

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10回)

第1 日 時 令和6年11月13日(水) 自 午後1時32分
至 午後2時57分

第2 場 所 東京地方検察庁刑事部会議室

第3 議 題 1 取りまとめ報告書(案)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10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、吉田審議官は、公務のため欠席と伺っております。

それでは、議事に入りたいと思います。

本日は、取りまとめに向けた議論を行いたいと思います。

本日、配布資料14としてお配りしている「取りまとめ報告書（案）」については、委員の皆様は事前にお送りしましたので、御一読いただいているかと思います。前回まで9回の会議を重ね、委員の皆様は熱心に御議論いただいたことから、座長として、どのような取りまとめをするかを考えた結果、今後の法務省による法改正の要否・当否や内容の検討に資するよう、論点ごとに、本検討会として認識の共有を図ることができたと考えられる点については、方向性を示す形で記載し、意見が分かれている点については、それぞれの意見の趣旨や更なる検討課題が分かるように記載することとして、事務局に報告書案を作成してもらいました。

報告書案の構成や作成に当たっての考え方については、事務局から更に説明してもらいます。

○猪股参事官 「取りまとめ報告書（案）」は、前回会議において、座長からお話があったとおり、本検討会におけるこれまでの御議論を踏まえ、座長の御指示の下、事務局において作成したものです。

まず、全体の構成としては、「第1 はじめに」で危険運転致死傷罪等の改正の経緯や本検討会の趣旨などについて記載した上で、「第2 検討の経過」で本検討会の開催状況について記載しております。そして、「第3 検討の結果」で各論点に関する議論の内容を整理して記載し、「第4 終わりに」で本検討会として、法務省に対し、報告書の内容を十分踏まえつつ、必要な法整備に向けた具体的な検討を進めることを求めることなどについて記載しています。

本検討会は、危険かつ悪質な自動車の運転行為による死傷事犯に係る罰則の在り方について、委員の皆様は御議論いただき、その結果を法務省における検討の重要な参考とさせていただくために開催しているものであることから、「第3 検討の結果」では、今後の法

改正の要否・当否や内容などの検討に資するよう、意見が収れんしている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は、更なる検討課題が明らかになるように記載しております。具体的には、各論点ごとに、委員の皆様の間で認識が共有されたと考えられる点を枠内に記載した上で、補足として、主な御意見の概要を枠外に記載し、委員の皆様の中で認識が共有されるに至らなかった点などについては、枠外に、それぞれの御意見の趣旨や今後の検討に当たっての検討課題・留意点などを記載しております。

報告書案に関する事務局からの説明は以上です。

○今井座長 それでは、本日はこの報告書案に沿って、取りまとめに向けた御議論を頂きたいと思います。

本日の会議では、新たな観点からの御意見を頂くのではなく、これまでの御議論を前提としつつ、報告書案の記載に関し、より適切なものとする観点から、具体的な御意見を頂戴したいと考えております。

また、本日は、限られた時間で多数の項目を御議論いただく予定となっておりますので、御発言に当たっては、重複を避け、なるべくコンパクトにさせていただくなど、進行への御協力をお願いしたいと思います。

議論の進め方ですが、まずは総論として、報告書案の全体の構成や、「第1 はじめに」、「第2 検討の経過」についてまとめて御意見を伺い、次に各論として、「第3 検討の結果」の各項目について、項目ごとに順次御意見を伺い、最後に、「第4 終わりに」について御意見を伺うこととしたいと思います。

それでは、報告書案についての議論に入ります。

まず、報告書案全体の構成、「第1 はじめに」、「第2 検討の経過」について、御質問又は御意見がありましたら、いずれの項目についてのものであるかを明らかにした上で御発言をお願いいたします。

特段御意見はないようですので、全体の構成等についての議論は、この程度とさせていただきます。

ここからは、「第3 検討の結果」に入ります。

まず、「1 危険運転致死傷罪（法第2条）の構成要件の見直し」についてです。

最初に、「(1) 飲酒類型（法第2条第1号）」について、御質問又は御意見がありましたら、御発言をお願いいたします。

○合間委員 2点あるのですが、1点目は、報告書案5ページの最後の「○」についてです。

危険運転致死傷罪の飲酒類型の数値基準については、飽くまで具体的な交通状況や運転者の状況にかかわらず「正常な運転が困難な状態」に当たるといえるレベルのものとして定めるとの議論の方向性だったと理解しています。その理解を前提にすると、数値基準が高いものとなることも想定されますが、その数値が独り歩きして、数値基準を下回る場合が例外であるかのような誤解が生じることは絶対に避けなければなりません。これは、何度かこの検討会でも指摘したとおりです。

ただ、この「○」の書きぶりですと、例えば、「あり得る」という表現となっていることから、「正常な運転が困難な状態」の原則形態が、数値基準を満たす場合であるようにも、私には読めてしまいました。

