

# 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8回)

第1 日 時 令和6年9月19日(木) 自 午後1時30分  
至 午後3時50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1号の罪について  
・同条第2号の罪について  
・同条第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)

○猪股参事官 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8回会議を開催いたします。

○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。

本日の会議から、日下委員の後任として今井委員に御出席いただいております。今井委員から、簡単で結構ですので、自己紹介を頂きたいと思っております。

○今井委員 8月26日付けで警察庁交通企画課長として着任いたしました、今井と申します。よろしく願いいたします。

○今井座長 本日から、前回の会議で申し上げたとおり、二巡目の議論に入ることにします。一巡目の議論では、第3回会議でお配りした資料5の「論点表」に記載されている各論点に関し、検討すべき課題や、現行法の規定を見直すこととする場合に考え得る方向性等について御議論いただきました。二巡目の議論では、議論を更に深めていく必要がありますので、一巡目の議論を踏まえつつ、そこで検討課題として示された点を中心に御議論いただきたいと考えております。

まず、二巡目の議論に入る前に、第6回会議における宮村委員から日下委員に対する御質問について、今井委員から御回答いただければと思います。

○今井委員 御質問の趣旨に必ずしも沿う直接の統計は保有しておらず、また、「生活道路」の意味するところが必ずしも一義ではないので、お尋ねの割合を正確に回答することは困難です。

令和5年度末の時点で全国に存在する市町村道のうち、車道幅員が5.5メートル未満の道路の総延長は83万2,690キロメートルであるのに対して、全国における30キロメートル毎時の最高速度規制の総延長は7万5,976.6キロメートルとなっております。

なお、「全国に存在する市町村道のうち、車道幅員が5.5メートル未満の道路」には、市街地において主として地域住民の日常生活に利用される道路以外の道路も含まれること、市街地において主として地域住民の日常生活に利用される道路は、必ずしも「全国に存在する市町村道のうち、車道幅員が5.5メートル未満の道路」に限られないこと、「全国における30キロメートル毎時の最高速度規制」には車道幅員5.5メートル以上の道路における最高速度規制も含まれることに御留意いただければと思います。

○今井座長 ただ今の今井委員からの御説明について、何か御質問はございますでしょうか。結構でしょうか。

それでは、二巡目の議論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」に関する各論点について御議論いただきたいと考えております。具体的な進行については、「(1) 自動車運転死傷処罰法第2条関係」の中の、「既存の類型に係る構成要件の見直し」の以下の点であります。すなわち、「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）」、「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）」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、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、「(2) 自動車運転死傷処罰法第3条関係」の中の、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を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、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えます。

一巡目の議論においては、同号の飲酒類型の危険運転致死傷罪について、その罪質に照らし、同罪が本来予定している実質的危険性を伴わない運転行為までがその処罰対象に含まれるような改正は避けるべきという点では、おおむね異論はなかったのではないかと思います。

その上で、「正常な運転が困難な状態」の要件の見直しの方向性として、以下の御意見がありました。すなわち、この要件の判断は実務的に困難な作業であり、判断のばらつきが生ずる可能性も否定できないことから、一定の数値以上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検討すべきではないか、数値基準を設けることとした場合、それを下回る場合であったとしても「正常な運転が困難な状態」といえる場合があり得ることから、そのような場合にも危険運転致死傷罪の成立が認められるよう実質要件は存置すべきではないかとの御意見がありました。

その一方で、個人差を問わず一律に正常な運転が困難な状態に当たるといえるような数

値基準を設けることが可能なのかという御意見もありました。

また、数値基準を設けることのほか、「正常な運転が困難な状態」との要件自体を見直すべきではないかとの御意見もありました。

二巡目の議論においては、第6回会議で行われたヒアリングの結果も踏まえ、ただ今申し上げた点を中心に、更に御議論いただきたいと思っております。

それでは、御意見のある方は、御発言をお願いいたします。

**○橋爪委員** 危険運転致死傷罪は、危険性・悪質性が高く、故意の暴行・傷害行為に相当するような運転行為を特に重く処罰する犯罪類型です。したがって、単にアルコールの影響があるだけでは危険性・悪質性という観点からは不十分であり、正常に運転ができる心身の状態ではないにもかかわらず、あえて運転行為を行ったという事情が必要であり、それゆえ、「正常な運転が困難な状態」を要件としている現行法の第2条第1号は基本的には維持すべきであり、運転行為の危険性を安易に切り下げることが正当化できないと考えております。

もともと、既にこの検討会の以前の会議でも申し上げましたが、正常な運転が困難な状態か否かの判断は実務的にもかなり困難な作業であり、場合によってはばらつきが生ずるおそれもあるように思われます。したがって、アルコールの影響については個人差があるとはいえ、これだけ飲んでいればおよそ正常な運転はあり得ないという客観的な数値があるならば、そのような数値基準を導入することも十分あり得るということを繰り返し申し上げてまいりました。

第6回会議のヒアリングにおいては、アルコールが運転能力を阻害する程度は、基本的に人種や性別にかかわらず血中アルコール濃度に対応するものであるとの御知見を頂きました。ヒアリングではお二人の専門家の御意見を頂きましたが、この点についてのお二人の認識は一致しており、国際的な研究結果にも対応した知見であると理解いたしました。このような知見を前提にすると、体内のアルコール濃度が一定の程度に達した場合には、およそ正常に運転する能力が失われているわけですので、一律に正常な運転が困難な状態に当たるとして、危険運転致死傷罪の成立を肯定すべきであると思われます。

また、ヒアリングの知見を踏まえますと、体内のアルコール濃度が上記の程度に達しない場合であっても、体調不良等それ以外の事情があいまって正常運転が困難な状態に陥る可能性があるように理解いたしました。数値基準だけですと、このような場合が危険運転の処罰対象に含まれないことになり、問題が生じます。したがって、数値基準だけで

は不十分であり、現行法のように実質要件を存置することが必要だと考えます。

私の理解をまとめますと、正常運転が困難な状態の要件は存置した上で、一定の数値基準を設け、アルコール濃度がこれを超えた場合には常に正常な運転が困難な状態に該当すると評価し、個別の心身の状態や運転状況を具体的に認定することなく、自動車運転死傷処罰法第2条第1号の危険運転致死傷罪の成立を肯定すべきというものです。数値基準と実質要件の関係ですが、前者は後者に該当する場合の一類型として位置付けることが妥当と考えております。

○宮村委員 一巡目の議論で、個人差を凌駕する数値基準を設定することができるのかという点が課題になっていました。私は、ヒアリング結果を踏まえると、形式的な数値基準をもって正常な運転が困難といえる実質的危険性を認めることは困難であると考えています。ヒアリング結果によると、橋爪委員から御指摘のあった血中アルコール濃度について、飲酒速度によって運転能力への違いがあるということが明らかになりました。また、飲酒速度以外にも、体調、疲労度、睡眠不足だったのかどうか、空腹状態かどうかといった要因によって運転能力への影響に違いがあるのかどうかという点については、ヒアリングでの専門家のお話を踏まえても、実証的な根拠は不明であり、いまだ明らかではないと考えます。私たちの日常的な経験則からしましても、同じ分量のアルコールを摂取しましても、体調などによって酔い方に違いを感じるということは多々あります。そうしますと、血中アルコール濃度といった形式的な数値基準のみによって運転能力への影響を推し量るには、いまだ疑問が残ると考えます。したがって、個人差を凌駕するような数値基準を血中アルコール濃度でもって設定するのは困難であると考えます。

○波多野委員 まず、二巡目ということで、ここまでの議論について、簡単に感想めいたことを述べさせていただきたいと思います。

こうした形で公式の検討会が法務省で開かれて、刑事法の各分野のプロ中のプロである先生方、そして実務家の方がそれぞれの責任を背負われて、悪質・危険な運転行為による死傷事犯に係る罰則の改正の要否あるいは当否について真剣に意見を述べられていることの重さを私も体感したところです。

私の立場あるいは意見の総論については、第1回会議で申し上げたとおりです。言うまでもなく、私は皆様とは違い、所詮は素人です。毎回必死の思いで準備をしておりますが、よく分からないということも少なくありません。しかし、第1回会議で述べた意見を背骨に入れて、一巡目の各論点について、どのように各委員に訴えるかということ在必死で考

えて、参加をしておりました。

平成19年に自動車運転過失致死傷罪の法定刑を7年とする議論の際、既に、被害者団体のヒアリングにおいて、危険運転致死傷罪の適用が余りにも難しいので見直してほしいという要望が出ているのを、私も議事録で読みました。その後、2回の法改正がありました。が、根本的な問題解消には程遠い状態が今も続いていると思っております。

根本的な問題解消が難しい理由は、私には今のところは分かりませんが、こうした被害者からの要望を受けた法改正の壁が極めて高いということについては、私自身も事前に予測がついていたことです。実際に、今回の検討会における議論の中で、被害当事者として、また、一国民として、強い違和感を覚えざるを得ないような御意見を伺う機会もありました。しかし、異なる立場や意見があっても、国民のコンセンサスとの均衡点を探るという目線は、各委員がお持ちなのだろうなということも感じております。遺族や被害者が喪失したものが回復するということはありません。しかし、今の法制度はおかしいと思うことが常に頭から離れないということが、多かれ少なかれ当事者の方にはあると思っております。今回の検討会において、そうしたものができる限り解消されるように、引き続き議論に参加していきたいと思っております。

その上で、自動車運転死傷処罰法第2条第1号の論点について意見を申し上げます。

まず、数値基準の導入についてですけれども、導入自体については賛成の立場です。ただし、一発アウトの基準値をずばり個人的に意見をするというのは困難だと考えており、これは立法を担う方々の「決め」の問題なのかなと考えております。その上で、飲酒運転による死傷事犯の御遺族からのヒアリングで、少なくとも、酒気帯びの状態、すなわち、呼気1リットルにつき0.15ミリグラム以上で死傷事犯を起こした場合は、危険運転致死傷罪を適用できるようにすべきであるという御意見を伺いました。一般感覚とすれば、私もそのように思うわけです。

また、第6回会議のヒアリングでの専門家の先生のお話あるいは資料からも、呼気1リットルにつき0.25ミリグラム程度で、知覚域・精神運動域の抑制が始まるといった御説明を頂きました。また、第6回会議では、日下委員からも、少なくとも呼気1リットルにつき0.15グラム以上であれば、運転行動に影響を及ぼすという記載がある資料をお配りいただきました。こうした意見も目線に入れて、数値については考えていくべきだと思います。

それから、実質基準の条文表現についての意見を申し上げます。

飲酒運転をする行為自体は、アルコールを飲んで運転をしているとその時点で分かっていることだと思います。ただし、飲酒運転に限らず全ての類型に共通することですが、運転者は、死傷結果を起こすためにそういった違法な運転をしているわけではないと思っています。むしろ、そうした重大な結果を招きかねない危険性を過小評価している、あるいは、危険性そのものへの想像力のスイッチを切っているといえるのではないのでしょうか。「正常な運転が困難な状態」というのは、自動車運転死傷処罰法の第2条第1号と第3条第1項のいずれでも要件となっているわけですが、この文言で異常な運転行為を捉えるのは、プロの法律家にとっても至難の業なのではないかと思っております。

