

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5回)

第1 日 時 令和6年5月30日(木) 自 午後1時25分
至 午後3時41分

第2 場 所 法務省共用会議室6・7

第3 議 題

- 1 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罰則規定の新設について
- 2 法定刑の見直しについて
- 3 その他の論点について
- 4 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5回会議を開催したいと思います。

○今井座長 本日は、皆様御多用のところ、御出席くださり、誠にありがとうございます。

本日、吉田審議官は公務のため遅れての参加となると伺っております。

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、「2」の「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」、「3」の「法定刑の見直し」、「4」の「その他」について御議論を頂きたいと考えております。

進行については、「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」、「法定刑の見直し」について御議論を頂いた後、15分程度休憩を取り、その後、「その他」について御議論を頂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きますことよろしいでしょうか。

(一同異議なし)

それでは、まず「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。

○小池委員 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を新設する方法としましては、まず、自動車運転死傷処罰法第6条における加重事由を追加することが議論の対象になると思います。そして、その具体的な事由は様々に考えられますが、私からは、一つの候補と思われる、過失運転致死傷罪を犯したときにアルコールを身体に保有する状態にあったことを追加するということについて、発言させていただきます。結論的には、慎重に考えた方がよいのではないかという意見です。

少し長くなりますが、その理由を申し上げます。まず、ここで現実的な議論の対象となり得るのは、道路交通法上の酒気帯び運転罪における数値基準程度以上のアルコールを身体に保有していたことを加重事由とすることかと思えます。というのも、それ未満の量でも酒気を帯びて運転することは禁止されていますが、それだけでは処罰されないわけでありまして、そのようなものを刑の加重事由とすることは合理性を欠くと言わざるを得ません。その一方で、本検討会では、数値基準を定めて、一定以上の量のアルコールを身体に保有

して運転する行為を自動車運転死傷処罰法第2条の危険運転致死傷罪の対象行為として加えることを検討中であり、仮にそれが実現する場合、そこで定められる数値基準を満たす事例は危険運転致死傷罪として処罰されることとなりますので、それとは別に過失運転致死傷罪の加重事由を検討するとしたら、より低いところで線を引くこととなるであろうからです。

ただ、そうした考えの下に過失運転致死傷罪と道路交通法の酒気帯び運転罪が併存した場合を想定しますと、現行法上、その罪数関係は併合罪とされています。併合罪については、刑法は第47条の定めるルールによる処断を原則としており、これによりますと、この場合の処断刑の上限は、過失運転致死傷罪の上限7年と酒気帯び運転罪の上限3年から、10年となりますが、自動車運転死傷処罰法第6条を改めて、酒気帯びを加重事由として定める場合、この刑法第47条の原則の例外を設けることとなります。しかし、その例外を正当化するだけの必要性、合理性は乏しいのではないかとというのが私の意見の趣旨であります。

まず必要性について申し上げますと、現行の自動車運転死傷処罰法第6条では無免許運転が加重事由として定められていますが、その必要性が感じられた背景には、危険運転致死傷罪には、「その進行を制御する技能を有しないで自動車を走行させる行為」という類型があるものの、そこでいう無技能とは、ハンドル、ブレーキ等の運転装置を操作する初歩的の技能すら有しないような運転の技量が極めて未熟な場合をいい、その適用範囲は極めて狭いということがあったのではないかと思います。つまり、無免許で運転して死傷事故を起こしたことの悪質性を法的に評価できる機会が十分に確保されていなかったために、これを明示的な加重事由として定める必要性が強く感じられたということではないかと見ております。

それに対し、アルコールを身体に保有して運転する行為に関しては、まず現行の同法第2条第1号の正常運転困難類型は、無技能類型よりは広く適用されているように思いますし、数値基準を定めてこれを適用しやすくする改正を本検討会で検討中であるわけです。また、同法第2条第1号の立証、認定が困難な場合のバックアップとしても機能し得る同法第3条第1項の危険運転致死傷罪もあります。さらに、道路交通法上も上限3年の酒気帯び運転罪のほか、上限5年の酒酔い運転罪もあり、これと過失運転致死傷罪の併合罪であれば、処断刑の上限は10年6月まで上がります。このように、飲酒運転をして死傷事故を起こす場合については、無免許運転に関するかつての法状況とは異なり、その悪質さを法的に

評価する機会が相応に設けられていますので、これらに加えて自動車運転死傷処罰法第6条の加重事由として定める必要性は乏しいのではないかと考えます。

そして、次に合理性について申し上げますと、過失運転致死傷罪を酒気帯びの状態で犯した場合の加重の上限を、両罪の併合罪処断による上限10年を上回るものとするのであれば、取り分け現行の同法第6条の無免許運転による加重との均衡という意味で、合理性に疑問を生じさせます。というのは、過失運転致死傷罪と無免許運転罪を併合罪として処断した場合の刑の上限は、酒気帯びと同様10年となるどころ、同法第6条第4項の過失運転致死傷罪についての無免許加重の法定刑は、実は上限は10年のままで、引き上げていません。無免許運転はそもそも運転に必要な適性技能等の担保がない者が、およそ運転してはならないのに運転する行為であるのに対して、酒気帯び運転は、運転の適性技能等はある者が、アルコールの影響で技能の発揮に支障が生じるおそれがあるのに運転する行為であって、もちろん両方悪いのですが、その規範違反性は、自動車運転のための最も基本的な義務に違反した著しく規範意識を欠く行為である無免許運転の方が大きいように思います。それにもかかわらず、酒気帯びによる加重の方が上限を重くするというのは不均衡と言わざるを得ず、合理性を欠くことになるのではないかと思います。

以上のように、特に現行の同法第6条の無免許加重との対比という見地において、アルコールの身体保有は、それにより死傷事故を起こした場合に、その悪質さを法的に評価する機会は相応に確保されていることから、あえてこれを加重事由として設ける必要性が乏しく、規範違反性という観点では、相対的にその程度は低いにもかかわらず加重事由を設ける、取り分け無免許加重よりも重い上限を設けることは合理性を欠くのではないかという事で、相当慎重に考えなければならないのではないかというのが私の意見です。

○橋爪委員 小池委員の非常に周到な議論に尽きているようにも思いますが、若干付け加えて申し上げたいと存じます。

私も、アルコールの身体への保有や高速度運転を現行の自動車運転死傷処罰法第6条のような加重事由として設けることについては、慎重に考えるべきという印象を持っております。これに対しては、同法第6条で無免許運転については加重事由が設けられている以上、同様の観点から、アルコールの身体への保有や高速度運転についても加重事由を設けることができるのではないかとの問題意識もあり得るかと思存じます。その関係で、議論の前提としまして、そもそも平成25年の立法の際にどのような経緯で無免許運転による加重事由が設けられたかについて改めて確認しておきたいと存じます。私もこの立法の際の法制

審議会刑事法部会には幹事として参加しておりましたが、その際には、運転免許を有していない者が無免許運転を反復した結果、それなりに運転技能を身に付けてしまった場合には、死傷事故を起こしても「その進行を制御する技能を有しない」と評価することができず、危険運転致死傷罪としては処罰ができないということについて強い違和感が示され、その解決が重要な課題とされておりました。

そして、危険運転致死傷罪における類型的危険性を根拠付ける事実は、やはり行為者が運転技能を有しない点である以上、免許を有しないという事実は危険運転致死傷罪の危険性自体を根拠付けるわけではないことが改めて確認された上で、しかしながら、運転免許を取得するという運転をする際に最も基本的なルールを遵守することなく自動車を運転する行為には強い反規範性や非難可能性が認められることから、これによって同法第6条第4項のような加重事由が設定されたと理解しております。すなわち、運転免許を有しないという事実は、危険運転致死傷罪を構成する要素とは質的に全く違うものであって、別の観点から可罰性、当罰性を加重する事由であることから、これを危険運転致死傷罪とは別個の加重事由として規定することが正当化できるという判断がなされたと考えております。危険運転致死傷罪の危険性を根拠付ける要素とは質が違うという観点から、同法第6条第4項では刑の加重が行われているわけです。

これに対して、アルコールの身体への保有あるいは高速度といったものは、現行の同法第2条の危険運転致死傷罪の類型の危険の内実を構成しており、正に危険運転致死傷罪の危険性を基礎付ける形で検討すべき事情といえます。言わば危険運転致死傷罪に該当する場合と質的な相違があるわけではなく、単に量的な程度の相違があるにすぎないということもできます。そうしますと、危険運転致死傷罪と質的に共通の観点でありながら、その程度が不十分であり危険運転致死傷罪を構成し得ない内容を、それを別途、過失運転致死傷罪の刑を加重する要素として位置付けることは、一種の潜脱的な手法であって、これを正当化することは理論的に難しいのではなかろうかという印象を持った次第です。

○波多野委員 私には過失運転致死傷罪と危険運転致死傷罪、この問題は表裏一体だと考えていて、切っても切り離せないものだと思っております。現状は危険運転致死傷罪と過失運転致死傷罪、この二つの罪だけで悪質性も多様な交通死傷事犯を取り締まっています。くどいようですがけれども、危険運転致死傷罪の適用の難しさについては、個人的には、異常であり、一般の感覚とは大きなギャップがあると思っております。この異常さは体験した当事者にしか分からないことかもしれません。その上で、私の現状の理解は、なぜこれが危

危険運転致死傷罪の要件を満たさないのか理解するのが困難、そういった負の事例が積み重なっていくということが静かに常態化しているのではないかというものであります。

危険運転致死傷罪と過失運転致死傷罪の落差が大き過ぎる問題、これは危険運転致死傷罪の要件が厳し過ぎる問題と併存する形で、被害当事者から長年にわたって見直しを要望され続けてきた問題だと思えます。この二つの問題をこじらせている大きな要因は、危険運転致死傷罪の要件が厳し過ぎる、明確性を欠いている、あるいは解釈が非常に難しい、そういった諸問題が解消されていない点にあると思っております。

平成19年の法改正で、危険運転致死傷罪の認定ができない事案について、これらを全て業務上過失致死傷罪の5年で評価することが適切ではないという議論があつて、法定刑7年以下の当時の自動車運転過失致死傷罪が創設されたと理解をしております。しかし、落差が大き過ぎる問題は今もってなお解消するには至っていないと思えます。これは本検討会の第2回のヒアリングでも被害者団体の皆さんが一樣に訴えられていたことであります。