そこで、意見の書きぶりの問題だとは思いますが、この「○」の表現を、先ほど私が申し上げたような趣旨に修正するか、あるいは、その趣旨を明確にするため、新たな「○」として、例えば、「現行の法第2条第1号の「正常な運転が困難な状態」の解釈・適用は維持した上で、この規定の明確化のための飽くまで一類型として数値基準を維持する」といった記載を付け加えることも検討していただければと考えています。

○今井座長 ただ今の御意見について、事務当局から何か説明することはありますか。

○猪股参事官 一点御確認させていただきたいのですが、報告書案5ページの最後の「○」には、「数値基準は「正常な運転が困難な状態」の例示として規定することが望ましい」と記載していますが、合間委員の御意見の「一類型として」というのは、この「例示」とは異なるものという趣旨でしょうか。

○合間委員 「例示」でも「類型」でも構わないのですが、その部分よりも、前半部分の「そうした場合にも」までの記載が気になっています。数値基準を満たす場合が原則で、それを下回る場合は例外であるように読めてしまったのですが、そのような議論ではなかったと思っていますので、もう少し違う表現があっていいのかなと考えています。

○猪股参事官 御指摘を踏まえ、座長とも御相談の上、検討させていただきます。

○今井座長 御意見として承り、検討いたします。

○合間委員 2点目ですが、私は、「正常な運転が困難な状態」との要件の明確化の方法として、数値基準を設けることだけでなく、その要件の文言自体の分かりづらさについても指摘をさせていただきました。そこで、その要件の文言をより明確化することの検討を継続していくべきとの意見について、報告書案4ページの三つ目の「○」の後などに付け加え

ることを検討していただきたいと思います。

小池委員からも御指摘があったように、現行の自動車運転死傷処罰法の「正常な運転が困難な状態」の解釈の蓄積が損なわれてしまうという懸念などもあると思いますが、同法第3条第1項との関係もありますし、飽くまで検討を続けていくべきという問題意識の指摘ですので、取りまとめ報告書に記載していただいてもいいのかなと考えています。

○今井座長 ただ今の御意見について、事務当局から何か説明することはありますか。

○猪股参事官 まずは、本検討会において、積極的に御意見を頂いたことに感謝申し上げます。もっとも、その意見の全てを報告書に記載することは困難であることを御理解いただきたいと思います。

その上で、本報告書の作成の方針としては、報告書案の「第2 検討の結果」に記載しているとおり、各論点の冒頭の枠内に、本検討会の議論の結果として委員の間で認識が共有された点を記載した上で、枠外に、補足説明として、そこに至る経緯で述べられた意見を簡潔に記載しているところです。御指摘の意見については、危険運転致死傷罪が予定しているものよりも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いった疑問が示され、そうした議論を経て、報告書案4ページの補足説明の冒頭5行に記載されている共通理解が確認されたものと理解しています。そのため、御指摘の意見については、事務当局としては、補足意見として記載する必要はないと判断したところです。

○今井座長 合間委員、よろしいですか。

○合間委員 今の御説明が議事録に残れば、私は構いません。

○今井座長 それでは、次に「(2) 高速度類型（法第2条第2号）」について、御質問又は御意見がありましたら、御発言をお願いします。

○宮村委員 報告書案の6ページの枠内の記載についてです。

この枠内の下から2行目に、「一定の速度以上の高速度で自動車を走行させる行為を」と記載されています。この部分に、次のように加筆するのが相当であると考えます。「道路の形状、交通状況、車両の性能、貨物積載状況、運転技術などの個別事情にかかわらず、一律に危険運転致死傷罪として処罰すべき実質的危険性・悪質性が認められる一定の速度以上の高速度で」といったように、「個別事情にかかわらず」という趣旨が明確になるような加筆をするのが相当であると考えます。

趣旨を申し上げます。

報告書案6ページで確認されているように、この検討会では、危険運転致死傷罪として処

罰すべき実質的危険性・悪質性を伴わない行為までが処罰対象に含まれるような改正は適切ではないという共通認識で議論がされてきました。したがって、一定速度以上の高速度で走行させる行為を一律に処罰対象とすることを検討するのであれば、その検討は、飽くまでも危険運転致死傷罪として処罰すべき実質的危険性・悪質性が一律に認められる速度はどの程度かという見地から行われることになります。この点は、今後更なる検討がされるのであれば、前提として極めて重要な点ですので、誤解がないように明記が必要だと考えます。

○今井座長 ただ今の御意見について、事務当局から何か説明することはありますか。

○猪股参事官 報告書案を作成した事務当局の立場から御説明しますと、御指摘の点については、事務当局としては、報告書案6ページの枠内の2行目に、「傷害罪・傷害致死罪に匹敵する危険性・悪質性を有する行為を重く処罰するという危険運転致死傷罪の罪質を前提とし」と記載した部分で、その趣旨を表現していると考えているところです。

