

自動車運転による死傷事犯に係る
罰則に関する検討会
(第1回)

第1 日 時 令和6年2月21日(水) 自 午後1時32分
至 午後2時19分

第2 場 所 法務省共用会議室9

第3 議 題 1 座長及び委員の自己紹介
2 議事の公開等について
3 検討の進め方等について

第4 議 事 (次のとおり)

○浅沼参事官 ただ今から、自動車運転による死傷事犯に係る罰則に関する検討会の第1回会議を開催いたします。

○今井座長 本日は、皆様御多用中のところ、御出席くださり、誠にありがとうございます。
本検討会の座長を務めさせていただく今井でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

まず、本検討会の開催に当たりまして、法務省松下刑事局長から挨拶があります。

○松下刑事局長 法務省刑事局長の松下裕子と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

自動車運転による死傷事犯に係る罰則に関する検討会の開催に当たりまして、一言御挨拶を申し上げます。

委員の皆様方におかれましては、御多用中のところ、本検討会に御参加くださり、誠にありがとうございます。

本検討会は、悪質・危険な運転行為による死傷事犯に係る罰則の在り方の検討に資するために開催することとしたものです。悪質・危険な運転行為による死傷事犯については、厳正な対処が必要ですが、現行の制度については、様々な課題が指摘されているところであり、国民の関心も非常に高く、その検討は喫緊の課題となっています。

法務省としては、この検討会が充実したものとなるよう努めてまいりますので、委員の皆様方には、それぞれの御知見をいかし、幅広い観点から忌憚のない御意見を頂戴できればと考えております。

どうぞよろしくお願いいたします。

○今井座長 ありがとうございます。

松下局長は、公務のため、ここで退席されます。

(松下刑事局長退室)

本日は検討会の第1回目でございますので、委員の皆様方に簡単に自己紹介をしていただきたいと思います。

最初に、私から一言御挨拶と自己紹介をいたします。

法政大学の今井でございます。大学で刑法の研究と教育に当たっております。どうぞよろしくお願いいたします。

次に、委員の皆様から自己紹介をしていただきたいと思います。

この後、御意見等を伺う機会がありますので、ここでは、お名前と御所属、御専門等の自己紹介を簡潔にお願いいたします。赤羽委員から、委員名簿の順にお願いいたします。

○赤羽委員 東京地方検察庁公判部副部長の赤羽と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

○合間委員 千葉県で弁護士をしています、合間利と申します。よろしくをお願いいたします。

○日下委員 警察庁交通局交通企画課長の日下でございます。よろしくをお願いいたします。

○小池委員 慶應義塾大学で刑法を担当しております、小池と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

○橋爪委員 東京大学で刑法を担当しております、橋爪と申します。よろしくお願いいたします。

○波多野委員 波多野暁生と申します。被害者遺族・被害者の立場で参加させていただきます。よろしくお願いいたします。

○三村委員 大阪地方裁判所の裁判官の三村と申します。刑事裁判を担当しております。どうぞよろしくお願いいたします。

○安田委員 京都大学で刑法を講じております、安田と申します。どうぞよろしくお願い申し上げます。

○今井座長 ありがとうございます。

本日、宮村委員におかれては、所用のため欠席されています。

続きまして、事務当局の出席者にも自己紹介をお願いいたします。

○吉田審議官 刑事局担当の官房審議官の吉田と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

○玉本管理官 刑事局で刑事法制管理官をしております玉本と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

○浅沼参事官 刑事局参事官の浅沼と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

○今井座長 事務当局のほか、法務省の井上特別顧問にも御出席いただいておりますので、自己紹介をお願いいたします。

○井上特別顧問 法務省特別顧問を務めております井上と申します。刑事訴訟法の研究者でございますが、勉強させていただきます。よろしくお願い致します。

○今井座長 次に、不測の事態に備えて、座長代理をあらかじめ指名させていただきたいと思っております。

座長代理につきましては、橋爪委員にお願いしたいと思います。橋爪委員、どうぞよろし

くお願いいたします。

○橋爪委員 よろしくお願いいたします。

○今井座長 次に、議事録の取扱いを含め、議事の公開の方針についてお諮りいたします。

本検討会については、会議自体は公開しませんが、発言者を明らかにした逐語の議事録を作成し、法務省のホームページにおいて公表するとともに、本会議で用いた資料も法務省のホームページにおいて公表することを原則としたいと思います。

