

# 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9回)

第1 日 時 令和6年10月17日(木) 自 午前9時32分  
至 午前11時43分

第2 場 所 法務省第一会議室

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処罰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)

○猪股参事官 それでは、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9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。

早速議事に入りたいと思います。

本日は、配布資料5の「論点表」に記載されている論点のうち、「2 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 法定刑の見直し」、「4 その他」について、二巡目の議論を行い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」について御議論いただいた後、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、「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。

一巡目の議論においては、危険運転致死傷罪の要件が極めて厳格であるため、その要件には該当しないものの、一般常識からすると単なる不注意とは異なる悪質・危険な運転行為による死傷事犯が過失犯と評価されてしまっている、そうした危険運転致死傷罪では捉えきれない悪質・危険な運転による死傷事犯に厳正に対処するため、加重事由を追加したり、中間類型を新設することができないかといった御意見がありました。

その一方で、飲酒運転を無免許運転と同様の加重事由とすることについては、自動車運転死傷処罰法第6条で、無免許運転が加重事由とされているのは、無免許で運転して死傷事故を起こした場合であっても、運転の技量が極めて未熟とまでいえない場合には、危険運転致死傷罪を適用することができず、悪質性を評価できる機会が十分でないことによるものであるが、飲酒運転については、同法第2条第1号や第3条第1項のほか、道路交通法上の酒酔い運転の罪もあり、悪質性を評価する機会が相応に設けられていることから、あえて加重事由とすべき必要性は乏しいのではないかと、また、自動車運転死傷処罰法第6条の法定刑や、過失運転致死傷罪と酒気帯び運転・酒酔い運転罪との併合罪の処断刑と整合的な形で適切な法定刑を設定することができるかという問題もあるのではないかと

御意見がありました。

また、飲酒運転による死傷事犯を捕捉するための中間類型を設けることについては、「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」という規定を設けるという御提案がされましたが、これに対しては、酒気帯び運転の罪としてすら処罰されない程度の酩酊状態での飲酒運転行為を基本行為とすることは正当化できないのではないかと、また、酩酊の程度が低い場合、飲酒運転と死傷結果との間の因果関係を立証・認定することが困難ではないかといった御意見がありました。

さらに、高速度運転による死傷事犯を捕捉するための中間類型を設けることについては、「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」という規定を設けるという御提案がされましたが、これに対しては、「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」がどの程度の速度か判然としないのではないかと、また、進行制御困難な高速度に達した段階で自動車運転死傷処罰法第2条第2号を適用すれば足りるのではないかといった御意見がありました。

二巡目の議論においては、こうした御意見のほか、第6回会議におけるヒアリングの結果や第8回会議における同法第2条第1号及び第2号の構成要件の見直しについての議論も踏まえて、更に御議論いただきたいと思います。

それでは、御意見のある方は、御発言をお願いいたします。

**○合間委員** 新しい処罰規定を設けるか否かを検討するに当たっては、まず、前提として、自動車は走る凶器という危険なものであることを忘れてはならないと思います。もちろん、自動車は、便利で生活に欠かせない、今の社会では極めて有益な道具です。ただ、それを弄ぶような行為は許されません。だからこそ、運転免許制度があり、また、自動車の安全性能について厳しい規制がかけられていると理解しています。我々は、自動車のある社会に慣れてしまい、その危険性にどこか鈍感になってしまっているのではないかと、改めて向き合う必要があるのではないかと、自戒を込めて、確認させていただきたいと思います。

確かに、自動車は人間が動かすものです。不注意はどうしても生じてしまいます。多くの市民が自動車の運転を行い、加害者にも被害者にもなり得るという交通事故の特質も踏まえると、自動車の危険性を前提にすると、交通事故を過剰に処罰すると社会が成り

立たなくなってしまうという御指摘は、当然のことかとも思います。ただ、不注意とは到底評価できない運転についてまで、誰しものが加害者になり得るものであると評価することはできません。そうした運転を適切に捕捉し、厳正・適正に処罰することが悲惨な事故を減らすことにつながっていきますし、そうした罰則の在り方を検討することがこの検討会に求められていることだと考えています。

これを前提に、飲酒運転については、故意犯としての中間類型を設けることが必要であると考えております。

ヒアリングでも明らかになったとおり、お酒については、少しでも体に取り込まれれば、脳に影響を与えて運転の危険性が増すことになります。その危険性を正しく把握し、処罰する必要があります。確かに、現在でも、酒気帯び運転や酒酔い運転は道路交通法によって処罰され、過失運転致死傷罪との併合罪として刑が加重されれば、処断刑の上限は、酒気帯び運転の場合は懲役10年、酒酔い運転の場合は懲役10年6月となり、自動車運転死傷処罰法第3条の危険運転致死傷罪の法定刑との開きが大きいとはいえません。それにもかかわらず、あえて中間類型を設ける必要があるのかということは、一巡目の議論でも御指摘があったところです。

ただ、こうした併合罪加重の場合、自動車運転による死傷結果について処罰されるのは過失犯としてということになります。しかし、お酒を飲んで車を運転することが危険であることは分かっているのに、あえて酒を飲んで運転するという態様を素直に正面から捉えれば、故意行為でしかありません。飲酒運転事故の被害者の方々が、不注意との評価にとどまるような過失犯として処罰される現状に異議を唱えておられるのも、この点に大きな理由の一つがあると感じています。また、併合罪として刑が加重されるとしても、そのことが市民に正確に認識されているとはいいい難く、酒気帯びで車を運転して人を死傷した場合の刑罰の規範に直面していると評価することは、現状では困難ではないでしょうか。

この点からも、端的に、飲酒運転をして人を死傷させた場合の処罰規定を定めることによって、飲酒運転の危険性を周知する機能を果たすことが期待できると考えます。さらに、法定刑についても、過失犯では規定されている罰金刑を設けないことで、現行法の法定刑と異なった機能を十分に果たすことが期待できると考えています。ですので、こういった中間類型を設けることの必要性はあると思います。

問題は、その規定ぶりです。これは、中間類型の一つの案として申し上げるものですが、「酒気を帯び又は酒に酔って自動車を運転し、よって、人を死亡させた者は12年以下の

懲役に処し、人を負傷させた者は10年以下の懲役に処す」といった、結果的加重犯として規定することを提案します。

酒気帯び運転・酒酔い運転の罪と過失運転致死傷罪の罪という二つの罪の結合犯とすることも考えましたが、故意犯と過失犯の結合犯というのはどうにも違和感があります。他方で、飲酒運転が持っている危険性の現実化として人の死傷が生じるという態様から見て、結果的加重犯として構成することができるのではないかと考えます。

先ほど申し上げたとおり、刑の重さについては、過失運転致死傷と酒気帯び運転・酒酔い運転との併合罪と重なる部分は確かに大きいですが、懲役何年という判決の結果だけではなく、どのような罪で処罰されるかということこそ重要です。罪となる行為を正しく捉えて、故意犯として処罰する必要があると考えています。

次に、高速度走行についてです。

一定の高速度走行についても、故意犯としての中間類型を設けることは検討しておく必要があると考えます。高速度走行の場合、飲酒運転の場合とは異なり、自動車運転死傷処罰法第3条のような規定はなく、また、道路交通法上の速度超過の罪の法定刑はそこまで重くないため、併合罪加重がされた場合の処断刑を考慮するとしても、刑の重さが重なる危険はありませんので、中間類型を検討する余地はあると考えます。

ただ、飲酒運転の場合と異なり、少しでも法定速度や指定速度を超過した場合、確かに危険ではありますが、別途刑を加重すべきような危険性が生じるとまでいえるかは、ヒアリングの結果からも明らかになりませんでした。本検討会では、高速度類型の危険運転致死傷罪について一定の数値基準を設けるべきではないかとの意見も出されており、その基準がどのような速度になるかによって、あるいは、実質的要件の文言がどのようなものになるかによって、中間類型の必要性も変わってくるのではないかと考えています。そのため、現時点では、中間類型の具体的な規定ぶりを提案できる状況ではないと考えていますが、自動車運転死傷処罰法第2条の高速度類型の規定の在り様次第で、中間類型を設けることを検討する余地を残しておくことは必須であると考えています。その場合には、先ほど申し上げたような結果的加重犯のような構成とするなど、規定ぶりを工夫する必要があると思っています。

また、この検討会の議論の範囲ではないかもしれませんが、高速度走行の処罰については、道路交通法の改正で対応することも考えていいかもしれないと思っています。

○橋爪委員 合間先生から、非常に重要な御指摘を頂きました。飲酒運転がいかに危険かとい

うことについては、私どもも改めて自戒する必要があると考えます。

合間委員の御意見は、道路交通法違反の結果的加重犯として中間類型を創設するという趣旨であると理解いたしました。私自身も、以前の会議で、その可能性について検討する余地があるということを申し上げましたが、改めて考えますと、結果的加重犯として構成するためには、基本犯にそれなりの危険性を要求する必要があり、道路交通法違反に当たる行為一般を基本犯として構成することには、ちゅうちょを覚えます。

すなわち、結果的加重犯というのは、基本犯に内在する危険性が死傷結果として具体的に現実化したことを要件として加重処罰する規定ですので、基本犯となる実行行為には、加重結果を惹起するに足りる実質的な危険性が必要になります。もちろん、飲酒運転自体が一般的な運転に比べれば危険性が高いことは否定できません。しかし、道路交通法における酒酔い運転等の処罰は、対象となる行為が死傷結果を惹起する具体的な危険性を有することを根拠とするわけではなく、一般的・抽象的に道路交通に対する危険性を有することを処罰の根拠としているように思われます。つまり、危険な行為であるとはいえ、死傷結果を惹起する具体的な危険性の高い行為であるとまではいえず、それを基本犯として結果的加重犯を規定することについては、理論的に若干の問題が生ずるように思います。