○宮村委員 今の御説明を踏まえても、やはりこの点は極めて重要な点だと思いますので、明記が必要だと考えます。

先ほどの飲酒類型ですと、「個人差や心身の状況にかかわらず一律に」という記載があります。この記載については、私は、個人差を凌駕して、実質的危険性が認められるものだけを処罰対象とする見地から数値基準の検討を進めていくという趣旨が明確になったものと理解しました。そうであれば、高速度類型についても、一定の速度に達することで実質的危険性があるとみなす、擬制するという見地から数値基準を議論するのではなく、飽くまで個別事情にかかわらず実質的危険性が認められる数値基準が設定できるのか、できるとしてどれぐらいなのかという議論がなされることになります。この点は、極めて重要だと思います。ですので、ここは、そう読み取ることができるという記載では足りず、明確な記載を求める次第です。

○小池委員 私としては、この報告書案のとおりで問題ないのではないかと考えています。

宮村委員の御指摘は、実質的危険性が認められるだけの数値基準が検討されるべきことがしっかり表現されていなければならないということと、個別事情にかかわらず一律にという趣旨をはっきり示さなければならないということであつたと思います。

1点目については、事務当局の説明のとおり、「傷害罪・傷害致死罪に匹敵する危険性を有する行為を重く処罰するという危険運転致死傷罪の罪質を前提とし」という記載で十分に表現されているのではないかと思います。

また、2点目の「一律に」という点についても、枠内の下から2行目に「一律に」と記載されています。その上、宮村委員は、「道路の形状等の個別事情にかかわらず」といった文言も入れるべきではないかとおっしゃいましたが、そのような表現を入れることに強く反対だというわけではないものの、「一律に」との記載の中に、基本的にその趣旨は含まれているように思います。また、検討会の議論では、数値基準を、当該道路の最高速度に応じた形で、例えば、最高速度の1.5倍、2倍といった形で決めることが議論されましたが、報告書案の枠内には最高速度に応じてという点は書かれていないところ、それを入れることなく、「道路の形状等の個別事情にかかわらず一律に一定の速度」と記載してしまうと、いかなる道路であっても時速何キロメートル以上という絶対的な速度を問題にしているというように読めてしまいかねず、適切ではないのではないかと思います。そのようなことも考慮しながら、私としては報告書案の書きぶりで違和感を持たなかったところです。

○橋爪委員 個別の交通状況にかかわらず、危険性が認められる速度を設定する必要があるというのは、宮村委員の御指摘のとおりだと思いますが、先ほどの御提案のように、全ての個別事情にかかわらず、いかなる状況・条件であっても一律に生命・身体に対する危険性が高い速度といった条件を付しますと、その理屈を突き詰めた場合、日本中で最も交通量も少なく事故も起きないような道路について、最も事故が起きないような状況・条件で自動車を走行させることを前提に、そのような速度要件を考えるべきだという議論に至る可能性もあり、これまでの検討会で御意見があったような、最高速度を基準として、その2倍や1.5倍という数値基準を設けるべきとの議論が必ずしも適切に反映されなくなるような印象を持ちました。速度要件の設定については、更に検討する必要がありますが、この検討会の議論を適切に反映するという趣旨では、報告書案の記載を維持しても問題ないと考えております。

○宮村委員 小池委員から、「一律に」という言葉があれば足りるではないかという御意見がありました。

しかし、危険性があるものとみなして一律に基準を設定するという意味での「一律に」という言葉の使い方もあります。この検討会での議論はそうしたのではなく、飽くまでも実質的危険性が認められるような速度を数値基準として設定することを検討しようというものでした。そのことを明確にしたいというのが私の意見の趣旨です。

その際に、先ほどの私の修正案では、速度を絶対的な基準とすると読めてしまうというこ

とであれば、「一律に危険性が認められるような速度基準の定め方を議論すべきである」というように、修正提案をした以降の部分も併せて修正すれば、そのような誤解は回避できるのではないかと思います。

先ほど申し上げたような趣旨を反映する修正を、是非御検討いただきたいと思います。

○猪股参事官 御指摘については、座長とも相談しつつ、検討させていただきたいと思います。

○合間委員 報告書案7ページの最後の「○」に関連して、枠内に共通認識として記載することができないかという観点から申し上げます。

7ページの最後の「○」では、「対処困難性を実質的に判断する要件を設けることも考えられるものの、処罰範囲を適切かつ明確に限定する要件を定めることができるかが課題となる」とまとめられています。

この検討会の議論の流れとして、対処困難性あるいは相対的制御困難性の類型に、現行の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と質的には異なるものの同程度の危険性があることを前提に、明確化の観点から数値基準を設けるというものであったと考えています。

ただ、速度の立証には極めて幅があるところ、数値基準を僅かに下回る数値ではあるものの対処困難性が認められる運転について、危険運転致死傷罪として処罰するための実質的要件を設けるべきではないかが課題となること、現時点では実質的要件の具体的内容を明確にできなくても、更に検討する必要があるといった方向性自体は、多数の委員の御意見であったのではないかと私は捉えています。実質的要件の定め方について、自動車運転死傷処罰法第2条第2号の文言を修正するのか、新たな別の類型として定めるのかは別としても、この方向性については、委員の間で共有された認識として、冒頭の枠内に記載することが必要ではないかと考えています。