その上で、プライバシーに関わる内容のものなど、公表することが適切でない議事内容や資料がございましたら、その都度皆様にお諮りさせていただいた上で、例外的に非公表の扱いとしたいと思います。このような方針でよろしいでしょうか。

(一同了承)

それでは、そのようにさせていただきたいと思います。

続きまして、本検討会の趣旨について、事務当局から説明をお願いいたします。

○浅沼参事官 本検討会を開催する趣旨について御説明いたします。

近時、悪質・危険な運転行為による死傷事犯が少なからず発生しており、そうした事犯に対する厳正な対処が重要な課題となっております。

この課題については、様々な御意見があり、例えば、昨年12月には、自民党の交通安全対策特別委員会に設置されたプロジェクトチームから、悪質・危険な運転行為に対する罰則の見直し等を求める提言が、総理大臣等に対して提出されるなどしており、国民の関心も非常に高いものがあります。

本検討会は、このような状況等を踏まえ、悪質・危険な運転行為による死傷事犯に係る罰則の改正の要否・当否や、考えられる法整備の内容について、関係する各分野の有識者の方々に幅広い観点から忌憚のない御議論を行っていただくため、法務省刑事局を事務当局として開催するものです。

本検討会における具体的な検討の項目等については、皆様の御議論によりお決めいただきたいと考えております。どうぞよろしくお願い申し上げます。

○今井座長 次に、配布資料について、事務当局から説明をお願いいたします。

○浅沼参事官 本日の配布資料は、資料1から資料4までございます。

このほか、本日御欠席の宮村委員から、検討の進め方等についての意見書が提出されていますので、お配りしております。

また、波多野委員から、発言補助資料が提出されていますので、そちらもお配りしており

ます。

なお、本検討会に関し、法務省に寄せられた要望等についても事前に送付させていただいております。

それでは、配布資料について御説明いたします。

資料1は、危険運転致死傷罪等のこれまでの改正の経緯についてまとめたものです。

資料2は、参照条文であり、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の規定と、その他の関連法令の規定を抜粋したものです。

資料3は、自動車運転による死傷事犯に関する基礎的な統計資料であり、それぞれ、第1表及び第2表は昭和45年から令和5年までの交通事故の発生件数及び死傷者数の推移、第3表は交通事件の検察庁終局処理人員の処理区分別構成比、第4表は危険運転致死傷罪による公判請求人員の態様別構成比、第5表は危険運転致死傷罪及び過失運転致死傷罪の科刑状況です。

資料4は、自動車運転による死傷事犯に関する主要国の法制についての資料であり、令和6年2月時点のアメリカ・ミシガン州、イギリス、ドイツ、フランス及び韓国の関連規定に基づき、各国の法制をまとめたものです。

配布資料の御説明は以上です。

○**今井座長** ただ今、検討会の趣旨や配布資料について事務局から説明がありましたが、何か御質問はございますでしょうか。

特に御質問はないようですので、意見交換に進みたいと思います。

本日は、第1回会議ですので、皆様から、今後の検討に向けた総論的な御意見を頂きたいと思います。具体的には、検討の進め方や検討すべき論点等について御発言いただければと思います。

先ほどと同じように、委員名簿の順によりしくお願いいたします。順番に皆様から御意見を頂いた後、更に御意見を伺う時間を設けたいと思います。

なお、先ほど事務局から紹介があったように、本日御欠席の宮村委員から意見書が提出されておりますので、適宜、御参照ください。

それでは、赤羽委員からお願いいたします。

○**赤羽委員** 悪質・危険な自動車の運転による死傷事犯については、検察において、個別の事案ごとに、当該事案の特質を踏まえ、必要な証拠を収集し、起訴・不起訴の判断や、公判における主張・立証を行うなど、適切な捜査・公判活動に努めているところです。

もつとも、事案によっては、捜査によって収集できた証拠に基づく事実認定に苦慮する場合があるほか、特に、危険運転致死傷罪の構成要件の解釈として、同罪を適用することができるかどうかといった法律判断が難しい場合もあると承知しております。

例えば、危険運転致死傷罪のうち、自動車運転死傷処罰法第2条第1号や第3条第1項に規定されている、いわゆる飲酒運転の類型については、構成要件が実質的・規範的なものとされていることもあり、被疑者又は被告人が犯行時に「正常な運転が困難な状態」にあったことや、その故意の立証などに苦慮することがあるように思っております。

