

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4回)

第1 日 時 令和6年4月25日(木) 自 午後1時26分
至 午後3時23分

第2 場 所 法務省共用会議室6・7

第3 議 題 1 危険運転致死傷罪の構成要件の見直しについて
・自動車運転死傷処罰法第2条第7号の罪について
・新たな類型の追加について
・同法第3条第2項の罪について
2 その他

第4 議 事 (次のとおり)

議

事

○猪股企画官 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4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。まず、事務当局の担当者に変更がありましたので、自己紹介をお願いいたします。

○猪股企画官 参事官の浅沼の転出に伴い、当検討会の事務局を担当することになりました、刑事局企画官の猪股と申します。何とぞよろしく願い申し上げます。

○今井座長 本日、吉田審議官は、所用のため欠席されており、また、三村委員は、所用のため途中で退席される予定と伺っております。

それでは、議事に入りたいと思います。

本日は、第3回会議でお配りした資料5の「論点表」に記載されている論点のうち、「1 危険運転致死傷罪の構成要件の見直し」の中の「(1) 自動車運転死傷処罰法第2条関係」として、同条第7号の「赤色信号又はこれに相当する信号を殊更は無視し」という構成要件の見直し、スマートフォン等を使用又は注視しながらの運転行為など新たな類型の追加について御議論いただいた上で、「(2) 自動車運転死傷処罰法第3条関係」として、同条第2項の「病気」として政令で定めるものの追加について御議論いただきたいと考えております。

進行については、自動車運転死傷処罰法第2条第7号及び新たな類型の追加について御議論いただいた後、15分ほど休憩を取り、その後、同法第3条第2項について御議論いただくこととしたいと考えております。

そのような進め方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、まず、事務当局から、本日の配布資料について説明してもらいます。

○猪股企画官 本日は、配布資料として、資料9から12までをお配りしております。

資料9は、「赤色信号又はこれに相当する信号を殊更は無視し」との要件が規定されるに至った経緯をまとめたものです。

資料10は、赤色信号殊更無視類型に関する「自動車運転による死傷事犯類型別事例集」です。

資料11は、近年のいわゆる「ながら運転」の警察における取締り状況及び交通事故発

生状況についての統計資料です。

資料12は、参照条文で、スマートフォン等を使用又は注視しながらの運転行為及び自動車運転死傷処罰法第3条第2項の「病気」に関連する、道路交通法、道路交通法施行令及び道路運送車両法の規定を抜粋したものです。

資料の各内容につきましては、対応する論点を御議論いただく際に御説明いたします。

○今井座長 それでは、自動車運転死傷処罰法第2条第7号の「赤色信号又はこれに相当する信号を殊更に無視し」という構成要件の見直しについて御議論いただきたいと思います。

まず、事務当局から、資料9及び10の内容について説明してもらいます。

○猪股企画官 資料9及び10について御説明いたします。

資料9は、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第2条第7号の「赤色信号又はこれに相当する信号を殊更に無視し」との要件が規定されるに至った経緯に関するもので、平成13年に危険運転致死傷罪が新設された際の、法制審議会に対する諮問第54号の要綱（骨子）、法制審議会刑事法（自動車運転による死傷事犯関係）部会における主な発言、諮問に対する答申案が採択された法制審議会における部会長代理による報告、答申における要綱（骨子）、平成13年の刑法改正後の刑法第208条の2の規定について、それぞれ、関連部分を抜粋したものです。

資料10は、「自動車運転による死傷事犯類型別事例集」で、自動車運転死傷処罰法第2条第7号又は平成25年法律第86号による改正前の刑法第208条の2第2項後段の訴因が認められず、過失運転致死傷罪等の限度で認定された事案のうち、平成26年1月1日から令和5年12月31日までの間に第一審判決が言い渡されたもの及びその控訴審判決を抽出したものです。抽出した事案の件数は、14件です。

なお、前回会議でも御説明したとおり、第1回会議でお配りした資料3の第5表によれば、平成30年から令和4年までの5年間に危険運転致死罪又は危険運転致傷罪で有罪となった人員は、毎年、267人から312人までの間で推移しています。また、同じく資料3の第4表によれば、令和4年の1年間に危険運転致死傷罪によって公判請求された人員は、全体で304人であり、そのうち、自動車運転死傷処罰法第2条第7号に係るものが全体の23.7%の72人でした。

資料の御説明は以上です。

○今井座長 ただ今の事務当局からの説明について、御質問はございますでしょうか。

御質問はないようですので、議論を行いたいと思います。

御意見のある方は、御発言をお願いいたします。

○小池委員 自動車運転死傷処罰法第2条第7号の「赤色信号を殊更に無視し」との文言を改めることについては、現段階では消極的な意見を持っています。

これまで各種の提言や要望等において示されてきた、この「殊更に無視し」との要件を故意に赤色信号に従わないという内容に改めるべきだという趣旨の意見は、第1に、この要件が不明確である、第2に、この要件により本罪の適用範囲が過度に狭いものになってしまっているという評価に基づくものと認識しています。しかし、現行法を適切に理解するならば、いずれの評価も妥当しないものと考えています。

といいますのは、まず、第1の不明確さの点ですが、赤色信号を殊更に無視する運転行為の意義は、本罪の立法解説や判例等により相当程度に明確なものとされています。すなわち、故意に赤色信号に従わない行為のうち、およそ赤色信号に従う意思のないものをいい、赤色信号であることにつき確定的な認識があり、安全に停止することが十分可能であるのに、あえて進行する行為や、信号の規制自体を無視し、赤色信号であるか否かについて意に介することなく進行する行為であると解されています。後者の場合は、赤色信号であることにつき未必的認識でも足りるとされており、この解釈は、裁判所及び捜査機関において広く共有されています。もちろん、具体的事例で該当するかの判断が難しい場合があり得ることまでは否定できませんが、それは刑罰法規一般に多かれ少なかれある問題であって、今申し上げたように解釈された「殊更に無視し」との概念が、日本の現行法の多くの刑罰法規の中で特段不明確で実用に耐えないということはないように思います。

第2に、この要件により本罪の適用範囲が過度に絞られてしまっているのではないかという点ですが、少なくとも実体法のレベルではそのようなことはなく、むしろ、故意に赤色信号に従わないという以上の限定をしない場合には、処罰範囲が過度に広範にわたってしまうと思います。というのは、この要件の趣旨・機能は、故意に赤色信号に従わない行為の中にも、黄色から赤色信号への変わり際に赤色信号の未必的故意しかなく進行する場合や、赤色信号に気付いたのが既に安全に停止することが困難な地点であった場合のように、危険性・悪質性が極めて高いとまではいえない場合があり得るところ、そうした場合を処罰範囲から除外することにあります。そして、今挙げたような場合に、傷害罪、傷害致死罪に準じた法定刑に値する重大な危険性・悪質性は認められないという評価は、私は、現在でも妥当するものと考えています。

そうしましたところ、もし、赤色信号殊更無視要件を、故意に赤色信号に従わないという

趣旨の要件に改めた場合、そのような、危険性・悪質性が極めて高いとまではいえない行為が本罪の処罰範囲に取り込まれることになり、本罪の罪質という見地からは耐え難いように考えております。

そのような理由で、私は、殊更無視要件を、単に、故意に従わないという趣旨の要件に改めることには消極的です。

○波多野委員 私は、赤色信号無視による交通事犯の被害者遺族、そして被害者として発言をさせていただきます。

まず、「殊更」という文言が、自動車運転死傷処罰法第2条第7号の認定の射程をいたずらに狭くしているというのが私の率直な実感です。認定の射程がいたずらに狭くなっている結果、運用面においても消極性が過度に深まっており、この悪い循環が、世間一般の処罰に関する感覚と、実際の交通事犯の処罰の現実との間に乖離を生んでいるというのが私の実体験に基づく実感です。また、これは同号に限った話ではないということを改めて申し上げておきたいと思っております。

資料9に書かれているとおり、平成13年の立法時の法制審議会刑事法部会における発言には、「信号の変わり際の赤信号であることについての未必的な認識が認められるにすぎないような信号無視の場合などを除外する」とあります。これは、黄色から赤色信号に変わるかどうかを、変わり際なので、目視したわけではないが、交差点を突っ切ったという場合は外しましょうということであると理解しております。この、信号の変わり際を外すという考え方については、基本的には妥当性があると考えております。

しかし、実際の運用に目を向けると、今申し上げた妥当な範囲を逸脱する形で、同法第2条第7号を認定できない範囲がいたずらに拡大されていると思っております。資料10の、例えば、7番、8番、9番などの判決を見ると、信号の変わり目の未必的な認識を適用範囲から除外するといった趣旨とは明らかに性質が異なる、あるいは、信号を守るという道路交通安全の基本への配慮を放棄していると思える事例で、同号の適用が否定されています。「漫然と運転していました。」と言えば逃げられる余地がある、そういった状況が見て取れるように思います。これが立法時に法が保護しようとしていたものにかなっているのか、大きな疑問を持たざるを得ません。