例えば、枠内の末尾に、「また、高速度で自動車を走行させる行為について、一定の速度以上の高速度という基準以外にも、改めて実質的要件を設けて処罰対象とすることについて検討することが考えられる」といったまとめを記載してもいいのではないかと思います。

○今井座長 ただ今の御意見について、事務当局から何か説明することはありますか。

○猪股参事官 報告書案を作成した事務当局の立場から、御指摘の点を記載していない理由について御説明いたします。御指摘の点については、報告書案7ページの最後の「○」に記載しているとおり、数値基準を下回るものの危険運転致死傷罪としての実質的危険性が認

められる行為もあり得ることから、対処困難性を実質的に判断する要件を設けることも考えられるとの御意見が述べられた一方で、過失犯との区別の観点などから、処罰範囲を適切かつ明確に限定する要件を定めることができるかといった課題がある旨の御意見も複数の委員から述べられていたところであり、委員の皆様の間で、実質的要件を設けることが考えられるとの認識が共有されたとまではいい難いと考えたことから、枠内には記載しなかったものです。

○合間委員 まとめとして、実質的要件を設けるべきということではなくて、設けるかどうかの検討を継続していくという趣旨は、共通認識としてあってもいいのではないかと考えます。実質的要件を設けなければならないとのまとめということであれば、事務当局の説明のとおりかもしれませんが、数値基準がどのようなものとなるのかは分かりませんし、それを少しでも下回る場合にどうするかを引き続き検討していかなければいけない、それが積極の方向なのか消極の方向なのかはともかくとして、より検討を深めていく必要があるといった意味での問題意識は一致しているのではないかと思います。

この報告書案の構成を見ますと、枠内に記載されているかどうかで見方も違いますので、今申し上げた点について、枠内に記載して今後の検討課題とするということは重要ではないかと考える次第です。

○宮村委員 今の御提案についてですが、私は、事務当局の報告書案の方が適切ではないかと考えます。

実質的要件について、合間委員の御提案を頂いて、議論がされたのはそのとおりですが、この報告書案にも書いてあるとおり、処罰範囲を適切かつ明確に限定する要件を定めることができるかという困難な課題は、確認されたものと認識しています。

そして、この検討会で、様々な検討がなされ、今後も検討がなされるに値する提案というのは他にもあったかと思いますが、その中で、合間委員の御提案の点について、枠内に入れて、特に今後の継続的な検討について共通認識となったといえるまでの確認はされていないのではないかと考えます。

○今井座長 事務当局の方から、改めて何か説明はありますか。

○猪股参事官 本検討会における取りまとめが行われた場合には、その内容を踏まえ、法務省において、法改正の要否・当否や内容について更に検討していくことになるところ、報告書案7ページの最後の「○」についても、具体的な規定の在り方についての御提案として、検討対象の一つとなるものと考えております。

○宮村委員 報告書案7ページの二つ目の「○」ですが、これは、私の発言をまとめていただいたものだと思うので、この点について二つ申し上げます。

1点目は、「第6回会議のヒアリング結果を踏まえても」の後に、「進行制御困難性や対処困難性のいずれの危険性との関係においても」という趣旨を加筆いただけないかということです。これは、検討会の議論では、数値基準について、対処困難性という危険性の捉え方をして俎上に上りましたが、私としては、そのような危険性の捉え方をしたとしても一律の線引きが可能とはいえないという趣旨で意見を述べたものですので、そのことを明確にさせていただきたいという趣旨です。

2点目は、報告書案の中で、最高速度の2倍や1.5倍という具体的な数値が書かれていることとの関係で、次のような意見を申し上げたいと思います。7ページの二つ目の「○」の意見の末尾に付け加えるか、あるいは、新たな「○」として付け加えるかになるかと思いますが、「仮に、個別事情にかかわらず一律に危険運転致死傷罪として処罰すべき実質的危険性・悪質性が認められる速度を設定するとしたら、最高速度の2倍や1.5倍といった速度ではなく、かなりの高速度になるはずである。」という趣旨を記載させていただきたいと思います。これは、最高速度の2倍、1.5倍という速度に、一律の危険性が認められることに異論がなかったかのような取りまとめであるという誤解を生じさせないようにさせていただきたいという趣旨です。これまでの議論の中で、最高速度の2倍、1.5倍という数値の提案は確かにありましたが、ヒアリング結果を踏まえても、そのような水準の速度での一律の危険性の認定はできないという前提で意見を述べてきましたので、そのことを明確にさせていただきたいと思います。

