

交通犯罪の量刑基準（3・完）  
——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

第2節 危険運転致死傷罪における刑期の判断基準

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

【以上、専修法学論集116号】

### 第3章 分析結果を踏まえた総合的検討

第1節 交通犯罪の量刑基準の特質

1. 刑種の選択基準
2. 刑期の判断基準と標準刑期
3. 実刑・執行猶予の判断基準と実刑率

第2節 主な量刑因子の評価

1. 過失の態様
2. 被害者や第三者の過失
3. 示談、被害者の宥恕
4. 前科・前歴

おわりに

### 補論 階層的ニューラルネットワークによる判別分析

1. 分析手続

- (1) 分析対象
- (2) 分析方法

2. 分析結果

- (1) 分析精度
- (2) 独立変数の重要度

3. まとめ

【以上、本号】

### 第3章 分析結果を踏まえた総合的検討

#### 第1節 交通犯罪の量刑基準の特質

##### 1. 刑種の選択基準

##### (1) 一罪と併合罪

業務上過失致死傷罪（自動車運転過失致死傷罪）の刑種の選択基準に関し、変数増減法を用いた刑種の選択基準に関するモデル式から明らかになったのは、一罪の場合には基本的に禁錮が選択されるが、道路交通法違反との併合罪の場合には懲役が選択される傾向である。これは、先行研究が指摘していたこと<sup>(49)</sup>を裏づける結果である。

一罪の場合に原則として禁錮が選択されているのは、以下の理由によると思われる。

1つには、酒酔い・酒気帯び運転（道路交通法65条1項、117条の2第1号、117条の2の2第1号）、無免許運転（道路交通法64条、117条の4第2号）、救護不措置（道路交通法72条1項前段、117条）など道路交通法違反との併合罪になるからである<sup>(50)</sup>。これは、道路交通法の罰則が、自由刑に関してはほとんど懲役を中心に定められており（道路交通法115条～119条（106条を除く））、併合罪として適用する場合には、刑種をあわせる必要があるためだと考えられる<sup>(51)</sup>。

2つには、量刑法において、業務上過失致死傷罪（自動車運転過失致死傷罪）が非破廉恥罪とみなされて<sup>(52)</sup>おり、道義的評価にもとづく分類がまだ維持されているためだと考えられる<sup>(53)</sup>。量刑法では現在、道義的評価にもとづく分類が必ずしも一律に承認されている発想ではないと指摘されているが、<sup>(54)</sup>しかしながら、昭和43年の刑法第8次改正では、業務上（重）過失致死傷事件で懲役刑

を選択する基準につき、「相当量の飲酒をしたうえでの酒酔い運転、運転技術未熟者の無免許運転、はなはだしい高速度運転などのいわゆる無謀な運転をして事故を起こし、かつ、重大な結果を発生させたような事故」などの悪質重大な事故に限るという考え方が改正当初から一般的であった<sup>(55)</sup>。また、「同改正は、酩酊運転、無免許運転、危険な高速度運転等のいわゆる無謀運転による悪質重大な事犯を厳重に処罰するための法改正であるから、これによって通常の業務上（重）過失致死傷事件について一般的に刑が重くならないようその運用について万全を期することを期待する」という趣旨の国会の附帯決議がなされており、昭和43年の刑法第8次改正が、破廉恥罪には懲役、非破廉恥罪には禁錮という法制上の基本的な建前まで変更しようとしたものではなかった<sup>(56)</sup>。したがって、上記分類が<sup>(57)</sup>いまだ維持されていると考えられるのである。

## （2）結果の重大性を考慮した懲役の選択

現在の刑種の選択基準では基本的に、刑の軽重（刑法10条）が考慮されているわけではないが、近年の裁判例には、一罪の場合でも、結果の重大性を考慮して、懲役を選択したと推察される裁判例がある<sup>(58)</sup>。変数増減法を用いた刑種の選択基準に関するモデル式では、負傷者数「負傷者なし」（-0.196）と後遺症（最も重い負傷者）「あり」（-0.176）がいずれもマイナス方向に反応しており、結果の重大性を考慮した懲役の選択が一般的であるとまでは評価できないが、このような動向は注目される。

## 2. 刑期の判断基準と標準刑期

### （1）結果の重大性と累犯加重・併合罪加重

刑期の判断基準に関し、変数増減法を用いた業務上過失致死傷罪（自動車運転過失致死傷罪）の刑期の判断基準に関するモデル式では、死亡者数「死亡者あり」（8.818）、後遺症（最も重い負傷者）「あり」（4.348）、負傷者数「負傷者2人以上」（1.880）がプラス方向に強く反応した。また、変数増減法を用い

た危険運転致死傷罪の刑期の判断基準に関するモデル式では、死亡者数「死亡者1人」(40.272)、死亡者数「死亡者2人以上」(21.729)、負傷者数「負傷者2人以上」(3.281)がプラス方向に非常に強く反応した。このような結果から、刑期については、業務上過失致死傷罪（自動車運転過失致死傷罪）と危険運転致死傷罪はともに、結果の重大性（死亡者の人数、負傷者の人数や後遺症の有無）を基軸に判断していると解される。

また、変数増減法を用いた業務上過失致死傷罪（自動車運転過失致死傷罪）の刑期の判断基準に関するモデル式では、救護不措置「該当」(1.753)がプラス方向に反応し、変数増減法を用いた危険運転致死傷罪の刑期の判断基準に関するモデル式では、累犯加重「あり」(5.998)、運転免許「取消・停止・無免許」(3.994)、不申告「該当」(2.983)がプラス方向に強く反応した。累犯加重や併合罪加重となり、処断刑の上限があがる事案については、宣告刑の判断でも加重因子として織り込まれているものと思われる。

