

自動車運転による死傷事犯に係る罰則に関する検討会 御中

危険運転致死傷罪の条文見直しを求める会

大西 まゆみ

土居野 優

## 自動車運転による死傷事犯に係る罰則への要望について

### 1 高速度による危険運転について

2018年12月29日の夜、三重県津市国道23号線での大事故で息子朗を亡くしました。雪混じりの雨が降る年末の夜でした。加害者は、高級外車で車線変更をくり返し、他の走行車を追い越し加速し続けたあげく、時速146kmで息子達が乗ったタクシーの側面に衝突させました。

タクシーの運転手を含む3名は、外傷性大動脈破裂などによる出血性ショックにより、即死の状態でした。

息子朗は、救命センターで必死に生きようと頑張りましたが、6日目の1月3日、多臓器不全のため亡くなりました。

瀕死の重傷を負わされた方も、命はとり留めたものの加療期間不詳の傷害で今なお後遺症に苦しむ毎日です。

事件後、警察の事情聴取で「三重県でこんな酷い事故は今までなかった。」、「言葉は悪いですが、必ずおとしまえばつけます。」と声をふるわせて言ってくれました。法律からすると、相当難しいことであつたと思います。

上司の許可も出ましたのでと、危険運転致死傷罪で送致されました。

第一審で、検察からこれでもかという程の立証がされました。大量のスライド資料を使い、故意の立証でした。

名古屋高裁での判決には、危険であるという言葉が何回もありました。

- ・公道である本件道路をあたかも自分1人のためにあるが如き感覚で走行するという身勝手極まりない運転が常識的にみて「危険な運転」であるということは言うまでもない
- ・被告人の運転が危険な運転であることは明白である
- ・殊更な無謀運転
- ・事件の結果が誠に重大
- ・故意犯に準ずる非常に危険で悪質な行為である
- ・本件事故は専ら被告人の常軌を逸した高速度運転に起因するもの
- ・本件の犯情の悪質さは、他の過失運転致死傷事案との比較において類を見ない
- ・傍若無人な被告人の行為はあまりにも危険であるばかりか、そうした危険性に対する被告人の意識の低さ感覚の鈍さは相当に問題と言わざるを得ず、その過失は極めて悪質重大である
- ・その上4名を死亡させ、1名に瀕死の重傷を負わせたという重大な結果が生じたのも高速度

## 走行の故である

これほどまで、被告人の運転が危険だと断言しながら、過失にしか問えない法律。一つひとつの判決の言葉が、不自然に過失と言わざるを得ない法律とは。

第一回の法制審議会の冒頭に、何度も社会通念に従って決する、という言葉が出てきます。

社会通念では、時速146キロは、危険運転とほとんどの人が認めます。息子の事件では、これほど危険な運転なのにどうして過失なんだと、皆が怒りをあらわにします、

事件からまる5年たった今でも、誰もが胸のモヤモヤは消えません。

路地を80キロで走る危険な運転をできる人はほとんどいないと思います、でも時速80キロでも100キロでも危険運転ではない。ぶつかるまでまっすぐ走れたら運転を制御できていたと、危険運転にはならない、など到底市民感覚では理解できません。

衝突する前に止まれてはじめて運転を制御できたと言えるのではないのでしょうか。これが社会通念です。

道交法で定められた制限速度は、何の為にあるのでしょうか。それ以上の速度で走れば、重大な事故を起こす危険性があるということではないのでしょうか。

それを守らず、死傷事故を起こせば、危険性を犯したということで危険運転に問われるべきではないのでしょうか。

適用範囲を拡大しない為に謙抑的に、適用しやすいようにと解釈を加えた法ということですが、尊い人命を守るという最重要の視点が抜け落ちているのではないのでしょうか。

近年、時速146キロ、160キロ、194キロと暴走する車が増えています。人の命より自分がスピードで楽しむことしか考えていない人権を無視した人間が増えています。

一度ならず二度も死亡事故をおこす輩もいます。適正にキケンな運転をキケン運転で裁き、長い懲役という不利益を被ることしか抑止力にならないと思います。

大事なことは皆がルールを守ることです。制限速度をたまに少し超えることもあります。+10km/時なら過失です、それ以上超えて死傷事故をおこせば危険運転に問いたい。

そして故意の認識ですが、息子の加害者も「何キロで走っていたか」の問いに「スピードメーターを見ていなかったので分からない。80キロくらいは出ていたか」と答えていました。日常的に暴走していたので体感でわかるはずです。まして146キロ出すには相当アクセルを踏み続けないと出ません。