最高裁平成23年10月31日決定で、総合的考慮という考え方が示されましたが、例えば、平成26年に北海道小樽市で起きた飲酒運転の事件は、当初、過失運転致死傷罪で起訴されました。その後、署名活動が行われて、訴因変更が行われ、最終的には、危険運転致死傷罪の成立を認める判決が出ています。この事件の第一審判決である札幌地裁平成27年7月9日判決を見ると、「常識的に見て、まさに酒の影響によるものとしか考えられない」とか、「判断自体がまさにアルコールの影響で相当鈍っているとしか言いようがない」といったことが書いてあります。平成23年決定の最高裁の判断があってもなお、過失運転致死傷罪で起訴されて、署名運動があつて、訴因変更がされて、裁判所が、常識的に見て酒の影響としか考えられないという最終判断をするということがあった。こうしたことを知るにつれ、法が厳格に切り出そうとしている飲酒運転類型について、結局は、条文表現が相当不安定で、国民が想定している規範と乖離しているといわざるを得ないのではないかと考えております。

そこで、例えばということで、第3回会議で、「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を出しましたが、これは現状の不安定さを軽減してほしいということで出した案です。

○小池委員 私の基本的意見は、冒頭の橋爪委員の意見と重なるのですが、本罪の処罰対象を正常な運転が困難な状態での走行行為とする現行法の基本的態度は維持した上で、一律に正常な運転が困難な状態といえる身体アルコール保有量の数値基準を構成要件として設け、また、その数値を下回っても、ほかの証拠とあいまって正常な運転が困難な状態だと認定できる現行の自動車運転死傷処罰法第2条第1号と同内容の実質要件は存置するという方向がいいと思っております。

その理由ですが、まず、現行法の「正常な運転が困難な状態」は、アルコールの影響があ

る状態での運転の中で、傷害罪・傷害致死罪に準じた法定刑で規律するにふさわしい高度の危険性・悪質性が認められる場合を捉えるための概念であって、その内容については、立案担当者の解説や最高裁判例が示しているほか、例えば、札幌高裁平成30年8月30日判決は、更に具体的に、「精神的、身体的能力がアルコールによって影響を受け、道路や交通の状況に応じ、障害を発見する注意能力、これを危険と認識し、回避方法を判断する能力、その判断に従って回避操作をする運転操作能力等が低下し、危険に的確に対処できない状態」と述べるなど、解釈論の蓄積があります。それにもかかわらず、例えば、波多野委員の御提案のように、これを別の概念で置き換える、あるいは別の概念を追加する改正をすると、本罪が予定するよりもより低い危険性しかない状態を取り込んでしまうおそれがあると考えます。いやそうではなく、同程度の危険な状態を意味するものの、別の概念なのだということだと、それは、現行法の「正常な運転が困難な状態」と同じなのか違うのか、違うとしてどのような意味で違うのかといった混乱が避けられなくなるのではないかとも思います。要するに、罪質の変容を来さないためには、正常な運転が困難な状態での走行行為を処罰対象とする基本的態度は維持されるべきではないかと考えております。

その上で、現行法の課題としては、一巡目の議論でも出ているように、従来の実務は、身体アルコール保有量の数値を決定的な証拠とまでは捉えずに、数値がかなり高い場合であっても、具体的な運転態様次第でなお適用をちゅうちよする場所があったところ、本検討会では、将来的にもそうあるべきかについて、科学的知見に照らして考えてみようということでヒアリングが実施されたと認識しています。

そして、第6回会議のヒアリングでは、血中アルコール濃度が高まるにつれて脳への抑制作用が広がる結果、具体的な濃度に応じて、判断力や自己抑制の低下、注意力や警戒心の低下、反応の遅延といった運動能力を低下させる症状が順次生じてくるという説明がなされ、取り分け重要な知見として、アルコール濃度と症状の関係は人種や性別、お酒の強さなどにかかわらず当てはまる、いわゆるお酒の強さというのはアセトアルデヒドの分解能力のことであって、血中アルコール濃度が同じである場合の運転能力への影響とお酒の強さに明確な関係はないということでした。その知見を信頼できるのであれば、これだけの濃度であれば運転能力にこのような障害が生じるという限りでは個人差はないと考えることが許され、その認識を前提に、確実に生じる障害が、法が予定する正常な運転が困難な状態に当たるものであるといえるアルコール濃度を条文に定めて、その数値を満たせば一

律に正常な運転が困難な状態に当たるとの認定することを可能とすることが、構成要件ないしその認定判断の明確化という観点から望ましいと考えているところです。

宮村委員からは、果たして心身の状態等による差を本当に無視できるのかという御指摘がありました。ヒアリングでは、血中アルコール濃度がこれだけあればこれだけの阻害作用は生じるという限りでは、科学的に見て確たる知見であるということが示されたと理解しています。それを前提に、例えば、急速に飲酒するともっと悪い作用が生じるとか、場合によっては、体調不良とあいまって運転能力がより低くなるといった場合があり得ることまでは否定されていなかったと思いますが、いずれにせよ、ヒアリングの結果は、一定の血中アルコール濃度が出る状態であれば運転能力に一定の障害が生じるという限りでは、一律に考えることが許されるとの趣旨で受け止めることができるのではないかと考えております。

その上で、数値基準を下回る場合の考え方ですが、今申し上げたように、同じ血中アルコール濃度の下で体調不良等のほかの要素とあいまって運転能力がより低くなる場合があり得るところ、現行法第2条第1号の「アルコール・・・の影響により正常な運転が困難な状態」は、その状態になることについてアルコールの影響が実質的に認められれば、疲労等のほかの原因と競合していてもよいと解されています。そうしますと、数値基準を下回る場合でもなお、それ以外の具体的な事実、例えば異常な運転態様から正常な運転が困難な状態での走行行為であったと認定でき、その状態になることにアルコールが影響していると認定できるのであれば、競合する原因もあるとしても、危険運転致死傷罪を適用すべきであって、それを可能とするため、実質要件は存置する必要があると考えます。したがって、「正常な運転が困難な状態」という現行法の文言を残しつつ、言わばその例示として数値基準を書き込む改正を目指すべきではないかと考えた次第です。

○合間委員 まず、ヒアリングの結果を踏まえて、確認をしておかなければいけないのは、少しでもお酒が体内に入れば脳の活動に影響が生じて運転に影響を与えるということです。飲酒運転がその飲酒量を問わずいかに危険であるか、まずそのことをこの場でも確認しておく必要があると思います。

その上で、正常な運転が困難な程度まで飲酒をしたのかどうかということになると思います。素朴に、「正常な運転が困難って何ですか、よく分かりません。」、「総合考慮といっても何を考慮するんですか、分かりません。」というところから、この検討会で指摘されているような問題が発生していると思うので、それを明確にするということに向けて

議論がされていると理解しています。

そして、橋爪委員や小池委員がおっしゃったとおり、ヒアリングの結果によれば、飲酒が車両の運転に与える影響については、基本的には、血中アルコール濃度が一緒であれば個人差はないということでした。そうすると、先ほど申し上げた、要件を分かりやすく客観的なものとするということであれば、その身体アルコール保有量が一定の数値を超えれば危険運転致死傷罪の対象とするというのは、一つの形ではないかと思えます。

問題は、現行法第2条第1号が捉えている危険性の程度を超えるような数値というのがどのようなものかということになります。これはいろいろな考え方があると思えますし、現時点で一定の数値を決めるというのは難しいかもしれませんが、被害者の方からもいろいろな意見があったものの、ヒアリングの結果を見る限りでは、明らかに顕著に重大事故が起きやすくなる基準として、呼気1リットルにつき0.5ミリグラム、血液1ミリリットルにつき0.1ミリグラムという数字がありましたので、そのあたりを目安にすることも考えられると思えます。これは、数値を今決めるというよりは、ヒアリングの結果として、そうしたものも考えられるのではないかという趣旨です。

基準となる数値として、血中アルコール濃度は残した方がいいと思っています。というのも、危険運転というのは運転者自身も非常に重いけがを負う場合があるため、呼気中アルコール濃度を測れない場合も往々にしてあると聞いておりますので、呼気中濃度だけではなくて血中濃度も基準に加えることが必要だと思えます。

こういった形式的基準を定めた場合、これも橋爪委員や小池委員と同様ですが、数値が独り歩きすることは許されてはならないと思えます。ですので、当然、実質的要件は残した上で、これまで現行法第2条第1号で捉えてきたものは適切に捉えていくことは必要になるだろうと思えます。

実質的要件としては、正常な運転が困難というのが分かりにくいと先ほど申し上げましたが、それをより分かりやすくできるのかについては、一巡目の議論で問題提起だけして特に回答していなかったもので、例示列举ができないかなとか、昨年の性犯罪の法改正のような感じでできないかなとか、いろいろ考えてみましたが、現行法第2条第1号の危険性を捉えるための要件としては、残念ながらちょっといい案が見当たらなかったというのが正直なところだと思います。波多野委員から御提案いただいておりますが、私にはそれ以上の何かうまいアイデアがあるというわけではありません。形式的基準ができるのであれば、それは実質的要件を補佐する一つのメルクマールになり、橋爪委員がおっしゃったように、形式的

基準は実質的要件の一類型という関係ともいえますので、それが一つの方策かなと思っています。

○安田委員 既に出た意見等とかなり重複してしまっていますが、私からも、自動車運転死傷処罰法第2条第1号の構成要件を見直すべきかについて意見を申し上げたいと思います。

結論的には、小池委員が正におっしゃったとおりで、正常な運転が困難な状態という要件を波多野委員御提案のように拡張することは、罪質の変容を来すおそれがありますので、これをそのまま維持した上で、今井座長が冒頭におっしゃったとおりの問題点を考慮して、この要件を明確化し、危険運転致死傷罪として捉えられるべき行為をより適切に捉えることができるようにするために、個人差を問わず一律に正常な運転が困難な状態に当たるといえるような数値基準を設定し、条文として規定することが望ましいものと考えます。

第6回会議のヒアリングでは、血中アルコール濃度が高まるにつれて脳に抑制作用を及ぼす範囲が広がって、程度を増していくことが報告されました。そこでは、例えば、呼気1リットル当たりのアルコール濃度が0.25ミリグラムを超えた場合にどうなるか、0.5ミリグラムを超えた場合にどうなるかといったことが述べられたわけですが、それぞれの場合における運動機能や認知機能の低下は人種や性別等にかかわらず一律に妥当することでした。こうした知見は、国際的な研究成果やWHOの基準を踏まえたもので、信頼に足るものだと思いますので、このような知見に依拠して数値基準を設定することは可能なのではないかと私も考えております。

他方で、東京高裁令和4年2月22日判決においては、「アルコールの影響により正常な運転が困難な状態と認められるためには、その状態が専ら又は主としてアルコールの影響によることまでは要するものではなく、正常な運転が困難な状態であることについてアルコールの影響が実質的に認められる場合であれば、他の原因と競合して正常な運転が困難な状態となったのであっても危険運転致死傷罪が成立する」と述べられております。