## （2）標準刑期

本研究での標準刑期（実刑）については、業務上過失致死罪（自動車運転過失致死罪）では1年6月以上3年以下の範囲であり、業務上過失傷害罪（自動車運転過失傷害罪）では6月以上2年未満の範囲であった。他方で、危険運転致死罪（1人死亡）では4年以上6年以下であり、危険運転致傷罪では1年以上3年以下であった（表66参照）。自動車運転過失傷害罪と危険運転致傷罪の差は、法定刑も標準刑期もおおよそ2倍ということになるが、自動車運転過失致死罪と危険運転致死罪の差は、法定刑がおおよそ3倍であるのに対して、標準刑期はおおよそ2倍ということになる。

ここでは、致死事犯の法定刑の希離をどのように捉えるかが課題となろう。道路交通法違反を伴わない自動車運転過失致死事犯（同致死傷事犯を含む）で、死亡者が多数生じている場合には、本研究で明らかになった刑期の判断基準から考えると、今後も処断刑の上限に近い刑が宣告されることが予想され

表66 業務上過失致死傷罪（自動車運転過失致死傷罪）と危険運転致死傷罪の刑期の対照表

業務上過失傷害罪 (自動車運転過失傷害罪)		業務上過失致死傷罪 (自動車運転過失致死傷罪)		業務上過失致死罪 (自動車運転過失致死罪)		刑期カテゴリー	危険運転致死傷罪		危険運転致死傷罪		危険運転致死罪	
n	%	n	%	n	%		n	%	n	%	n	%
1	0.4	0	0.0	0	0.0	執行猶予 6月未満	0	0.0	0	0.0	0	0.0
71	27.6	0	0.0	2	0.0	6月以上1年未満	1	0.5	0	0.0	0	0.0
108	42.0	2	16.7	21	1.9	1年以上1年6月未満	40	18.0	0	0.0	0	0.0
35	13.6	1	8.3	18	4.7	1年6月以上2年未満	63	28.4	0	0.0	0	0.0
16	6.2	1	8.3	17	4.4	2年以上2年6月未満	47	21.2	0	0.0	0	0.0
4	1.6	1	8.3	19	2.8	2年6月以上3年以下	25	11.3	0	0.0	1	5.0
235	91.4	5	41.7	77	81.9	合計（執行猶予）	176	79.3	0	0.0	1	5.0
n	%	n	%	n	%	実刑	n	%	n	%	n	%
2	0.8	0	0.0	0	0.0	6月未満	0	0.0	0	0.0	0	0.0
8	3.1	0	0.0	0	0.0	6月以上1年未満	0	0.0	0	0.0	0	0.0
6	2.3	0	0.0	1	0.3	1年以上1年6月未満	16	7.2	0	0.0	0	0.0
4	1.6	1	8.3	5	0.0	1年6月以上2年未満	5	2.3	0	0.0	0	0.0
1	0.4	0	0.0	6	1.4	2年以上2年6月未満	12	5.4	0	0.0	0	0.0
1	0.4	4	33.3	4	0.6	2年6月以上3年以下	8	3.6	0	0.0	1	5.0
0	0.0	2	16.7	1	0.3	3年超え5年以下	2	0.9	3	42.9	10	50.0
0	0.0	0	0.0	0	0.0	5年超え10年以下	3	1.4	4	57.1	7	35.0
0	0.0	0	0.0	0	0.0	10年超え15年以下	0	0.0	0	0.0	0	0.0
0	0.0	0	0.0	0	0.0	15年超え20年以下	0	0.0	0	0.0	0	0.0
0	0.0	0	0.0	0	0.0	20年超え30年以下	0	0.0	0	0.0	1	5.0
22	8.6	7	58.3	17	18.1	合計（実刑）	46	20.7	7	100.0	19	95.0

(59) る。処断刑の上限に近い刑が宣告された過去の事例について犯情や属性などを含めて詳細に検証して、過失運転致死傷罪（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4条）の法定刑の引き上げが必要であるかどうかを慎重に見極める必要があろう。

### 3. 実刑・執行猶予の判断基準と実刑率

#### （1）結果の重大性と前科

実刑・執行猶予の判断基準に関し、変数増減法を用いたモデル式で明らかになったのは、業務上過失致死傷罪（自動車運転過失致死傷罪）では、結果が重大である場合や、被告人に禁錮以上（執行猶予を含む）の前科がある場合、見舞金の支払いや被害弁償がなされていない場合には実刑にする傾向があるということである。他方で、危険運転致死傷罪では、累犯の場合や、禁錮以上（執行猶予を含む）の前科がある場合、被害者に後遺症が生じている場合、免許取消・停止や無免許の場合には実刑にする傾向があるということである。<sup>(60)</sup>これらの基底にあるのは、「結果の重大性」と「前科」という2つの要素であろう。