常識的に考えても、例えば、中央線がない幅5.5メートル未満の道路について、これまで時速60キロメートルとされていた最高速度が、時速30キロメートルに引き下げられた場合、その道路を従前の最高速度どおりで走行する運転に、個別事情にかかわらず一律に実質的危険性・悪質性が認められるということとはできないと考えます。また、首都高速道路のような最高速度が時速60キロメートルの区間を時速90キロメートルで走行する運転も、一律に危険運転致死傷罪として処罰すべき実質的危険性・悪質性が認められるとまでは考えられないと思います。また、追越しのために一時的に高速度になる場合もあり得て、そのような場合も含めて、危険運転致死傷罪としての処罰が必要かつ相当である水準での線引きをするとしたら、最高速度の2倍や1.5倍を上回るかなりの高速度になるはずであると考えます。

○**今井座長** ただ今の宮村委員の御意見は、これまで十分議論していないかもしれませんが、この点について、事務当局はいかがでしょうか。

○**猪股参事官** 御指摘も踏まえ、座長と相談しつつ、検討させていただきたいと思います。

○**合間委員** 高速度類型について、自動車運転死傷処罰法第2条第2号とは別の新たな類型という点は記載されているのですが、同号の文言を変えたり、解釈を検討するということについての記載がないので、追加を検討していただけないでしょうか。

○**今井座長** ただ今の御意見について、事務当局から何か説明することはありますか。

○**猪股参事官** 報告書案を作成した事務当局の立場から、御指摘の点について記載していない理由について御説明します。自動車運転死傷処罰法第2条の危険運転致死傷罪のうち、高速度運転に係る類型については、本検討会において、同条第2号の「その進行を制御することが困難な高速度」との構成要件を修正し、「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」といった表現にすることが考えられるとの御意見も述べられたところですが、事務当局としては、その御意見は、同号では捕捉されていない危険性を新たに危険運転致死傷罪の対象として捕捉すべきという趣旨のものと理解しており、報告書案7ページの一つ目の「○」に記載された、「高速度運転に起因する対処困難性を捉える危険運転致死傷罪の新たな類型を設けることが考えられる」との御意見に含まれると考えられたことから、別個に記載するまでの必要はないと判断したところです。

○**合間委員** 飲酒類型については事務当局の御説明のとおりと思ったのですが、高速度類型については、特に、現行の自動車運転死傷処罰法第2条第2号について、解釈が狭すぎるのではないかという議論もあったので、第2条第2号とは別の新たな類型を設けるのかということと、同号の要件を見直すのかということは、質的に異なる議論だと私は認識しています。ですので、それについては、先ほどの飲酒類型の場合と異なり、取りまとめ報告書に意見として記載する意味があるのではないかと思います。

○**猪股参事官** 御指摘を踏まえ、座長と御相談しつつ、検討したいと思います。

○**今井座長** それでは、次に、「(3) 赤色信号無視類型（法第2条第7号）」について、御質問又は御意見がありましたら、御発言をお願いします。

○**波多野委員** 第8回会議で、合間委員から、「信号の規制に従うことのない態様で自動車を走行させ」など、自動車の運転態様、走行態様に注目した文言を加えるという御提案があったと思います。私自身は、この案に強い賛同を感じましたし、十分に検討を継続する必要があると考えますが、報告書案に記載がなかったので、その点について、御意見をお伺

いできればと思います。

○今井座長 ただ今の御指摘について、事務当局から何か説明することはありますか。

○猪股参事官 報告書案を作成した事務当局の立場から、御指摘の点を記載していない理由について御説明しますと、御指摘の提案は、報告書案8ページの一つ目の「○」に記載している「「殊更に」という文言の意義が不明確である」旨の意見を補足するために述べられたものであると理解しています。また、第4回会議において、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などについては、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ことについて、おおむね異論は見られなかったということも踏まえ、別個に記載する必要はないと判断したところです。

○宮村委員 報告書案9ページの最後の行について、自動車運転死傷処罰法第2条第7号の適用の在り方についての意見が述べられ、「異論は見られなかった」という記載になっていますが、この部分は、こうした意見が「複数の委員から述べられた」という記載にしたいと思っています。

意見の趣旨としては、本検討会の直接の目的ではない、法の解釈・適用や、検察実務・裁判実務における運用については、委員の共通認識を持つという性質の事柄ではないと考えます。ですので、そのような事柄についてまで、意見の取りまとめが行われたという誤解が生じるような記載は避けていただきたいと思っております。

○今井座長 ただ今の御意見について、事務当局から何か説明することはありますか。

○猪股参事官 御指摘の点については、第4回及び第9回会議において、自動車運転死傷処罰法第2条第7号の適用の在り方について御意見が述べられ、報告書案9ページに記載した各意見に対して特段の異論はなかったものと認識しているため、その旨の記載をさせていただいたところですが、御指摘を踏まえ、座長とも相談しつつ、検討させていただきたいと思います。

○今井座長 それでは、次に、「(4) 新たな類型の追加（スマートフォン等を使用又は注視しながらの運転行為等）」について、御質問又は御意見がありましたら、御発言をお願いします。

