2節 業務上過失致死傷罪（自動車運転過失致死傷罪）における刑種の選択基準

第3節 業務上過失致死傷罪（自動車運転過失致死傷罪）における刑期の判断基準

第4節 業務上過失致死傷罪（自動車運転過失致死傷罪）における実刑・執行猶予の判断基準

（以上、専修法学論集114号）

第2章 危険運転致死傷罪の量刑基準

第1節 危険運転致死傷罪が適用された自動車事故の状況

1. 被告人の属性
2. 事故の状況
3. 事故後の状況
4. 司法処理

第2節 危険運転致死傷罪における刑期の判断基準

1. 分析手続
  - （1）分析対象
  - （2）分析方法
2. 分析結果
  - （1）変数選別をしない線形回帰による分析結果
  - （2）変数増減法を用いた線形回帰による分析結果
3. 刑期の判断基準に関する小括

第3節 危険運転致死傷罪における実刑・執行猶予の判断基準

1. 分析手続
    - (1) 分析対象
    - (2) 分析方法
  2. 分析結果
    - (1) 変数選別をしない線形判別による分析結果
    - (2) 変数増減法を用いたマハラノビス距離の判別による分析結果
  3. 実刑・執行猶予の判断基準に関する小括
- (以上, 本号)
- 第3章 分析結果を踏まえた総合的検討  
おわりに

## 第2章 危険運転致死傷罪の量刑基準

### 第1節 危険運転致死傷罪が適用された自動車事故の状況

危険運転致死傷罪が適用された自動車事故の状況について集計した結果を、被告人の属性、事故の状況、事故後の状況、司法処理に分けて確認しておきたいと思う。\* (SA) = Single Answer, (MA) = Multiple Answer

#### 1. 被告人の属性

##### ①性別 (SA)

被告人は、男性が93.2% (232人)、女性が6.8% (17人)であった。

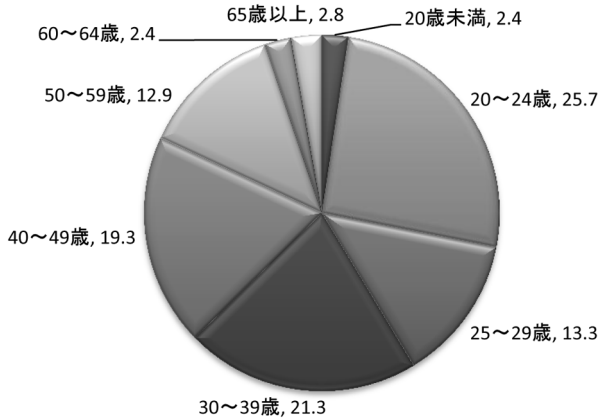
##### ②犯行時年齢 (SA)

犯行時年齢 (図40) は、20歳代が最も多く39.0% (97人)で<sup>(23)</sup>、次いで30歳代が21.3% (53人)、40歳代が19.3% (48人)であった。20歳未満の未成年は2.4% (6人)であり、65歳以上の高齢者は2.8% (7人)であった<sup>(24)</sup>。

##### ③犯行時職業 (SA)

被告人の犯行時職業については、95.6%が不明であった。これは、判決

図40 犯行時年齢



書に記載された個人情報（本籍，住所，氏名，職業）が，プライバシーの関係上，マスキングされているためである。

#### ④前科（最も重い前科・前歴）（SA）

前科については，41.0%（102例）が記載なし・不明であった。これは，調書判決のため，量刑の理由が判決書に記載されていないものが多かったためである。記載のあったものを確認すると，交通違反前歴ありが15.3%（38人），交通犯罪の罰金が2.8%（7人），交通犯罪の禁錮以上の刑（執行猶予を含む）が1.6%（4人），交通犯罪の累犯前科ありが12.4%（31人）であった。また，異種犯罪前歴ありが1.2%（3人），異種犯罪の罰金が1.6%（4人），異種犯罪の禁錮以上の刑（執行猶予を含む）が3.6%（9人），異種犯罪の累犯前科ありが4.4%（11人）であった。

## 2. 事故の状況

### ①発生月・時間帯（SA）

事故が発生した月（図41）は，1月が7.6%（19例），2月が8.0%（20例），3月が7.2%（18例），4月が10.0%（25例），5月が10.0%（25例），

6月が8.8% (22例), 7月が13.3% (33例), 8月が5.6% (14例), 9月  
 が6.0% (15例), 10月が6.0% (15例), 11月が9.6% (24例), 12月が  
 7.6% (19例) であった。7月の発生率が最も高く, また, 4月, 5月の  
 発生率も比較的高かった。

また, 事故が発生した時間帯 (図42) は, 0～2時未滿が13.7% (34  
 例), 2～4時未滿が10.4% (26例), 4～6時未滿が6.8% (17例), 6～

図41 発生月

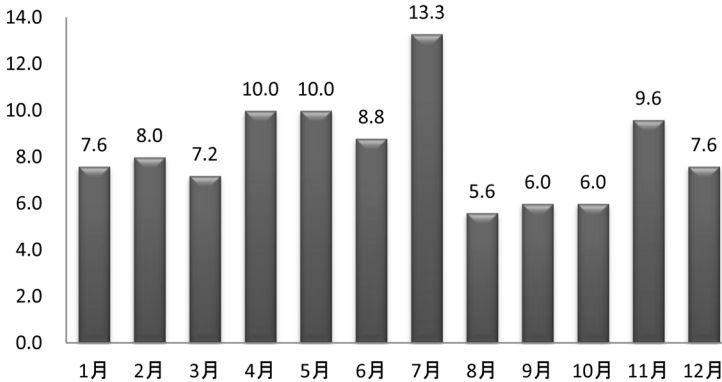
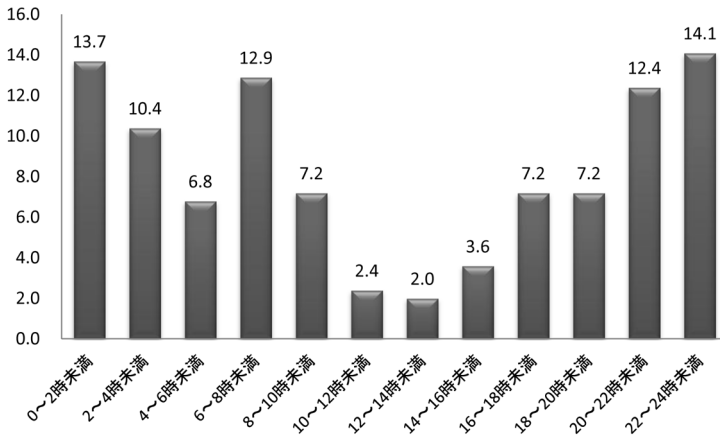


図42 発生時間帯



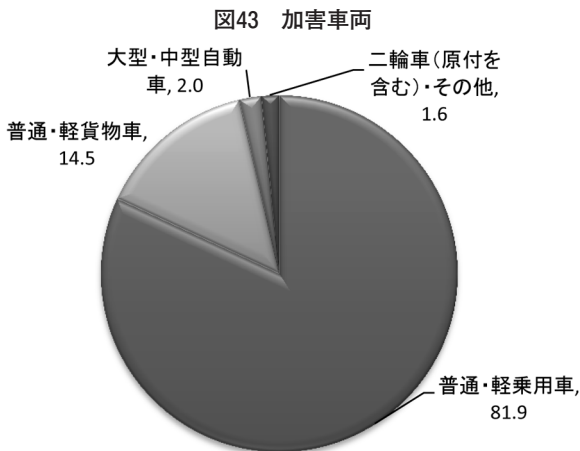
8時未満が12.9%（32例）、8～10時未満が7.2%（18例）、10～12時未満が2.4%（6例）、12～14時未満が2.0%（5例）、14～16時未満が3.6%（9例）、16～18時未満が7.2%（18例）、18～20時未満が7.2%（18例）、20～22時未満が12.4%（31例）、22～24時未満が14.1%（35例）であった。夜の時間帯に多く発生しており、昼の時間帯での発生率は低かった。