ところで、交通犯罪の量刑基準が一元的傾向にあるとかつて指摘されてき<sup>(61)</sup>た。いわく、「業務上過失致死傷罪においては量刑基準は概ね一元的に犯罪の重さという指標によって構成されているように思われる。通常手続により裁判される事案についていえば、犯罪の重さの最も重いものが長期の体刑の実刑、ついで短期の体刑の実刑、長期の体刑の執行猶予、短期の体刑の執行猶予、罰金の順に、犯罪の重さにしたがって一元的に配置がなされているようである<sup>(62)</sup>」。「刑期の決定基準と実刑・執行猶予の判別基準とが二元的なものとなるか一元的なものとなるかは、一般に、罪質と執行猶予率の高低によって定まるといってよい。再犯の虞れがすくなくなるにつれて、次第に犯罪の重さが刑期の決定のみならず実刑・執行猶予の判別にとって決定的に重要となってくる。また実刑率が高まるにつれ、再犯の虞れに関する因子は、実刑・執行猶予の判別にあたっても有意性を失っていく。これらが、業務上過失致死傷罪において犯罪の重さによって一元的に基準が構成されてくる原因である<sup>(63)</sup>」と。しかしながら、本研究の分析結果からは、結果の重大性、すなわち「犯罪の重さ」に対応する量刑因子と、前科、すなわち「再犯のおそれ」に対応する量刑因子が実刑判断に影響することが見てとれ、交通犯罪の量刑基準は一元的傾向にはないと

解される。

## (2) 実刑率

本研究での実刑率については、業務上過失傷害罪（自動車運転過失傷害罪）では8.6%、業務上過失致死罪（自動車運転過失致死罪）では18.1%、業務上過失致死傷罪（自動車運転過失致死傷罪）では58.3%であったのに対して、危険運転致傷罪では20.7%、危険運転致死罪では95.0%、危険運転致死傷罪では100.0%であった（表66）<sup>(64)</sup>。

実刑率に関連することとして、交通犯罪の量刑基準の単純化が指摘されている<sup>(65)</sup>。いわく、「量刑が厳格化し、殊に実刑率が執行猶予率を大中に上回るようになる」と、量刑殊に実刑と執行猶予の判別にあたって考慮される因子のうち、比較的比重の軽いものが次第にその実質的な重みを失うようになり、量刑基準の大わくが単純な因子から構成されるようになる。今日においては、大まかにいって、死傷の結果の大小と過失の大小の2つの要素が量刑を決定しているのであって、たとえば、示談の比重は決定的な意味をもたなくなりつつある。量刑基準の単純化は他の要因からも起る。すなわち量刑因子は被告人ごとにサブカテゴリーが異なる場合に意味のある相対的な性質を有するから、すべての被告人が同じサブカテゴリーに属するようになると因子としての実質的意味を失う<sup>(66)</sup>。実刑率が非常に高い危険運転致死罪では量刑基準の単純化傾向が見られるが、業務上過失致死傷罪（特に、業務上過失傷害罪）や危険運転致傷罪では量刑基準の単純化の傾向は見られない。

## 第2節 主な量刑因子の評価

### 1. 過失の態様

上記のように、本研究の分析結果からは、交通犯罪の量刑基準（特に、刑期の判断基準及び実刑・執行猶予の判断基準）が、主として、「結果の重大性」に重点が置かれている傾向が看取された。先行研究では、過失の態様や軽重に



重点を置くべきか（過失主義）、あるいは結果の大小に重点を置くべきか（結果主義）が論じられ、結果主義的の量刑から過失主義的の量刑に裁判所の量刑態度が移行してきたとの指摘がなされていたが、本研究の結果はそれに反し、いわゆる結果主義の傾向が示された。<sup>(68)</sup>

しかしながら、過失主義の立場であれ、結果主義の立場であれ、結果の大小と、過失の態様・大小がともに、量刑基準の二大因子であることは異論のないところであり、本研究に現れた過失の態様に関連する量刑因子（「事故の態様」、<sup>(69)</sup>「飲酒の有無」）についても確認しておきたいと思う。

### （1）事故の態様

変数増減法を用いた業務上過失致死傷罪（自動車運転過失致死傷罪）の刑期の判断基準に関するモデル式では、事故の態様がレンジの2位となった。特に影響しているのは、「複合・その他」（4.538）と「車両単独」（-1.245）であり、「複合・その他」はプラス方向に強く反応する一方で、「車両単独」はマイナス方向に反応している。事故の態様に関しては、その他の変数増減法を用いたモデル式では上がっておらず、刑期の判断に影響する量刑因子と位置づけられる。

対人型事故や対車型事故などが複合する事故に関しては、悪質な過失が影響しているものと考えられ、また結果的に、被害者が複数死傷する重大な事故となることから、刑期が重くなる傾向があるものと解される。他方で、車両単独型事故は、悪質な過失の事案も存在するが、多くは単純な過失による事案であることから、刑期が比較的軽くなる傾向があるものと考えられる。

### （2）飲酒の有無

飲酒運転による死傷事犯は、酩酊の状態にもよるが、危険運転致死傷罪により処断される場合は除き、仮に業務上過失致死傷罪（自動車運転過失致死傷罪）により処断されるとしても、そもそも重大な過失（悪質な運転）と位置づけられるものである。

しかしながら、本研究では、飲酒の有無については、変数増減法を用いた業務上過失致死傷罪（自動車運転過失致死傷罪）の刑種の選択基準に関するモデル式でレンジの1位となっているだけであり、その他の変数増減法を用いたモデル式では上がってこなかった。

## 2. 被害者や第三者の過失

被害者や第三者の過失は、その内容により時として被告人の過失を否定するものであるが、被告人の過失を否定しない場合においても、量刑上の因子の1つになることは一般的に承認されている<sup>(70)</sup>。被告人の過失が重大であれば、被害者に過失に匹敵するか、あるいはそれ以上の場合でない限り、それほど考慮されることはないが、被告人の過失が軽微の場合には被害者に多少の落度がある程度でも考慮される<sup>(71)</sup>。

