



## 論説 イングランド新量刑ガイドラインの下における交通事犯の量刑 (1)

著者	岡上 雅美
雑誌名	筑波法政
巻	45
ページ	93-102
発行年	2008-09-30
URL	<a href="http://hdl.handle.net/2241/00156132">http://hdl.handle.net/2241/00156132</a>

## イングランド新量刑ガイドラインの下における 交通事犯の量刑（1）

岡上 雅美

### 1 はじめに——本論文の視座

（1）イングランド（以下本稿では、ウェールズも含む）では、近時、実に多種多数の立法を通じて刑事司法改革が行われてきた。その中でもとくに2003年「刑事司法法（Criminal Justice Act 2003. 以下では、2003年法ないしCJAの略記を用いる）」は、それ自体も大部の法律であり、例えば、刑事手続、陪審および陪臣なしの公判、証拠法改革、重大犯罪に対する再審、被害者保護など刑事司法全体に渡るさまざまな分野を現代化するものだが、とりわけ同法第12部は、量刑の目的を法定するなど、量刑全般について、根源から新たな枠組みを作り出した<sup>1</sup>。とくに特徴的なことは、同法は、量刑ガイドライン審議会（Sentencing Guidelines Council 以下、「審議会」と略称する）による量刑ガイドライン制度を採用したことである<sup>2</sup>。以上のようなイングランドの量刑改革の動向については、すでにわが国でも昨年度の時点で紹介がなされている。

しかし、量刑ガイドラインは、次に述べるように各領域で別個の表を用いていることもあり、全体が一括して公布・施行されたのではなく、確定稿が出された順ごとに漸次公布・施行されてきた<sup>3</sup>。また、その後、すでに確定稿として公表されたガイドライン

---

1 これらの詳細は、紙幅の都合から本稿では最小限にとどめざるを得ないため、量刑改革の経緯等については、吉戒純一「イギリスにおける量刑改革」判タ1235号（2007年）85頁以下、井戸俊一「イギリスの量刑ガイドラインについて」判タ1238号（2007年）67頁以下を参照。

2 Section 170 (9) CJA.

3 脱稿時現在、本文中で述べたもののほか、確定版ガイドラインとしては、量刑の一般的な原則等を表す一般総則的ガイドラインとして、最初（2004年12月16日）に「最も重要な原則：犯罪の重さ」、「新しい量刑：2003年刑事司法法」、「有罪の答弁についての量刑の軽減（2007年7月20日改定）」の3つが公表され、その他「挑発を理由とする故殺（2005年11月28日）」、「強盗（2006年7月25日）」、「性犯罪（2007年4月30日）」、「保釈中の者の不出廷（2007年11月29日）」、「人身に対する暴力その他の犯罪（2008年2月20日）」がある。

も、精力的に、不断の見直し・改定が予定されており、その意味で非常に流動的である。本稿で紹介する内容も、脱稿時現在の状況である。なお、途中経過を含め、量刑ガイドラインおよびそれに関連する資料等は、[www.sentencing-guidelines.gov.uk](http://www.sentencing-guidelines.gov.uk) において、すべて公開されており、本稿の情報も主としてこれに拠っている。

（2）イングランド量刑ガイドラインの作成手続にあたっては、2003年法に基づき<sup>4</sup>ガイドラインのために2004年に設立された「審議会」が、ガイドライン対象の選別、草案の作成、最終的ガイドラインの作成といったすべての段階で主導的な立場にあるばかりでなく、ガイドライン完成後も必要に応じて、改正ないし新たに発展させることが任務とされている。その他、量刑諮問委員会（Sentencing Advisory Panel 以下、「委員会」と略称する<sup>5</sup>）が、それぞれの段階で「審議会」に助言を与え、また段階によっては、他の機関も関与する。例えば、ガイドライン草案は、内務大臣、議会（Parliament）その他「審議会」が適切と考える者にも提示される。このように、ガイドラインは、直接、立法府の法律の形ではなく、「審議会」主導による作成である（したがって、「審議会」ガイドライン（Council guideline）とも呼ばれている）が、各裁判所には、その都度に関係するガイドラインを尊重する「制定法上の義務（statutory obligation）」があり<sup>6</sup>、ガイドラインが示すのとは異なった刑種を言い渡し、または、それが示す量刑の幅から外れて量刑を行う場合は、裁判所は、その理由を付すことが義務付けられている<sup>7</sup>。

