

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2回)

第1 日 時 令和6年3月7日(木) 自 午後1時30分  
至 午後4時25分

第2 場 所 東京高等検察庁第2会議室

第3 議 題 1 ヒアリング  
2 その他

第4 議 事 (次のとおり)

## 議

## 事

○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2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。

本日、橋爪委員は所要のため、遅れて出席される予定です。

議事に入る前に、第1回会議を御欠席されていた宮村委員に自己紹介をお願いしたいと思います。

宮村委員、簡単で結構ですので、自己紹介をお願いいたします。

○宮村委員 第二東京弁護士会の弁護士の宮村です。第1回は差支えのため欠席で、大変失礼いたしました。今後よろしくをお願いいたします。

○今井座長 次に、事務局から、本日お配りした資料について説明をお願いいたします。

○浅沼参事官 本日、ヒアリング関係の資料として、ヒアリング出席者名簿とヒアリング出席者の説明資料をお配りしています。

○今井座長 それでは議事に入りたいと思います。

第1回会議で申し上げたとおり、本日はヒアリングを行うこととします。

ヒアリングの対象者については、委員の皆様の御意見を踏まえ、私の方でヒアリング出席者名簿に記載されている4組8名の方々を選定いたしました。

本日は、これらの方々からヒアリングを行うことでよろしいでしょうか。

(一同異議なし)

ありがとうございます。

進行としては、ヒアリング出席者名簿に記載の順に、1組ずつ、20分程度お話を伺った後、15分程度委員の皆様からの御質問にお答えいただくという流れで進めさせていただきます。

それでは始めたいと思います。

1組目の方は、TAV交通死被害者の会の太田務様です。

座長を務めております今井でございます。

本日は、御多用中のところヒアリングに御協力いただき、誠にありがとうございます。

まず、太田様から20分程度お話を伺い、その後15分程度、委員の方から質問があれば御回答いただきたいと思います。

それでは、よろしく願いいたします。

○太田氏　こんにちは、皆さん。TAV交通死被害者の会の太田務と申します。

今日は、ヒアリングに参加させていただきましてありがとうございます。

今日は危険運転致死傷罪の見直しということなのですけれども、名目が若干違うように思うのですけれども、これでよろしいのでしょうか。「自動車運転による死傷事犯に係る罰則に関する検討会」となっていますが。

○浅沼参事官　事務当局の浅沼です。

危険運転致死傷罪の見直しも含んで、自動車運転による死傷事犯に係る罰則に関して御検討いただく場でございますので、御理解として問題ありません。

○太田氏　了解しました。

まず、日本の場合は交通犯罪に甘過ぎると思うのですね、非常に。私どもの会の前協力弁護士であった松本誠弁護士が「加害者天国ニッポン」という本を出されていますけれども、正にそのとおりだと思うのです。頭に過失が付いておるお陰で、これは事故だからしょうがない、仕方がないという、この社会の認識がずっと定着してしまっていて、ある意味、警察官の取調べの際にも、加害者がそんなに悪くないのだというような言われ方をされたこともたくさんあります。本来被害者の味方のはずの検察官も、起訴しないケースがかなり現実的にあると思うのですね。

実刑率の低さも問題だと思うのです。実刑率でいいますと、交通犯罪全体の起訴率でいいますと15%程度、そのうち罰金刑が11%、有期刑が4%。この4%の有期刑で、実刑となるのが0.5%ですね。執行猶予が3.5%。物取りの窃盗罪でも懲役10年以下ですよ。これでは、物取りよりも、人の命を奪ったほうが低い刑なのです。これは絶対におかしいと思うのですね、誰が考えても。死亡ひき逃げについてもそうなのですが、これは是非公訴時効を廃止していただきたい。

罰則についてですが、まず、今の過失運転致死傷罪、自動車運転死傷処罰法ですけれども、最長で7年となっていますけれども、これをまず10年に引き上げてもらって、窃盗罪と同じにしていきたいです。それと、今、危険運転致死傷罪が1年から最長、死亡の場合20年となっていますけれども、これを11年から30年までに引き上げていただきたい。なぜかという、軽い実刑が出ているケースが多々判例であるものですから、私はこれを提案します。

それと、死亡事件に関しては、運転資格を剥奪していただきたい。二度と運転しないよう

に、違う職種に転換していただきたい。

死亡事案に関しては、略式起訴はなくして、全て正式起訴、裁判によって過失割合を判断していただきたい。

警察の取調べの中でも、ひき逃げでもそうなんですけれども、「人だと思わなかった。」という発言が許されて、自白した者が処罰されるという不条理も発生しているわけですね。ですから、過失か故意かというよりも、事の重大さを判断の基準にするべきだと思うのですね。

取りあえず、私の方からはこの程度でお願いします。

○今井座長 ありがとうございます。

それでは、御質問のある方はいらっしゃいますでしょうか。

○合間委員 太田さん、ありがとうございました。

委員をしている合間と申します。

○太田氏 お世話になります。

○合間委員 今回、自動車運転による死傷事犯に関する検討会が立ち上がって、我々がこれから検討していくわけなんですけれども、太田さんのお立場からして、我々委員は、こういったことを常に心に留めて検討に当たってほしいという御希望とか望みとか、そういうことはありませんか。

○太田氏 先日も愛知県との会合があったのですが、被害者、遺族の同じ立場の人間でないと、どうしても心のケアというか、内心までには入り込めないと思うのですね。そこら辺のことを考えると、本当に家族を亡くすということは、人生がそこで180度変わってしまうわけなのです。朝、朝食を一緒にしてお昼前に亡くなったとか、そういった事例がほとんどで、例えば青信号で、ちゃんと小さいときから教育しておいて、しつけしておいて、ちゃんと右左見て手を挙げて渡るんだよといっても、青信号で実際に小さなお子さんがはねられて亡くなって、それでも、これは過失なんだと、到底納得できないわけです。だから、正にこういうことが危険運転だと思うんですね。危険運転というか、無謀運転というか。

だから、そこら辺の一部の部分を取り上げるのではなくて、運転免許をこれから取る、例えば高校生とか中学生とか、その辺の若い時分からの運転に対する教育は、やっぱり国を挙げてやっていくべきだと思うのです。

○合間委員 また改めて私の方から聞きますけれども、起きた結果について、今何か配慮が足

りないのではないかとと思われることというのは、まま接することがあるのでしょうか。

○太田氏 あります。会員さんの中でも、実際、裁判傍聴とかいろいろ行くのですけれども、ほとんどが、死亡のときの調書とか検察官自体が、正検事ではなくて副検事が行うことが多いのですよ。副検事というと、実際、司法試験に合格していない人がやるわけなのですね。そうすると、実際に裁判に入った場合に、加害者側はちゃんと弁護士が付いておるのに、こちら側が副検事では、全く太刀打ちできないわけですよ。

○合間委員 交通事故だからといって、正検事ではなくて副検事で、何か簡単に済ませてしまうことが多いのではないかという御趣旨でしょうか。

○太田氏 そうですね、はい。

○合間委員 それから、過失ということについてお話がありましたけれども、過失と言われること自体について何か違和感があるのですか。

○太田氏 どうしても事故という表現自体にすごいアレルギー反応というか、一番最初に申し上げたように、これは事故だからしょうがないとか、仕方がないとか、社会的な風潮というか根強さが余りにも強過ぎると思うのですよ。そのためにどうしても、私ども家族を亡くした立場からすると、一番最初に接するのが警察官なのですね。その警察官からも、加害者はそんなに悪くない人だよとか、そうやって言われたケースが、会員の中でもかなりいるわけなのです。

だから、それだけ、要するに「事故」「過失」という表現、これは誤りなのだ。私ども、過失運転の業務上過失致死傷の法定刑ですね、5年から7年に上がるときに、私も松本弁護士に同席して法制審議会に出させてもらったのですけれども、そのときも、本当に「過失」という言葉をなくしてほしいとさんざん言ったのですけれども、結局それは残ったままになったものですから、それがずっと、今でも尾を引いているような状態だと思うのです。

だから、過失があるなしというのは、これは裁判で決めるべきで、最初から過失ありきではないと思うのですね。そこら辺も、非常に大事な問題だと思います。

○今井座長 ほかに御意見ございませんでしょうか。

○合間委員 もう一点だけ。

最初に太田さんの方で、今回、危険運転という絡みの話だと聞いているとおっしゃっていましたが、危険運転については刑罰を引き上げるというお話がありましたけれども、それ以外に何かTAVの会などで、危険運転について問題があるのではないかというよう

なことが語られたり、問題視されていることはありませんか。

○太田氏 意見の中では、要は、高速度走行ですね。今まで150キロとか190何キロとか、危険運転になっていない事案もあるのですけれども、そういう基準をどう決めるかというのを、例えば法定速度の1.5倍とか2倍とか、そういう判断だとすると、立証していかなければいけないのが非常に難しいと思うのですね。