被害者や第三者の過失については、業務上過失致死傷罪（自動車運転過失致死傷罪）の刑期の判断基準に関するモデル式において、レンジの5位に上がってきている。「(被害者または第三者の過失)あり」(-1.960)はマイナス方向に比較的強く反応しており、刑期に関する軽減因子の1つであることが本研究により見て取れる。

## 3. 示談、被害者の宥恕

示談の成立および被害者の宥恕が被告人に有利な情状であることも、現在では一般的に承認されている<sup>(72)</sup>。

本研究では、変数増減法を用いた危険運転致死傷罪の刑期の判断基準に関するモデル式において、「(示談)不成立」(8.102)がプラス方向に強く影響しており、他方で、「(示談)成立・成立見込み」(-1.336)がマイナス方向に反応していることから、危険運転致死傷罪については、示談の成否が刑期判断にあたる影響が大きいものと解される。また、被害者感情に関し、「宥恕・寛大

な刑を要求（0.293）」が若干プラス方向に反応する一方で、「被害感情大・厳罰を要求」（4.483）がプラス方向に強く反応している。危険運転致死傷罪の場合には当然のことながら被害感情が厳しい事案が多いと思われるが、その声が刑期に反映されていることに注目される。

変数増減法を用いた業務上過失致死傷罪（自動車運転過失致死傷罪）の実刑・執行猶予の判断基準に関するモデル式では、「被害者感情」がレンジの3位に上がってきている。「宥恕・寛大な刑を要求」（-0.492）がマイナス方向に反応する一方で、「被害感情大・厳罰を要求」（0.941）がプラス方向に反応しており、被害者の宥恕を含めた被害者感情が実刑・執行猶予判断に影響のある量刑因子であることが確認される。また、示談の成否に関連することとして、「（被告人の出捐）なし」（1.696）がプラス方向に強く反応しており、被害弁償が一切なされていない事案については、実刑になる傾向があると解される<sup>(73)</sup>。

示談の成立が刑期の軽減や執行猶予に影響することは本研究の分析結果によって検証されたが、示談が未成立であっても、示談成立のための真摯な努力がなされていること<sup>(74)</sup>について、量刑上どのように考慮しているかを解明することはできていない。なお、筆者が本研究の調査のために読んだ判決書において、判決理由のなかでこのようなことを触れている事案がいくつかあったことを付記しておきたい。この検証については、今後の研究課題としたいと思う。

#### 4. 前科・前歴

被告人の前科・前歴については、先行研究でも量刑上の重要な因子であることが確認されている<sup>(75)</sup>。本研究でもそれが確認された。

変数増減法を用いた業務上過失致死傷罪（自動車運転過失致死傷罪）の実刑・執行猶予判断に関するモデル式では、前科の有無につき、「禁錮以上（執行猶予を含む）」（1.601）、「交通違反前歴」（0.378）がプラス方向に反応する

一方で、「前科・前歴なし」(-0.471)がマイナス方向に反応した。また、変数増減法を用いた危険運転致死傷罪の実刑・執行猶予判断に関するモデル式でも同様に、「禁錮以上(執行猶予を含む)」(0.523)、「交通違反前歴」(0.274)がプラス方向に反応する一方で、「前科・前歴なし」(-0.128)がマイナス方向に反応した。このように、前科・前歴が実刑・執行猶予の判断に関する重要な量刑因子であることが本研究により追認された。

おわりに

本研究は、平成13年から同19年にかけての刑法改正により、交通犯罪の司法処理が多様化した状況に関し、その量刑基準の解明を試みたものであった。交通犯罪の量刑基準は多面的であるが、刑種、刑期、実刑・執行猶予の各判断につき、それぞれ一定の規則性があることが確認された。

平成25年に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が制定され、刑法から独立して特別法化され、処罰類型がさらに多様化した。今後も交通犯罪の量刑基準について継続して検証し、より精度の高いモデルを構築したいと思う。

## 注

- (49) 永井登志彦「刑事交通事件の量刑の動向」法律のひろば26巻10号(1973年)19頁。
- (50) 拙稿「自動車運転による死傷事犯の量刑基準」罪と罰50巻2号(2013年)157頁~158頁。永井登志彦は、「この種の事案では業務上過失致死傷事件について禁錮刑を選択すると、主文も禁錮刑になってしまうケースが大部分で、単なる無免許運転や酒酔い運転を行っただけでも懲役刑を科せられるのに、そのような運転のもとで事故を起こした場合には禁錮刑となるというのでは片手落ではないかとの感を抱きやすいところから、結果がそれほど重大でなくても懲役刑選択に傾く」と指摘する(永井・前掲注(49)、19頁)。
- (51) 拙稿・前掲注(50)、157頁。
- (52) 拙稿・前掲注(50)、166頁。
- (53) 異なる見解として、植野聡「刑種の選択と執行猶予に関する諸問題」大阪刑事実務研