イングランドの量刑ガイドラインは、1つの表をあらゆる犯罪類型に用いるアメリカ合衆国のそれとは異なって、各犯罪類型がそれぞれに1つまたは複数の表から成っている。なお、量刑ガイドラインは、18才以上の者の量刑についてのみ適用される<sup>8</sup>。

本稿で対象とする交通犯罪のガイドラインは、現在のところ2回に分けて公布されている。1つは、2008年5月12日の治安判事裁判所量刑ガイドライン

---

4 Section 167, 170 CJA.

5 Section 69 CJA. ただし、「委員会」は、元来は、量刑問題について管轄をもっていた控訴裁判所（Court of Appeal）へ諮問することを任務としていた独立の団体である。2003年法の下で、「委員会」は、「審議会」へ助言を与えることが任務とされている（Section 171 CJA）。

6 Section 172 (1) CJA.

7 Section 174 (2) (a) CJA.

8 有罪判決時に18歳未満の者に対する量刑について、「審議会」によれば、それらの者に関する一般原則による別個のガイドラインが予定されているという。

（Magistrates' Court Sentencing Guidelines）であり、部分的にいくつかの未確定箇所を残しながら<sup>9</sup>、その最終版が2008年5月に公表された。今1つは、2008年7月15日に公表された「運転による致死（Causing death by driving）」<sup>10</sup>に関するガイドライン（以下では、交通死亡事故ガイドラインと呼ぶ）であり、両ガイドラインは、2008年8月4日以降の犯罪について適用されるものとされている。

（3）以上のような内容をもつイングランド量刑ガイドラインの各領域は、必要に応じて今後も漸次紹介されていくことになるだろうが、本稿は、まず、ガイドライン制度によるイングランドの新しい量刑のあり方、現段階での内容を概観することを1つの目的とする。そして、交通事犯の量刑を例に、量刑ガイドラインの適用手順を具体的に例示しながら、新しい量刑ガイドラインでは、交通事犯において、どのような考慮の下で、どのような事情が量刑事情とされているのか、それらの量刑事情がどのように（加重的か、軽減的か、あるいはその他の適用条件があるか等）取り扱われているかを見ることにする。イングランドでは交通犯罪をどのように処罰しているのかを明らかにすることが、第2の目的である。

そして、さらなる第3の目的は、わが国の交通犯罪の処罰へフィードバックさせることである。我々が、イングランド法からどのような示唆を得ることができるかを検討する。今回、交通犯罪を例に取る1つの理由は、イングランド法がわが国の危険運転致死傷罪の定立に一定の影響を与えたことが指摘されており<sup>11</sup>、実際に、「危険運転致死傷」という犯罪類型がガイドラインに存在する。そして、わが国の交通事犯をめぐる法改正は、まさに近時の厳罰化傾向を象徴するかのようにより、刑法典および道路交通法で法定刑が引き上げられ、あるいは新たな犯罪構成要件が作り出されてきた。その結果、現在のわが国の交通事犯の処罰は、比較法的に見ても重いと指摘されているところである<sup>11a</sup>。締めくくりに、イングランド法との比較により、わが国の最近の交通事犯対策について考察を加えることにする。

9 公布の時点では、交通死亡事故に関する部分が欠けていたが、これが2008年7月15日のガイドラインで補完された。

10 内容の詳細は次号に譲るが、ここでは、①危険運転致死（causing death by dangerous driving）、②アルコールまたは薬物影響下運転致死（causing death by driving under the influence of alcohol or drugs）、③不注意運転致死（causing death by careless driving）、④無許可、無資格または無保険加入運転者による運転致死（causing death by driving: unlicensed, disqualified or uninsured driver）の4つの犯罪についてのガイドラインである。