例えば、一般道であれば50キロ制限、60キロ制限だと。大体そこで100キロを超えた場合には、危険無謀運転になると思うのですね。その辺の基準がどうかということと、赤信号の無視ですけれども、今までの要件ですと、「殊更に」ということ、わざと無視ということなのですから、例えばこれを、赤信号を2つ連続で無視した場合には危険運転にするとか、あるいは飲酒も、これはもちろん故意ですけれども、今は0.15ミリが酒気帯びですけれども、0.25以上でもう危険運転にしてほしいという意見が出ていました。

○今井座長 ほかに御意見、御質問ございませんでしょうか。

なければ、これで終了とさせていただきます。

太田様、本日は貴重なお話を頂戴いたしまして、誠にありがとうございました。

○太田氏 いえ、こちらこそありがとうございました。

○今井座長 お話しいただきました内容につきましては、今後の検討に役立ててまいりたいと思います。改めて御礼申し上げます。

○太田氏 是非よろしく願いいたします。

失礼します。

○浅沼参事官 次の方の準備がまた整っていないものですから、少しこのままお待ちいただければと思います。

○今井座長 それでは、午後2時5分まで休憩といたします。

(休 憩)

○今井座長 それでは、再開いたします。

本日2組目の方は、関東交通犯罪遺族の会（あいの会）の小沢樹里様、松永拓也様、高橋正人様、上谷さくら様です。

座長を務めております今井でございます。よろしくお願いいたします。

本日は、御多用中のところヒアリングに御協力いただき、誠にありがとうございます。

まず、皆様から20分程度お話を伺い、その後15分程度、委員の方から質問があれば御回答いただきたいと思います。

それでは、よろしく願いいたします。

○小沢氏 本日はお呼びいただきまして、誠にありがとうございます。

私ども、一般社団法人関東交通犯罪遺族の会の、私は代表をしております小沢と申します。後ほど全員より挨拶が行くと思いますので、どうぞよろしく願いいたします。

まず、私どもは、この危険運転致死傷罪について、この危険運転致死傷罪だけで全てを終わらせようというのが、なかなか難しいのではないかと考えています。というのも、本年の1月23日にも、法務省の法務大臣、小泉龍司様の方に伺いまして、その際に、皆様のお手元にあると思いますが、要望書を提出してまいりました。この要望書の内容としましては、自動運転死傷処罰法そのものについて、一度ひっくり返して見返さないといけないのではないかと、私たちの方では思っております。

そもそもですが、まず、危険運転致死傷罪が一番最初に施行された段階で、一番懸念されたのは、危険運転致死傷罪が拡大解釈されるのではないかとこの部分だったと思います。ですが、むしろ運用を始めてみると、その拡大解釈よりも矮小化が非常に目立つという事案が続いているのが現状でございます。さらに言えば、準危険運転致死傷罪につきましては一切、ほとんど使われていないのが現状でございますが、もしかしたらそこに当たるのではないのかという事案も増えてきていると思います。

また、私どもの方では、過失運転致死傷罪についても、現在の7年ではなく、それ以上の引上げが必要なのではないかと考えています。現行法は今7年でございますが、関東交通犯罪遺族の会提出資料2ページ目を御覧ください。亀岡の無免許運転の事案、又は関越自動車道のバス事故、それから軽井沢スキーバス、本質的には危険運転に該当するほど悪質なものであっても、危険なものであっても、又は死者数が非常に多いという状況であっても、やはり最大7年というのは、絶対的に変わらないのですね。そこで、多くの御遺族がこう言うのです。やはり危険運転にならなければ考えてもらえないと。最高7年であっても、7年になるということがなかなかない。いわゆる8掛けに引っかかってしまうのではないかとこのことも、よく聞く話でございます。このようなことから、危険性や悪質性、そして危険運転致死傷罪というだけではなく、準危険運転致死傷罪についても、法改正をすべきだと考えております。

ただし、すぐに改正するというだけではなく、全てを広げた上で、少し振り分けて作業することが必要なのではないかなと思っています。今のままですと、社会的な秩序、又は免許を取得しても、道路交通法全てを誰もが理解できるような状況かといいますと、この危険運転致死傷罪に関しては特に構成要件も難しく、例えば、20歳の免許取りたての子供に対して、しっかりと危険運転とは何ですかということを、大人の責任として伝えることが、どれだけの方ができるかという、非常に難しいと思います。是非この検討会では、私は分かりやすい危険運転致死傷罪の構成要件にさせていただきたいと思います。

ただし、私どもが願っていることは、ただ単に厳罰化をすることではございません。今のこの道路、そして近代化する車、そして平均寿命が延びた私たちの体も含めて、それに見合った法律の改正が必要ではないかと、私は感じています。また、過失運転の事案を全て厳罰にする、又は危険運転を厳罰にするというだけではなく、全部を1回解体し、振り分けることがまたすごく必要になってくるのではないかと思います。

私どもは、このようなことを法務大臣にお話させていただきました。そうしたところ、非常によく聞いてくださりましたし、この危険運転についての課題というものは、今回の検討会も含めまして、法務省の中でしっかりと話し合っていくということをお伺いいたしました。その中で、私どももお話をさせていただけるということで、非常に意義を感じているところでございます。

さらに、今回、関東交通犯罪遺族の会提出資料「2」の「(2)」、「(3)」が書かれている3ページと4ページを見ていただければ分かっていたかなと思いますが、私どもの会でも、実際に危険運転であろうという事案が、危険運転致死傷罪というものがそもそも飲酒運転であっても、その飲酒の状況を明らかにしなければ、なかなかこれに値しないと。その数値が何時間後に測られるのか、その時点でも随分と解釈が変わってしまう。又は、本人が飲酒運転をしているということを認めたとしても、数値について、証拠として十分に証拠採取できなければならないということで、本人の自供が十分な立証にならないという件がありました。

このようなことから、やはりアルコールに関しても非常に問題点があるのではないかなと思っております。そして、殊更赤信号無視の部分でございしますが、この「殊更」という言葉についてもそうですが、もともと一番最初は、危険運転致死傷罪が拡大解釈されないようにということで、十分な枠組みの中から少しでもこの罪状に等しい罪とするために、このように緩い言葉、緩い文言が持たれたと聞いております。その中で、運用の中でしっ



かりと解釈ができれば問題ないとされていたのですが、実際の運用は、「殊更」について非常に曖昧なまま、矮小化されている。そして、なかなか認められないということが続いていると考えております。

危険運転致死傷罪が平成13年にできましたが、当時の検討会での話合い、そして現在との間で、かなり大きな差が開いたのではないかと感じております。皆さんの中でも、当然このような当時の解釈と現状が乖離されているということを、十分話し合っているのではないかと思います。私どもの今回の要望書を含めて御検討いただき、危険運転致死傷罪、準危険運転致死傷罪、過失運転致死傷罪の罪刑を広げるという方向、また今の現状に合ったものを、厳罰化ではなく、正当な秩序の中で見合ったものにしていただきたいというのが、あいの会の願いでございます。

まず一旦、私の方はこれで終わりにさせていただきます。

○高橋氏 あいの会の顧問弁護団の代表弁護士の高橋であります。

法務省に対しましては要望書のとおりなのですが、確かに制御困難な高速度、これについては非常に解釈が分かれています。確かに、平成13年に法律を作るときに、危険運転致死傷罪というのは画期的な法律だったわけです。何でもそうですが、制度を作るときに、画期的な制度を作るときに、こうやって制度を作るときは、最初から大きいものを作ってしまうと大体潰される。この危険運転致死傷罪でいえば、日弁連によって潰されてしまう。そういうわけですから、何でも制度を作るときには、小さく作らないといけないのです。それで、小さく作ったわけなんです。殊更赤信号無視の「殊更」というのは、その典型だと思うのですね。

でも、実際に制度が始まってみると、裁判例でどんどんどんどん、いろいろな判例が出てくるわけです。この危険運転致死傷罪を見ていると、一つの類型だけを除いて、全てがどんどんどんどん、ある程度広めて解釈してくれているわけです。それは、社会の実態に今の法律が合わないから、裁判所としても大きく解釈しようとしているわけなんです。

その典型例が、殊更赤信号無視です。現在、赤は無視していなくても成立するのです。どうやったら成立するかといたら、信号機が存在することは分かっている、その信号機にあえて従わない意思があれば成立するとされています。赤である認識は必要ではなかったのです。

これは、いってみれば、暴走族ですね。彼らが頭がよくて、いろいろと知恵を付けて、「いやいや、信号機見ていなかったから。」、「赤という認識なかったから。」と言い出

してしまったわけです。それで困ってしまって、裁判所というのは、赤の認識は要らない、信号機の存在があつて、それをあえて無視する意思があればいいとしたわけです。このように、どうしても制度は、最初に作ったときは小さく作るものだから、なかなか社会の実態に合わなくなってくるのですね。それを裁判所は変えようとしているわけです。

ところが、一類型だけは逆方向になっています。制御困難な高速度類型です。これが逆方向になってしまった。どうなっているかといったら、今、名古屋高裁の判例でいくと、直線道路であれば、300キロ出そうが400キロ出そうが、危険運転致死傷罪は成立しません。つまり、それまでまっすぐ走っているからという言い方をするわけです。でも、皆さんどうでしょう。自分で運転してみて、普通の一般道で160キロ、190キロ出したら、ブレーキ踏めますか。私は、絶対踏めないです。自分で横転してしまうと思うからです。これ、正に制御できないのです。ところが、それと逆の方向に解釈してしまっている。