では、この「殊更」という文言を条文から外せばこれらは解消されるのかということ、どうもそうではないらしいということも聞きます。仮に、「殊更」という文言を外しても、「漫然と運転していました。」、「信号看過でした。」、「既に安全に停止をすることが

困難な地点で初めて赤色信号に気付きました。」などと供述が変遷し、その結果、赤色信号殊更無視の危険運転致死傷罪は成立しないと判断され、そうした逃げ口上を封じることが難しいと聞いております。

そこで、信号規制に従わないことについて相当な理由がない場合は同法第2条第7号に該当するといったニュアンスの表現に改めることができないものかと考えておりました、専門的な知見をお持ちの委員の皆様にご議論いただきたいと思っております。すなわち、「殊更」という文言で危険運転致死傷罪の適用範囲を限定するのではなく、合理的な理由がない無謀な運転は危険運転とするといったアプローチです。信号の変わり際とは明らかに異なる状況において、信号を見ていないこと自体が、そこにいる他の交通関係者の生命・身体への配慮を全くもって無視、放棄していると考えています。

○橋爪委員 ただ今の波多野委員の御発言について、少し質問してもよろしいでしょうか。

波多野委員からは、信号を無視することについて合理的な理由がない運転、あるいは無謀な運転については、それを危険運転致死傷罪として処罰する方向の御提案を頂きました。

波多野委員の問題意識は十分に理解しているつもりですが、例えば、赤色信号の発見が本当に遅れて、信号の直前で初めて赤色信号に気が付いて、その段階では停止できないと考えて、やむを得ずそのまま走行するケースというのが実際あると思います。そのような事実関係が明らかになったケースについては、信号で停止できない合理的な理由があるわけですし、無謀ともいえないように思われますので、波多野委員の御認識でも、このような事例は危険運転には該当しないという理解でよろしいでしょうか。

○波多野委員 そうですね、結局、そこは、事実認定というか、実際はどうだったかという問題になると思います。実際そうであったということが総合的に可能性として高いということであれば、自動車運転死傷処罰法第2条第7号の適用範囲から外すというのはあるのかなと思います。

ただ、個別の事案になってしまいますけれども、私の実体験として申し上げますと、私が被害に遭った事件では、事件が発生して公判まで約2年の時間がありました。その2年の間に、加害者の記憶がどんどん劣化していくわけですね。信号に気付いた地点がもっと前に進んだ地点だったかもしれないとか、信号の変わり際だったかもしれないというように、どんどん自分に有利なように、当然ですけれども、変遷していくという現実があります。ここが非常に難しいところだと思いますが、そこで加害者に押し切られる余地が今は大きすぎると思っております。

○橋爪委員 ありがとうございます。確かに、客観的には信号をかなり前から認識していながらあえて無視した事案であっても、供述が変遷するようなケースもないわけではなく、また、客観証拠がない場合については本人の虚偽の供述を排斥することが難しい事案もあることは、波多野委員の御指摘のとおりだろうと思います。

ただ、それは危険運転致死傷罪の条文を改正すれば対応できる問題かという点には若干の疑問がございます。むしろ、現場における捜査方法の更なる発展といいますか、客観証拠を十分に収集した上で、客観的な事実を積み重ねて虚偽の供述を排斥し、真実を発見するような捜査手法を更に発展させることで解決されるべき問題ではないかという印象を持ちました。

○合間委員 「殊更」の文言について、私としては再検討の余地があるのではないかと考えています。

小池委員から話があり、また、波多野委員も前提としていましたが、この「殊更」というのは、その経緯を見ても、非常に危険で悪質とまではいえない場合を除外するために規定されたということですが、そういった場合を処罰の対象から外すことについては、私も必要だと思いますし、そうした立法当初からの前提自体を変えるところまでの話ではないと思っています。

しかし、そうした立法時の趣旨は法曹で共有されているというお話がありましたが、資料10で示された近時の裁判例においても、結局、赤信号についての確定的な認識があったかなかったかというところに帰着してしまっているという疑念が拭えないです。「殊更」という言葉が、立法時の趣旨はあるのですが、通常の国語的な文言解釈としての厳格な意味に引っ張られた解釈になっている現状があるのではないかと思います。素直に読めば、やはり「殊更に無視」というのは、赤信号と見ていて分かっていたよねというところが普通の感覚、前提だと思います。そのような言葉の解釈を、立法趣旨とか今までの判例の積み重ねによって共有するというのだと、やはりどうしても曖昧になってしまう。それが、今回の検討会の前提でもあるような、構成要件が分かりにくいとか納得し難いといった意見につながりかねないのではないかと感じています。

法曹で共有されているという、御指摘の立法時の趣旨は、最高裁決定平成20年10月16日などでも示されていると思うのですが、そこでは、赤信号であることの確定的な認識はなくても、あえて信号の規制に従わない場合については処罰するということが明示されているにもかかわらず、実際の運用においては、必ずしもそうはなっていない現状がある

とするならば、言葉としてももう少し明確に、そういった、あえて信号の規制に従わないものを処罰するということを明確にできるような構成要件の規定の在り方を考えてもいいのではないかと考えています。

では、どのようなものがいいのかというと、なかなか具体案が思いつかないですが、当然、赤信号の規制に違反したという客観面の要件は必要であるとして、主観面の要件については、「殊更赤色信号無視」とすると、結局、赤信号を認識していたかどうかということになってしまうので、信号の規制に従う態様ではないとか、もう少し、より立法時の趣旨に近いような文言にできないかなと考えます。それがどううまくできるのか、赤信号という客観的なものが必要だということになると、結局故意の対象は赤信号なので同じではないかということもあるので、なかなか難しいのですが、そこについて何かお知恵がないかなというのが正直なところです。

また、「殊更赤色信号無視」との要件に加えて、「重大な交通の危険を生じさせる速度」という要件もありますので、「殊更赤色信号無視」の文言だけではなく、速度についての要件も併せて全体で考えて、交通の危険、悪質な危険を生じさせるということをどこまで捉えられるかも見て考える必要があるのではないかなと思います。

○宮村委員 私も、「殊更に無視」という要件は、処罰対象を危険運転致死傷罪の罪質に沿うものに限定する機能を果たしてきていると考えております。この要件を削除又は修正した場合には、罪質の変更を来してしまうのではないかと懸念しています。資料10として裁判例が配布されていますが、「殊更に」の要件該当性が争点となって結果的に危険運転致死傷罪の成立が否定された事例を見ても、この要件自体が実質的危険性の高い行為に処罰範囲を限定するという機能を持つ役割を果たしていると考えます。

運転者の供述についても話題に出ておりますが、言うまでもないことですが、信号機の設置状況や運転時の具体的状況によって、赤色信号を不注意によって看過してしまうこと自体はあり得ることです。したがって、これも言うまでもないことですが、赤色信号に気付かなかったという供述が虚偽供述であるかのような前提に立つことはできないはずだと考えます。

そして、不注意による看過と意図的な無視というものを同視して処罰対象に含めるようなことになってしまうと、それは、危険運転致死傷罪の罪質に反することになってしまうのではないかと考えます。

○橋爪委員 私も、殊更無視の要件は、客観的に危険性・悪質性の乏しい類型を処罰範囲から

除外する機能を有していると考えています。具体的に申し上げますと、先ほどから御指摘がありました、黄色信号から赤色信号への信号の変わり際のタイミングで、途中で信号が赤になる可能性を未必的に認識しながら進入するような事例、あるいは信号が赤であることに気が付くのが遅れ、信号の手前で安全に停止することが困難な状況に陥ったことから、信号が赤であることを認識しながらやむを得ずそのまま進行するような事例など、客観的な観点から悪質性・危険性がそれほど高いとはいえない類型を危険運転から除外する機能を有していると考えております。

そうしますと、先ほど合間委員からも御示唆がありました、このような客観的に危険性・悪質性が高いとはいえない類型を処罰対象から除外することがこの要件の主たる目的であると考えれば、これを主観的要件ではなくて客観的要件に置き換えて、新たに客観的要件を設けるべきではないかという議論も十分にあり得ると思います。もちろん、そのような客観的要件が考えられるならば、客観的要件を設けることがベストな選択であると思います。しかし、私自身、この数日間いろいろ考えてみましたが、乏しい知恵を絞りましても、危険運転から除外すべき類型を過不足なくかつ明確に規定できるような要件を設けることは、なかなか難しいなということを痛感しております。

しかも、先ほど小池委員から御指摘がありましたように、基本的には、判例によってある程度要件解釈が明確化されている現状を考えると、一定の危険性・悪質性が高いとはいえない類型を処罰対象から除外するためには、現行法の「殊更無視」という文言を維持することが適当ではないかと考えております。