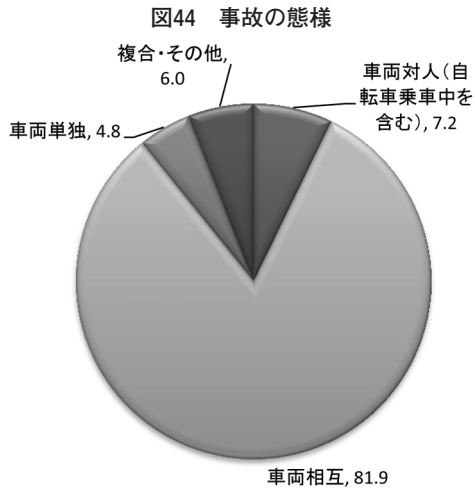
### ②加害車両（SA）

加害車両（図43）については、普通・軽乗用車が最も多く81.9%（204例）であった<sup>(25)</sup>。次いで、普通・軽貨物車が14.5%（36例）であった<sup>(26)</sup>。大型・中型貨物自動車は1.2%（3例）で、二輪車（原付を含む）・その他は1.6%（6例）であった<sup>(27)</sup>。

### ③事故の態様（SA）

事故の態様（図44）は、車両相互が最も多く81.9%（204例）、次いで、車両対人（自転車乗車中を含む）が7.2%（36例）、車両単独が4.8%（5例）であった。また、これらが複合した事故（複合・その他）は6.0%（5例）であった。詳細について見てみると、出会い頭衝突が最も多く43.0%（107例）で、次いで、追突が19.7%（49例）、正面衝突が19.3%





(48例)であった。

#### ④被告人の法令違反等 (MA)

事故発生背景となる被告人の法令違反(表45)については、信号無視が最も多く47.4%(118例)であった。これは、主たる罪名(適用法令)の46.2%(115例)が赤信号無視型の危険運転致死傷罪(刑法208条の2第2項後段)であることと関係している。次いで、運転操作が47.0%(117例)、動静不注視が34.5%(86例)、安全速度が22.1%(55例)、漫然運転が18.5%(46例)であった。

飲酒の有無(表46)については、61.0%(152例)が飲酒による事故であった。このうち、40.6%(101例)が酒酔い運転による事故で、13.7%(34例)が酒気帯び運転であった。これは、主たる罪名(適用法令)の45.4%(113例)が飲酒等影響型の危険運転致死傷罪(刑法208条の2第1項前段)であることと関係しているが、ただ適用された事例に比べて15ポイント以上高くなっていることに注意しなければならない。たとえば、被告人が、飲酒運転の検挙をおそれ警察車両の追跡から逃亡をはかっていた

表45 被告人の法令違反

被告人の法令違反の態様		%
	信号無視	47.4
	通行区分	9.6
	最高速度	8.8
	横断・転回等	0.0
	追越し	0.4
	右折違反	0.0
	左折違反	0.0
	優先通行妨害	0.0
	交差点安全進行	0.8
	歩行者妨害等	0.8
	徐行違反	0.0
	一時不停止	0.0
安全注意義務	運転操作	47.0
	漫然運転	18.5
	脇見運転	0.0
	動静不注視	34.5
	安全不確認	10.0
	安全速度	22.1
	その他	1.2

ところ、交差点において赤信号を無視して通り抜けようとしたために、被害者が運転する車両と接触し、被害者が負傷した事例を想起されたい。このような事例については、通常、飲酒等影響型の危険運転致死傷罪（刑法208条の2第1項前段）が適用されるのではなく、赤信号無視型の危険運転致死傷罪（刑法208条の2第2項後段）と道路交通法違反（道路交通法65条1項）の併合罪となる。したがって、このような場合の主たる罪名（適用法令）は、赤信号無視型の危険運転致死傷罪（刑法208条の2第2項

表46 飲酒の有無・程度

飲酒の有無・程度	%
飲酒なし	39.0
酒酔い	40.6
酒気帯び (0.25以上)	5.2
酒気帯び (0.25未満)	8.4
基準以下の飲酒	1.2
検知不能 (飲酒あり)	2.4
調査不能	3.2

後段) となることから、飲酒による事故の割合と飲酒等影響型の危険運転致死傷罪 (刑法208条の2 第1項前段) に15ポイント以上の差が生じることになる<sup>(28)</sup>。

事故時の速度超過については、91.6% (228例) が「記載なし・不明」もしくは「違反なし」であった。全体的な傾向として、事故時の速度がおおむね記載されてはいるものの、制限速度が記載されていないことが多かったことから、どの程度速度が超過しているかまでは算出できなかった。

#### ⑤ひき逃げ (MA)

ひき逃げをした事例は、30.1% (75例) であった。このうち、救護不措置および不申告であった事例は28.9% (72例) であり、不申告のみの事例は1.2% (3例) であった。

#### ⑥被害時の行動・被害者または第三者の過失 (MA)

被害時の行動 (表47) については、自動車乗車中が71.9% (179例) と最も多く、次いで、被害車両同乗中が23.3% (58例)、加害車両同乗中が8.0% (20例) であった。自動二輪車乗車中は3.2% (8例)、原付乗車中が5.2% (13例)、自転車乗車中が4.8% (12例) であった。

被害者または第三者の過失については、ほとんどの事例で被害者の過失はなかった (93.6% (233例))。被害者の過失があった事例としては、同



表47 被害時の行動

被害時の行動	%
横断歩道上を横断	2.0
歩道または安全地帯上を歩行	2.8
その他歩行中	2.0
自動車乗車中	71.9
自動二輪車乗車中	3.2
原付乗車中	5.2
自転車乗車中	4.8
加害者同乗中	8.0
相手車同乗中	23.3
その他	1.2

乗車の運転者が飲酒していた事例（2.8%（7例））や、シートベルトを着用していなかった事例（1.2%（3例））などであった。

### 3. 事故後の状況

#### ①被害者との示談等（SA）

示談の成否については、51.8%（129例）が記載なし・不明であった。記載されているものを確認したところ、示談の成立が25.3%（63例）、示談の成立見込みが12.4%（31例）であったのに対して、示談の不成立が10.4%（26例）であった。

賠償額については、86.7%（216例）が記載なし・不明であった。これは、判決書に量刑の理由が記載されていない場合（調書判決）や、判決書に一部の支払いのみと記載されている場合が多かったためであり、賠償額が記載されていた事例は、4.4%（11例）しかなかった。

被害弁償の被告人の出捐については、54.6%（136例）が記載なし・不明であった。記載されているものを確認したところ、全額自己負担が

2.4%（6例）で、一部自己負担が16.9%（42例）、保険による支払い・その他が12.0%（30例）であった。自己負担していない事例は14.1%（35例）であった。

#### ②被害者感情（SA）

被害者感情についても同様に、62.7%（156例）が記載なし・不明であった。記載されているものを確認したところ、被害者等が宥恕・寛大な刑を要求した事例は13.3%（33例）であり、他方で、被害者等が厳罰を要求した事例は24.1%（60例）であった。

### 4. 司法処理

#### ①罪名

罪名（表48）については、危険運転致傷罪が適用された事例は89.2%（222例）、危険運転致傷罪が適用された事例は2.8%（7例）、危険運転致死罪が適用されたケースは8.0%（20例）であった。危険運転致死傷罪の単純一罪は53.0%（132例）であったのに対して、道路交通法違反などとの併合罪は47.0%（117例）であった。

危険運転致死傷罪の4類型の適用状況（表49）については、赤信号無視型（刑法208条の2第2項後段）が46.2%（115例）、飲酒等影響型（刑法208条の2第1項前段）が45.4%（113例）で、この2類型で90%以上を占めていた。その他、高速度等型（刑法208条の2第1項後段）が8.0%（20例）、妨害行為型（刑法208条の2第2項前段）が0.4%（1例）であった。

#### ②刑種・刑期（SA）

刑種は、すべて懲役であった（249例（100.0%））。なお、罰金が併科された事例が3例（1.2%）あった（いずれも10万円であった）<sup>(29)</sup>。

刑期（表50）は、6月以上1年未満が0.4%（1例）、1年以上1年6月未満が22.5%（56例）、1年6月以上2年未満が27.3%（68例）、2年以上2年6月未満が23.7%（59例）、2年6月以上3年以下が14.1%（35例）、