また、危険運転致死傷罪も、結果的加重犯の一類型です。したがって、仮に、道路交通法違反に当たる行為を基本犯とする加重犯を新たに設けた場合、飲酒類型については、自動車運転死傷処罰法第2条第1号、第3条第1項と併せて、三つの加重犯が併存する事態になりますが、この三つの類型を適切に使い分けることができるかについても、若干の懸念を持っております。

さらに、故意犯と過失犯をどのように区別するかという観点からも検討する必要があります。先ほどの合間委員の御意見は、自らの行為の危険性を認識している場合には、過失犯ではなく故意犯として処罰するという趣旨であると理解いたしました。ただ、「認識ある過失」という言葉があるとおり、過失行為についても、結果発生を予見する端緒として、一定の危険性を認識することが十分に観念できるように思います。例えば、自分が睡眠不足で疲れていることを認識した上で運転する場合は、自らの運転行為に関する一定の危険性の認識があるわけですが、このような運転によって死傷結果が生じた場合を全て故意犯として処罰することは困難であり、基本犯に実質的な危険性が認められない限り、過失犯として処罰するのが現行法の理解であると思います。すなわち、危険運転致死傷罪は、現行法第3条第1項を除きますと、故意の暴行・傷害に匹敵するような悪質・危険な運転行為

を、その危険性を十分認識した上で行った場合に限定する必要がありますので、正常な運転が困難な状態における運転行為のみを実行行為として捕捉することが要求されます。仮に中間類型を設ける場合であっても、同様の観点から実行行為の危険性に基づく限定が不可欠ではないかと考える次第です。

○小池委員 合間委員が提案された結果的加重犯の基本犯については、「酒気を帯び」というのは道路交通法の酒気帯び運転に当たる行為、すなわち、アルコール濃度が呼気1リットルにつき0.15ミリグラム以上である場合、「酒に酔って」というのは道路交通法の酒酔い運転罪に当たる行為という趣旨であると理解いたしました。その上で、それぞれの妥当性について意見を申し上げたいと思います。

総論的には合意があるところだと思いますが、中間類型を定めるに当たっては、飲酒運転のうち、中間的な法定刑を設定するにふさわしいだけの危険性が認められ、かつ、過失運転致死傷罪及び危険運転致死傷罪との適用上の区別が、実行行為と因果関係の両面である程度明確に可能であるものを、うまく切り出せるかが課題であると認識しております。

そうしたところ、まず、酒気帯び運転の結果的加重犯という構成については、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濃度というのは、第6回会議のヒアリングによると、心拍呼吸数の上昇、種々の中枢神経機能の低下、判断力や自己抑制の低下があるとされる領域ですが、そこにいう低下がどの程度のものなのかが必ずしもはっきりしない面があるのではないかと思います。取り分け、樋口先生が紹介されたWHOの資料では、呼気中アルコール濃度が呼気1リットルにつき0.05から0.25ミリグラムという幅のある領域について、そうした能力低下がいわれており、呼気1リットルにつき0.15ミリグラムの場合にどの程度の能力低下があると確実にいえるのか、よく分からない面があるかなと思いました。そうすると、中間類型とするのにふさわしいだけの危険性が担保されているとはいいい難いのではないかと、また、そのレベルの危険性では、運転能力低下と死傷事故の因果関係の立証・認定も困難性がかなり大きいのではないかとといった疑問を持ったところです。

他方、酒酔い運転を基本犯とする結果的加重犯については、「酒に酔った状態」、すなわち、「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」で自動車を運転する行為によって人を死傷させたということになり、こちらは、現行法の危険運転致死傷罪との区別に困難を来す可能性があると思います。「正常な運転ができないおそれがある状態」と「正常な運転が困難な状態」は、いずれも、現行法上存在している概念ですが、

現行法上は、酒酔い運転罪は運転行為自体が処罰の対象とされており、人の死傷結果が生じることが要件とされていないので、危険運転致死傷罪の「正常な運転が困難な状態」との区別が深刻な問題とまではなっていないと思います。しかし、酒酔い運転の結果的加重犯を新たに作ると、実務上、危険運転致死傷罪と新たな結果的加重犯のいずれを適用すべきかの判断が困難な場合がかなり生じてしまうのではないかと思います。

そして、この区別の困難性から派生する問題として、酒酔い運転の結果的加重犯を新設した場合、本来、危険運転致死傷罪を適用すべきような事案においても、その立証の努力が最大限なされないまま、新たな結果的加重犯で処理するなど、捜査機関の消極姿勢を招いて、危険運転致死傷罪の適用範囲を狭めてしまうおそれがないかが懸念されます。第8回会議で、危険運転致死傷罪の「正常な運転が困難な状態」に数値基準を設けた場合、その数値基準が独り歩きして、それを下回る場合は危険運転致死傷罪が適用されないという運用になってしまわないかという懸念が示されていましたが、新たな結果的加重犯を新設した場合、数値基準を下回る事案で「正常な運転が困難な状態」に当たるかの判断が難しい場合は、その新たな罪の方を適用するという流れができてしまい、まさにその懸念が現実化してしまわないかという不安を覚えました。

○安田委員 私からも、飲酒類型に関し、道路交通法違反の結果的加重犯を設けることについて、意見を申し上げたいと思います。

結論的には、私も慎重に考える必要があると感じております。

危険運転の場合には、結果的には、自動車が相手方に衝突するなどして物理力が加わって死傷結果が生じるに至るわけですが、自動車が相手方に衝突すること自体についての故意はありませんから、この暴行、つまり、衝突する行為自体を基本犯とする結果的加重犯と構成することは不可能です。

そこで、自動車運転死傷処罰法第2条では、一定の道路交通法違反のうち特に重大なものを危険運転行為としてくり出して、例えば、飲酒運転により自動車の安全な制御を欠くことの危険性に着目し、その危険性を含んだ運転行為を暴行に匹敵するものと捉え、その結果的加重犯として構成しているわけです。こうした危険運転致死傷罪の構造からすると、結果的加重犯と捉えるに当たっては、危険運転行為の危険性は、それがなければ死傷結果が引き起こされなかったであろうといえるもの、言い換えますと、それ自体で典型的に死傷結果を生じさせるものであることが必要になってくるように思われます。

ここで、酒気帯び運転を基本犯とする場合を考えますと、先ほど小池委員もおっしゃった

ように、ヒアリングの結果からすると、呼気中アルコール濃度が呼気1リットルにつき0.15ミリグラムの場合、判断力や自己抑制が少し下がってくるといった症状が出る程度だということです。このレベルの飲酒酩酊ですと、死傷結果発生をいわば援助促進する程度の寄与はあり得るかもしれませんが、それがなければ死傷結果が引き起こされなかったであろうとはいえないレベルではないか、言い換えますと、それ自体で典型的に死傷結果を生じさせるものであるとはいえないように思われます。

確かに、傷害致死罪では、軽度の暴行を加えたところ、相手方に特殊な素因があったり打ちどころが悪かったりして、思いがけず死亡という結果に至った場合でも因果関係が認められ、同罪の成立が認められているわけですので、危険運転行為が死傷結果の直接の原因でなくともよいのではないかと、ほかの事情とあいまって死傷結果を発生させるだけのものであれば足りるのではないかという考えも、あり得るところかとは思いますが。しかし、傷害致死罪の基本犯である暴行の場合には、例えば、人を殴りつけるといった行為はおおよそ反価値的な行為であって、それ自体が禁じられています。ですので、それ自体が許されない危険であり、そうした暴行を取り去れば死傷結果が発生しないことは明らかであって、結果を引き起こしたという関係はしっかり確保されております。それに対し、酩酊運転を基本犯とする場合には、運転行為それ自体が禁じられているわけではありませぬので、酩酊により運転に制御を欠いたことをもって許されない危険と捉え、そのような危険の死傷結果への現実化の有無を問うことになります。

ここで、基本犯の危険が低くてよいと考えることは、死傷結果発生 of 蓋然性を高めたことだけで因果関係を肯定する立場に立たない限りはできない考え方だと思われまふ。つまり、ここでの基本犯の危険は、死傷結果発生 of 援助促進要因であることでは足りず、死傷結果の正に直接的原因となるべきものでなければ、当該許されない危険が死傷結果に現実化したという関係、要するに、因果関係が確保されないことになってしまい、そのような結果的加重犯を創設することには、理論的妥当性が欠けることになるように思われまふ。

まとめますと、現行法第2条第2号の危険運転致死傷罪は「正常な運転が困難な状態」を基本犯の要件とし、現行法第3条第1項の準危険運転致死傷罪はこれを中間結果とすることにより、この問題をクリアしていることとなりますが、そこを崩してしまうと大きな問題が生じてくるということだろうと思われまふ。