また、同法第2条第2号の「その進行を制御することが困難な高速度」という要件については、高速度での運転行為の中でも、特に直線の道路においていわゆる高性能の車を走行させた事案など、進路からの逸脱が問題となるもの以外の事案においては、その解釈として、同罪を適用することができるかどうかの判断が難しい場合があるように思っているところです。

危険運転致死傷罪は、重い法定刑が定められた罪であり、その処罰の対象とすべき行為や構成要件の在り方については様々な御意見があると承知していますが、その運用を担う現場の検察官としては、適正な処罰を実現するため、できる限り明確で使いやすい規定、すなわち、処罰すべきものが適切に処罰され、また、処罰されるべきでないものが処罰されることのないような規定が望ましいと考えております。また、罰則としての実効性を確保するため、罰則の在り方についての検討に当たっては、立証の現実的な可能性といった観点も十分に考慮されるべきと考えております。

本検討会においては、必要に応じて、検察官としてのこれまでの捜査・公判の経験を踏まえた知見を紹介させていただくなどし、議論が充実したものとなるよう尽力してまいりたいと考えております。

○合間委員 今回の検討の対象である、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のうち、特に、危険運転致死傷といわれている第2条・第3条については、先ほど赤羽委員の方からもありましたけれども、規定がにわかには分かりにくいというか、抽象的なものがあって、その適用に困難が生じているという現状があると考えています。つまり、抽象的ゆえに、構成要件に該当するかどうか曖昧となり、捜査側で危険運転致死傷罪の立件に消極的になるなどして、処罰すべきものが処罰されていない実態があるのではないかと感じています。

そこで、まず、現行の危険運転致死傷罪に適用面での問題がないのか、当事者の方々から

ヒアリングなどを行い、また、危険運転致死傷罪で立件が検討された、例えば、送検されたものの、過失運転致死傷罪で起訴された事例、あるいは、反対に、過失運転致死傷罪で送検されたものの、最終的には危険運転致死傷罪で起訴された事例、あるいは、事件から相当期間経過した後、ようやく危険運転致死傷罪で起訴された事例、いろいろな場合があると思うのですが、処罰すべきものについて処罰されていない、あるいは、危険運転致死傷罪での起訴が困難となっている現状がないのかどうか、資料があれば、検討していくべきと考えております。その中では、捜査側での立件・起訴の基準なども、可能であれば教えていただきたいと思います。

その上で、現行法の抽象的といえるような規定を見直していくべきではないかと考えています。

検討の進め方については、今申し上げたとおりですが、その上で、規定の在り方について検討していくことになると思います。

現時点で問題となり得るのは、特に、自動車運転死傷処罰法の第2条第1号、第2号、第7号及び第3条第1項が想定されるかなと思っています。あるいは、同法第2条第4号についても、対象となり得るかもしれません。もちろん、先ほど述べたような問題点を検討していく中で、新たに危険運転致死傷罪として追加すべき類型があるのであれば、その在り方についても議論すべきだと考えています。そして、これらの条項の構成要件の明確化とその方法が論点になると考えられます。

もちろん、その基準として明確なのは、数値、例えば、呼気検査の結果などによるアルコールの含有量やスピードなどは、かなり明確ではありますが、そうした数値を基準として設けることで、かえって、抽象的な規定、まあ抽象的と言っていいのか分かりませんが、つまり、現行法の規定で、適正に処罰されていたものが処罰されないことになるということは、逆に、不当な結果を招きます。

私も、明確化ということもここでも何回か申し上げましたが、その方法はとても難しいと考えています。抽象的で、ある意味、解釈の合理的な幅がある現行法の規定で適切に処罰されてきた部分を落とすことなく議論を進めていくことは、重要と考えています。例えば、類型の追加、例示列挙の方法、数値基準等の合わせ技といったいろいろな方法があると思いますが、こういった点をこの検討会で、立法技術の問題も含めて議論ができればと考えています。

なお、仮に、正常な運転の有無で捉えることが難しい、すなわち、飲酒運転という危険な

運転行為による死傷結果が生じたものの、現行の危険運転致死傷罪の枠内で処罰するのは難しい場合については、現行の規定とは別に、アルコールの呼気検査の結果などによって処罰する規定を設けることが可能かどうかについても、ここで検討してもいいのではないかと考えています。