今回の検討会の中で、危険運転致死傷罪の危険という言葉の取扱いには注意が必要であると、そういった御意見がありました。人が死傷している結果が生じている以上、いずれも危険な運転であるとする、傷害致死罪に準じて創設をされた危険運転致死傷罪の適用の範囲が際限なく広がってしまう懸念があると。確かにどのようなものでも暴行による傷害致死罪と同等の処罰とするのはバランスを欠くという御意見も分かります。一方で、そうした議論をするまでもなく、一般常識から考えて、単なる不注意によるものとは明らかに異なる悪質危険な運転による死傷事件は起きております。

被害当事者は事件後、経験したことがない大きな混乱と憔悴の中で、当然に悪質で危険な犯罪であると司法が評価をして処罰をしてくれると考えていると思えます。しかし、現実には危険運転致死傷罪の適用、立証が非常に難しい、むらがある、そしてその理屈、あるいは意味もよく分からないというのが実際のところだと思えます。どう考えてもうっかりの不注意とは違う、安全への配慮を放棄している運転によって命を奪われても、これを過失犯だと評価されてしまうと、こうしたことに絶望的な不信感を抱くのは当然のことだろうと思えます。

さらには、過失運転致死傷罪の場合はほぼ公判請求がされず、不起訴が圧倒的に多いということも今回の資料から見て取れます。司法の判断を仰ぐことすらできないと。第2回のヒアリングで交通事犯の処罰、取扱いは甘過ぎるという御意見がありました。被害者だからより強くそのように感じるということではなくて、正にこうした実態の中で、強烈な悔

しきがあるからこそその御発言だったと思います。多くの事案に当たっている警察官ですら、交通事故は軽過ぎると嘆く人が少なくありません。私は実際に警察官の方から直接そういった声を聞いております。そこで、今回の議題である中間類型を新設する、あるいは加重事由を追加するといった手当てで、危険運転致死傷罪の限定では捉え切れない悪質、無謀な運転をカバーできるように、専門家の皆様には是非お知恵をお借りしたいと思っております。

ただ、中間類型の新設、あるいは加重事由の追加といった検討をしていただく場合においても、既に一巡目の議論をしていただいている自動車運転死傷処罰法第2条の各号について、条文表現の見直しにより、今の危険運転致死傷罪の捉え方に不足する部分を適切に補強していただくといった検討の比重が軽くなってしまうということはないように、そこも重ねてお願いをしたいと思います。

実際の運用でも同法第2条あるいは第3条の立証のハードルが高過ぎるから、当初から手堅く第5条で過失運転致死傷罪扱いにすることが行われやすい傾向にあると強く感じております。ですから、中間類型を新設するといったことによって、結局は依然として同法第2条、第3条での認定には消極的で、認定しやすい方に流れると、そういった悪循環が断ち切れないままという結果になることは本末転倒だと思っております。

○**合間委員** まず、今回の論点の「2」のところは丸が二つありますがまずは加重事由についてお話をさせていただきます。小池委員、橋爪委員のおっしゃることはごもつともというか、特に橋爪委員の方で、量的な相違にすぎないということは、私もこれを考えたときに思っていて、なかなか加重事由とすることは難しいとも思っていましたし、道路交通法との併合罪の関係をどう考えるかというのも、小池委員の御指摘のとおりかと思えます。

ただ、飲酒運転や高速度運転というのは、正に分かっていて運転をするという意味で、無免許の方が規範の違反の程度が高いというよりも、むしろ免許を持っているにもかかわらずそういった違法な行為を分かかっていてあえてするということが、規範の違反の程度としては重いのではないかという評価の仕方もあるのだと思います。そうすると、それをどのように捉えていくかということが、正にこの検討会で求められているところです。自動車運転死傷処罰法第2条の議論は既にしていますし、そこで数値基準とか明確化とかという議論はしていますが、そこで本当に実際に処罰すべきものがこぼれ落ちないかということは現時点では分かりませんし、なかなか難しい場面が出てくる可能性はそれなりにあると思っております。そうなったときに、加重類型で捉える余地というのは当然出てくるの

ではないかと考えています。

加重類型の場合は、できるだけ簡明な形での加重ということになると思いますし、そうであればそこまで重くすることはできないでしょうけれども、一定の危険な運転を、これまで逃されてきたものを捉えるということはあり得るのではないかと思います。特に、高速度運転の方は道路交通法上重い処断刑があるわけではありませぬので、高速度について検討する余地もあるでしょうし、飲酒運転については、その危険性というのはこれまでヒアリングでも何度も言われたところでもございますので、別途また考える必要があるのではないかと加重類型の関係では思っております。

○安田委員 波多野委員からは中間類型の新設につきましての御提案があったところですが、現在はまず自動車運転死傷処罰法第6条の加重事由の方が議論の対象となっているかと存じますので、そちらにつきまして、私の方からも、やや重複になりますが、意見を申し上げます。

私としましては、この点につきましては結論的には慎重に考えざるを得ないのではないかと考えております。まず、被害者のお気持ちとしましては、一滴でも飲んで運転し、過失により死傷事故を起こせば、お酒の影響がおよそなくても刑を加重するべきだという考え方もあり得るところであります。先ほど小池委員がおっしゃったとおり、道路交通法では一定の基準値未満であればアルコールを身体に保有していても酒気帯び運転罪では処罰されていないところ、そのような程度の状態を根拠に一律に刑を加重することの合理性はないのではないかと考えざるを得ないところです。

他方で、自動車運転死傷処罰法第6条の加重事由となっている無免許運転行為は、飽くまで故意犯であります。アルコールを身体に保有する状態での運転を加重事由とする場合も、過失犯ではなく故意犯であることが当然の前提になるのではないかとおられます。そうだといたしますと、危険運転致死傷罪ないし準危険運転致死傷罪が成立する程度まで飲酒酩酊いたしますと、こちらの罪が成立しますので、加重事由とするのはそれに満たない飲酒酩酊状態での運転ということになろうかと存じます。

そのレベルであれば加重事由としてよいかといいますと、やはり結論的には難しいのではないかとございます。確かに、お気持ちとしましては、無免許運転行為者がおよそ道路交通事情に従わず、その外に出ているという意味で、いわば道路交通法秩序におけるアウトローであって、著しく規範意識を欠いた者であるのと同様に、酒気帯び運転行為者ないし酒酔い運転行為者も、およそ道路交通関係者の安全を顧みない自己中心的な心

的態度の持ち主であり、著しく規範意識を欠いた者であるということは不可能ではなく、そうした反規範性、心情反価値が現実化したものとして違法性ない責任を加重することは、あり得ない考え方ではないかもしれません。

また、無免許運転行為者が運転に必要な適性、技能、知識を欠いていることで、その運転が抽象的、潜在的に危険な行為であるのと同様に、酒気帯び運転ないし酒酔い運転は、微量であっても飲酒が運転能力に影響を及ぼし得ることを考えますと、具体的とまではいかななくても、抽象的、潜在的には危険な行為であり、そうした危険性が顕在化、現実化したものとして、違法性を加重することも考えられないわけではないとは存じます。

ただ、先ほど来御指摘がありましたように、無免許運転が同法第6条の加重事由とされているのは、悪質とはいえ危険のレベルが具体的でないともいえるため、危険運転致死傷罪ないし準危険運転致死傷罪の対象とできず、その悪質性に別の仕方で対処する必要があったからであるのに対し、飲酒運転は、その危険性の具体性ゆえに最初から危険運転致死傷罪によってその悪質性に対応がなされているため、別途加重事由を設ける必要性において異なるところがあるものと存じます。

また、同法第6条第4項を改正する、言い換えますと同法第5条の過失運転致死傷罪に関する刑の加重事由が合理的なものとして設定されるためには、ここで加重された刑は同法第2条、第3条の罪の法定刑未満でなければならず、同法第6条第4項が致傷罪と致死罪を区別していないことからいたしますと、上限は懲役12年未満でなければならないこととなります。他方で、わざわざ加重事由を設けるわけですから、併合罪加重をした場合より重いものでなければなりません。

ところが、先ほど小池委員がおっしゃいましたように、酒酔い運転罪の場合は併合罪加重をした場合の上限が10年6月となるわけですから、現行の同法第6条第4項に単純追加するだけでは逆転現象が生じてしまいます。この前提を全てクリアするためには、ここで加重された刑の上限を懲役11年とするほかないこととなりますが、これは私の調べた限りでは現行法では存在しないものでありまして、そのような新奇な法定刑をあえて創設する必要性、合理性には疑問があり得るところです。

確かに、同法第6条第4項によりますと、罰金刑の余地がなくなる限りで下限が加重されてきて、その意義は軽視されるべきではないのかもしれませんが、少なくとも上限につきましては、併合罪加重すれば懲役10年ないし10年6月となるものを、11年に引き上げるだけになりますので、そのことにどれだけの積極的意義があるのかにつきましては若

干疑問があるのではないかと存じます。

続きまして、高速度の方につきまして、若干申し上げたいと存じます。

結論的には、こちらの方につきましても慎重に考えた方がいいのではないかと考えております。まず前提といたしまして、先ほど申し上げましたとおり、同法第6条の加重事由となっている無免許運転行為は故意犯でありますので、高速度運転を加重事由とする場合も、これは故意犯であることが前提となるものと考えられます。他方、既に行われた会議で議論されておりますように、制御困難運転類型につきましては、一定の基準値以上の高速度で運転する行為について一律に危険運転致死傷罪の対象とすることが検討されているところであり、もしそのような改正が実現すれば、そのような高速度で運転して死傷事故を起こせば危険運転致死傷罪で処罰されることとなりますから、そのゾーンは加重事由たる行為から外れることになると思われまます。

確かに、被害者のお気持ちとしましては、第2回会議におけるヒアリングでお伺いしたとおり、10キロでもオーバーしていれば危険運転致死傷罪に問いたい、それが無理なら、せめて加重事由を設けてほしいということはあるかと存じます。しかしながら、最高速度違反につきましては、確かに少しでもオーバーすれば道路交通法上処罰対象とはされているわけですが、道路交通の現状に照らせば、若干制限速度を超過してでも、いわゆる流れに乗った運転をしている方が円滑かつ安全に走行できるという実情もございますので、そのように運転している運転者について、規範意識を著しく欠いているといったような評価を下すことは困難あるいは不適切であるようにも思われますし、例えば、制限速度を10キロオーバーした場合に、抽象的なレベルであれ、直ちに死傷結果をもたらす危険があると評価することも困難であるように思われるところであります。実際、道路交通法では最高速度違反の罪の法定刑は、6月以下の懲役又は10万円以下の罰金で、3年以下の懲役又は50万円以下の罰金となっている無免許運転の罪とは格段に低く、その行為の反規範性ないし危険性は無免許運転行為のそれより低く評価されていることは明らかだと思われまます。