11 今井猛嘉「イギリスにおける道路交通犯罪の概要」現代刑事法第30号（2001年）91頁以下、同「イギリスにおける道路交通犯罪—悪質運転に対する近時の動向を中心に—」法律のひろば2003年7月号23頁以下。

## 2 イングランド量刑ガイドラインの鳥瞰図

(1) 量刑の目的 同法は、制定法で初めて、量刑の目的として以下の5つを明らかにした<sup>12</sup>。すなわち、①犯罪者の処罰 (punishment of offenders)、②抑止によるものも含めた犯罪の減少 (reduction of crime)、③犯罪者の改善および社会復帰 (reform and rehabilitation of offenders)、④公衆の保護 (protection of the public)、⑤犯罪に影響された人々に対する犯罪者による損害回復 (making of reparation by offenders to persons affected by their offences) である。ただし、2003年法自体は、これらの目的の間での優劣関係については触れていない。個々の事案において、これらの目的がどのように考慮されるのかは、最終的には量刑決定者 (sentencer) に委ねられる。

しかし、2003年法は、量刑の目的に続く量刑事情に関する規定で、まず「犯罪の重さの決定」を挙げ<sup>13</sup>、「いかなる犯罪の重さを考慮する際にも、裁判所は、犯罪遂行の際の犯人の有責性 (culpability) および犯罪が引き起こし、引き起こそうと意図され、または引き起こしたであろうことを予見しうるいかなる損害 (harm) をも考慮しなければならない」としている。さらに次に、「有罪の答弁がある場合の減刑<sup>14</sup>」、以下、「人種または宗教的加重事情のある場合の刑の加重<sup>15</sup>」、「身体障害や性的嗜好に関する刑の加重<sup>16</sup>」が法律上掲げられている。

(2) 量刑決定過程 以上の2003年法の規定とは別に、「審議会」は、ガイドラ

---

11a 比較法に言及するものとして、例えば、井田 良「危険運転致死傷罪の立法論的・解釈論的検討」法時75巻2号(2003年)32頁、曾根威彦「交通犯罪に関する刑法改正の問題点」ジュリ1216号(2002)脚注19など。ただし、交通犯罪に厳しい対処を行う方向性は、多くの国々に見られるところであり、後述のようにイングランドも危険運転致死罪等の法定刑が引き上げられ、アメリカ合衆国の中には、死亡交通事故 (Vehicular homicide) の場合に30年の拘禁刑を科す立法例 (ルイジアナ州) も散見されるようになった。

12 Section 142 (1) CJA. ただし、この量刑の目的は、有罪判決の時点で18歳以上の者に対するもののみ当てはまる他、法律により刑量が固定されている犯罪、必要な刑の下限が定められている一定の犯罪 (section 51A (2) of the Firearms Act 1968 (c.27))、必要的拘禁刑 (subsection (2) of section 110 or 111 of the Sentencing Act) または2003年法の「危険な犯罪者」に関する規定、および、病院収容命令等 (Part 3 of the Mental Health Act 1983 (c.20)) には妥当しないものとされている。

13 Section 143 CJA.

14 Section 144 CJA.

15 Section 145 CJA. ただし、「犯罪および命令違反法 (Crime and Disorder Act 1998)」の section 29から section 32に定める犯罪 (これらは、犯罪類型自体が、人種の加重事情のある暴行等、これらの加重事情を含んでいる) は、適用除外される。

16 Section 146 CJA.

インにおいて量刑決定の手順を定めている。そこでは、裁判所は、「犯罪の重さに均衡した刑を言い渡すことが求められる<sup>17)</sup>」とされていることから、罪刑均衡の基準に基づく量刑、すなわち前述の量刑目的のうち、「①犯罪者の処罰」がもっとも重視されていることになろう。量刑ガイドライン「運転による死の惹起 (Causing death by driving)」で示されている量刑決定過程を元に、一般的 content および交通犯罪固有の適用に言及することにする。