なお、1点だけこの機会に実務的な運用についても少し申し上げたいと存じます。

繰り返し申し上げたとおり、「殊更無視」という文言は、客観的に悪質性・危険性の低い類型を危険運転の対象行為から除外する点に存在意義があると理解しております。逆に申しますと、これらの類型に客観的に該当しない状況において、赤色信号であることを認識しながらこれに従わず走行する行為は、信号の規制をあえて無視する行為であり、原則として殊更無視の要件を満たすと考えるべきです。先ほど波多野委員からの御指摘もありましたが、委員の御指摘のように、この要件が、捜査の現場において危険運転の適用範囲を過度に限定するかのよう実態があるのであれば、改めて立法の経緯を十分に確認した上で適切な運用を是非お願いしたいと思、あえてその旨を申し上げる次第です。

○安田委員 私からも、赤信号殊更無視の類型について簡単に意見を申し上げます。

まず、波多野委員が御指摘の点について感想を申し上げますと、結論的には、それを実

体法の要件に落とし込むとすると、それは、無関心あるいは無謀というものを故意犯に格上げすることになるのではないかと感じられるところです。それは、現行法が故意犯処罰の原則を示しているところと若干合致しないことになってしまうという懸念があり、慎重であってしかるべきなのではないかという感想を持っているところです。

確かに、ドイツでも、無関心あるいは無謀な人を故意犯で処罰する、要するに、認識がなければ過失犯に落ちてしまうところを救済するために、認識がなくても故意を認める間接故意論のような議論もありますが、日本の刑罰法規は、故意犯については、認識している人に対してやめてくれという禁止を下し、それを思いとどまらせるという立て付けでできているので、そこはやむを得ないものとして考えていくしかないのかなと思います。

次に、「殊更無視」という文言を削除することにつきましては、やはり難しいのではないかと考えております。

小池委員や橋爪委員がおっしゃったところの繰り返しになる部分がありますが、その理由は、この文言を削除することによって、立法当初に危険性・悪質性が極めて高いとはいえないものとして処罰の対象から外していた行為が取り込まれてしまうことになるのは適切でないと思われるからです。「殊更に」の文言は、例えば、先ほどから御指摘がありますように、信号の変わり目で赤信号であることにつき未必的な認識しかないような場合を処罰対象から外す役割を担っているわけです。完全に赤信号になっているのに交差点に突っ込む行為に比べて、信号の変わり目に右折の必要などがあってそのまま交差点に進入するような行為の悪質さは、これは格段に低いものと考えざるを得ません。これを、例えば、「赤信号を無視し」といった規定に変え、未必の故意で足りると考えますと、このような事案も処罰対象に取り込まれることになってしまうように思われます。

こうした危険性・悪質性が低い事案を、客観面から適切に除外することができる要件を明確に規定することができるのであれば、主観面から限定する仕方でなくてもよいのかも申しません。ただ、私も、橋爪委員と同じで、この間いろいろ考えてみましたが、それは結論的には困難であるようにも思われまして、そうだとすると、「殊更に無視し」という主観面から限定する現行法の規定の仕方は、なお捨てられるべきではないようにも思われるところです。

小池委員も御指摘ですが、「殊更に無視」の文言は必ずしも不明確だということでもありません。既に、最高裁決定平成20年10月16日によって明確な定義が与えられており、きちんと理解すれば、決して実務の運用上困るような不明確さは残されていないようにも

思われるところです。そして、この平成20年決定において、赤信号であることについて未必的な認識しかない場合でも、信号を無視する意思的態度の積極性が強い場合については処罰範囲に含められており、これは極めて適切な線引きであるように思われます。こうして、「殊更」という文言から受ける印象とは異なり、「殊更に無視」とは、確定的認識がある場合でなく未必的な認識しかない場合であっても、当罰性の高い事案は適切に捕捉することができているわけです。

赤信号無視の事案では、目の前の信号が赤であることを認識しながら交差点に突っ込めば、理屈の上では赤信号の確定的認識があるわけですから、目の前に人がいることを認識して行為に及ぶ場合に殺意があるかが問題となる事案で未必の故意や認識ある過失のゾーンが生じるのとは異なり、赤信号であることに直前に気付いたような場合を除けば、基本的には殊更に無視したことになるものと思われます。こうした事案では、「殊更に無視し」の文言が残ることにより処罰の間隙が生じることはないのではないか、要するに、赤信号であることに直前に気付いたような場合を除けば、赤信号を目の前に認識しているにもかかわらず、殊更に無視したものではないとして認定落ちになる事案は生じ難いのではないかと考え、このことから、現状の文言で問題はないのではないかと考えているところです。

確かに、行為者の主観を認定することには、どうしても事柄の性質上難しさがあり、看過しただけだという弁解が排斥できない事案も残ることは否定できませんが、客観的状況から殊更無視の主観面を認定できる場合も少なくないのではないかと思います。資料10の12番の事例のように、信号機による交通整理が行われている交差点に接近した場所で、前方の車が減速し、ブレーキランプが点灯したことが見えている状況で、その右側からあえて加速して追い抜いて交差点に突入したというような事案ですと、赤信号を見ていなかったという弁解があったとしても、前方車両の状況などから、赤信号に変わる認識は未必的には有していたはずであり、その上で、およそ信号を意に介さない意思的態度が認定できるものと思われますので、先ほどの最高裁平成20年決定に照らしてみても、破棄後の地裁判決が本罪の成立を認めていることは妥当であったものと思われます。殊更無視の主観面については、最高裁の解釈においても、赤信号であることの未必的な認識は最低限要求されることは、先ほど申し上げた故意犯処罰の原則に照らし、やむを得ないことと思います。

最後は、実務家の皆様へのお願い事にはなりますが、不合理な弁解を許さないという意味

でも、先ほどの事案のように、合理的な人間であれば当然赤信号であるということとワンセットとして捉えるべき事情を被疑者・被告人が認識しているのであれば、未必的な認識を積極的にとっていくという方向、それに加えて、およそ信号を意に介さない意思の態度が積極的であれば殊更無視をきちんと認定するという方向で、是非とも考えていただきたいと強く願うところです。

○三村委員 既に出た御意見と重複するところもありますが、この「赤色信号又はこれに相当する信号を殊更に無視し」の「殊更に」という文言が付された趣旨としては、故意に赤色信号に従わない行為のうち、およそ赤色信号に従う意思がないものに限定することを明らかにするためであると考えられます。

危険運転致死傷罪は、その行為の実質的な危険性に照らして、暴行による傷害、傷害致死罪に準じた重い法定刑によって処罰すべきものと認められる類型に限定されるものであるところ、この「殊更に」の文言を削除あるいは変更した場合、およそ赤色信号に従う意思のないものが処罰対象となることがかえって不明確となり、行為の実質的な危険性を欠くことにならないかという課題があるように思われます。

結局のところ、被告人の弁解という話が先ほどもありましたが、赤色信号に従うつもりであったといった被告人の弁解が述べられた場合に、検察官の立証が功を奏するかどうかということについては、刑事裁判の基本原則である立証責任の観点がありますので、裁判においては、客観的な運転態様等を踏まえてもそのような弁解がなお排斥できないかどうかといった観点から判断することになると思われます。

したがいまして、そういった観点から合理的な疑いをいれない程度に立証できるかどうかということについて、先ほどお話のあった捜査手法など様々な点を考えて、最終的に、適切に実務が運用されていくべきではないかと思っております。

○小池委員 先ほどから出ている話ではあるのですが、立証・認定の困難性が見受けられるといった御指摘に対して、その原因は必ずしも実体法上の要件が過度に絞られていることにあるわけではなく、むしろ、適切な立証・認定を行うことで、十分な処罰範囲を確保できるであろうことについて、少しお話ししたいと思えます。

一つ興味深い裁判例として、安田委員も指摘された、資料10の12-3番の名古屋地裁判決令和3年1月7日があります。これは、赤色信号であることについて確定的認識までは認定できずに、未必的認識といわざるを得ない事例ですが、先行車の減速に伴い自車を減速させたにもかかわらず、信号が赤に変わって1秒後にアクセルを踏み込んで再加速し、

先行車両の右横をすり抜けるように追い越していくという客観的な運転態様に着目し、赤色信号を確定的に認識していなかったとしても、信号の規制自体に従う意思がないといえるだけの危険性・悪質性の高い運転であり、信号の表示を意に介することなく進行したと認定し、危険運転致傷罪の適用を認めています。

従来、赤色信号殊更無視の立法解説に示された二つのタイプのうち、未必的故意でも足りる方のタイプ、つまり、信号の規制自体を無視し、およそ赤色信号であるか否かについて一切意に介さないタイプの適用範囲については、例えば、パトカーに追い掛けられているとか、カーチェイスをしているとか、幾つもの赤色信号を連続的に無視しているとか、そういう極端な運転態様の事例に事実上限定されるのではないかといった理解も示されてきたところですが、確かに、このタイプの適用事例は、そういった事例が実際には多いのだと思います。しかし、法的にそうした事例に限定されているわけではないと解されるところ、この名古屋地裁の事例は、未必的故意しか認定できず、また、今申し上げたような極端な運転態様とまではいえなくても、一旦減速しながらあえて再加速し、更に先行車を追い越していくという運転態様に着目して、赤色信号であるか否かについて意に介さないタイプの方の適用を認めた先例として位置付けることができるように思います。「殊更無視」の要件は、確かに処罰範囲を危険性・悪質性の大きい場合に絞り込んでいるけれども、過度に絞り込んでいるわけではないということを知るための一つの素材になるかなと考えました。

