

# 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3回)

第1 日 時 令和6年3月19日(火) 自 午後1時26分  
至 午後3時58分

第2 場 所 法務省大会議室

第3 議 題

- 1 論点の整理について
- 2 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1号の罪について
  - ・同条第2号の罪について
- 3 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3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。

早速ですが、議事に入りたいと思います。

本日は、第2回会議で申し上げたとおり、第1回会議における委員の皆様の御意見及び第2回会議におけるヒアリング出席者の皆様の御意見等を踏まえ、私の方で、検討すべき論点を整理した「論点表（案）」をお配りしています。

まず、事務当局から、配布資料5の「論点表（案）」について説明をしてもらった後、皆様から御質問や御意見があればお伺いしたいと思います。

それでは、事務当局から「論点表（案）」の説明をお願いいたします。

○浅沼参事官 配布資料5の「論点表（案）」について説明いたします。

この「論点表（案）」は、座長の御指示により、第1回会議における委員の皆様からの御意見や第2回会議のヒアリングにおける出席者の方々からの御意見を踏まえ、本検討会において検討すべきと考えられる論点を整理したものです。

「論点表（案）」では、論点を大きく四つに分けて記載しています。

まず、「1」は、危険運転致死傷罪の構成要件の見直しに関するものです。

そのうち、「（1）」は、自動車運転死傷処罰法第2条に関するもので、検討すべきと考えられる論点として、一つ目に「既存の類型に係る構成要件の見直し」を、二つ目に「新たな類型の追加」を記載しています。

「既存の類型に係る構成要件の見直し」については、「見直しを検討する構成要件」として、「アルコール又は薬物の影響により正常な運転が困難な状態（同条第1号）」、「その進行を制御することが困難な高速度（同条第2号）」及び「赤色信号又はこれに相当する信号を殊更に無視し（同条第7号）」を、また、「新たな類型の追加」については、「対象とすることを検討する類型の例」として、「スマートフォン等を使用又は注視しながらの運転行為」をそれぞれ記載しています。

次に、「1」の「（2）」は、自動車運転死傷処罰法第3条に関するもので、検討すべきと考えられる論点として、「同条第2項の「病気」として政令で定めるものの追加」を記載しています。

「2」は、過失運転致死傷罪よりも重く危険運転致死傷罪よりも軽い処罰規定の新設に関するものです。この点に関して検討すべきと考えられる論点として、「過失運転致死傷罪よりも重く危険運転致死傷罪よりも軽い罪の新設」、「自動車運転死傷処罰法第6条（無免許運転による加重）における加重事由の追加」を記載しており、具体的には、「対象とすることを検討する行為の例」として、「一定程度以上にアルコールを身体に保有した状態での運転行為」、「一定程度以上の高速度での運転行為」を記載しています。

「3」は、「法定刑の見直し」に関するものです。この点に関して検討すべきと考えられる論点として、「過失運転致死傷罪の法定刑の引上げ」、「危険運転致死傷罪の法定刑の引上げ」を記載しています。

「4」は、「その他」としてありますが、これは、今後の本検討会における御議論を踏まえて、ただ今御説明したもののほかに検討すべきと考えられる論点が生じた場合に、そうしたものをも含む趣旨で記載しているものです。

資料5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、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、「論点表（案）」に掲げるべき論点についての御意見を伺いたいと思います。

御意見のある方は、御発言をお願いいたします。

○合間委員 「その他」のところでもいいと思うのですが、自動車運転死傷処罰法第3条についても、「構成要件の見直し」という項目を検討してもよいのではないかと考えております。もちろん、同法第2条第1号の構成要件が明確化されれば、必然的に、同法第3条の構成要件についても明確になるということもあり得ると思いますが、一応、検討の対象に含めるべきではないかと考えておりますので、御検討いただければと思います。

○宮村委員 私からも追加の論点の提案をさせていただきます。

運転者以外の者の故意行為又は過失、その他の運転者に帰責できない事由も事故発生の原因になっている場合があります。そのような場合の取扱いについて、論点として検討するのがよいと考えます。

理由についても若干説明させていただきます。

第1回会議で提出した意見書にもお書きしたのですが、自動車事故が生じる過程では、加害者とされる運転者の運転態様だけではなくて、道路の状況、周辺の交通状況、被害者とされる側の運転や歩行の態様など、運転者に帰責できない事由も事故発生の要因となって

いる場合が一定程度あると思われます。

「論点表（案）」には、構成要件の見直しあるいは法定刑の引上げなどが挙げられていますが、処罰対象の拡大や法定刑の引上げに結び付く可能性のある論点が検討されるのであれば、運転者の責任に見合わない刑罰が科せられる事態を避ける見地から、先ほど申し上げたような運転者に帰責できない事由も事故発生の要因になっているという場合には、重い処罰規定を適用しないとといった規定を設けることの可否も併せて検討するのが適切であると考えます。

○今井座長 ただ今の両委員の御意見は、「論点表（案）」の「その他」に記載した方がいいというものなのか、あるいは、お配りした「論点表（案）」は承諾された上で、それらの点についても本検討会で検討をすべきというものなのか、どちらでしょうか。

○合間委員 「論点表（案）」を書き直す必要はありませんが、「その他」でそういったことを検討するというを議事録に残しておいていただければ、私はそれで構わないと思っています。

○宮村委員 私も論点として追加していただきたいという趣旨でございます。

「その他」の項目の議論に入る前の段階で、今のような問題意識を申し上げることもあると思いますが、独立の論点としても議論の機会を頂ければと考えています。

○今井座長 ほかに御意見はありますか。

（一同意見なし）

ただ今の両委員の御意見を踏まえすと、「論点表（案）」については、特に修正を要する点はないかと思しますので、本検討会で検討すべき論点は、「論点表（案）」のとおりとしたいと思います。

その上で、本検討会における検討は、この「論点表（案）」に沿って、順次進めることとしたいと思います。そのような形で進め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。

引き続きまして、個別の論点についての検討に入りたいと思います。

本日は、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」、「既存の類型に係る構成要件の見直し」の、「アルコール又は薬物の影響により正常な運転が困難な状態（同条第1号）」、「その進行を制御することが困難な高速度（同条第2号）」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1号について御議論いただいた後、15分程度休憩を取り、その後、同条第2号について御議論いただくことを目安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)

○今井座長 それでは、まず、事務当局から配布資料6から8までの説明をお願いいたします。

○浅沼参事官 配布資料6から8までについて御説明いたします。

資料6は、「危険運転致死傷罪に関する主な裁判例」で、本日御議論いただく自動車運転死傷処罰法第2条第1号又は第2号に係る主な裁判例をまとめたものです。

資料7及び8は、「自動車運転による死傷事犯類型別事例集」で、資料7は、自動車運転死傷処罰法第2条第1号の訴因が認められず、過失運転致死傷罪又は同法第3条第1項の危険運転致死傷罪の限度で認定された事案、資料8は、同法第2条第2号の訴因が認められず、過失運転致死傷罪の限度で認定された事案のうち、それぞれ平成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、資料7の同法第2条第1号に係るものが7件、資料8の同条第2号に係るものが5件です。

なお、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おります。

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1号に係るものが全体の32.2%の98人、同条第2号に係るものが全体の7.9%の24人でした。

資料6から8まで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、何か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、まず、「自動車運転死傷処罰法第2条第1号のアルコール又は薬物の影響により正常な運転が困難な状態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。

御意見のある方は御発言をお願いいたします。

○宮村委員 各論の議論に入る前に、既存類型の見直しについての議論の出発点について少し意見を申し上げたいと思います。

危険運転致死傷罪は、重大な死傷事犯を引き起こす実質的危険性が典型的に高いという運転行為を処罰対象とするものと理解しています。第1回会議あるいは第2回会議のヒアリングの中で、構成要件の明確化という御指摘がありました。構成要件の明確化に伴って、危険運転致死傷罪が本来予定している実質的危険性の伴わない運転行為までもが処罰対象に含まれ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のではないかと考えます。したがって、今後の既存類型についての議論に当たりましては、法が予定している罪質を踏まえた上での議論が必要であると考えています。

○橋爪委員 私からは、自動車運転死傷処罰法第2条第1号の罪のうち、アルコールの影響の類型について申し上げたいと思います。

この類型は、アルコールの影響によって正常な運転が困難な状態、すなわち適切な運転操作を行うことが困難な心身の状態に陥りながら、そのことを認識した上で、あえて運転を継続する行為が、生命・身体に対する重大な危険性を有する行為であり、また、極めて悪質な行為であることから、危険運転致死傷罪として処罰するものと考えております。すなわち、正常な運転が困難な状態であることが、本罪の中核的な内容といえます。

そして、アルコールが運転者の心身に与える影響の程度については、個人差が大きいことから、現行法はアルコールの量について一定の形式的な基準を設けるのではなく、飽くまでも行為者の個別の事情・状況ごとに、これに該当するか否かを判断しております。これ自体は、先ほども御指摘がありましたように、取り分け危険性・悪質性の高い運転行為のみを危険運転致死傷罪として重く処罰するという趣旨に鑑みれば、十分な理由があったものと思われま

す。もっとも、行為者の飲酒状況、事故前の運転状況、事故後の言動等を総合的に考慮して、正常な運転が困難な状態の有無を判断するというのは、実務的にも極めて困難な作業であり、判断のばらつきが生ずる可能性があることも否定できません。

資料6の最高裁決定平成23年10月31日の事案においても、事故現場までは何とか大きな問題がなく運転できたといった事実をどのように評価するかという点については、裁判官の中でも評価が分かれたところでありまして、この要件の安定的な適用の困難さを示すものといえようかと存じます。

さらに、アルコールの影響には個人差が大きいと申しましても、それは、比較的飲酒量が

少ない場合の話であり、大量に飲酒した場合については、個人差を問わず正常運転が困難と評価できる場合があり得るようにも思われます。

このように考えますと、自動車運転死傷処罰法第2条第1号の構成要件において、一定の数値以上の量のアルコールを身体に保有する状態で自動車を走行させる行為を一律に処罰対象とすることも、選択肢の一つとしては検討する余地があるように思われます。すなわち、これだけのアルコールを身体に保有していれば、一律に正常な運転が困難な状態にあると評価して、本罪の成立を認めるという理解です。

もっとも、このような方向で検討する場合には、幾つかの理論的な課題についても併せ検討することが必要と考えます。

第1に、仮に数値要件を設ける場合にも、どのような観点から、また、どのような数値を設定すべきかです。私は、先ほど、個人差を問わず、これだけ飲んでいれば正常な運転が困難な場合があると申し上げましたが、そもそもこのような評価と申しますか、感覚に、専門的な知見の十分な裏付けがあるか、また、明確な数値の設定が可能かという点については、専門家の御知見を踏まえ、慎重に検討する必要があると思われます。

第2に、仮に数値要件を設定した場合、これを下回る状態での運転行為についても、同法第2条第1号の罪の成立を肯定すべきかという問題についても検討が必要かと思えます。個人的には、本来、正常な運転が困難な状態にあるか否かは、個別に判断するのが原則であり、運転者の体質や体調によっては、それほど多くの飲酒量ではなくても正常な運転が困難な状態に陥る場合があるように思われますので、数値要件を下回る場合であっても、個別の状況に応じて正常な運転が困難な状態を認定し、本罪の成立を肯定することは可能ではないかと現時点では考えておりますが、この点は、数値要件としてどの程度の数値を想定するかという点とも密接に関係する問題かもしれません。