#### ①危険な犯罪者か初犯者かの確定

2003年法は、一定の重大犯罪を犯した危険な犯罪者に対しては、一般のガイドラインとは別に、終身拘禁刑 (imprisonment for life) または公衆保護のための拘禁刑 (imprisonment for public protection) を科すこととしている<sup>18)</sup>。第1に、「危険な犯罪者」に関する規定は、特定の重大暴力犯罪 (serious violent offences) についてのみ適用される<sup>19)</sup>。故殺、児童誘拐などのほか、1861年人身犯罪法の罪が中心であるが、交通犯罪では、「危険運転致死罪 (Causing death by dangerous driving)<sup>20)</sup>」と「飲酒および薬物影響下の場合の不注意運転致死罪 (causing death by careless driving when under influence of drink or drugs)<sup>21)</sup>」がこれに含まれる。ただし、交通犯罪ではいずれも最高刑は14年であることから、終身刑は問題とならず、公衆保護のための拘禁刑のみが問題となる。第2に、行為者が「危険な犯罪者」か否かが判断される。この判断にあたっては、裁判所は、個別事情に鑑みて不要と思慮する場合を除き、量刑前報告書 (pre-sentencing report) を入手しなければならない。ただし、ここでの「危険性」とは、いわゆる行為者の性格の危険性のみではなく、「特定の犯罪をさらに行う行為者によって引き起こされる著しい損害が公衆に及ぼす重大な危険」と定義されている<sup>22)</sup>。すなわち、一方では、上述の特定の犯罪についての行為者の再犯の著しいリスク、他方では、それらの犯罪によって引き起こされる公衆への重大な損害の著しいリスクであり、これらの双方が必要とされる<sup>23)</sup>。

17 Sentencing Guidelines Council, *Overarching Principles: Seriousness*, 2004, p.3, A 1.3-1.4.

18 Sections 224 to 236 CJA. ただし、成人と少年 (youth 有罪判決の時点で18歳未満の者) とでは、異なった取り扱いを受けるが、ここでは成人の量刑についてのみ述べる。また、この規定は、2005年4月4日以降に行われた犯罪のみに適用される。

19 Section 225 (1)(a) CJA. Sentencing Guidelines Council, *Dangerous Offenders*, 2007, p.37-38, Annex B に一覧が掲載されている。

20 Section 1 of the Road Traffic Act 1988.

21 Section 3A of the Road Traffic Act 1988.

22 Section 229 (1)(b) CJA.

「審議会」は、一般的に重要な要因として、犯罪の性質についての情報を考慮しなければならず、行為の遂行態様および行為者自身に関する情報を考慮することができるとしている<sup>24</sup>。したがって、初犯者であっても危険な犯罪者とされる可能性がある。以上が、「危険な犯罪者」条項を適用する前提条件となる。