このことからいたしますと、血中アルコール濃度がそうしたレベルに達していなくても、それ以外の影響があいまって正常な運転が困難な状態にある場合は十分考えられるわけですので、数値基準のみにするのではなく、こうした場合を引き続き捉えていくためにも、実質要件は存置する必要があるかと思われます。

宮村委員から個人差の話が出ましたので、ドイツの例を一つ紹介したいと思います。ドイツ刑法では、315条cに道路交通危殆化罪というものがあり、「アルコール飲料若しくはその他の酩酊物質の摂取の結果、乗り物を安全に運転することができる状態にない」と

いう要件について、判例上、一定の血中アルコール濃度であれば絶対的運転不能とする準則、ルールが確立しています。この絶対的な運転不能というのは、具体的事案における運転者の運転の仕方といった更なる事情を確認することなく、血中アルコール濃度だけで立証ができるものだと考えられており、基準値を満たした場合は、例えば、アルコール耐性が個人的に私は高いんだというような、被告人側の反証は許されず、一律に運転不能とするものとされております。ドイツではこの数値はだんだん引き下げられておまして、1990年以降、測定誤差0.1パーミルを加え、血中濃度1.1パーミル、すなわち、血液1ミリリットルにつき1.1ミリグラムとなっております。危険運転致死傷罪とは構成要件の内容が異なるものですが、ドイツ刑法における運転不能状態は、我が国の危険運転致死傷罪における正常な運転が困難な状態と同様のものですので、その限りで参照価値があるものと私は考えております。

なお、ヒアリング結果についても疑問の御意見が出ましたが、小池委員がおっしゃったとおり、ヒアリングでは、血中アルコール濃度が同一であれば、個人差を超えて基本的に一定の症状が生じることが述べられていたものと理解しております。その上で、一定の場合にその症状がより強く出る場合があるとされていたわけですので、個人差を超えて基本的に一定の症状が生じることが、ヒアリング内容から十分に確保されていたものと思われまます。このことは、先ほど申し上げたドイツ刑法の絶対的運転不能について、数値基準が確立し、個人のアルコール耐性の高さなどによる反証が許されないものとされていることとも整合的であり、国際的に見ても支持可能なのではないかと考えている次第です。

なお、最後にもう一つ申し上げますと、数値基準を設けることになると、「正常な運転が困難な状態」との要件について、ここまで能力が低下していれば正常運転困難状態といえるのだという決断をすることになります。このように、数値基準をどのようなものとするかをぎりぎりとする作業は、おのずと実質基準の具体化・明確化にもつながっていくことが期待されるものと感じております。

○橋爪委員 先ほど宮村委員から、飲酒の運転能力への影響については、血中アルコール濃度だけではなく、飲酒速度であるとか、体調、疲労度、睡眠不足など、いろいろな因子が影響を持ち得るという御指摘がありました。確かに、ヒアリングにおいても、同じアルコール濃度であっても体調や疲労度等によって違いが出ることもあり得るという御趣旨の発言もありましたが、そういった個人差や別の因子が作用し得るということは、客観的な数値基準を導入すること自体の妨げになるわけではなく、むしろどのような水準で数値基準を

設けるかという観点で意味を持つように思います。つまり、数値基準が低い場合には、個人によって影響の程度が違い得ることがあるかもしれませんが、およそ一般人の誰もが正常な運転が困難であるという観点で基準を設けるならば、そのような個人差があること自体は客観的な数値基準導入の妨げになるわけではないと思います。

このような意味では、具体的な数値基準をどのように設定するかが非常に難しい問題であると思います。現段階で、私から、具体的な数字を挙げるだけの十分な準備はありませんが、あえて一般論を申し上げますと、数値基準を導入する場合には、被告人の反証を一切許さず、常に正常運転困難な状態を認定する意味を持つわけですから、数値基準は非常に重い意味を持ちます。このような観点からは、ある程度高めの数値を設定しなければいけないという感覚を有しております。

具体的には、運転をする際には多くの能力、例えば、判断能力、注意力、警戒心、認知能力、状況把握能力、操作能力といったものが必要になりますが、これらのいずれかが多少減弱する程度では不十分であり、運転に必要な本質的能力が明確に阻害されているといえる程度のアルコール濃度を要求することが必要であるという印象を持っております。そうした観点から、ヒアリングの結果を踏まえて具体的な数値について検討することが有益であると考える次第です。

○小池委員 私も、橋爪委員と同様の認識でおりますが、その上で、あえて具体的な数値基準を考えるとすると、どのような候補があり得るかについて発言いたします。

第6回会議のヒアリングで示された、特に、WHOの資料等に基づく久里浜医療センターの樋口先生の説明によると、アルコールを摂取すれば少量でも影響は出始めるところ、血中アルコール濃度から換算した数値として呼気1リットルにつき0.25ミリグラムに至れば、判断力や自己抑制の低下、種々の中枢神経機能の低下といった症状は確実に生じた状態にあると考えられると思います。そして、それを超えて、樋口先生が示されたWHOの資料によれば、呼気1リットルにつき0.3ミリグラム以上になると、注意力や警戒心の低下、反応の遅延等の症状も生じ始め、呼気1リットルにつき0.5ミリグラムに至ると、その症状は確実に生じていると考えられるのではないかと思います。その結果、呼気1リットルにつき0.5ミリグラム以上だと、注意力、知覚、覚醒度、反応時間、実行機能など、運転に必要なほぼ全ての認知機能が明確に障害されるというのが一般的に通用している知見だと、樋口先生はおっしゃっていたと思います。

こうしたヒアリングの結果を踏まえた上で、問題は、正常な運転が困難な状態というのが

どのような状態かということになります。仮に、判断力や自己抑制の低下等が生じ、注意力や反応の遅延等も生じ始めるとかがわれる程度で一律に正常な運転が困難な状態に該当するのであれば、数値基準を呼気1リットルにつき0.25ミリグラム以上とすることも考えられるでしょう。一方で、注意力、反応の遅延等が確実に生じ、各種の運転に必要な認知機能が明確に障害された状態といえることが要求されているということであれば、呼気1リットルにつき0.5ミリグラム以上とすることになるかと思います。先ほど、合間委員から、呼気1リットルにつき0.5ミリグラムという具体的な数字が挙げられていましたが、今申し上げた整理における後者の水準を求めるのであればそのような数値になるのかなと思いました。また、先ほどの橋爪委員の御発言も、各種の能力が多少減弱する程度では不十分で、運転に必要な本質的能力が明確に障害される程度のアルコール濃度を要求すべきということで、後者の水準に近いものを求めているのではないかと思います。私自身も、どちらかという、後者の方向に傾いております。

なお、合間委員から御発言があった点ですが、呼気中アルコール濃度は、もともと血中アルコール濃度から換算したものですので、法律に規定する際には、呼気1リットルにつき何ミリグラムという数値だけではなく、それに対応する血中アルコール濃度も当然規定すべきであると考えております。

○合間委員 厳格に決めていくということ自体に反対するものではないのですが、安田委員がおっしゃったように、厳格に決めた数値を基に実質要件の内容を明らかにしていった結果、実質要件がむやみに厳格化するというのはおかしな話であると思います。明確であればあるほど人は使いたがるので、結局数値ありきになってしまうのは非常に怖い。ただ、数値基準は数値基準で必要なものなので、飽くまで数値を独り歩きさせないということを忘れずに議論をしていかないといけないと思います。

○宮村委員 先ほど、ヒアリング結果の評価について、飲酒速度などによっては危険性がより強く出るという知見が示されたという御指摘がありました。しかし、ヒアリングにおけるお話からすれば、血中アルコール濃度以外の要因が運転能力に影響を及ぼすこと自体は否定されていなかったと思います。そして、血中アルコール濃度がこれぐらいであれば、飲酒速度や疲労度などを無視して、血中アルコール濃度以外のどのような要素があってもこれぐらいの運転能力の阻害が生じるというようにみなせるだけの知見は示されていなかったと私は理解しています。したがって、今回のヒアリング結果でもって、血中アルコール濃度だけを基準に実質的危険性があるとみなすだけの知見はまだ得られておらず、数

値基準の導入はいまだ慎重に検討すべきだと考えます。

○小池委員 先ほどの合間委員の、数値の独り歩きを懸念する御発言に関連してですが、安田委員が紹介されたドイツの道路交通危殆化罪にいう「乗り物を安全に運転することができる状態にない」という要件の認定方法についても、数値基準をもって認定する絶対的運転不能のほかに、数値基準を下回る場合に、例えば蛇行といった具体的な運転態様等についての証拠をもって認定する相対的運転不能があり、同一の運転不能という要件について、その認定・証明の方法としてこれらが両方あるということですので、参考になるところかなと考えております。

○安田委員 先ほどの宮村委員の御指摘について、もう一度だけ申し上げたいのですが、ヒアリングの結果得られたのは、疲労などの要素は加算方向に働くということ、要するに、一定の数値基準を定めたときには、アルコール濃度以外の要因がある場合、そうした要因がない場合に生じると考えられる影響の程度を更に上回る方向に働くのではないかということにすぎず、それを下回る方向に働くことはないのではないかというのが私の理解したところです。

○今井座長 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。

引き続きまして、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。

一巡目の議論においては、高速度運転による危険運転致死傷罪の類型を見直すこととする場合でも、同罪が本来予定している実質的危険性を伴わない行為が処罰範囲に含まれるような改正は避けるべきという点に、特段異論はなかったかと思います。

その上で、以下の御意見がありました。すなわち、法第2条第2号については、「その進行を制御することが困難な高速度」という要件の該当性判断にばらつきが生じていることや、そもそも捕捉しようとする危険性が限定的であることなどから、著しい高速度運転による死傷事犯に適切に対処できるようにするため、同号とは異なる危険性を捉える高速度運転による新たな危険運転致死傷罪の類型を検討すべきではないか、また、一定の速度以上の速度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検討すべきではないか、その場合、それを下回る速度である場合にも危険運転致死傷罪としての実質的危険性が認められる場合があり得ることから、実質要件を設けることも検討すべきではないかといった御意見がありました。

その一方で、法第2条第2号が捕捉する危険性又は新たに捉えようとする高速度運転による危険性が一律に認められる基準を適切に設定することが可能なのかという御意見もありました。

二巡目の議論においては、第6回会議で行われたヒアリングの結果も踏まえ、ただ今申し上げた点を中心に更に御議論いただきたいと思えます。

それでは、御意見のある方は、御発言をお願いいたします。

**○橋爪委員** 現行法第2条第2号における「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て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います。そのため、制限速度を大幅に超過した高速度で運転した場合であっても、道路状況によっては進路から逸脱する危険までは認められないとして、この要件を充足しない場合もあり得るところでした。しかしながら、暴走運転ともいべき異常な高速度で走行していれば、交通状況に対応した運転操作は極めて困難になりますし、このような運転を継続していれば死傷事故が発生する危険性は極めて高いといえます。