表48 罪名

罪 名		n	%
危険運転 致傷	危険運転致傷	115	46.2
	危険運転致傷，道路交通法違反	73	29.3
	危険運転致傷，道路交通法違反，覚せい剤取締法違反	5	2.0
	危険運転致傷，道路交通法違反，業務上過失傷害	1	0.4
	危険運転致傷，道路交通法違反，業務上過失傷害，覚せい剤取締法違反，器物損壊，窃盗	1	0.4
	危険運転致傷，道路交通法違反，自動車運転過失傷害	3	1.2
	危険運転致傷，道路交通法違反，窃盗	1	0.4
	危険運転致傷，道路交通法違反，道路運送車両法違反，自動車損害賠償保障法違反	8	3.2
	危険運転致傷，道路交通法違反，道路運送車両法違反，自動車損害賠償保障法違反，窃盗	1	0.4
	危険運転致傷，道路交通法違反，道路運送車両法違反，自動車損害賠償保障法違反	7	2.8
	危険運転致傷，道路交通法違反，道路運送車両法違反，自動車損害賠償保障法違反，業務上過失傷害，犯人隠避教唆	1	0.4
	危険運転致傷，道路交通法違反，毒物及び劇物取締法違反	1	0.4
	危険運転致傷，道路交通法違反，犯人隠避教唆	2	0.8
	危険運転致傷，道路運送車両法違反	1	0.4
	危険運転致傷，道路運送車両法違反，自動車損害賠償保障法違反	2	0.8
危険運転 致死傷	危険運転致死傷	4	1.6
	危険運転致死傷，道路交通法違反	3	1.2
危険運転 致死	危険運転致死	13	5.2
	危険運転致死，道路交通法違反	5	2.0
	危険運転致死，道路交通法違反，業務上過失傷害	1	0.4
	危険運転致死，道路運送車両法違反，自動車損害賠償保障法違反	1	0.4
合 計		249	100.0

表49 危険運転致死傷罪の4類型の適用状況

危険運転致死傷罪の類型	n	%
飲酒等影響型（208条の2第1項前段）	113	45.4
高速道等型（208条の2第1項後段）	20	8.0
妨害行為型（208条の2第2項前段）	1	0.4
赤信号無視型（208条の2第2項後段）	115	46.2
合 計	249	100.0

表50 刑期

刑期カテゴリー	合 計				
	内訳	n	%	n	%
懲役6月未満				0	0.0
懲役6月以上1年未満	懲役10月	1	0.4	1	0.4
懲役1年以上1年6月未満	懲役1年	41	16.5	56	22.5
	懲役1年2月	13	5.2		
	懲役1年4月	2	0.8		
懲役1年6月以上2年未満	懲役1年6月	62	24.9	68	27.3
	懲役1年8月	2	0.8		
	懲役1年10月	4	1.6		
懲役2年以上2年6月未満	懲役2年	54	21.7	59	23.7
	懲役2年2月	2	0.8		
	懲役2年4月	3	1.2		
懲役2年6月以上3年以下	懲役2年6月	22	8.8	35	14.1
	懲役2年8月	1	0.4		
	懲役3年	12	4.8		
懲役3年超え5年以下	懲役3年4月	1	0.4	15	6.0
	懲役3年6月	3	1.2		
	懲役4年	5	2.0		
	懲役4年6月	3	1.2		
	懲役5年	3	1.2		

懲役5年超え10年以下	懲役5年6月	1	0.4	14	5.6
	懲役6年	5	2.0		
	懲役7年	2	0.8		
	懲役7年6月	1	0.4		
	懲役8年	4	1.6		
	懲役9年	1	0.4		
懲役10年超え15年以下				0	0.0
懲役15年超え20年以下				0	0.0
懲役20年超え30年以下	懲役23年	1	0.4	1	0.4
合 計				249	100.0

3年超え5年以下が6.0%（15例）、5年超え10年以下が5.6%（14例）であった。また、23年と宣告された事例が1例あった<sup>(30)</sup>。

### ③執行猶予の有無・期間（SA）

執行猶予の有無（図51）については、実刑となった事例が28.9%（72例）、執行猶予となった事例が71.1%（177例）であった。このうち、単純執行猶予となった事例は63.9%（159例）であり、保護観察付執行猶予となった事例は7.2%（18例）であった。

図51 執行猶予の有無

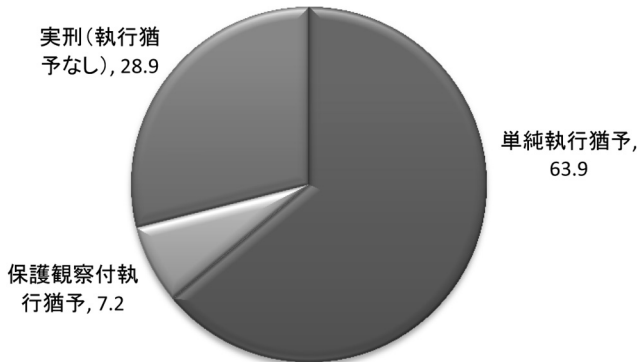
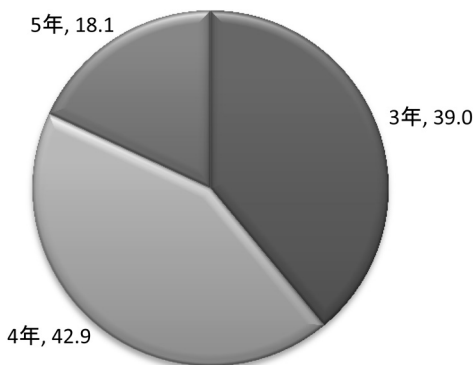


図52 執行猶予期間



執行猶予となった事例（177例）の執行猶予期間の内訳（図52）は、3年が39.0%（69例）、4年が42.9%（76例）、5年が18.1%（32例）であった。

#### ④その他の量刑に関する事項（MA）

加重事由について、併合罪加重された事例は47.4%（118例）で、累犯加重された事例は6.0%（15例）であった。また、減軽事由について、（量刑の理由に）何らかの記載があった事例は63.5%（158例）であった。このうち、反省・改悛の情が最も多く57.4%（143例）、次いで、身元がしっかりしているが49.8%（124例）、その他特記事項が43.8%（109例）であった。

## 第2節 危険運転致死傷罪における刑期の判断基準

### 1. 分析手続

#### （1）分析対象

分析の対象は、調査対象<sup>(31)</sup>の249例のうち、刑期カテゴリーにおいて「20年超え30年以下」に該当する1例を除いた248例である<sup>(32)</sup>。

#### （2）分析方法

分析には、数量化理論第Ⅰ類を用いた<sup>(33)</sup>。分析では、まず変数の選別をせずに分析し、次に変数増減法を用いた分析を行って、最適なモデルの構築をはかった。

目的変数は、実際の刑期である。これらはすべて、月に換算した(たとえば、1年6月の場合には18月とした)。説明変数は、23アイテム・63カテゴリーである。なお、各カテゴリーは、単純集計とクロス集計の結果から、見直し(統合)を行っている。

## 2. 分析結果

### (1) 変数選別をしない線形回帰による分析結果

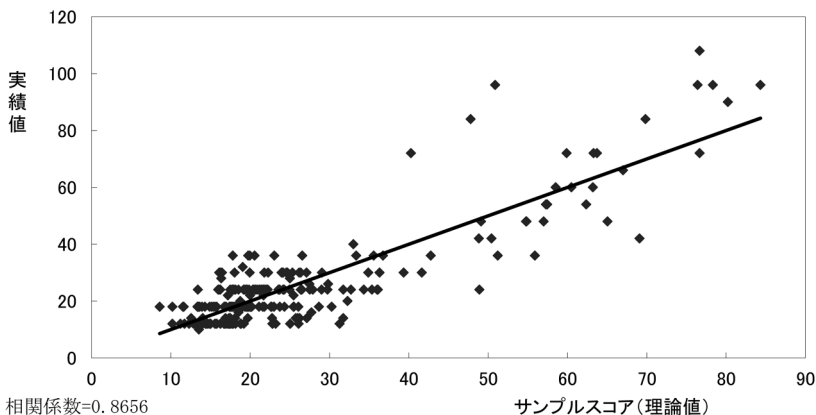
#### ①分析精度

表53は、決定係数や重相関係数などを示したものである。重相関係数は0.886で、決定係数は0.749であった。分析精度が比較的良かった。図54は、理論値と実績値の関係をプロットしたものである。ばらつきがさほどなく、精度の高さが示されている。