では、酒酔い運転を基本犯とすればどうかということですが、この場合、現行法第3条第1項が想定するよりも高度の酩酊状態を基本犯として構成することになろうかと思われ、

その妥当性がまず問題となり得ると思います。正常な運転が困難な状態となったことを求めるのであれば、同法第3条第1項より厳しい成立要件の罪になってしまい、およそ無意味です。そこで、正常な運転が困難な状態となったことは要件としないとする、先ほど述べたような因果関係の問題が生じます。そのことをさておくとしても、現行法第3条第1項の準危険運転致死傷罪が想定しているよりも高度の酩酊状態の認識が必要となる酒酔い運転に相当する基本犯を行い、現にアルコールの影響により死傷結果が生じながら、正常な運転が困難な状態は結果的に生じず、正常な運転ができないおそれがある状態にとどまる場合というものが本当に起こり得るということはなかなか考え難いのではないかと思います。そのために、両罪の適用関係に混乱が生じかねないように思われます。そして、先ほど小池委員がおっしゃったように、実務上、自動車運転死傷処罰法第3条第1項の罪を適用すべき事案に酒酔い運転罪を基本犯とする中間類型を適用するなど、同項の罪の適用範囲が狭まるといった事態も懸念されるのではないかと考えます。

○合間委員 橋爪委員、小池委員、安田委員、貴重な御指摘ありがとうございました。御指摘についてはごもっともとは思いますが、私が申し上げたいのは、先ほども申し上げたように、酒気帯びや酒酔いという飲酒運転をどのようにして故意犯として捉えられるかを検討していくことが必要なのではないかということです。先ほど提案した結果的加重犯についても、足りないところがあるのだろうとは思いますが。特に、基本犯が道路交通法の酒気帯び運転や酒酔い運転でいいのかという御指摘は確かにそのとおりだと理解しているものの、では、どういった基本犯が考えられるのかとか、結果的加重犯ではなくても他の構成があるのかといったことは、検討の余地があるのではないかと思います。

というのも、自動車運転死傷処罰法第2条第1号の数値基準がどのようなものとなるかは分かりませんが、ヒアリングでは、例えば、呼気1リットルにつき0.25ミリグラムの場合にはかなりの危険性があるといった指摘もあったので、中間類型については、そういったところも踏まえて今後検討していく余地はあるのではないかと思います。

確かに、同法第3条第1項との区別をどのように考えるのかとか、酒酔いの場合には「正常な運転が困難な状態」との区別が困難ではないかといった課題があり、かえって分かりにくくなるのであれば中間類型を設けても意味がないというのは御指摘のとおりだと思います。しかし、一般の人にとっては、酒気帯び運転とか酒酔い運転によって人が死傷したということは、非常に明確に意識しやすい概念なので、そういった分かりやすい言葉を使うことで明確な規範ができるのではないかという趣旨で申し上げた次第ですので、そ

ういったことも、更に検討していく価値はあるのではないかと考えています。

○波多野委員 過失というのは、不注意、すなわち注意義務に違反することをいうと、ある刑法総論の基本テキストに書いてありました。過失について、様々な学説があることも読みました。一方で、本検討会においては、法律用語の過失と、一般的にイメージされる過失、すなわち単なる不注意やうっかりは異なり、法律用語の過失は、相当程度に悪質なものも取り込んだ用語なのだという御説明を伺いました。意味としては一応理解はするのですが、どうもしっくりこないというのが本音です。

危険という言葉は日常的に使うものですが、その危険という言葉が罪名として入っている危険運転致死傷罪における危険というのは、日常的に使う意味の危険とは違って、ものすごく高度な危険を捉えるものであり、そうした立法時のコンセプトを堅く守ることには合理性があるといった御意見を多く伺いました。刑法の世界でいうものすごく高度な危険というのが一体何なのかということについて、本検討会での議論を聞きながらも、結局のところ、明確なことは私にも分かりませんでした。

そうした法律の建て付けになっている中で、高度な危険に当てはまらないものは過失犯に落ちてしまうのが現行法であると理解しています。しかし、これが一般社会で自然な理解が得られるのか、あるいは、これまで得られてきたのかということについては、率直に申し上げて、無理なように思います。更に言えば、これまでも無理だったから、何度も同じような議論が繰り返されてきたのではないかと思いますし、こうした議論を今後も繰り返す可能性を大きく残したままにしていっては、到底思えません。

こうした私の意見は、特に目新しいものではないと思います。例えば、自民党の危険運転致死傷罪のあり方検討PTに参加した際も、議員の方々も目線は私と同じであったと感じていますし、その後、政府に提言を提出する場に同席したときも同じ温度感でした。

本検討会では、例えば、併合罪で量刑のグラデーションが効いているといった御意見も伺いましたが、正直、相当分かりにくいというのが一般感覚ではないかと思います。実際に、自動車運転死傷処罰法第2条又は第3条の罪が認定された判決であっても、量刑は懲役6年6月とか4年とかといったものになるのが現実で、私自身の事件においても、過失運転致死傷罪の法定刑の上限である7年を下回るということを経験をしている身からすれば、併合罪で量刑のグラデーションが効いていると言われても、なるほどとは思えません。

何をしてはいけないのかという行動基準を示すのが刑法の重要な機能の一つであるならば、かなり狭い範囲に絞った危険運転行為に当てはまらなければ過失犯として処理すると

というのは、余りにも乱暴なのではないかと思います。結局のところ、限定された危険運転行為の要件を満たさなければ、明らかに単純な過失とは異なるような事案であっても、消去法的に過失犯という評価に押し込まれてしまうというのが実態なのではないかと感じております。

そうした刑事司法の在り方について、国民のコンセンサスが得られるとは思いません。取り分け、交通事犯は検挙数が圧倒的に多く、それを今の枠組みで回していくのは、もう限界なのではないかなと率直に思います。今回、政府から検討を促されて、貴重な時間と予算を使って議論をしている中で、この問題をこのままにしていいいのかという気持ちがあります。立法時からのコンセプトや解釈の蓄積があるがゆえに、いわゆるスクラップ・アンド・ビルドみたいなことはできないというのであれば、既存のフレームの中に、中間類型的なゾーンを作らざるを得ないのではないかと考えております。

具体的に2点ほど申し上げます。

まず、飲酒運転については、酒を飲んで運転をしている時点で故意だろうというのが一般的な意見だと思います。もっとも、死傷結果との因果関係が問題となるといったことは、理論としては私なりに理解をしています。第8回会議の議論の際にも、そうした理論との整合性を担保するような数値基準をどのように設定するかは、非常に悩ましいということがよく分かりました。ただ、仮に、呼気1リットルにつき0.5ミリグラムというものを、高度な危険、すなわち、自動車運転死傷処罰法第2条第1号の数値基準にするべきであるという結論に持っていく場合、では、ヒアリングで示された呼気1リットルにつき0.25ミリグラムという数字は無視していいのかということになります。

現行法の第3条第1項は、平成25年に立法された際の法制審議会の議事録を読むと、中間類型の新設という議論が出発点であったと思います。しかし、結局は、正常な運転が困難な状態という要件を立証する必要があることに変わりはありませんでした。そこで、今回は、同法第3条第1項は、正常な運転が困難な状態から一段立証ハードルを下げたものとすべきではないかということを提案をしたいと思います。

第6回会議のヒアリングにおいて、呼気1リットルにつき0.25ミリグラムというのは、判断力や自己抑制の低下、中枢神経機能の低下といった症状が確実に生じた状態であるといった知見を伺いました。しかし、自己抑制の低下ということだけでは、正常な運転が困難な状態と認定することは困難であると、第8回会議で小池委員から御紹介のあった札幌高裁平成30年8月30日判決にそのように書かれているのを私も読みました。今もその

解釈が維持されているのであれば、今回のヒアリング結果を踏まえて、自己抑制の低下によって生じる危険性を自動車運転死傷処罰法第3条第1項で捉えるべきなのではないかと考えます。もちろん、同法第2条第1号で自己抑制の低下によって生じる危険性も取り込む方向になるのであれば、それが一番いいとは思いますが、次善の策として、同法第3条第1項で捉えるべきではないかということです。飲酒の影響による自制心の喪失や低下によって、あおり運転や速度超過、信号無視といったほかの重大な交通違反も複合している状態で死傷結果が生じた場合にも、同法第3条第1項の危険運転致死傷罪を認定できるということを想定して提案しています。

飲酒運転以外に更に検討していただきたいと思うのが、第3回会議で安田委員と今井座長が触れられたイギリス法の「far below」という概念です。この概念をヒントとして、他人の安全に無関心・無配慮な運転行為で一般的に期待される交通規範を遵守するレベルをはるかに下回る運転態様のもの、あるいは、単純な過失では捉えきれないものを取り締まるバックアップゾーンを作った方がいいのではないかと考えます。すなわち、高度の危険性を有する行為に限定された危険運転致死傷罪の構成要件を満たさない場合には直ちに同法第5条の過失運転致死傷罪とするという法体系は、変えた方がいいのではないかと考えております。

○小池委員 波多野委員の御指摘は重いものがあると重々承知しておりますが、あえて課題として感じたところを発言させていただきます。

この検討会では、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」として一律に認められるアルコール濃度の数値基準を設ける方向での議論がなされており、具体的な数値については、幾つかの可能性が示されてきたと認識しております。そうした中で、仮に、呼気1リットルにつき0.5ミリグラムのアルコール濃度を高度な危険性を有するものと考えて、同法第2条第1号の数値基準とする方向性があり得るとして、では、その数値基準を下回るものの、呼気1リットルにつき0.25ミリグラム以上の場合に、運転開始時又は事故を起こすまでに「正常な運転が困難な状態」であったと具体的に認定されない限り、過失犯で考えるしかないのかということとは、確かに一つの問題であると思います。そこをターゲットに中間類型を作ることは検討に値するものと思われ、今回の会議に臨むに当たり、私なりに考えてきました。