そういったことが実際に起きてしまっている。それは、一つには条文が分かりづらい、使いづらいということもあると思うのですね。ですから、例えば、一つの案ですけれども、これ、法務大臣に出しましたけれども、制御困難な高速度類型であれば、一般道であれば2倍以上、高速道路では1.5倍以上出したら、もう一律に制御困難な高速度としてしまう。なぜ2倍かといったら、大体一般道で120キロ出す人はいませんから、これだけ出せば普通は、一般の人はこれは危険だよって思う、国民が納得するような速度だと思ふからです。高速道もやっぱり1.5倍ぐらいで、150キロぐらいで、これは危ないなど一般の人は感じると思うのですね。

ですから、そういったことで一律にしていだかないと、やはり適用がばらばらになってしまったりとか、裁判所により縮小解釈をしてしまったりとか、いろいろなハレーションが起きてしまうと思いますので、そういったことをやっていただきたいというのが、一つの希望であります。

このことは、飲酒の方でもそうです。ある程度、数値化で切ってしまったほうがいいのではないかと考えております。

次に、是非検討していただきたい点が2点あります。一つは、強盗罪と殺人罪、これ、別々な犯罪です。強盗罪は5年から20年、殺人罪は5年から死刑であります。ところが、実際には、人を殺して財物を奪取するという犯罪類型が一般化して多いということで、強盗殺人罪という加重類型が設けられています。この場合は、死刑又は無期です。

さて、危険運転致死傷罪の場合はどうでしょうか。自動車運転死傷処罰法第2条には第1

号から第8号まであります。これらについては、今現在の学説とか実務では、2つの号に該当したからといって、2つの罪が成立するわけではない。仮に2つの罪が成立するという学説に従ったとしても、観念的競合ですから、刑は変わらないわけであります。

でも、どうでしょうか。べろんべろんに酔っぱらった飲酒酩酊、泥酔者。この場合は、ほとんどの場合、速度を出します。あるいは、ほとんどの場合、幅寄せをしたりとか、逆走したりとか、同時にいろいろなことをやります。ですから、飲酒酩酊の上で高速度を出した場合には、例えば、飲酒酩酊高速度致死傷罪とか、あるいは飲酒酩酊通行妨害致死傷罪、あるいは飲酒酩酊信号機看過罪とか致死罪とか、こういった加重類型を設けていただきたいというのが、一つの要望であります。

これについては、後から小沢の方からお話します。

あと、もう一点です。パーキンソン病の件であります。これは現に起きた事案であります。

現在、自動車運転死傷処罰法施行令によりますと、統合失調症、てんかん、低血糖症、躁鬱病、再発性の失神、睡眠障害、この6疾患だけが運転に支障を及ぼす疾患として提示されています。このうちの2番目から6番目、これらは全て意識障害をもたらすものです。

1番目は判断能力の問題であります。判断能力と意識障害は精神的なものであります。しかし、本当にそれだけでいいのでしょうかということであります。

パーキンソン病の場合には、パーキンソン病とパーキンソン症候群、両方ありますから、その区別は言えません。取りあえず、パーキンソンの症状として表れるものには四つあります。一つは手が安静時に震える、もう一つは表情がなくなる、そして三つ目は姿勢保持障害とあります。これらについては、確かに運転にはそれほど影響を与えないかもしれません。一番問題なのは四つ目です、筋固縮、筋強剛といいます。筋肉が固まる、固くなるのです。そして、実際に右足の筋固縮になって事故を起こした事例があります。オートマで右足が筋固縮したらどうでしょうか。オートマは右足しか使いません。これ、マニュアルだったらまだクラッチを踏めますから、速度は出ませんね。でも、オートマで右足が固縮したら、これは当然踏み間違える可能性が出てきます。

そして、このことが実際にも、学説上もたくさん言われています。埼玉医科大学の神経内科、国立療養所静岡神経医療センター、愛媛大学大学院医学研究科神経内科、岩手医科大学神経内科、それぞれでたくさん論文が出されております。特に筋固縮の場合には、その可能性が強くなってくるわけであります。ですから、身体的な疾患ということで、第7番目としてパーキンソンの症状を呈する疾患を入れていただきたいと思っております。

○小沢氏 先ほどの飲酒酩酊加重類型についてのお話をさせていただきます。

私の事件は2008年2月に起こった事案でして、制限速度40キロのところを120キロを出して、カーブが連続する道で道路を運転し、2名が死亡し、2人が重体、重症となった事案でした。運転手は1人、そして同乗者についても、危険運転致死傷幫助罪として事件が決まりました。

このときに、私どもがひたすら検察官に聞いていたのは、飲酒運転もしている。さらに、制限速度40キロのところを120キロという、明らかにもう制御できない状態で運転をする。そして連続したカーブ。どんなに慣れていても、プロのレーサーでさえ、そこを曲がれるかといったら、やはり車のしっかりとした状況が必要になるかと思います。そう考えたときに、なぜ飲酒運転だけで裁かれるのでしょうかということをお伺いしました。もちろん、危険運転致死傷罪に2つの罪刑を入れるということは、当時難しかったので、そのようなことから、仕方なく私どもは飲酒運転のみの闘いをしてまいりました。

ですが、本質的には、速度も出し、その結果、父と母が亡くなり、弟、妹が重体、重症として、16年たった今でも苦しんでいるわけです。そう考えると、本来は二つに分けて考えていただきたい。飲酒運転の事案。そして高速度の事案。これが、一つ一つをセットにさせていただかなければ、なかなか飲酒運転というものは、最終的に、本当に秩序ある状況になるのかと考えると、やはりここに対して、自動車運転死傷処罰法第2条第1号から第8号までのいずれかの罪を犯したときに関しては、5年以上の、又は無期懲役まで引き上げていただきたいと思っています。

本来であれば、殺人であれば、ということのを常に話しました。殺人であれば、2人殺したら死刑が考えられるのだと。だけれども、飲酒運転や、どんなに危険運転であっても、殺人とは違う。そして保険があるからというところで十分に加味されてしまうというのは、十分理解しています。その上でも、明らかに止められる運転、そして飲酒、そして高速度、これらが重なっているという部分を十分に解釈した上で、少し広げていただきたい。

ただ単に、私は大きく解釈をしてくれというのではなく、これが明らかに秩序の中、モラルの中、人にしっかりと伝わるものでなくてはいけないと思っているからです。

このことから、是非皆さんに御検討いただきたいと思います。

○松永氏 私は、一般社団法人関東交通犯罪遺族の会、副代表理事の松永拓也と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

私は、2019年4月に発生した池袋暴走事故と一般的には呼ばれる事故の遺族でして、

妻と娘を同時に亡くしました。刑事裁判では、飽くまで踏み間違えだったかどうかということが争点でして、結審しまして終わったのですが、民事裁判では、私は今後の同様の事故も防ぎたいという思いから、彼の病状、加害者のですね、病状についても、しっかり争おうということを決めて、民事裁判に臨みました。そのことから、該当の疾患を、自動車運転に支障を及ぼす恐れのある疾患に是非加えていただく検討をしていただきたいと思いますと考えております。

やはり筋肉が固縮するということが、症状の一つとして先ほど説明がありましたが、運転というのは認知、判断、操作が必要と言われていまして、その操作の部分で、筋肉が固縮してしまうというのは非常に問題があるものではないかなと、個人的には考えています。

この司法の場において、この六つの症状の中に該当の疾患を入れることによって、今後、同様の事故が起きたときに、しっかりと裁きが下されるという側面もちろん大切だと思っておりますが、この疾患が入ることによって、今後医療現場でお医者様から高齢者の方にアドバイス、運転に関するアドバイスですとか、そういったことが行われる際に、アドバイスしやすくなるという側面、副次的なものですが、そういったものも生まれると思いますので、是非御検討いただきたいと思いますし、あいの会にも、相談として、高齢者の御家族から、こういった足を引きずっていたり、足が動かなくなってしまったのに、運転をどうしても続ける御家族がいるということで、非常にたくさんの相談が来ます。そういった意味でも、是非このことを御検討いただきたいと思いますと考えております。

どうぞよろしく願いいたします。

○上谷氏 あいの会の顧問弁護士をしております、弁護士の上谷さくらと申します。よろしくお願ひします。

私は、危険運転致死傷罪は条文を改正すべきだと考えていますので、その点についてお話をさせていただきます。

私が被害者参加弁護士として担当した死亡事故で、危険運転致死罪で審理されるべきと思われるのに、過失運転致死罪で審理された事件がありました。事件の概要を御説明します。

加害者は覚せい剤を使用した疑いがあり、警察官から職務質問を受けていたのですが、突如として車両を運転して逃走し、赤信号を無視して国道を走り、速度を時速121キロまで上げて、不用意に左に進路変更して歩道に突っ込み、たまたま歩行していた被害者に衝突して死亡させたというものです。職務質問から逃げて衝突するまでの距離は約1キロで、時間にすると1分もありません。30秒程度だったかと思います。覚せい剤の使用も認定