第3に、仮に、数値要件と実質要件を併存させる場合ですが、この両者の関係をどのように考えるかという点についても、理論的な整理が必要になると考えております。

○波多野委員 私は、被害者という立場でここに参加させていただいており、刑法あるいは刑事訴訟法について、体系的に学習したことはないのですが、にわか知識の話にはなりますが、一般感覚に即して発言を許されていると理解をしており、専門的な正確性については、割り引いていただければと思います。その上で、私自身の体験等から考えることを少しお話しさせていただきたいと思います。

今の条文で取締りが可能な悪質運転の範囲について、私は限定し過ぎていると考えていま

す。

これらへの対策として、表現を変える、あるいは付け加える、数値基準を入れるといったことをミックスして条文を見直した方がいいのではないかと考えております。

ここは、私が非常に強調したいポイントですが、見直しを考える上で、警察が証拠収集をして、検察が起訴・不起訴の判断をするに当たって、現場感覚で今よりは分かりやすくなった、立証がしやすくなったと感じていただくことも重要なポイントだと考えております。なぜならば、現行法については、現場の方にとって分かりにくい、使いにくいという状況があると聞いております。どう考えても重い法定刑で処罰されるべき悪質な事犯が、過失犯となり、あわよくば執行猶予になるといったことが起きた場合、最終的にその不当性を一生背負い続けるのは被害者であり、被害者遺族です。第1回会議でも申し上げたとおり、紙に書いてあるだけでは意味がなく、適用するための実務に耐え得る条文にしないと意味がないと考えております。

まず、自動車運転死傷処罰法第2条第1号について、どうしたらいいかということをお私なりに考えてきましたので、お話をさせていただきます。

飲酒運転、薬物運転をして、死傷事件を起こしたことだけで要件として十分ではないのかというのが率直なところではあります。少なくともこうした運転により、死傷という結果がもたらされ、それが過失犯であるという評価は、極めて不当であるという感覚は、国民常識と大きなずれはないと考えております。こうした基本的な感覚を法に落とし込んでいく上では、波動的、複層的な手当てをした方がよいと考えております。

具体的な条文案について、専門家にお知恵をお借りしながら考えてまいりました。

まず、自動車運転死傷処罰法第2条第1号について、三つ案があります。

まず、第1案です。同法第2条第1号に、「アルコール又は薬物の影響により正常な運転が困難な状態、その他交通に危険を及ぼす酩酊状態」という文言を付け加えるという案です。これは、現行法における適用の可否判断の枠組みである最高裁決定平成23年10月31日が述べている、様々な点を総合的に考慮すべきであるという考え方は存置しつつ、「その他交通に危険を及ぼす酩酊状態」という文言を追加して、直後の酩酊状態に関する証拠の確保によって、認定の行いやすさを図るというものであります。

次に、第2案は、同法第2条第1号に、新たに一発アウトの数値基準を入れるという案です。アルコールの呼気検査の数値なのか、血中アルコール濃度の数値なのか、数値をどのように設けるのかといったことについては立法上の「決め」の問題であると考えております。



す。とすると、実際のデータを出していただいて、その分析によって合理性・妥当性について議論する必要があると思います。

例えば、資料7の広島地裁平成29年2月9日判決のような事件を、過失と評価することは、遺族は堪えられないだろうと思います。国民常識からも著しく逸脱していると思います。こうした事案について、数値で一発アウトにするということも検討していいのではないかと思います。

最後に、第3案ですが、これは同法第2条に入れるべきなのか、同法第3条に入れるべきなのかということは置いておきまして、「飲酒運転致死傷罪」を新設できないかという考えです。酒気帯び運転をして死傷事件を起こした、あるいは飲酒をして交通に重大な危険を及ぼす違反をし、死傷事件を起こしたといった場合、同法第4条との関係はまだ整理できていませんが、いわゆる飲酒ひき逃げ犯も含めるイメージで御提案したいと思います。つまり、正常な運転が困難という客観的・主観的状况になくとも、過失犯とは異なるものとして規定する。そして、必ず公判請求をするというのが御提案のポイントになります。

本日、三つの案を出しましたが、こうした案で、酒は飲んでいました、一方で、脇見でした、居眠りでした、あるいは踏み間違いでしたといった逃げ口上について対応していただき、明確性、安定性、公平性を確保していただきたいという観点で考えてまいりました。

○小池委員 私は、飲酒して運転し事故を起こした事例のうち、傷害致死・傷害に準じた重い法定刑で処罰すべき特に危険な場合に限って危険運転致死傷罪の対象とするという、これまで考えられてきた本罪の罪質を踏まえて、改正の仕方を考えていくべきなのではないかと考えています。

その方向性としては、現行法上、「正常な運転が困難な状態」を実質評価の基軸としているわけですが、そういう状態を捉えていくことは維持した上で、各種の提言、要望等にもあった、本類型の構成要件の明確化ということを考えていくべきではないかと思っております。具体的には、今までの議論でも出ているように、一定の数値以上の量のアルコールを身体に保有する状態で自動車を走行させる行為であれば、それをもって正常な運転が困難な状態の走行行為としての性質を認めて、本罪の実行行為として扱うこととする改正ができるかどうかということが、第1次的な検討課題であると思っております。

そして、その検討のために、アルコールが運転能力に与える影響に関する実証的知見について、是非とも専門家の意見を聞き、その知識を得る機会を持ちたいと希望するところで

す。

少し長くなりますが、そのように考えるに至った背景を簡単に説明させていただきます。

自動車運転死傷処罰法第2条第1号の「正常な運転が困難な状態」というのは、アルコールの影響により道路交通の状況等に応じた運転操作、具体的には、前方注視、ハンドル・ブレーキの的確な操作が現に困難になっている心身の状態をいい、その認定の際、従来、飲酒検知等により判明する運転当時のアルコール体内保有量は、重要な資料とされてきたと思われませんが、一定量のアルコールを身体に保有していれば、それを決定的根拠として認定するという扱いにはなっていないと認識しております。そうではなくて、事故の態様、あるいは事故までの運転状況、取り分け正常な状態にある運転者では通常考え難い異常な態様で自車を走行させていたかを重視した判断がなされてきたように思います。

こうした手法により「正常な運転が困難な状態」を認定すること自体は、もとより合理的であると私も考えるのですが、その一方で、その手法による時、かなりの量の飲酒をして、実体的には、正常な運転が困難である、正常な運転に必要な能力が毀損されている状態であったとしても、運転開始からしばらくの間、いわば幸運が重なる形で、ある程度まともな態様で走ってこられ、また、当該事故も、外形的態様としては、それだけでは一般的な過失事故と区別が付きにくいといった事例ですと、証拠がないということで、「正常な運転が困難な状態」の認定がちゅうちょされることがあるのではないかと思います。

もちろん、本当に証拠がないのでしたら、それは特別に危険な運転だったということがいえないわけですから、無罪推定の原則の下、仕方がないわけですが、そこは、体内アルコール保有量が運転のために必要な能力に与える影響に関する実証的知見を求めることで、また違った結果が見えてくる余地があるのではないかと思います。すなわち、専門家による実証的知見として、一定量以上のアルコールを身体に保有すれば、基本的には個人差のレベルを凌駕する形で、正常な運転に必要な能力が大きく毀損されるラインというのがもしあるのであれば、それをもって現行法と同レベルの危険運転と認定できるようにすべきではないかと考えられます。

この問題をめぐって被害者団体等から寄せられている批判というのも、それほどたくさんお酒を飲んで、まともに運転できるはずがないではないかという、一般の方々から見れば常識に近いかもしれない内容が、刑事司法のルールに十分反映されていない、少なくとも反映する努力が足りていないように見えることに向けられているのではないかと受け止めております。そういった批判に真摯に耳を傾けていくべきであり、まずは実証的知見を

しっかり把握することが先決問題であると思っています。そこで、体内のアルコール保有量、特にその具体的な量が、正常な運転に必要な能力に与える影響、取り分け個人差のレベルを超えてどのくらいのことがいえるのか、これに関する実証的知見を得る機会を持つことが有意義ではないかと考える次第です。

○合間委員 今まで出ているように、飲酒運転は、運転する前から分かっている話ですので、ある意味故意ですよ。ですので、飲酒運転は極めて危険で悪質なものであるという大前提は、この議論をするに当たって確認しておく必要があると考えており、当罰性は非常に高いものではないかと思っています。

あとは、そうした飲酒運転の当罰性が、自動車運転死傷処罰法第2条第1号の当罰性なのか、若しくは同法第3条なのか、あるいはそれ以外の規定を設けるべきなのかというところは、考えていかななくてはいけないと思っています。

その中で、本日は、同法第2条第1号について、数値のお話を何人かの委員から頂いたのですが、考えてみたいのですが、現時点で、小池委員がおっしゃったような個人差のレベルを超えるというのがどの程度の数値かは分からないのですが、ただ、そこまでお酒を飲まなければならないとなると、お酒を飲んで人をけがをさせたにもかかわらず、危険運転致死傷罪とは違う罪になってしまうという危惧があります。数値を決めると、その数値を下回ったものをどう処罰するかという難しい問題が出てくるので、数値があるから明確化とか、必ず捕捉できるというわけには必ずしもならないということは、踏まえておく必要があると思っています。

もちろん具体的な数値があれば、それはそれで使えるとは思いますが、現時点で、私は、そのアルコールの数値について、慎重に考える必要があると思っている点が幾つかあります。まず、アルコールの数値というのは、測る時期が一定ではないということです。特に加害者がけがをしていた場合などは、病院に搬送された後ということもありますし、何時間後に測るかは事件によって違いがあります。しかも、測る時期は、当然、事件の発生時点ではないので、事件の発生時点でどのくらい体内にアルコールを保有していたかということは推論していくしかない。その方法は、もちろん信頼性のあるものはあるにせよ、必ずしも絶対ではないので、そこが争いになっている事案も当然あります。例えば、酒酔い運転の争い方と、危険運転の争い方というのは当然変わってくる可能性もあるので、その辺りのところが安定しなくなると、かえって、本来別の類型でできたはずなのに、数値基準が定められた罪で起訴をして、最終的には無罪になってしまうといった危険があり、そ

うした危険は避ける必要があるのではないかと思います。

また、飲酒運転というのは、事故後、飲酒検知の数値を操作することができる、つまり、事故が終わった後に、車の中にお酒が残っていれば、それをがぶがぶ飲んでしまえば、事故後にお酒を飲んだといえてしまうということです。実際そういう事例があるからこそ、同法第4条の過失運転致死傷アルコール等影響発覚免脱罪の規定もあるので、そういう意味で、アルコールの影響というのはなかなか数値として捉え難いところがあり、どの程度の数値であればという検討が必要だということを、橋爪委員や小池委員に言っていただきましたが、その数値と、実際に起こっている飲酒運転の数値を比較して、慎重に検討していくべきなのかなと考えています。

○三村委員 これまでの中に出ておりましたけれども、処罰範囲が明確になり、適用しやすいものになることについては、裁判所の立場としても、望ましいと考えております。

その中で、ただ今、一定以上の数値ということについての御意見が出ているようでして、これについて、実証的な研究に基づく設定が必要ではないかというお話もあり、私もそういったところについてはお聞きしてみたいと考えているのですが、仮に、数値が設けられた場合、故意についてどのような認定になるのかということについても、関心を持っております。具体的には、一定の数値以上ということになりますと、それなりの高水準の数値になると思われませんが、そういった数値を正確に認識する必要がなかったとしても、一体どのような状況について認識をすれば故意が認められるのかということについて関心があります。