また、このこととも関係して、加重事由を設けるにしても、無免許運転を対象とした現行の自動車運転死傷処罰法第6条第4項の刑では高過ぎるのではないかが問題となります。併合罪加重した場合の上限である7年6月を上回るものとなりますと、その上限は懲役8年若しくは9年にせざるを得ませんが、こうした法定刑は、これも私が調べた限り現行法にはなく、そのような新奇な法定刑をあえて創設する必要性、合理性には疑問があり、僅

かなそれだけの引上げにどれだけの積極的意義があるのかも不確かではないかと思われるところでございます。

○宮村委員 今議論に出ています加重事由の追加、それから中間類型の新設につきましては、いずれも慎重に検討しなければならず、どちらかという消極の意見で現時点では考えております。

市民の多くが運転免許を保有している中で、自動車事故は誰もが加害者にも被害者にもなり得る、いつ誰が加害者になってもおかしくないというのが交通事犯の弁護活動を行っている私どもの実感です。また、本日後ほどの論点でも申し上げますが、事故発生に至る要因は運転者の運転態様以外にも多様なものが絡み合っていることが多々あります。そうであればこそ、事故が生じたときの結果の重大さにはもちろん目を向けつつも、他方で刑罰の重さを行為者の責任の重さに応じたものとするという原則を保持することもまた、極めて重要なことであると考えています。

そのような見地から、これまでの会議でも指摘されてきましたように、危険運転致死傷罪としての処罰対象を過失運転致死傷罪とは質的に異なる危険性が認められるものに限定されているということには理由があることだと考えております。したがって、危険運転致死傷罪としての危険性を認めるに至らない行為を厳罰化するという必要性和合理性については、慎重な検討が必要だと考えております。

○橋爪委員 合間委員の御発言に若干の感想めいたことを申し上げた上で、質問させていただきますと幸いです。

合間委員、さらに波多野委員の御指摘は非常に重たいものがあると思っておりまして、そもそも過失運転致死傷というネーミング自体に若干の違和感の原因があるのかもしれないという気もいたします。つまり、あえて分かっているながらお酒を飲んだり、分かっているながら高速度で進行しているということは、単なるミスに尽きるわけではなくて、ある種、過失という言葉にとどまらないような悪質性といったものがあることは御指摘のとおりでして、このような事情をどのように過失運転致死傷罪の処罰の中でしんしゃくするかということは、重要な課題であると思います。

その上で、合間委員がおっしゃったことは、過失運転致死傷罪について、お酒を飲んでしたこと、あるいは高速度で走行したことを加重事由として設ける御提案であったと思うのですが、例えば、飲酒に基づいて前方不注視になったり、安全確認を怠ったり、あるいは制限速度を違反していること自体が過失運転致死傷罪の注意義務違反を構成する場合はあ

と思います。そうすると、一定の事実が過失犯の処罰を根拠付けているところ、それを更に加重事由とするということは、ある意味二重処罰になってしまうような感じもいたします。

そうしますと、十分にはまだ整理できていないのですが、高速度の走行や飲酒行為自体が過失犯の注意義務違反を直接又は間接に構成しないような場合に限って、それを加重事由にするということがありますか、それとも、過失犯の注意義務の内容いかんを問わず、飲酒なり高速度走行といったものを常に加重事由にし得るかということは、更に検討を要するように思います。その点、もしよろしければ、合間委員の御意見をお伺いできますと幸いです。

○合間委員 私も練られているわけではないのですが、御指摘のとおり、やはり橋爪委員がおっしゃった同質性の問題に尽きると思います。そうすると、やはり二重評価という懸念はありまして、一つは、これは後ほど述べますが、新しい中間類型という形を設けて考えていくのかということと、それから、加重事由ということであると、そういった注意義務の何らかの内容にならないような形式的な、例えば数値であるとか、それこそ自動車運転死傷処罰法第2条でも議論されるわけなので、その中で一定の危険性を捉えるような数値があるということであれば、そういった数値を加重事由とするということであれば、究極的には同質かもしれませんが、その評価の対象というのは変わってくるので、加重類型というのもあり得るのではないかと考えた次第です。

○今井座長 今の合間委員の御説明で、中間類型についても加重類型とリンクしている御意見かと存じましたけれども、その辺りについても今この機会に御説明を尽くしていただけますでしょうか。

○合間委員 論点表の、「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」という論点は、私の発言も踏まえて、挙げていただいたと認識していますので、それについて若干お時間を頂ければと思います。

橋爪委員からも御指摘がありましたが、飲酒運転とか高速度の走行というのは、特に飲酒運転については、故意責任という形で捉えることが必要ではないかと考えています。繰り返しになりますが、飲酒という危険な状態で運転している、高速度という危険な状態で運転しているということは、当然、認識、認容できるものであるからです。そこで、危険運転致死傷罪と過失運転致死傷罪の中間類型として故意犯としての飲酒や高速度の運転を捉えることを検討できないかということです。

法定刑自体について、そんなニッチなところに入れるのかという御指摘は、小池委員や安田委員からの御指摘のとおりではあるのですが、加重類型の場合、飽くまでスタートは過失犯です。ただ、新たな故意犯という形にすると、法定刑の幅はもしかしたら同じかもしれませんが、処断刑の幅が変わってくると思うのです。波多野委員からお話があったような、不起訴事案が多いということがなくなって、適切な処罰、量刑が求められるのではないかと思います。

さらには、危険な運転に対する一般予防の効果、国民へのメッセージということも期待できるのではないかと思います。今回の検討会で、もちろん被害者自身もそうですが、これから被害者になるかもしれない、若しくは今運転して加害者になってしまうかもしれないという事態を予防するというのも十分意味があることだと思いますので、その意味でも、そういった中間類型を設けるというのは、検討の価値があるのではないかと考えています。

ただ、抽象的に言っても仕方ないので、拙いものではありますが、このような形というものも考えてみましたので、御検討いただければと思います。まず、飲酒については、現在の自動車運転死傷処罰法第3条の規定ぶりを参照して、これから述べるような形です。

「アルコール又は薬物の影響のある状態で自動車を運転し、よってそのアルコール又は薬物の影響により正常な運転に支障が生じた上で人を死傷させた」という規定ぶりです。アルコールの影響のある状態というのは、アルコールを摂取し、その影響がある状態ということで、これが行為の対象になります。影響があるというのは、全く影響がなければ危険運転というのは難しいでしょうから、影響があるという表現を考えました。ただ、これから予定されているヒアリングでもお伺いしたいと思うのですが、アルコールを摂取して影響がない状態というのはまず考えられないので、道路交通法上の保有とほぼ同じ意味になると思いますが、一応評価が入ることになります。これによって、飲酒運転が危険な行為であることがより強く発信されるということもあると思います。

本来であれば、飲酒運転によって人が死傷したというような形になると思いますが、それだと、かなり幅が広がり過ぎてしまって、あえてそれを独立して処罰するというのは難しいとも思うので、自動車運転死傷処罰法第3条で使われている、正常な運転に支障が生じた状態で事故が起きた場合を処罰する。そうすると、ある程度危険な状態で運転を始め、危険な状態に至ったところで事故が生じたということで、それなりに危険性があるものを処罰するということになります。もちろん分かりにくいということもあると思うのですが、正常な運転に支障が生じた状態というのは同法第3条の規定と同じ意味となります。

で、今回の検討会の議論を経て数値を絡めるかも含めて、ある程度意味としては明確になるのではないかと考えています。

高速度についてですが、高速度については同法第3条のような類型がありませんので、同法第3条の類型を参考にして処罰する可能性があるのかということを検討する余地があると思いました。ただ、これはもしかしたら加重類型の方がよいのかもしれませんが、「その進行を制御することに支障が生じるおそれのある高速度で自動車を運転し、よってその進行を制御することが困難な高速度に至り、人を死傷させた」という規定ぶりです。

進行を制御することに支障が生じるおそれというのは、今の同法第3条をそのまま平行移動させたような表現になりますが、それでは支障とは何だという問題が改めて出てきてしまうと考えられるところです。同法第3条の制定に至った際の議事録も読み返してみましたが、支障というのは、明確な何かというよりは、アルコールにより注意力や判断能力、操作能力が相当程度減退している危険性があるというような形で、よく酒気帯び運転罪の対象となる0.15ミリグラムのような状態という説明がされていたので、高速度でいえば、車両の制御が相当程度できなくなるような、例えば制限速度の1.5倍といった、これもヒアリング次第かもしれませんが、そのような速度での走行状態を想定することができるのかなと思います。

ただ、同法第3条の場合、飲酒や薬物というのは心身の状態なので、ある程度継続して、それから結果が発生するということになりますが、制御困難の速度というのは上下するもので、その人のコントロールにあるものですから、必ずしも継続して結果の発生に至るというわけではないので、このような規定を作ることによって、かえって処罰の範囲を狭めてしまう危険性もあるかなとも思います。

同法第2条で処罰すべきものをかえって取りこぼしてしまうというのは、もちろん本末転倒ですので、波多野委員の御指摘にもありましたが、問題意識として高速度を取りこぼさないという前提で、ただ、今の同法第2条の改正だけで本当に十分なのか。どなたかから、数値基準で取りこぼさないようにするという御発言がありましたが、数値は極めて高いものになる可能性もあると思いますし、それで本当に危険性のある運転を捉えられるのかという疑問もありますから、きちんとした取りこぼしのないような、もちろんいたずらに処罰の範囲を広げるという意味ではなく、きちんと処罰ができるところを捉えていくために、こういった中間類型というものについても議論を継続していくべきではないかと思えます。高速度という言葉になりますが、中核はやはり制御困難なわけなので、この制御困難とい

うところをうまく捉えるような中間類型ができないかなと思います。

生煮えで申し訳ないのですけれども、問題意識としてはそういうところがあったので、検討会の一巡目ですので、意見を述べさせていただきました。

○小池委員 加重事由の追加と中間類型の新設に関する合間委員の御発言に関して、意見と質問を申し上げたいと思います。

まず、加重事由の追加に関して、合間委員は、少し前の発言で、飲酒運転や高速度運転については、運転免許を持って交通規範を分かっているながらそれを行うということで、むしろ規範違反性が大きいものではないかとおっしゃったと思います。ただ、確かに飲酒や速度違反の程度が非常に大きい場合については、実質的に危険性の高いことをやっているという意味で、そのようにいえる場合があると思うのですが、典型的に見たときに、そもそも運転することがおよそ許されていない者が運転したという場合と、一般的には許されている者が、飲酒はしたが大丈夫だと思って運転してしまった場合と、もちろんいずれも悪いことですが、典型的にどちらが規範違反性が大きいかを考えたときに、おっしゃったような評価はやや逆転している、少なくとも典型的に後者が上回るということはないのではないかなと思った次第です。