そして、このような運転態様をどのように立証・認定していくかが実際には重要になるわけですが、この事例では、前の車の動向に応じて一旦減速した後、再加速したという事実が立証できたので、そうした客観的な運転態様に着目して、「殊更無視」の認定ができたわけですが、このような車のやや細かい動きの立証・認定は、かつてであれば、被告人に否認されてしまうと、目撃証言がなければ認定が難しいということがあったのかもしれない。それに対して、最近ではドライブレコーダーを備えた車両も増えてきていますし、防犯カメラも街頭に多く設置されているということで、かつてよりは、客観的・外形的な立証方法が頼りがいのあるものになってきているということもあろうかと思えます。

赤色信号の殊更無視は、それ自体として、実態的には主観に相応のウェイトがある要件であって、それを批判する意見は、内心を要件にしているから適用が曖昧になる、弁解も逃げ口上も可能になるとおっしゃるのだと思いますが、少なくとも将来に向けては、客観的・外形的な立証方法がこれまで以上に充実したものになっていくことに対する一定の期待を持って、この要件を維持し続けるという立法的判断は、現在の判断としては十分あり

得るのではないかと考えております。

○赤羽委員 今、立証というお話が出てまいりましたので、一言意見を申し上げたいと思います。

まず、前提として、「殊更に無視し」という要件につきましては、危険運転致死傷罪の新設当時の逐条解説や、最高裁判例を含む積み重ねられてきた裁判例などによって、十分明確なものとなっていると考えております。

私も検察官は、立証責任を負っているわけですが、この構成要件の適用に関しましては、個々の事案ごとに、収集された証拠に基づいて、構成要件を合理的な疑いを超えて立証できると判断した場合には起訴するという考えで実務を行っています。「殊更に無視し」という要件の立証方法としましては、これも個々の事案における具体的な事実関係や証拠関係によって異なってくるわけですが、例えば、先ほどから出ておりますけれども、最近はドライブレコーダー等の客観証拠がありますし、現場周辺の防犯カメラ映像から、事故前の走行状況などを客観的に認定できることがあります。また、事故現場の道路状況や事故車両の損傷状況に関する実況見分などが実施されますから、その結果を見たり、信号サイクルや、目撃者がいる場合には目撃者の供述なども含めて、しっかりと証拠収集をし、こうした証拠から明らかになる外形的な走行態様、運転態様に加えて、被疑者・被告人の供述などにより立証するという考えで実務を行っております。

○日下委員 委員の方々から証拠の収集についていろいろ御意見がありました。警察においても、御指摘があったように、基本的には、被疑者の供述が変わってしまうこと、あるいは記憶が曖昧になってくることも前提として、客観的証拠の収集に努めています。

特に、初動の捜査は非常に重要で、先ほどおっしゃったような、ドライブレコーダーや防犯カメラの捜査をするといったことは、現場では基本的な捜査として行っています。こうした捜査を徹底して、客観的証拠の収集に努めています。また、先ほど赤羽委員からもありましたが、信号の作動状況などについての証拠も当然収集しております。現場の実況見分についても、事故の発生直後に実施し、具体的に、被疑者や目撃者の指示説明に基づいて調書を作っていきます。例えば、信号無視の事案では、どの地点で信号を認識したか、どの地点で赤色信号になったことに気付いたかといったことについて証拠化します。

いずれにしても、御指摘があったように、客観的証拠を積み上げるためのいろいろな技術等が進展していますので、そうしたものはその都度取り入れて、より精緻な捜査に努めてまいりたいと考えている次第です。

○波多野委員 個人的な立場から申し上げますと、ちょっと逆風を感じておるところですが、委員からの御意見の多くは、運用に課題があり、運用によって改善できる条文なのではないかという趣旨であると理解しました。

検討会の第1回会議のときに、平成24年の法制審議会刑事法部会での被害者団体からの意見・要望の論点を整理した資料を提出しました。その当時も、「殊更に」という文言を改めた方がよいという意見が出ていました。私が聞くところによると、平成13年の立法時から、「殊更に」という要件は内心のことなので立証が難しいという現場の御意見があったというようにも聞いております。

この平成24年の法制審議会から同様の問題意識が挙げられていて、時間がたって、令和6年の今もなお運用に課題がある、条文に問題はないということだとすれば、資料10の7番、8番、9番のような、漫然運転の事例で、信号の規制自体への注意を放棄している運転に対して、青信号を信じて横断している人は対抗のしようがないものについて、危険運転致死傷罪の適用が否定されてしまった被害者や遺族たちは、どうしたらいいんだというのが率直な今の感想です。

運用で頑張れば立証が可能、信号の変わり目の場合を除外するというのが「殊更」の要件の意味ですといった、それぞれの説明については分かりますが、トータルで判断すると、多分そうならないでしょうというのが私の意見です。

○合間委員 委員の方々から、要は、「殊更」という言葉の意義は平成20年の最高裁決定が示している規範のとおりなのだから、立証の問題はあるにせよ、適切に運用すれば、当初の立法趣旨としては、いいのではないかということだと思いますが、法律は、その解釈を担っている人向けのものではなく、国民向けのものなので、「殊更」という言葉で、どのような運転行為が処罰の対象なのかが本当に分かるのかということとは、もう一度考えた方がいいと思います。悪質・危険なものを処罰するという危険運転致死傷罪の罪質を変えるといったことを申し上げるつもりはないですが、現場の警察官が、当然いろいろ勉強されていますが、「殊更」という言葉で受ける印象や、運転している一般の国民の方が、「殊更」という言葉で捉える意味と、今ここで議論されている、処罰されるべき運転行為が果たして一致するのか。特に、確定的な認識がなくても、規制に従わないで運転する行為も殊更赤色信号無視に該当することが、「殊更」という言葉で、本当に示しているのかということも踏まえて、規範を考える余地はあるのではないかと思います。

安田委員、橋爪委員から、主観ではなくて客観的な要件とすることができないかというお

話もあり、なかなか難しいというのはそのとおりだとは思いますが、「殊更」という言葉とその規範が一致している現状というのはそのとおりだとは思いますが、それをもう少し分かりやすく、実態に即して、かつ、運転者や警察官がより腹に落ちるような規定ぶりがないのかなという考え方、視点も持って検討することも、一巡目の議論でもありますので、あり得るのではないかなと思います。

○小池委員 合間委員の御意見も、お気持ちは非常によく分かるところなのですが、質問をさせていただいてもよろしいでしょうか。

合間委員の御意見は、「殊更無視」という要件に担わせようとしている機能については一応合意できるという前提で、しかし、文言としてどうしても不明確であり、判例のような解釈がなぜそこから出てくるのかが普通に読んでも分からないではないかという御趣旨を含んでいると思います。

もしそこに重きを置くと、一つの考え方としては、現在の解釈を条文にしてしまうというアプローチがあり得るところです。つまり、「赤色信号であることにつき確定的な認識があり、交通の安全を図りながら停止することが十分可能であるにもかかわらず、又は、信号の規制自体を無視し、およそ赤色信号であるかについて一切意に介することなく、・・・進行する行為」などと書けば、判例どおりの解釈が一般国民に対しても示されることにはなるわけです。しかし、これは法文の文言としてちょっとなじまない概念が幾つか含まれていて、立法技術的に無理をする感じがします。新たに定められた文言をめぐる解釈論上の紛糾も招きかねないようにも思います。

合間委員としては、今申し上げたようなアプローチで現在の判例解釈をそのまま条文化するというよりは、何か別の、より客観的な、適用に耐えるような行為態様を条文化したらいいのではないかという御趣旨でしょうか。

○合間委員 そうですね。むしろ今おっしゃったような、判例の解釈をそのまま条文化するというのは、表現は悪いかもしれませんが、美しくありませんし、条文としてかえって機能しなくなると思いますから、それに意味があるとは私も思いません。しかし、例えば、信号規制に従うつもりがないというところについては、信号の色を示すのか、示さないかだけでも、規範というのは、受ける印象がかなり変わってくる気がするので、そういったところで調整する可能性があるのかなとぼんやりとは思っていたのですが、自分で考えてみると、結局同じところに帰着してしまう気もしていて、明確な答えがあるわけでもありませんし、また、小池委員がおっしゃるように、「殊更」という文言を変更することで、か

えって解釈が分かれて、より使い難いものになってしまう危険性もあるかなとは素朴に思っています。

ただ、議論のこの段階で、「殊更」という要件が機能しているからもうそれでいいと言うのではなく、「殊更」という言葉がなかなか難しい言葉ではないのかなというところがありますので、議論をもう一度尽くして、こういった場でそうした問題点を顕出していくことも必要な作業だと思い、あえて意見を述べさせていただいたと御理解いただければと思います。