特段御意見はないようですが、よろしいですか。

それでは、次に、「(5) 新たな類型の追加（曲芸的な走行行為）」について、御質問又は御意見がありましたら、御発言をお願いします。

○宮村委員 報告書案11ページの冒頭の枠内の表現について意見を申し上げます。

報告書案では、文末が、「適切な範囲で、新たに危険運転致死傷罪の処罰対象とすることについて検討することが考えられる。」とされていますが、本検討会での議論の経過を正確に反映すると、「危険運転致死傷罪として処罰すべき実質的危険性・悪質性の伴う行為を類型化して、新たに危険運転致死傷罪の処罰対象とすることが可能であるかについて、慎重な検討が必要である。」とするのが適切であると考えます。

つまり、新たな類型として曲芸的な走行行為を追加することについては、危険性のある運転行為があり得るものの、危険運転致死傷罪として処罰すべき行為を類型化して切り分けることが果たして可能であるのかが困難な課題であるというのが、この検討会での議論の大勢であったと認識しています。したがって、その経過を正確に反映するならば、先ほど申し上げたような表現が適切ではないかと考えます。

○今井座長 ただ今の御意見について、事務当局から何か説明することはありますか。

○猪股参事官 報告書案を作成した事務当局の立場からお答えしますと、第9回会議においては、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も想定されるため、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処罰対象として追加することが考えられるとの認識の下で議論が行われたと認識しています。そして、第9回会議における御指摘のような御意見は、曲芸的な走行行為を危険運転致死傷罪の処罰対象として追加するとした場合に留意すべき点について述べられたものであると認識しており、そうした御意見も踏まえつつ、更に検討を行うこと自体について異論があったとは認識していないところです。

○小池委員 この点に関して、第9回会議において、曲芸的な走行行為を危険運転致死傷罪の類型として取り込むことについて、乗り越えなければならない様々な課題があるということを上申しました。その際、課題についてしっかりとお伝えしたいということで、やや言い方が強めになってしまい、私自身が、危険性を有する行為を切り出すことが困難であると評価しているような印象を与えたのであれば申し訳ないのですが、私としては、現時点ではニュートラルという趣旨で発言したつもりです。危険性・悪質性が高い態様をうまく切り出すことが困難であるという見通しまで申し上げたわけではなく、立法事実の有無を十分に調査することを前提に、相応の立法技術を用いて、機能する構成要件を規定することができるかを引き続き検討しながら、改正の可否を考えていくべきではないかという趣旨で申し上げたつもりであり、この報告書案の枠内に、その趣旨は適切に表現されていると考えております。

○橋爪委員 私も、第9回会議での小池委員の御発言は、曲芸的な走行行為については、処罰範囲を限定する上で立法論的な課題はあるものの、それを危険運転致死傷罪の新たな類型として追加することが全く不可能というわけではなく、なお検討する意義があるという方向での御発言だと理解しておりました。

私も、なお十分には意見がまとまっておりませんが、現に、危険なドリフト走行が行われて一定の被害が生じている状況があること、また、ながら運転とは異なり、客観的にいかなる走行が行われたかについて立証上のハードルが高いとまではいえないことに鑑みますと、曲芸的な走行行為のうち、一定の悪質・危険な運転行為に限定した上で、危険運転致死傷罪の対象とすることが可能か否かについて、更に継続して検討する価値があると考えております。そういった意味からは、いわゆる「ながら運転」とは異なる取りまとめとしているこの報告書案に賛成したいと存じます。

○宮村委員 両委員の意見を踏まえて、先ほどの意見を補足させていただきます。これまでの検討会の議論において、いわゆるドリフト走行に関しても、ドリフト走行と同じような要素を持つハンドル操作やブレーキ操作であっても危険性の伴わない運転行為があるのではないかということを申し上げました。それについて、困難な課題を乗り越えて構成要件化することが可能であるという見通しまでは共有されるに至っていないと考えます。

先ほど申し上げたように、この検討会でいろいろな提案がなされた中で、曲芸的な走行行為について、特に、枠内に、「検討することが考えられる」と記載して検討を進めるべきといえるまでの共通認識には達していないのではないかと考えます。

○橋爪委員 議論の趨勢としては、スマートフォンなどのいわゆる「ながら運転」とはやはりニュアンスが違ような印象を持っておりますので、少なくとも、「ながら運転」とは異なるニュアンスが読み取れる表現での取りまとめをお願いしたいと考えております。

○今井座長 事務局の方から何かありますか。

○猪股参事官 これまでの検討会における御議論や本日頂いた御意見も踏まえても、事務局としては、委員の皆様の間で、現時点において法改正を行うことは困難であるとの認識が共有されたものではないと認識しておりますが、御指摘も踏まえ、座長とも御相談しながら検討したいと思います。

○今井座長 それでは、次に、「2 危険運転致死傷罪（法第3条）の構成要件の見直し」についてです。まず、「(1) 法第3条第1項の構成要件の見直し」について、御質問又は御意見がありましたら、御発言をお願いします。