しかしながら、検討してみたところ、そうした方向性についても、少なくとも現段階では慎重になるべきではないかという考えに傾いています。というのは、これはヒアリング結

果の評価の問題ですが、呼気1リットルにつき0.25ミリグラム以上という数値は、第6回会議のヒアリングにおける樋口先生の資料や説明によると、種々の中枢神経機能の低下、判断力や自己抑制の低下が確実に生じているということではできるとのことで、波多野委員は、この自己抑制の低下という点をしっかり捉えていくべきだとおっしゃっていて、それはあり得ない話ではないとも思います。

ただ、私がヒアリングを聞いた限りでは、その資料や説明において用いられている、判断力や自己抑制の低下という表現については、具体的にどの程度のものをいうのかが必ずしもはっきりしない面があるなという印象も受けました。樋口先生御自身の表現で、「運転能力が明確に障害される」という言い方もしているものの、それは、「交通ルールを無視し始めるなど」を例に出した説明であって、その意味するところが十分に明らかとはいえないのではないかと考えた次第です。そうしますと、確かに、一定の影響が確実にあるということは、呼気1リットルにつき0.25ミリグラム以上という数値で担保されているといえると思いますが、その影響の程度が、中間類型として捉えるべき危険性を伴うものだと評価してよいのかについては、第6回会議のヒアリングで得られた知見の限りでは、十分に自信が持てないというのが正直なところです。

その一方で、一巡目の議論で立法の経緯について説明があったように、過失運転致死傷罪の法定刑は、相当程度に危険な飲酒運転をカバーできるように引き上げられたものであって、道路交通法違反の罪との併合罪の処断刑は相当に重いものです。そうすると、呼気1リットルにつき0.25ミリグラム以上というアルコール濃度は確かに危険なものですが、これを基本行為とする犯罪類型を新たに作ることにについては、現段階では慎重な判断が求められるのではないかと思います。悩ましい問題であると承知していますが、呼気1リットルにつき0.25ミリグラム以上という数値については、差し当たりそのようなことを考えました。

もう1点、波多野委員から御指摘のあった、一般の方々には併合罪というものは理解し難いという点についてですが、確かに、併合罪というのは専門的・技術的な内容ですので、直ちに理解しにくいことはそのとおりであろうと思います。

しかし、単に分かりやすいかということだけではなく、法体系としての整合性を保っていくことも必要であることについては、了解されるのではないかと思います。我が国の法制度上、過失運転致死傷罪と酒気帯び運転罪の併合罪は現に存在しているのであって、それより重い法定刑の類型を設けるのであれば、それらの罪の併合罪との関係に関心が向か

ざるを得ません。例えば、呼気1リットルにつき0.25ミリグラム以上のアルコール濃度の場合の危険性を、先ほど私が申し上げたところよりも積極的に評価して、過失運転致死傷罪と酒気帯び運転罪の併合罪より重い法定刑の類型として規定を設けることを絶対に正当化できないかといわれると、私はそこまでは思わず、立法的決断の問題であろうとは思いますが、その一方で、一般の国民の方々に、過失運転致死傷罪の法定刑が引き上げられてきた経緯やその理由、酒気帯び運転罪についても法定刑が引き上げられて現行のものに至っている経緯やその理由、そして、それらの併合罪の処断刑が具体的にどのようなものになるかといったことについて、十分な情報提供と説明を誠実に尽くし、理解していただくことで、現行法も必ずしも不合理なものではないと思ってもらえるのではないかと認識しているところです。この点は、波多野委員とは認識のそごがあるかもしれませんが、申し上げておきたいと思います。

○橋爪委員 先ほどの波多野委員の御意見の趣旨は、呼気中アルコール濃度が呼気1リットルにつき0.25ミリグラムのままで死傷事故を起こした場合についても、それを中間類型として処罰すべきというものだと理解いたしました。これは、つまり、呼気1リットルにつき0.25ミリグラム以上のアルコールを身体に保有する状態で運転をしていれば、正常な運転が困難な状態に陥ることなく事故を起こした場合についても処罰するということだと思います。そうしますと、自動車運転死傷処罰法第3条第1項は、アルコールの影響がある状況、これは呼気1リットルにつき0.25ミリグラムの場合も含まれますが、そのような状況で運転を開始して、正常な運転が困難な状態に陥った上で事故を起こした場合を捉える類型ですので、波多野委員の御提案は、同法第3条第1項の罪より法定刑を下げないと説明がつかないと思います。同項の罪の法定刑は、致死の場合が懲役15年以下、致傷の場合が懲役12年以下となっていますので、これより更に法定刑を下げないと、御提案のような中間類型を設けることは難しいと思うのですが、具体的にどのような法定刑をお考えなのか、伺ってもよろしいでしょうか。

○波多野委員 どれぐらいの法定刑がいいのかは、いわゆる刑法の中のバランスというものをよく理解していないので、明確なことは正直申し上げられません。

私が申し上げたいのは、呼気1リットルにつき0.25ミリグラムのアルコール濃度という数値で決め打ちしたいということではありません。つまり、「正常な運転が困難な状態」というのが自動車運転死傷処罰法第3条第1項においても構成要件となっている中で、この検討会においても、正常な運転が困難な状態とは何なのかというのが明確には分からず、

また、ヒアリングの結果を踏まえても、基準となり得るアルコール濃度の数値にはある程度幅があると考えられる。そうなのであれば、同法第3条はもともと中間類型を作るという議論から出発したものであることに照らして、「正常な運転が困難な状態」という同法第2条第1号と同じ要件ではなくて、少し立証のハードルを下げるのが考えられるのではないかということです。酒を飲んで運転し、その他の重大な交通違反と複合して死傷結果を起こした以上は、それは過失ではないというラベリングに変えないと、いつまでたっても、なぜこれが過失なのだという不満が解消されない。完全に解消されることは難しいと思いますが、今のままでは全く解消されない。何のためにこの検討会をやったのかという批判を受けるおそれすらあると私は思っています。ですので、法定刑をどれぐらいにするかといった技術的なことは分かりませんが、同法第2条からは立証のハードルを一段下げたゾーンを作るべきではないかということで申し上げました。

○橋爪委員　ありがとうございます。波多野委員の御指摘は、法律家として非常に深刻に受け止める必要があると考えております。確かに、御指摘があったように、危険運転という言葉は、危険な運転全てを網羅的に含むような印象を与えるものです。先ほど合間委員からも御指摘があったように、道路交通法に違反する運転というのは、それ自体危険な行為であるといえますので、危険運転の実行行為と何が違うのか、という疑問が生ずるのもそのとおりかと存じます。また、過失というと、すごく軽い行為という印象を持ててしましますが、法律上はそうではなく、過失運転致死傷罪の法定刑もかなり重いものです。これらの一般の方がお持ちの感覚と法律家の認識のそごといったものは、やはり法律家が責任を持ってきちんと説明し続けなければいけないと、改めて痛感しております。

その上であえて申し上げますが、波多野委員の御提案の中間類型というのは、自動車運転死傷処罰法第3条第1項の罪よりも罪質が軽いと思いますので、同項の罪より法定刑を下げなければ説明がつかないだろうと思います。そうすると、実際には、過失運転致死傷と酒酔い運転の併合罪の処断刑とほとんど同じになってしまいます。

確かに、併合罪というのが極めて専門家的な議論であって、一般国民には理解し難いというのも、波多野委員の御指摘のとおりだと思います。ただ、小池委員もおっしゃいましたが、交通事件に限って併合罪というルールがあるわけではなくて、全ての犯罪についてこのようなルールがあるわけです。例えば、交通事件の中でも、いわゆるひき逃げ運転は極めて悪質で危険な行為ですが、こうした事案も、道路交通法の救護義務違反罪と過失運転致死傷罪の併合罪という形で処理されています。ですから、今回に限って、併合罪で処理

するというルールを改めて新たな犯罪類型を設けるというのは、法体系全体の整合性を考えるとやはり説明が難しいように思われます。一人の法律家としては、波多野委員の御指摘を重く受け止め、一般の方の視点を採り入れながら議論をすることの重要性について、更に考えていきたいと思えます。

○宮村委員 前回の第8回会議で、ヒアリングの結果を踏まえても、危険運転致死傷罪への数値基準の導入に当たって、数値をもって直ちに個人差を凌駕して同罪の危険性を認めることはできないのではないかという意見を申し上げました。ヒアリング結果の評価についての私の理解は前回会議で申し上げたとおりですが、今後、危険運転致死傷に至らない類型で数値基準の導入を検討されるのであれば、この点についても同様の課題があると考えていることは、意見として留保させていただきます。

○安田委員 波多野委員から御提案があったところではありますが、私としては、これまでの理解を少し確認する意味で意見を申し上げたいと思えます。

被害者の方、あるいは一般国民の方からすると、わざと多く酒を飲んで運転した以上、故意ではないかという意見がよく聞かれるところであり、その点について、法律家としてどう向き合うのかが問われていると存じます。ただ、故意といっても、今問題としているのは死傷結果との関係で故意があるかということとして、お酒を飲んで運転している人も、人を殺してやろうとかけがをさせてやろうと思って運転しているわけではないということが大前提となります。そうすると、死傷結果との関係ではやはり過失犯といわざるを得ないことは、一般の国民の方にも御理解いただかなければいけないところであると思えます。

犯罪類型の中には、結果的加重犯という、故意犯と死傷結果についての過失犯がブレンドされたものがあり、そういう類型の一部として、危険運転致死傷罪ができているところです。その場合、「よって」という関係、つまり、因果関係が確保されないと、結果的加重犯としては構成できません。基本犯の危険によって死傷結果が生じたという関係がないものを結果的加重犯として構成し、処罰することは、肯定し難いということになるかと思えます。したがって、中間類型を設けたとしても、「よって」の関係が確保できない以上、結果的加重犯としては立件できないことになるのは、やむを得ないことなのではないかと存じます。