研究会『量刑実務体系第4巻一刑の選択・量刑』（判例タイムズ社、2011年）19頁～26頁。

- (54) 植野・前掲注（53）、19頁参照。
- (55) 石原一彦「刑法の一部を改正する法律について」法曹時報20巻7号（1968年）47頁～48頁、吉田淳一「刑法の一部を改正する法律について」判例タイムズ222号（1968年）25頁～26頁を参照。
- (56) 永井登志彦『自動車による業務上過失致死傷事件の量刑の研究（司法研究報告書21輯1号）』（1969年）227頁。
- (57) したがって、これはあくまで量刑の観点からの評価になるが、酒酔い・酒気帯び運転（道路交通法65条1項、117条の2第1号、117条の2の2第1号）、無免許運転（道路交通法64条、117条の4第2号）、救護不措置（道路交通法72条1項前段、117条）などによる死傷事犯は、道路交通法違反との併合罪により、破廉恥罪化していると見ることができであろう（拙稿・前掲注（50）、166頁）。
- (58) たとえば、甲府地判平24・9・20 LEX/DB 25482953〔2名を死亡させ、2名に軽傷を負わせた自動車運転過失致死傷の事案について、懲役3年以上4年6月以下に処した事例〕、宇都宮地判平23・12・19 LEX/DB 25480381〔6名を死亡させた自動車運転過失致死の事案について、懲役7年に処した事例〕、さいたま地判平19・3・16 LEX/DB 25420861〔4名を死亡させ、17名に重軽傷を負わせた業務上過失致死傷の事案について、懲役5年に処した事例〕、水戸地土浦支判平15・1・10 LEX/DB 28085344〔4名を死亡させ、1名に重傷を負わせた業務上過失致死傷の事案について、懲役2年8月に処した事例〕、長野地判平14・12・10 LEX/DB 28085214〔2名を死亡させた業務上過失致死の事案について、懲役4年6月に処した事例〕、長野地判平14・5・1 LEX/DB 28071002〔2名を死亡させ、1名に重傷を負わせた業務上過失致死傷の事案について、懲役5年に処した事例〕、長野地伊那支平13・12・27 LEX/DB 28075419〔1名を死亡させ、1名に軽傷を負わせた業務上過失致死傷の事案について、懲役1年4月に処した事例〕などがある。
- (59) 道路交通法違反を伴わない自動車運転過失致死事犯で、処断刑の上限に近い刑が宣告された事例については、法制審議会刑事法（自動車運転に係る死傷事犯関係）部会の第2回会議（平成24年11月30日開催）の「〔配布資料9〕「自動車運転による交通死傷事犯事例集（自動車運転過失致死傷罪の刑が重い事案）」を参照されたい（<http://www.moj.go.jp/content/000104674.pdf>）。
- (60) 危険運転致死罪が適用されたほとんどの事例は刑期が3年を超えることから、ここでの基準はおもに危険運転致傷罪のものといえよう。
- (61) 香城敏磨「交通事件における量刑の特質」判例タイムズ262号（1971年）117頁。量刑

基準は一般的に、多元的であると考えられている。刑種の選択基準、刑期の判断基準、実刑・執行猶予の判断基準はそれぞれ、量刑因子（アイテム）やそのサブカテゴリーの重みが異なり、同一ではない。たとえば、刑期の判断基準についていえば犯罪の重さが、実刑・執行猶予の判断基準では犯罪の重さと再犯のおそれが量刑の指標となることが指摘されてきた（中利太郎＝香城敏磨『量刑の実証的研究（司法研究報告書第15輯第1号）』（1966年）1頁以下参照）。だがそれに対し、交通犯罪の量刑基準については、一元的傾向にあると香城敏磨は指摘する。

(62) 香城・前掲注（61）、117頁。

(63) 香城・前掲注（61）、117頁。

(64) 過失運転致死傷罪（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4条）では、自動車運転過失致死傷罪の法定刑が据え置かれたが、今後、同罪の法定刑の長期が引き上げられれば、その標準刑期も多少上がると推測されることから、実刑率も上昇すると思われる。特に、結果が重大な過失運転致死事犯（同致死傷事犯を含む）の実刑率が上昇することが予想されることから、宣告刑の変化も織り込んでその是非について議論しておく必要がある。

(65) 香城・前掲注（61）、117頁。

(66) 香城・前掲注（61）、117頁。

(67) 山本卓「東京地裁における自動車交通刑事事件の現況と問題点」判例タイムズ192号（1966年）45頁。

(68) この点につき、結果主義的量刑から過失主義的量刑に変遷し、また新たに結果主義的量刑に変遷したという見方（新結果主義）と、そもそも過失主義的量刑に移行していなかったという見方の2通りの見方ができる。だが、かつては過失主義的量刑であったことが有力に主張されてきたこと（たとえば、柏井康夫ほか「〔座談会〕自動車交通事故と刑事上の諸問題（下）」法曹時報23巻5号（1971年）32頁～35頁参照）にかんがみれば、前者の見方をするべきと思われる。

(69) 土生照子「刑事交通裁判の量刑と現状」自由と正義20巻4号（1974年）41頁。

(70) 「過失主義をもって正当とする人も、結果の大小を無視すべしとするものではなく、第二次的要素として考慮すべきものとしているのであり、過失主義の立場であれ、結果主義の立場であれ、結果の大小が過失の態様、大小ともに、いわば量刑上の二大因子のひとつであることは異論のないところであろう」（土生・前掲注（69）、38頁）。