○今井座長 委員としての意見でもありますが、御意見を伺っていますと、皆様が目指している方向性について、そう大きな差はないと思います。それが、「殊更に」という言葉の解釈として対応できるのかどうか、できないとすると、別の良い言葉がないかということをめぐる意見の交換だと思います。

波多野委員が最初におっしゃった、「合理的な理由がある」といった言葉が、「殊更」に代わる言葉の候補かもしれないと思って聞いていました。確認ですが、波多野委員の御意見の後に橋爪委員が御質問されて、交差点に入って赤信号に気付き、そのまま通り抜けるというのは危険運転にはならないという合意の下で意見が交換されていましたが、波多野委員としては、交差点に入ってから赤信号に気付いて通り過ぎることは、合理的だとおっしゃるのですよね。そして、そのようにおっしゃるのならば、何を根拠にして合理的だとおっしゃるのか、補足していただけると、今後の議論に資するかと思い、質問させていただきました。

○波多野委員 私が、自分自身の事件のときに、検察官に、盛んに比較してほしいと言った裁判例は、東京高判判決平成26年3月26日です。この判決は、要は、赤信号を認識してからブレーキをかけても交差点の中で止まってしまう場合には、交差してくる車にとっての危険を避ける目的であれば、直進してもいい、要するに、そういう危険性があるために直進したのであれば、それは、避けられない信号無視なので、合理性があるということを前提としたものであると理解をしています。それと同じことだと思っていて、そういう危険性がないにもかかわらず信号を突っ切ることは合理性はないと思いますし、危険性があるのであれば合理性があると思います。

○今井座長 分かりました。合理的かどうかを客観的な事実から認定していく場合にも、例えば、信号にもう少し早めに気づいていれば交差点に入らなかったでしょうといった、原因において違法な行為のような理解を用いて、どのような観点から、どこまでの証拠を使っ

て合理性を認定するかによっては、御提案の理解にも幅があるかと思われましたので、その辺りを伺ったわけです。合理的ということを目指して使って、それが法律上の要件となるかどうかは、また別の問題ですが、一つの客観的な視点だと個人的に思いましたので、確認までに伺ったところです。

○波多野委員 一つ申し上げさせていただくと、先ほど運用に課題があるというお話がありましたが、私の事件の場合は、ドライブレコーダーでばっちり証拠はありましたし、加害者も、赤信号を利用して、交差点内に車がない状態で車線変更しようとしたという、いわゆる故意を認める供述をしていました。それでも、事件発生から約1年間、自動車運転死傷処罰法第2条第7号を適用するか否かについて押し問答があったわけです。

合理性についての今の御質問と関連するかはちょっと分からないのですが、それが現実なのです。「殊更」という文言が、信号の変わり際を排除する以上に射程が広がってしまっているということは、そういった体験に基づいての発言ですので、それが現実だということもちょっと頭の片隅に置いていただきたいと思います。

○橋爪委員 先ほどの合間委員の御発言に関係して、1点申し上げます。

恐らく本日の議論としては、「殊更無視」という要件は、客観的に悪質性・危険性の乏しい類型を危険運転から除外する機能を有している点について見解の一致があるところ、実務的には判例によってある程度明確な判断基準が示されているものの、一般国民の方の目線から見ると、内容がはっきりしないという御批判があり得るところであり、あえてこのような主観的要件を存置すべきかが問題となるという観点から、本日御議論があったと承知しております。

このような意味では、確かに、合間委員が御指摘されたように、もし処罰範囲を適切に限定できる明確な客観的要件があるならば、もちろん、その可能性についてこの検討会で更に検討することは有益であると存じます。私自身は適切な客観的要件を考えるのはなかなか難しいと思っておりましたが、この検討会で更に議論を尽くすことでよいアイデアが出てくるかもしれません。もちろん、その際には、先ほど小池委員の御指摘がありましたように、新しい要件を導入した場合には、混乱が生ずるリスクもあることも念頭に置きながら、更に検討を尽くすことが必要だろうと思います。

○小池委員 その場合の客観的要件を仮に考えるとして、波多野委員のおっしゃった、合理的理由がないのに赤信号に従わないというのは一つのお考えだとは思いますが、本罪の処罰範囲から除外すべき典型事例として想定されている、信号の黄色から赤色への変わり際

に、赤色信号になることを未必的に認識しながら進行し、その結果赤色信号の規制に反する行為は、道路交通法上は違法ですので、「合理的」という表現はなじまないような気がします。揚げ足取りのようになってしまっていたら申し訳ないのですが、立法技術的には、もう少し洗練された定め方を考える必要があろうかなと思いました。

○波多野委員 もちろん、私は法律専門家ではないのですが、道路交通法違反は要するに形式犯と理解をしています。今、論点になっているのは、人の命とか身体を保護する法律です。そもそも性質がちょっと違うので、そこを比較して法律を設計していくこと自体が、一般人としては違和感があります。

○今井座長 ほかに御意見ありますでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、本日の自動車運転死傷処罰法第2条第7号の構成要件の見直しについての御議論は、ひとまずこの程度とさせていただきます。

それでは、次に、スマートフォン等を使用又は注視しながらの運転行為など新たなタイプの追加について御議論いただきたいと思います。

まず、事務当局から資料11の内容について説明をお願いします。

○猪股企画官 資料11について御説明いたします。

資料11は、「近年のいわゆる「ながら運転」の警察における取締り状況及び交通事故発生状況」で、令和元年から令和5年までの間の、携帯電話等使用に係る道路交通法違反の取締り件数の推移、また、携帯電話等使用による死亡・重傷事故件数の推移について、警察庁交通局の統計に基づいてまとめたものです。

資料11の御説明は以上です。

○今井座長 続きまして、日下委員から、資料11に関連して、警察における、いわゆる「ながら運転」の取締りの対象等について御説明いただきたいと思います。よろしく御説明いたします。

○日下委員 道路交通法上、携帯電話の使用等について、どのような規範及び罰則があるかを御説明いたします。

まず、規範としては、携帯電話とかスマートフォン、これらを「無線通話装置」といいますが、要は、手に持たなければ受信も送信もできないものが無線通話装置でして、これを通話のために使用することが禁止されております。これに対する罰則は、2種類あり、そういった行為によって道路における交通の危険を生じさせた場合、具体的には、例えば、事故を起こしたというのが一番典型的ですが、そのような交通の危険を生じさせたものに

ついでに法定刑は、1年以下の懲役又は30万円以下の罰金です。免許の行政処分に係る点数は6点ですので、前歴がなくても、これだけで免許停止となります。これは、反則制度の対象ではありません。他方で、そうした危険を生じさせない場合の法定刑は、6月以下の懲役又は10万円以下の罰金で、この場合、免許の行政処分に係る点数は3点で、反則金は普通車の場合1万8,000円です。

もう一つは、スマートフォンなどの画面を見る方の規範ですが、これは、画像表示用装置に表示された画像を注視すること、つまり、じっと見つめることが禁止されています。これに対する罰則は、先ほど申し上げたように、そういった注視する行為によって、事故を起こすなど、交通の危険を生じさせた場合の法定刑は、1年以下の懲役又は30万円以下の罰金です。他方で、そうした危険を生じさせていない場合の罰則の対象行為についてですが、規範上は、単に画像を注視することが禁止されているものの、罰則においては、画像表示用装置を手で持って画像を注視したものという要件が加わっており、法定刑は、6月以下の懲役又は10万円以下の罰金です。免許の行政処分に係る点数や反則制度の対象となるかどうかは、先ほど申し上げた、無線通話装置を通話のために使用した場合と同様です。

○**今井座長** 日下委員、ありがとうございました。

ただ今の事務当局及び日下委員からの説明について、御質問はございますでしょうか。

御質問がないようですので、議論を行いたいと思います。

御意見のある方は御発言をお願いいたします。

○**橋爪委員** スマートフォンなどを使用しながらの運転行為、いわゆる「ながら運転」には多様な類型・態様が存在しますので、全ての「ながら運転」が現行法の危険運転に匹敵するような危険性・悪質性があるとまではいえないと思います。しかし、例えば、スマートフォンで動画を継続的に視聴したり、あるいはゲームに興じたりしながらの運転行為は、一定の期間、継続的に前方が注視できないことを認識した上で、あえてスマートフォンの画面を注視し続けるわけですので、その行為態様の危険性・悪質性において、現行法の危険運転致死傷罪の対象行為に匹敵し得るという評価もあり得るところかと存じます。このような理解からは、一定の「ながら運転」については、危険運転致死傷罪の対象行為とすることについても、更に検討する価値があると考えます。

ただ、このような検討に際しては、留意すべき点があるように思います。例えば、運転中に道に迷ってしまい、カーナビの地図画面を凝視してしまうことは、もちろん適切な行為

とはいえませんが、決してまれではないと思います。また、美しい景色に見とれてしまい、その間、前方注視を怠るということもあるでしょう。もちろんこれらの行為も一定の危険性を有することは否定できず、これによって事故が発生した場合には過失運転致死傷罪が成立し得ると思われませんが、危険運転致死傷罪として重く罰するだけの重大な危険性・悪質性があるとまではいえないと思われま