そうしますと、あとは、自動車運転死傷処罰法の中で、この類型はこういう法定刑なのだということを明示するためだけに、同法第5条の過失運転致死傷罪の加重類型として、同罪と道路交通法違反をミックスした規定を設けることぐらいしか考えられないだろうと思

います。ただ、そうした規定を設けると、特に致傷の場合、かえって軽い罪になってしま  
のではないかと思います。つまり、現行法上、過失運転致死傷と酒酔い運転との併合罪加  
重の場合、処断刑は懲役10年6月が上限となります。他方で、先ほど申し上げたような  
ミックスの規定を法律化した場合、法定刑は、懲役10年とするか11年とするかしか  
ないところ、11年とすることは考え難いとする、10年とすることとなりますが、そう  
すると、併合罪加重の上限である10年6月よりも軽いことになって、かえっておかしな  
ことになるのではないかという懸念があるということでございます。

私も、併合罪加重の結果としての処断刑というものが一般の国民にとって分かりにくいこ  
とは重々承知しており、この行為をしたらこの法定刑だということが法文に明示されてい  
ることによる、一般の国民に対する行為規範としての役割や抑止効果といったものが重要  
であることは十分認識しております。ただ、併合罪の処断刑との関係、特に致傷罪の場合  
にかえって軽くなってしまうのではないかというところがネックとなり、先ほど申し上げ  
たような規定を設ける方向を模索することも現段階では難しいのかなと感じているところ  
です。

自動車運転死傷処罰法第3条第1項との関係については、橋爪委員がおっしゃったところ  
と全く同意見ですので、それを付言させていただきます。

○今井座長 ほかに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「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、「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。

この論点については、「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です。

一巡目の議論においては、過失運転致死傷罪の量刑傾向が法定刑の上限付近に集中してい  
る状況にはないこと、また、過失運転致死傷罪の法定刑は既に過失犯として相応に重いも  
のになっていることなどから、現時点において、過失運転致死傷罪の法定刑を引き上げる  
ことは適当でない旨の意見が述べられ、特段の異論は示されなかったように思われます。

二巡目の議論においては、この論点について更に御意見があれば頂戴できればと思います。

それでは、御意見のある方は、御発言をお願いいたします。

○小池委員 過失運転致死傷罪の法定刑の見直しについては慎重に考えた方がいいという立場

は変わっておりません。

理由についても、座長がまとめられた一巡目の議論の際に示されたところで異論ございませんが、あえて確認のために1点付け加えますと、第5回会議で事務当局から説明があったように、平成25年の自動車運転死傷処罰法制定に先立つ法制審議会では、自動車運転過失致死傷罪、すなわち現在の過失運転致死傷罪と業務上過失致死傷罪との法定刑の差を、現行の2年より大きくする根拠は説明困難ではないかという指摘があり、法定刑の引上げは見送られたということがあります。

これについて、2年の差をつけるのはよくて、3年、4年の差をつけるのは駄目な理由はないのではないかとと言われてしまうと、そうかもしれませんが、業務上過失致死傷罪が適用される事件の中にも被害者が多数に上るような悲惨なものもあることも踏まえてのバランスというものも考えていかなければなりませんので、そのような中で、あえて現行法以上に差を広げることの合理的理由は、現段階では見だし難いのではないかと思います。その意味で、平成25年の自動車運転死傷処罰法制定に先立つ法制審議会における議論は現在でも妥当するのではないかと考えていますので、付け加えさせていただきました。

○安田委員 過失運転致死傷罪の法定刑については、平成19年の刑法改正により、上限が懲役7年に引き上げられています。その改正時の法制審議会の議事録を見ますと、速度違反や飲酒運転中の事故など、悪質な事案に適正な科刑を実現するために法定刑の引上げが必要とされたことがうかがわれます。すなわち、危険運転致死傷罪に達しないまでも、悪質な道路交通法違反によって死傷結果が生じたという点を考慮に入れることで法定刑の引上げが正当化されているところがあり、現在の法定刑の上限の懲役7年というのは、そのような考慮を入れて定められたものだということは、今一度確認されてよいように思われます。

その上で、法定刑の引上げが最も喫緊の課題となるのは、量刑傾向が法定刑の上限付近に集中しており、現行の法定刑では重い事案につき適切な量刑を行うことが困難になっているような場合ですが、現状ではそのような状況は認められないように感じています。そして、過失運転致死傷罪の法定刑と業務上過失致死傷罪の法定刑との間に現行以上の大きな差を設ける理由も、見だし難いように思われます。

平成19年の刑法改正時の法制審議会の議事録を見ますと、次のような分析が見られます。すなわち、航空機や列車の事故でも多くの方が死傷することがあるが、こうした場合には、事故の回避が当該運転者だけに係っているわけではなく、機械的な設備や一定のシステム

によって多層的な回避措置が講じられており、運転者の過失の事故への寄与度は必ずしも大きくないのに対し、自動車運転の場合は、基本的に、事故が起されば、それは専ら運転者の責任である、要するに、運転者の過失の事故への寄与度が大きい、こうした違いが、両罪の法定刑の違いを正当化しているというわけです。過失運転致死傷罪について、業務上過失致死傷罪を2年も上回る法定刑が設定された過程では、業務上過失致死傷罪の事案とのこうした類型的な違いも踏まえた周到な議論がなされていることも、今一度確認されてよいところだと思います。

私としては、こうした過去の議論も踏まえると、業務上過失致死傷罪の法定刑が引き上げられるのでない限り、過失運転致死傷罪の法定刑の引上げを正当化すべき事由を更に見いだすことは難しいのではないかと感じている次第です。

○今井座長 そのほかにかがででしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、次に、「危険運転致死傷罪の法定刑の引上げ」について議論を行いたいと思います。

一巡目の議論においては、故意に一定の危険な自動車の運転行為を行い、その結果人を死傷させた者を、傷害罪・傷害致死罪に準じて重い処罰の対象とするという危険運転致死傷罪の罪質に照らし、傷害罪・傷害致死罪よりも重い法定刑とするのは困難であること、また、危険運転致死傷罪の量刑傾向が法定刑の上限付近に集中している状況にはないことから、現時点において、危険運転致死傷罪の法定刑を引き上げることは適当でない旨の意見が述べられ、特段の異論は示されなかったように思われます。

二巡目の議論においては、この論点について更に御意見があれば頂戴できればと思います。

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 基本的には、これまでの議論のまとめに異存ございません。

危険運転致死傷罪というものは、悪質かつ危険な運転行為を故意に行う行為が、その悪質性・危険性において、故意の暴行・傷害と同視できるという観点から、傷害罪・傷害致死罪と同程度の法定刑をもって処罰されてきたものと理解しております。このような立法の経緯や犯罪の本質に照らしますと、傷害罪・傷害致死罪よりも重い法定刑にすることは、相当に慎重に考えざるを得ないかと存じます。

○宮村委員 私も、一巡目での議論の大勢と同様に、法定刑の引上げが必要な状況にはないと考えています。刑事裁判実務に携わっている実感としても、現行の処罰規定をもって科刑に不都合が生じているということはございませんし、そのことは、事務当局作成の資料か

らも明らかであると考えています。

○今井座長 ほかにありますでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、本日の「法定刑の見直し」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。再開は午前10時55分といたします。

(休 憩)

○今井座長 会議を再開いたします。

次に、「論点表」の「その他」について御議論いただきたいと思います。

この点に関しては、一巡目の議論において、「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介在している場合の取扱い」について御議論いただくとともに、「いわゆるドリフト走行のような運転行為について、自動車運転死傷処罰法第2条の危険運転致死傷罪の類型として追加すること」についても、検討の対象とすることが考えられるとの御意見があり、皆様に御議論いただきました。

そこで、本日の議論においても、これらの論点について御議論を頂きたいと思います。

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。

一巡目の議論においては、自動車運転死傷処罰法第2条第2号の「正常な運転が困難な状態」に数値基準を設けることとする場合には、同法第3条第1項の構成要件についても同様に数値基準を設けるべきではないかとの御意見が述べられ、特段の異論は示されなかったように思われます。

二巡目の議論においては、この論点について更に御意見があれば頂戴できればと思います。

それでは、御意見のある方は、御発言をお願いいたします。

○合間委員 自動車運転死傷処罰法第3条第1項について、2点ほど申し上げたいと思います。

1点目は、同法第2条第1号で数値基準を設けるということであれば、同法第3条第1項についても、同じ「正常な運転が困難」という文言がありますので、並行的に数値基準の定めが必要になってくると考えます。具体的にどのような規定ぶりになるかは、同法第2条第1号の規定の仕方にもよると思いますが、同法第3条第1項についても見直すことを

検討する必要があるだろうと考えております。

2点目は、同法第3条第1項の規定の仕方、特に、同法第2条第1号との線引きが非常に分かりづらいということを、改めて指摘させていただきたいと思います。私自身、同法第3条第1項の事案の被害者の支援をしたことがあります、その御遺族の方にどう説明していいのかが非常に戸惑ったというか、条文をよく読んでも、なぜこの事案が同法第2条第1号に当たらないのかが分かりづらく、非常に説明に窮したという記憶があります。そうした経験もあり、両罪の区別をもう少し明確にできないかということは常日頃思っているところです。