(71) 村上保之助「大阪高裁における刑事交通事件に関する破棄判決からみた量刑の現状」判例タイムズ262号（1971年）199頁。

- (72) 裁判の場においても、実際には示談の成否が実刑になるか、執行猶予になるかの分岐点にもなりかねない実情にあるとされる（柏井ほか・前掲注（68）、39頁〔武田昌造発言〕）。また、刑事訴訟法397条2項破棄の事案に関し、示談の成否と被害者の宥恕の有無を中心に類型化したものとして、原田國男『量刑判断の実際〔第3版〕』（立花書房、2008年）379頁～383頁参照。同書において、「示談の成否及び被害者の宥恕の有無が量刑上重要なファクターになりつつある」と指摘されている（同384頁）。
- (73) 原田・前掲注（72）379頁以下においても同様のことが言われている。
- (74) 先行研究では、「示談の成立じたいよりも、被告人の生活環境にてらし、示談成立のために真剣な努力が払われたかどうかを量刑事情として考慮すべきである」（板倉宏「第一審における刑事交通裁判の審理の現状—刑事交通裁判はこれでよいか—」自由と正義20巻4号（1974年）6頁）といった指摘や、「示談の成立は資力の有無、被害者側の要求の妥当性によるものが大きく、被告人側の真摯な努力にかかわらず不成立になる可能性も応々にありうるのである。また刑事の量刑に示談の成否特に既弁済が未履行かが影響するという事実が、被害者との損害賠償交渉を促進し、被害者救済に役立つとの政策的利点をあげられる向もあるが、逆に資力がないため被告人が切角約束した割賦弁済をなしえなくなったり、また弁済意欲を失い、かえって被害者の救済に遠くなるという結果にも遭遇する。従って、示談については被害を回復せんとする被告人の意思ないし努力を重点に判断されるべきである」（土生・前掲注（69）、40頁）といった指摘がなされている。また、原田・前掲注（72）において、被害者の被害感情が強く、示談に応じる姿勢を一切示していないが、被害者は、若干足を引きずる感じはあるが普通に歩くことができ、食事も普通にしている、通常の生活に格別の支障を生じない程度まで回復していることがうかがわれ、通院をしなくなって既に1年半以上を経過しており、保険会社も、いつでも示談が進められるような対応をし、被害者本人の気持ちの変化を待っている状態であるという事案に関し、控訴審が、実刑の原判決を破棄して、執行猶予にした裁判例が紹介されている（原田・前掲注（72）、384頁～385頁）。
- (75) たとえば、山下潔「交通刑事裁判における審理の問題点」自由と正義20巻4号（1974年）10頁は、「業務上過失致死傷事件においても共通することであるが、道交法違反の前科は、量刑にあたって悪い情状としてあげられていることが常識とされている」と指摘している。

## 補論 階層的ニューラルネットワークによる判別分析

本研究の補論として、階層的ニューラルネットワーク（多層パーセプトロン）を用いて、「懲役3年以下」と「懲役3年超え」の判別を行った。階層的ニューラルネットワーク（多層パーセプトロン）は、情報工学で用いられる統計的機械学習（データベースなどから一定数のサンプルデータ集合を入力して解析を行い、そのデータから有用な規則性などを抽出し、アルゴリズムを発展させるもの）の技術の1つで、隠れ層の設定により、数量化理論よりも複雑なモデルを構築することができる（非線形データモデリング）。

今回、本分析を行ったのは、執行猶予の場合には求刑から刑期が減輕されない傾向があるのに対し、実刑の場合には求刑から刑期が減輕される傾向があるが、このような傾向を刑期の判断基準に関するモデル式に組み込んで、「3年」というのを1つの分水嶺として分析上設定したほうが有効なモデル式が構築できるのではないかと考えたからである。この有効性を検証するために、筆者はこれまで数量化理論を用いて判別分析を行ったことがあるが、あまり精度の良い結果が得られなかった。この判別には、より複雑なモデルを形成する必要があるのではないかと思ひ至り、補論として本分析を行った次第である。

### 1. 分析手続

#### (1) 分析対象

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、平成19年、平成20年に同罪で有罪の言渡しを受け、その後確定した裁判例248例である（なお、刑期が顕著に高かった1例を除いたものである）。

#### (2) 分析方法

分析には、階層的ニューラルネットワーク（多層パーセプトロン）を用い



た。従属変数（出力ユニット）は、「懲役3年以下」（222例）と「懲役3年超え」（26例）である。独立変数（入力ユニット）は、本研究の数量化理論を用いた危険運転致死傷罪における刑期の判断基準の分析に用いた23アイテム・63カテゴリーをもとに、84ユニットとした。データ統計解析には、IBM SPSS Statistics 22.0と IBM SPSS Neural Networks を用いた。

## 2. 分析結果

### （1）分析精度

サンプル学習には166例（66.9%）用い、テストには82例（33.1%）用いた（有効数248例（100.0%）、除外数0例）。その結果、極めて高い精度のモデルが形成された（表1「モデルの要約」を参照）。

隠れ層の数は1、ユニット数は3（活性化関数：双曲線接続）となった（表2「パラメータの推定値」・図2「ネットワークダイアグラム」参照）。

### （2）独立変数の重要度

独立変数の重要度〔上位10位〕は、下記のとおりである（表3「独立変数の重要度」を参照）。上位1位から10位までにつき検討を加えてみたい（（ ）内が重要度で、【 】内が正規化された重要度である）。

1位は「負傷者のみ」（0.176 【100.0%】）であり、2位は、「死亡者あり」（0.123 【70.1%】）であった。致傷事犯か致死事犯かが判別に大きく影響していることを示している。致死事犯の場合には3年以下になることがほとんどな

表1 モデルの要約

	度数	パーセント			
サンプル	学習	166	66.9%	学習 交差エントロピの誤差 誤った予測値の割合 停止規則の使用 学習時間	1.287 0.0% 減少のない1 継続ス テップがエラーですa 0:00:00.02
	テスト	82	33.1%		
有効数		248	100.0%		
除外数		0			
合計		248		テスト 交差エントロピの誤差 誤った予測値の割合	18.006 3.7%