現行の構成要件については、正常な運転の困難性を基礎付ける事情について認識していれば、基本的に足りるとされていますが、数値となった場合には、この点がどうなるかということについても問題意識を持っております。

○小池委員 今、三村委員がおっしゃった故意の認定というのは、大変重要なところで、仮に数値で構成要件を定めるという場合、どのような故意認定のイメージになるのか、議論しておく必要があると思っております。

現段階での私のイメージを申し上げますと、行為者がアルコール保有量の数字を認識することを要求するというのは、未必的な認識で足りることを踏まえましても、現実的ではないと思っており、そうした数値の認識を求めるというよりは、それだけの数値が出るほど体にアルコールが入った状態というのを事実として捉えて、それを体感できていることをもって、構成要件該当事実の認識ありとするような実務を想定すべきではないかと思います。

そして、そこから逆算する形で、もし客観的な構成要件を数値で定めると、今申し上げたような故意の認定の仕方にはならないということであれば、立法技術的に考えなければならぬと思いますが、私自身の感触としては、数値そのものというよりは、そういう数値が出る状態、一定以上アルコールを体内に保有する状態というように構成要件を定めれば、その故意の認定に関しては、今申し上げたような形で考えることができるのではないかと、いうイメージも持っております。もっとも、いずれにせよそのことについて他の委員の感触も伺ってみたいと思っております。

○赤羽委員 実務の運用を担っております検察官としての意見ですが、皆様から御指摘がありましたとおり、現行法の「正常な運転が困難な状態」は、実質的かつ規範的な構成要件ですので、実務上も、犯行時にこのような状態にあったことやその故意の立証に苦慮することがあったと認識しております。本日の議論の中で、構成要件の中に数値の基準を新たに盛り込むという御意見が出ましたが、検察官としましても、そういった規定とすることが可能なのであれば、故意の問題は残りますけれども、少なくとも現行法よりも明確な構成要件となりますので、立証もしやすくなると思われまして、その結果、適正な処罰の実現に資するのではないかと考えております。

一方で、そうした構成要件を新たに設けた場合、実際の数値がその基準値を下回るものやはり処罰すべきというような場合につきまして、他の委員から御意見がありましたけれども、検察官としても、処罰されるべき者は適切に処罰されることが重要であると思しますので、一定の数値の基準を設けた場合には、それを下回るけれども現行法で処罰されてきたような事案が処罰を免れずに適切に処罰されるような手当てをする必要があると考えております。

○宮村委員 数値を構成要件とすることについて、今、何人かの委員から意見をお聞きしました。

ただ、議論の出発点として、飽くまでも自動車運転死傷処罰法第2条第1号の類型は、「正常な運転が困難な状態」を処罰対象とするものと理解しております。そうすると、一定の数値を超えている場合に、「正常な運転が困難な状態」だと、個人差を超えて、本当にみなすことができるのかが、今後の議論のポイントになるかと思っております。

これから専門的な知見を得ていくという御提案がありましたので、これからの議論になっていくかとは思いますが、本当に個人差を凌駕する、「正常な運転が困難な状態」とみなすことができるような知見があるのかというところに疑問が残ったまま、数値を構成要件

にしていくということになると、結局、実質的な危険のない行為も処罰対象になり、罪質の変容を来すことになってしまうと思います。

この問題が、慎重な議論が必要だということは、恐らく共通認識だと思いますので、この点について、本当にそういう知見があるといえるのかどうかを明確にしていく議論が必要であると思います。

○日下委員 警察も、先ほどの赤羽委員の御意見と同じですが、明確な基準、例えば、身体のアルコール保有量を測って、一定の数値以上であれば構成要件に該当するというのであれば、捜査が容易になることは間違いないのですが、他方で、それが科学的知見で本当に裏付けられるかというところは、非常に関心を持っています。

なお、参考までに申し上げますと、道路交通法において、飲酒運転は一般的に禁止されているところ、罰則は2種類あり、一つは、酒気帯び運転で、これは、政令で基準値が定められており、呼気1リットルにつき0.15ミリグラム以上であれば基本的に罰則が適用されるということですが、条文の規定としては、「酒気を帯びて車両等を運転した者で、その運転をした場合において身体に政令で定める程度以上にアルコールを保有する状態にあったもの」となっています。

もう一つは、酒酔い運転であり、こちらは基準値は定められておらず、「アルコールの影響により正常な運転ができないおそれがある状態」という規定になっております。

法定刑については、酒気帯び運転の方が軽いものとなっておりますが、では、酒酔い運転は、呼気1リットルにつき0.15ミリグラム以上のアルコールを身体に保有する状態であることが必要なのかというと、そうではなく、様々な挙動などで判断し、計測結果が、呼気1リットルにつき0.15ミリグラム未満であっても、「正常な運転ができないおそれがある状態」なのであれば、酒酔い運転には該当します。

このように、法定刑の軽重はありますが、これらの罰則が相互に補完するような体系になっていますので、御参考までに申し上げます。

○安田委員 既に他の委員が御指摘されたことに尽きているとは思いますが、酩酊運転類型につきまして、私からも簡単に意見を述べさせていただきます。

酩酊運転類型に関する問題点といたしましては、現行の構成要件を維持した場合、かなりの酩酊状態でも、事故現場まで事故も起こさず走行していれば、正常な運転が困難ではないとして、争う余地が残されていた点、もう1点は、過労とか睡眠不足が併存している場合、資料6の東京高裁令和4年2月22日判決でも、アルコールの影響が専ら又は主たる

ものであることまでは要求されていないものの、実質的な影響は要求されているということであり、アルコールが実質的に影響したか否かをめぐって、争う余地が残されていたというところがあります。すなわち、酒をたくさん飲んでいるにもかかわらず、その2点をめぐって争う余地が残っていたことが、この構成要件を適用していく上で一つネックになっているところもあったのかなと思います。

他方で、アルコールについては、飲酒酩酊の度合いに比例して、認識能力や運動能力といったものが阻害されていくことは、一般的に知られているところであり、そうした阻害状態により、正常な運転ができなくなることが危険なのでありますので、ある一定のラインで線を引き、それ以上のものについては、個別具体的な事案における事情を問わずに、一律に危険運転として把握することは十分考えられるのではないかと考えています。

実質的影響のところについては、酩酊の程度が一定以上になれば、仮に、過労とか睡眠不足といった他の要因が競合していたとしても、それを考慮してもなお、アルコールの影響が実質的にあったといえるラインというものが生じるはずであり、そのような観点からも、一定以上のものについて、一律に危険運転として捉えていくという方向性は、十分考慮の余地があると考えています。

確かに、一律の線引きをすることにつきましては、個人差があるのではないかということが問題となり得るわけですが、厚生労働省等の公的機関のウェブサイトなどでも、身体のアアルコール保有量が一定の数値だと、典型的にこれぐらいの影響になるのだということが広く広報されており、そうした情報が拡散されている中で、アルコールの身体への影響には個人差があるという話が強調されると、認識のギャップが生じますので、一度専門家の意見を聴取して、本当に、典型的にあるいは通例というレベルで、きちんと数字ごとにアルコールの影響について語り得るのかということについて意見を聴取し、確固たるものとして、一定以上の数値であれば一律に運転能力に実質的阻害が生じるということがいえるラインが取れるのであれば、その数値をもって要件として定めるということは、宮村委員がおっしゃったような御懸念にも応えつつ、明解な線引きをする方向性として、十分に考えられるのではないかと存じております。

その場合、個人差が影響してこないゾーンということになりますので、そのラインは高くなる可能性もありますが、いずれにしても、それを下回る状態でも、それぞれの運転者の身体条件等のいかんによっては、一律の基準を設けた場合に想定している阻害状態に匹敵する状態が引き起こされることが十分あり得ますので、それを捕捉するための規定を更に

設けるのは当然のことではないかと考えます。

また、本日は、故意のところまでは議論は早いのかなと思ったのですが、既に議論が出ていますので、故意の点についても簡単に確認させていただきたいのですが、やはり何より未必の故意で足りるということは改めて強調していくべきところかと存じます。そして、一定の基準値を設けた場合でも、行為者が自らの状態を数値でもって把握していることは本類型では考えにくいことですので、基準値該当性に関する当てはめの錯誤は故意を阻却しないということについても、改めて確認しておくべきところではないかと存じます。ですので、そこについての争いが起きるということはあり得ないのではないかと考えております。

他方で、設定される基準値にもよりますが、危険運転致死傷罪の創設時に、法制審議会の部会長を務めておられた西田典之教授のテキスト等でも、意識がもうろうとしていること、歩行が困難であること、他人から運転をやめるよう注意されたことなどの事実の認識があれば足りるという記述がありますが、そこまでいけば当然でしょうけれども、身体的にふらついていることを認識し、あるいはそれを目撃した第三者におかしいよと言われたというところまでいかなくても、それ以前の段階でも、例えば、注意能力が落ちてくるといった状態があり得るわけですので、そういった状態も危険運転致死傷罪の危険の中に含まれると考えるのであれば、それを認識するわけですから、もう少し前の段階の状態も認識の対象に含めていくことになるはずです。例えば、酒の影響で気分が盛り上がり、ふだんより饒舌になってきたとか、判断能力が少しでも鈍ってきたとか、皮膚の色が変わってきたとか、そういうことについて指摘されたことなどによって、アルコールのせいではふだんと異なる状態になってきたということの認識があれば、それで十分足りるのではないかと考えます。逆に言いますと、まだ大丈夫であることにつき、それを担保するような客観的状态があることの認識が積極的になれば、当然、未必の故意ありとする方向が考えられるのではないかと考えています。

○**合間委員** 故意のところはすごく懸念していたので、こういった形で御議論が既に出たということにとっても安心しました。この点については、まだ深掘りしていないので、また議論していただければと思います。

私が気になったのは、要は、基準についてで、今のお話だと、相当高い基準に多分なることが想定されるということですが、飲酒運転の悪質性というのは、そこまでお酒を飲んだ場合でなくても、正常な運転にならないということは往々にしてありますので、安田委員



も言っていただきましたけれども、ラインが高くなった後、その下のところをどう拾っていくのかということは、繰り返しになりますが、きちんと議論をしないといけないと思います。

そうした場合に、「正常な運転」という規定ぶりをそのまま残すのかということも問題になるかと思えます。「正常な運転」という表現自体、特に変える必要はないのか、今まで特に御意見は出ていませんが、裁判例などを見ると、私の感覚からすると、今の規定ぶりだと、結局、正常な運転をできたかどうか探しになっている気がするのです。本来この罪は、当罰性のある危険な運転をしたことが処罰の対象であるのに、実際に裁判で行われているのは、これだけ正常な運転ができたのだから、正常な運転は困難ではないのでこの罪には当たらないというような論法が使われているように見えます。正確ではないかもしれませんが、そういったことも含めて、「正常な運転が困難」という規定ぶり自体が、本当にこれでいいのかということも、一度見直してみてもいいのではということも、問題提起としてさせていただければと思います。

その上で、数値の基準は、飲酒量がすごい量になって、誰でもそれだけ飲酒したら「正常な運転が困難な状態」になるようなものとするのか、すなわち、自動車運転死傷処罰法第2条第1号の当罰性の範囲は、「正常な運転が困難」というものだけでいいのか、危険な運転というものを、数値という別の手法をもって定めるのであれば、その数値というのは、同号とイコールで考えなくても、それだけの当罰性があるだけの飲酒量というものと捉え直すこともできると思います。ですので、同号と必ずしもパラレルに考える必要はないという前提で、いろいろな知見を聞いていくということも必要かなと思います。