第二審で裁判長が、その危険性を認識できないことが問題であると言いました。故意の認識など、本人がなかったと言え、それを立証するために検察は膨大なエネルギーと時間を費やさなければなりません。それで認められなかった場合をくり返すと、検察官は燃えつきるのではないか。また最初からさっさと危険運転に問うことを避けてしまうことになるのではないかと思います。

息子の裁判では、高検の検察官も判決後、怒りで小刻みにふるえるような様子でした。必ず上告してくれるものと信じていました。上告期限の前日に高検の担当検事が被害者遺族5軒を一軒一軒訪れ、上告断念の説明がありました。「上告の理由がみい出せない」と顔を真っ赤にして、本当に悔しそうでした。

私もこれで終わりなのかと、いたたまれず「負けてもいいから上告していただけませんか」とお願いしましたが「無理なんです・・・」としぼり出すような声で深々と頭を下げられました。その姿に検察も本当に苦しんだ後の答えなのだと、その姿に懲役7年（過失運転致死傷罪）それ以上はないんだと、悔しく残念な、息子達に申し訳ない気持ちでした。

2月で判決からちょうど3年。その間法改正の思いを忘れた日はありません。

忘年会の2次会に向かうタクシーで事件にまき込まれました。両足を切断された体でも生きて欲しかった。しかし春に結婚するはずだった婚約者と家族を残して旅立たなければならなかった息子朗の「こんなんありえへんよなあ、おかん」と声なき声に今日も戦っています。

社会通念に従い、適用しやすく誰もが納得できる法改正を切に望みます。

## 2 アルコールによる危険運転について

### (1) はじめに

令和元年5月5日の子どもの日、飲酒運転の加害者に小学4年生の息子の命を奪われました。加害者は義理の父である勤務先の社長等と飲酒し、社長を滋賀県高島市内から京都市内まで送り届けた後、同県高島市内にある勤務先の宿泊施設に戻る途中で事故を起こしました。

私どもの事件は、自動車運転死傷行為等処罰法第3条第1項で起訴され、加害者に懲役4年（危険運転致死罪）の実刑判決が下されましたが、危険運転致死傷罪における構成要件の立証が非常に困難であること、同罪が適用されたとしても被害者が一人の場合は軽い量刑しか与えられないことに愕然とさせられました。

### (2) 危険運転致死傷罪適用の困難性

私どもの事件の公判において、検察は、「正常な運転に支障が生じるおそれがある状態」であったことや「アルコールの影響により正常な運転が困難な状態」に陥ったことを証明するため、道路カメラ映像、飲食店店員や後続ドライバー等の証人尋問に加え、ウイドマーク法による血中アルコール濃度の推定を行い、またこれらに加え、裁判所主導による現場調査も行われました。

これら客観的な証拠に対し、加害者と被告弁護人は、危険運転致死罪を否定するために飲酒量を「生ビール中ジョッキとウイスキーロックを各3杯ずつから各1杯程度ずつ」へと少なめに変遷させたり、「飲酒運転はしたが、アルコールが事故の原因ではない」という反社会的な主張や「約700mに渡るS字カーブに横断勾配がついているから居眠りしたままでも意識的にハンドル操作せずに対向車線を逆走できる」という旨の非合理的な主張を繰り返したりするなど、激しく争ってきました。

私たち遺族は、判決確定に至るまでに初公判から1年8ヶ月、事故発生から2年8ヶ月もの長期間にわたり、息子を失った悲しみや苦しみに加え、全く反省の態度が見られない加害者と被告弁護人の主張などに対して激しい怒りを抱くとともに、危険運転致死罪が無罪となったり、過失運転致死罪が適用され執行猶予がついてしまったりするのではないかという何か得体の知れない強い恐怖や不安にさらされ続けました。

最終的には検察官及び警察官の方々に必要な証拠をそろえていただき、裁判官がそれを適切に精査されたことにより実刑判決を勝ち取ることができましたが、何か証拠が一つでも欠けていれば、あるいは一つでも否定されていれば、危険運転致死罪は適用されず過失運転致死罪として裁かれていたと思います。例えば、飲食店店員の証言が無ければ飲酒量が分かりませんし、後続ドライバーの証言が無ければ道路カメラで捉えることのできない異常な運転状況も分

かりません。呼気検査ができなければウイドマーク法による血中アルコール濃度の推定もできませんし、直線道路での事故ならば居眠りの可能性を否定できなかったかもしれません。

公判を通して、裁判官が認めるような構成要件を満たす客観的な証拠を集めることが非常に困難であること、過失の執行猶予狙いのために加害者は非合理的な主張でも構わずに言い逃れをしてくることを強く認識させられました。