表2 パラメータの推定値

		予 測 値						
		隠れ層 1			出力層			
		H(1:1)	H(1:2)	H(1:3)	懲役3 年以下	懲役3 年超え		
入 力 層	(バイアス)		非該当	-0.352	-0.442	-0.209		
	性 別	男	非該当	-0.093	-0.249	-0.072		
		女	該 当	-0.291	0.48	0.118		
	性 年 齢	20歳未満	非該当	0.216	0.359	0.245		
			該 当	0.381	-0.24	-0.324		
		20～29歳	非該当	0.971	-0.144	0.318		
			該 当	0.053	-0.224	0.088		
		30～49歳	非該当	-0.309	0.453	-0.222		
			該 当	0.213	0.261	0.378		
		50～64歳	非該当	-0.15	0.062	0.147		
			該 当	0.093	-0.328	-0.382		
		65歳以上	非該当	0.154	-0.28	-0.236		
			該 当	0.074	0.459	-0.263		
	併合罪	非該当	0.588	0.01	0.488			
		該 当	-0.268	-0.047	0.31			
	単純一罪 ・科刑上一罪	非該当	-0.489	0.123	-0.106			
		該 当	-0.063	0.139	0.128			
	累犯加重	非該当	0.402	-0.341	0.176			
		該 当	0.08	0.413	0.168			
	加 害 車 両	普通・軽乗用車	非該当	0.333	0.117	0.163		
			該 当	-0.307	-0.019	0.017		
		普通・軽貨物車	非該当	0.606	-0.356	-0.114		
			該 当	0.261	-0.386	0.452		
		大型・中型自動車	非該当	0.263	0.154	0.497		
			該 当	0.231	-0.051	-0.415		
		二輪車（原付を含む）・その他	非該当	-0.336	0.056	0.226		
			該 当	0.119	-0.321	-0.022		
	被 害 者	死亡者あり	非該当	-0.136	0.255	-0.319		
			該 当	0.46	-0.418	0.35		
		負傷者のみ	非該当	-0.923	-0.287	-0.037		
後遺症（最も重い負傷者）	該 当	0.623	0.4	0.36				
	非該当	0.903	-0.451	0.235				
運 転 免 許	取消・停止、無免許	該 当	-1.082	0.42	0.313			
		非該当	-0.229	-0.392	-0.282			
ひ き 逃 げ	救護不措置	該 当	-0.571	0.444	-0.23			
		非該当	0.233	-0.303	0.196			
	不申告	該 当	0.161	-0.154	0.417			
		非該当	0.318	-0.073	-0.049			
飲 酒	飲酒	該 当	-0.379	0.19	0.373			
		非該当	-0.152	-0.269	0.197			
該 当	該 当	該 当	-0.021	0.49	0.413			
		非該当	-0.751	0.188	-0.142			
該 当	該 当	-0.166	-0.355	0.323				

交通犯罪の量刑基準（3・完）

入力層	事故の状況	車両対人（自転車乗車中を含む）	非該当	-0.218	-0.352	-0.028		
			該当	-0.354	0.446	0.148		
		車両相互	非該当	0.326	-0.435	0.023		
			該当	0.211	0.391	0.433		
		車両単独	非該当	-0.165	0.067	-0.093		
	複合・その他	非該当	-0.33	0.064	0.141			
	被害者または第三者の過失	非該当	0.132	0.289	-0.367			
		該当	0.644	-0.482	0.376			
	示談	示談の成立・成立見込み	非該当	-0.042	-0.472	0.159		
			該当	0.253	0.029	0.394		
		示談の不成立	非該当	-0.311	0.176	-0.292		
			該当	-0.228	-0.203	0.197		
	被告人の出捐	被告人の全額自己負担	非該当	0.024	0.156	0.315		
			該当	0.106	-0.15	0.29		
		被告人の一部自己負担	非該当	0.068	0.482	-0.173		
			該当	-0.131	-0.323	0.448		
	保険による支払い・その他	非該当	-0.394	0.279	0.22			
		該当	-0.183	0.326	0.095			
		被告人の出捐なし	非該当	-0.201	0.171	0.426		
			該当	0.139	-0.177	0.424		
	前科の有無	交通違反・その他前歴	非該当	-0.25	0.214	-0.153		
			該当	-0.126	0.189	-0.124		
		罰金	非該当	-0.195	0.281	-0.363		
			該当	0.018	-0.079	-0.164		
	禁錮以上（執行猶子を含む）	非該当	-0.584	-0.224	0.466			
		該当	0.329	-0.07	0.175			
		前科・前歴なし	非該当	-0.059	-0.109	0.368		
		該当	-0.245	0.366	-0.357			
被害者感情	宥恕・寛大な刑を要求	非該当	-0.093	0.499	-0.429			
		該当	-1.078	-0.302	-0.332			
	被害感情大・厳罰を要求	非該当	-1.05	-0.278	0.449			
		該当	0.643	0.387	-0.271			
その他の量刑に関する事項	養うべき家族がいる	非該当	-0.304	0.322	0.067			
		該当	-0.215	-0.024	-0.097			
	身元がしっかりしている	非該当	-0.358	0.237	-0.281			
		該当	0.436	0.391	0.131			
若年である	非該当	0.14	-0.389	0.206				
	該当	-0.45	0.233	0.467				
自首した	非該当	0.612	0.12	0.071				
	該当	0.728	0.273	0.261				
隠れ層1	(バイアス)					0.684	-0.504	
	H(1:1)					-2.726	2.214	
	H(1:2)					0.089	0.232	
	H(1:3)					0.169	0.495	