そうしますと、仮に一定の「ながら運転」を危険運転致死傷罪の対象行為に含める可能性を検討するとしても、運転中に注視する対象、注視する目的あるいは注視する行為の態様・継続性という観点から十分に限定することが不可欠であるように思われますし、その場合には、処罰範囲の限定に関する理論的根拠を詰めておく必要があるということも申し上げておきたいと存じます。

○小池委員 今の橋爪委員の意見に基本的に賛成です。その上で、どのような「ながら運転」であれば特に危険・悪質かということについて考える際に、例えば、スマートフォンの動画配信アプリの動画、あるいはゲームの画面を注視するというのは、運転と関係のないものに集中して、そこに意識が引き込まれていってしまい、それによって安全運転の大前提である前方注視とかけ離れた状態になる、また、そのような状態を認識しながらする行為であるということが重要なことだと思います。

それに対して、画像を注視するにしても、カーナビであるとか地図の表示を注視するというのは、運転に必要な情報を得ようとする行為ですので、運転の意識は同時的に保たれており、その意味で、前方注視がややおろそかになることはあり得るとしても、それとかけ離れた両立困難な行為とまではいえないように思われます。その意味では、安全運転のための前方注視と両立しにくい、運転と無関係な情報を示す画像を注視する行為なのか、それとも、運転のために必要な情報を示す画像を注視する行為なのかといったことは一つの切り口になるのではないかなど、生煮えながら、考えた次第です。

他方で、そうした実質論を踏まえつつ、具体的な定め方を検討するに当たっては、道路交通法上用いられている概念を前提に考えていく必要があると思います。そこで一つ気になりましたこととして、道路交通法の「ながら運転」規制にいう「注視」という言葉ですが、これが具体的にどういうことを意味しているのかについて教えていただければと思います。

○今井座長 日下委員、お願いいたします。

○日下委員 「注視」というのは、基本的に、画面を2秒以上見続けることという解釈で、対外的にも説明しております。

○今井座長 2秒以上とされることの根拠は何かありますか。

○日下委員 法改正の当時、2秒間前方を見ない場合、平均的な速度で走ると何メートルぐらい見られないかといったことを背景にして、そのような解釈を決めたと承知しております。

○安田委員 私からも、いわゆる「ながら運転」を危険運転致死傷罪の対象とすることについて、意見を申し上げたいと存じます。

結論的には、私も、「ながら運転」は、これまで危険運転致死傷罪で捉えられてきた類型と同等の危険性・悪質性を持ち得る場合があるのではないかと考えている次第です。

すなわち、運転には様々な能力が必要不可欠となるわけですが、現在、危険運転致死傷罪による処罰の対象とされている類型のうち、例えば、酩酊運転類型は、アルコールや薬物の影響により、そうした認知・予測といった能力が阻害されることによる危険を捉えたものといえます。ここで重要なのは、そうした能力及びそれに基づいて安全に運転する可能性が阻害されているということですが、「ながら運転」の場合は、例えば、スマートフォンの動画を注視することにより、視覚により運転に必要な情報を収集する可能性が、自らの決断により、意識的に排除されている状態でありまして、そのことにより危険がもたらされるのだ、そこに関して悪質性があるのだということができましよう。

もとより、曲がるべき交差点等をカーナビで短時間確認したりすることは、上方に設置されている案内標識を確認するために視線を上げたため前方の注視ができなくなったことと同じでありまして、悪質・危険と評価されるべきものではないように思われますが、スマートフォンで動画を見たりメールを読んだりするような行為になってきますと、視線がそちらに向けられる時間もおのずと長くなり、もって悪質・危険だと評価されるべきことになってよいように思われます。

他方で、過失との区別についてですが、前方の注視がおろそかになる事案には、通常の間感では過失に相当すると思われる、いわゆる脇見も存在するところ、例えば、不謹慎な例かもしれませんが、美男あるいは美女に見とれたという理由が持ち出されたとき、これをどのように評価するべきかが問題点となると、なかなか区別、線引きは難しい問題となってくるようには思われます。

現段階の考えとしては、今、日下委員から2秒というふうなお話もございましたが、継続して一定時間、あるいは断続的にせよ相当時間、スマートフォン等を注視しているということを要件とすることが考えられるのではないかと考えております。時速60キロメートルですと、6秒でも100メートルも進んでしまうわけですから、2秒かどうかは分か

りませんが、かなり短い時間でも危険だと捉えられてよいようには思われるところかと存じます。

いずれにしても、この類型において、危険運転致死傷罪として捉えるべき類型と過失運転致死傷罪として考えるべき類型との線引きが難しいということ自体は、明らかに当罰性の高い悪質・危険な事案を危険運転致死傷罪で処罰しなくてよい理由にはならないわけですので、道路交通法において罰則の対象として規定されているところも参考にしながら、更に検討を深めていくことが考えられるのではないかと存じます。

もともと、更に申し上げますと、道路交通法では、先ほど御紹介があったように、携帯電話等を手で保持して通話しながら運転すること自体が運転に集中しない行為として危険だと捉えられているようにも思われるところでもあります。「ながら運転」というときに、視線をスマートフォン等に向けたことによる意識的な前方不注視だけを考えていくのか、およそ運転に集中しないことまで含めて考えていくのかは、更に詰めるべき問題として残っているように思われた次第です。

○宮村委員 この「ながら運転」を危険運転致死傷罪の類型として定めていくに当たっては、今皆様からも御指摘がありました。その当罰性ないしは危険性が必ずしも高くないものが処罰対象に紛れ込まないようにすることが可能なかどうかというところは慎重な検討が必要と思います。

通り掛かった人を見た、あるいは景色を見たといったような場合があり得るという御指摘がございました。このような場合には、小池委員御指摘の、運転に関係するかどうかという点でいえば、関係しない場合にはなると思います。ただ、他方で、一瞬だけちょっと景色を見たという行為は、そのような行為が許されるものではないとしても、してしまう例というのは決して少なくないと思われ。そして、一瞬ということであれば、それが一瞬なのか2秒なのかは「注視」の要件と関わってくるとは思いますが、それがさほど長くない場合には、危険性がさほど高くないということもあると思います。そうすると、実質的な危険性が高い、かつ、要件として明確なものを規定することが果たして可能なかどうかという点は、慎重に検討しなければいけない点ではあると考えています。

○小池委員 今御指摘いただいた点ですけれども、確かに、運転との関係性というだけだと、もちろん十分な限定にはなっていないと考えております。

ただ、先ほど申し上げた趣旨は、より高次のといいますか、安全運転のための前方注視との広い意味での両立可能性ということを考えておりました。景色に見とれるというのは、

基本的には前を見て運転している中で、同時並行的に、両立可能な状態でできるといいますか、あり得ることかなと思います。もちろん、それでも、前方注視がおろそかになって事故を起こしてしまえば過失運転ということにはなるわけですが、前方注視とおよそ両立不可能で、そういうことを意識的にやっている以上はもう危険運転だということにはならないと思います。

先ほど運転と関係ないかどうかという視点をお示ししたのは、スマートフォン等の画像を注視する行為の中で、安全運転のための前方注視とある程度両立するかどうかというところで切り分けるとすると、そうした視点があり得るのではないか。そのような趣旨で申し上げた次第です。

○三村委員 スマートフォンなどを使用又は注視しながらの運転行為については、現状、前方不注視、すなわち、進路の安全確認不十分による過失運転致死傷罪に問われることが多いと思われませんが、仮に、こうしたものを危険運転致死傷罪の新たな類型として設ける場合には、先ほどの御発言にもありましたが、過失犯と区別をして、処罰対象が明確となるような構成要件であることが必要であると考えられるかと思えます。また、「使用」、「注視」ということについても、その具体的な態様や程度は異なりますので、それによって運転行為の危険性も異なってくるかと思われます。そうしたことから、行為の実質的危険性の観点から、危険運転致死傷罪で処罰すべき要件をどのように定めるのかということも課題であると思われます。

先ほど、「注視」の意義について、2秒というお話がありましたが、新たな類型を設ける場合には、具体的にどういったものについて、危険運転致死傷罪に取り込んでいくのかということが課題であるかと思われます。

あわせて、そうした要件を考えるに当たっては、具体的にどういった立証を行うことが可能であるかも検討されるべきと思っております。ドライブレコーダーであるとか履歴だとかそういったものや、目撃供述といったものも先ほど出てまいりましたが、実際に設けるべき要件との関係で、どのような立証が可能かという実情も併せて検討すべきかなと思います。

○合間委員 日下委員に質問なのですが、資料11の「2」で、携帯電話等使用による死亡・重傷事故の合計件数が令和2年から少しずつ増えていっていると思えますが、令和2年、3年、4年というのは、新型コロナウイルス感染症の影響でもともと交通量や取締り件数が少なかったのが、通常に戻って増えているのか、それともそれとは全く関係ないのかと