○波多野委員 報告書案 13 ページ冒頭の枠内に、「法第 3 条第 1 項の同じ構成要件につき同様の数値基準を規定する」と書かれていますが、自動車運転死傷処罰法第 3 条第 1 項の「正常な運転が困難な状態」との要件については、同法第 2 条第 1 号より一段低い数値が入るべきではないかと考えており、その旨の意見も申し上げたと思いますが、その点についてお伺いできればと思います。

○今井座長 ただ今の御意見について、事務当局から何か説明することはありますか。

○猪股参事官 報告書案を作成した事務当局の立場からお答えします。御指摘は、「正常な運転が困難な状態」よりも軽度の酩酊状態で死傷事犯を起こした場合の罰則を設けるべきとの趣旨の御意見についての受止めを問うものと認識しておりますが、その御意見については、報告書案 17 ページの一つ目の「○」に記載しております。

○今井座長 今の回答でよろしいですか。

○波多野委員 大丈夫です。

○合間委員 今の波多野委員の御発言に関してですが、報告書案 13 ページの枠内は、「法第 3 条第 1 項の同じ構成要件につき同様の数値基準」という表現になっているところ、自動車運転死傷処罰法第 2 条第 1 号に数値基準を設けるとすると、同法第 3 条第 1 項についても数値基準を設けるということになるのですが、「同様の」と言い切っているのかというところがありますので、例えば、言葉の問題かもしれませんが、「同じ構成要件につき同様に数値基準」という形にすれば、それなりに幅もありますし、検討もできるのかなと思うのですが、いかがでしょうか。

○今井座長 ただ今の御意見について、事務当局から何か説明することはありますか。

○猪股参事官 御指摘は、「3 その他」の「(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創設」に関連する御議論であると考えています。

「(1) 法第 3 条第 1 項の構成要件の見直し」の趣旨は、自動車運転死傷処罰法第 2 条第 1 号に数値基準を規定する場合には、同一の要件が用いられている同法第 3 条第 1 項についても同一の数値基準を規定することを検討すべきかというものですので、この論点の取りまとめの記載としては、報告書案のような記載が適切であると判断したものです。

○今井座長 次に、「(2) 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、御質問又は御意見がありましたら、御発言をお願いします。

特に御意見はないと伺ってよろしいですか。

それでは、続きまして、「3 その他」にまいりたいと思います。まず、「(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創設」について、御質問又は御意見がありましたら、御発言をお願いします。

○波多野委員 報告書案17ページの最後の「○」の「国民の理解を得るために十分な情報提供と説明を更に誠実に尽くす必要がある」という記載について、あえて繰り返しの意見を申し上げたいと思います。

ここに書かれていることは、スローガンとしては異論はありません。しかし、実務への現実的な浸透を図ることを意図しているのであれば、条文の見直しが必要であると思います。過去に何度も声が上がってきた歴史、あるいは今回の検討会が開かれるに至った経緯、これらに鑑みれば、これは空理空論だと言わざるを得ないと考えております。

ニュース等で報道される、なぜこれが危険運転致死傷罪に該当しないのかという事案で、遺族が記者会見をする際に、一様に憤っているのは、これは「過失」ではないでしょう、うっかりではないでしょうという点が筆頭だと思います。当然、メディアの報道も、これがなぜ「過失」なのかという切り口になっているように思います。「危険」という日常的に使う言葉の理解がある中で、「過失」と評価されることへの強烈な抵抗感が生じます。常識的に考えて、正に悪質というほかない事案で家族を死傷させられた結果を目の当たりにした人間からすれば、これは極めて自然な抵抗感であり、ここに書かれているような、十分な情報提供と説明といったことでケアできる問題ではないと思います。

これは、「危険」と「過失」という落差の大きい2段階評価の基軸を維持し続ける限り、今後も続く問題であると思いますし、国民の理解・納得と法律との間に大きなギャップがあるのではないかという、長年続いてきた問題提起の正に本質であると考えています。

第9回会議において、イギリス法の「far below」という考え方をヒントに、我が国でも、他人の安全に無関心・無配慮な運転行為で、一般的な交通規範を遵守するレベルをはるかに下回る運転態様、あるいは、単純な過失では捉え切れないものを捉えるという考え方に基づく中間類型を設けられないかという提案をしました。

中間類型を検討する余地については、平成13年の立法時の法制審議会の第1回会議の議事録にも、裁判官であると思われる委員からの発言が記録されております。読み上げますと、「業過との関係なんですけれども、これは故意犯で結果的加重犯という類型としてとらえられるわけですが、それはそれで分かるのですが、この立証はできないけれども単純な業過、過失ではとらえ切れないというようなものが出てきやしないだろうか、つまり故意犯の故意の要件等の立証は必ずしもできない、しかし単純な業過とは言えないような、