されております。被害者に衝突した後、救護義務や報告事務を果たさず、その場から逃げています。検察は、危険運転でやれないか、捜査を尽くして検討してくれましたが、結局過失運転致死罪での審理となりました。

危険運転での審理を断念した主な理由ですが、事故直前まではちゃんと運転しているので、覚せい剤の影響で正常な運転が困難な状態だったとは言えない。制限速度を超える速度ではあったが、走行実験の結果、素人の運転技術でも制御できたと思われるので、制御困難な高速度とは言えない。条文に挙げられた類型は複合して適用できないというものでした。裁判例に則した検討をした結果ということです。なお、走行実験は当然ながらプロのドライバーが実施しています。

この事件、判決は全て認定しておりまして、覚せい剤取締法違反、過失運転致死罪、道路交通法違反で懲役5年となりました。

私は現場に行ってみました。この国道は、片側3車線とかなり広いもので、交通量もかなりありました。東京23区内の国道です。法定速度は60キロです。やや緩やかなカーブもあり、一定間隔でももちろん信号もあります。実況見分調書などで受けた印象とはかなり差があって、この道路を121キロで走ること自体、殺人罪の実行行為ではないか、死傷者が相当数に上ってもおかしくないなと感じました。

普通に考えて、覚せい剤を打っていて、警察から職務質問を受けて逃げている、そのために、逃げるために赤信号を無視して猛スピードで車を運転し、数十秒で歩行者に衝突して死なせてしまう事故が過失にしかないというのは、これは法律自体が、法律解釈がおかしいとしか思われません。事故直前までちゃんと運転していたということですけども、ほんの数十秒ですね。それをもってまともな運転と評価されたということは納得がいかないというのは、国民感情からして当然かと思えます。国民感情からかけ離れた運用しかできない条文は、変更するしかありません。

御遺族の無念は計り知れません。司法に対する信頼はゼロでした。御遺族の回復を阻害する要因となっています。また、私は、ほかにもいろいろな被害者の事件をやっていますので、検察官と意見交換する機会はたくさんあるのですけれども、危険運転致死傷罪の条文は分かりにくい、使いにくい、判例も実態に即していないと不満を抱いています。交通死亡事故については、裁判官も現場を見てほしいなと思えます。実況見分調書や写真に示された事故状況と実際の現物は、別物だと感じます。

道路の状況については、ほかの車両や歩行者、信号機などの存在は当然の前提として考慮

しなければ意味がありません。信号機のないまっすぐな道路で、プロのドライバーがうまく高速度を制御できたということは、事故の実験として意味があるのでしょうか。覚せい剤を打っていて職務質問から逃げていたという事情があり、逃げてから数十秒で被害者を死亡させている状況で、薬物の影響により正常な運転が困難状態ではなかったとしか言えない司法は、国民の命を大事にしているのでしょうか。

危険運転致死傷罪について、制御困難な高速度とは、例えば、法定速度の2倍以上など基準を明確化すること、また、複数の類型に当たる場合は刑を1.5倍にするなどの法改正が必要であると考えています。

以上、私の私見ですけれども、参考になれば幸いです。

どうもありがとうございました。

○今井座長 ありがとうございました。

それでは、御質問のある方はいらっしゃいますでしょうか。

○波多野委員 委員の波多野でございます。今日はありがとうございます。

私からの質問は、先ほどTAVの太田さんという方からヒアリングも受けまして、そのときに、交通事犯については、多くは副検事が担当するという問題提起がありました。加害者の刑事弁護人は、いわゆる司法試験をパスした弁護士が付きますと。これは、私自身も実際に自分の体験で、副検事の方に、当初、余り検討していただけなかったという経験がありますので、非常に問題だと思っております。

先日、ある場で、東京地検の交通部の正検事の方と名刺交換をしました。東京地検交通部には、正検事は2人しかいないということだそうです。ですから、東京ですらこういうことなので、地方はもっと人がいないということだと思います。

先ほど小沢さんもおっしゃったように、危険運転致死傷罪、子供でも分かる説明ができるような内容になっているのかというところで、私の肌感覚では、副検事すらも分かっていないというのが現状だと思います。

そこで、高橋先生、上谷先生は、数々の被害者支援の弁護活動をされていると承知していますので、実際に実務で今お話ししたようなことで、どういった理不尽、あるいはジレンマが生じているかということについて、今御説明いただいたのと別の事例があれば、教えていただければと思います。お願いします。

○高橋氏 高橋の方からお答えします。

被害者参加制度ができたときには、三当事者主義という考え方もありましたけれども、基

本的には二当事者主義、すなわち検察官の下に被害者、被害者代理人弁護士が活動するということが決まっております。つまり、どういうことかといったら、検察官と被害者側は一定の緊張関係を保ちながらも協働する、協力し合うというのが、この制度の根本的な趣旨であります。これは、交通のことについて言えば、副検事と被害者が互いに協力し合うということが基本であります。

非常に残念なことなのですが、副検事さんは過去の裁判例を余りよく検討されていない。自分が副検事になった当時の裁判例はよく知っているのですが、最近の直近の二、三年前からの裁判例はよく研究されていないです。交通事故は、ここ5年間ものすごく変わってきました。名古屋地裁でも、4年6か月の求刑に対して5年の判決が出ています。求刑超えであります。検察官というのは、特に副検事さんというのは、今の時代の流れをよく理解されていないと思います。ですから、そういった不足した部分があるのであれば、当然これは、被害者側の参加弁護士がそれをフォローしていかなくちゃいけない。そうやって活動しているというのが、今の実態であります。

もちろん、先ほどの4年6か月の求刑ですけれども、最終的には、もちろん公判の検事が求刑を決めるのですけれども、実態は違います。実態は起訴する副検事が決めています。ですから、あれは、4年6か月というのはやっぱり副検事が決めていたのですね。でも、過去の直近の裁判例を見たら、どう見ても4年6か月では収まり切らなかったのです。私自身が被害者側の代理人として、あえて7年は求刑しませんでした。7年を求刑すると、裁判官はその瞬間から読まなくなるからです。ですから、私は過去の裁判例をよく検討して、5年を求刑したのです。そうしたら、5年になったわけです。

ですから、やはり副検事さんも、決して被害者側とけんかするわけではありませんから、被害者側と一緒に協力し合ってやっていくという姿勢を持っていただきたいと、私は思っております。

○上谷氏 上谷からも少しだけ。

やっぱり個人差が大きいなと思います。副検事さんでも、でもと言ったら申し訳ないかもしれないですけれども、非常に熱心な人、研究、勉強熱心な人、被害者の声に非常に熱心に耳を傾けてくださる人もいれば、正検事でちょっと冷たいなと、もうこれは駄目なんですと、丁寧な説明を求めても、ちゃんと教えてくれない人もいます。ただ、やっぱり平均値でいうと、副検事さんの方がちょっと心もとないなというのはあります。

交通事故に限らず、私、性犯罪の被害者を担当することも多いのですけれども、条例違反



は副検事さんのことが多いですね。やっぱり性犯罪になると、多分男女比でいうと、副検事さんって圧倒的に男性だと思うのですけれども、そのせいかもしれませんけれども、理解がちょっと乏しいなと思うことはあります。

ですから、基本的には、御本人のやる気と勉強熱心さだと思いますけれども、平均値ということを考えると、正検事だから、副検事だからというわけではなくて、全体的な底上げは常に必要だし、被害者とのコミュニケーションは、多分たくさん取るほうが、彼らにとっても有意義だと思うのですよね。楽になると思うのです。被害者からたくさん情報を得られることは、非常に有意義だと思うのですけれども、そこをなぜか、面倒くさいことを言われるのではないかといった感じでシャットアウトされる方が一定数いるというのは非常に残念ですので、その辺の意識改革というのはしていただきたいなと思っているところです。

○合間委員 今日ありがとうございます。委員の合間と申します。

小沢さんにお聞きしたいのですけれども、小沢さんの御説明の中で、今回の法律を広げた上で振り分けてというお話があったと思うのですけれども、私がかうまくイメージができなくて、広げた上で振り分けてというのは、具体的にどういう検討をするべきなのかということをもう少し教えていただければと思うのですが。

○小沢氏 分かりました。

私の方では、飽くまでも今の段階で考えているのは、パーキンソンに関してもそうですし、あおり運転などに関しても、危険運転ではなくて準危険運転などにすることで、少し今よりも、危険運転よりも有効な使い方ができるのではないかなと思っていますし、そもそも準危険運転が運用されていない状態ですので、上げるものは上げる、ですが、議論があるものに対しては、もう一度ひっくり返して、どれが危険運転なのか、どこまでを危険運転とし、どこまでを準危険運転とするのかというのが、少しふるいにかけてないと難しい部分があると思っています。