○日下委員 悪質で危険な自動車運転による死傷事犯でございますが、こうした事犯が発生したときにまず一義的に対応するのが、我々警察です。

我々としては、まず、一番に現場に駆け付けるわけですが、その中で、我々が心掛けていることは、悪質・危険な事犯が起こった場合には、事実を解明して、厳正な処罰実現のために必要な証拠を収集するということです。当然、現場を保存する。それから、様々な客観的証拠を収集し、当事者から事情を確認していく。その後、実際に起訴権限を持つ、あるいは公判を遂行する検察の皆様方と連携しながら、必要な補充捜査で証拠を積み上げていくということをやっております。

我々現場サイドとしては、やはり何があっても、被害者の方や遺族の方の無念な気持ちを常に念頭に置きながら、厳正に捜査することに力を入れているところです。

今回の議論では、今、委員の皆様方から御意見がありましたように、適用法令の規定の明確化を図っていくことが、一つの課題となっているわけですが、規定の明確化が図られることは、我々の捜査活動にも大変資することです。

それから、今回参加させていただいて本当に大変有り難いのですが、こうした検討会における議論の過程も、可能な限り、警察の現場サイドに還元していくことが非常に重要でして、それが正しく国民の求める警察捜査につながることを思っています。

よろしく願い申し上げます。

○小池委員 まず、検討の進め方に関する意見として、悪質・危険と目される運転行為による死傷事犯の被害者やその御遺族等からのヒアリングを、早い段階で実施することを提案させていただきます。

といいますのは、悪質・危険な運転行為による死傷事犯については、これまで、危険運転致死傷罪の創設や改正等により、一定の対応がなされてきたわけですがけれども、なお不十分ではないかという意見が各方面から寄せられており、取り分け、事件の当事者として問題に強い関心を有する被害者や御遺族の方々から、現行法やその運用になお納得し難い点があるという声が上げられていることが、この検討会の開催の契機になっていると認識しております。

そうしますと、この検討会が、その役割をより良く果たすには、まずは、被害者や御遺族等から直接話を伺って、その問題関心を会議体として受け止めるということが前提になるのではないかと思います。もちろん、この検討会の委員にも、御自身が御遺族である方や、被害者支援をされている方もいらっしゃるわけですし、その方々からの認識の共有も図られることになるわけですが、できれば、複数の被害者や御遺族の問題関心を、まとまった形で伺って、多角的な視野で検討を進めることが望まれると思われまいます。そのような観点から、ヒアリングの実施を提案する次第ですので、御考慮いただければ幸いです。

次に、検討すべき論点そのものについては、まだ具体的な意見は有しておりません。

既に各方面から法務省に提言等が提出されているようですし、あるいは、この検討会の委員の皆様から既に示される又はこれから示される論点、さらに、ヒアリングの実施の提案が受け入れられるのならば、その聴取結果をも踏まえて考えていくべきという限度で、私から、現段階では申し上げておきたいと思ひます。

○橋爪委員 現行法の危険運転致死傷罪の規定内容、あるいは適用については、厳しい御批判があることは承知しておりますが、私自身、刑法研究者の立場から、法改正に関わってまいりましたので、これまでの議論を踏まえて、若干の問題意識を申し上げたいと存じます。

危険運転致死傷罪は、過失運転致死傷罪とは異なり、生命に対する高度な危険性を有する悪質な運転行為を、その危険性を認識しながら行い、それによって、死傷結果を惹起した場合を重く処罰するものです。したがって、危険運転致死傷罪の実行行為は、道路交通法に違反する運転行為全般ではなく、特に、危険性・悪質性の高い運転行為に限定する必要があります。また、重大犯罪として重く処罰する以上、その適用範囲は明確に限定することが求められます。したがって、現行法のように行為態様を限定し、また、その危険性・悪質性に着目して具体的に規定するアプローチは、正当な方向にあると考えております。

もともと、このような本罪の性質に鑑みれば、現実には発生した悲惨な交通事故や、それに対する裁判実務の状況を踏まえながら、規定内容の当否について、継続的に検証することが必要であると思われまいます。