表53 決定係数・重相関係数等

決定係数	0.749
自由度修正済み決定係数	0.701
重相関係数	0.866
自由度修正済み重相関係数	0.837
赤池の情報量規準	1860.702

図54 理論値と実績値の関係



## ②アイテム・カテゴリーの反応

レンジの上位10位は次のとおりである（表55）。

表55 カテゴリースコア・レンジ

アイテム名		カテゴリー名	n	カテゴリースコア	レンジ		p 値	判定
被告人の属性	性別	男	231	0.231	3.370	13位	0.101	[ ]
		女	17	-3.139				
	年齢層	20歳未満	6	6.942	13.582	2位	0.232	[ ]
		20～29歳	97	0.658				
		30～49歳	101	0.003				
50～64歳		37	-1.601					
	65歳以上	7	-6.640					
併合罪		併合罪	117	0.060	0.113	23位	0.012	[*]
		単純一罪・科刑上一罪	131	-0.053				
累犯加重		あり	15	7.427	7.905	5位	0.070	[ ]
		なし	233	-0.478				
加害車両		普通・軽乗用車	204	-0.113	2.907	14位	0.252	[ ]
		普通・軽貨物車	35	0.354				
		大型・中型自動車	5	2.484				
		二輪車(原付を含む)・その他	4	-0.422				
死亡者数	死亡者1人		25	40.437	45.336	1位	0.000	[**]
	死亡者2人以上		3	22.309				



被害者		死亡者なし	220	-4.899				
	負傷者数	負傷者 1人	150	-0.622	12.414	3位	0.000	【**】
		負傷者 2人以上	81	3.105				
		負傷者なし	17	-9.309				
	後遺症（最も重い負傷者）	あり なし	12 236	3.249 -0.165	3.414	12位	0.142	[ ]
運転免許		取消・停止・無免許 運転時携帯	30 218	3.363 -0.463	3.826	11位	0.040	【*】
ひき逃げ	救護不措置	該当 非該当	72 176	0.094 -0.039	0.133	22位	0.026	【*】
		不申告	75 173	2.823 -1.224	4.047	9位	0.038	【*】
飲酒		飲酒あり(基準値以下など含む) 飲酒なし	151 97	0.215 -0.335	0.551	21位	0.983	[ ]
事故の状況	事故の態様	車両対人(自転車乗車中を含む)	18	-0.131	2.437	15位	0.019	【*】
		車両相互	204	0.269				
車両単独		12	-2.169					
複合・その他		14	-1.885					
	被害者または第三者の過失	あり なし	16 232	1.045 -0.072	1.117	18位	0.002	【**】
示談		成立・成立見込み 不成立 記述なし・不明	93 26 129	-0.615 9.111 -1.393	10.504	4位	0.000	【**】
被告人の出捐		全額自己負担 一部自己負担（+保険による支払い） 保険による支払い・その他 出捐なし 記述なし・不明	6 42 29 35 136	-1.545 -0.608 0.385 -0.477 0.297	1.930	16位	0.000	【**】
前科の有無		交通違反前歴 罰金 禁錮以上(執行猶予を含む) 前科・前歴なし 記述なし・不明	41 11 55 40 101	-0.795 4.657 -0.824 -0.870 0.609	5.527	7位	0.002	【**】
被害者感情		宥恕・寛大な刑を要求 被害感情大・厳罰を要求 記述なし・不明	33 59 156	0.361 4.756 -1.875	6.631	6位	0.000	【**】
その	養うべき家族がいる	該当 非該当	15 233	-3.738 0.241	3.979	10位	0.813	[ ]

他の量刑に関する事項	身元がしっかりしている	該当 非該当	124 124	-0.541 0.541	1.082	19位	0.023	[*]
	若年である	該当 非該当	29 219	-1.458 0.193	1.651	17位	0.047	[*]
	自首した	該当 非該当	4 244	4.289 -0.070	4.359	8位	0.042	[*]
	その他	該当 非該当	114 134	-0.346 0.294	0.641	20位	0.132	[ ]

[\*]  $p \leq 0.05$     [\*\*]  $p \leq 0.01$

1位は「死亡者数」 [ $p=0.000$ ,  $p \leq 0.01$ ] であった。「死亡者2人以上」のカテゴリースコア (22.309) と「死亡者1人」のカテゴリースコア (40.437) はともに、その他のアイテムのカテゴリースコアに比べて顕著に高いことに加えて、表56に示したように、危険運転致死傷罪、同致死罪はすべて刑期が3年以上であることから、致死事例の場合には刑期が非常に長くなる傾向があることが明らかである。本分析では、「死亡者2人以上」のカテゴリースコア (22.309) が、「死亡者1人」のカテゴリースコア (40.437) よりも低かったが、これは、「死亡者2人以上」に該当するサンプルの少なさが影響したものと考えられる<sup>(34)</sup>。

2位は「年齢層」 [ $p=0.232$ ] であった。「20歳未満」のカテゴリースコア (6.942) が高くなり、他方で「65歳以上」のカテゴリースコア (-6.640) が低かった。これらは通常、「若年である」、「高齢である」として、軽減因子として機能する傾向があるが、「20歳未満」のカテゴリースコアが顕著に高い反応を示した。対象とした事例のうち、20歳未満の未成年者による事例は、6例である (表57)。このうち、危険運転致傷事例が5例、危険運転致死事例が1例で、刑期はいずれも懲役2年から懲役3年の範囲であった (すべて執行猶予となっている)。

3位は「負傷者数」 [ $p=0.000$ ,  $p \leq 0.01$ ] であった。「負傷者2人以上」のカテゴリースコア (3.105) が、「負傷者1人」のカテゴリースコア (-0.622) に比べて高いことから、負傷者が複数いる場合には刑期が長く

表56 主たる罪名と刑期の関係

刑期カテゴリー	内訳	危険運転 致傷罪		危険運転 致死傷罪		危険運転 致死罪		合 計			
		n	%	n	%	n	%	n	%	n	%
懲役6月未満										0	0.0
懲役6月以上1年未満	懲役10月	1	0.4	0	0.0	0	0.0	1	0.4	1	0.4
懲役1年以上1年6月未満	懲役1年	41	16.5	0	0.0	0	0.0	41	16.5	56	22.5
	懲役1年2月	13	5.2	0	0.0	0	0.0	13	5.2		
	懲役1年4月	2	0.8	0	0.0	0	0.0	2	0.8	68	27.3
	懲役1年6月	62	24.9	0	0.0	0	0.0	62	24.9		
懲役1年6月以上2年未満	懲役1年8月	2	0.8	0	0.0	0	0.0	2	0.8	59	23.7
	懲役1年10月	4	1.6	0	0.0	0	0.0	4	1.6		
懲役2年以上2年6月未満	懲役2年	54	21.7	0	0.0	0	0.0	54	21.7	35	14.1
	懲役2年2月	2	0.8	0	0.0	0	0.0	2	0.8		
	懲役2年4月	3	1.2	0	0.0	0	0.0	3	1.2	15	6.0
	懲役2年6月	22	8.8	0	0.0	0	0.0	22	8.8		
懲役2年6月以上3年以下	懲役2年8月	1	0.4	0	0.0	0	0.0	1	0.4	14	5.6
	懲役3年	10	4.0	0	0.0	2	0.8	12	4.8		
懲役3年超え5年以下	懲役3年4月	1	0.4	0	0.0	0	0.0	1	0.4	0	0.0
	懲役3年6月	0	0.0	2	0.8	1	0.4	3	1.2		
	懲役4年	1	0.4	0	0.0	4	1.6	5	2.0		
	懲役4年6月	0	0.0	1	0.4	2	0.8	3	1.2		
懲役5年超え10年以下	懲役5年	0	0.0	0	0.0	3	1.2	3	1.2	0	0.0
	懲役5年6月	0	0.0	1	0.4	0	0.0	1	0.4		
	懲役6年	0	0.0	1	0.4	4	1.6	5	2.0		
	懲役7年	2	0.8	0	0.0	0	0.0	2	0.8		
	懲役7年6月	0	0.0	0	0.0	1	0.4	1	0.4		
懲役8年	懲役8年	1	0.4	2	0.8	1	0.4	4	1.6	0	0.0
	懲役9年	0	0.0	0	0.0	1	0.4	1	0.4		
懲役10年超え15年以下										0	0.0
懲役15年超え20年以下										0	0.0
懲役20年超え30年以下	懲役23年	0	0.0	0	0.0	1	0.4	1	0.4	1	0.4
合 計		222	89.2	7	2.8	20	8.0			249	100.0