というのも、よくあおり運転といいますと、すごく高速度というイメージがあるのではないかなと思いますが、逆に20キロぐらいで、のろのろ運転で、あえてわざとブレーキを踏むなどして事故をあおるようなことをしています。こうすると、高速度ではないという部分で、危険運転にならない可能性が高いです。そう考えると、危険運転では難しいけれども、過失運転まで下げるかとなると、それも違うなと思います。命を十分に守るというのが法律である中で、しっかりと決めていくというのを、ふるい分けが必要ではないか

と思っていますし、逆に、例えば死者数が多い場合などについても、少し検討が必要で、そもそも、過失運転致死傷罪の法定刑が7年以下であり、準危険運転致死傷罪が適用できれば15年以下であり、8年間の差が開いておりますので、その部分にある一定程度埋めなくては、なかなか今のケースで埋まらないものが増えてきているのではないかなと思います。

そのようなことから、交通事故を振り分ける必要であったりとか、先ほども言いましたけれども、パーキンソンであったりも、ここに関しては準危険運転でよいのではないかというのを、振り分けていいのではないかなと考えております。

以上でございます。

○合間委員 ありがとうございます。あいの会の御発言だと、今までの類型をもう少し明確化して見直していくべきだという御意見もありましたし、もう一つは、今の類型に捉われないうで、また別途いろいろな捉え直しをした上で、別の類型であったりとか、違う規定ぶりをしてきたりとか、そういう形で拾い上げていくものがあるのではないかという御趣旨でよろしいでしょうか。

○小沢氏 合っております。ありがとうございます。

○合間委員 もう一点だけよろしいですか。

これは、小沢さんと松永さんの方から、私が間違っていれば訂正してほしいのですが、モラルとか子供に向かって説明できるのかとか、それから病院の人にどうアドバイスできるのかとか、司法の場ではなくて、より社会に向けてきちんとした法律を作るべきではないかという趣旨の御発言があったかと思うのですけれども、今の法律というのがそれを果たしていないのか、それをどのように感じておられるのか。そして、より分かりやすくしていくにはどういった視点が必要なのか。もしお考えがあれば教えてください。

○小沢氏 小沢から、まずお話しさせていただきます。

よく多くの御遺族からも御相談が来ますし、又は、交通事故ということで、私たちはコロナ禍になって、天羽プロジェクトという、大学生や高校生に向けて、免許を取ったばかりの子たちに対して、無料で講演をするという活動を行っています。

その際に、危険運転致死傷罪について、「分かりにくい不是吗。」という大学生からの質問がございました。その際に、私たちでもなかなか難しいですし、法の解釈によっては、同じ事案であっても、検察官によって全く異なる結論を持ってきたりもすると。そうすることで、どんなに被害者が、この事案はこのくらいだと思っても、そんな

らないのが現状ですということをお話ししたことがございます。

このようなことから、大体18歳ぐらいで多くの子供というか、地方に住む、私は埼玉県出身なので、私の息子も18歳で免許を取りましたし、その際に、飲酒についての話もしましたし、危険運転の話もしました。ですが、「これほど分かりにくい法律はないね。」ということをおっしゃいました。となったときに、そのルールを守れるのかということをごく重要視して考えました。

実は、波多野さんとも電話でお話をさせていただいたことがあって、波多野さんのお話を伺ったときも、一番最初過失運転で動いていましたけれども、これはもしかしたら、本人には言えませんでしたけれども、危険運転になる可能性があるのではないかと、お話をさせてもらってました。このような方が実は非常に多くて、検察の段階では、実は過失運転致死傷罪でやっている。ところが、これは明らかに過失運転致死傷罪を超えているのではないかと、又は、その域を更に超えて、危険運転致死傷罪により近いのではないかと、というものが振り分けにくい。さらに、弁護士さんであっても、又は検察官であっても、開けてみないと分からないというのが現状だと。そうすると、今の構成要件が、「殊更」とか、この曖昧な部分を残したよさというものが、今はなくなってしまっているのだなと感じています。

なので、そのこの解釈を変更しなくては分からないと思います。うちの子は実は20歳になったばかりです。やっとお酒を飲めるようになったんですね。その息子に、是非この危険運転致死傷罪が改正された後に説明したときに、分かりやすいものになったらいいなと感じております。

ありがとうございます。松永の方に替わります。

○松永氏 そうですね。私も、先ほど言っていた天羽プロジェクトの大学生と話したりですとか、その他関係のある交通事故御遺族の方とかと話して、多くの方が、いわゆる遺族の場合はほとんどの方が、私はたまたま実刑判決でしたが、「過失運転で執行猶予判決です。」とか、「そもそも起訴すらされなかった。」とか、そういった方もたくさんいらっしゃって、やはり理解できないという方が非常に多いというのと、国民全体という視点で考えると、国民からしたら、例えば、一般道で百何十キロで運転したら、当然警察に捕まる。道路交通法に反していますよね。飲酒運転は、今この御時世で、絶対にしてはいけないという国民規範、意識というものと、司法で判断されるこういった判例というのが、かなり乖離してしまっているというのは個人的に感じていますし、そういった判決が出たというニ

ユースのコメント欄などを見ても、もうほとんどの方が、自分たちが持っている規範意識と全然異なるというところはこの危険運転致死傷罪というものが抱える問題点なのではないかなと。国民の交通安全に関する規範と、司法の判断がかけ離れてしまっている、法律がかけ離れてしまっている、そのように私としては思っています。

○今井座長 そのほかありませんでしょうか。

○小池委員 刑法研究者で委員をしております小池と申します。本日は貴重なお話をありがとうございました。

特定のどなたにということではないのですが、危険運転致死傷罪の各類型をどのように改正していったらいいのか、どのようなお考えかということについて、2点質問をさせていただきます。

1点目が、アルコールの影響類型につきまして、アルコール濃度の数値により、一律に定めるのがいいのではないかという御意見だったと思うのですが、どのぐらいのところでラインを引くのかというイメージに関する質問です。最も低いところと考えますと、道路交通法で酒気帯びになるレベルか、いやそうではなく、高めの数値で、誰がどう見ても危険運転だというラインを決めていくべきというイメージか。もしお考えがあればお願いいたします。

もう一点、高速度類型につきまして、制限速度の例えば2倍といった形で、数値で定めるといいのではないかというお話もあったと思うのですが、そのように定めるときに、交通量がそれなりにあるという状況、あるいはその行為者の認識といったことは考慮すべきものかという点、いかがお考えでしょうか。

これは、先ほど上谷先生の具体的な事件の御説明の中で、これだけの交通量があるところを、時速120キロで突っ切っていくのに、なぜ高速度類型に当たらないのかというお話をされていたので少し気になったところなのですが、速度の数値だけで定めるべきものか、具体的な交通量等の状況、あるいはその認識、これは考慮に入れられるようにすべきものか、皆様の御認識を伺えれば幸いです。

よろしく願いいたします。

○高橋氏 まず、速度の方なのでありますが、あとアルコールの方も、数値を出すべきだと言ったのは、やはり罪刑法定主義であります。明確化であります。一般国民から見て、このくらいの速度、このくらいの飲酒量であれば、誰が見たって制御できないよね、危ないよねと、コンセンサスの得られる数値を出すのが、やはり一番法秩序の維持と罪刑法定主義

を調和させることができるのではないかとということで、数値を出しました。

そして、飲酒の方についてですが、これは、やはり警察庁、検察庁の方で事例を紹介していただきたいのです。果たしてどのくらいで捕まっているのか、あるいはどのくらい飲酒しているけれども危険運転としなかったのか、たくさん事例を持っているはず。それを集積することによって、一般国民のコンセンサスがある程度得られる数値が出てくるのではないかと考えております。そういった趣旨で、私は言いました。

○上谷氏 私は、御質問のあった高速度の件ですが、やっぱり2倍以上というのは、基準の明確性ですね。解釈を伴う文言になると、今のように縮小解釈というんですかね、ということになってしまうということで、例として、例えば2倍というのはどうかと挙げさせていただいたのですけれども、私が思っているのは、例えば山の中で、誰もいないところを2倍出しても危険が生じない、それは多分結果の生じる危険性がないわけですから、たまたまそこに人がいたということで適用するというのも、しかしナンセンスなのかもしれません。

ですから、本当は、ある程度幅を持たせて、その交通量とか、そういった交通者の認識とか、道路のカーブが多いとか、そういうことも全部ひっくるめて、それは常識からしたらそうですねというふうに司法がやれば、これは、私は逆にいいと思っているのです。だけど、それが個人のばらつきがあって不満がたまるから、やむを得ずそういった数字で明確化するしかないのではないかとということで、これがベストと思っているわけではなくて、次善の策ですね。

ですから、一定の基準を設けながらも、そういった周囲のものも取り込んで判断するということがもしできるという条文があるのであれば、それが一番望ましいとは思っています。ただ、私、今個人的に、その理想とする条文案が浮かんでいるわけではないということも、付け加えさせていただきます。

○高橋氏 私も同じ、もうやむを得ずということで言っております。

○小沢氏 生活道路に関しては、倍の速度であると限界があると思っていて、生活道路は全てが60キロですので、やはりその状況に鑑みてという部分をしっかりと明確化していくということは重要ですが、そのコンセンサスをしっかりと持つということが重要かと思えます。