いうのは分かりますか。

○日下委員 一つ考えられるのは、令和元年に道路交通法の改正をし、携帯電話使用等に係る罰則を強化しました。強化したので、例えば、死亡事故は、令和元年は28件なのですが、令和2年には大きく減りました。ですので、新型コロナウイルス感染症の影響などもあるのかもしれませんが、法改正時のアナウンス効果とか、我々も重点的に取締りなどをしましたので、その時に大きく減って、その後、その効果がだんだん薄れてきているのではないか、ということが一つとして考えられるかと思います。

○合間委員 追加の質問なのですが、資料3の第1表を拝見すると、交通事故の発生件数は令和2年ぐらいからほぼ横ばいになっているので、「ながら運転」による事故が相対的に増えているという理解をすべきなのかどうか、その辺りの感覚というのはありますか。

○日下委員 我々は、事故抑止の観点から、その都度、どこに重点を置くかということを考えて取締りをやっています。携帯電話等の「ながら運転」が世の中で結構注目されたときはかなりそちらに重点を置いていましたが、最近は、例えば、横断歩道で止まらない車がいっぱいいるのではないかとといった指摘があって、横断歩行者の妨害に重点を置くといったように、その都度、重点を変えます。その中で、何が原因で事故が起こるかというのも変動してくるのですが、今、合間委員から御指摘のあったように、携帯電話等使用に係る事故が近年増えていることは、我々としても憂慮しているところではございます。

○合間委員 そういったことの確認をさせていただいた上で、私の意見としては、皆さんがおっしゃっているように、現行の自動車運転死傷処罰法第2条の行為と同じだけの当罰性があるものがあるのであれば、それをより慎重に検討しなければいけないだろうとは思いますが。それこそ、これまでずっと議論してきたように、曖昧な構成要件にして、結局、処罰範囲が分からないとか、分かりにくいといったことになったら、同じ轍を踏むことになりまので、そういったことのないようにしてもらいたいと思います。

そうしたときに、皆さんの御発言にあるように、スマートフォン以外のものを見ていたという場合との区別をどうするのかは、なかなか難しい問題だなと素朴に思っています。例えば、本当はいけないのですが、カーナビにテレビ画面が映りっ放しになっているような車というのも見かけますので、危険運転の対象をスマートフォンに限定した場合、カーナビでテレビを見ているときとスマートフォンの画面を見ているときとの違いをどうするのかなど、いろいろと問題が出てくると思います。今は、車内に画面があったり、フロントガラスに映したりと、いろいろなものがあると思いますので、今の車の装備なども含めて、

実態に即した上で議論をした方がいいのかなとは思いますが。

○日下委員 参考までに補足で申し上げますが、道路交通法上の注視の対象となる画像装置ですが、条文上は、「画像表示用装置」と書いていまして、これは、カーナビでも、ゲーム機でも、スマートフォンでも、あらゆる画像を映すものが広く対象になります。

○波多野委員 私は、被害者の立場として、被害者の声をこの中に入れるという趣旨で発言をさせていただきます。

以前、参考として共有いただいた資料の中で、法務大臣宛てに、スマートフォンの「ながら運転」に関する捜査の徹底についての要望書がありました。スマートフォンの「ながら運転」について、所管は警察庁であると理解をしておりますが、要望書の内容には、被害者遺族から所轄警察への問合せについての記載がありました。問合せに対する警察の回答は、「ながら運転」捜査に関しての警察の明確な捜査規定がないので警察としては捜査していないというものだったそうです。この事件は、令和元年12月の「ながら運転」に関する道路交通法改正以後に起きたものとのことです。ちなみに、要望書には、担当の警察官も検察官も、スマートフォンの操作履歴については未確認であったと書いてあります。

個別の事案についてうんぬんということはいたしません、現行法を実務に耐え得る条文にしていただきたいというのが私の一貫してのお願いです。それと同時に、現場の捜査実務においても、適正な捜査手順が遂行されることを望んでいることは言うまでもありません。どんなに条文の表現について知恵を絞っても、捜査がブラッシュアップされない限りは、適正な処罰は実現できないということも言うまでもないことだと思います。

前回会議までの議論の中で、類型は違いますが、数値という形式基準を用いた構成要件としての導入について、その要否が大きなテーマの一つになったと理解をしております。その検討の際には、数値を測定するインフラがあるのかといったことや、その捜査手法についても目配りをしながら議論を進めていくべきだと考えております。「ながら運転」についても、先ほど申し上げた要望書の記載のとおりの実態が仮にあるのであれば、是正をしないと、本検討会で類型の新設を議論する意味が損なわれると申し上げておきたいと思っております。

○今井座長 もう一度、日下委員に質問をします。先ほど、「注視」の意義は2秒であるという御説明がありましたが、例えば、自動運転の話などをしていますと、走行中のスピードとの相関関係で何秒という議論が出るのです。例えば、高速道路で2秒というのは分かりませんが、低速で走っているときも2秒なのかといった議論があったのかどうかを教えてください。

ただきたいと思います。

もう1点、先ほどの合間委員の御質問と同じことを私も思っておりまして、資料11の前提となる、道路交通法違反の全体の検挙件数などがあると、実際に今どのような状況にあるのかがより分かりやすく、より議論がしやすいかと思いました。

○日下委員 まず、高速道路で2秒の間に走る距離とそれ以外の道路では違うのではないかと
いった議論はしておらず、およそ一つの目安として、やはり2秒以上じっと見ていると、
少なくとも時速40キロメートルだったら20メートルくらいは進んでしまうわけで、それ
はかなりの距離ですから、危険なのでやめましょうという意味で、それは注視に当たりま
すという形で説明をしており、場所によって変えているわけではありません。

○今井座長 スピードによって変えてもいないのですね。

○日下委員 はい、そういうことです。

次に、道路交通法違反の全体の検挙件数と携帯電話等使用の検挙件数の推移を見ますと、
例えば、令和元年の全検挙件数の指数を100としますと、令和5年は全検挙件数は79
ぐらいです。それに対して、携帯電話等使用は、令和元年を100としますと、令和5年
は30ですので、やはり全体の取締りの中で、携帯電話等使用の検挙件数はかなり減って
いるという状況はあります。全体の検挙件数が携帯電話等使用と同じだけ減っているわけ
ではないということです。

○今井座長 分かりました、ありがとうございます。

ほかに御意見はございますか。

御意見はないようですので、本日のスマートフォン等を使用又は注視しながらの運転行為
など新たな類型の追加についての御議論は、ひとまずこの程度とさせていただきます。

開会から時間が経過しましたので、ここで15分ほど休憩したいと思います。

再開は3時5分をお願いいたします。

(休 憩)

○今井座長 それでは、会議を再開いたします。

次に、自動車運転死傷処罰法第3条第2項の「病気」として政令で定めるものの追加につ
いて御議論いただきたいと思います。

御意見のある方は御発言をお願いいたします。

○橋爪委員 パーキンソン病又はパーキンソン症候群、以下ではこれらを「パーキンソン病等」

と申し上げますが、パーキンソン病等を現行の自動車運転死傷処罰法第3条第2項の危険運転の対象に含めるべきかという論点ですが、そもそもこの問題を検討するに際しては、パーキンソン病等がどのような病気であり、どのような症状を呈するのか、また、運転中に急激に症状が悪化する事態が生じるかなど、この病気に関する正確な理解が不可欠であると考えております。私自身、十分な知識がありませんので、今後の議論においては、専門家の方あるいは患者御本人からお話を伺う機会を設けることが有益であると考えております。

その上で、仮に、パーキンソン病等が運転に必要な運動能力を失うような症状を呈することがあるという認識に達した場合ですが、その場合についても、更に検討すべきポイントが幾つかあるように考えております。

これも全く不勉強ではありますが、素人の感覚では、症状が悪化した場合に運転に必要な運動能力等を欠く可能性がある病気といったものは、パーキンソン病等以外にも存在するような気がいたします。もし、同様に運動能力等に影響がある病気が多数ありながら、パーキンソン病等だけを危険運転の類型に加えるとなると、やはり他の病気との関係でバランスを失うことにもなりかねません。その意味で、他の病気と切り分けてパーキンソン病等だけをピックアップして危険運転の類型に加えるだけの合理性・必要性があるかについては、慎重な検討が必要になると思われまます。

なお、このように、運転に支障を来す可能性がある病気が多数あるが、全てを列挙することも立法技術として現実的ではないという問題意識を推し進めた場合、現在の自動車運転死傷処罰法施行令第3条のように病気や症状を限定的に列挙するのではなく、例えば、「自動車の安全な運行に必要な能力を欠くこととなるような症状を呈する病気」という形で包括的に規定すべきであるという御意見があるかもしれません。しかし、このように病気や症状を包括的に規定することについては、刑罰法規の明確性という観点からは重大な懸念が生ずることから、このような包括的な規定を導入することについては難しい問題がある点につきましても付言しておきたいと存じます。