第6回会議におけるヒアリングでは、高速度運転が持つ危険性について、専門家からの御意見を頂きました。具体的には、速度が速くなるほど停止距離が長くなるため、ブレーキ操作によって衝突を回避することが困難になる危険、ハンドル操作によるコントロールが困難になるため、ハンドル操作によって衝突を回避することが困難となる危険、障害物が存在した場合に、それを回避するために必要な角度が大きくなるため、車線をはみ出すなどして事故が発生する危険、こういったリスクについて専門的な御知見を頂きました。これらの知見を踏まえますと、著しい高速度で自動車を走行させる行為には、他の車両や歩行者との関係において安全に事故を回避することが極めて困難になる、すなわち、道路や交通の状況に応じて人の生命や身体に対する危険性を回避するための対処をすることが著しく困難となるといった危険性が存在するといえます。言わば、対処困難な危険性です。

今申し上げました対処困難な危険性というものは、現行法第2条第2号の進行制御が困難な危険性と一部内容が重複する点があると思われます。もっとも、その危険性の内実には微妙な相違があるようにも思われます。すなわち、進行制御困難性は、とにかく道路を進行できるかという観点から判断するのに対して、対処困難な危険性は、他の車両や歩行者あるいは障害物があつた場合に、これらの状況に応じて対処する可能性が失われていない

かという観点から判断されます。このように、判断基準や判断資料には微妙な相違が存在しますので、一定の範囲では重複が生ずることを厭わず、対処困難な危険性を現行法第2条第2号とは別の要件として新たに規定することを検討すべきではないかと考えます。

それでは、対処困難な危険性をどのような観点から判断すべきかですが、ヒアリングで得られた知見を踏まえると、走行速度が速くなればなるほど適切な対応が困難になり、事故のリスクが上がることは明らかと思われま。す。もっとも、対処困難か否かを判断する際には、道路の形状等の客観的状況や周囲の交通状況等も重要であるように思われま。す。例えば、見通しのよい道路か、道路の幅が広いか、中央分離帯があるかなどの事情が違えば、同じスピードでも対処困難性の判断は異なってくる可能性があります。この点、ヒアリングの際の日下委員の御説明を伺いますと、一般道路における最高速度は、道路の車線数や中央分離帯の有無といった要素のほか、歩行者交通量などを考えて規定されているところ。です。つまり、最高速度といったもの自体が、基本的には当該道路の形状や交通状況を踏まえて、適切に対処が可能となる速度といえるかという観点から、これを規定したものと評価できます。そうしますと、対処困難な高速度を規定する際にも、このような観点から規定されている最高速度を基準とする形で、例えば、最高速度の2倍などの数値要件を示すことがあり得ると考えております。

○安田委員 結論的には、構成要件の見直しを図るべきだと考えま。す。

その一つは、現行法第2条第2号で捉える危険の内容を、これまで立案担当者が解説し、高裁判例において捉えていたようなものから広げるべきだということです。先ほど橋爪委員が紹介されたような解釈は、東京高裁平成22年12月10日判決が示していますが、それですと、他の車両や歩行者との関係で、そうした相手方の出方次第で安全に衝突を回避することが著しく困難となる場合の危険は捉えられないこととなります。しかし、高速度で自動車を運転する行為にはこうした危険性が含まれることは明らかだと思われま。す。こうした危険は相手方との関係で問題となるものですので、これまで想定されていた言わば絶対的制御困難類型とは異質のものになるかと思われま。す。その意味では、現行法第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は別物として、対処困難性を捉えた、言わば相対的制御困難類型という別の規定を設けることが妥当であるように思われま。す。

もう一つは、本類型においても数値要件を設けるべきではないかということです。今申し上げたように、対処困難性を捉えた相対的制御困難類型を設ける場合、それなりの速い速度で走行し死傷結果が生じれば、ほとんど全ての事案で、そうした走行の危険が現実化し

たものとして、過失犯ではなく新たな罪の成立が認められることになりそうですが、それでよいのかというのは一つの問題となり得るところかと思われます。

危険運転致死傷罪は、先ほど橋爪委員もおっしゃいましたし、これまでの検討会でも繰り返し述べられてきたとおり、危険性・悪質性が高いものに限定されるべきものであるところ、先を急ぐということ自体は、およそ許されない、飲酒した上での運転とは若干性質を異にし、反価値性がやや低いようにも思われますし、前回も申し上げましたが、道路交通の実情に照らしても、一定のスピードオーバーは交通の流れに乗るためにも事実上やむを得ないものとなっているところと思われます。そうしますと、危険運転致死傷罪として捉えるに当たっては、相対的制御困難類型においても、悪質性・危険性が高いと評価されるために、一定以上の速度が求められるべきだと思われます。

また、この類型の危険性は、相手方がどのような出方をしても対処できるようにしておかないことが許されないと考えることとなるわけですから、相手方が不注意で飛び出したようなケースでも、一定以上の高速度で走行していれば、この類型の罪の成立が認められることとなるように思われますが、悪質・危険な運転行為の危険の現実化として評価するためには、相手方の不注意があったとしても、高速度走行が実質的に見て事故の原因であったのだといえるだけの高速度である必要はあろうかと存じます。そうしたことから、処罰範囲を適切に限定するとともに構成要件を明確化する観点から、その速度以上の速度で自動車を運転する行為を一律に同類型の対象とする数値基準を設定していくことが妥当なのではないかと考える次第です。

○宮村委員 まず結論から申しますと、実質的危険性が伴わない運転行為を処罰対象に含める法改正はしないという大前提に立つならば、速度を基準とする数値基準の導入を含む法改正には消極の意見です。

まず、ヒアリング結果によりますと、速度が上がることによってブレーキやハンドル操作に影響が及ぶということの説明がありました。ただ、その影響の度合いには、運転への習熟度、車やタイヤの種類、荷物の積載状況などによって違いがあるということもまた明らかになりました。また、速度が上がることによって事故発生に至るかに関しては、周囲の交通状況によっても違いがあるという当然のことも確認されました。以上からすれば、まず、速度のみをもって個別事情を凌駕して進行制御困難という実質的危険性を推し量ることはできないと考えます。

他方で、対処困難という危険を取り込むことによって数値基準による処罰が可能になるの

かという点についてですが、確かに高速度になることによって状況察知や急ブレーキが困難になるというのは指摘のとおりと考えます。しかし、状況察知の困難さも速度のみで定まるものではなく、道路の形状、見通し、周囲の交通状況などによっても異なる場所であると考えます。郊外の一本道と市街地とでは状況察知の困難さが異なるというのは、常識的に明らかであると思います。そうしますと、質的に異なる危険性を取り込んでも、速度に依拠して直ちに実質的危険性を推し量ることはできないと考えます。

その上で、それでは指定速度又は法定速度と危険性との関係は関連付けられるのではないかという点についてです。冒頭で今井委員から御説明いただいたところによりますと、確たることは分からないということではありましたが、御説明いただいた内容を踏まえますと、今後、30キロメートル毎時の法定速度とされることが予定されている道路のうち相当部分について、現状では指定速度が指定されておらず、60キロメートル毎時の法定速度が適用されているのではないかと推測します。その背景には、指定速度の指定に当たって、道路の危険性、安全性以外にも、予算その他の実務上の事情も影響しているのではないかと推測します。そして、生活道路の相当部分について、60キロメートル毎時の法定速度が30キロメートル毎時の法定速度に引き下げられるとすれば、現在は適法な運転が、今後は法定速度の2倍の速度での運転になることとなります。こうした実情は、指定速度が全ての道路に関して安全性、危険性を反映しているとするにはいまだ疑問が残ることを示す事情ではないかと考えます。

以上に述べたことを総合しますと、実質的危険性が伴わない運転行為を処罰対象には含めないという前提を守る限り、速度を基準とする数値基準を導入することを含む法改正には消極の意見です。

○合間委員 橋爪委員と安田委員から、対処困難とか相対的制御困難というお話がありましたが、それは、数値基準を設けるといふことなのか、実質的要件を現行法第2条第2号とは別個に設けた上で数値基準も定めるといふことなのかという点は、後で教えていただければと思います。私としては、そういった対処困難とか相対的制御困難という意味での実質的要件を改正する方向に加えて、先ほどの飲酒類型と同じように、数値基準も決めることがあり得るのではないかと考えていますので、その立場から意見を申し上げます。

まず、これまでも述べられているように、高速度で走行する場合には、ブレーキなどによるいわゆる縦方向の制御と、ハンドル操作などによる横方向の制御のいずれにも大きな影響を与えるということは明らかになったと思います。また、宮村委員が触れられていた点

に関しては、ヒアリングによれば、車種とか積載物によって安全性を高める方向での違いというのはほぼ生じないということであって、一定の速度を超過すれば制御困難な高速度であるとして、危険運転致死傷罪としての処罰対象とする十分な理由はあるのではないかと思います。

ただ、具体的な速度については、飲酒類型の場合と違って、ヒアリングで特に数値について示されたものがあつたわけではないので、今ここで決め打ちをすることはできませんが、橋爪委員の御指摘にもあつたように、また、配布資料13なども拝見すると、規制速度や法定速度というのはその道路状況に応じた速度としての意味があるのではないかと思いますので、そういったところを基準に考えていくということは、考え方の一つとしてあり得るのではないかと思います。

一方で、実質的要件については、一巡目の議論でも、処罰できる範囲をもう少し広げるとは、本来の法の趣旨に照らしてもできるのではないかという御指摘があつたと思いますが、結局高速度で真っすぐ走っていれば制御困難には当たりませんというのは、明らかに通常の感覚からしておかしいのに、現行法第2条第2号の規定を維持する限り、そうした状況がそのままになってしまうというのは、違和感があると言わざるを得ないと思います。

ただ、こういった規定を考えるとときに問題になるのは、やはり過失犯との違いです。他車の動きに応じてということになると、どうしても過失の問題になるので、そこところが混同してしまうと、かえって適用が難しくなって、ほとんどは過失犯として処罰されてしまうということになりかねません。過失だつたということになると、被害者にとっては、それは何なのだ、被害者側に何があるんだという話になりますので、故意犯という枠組みを維持することが必要になるだろうと思います。

では、具体的にどういう規定ぶりがあるのかというのは、なかなか難しいところではありますが、例えば、橋爪委員は道路状況という言葉についてももう少し幅広い意味で使つていたと思いますが、「道路の状況に従つて、その進行又は制動を制御することが困難な高速度」というような表現もあり得るかと思います。「交通状況」というと、ほかの車の状況や歩行者の状況といったことが含まれてしまうかもしれませんが、「道路の状況」という動かないもの、すなわち、例えば、交差点の有無・形状とか、横断歩道の有無とか、路面状況とか、そういった特に他の人の関与しない客観的な状況を含めて制御困難性を考える。

「制御」にはハンドル操作だけでなくブレーキ操作も含まれますし、高速度の場合、特に、止まれたかどうかというのが大きくなるので、「制動」という言葉も付けて、「道路の状

況に従って、その進行又は制動を制御することが困難な高速度」という規定ぶりもあり得るのかなと考えた次第です。

○今井座長 「道路の状況」とおっしゃいましたが、それは天候によって道路の状況が変わるというお考えもお持ちですか。

○合間委員 路面状況を考えますので、路面状況で湿潤しているのか乾燥しているかというのは、他車に関係ない、運転者の判断になりますので、それは含まれてもいいと思っています。