では、どうすれば分かりやすいものになるのかというのはなかなか難しく、同法第2条第1号の見直しの議論のときと同じように、例示列举など少しでも分かりやすい方法がないかを考えてみましたが、逆に分かりにくくなってしまったりとか、適用範囲を狭めてしまう結果になるのかなと思われ、難しい気はします。ただ、たとえ同法第2条第1号と第3条第1項に数値基準を設けたとしても、両罪の適用場面の相違は必ず問題となると思いますので、数値基準以外の部分に関しても、どのような線引きになっているのか、より分かりやすい規定の仕方はないのかといったことは、引き続き検討していく必要があると考えております。

○小池委員 合間委員から御意見があった点について発言させていただきます。

まず、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」という要件について数値基準を設けるのであれば、同法第3条第1項にも同じものを設けるという点は、私も基本的にはその方向がよいであろうと思っております。もっとも、現段階ではまだ、同法第2条第1号を具体的にどのように改正するのかが決まっているわけではないところ、立法作業においては、改正後の同法第2条第1号の射程も踏まえて検討すべきことを付け加えさせていただければと思います。

次に、同法第3条第1項の基本行為である「正常な運転に支障が生じるおそれがある状態」という要件を明確化できないかという問題意識については、一番明確になるのはこの要件についても数値基準を設けることであるとは思いますが、しかし、同法第3条第1項については、一般の方に分かりにくいところもあるにせよ、実務上、同法第2条第1号のように、解釈・適用に困難を来していることは必ずしもないように思いますので、この要件については、従来どおり実質要件のみでも十分成り立つのかなと考えているところです。

○宮村委員 先ほども申し上げたところと重なりますが、数値基準全般について、個人差を無

視して一定のレベルを認定することができる数値の設定が本当に可能なのか、ヒアリング結果を踏まえてもなお慎重に検討するべきであると考えていますので、この場でも意見として留保させていただきます。

○**今井座長** 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、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、「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が事故発生の要因に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との御提案がされ、これに対して、行為者以外の者の行為の介在は、他の犯罪についても生じ得ることであり、また、情状として適切に量刑上評価することが可能であるため、危険運転致死傷罪だけに特別の規定を設けることは適切でないといった御意見が示されました。

二巡目の議論においては、この論点について更に御意見があれば頂戴できればと思います。

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** まず、これまでの議論における発言の趣旨を若干補足させていただきます。

自動車運転死傷処罰法に、危険運転致死傷と過失運転致傷の双方に適用され得る規定として、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の、刑の減軽又は免除を行う旨の規定を設けるべきであると考えます。

第3回及び第5回の会議で申し上げたとおり、運転者の運転態様に、危険運転行為あるいは過失に該当するとされる事情がある場合でも、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・ケースです。本日の議論の中でも、自動車事故における運転者の行為の事故への寄与の度合いという話題が出ました。ただ、最終的にはこの点もケース・バイ・ケースであると考えます。自動車事故の多くは、事故当事者の双方に原因があって、自動車同士の事故ではどちらが被害者になっても加害者になってもおかしくないというケースが多々あります。一方当事者の運転態様だけに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となるおそれがあると考えます。

本検討会では、血中アルコール濃度や速度といった数値を基準に、危険運転致死傷罪の要件を定めるという議論もされてきました。そのような法改正が仮にされた場合にも、数値

基準を充足したとしても、現実の事故発生への寄与の度合いはケース・バイ・ケースで異なり得るものだと考えます。責任に見合う刑罰とするという見地からは、民事訴訟でいうところの過失相殺に相当するような規定が必要であると考えます。

第5回会議では、検察官の終局処分や裁判所の量刑判断において、適切に評価が行われているという御指摘も頂きました。しかし、本検討会は、自動車運転行為による死傷事犯に係る罰則の在り方について、国民の関心も非常に高いことを踏まえて設置されたと認識しております。誰もが加害者にも被害者にもなり得る自動車運転死傷事犯の特質と、その罰則の在り方に対する国民の関心の高さを踏まえるならば、刑の減軽又は免除について、裁判所や検察官の裁量に委ねるのではなく、法律で明文化することに十分な合理性があると考えます。さらに、刑の免除も認めるべき場合があることからすれば、やはり法律の規定を設けることが必要であると考えます。

第5回会議では、運転者以外の者の過失などが介在したことだけを取り上げて刑を減軽あるいは免除する規定を設けることは、合理性に疑問があるという指摘も頂きました。しかし、自動車運転死傷事犯においては、運転態様が最も重要な犯情と位置付けられていることは明らかであると考えます。その態様次第では、危険運転致死傷罪に問われることになります。そのように運転態様が量刑を大きく作用することに鑑みれば、運転態様の結果への寄与の度合いを減じる事情を明示的に取り上げて、減刑又は免除の規定を設けることには合理性があると考えます。

また、ほかの犯罪とのバランスという指摘も頂きました。しかし、例えば、盗犯等ノ防止及処分ニ関スル法律に正当防衛の特則が定められているように、犯罪となる行為の特徴に応じて、ほかの犯罪とは異なる実体法上の特則を定めることは、決して不合理ではないと考えます。そして、一方当事者の行為態様以外の、典型的には事故当事者双方の要因が複雑に絡み合って事故が発生するというのは、自動車運転死傷事犯に特に見られる特徴です。そのことは、民事訴訟において、自動車事故事案ではほかの種類の事案より高い頻度で過失相殺が行われていることから明らかです。

しかも、自動車運転死傷事犯については、過失運転致死傷罪は業務上過失致死傷罪よりも重い法定刑が定められ、また、かつて過失犯で処罰されていた行為態様のうち危険性が高いものについては危険運転致死傷罪に問うこととされるという、ほかの犯罪類型には見られない法改正が行われてきました。そうであるならば、運転態様に見合う処罰をするための刑の減軽又は免除の規定を自動車運転死傷事犯にのみ設けることとしても、決してバラ

ンスを失するものではないと考えます。

さらに、第5回会議では、争点の拡散という指摘も頂きましたが、運転者に帰責できない事由が事故発生の要因となっているかをめぐって検察官と弁護人の意見が対立することになるならば、それは正に、量刑を判断するための争点として審理されるべき事柄ですので、その点が争点とされることは、決して拡散と評価されるべきものではないと考えます。

○橋爪委員 ただ今の宮村委員の御提案は、相手方に故意又は過失がある場合には、危険運転致死傷罪又は過失運転致死傷罪の刑を必要的に減免するというのでしょうか。

○宮村委員 はい、そのとおりです。

○橋爪委員 その際に、相手方の過失の程度とか重大性を問わず、過失があれば一律に必要的減免をするということによろしいでしょうか。

○宮村委員 はい、そのとおりです。

○橋爪委員 私の専門ではありませんが、交通事故が生じた場合、民事事件においても過失割合が100対0ということはそれほどなく、被害者についても一定の過失があることがむしろ多いように思われます。例えば、過失の割合が、行為者が90、被害者が10という場合についても、被害者に過失があったことは否定できないので、宮村委員の御提案によれば、こうした場合についても刑を必要的に減免することになりますが、そうしますと、実際には、ほとんどの事案について必要的な減免を適用しなければいけないことになりかねず、結論において適切ではないような印象を持ちます。そのような意味では、過失の程度や重大性を考慮して、必要的減免の可否を判断することにしないと具体的な適用の場面では不都合が生ずるように思われますが、その場合、逆に、過失の程度や重大性をどのように判断するかという点で、適用に関する不明確性を免れないような印象を持ちました。その点だけ、まずは申し上げておきたいと思います。

○小池委員 減免規定の新設については消極的な意見で一巡目の議論から変わっておらず、橋爪委員の今の御意見にも同調します。

1点だけ付け加えますと、宮村委員は、減免規定の必要性に関して、自動車事故は市民の誰もが加害者にも被害者にもなり得るとおっしゃいましたが、少なくとも危険運転致死傷罪については、そういう趣旨に基づく法改正を考えることは適切ではないと考えます。危険運転致死傷罪は、誰もが気の緩みでつい犯してしまう可能性があるような行為とはいえない難い行為を基本行為として切り出しているのもあって、もし、市民がつい犯し得る罪だからとか、誰もが加害者になり得るといったことを、本罪に減免規定を設ける理由として

挙げれば、社会に対して誤ったメッセージを発することになってしまうのではないかと思います。

○赤羽委員 一巡目の議論でも申し上げたことですが、検察官としては、危険運転致死傷罪や過失運転致死傷罪が成立すると認められる場合においても、その事件を起訴するかしないか、あるいは起訴した場合にどういった求刑をするかといった様々な段階において、被疑者・被告人とされている運転者の行為のみならず、それ以外の事情、例えば、相手方の行為が介在している場合には、その態様や結果発生への寄与度などを総合的に考慮して、個別の事案に合った適切な処分等をするように努めているということを、重ねて申し上げたいと思います。

○宮村委員 先ほど小池委員から御指摘いただいた、危険運転致死傷罪に該当する行為を国民の誰もが行い得るとするのは誤ったメッセージになってしまうのではないかとの点は、御指摘のとおりかと思います。

もっとも、自動車事故では、両当事者の行為が複雑に絡み合って事故に至るとするのは、普遍的にあらゆるケースで認められる事情であると思います。それは、危険運転致死傷罪に問われる事案であっても、過失運転致死傷罪に問われる事案であっても、同様です。一方当事者側の要因のみならず、他方当事者側の要因もあいまって結果に至るとことは多くの事案にあると考えます。その意味で、自動車運転死傷事犯における刑罰の適正化を図るために、複合的な要因を適正に量刑に反映させる法改正は、検討する必要があるのではないかと考えます。