### (3) 飲酒運転に過失運転はない — 飲酒運転は全て危険運転 —

公判を通していろいろなことを強く疑問に思いました。それは、飲酒運転そのものが危険な運転行為であるにも関わらず、危険運転致死傷罪の適用をめぐって事故の原因がアルコールの影響か否かを長期間に渡り加害者と争うことが合理的かつ意味のあることなのか、罪から逃れるために非合理的な主張を繰り返す加害者に反省や更生などできるのだろうか、ということです。

『アルコールは少量でも脳の機能を麻痺させ、安全運転に必要な情報処理能力、注意力、判断力などが低下している状態になる』ことが知られ、『飲酒運転の死亡事故率は、飲酒なしの約7.1倍（令和4年）と極めて高い』ことも分かっています（参考資料1）。また、『アルコールは運転に必要な技術や行動に対して極めて低い血中濃度から影響を与え、例えば集中力・多方面への注意・反応時間などは、日本の道路交通法により検挙される濃度（血中濃度0.03%）より低い濃度から障害される』ことも分かっています（参考資料2）。

重大な結果を招く危険性が高いから飲酒運転が法律で禁止されているにも関わらず、敢えて自らの意思で選択した飲酒運転という危険な運転行為により発生した死傷事故を過失としてよいのでしょうか？飲酒運転で大切な人の命を奪われたとき「正常な運転に支障が生じるおそれがある状態だと認められなかったから」、「正常な運転が困難な状態に陥ったとは認められなかったから」、「危険な運転行為が認められなかったから」等の理由で、「これは過失運転です」と言われて納得できるのでしょうか？アルコールの影響下にある運転であるということは、すなわち正常な運転に支障が生じるおそれがある状態であり、危険な運転行為であるということではないのでしょうか？一見異常ではない運転に見えたとしても、研究結果で明らかな通り、脳の機能や安全運転に必要な技能はアルコールの影響を受けているのです。（参考資料2）。

以上をふまえ、少なくとも酒気帯び運転相当以上（呼気0.15mg/ℓ以上）のアルコールを体内に保有し死傷事故を起こした場合、危険運転致死傷罪を適用する条文へと変更すること（飲酒運転による死傷事故に過失運転はないものとする）を強く要望します。

### (4) 3条1項の法定刑の引き上げ

禁止された行為を敢えて行って、人を死傷させたのならば、相応の罰を受けるべきです。過去に3条1項が追加されたおかげで私どもの事件は危険運転致死罪として裁かれ安堵しましたが、その一方でわずか4年の実刑しか与えることができず悔しい思いもしました。突然終わらせられた人生と比較した時、残念ながら交通犯罪においては「殺された者負け」なのだということを痛感させられました。人によってはこれでもかなり重い罰と言われますが、被害者やその遺族の持つ物差しとの差に大きな隔たりがあると思わざるを得ません。私たちにとっては軽い量刑としか思えないのです。危険運転であろうが、過失運転であろうが、禁止された飲酒運転で大切な命を奪われても5年にも満たない実刑とは一体なんなのだろうか、というのが遺族としての実感なのです。どれだけ裁判長が厳しい言葉を被告人に投げ掛けても、そこに相応の量刑が伴わなければ、空虚なものになってしまうのです。

私は、3条1項の「正常な運転に支障が生じるおそれがある状態」で運転し続けること自

体、別の意味で2条1号の「正常な運転が困難な状態」な運転よりも悪質であると考えます。それは、2条1号の状態よりも冷静な判断が可能であるにも関わらず、禁止された飲酒運転をやめるという判断を選択せず危険な運転行為を継続した結果、死傷事故を起こすものであり、その意味において悪質性が高いと考えられるからです。また、禁止された飲酒運転の結果の死傷事故という点では、3条1項も2条1号もなんら変わらないと思料します。その意味においても3条1項の法定刑は2条1号に匹敵してもよいものと考えます。

危険運転致死罪の上限は20年や15年で、現状、複数人亡くならないとそのような量刑とはならないものと認識しておりますが、一人の人間の命の重みというものを考えていただきたいのです。大きな量刑を与えられないのは、暴行による傷害致死傷罪など他の法律とのバランスなのかどうかはよく分かりませんが、もしそうであればそもそも同罪などの刑罰自体が軽いと思わざるを得ません。

以上をふまえ、(3)で述べた通り飲酒運転は全て危険運転とした上で上限は2条1号相当の法定刑としつつ、一人の死亡でも大きな量刑を与えられるよう法定刑の下限を引き上げていただくことを要望します。