飲酒運転に関しては、翌日になってもし出頭してきた場合に、アルコールの度数がそもそもないという可能性もありますので、そのときに、状況を追って捜査ができるような状況

が必要だとは思いますが、そもそも人体の呼気、又は血中濃度だけで、今判断しているということで問題になった事例もありますので、是非御検討いただければと思います。

○今井座長 ありがとうございました。

それでは、予定していた時間になりましたので、これで終了とさせていただきます。

小沢様、松永様、高橋様、上谷様、本日は貴重なお話を頂戴いたしまして、誠にありがとうございました。

お話しいただいた内容につきましては、今後の検討に役立ててまいりたいと思います。改めまして御礼申し上げます。ありがとうございました。

それでは、ここで10分ほど休憩したいと思います。再開は、午後3時10分といたします。よろしくお願いいたします。

(休 憩)

○今井座長 それでは、会議を再開いたします。

休憩前に引き続き、ヒアリングを行います。

3組目の方は、危険運転致死傷罪の条文見直しを求める会の大西まゆみ様と土居野優様です。

座長を務めております今井でございます。

本日は、御多用中のところヒアリングに御協力いただき、誠にありがとうございます。

まず、お二人方から20分程度お話を伺い、その後15分程度、委員の方から質問があれば御回答いただきたいと思います。

それでは、よろしくお願いいたします。

○土居野氏 ただいま御紹介いただきました、危険運転致死傷罪の条文見直しを求める会の。

○大西氏 大西まゆみと。

○土居野氏 土居野優と申します。

本日は、被害者ヒアリングの場にお呼びいただきまして感謝申し上げます。

赤信号殊更無視につきましては、当会代表の波多野委員の方から、別途検討会の場で意見を申し上げますので、本日は高速度とアルコールによる危険運転に焦点を絞ってお話いたします。

○大西氏 それでは、まず1点目、高速度による危険運転について、私から説明いたします。

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繰り返し、他の走行車を追い越し、加速し続けた挙句、時速146キロで息子たち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、命はとりとめたものの、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、「三重県でこんなひどい事故は今までなかった。」、「言葉は悪いですが、必ず落とし前はつけます。」と、声を震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ったと思います。上司の許可も出ましたので、危険運転致死傷罪で送致されました。第一審で検察から、これでもかというほど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、あたかも自分一人のためにあるがごとき感覚で走行するという身勝手極まりない運転が、常識的に見て危険な運転である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余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人を死亡させ、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、高速度走行のゆえである。」

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、一つ一つの判決の言葉が、不自然に過失と言わざるを得ない法律とは。

第1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。事件から丸5年たった今でも、誰もが胸のもやもやは消えません。

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、初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。道路交通法で定められた制限速度は何のため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ために、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起こす人もいます。適正に危険な運転を危険運転で裁き、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。プラス時速10キロなら過失です。それ以上超えて死傷事故を起こせば、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という問いに、「スピードメーターを見ていなかったので分からない。80キロぐらいは出していたか。」と答えていました。日常的に暴走していたので、体感で分かるはずです。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繰り返すと、検察官は燃え尽きるのではないかと。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、怒りで小刻みに震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。「上告の理由が見いだせない。」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ないか。」とお願いしましたが、「無理なんで



す。」と、絞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、息子たち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。忘年会の二次会に向かうタクシーで、事件に巻き込まれました。両足を切断された体でも、生きていてほしかった。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、「こんなんあり得へんよなあ、おかん。」と、声なき声に今日も闘っています。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。

○土居野氏 2点目、アルコールによる危険運転については、私から説明いたします。

「(1) はじめに」。

令和元年5月5日の子供の日、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らと飲酒し、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。これは、飲酒運転開始から約84キロメートルの地点で事故を起こしております。

私どもの事件は、自動車運転死傷行為等処罰法3条1項で起訴され、加害者に懲役4年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1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700メートルにわたる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か月、事故発生から2年8か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付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な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なければ、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つたかもしれません。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る、事故の原因がアルコールの影響か否かを、長期間にわた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倍と極めて高いことも分かっています。また、アルコールは、運転に必要な技術や行動に対して、極めて低い血中アルコール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より低い濃度から障害されることも分かっています。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、あ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などの理由で、これは過失運転ですと言われて納得できるでしょうか。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おとりに、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。

以上を踏まえ、少なくとも酒気帯び運転相当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、強く希望します。

#### 「（４） ３条１項の法定刑の引上げ」

禁止された行為をあ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、僅か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とき、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、５年にも満たない実刑とは一体何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かけても、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号も何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号に匹敵してよいものと考えます。

危険運転致死罪の条件は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、1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罪など、他の法律とのバランスなのかどうか、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。

以上を踏まえ、「(3)」で述べたとおり、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、1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。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とおり、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、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等をしていただくことを、強く希望いたします。

○今井座長 ありがとうございます。

それでは、御質問のある方いらっしゃいますでしょうか。

○合間委員 委員の合間です。今日は、本当におつらい体験をこのような場で語っていただいて、本当にありがとうございます。決して負担にならないということを祈っております。

その上で、まず大西さんに、社会通念と違うのではないかというようなお話、趣旨であったと思うのですが、今回高速度の関係が自動車運転死傷処罰法2条の危険運転にな

らなかった。どの辺りが一番違和感があったというか、多分、弁護士さんなり検察官なりにいろいろ説明を受けたと思うのですけれども、何でこんなことになるんだろうという、一番違和感を感じたところがもしあれば教えていただけますでしょうか。

○大西氏 裁判ですか。

○合間委員 そうですね。裁判でこの結果になってしまったことを踏まえて、今の法律と、大西さんが思われている危険だったりとか制御困難という言葉が多分違うんだと思うのですけれども、どういったところに違いを感じたとか、何かあれば。

○大西氏 とにかく、146キロ出して死傷事故を起こしても危険じゃないというところと、危険運転の考え方なのですけれども、この文の中にも入れたのですけれども、ぶつかるまで真っすぐ走れたら、何人死傷させようとも、何キロ出していようとも、危険運転ではないというところが、それはとても納得できるものではないですね。

○合間委員 今、こうやって法改正に向けて思いを語っていただきましたけれども、法改正に向けた思いの原点というか、それは、どのようなお気持ちからこういった場でお話しいただいているかということも、教えていただけますか。

○大西氏 本当に判決が出たその直後から、こんな法律は絶対変えやなあかんって、そんな変える力もあれもないのですけれども、方法も自分にはなかったのですけれども、けど、これは間違っているって思ったのです。こういう解釈は間違っていると思ひまして、おかしいと思ったことは、やっぱり声を上げやなあかんって、黙っとったら絶対変わらないっていう、そういう思いで、息子たちの死の意味を示したい、悲しいだけの事件では絶対終わらせないというふうに、私の中で決意がありました。

○合間委員 ありがとうございます。

引き続きよろしいですか。

土居野さんの方にもお伺いしたいのですけれども、今回、土居野さんの場合は自動車運転死傷処罰法3条だったということなんですけれども、2条の規定も当然あるわけで、2条か3条かということについて、それについて何か思いがあったりとかということは、実際におありになったんでしょうか。

○土居野氏 そうですね。検察官の方からは、これは限界事例だというような説明があったのですけれども、加害者が、例えば、余り酒の匂いがしなかつただとか、普通にしゃべっていたとか、あと駅のカメラ映像とかでも普通に歩いていたというような、外見的なところから、余り酒に酔っていなかったというところだったので、あと、そのときというのは、

やはり法律にはもう全然、もちろん詳しくないですし、これは3条に当たるような、3条でももうぎりぎり、過失か3条かぎりぎりなところなんだという説明がありましたので、2条と3条でどうなのかというところは、その当時はありませんでした。

○合間委員 ありがとうございます。

もう一点、飲酒について、飲酒での過失犯はないというような御意見だったと思うのですが、けれども、「私たち」という表現もありましたが、飲酒運転に対する被害者の方々の思いというか、どのような感覚でいるかということについて、御存じの範囲で教えていただければと思うのですが。

○土居野氏 そうですね。同じ飲酒運転で大切な方を亡くされた御遺族の方向名かとなつがっているのですけれども、やはり禁止された飲酒運転で死傷という重大な結果を起こしているのに、やはりそれを、なぜ過失運転として扱われてしまうのかということというのは全く同じ意見で、やはり飲酒運転というのは、全て危険運転なのではないかというところの話は、共通した意見として持っております。

○今井座長 そのほかいかがでしょうか。

○波多野委員 今日はありがとうございます。

第1回の検討会でも、私、申し上げたのですけれども、被害者が声を上げないと、こういう見直しの動きになっていかないのが現実だと思います。大西さんも土居野さんも、御自身の事件以外の被害者の方の声も聞かれていると思います。

今回こういう検討会が開かれて、法改正がされるかもしれないという中で、被害者がどのように声を上げていか分からないと、そもそも法律がどうなっているのかも理解が難しいという、この現状について、事件以後、率直にどういったお気持ちでその現実に向き合ってきたかについて、お聞かせいただければと思います。