そして、もしそのような認識を加重事由の内容に反映していこうとすると、やはり酒気帯びや制限速度違反というところ、その最低ラインを超えた一定のところをラインを引いて考えていくということになるのかもしれませんが、その具体的な線引きはなかなか難しそうだなと思っております。

次に、中間類型に関して、合間委員は、アルコールと高速度の両方について提案をされましたが、まずアルコールの方について、自動車運転死傷処罰法第3条の危険運転致死傷罪よりも軽く、過失運転致死傷罪よりも重い罪として、「アルコール又は薬物の影響のある状態で自動車を運転し、よってそのアルコール又は薬物の影響により正常な運転に支障が生じた上で人を死傷させた」という具体的内容を示されました。この趣旨について、少し確認をさせていただければと思いますが、まず、ここでいう、アルコール等の「影響のある状態」は、御発言によると、基本的に酒を飲んでいればほとんど影響はあるということでしょうか。そうすると道路交通法の酒気帯び運転罪の数値基準すら満たさない場合もあり得ると、そのような御趣旨でしょうか。

○合間委員 そうです。

○小池委員 そうしますと、最初に申し上げたように、道路交通法の法的評価としては、酒気

帯び運転罪の基準を下回っていると、それ単体でやっても処罰に値しないという評価であるところ、それをもって中間類型の基本行為にするということが果たして正当化されるのであろうかと疑問に思います。更に申し上げますと、その程度の飲酒の量ということになってしまうと、現に生じた事故が、その飲酒の影響で正常な運転に支障が生じたゆえに生じた事故か、そうではなくて、特に飲酒の影響はない別の過失による事故か、その事実認定が非常に困難になってしまわないかと、そういう疑問も覚えました。その因果関係の部分の認定が擬制に近いような形でゆるめられてしまうと、結局御提案の罪の実質は過失運転致死傷罪と酒気帯び未満の飲酒運転を組み合わせたものにすぎないことになる気もしまして、その内容の合理性という観点から、更に詰めて慎重に考えていく必要があるのではないかなと思います。具体的な御提案ということで真剣に検討すべきものであるとは思いますが、過失運転致死傷よりは重く自動車運転死傷処罰法第3条より軽い中間類型の内容を具体的に詰めていこうとすると、うまく切り出すのがなかなか難しくそうなという印象も持ちました。もちろんこれから議論の中で知恵を出し合っていくところなのかもしれませんが。

もう一つの高速度の方でありますけれども、「その進行を制御することに支障が生じるおそれのある高速度で自動車を運転し、よってその進行を制御することが困難な高速度に至り、人を死傷させた」ということで、進行の制御に支障が生じるおそれがある高速度で運転するというのが基本行為であり、その結果、現に進行の制御が困難な高速度での走行状態に陥って事故を起こすということでしょうか。このコンセプトとしましては、現行の同法第3条の罪というのが故意の対象のみ、正常な運転に支障が生じるおそれがある状態ということで、少し前倒して、しかし客観的要件としては正常な運転が困難な状態に陥って事故を起こすという同法第2条と同等のものが要求されていて、そのことによって危険運転致死傷罪という罪名と、同法第2条ほどではないが重い法定刑が正当化されている、それが同法第3条の基本構造であると、そういう理解を前提に、高速度の場合にこれとパラレルな規定を作ったらこうなるというような御趣旨かと理解しました。

もともと、御自身も、ややその悩みを持たれていたようにも思われるのですが、御提案の「その進行を制御することに支障が生じるおそれがある高速度」というのが具体的にどういう状態の速度であるのか、必ずしもはっきりしない印象も受けました。ここでの進行を制御という概念は、現行法の高速度類型の解釈にいう、進路を逸脱するなどせずに走っていけるということの問題にするものだとしますと、それが「困難な」高速度というのは、

ちょっとしたミスだけで進路を逸脱してしまうような高速度ということで、立法者意思に基づく解釈によればそれなりに明確である気がするのですが、それに「支障が生じるおそれのある」高速度となりますと、具体的にイメージしにくい感じがいたしまして、そのようにコンセプトやイメージが曖昧なまま、もし自動車運転死傷処罰法第2条の高速度の立証、認定が困難である場合のバックアップ機能だけを期待してそのような類型を仮に作るのであれば、速度超過による過失運転行為との区別がかなり難しいものが出来上がってしまうおそれもあり、そこは慎重に考えていく必要があるのではないかと思います。制限速度の1.5倍といった明確な基準を設けることでどうだという御提案も入っていたと思うのですが、そこに何か実証的根拠といいますか、合理性を見いだすことができるのかも、更に課題として検討していく必要があろうと感じました。

○合間委員 御指摘ありがとうございます。私が悩んでいるところを全て正しく御指摘いただいたという感じです。私が言ったことが正しいとも間違っているとも思っていないくて、ただ、やはり議論をする意味があるものだと思ったので、申し上げたところです。幾つか御質問を拾って、御回答になるか分かりませんが、私が現時点で言えることだけ言わせてください。

まず、無免許運転の方が規範違反の程度が重いのではないかということですが、ただ、運転ということでは、無免許の人にもいろいろな無免許がありますから、運転能力がどうかということについては、無免許ということだけでは分からないところがある。一方で飲酒運転とか高速度運転というのは、運転として完全に危ない状態にあるということなので、やはりその点は、規範違反の程度はそれなりに高いのではないかなと思います。

それから、飲酒の影響によるものかという事実認定が困難であり、ちょっとだけ飲酒して運転した場合を処罰の対象としてよいのかという話があったと思うのですが、それについては、飲酒して正常な運転に支障がある状態まで至らないと処罰の対象にならないという意味で、ちょっと飲酒しただけで全部処罰の対象となるということを避けるため、そのような規定を入れています。ただ、そうすると事実認定や立証が難しく、因果関係が擬制的になるのではないかというお話があったと思いますが、それについては、お酒を飲んだことがそれなりに影響してくるということは、ヒアリングでもお聞きできると思いますし、本人の自覚では簡単にお酒の影響が抜けるとなるかもしれませんが、体質とかを超えたものとして影響があることもあり得ると思いますので、そのあたりも伺った上で考えていきたいと思っています。

それから、高速度について支障が具体的にイメージしにくいというのは、正にそのとおりでして、ただ、今の自動車運転死傷処罰法第3条の飲酒での支障という言葉がその当時、極めて具体的で、こうだったのかと言われると、議事録を読み返しても結局、困難よりは下の段という意味での支障というように使っていたと、もしかしたら違うのかもしれませんが、私が読み取った限りではそうだったので、そのあたりのところを議論して少しずつ明確化していくという形でできないのかなと思っています。高速度について、現行の同法第3条とそのまま平行にすることが正しいかどうかというのは、御指摘のとおり、そもそも論として、もう少し煮詰めないといけないと思います。

○安田委員 中間類型の御提案につきまして、それぞれ一言ずつ申し上げたいと存じます。

まず、飲酒類型についてですが、これにつきましては小池委員と同様の印象を持っておりまして、合間委員の御提案の案は、飲酒運転の場合につき現行の自動車運転死傷処罰法第3条の罪よりワンランク下の罪を新設すべきであるという御提案と理解をしておりますが、要するに、現行の同法第3条の罪の実行行為は、酒気帯び運転罪に該当する程度のアルコールを保有している状態の運転であれば通常はこれに当たると解されておりますが、実行行為につきアルコールの影響により正常な運転に支障があるおそれがある状態さえ不要とした場合には、実行行為は飲酒しての運転であるものの、小池委員御指摘のとおり、道路交通法でさえ処罰されていない行為となりますので、これをもって危険運転の κατηγοリーで捉えていくことが本当にできるのかとなりますと、微妙なように感じている次第です。

また、現行の自動車運転死傷処罰法第2条及び第3条の罪では、正常な運転が困難な状態で死傷結果を惹起することが共通して要求されており、これによってアルコールの影響と死傷事故惹起との因果関係が担保されているわけですが、それに至らない状態を中間結果とするだけでは、アルコールの影響以外の事情が決定的要因となって死傷結果をもたらしたという弁解を排斥できない場合が少なからず出てきて、実務上困難が生じ得るのではないかと懸念があるように思われる次第です。

続きまして、高速度類型でございますが、合間委員御提案の案は、高速度運転の場合につき同法第3条第1項の罪と同様の構造を持った中間類型を新設すべきだというものであると理解いたしました。しかし、飲酒酩酊の場合には、例えば、運転開始時にはアルコールの影響が正常な運転が困難な状態をもたらすほどではないものの、運転開始後に影響が増し、そのような状態に陥ったというような、更に追加で飲酒したわけでもないのに時間的経過により影響が増していくというパターンが容易に想定されるのに対しまして、高速度

の場合にはそのような経過をたどる場合は、要するに加速しているわけでありまして、その結果として法が予定する進行制御困難な高速度に達した段階で同法第2条の罪を適用すれば足りるように感じる次第です。

他方で、現行の同法第3条の罪は、飲酒酩酊類型につきましては、正常な運転が困難な状態の認識の立証を不要とするものであり、そこに重要な政策的意義が認められます。そういたしますと、例えば長い下り坂などで知らないうちにスピードが相当出てしまっており、結果的にその進行を制御することが困難な高速度になっていたというような場合を想定いたしますと、このような中間類型を設ければ、進行制御困難な高速度の認識を不要とすることによって、準危険運転致死傷罪の成立を認めることができることになり、その限りでは政策的意義があり得ることは確かだとは思われます。

ただ、中間類型の不法内容を正面から説明しなければならないとなった場合、飲酒運転の場合には、実行行為時から正常な運転が困難な状態に至るべき危険が潜在的、抽象的には存在しており、それが正常な運転が困難な状態の実現を経由して死傷事故へと現実化しているといえますので、この限りで実行行為の危険性と死傷事故との関連性を確保できるのに対しまして、高速度の場合は、通例は後からの加速行為があるのであり、それをも踏まえた進行制御困難な高速度に至るべき危険が実行行為時から潜在的、抽象的には存在しているのだといえるのか、実行行為の危険性と死傷事故との関連性を確保できるのかには、やや疑問があるように思われます。

ここがクリアできませんと、御提案の高速度に関する中間類型は、要するに進行制御困難な高速度に関する故意の立証を不要とするだけの一種の受皿構成要件でしかないことになるわけですが、刑罰法規を設ける際に、当該犯罪の実質的不法内容を合理的に説明できないところで、受皿構成要件としての性格を前面に押し出し、そこだけを頼みとして当該刑罰法規を正当化することができるのかとなりますと、そこはやはり難しいのではないかと感じております。