○小池委員 合間委員のおっしゃったことは、大変よく分かるのですが、私なりに少し考えていることがありまして、申し上げたいと思います。

数値をもって構成要件を定めるという場合に、それが例外なく、個人差を凌駕してということだと、かなり高いレベルになるのだらうと思います。

そして、その数値を下回ってしまう場合があり得て、その場合をどうカバーしていくのかというのが、ここで議論される課題と思われませんが、既に出ておりますように、少なくとも、現行法の「正常な運転が困難な状態」という実質要件で認定することができる類型は、当然、残す必要があることは前提にならうかと思えます。

問題は、それだけでいいかであり、大きく分けると、2本立て説と3本立て説があり得ると思います。

2本立て説は、数値で定める新たな類型と、現行法の「正常な運転が困難な状態」の類型の2本立てです。これで何か問題が出てくるだろうかを考えてみますと、それだと、現行法下で、身体に保有するアルコールはかなり高い数値でも、それなりにまともに走ってこられてしまっている場合には「正常な運転が困難な状態」とであると認定されないという問題が、高く設定した数値を下回る場合に残ってしまい、それではまずいという問題意識が一つあり得るところかなと思います。

仮に、そのように考える場合、3本立て説として、まず、一番高い数値のラインを引いて形式要件による類型として新たに規定し、現行法の「正常な運転が困難な状態」の実質要件だけの類型も残す。その上で、いわば形式と実質の併用類型として、一番上のラインよりは下の、それに近い数値を形式要件として要求し、プラスアルファで、現行法の「正常な運転が困難な状態」よりは少し認定しやすいような、少し緩和されたという言い方はちょっと語弊があるかもしれませんが、軽めの実質要件を要求することで、危険運転致死傷罪として要求されるレベルに達する、そのような類型を作るというやり方が一つ考え得るところかと思えます。

しかし、これはこれで悩ましい面があります。というのは、その少し認定しやすい実質的要件は具体的にどのようなものになるのかということです。

合間委員の御意見は、現行法の「正常な運転が困難な状態」というレベルのものを最終的に要求するのであれば、現行法と同じになってしまうのではないか、そのレベルを下げる必要があるのではないかという趣旨の御提案を含むのではないかなとも受け取ったのですが、その場合、宮村委員がおっしゃった、傷害致死や傷害等に準ずる法定刑で処罰するにふさわしいような真に危険な行為だけを捉えるという危険運転致死傷罪の趣旨との関係で問題が生じてしまうことを危惧します。

その一方で、改めて2本立て説では本当に駄目かということのを少し考えてみたのですが、2本立て説で考えたときに、先ほど申し上げた、現行法の「正常な運転が困難な状態」の認定における問題が、本当にそのまま残るのかというと、それはもしかしたら、実務の運用の変化を期待できる余地もあるのではないかと考えました。つまり、この度、数値による新類型を仮に作るとした場合、従来よりも、アルコールを大量に体内に保有した状態で運転をすることはそれ自体極めて危険なことなのであるという評価が前提となって立法されることになり、もしそうした立法が可能であるとしたら、その前提となる実証的根拠が存在することになるわけです。

そうしたときに、それが数値で定める新類型を正当化する根拠になると同時に、数値をやや下回ったような事例について、走行態様がそこまで異常ではなくても、それだけの量のアルコールを身体に保有しているということが事実認定に当たってこれまでよりも大きな意味を持ち、従来よりも「正常な運転が困難な状態」の実質要件が積極的に認定される余地が出てくるのではないかとというようにも思います。そうした実務の変化を期待しつつ、先ほど申し上げた形式要件と実質要件の複合的な類型は設けないという方向性も考えられるかなと思うところです。私の思い込みによる見当外れな整理になっていたら大変申し訳ないのですが、差し当たりの見通しとして申し上げた次第です。

○波多野委員 繰り返しになりますが、私は専門的なことは十分には分かりません。今、いろいろな御意見を伺っている中で、やはり分からないと思ったのが、そもそも平成13年の危険運転致死傷罪の立法時は、最も基本的な交通ルールを無視した無謀な運転による悪質・重大な死傷事犯を取り締まるという趣旨だったのが、「正常な運転が困難」であることの事実認定が難しいという、この20年間の歴史があるので、今回の検討ということになっているのだと思います。こういう議論のときに、必ず、仮に数値を構成要件に入れると、その数値に満たなかった場合がどうなのかという話になると思うのですが、先ほど申し上げたように、ミックスでやるのがいいと思っております。

処罰すべきものが適正に処罰されるようにということは皆さん当然分かっていることだと思いますが、現状は、いわゆる処罰範囲が、当初の想定より過小になっているというのが私の理解ですし、様々な御遺族のお話を聞くと、一様にやはり過小だということを知覚しています。

個人差があるということですが、それは何もアルコールの影響に限った話ではなくて、例えば、極端な例ですけれども、過労についても、疲れやすさや注意力が散漫になるというのは個人差があることだと思います。

アルコールの類型は、資料6の最高裁決定平成23年10月31日が基準になっていると思います。これは、8秒間脇見をした事案で、正常な運転ではないという認定がされたものだと理解していますが、7秒、6秒、5秒と、どこで線引きをするのか疑問に思っております。これは規範的な規定ということなので、どこかで決めないといけないことだと思います。

そもそも合間委員がおっしゃるように、酒を飲んで運転すること自体が、極めて危険で故意性があるということについて、恐らく合理的な反論はないと思いますので、その

出発点からすると、そもそも危険であるのだから、適正に処罰する上で、過大になるのか、過小になるのか、バランスを考える方法として、数値化がいいのか、ミックスがいいのかというところで議論をしていただきたいと思います。

○橋爪委員 合間委員や波多野委員がおっしゃるように、一般国民の感覚や視点を踏まえましても、お酒を飲んで運転するということは、正に言語道断であり、極めて危険な行為であるという御指摘は十分に頷けるところがあり、真摯に受け止める必要があると思います。

仰るとおり、飲酒運転という行為の反規範性というか、反社会性という観点は、その処罰の契機となるものといえます。ただ、お酒を飲んで運転したという事実は、道路交通法の酒気帯び運転や酒酔い運転の罪の中で評価されるべきものではないかと思います。危険運転致死傷罪というのは、宮村委員もおっしゃったように、傷害罪や傷害致死罪に匹敵するような、生命・身体に対する重大な危険性をはらんだ運転行為に限定する必要があると、私個人は考えております。

このような意味では、どのような文言にするかについては更に検討を要しますし、処罰範囲が必要以上に限定されることも適切ではないと思いますが、やはり現行法のように、「正常な運転が困難な状態」に陥り、その影響下で事故が起きた場合を処罰するという基本構造を維持した上で、改正の可能性について検討するということが、あり得る議論の方向性ではないかと個人的には考えており、その点をまず申し上げたいと存じます。

もう1点、先ほどから議論がありました故意の問題についても、現時点で思うところを簡単に申し上げます。

確かに、結論としては、数値に関する認識を厳格に要求することは現実的ではなく、数値に対応する実質的な心身の状態に関する未必的な認識があれば足りると考えるべきだろうと思います。

ただ、例えば、性交同意年齢の場合、対象者の体格などを認識していても、年齢に関する誤信があれば、故意を認めることは困難だろうと思います。そういった意味では、仮に数値要件を設けた場合に、本当に数値に関する認識が不要なのかという点については、いろいろな考え方があり得るようにも思われますので、仮に数値要件を設定する場合にも、故意をめぐる議論に疑義が生じないような形で客観的構成要件の内容を検討することが、有益ではないかと考えているところです。

例えば、先ほど申し上げたように、数値基準と実質要件を並列的に構成要件に規定する形式を採用した場合においては、数値基準に関する認識を欠いていても、実質要件の認識が

あれば、同一構成要件に属する事実の認識がありますので、故意を肯定できるという結論については恐らく異論がないものと思います。このような観点も含めて、更に立法の在り方について検討することが望ましいと考えているところです。

○小池委員 今、橋爪委員のおっしゃった故意の認定に関する問題は、例えば、「正常な運転が困難な状態」を客観的な数値に置き換えて認定できるような規定としたときに、故意の面で数字の認識は要求しにくいという場合、いわば同一構成要件内の錯誤のようなイメージで、主観面では「正常な運転が困難な状態」の認識があるから、それで故意が認定できるはずだというのは、そのとおりだと思います。

ただ、数値で構成要件を定めることで明確化する、認定しやすいようにするという趣旨からは、それに対応する故意も認定しやすいようにする方向も、できる限り追求すべきでないかと思っております。

性犯罪の場合は、年齢が事実として構成要件であると思いますが、大量のアルコールを身体に保有した状態での運転の場合に、「それだけの数値が出るような状態」を事実として認識していれば、それで危険でないと思ったというのは、もうそれは人の安全に関心がないということであって、責任非難が十分可能であるといえるような、そうした意味での構成要件要素として書き込むことができないのかなという問題意識を持っております。

○合間委員 数値の話が出て、それから、現行法の規定をどう使うのか、若しくは使わないのかというお話が出たと理解しており、加えて、故意の認定をどのように考えるかというお話が出ていると思うのですが、橋爪委員などがおっしゃるとおり、自動車運転死傷処罰法第2条は、本当に厳しい、悪質なものを処罰する規定ですので、これをいたずらに拡大するとか、飲酒運転しているからそれに当たるというような、単純なことを言うつもりはもちろん全くございません。

ただ、現行法の「正常な運転が困難」という規定ぶりを前提としたこれまでの裁判例の認定が、当初予定されていた危険な運転をきちんと捉えているのかということについても議論をして、それが正しいのであれば、やむを得ないとは思いますが、そうでないということなのであれば、その点についても、数値基準をどのようなものとするかは別に、是非議論をしていただきたいと思います。繰り返しになりますが、危険運転致死傷罪の処罰範囲をいたずらに拡大するというつもりはないのですが、本当に、当初予定されていた危険な運転というものがきちんと捉えられているのかを検討することは、宮村委員や橋爪委員の御意見とも矛盾するものではないと思いますので、そこについても、この検討会で、

議論をしていただきたいと思います。数値の話があると、どうしてもそちらに注力しがちですが、数値基準ではいろいろなものを捉え切れないということは、相当想定されると思いますので、是非お願いしたいと思います。

○**今井座長** 委員の立場として申し上げさせていただくと、私も同じような感想を持っていて、日下委員もおっしゃったように、危険運転致死傷罪の構成要件を数値化するという点については、酒気帯び運転や酒酔い運転との関係性にも配慮しないといけません。また、小池委員は、現行法の立法時に考えられた犯罪の実質論を踏まえた御提案をされているわけですが、それをそのまま維持するのか、あるいは、もう少し広げていくのか、それが妥当かどうかというところは、意識して検討された方がいいと思います。

それから、もう一つ、皆さん、特に異論なく、形式的要件と実質的要件を使うということをおっしゃっていて、形式的要件は例えば、実質的要件を認定するための良い基準になると思うのですが、形式的要件を満たしているけれども、実質的要件が満たされていない場合についてどうするのか、論理則上は、そういう問題もあるということと、また、実証的調査を踏まえることになると思うのですが、統計をどのように解釈するかということについても、検討された方がいいと個人的には思っております。

○**橋爪委員** 今回の座長の御指摘に関連して、形式的要件と実質的要件との関係について私の意見を申し上げますと、形式的要件、すなわち、数値基準を設定する場合には、数値基準を満たしていれば、必然的に実質的要件を満たしているという形で規定することが適切な方向ではないかと考えておりました。