例えば、自動車運転死傷処罰法第2条第1号における「アルコール等の影響により正常な運転が困難な状態」や、同条第2号の「その進行を制御することが困難な高速度」がどのように解釈・適用されているか、また、悪質・危険な運転行為を十分に捕捉できているかについては、現状を踏まえて更に検討することが必要であると考えております。

また、2013年及び2020年の改正によって、危険運転致死傷罪に新たな行為類型が追加されたことから窺えますように、仮に、現実に発生している悪質・危険な運転行為を、現行法が十分にカバーできていないという問題点があれば、場合によっては、新たな行為類型を追加する可能性についても、更に検討すべき場合があるかもしれません。

例えば、自民党のプロジェクトチームの提言を拝見しますと、スマートフォン等を操作しながらの運転、いわゆるながら運転についても危険性が高いとの指摘がございます。このように、新たな行為類型を追加することの要否及び当否についても、現状を正確に認識した上で、かつ、過失犯の類型と適切に区別ができるかなどの理論的課題についても十分に意識しながら、検討することが有益であると考えております。

○波多野委員 私は、被害者遺族、そして被害者として発言をさせていただきます。

どういった事件の被害者であるかということ、ちょっと簡単に触れさせていただきたいと思います。

2020年3月、今から4年前になります。私は、当時11歳の一人娘と青信号の横断歩道を一緒に渡っていました。そこに、赤信号無視の直進車が時速57キロメートルで我々の左から突っ込んできました。娘は死亡し、私は重傷を負いました。刑事裁判の記録によると、我々が横断を開始したのは、歩行者信号が青になってから9秒後と推定されています。横断歩道の長さは約16メートルで、衝突地点は約13.2メートルの地点でした。あと少しで渡り切るところでした。

これは、信号の変わり目の事件ではありません。私は、ひかれたときの記憶は全くありません。娘は、多分今も自分が死んだことに気付いていないと思います。

私は、手術を受けて、ICUにいました。その間に、妻には警察の方が付き添っていただきました。妻は、警察から、極めて悪質な赤信号無視だが、危険運転致死傷罪の適用は難しいと説明を受けていました。私の回復を待って、私の入院先にも、警察が、調書作成のために来ました。捜査中なので、明言はできませんがと言葉を濁していましたが、危険運転致死傷罪にはできないだろうという口ぶりでした。

結局、警察は、過失運転致死傷罪で送検をしました。過失運転致死傷罪での送検が検察の総意であると言われたと、警察の方から聞きました。その時、私は、若い警官に遺族調書を取られたのですが、彼は号泣をしていました。こんな事故がこんな軽い処罰でいいはずがないと。このことについて現状を変えられるのはお父さんとお母さんしかいないと、泣きながら言われました。

そうした中、私は過失犯、すなわち、「うっかり犯」という評価に到底納得できるはずもなく、入院先で、法務省のホームページから、赤信号殊更無視の危険運転致死傷の事例を調べ続けました。退院後も、裁判例や学者の論文を読み込み続けて、知見のある支援弁護士にお願いをして、文書を3本書いていただいて、東京地検交通部に差入れをしてもらいました。相当なエネルギーを掛けて、弁護士報酬を払って、東京地検交通部と、いわゆるハードネゴシエーションをしました。その結果、追加捜査が行われ、被疑者は、実況見分で、赤信号を無視する明確な動機も供述をしておりましたので、1年後に、危険運転致死傷罪で起訴がされました。

2022年3月、事件から2年経った時に、刑事裁判で危険運転致死傷罪が認定されました。判決は、懲役6年6か月でした。

私が申し上げたいのは、率直に言って、なぜ被害者がここまでしなくてはいけないのかということです。こういった疑問を実務家にぶつける機会が何度かありました。警察、検察官、弁護士、多くの実務家が事あるごとに言っていたのは、条文の表現が曖昧なので、公判維持が難しいということでした。

今日、資料を用意させていただいたので、お手元を御覧いただきたいと思うのですが、1枚目にいろいろな文言を載せています。事件後、私も危険運転致死傷罪について様々な文献を読んだりして、私なりに勉強をしたのですが、こういった言葉が出てきます。

危険運転致死傷罪というものがどうして必要なのかについては、2001年の危険運転致死傷罪の立法時に、相当程度議論が行われています。その後、何度かの改正においても、なぜ必要かということは議論が尽くされていると理解をしております。