更に申し上げますと、今回の検討会では、制御困難運転類型につきましては処罰範囲を明確化するため、私の言葉でいえば相対的制御困難類型を入れることが想定されており、こうした妥当と思われる処罰範囲を前提といたしますと、その外側に更に制御に支障があるというゾーンを適切に設定することはかなり難しいのではないかとと思われるところであります。すなわち、道路の形状に応じて車の進行を制御することができており、また歩行者等の出方次第でも事故を回避することができる速度でありながら、制御に支障があるとい

う状態がどのようなことを指しているのか、具体的にはそれはどういうケースなのか、この会議が始まるまで一生懸命考えてみたんですけども、私としてはうまく想定することができなかった次第です。

○小池委員 合間委員の御提案の飲酒に関する中間類型に対する意見として、1点だけ補足させて下さい。アルコール等の影響により正常な運転に「支障が生じた上で」人を死傷させた、という部分についてです。正常な運転に「支障が生じ」という構成要件要素は、支障という概念が現行の自動車運転死傷処罰法第3条でも使われているので、内容は明確だという御趣旨を含んでいたのではないかと思います。ただ、現行の同法第3条は、「支障が生じるおそれがある状態」という概念を用いていますが、現に支障が生じている状態を問題にはおらず、それがどういう状態なのかは、新たに詰めていく必要があるということだけ指摘させていただきます。

○橋爪委員 基本的には小池委員、安田委員の御発言に尽きると思いますので、ごく簡潔に申し上げます。合間委員の御提案は、基本的には現行の自動車運転死傷処罰法第3条に倣って新たな中間類型を設ける御趣旨のものと理解いたしましたが、同法第3条の罪とは客観的な行為態様自体は同法第2条第1号と共通であって、故意の認識範囲だけを修正した規定であること、また、この同法第3条の罪は、アルコール、薬物の影響が運動機能に具体的に作用するためには時間的な幅があり得ることから、正常運転が困難な状態に陥る前の段階を実行行為と評価し、故意の認識対象と判断時点を改めた上で、その後、アルコールの影響が深まっていく過程を構成要件に取り込むものですので、それ以外の類型についてこれを広く応用することには、なかなか難しいところがあるという感想を持った次第です。

むしろ合間委員の御提案を伺っておりますと、基本的な問題意識としては、道路交通法違反を構成するような危険な運転行為、例えば酒気帯び運転であるとか一定の高速度の運転行為を基本犯とする形での結果的加重犯を新設されることが想定されているように、私には理解いたしました。確かに、道路交通法の結果的加重犯というものを設けることができるかということについては真剣に検討する必要があると思うのですが、危険運転致死傷罪の実行行為は従来から故意の暴行・傷害行為に匹敵するような、危険性が高く悪質な行為であるという出発点があるわけですし、実行行為の危険性を切り下げて、悪質な道路交通法違反行為を実行行為にすることがどこまでできるかということについては、更に2巡目以降で慎重に検討する必要があるだろうと考える次第です。

○波多野委員 先ほど橋爪委員からネーミングという御発言があったと思うのですが、これは

個人的には非常に重要な論点だと思っております。危険運転致死傷罪の要件が厳しいと、結果に照らしても、その要件に当てはまることはなかなか難しい中で、先ほど受皿という言葉がありましたけれども、受皿的に全部過失に放り込まれると、それは被害者にとっては納得しがたい不満になると思います。

ですから、危険というネーミングがあるがゆえに、どうしても過失の不当性が際立ってしまうという側面はあると思います。それから、誰でも起こし得る交通事故だという、この御指摘も理論的にはごもっともだとは思いますが、誰でもというのであれば、その中には規範意識が極端に低い者もいるわけでありまして、そういった者について切り分けて処罰をするということが、本来この法にかなえていただきたいことであるというのが、我々被害者としての率直な思いになりますので、繰り返しになりますが、やはり危険と過失の2段階評価だと捉え切れないものがあることについては今一度、十分に御検討いただきたいと思います。

○**今井座長** まだまだ尽きないのですが、本日の「過失運転致死傷罪よりも重く危険運転致死傷罪も軽い処罰規定の新設」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、次に参りたいと思います。

次は、「法定刑の見直し」について御議論いただきたいと思います。この論点につきましては、「過失運転致死傷罪の法定刑の引上げ」と、「危険運転致死傷罪の法定刑の引上げ」に分けて議論を行いたいと思います。まず、「過失運転致死傷罪の法定刑の引上げ」について、御意見のある方は御発言をお願いいたします。

○**宮村委員** 法定刑を引き上げるべき状況にはないと考えております。過失運転致死傷事犯につきましては、既に生命身体を侵害する危険性が典型的に高いことを理由として、他の業務上過失致死傷事犯より重い処罰規定が定められているところです。それを更に引き上げるということになるならば、その必要性については極めて慎重な検討が必要であると考えます。しかるに、第1回会議で配布された各罪の科刑状況の資料がありますが、その中の過失運転致死傷罪のところを見ましても、科刑状況が法定刑の上限に集中してはならず、行為にふさわしいと考えられる量刑と法定刑に不一致が生じていると考えられるような状況にはないと考えます。したがって、法定刑の引上げは必要ない状況であると考えます。

○**橋爪委員** 過失運転致死傷罪の法定刑を考えるに際しては、ただ今御指摘がございましたように、そもそも同罪は過失犯の類型であり、刑法上の業務上過失の一類型でありながら、

既に刑法の過失犯よりも法定刑が加重されていることをどのように考えるかということが重要な前提問題であるように思います。すなわち、刑法の業務上過失致死傷罪の法定刑の上限は懲役5年であるところ、本罪は懲役7年を上限としております。このような法定刑の引上げは平成19年の刑法改正によって導入されたものですが、その立法の経緯や加重の根拠を正確に理解することが今後の議論においても重要ではないかと思えます。私自身、一応勉強はしておりますが、正確を期すために、この点につきましては事務局から御説明をお願いしたいと存じます。

○猪股企画官 橋爪委員から、平成19年に現在の過失運転致死傷罪の法定刑が7年に引き上げられた理由について御質問がありましたので、お答えします。

平成19年の刑法改正以前は、自動車運転による過失致死傷事犯につきましては、法定刑が「5年以下の懲役若しくは禁錮又は100万円以下の罰金」である業務上過失致死傷罪が適用されておりました。しかし、自動車運転による死傷事故として、危険運転致死傷罪には該当しないものの、飲酒運転中などの悪質かつ危険な運転行為によるものや、多数の死傷者が出るなどの重大な結果が生じるものが少なからず発生しており、そのような死傷事故に対し罰則の強化を求める意見が見られるようになったこと、それから、自動車運転による業務上過失致死傷罪について、法定刑や処断刑の上限近くで量刑される事案が増加し、特に飲酒運転等の悪質かつ危険な自動車運転により重大な結果が生じた事案等において、事案の実態に即した適正な科刑の実現を可能とする必要があったことなどから、平成19年の刑法改正において、自動車運転による過失致死傷事犯を対象として自動車運転過失致死傷罪を新設し、法定刑の長期を業務上過失致死傷罪よりも引き上げることとされました。

その上で、自動車運転過失致死傷罪は、自動車の運転上必要な注意を怠り、人を死傷させた過失犯であるところ、刑法は故意犯と過失犯を峻別し、過失犯は原則として処罰せず、処罰する場合も法定刑に相応の差異を設けていること、自動車を運転する多くの国民の誰もが犯す可能性のある犯罪であること、それから、業務上過失致死傷罪の法定刑が5年以下であることとの均衡などから、自動車運転過失致死傷罪の法定刑の上限は、懲役7年と定められました。その後、自動車運転過失致死傷罪の規定は、平成25年に制定された「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」に移され、罪名も過失運転致死傷罪に変更されました。

なお、平成25年の「自動車の運転により人を死傷させる行為等の処罰に関する法律」の

制定に先立つ法制審議会において、自動車運転過失致死傷罪の法定刑の引上げについても議論がなされましたが、法定刑の上限付近に量刑が集中しているといった状況は認められないこと、それから、業務上過失致死傷罪の法定刑と過失致死傷罪の法定刑との間に現行以上の差をつける根拠について説明が困難ではないかなどの指摘があり、答申には盛り込まれなかったものと承知しております。

○橋爪委員 ありがとうございます。もう1点、議論の前提として、実態について質問させていただきます。法定刑の引上げを検討する際には、現在の法定刑で不都合が生じているか否かという点の検討も必要になります。すなわち、法定刑が低過ぎるために実際の量刑が法定刑の上限に集中しているような傾向があるのかという問題です。

そこで、第1回の検討会で配布されました資料3の第5表に基づいて、更に質問をさせていただきます。これを拝見しますと、過去5年間の過失運転等の量刑傾向が明らかになります。過去5年間で過失運転致死罪で懲役5年を超えて7年以下の判決が言い渡された事案は、合計7件存在するようですが、この7件の量刑はいずれも法定刑の上限である懲役7年に張り付いている状況なのでしょうか、それとも、もう少し幅があって量刑が分散しているのでしょうか。また、上限に張り付いている事案がある場合には、その具体的な事実関係も含めて、お分かりになる範囲で御説明をお願いします。

○猪股企画官 第1回にお配りした資料3の第5表は、平成30年から令和4年までの5年間における量刑分布を示したものですが、そのうち過失運転致死罪の量刑が5年を超えて7年以下のものについては、御指摘のとおり7件ですが、このうち上限である懲役7年が言い渡された事案は1件です。

その事案は、第3回で配布した資料8、高速度に関する自動車運転による死傷事犯類型別事例集の「3-1」の事案でありまして、被告人が、普通乗用自動車を運転し、片側3車線の直線道路の第3車両通行帯を法定速度である時速60キロメートルを大幅に超過する時速約146キロメートルの高速度で走行させ、左方路外施設から中央分離帯の開口部に向かって横断してきたタクシーに自車を衝突させて、4名を死亡させ、1名に重傷を負わせた事案となります。

○橋爪委員 ありがとうございます。ただ今詳しく御説明いただきましたが、過失運転致死傷罪も過失犯であり、それを重く処罰することについては限界があるものの、自動車運転が持つ特殊性や類型的な危険性については既に平成19年の改正において刑の加重根拠として既に十分にしんしゃくされていること、また、現在の量刑分布も必ずしも法定刑の上限

に集中するような傾向があるわけではなく、例外的に懲役7年という上限の量刑をしたものにつきましても、それは極めて悪質で、言わば危険運転致死傷罪と紙一重の事件に限られていると私なりに理解いたしました。これらの認識を前提に、更に議論することが有益であるように考えます。