○**宮村委員** 形式要件と実質要件という議論が出ていて、その両方で進めることに異存はないのではないかというお話がありました。私も、議論の進め方としては異存ないのですが、形式要件の導入については、なお慎重に検討すべきと考えています。

先ほど申し上げたとおりですが、個人差を凌駕する形式要件というものを設定することが本当に可能なのかどうか、本当に個人差を凌駕して実質的な危険を認定することができるような知見が得られるのかは、まだ今の時点では裏付けがない状態だと思います。実質的な危険を伴わない行為が処罰対象となるおそれがあるのではないかという懸念があることは、留保して、意見として申し上げます。

○**吉田審議官** 今後の議論に向けて、1点申し上げさせていただきたいと思いますが、今、数値についての議論が出ておまして、橋爪委員の御意見は、その数値基準については、それを満たせば、現行法の実質的な基準、つまり「正常な運転が困難な状態」にすべからく

該当するという数値を定めるのが適切ではないかという御趣旨であったと思います。

その一方で、これまでの議論の中では、現在の規定の運用が必ずしも当初想定していたようになっていないのではないかと、つまり、「正常な運転が困難な状態」という文言で捉えようとしていたものが捉え切れしていないのではないかと御指摘もあつたように思われます。もし、それに対処するとしますと、その実質的な要件自体を広げる、あるいは緩めるという方向の検討を要することになるのではないかと考えられます。

その場合に検討すべき点として、1点申し上げておいた方がいいのではないかと考えたのですが、現行の自動車運転死傷処罰法第2条第1号から第3号までを見ますと、アルコール又は薬物の影響により正常な運転が困難な状態、進行制御することが困難な高速度であるという状態、それから、進行を制御する技能を有しないという状態が要件として規定されているところであり、これらは、いずれも、運転行為、すなわち、車両を正常に操作していく、進路に沿って走らせていくことが困難な状態であるという点で、一定の共通性がある。そうであるとしますと、もし、アルコール・薬物の類型について実質的な要件を緩めるということになると、他の2つの類型との整合性についても考える必要があるのではないかと考えられますので、念のため申し上げさせていただきました。

○安田委員 形式的要件と実質的要件の関係は、今井座長がおっしゃつたとおりで、困難な問題になってくるように思います。

ただ、今回の立法の見直し作業が、大量に飲酒していたが危険な運転ではなかったというような加害者側の弁解の余地を封じるような形で一律に処罰することができないだろうかという問題意識を酌み取る方向で行われるべきものだとしますと、橋爪委員がおっしゃつたように、形式的要件を満たしたものは、実質的要件もクリアするという方向で考えられるラインを検討するのがいいのかなと思います。そのラインを決めることができるのかというのが、正に、専門家の意見を聴取して考えるべきところかと存じます。

諸外国の状況を参照しましても、安全に運転することが不能な状態を推認するために一定のアルコールの数値を考えるということはあると思いますが、構成要件としてそうした数値を規定することが本当にできるのかというのは、なかなか悩ましいところだと思うのですが、そこを今回頑張ってみようということだと認識しております。

他方で、実質基準として、どこからを危険と捉えるのかは、難しい問題です。この類型では、一杯でもお酒を飲んだらもう危険ではないかという発想が出てくるころではあります。例えば、飲酒後30分は影響が出ないとされていますし、ビールをコップ1杯飲ん

ただけでも危険運転だというのは、「正常な運転が困難」であることを危険と捉えるという観点からは、違うのかなとも思われるところでして、「危険」という言葉の使い方については、この検討会では慎重になった方がいいのではというのが、第1回会議でも申し上げたところです。結果的には人が死傷している事件が問題となるわけですから、全部危険ではないかと言えば、全部危険なわけでは、その中でも悪質・無謀なものと、そうでないものを切り分けていくという観点を忘れてしまいますと、事故が起きた以上、何でも全部危険運転ということになりかねないところもあり、それは少し違うのではないかと考えています。

例えば、イギリス法では、道路交通法で、危険運転の定義として、運転者の運転方法が基準とされる運転者に期待されるところをはるかに下回るという、「far below」という文言があるのですが、通常そのラインを満たしているべきであるというところを、はるかに下回っているものを危険運転と捉えるという発想は、この検討会においても、目線として持っておいた方がいいのかなと感じた次第です。

○今井座長 もう一度、一委員として申し上げますと、今、安田委員がおっしゃったイギリス法ですが、「ケアフル・アンド・コンペtent・ドライバー」というCCD基準というものがあるのですが、その基準から「far below」であるかどうかということは、非常に解釈が分かれていて、日本人が読むと、「合理的な平均人」と読むのですが、そうではなく、特殊車両の運転手はそうした車両を運転する能力が必要ですし、特殊技能を持っていたらその弁解も認める、その技能を発揮すれば「far below」な運転態様ではなかったという主張も認められるのではなどの議論があり、条文と実態が乖離しているように見える場合がありますので、参照するときにはそこは注意した方がいいと思います、大変貴重な御指摘だと思います。ありがとうございました。

○小池委員 先ほどの形式的要件の点ですけれども、私も形式的要件を満たせば、一律に「正常な運転が困難な状態」に当たるというラインを定めることを、第一次的な課題にすべきであると考えております。

仮に、それが、得られる実証的根拠からして難しいということになったときに、形式的要件を満たせば、「正常な運転が困難な状態」に当たることを原則としつつ、実質的要件の形で、適用の明確性を阻害しない程度の除外要件を設けることは、選択肢としては排除されていないと思うのですが、第一次的には、一律に「正常な運転が困難な状態」に当たるという形式的要件のラインを設定できるかを検討の対象とすべきという趣旨です。



それと、これは後に議論に出ればいいことかもしれないのですが、課題の指摘として申し上げておきたいこととして、構成要件を数値で定めたときに、その数値を満たす状態で運転していて、事故が起これば、常に因果関係が認められるのか否かは、認識を共有しておく必要があると思います。

現行法では、「正常な運転が困難」という、危険性の内容に当たるものが構成要件として書き込まれているので、その正常運転困難性に起因する事故でなければ実行行為の危険の現実化とはいえない、と言いやすいのですが、新しい規定は、専ら形式的に数値で書かれるとなると、その状態で運転して事故を起こしたら、常に、「よって」死傷させたという形式的な解釈になってしまう余地もあるかもしれないと思いました。しかし、個人的には、それはおかしい感じがします。その数値で定めている趣旨は、それだけのアルコールを身体に保有すれば、運転能力が下がって、それで危険だということであり、その危険の現実化といえるような事故でないと因果関係が認められないという解釈を予定して、新しい規定を作るべきではないかと考えております。

一方で、余りハードルを高くし過ぎるのも問題である気がしています。実際の事故は、酔った状態で前方不注視とか操作ミスとかがあって起こるのだと思うのですが、それらのミスというのが、それだけ大量にアルコールを摂取していたから初めて生じたようなミスでないと、危険の現実化ではないということまで要求してしまうと、そこまでお酒を飲んでいなくても、同じようなミスはあったかもしれないという限度で、立証責任の観点から適用できないということになってしまうと、問題がある気がします。運転能力低下の発現といえるような態様のミスであれば、因果関係ありとして適用できるというくらいのところを目指して作るべきなのではないかという問題意識を持っており、今後、議論させていただければと考えております。

○今井座長 そのほかいかがでしょうか。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1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。

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、午後3時といたします。

(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。

御意見のある方は御発言をお願いいたします。

○宮村委員 自動車運転死傷処罰法第2条第2号の類型については、道路の状況に応じて進行することが困難な状態という点を捉えて、実質的な危険性が定められたものと理解しております。

自動車の運転をしている過程で事故を起こすということ自体は、多くの国民が僅かな不注意でも起こし得ることではありますが、危険運転致死傷罪については、特に実質的な危険性が典型的に高いものを捉えて処罰対象としているということにつき、先ほど来繰り返し申し上げてきたところです。

もちろん速度超過が許されない行為であることは、恐らく異存のないところであるとは思いますが、他方で、実質的な危険性が特に高く、悪質性が高いというものを危険運転致死傷罪の処罰対象とする見地からは、過失運転致死傷罪と危険運転致死傷罪が対象としている危険について、従前からの枠組みを維持する必要があると考えております。

先ほどの第1号類型の議論の中でも、今回のこの第2号類型の議論の中でも、判断が分かれたあるいは認定落ちがあった裁判例が資料として配布されております。実際に、裁判で、危険運転致死傷罪の処罰対象とするに値する実質的な危険があるかが審理されるのは当然のことです。その審理の結果、危険運転致死傷罪として処罰すべき危険は認められない場合があるのも、元来、法が予定しているところと思われま。

したがいまして、認定落ち事案がある、あるいは、判断が分かれた事案があるということが、構成要件が不明確である、あるいは、法が所期している運用がされていないということ、直ちに意味するものではないと考えています。

○波多野委員 自動車運転死傷処罰法第2条第1号に続きまして、同条第2号についても考えてまいりましたので、述べさせていただきたいと思います。

具体的な改正の条文案ですけれども、まず、同条第2号の1として、「一般道で法定速度のおよそ2倍を超え、自動車専用道路又は高速道路で制限速度のおよそ1.5倍を超える高速度で自動車を走行させる行為」と、同条第2号の2として、「前号に該当しない場合でも、道路の形状、路面の状況、車両の構造・性能、他の車両の交通状況、他の歩行者等の交通状況、その他道路交通状況に照らし制御困難な高速度で自動車を走行させる行為」

とする案です。

これは、先ほど来話に上がっております、実質要件と形式要件のミックスということであり  
ます。

当然「2倍」や「1.5倍」という要件にすると、そこから外れてくるものがあることも  
想定されますので、「その他道路交通状況に照らし」というところで、捕捉できないか  
ということですが。

もちろん、アルコールと同じように、この数値についても、データを取って、その分析に  
基づいて、合理的かつ妥当なものを決める必要があると思います。

先日、ヒアリングに、被害者団体が来てお話しくささいました。その中で、大西まゆみさ  
ん、津市内で起きた時速146キロメートルの事件で御子息が犠牲になられた御遺族であ  
る大西まゆみさんが、その事件の判決である、資料6の名古屋高裁令和3年2月12日判  
決は、被告人の運転は、常識的に見て危険な運転であるとはっきり言っているけれど、  
今の危険運転致死傷罪には問えないのだとおっしゃっていました。そのことのおかしさ  
とか、国民の理解との乖離については、改めて私から御説明する必要もないことかと思  
います。

もう一つですが、資料8の福井地裁令和3年9月21日判決についてです。

判決文によると、この事件は、呼気1リットルにつき0.15ミリグラムという数値で、  
酒気帯び運転であり、パトカーによる追尾からの逃走中に、住宅密集地の幅6.5メー  
トルの路地を、時速105キロメートルで走行し、1名を死亡させ、1名を負傷させたとい  
うもので、過失運転致死傷罪で判決が確定しております。

私個人の体験で申し上げますと、私と娘が赤信号無視の直進車に轢過された事件で、担当の  
副検事は、自動車運転死傷処罰法第2条第7号の殊更赤信号無視に該当しないと考える根  
拠の一つに、加害車両がパトカーに追われている状況はありませんでしたと私に説明をし  
ました。同号については、次回以降に議論することになると思いますので、ここで詳細は  
触れませんが、パトカーに追われていたという状況は、客観面から故意を立証する上での  
重要な要素になっているということが、端的に分かる発言かなと思っております。