さらに、当該犯罪の具体的な重さが終身刑ないし公衆保護のための拘禁刑に匹敵するか否かを判断して、終身刑にするかあるいは拡大刑を科すかを決定する。

## ②適切な出発点 (starting point) の確定

当該犯罪の個別事情にもっともよく適合するレベルまたは記述を確定する。量刑決定者は、前述のように、有責性と損害からなる犯罪の重さを検討しなければならない。ガイドライン一般において、有責性は、(i) 意図 (intention 計画も含まれる)、(ii) 無謀 (recklessness)、(iii) 認識 (knowledge)、(iv) 過失 (negligence) の4つに段階付けられ、損害は、現実の侵害の場合と侵害の危険 (可能性の大小、発生しうべき損害の大小) で評価され、被害者個人によってその内容も異なりうるし、また、広い意味で社会に対する損害 (経済的損失、公衆衛生に対する侵害、司法妨害が例示されている) もあり、そこでは社会感情が、犯罪に対する社会的評価に影響することにも言及されている。そして、ガイドラインは、有責性と損害の間に不均衡があるときの困難さについても触れている。すなわち、損害が小さくとも有責性が大きい場合、逆に、有責性が小さいが損害が大きい場合 (行為者が意図した損害よりも大きな損害が発生した場合が挙げられている) である。しかし、ガイドラインでは、両者の考慮が対立するものと考えているわけではなく、損害が有責性の観点から判断されるべきであるとし、有責性を重視していることを強調する。通常ではありえない損害が起こった場合に、それが行為者の意図・予想するところではなかったときには、通常の損害の限度まで有責性は軽減されるというが、同時に、行為者の意図よりもはるかに損害がはるかに大きかった場合には、状況により、結果に連動して有責性が重くなる可能性も残しているようである。

23 「審議会」による「危険な犯罪者ガイドライン」によれば、特定犯罪の再犯の著しいリスクは、①犯罪の性質および個別事情ならびに行為者の犯罪歴、②行為者の社会的・経済的状況、③行為者の思想・感情の状況および犯罪・捜査に対する態度から判断され、重大な損害の著しいリスクは、典型的に判断されてはならず、実害の欠如もリスクの低さを表すわけではないとする。なお、量刑の対象となる特定犯罪が、行為時に18歳以上の者によって行われ、関連犯罪 (relevant offence) で過去に有罪判決を受けたことがある場合には、推定が不合理でない限り、「危険な犯罪者」であることが推定される (Section 229 (3) CJA.)。

24 Sentencing Guidelines Council, Dangerous Offenders, 2007, p.14.

交通事犯固有の「犯罪の重さ」として、交通死亡事故ガイドラインは、次の5つの決定要因を挙げる。(i) 危険の自覚 (Awareness of risk)<sup>25</sup>、(ii) アルコールまたは薬物の影響<sup>26</sup>、(iii) 不適切なスピード<sup>27</sup>、(iv) 行為者の著しく有責な態度<sup>28</sup>、(v) 被害者<sup>29</sup>であり、ガイドラインにはそれぞれの具体的量刑事情が例示列挙されている。

### ③関連する一般的加重事情および犯罪類型固有の加重事情の考慮

一定の加重事情がある場合には、②で確定した出発点よりも高いレベルが認められる。ただし、これらの加重事情がすでに犯罪成立要件の不可欠の特徴でもあるときには、それを刑の加重の理由として用いることはできない。初期のガイドライン「最も重要な量刑原則；犯罪の重さ」では、個々の犯罪類型に特有の加重事情があることを断りながらも一般的に、有責性を高める事情<sup>30</sup>と被害の程度を高める要因<sup>31</sup>がそれぞれ具体的に例示されている。

また、死亡交通事故ガイドラインでは、死亡者の数が加重事情として挙げられている。もちろん、被害者数が多いほど、損害が重くなるのだが、そのみならず、死亡の危険にさらされた者（例えば、バスの事故の場合にはその乗客、悪質運転の場合には多数の人々）がどの程度かということなども多様な形で量刑事情となりうる。

25 以下、ガイドラインでは通し番号で、具体的事情を列挙している。(a) 悪質運転を長期に、執拗に、故意におこなったこと。

26 例として、(b) 法定限度を超えたアルコールの摂取、(c) 法定限度内であってもこれが行為者の運転能力を損なっていた場合、(d) 測定のためのサンプルの不提供、(e) 違法薬物の摂取が行為者の運転能力を損なっていた場合、(f) 適法な薬物・薬剤が行為者の運転能力を損なっていた場合であり、かつ、運転者がそれを知りまたは知るべきであった場合。

27 例として、(g) 過度のスピード超過、レース、他の車両に対する競争的運転、(h) 法定速度を超えた運転、(i) 交通量の多い道や天候には不適切なスピードでの運転、(j) 車両または積荷の性質のため、とくに乗客を乗せているときに、不適切なスピードでの公共輸送車両、大型車両またはその他の貨物車両の運転。