○小池委員 宮村委員、橋爪委員が示された方向性に私も賛成でありまして、過失運転致死傷罪の立法の経緯やこれまでの量刑傾向を前提としますと、既に過失犯としては非常に重くなっている、上限7年の法定刑を更に加重することを基礎付ける立法事実は存在しないと考えております。裁判所は、行為責任の原則の下、事案の具体的評価において、社会といえますか国民一般の当罰感覚を反映させながら量刑をしているのだと思いますが、その中で現行法の法定刑は、ほとんどの事案でその上限まで使い切らなくても適正な量刑が可能なものと見られているというように受け止めております。

あるいは、引き上げるべきという意見の理由としては、危険運転致死傷罪と過失運転致死傷罪の法定刑の差があり過ぎるので、それを近付きたいということがあるのかもしれませんが。確かに危険運転致死罪の上限20年と過失運転致死傷罪単体の上限7年だけを比較すると、そういう印象もないわけではありません。しかし、過失運転致死傷罪でも、悪質危険な道路交通法違反との併合罪処断がなされると、先ほどから話に出ていますように、上限10年やそれ以上ということもあり得るわけで、そうすると、自動車運転死傷処罰法第2条の危険運転致死傷罪が致死で20年、致傷で15年、第3条の危険運転致死傷罪が致死で15年、致傷で12年、過失運転致死傷罪に、例えば酒気帯び運転罪が併合罪処断されると10年、過失運転致死傷罪単体だと7年といったグラデーションは、決してその落差が大き過ぎることはなく、過失犯として正当化可能なぎりぎりのところまで引き上げてバランスを取っていると評価できるのではないかと思います。

悩ましい残る問題としては、波多野委員が先ほどからおっしゃっている、「過失」という名前がまるでうっかりミスであって、仮に道路交通法違反と併合罪で処断しても、道路交通法も行政取締上の形式犯に尽きるような印象を与えると、これが事案の悪質性の実態を十分に表現できていないという、その名前の印象の問題が確かにあるのでしょうか。ただ、その印象の問題を解決するためだけに実際に法定刑を引き上げるべきかと言われると、私としては前向きにはなれません。言ってみれば、現在の過失運転致死傷罪は、相当程度に悪質危険な運転、結果に故意はないけれどもそれなりに悪質危険な運転自体は故意でやっている、そういう事案まで射程範囲に収めて評価できる実質を持つ罪として存在している

のであって、名前だけが追いついていない状態なのかなと思っております。そこは、過失運転致死傷罪がそれだけの重い実質を持った罪であるということを社会としてしっかり確認することが大事であって、この検討会も、そういった一つの場といいますか、契機になり得るのかなと考えています。

○波多野委員 先ほどの加重事由と少し重なる部分があるのですが、今、小池委員の御説明にあったような、数字として引き上げる必要はそこまでないのではないかとということも、理論上はそうなのかもしれないと思う一方で、繰り返しですが、自動車運転死傷処罰法第2条、第3条について要件が厳し過ぎる、あるいはその類型に含まれていないような悪質な事案もあると思います。例えば、飲酒運転をしても、第2条で認定するのは難しく、さらには飲酒運転に加えて赤信号無視もしてスピードも相当程度出ているという運転でも、どれ一つ第2条で認定できませんと、過失に落ちます。このところを法定刑の引き上げで手当できないのであれば、別の形で評価してほしいという気持ちが率直なところでありまして、引き上げという数字で出せないのであれば、ほかの手当てということを考えていただければと思います。

○安田委員 引上げの理由としましては、既に被害者及び被害者団体の方から様々な意見をお伺いしているところであります。それにつきまして、飽くまで一刑法研究者としての立場から拝見した限りではございますが、現段階ではいずれも引上げの理由としてはかなり苦しいものがあるように感じておりまして、それにつきまして三つ述べさせていただきます。

まず一つ目としましては、過失運転致死傷罪の法定刑が窃盗罪より軽いのはおかしいのではないかという御指摘でございますが、確かに生命や身体が財産より重要であることは明らかなのですが、法定刑は法益の重要さだけで決まるわけではなく、それに対する侵害のやり方によっても決まります。窃盗罪は故意犯であるのに対しまして、過失運転致死傷罪は過失犯ですので、これらの法定刑を単純に比較することは適当ではないものと考えられます。過失犯は窃盗罪などの財産犯ではそもそも処罰されていないものですし、人身犯でも単純過失の場合は法定刑は驚くほど軽く設定されているところです。自動車運転過失致死傷罪の法定刑は過失犯としてはかなり重いものであることは、改めて強調されてよいものと思われまます。

次に、抑止効果を狙って法定刑を引き上げるべきだとの御指摘がございましたが、事前の刑罰威嚇による抑止効果が最もよく作用するのは、刑罰をも考慮に入れながら利害得失を合理的に計算し判断する相手方との関係においてであります。実際、飲酒運転の法定刑を

引き上げて厳罰化したときに飲酒運転が激減したことは、よく知られているところです。しかし、過失犯の場合にはこうしたメカニズム、機序は必ずしも想定できないものと思いますので、過失犯の場合において抑止効果を狙って法定刑を引き上げることに十分な合理性があるかは必ずしも確かではないように思われるところです。

最後に、危険運転致死傷罪との法定刑のバランスの点ですが、これは確かに危険運転致死傷罪がぎりぎりのところで認められず、認定落ちで過失犯になった場合でも、それに準じた重さでの処罰をしてほしいとの願いでありまして、心情的には十分理解できる御意見だと感じてはおります。しかしながら、幾らぎりぎりのところとはいえ、結論的に評価としては過失犯である以上、先ほどから申し上げているような理由により、引上げには限度があるように思われ、現行法の法定刑の水準はその限度に達しているように思われます。

本来的に危険運転致死傷罪が成立しているはずのものだから、重く処罰されるべきだとのもっともな願いがあるのは確かです。それにつきましては本検討会では、形式的な数値基準を設けたりすることで重く処罰すべきものは重く処罰できるよう、そちらの方で改善を図っていく方向で検討が進められているところですので、そうした願いにはそちらの方でなるべく対応していく方がよいのではないかと考える次第です。

○**今井座長** ほかに御意見がないようでしたら、次の問題、関連はしておりますが、「危険運転致死傷罪の法定刑の引上げ」の方につきまして御意見を伺いたしたいと思います。御意見のある方は御発言をお願いいたします。

○**橋爪委員** 先ほどと同じ質問になりますが、まず実態について確認する必要があると思っております。1点御質問いたします。

法定刑の上限に集中する傾向があるかという問題です。先ほどの資料3の第5表を確認いたしますと、この5年間に懲役15年を超えて懲役20年以下の判決が言い渡された事案は3件しかないと思います。この3件の量刑状況や具体的な事実関係につきまして、これもお分かりになる範囲で御説明をお願いします。

○**猪股企画官** 御指摘の3件のうち、上限である懲役20年が言い渡された事案は1件です。その事案については、被告人が普通乗用自動車を運転し、運転開始前に飲んだ酒の影響により、前方不注視及び運転操作が困難な状態で自動車を走行させ、同一方向に進行中の自動車に時速約160キロメートルの速度で追突させて、更にその衝突により自車を対向車線に逸走させて対向車両に衝突させるなどし、4名を死亡させ、更に3名に重傷を負わせた事案となります。

○橋爪委員 ありがとうございます。今伺った限りですが、もちろん危険運転致死傷罪はいずれも悪質危険な運転行為であり、いずれについても厳しく罰すべき必要があるということは当然ですが、現在の量刑傾向を踏まえますと、特に実務的には法定刑が低過ぎて不都合があるとか、上限である懲役20年に多くの事件が集中している傾向があるわけでもないように思われ、また、懲役20年の量刑を言い渡す事件も、今伺ったように極めて人的被害も大きい悪質な事件であったような印象を持った次第です。

○安田委員 危険運転致死傷罪は、危険運転致死傷罪が暴行の結果的加重犯である傷害罪・傷害致死罪に準じたものとして類型化されており、法定刑の上限が危険運転致死傷罪の場合は傷害と同じ、致死罪の場合は傷害致死罪と同じに設定されていることから、話を始めなければいけないと存じます。要するに、傷害罪・傷害致死罪より重くする理由があるのかということです。

単純に考えてみますと、例えば自動車運転死傷処罰法第2条第4号の妨害運転類型、要するに幅寄せは、もともと暴行罪で処罰されていた事案に近く、暴行に準じるという説明が最もしっくりくるものですが、同号の危険運転致死傷罪が成立するときでも同時に傷害罪・傷害致死罪が成立し得ないケースは十分に考えられるわけであります。そうしますと、本来的には危険運転致死傷罪は傷害罪・傷害致死罪に満たないものが含まれていると言わなければならないところがございます。それにもかかわらず上限が同じとされているのは、自動車運転では一回の事故で多数の被害者が生じることがあり得るものの、その場合でも観念的競合となり処断刑が加重されないこと、同罪が成立するときは道路交通法違反の罪が吸収され、別途成立しないことなどが加算方向で考慮されていることによるかと存じます。

まとめますと、危険運転致死傷罪の法定刑を傷害罪・傷害致死罪のそれより重くするためには、同罪につき、傷害罪・傷害致死罪では考え難い、加重方向で考えるべき事情がないといけないわけですが、それについては既に危険運転致死傷罪の法定刑を設定するためにカウント済みでありまして、そうしたものの以外にそうした事情は、私の考えたところでは、更には見つけることはできないということでございます。

○小池委員 基本的な認識は橋爪委員、安田委員と共通でありまして、現在の量刑傾向からして法定刑を引き上げる立法事実はないと考えますし、理論的にも、傷害罪・傷害致死罪よりも上限を重くするのは立法時のコンセプトを大きく逸脱し、その正当化は困難だと思います。

付言しますと、仮に現在の危険運転致死傷罪の法定刑の上限を上回ろうとしますと、現在既に有期徒刑の原則的上限である20年ですので、現行法の法定刑の体系を前提にこれより重くするには、無期刑を加えるか、あるいは刑法総則の例外規定を設けるような形で25年、30年といった有期徒刑を定めるかになりますけれども、既に申し上げているように、もともと引き上げなければならない合理的理由が特に見当たらないところに、あえてそのようなイレギュラーなことをする必要性や合理性はないのではないかと考えております。

○今井座長 それでは、本日の「法定刑の見直し」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。

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10分といたします。

(休 憩)

(吉田審議官入室)