繰り返しですけれども、この福井の事件は、これほど悪質であっても、過失運転致死傷罪  
の認定にとどまっており、到底一般常識とは相容れないものだと思っております。

○橋爪委員 「進行を制御することが困難な高速度」とは、道路の状況に応じて進行すること  
が困難であると評価できる速度であり、ハンドルやブレーキの操作の僅かなミスによって

自車を進路から逸脱させ、事故を発生させることとなると認められる速度と一般に解されております。

そのため、自動車運転死傷処罰法第2条第2号の類型は、ハンドルやブレーキ操作が必要となり得る道路状況、すなわちカーブを曲がりきれない場合や、道路に勾配がある場合などに適用されることが多くなっていると承知しております。

もっとも、凹凸や勾配のない直線道路であっても、道路状況等の客観的な事情によって、ハンドルやブレーキ操作が必要となる場合はあり得る以上、少しでもミスをすれば事故に至るような高速度で走行している場合については、直線道路を走行しているケースであっても、本罪が成立する可能性は十分にあり得るように考えております。直線道路であっても、同法第2条第2号の適用があり得る点について、この機会に改めて確認しておきたいと存じます。

ただ、ここでいう道路状況等の客観的な事情として、どのような事情を考慮するかについては、見解の一致がないようにも思われます。例えば、通常の道路を走行していれば、他の車両や歩行者に対応した運転操作を行うことは、当然、必要となると思われませんが、このような可能性を含めて制御困難か否かを判断すべきかについては、必ずしも一致した認識がなく、その結果、同法第2条第2号の判断にばらつきが生じているようにも思われます。

本来、このような解釈におけるばらつきは、裁判実務の蓄積や上級審の判断によって解消すべきであると思われませんが、仮に、それが十分に期待できないのであれば、同号の規定ぶりの見直しによって立法的な対応を講ずることも一つの選択肢になり得るように考えております。

例えば、暴走運転ともいえるべき異常な高速度で走行している場合、交通状況に対応した運転操作は極めて困難であり、このような運転を継続すれば、死傷事故が発生する危険性は非常に高いと思われま。このような危険性の内容を、現行の自動車運転死傷処罰法第2条第2号における進行制御困難の文言解釈としてカバーできるのか、仮に、それが難しい場合、同法第2条第2号とは異なる危険性の内容を新たに捕捉すべきかという点が検討課題になるかと存じます。

これらは、同法第2条第2号の類型が想定する危険性の実質的内容に関する検討といえますが、さらに、危険性の内容を数値化、すなわち、形式的に把握する可能性、すなわち一定速度以上の高速度で自動車を走行させる行為を一律に本条の処罰対象にする可能性につ

いても、検討課題になるかと思えます。

もっとも、その場合には、先ほどの同法第2条第1号に関する議論と重なりますが、形式要件と実質要件の関係、また、形式要件としてどの程度の数値を設定すべきかという点が、理論的な検討課題になろうかと思えます。

また、危険運転をめぐる本質的な課題ではありますが、過失運転致死傷罪と危険運転致死傷罪の限界をどのように考えるべきかといった点についても、議論を深める必要があると考えております。

○小池委員 今、橋爪委員がおっしゃったことと重なるのですが、まず、前提として、現行の自動車運転死傷処罰法第2条第2号の意義を理解し、共有する必要があると思えます。同号の解釈として、直線道路でも、速度が速過ぎて、ちょっとした操作ミスや路面の凹凸があっただけでコントロールを失って、進路を逸脱してしまうような危険があるという高速度の走行であれば、本類型の危険運転に該当し得ると考えられます。そうした中で、何らかのきっかけでコントロールを失って、そのままいけば進路の逸脱もあり得るような状況であった場合、衝突事故に至ったのが進路内だとしても、同号の適用は可能であって、現に進路を逸脱しなければならないわけではなく、直線道路であると適用できないわけではないということは、一般論として、共有しておく必要があると思えます。

ただ、そのことは前提としつつも、本類型の立法者意思に従うときに、その適用範囲というか、本類型が捉えようとしている危険性の内実というものが、一定の質的制限を受けているということは、否定し難いのではないかと考えています。

具体的に申しますと、制定過程における立案当局の説明によると、本罪で問題となる、進路を逸脱せずに進んでいけるかどうかという意味での「進路」というのは、他の通行車両がいるときに、それらをうまく避けていかなければ事故になるという意味では、日常用語的には「進路」は限定されているのですが、そうした事情は、基本的に考慮しないという前提で考えられていたと思えます。それを、現在どう解釈するかについては、もしかしたら、その解釈のばらつきがあるともいえるのかもしれませんが、立法時の想定に従う限りは、飽くまで考慮するのは動かない道路の状況であって、停車車両はそこに含める余地がありますが、動いている他の通行車両や歩行者の存在は基本的に考慮せずに、道なりに走っていけるかどうかを問題にし、それすらまともにできないような、進路逸脱型の危険性を捉えようとするのが現行の本類型の規定であると、私としてはそれが正統的な解釈なのではないかと思っています。

これを、解釈でやや広げる余地があるかもしれませんが、その余地は僅かにすぎないだろうと思っています。

そして、そうした考え方を実務に落とし込んだときに、速度はとても速いけれども、直線道路で進路を逸脱せずに現に走れているという事例で、適用を諦めざるを得ない場合も少なくないのだろうと思います。常識的に見れば、そんなスピードでと思う事例でも、適用を断念せざるを得ない事例が存在することは、やはり否定し難いのではないかと思います。

資料6の名古屋高裁令和3年2月12日判決などは、その例ということになると、個人的には評価しているところです。

そして、このような解釈論上の理解を前提に、立法論としてそれでいいのか、危険運転致死傷罪の高速度類型で捉える危険というものを、そういうものに限るということを、これからも続けていいのかということが問題かなと思います。恐らく現行法が捉えようとしている高速度類型の危険運転は、一般の方々がイメージするものとはかなりギャップが生じている状態と思われるところ、そのギャップを埋めることを考えるべきなのかということが、本検討会で意見を交わすべき課題と認識しています。

その上でどう考えるべきかということについて、正直まだ生煮えの所感を申し上げますと、従来、現行の自動車運転死傷処罰法第2条第2号が捉えようとしている危険とは異なる危険を取り込む余地が十分にあるのではないかと考えています。これは、レベルを落とすというよりは、質的に違う危険を捉える余地があるのではないかとということです。

現行の同号の高速度類型の適用が否定された裁判例などを見ていると、高速度で走行しているというときに、どういう危険があって、それが事故になっているのかというと、交通状況の変化ないしそれについての見込み違いと、例えば、先行車はいないだろう、横から車は来ないだろうといった見込みや想定に反した状況が生じたときに、それほど速度が出ていなければ、状況を察知して事故を回避する対処がそれほど困難ではないけれども、高速度が著しくなってくると、状況を察知すること自体が難しくなるかもしれないですし、仮に察知しても、急ブレーキ等が間に合わないということもあり、そのような意味での交通状況への対処が極めて困難になり、それゆえに危険であるということ捉えていく余地があるのではないかと思います。

今、言語化できていない危険が他にもあるような気もするのですが、差し当たり、少なくともそのような交通状況への対処困難性ということが、一つ捉えようとしていくことの候補になるかと考えるところです。

ただ、その一方で、先ほども御意見があったように、そのような危険を問題とする際に、過失犯との区別が付くようにしておくことが、極めて重要であると思っております。といいますのは、今述べた交通状況への対処困難性というのは、速度超過を主たる内容とする過失運転行為一般が、そのような危険をはらむものであり、危険運転の類型に加えるのはふさわしくないのではないかという批判があり得るところです。それを乗り越えるには、交通状況への対処がやや難しいという程度を超えて、もうほとんど対処の可能性を放棄していると言われても文句を言えないような、あるいは、わずかに交通状況の変化や見込み違いがあった場合にすら対応できないような、自分に都合のいい交通状況のときだけ事故を起こさなくて済むという意味で、いわば、ギャンブルに挑んでいると評価できる程度の常軌を逸した高速度に限定して、その危険を捉えていくということが一つ考えられるところかなと思っております。

そのために、数値をもって、これはもう常軌を逸しているというラインを考えていく。具体的には、道路の最高速度というのは、少なくとも道路交通法の観点からは、それを超えたら危険だと認められている速度ということになるわけですが、危険運転致死傷罪が、非常に高度の危険性を捉えるものであることから、当該道路の最高速度を大幅に上回る一定の数値でラインを引いて、それ以上の速度で自動車を走行させることを同罪の構成要件の内容とすることが考えられるところです。その具体的な定め方については、私のような素人の印象では不十分ですので、最高速度というものがどのような意味を持っていて、それをどのくらい上回るとどういう意味で非常に危険なのかといったことに関する知見を得ることが不可欠かなと思っており、そのような観点から、専門家の話を是非伺ってみたいと考えています。

○合間委員 飲酒の場合とほぼ平行な議論なのかなと思います。

まず、数値について、私の見解をお話しします。

飲酒の場合と同じように、故意の話は問題になる得るだろうと思っており、飲酒のときよりも、故意をどう捉えていくのかということは、より難しいかなと思っております。しかし、速度についての何らかの規定というのは、自動車運転死傷処罰法第2条第2号と類するかどうか、全く同じではないのしょうけれども、検討すべきではないかと思っております。

というのも、飲酒とは異なり、速度は、その事件発生時点での速度が問題になりますし、後から変更を加えることも困難です。立証の問題としては、検察が主張しているのは時速140キロメートルでも、裁判所は時速120キロメートルと認定するといったことは、

ままあることですので、必ずしも絶対的な数値ではないですけれども、先ほど小池委員や橋爪委員がおっしゃったような、実証的な知見に基づいた極めて危険な速度であれば、同法第2条第2号の危険そのものではないかもしれませんが、これを同条全体の当罰性のある危険な運転として捉えることは可能かなと思っています。

ですので、是非それについては検討していただきたいと思いますが、実質的な要件というところも、よりきちんと検討しなくてはいけないだろうと思います。裁判例にも出ていますが、決して、高速度だからといって直ちに危険というわけではなく、カーブなどで転倒するということは、危険運転の事案でよくある話ですし、また、立証の問題と絡みますけれども、例えば、「最高速度の2倍以上」という基準になったときに、2倍以下であっても危険なことはあるし、また、検察官は2倍以上と主張しても、裁判所の認定が2倍以下となるというのは、速度の場合、十分あり得る話なので、それについての手当てはきちんと持っておかなくてはいけないと思っています。

○安田委員 私からも、自動車運転死傷処罰法第2条第2号の構成要件の見直しについて、少し意見を述べさせていただきたいと存じます。

現行の危険運転致死傷罪のうち、制御困難類型ですけれども、直線道路における進路逸脱を伴わない高速走行によって死傷結果が生じた場合に同罪が成立することは、必ずしも排除されていないと考えることができるようには思われますが、実務の運用においては、先ほど来御指摘のあります、資料6の名古屋高裁令和3年2月12日判決にあるように、進行制御困難性の判断対象に、他の走行車両の存在を含ませることはできないといった解釈が出されることもあり、このように、判断のばらつきの余地が生じていたところであります。こういった余地を封じるためには、やはり同号の見直しを検討することが有益だと考えられるところです。