表57 未成年者の罪名等

	犯行時 年齢	罪名	判決の主文	執行 猶予期間
未成年者 1	19歳	危険運転致死	懲役 3 年	5 年間
未成年者 2	18歳	危険運転致傷	懲役 2 年	3 年間
未成年者 3	19歳	危険運転致傷	懲役 3 年	4 年間
未成年者 4	19歳	危険運転致傷, 道路交通法違反	懲役 2 年 6 月	4 年間
未成年者 5	19歳	危険運転致傷	懲役 2 年 6 月	4 年間
未成年者 6	19歳	危険運転致傷	懲役 2 年	3 年間

なる傾向がある。

4位は「示談」[ $p=0.000$ ,  $p \leq 0.01$ ]であった。「不成立」のカテゴリースコア(9.111)が顕著に高いことから、被害者側との間で示談が成立していない場合や成立させる努力すらしていない場合には、刑期を加重する傾向が示されている。

5位は「累犯加重」[ $p=0.070$ ]であった。累犯の場合には、法定刑の範囲がその罪について定めた懲役の長期の2倍以下となる(刑法57条, 59条)ことから、それに伴い刑期を加重する傾向があると解される。

6位は「被害者感情」[ $p=0.000$ ,  $p \leq 0.01$ ]であった。「被害感情大・厳罰を要求」のカテゴリースコア(4.756)と「宥恕・寛大な刑を要求」のカテゴリースコア(0.361)の差が比較的大きいことから、厳罰を要求している場合には刑期が加重されると解することもできなくはないが、「宥恕・寛大な刑を要求」のカテゴリースコアもプラスに反応していることから、たとえ被害者が宥恕していたとしても、悪質な交通犯罪であるということで、刑期を軽減しない傾向があるものと解される<sup>(35)</sup>。

7位は「前科の有無」[ $p=0.002$ ,  $p \leq 0.01$ ]であった。「罰金」のカテゴリースコア(4.657)が比較的高く、それに対して、「禁錮以上(執行猶予を含む)」のカテゴリースコア(-0.824)が顕著に低かった。後掲表61

が示すように、実刑・執行猶予の判断では、「禁錮以上（執行猶予を含む）」のカテゴリースコアが「罰金」のカテゴリースコアに比べて高いことから、前科の有無やその内容（累犯加重は除く）は、刑期の判断にはあまり影響していないものと解される。

8位は「自首した」[ $p=0.042$ ,  $p \leq 0.05$ ]であった。「自首した」のカテゴリースコア（4.289）が比較的高いためにレンジの上位となったが、これは該当するサンプルの少なさが影響したものと推察される。自首は任意的減軽事由である（刑法42条1項）が、危険運転致死傷罪においては刑期の軽減因子として機能していないと解される。

9位は「不申告」[ $p=0.038$ ,  $p \leq 0.05$ ]であった。前掲のように、不申告（道路交通法72条1項後段）に該当する75例のうち72例は、救護不措置（道路交通法72条1項前段）にも該当していることから、不申告だけが適用された3例が影響をあたえたものと推察される。

10位は「養うべき家族がいる」[ $p=0.813$ ]であった。本分析の結果では、「養うべき家族がいる」という事情が、刑期の軽減因子として機能していたことになるが、この点についてはさらなる検証が必要であろう。

## （2）変数増減法を用いた線形回帰による分析結果

### ①分析精度

表58は、決定係数や重相関係数などを示したものである。重相関係数は0.854で、決定係数は0.730であった。分析精度が比較的良かった。

表58 決定係数・重相関係数等

決定係数	0.730
自由度修正済み決定係数	0.717
重相関係数	0.854
自由度修正済み重相関係数	0.847
赤池の情報量規準	1821.355

## ②変数増減法によるモデル式

表59は、変数増減法によるモデル式を示したものである。変数増減法によって、次の7つのアイテムが選別された。1位から5位までのアイテムは、変数選別をしない線形回帰による分析結果とおおむね同様であった<sup>(36)</sup>が、変数増減法による本分析では、6位に「運転免許」、7位に「不申告」があがってきた。変数増減法によって刑期に影響をあたえていると判断されたアイテムは次のとおりである。

1位は「死亡者数」 $[p=0.000, p \leq 0.01]$ であった。変数選別をしない線形回帰による分析結果と同様に、致死事件の場合には、刑期が非常に長くなる傾向があることが確認された。

2位は「負傷者数」 $[p=0.000, p \leq 0.01]$ であった。変数選別をしない線形回帰による分析結果と同様に、負傷者が複数いる場合には刑期が長くなる傾向があることが確認された。

3位は「示談」 $[p=0.000, p \leq 0.01]$ であった。変数選別をしない線形回帰による分析結果と同様に、被害者側との間で示談が成立していない場合や成立させる努力すらしていない場合には、刑期を加重する傾向があることが確認された。

4位は「累犯加重」 $[p=0.070]$ であった。変数選別をしない線形回帰による分析結果と同様に、累犯の場合には、処断刑の範囲が広がることから、それに伴い刑を加重する傾向があることが確認された。

5位は「被害者感情」 $[p=0.000, p \leq 0.01]$ であった。変数選別をしない線形回帰による分析結果と同様な結果であることから、たとえ被害者が宥恕していたとしても、悪質な交通犯罪であるということから、刑期を軽減しない傾向があるものと解される。

6位は「運転免許」 $[p=0.040, p \leq 0.05]$ であった。本アイテムは、変数選別をしない線形回帰による分析結果では11位であったが、本分析では6位であった。「取消・停止・無免許」のカテゴリースコア(3.994)が、

表59 変数増減法によるモデル式

アイテム名		カテゴリー名	n	カテゴリースコア	レンジ		p 値	判定
累犯加重		あり なし	15 233	5.998 -0.386	6.384	4 位	0.070	[ ]
被害者	死亡者数	死亡者 1 人	25	40.272	45.145	1 位	0.000	[**]
		死亡者 2 人以上	3	21.729				
		死亡者なし	220	-4.873				
被害者	負傷者数	負傷者 1 人	150	-0.742	12.366	2 位	0.000	[**]
		負傷者 2 人以上	81	3.281				
		負傷者なし	17	-9.085				
運転免許		取消・停止・無免許 運転時携帯	30 218	3.994 -0.550	4.544	6 位	0.040	[*]
	不申告	該当	75	2.983	4.276	7 位	0.038	[*]
		非該当	173	-1.293				
示談		成立・成立見込み 不成立 記述なし・不明	93 26 129	-1.336 8.102 -0.670	9.437	3 位	0.000	[**]
被害者感情		宥恕・寛大な刑を要求 被害感情大・厳罰を要求 記述なし・不明	33 59 156	0.293 4.483 -1.757	6.240	5 位	0.000	[**]

[\*]  $p \leq 0.05$  [\*\*]  $p \leq 0.01$ 

他のアイテムのカテゴリースコアに比べて相対的に高いことから、運転免許が取消されていたり、停止となっていたり、そもそも免許がないといった状況で、危険運転致死傷事件を起こした場合には、刑期を加重する傾向があるものと解される。

7 位は「不申告」[ $p = 0.038$ ,  $p \leq 0.01$ ]であった。変数選別をしない線形回帰による分析結果と同様に、不申告だけが適用された 3 例が影響をあたえたものと推察される。

### 3. 刑期の判断基準に関する小括

すべての分析で、重相関係数が 0.8、決定係数が 0.7 を超えており、分析精度が比較的良かった。

刑期の判断の中心となっている因子は、死亡者の有無、傷害者の人数、傷害の程度などの結果の重大性である。被害者が死亡した場合には刑期が非常に長くなる傾向があり、また、負傷者が複数いる場合にも刑期が長くなる傾向がある。

示談の成否も刑期の判断に影響する。特に、被害者側との間で示談が成立していない場合や成立させる努力すらしていない場合には、刑期を加重する傾向がある。

前科に関しては、累犯の場合には、法定刑の範囲が広がることから、それに伴い刑期を加重する傾向があるが、ただ、前科の有無やその内容（累犯加重は除く）は、刑期の判断にはあまり影響していないものと解される。

被害者感情については、「被害感情大・厳罰を要求」のカテゴリースコアが比較的高くなっていることから、裁判所が刑期の判断においても被害者感情を無視していないことを示したものと解される。だが他方で、たとえ被害者が宥恕したとしても、危険運転致死傷罪の場合には、刑期を軽減しない傾向があるものと思われる。これは、危険運転致死傷罪が悪質な交通犯罪であることを考慮しているからであろう。

さらには、運転免許が取消されていたり、停止となっていたり、そもそも免許がないといったことにより、刑期が加重されていることが注目される。このような状況では犯行の悪質性が高まり、刑期を加重する傾向があるものと解される。