○今井座長 それでは、会議を再開いたします。

次に、「その他」について御議論をいただきたいと思います。この点に関しては、第3回会議において、合間委員から自動車運転死傷処罰法第3条第1項の構成要件の見直しについて、また、宮村委員から運転者以外の故意又は過失が介在している場合の取扱いについて、議論の対象とすべきとの御意見を頂いたところです。そこで、本日は、まず、自動車運転死傷処罰法第3条第1項の構成要件の見直し、運転者以外の故意又は過失が存在している場合の取扱いについて、それぞれ御議論をいただいた後、そのほかに本検討会において議論の対象とすべき論点がありましたら、それらの論点についても御議論いただくことにしたいと思います。

最初に、自動車運転死傷処罰法第3条第1項の構成要件の見直しについて議論を行いたいと思います。この点については、まず御提案を頂いた合間委員から御意見をお伺いできればと考えております。

○合間委員 この点については、改めて議論をするというよりも、確認をしていただきたいという意味で申し上げさせていただきます。

自動車運転死傷処罰法第3条では、第2条と同じく正常な運転が困難という文言を使っています。そのため、検討会の第3回などで議論されましたが、同法第2条と同様に、正常

な運転が困難という規定、書きぶりでのいいのかということ、あわせて、数値基準といったものが妥当なのか、そういった同じような議論が同法第3条でも妥当するということを確認しておきたいという意味で、申し上げました。

加えて、同法第3条の行為の対象の正常な運転に支障が生じるおそれという言葉も、この表現でいいのかということについては、明確かどうか等も確認する必要があると思っています。これについても、今ここで議論というよりは同法第2条の議論を踏まえてということになりますので、同法第2条の議論のところでもたしてもいいですし、改めて同法第2条の議論を踏まえて同法第3条についてはこうだという確認をしておいた方がよいという意味で御提案申し上げました。特に、「正常な運転に支障が生じるおそれ」とは同法第2条と第3条を区別する表現になりますので、そこに具体的にどのような違いがあるのかとかいったことについては、実務の運用も経たことですので、この検討会の場で確認しておくことも有益ではないかと思って申し上げた次第です。

○橋爪委員 私も合間委員の御指摘に賛成です。自動車運転死傷処罰法第3条第1項の構成要件についても、同法第2条第1号の構成要件の見直しと連動しながら検討することが必要であると考えております。すなわち、同法第2条第1号の罪につきましては、アルコールについて数値要件を設けるべきではないかという議論がございました。これは、同法第2条第1号の正常な運転が困難な状態には当たらないが、別途数値要件を設けるという議論ではなく、むしろ正常な運転が困難な状態を定義するための方法として、実質判断だけではなくて数値要件を導入すべきかという議論であると理解しております。

このように、飽くまでも正常運転が困難な状態をどのように把握するかということをめぐる同法第2条第1号で議論が行われており、また同法第3条第1項におきましても、アルコールの影響により正常な運転が困難な状態という同一の文言が用いられており、この内容は同法第2条第1号の要件と共通であると理解されておりますので、仮に同法第2条第1号に数値要件を設ける場合には、同法第3条第1項についても同様の基準を設けることがあり得るように考えております。

○波多野委員 これは、検討していただきたいというよりは、これを機会に申し上げておきたいという趣旨になりますが、今お話を挙げたような数値基準というものが仮に導入されるということであれば、実際に事案が発生した際に測定がされる数値の正確性、客観性、これが重要だということは言うまでもないことだと思います。その上で今、現状の数値測定体制が十分なものであるかどうかについても、本検討会を機会に検証の目配りをしてい

ただきたいと思います。例えば、事案発生時の車両の走行情報を記録するEDRという装置の搭載義務化が令和3年9月から始まっていると承知をしております。こうした装置の分析技術を備えた人材を増やす手当て、あるいは予算の拡充というようなことについても、国としても体制強化を図っていただきたいと、これを機会に申し上げたいと思います。

○今井座長 そのほか、ございますでしょうか。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3条第1項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。

次に、運転者以外の故意又は過失が介在している場合の取扱いについて議論を行いたいと思います。この論点については、まず御提案を頂いた宮村委員から御意見をお伺いできればと考えております。

○宮村委員 自動車運転死傷処罰法に、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要因となっている場合について、刑の減軽又は免除を行う旨の規定を設けるべきだと考えます。

第3回の会議の際に問題意識について申し上げました。一部重複しますが、再度申し上げます。自動車事故が生じる過程では、加害者とされる側の運転者の運転態様だけではなく、様々な要因があり得ます。道路の形状、周辺の交通状況のほかに、被害者とされる側の運転、歩行の態様、極端な事例ですと、道路に横臥している場合などもあります。様々な要因が存在していることがあります。そのように複雑な要因で事故が起きること自体は、民事事件の交通事犯で過失相殺が行われる事案が多くあることから明らかと考えます。

したがって、運転者の運転態様に過失、さらには典型的に悪質性が高いとされる事情がある場合であっても、その運転態様が結果にどの程度寄与しているかはケース・バイ・ケースであると考えます。運転態様にだけ着目して処罰するのでは運転者の責任に見合わない刑罰が科されるおそれがあります。そこで、運転者の責任に見合わない刑罰が科される事態を避ける見地から、刑の減軽や免除に関する規定を検討すべきであると提案する次第です。

自動車運転死傷処罰法第5条ただし書は、傷害が軽いときの刑の免除に関する規定を設けています。そうではなくて結果的に重い結果が生じた場合であっても、運転者にその結果を帰責できる度合いが低い場合には、違法性ないし責任が減じられる場合があると考えます。こうした点について、それは因果関係の問題ではないかという御指摘もあると思いますが、現在の裁判実務では、運転者に帰責できない事由が介在しても因果関係自体は直ち

には否定されていないものと考えています。そして、因果関係自体は否定されなくても、運転者の違法性ないし責任を低く見るべき事案があると考えことから、そのことを明文の減輕、免除規定として定めることを意見として申し上げるものです。

○小池委員 今の宮村委員の御提案、真剣に検討すべきものであるとは存じますが、その妥当性はやや疑わしいと考えております。

御指摘のとおり、行為者以外の行為が介在して死傷結果が発生した場合については、個別判断ではありますが、判例実務は因果関係を認めることがあり、したがって致死傷の重い結果が危険運転致死傷罪として帰責されることになる場合があるわけですが、この場合の行為者の行為と被害者の死傷結果の間の因果関係には、確かに、あるかないかの問題だけではなくて、いわば太さの問題があり、それが行為者に結果を帰責できる度合いに影響することになると考えられます。そのため、ほかの者の行為が介在して、やや不運な形で結果が生じた場合に、そのことは量刑上の犯情評価の中で相応の考慮を受けることにはなるのだと思います。取り分け、ほかの者の行為が被害者の落ち度といえるようなものである場合には、量刑理論上は様々な説明の仕方があり得ますけれども、結論的には犯情評価において考慮の度合いが高まるものと考えられます。

もっとも、そうしたことは量刑における総合的考慮の中での一内容という位置付けであって、その点だけを明示的に取り上げて、危険運転致死傷罪の刑を減輕あるいは免除する規定を設けるということは、その合理性に疑問があります。この種の問題は、危険運転致死傷罪に限らずほかのいろいろな犯罪についても起こり得ることを考えますと、危険運転致死傷罪についてだけそのような規定を設けることは、ほかの犯罪とのバランスという問題もありますし、あるいは危険運転致死傷罪の量刑事情としても、刑を軽くする方向で作用するものはほかにもいろいろあり得る中で、この事情だけをあえて取り上げて規定するのもアンバランスに思うからです。更に検討を要しますが、差し当たりそのように考えております。

○赤羽委員 実務の状況ということで申し上げますと、飽くまで一般論にはなりますが、検察官におきましては、因果関係が認められ、危険運転致死傷罪あるいは過失運転致死傷罪が成立すると認められる場合におきましても、運転者以外の者の行為等が結果発生に寄与している場合には、情状として考慮するという考えの中で、個別の事案ごとに、介在行為の態様や結果発生への寄与度などを考慮して、適切な処分等を決めるように努めているというのが実情でございます。

○三村委員 裁判所の立場からも、ほぼ同様でございますけれども、犯情評価におきましては様々な事情が考慮されておまして、先ほど御説明のあったような、被害者の方が横臥していたであるとか、様々な事情について犯情として適切に評価するということが量刑の基本となっているかと思っておりますので、そういった現状も踏まえましてこの問題について議論されるべきかと考えております。

○宮村委員 今御指摘いただいた点を踏まえて、少し補足して意見を申し上げます。

御指摘のとおり、今の実務でも検察官の終局処分あるいは裁判官の量刑判断において介在事情について評価されているというのは、そのとおりと弁護人の立場でも認識しております。他方で、自動車事故は、繰り返し申し上げますように、市民の誰もが加害者にもなり得るという特質があり、かつ、その要因が複雑に当事者双方にあり得るところがほかの事件、事故に比べて多く見られる特質もあるかと思っております。先ほど来、法定刑についての議論で出てまいりましたように、典型的に危険性が高いという理由で他の業務上過失致死傷事犯よりも高い法定刑の定めとなっています。そうすると、自分が加害者となったときにどういう処罰になるのかということは市民の関心事でもあると思っております。そうしますと、裁判所や検察官の裁量判断に委ねるのではなく、帰責性が低いときにはその処罰の度合いも低くなるということ、法律でもって明文で定めるということについて、こと自動車事故という類型ではその必要性が高いのではないのでしょうか。そう考えまして、過失運転致死傷や危険運転致死傷について、先ほど申し上げたような規定を明文で定めることに意義があると考えています。

○橋爪委員 若干の感想を申し上げますが、確かに、交通事故については、典型的に、他の犯罪に比べれば第三者、被害者の行為が介在する可能性が高いわけですので、実行行為の寄与度とか影響度が、他の犯罪に比べて取り分け重要な要素になり得るということは、そのとおりかと思っております。そのような意味では、立法論としては、いわば量刑事由としてしんしゃくされているものを、法定の刑の減輕事由として設けることも理論的にはあり得るかもしれないという印象を持ちました。ただ、そう考えますと、今度はその減輕事由に該当するか否か自体が争点になって、それをめぐって更に議論が紛糾することがあり得るように思われ、かえって争点が拡散し、複雑になってしまうおそれがないか、という感想を持った次第です。

○今井座長 それでは、本日の運転者以外の故意又は過失が介在している場合の取扱い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。

次に、そのほかに本検討会において議論の対象とすべき論点について、御意見がある方は御発言をお願いいたします。

○小池委員 まだ議論の対象となっていない点として、いわゆるドリフト走法のような運転行為を自動車運転死傷処罰法第2条の危険運転致死傷罪の対象行為として追加することについて、検討の必要性和、その場合の課題に少し言及させていただければと思います。