構成要件を見直す際の検討の方向性としては、先ほど来出ているように、形式的基準と実質的基準の組合せというのが有力な選択肢になり得るところです。

高速度がなぜゆえ危険かということを改めて考えてみますと、高速度になればなるほど、やはり制動距離が長くなり、何かあったときに、人を轢過してしまったり、衝突してしまったりする事故が起きる可能性が高まってまいりますし、その際の衝撃も大きくなります。

また、例えば、右折するときを想定すれば分かるように、右折を試みる場合は、対向車のある程度のスピードオーバーも計算に入れながら、タイミングを計っているわけですが、例えば、一般道を時速何十キロメートルもオーバーしてくる車両は、いわば想定外の存在



であって、それに対応することが相手方にとって困難となり、衝突等が生じる危険が高まっていくと言えます。運転者側の能力低下だけではなくて、相手方が対応困難になることによる危険というのも、高速度運転には生じてくることがあると思われまます。

このように、進行速度と死傷事故発生の危険性は、比例的に増大していくわけですので、ある一定のラインで線を引いて、それ以上のものについては個別具体的事案における事情を問わずに、一律に危険運転として把握することも、一考に値するのではないかと考えられる次第です。

その際、現行の危険運転致死傷罪の危険との関係なのですが、現行法の「進行を制御することが困難」という文言は、資料6の名古屋高裁令和3年2月12日判決が取った狭い方の解釈をもたらしがちであり、相手方、つまり、対向車両や交差道路から出てきた車両、歩行者等の状況といったものとの関係での危険も入れるという解釈を担保するためには、一定の文言を加えることが望ましいのではないかと考えられます。

車のコントロールができないほどの高速度運転や、カーブ等があるところでの高速度運転が危険であることは誰でも分かっているわけなのですが、そうしたことに加え、他の車両や歩行者等の状況にも適切に対処できるだけの速度にコントロールしないことも、危険なのであります。

こうした理解からは、最低でも、「対向車等や歩行者等の状況にも対処することが困難な状態で」といった文言を加えないといけないように思われるわけですが、逆にそれがあれば大体足りるような感じもあり、今後の議論でこの点をもう少し詰めていけたらと考えている次第です。

まとめますと、高速度運転には、一つは、高速度により車両の制御が困難となるような絶対的な困難類型、すなわち、一定のスピードを超えていることによって、いわば鉄の塊をコントロール不能な状態でぶつけるという危険類型があり、もう一つは、道路等の状況により、あるいは、対向車両等の他の車両の状況等により、事故の回避が困難となるような相対的な困難類型が含まれることになると考えられるわけですが、いずれも、事故をしないよう車両を制御することが困難な速度という上位概念の下に統合可能なものであり、一つの条文の中で分裂していくようなことにはならないと考えています。

また、一律に危険といえる走行速度を実証的に根拠付けることができるかについては、例えば、道路の制限速度の設定は、道路の形状や、市街地で人通りが多いとか、学校の近くで児童の飛び出し等があり得るかといった事情も考慮しているはずですので、そうした制

限速度の設定の際の考え方を参考にすることが考えられるほか、速度が速まることに伴う運転への影響に関する専門家の知見を参考にすることも考えられます。

一律の形式的基準を作った場合、その基準を下回る速度である場合が問題となり得るところですが、例えば、法定速度を取ってみても、時速60キロメートル規制だから、いかなる状況でも時速60キロメートル以下で走行していれば問題ないとは絶対にいえないはずであり、形式的基準で想定している困難状態に匹敵する状態が、それを下回る速度で走行した場合でも引き起こされることは、十分に考えられるわけですので、それを捕捉するための規定を更に設けて、2段階でいくということには、十分な合理性があるのではないかと現段階では考えています。

○日下委員 今、様々な御意見の中で、警察が設定している制限速度の話があると思いますので、簡単に御説明します。

道路交通法上、速度規制に関しては、法令で定まっている法定速度と、標識等によって最高速度を指定している規制速度の2種類があります。まず、法定速度というのは、法令で一律に決まっており、一般道は時速60キロメートルで、高速道路では時速100キロメートルです。また、規制速度は、具体的事情に応じて定めるものですが、その際、ほかの委員がおっしゃったとおり、道路の形状、市街地か非市街地かといった地域、車線の数、中央分離帯の数、歩行者の交通量、実勢速度というような複合的な要因を考慮した上で、一般道だと時速40キロメートルから時速60キロメートルまでという基準を示していますので、その基準に従って、各県の都道府県公安委員会が定めているというのが実情でございます。

そして、この規制速度なり法定速度を、時速何キロメートル超過したら重大事故の危険性があるかといったデータは、残念ながらございません。

他方、参考になるかどうか分かりませんが、速度違反をした場合の違反処理には、いわゆる青切符と赤切符というものがあり、赤切符は刑事手続のみによって処理されることとなります。そして、青切符か赤切符かは、速度超過の度合いで決まっており、一般道だと、制限速度を時速30キロメートル以上超えると赤切符、超過速度が時速30キロメートル未満の場合は青切符となっています。また、高速道路だと、この基準が時速40キロメートルになります。この基準は、法令で決められたことを守らないことに対する運転者の危険性という観点から、青切符か赤切符かを区別しています。また、速度超過の度合いで、免許の行政処分の点数も違ってきます。それも、飽くまでも運転者としての規範を守らな

い危険性という観点から、差異を設けているものです。

この検討会の危険運転についての議論では、速度超過が重大な結果をもたらすかどうかという点が御関心だと思うので、その点については、工学的な研究などが必要となるのかなという気がいたします。例えば、車両の性能と道路の構造、それから、他の車両がある場合といった事情を組み合わせ、どのように判断するのかということだと思えます。

警察庁が持っているデータとしては、速度が上がれば上がるほど制動距離が長くなるといったものがあります。また、走行速度が時速30キロメートルを超えると、自動車と歩行者がぶつかった場合に致命傷となる確率が一気に上がり、時速約50キロメートルを超えますと、致死率はほぼ変わらなくなります。参考までに申し上げました。

○今井座長 1点質問です。規制速度を決めるときに、交通状況を余り考慮しておられないという御趣旨の御発言だったように思いますが、新東名や東北の高速道路で、規制速度を上げた際には、その範囲内では危険がないということを実験の上で、施行されていると思いますので、場合により、道路状況の危険性というものも考慮された速度の決め方が今はあるのではないかと思うのですが、いかがでしょうか。

○日下委員 当然のことながら、交通事故の発生状況や交通量は勘案いたします。

高速道路の場合に特に重視しているのは、道路の設計速度です。新東名高速道路などは、道路の設計速度が時速140キロメートル仕様になっていますので、それを基本に、交通量や交通事故の発生状況などを考慮します。また、高速道路によっては、一般車両の制限速度を時速120キロメートルまで上げているところがありますが、こうした制限速度の定め方としては、まず、時速100キロメートルから時速110キロメートルに上げてみて、交通事故の発生状況を見て、大丈夫だったら時速120キロメートルまで上げるというように、段階的に交通事故の発生状況などを勘案して行っております。

○吉田審議官 もし今お分かりでなければ、別の機会でも構わないのですが、先ほどおっしゃった道路の設計速度というのは、国土交通省がお決めになるのでしょうか。

○日下委員 はい、国土交通省の道路局です。

○宮村委員 議論に出ている、形式基準について意見を申し上げたいと思います。

先ほど自動車運転死傷処罰法第2条第1号の議論の際に、個人差にかかわらず形式基準を設定することは可能なかということについて懸念を申し上げました。

同条第2号についても、進行制御困難性、あるいは、先ほど意見として出ておりました、交通状況への対処困難性というものについても、やはり道路の具体的状況によって異なっ

てくるように思われます。

状況によって異なり得ることからしますと、自動車に関する工学的な専門的知見などを得ることによって、形式基準についての線引きを本当に適切にすることができるのかという点については、疑問が残るように考えております。

形式基準だけで危険を認定することが、結局は、法が予定している危険と、質的にはではなく、水準として異なる危険を取り込むことになるのではないかと、あるいは、実質的ないし具体性のない危険をも処罰対象とするおそれがあるのではないかとという点について、懸念を申し上げます。

○赤羽委員 形式基準と実質基準の2段構えなどの御意見が複数の委員から出ていましたので、この観点で、実務の運用を担う検察官としての意見を申し上げますと、皆様御指摘のとおり、現行法における、いわゆる高速度運転類型の立証につきましては、やはり、進行を制御することが困難な高速度という要件の解釈として、同号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実際にあるのではないかと考えております。

ですので、その観点から、構成要件を見直して、形式的な基準を構成要件に盛り込むということが可能なのであれば、現行法よりも要件が明確となり、立証もしやすくなると思われまので、ひいては、適正な処罰の実現に資するのではないかと考えております。

他方、他の委員からも御意見がありましたが、そういった基準を設けた場合、実際の速度がそれを下回る場合についても、現行法で捉えられていたものが捉えられなくなるということがないようにという視点で検討することも、処罰されるべきものが適正に処罰されるべきと考えている検察官としましては、重要な視点であると考えております。

○合間委員 現行の自動車運転死傷処罰法第2条第2号の規定について、橋爪委員も、小池委員も、安田委員も、直進して進路から逸脱しなくても成立し得るとおっしゃっているのに、資料6の名古屋高裁令和3年2月12日判決のように、なかなか成立しない。直線道路においては、進路から逸脱しないとこの罪が成立しないというような形で捉われがちなこと自体を、もう少し変えなくてはいけないと思いました。

車を運転する際には、道路状況、動かないものであっても落下物は必ずあると思って運転しろというのは、普通、自動車教習所で言われます。そういったことも考慮しないで、ただ真っすぐ進んでいけばいいというのは、やはり極端だと思いますし、どうしても違和感がある。

それについて、委員の方々から、進路を逸脱していない場合であっても、成立し得るとお

っしゃっていただき、かつ、安田委員から、そういった状況を変えるためには、今の進行制御困難という要件の解釈を変えていくというのは難しいだろうから、条文にある程度の言葉を加えていくべきではないかという御指摘を頂いて、それは、なるほどなというふう  
に非常に腑に落ちました。

自動車運転死傷処罰法第2条第2号の捉えるべき危険な運転というものを、形式的な速度の基準値を加えて、きちんと捉えていく、仮に、形式基準を設けなかったとしても、捉えるべき危険な運転というものをきちんと捉えられるような規定を作っていくという視点も忘れないでいなくてはならないと思います。

○小池委員 2点ありまして、まず、仮に、数値により、制限速度をこれだけ超えたらアウトという類型を作ることを目指す場合に、その道路の制限速度が、当該道路における交通量や道路の設計などいろいろなものを考慮して作られていることとの関係で数値を定めるのだと思うのですが、更に同じ道路でも、その時々個別的な交通状況によって差があるのではないかということも考慮して、一律ではなく、つまり形式的な速度要件だけでなく、実質要件を加えていくほうがよいのかが一つの考えどころかなと思います。その場合の悩ましきとして、個別的な交通状況に応じた判断ができるようになるという利点がある一方で、実質要件が故意の対象になってしまい、そこを認識していなかったという弁解が出てそれを問題にしなければならなくなるということがあります。

その問題を生じさせないという意味では、かなり高いところで数値を設定し、もうそのぐ  
らいの速度であれば、個別状況にかかわらず、少なくとも、交通状況に対処することはもう放棄していると客観的に評価されるラインを、法律の趣旨として考えることはできない  
だろうかという問題意識を有しています。

その一方で、その高く設定する数値を下回る場合を拾うことも考えなければならないとい  
うのもそのとおりでして、そちらは、実質要件を併用しないと適切に危険性を捉えるもの  
にはならないと思いますし、その場合には、その実質要件に対応する故意を要求すること  
になるのだらうと思います。