### 第3節 危険運転致死傷罪における実刑・執行猶予の判断基準

#### 1. 分析手続

##### (1) 分析対象

分析の対象は、調査対象<sup>(37)</sup>の249例うち、刑期が「3年超え5年以下」



であった15例、「5年超え10年以下」であった14例、「懲役20年超え30年以下」であった1例を除いた219例である<sup>(38)</sup>。

## （2）分析方法

分析には、数量化理論第Ⅱ類を用いた<sup>(39)</sup>。分析では、まず変数の選別をせずに線形判別を行い、次に変数増減法を用いたマハラノビス距離の判別を行って、最適なモデルの構築をはかった。

目的変数は、「実刑」（42例）、「執行猶予」（177例）の2カテゴリーである。説明変数は、下記の23アイテム・62カテゴリーである<sup>(40)</sup>。

## 2. 分析結果

### （1）変数選別をしない線形判別による分析結果

#### ①分析精度

表60は、相関比と各群の平均値を示したものである。相関比は0.518であった [ $p=0.000$ ,  $p \leq 0.01$ ]。各群の平均は、「実刑」が1.4771で、「執行猶予」が-0.3505であった。

表61は、対象とした219例の判別結果を示したものである。実績群は、対象としたサンプルの実際の実刑・執行猶予の判断であり、推定群は、分析結果から算出された基準によって推定された実刑・執行猶予の判断であ

表60 相関比と各群の平均値

	平均	分散	標準偏差
実刑	1.4771	1.2246	1.1066
執行猶予	-0.3505	0.3061	0.5533
全体	0.0000	1.0000	1.0000

相関比	0.518
p 値	0.000
判定	[**]

[\*]  $p \leq 0.05$     [\*\*]  $p \leq 0.01$

表61 判別的中点による判別

		実績群		
			実刑	執行猶予
		n	42	177
推定群	実刑	59	36	23
			85.7%	13.0%
	執行猶予	160	6	154
			14.3%	87.0%

判別的中率 86.8%

る。判別的中率は86.8%であった。「実刑」(42例)の群は、85.7%(36例)が実績どおりであり、14.3%(6例)は「執行猶予」が妥当だと推定された。「執行猶予」(177例)の群は、87.0%(154例)が実績どおりであり、13.0%(23例)は「実刑」が妥当だと推定された。

## ②アイテム・カテゴリーの反応

レンジの上位10位は次のとおりである(表62)。

表62 カテゴリースコア・レンジ

アイテム名		カテゴリー名	n	カテゴリースコア	レンジ		p値	判定
被告人の属性	性別	男	203	-0.010	0.134	21位	0.964	[ ]
		女	16	0.124				
	年齢層	20歳未満	6	-0.246	0.486	13位	0.255	[ ]
		20~29歳	82	0.025				
		30~49歳	90	0.138				
50~64歳		34	-0.348					
	65歳以上	7	-0.174					
併合罪		併合罪	103	0.108	0.204	19位	0.000	[**]
		単純一罪・科刑上一罪	116	-0.096				
累犯加重		あり	13	2.081	2.212	2位	0.000	[**]
		なし	206	-0.131				
加害車両		普通・軽乗用車	180	-0.042	1.667	3位	0.134	[ ]
		普通・軽貨物車	32	0.125				
		大型・中型自動車	3	1.449				

		二輪車(原付を含む)・その他	4	-0.219				
被害者	死亡者数	死亡者あり	3	-0.513	0.520	12位	0.531	[ ]
		死亡者なし	216	0.007				
	負傷者数	負傷者1人	144	-0.042	2.862	1位	0.166	[ ]
負傷者2人以上		73	0.005					
負傷者なし		2	2.820					
	後遺症(最も重い負傷者)	あり なし	9 210	0.553 -0.024	0.577	11位	0.049	[*]
	運転免許	取消・停止・無免許 運転時携帯	26 193	0.736 -0.099	0.835	5位	0.000	[**]
ひき逃げ	救護不措置	該当	64	0.437	0.618	10位	0.000	[**]
		非該当	155	-0.181				
	不申告	該当	67	-0.253	0.365	16位	0.001	[**]
		非該当	152	0.112				
	飲酒	飲酒あり(基準値以下など含む) 飲酒なし	133 86	0.068 -0.105	0.173	20位	0.862	[ ]
事故の状況	事故の態様	車両対人(自転車乗車中を含む)	16	-0.019	0.704	8位	0.199	[ ]
		車両相互	183	-0.033				
		車両単独	8	-0.107				
複合・その他		12	0.597					
	被害者または第三者の過失	あり	11	0.017	0.018	23位	0.931	[ ]
なし		208	-0.001					
	示談	成立・成立見込み 不成立 記述なし・不明	84 16 119	0.096 0.335 -0.113	0.448	15位	0.030	[*]
被告人の出捐		全額自己負担	6	-0.785	0.937	4位	0.038	[*]
		一部自己負担(+保険による支払い)	34	-0.171				
		保険による支払い・その他	23	0.153				
		出捐なし	25	-0.102				
		記述なし・不明	131	0.073				
前科の有無		交通違反前歴	35	0.300	0.770	7位	0.000	[**]
		罰金	8	-0.026				
		禁錮以上(執行猶予を含む)	45	0.465				
		前科・前歴なし	32	-0.031				
		記述なし・不明	99	-0.305				
被害者感情		宥恕・寛大な刑を要求	33	-0.438	0.623	9位	0.004	[**]
		被害感情大・厳罰を要求	32	0.186				
		記述なし・不明	154	0.055				

その他の量刑に関する事項	養うべき家族がいる	該当 非該当	13 206	-0.755 0.048	0.803	6位	0.278	[ ]
	身元がしっかりしている	該当 非該当	103 116	-0.049 0.043	0.092	22位	0.005	[**]
	若年である	該当 非該当	23 196	-0.281 0.033	0.314	17位	0.818	[ ]
	自首した	該当 非該当	3 216	-0.444 0.006	0.451	14位	0.531	[ ]
	その他	該当 非該当	96 123	0.156 -0.122	0.278	18位	0.009	[**]

[\*]  $p \leq 0.05$     [\*\*]  $p \leq 0.01$

1位は「負傷者数」[ $p=0.166$ ]であった。「負傷者1人」のカテゴリースコア(-0.042)、「負傷者2人以上」のカテゴリースコア(0.005)に比べて、「負傷者なし」のカテゴリースコア(2.820)が顕著に高かった<sup>(41)</sup>。本分析では、致死事例が3例しかなく、多くの致死事例は本分析の対象外であることから、前記表56に示されているように、致死事件の場合には刑期が3年を超えて判断される傾向がある<sup>(42)</sup>とともに、仮に刑期が3年以下の場合でも実刑となる可能性が高いということが示されたと解される<sup>(43)</sup>。

2位は「累犯加重」[ $p=0.000$ ,  $p \leq 0.01$ ]であった。累犯の場合には、執行猶予とすることができない(刑法25条)から、「(累犯加重)あり」のカテゴリースコア(2.081)が顕著に高いのは、当然の結果と思われる。

3位は「加害車両」[ $p=0.134$ ]であった。「大型・中型貨物車」のカテゴリースコア(1.449)が、本アイテムの他のカテゴリースコアに比べて高くなっているが、これは、大型・中型貨物車が危険運転により事故を起こした場合には、普通・軽自動車に比べて被害規模が大きくなりやすく、危険性が高いことを考慮したものと思われる。だが、該当する事例が少ないことも影響しており、さらなる検証が必要であろう<sup>(44)</sup>。

4位は「被告人の出捐」[ $p=0.038$ ,  $p \leq 0.05$ ]であった。「全額自己負

担」のカテゴリースコア(-0.785)がマイナスに強く反応していることから、被害弁償や見舞金・慰謝料の支払いなどの犯行後の状況が執行猶予の判断に大きく影響していることが見て取れる。

5位は「運転免許」[ $p=0.000$ ,  $p \leq 0.01$ ]であった。「取消・停止・無免許」のカテゴリースコア(0.736)が、他のアイテムのカテゴリースコアに比べて相対的に高いことから、運転免許が取消されていたり、停止となっていたり、そもそも免許がないといった状況で、危険運転致死傷事件を起こした場合には、刑期を加重するだけでなく、実刑の判断にも影響するものと解される。