○今井座長 ありがとうございます。お使いの言葉の意味を確認させていただきました。

○今井委員 先ほどの生活道路の関係のお話をもう一度御説明申し上げますと、まず、「生活道路」という定義が一義的ではないので、我々として、「生活道路で30キロメートル毎時の速度規制が行われている道路」というものをデータとして把握していませんということです。

ただ、車道幅員が5.5メートル未満の道路の総延長が約83万キロメートルあって、30キロメートル毎時の速度規制が行われている道路が約7万キロメートルありますが、車道幅員が5.5メートル未満の道路の中には、いわゆる生活道路ではなくて、逆に田舎の一本道みたいなところも含まれていたりします。加えて、生活道路であっても、車道幅員が5.5メートルを超える道路もあるので、統計的なデータとして、厳密な数字は算出できないですということを申し上げたかった次第です。

一方で、我々としても、そういう生活道路だとか通学路といったところについて、速度規制は交通の安全を図るために必要なものだと考えていますので、各都道府県警察において、個別の状況や道路の危険の防止のために必要なことを考慮しながら規制をしているということで御理解いただければと思います。

○小池委員 委員によって、重点や関心の置きどころがやや異なっていると思いますが、現段階の私の意見としては、現行法第2条第2号の、「その進行を制御することが困難な高速度」は、ある意味、既に手垢の付いた概念でして、これには手を付けない方がよいのではないかと考えています。進行制御困難性の概念は、現在の高裁判例の主流の立場によれば、固定的な道路の形状等との関係での進路保持の困難性、つまりハンドルやブレーキの操作の僅かなミスでも進路を逸脱してしまうという意味での危険性、これを捉えるものだと理解されています。そうしたところ、文言を修正して進行制御困難性の意味を変えたり、二つの制御困難概念を並び立たせたりする方法をとると、かなり混乱を招くかなという気も

します。ですので、私としては、現行法第2条第2号の「その進行を制御することが困難な高速度」はそのままの形で残した上で、それとは別に、流動的な道路交通の状況に応じた対処の困難性、すなわち、僅かな交通状況の変化や見込みの違いにも対応できずに事故を起こしてしまうという意味での危険性を捕捉する類型を新設することで、危険性のレベルは下げずに質的に異なる危険性を捉える方向性がよいと考えております。

ただ、一巡目の議論の時から申し上げているように、交通状況への対処困難性という危険性は、速度超過を内容とする態様の過失犯においては常に認められるような危険性の延長という面がありますところ、危険運転致死傷罪の重い法定刑による処罰に値するだけの高度の悪質性・危険性を伴う行為に限定する必要がありますし、過失との区別が明確につけられるようにしなければなりません。そういった観点から、交通状況への対処を怠っているというよりは、もう放棄している、全く意に介していないと言われても仕方がないという評価を国民一般が容易に下せるだけの著しい高速度を定めていくことが考えられるのではないかと思います。判断のばらつきを防いで安定的な実務の運用を可能にするという観点から、常軌を逸した速度を、それ以上の速度で走行すれば対処困難性が一律に認められる数値として定めることが目指されるべきではないかと考えております。

そして、問題はそれをどのように数値で定めることができるのかということですが。道路交通の状況に応じた対処の困難性の程度は、道路の形状等を前提に、交通量や歩行者の出現頻度、ほかの交通主体と近接する機会の多寡といった事情にも左右されるところ、最高速度が同じであればそれらが全て同じということはないのではないかと、それにもかかわらず、最高速度の2倍といった形で決めていいのか。そのような疑問を宮村委員は持たれたということだと思います。しかし、速度が速くなるほど危険が回避しにくくなるということ自体はヒアリングで確認されているわけです。そうしますと、確かに、最高速度を少し上回るだけでは一律に高度の危険があるとはいえないわけですが、大幅に上回る、常軌を逸した高速度といったところで具体的に線を引くのであれば、交通状況への対処が著しく困難であると一律にいえるラインを見いだすことは十分可能ではないかと考えます。それが可能になるように、ある程度余裕を持たせた形で線引きをするということになるのではないかと、そうしたものとして、既に出ている、最高速度の2倍といった具体案は十分検討に値するのではないかと思います。それをベースに、最高速度が時速何キロメートルの場合に時速何キロメートル以上の速度がそうした速度に対応することになるのかを具体的にイメージしながら、ヒアリングで示された危険認知速度別の死亡事故率や重症事故率等も参考

にしつつ、詰めていくべき問題なのではないかと考えております。

○安田委員 数値基準を設けることについて、また、合間委員御指摘の、数値基準を下回った場合に実質基準を補充的に考慮するかということについて、一言ずつ申し上げたいと存じます。

ヒアリングでは、走行速度が速くなるほど停止距離が長くなるというよく知られた知見に加えて、走行速度が速くなるほど前方の障害物回避に要する横移動をするためのハンドル操作が困難になるとか、危険認知速度が速くなるほど死亡事故率や死亡・重傷事故率が高くなるとの知見が得られました。私が第6回会議で一番注目しましたのは、配布資料13に関して、規制速度が低いところでも、規制速度と相関する形で死亡事故率が上がっていることについての御説明を求めたところ、ヒアリングに御出席の先生方から、規制速度が低いところでは交通弱者が存在するため、死亡・重傷事故率が規制速度を一定程度超えたあたりから高まってくるというデータには合理的説明がつくというお話があったことです。

日下委員からは、一般道路における最高速度は、様々な要素を考慮して合理的な形で決められているという御説明がありました。事故が起こっている以上、危険であることは間違いないわけで、あとは、悪質性・危険性という観点から更に絞り込みを行うかが問題になるのだと思われまます。その際には、国民にとっての行為規範としての分かりやすさ、明確さを考えなければならないと思いますので、そういう意味では、最高速度の2倍といった設定もあり得るところだと思います。ただ、例えば、スクールゾーンのように最高速度が20キロメートル毎時のところでは、本当に20キロメートル毎時程度で走らないと危険なのであり、30キロメートル毎時でも十分悪質・危険といえるのではないかと思いますし、最高速度が60キロメートル毎時のところで走行速度が100キロメートル毎時を超えていても、あるいは、最高速度が100キロメートル毎時の高速道路で180キロメートル毎時を出していても、危険運転致死傷罪に該当しないこととなるという結論は、先ほど小池委員は常軌を逸した高速度ということをおっしゃいましたが、健全な国民の常識に照らせば違和感があり得るところではないかと思われまます。そうしたことからすると、1.5倍の速度をもって、明らかに悪質かつ高度の危険性が認められるものとして基準値とすることも一考に値するのではないかと考えるところではあります。

もう一つ、合間委員の御指摘の点ですが、飲酒運転類型の方では、形式基準を満たさなかった場合についても、正常な運転が困難な状態の該当性を更に実質的に判断する余地を残すべきだという方向性になっていたかと思いますが、今議論している高速度の類型でそう

したことが可能かが問題となります。

一つの考え方としては、先ほど申し上げたとおり、形式基準を設ける理由が、規範としての明確性を確保するためということのほか、過失犯と区別されるべき当罰性の高い事案の線引きのためだということだとすると、形式基準を下回る場合について更に処罰を行うことは、この二つの要請との関係で、やや微妙な問題が出てこざるを得ないところがあるかと存じます。

しかし、他方で、大雨で路面が滑りやすくなっているような場合を考えると、具体的な道路状況のために、最高速度を下回る、安全を確保できる速度での運転が法律上也求められるはずで、60キロメートル毎時の規制だから大雨でも60キロメートル毎時を出していいということにはならないはずです。このように考えると、形式基準を下回る場合であっても、その速度ではスピードを出し過ぎで、当該天候状況においては悪質・危険だと評価されるべき場合があること自体は否定できないようにも感じるところであり、そういう意味では実質基準を残す必要があると思わないではありません。ただ、こうした典型例を挙げることはできますが、そうした場合を過不足なく適切に明確に限定できるような線引きが可能かについては、今のところよいアイデアを持ち合わせておりませんので、ここは問題提起のみとさせていただきます。

**○波多野委員** 第3回会議のときに、高速度運転の類型についても実質要件と形式要件のミックスという御提案をしました。これは、要するに、名古屋高裁令和3年2月12日判決の考え方を何とかしてほしいということがあるわけなのですが、本日の議論で、「対処困難性」というワードが出てきて、なるほどそれはいいなと思いました。もっとも、先ほど安田委員からお話があったように、スクールゾーンであったり、道路にはいろいろな状況があるわけで、条文をどのような文言にするかということは問題となると思いますし、この対処困難性という実質基準が立証に照らした場合に機能するのかというのが非常に気になるところです。飲酒運転の類型でも同様の問題がありますが、日本語で表現した条文で、今ここで議論しているような危険性を的確に捉えられるのかということも留意して今後議論していただきたいと思います。

**○赤羽委員** 新しい類型として議論されている対処困難性の類型について、数値基準を設けたとした場合、その立証については、例えば、ドライブレコーダーから算出した速度と別の方法で算出した速度とで誤差が生じることもあり得ますし、その速度で走行していたことについて一定程度の認識も必要になるでしょうから、検察官としては、危険運転として処

罰すべきものを処罰するために的確な立証に努めねばならないと思った次第です。

○小池委員 先ほどの波多野委員の御発言に関して、対処困難性そのものを要件にすると、確かにおっしゃる問題があるので、一律に常軌を逸しており高度の対処困難性が認められる速度の数値を基準とすることで、立証上の明確性を担保したいということで、そのためのラインを引くことを目指すということかなと思います。

その一方で、数値基準を僅かでも下回ったら一切適用できなくなってしまうという問題についてどう対処するかは、安田委員がおっしゃったように、非常に悩ましい問題だと認識しております。赤羽委員から誤差という御指摘もありましたが、誤差と表現できるようなレベルで少しだけその数値基準を下回っているときに、実質基準を併せ考慮することで対処困難性を認定する類型を設けて、処罰の間隙が生じにくいようにすることも考えられる一方で、どこかで割り切らないと過失犯との区別等の観点で問題が生じるのではないかと考えられ、そういった課題について更に詰める必要があると思っております。

○橋爪委員 本来、対処困難かどうかということは、具体的な道路状況や交通状況に応じて個別具体的に判断すべきだと思うのですが、具体的判断を要することとすると、判断が不明確になってしまって適用が困難化し、更に言うと、過失犯と区別がつかないという問題が生じます。そこで、先ほど小池委員がおっしゃったように、常軌を逸した高速度であって、対処の可能性を前もって放棄しているといわざるを得ないような高速度であるならば、具体的な状況を問わずに対処困難性を認定できるという趣旨で、危険運転致死傷罪の成立を認めることができるだろうと考えておりました。

そうしますと、確かに、実質的にほとんど危険運転と変わらないけれども、基準値に1キロメートル毎時、2キロメートル毎時満たない場合にどうするかという問題が出てくるわけです。そこまで危険運転致死傷罪として拾うべきなのか、あるいは、そこはもう割り切ってしまうと、基準値に満たない場合には危険運転致死傷罪では処理ができないと考えるかについては、刑罰法規の明確性や処罰範囲の妥当性という観点から、更に検討する必要があると考えております。