その中で、処罰範囲から漏れる部分もあるかもしれないのですが、それについては、そ  
もそもこの高速度類型というのは、過失との連続的になってしまうことが懸念される類型  
だということを考えて、はっきり区別するためにどこかで線引きをしなければならない、  
そこは諦めざるを得ない領域はあるのだらうと思います。

○橋爪委員 先ほどの宮村委員の御指摘を踏まえて、思うところを申し上げます。

仮に、数値要件を設ける場合ですが、そこで設ける数値要件は、実質要件を満たす内容でなければ、処罰を正当化できないと考えております。したがって、まずは議論の前提として、自動車運転死傷処罰法第2条第2号の実質的な危険内容について更に精査することが重要であると考えております。

すなわち、先ほど御指摘がありました、制御困難な危険の内容として、更に交通状況に対応することが困難であるという危険を含めて考えるか、べきかが重要な検討課題となるように思われます。

これは素人の感覚なのですが、アルコールが人間の身体に与える影響については、個人差があっても、ここまでいったらさすがにもう無理だろうということが言いやすいと思うのですが、自動車を走行させるスピードがどのような危険を伴うかについては、仮に同じ制限速度であっても、東京の都心の道路で運転する場合と、田舎の、もう絶対に人も車も来ないような、まあ来なければ事件は起きないのですが、そのような道路で運転する場合と、かなり違って来る気がします。このように一定の速度が持つ危険性が道路の交通状況によって異なるところ、それを捨象して速度に関する形式的要件を設定することができるのかという点が、今後の議論においても難しいところだと思いました。

繰り返しのようになりますが、先ほどのアルコールに関する議論を援用するならば、道路交通状況を問わず、どのような交通状況であっても、実質的な危険を惹起するような速度を設定する必要がありますので、郊外の閑散とした道路であっても、十分な危険性が認められるような速度要件を検討する必要があるかと存じます。

これに対して、もう一つの選択肢は、形式要件を原則としながらも、例外的に実質要件を要求し、実質要件を満たさない場合については、例外的に処罰を否定するというような2段階の立法型式もあろうかと存じますが、そのいずれを採るべきかという点についても、これから更に検討すべき課題であると認識しております。

○三村委員 既に出た御意見ともほぼ重複しますが、本罪の本質に鑑みて、実質的な危険性というところが議論の出発にならざるを得ないかなと思っております。

そういった意味で、こちらの類型につきましても、数値要件ということをもし考えれば、実質的な危険性を根拠付けるスピードというものがどのようにして導けるのかということについては、技術的にはかなり困難な問題もいろいろ生じるかなと思っておりますので、その辺りについてもきちんと議論ができればよいかなと思っております。

それから、既に他の委員からの御意見も出ましたが、やはり過失犯との区別という

ところについて、きちんと考えなければいけないと思っております。アルコールの方と比べて、こちらの類型については、より、過失との区別について説明ができるだけの構成要件を設けることができるのかということについて、議論ができればよいかなと思っております。

○宮村委員 先ほど来、故意の対象が何かというところも議論の対象となっていますので、その点について少し意見を申し上げます。

先ほどの小池委員の御発言の中で、形式要件プラス実質要件というように組み合わせた場合には、実質要件も故意の対象になるというお話がありました。それは、形式要件と実質要件でもって危険運転致死傷罪として処罰するに足りる危険を捉えるならば、当然のことであると私は考えます。

故意の対象がどのようなものになるから、構成要件をどう定めようという議論の順ではなくて、議論の出発点は、飽くまで、危険運転致死傷罪が予定している危険が何であって、その危険に見合う運転行為を処罰対象とするに当たって、構成要件の見直しをする必要があるのか、ないのかといったことであって、故意の対象の捉え方については、飽くまでもその次の議論だと思えます。ですので、危険運転致死傷罪における実質的危険とは何なのか、それに見合う処罰対象についてどのように捉えるのかといったことを議論の出発点にすべきであると思えます。

○小池委員 一般論として全く認識は同じなのですが、作ってみても、使えないような規定になっては困るという意味で、できれば、形式的要件で実質的な危険も捉えられるような規定を作っておけば、故意の認定対象としてもはっきりするので、使いやすいものになるのではないかなという趣旨でありました。それが無理だというのであれば仕方がないという点は、宮村委員と認識は一致していると思っております。

○合間委員 質問ですが、形式的要件が実質的な危険性があるだけの速度というものになった場合、故意の対象としては、どのようなものが想定できるのでしょうか。例えば、「法定速度の2倍」といった要件になったときに、「法定速度の2倍」というと、法定速度と、その2倍であるということまで認識・認容していないと、故意犯が成立しないとなると実際に使うときに、かなり使いにくいものになるのではないかと思います。弁解という言い方が正しいのかどうか分かりませんが、規制速度の標識もこの辺は全然見当たらなかったのではよく分からないであるとか、普通に運転してただけだったけれども、実は時速130キロメートル出ていましたといったことはないわけではないと思うので、どのように故

意を捉えるのかということをおもいました。

○**今井座長** 形式要件や実質要件というものは、本日の議論に出たものの、両者の関係性について、まだ皆さんの合意があるわけではないので、その関係性を踏まえて、故意の対象について考えることになるかと思えます。例えば、形式要件が実質的要件の典型例だとすると、形式要件の認識を通じて、最終的な実質的要件の認識があると言えるかが問題になるかと思えます。

ただ、それは、これからの議論かと思えます。

○**合間委員** 分かりました。

○**橋爪委員** 合間委員の御質問は非常に難しいと思いました。確かに、スピードメーターを誤って自分のスピードを誤信しているケースや、制限速度の規制を誤信していたケースなどを考えると、どこまで故意を認定できるのか、その限界は難しいと思うのです。

仮に数値要件を設けた場合でも、数値に関する認識を要求せずに、数値に対応する実質的な運転状況の認識があれば足りると考えるのか、それとも、数値に関する明らかな誤信があった場合については、例外的に故意を否定する余地を認めるべきかについて、更に詰めて検討する必要があると考えております。私自身、更に考えたいと存じます。

なお、更に申しますと、このような理論的な課題が解消するような立法形式を採用すべきではないかという点も、今後の検討に際しては、考慮すべき視点となるようにも考えております。

○**波多野委員** これは一つのエピソードの御紹介ということで御理解いただきたいのですが、今、高速度の事件について、津市で起きた時速146キロメートルの事件の判決はもう確定していますが、それ以上の速度が出ていたとされる事件で、危険運転致死傷罪になるかどうかの判断を待っている事件があります。それについて、これは常識的におかしいのではないかということで、検察庁に要望書を出しに行くという動きがありまして、それに私も帯同したことがあります。

例えば、時速150キロメートル、時速180キロメートル、時速200キロメートル近いスピードが出ていたとされる事件があります。現行の自動車運転死傷処罰法第2条第2号は、私の理解では、進行制御困難かどうかの判断に当たって考慮する「道路の状況」に、動いている車や歩行者などの流動的なものは含めないで、進行が制御できていれば危険運転致死傷罪には当たらないとされていると理解しています。しかし、一般の常識からすると、時速百何十キロメートルというスピードが出ていれば、危険に決まっているわけで、



当然、被害者たちは、要望を出して、常識に照らして判断してくださいと言うわけです。また、補充捜査うんぬんという話のときに、検察の方は、そのようなスピードを出して実験をするのは危険だからできませんと言うのです。これが何なのかということです。

先ほど申し上げた、流動的なものは含めないとされているということに関してですが、平成13年当時は、防犯カメラもドライブレコーダーも今ほどは実装が進んでいなかったけれども、今は、それが大分進んでおり、状況も違うとも聞いております。ですから、立証する上での証拠の状況が昔とは違っており、その点も鑑みて、実質要件や形式要件ということを専門家の方に議論していただければと思います。

○小池委員 数値で速度要件を定めるときに、その故意の認定をどうするのかという点ですが、アルコールの場合は、たくさんお酒を飲んでいて、これだけ飲んでいて酒が回っているという事実は認識できますが、それを数値に置き換える感覚は、全くないという人が多いと思うのです。

それに対して、速度については、すごいスピードを出しているということは認識している人が、厳密に時速何キロメートルということまでは考えていないとしても、形式要件にあたる高速度についての未必の故意を取れることは十分あるのではないかという気もしています。個人的には、アルコールよりも、故意の認定の問題は解決しやすい気もしています。また議論させていただければと思います。

○今井座長 そこは確かに認定の際に注意すべきところかもしれませんね。速度の数値は、みんなデジタルでスピードを見ることもありますし、大体体感で、窓の外がどういう流れで、時速何キロメートルと分かるかもしれませんが、アルコールの数値については、自分自身の能力が下がっていくので分かりにくいということもあると思います。

これは先ほどの自動車運転死傷処罰法第2条第1号と関係しますが、元々の飲酒運転対策としてアルコール検知が徹底している国では、数値的なものを認識しやすいという傾向もあるので、そこは日本の特徴かもしれません。

ただ、こうした点は認定の問題だと思います。

○波多野委員 自動車運転死傷処罰法第2条の危険運転致死罪で起訴されるものについては、一審は裁判員裁判になります。私も、裁判員裁判に、被害者参加という形で参加しましたがけれども、当然、被告人の弁護人は、これは、車を運転するという行為なので、誰しものが起こし得る過失の可能性があるので、検察官が言うことに誘導されないでくださいということを盛んに言うわけです。

ただ、先ほど申し上げたように、裁判員の一般の感覚からすると、速度でいえば、一般道を時速百何十キロメートルで爆走していても、直ちに危険運転致死傷罪に該当するわけではなく、実質的に危険なのかどうかを判断することになるということ自体、意味がよく分からないわけです。そして、弁護人からは、誰でも起こし得る可能性があるとか、故意の認定ができないので、慎重に裁判員の方は考えてくださいと言われる。そうすると、結局、一般感覚からして真つ当な判断をすることについての壁が、裁判においてもたくさんあるのではないかというのが、私の実体験での感想です。そういった意味でも、裁判員裁判になったときに、結局はどのように判断するかということだと思のですが、その出口というか、最終的な判断の過程においても、国民の一般感覚との乖離がある程度埋まるようにしていただきたいなと思います。

○橋爪委員 ただ今の波多野委員の御指摘には共感できることがあります。やはり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2号の類型というのは、これほどのスピードを出して運転することは、常軌を逸しているというか、およそ通常の運転ではあり得ないような悪質・危険な運転であるという発想が出発点にあり、危険極まりない運転を適切に捕捉することが求められていると思います。

私個人の理解では、現行の同法第2条第2号によって、そのような危険極まりない運転行為が適切にカバーできているようにも思うのですが、立法者意思がかなり限定的に捉えられており、ともすれば制限的な解釈・運用が行われる場合もあるというのが現状ではないかと思います。

そのような認識を前提としますと、場合によっては、現行法の解釈では十分にカバーされていない危険を新たに捕捉して、それを正面から処罰するような規定内容についても、この検討会で積極的に検討することが有意義ではないかと考えております。

○今井座長 ほかには御意見等ありませんでしょうか。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2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。

以上で、本日の議論は終了となります。

次回の会議において、どの論点まで御議論いただくかについては、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います。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当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ひます。

また、配布資料についても、公表することとしたいと思ひますが、そのような取扱いとさせていただきますこと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ひます。

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。

○浅沼参事官 次回の第4回会議は、令和6年4月25日木曜日午後1時30分からを予定してあります。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—