資料の1枚目に赤字で記載していますが、法律の条文というのは、紙の上にかかれてだけでなく、実際にこれを適用できなければ仕様がありませんということが、2020年の法改正の時の法制審の議事録に載っております。正に私はこのとおりで思っているところでは。

今回、期待する検討の在り方ということですが、あるべき論というものは、もう十分に議論がある程度尽くされていると思います。一方、現状としては、私が自身の体験を申し上げたように、なぜここまで適用が難しいのか。現場の人も、条文が曖昧だから公判維持が難しいと言ってしまうような現状がなぜ起きているのかを差異分析していただきたいというのが、私のお願いでございます。

資料の2枚目は、昨年12月20日に、自民党のプロジェクトチームの提言を岸田総理に

提出する時に同席をさせていただいた際に、総理に手渡した資料の一部です。繰り返しくなりませんが、危険運転致死傷罪の創設から20年超を経て、その現状の問題点について検証するべきであると考えます。条文の表現が曖昧であることから、どういうことが起きるかという、立証が困難であり、捜査上、現場の最前線の警察・検察が困っていると私は確かに聞いています。そして、その結果、危険運転致死傷罪の適用漏れが起き、捜査の知見も溜まらず、士気が落ちるといった悪循環が起きていると私は思っております。

仕事は何でもそうだと思いますが、優秀な上司が諦めた事件について、若手が、それについて、俺ならできると思うかといえば、恐らくそうではなくて、あんなに優秀な上司でもできなかったのだから、自分も無理だなと、そういうバイアスが掛かると思います。ですから、現状の点検とすり合わせ、磨き、必要な範囲での条文改正をお願いしたいと考えています。

資料の2枚目に「氷山の一角にすらスポットが当たらない」と書きましたが、その「②」にあるように、否認した者は許されて、自白した者だけが処罰されるということが実際に起きていると思います。私の事件でいえば、被疑者は、「赤信号を見て、赤信号を見たけれどもアクセルを踏み続けました。」と正直に言いました。なので、危険運転致死傷罪で起訴されたという側面もあると思います。しかし、実際に、過去の否認された事例を見ると、赤信号は見落とした、漫然と前を見ていただけというように、後付けでストーリーを作って、結果として、「赤色信号を殊更に無視し」との要件には該当しないということで、過失運転致死傷罪になるということが起きていて、「赤信号を無視した。」、「飲酒によって正常な運転ができなかった。」などと正直に言った者が処罰されて、「実は、酒は飲みましたけれども、脇見だったんです。」、「赤信号は見落とただけです。」ととぼける人が処罰から逃れることができるという現状が実際にあることを、もう一度御認識いただきたいと思います。

あと、あるマスコミの人から、2001年の立法時に立法の担当の中にいた方の発言として、私が聞いた話ですが、否認した者は許されて、自白した者だけ処罰されるというのは、刑法というのは何だってそういうふうに行っているということをおっしゃったと聞きました。それは、どういうつもりでおっしゃったのかは分かりませんが、それを言うてはおしまいだらうというのが私の意見でございます。

実際、今、問題になっている高速度運転の事件では、訴因変更が行われるなどしていますが、資料の2枚目に赤字で書いているように、例えば、署名活動をする、あるいは、交通

鑑定人に頼んで追加の証拠を独自で集める、報道による支援を受けるといったカードがきれいにそろってできる人は、ほとんどいないということを申し上げておきたいと思います。ですから、たまたまマスコミに取り上げられて、悪質な事案として目立つ事件もありますが、一方で、流れ作業的に過失運転致死傷罪で処理をされて、到底納得がいかないまま、人知れず泣いている方もいらっしゃると思っております。

資料の2枚目の「3」の「②」のところですが、正に、抜本的、そして、現場の実務部隊目線での点検が不可欠です。つまり、現場で体を張っているのは警察であり、検察であり、そういう方々が、どう考えても悪質な、立法時に悪質な運転として想定されていたであろう事件について、この条文が使えないという悔し涙を流しているということが実際にあると思いますので、なぜそういうことが起きているのかを点検していただきたいと思っております。