○今井座長 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」の議論は、ひとまずこの程度とさせていただきます。

続きまして、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見視し」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っております。

一巡目の議論においては、既に安全に停止することが困難な地点に至って初めて赤信号

に気付いた場合、あるいは、黄色信号から赤色信号への変わり際で赤色信号であることについて未必的な認識しかない場合は、引き続き、危険運転致死傷罪の処罰範囲から除外すべきであるということについて、おおむね異論はなかったかと思えます。

その上で、処罰範囲を条文上より明確化するため、「殊更に無視し」に代わる要件を設けるかという点が残された点であったと考えられます。

二巡目の議論においては、一巡目の議論で示された具体的な提案も踏まえて、更に御議論をいただきたいと思えます。

それでは、御意見のある方は、御発言をお願いいたします。

**○橋爪委員** 結論から申し上げますと、「殊更に無視」という要件を削除したり、改めることは難しいと考えております。

一巡目の議論で申し上げましたが、この要件は、信号の変わり際における走行行為、あるいは、赤信号に気が付くのが遅れて気が付いた段階では安全に停止できなかつたためにやむなくそのまま走行したような類型について、危険運転致死傷罪の処罰範囲から除外するという機能を持っております。一巡目の議論では、仮に、このように、殊更無視の要件がこれらの危険性や悪質性の乏しい事例を除外するための機能にとどまるのであるならば、主観的要件ではなくて客観的要件を規定した方が望ましいという御指摘もありました。

確かにそのとおりで、私自身、改めて考えてみたわけですが、例えば、信号の変わり際といってもそれなりに時間的に幅がある概念ですので、どの段階の走行までを変わり際と評価した上で危険運転致死傷罪から除外すべきかについては、客観的状況のみをもって明確な基準を提示することは困難であると思われます。また、赤信号の発見に遅れた場合というのは、結局のところ、どの段階で信号に気が付いたか、また、どの段階で安全に停止できると考えたかという本人の認識や判断といったものが決定的に重要であるように思えます。したがって、このように発見に遅れた類型についても、客観的な要件のみをもって表現することは困難であり、最終的には主観面の問題として構成要件化しなければいけないように思われます。このように考えますと、現行法の殊更無視の要件を、別の客観的な基準に置き換えることも困難であり、現行法の要件を存置することが最も適切な選択肢であると考えます。

なお、この機会に併せて付言しますが、特段の事情がないのに赤信号であることを認識しながら漫然と信号を無視して交差点を通過する行為は、殊更無視の要件を満たすと考えるべきだと思います。繰り返しになりますが、殊更といえない信号無視は、信号の変わり際

や赤信号の発見の遅れ等の事情が認められるような例外的な場面に限定されます。このような認識が刑事実務において更に浸透することを強く希望しております。

また、赤信号に気が付かなかったからそのまま走行したのか、それとも、赤信号に気が付いた上であえて無視したのかの限界についても、今後、ドライブレコーダーや防犯カメラの活用等により効果的な立証方法を充実・拡大させ、適切な事実認定に一層努めていただきたいということについても、僭越ながら、この機会に付言しておきたいと存じます。

○合間委員 殊更無視という要件が、危険性・悪質性の低い行為を除外する役割を有しているということについて異論があるものではありません。ただ、橋爪委員がおっしゃっていた、赤信号の発見遅れとか信号の変わり際以外の類型について、それが殊更赤信号無視に当たると本当にきちんと捉えられているのかという疑問から、この要件の見直しがこの検討会の論点に挙げられていて、私自身は、そうではないのではないかと考えています。

一巡目の議論で申し上げましたが、「殊更」という言葉が国語的に独り歩きして、実際の適用の場面では、赤信号について確定的な認識があったかなかったかということが争点化し、本質的な点が問題とされていないのではないかと、この条文で処罰すべきなのは信号の規制に従わない態様での運転行為であるのに、赤信号を見たか見なかったかという話が争点になっているのは、ちょっとおかしな話なのかなと思っています。最高裁平成20年10月16日決定でも、未必的な認識の場合を排除していないように読めると思います。

そこで、「殊更」という文言を変えてしまうということも考えましたが、なかなかそれは難しいですし、客観的要件で捉えることもなかなか難しい。そこで、「殊更」という言葉の解釈が最高裁判例として確立しているということもあるので、それは生かしつつ、それに加えて、例えば、「又は信号の規制に従うことのない態様で自動車を走行させ」とか、そういった自動車の運転態様、走行態様に注目したような文言を加えて、かつ「重大な交通の危険を生じさせる速度で」とすることで対応できないかと考えました。

こうしたものであれば、連続して赤信号を無視するとか、交差点手前では到底止まれないような態様で交差点に突っ込むとかいった場合については、赤信号の認識は未必的であってもその客観的な走行態様から処罰の対象として捉えることができるし、それは信号の規制に従わないということがまさしく発露しているものだと評価できるのではないかと思います。反対に、こういった言葉を付け加えたとしても、信号の変わり際とか赤信号の発見遅れというのは、「信号の規制に従うことのない態様」とは評価できませんので、これらが処罰の対象になることにはならないと思います。

このようなものとすれば、市民に向けても、信号の規制に従いなさいと、それを違反した行為が危険運転になるんですよということのメッセージとしては非常に分かりやすいのではないかと、逆に言えば、殊更無視というのは国語的に分かりにくいので、一つ文言を付け加えることで分かりやすくなるかなと思って、提案させていただいた次第です。

○小池委員 合間委員に1点質問させていただいてよろしいでしょうか。「信号の規制に従わない態様」という御提案についてです。

○合間委員 「従うことのない態様」です。「従わない態様」だと主観的な感じになってしまうので、客観的に見て従うことがない、そんな態様で車が走行しているということになります。

○小池委員 「従うことのない態様」は、日本語としてただ聞く限りでは、赤信号に従わずに通過すればこれに当たり、あとはそれについて未必的故意があれば危険運転致死傷罪が成立することになってしまうような気もするのですが、そうではなく、「ことのない」という表現で、連続的に赤信号を無視する場合や到底止まれない場合などの悪質態様だけを捉えようとしているということですか。

○合間委員 基本的には、最高裁判例の内容を条文化できないかということも含めて考えたのと、「あえて」というような言葉を付け加えようとも思ったのですが、どうしても主観面が入ってきてしまう。そういう主観面が入ってくることによる紛れを防ぐために、先ほど申し上げたような文言を考えてみたものの、「ことのない」というのが日本語としてもすごく不自然ですし、私が今こうして説明しないと分からないということであれば、市民にとって分かりやすいでしょうと言ったことの説得力が全くないことがいみじくも分かるのですが、そういう何らかの客観的な走行態様を付け加えるのは一つあり得るのではないかと趣旨でお示した次第です。

○小池委員 ありがとうございます。その概念がどのぐらい受け入れられるかということにかかっている御提案かなと受け取りました。

○安田委員 まず、第4回会議でも申し上げたことの繰り返しになりますが、危険性・悪質性が低い類型を処罰範囲から除外するための方法として、現行法第2条第7号のように主観的要件によるのではなく、客観的要件によることができるのであれば、より実態に合っており、望ましいことのように思われるということは今も変わっておりませんが、実際にそれを行うことにはかなり困難があることは間違いないことと存じます。例えば、「相当な理由なく」とか、「やむを得ずに」といった要件にする場合、典型的に除外されるべきと考

えられている黄色から赤色への変わり目の場合でも、本来的な道路交通法のルールでは黄色で止まれというのが道路交通法のルールなわけですから、この規定ではうまく除外できないことになるように思われます。

あり得るとすれば、合間委員が今模索されている方向なのではないかと感じます。最高裁判平成20年10月16日決定による解釈を明文化すること、具体的には、「およそ赤色信号又はこれに相当する信号に従う意思なく」とすることが考えられます。この表現に変えますと、「殊更に」という極度に限定的なニュアンスが消えるとともに、一般人のレベルでも、赤色信号に全く従う気がない場合という形で、処罰対象となる行為類型をクリアにくくり出すことができ、行為規範としての明確さもより増すことが期待されると思われま。他方で、これでいいのかというのは更に悩みどころでして、この判例そのものは、赤色信号の確定的認識がない場合において、信号の規制自体に従うつもりがないため、その表示を意に介することなく、たとえ赤色信号であったとしてもこれを無視する意思で進行する場合に関する判例でして、意思的要素をやや強調したフレーズになっているようにも思われますので、主観面を言い換える方向で考える場合でも、この判例をそのまま用いる形でいいのかといったことについては、もう少し精査が必要なように感じています。

○合間委員 先ほど申し上げた、信号の規制に従うことのない態様の前に文言を付け加えて、例えば、「およそ信号の規制に従うことのない態様」とする方が、まだ少し分かりやすいかなと思ったので、補足させていただきます。

○波多野委員 これは自動車運転死傷処罰法第2条第7号に限った話ではなくて、危険運転致死傷罪全体に共通する、そもそもの立法時からの考え方だと思うのですが、高度に危険なもの、常軌を逸しているとか異常性が高いといったものをあえて切り出して、刑を加重しましょうというコンセプトで立法化されたと理解しております。現行法の第2条第7号については、立法時から結局、条文の文言は変わっていません。この検討会においては、現行法の第2条第7号の条文の明確性については特段問題がないという意見が多かったように思います。その上で、対処方法として、捜査や公判といった実務の運用における立証の面で努力の余地があるということだったと思うのですが、立法から23年たってもなお運用で努力するというのは、私の立場から言えば、ちょっと受け入れ難いものです。自動車運転死傷処罰法第2条第1号あるいは第2号については、数値で定量的な評価ができるということで、数値基準の話になっているのだと思いますが、赤信号無視についてはそういった定量的な評価ができないので議論の余地がないと、キャップをはめているのではない

かなと思います。

「殊更」という文言は、合間委員からもお話がありました。が、国語的な意味として、絶対に無視をしてやるという強い意思が必要だというミスリードを捜査実務の現場に与えていると、私自身の経験からも思いますし、今後も与え続けるのではないかと思います。ですから、先ほど相対的な危険性という話がありましたが、信号規制を意に介さない、あるいは、合理的に考えてこの位置で赤信号を認識していないということはありません。という考え方をもう少しストレートに表現した条文があればいいなと思います。

○小池委員 波多野委員の御指摘は、殊更無視の要件が認定の高いハードルになっているという現状認識に基づくものと思うのですが、果たしてそうだろうかという方向の指摘をしたいと思います。