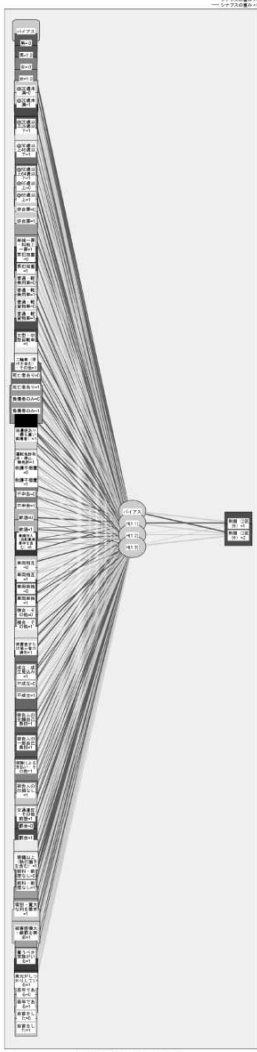


図2 ネットワークダイアグラム

表3 独立変数の重要度

	重要度	正規化された重要度
男	.011	6.0%
女	.009	5.1%
20歳未満	.033	18.6%
20歳以上29歳以下	.024	13.9%
30歳以上49歳以下	.011	6.0%
50歳以上64歳以下	.004	2.5%
65歳以上	.031	17.8%
併合罪	.016	9.0%
単純一罪・科刑上一罪	.013	7.6%
累犯加重	.025	14.4%
普通・軽乗用車	.016	8.9%
普通・軽貨物車	.003	1.8%
大型・中型自動車	.022	12.5%
二輪車（原付を含む）・その他	.030	17.0%
死亡者あり	.123	70.1%
負傷者のみ	.176	100.0%
後遺症あり（最も重い負傷者）	.014	8.0%
運転免許取消・停止、無免許	.003	1.8%
救護不措置	.032	18.1%
不申告	.008	4.5%
飲酒	.022	12.6%
車両対人（自転車乗車中を含む）	.007	3.8%
車両相互	.008	4.4%
車両単独	.004	2.1%
複合・その他	.015	8.3%
被害者または第三者の過失	.026	14.7%
成立・成立見込み	.014	8.1%
不成立	.004	2.5%
被告人の全額自己負担	.004	2.3%
被告人の一部自己負担	.012	6.6%
保険による支払い・その他	.009	5.4%
被告人の出捐なし	.015	8.6%
交通違反・その他前歴	.005	3.0%
罰金	.010	5.7%
禁錮以上（執行猶予を含む）	.038	21.6%
前科・前歴なし	.008	4.8%
宥恕・寛大な刑を要求	.039	22.0%
被害感情大・厳罰を要求	.093	53.0%
養うべき家族がいる	.005	2.6%
身元がしっかりしている	.030	16.9%
若年である	.021	12.0%
自首をした	.006	3.3%

いことが影響しているものと解される。

3位は「被害感情大・厳罰を要求」（0.93【53.0%】）であり、4位は「宥恕・寛大な刑を要求」（0.39【22.0%】）であった。刑期に被害者感情が影響していることが見て取れる。

5位は「禁錮以上（執行猶予を含む）」（0.38【21.6%】）であった。禁錮以上の前科は、懲役3年以上とするかを判断する場合にも影響していると考えられる。

6位の「20歳未満」（0.176【18.6%】）と8位の「65歳以上」（0.031【17.8%】）はともに年齢に関する因子であり、情状因子として機能しているものと解される。

7位は「救護不措置」（0.032【18.1%】）であった。ひき逃げは刑期の加重因子として機能している。

9位は「二輪車（原付を含む）・その他」（0.030【17.0%】）であった。これはサンプル数の少なさ（6例）が影響したものであろう。

10位は「身元がしっかりしている」（0.030【16.9%】）であった。被告人の情状として機能している。

### 3. まとめ

独立変数の重要度について示された結果をまとめると、危険運転致死事犯や同致死傷事犯の場合には、また、危険運転致傷事犯でも、被害感情が大きく、厳罰を要求している場合には、「懲役3年超え」が判断される傾向があるということになる。これは、報告者の先行研究（拙稿「自動車運転による死傷事犯の量刑基準」罪と罰50巻2号（2013年）162頁以下）において「危険運転致死傷罪と刑期の関係」をクロス集計したことで一定の傾向が看取されていたが、今回の分析により、統計学的に検証されたと言えよう。

量刑の数量化においては、刑期の判断基準を分析するにあたり、まずは階層

的ニューラルネットワーク（多層パーセプトロン）により、「懲役3年以下」と「懲役3年超え」の判別を行うことが最適であることが検証された。「懲役3年以下」の場合には、実刑か執行猶予かということにより、刑期が異なる。実刑の場合には「求刑の8掛け（あるいは7掛け）」と言われており、執行猶予の場合とは異なる一定のアルゴリズムが形成されている可能性が高い（もっとも、求刑には一定のアルゴリズムが形成されている可能性がある。したがって、求刑内容について、線形もしくは非線形回帰モデルで分析していくことが最適であろう。また、求刑内容と（実刑の場合の）刑期の関係も検証する必要がある）。したがって、刑期の判断基準の分析を優先するよりも、実刑・執行猶予の判断基準に関する分析を優先するほうが最適なモデル式を構築することができると思われる。

この先の分析としては、「懲役3年超え」の場合、すべて実刑ということになり、どのような刑期判断がなされているのかだけが関心事となる。この分析については、線形もしくは非線形回帰モデルで分析していくことが最適であろう。今回用いたサンプルで検証を試みたが、「懲役3年超え」が26例と限られていたため、十分な分析結果が得られなかった。これは今後の課題としたい。

本分析は、2011～2013年度学術研究助成基金助成金若手研究（B）「裁判員裁判の量刑判断に関する数量化モデルの基礎的研究」（研究代表者：柴田守）（課題番号23730069）の助成を受けた研究の成果の一部である。