28 例として、(k) (前の車と近づきすぎる運転、執拗で無理に追い越そうとすること、割り込み運転のような) 加重的運転、(l) 携帯を手を持った運転、(m) 運転者が例えば何かを読んだり、ラジオ・手にもたない携帯・カーナビのような電気機器の操作をしたり、回避可能であるのに自らの注意をそらしたとき、(n) 治療を受けないことも含め、行為者の運転能力を著しく損なう、医学的または身体的状況にあることを知りながら運転すること、(o) 適切な睡眠または休養をとっていないことを知りながら運転すること、とくに営利的な関心が犯罪遂行に関連しているとき、(p) メンテナンス不足のまたは危険な積荷をした車両の運転、とくに営利的な関心が犯罪遂行に関連しているとき。

29 例えば、(q) 弱者の (vulnerable) 道路利用者への適切な配慮を欠いたとき。ただし、ガイドラインによれば、この場合の交通「弱者」とは、自転車、バイク、馬での通行者のことを指す。



#### ④軽減事情および人的軽減事情の考慮

犯罪に関する一般的軽減事情または犯罪固有の軽減事情、および、人的な軽減事情があるときは、出発点の刑量を場合によっては相当程度下回ることができる。これらの軽減事情は、ガイドラインで考慮を認められているだけでなく、すでに2003年法も、量刑決定者が「裁判所の意見において」刑の軽減に関連する事情をすべて考慮に入れるものとしている<sup>30</sup>。一般的にガイドラインは、有責性が低いことを示す軽減事情として、通常予測しうる程度を超えた挑発、精神病または精神障害、若さまたは年齢——ただし被告人個人の責任に影響する場合——、犯罪において行為者が従属的な役割しか演じていないことが挙げられている。

交通死亡事故ガイドラインでは、犯罪の重さに関する軽減事情として、(i) 行為者への影響がある。第1に、行為者自身が重症を負ったことは軽減事情になるとするが、その軽減効果は、行為者の責任 (faute) に直接的に関連するという。行為者の落ち度が大きければ、行為者が重症を負ったという事情の軽減効果は小さくなる。第2の例として、死亡した被害者が行為者の近親者ないし家族関係があるとき

---

30 Sentencing Guidelines Council, *op. cit.*, note 17, p.6, 1.22には、以下の事情が示されている。他の犯罪での保釈中の犯罪であること、前の刑の言渡しに効果がなかったこと、人種または宗教に関する加重事情があること、被害者の性的趣向（またはそのような性的趣向があると思ったこと）を理由とする被害者への敵意を動機としまたはそれを表現した犯罪であること、被害者の障害（または障害があったこと）に基づく敵意を動機としまたはそれを表現した犯罪であること、過去の有罪判決——とくに一定の傾向の再犯性が明らかである場合——、犯罪の計画性、実際よりも重大な損害を意図していたこと、集団または組織で行動する犯罪者であること、職業的犯罪、(犯罪の性質に内在していない場合に) 金銭的利益のために犯罪を行ったこと、犯罪から高いレベルの収益を得たこと、証拠を隠しまたは処分しようとしたこと、行為者の行為について他の者から示された警告または懸念に対応しなかったこと、仮釈放中の犯罪遂行、少数民族グループないしそれに属する者に対する敵意を動機とする犯罪、意図的に弱い被害者を攻撃目標としたこと、アルコールまたは薬物の影響下で犯罪を遂行したこと、被害者を脅迫しまたは被害者に傷害を迫らせるために凶器を用いたこと、犯罪遂行に必要な程度を超えた、意図的かつ過剰な暴力または財産に対する侵害、権力の濫用、信任的な地位の濫用。