#### (5) 公平な社会で安心して暮らすために

平成14年以降、飲酒運転の厳罰化、飲酒運転根絶に対する社会的気運の高まり等により飲酒運転の事故件数は減少してきていますが、平成20年以降はその減少幅が縮小してきています。令和4年中における飲酒運転による交通事故件数は、年間2,167件で、そのうち死亡事故件数は120件であり、毎年、尊い命が失われています。(参考資料1)

飲酒運転を撲滅するためには、様々な対策を総合的に進めていく必要がありますが、車とお酒がある限り、飲酒運転を減少させることはできても、撲滅することは不可能ではないかと思っておりますし、それは他の危険な運転行為についても同様と考えます。そうだとすれば、私たち国民がより公平な社会で安心して暮らしていくためにも、悪質な犯罪者には相応の罰が与えられる法にすべきだと思いますし、それは道路交通社会や人々の意識の変化とともに改善していく必要があると思います。

これ以上、怒り、悲しみ、絶望など様々なネガティブな感情で苦しめられる人たちを生み出さないように、あるいはその苦しみを少しでも軽減するために、飲酒運転については、前述の通り現行の酒気帯び運転に相当する0.15mg/ℓ以上であれば危険運転致死傷罪を適用する(飲酒運転に過失運転はないものとする)、また3条1項の危険運転致死傷罪の法定刑を引き上げるような条文変更としていただくことを強く要望いたします。



## 罰則

## 参考資料 1

### 車両等を運転した者

- ・酒酔い運転をした場合  
**5年以下の懲役又は100万円以下の罰金**
- ・酒気帯び運転をした場合  
**3年以下の懲役又は50万円以下の罰金**

### 車両等を提供した者

- ・(運転者が)酒酔い運転をした場合  
**5年以下の懲役又は100万円以下の罰金**
- ・(運転者が)酒気帯び運転をした場合  
**3年以下の懲役又は50万円以下の罰金**

### 酒類を提供した者又は同乗した者

- ・(運転者が)酒酔い運転をした場合  
**3年以下の懲役又は50万円以下の罰金**
- ・(運転者が)酒気帯び運転をした場合  
**2年以下の懲役又は30万円以下の罰金**



飲酒運転根絶のリーフレット (表)



飲酒運転根絶のリーフレット (裏)

## 飲酒運転はなぜ危険か？

### アルコールは"少量"でも脳の機能を麻痺させます!

飲酒運転は、ビールや日本酒などの酒類やアルコールを含む飲食物を摂取し、アルコール分を体内に保有した状態で運転する行為です。

アルコールには麻痺(まひ)作用があり、脳の働きを麻痺させます。一般に「酔う」とは、血中のアルコール濃度が高くなることにより、大脳皮質(理性や判断をつかさどる部分)の活動をコントロールしている大脳下部の「網様体」が麻痺した状態を言います。お酒に酔うと、顔が赤くなる、多弁になる、視力が低下するなどの変化が現れ始め、さらに知覚や運転能力をつかさどる部分が抑制されることにより、同じ話を繰り返したり、足元がふらついたります。

このように、**飲酒時には、安全運転に必要な情報処理能力、注意力、判断力などが低下している状態になります。**具体的には、「気が大きくなり速度超過などの危険な運転をする」、「車間距離の判断を誤る」、「危険の察知が遅れたり、危険を察知してからブレーキペダルを踏むまでの時間が長くなる」など、飲酒運転は交通事故に結びつく危険性を高めます。

また、酒に弱いと言われる人だけではなく、酒に強いと言われる人でも、低濃度のアルコールで運転操作等に影響を及ぼすことが各種調査研究により明らかになっていますので、**飲酒したら絶対に車両等を運転してはいけません!**

## 参考資料

- ＜「[低濃度のアルコールが運転操作等に与える影響に関する調査研究](#)」(76KB)  
科学警察研究所交通安全研究室
- ＜「[アルコールが運転に与える影響の調査研究の概要](#)」(293KB)  
公益財団法人交通事故総合分析センター

## 飲酒運転による交通事故の発生状況等

### 飲酒運転による交通事故の発生状況（令和4年中）

令和4年中の飲酒運転による交通事故件数は、2,167件で、前年と比べて減少(前年比－31件、－1.4%)し、そのうち、死亡事故件数は、120件で、こちらも前年と比べて減少(前年比－32件、－21.1%)しました。