6位は「養うべき家族がいる」[ $p=0.278$ ]であった。「(養うべき家族がいる)該当」のカテゴリースコア(-0.775)がマイナスに強く反応していることから、「養うべき家族がいる」という事情が、執行猶予の判断に影響する因子として機能しているものと推察される<sup>(45)</sup>。

7位は「前科の有無」[ $p=0.000$ ,  $p \leq 0.01$ ]であった。「禁錮以上(執行猶予を含む)」のカテゴリースコア(0.465)が、「罰金」のカテゴリースコア(-0.026)に比べて高いことから、禁錮以上の前科がある場合には実刑となる傾向があることが見て取れる。これは、執行猶予の人的範囲(刑法25条)が影響しているからであろう。ただ、「交通違反前歴」のカテゴリースコア(0.300)が、「禁錮以上(執行猶予を含む)」のカテゴリースコアに次いで高かったことが注目される。交通違反の前歴から得られる被告人の交通に対する規範意識の低さが、実刑にするか、執行猶予にするかを判断する際に加重因子として考慮されているのではないかと推察される。

8位は「事故の態様」[ $p=0.199$ ]であった。「複合・その他」のカテゴリースコア(0.597)が、「事故の態様」の他のカテゴリースコアに比べて顕著に高かった。複合型の場合には被害規模が大きくなることから、実刑の判断に影響する傾向があらわれたものと解される<sup>(46)</sup>。

9位は「被害者感情」[ $p=0.004$ ,  $p \leq 0.01$ ]であった。「宥恕・寛大な刑を要求」のカテゴリースコア（-0.438）が顕著に低くなっていることに注目される。被害者が宥恕している場合には、（刑期の判断にはあまり影響しないものの）執行猶予の判断に影響しているものと解される。

10位は「救護不措置」[ $p=0.000$ ,  $p \leq 0.01$ ]であった。「（救護不措置該当）」のカテゴリースコア（0.437）が比較的高いことから、救護不措置（道路交通法72条1項前段）により道路交通法違反との併合罪となって法定刑の範囲は広がるが、前掲表55に示したように、刑期の加重因子ではなく、実刑の判断に影響する因子として機能しているものと解される。

### ③線形判別による結果

表63は、対象とした219例の判別結果をサンプルスコア階級別に示したものである。判別的中点は、0.3073であった。実刑の群において、判別的中点を下回る「0.3073（判別的中点）～0.25」の階級（執行猶予と推定）に位置したのは1例、「-0.25～0.25」の階級は5例であった。他方で、執行猶予の群において、判別的中点を上回る「0.3073（判別的中点）～0.75」の階級（実刑と推定）に位置したのは14例、「0.75～1.25」の階級は9例であった。

## （2）変数増減法を用いたマハラノビス距離の判別による分析結果

### ①分析精度

表64は、マハラノビス距離の判別による結果を示したものである。判別の中率は86.3%であった。「実刑」（42例）の群は、61.9%（26例）が実績どおりであり、38.1%（16例）は「執行猶予」が妥当だと推定された。「執行猶予」（177例）の群は、92.1%（163例）が実績どおりであり、7.9%（14例）は「実刑」が妥当だと推定された。

表63 サンプルスコア階級別度数表

階級		n				
階級幅	階級値	全体	実刑		執行猶予	
-2.25～-1.75	-2.00	0	0	0.0%	0	0.0%
-1.75～-1.25	-1.50	3	0	0.0%	3	1.7%
-1.25～-0.75	-1.00	41	0	0.0%	41	23.2%
-0.75～-0.25	-0.50	66	0	0.0%	66	37.3%
-0.25～0.25	0.00	45	5	11.9%	40	22.6%
0.25～0.75	0.50	26	8	19.0%	18	10.2%
0.75～1.25	1.00	19	10	23.8%	9	5.1%
1.25～1.75	1.50	1	1	2.4%	0	0.0%
1.75～2.25	2.00	6	6	14.3%	0	0.0%
2.25～2.75	2.50	4	4	9.5%	0	0.0%
2.75～3.25	3.00	4	4	9.5%	0	0.0%
3.25～3.75	3.50	4	4	9.5%	0	0.0%
3.75～4.25	4.00	0	0	0.0%	0	0.0%
	合計	219	42	100.0%	177	100.0%

判別的 midpoint による推定群

判別的 midpoint	0.3073
--------------	--------

表64 マハラノビス距離の判別による結果

		n	実績群	
			実刑	執行猶予
推定群	実刑	40	26	14
			61.9%	7.9%
	執行猶予	179	16	163
			38.1%	92.1%

判別の中率 86.3%

## ②変数増減法によるモデル式

表65は、変数増減法によるモデル式を示したものである。変数増減法によって実刑・執行猶予の判断に影響をあたえているとされたアイテムは次のとおりである。

1位は「累犯加重」 $[p=0.000, p \leq 0.01]$ であった。変数選別をしない線形判別による分析結果では2位であったが、本分析の結果では1位となった。累犯の場合には、執行猶予とすることができない（刑法25条）ことから、実刑の判断に最も影響力のある因子だといえる。

2位は「負傷者数」 $[p=0.166]$ であった。「負傷者1人」のカテゴリースコア（-0.101）、「負傷者2人以上」のカテゴリースコア（0.142）に比べて、「負傷者なし」のカテゴリースコア（2.120）が顕著に高くなっていることから、変数選別をしない線形判別による分析結果と同様に、致死事例の場合には刑期が3年を超えて判断される傾向があるとともに、仮に刑期が3年以下の場合でも実刑となる可能性が高いものと解される。

3位は「後遺症（最も重い負傷者）」 $[p=0.049, p \leq 0.05]$ であった。変数選別をしない線形判別による分析結果では11位であったが、本分析では3位となった。これは、影響力が比較的大きい因子であるといえよう。「（後遺症（最も重い負傷者））あり」のカテゴリースコア（1.083）が他のアイテムのカテゴリースコアに比べて相対的に高くなっていることから、傷害の程度が実刑の判断に影響しているものと解される。

4位は「前科の有無」 $[p=0.000, p \leq 0.01]$ であった。変数選別をしない線形判別による分析結果では7位であったが、本分析では4位となった。変数選別をしない線形判別による分析結果と同様に、「禁錮以上（執行猶予を含む）」のカテゴリースコア（0.523）が「罰金」のカテゴリースコア（-0.142）に比べて高いことから、禁錮以上の前科がある場合には実刑の判断に大きく影響することが確認された。また、「交通違反前歴」のカテゴリースコア（0.274）も「禁錮以上（執行猶予を含む）」のカテゴリースコア



リースコアに次いで高いことから、実刑にするか、執行猶予にするかを判断する際に加重因子として考慮されているものと推察される。

5位は「養うべき家族がいる」[ $p=0.278$ ]であった。前記と同様に、「養うべき家族がいる」という事情が執行猶予の判断に影響する因子として機能しているものと推察されるが、さらなる検証が必要である。

6位は「運転免許」[ $p=0.000$ ,  $p \leq 0.01$ ]であった。変数選別をしない線形判別による分析結果と同様に、「取消・停止・無免許」のカテゴリースコア（0.493）が比較的高いことから、運転免許が取消されていたり、

表65 変数増減法によるモデル式

アイテム名		カテゴリー名	n	カテゴリースコア	レンジ		p値	判定
併合罪		併合罪	103	0.257	0.484	7位	0.000	[**]
		単純一罪・科刑上一罪	116	-0.228				
累犯加重		あり	13	2.232	2.373	1位	0.000	[**]
		なし	206	-0.141				
被害者	負傷者数	負傷者1人	144	-0.101	2.221	2位	0.166	[ ]
		負傷者2人以上	73	0.142				
		負傷者なし	2	2.120				
	後遺症（最も重い負傷者）	あり	9	1.083	1.130	3位	0.049	[*]
なし	210	-0.046						
運転免許		取消・停止・無免許	26	0.493	0.559	6位	0.000	[**]
		運転時携帯	193	-0.066				
前科の有無		交通違反前歴	35	0.274	0.805	4位	0.000	[**]
		罰金	8	-0.142				
		禁錮以上（執行猶予を含む）	45	0.523				
		前科・前歴なし	32	-0.128				
		記述なし・不明	99	-0.282				
養うべき家族がいる	該当	該当	13	-0.688	0.731	5位	0.278	[ ]
		非該当	206	0.043				
	若年である	該当	23	-0.432	0.483	8位	0.818	[ ]
		非該当	196	0.051				
	その他	該当	96	0.202	0.359	9位	0.009	[**]
		非該当	123	-0.157				