といいますのは、第3回会議における配布資料8の「1-1」及び「1-2」の事例においては、いわゆるドリフト走行を試みて、ハンドルを大きく切るとともにアクセルペダルを踏み込んで急激に後輪の回転数を上げ、後輪を路面に滑らせて車体を回転させ、自車を制御不能の状態に陥らせて人を負傷させたという事案について、危険運転致傷罪の訴因で審理がなされたところ、危険運転致傷罪の成立が認められず、自動車運転過失傷害罪の限度で有罪となっています。

ただ、その控訴審判決において、本件のようなドリフト走行について、危険運転致傷罪の対象となる危険運転行為に匹敵するほど極めて危険なものであることは明らかだが、そのような運転方法は危険運転行為としては規定されていないから、罪刑法定主義の見地から、危険運転致傷罪には問うことができない旨の判示がなされています。これは、本件の運転行為は実質的な危険性や悪質性という意味では危険運転致傷罪に匹敵するが、現行法の危険運転行為の類型には当たらないから危険運転致傷罪で処罰できないという趣旨の判示であって、要は現行法の処罰の間隙を指摘するものとして受け止めることができると思います。そこで、広く論点を検討すべき本検討会では、ドリフト走行のような運転行為を危険運転致死傷罪の類型に追加することが検討の対象となってしかるべきかなと思っております。

もっとも、その検討をするに当たっては、課題もあることを十分意識しなければなりません。危険運転致死傷罪は危険性や悪質性が高い行為を類型化して定めているわけですが、そこでの危険性、悪質性の内実は、類型ごと、各号ごとにある程度明確なコンセプトを持って定められていて、いわばそれぞれに質的限定がなされています。ドリフト走行を取り込もうとするのであれば、そこで問題となっている危険性、悪質性の内実について議論を深め、理解を共有する必要があるでしょう。また、仮に実質論として危険性の内実についてある程度理解の共有が可能だとしても、それを反映した構成要件を法律上明確に規定することができるかという問題もあると思います。捉えるべき悪質性、危険性を備えた行為を犯罪構成要件として機能し得る形で切り出せるかということです。それが可能かについ

ては、私はまだ検討ができていませんので、これから検討、議論をしていきたいということなのですが、論点として共有したいという限度で申し上げた次第です。

また、たまたま裁判例があるのでドリフト走行を取り上げたわけですが、それと同様の危険性、悪質性を有するような、いわば曲芸的な運転方法と申しますか、そういったものはほかにもある気がいたしまして、そういったものを取り込んでいけるのかも問題となるうかと思えます。ただ、私は全くの素人でありまして、具体的なイメージが十分に湧いていない状態でありまして、もしよろしければ取り締まる立場にある、日下委員に危険、悪質な運転態様の実態について教えていただければと思うのですが、いかがでしょうか。

○日下委員 いろいろありまして、例えば、よく港とか行われるものでゼロ発進と申して、いきなりアクセルを強く踏んで、勢いよく加速するものがあります。これも制御不能となり時々海に落ちたり人にぶつかったりするのですが、こういうものもありますし、最近少し目立っているのが、報道にも出ていますが、ホッピングと申して、自動車に改造を加えてぴよんぴよん跳ねながら走行するものもあります。これで実際に死亡事故にまでは至っていないですが、これも場合によっては危険な行為です。そのような車をもてあそぶような行為は、いろいろなはやりと申しますか、その都度出てくるものでございます。

○宮村委員 今、小池委員から御指摘いただいた点について議論することは、もとより異存ございません。御発言を聞きながら少し考えていたのですが、やはり危険の内実が何であるかを捉えて、それが危険運転致死傷罪に見合うものかというところについての議論を今後、慎重にしていく必要あると感じておりました。

例えば、急ハンドル操作、あるいはタイヤの横滑りというのは、多かれ少なかれいろいろな運転で生じるものではありません。その程度をどのように区切るのかであるとか、あるいはタイヤの横滑りや急ハンドル操作を伴うような運転というの、それを好んでやるという事案であれば悪質な事案だと思えますが、例えば道を間違えて急にハンドルを切り、その際にハンドルを切ることの認識やタイヤが横滑りするかもしれない認識があるような事案とは、悪質性の度合いが違うだろうとか、そのようなことを考えました。外部から見たら同じ運転態様であっても、危険性を生じさせる悪質性はいろいろあり得ると思うので、そこを類型化することができるかどうかを今後慎重に議論していく必要があると感じました。

○合間委員 私も、そういったドリフトをはじめ、何か危険な運転行為があり、それを類型化できるのであれば、議論するということは賛成です。

高速度のところも、制御困難というところが問題なのではないかと思しますので、そういった制御困難につながるようなものであれば、小池委員の方で類型化、悪質性の高い行為を明確に質的限定をしていると御発言がございましたので、それがどういった質であるかということであると、高速度とドリフト走行というのは制御が極めて困難な、ドリフトはもしかしたら制御しているという評価なのかもしれませんので、そこはもしかしたら違うのかもしれません、そういった捉え方もできるかもしれないなと思いましたが、多分、警察とかで道路上の危険運転、若しくはそれに類するような危険な運転行為を捉えているような事例で、極めて危険な運転というのは、今、日下委員が御紹介いただいたもの以外にもあるのではないかなと思っております。私が経験した事例だと、わざわざ段差のところを高速度で走って飛び上がるのを楽しむというような危険な運転行為もあつたりしますので、楽しむと言つてはいけないんですが、そういった形で何かやっている、その地域、地域で、その道路状況に応じての楽しみ方みたいなものが結構あるような感じもしますので、類型化は難しいかもしれませんが、そうすると自動車運転死傷処罰法第2条にふさわしくないかもしれませんが、危険な運転行為というのはバラエティに富んでいる場合もあり得ますので、それを類型化し、質的に明確にできるということであるならば、捉えていくということは必要なのかなと、聞いていて思いました。

○安田委員 私も、小池委員がおっしゃった大阪高裁平成27年の判決が指摘しておりますとおり、ドリフト走行のような場合は危険運転行為に匹敵するほど極めて危険なものであることは明らかだと思ひまして、新たな類型として取り込む方向で検討した方がいいのではないかと感じております。

ただ、ドリフト走行ですと、やはり車輪を滑らせて車体を回転させるものですから、運転者の想定どおりに車両をコントロールする保証が全くない運転態様で、これは正しく自動車を制御不能の状態に陥らせるものではないかというふうに感じるところであります。ですから、合間委員が正におっしゃったとおりで、自動車運転死傷処罰法第2条第2号の進行制御困難類型の延長線上で捉えていく方向で検討してみるのがよいのではないかと現段階では感じております。

悪質性から言ひましても、同法第2条第2号の罪というのは、目的は急いでスピードを出すということで、進行制御困難状態はいわばその結果であるのに対しまして、ドリフト走行その他の場合は、正にドリフトを楽しむことが自己目的化しており、一段悪質であるとさえいえるように思われるものであります。ここでの危険の実質は、車両のコントロール

の意識的放棄であって、そこに死傷事故結果惹起の危険性が高度に含まれているものと考えられるのではないかと感じる次第であります。

そのほかにもいろいろな危険な走行はあり、例えばウィリー走行とか改造車によるバウンドしながらの走行とか、いろいろなものがあるかなと思うのですけれども、これらはいずれも車両の製造者が想定しているような仕方での正常なコントロールを意識的に放棄して、その状態によるスリルを楽しもうとするものとしてパッケージ、類型化していくことが可能なのではないかと感じますので、一度検討してみる価値はあるのかなと感じる次第であります。

いずれにしても、やはり事例の集積がないと分からないところもございますので、警察庁のお知恵をお借りし、御助力を頂いて、具体的な事例をもう少し集めて分析してみることが有益であるように感じる次第です。

○今井座長 私も今、安田委員が言われたように、事例を集めることには賛成です。ドリフト走行についても大阪高裁の事例は悪質性が明らかではないかと思いますが、例えば海外ですと雪道が日本ほど除雪されていないので、ドリフト走行が交差点で使われることもあります。テールを流すのですが、車の扱い方が日本とは異なっていることがあります。そういう運転を見て、技術に関心がある若者が日本で遊びに使っている面もあるかもしれません。テールが流れてしまうような道路状況ではない場面で、あるいは摩擦係数が低い道路でそうしたことをする人は悪質なのでしょうけれども、そうでないところでの使用とは切り分けた方が良くもありませんし、そういう事態が分かってくると、今回議論している故意と過失の区別というところにも何か示唆するところがあるかもしれないと思って聞いておりましたので、日下委員、また情報の提供等、よろしくお願いいたします。

それでは、本日のその他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。本日までに論点表に記載されました全ての論点について、1巡目の議論が終了しましたので、今後の進め方について私から皆様に御提案をさせていただきます。

各論点のうち、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、同条第2号の構成要件の見直しについては、御議論の中で、数値要件については専門家の知見も踏まえて検討する必要があるとの御意見が複数の委員から述べられました。また、同法第3条第2項の病気として政令で定めるものの追加につきましては、御議論の中で追加を検討する病気の例として挙げられたパーキンソン病又はパーキンソン症候群に関し、その症状等につ

いて専門家等の知見を伺った上で検討を行う必要があるとの御意見が複数の委員から述べられたところです。そこで、こうした御意見を踏まえまして、今後より充実した議論を行うために、各論点について二巡目の議論に入るに先立ちまして、ただいま申し上げた論点に関し専門的知見を有する方々をお招きし、ヒアリングを行うこととしたいと考えております。

ヒアリングの具体的な内容につきましては、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関しましては、アルコールが自動車の運転に必要な身体的能力に与える影響等について、同条第2号の構成要件の見直しに関しましては、自動車の高速度走行の危険性や制限速度の設定の一般的な在り方等について、同法第3条第2項の病気に関しては、パーキンソン病等が運転に必要な身体的能力に与える影響等について、それぞれ専門的知見を伺う機会を設けたいと考えています。こ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)

御異議がないようですので、そのようにさせていただきます。

ヒアリングの対象者につきましては、先ほど申し上げた観点から、十分な知見を有する方々をお願いしたいと考えておりますが、先方の御都合等も勘案する必要もございますので、最終的な決定につきましては私に御一任いただけますでしょうか。

(一同異議なし)

それでは、そのようにさせていただきます。

ヒアリングの対象者が決まりましたら、委員の皆様には事務局を通じて御連絡を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いますが、そのような取扱いとさせていただくことでよろしいでしょうか。

(一同異議なし)

それでは、そのようにさせていただきます。

それでは、本日の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局から説明をお願いいたします。

○猪股企画官 次回、第6回の会議は令和6年7月19日金曜日、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を申し上げたいと思っております。

○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—