最後に、資料の3枚目ですが、これは、2012年の自動車運転死傷処罰法の制定時の法制審の資料を、法務省のホームページから入手したものです。ここには、当時、いろいろな被害者団体からヒアリングをした結果について、「考え得る対応・方策」というものが書かれてありますが、「2」に、「危険運転致死傷罪の構成要件の明確化」と書いてあって、4枚目にも、例えば、ひき逃げの話や、過失運転致死傷罪の法定刑の見直し、つまり、危険運転致死傷罪の法定刑は懲役20年や15年ですが、過失運転致死傷罪の法定刑は一気に懲役又は禁錮7年に落ちるということについての問題点などが出されています。つまり、被害者・被害者団体がどうか変えてくださいと言っていることは、10年前からほとんど何ら変わっていないということです。

私は、自民党の交通安全対策特別委員会で、プロジェクトチームが立ち上がった時に、その場におりましたが、そこで、ある議員の先生が、「この問題は昔からあるのだ。これをやらないわけにはいかない。なぜなら不作為を問われるからだ。」と言っておられました。

今回、こういった検討会が開かれるに当たっては、今、申し上げたようなことについて検証を是非していただき、「不作為」ということにはならないようにしていただきたいとお願いをいたします。

○三村委員 危険運転致死傷罪については、平成13年に新設されて以降、数度の改正を経る中で、裁判例も積み重ねられておまして、同罪の適用に関する一定の裁判規範は形成されてきたものと認識しています。

一方で、取り分け、危険運転致死傷罪の適用の可否をめぐる捜査や裁判実務に対しては、

様々な立場から御議論があることも承知しております。

この検討会は、このような現状を踏まえて、危険性・悪質性の高い運転行為によって生じた死傷事故の処罰の在り方がテーマであると同っておりますが、現行法上故意犯とされる危険運転致死傷罪の本質は何であるのか、また、過失運転致死傷罪との区別がどこにあるのかを改めて確認しつつ、申し上げたような様々な立場からの御議論の要因・背景がどこにあるのか、昨今の自動車事故の実情に適切に対処することのできるものとなっているのかなどの観点から、議論が交わされるのであらうと考えております。

法を適用する裁判所の立場からは、この検討会での議論を通じて、危険運転致死傷罪等の各規定が、生起する事案に対して、より適正に解釈・運用することができるものになることを期待しております。

○安田委員 私からは、刑法の一研究者としての立場から、現段階で考えていることを少し述べさせていただきますと存じます。

まず、大前提として、法律や司法判断というものは、法律の専門家だけのものではありません。法というものは、究極的には、健全な社会常識に根ざしたものであり、これに裏打ちされるものでなければ、存立の基盤を欠くことになります。

自動車運転による死傷結果が生じた事犯に関する法律や司法判断は、取り分け一般の国民の方から、かなりの批判にさらされていることは確かです。もとより、生の処罰感情がダイレクトに立法等に反映されることは、決して好ましいことではなく、慎重に回避されなければなりません。他方で、これらの批判の中には、現行法の不備等を鋭く指摘する、傾聴すべきものも含まれているように思われます。そうしたものに真摯に向き合った上で、それと同時に、理論的にもきちんと筋の通った、より良い立法を模索していくことは、法律の専門家としての責務であると感じております。

あと、この検討に際しての考えられる視点というものは、既に各委員から出されているものに尽きているところもございますが、悩みどころのようなものとして、刑法研究者として申し上げるべきことを、今、申し上げたいと存じます。

まず、現行の危険運転致死傷罪は、死傷結果を生じさせかねない危険な運転行為のうち、悪質なものを取り出して規定し、暴行を基本犯とする結果的加重犯、つまり、暴行の結果として重い結果が生じた場合の罪である、傷害致死罪や傷害罪とパラレルなものとして作られているわけですが、今回の議論では、立法当初捉えられていた、危険運転致死傷罪における危険の捉え方において、抜け落ちている点はなかったのか、悪質・危険な運転行為

として捉えるべきものの中で、抜け落ちているものはなかったのかについて、これまでの議論を再検討してみるという視点が不可欠であるように思われます。

特に、最初の点については、高速度による制御困難の場合が問題となり得るところであり、例えば、どれだけ高速度でも、直線道路で進行を制御できていれば、危険運転致死傷罪における「危険」は認められないといった結論が、高裁レベルで実際に出されているとすると、これまでの危険の捉え方には足りないところがあったということではないかと、現段階では感じております。