31 Sentencing Guidelines Council, *op. cit.*, note 17, p.7, 1.23には、以下の事情が示されている。被害者が複数であること、意図的でないにせよ、被害者の身体または精神にとくに重大な影響を与えたこと、同一の被害者に持続的暴力または繰り返し暴力を振るったこと、被害者がとくに弱者であること、(例えば、人気のない場所など) 犯罪の場所、公共部門で働きまたは公共の業務を行う者に対して犯罪が行われたこと、例えば、被害者の親類、とくに子供や配偶者パートナーなど他の者がいたこと、被害者をさらに貶めたこと (例えば、性犯罪の一部として被害者の写真をとるなど)、財産犯においては、被害者の財産の (精神的価値も含め) 価値が高いことまたは (例えば、設備の窃盗が被害者の生活または業務が著しく破壊されたなど) 結果的に重大な損失を与えたこと。

32 Section 166 (1) CJA.

もこれは軽減事情となる。ただし、この例も前者の例と同様、この事情の軽減効果は、行為者の有責性の程度に反比例する関係にある。(ii) 他の者の行為の介入がある。被害者または第三者が犯罪の遂行に寄与したときには、これは軽減事情として考慮される。(iii) 行為者の年齢・運転経験の浅さは、軽減事情である。無謀や無責任と、一般的な条件や異常な状況を取り扱う経験が浅いこととは大きく異なる。この点では、行為者の年齢は重要でない。

他方、人的軽減事情としては、(i) 良好な運転歴<sup>33</sup>、(ii) 犯行後の態度、現場での救助<sup>34</sup>、(iii) 悔悟が挙げられている。

#### ⑤有罪の答弁による減刑

量刑ガイドライン「有罪の答弁がある場合の刑の減輕<sup>35</sup>」に従い、裁判所は減刑を行う。また、刑事裁判所権限（量刑法）は、「当該または別の裁判所の手続きにおいて有罪の答弁を行った行為者にどのような量刑を定めるのかを決定する際に、裁判所は、(a) 手続きのどの段階で行為者が自らの有罪の答弁の意思を表明したか、および (b) この意思表明をおこなった事情を考慮するものとする」と定めている<sup>36</sup>。ガイドラインでは、最初の合理的な機会に有罪の答弁の意思を表明したときには、最大で3分の1の減刑、公判期日決定時であれば最大4分の1の減刑、公判開始後であれば最大10分の1の減刑を定めている。

#### ⑥追加的命令（ancillary orders）の考慮

裁判所は、有罪判決に加えて命令が適切または必要であるかを考慮する。例えば、交通事件の場合には、運転免許の剥奪や、犯罪遂行目的で利用された財産の没収（多くの場合には車両の没収になろう）がこれである。

#### ⑦量刑諸原則の総合判断

裁判所は、量刑が犯罪的態度に均衡し、適切なバランスが取れているかを確認し、結論として量刑全体を再検討するものとする。

#### ⑧量刑理由

裁判所が、ガイドラインから離れる量刑を行った場合には、その理由を付さなけ

33 ただし、これが直ちに軽減事情になるわけではなく、長年事故もなく、救急車、パトカー、バス、タクシーなどを運転してきた模範的なドライバーだったことなど、特殊な運転歴が考えられている。

34 逆に、事故を起こした者が被害者を救助しない理由にはさまざまなものがあり、これを犯罪を重くする事情として考慮すべきではないとする。

35 Sentencing Guidelines Council, Reduction in Sentencing for a Guilty Plea, 2004.

36 Section 152 Powers of Criminal Courts (Sentencing) Act 2000.

ればならない。

量刑決定は、以上の8つの過程を経て行われることになる。

（2008年7月22日脱稿。以下、次号）

（人文社会科学研究科准教授）

〔追記1〕脱稿後、“Magistrates’ Court Sentencing Guidelines — knife crime” に接した。

〔追記2〕本稿は、平成20年度科学研究費補助金（基盤研究（B） 課題番号 20330013 研究代表者 岡上雅美）による研究成果の一部である。