○安田委員 宮村委員の御提案のような特別な規定を設ける必要はないとの意見に賛成です。その上で、今議論されているのは、危険運転致死傷罪が成立した場合の話ですが、そもそも成立するかどうかのところで少し考えるべきことが残っているように思います。

取り分け、交通事故の領域では、これまで、信頼の原則が妥当してきました。信頼の原則とは、道路交通関与者は、ほかの道路交通関与者が交通規則その他の交通秩序を守らうことを信頼するのが相当な場合には、たとえほかの交通関与者の不適切な行動のために結果を発生させたとしても、これに対しては責任を問わないとする原則です。これは、結果の予見可能性ないし結果回避義務を否定する理論ですので、危険運転致死傷罪では理屈上適用できませんが、幾ら危険な運転行為をしたとはいえ、相手方に著しい落ち度があり、およそ同罪の規範の保護目的の外にあるような事態にまで同罪の保護を及ぼすことは適切でないと考えられます。危険運転致死傷罪の創設当初から、飛び出しのような場合に

は因果関係が否定されるとの議論はあり、一定の事案を不可罰とすべきことはこれまでも理解されてきたように思います。

○三村委員 裁判所と検察官の裁量に委ねるのではなく明文化すべきという御意見に対しては、一巡目の議論でも申し上げましたが、これまでもそういった様々な事情を考慮して量刑を検討してきたということは、重ねて申し上げておきたいと思います。

その上で、先ほどの宮村委員の御発言では、必要的減免とすることを考えておられるということですが、そのような趣旨の御提案ということであれば、刑事法全体の法体系として、必要的減免の規定がどういったものに対して設けられているのかについても検討すべきではないかと思います。また、任意的減免の規定ということであっても、明示的に任意的減免の規定が設けられているのがどのようなものであるのかについても、議論をすべきではないかと思いました。

裁判官の立場からしますと、必要的減免というのは非常に重い意味を持っていると思っております。法律上、必ず判断をすることが求められ、かなり強力な規定になると思いますので、そうした点についてもきちんと議論すべきではないかと思った次第です。

○今井座長 ほかにございませんでしょうか。

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、「ドリフト走行のような運転行為の自動車運転死傷処罰法第2条の類型の追加」について御議論いただきたいと思います。

一巡目の議論におきましては、ドリフト走行のような運転行為の中には危険運転致死傷罪が想定する危険性・悪質性を有するものが存在するため、これを自動車運転死傷処罰法第2条の危険運転致死傷罪の一類型として追加することが考えられるとの御意見が、複数の委員から述べられました。その上で、ドリフト走行のような運転行為を追加するか否かを検討するに当たっては、ドリフト走行の危険性・悪質性の内実は何か、ドリフト走行以外にも、そのような危険性・悪質性を有する運転行為はあるか、そのような危険性・悪質性を有する運転行為を的確に切り出して規定することはできるかといった点について検討する必要があるとの御指摘がありました。

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います。

御議論に当たっては、まず、今井委員から、ドリフト走行のほか、同様に危険・悪質な運転行為として実際にどのようなものがあるのかについて、御紹介いただきたいと思います。

○今井委員 まず、ドリフト走行は、車のタイヤを意図的に横滑りさせながら走行させる技術であると承知しております。

その手法としては、大きく分けて次のような手法があると承知しています。まず、高速度でコーナーに進入することによって、ステアリング操作のみでドリフトさせる手法、また、コーナー進入時に旋回方向と逆に急にステアリングを切ってドリフトさせる方法、それから、ブレーキングによる荷重移動とステアリング操作で、グリップ力の低下した後輪をスライドさせてドリフトさせる方法、さらに、旋回時にサイドブレーキをかけて後輪をロックさせてドリフトさせる方法といった方法です。ドリフト走行には、ステアリングを始めとする各種操作を適切に行う熟練した技術が求められるため、一般公道でこれを行い、操作ミスにより制御不能な状態に陥れば、重大な事故を惹起するおそれがあると考えられます。

実際の事例については、平成25年に京都府八幡市で発生した事例があります。この事例は、交差点入口手前で急減速し、左に急ハンドルを切り、直後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て、その結果制御不能の状態に陥り、歩道上の歩行者5名に傷害を負わせたという事案です。これについては、大阪高裁の判決で、自動車運転死傷処罰法第2条第2号の危険運転致死傷罪の高速度走行には当たらないとされ、同罪の成立が否定されています。

なお、事故を伴わない集団でのドリフト走行については、道路交通法上の共同危険行為としての検挙事例が複数ございます。共同危険行為とは、道路において2台以上の自動車又は原動機付自転車を連ねて通行させ、又は並進させる場合において、共同して、著しく道路における交通の危険を生じさせ、又は著しく他人に迷惑を及ぼすこととなる行為とされています。

次に、ホッピング走行及びリフト走行についてです。ホッピング走行は、油圧によって車高を操作できるように改造した車両により、車体を大きく上下に揺らしながら跳びはねるように走行するもので、リフト走行は、油圧等の改造により、車体の一部を浮かせた状態で走行するものと承知しております。

その手法については、バッテリーを電源とする油圧ポンプをラゲッジルーム等に搭載して、タイヤ周りにセットされたシリンダーに油圧ポンプでオイルを注入したり抜いたりすることで、車高を自由に調整するものと承知しています。ホッピング走行やリフト走行は、故意に車体が安定しない状態で走行させるものであり、ハンドルやアクセル操作を誤れば

重大な事故を惹起するおそれがあるものと考えております。

実際の事例については、令和5年、東京の渋谷のスクランブル交差点においてリフト走行を敢行し、7人に傷害を負わせた事例があります。本件は、東京地裁において、過失運転致傷で懲役2年、執行猶予4年の判決が言い渡されたものと承知しています。他方、ホッピング走行については、検挙事例はありますが、死傷事故については、各都道府県警察からの報告は受けておりません。

次に、ウィリー走行についてです。これは、二輪車で前輪を地面から浮かせた状態で走行する技術と承知しております。

その手法については、ハンドルを引き上げるようにして運転者の体重を後方へと移動させると同時に、アクセル操作で後輪に急激なパワーをかけて前輪を浮かせるものと承知しています。ウィリー走行は、車体や乗車姿勢が不安定である上、タイヤの接地時にバランスを崩すおそれがあるほか、フロントブレーキが使えない、前方が見えないといった危険性があると考えております。

実際の事例については、令和5年、東京の渋谷において、ウィリー状態の普通自動二輪車が前方を走行するタクシーに追突する事故が発生しています。この事故は、人身事故ではなく、物件事故として処理されたものと承知しています。なお、被疑者は、故意ではなく、クラッチ操作を誤ってウィリー走行をしてしまった旨の供述をしているものと承知しているところです。ウィリー走行による死傷事故については、各都道府県警察からの報告は受けておりません。

こうした走行行為について、悪質な態様だけをどのように切り出して定義することができるか、例えば、路面状況等によって意図せずタイヤが滑ったり、地面から離れたりした場合をどのように処罰対象から除外するのかといったことや、集団ではなく単独でドリフト走行をしている場合に、意図的に横滑りさせたことをどのように立証するかといったことは、今後検討する必要があるのかなと考えているところです。

○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。

御質問がなければ、御意見のある方は、御発言をお願いいたします。

○小池委員 難しい問題であると感じております。

まず前提として、危険運転致死傷罪は、悪質・危険なもので、実際に死傷事故がある程度起こっているような、あるいはその悪質性・危険性が社会的に認知されているような類型を取り出した上で、必要に応じて実質的要件等を付け加えることで処罰範囲を適正に限定

した上で規定されていると思われるところ、ドリフト走行等が、危険な行為の類型としてどのように社会的に認知されているのかといったことについて、評価をする必要があろうと思います。

その上で、理論的に、ドリフト走行で問題となる危険性・悪質性の内実を考えてみました。それは、今井委員から御説明があったように、タイヤを滑らせることによって、自動車の進行方向を調整するかじ取りや、必要に応じた減速がうまくできなくなって、自動車の進行を制御するための機能を適切に働かせられなくなる点であると考えられます。そうだとすると、同様の制御困難状態は、要するに、タイヤが路面をしっかりグリップしていない状態であれば生じるということになりますので、ドリフト走行のようにタイヤを滑らせるという態様だけではなく、タイヤを路面から浮かせるという方法でも同様に生じるのであって、先ほど御説明のあった、リフト走行や、ホッピング走行、ウイリー走行といったものも、同質的な危険性を有するものとして整理することができるかもしれません。

このように見ると、タイヤを滑らせたり浮かせたりということを実行行為の候補として考えて、その危険性の内実・根拠については、一巡目の議論で合間委員や安田委員も指摘されていたように、自動車をあえて制御困難な状態にして走行させるということが問題であるという意味では、自動車運転死傷処罰法第2条第2号の類型に近い性質を考える余地があろうと思います。

もっとも、それでは、タイヤを滑らせ又は浮かせて走行させるということだけで、直ちに制御困難状態で走行していることになるかという点、そうではないと思います。といいますのは、普通に運転してカーブを曲がる時も、タイヤは多少は滑っていると思われますし、あるいは、凸凹の道を進むならば、多少浮くこともあるでしょう。また、タイヤを滑らせたり浮かせたりする程度についても、それが大きくなければ、すぐに元の状態に戻して自動車のコントロールを維持することも可能であると思われます。そうすると、タイヤを滑らせたり浮かせたりして、制御困難状態にさせる場合だけを捉える構成要件にしなければなりません。