○大西氏 私も漠然と、これは間違っているって、それは社会通念では絶対間違っているって思うのですけれども、法律も分からない、何も分からない、そういう中で、どうやって変えていったらいいんやろうという、そういう、何かもやもやというか、やりたいんやけれども、何をやったらいいか分からないという。

うちの場合は、危険運転致死傷罪で送致されましたので、だから、絶対危険運転致死傷罪になるはずと思っておりましてところ、過失運転致死傷罪の判決を受けてしまったわけですね。それが、送致の段階で過失運転致死傷罪やったら、闘いようもあつたのかなと思うのですけれども、署名活動とか、そういうのもできたと思うのですけれども、危険運転致

死傷罪で送致されて、過失運転致死傷罪で一瞬に終わってしまったというところで、本当に自分が何をしたらいいのか、どういう声を上げたらいいのか、どこに相談したらいいのか、そういうことがほとんど分からなくて、本当にこの3年間というのは、法改正のことは考えていても何もできなくて、ずっともやもやして、そういう思いできました。

○土居野氏 そうですね。説明の中でも申しあげましたけれども、公判が始まってから1年8か月、判決確定するまでにすごく長期間にわたるんですね。もうその間、すごくストレスがかかる状態。なぜ加害者がこんな危険な行為をあえて選んで、しかも長距離、84キロメートルという距離を走って、その間にやめようと思えばやめる時間があったのに、飲酒運転をやめない、もうそれ自体悪質な行為だと思うのですけれども、本当に、それでもそれだけの時間を掛けて、4年という実刑しか与えられなくて、本当にすごく苦しい、悔しい思いをしました。

ただ、自動車運転死傷処罰法3条1項という条文が、過去に作られて、それは過去の被害者遺族の皆さんとか関係者の皆さんのお陰で、そういった条文を作っていただいたお陰で実刑判決、要は、過失にならずに済んだのだらうなと思っていたのですけれども、ただ、4年という実刑は何なんだというところで、一つは、やはり過去の方々が声を上げたのと同じように、自分も今後苦しむ人たちが、事故というのはゼロにはできないのではないかと考えていますので、何か声を上げて、法律をよりよくしていけないといけないのではないかなという思いはずっと持ち続けていたんですけれども、だけど、それをどう伝えて、変えるところに持っていけばいいのかというところは全く分からなくて、大西さんと同じですけれども、本当に何かもやもやというか、どうすればいいんだろうという思いで、ここまで進んできました。過ごしてきました。

○今井座長 そのほかいかがでしょうか。

では、ほかに御意見がないようですので、これで終了とさせていただきます。

大西様、土居野様、本日は貴重なお話を頂戴いたしまして、誠にありがとうございました。お話しいただいた内容につきましては、今後の検討に役立ててまいりたいと思います。改めて御礼申し上げます。

○浅沼参事官 次の方は、オンラインになりますけれども、準備しますのでお待ちください。

○今井座長 それでは、4組目の方、北海道交通事故被害者の会の内藤裕次様をお願いしたいと思います。

座長を務めております今井でございます。

本日は、御多用中のところヒアリングに御協力いただき、誠にありがとうございます。

まず、内藤様から20分程度お話を伺い、その後15分程度、委員の方から質問があれば御回答いただきたいと思います。

それでは、よろしく願いいたします。

○内藤氏 よろしく願いいたします。

北海道交通事故被害者の会の内藤と申します。私はこの会の副代表を務めておりまして、代表は前田という者なのですが、私、弁護士をやっておるものですから、法的な形に関しては私がふさわしいのではないかとということで、会を代表してお話をさせていただきたいと思います。

まず、今回、検討会のヒアリング対象団体として指名していただきまして、大変ありがとうございます。会を代表してお礼を申し上げます。

本日は、一つは、まず当会の概要について御説明した上で、今回の刑罰法規の改正について、一言述べさせていただきたいと思っております。

まず、当会についてなのですが、事前にお渡ししたものに書いてございますが、1999年に設立しまして、北海道の交通安全協会というところから金銭的な面も含めて助成を受けて行っている団体です。運営に関しては完全に自主的なもので、交通安全協会さんの関与はないということです。

主な活動内容なのですが、これは北海道交通事故被害者の会提出資料「第1」の「2」というところに記載してございますが、まずは、会員相互の交流、支援ということで、現在118名会員がおりますけれども、皆さん被害者の方で、家族が亡くなった方、それから自らがをされた方といらっしゃいます。皆さん被害者ですので、相互に支え合っていくという活動をしていて、定期総会を年1回やっておりますけれども、お食事をしながら交流会をするということをやっております。

それから、学校とか矯正施設とか免許停止処分者講習に講師を派遣しまして、24年間で1,478回行っています。

それから、毎年秋はフォーラムを実施しておりまして、これ、一般市民対象向けでやっております、大体1回当たり100名ほど参加いただいております。昨年に関しては、埼玉県立大学の白岩祐子先生がいらっしゃって、行動科学からアプローチした交通死傷ゼロへの課題について勉強したという実績がございます。

それから、対外的な要請活動ということで、どのようなことをやっているかといいますと、



内閣府とか警察庁とか関係省庁に対して、交通問題に関する改善要望書というのをしております。今回の刑罰法規だけではなくて、行政的な措置として、例えばドクターヘリの活用を増やしていただきたいとか、それから被害者に対する支援ということで、条例に基づく支援ということで、特化条例の制定を働き掛けたり、それから歩者分離信号やゾーン30の設置を増設していただきたいなどなど、いろいろな要望をしております。そういうような会でございます。

私自身も被害者の遺族でして、平成10年に妻が、私、当時柏市というところに、千葉県ですね、住んでおりましたけれども、トラックにひかれて亡くなっておって、私自身遺族という立場でございます。

以上が会の概要でございます。

次に、今回の改正案に関する意見を述べさせていただきますと思います。

当会の要望事項については、従前からこの自動車運転死傷処罰法を批判して、構成要件に目的等の主観的要素が入っているものがあると。これらに関しては、要件の緩和であるとか撤廃というのをお願いして、これは従前から要望書に書き込んでおりました。それから、速度違反、飲酒、居眠り、わき見運転等の危険運転、要は危ない運転、危険な運転一般に適用されるような条項を設けるという改正をお願いしておりましたところ。自動車運転死傷処罰法5条に関しては、これは過失運転致死傷罪ですけれども、人が亡くなった場合に関しては、例えば12年といった辺りに最高刑を引き上げるといった要望を盛り込んでいたところでございます。

今回につきましては、もう少し具体化したものを検討いたしましたので、以下御説明したいと思います。

そこで、北海道交通事故被害者の会提出資料「第2」の「要望意見」のところに入りたいと思うのですけれども、私も一応弁護士をやっておりますけれども、なかなか難しいのですね。私自身、まだうまく整理ができていないし、何か技巧的なところもあるのかなという感じもしないではないのですが、一つの意見としてお聞きいただいて、受け取っていただければと考えます。

まず一つですけれども、現在の規定の見直しということで、これは自動車運転死傷処罰法の2条2号ですね、高速度運転の関係ですけれども、進行を制御することが困難な高速度と。これは言うまでもなく、判例上なかなか難しい、特に直線の道路においては難しいと。恐らくこの検討会も、この辺の問題意識からスタートしたのかなと思うのですけれども、

なので細かいことは言わないのですが、このような一般の国民の規範意識と実際の条文の運用、適用がずれているというようなことがあるのかなと思います。

その原因としては、「進行を制御することが困難な高速度」の解釈の問題になると思いますが、これはどうしたらいいのかと。これも、ずっと私も悩んでいたところではございますが、一つは法定速度を基準として、何キロを超えた場合とか、あるいは何倍とか、具体的な規定ぶりというのも一つ方法としてはあるのかなというふうに考えました。なので、今回はそのような提案をさせていただいております。

ただ、このような規定にしますと、例えば何キロと規定したのだけれども、5キロ足りなかったとか、そういった切られてしまう、どうしてもそういう微妙な事案もあると思うので、そういう意味では、被害者の方の受け取られ方としては、5キロ足りないのになぜ危険運転ではないのかとか、こうなってくるような形にもなるかと思えます。そういう悩みはあります。ありますけれども、一つの方法としては、こういった方法があるのかなと考えました。

以上が自動車運転死傷処罰法2条2号の説明です。

もう一つは、現行法の見直しということで、自動車運転死傷処罰法2条の7号ですね、信号無視の規定に関してです。これは、「殊更に」という文言が入っておりますけれども、「殊更に」という文言がなくても、意図的にといいますか、故意で赤信号であることが分かっているという事は、それ自体非常に危険な行為なのかなと考えますので、これについては、「殊更に」の要件は外すという方向性もあるのではないかと考えます。

次にいきたいと思いますが、これは新設条項でございますが、これは戻ってもらって、先ほども御説明した自動車運転死傷処罰法2条2号の高速度運転の部分なのですが、けれども、2条2号は、高速度運転についての結果的加重犯と理解しておるのですが、この場合に、先ほどの提案のような時速何キロとかいう定め方にしてしまった場合は、そのような速度では運転していなかったという認識というか、ずれというか、言い逃れもあり得ると思うのです。そうすると、これは高速度運転に関する故意がなければ、恐らく処罰できないと思うので、難しくなってくるのかなと考えました。