これは質問を含むのですが、殊更無視要件を別の要件に置き換えるかどうかはともかく、いずれにせよ、未必的なものも含む赤色信号の認識を要件から外すことは考えにくいのではないかと、私としては考えています。そして、赤色信号の認識を要件から外せないとすると、被疑者・被告人から、赤色信号を看過した、あるいは既に安全に停止しにくい時点で初めて気付いたといった趣旨の弁解がなされて、証拠上その可能性を排除できないのであれば、疑わしきは被告人の利益にという刑事裁判の大原則に従って、そのように認定せざるを得ないわけです。そのような場合には、今回議論している改正の是非とは基本的に無関係に、危険運転致死傷罪の適用はできないことになります。例えば、配布資料10に掲載された事例の大半は、赤色信号を認識していた可能性は高いが合理的な疑いが残るとされたものも含めて、赤色信号の認識やその時期の認定がネックとなって危険運転致死傷罪の適用が否定されたものであって、事実認定の妥当性という問題はあるものの、殊更無視という要件が障壁になったわけではないように思います。このような、赤色信号を認識したか、いつ認識したかというのは、認識自体を要件から外さない限りは残る問題であって、そこを波多野委員がどのようにお考えなのかが少し気になったところです。

私自身の意見としては、殊更無視の要件がそれ自体として大きな障壁になるわけではなく、先ほど橋爪委員もおっしゃったように、赤色信号を認識してこれに従わないで進行すれば、除外される範囲はさほど広くないとの理解の下、前回申し上げたように、殊更無視の要件は変更すべきでないと考えています。殊更無視という主観的な表現でなくて客観的な態様に着目した表現ができれば、より望ましいとはいえるのですが、本来対象とすべき客観的に危険な態様を比較的簡潔な文言で過不足なく表現することは、法技術的に困難であるよ

うに思います。第4回会議では、「相当な理由がないのに」という提案もありましたが、それだと逆に除外すべき場合も包摂してしまいます。その言わんとするところは、「危険性・悪質性が低いと認められる事情がないのに」赤色信号に従わないということと思われるわけですが、条文には馴染まないだろうと思います。

結局のところ、殊更無視要件が、危険性や悪質性が低いと認められる事情がないのに赤色信号に従わないという趣旨であると理解した上で、今後その趣旨を現場にも徹底していただいて、運用を期待すべきではないかと考えているところです。

○今井座長 波多野委員、いかがですか。

○波多野委員 赤信号の認識を要件から外せないというのは、御指摘のとおりだと思います。

私が申し上げているのは、今の条文の文言で23年運用を行ってきて、当然、現場では認識の要件を外せないということも浸透しているわけですが、ただ、赤信号を認識していたかどうかの立証が重要ということになると、供述が変遷すると言ひ逃れされるということがあり、自分自身も、そのリスクという不安を体験しました。

先ほど申し上げたように、一般的に見てどう考えても異常なものを捉えるという危険運転致死傷罪の趣旨からすれば、どう考えてもこの状況で赤信号を認識していなかったというのはあり得ないですよというものを捉えるのだということ、もう少し色合いとして出るような文言にしないと、運用で努力するというだけでは、20年間駄目だったものが、今後20年で改善されることは必ずしも期待できないということです。

○三村委員 第4回会議の際にも被告人・被疑者の弁解、立証責任のお話をさせていただいたところでして、その意味では、先ほどの小池委員の発言と問題意識としては重なるところです。

裁判官として、被疑者段階から、令状審査などにおいてこういった信号無視の事件に携わることがありますが、私の感触としては、むしろ捜査機関は、危険運転致死傷罪に該当するかどうかということを中心に意識して捜査をしているのではないかとこの感触を持っておりました。被疑事実としては過失運転致死傷罪ということで請求がされていても、危険運転致死傷罪に変更することを視野に入れて捜査をしているといったことが疎明されていることが多くあり、その際には、道路の状況がどうであったか、被疑者がどの段階で赤信号に気付いたかなどについて、むしろ、かなり危険運転致死傷罪としての立件を視野に入れて捜査をしているのかなと思いました。ただ、検察官の立証責任のハードルがあり、最終的には危険運転致死傷罪で起訴されるものもあれば、過失運転致死傷罪で起訴される

ものもあると思いますが、基本的には、そういった立証ができるかどうかにかかっているのかなと思っております。

その意味では、これも第4回会議で申し上げたところと重なりますが、様々な捜査手法を駆使して、危険運転致死傷罪としての立件が可能かについて、捜査機関で更に意識して検討していくことが求められ、もちろん裁判所としても適正な判断をすることが求められるのかなと思っております。

○合間委員 波多野委員の御発言を踏まえてなのですが、裁判例などを見ても、「殊更」という要件は、文言と直接は結びついていなくても、赤信号の確定的認識を必要とする方向に働いているように思います。立証の問題として、確定的認識を立証するのと未必的な故意を立証するのでは程度が全然違い、被疑者・被告人の供述にかかわらず客観的状況からどこまで認定できるかという観点からは、実際の立証の程度というのは大分変わるので、だからこそ実務で危険運転致死傷罪の適用が難しくなっているのではないかということ、波多野委員はお感じになられているのだと思います。

それは、「殊更」という文言と直接関わる問題なのかと言われると、むしろ、確定的認識が必要だとどこまで捜査機関が考えているのかに関わることなのかもしれません。しかし、そういった壁があるのであれば、もう少し変えていかなければいけなくて、それは本来、運用の問題なのかもしれませんが、運用が変わらないのであれば、きちんと違う形でメッセージを発することが必要なのではないかと思います。それで、私からも、こういう規定の仕方が考えられないかといったことを御提案申し上げたのです。

○橋爪委員 なかなか整理が難しいのですが、いろいろな議論が絡み合っている感じがいたします。

まず、殊更要件の有無にかかわらず、信号無視に関する故意を放棄するわけにはいきませんので、赤信号の認識が欠ける場合には危険運転致死傷罪の成立を認めることはできません。この点については、信号に気が付かなかったとの弁解があった場合に、それをどのように実務的に評価すべきかという問題があります。しかし、これについては、刑法の問題ではなくて、客観的証拠が乏しい場合に、赤色信号の認識があったことを捜査機関においてどのように立証するかという問題に尽きており、危険運転致死傷罪の条文を改正したところで問題が解決するわけではありません。

恐らく、波多野委員や合間委員の御懸念というのは、赤信号の認識さえあれば、危険運転致死傷罪の成立が認められるべきであるにもかかわらず、殊更無視という要件があるため

に、処罰範囲が不当に限定されているという問題意識だと思います。その点についても、認識がひょっとしたら一致していないのかもしれませんが、少なくとも私は、現在の実務においては、殊更という要件でそこまで処罰範囲が過剰に絞られているような印象はないのです。先ほどから何度も申し上げているように、信号の変わり際であるとか、あるいは信号の発見遅れの場合については別ですが、それ以外については、赤信号に気が付きながらあえてそのまま走行していれば常に殊更に無視したと認められるのであって、実際にはこれらの事案については、「殊更」という要件があってもなくても、ほとんど危険運転致死傷罪の適否の結論は異ならないように思います。

ただ、私の認識が正しいか自体、検証が必要でしょうし、また、この点について、仮に、実務や学界において認識が一致していないということなのであれば、この検討会を含めて、議論を正していく、つまり、信号に従うというのは最も基本的な運転者の責任・義務であって、信号に従わない運転行為は当然危険である、したがって、信号に従うことが困難であったり、信号無視がそれほど危険とはいえないような例外的な場面でなければ、赤信号を認識した上で無視する行為は、殊更に無視する行為であり、危険運転致死傷罪の要件を満たすということについては、この機会に改めて確認しておくべきだろうと思います。

○今井座長 ほかに御意見はいかがでしょうか。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。

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30分といたします。

(休 憩)

○今井座長 それでは、会議を再開いたします。

次に、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きたいと思います。

一巡目の議論においては、いわゆる「ながら運転」には、娯楽目的でスマートフォンを相当の時間注視しながらする運転行為のように、現行法の危険運転致死傷罪の対象行為に匹敵する危険性・悪質性を有するものもある一方で、必ずしもそのような危険性・悪質性

が認められないものもあることについて、おおむね意見の一致がみられたかと思えます。

その上で、以下のような御意見がありました。すなわち、「ながら運転」のうち危険運転致死傷罪の処罰の対象とすべき危険性・悪質性の高い行為を的確に切り出して規定することができるか、どのような立証が可能かという実情も踏まえて検討すべきではないかという御意見でございました。

二巡目の議論においては、こうした観点も踏まえて更に御議論いただきたいと思えます。

それでは、御意見のある方は御発言をお願いいたします。

**○赤羽委員** どのような立証が可能かという実情も踏まえてというお言葉がありましたので、検察官の立場から申し上げたいと思えます。

立証方法は事案によりけりというところがありますので、一概に申し上げることは難しいですが、自動車内という閉ざされた空間において、被疑者が一人で運転をしていたような場合は特にですが、スマートフォンを注視していたという事実は、一般的には立証の難易度は高いのではないかと思います。また、「注視」とは何かという問題もあります。例えば、何秒以上画面を見ていることを「注視」というと定義付けたとしても、では、その何秒以上見ていたということをどのように立証するのかは、一般的にかなり難易度が高いという感覚を持っております。

我々検察官は、もちろん警察もそうだと思いますが、捜査の現場では真相解明に力を尽くすわけですが、仮に、「ながら運転」が危険運転致死傷罪の新たな類型として追加された場合、例えば、「スマートフォンを注視し」といった構成要件が定められたとすると、どのような証拠を集めてどのように公判を維持するかということがかなり難しい問題となり、結果として、法律上新たな類型ができてもなかなか適用されないことにもなりかねないのではないかという懸念も抱いています。

他方で、単純な前方注視義務違反の過失と比べて、一つの画面をずっと集中して見ている状態で運転することが、典型的に非常に危険かつ悪質だというのは誰しもが思うところです。

ですので、仮に、新たな類型として追加する場合には、どのような構成要件にするかを検討する中で、客観証拠によつて的確な立証・認定ができるようなものを模索しながら検討することも必要になってくるのではないかと考えております。

**○橋爪委員** 私は、第4回会議では、「ながら運転」については危険性・悪質性が高いことから、危険運転致死傷罪の類型として追加する可能性がある旨申し上げましたが、同時に、

運転中にカーナビの地図画面を見たり、景色に見とれて前方を注視しない行為についてまでは危険運転とはいえないだろうと思われることから、注視する客体や態様に着目した上で、対象とする行為を、特に危険性が高い運転行為に限定し得るかが課題になるということを示しました。

その観点から改めて考えてみましたが、危険運転致死傷罪として処罰すべき対象を適切に限定することはかなり難しいと考えるに至りました。確かに、カーナビの画面やスマートフォンで映画やテレビを見続けることは悪質かつ危険であると思われませんが、運転に関係がないものを見るという観点からは、例えば、道路沿いのビルの電光掲示板の画面を見続ける行為と実質的な相違があるとは思われません。そして、電光掲示板を凝視する行為と、美しい風景に見とれたり通行人に気を取られる行為も、合理的には区別ができないように思われます。つまり、何を見たかという観点から、これは危険、これは危険ではないとして客観的に処罰範囲を限定することは難しいように思われます。更に申しますと、スマートフォンを注視する行為といっても、動画や画像を閲覧する行為だけではなく、緊急のメールを確認する行為、気象情報や渋滞情報を確認する行為など、その理由や内容は多様であり、全てを危険運転致死傷罪の対象とすることも難しいように思われます。このように考えると、注視する客体によって処罰範囲を合理的に限定することは困難であるような印象を持ちました。