次に、実務における危険運転致死傷罪の積極的な適用を促すため、悪質な運転行為から死傷結果が生じれば、一律に重く処罰すべきだという見方は、既にこの場でも提示されているところです。特に、飲酒や高速度の場合に、このことが問題となり得るものと思われ、これはある意味もっともな見方であると思われるのですが、他方で、このような見方と、死傷結果を生じさせかねない具体的な危険性がある行為だけを取り出して処罰すべきだとの見方は、なかなか両立し難いところが残されているようにも思われます。確かに、実務における判断を容易にするためには、明確な線引きをして、一律に処罰する規定を設ける方が良いようにも思われるのですが、これまで考えられてきた危険運転致死傷罪の構造や正当化根拠に照らして、どのようなことが理論上可能なのか、今後十分に検討される必要があるものと感じている次第であります。

ところで、危険運転致死傷罪として捉えるべきものを新たに加えるという検討を行う際には、従来であれば過失犯だったものを、危険運転致死傷罪に格上げすることとなるわけですので、ここでは、これまで過失犯だったのではという見方は、必ずしも十分な意味を持っておらず、それに応じて過失の内実自体が変容を遂げていくことになるということは認識しておく必要があるのではないかと存じます。従来であれば過失犯かという目線ではなく、危険運転致死傷罪として拾い上げるべきものをきちんと拾い上げるという目線が肝要であるように感じております。

最後になりますが、他方で、運転行為というものは、死傷結果発生の危険を本来的に内包しているものでありながら、ルールを遵守して行っている限りは許されているところに、問題の究極の難しさがあると感じております。運転自体は危険だが許されている中で、悪質・危険な運転行為を切り分けることの難しさに、研究者として改めて思いを致しつつ、これからの検討に臨んでまいりたいと存じます。

○今井座長 ありがとうございました。

一通り御意見を頂きましたが、更に御意見があれば頂戴したいと思います。いかがでしょうか。

(一同意見なし)

委員の皆様から、それぞれの知見を踏まえた様々な御意見を頂きました。

今後、委員の皆様の御意見を十分踏まえて、充実した検討を行っていただければと考えておりますので、よろしく願いいたします。

次に、次回以降の検討の進め方についてお諮りしたいと思います。

先ほど伺った皆様の御意見を踏まえ、充実した議論を行うためには、意見交換に先立って、自動車運転による死傷事犯の実情等についてヒアリングを行うことが有益であると考えられることから、今回は、ヒアリングを行うこととしたいと思いますが、いかがでしょうか。

(一同異議なし)

○今井座長 御異議がないようですので、今回はヒアリングを行うことといたします。

ヒアリングの対象者については、事前に事務局を通じて御意見を頂戴していると聞いておりますので、その御意見を踏まえて決定したいと思います。

もともと、先方の御都合等も勘案する必要もございますので、最終的な決定につきましては、私に御一任いただけますでしょうか。

(一同異議なし)

それでは、そのようにさせていただきます。

ヒアリングの対象者が決まりましたら、委員の皆様には、事務局を通じて御連絡させていただきます。

ほかに検討の進め方について御意見のある方は、挙手の上、御発言をお願いいたします。

(一同意見なし)

それでは、本日の御意見を踏まえ、次回の会議ではヒアリングを行い、第3回の会議から、ヒアリングの結果も踏まえて、検討すべき論点について一巡目の議論を行っていくことにしたいと思います。

検討すべき論点については、まずは、私の方で、本日の御意見や次回のヒアリングの結果を踏まえて整理し、第3回会議において、皆様にお示ししたいと思います。よろしいでしょうか。

(一同異議なし)

それでは、そのようにさせていただきます。

本日予定していた議事については、これで終了いたしました。

本日の会議の議事については、特に公表に適さない内容に当たるものはなかったと思われ
ますので、発言者名を明らかにした議事録を公表することとさせていただきたいと思いま
す。また、配布資料、宮村委員の意見書及び波多野委員の発言補助資料についても、公表
することとしたいと思いますが、そのような取扱いとさせていただくことでよろしいでし
ょうか。

(一同異議なし)

それでは、そのようにさせていただきます。

では、次回の予定について、事務当局から説明をお願いします。

○浅沼参事官 次回の第2回会議は、令和6年3月7日木曜日午後1時30分からを予定して
おります。詳細につきましては、別途御案内申し上げます。

○今井座長 本日はこれにて閉会といたします。どうもありがとうございました。

—了—