さらに、処罰の対象を、タイヤを滑らせ又は浮かせることで、自動車を制御困難な状態にさせて走行させる行為を故意で行った場合とするのでも、おそらく限定が十分ではないと考えられます。障害物を避けるなど一定の理由があるような場合、あるいは、雪道を運転中に、雪道対応ではない通常のタイヤで走っていて、滑ってしまうかもしれないという未必的な認識はあるものの、漫然とその認識を持ったまま運転して滑ってしまったような

場合を除外しなければならないかもしれません。もちろん、本来、滑らないように注意して運転すべきで、場合によってはタイヤチェーンを装着するなどすべきなのですが、滑るかもしれないという未必的認識を持ったまま漫然と進行して現に滑ったという場合に、危険運転致死傷罪で処罰するほどの危険性・悪質性があるかは疑問符が付くところです。

そうした意味で、問題となる危険性・悪質性の内実を的確に捉えつつ、危険性・悪質性の程度において本罪として処罰するのにふさわしくない行為を取り込まないようにするために、相応の立法技術を用いることが要求されるのではないかと思います。自動車運転死傷処罰法第2条第1号の「進行を制御することが困難」という規定ぶりを参考にしたり、あるいは、意図的に滑らせたり浮かせたりしているのでない場合を除外するための主観的要件を設けることを考えることになるかもしれません。そういったことも考慮しながら、どのように定めれば構成要件としてうまく機能するのかを検討していく必要があるかなと考えました。

○合間委員 この論点は、基本的には、自動車運転死傷処罰法第2条第2号の制御困難とはどのようなものなのかということに行き着くと思います。その上で、そうした走行行為の中で処罰すべきものはどれなのかということになるかと思います。小池委員の御発言にもありましたように、それを適切に切り分けられるのかはなかなか難しく、慎重に検討することが必要というのは御指摘のとおりと思いますが、他方で、制御困難な運転が極めて危険であるということは容易に想像がつかますので、危険運転致死傷罪の対象として捉えなければならないような制御困難な運転としてどのようなものがあるのかという視点は、この検討会でも、その後も常に持つておく必要があると思います。そういう意味でも、今回の御指摘は示唆に富むものであったと思います。

○宮村委員 タイヤを滑らせるという点について見てみますと、小池委員の御発言にあった、障害物を避けるというケースのほかには、例えば、道を間違えたとか、進入しようと思ったところが近づいていることに気づいて急ハンドルを切るといったケースもあり得るところ、それらの運転行為の中には危険性が高くはないものも含まれていると考えます。

これまでの議論で、危険運転致死傷罪の構成要件を考えるに当たっては、同罪は、実質的危険性が高いものが類型化されているのであって、そのような危険性を伴わない行為を処罰範囲に取り込むべきではないということが前提とされてきたと認識しています。結果的に危険性が高い事案があったとしても、それを類型化して切り出すのは現状では困難なのではないかと感じています。

○**今井座長** 今井委員に伺いますが、ドリフト走行やホッピング走行、リフト走行といった名称がつく運転というものは、物損事故や死傷事故の捜査の中で、運転者の供述やスリップ痕などから判明するのだと思いますが、そういった運転態様があるということの認識が広まったのは最近のことなののでしょうか。もし、警察庁の資料等において、従前から、特殊な運転行為としてドリフト走行ではないかというようなことが認識されていたのであれば、そういった危険な走行として、ほかにも潜在的なものがないわけではないのかなと思い、何かお分りのところがあれば教えていただきたいと思います。

○**今井委員** ドリフト走行は、いわゆる暴走族による共同危険行為として、つまり、共同で走っているときに、後輪を滑らせながら走行して技術を競うといったような形で行われるということは、過去からあるものだと承知しております。そういう意味では、そういったものを共同危険行為として立件した事例は多数ありますが、先ほど申し上げた大阪高裁判決の事例のように、スピードを落として進行している場合には、ドリフトさせたとしても、その行為を捉えて自動車運転死傷処罰法第2条第2号の高速走行に当たるとはいえない場合があるということはあるかと思えます。

一方、正確には分かりませんが、ホッピング走行やリフト走行については、それほど昔からあるような運転方法ではないと認識しております。

ウィリー走行については、通常の走行でウィリーをしている事例は余り承知していませんが、ふざけて原動機付自転車などでウィリーをするといった事例はあるのだらうと思います。正確な件数は把握しておりません。

○**今井座長** ありがとうございます。

ほかに御意見ございますでしょうか。

それでは、本日の「ドリフト走行のような運転行為の自動車運転死傷処罰法第2条への追加」についての議論は、ひとまずこの程度とさせていただきます。

「その他」の論点として本日予定していた議論は以上となりますが、そのほかに、議論すべきものとして何か御意見がある方はいらっしゃいますでしょうか。

○**合間委員** 論点についての議論すべきものとは異なりますが、補足的に1点だけ申し上げます。

近時、過失運転致死傷罪から危険運転致死傷罪に訴因変更がされたという報道がなされているのは、皆さん御存知のとおりかと思います。いずれの事案も、報道で大きく取り上げられていたり、署名活動が行われているようです。私も、詳細を承知しているわけであり

ませんし、公判係属中の事件でもありますので、個別の事件についての是非を述べるつもりは毛頭ございません。

ただ、一般的に言って、署名活動など被害者側で積極的に活動しなければ訴因変更がされないのだとすると、被害者側に過度な負担を強いることになりまして、また、被害者側が積極的に活動したから訴因変更がされるというのも正しい形とは思いません。

いずれにせよこの問題は、正に本検討会で課題となっている、危険運転致死傷罪の構成要件の曖昧さや適用の困難さから来ていると思います。被害者側に、事件、事故の被害に遭ったこと以上の負担ができるだけ生じないように、本検討会で議論を進めていく必要があると、報道に接して感じましたので、一言だけ言わせていただきました。

○吉田審議官 飽くまで一般論として申し上げますと、公訴提起をする場合、検察官としては、どのような訴因で起訴するかを判断するわけですが、その際、例えば、身柄拘束期間や証拠収集に掛かる時間などを考慮して、ひとまず公訴提起の段階で立証可能と判断する訴因で構成し、補充捜査は継続して、必要十分な証拠が収集されたと判断された段階で訴因変更請求をして、当初念頭に置いていた訴因に変更するということも実務上はあり得るところであり、必ずしも署名活動が行われたとか、あるいは報道その他による国民の声が高まったことだけを契機として訴因変更請求をしているものではないと承知しておりますので、その点だけ申し上げさせていただきたいと思います。

○合間委員 私自身も、処分保留で釈放された後時間が経過してから危険運転致死傷罪で起訴された事案も経験していますし、吉田審議官から御指摘があったことも重々承知はしていますが、やはり一般の人は、そういった事情は分からないことが多いと思います。署名活動なんてなかなかできることではないですし、被害者の方が、自分は署名活動をしなかったからきちんと処罰してもらえなかったのかなと思ってしまうのはすごく悲しいことなので、この場で一言申し上げたかったです。

○波多野委員 全く別の話ですが、いろいろとお話を伺う中で、自分の中の結論として、大きなポイントの一つは、結局は立証の問題なのだろうなということがあります。

立証の問題については、ある程度テクノロジーに頼らざるを得ないところがあるのだろうなと考えているところです。以前の会議で、EDRの活用促進について言及しましたが、これを機会に、ドライブレコーダーについても、搭載の義務化、あるいは、今よりも搭載を促進することを、国として政策的に打ち出すことが、この法律の運用上は不可欠なのではないかと思っています。

○今井座長 以上で、本日の議論は終了となります。

本検討会においては、本年２月から本日までの間、合計９回にわたって会議を開催し、ヒアリングを行った上で、委員の皆様に活発な御議論を頂き、本日、「論点表」に掲げられた各論点について二巡目の議論を終えることができました。いずれの論点についても、本日の含めたこれまでの議論の中で様々な御意見が示され、大変充実した議論がなされたと言えるのではないかと思います。

本検討会に求められている、自動車運転による死傷事犯に係る罰則の在り方については、十分な検討が必要である一方で、社会の関心も高く、喫緊の課題とされていることもあり、できる限り速やかに検討を進める必要があります。そして、そのことを念頭に置きつつ、これまでの御議論の状況を踏まえると、座長としては、各論点について一通り御意見を頂戴することができたように思われ、今後は、取りまとめに向けた最終的な詰めの議論に入るのが適切ではないかと考えておりますが、いかがでしょうか。

(一同異議なし)

それでは、そのように進めることといたします。

検討会の取りまとめの方法等については、特段の定めはありませんが、本検討会の趣旨に照らしますと、今後の法改正の要否・当否の検討に資するよう、論点ごとに、本検討会としての方向性について認識の共有を図ることができた点についてはそのことが分かるように、また、意見が分かれている点についても、それぞれの意見の趣旨や更なる検討課題が明らかになるように記載することが適切ではないかと思われま。

取りまとめに当たっては、そのような方針の下で、座長である私の責任において、事務局に取りまとめ報告書の案を作成してもらい、次回会議においては、その案に基づいて御議論いただくことが効率的かつ建設的な議論に資するのではないかと思います。そこで、次回はそのような取りまとめ報告書の案に基づき、意見を交換を行うこととしたいと思います。ですが、いかがでしょうか。

(一同異議なし)

それでは、そのように進めさせていただきます。

なお、充実した議論に資するため、次回会議に先立ちまして、事務局を通じて、委員の皆様に取りまとめ報告書の案をお送りするようにしたいと思います。

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

われますので、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、事務当局から御説明をお願いいたします。

○猪股参事官 次回の第10回会議は、令和6年11月13日水曜日午後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—