これに対して、注視する時間といったものは、その間、前方注視が不可能になるわけですので、危険運転致死傷罪としての危険性や悪質性を根拠付ける要素になり得るようにも思われました。例えば、5秒とか10秒とか、一定の時間継続して画面を注視し続ける行為は危険性が高いという理解もあり得るでしょう。しかし、この点は先ほど赤羽委員からも御指摘がありました。運転中に5秒間や10秒間スマートフォンを注視し続けたことをどのように立証するのかという問題が生じてまいります。ドライブレコーダーで車内の状況を継続的に録画していれば、継続的な注視行為の認定ができる場合もあるかもしれませんが、現在においてそのような録画がされていることはまれであるように思いますし、また、そのような録画がある場合に限って処罰するというのも適切ではないように考えます。

このように考えますと、理論的にも、注視の対象を限定することが難しく、また、実務的にも、注視した時間を立証することも難しいとなりますと、少なくとも現在の情勢においては、「ながら運転」を危険運転致死傷罪の対象に含めることについては慎重に考えるべきではないかと思えます。

○宮村委員 冒頭で座長にまとめていただいたように、スマートフォンを使用又は注視しながらの運転の中に危険性が高いケースがあるということ自体は、おおむね異論のないところだろうと私も考えます。

他方で、橋爪委員からも御指摘があったように、運転に当たって前方以外のところに注意を払うということ自体はしばしばあることです。道路標識を見たり、周辺の交通状況を確認したり、道路状況を把握するために前方から目を離すということ自体もあることだと考えます。そうすると、注視した対象がスマートフォンだから直ちに危険性が高いかという、そのように客体でもって危険性を押し量ることはできないと考えます。では、娯楽目的だから危険かという、それも直ちにはそうはいえないと考えます。そうすると、スマートフォンを利用している「ながら運転」だから直ちに危険運転致死傷罪としての実質的危険性が認められるとして構成要件化するのには困難ではないかと考えます。

○小池委員 一巡目の議論では、危険性・悪質性が高い「ながら運転」を仮に切り出すとしたら、道路交通法にいうところの画像表示用装置に表示された画像を注視しながら運転する行為のうち、注視する対象に着目して、その表示されている画像が運転と無関係なものである場合に限定することが必要となろうということ、生煮えながら申し上げました。

もともと、運転と無関係の表示画像とすることで対象の限定として十分かを更に考えてみると、やはり悩ましいなと思っています。例えば、メッセージアプリの着信があったのでスマートフォンに目を向けたところ、重要な内容のものであったため引き込まれてしまって2秒以上見てしまったという場合に、危険運転致死傷罪で処罰すべきほどの悪質さはないという見方も十分あり得るように思われます。

また、「注視」というのは、車両の進行速度にかかわらず2秒以上画面を見続けることと解釈されているという話が一巡目の議論でありましたが、「ながら運転」の危険性の程度は、車両の進行速度と見続ける時間との言わば掛け合わせで決まってくるところ、一律2秒以上見続けることで危険性として十分かと言われると、悩ましいところだと思います。その一方で、一定以上の速度を前提に、先ほど5秒、10秒という話がありましたが、何秒以上という具体的数値を設定することも、現実的に困難である気がしますし、先ほどから意見が出ているように、数値を決めたとしてその立証が極めて偶然に依存するということでは困ってしまうなという気もします。

また、違う類型の話になりますが、例えば、赤色信号殊更無視に関する配布資料10の事例9を見てみると、ドライブレコーダーの録画映像があり、被告人がおおむね前方を向い

て運転していた事実は認定できるとしながら、視点の向きや焦点までは明らかではないため、赤色信号の表示を間違いなく認識していたとまではいえないといった判断がなされており、この具体的判断の当否はともかくとして、運転者なら通常、信号表示は確認するであろうと思われる中でこのような認定がされていることから、立証の困難さが実感されます。そうしますと、画像注視の立証の困難さはより大きなものがあるのかもしれないと、実務の素人ながら思った次第です。ドライブレコーダーの画像があったとしても、視線をはっきりとスマートフォンに向け続けていることがばっちり映っていたのでない限り、注視していたか分からないではないか、あるいは、何秒以上注視したか分からないではないかということになってしまうと、立証・認定が余りにも偶然に依存し過ぎて、その度合いが許容範囲を超えると刑罰法規としての機能不全に陥る懸念もあるかなと思いました。

その意味では、「ながら運転」のうち、危険性・悪質性が高い言わばコアな部分を何とか切り出せないかという思いはあるのですが、なかなかその法技術的な困難性や有効な立証に期待できる度合いという意味で、悩ましいと感じています。

○合間委員 立証のハードルが高過ぎるということと、ほかの行為と区別を付けられないというのが皆様の御意見かなと思いますが、私もそれには賛成します。やはり危険運転として処罰するのは難しいかなと素朴に思います。

ただ、大前提として、スマートフォンを見てゲームをしたりとか、映画を見ながら運転するというのは極めて危険な行為であり、危険運転致死傷罪に類するのではないかという意見が出るものであることは確認しておかなければなりません。また、危険運転には当たらないのではないかという例として、重要な内容のメールを確認するといったものについての話がありましたが、その行為自体も駄目なものであって、そもそも駄目な行為の中で、危険運転致死傷罪として捉えるべきものかどうかということの議論であるということは、今一度確認をしておきたいと思います。

道路交通法上の「ながら運転」の罰則は、警察官がそれを取り締まって、現認しているから、「注視」の立証が可能なのだと思います。そういう意味では、これはここで議論することではないかもしれませんが、「ながら運転」が問題だということなのであれば、道路交通法の改正といったところでも対応することも考えられると思います。特に、今スマホ社会になって、もうスマートフォンを手放せない社会になっていますので、これは議論を継続していくべき問題であり、電話が鳴ったら取るというのが本当にいいのかが、今一度問い直されているのではないかと思います。

○安田委員 私も、一巡目の議論では、「ながら運転」については悪質・危険な場合があるのではないかという方向の意見を申し上げたところですが、私ども実体法学者というのは、神の目で見るといいますか、物事が目の前で起きて全て分かっているということを前提に議論を組み立てる悪い癖があると思っております。その結果、こういう立証が困難な類型についても、当罰性が高い行為を切り取れないかといったことを述べてしまうわけですが、赤羽委員がおっしゃったように、立証の難しさという問題があるのだとすると、諦める方向で考えざるを得ないのかなと存じます。

要するに、危険運転致死傷罪として立法したとしても、実際には適用されない空文となってしまい、抑止効果も期待できないこととなりますと、「ながら運転」致死傷罪というのは、「ながら運転」を許さないという国家意思を示すだけの単なるシンボリックな立法になってしまいかねません。そうしたことは、立法の在り方としても必ずしも望ましいものではないように思われますので、「ながら運転」を危険運転致死傷罪の類型として新たに加えることには慎重にならざるを得ないのではないかと現段階では感じているところです。

○今井座長 ほかにはございませんでしょうか。

それでは、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。

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えます。

一巡目の議論においては、次のような御意見がありました。すなわち、現行の自動車運転死傷処罰法施行令第3条のように個別の病名を掲げるのではなく、包括的な規定を設けることについては、刑罰法規の明確性という観点から問題があるのではないか、パーキンソン病等のみを同施行令第3条に加えるとなると、他の病気との関係でバランスを失することになりかねず、不当な差別・偏見を招くおそれがあり、パーキンソン病等の症状等に関する専門的な知見を得た上で、その必要性・相当性について検討すべきであるとの御意見があり、これらの点について特段の異論はなかったように思えます。

二巡目の議論においては、第7回会議で行われたヒアリングの結果も踏まえ、ただ今申し上げた点について更に御議論いただきたいと思えます。

それでは、御意見のある方は、御発言をお願いいたします。

○宮村委員 ヒアリングの結果を踏まえますと、パーキンソン病の診断を受けたからといって典型的に事故の危険性が高いということはできず、政令に追加することの必要性・相当性

は認められないと考えます。ヒアリングでは、パーキンソン病の運動症状の程度や進行には個人差が大きいということが明らかになりました。また、パーキンソン病の診断を受けた方々も自らの症状に対応した運転方法を採用しており、直ちに事故リスクが高まっているとはいえないことも明らかになりました。したがって、パーキンソン病を政令に追加することには必要性・相当性が認められないと考えます。

○小池委員 自動車運転死傷処罰法施行令第3条には6つの病気が列挙されていますが、それらについては、道路交通法及び同施行令で運転免許の取消し等の事由として、例示的ではありますが、具体的に列挙されたものに対応しているもので、それらの病気については、正常な運転に支障が生じるおそれがある状態になりやすい、それゆえに事故リスクが高いという社会的評価を前提とすることが一応許されるのだらうと思います。これに対して、そのほかの病気についてどう考えるかについては、たまたま問題となったものを正常な運転に支障が生じるおそれがある状態になる可能性が少しでもあるというだけで「病気」に追加するならば、ほかにもそのような病気はあるではないかということになり、これに対応するためには包括規制ということになるわけですが、それは望ましくないのだとすると、「病気」の拡充については、特定の病気につき事故リスクが高いことの具体的なエビデンスが得られる限度でこれを追加していくという謙抑的な姿勢で臨むべきなのではないかと思われるところです。

その結果、結論的には宮村委員と同じ意見でありまして、ヒアリングでは、パーキンソン病等は、筋強剛、安静時振戦、動作緩慢といった運動症状や、認知機能障害等の非運動症状が認められるものの、これらは高齢者の多くにも見られる症状であり、患者の事故リスクが高いというエビデンスは報告されていないということが述べられ、ヒアリング対象者である専門家からは、高齢者一般を規制するわけでもないのに、パーキンソン病等の患者だけを対象にすることへの相当な違和感も示されていました。

こうしたことからしますと、あえて今パーキンソン病等だけを「病気」に追加することが立法政策判断として妥当かについては、疑問符が付くところかなと考えております。

○合間委員 パーキンソン病に関するヒアリングで、その症状が運転に影響を与えかねないということは明らかになったと思いますし、御本人たち若しくは御家族からは、服薬による影響があるという発言もあったので、何らかの影響があるかもしれないということは分かったのかなとは思いますが。

ただ、服薬リスクは、パーキンソン病だけに関わるものではありませんし、これまで御

指摘があったように、高齢者やほかの病気との区別という難しさもあります。何より、事故リスクが上昇しているわけではないのに、「病気」に追加することにしてしまうと、誤解や偏見を助長させる危険性もある。実際、ヒアリングに来ていただいた当事者の方々がいろいろ工夫しながら運転したりしている現状を拝見するに至って、パーキンソン病を政令の「病気」に入れるというような話ではないのではないかと私としては思いました。

ですので、政令の「病気」に追加することはしなくていいのかなと思っています。

○今井座長 ほかにはございませんでしょうか。

それでは、本日の自動車運転死傷処罰法第3条第2項の「病気」として政令で定めるもの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。

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も、引き続き、二巡目の議論を行うこととしたいと思います。どの論点について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。

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います。

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。

○猪股参事官 次回の第9回会議は、令和6年10月17日木曜日午前9時30分からを予定しております。詳細につきましては、別途御案内をさせていただき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—