○小池委員 パーキンソン病等を加えることにつきまして、橋爪委員のおっしゃったように、病態をまず知る必要性があり、そのために専門家の知見を得る機会ができれば欲しいなという点、また、パーキンソン病以外にも同様の症状を呈する病気がある場合に、そうした病気との関係を意識した検討が必要であるという点、さらに、包括的な規定方式にする場

合には刑罰法規の明確性との関係で更に疑義が呈されるおそれがあるという点については、全く同じ認識であります。最後の点ですが、危険運転致死傷罪は、公平性を多少犠牲にしても、立法事実が認められた事象につき規制対象に加えることの妥当性を丁寧に吟味して、厳罰の対象とするという方針で今までやってきていますので、その方針は維持されるべきであろうと考えております。

その上で、現行の自動車運転死傷処罰法第3条第2項の理解との関係で、日下委員に教えていただきたいことがあります。同項が対象とする「病気」は、現行法上、道路交通法施行令で運転免許の欠格事由として具体的に列挙されている病気を参考にリストアップされているわけですが、パーキンソン病はこの道路交通法施行令の具体的列挙に入っておりません。もちろん、列挙されていなくても、「前二号に掲げるもののほか、自動車等の安全な運転に必要な認知、予測、判断又は操作のいずれかに係る能力を欠くこととなるおそれがある症状を呈する病気」であれば、欠格事由にはなるので、そこに入ってくる可能性はあるのですが、具体的に病名として挙がっていません。この道路交通法施行令における具体的なリストアップの基準や理由について少し伺えますと、今後の検討の参考になる気がいたしまして、道路交通法施行令に具体的に列挙されている病名が列挙されている理由、あるいはパーキンソン病等が入っていない理由として何か考えられるところがあるか、御示唆を頂ければと考えております。

○日下委員 今、小池委員から御指摘があったように、道路交通法の免許の取消し、停止、拒否又は保留の事由として病気が掲げられているところですが、その病気については、道路交通法施行令で具体的に定められています。パーキンソン病については明記されていませんが、道路交通法施行令第33条の2の3第3項第3号に、「前二号に掲げるもののほか、自動車等の安全な運転に必要な認知、予測、判断又は操作のいずれかに係る能力を欠くこととなるおそれがある症状を呈する病気」という規定があり、これが適用される場合には、実際、パーキンソン病によって免許の拒否や取消しなどを行っております。

また、なぜ明記されていないかということについては、現行の規定は平成13年の道路交通法の改正の際に整理したものであるところ、それ以前は、免許の欠格事由として病気が定められていたのですが、国としての大きな動きの中で、そういった病気の患者や障害者の方の社会参加の観点から欠格事由とするのは適切でなく、個別具体的に判断すべきだということで、取消事由や拒否事由として整理したものであり、具体的に列挙されている病気は同改正以前と同じものです。ですので、その改正前の規定の制定当時に、社会的に代

表的なものとして知られている病気を明記した上で、それ以外の病気については、先ほど申し上げたバスケット条項で対応するとの考え方が採られているということです。

○小池委員 ありがとうございます。先ほど「欠格事由」という言い方をしてしまったのですが、現行法上、正確には取消事由や拒否事由ということですね。申し訳ありませんでした。

制定当時の病気としての知名度や交通事故の発生実態などが考慮されているかもしれないけれども、それ以外の病気についてはバスケット条項で対応しているということで、今回の検討との関係でどのように受け止めるべきかということは、私はまだ十分には考えられていませんので、更にこれから検討してまいりたいと思います。

○安田委員 私からも、パーキンソン病等を自動車運転死傷処罰法第3条第2項の「病気」に加えることの当否について意見を申し上げたいと存じます。

まず、刑法研究者として申し上げるべきことは、既に橋爪委員がおっしゃったところでして、その理由付け、推論過程も含めて、賛成でございます。

そのことを確認した上で、今後検討を行っていくための前提として、パーキンソン病等の症状や運転への影響等については、私どもが十分に分かっていないところも多いですので、医学の専門家等から客観的な解説を受け、理解を深めたいところです。その検討に際しては、自動車運転死傷処罰法第3条第2項の準危険運転致死傷罪の構造との関係で、パーキンソン病等がどういう症状なのかということを確認しておくべきであろうと存じます。すなわち、準危険運転致死傷罪は、運転開始時点では運転中に正常な運転に支障が生じるおそれが抽象的にあるだけの状態にとどまっていた者が、運転中に正常な運転が困難な状態に陥り、もって人を死傷させることを想定した規定ですので、自動車運転死傷処罰法第3条第2項が規定する「病気」についても、運転開始段階では運転中に正常な運転に支障が生じるおそれが抽象的にあるだけの状態にとどまっていたにもかかわらず、運転中に正常な運転が困難な状態に陥ることが想定されるものが掲げられているものと理解しております。てんかん等はその分かりやすい例だと存じます。したがって、現段階で私が素人ながら勉強した限りでは、パーキンソン病等は症状がいわば固定しているのではないかという感じもありますので、そういった自動車運転死傷処罰法第3条第2項が想定している準危険運転致死傷罪の構造に合っているのか、その前提を確認しつつ、今後検討を深めるべきではないかと存じます。

他方で、パーキンソン病等に対する特定の治療薬を服用すると突発性睡眠に陥ることがあ

るという報告もなされているようではありますが、これは、病気そのものの影響ではなく、むしろ自動車運転死傷処罰法第3条第1項で対応されるべきものではないかと理解しております。

○合間委員 日下委員に質問ですが、先ほど、パーキンソン病は、道路交通法施行令のバスケット条項で取消事由になり得るとお話がありましたが、ほかにどういったものがその取消事由になり得るのかという基準や類型についての内規などはあるのですか。

○日下委員 通達で、病気の例示をしまして、その手順としても、我々は警察で専門家ではありませんので、きちんと医師から情報を頂くといったことをした上で、最終的に判断しております。

また、これは、いわゆる警察の許可の運用の話ですので、刑罰の構成要件の運用とはかなり違うのかなと思います。我々警察は、将来的な交通の危険の防止の観点から、柔軟に対応しているところがありますので、刑罰の構成要件とは同列にできないところはあると考えております。

○合間委員 橋爪委員からも御指摘がありましたが、パーキンソン病というものが挙げた場合、ほかの病気はどうかといったことを考えるときに、運転免許の取消事由等としてどのようなものが問題になっているかということは、当然全く同じように考えることはできないですが、参考になると思うので、もちろんそれに拘束されるものではないですが、資料として、通達などがあればと思います。また、どのような病気を対象にしていくかということについて、道路交通法施行令に基づく警察の運用も含めて考えないと不公平になってしまうのではないかと思います。病気をお持ちの方に対する不当な区別や差別を避けなければいけないということは大前提だと思いますので、その辺の知見も含めて広く聞けるといいのかなと思いました。

○日下委員 先ほど申し上げた通達は、令和4年3月14日付けのものが最新版で、公表していますので、お使いいただければと思います。

○今井座長 日下委員に伺いたいのですが、道路交通法施行令のバスケット条項に含まれるものとして、その通達に新たな病気を書き込んでいく際、医師との協議など、その手続に要する時間はどれくらいかけておられたのでしょうか。

○日下委員 警察としては、どのような病気の方が交通事故を起こしているかといったことは認知できますし、また、警察庁交通局の運転免許課は、医師等の専門家と定期的に情報交換していますので、その都度、こういった病気で事故を起こした方がいるのですがという

ことで御相談し、医学の専門家から最新の情報を頂きながら、必要があれば通達を更新しているというのが実態です。

○宮村委員 これまでの委員の皆様が御指摘のところを重ねる発言になりますが、やはりこの病気の追加を議論するに当たっては、専門的な知見を得ることが出発点だろうと考えております。実証的な根拠なく、新たな病気を類型として追加するということになってしまいますと、その病気の症状を呈している方の社会参加を不当に阻害してしまうであるとか、あるいは不当な偏見を招いてしまう、そういうことにもなりかねません。やはりまずは専門的な知見を得て、その病気の症状について知ることが出発点かなと考えております。

○今井座長 この病気については、皆様から御意見を頂きましたが、建設的な議論を行うためには、専門的な知見や実証的なデータが必要だと思っておりますので、本日の御議論としては、今後、専門家の方をお招きしていろいろ情報を共有させていただくということを前提にして、御意見としては承ったということにさせていただきたいと思っております。

ということで、本日の自動車運転死傷処罰法第3条第2項の「病気」として政令で定めるものの追加についての議論は、ひとまずこの程度とさせていただきます。

以上で、本日の議論は終了となります。

次回の会議の進め方については、私の方で検討し、事務当局を通じて、できるだけ早期に委員の皆様にお知らせすることとしたいと思っておりますが、そのような方針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。

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、特に公表に適さない内容にわたるものはなかったと思われまので、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っております。また、配布資料についても公表することとしたいと思っておりますが、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。

それでは、本日の会議はここまでとしたいと思っております。

次回の予定について、事務当局から説明をお願いいたします。

○猪股企画官 次回の第5回会議は、令和6年5月30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、また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—