[\*]  $p \leq 0.05$  [\*\*]  $p \leq 0.01$

停止となっていたり、そもそも免許がないといった状況で危険運転致死傷事件を起こした場合には、実刑の判断に影響することが確認された。

7位は「併合罪」[ $p=0.000$ ,  $p \leq 0.01$ ]であった。変数選別をしない線形判別による分析結果では19位であったが、本分析では7位となった。変数選別をしない線形判別による分析結果では隠れた因子が、本分析によって明らかになったと評価される。併合罪ということが、実刑にするか、執行猶予にするかを判断する際にも考慮されているものと思われる。

8位は「若年である」[ $p=0.818$ ]であった。「(若年である)該当」のカテゴリースコア(-0.432)が他のアイテムのカテゴリースコアに比べてマイナスに強く反応していることから、被告人が若年であるという事情は、執行猶予を判断する際に考慮されているものと推察される<sup>(47)</sup>。

9位は「その他の量刑に関する事項」の「その他」[ $p=0.009$ ,  $p \leq 0.01$ ]であった。「該当」のカテゴリースコア(0.202)がプラスに反応しているが、様々な要素が影響していることから、実刑・執行猶予の判断因子としてあまり重視する必要はないと解される。

### 3. 実刑・執行猶予の判断基準に関する小括

すべての分析で判別の中率が86%を超え、分析精度が比較的良かった。

実刑の判断に最も影響をあたえているのは、禁錮以上(執行猶予を含む)の前科であることが確認された。特に、累犯の場合には、刑期の判断に影響するだけでなく、実刑の判断にも最も影響している。これは、執行猶予の人的範囲(刑法25条)によるものであるから、当然の結果であろう。また、交通違反前歴は実刑にするか、執行猶予にするかを判断する際に多少考慮されていることが明らかになった。これは、被告人の交通に対する規範意識の低さを考慮したものと考えられる。この点で注目すべきは、免許取消・停止・無免許が実刑の判断に一定の影響をあたえていることであろう。運転免許が取消されていたり、停止となっていたり、そもそも免許

がないといった状況で危険運転致死傷事件を起こした場合にも、被告人の交通に対する規範意識の低さが考慮されているものと思われる。

また、変数増減法によるモデル式において、「負傷者なし」のカテゴリースコア(2.210)や「(後遺症(最も重い負傷者))あり」のカテゴリースコア(1.083)が高かったことから、被害の大きさ(死亡者の有無や傷害の程度)も実刑の判断に一定の影響をあたえていると考えられる<sup>(48)</sup>。

他方で、執行猶予の判断に影響をあたえているのは、被害弁償や見舞金・慰謝料の支払いなどがなされていることである。変数選別をしない線形判別による分析結果では、「(被告人の出捐)全額自己負担」のカテゴリースコア(-0.785)と「宥恕・寛大な刑を要求」のカテゴリースコア(-0.438)がマイナス方向に強く反応し、他方で「(示談)不成立」のカテゴリースコア(0.335)がプラス方向に反応していることから、事故後に加害者側が誠意をもって慰謝措置をとり、それを受けて被害者側が宥恕・寛大な刑を要求している場合(厳罰までは求めていないような場合も含む)には、執行猶予の判断に大きく影響するものと解される(謝罪もせず、被害弁償や見舞金・慰謝料の支払いがなされていない場合には実刑となる傾向があると思われる)。加害者側は、起こした事故に対して、事故後、誠意を持って被害者に謝罪し、慰謝措置を取ることが重要であろう。

#### 注

- (23) 20歳代の内訳は、「20~24歳」が25.7%(64例)、「25~29歳」が13.3%(33例)であった。
- (24) 65歳以上の内訳は、「65~75歳」が2.4%(6例)、「75歳以上」が0.4%(1例)であった。
- (25) その内訳は、普通乗用自動車が73.5%(183例)、軽乗用自動車が8.4%(21例)であった。
- (26) その内訳は、普通貨物自動車が11.2%(28例)、軽貨物自動車が3.2%(8例)であった。
- (27) その内訳は、二輪車(原付を含む)が1.6%(4例)、マイクロバスが0.8%

- (2例)であった。
- (28) これは、高速度等型の危険運転致死傷罪（刑法208条の2第1項後段）においても同様である。
- (29) この3例が適用された罪名は、①危険運転致傷（赤信号無視型）、道路運送車両法違反、②危険運転致傷（赤信号無視型）、道路交通法違反、道路運送車両法違反、自動車損害賠償保障法、③危険運転致傷（赤信号無視型）、道路運送車両法違反、自動車損害賠償保障法である。
- (30) この事例は、飲酒の影響により3人を死亡させた事例である。①歩行中の被害者V1に衝突し、死亡させた罪責（飲酒等影響型の危険運転致死罪）と、②被害者V2が運転する車両に衝突し、被害者V2と同乗する被害者V3を死亡させた罪責（飲酒等影響型の危険運転致死罪）により、懲役23年と宣告された。
- (31) 拙稿「交通事件の量刑基準—公判請求された事件を中心に—（1）」専修法学114号（2012年）181頁以下。危険運転致死傷罪の量刑基準の調査対象を「全国の地方裁判所において危険運転致死傷罪で起訴され、同罪で有罪の言渡しを受け、平成19年中に確定した裁判例249例」と記載したが、正確には「平成19、20年中に確定した裁判例249例」である。訂正してお詫び申し上げます。
- (32) この事例は、刑期が他のケースに比べ著しく長期であることから、分析対象から除いた。
- (33) 計算には、(株)エスミの「EXCEL 数量化理論 Ver.3.0」を用いた。
- (34) 本分析の対象から除いた1例を加えて分析を実施してみたところ、「死亡者2人以上」のカテゴリースコアが非常に大きくなった。
- (35) 「被害感情大・厳罰を要求」のカテゴリースコアが他のアイテムのカテゴリースコアに比べて相対的に高くなっていることは、刑期の判断において結果の重大性や示談の成否などを勘案しつつも、被害者感情を無視していないことを示したものと解される。
- (36) 変数選別をしない線形回帰による分析結果でレンジの2位であった「年齢層」は、刑期の判断に寄与する割合が低いことから、本分析結果では挙がってこなかった。
- (37) 前掲注(31)、181頁以下。
- (38) 刑期が3年以下の場合に、裁量的に執行猶予となる（刑法25条1項）ことから、刑期が3年を超える事例を本分析の対象外とした。
- (39) 計算には、(株)エスミの「EXCEL 数量化理論 Ver.3.0」を用いた。
- (40) 「死亡者数」のうち、「死亡者2人以上」のカテゴリーに該当する事例が1例、「死亡者1人」のカテゴリーに該当する事例が2例しかなく、計算に大きな影響をあたえることから、これらのカテゴリーと統合し、「死亡者あり」というカテゴリーにした。
- (41) 「負傷者なし」のカテゴリーは、すべての被害者が死亡した事例である（つま

- り、「死亡者数」のうち、「死亡者あり」に該当する）。たとえば、被害者が2名いる事例において、1人が死亡し、1人が傷害を負った場合には、「死亡者1人」と「負傷者1人」のカテゴリーをチェックしている。
- (42) 27例の致死事件のうち、24例は刑期が3年を超えることから（刑期が3年以下の事例は3例しかないことから）、致死事件の場合には刑期が3年を超えて判断される傾向がある。
- (43) 該当する2例うち、実刑となったのは1例（懲役3年）で、他の1例は懲役3年執行猶予5年であった。「負傷者なし」のカテゴリーに該当する事例が少ないことが影響しており、致死事件について、刑期が3年以下の場合でも実刑となる傾向があるかについては、さらなる検証が必要であろう。
- (44) 該当する3例の判決の主文は、①懲役2年6月、②懲役2年4月、③懲役1年6月、執行猶予4年であった。
- (45) 「養うべき家族がいる」のp値が5%の有意水準を上回っていることから、さらなる検証が必要であろう。
- (46) 「事故の態様」のp値が5%の有意水準を上回っていることから、さらなる検証が必要であろう。
- (47) 「若年である」のp値が5%の有意水準を上回っていることから、さらなる検証が必要であろう。
- (48) 致死事件の場合、刑期が3年以下の場合でも実刑となる可能性が高いと思われるが、本分析では該当する事例の少ないことが影響していることも否定できず、サンプルを追加してさらなる検証が必要であろう。