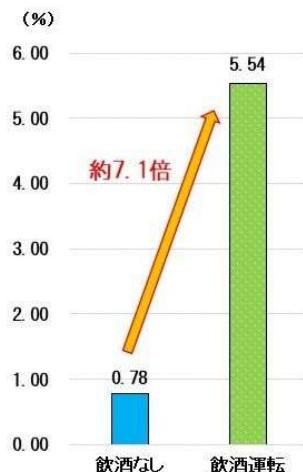
飲酒運転による死亡事故は、平成14年以降、累次の飲酒運転の厳罰化、飲酒運転根絶に対する社会的気運の高まり等により大幅に減少してきましたが、平成20年以降は減少幅が縮小しています。

飲酒有無別の死亡事故率(※)を見ると、

- **飲酒運転の死亡事故率は、飲酒なしの約7.1倍**

と極めて高く、飲酒運転による交通事故は死亡事故につながる危険性が高いことが分かります。

死亡事故率比較（令和4年）



(※) 死亡事故率＝死亡事故件数÷交通事故件数×100%



サイト内を検索

Search

## 情報提供メニュー

e-ヘルスネット &gt; 飲酒 &gt; アルコールと社会問題 &gt; アルコールの運転技能への影響



## アルコールの運転技能への影響

アルコールは運転に必要な技術や行動に対して極めて低い血中濃度から影響を与え、血中濃度が高くなればその分影響も強くなることが知られています。例えば集中力・多方面への注意・反応時間などは、日本の道路交通法により検挙される濃度（血中濃度0.03%）より低い濃度から障害されます。当然のことながら素面（しらふ）の状態よりアルコールの存在下の方が技術が向上するという証拠は全くありません。

アルコールの急性効果の中心は脳に対するものです。この効果は血中濃度がゼロから上昇するにつれて、脳の様々な機能に影響していきます。個人差は認められるものの、アルコールは運転に必要な技術や行動に対して極めて低い血中濃度から影響を与え、血中濃度が高くなればその分影響も強くなることが知られています。素面（しらふ）の状態よりアルコールの存在下の方が、技術が向上するという証拠は全くありません。

表は実際の運転に必要な個々の技能に対して、どの位の血中濃度からアルコールの影響が出てくるかをまとめたものです<sup>[1][2][3]</sup>。表の血中濃度は主に欧米の研究結果をもとにしています。

運転技能	血中濃度
集中力が下がる	0.01%未満
多方面への注意力が向かなくなる	0.02%
反応時間が遅れる	0.02%
トラッキング技能が阻害される	0.02%
ハンドル操作がうまくできなくなる	0.03%
視覚機能が阻害される	0.04%

## 関連キーワード

血中アルコール濃度

酒気帯び運転

## 関連記事一覧

## アルコールと社会問題

わが国の飲酒パターンとアルコール関連問題の推移

健康日本21（第二次）におけるアルコール対策

アルコール関連問題の分類

飲酒と事故

飲酒と暴力

アルコールの運転技能への影響

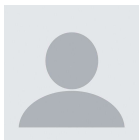


運転技能	血中濃度
規制を無視し始める	0.05%

表のように安全運転に必要な様々な技能は、かなり低い血中アルコール濃度で影響を受け始めることがわかります。またかなり少ない飲酒量で、その血中濃度に到達する可能性があることも理解していただけたと思います。表中にトラッキングと耳慣れない用語が出ています。これは運転シミュレータのスクリーンまたは実際の運転で、道路に沿って物体を追っていく技能で、実際の車のコントロールに似た技能と考えられています。

日本の道路交通法では血中濃度0.03%以上が「酒気帯び運転」で検挙されます。しかし表からわかるとおり、実はこれより低い濃度からアルコールは運転技能を障害し始めます。これらのデータは欧米人に対する実験結果をもとにしています。日本人の約半数は、少量の飲酒で顔面紅潮・心悸亢進などのフラッシング反応を示します。これらの人々は、表の数値より低い濃度から影響を受ける可能性があるかもしれません。

(最終更新日：2021年10月19日)



ひぐち すずむ  
樋口 進

独立行政法人 国立病院機構 久里浜医療センター 名誉院長・顧問

#### 参考文献

1. Moskowitz H, Burns M, Williams AF.  
Skills performance at low blood alcohol level.  
J Stud Alcohol 46: 482-485, 1985.
2. Moskowitz H, Burns M, Fiorentino D et al.  
Driver Characteristics and Impairment at various BACs.  
Report HS 809-075, National Highway Traffic Safety Administration, Springfield, VA, USA, 2000.
3. Ogden EJD, Moskowitz H.  
Effects of alcohol and other drugs on driver performance.  
Traffic Inj Prev 5: 185-198, 2004.



このサイトについて

〒100-8916 東京都千代田区霞ヶ関1-2-2

© Ministry of Health, Labour and Welfare, All Rights Reserved.