故意の捉え方がどうなのかという問題もあると思うんですが、例えば、覚せい剤の所持、使用という犯罪に関しては、覚せい剤という認識はなくても、体に有害な違法な薬物であるという認識があれば故意は問えるという判例がありますので、それとパラレルに考えることができるのかどうかという問題があるとは思いますが、やはりそれはそうではなく、

具体的に何キロで走っていたという認識がなければ難しいというのであれば、一つの解決としては、このように高速度運転の部分に関して、認識について過失があった場合に、そのような高速度運転によって、結果生じた死傷の結果については罪を問えるのではないかと考えまして、このような高速度運転による過失、高速度運転の部分について過失があり、結果死傷が生じた場合には、これは自動車運転死傷処罰法5条よりも重く問うてもいいのではないかと考えて、これは一つの考えとして提示させていただきました。

それから、北海道交通事故被害者の会提出資料「3」ですね。これは、自動車運転死傷処罰法第2条に新しく設けるという話です。これは基本犯というか、基本的行為に関して非常に危険な運転を規定しているものですが、今現在8つの類型がありますが、これに加えて、例えば、スマートフォンを意図的に操作するという行為などがあると思いますので、そのような行為から生じた結果については、危険運転致死傷罪ということも一つあるのかなと考えます。

最後ですけれども、これは、北海道交通事故被害者の会提出資料には、「身分犯の追加」というタイトルで書いていますけれども、要はこれ、多分、恐らく古くから言われている話だと思うのですが、例えば、お酒を飲んで運転したら、当然重い罪だよと。それは、自動車運転死傷処罰法5条の過失運転致死傷よりも重く処罰されるべきだみたいな、恐らく国民一般の考えはあるとは思っています。それを具体化したものでございます。身分犯とっていいのかわからないのですけれども、第6条を見ますと、例えば、「第2条・・・の罪を犯した者」とか、「第3条の罪を犯した者」などの身分犯的刑になっているので、そのようなものを、6条に関しては無免許運転の類型ですけれども、この無免許運転のところ、スピード違反であるとかお酒を飲んで運転したといった形に置き換えてもいけるのかなと。身分犯なのか結合犯なのか、私にはよく分かりませんが、ともかく二つ、お酒を飲んで運転したら5条より重くしますよと、スピード違反をして運転して人を死傷されたら5条よりは重くしますよと。言いたいのはそこなので、それが身分犯なのかどうかというのは、どうでもいい話ではあるのですけれども、そのような類型を一つ設けてもよいのではないだろうか。これは、恐らく古くから言われているような話なのかなと思います。

我々が検討したのは以上の四つの課題ということになります。

北海道交通事故被害者の会提出資料「第3」に「最後に」と書いていますけれども、これはこのようなことで、我々の願いを改めて書かせていただいたということになりますので、

我々が言いたいこと、申し上げたいことは以上となります。

ありがとうございます。

○今井座長 ありがとうございます。

それでは、御質問のある方いらっしゃいますでしょうか。

○合間委員 内藤先生、ありがとうございます。委員の合間です。2点ほど質問させていただきます。

まず、結果的加重犯というところがあるのですけれども、まず、基本犯がどういうものと考えておられるかということをお教えいただければというのが1点。

2点目が、今回の提案の中に、飲酒は身分犯というのか加重類型というのかということで挙げられていますけれども、高速度みたいな感じで飲酒犯自体について何らかの対応が必要ということは、もし会の方で議論があったりとか何か意見があったら教えてください。

○内藤氏 分かりました、ありがとうございます。

まず、結果的加重犯の基本犯なのですけれども、これは、我々が提案している中では、高速度運転ですから、例えば、100キロで運転して、100キロで運転した結果、死傷させた場合は、それは自動車運転死傷処罰法2条に該当するという規定ぶりを設けるとします。ただそこで、100キロも出していなかったんだよという認識によって故意が欠けた場合には、恐らくそのようなスピードで走っていれば過失は取れるのかなと思いますので、要は、過失による高速運転致死傷の基本犯としては、高速度運転について過失があった場合を基本犯とすると考えております。

飲酒に関しては、なかなか難しいところがあるのですけれども、会の中での検討としては、課題としては出てこなかったです。

○今井座長 ほかの方々、御質問、御意見ございますでしょうか。

○波多野委員 内藤先生、ありがとうございます。波多野と申します。よろしく願いいたします。

資料によりますと、御会は1999年9月に結成ということで、2001年に危険運転致死傷罪、刑法の208条2ができて、正にこの歴史をタイムリーに御覧になってきたのだと思うのですけれども、私は個人的には、現行法の2条の1号、2号、3号、4号、7号について、2001年の立法時の5類型から条文表現が変わっていないということが、非常に問題だと思っているのですが、御会も抜本改正が必要だという立場だと思います。

ずっとこの危険運転致死傷罪について御覧になってきた中で、今回抜本改正をする上で、

こういったデータをどこから取って検討すべきだとお考えかをお聞かせいただければと思います。

○内藤氏 恐らくそれは、現在の条文がどう解釈されているかということになる、そこからスタートするのかなと思いますので、取ってくるデータというか、よりどころとする情報としては、やはり判例ということになるのでしょうかね。我々も、考えるに当たって幾つかの判例は参考にしたところですが、やはり判例上どう解釈されているか。あるいは、立法時における国会答弁であるとかいう辺りも参考にすることもありますので、そのようなものじゃないかなということで、それで答えになっていますでしょうか。

○波多野委員 ありがとうございます。そうすると、そもそも起訴をされる事件が少ないという前提がある中で、判例を参照するとなると、例えば、過失運転致死傷罪で送検されていて、過失運転致死傷罪で終わっていますという事件について、危険運転致死傷罪か過失運転致死傷罪かという検討がされていない可能性が非常に強いと私は思っているのですけれども、この20年以上の中で、判例がたまっていないという仮説があるとすれば、ほかにこういったデータがあるとお考えになりますかね。

○内藤氏 データですね。そもそも判例自体、検索するというか調査するのは非常に難しく、当然全てのものは出てきませんし、ある程度話題になるものしか刊行物に登載されていませんので、なかなか難しいのだろうなと思います。そうした中で、それ以外のデータというところ、どうなんでしょうね。要は、今おっしゃるのは、危険運転の部分に故意がある場合か、過失がある場合かというのが、実際どういうケースであればどうだった、こういうケースであればどうだったという事例を、どうやって集積していくのかという、恐らくそういう御質問だと思うのですが、なかなか難しいのかなという感じはします。

○波多野委員 分かりました、ありがとうございます。

○合間委員 すみません、改めて合間です。

内藤先生、先ほどの過失による結果的加重犯の件なのですけれども、結果的加重犯という表現はともかくとして、結論としては、危険運転のような故意までいかなくても、高速度の場合の過失事案については、より重い類型を検討すべきということによろしいのでしょうか。

○内藤氏 そうですね。結論としてはそういうことで、いろいろ何か過失みたいなことも言いましたが、結論としては、過失であろうと、速度をがっつり出して、危険な運転をして死傷させた場合には、自動車運転死傷処罰法5条よりは重く処罰すべきではないでしょうか

と、そういった話です。

○今井座長 そのほかいかがでしょうか。

他にございませんでしょうかね。

なければ、これで終了とさせていただきます。

内藤様、本日は貴重なお話を頂戴いたしまして、誠にありがとうございました。

○内藤氏 どうもありがとうございます。

○今井座長 お話しいただいた内容につきましては、今後の検討に役立ててまいりたいと思います。ありがとうございます。

以上で、本日のヒアリングは終了となります。

次に、今後の進行についてですが、第1回会議で申し上げたとおり、第1回会議における皆様の御意見や本日のヒアリングにおける出席者の御意見等を踏まえ、私の方で検討すべき論点の案を整理し、第3回会議においてお示ししたいと思います。その上で、個別の論点について、一巡目の議論を行うこととしたいと思いますのですが、よろしいでしょうか。

(一同異議なし)

ありがとうございます。それでは、そのようにさせていただきます。

本日本日予定していた議事につきましては、これで終了いたしました。

本日の会議の議事につきましては、原則的な方針としては、発言者名を明らかにした議事録を作成するとともに、説明資料等についても公表することとさせていただきたいと思っております。しかしながら、発言内容を改めて確認し、ヒアリング出席者の御意向も伺った上で、プライバシー保護等の観点から非公表とすべき御発言等がある場合には、該当部分を非公表としたいと考えております。それらの具体的な範囲や議事録等の記載方法については、発言者との調整もありますので、座長である私に御一任いただけますでしょうか。

(一同異議なし)

ありがとうございます。それでは、そのようにさせていただきます。

それでは、本日会議はここまでとしたいと思います。

次回の予定については、事務当局から説明お願いいたします。

○浅沼参事官 次回の第3回会議は、令和6年3月19日火曜日午後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。