中間といいますか、はざまの類型の事案というものはあり得るのではないかという気がちょっとするのです。それをどういうふうにとらえたらいいのかという問題。」というものです。この発言からも、危険運転致死傷罪の各類型の構成要件を極めて限定的に絞っているがゆえに生じる、同罪の構成要件からは外れるが、単純過失とは到底いえないものについて捉える場を確保しておく必要があるのではないかという発想は、立法当時から、プロであれば当然に浮かんでいた懸念点であったと思われます。

今回の検討会においては、現行法と国民の理解・納得との間にどのようなギャップがあるのか、なぜギャップは埋まらないのか、そうした観点から議論がされることを切望しておりました。しかし、残念ながら、私個人としては、なぜギャップが埋まらないのか、何が障壁なのかを理解し難い部分が残ってしまったと感じております。もちろん、できる限りの議論を尽くしていただいたとは感じておりますが、議論の全体的な方向性において、私の言うギャップにいまいち焦点が当たらなかったのではないかという消化不良があります。刑法というのはこういうものです、と確立された構造・理論を丁寧に御説明いただく時間は充実していたと思います。一方で、過去に何度も見直しを要望されてきたギャップの解消について、積年の要望にどのように寄り添うべく知恵を出せるかといった観点からの模索は、なお不足していたように思います。

この検討会に参加し、回を重ねるにつれ、なぜこれほどまでに立法時の基本コンセプトに原点回帰をするのか、私は、その妥当性や合理性が理解できませんでした。

自動車運転死傷処罰法第2条の各類型の構成要件が余りにも限定され過ぎているということは、第2回会議の被害者団体のヒアリングの際にも一様に言われていたことだと思いますし、被害者団体の顧問弁護士である法律家からも明確に同様の発言があったと思います。

立件できないものに捜査のリソースは割けない、だから、結果として不適切な運用も出てきてしまうというのは、現実にあることだと思っております。なぜなら、私自身がそのような確信に至るに足る経験をしてきているからです。そうであれば、その他の事案でも同じような問題があるはずだと類推するのは、ある意味当然だと考えています。

実務に耐え得る条文にしていいただきたいと第3回会議で申し上げましたが、危険かつ悪質な運転行為による死傷事犯について、事案の実態に即した適切な処罰の実現が、この法律の目指すものであるならば、条文が紙に書いてあるだけではなくて、捜査実務、すなわち立証面において、実際に適切な処罰ができる法律であるべきだと考えています。そうでなければ被害者は泣き寝入りをする以外にありません。

ここまでこの検討会に参加してきた中で、国民の理解・納得と現行法との間にできてしまっているギャップを縮める策は、結局のところ、私は三つあると考えています。

一つ目は、自動車運転死傷処罰法第2条の各構成要件を明確化し、一部については緩和すること。

二つ目は、同法第3条の各構成要件を緩和し、類型を追加すること。

三つ目は、中間類型を新設すること。

まず、自動車運転死傷処罰法第2条の各構成要件の明確化と一部緩和という点は、本検討会において、同条第1号と第2号について数値基準の導入等が検討されていることで、一定の成果を感じています。引き続き、実質的要件についても具体的な検討を継続していただきたいと思います。

二つ目の、同法第3条の構成要件を緩和し、類型を追加するという点は、同条第1項について、自己抑制の低下という概念を要件に取り込んでいただけないかという御提案をしているところです。また、同条の類型追加については、例えば、同法第2条第7号について、先ほど申し上げた「信号の規制に従うことのない態様で自動車を走行させ」といった文言を追加することが難しいのであれば、同法第3条の危険運転致死傷罪として類型を新設していただく方法もあるのではないかと考えております。

三つ目の、中間類型の新設については、平成13年の立法時の法制審議会で先ほどの委員が言及されたように、単純な過失運転致死傷罪とはいえないような、はざまの事案を捉える類型が必要なのではないかという御提案をしているところです。

○今井座長 御意見ありがとうございます。ほかに御質問又は御意見はございますか。

○合間委員 報告書案15ページの枠内の結論部分が、「慎重な検討が必要である」となっていますが、是非ここは違う表現にしていきたいと思っています。

この表現は、例えば、報告書案10ページのいわゆる「ながら運転」の追加や、14ページ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といった論点の結論部分と同じ表現になっていますが、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創設については、少なくとも、今後も検討の必要があるのではないかということは、この検討会の議論の中でおのずと出てきたのではないかと思いますので、是非表現を変えていただきたいと思っています。

以下、理由を述べます。

まず、報告書案のうち、飲酒運転に係る中間類型についての記載は、私から御提案した具

体的な案と、それに対する委員の方々からの意見が整理されていると理解しており、この整理の内容に異議があるものではありません。

しかし、私が申し上げた案は、飲酒運転という悪質な運転について、故意犯又はそれに類するものとして適正に捉えることの必要性を前提にした、あくまで一委員の意見にすぎず、それらの案が拙かったり、検討・反論が不十分であったとしても、それは、中間類型の検討を継続していくことの必要性がないということの意味するものではありません。

現行の自動車運転死傷処罰法第2条第1号や第3条第1項の規定との関係、酒気帯び運転や酒酔い運転との併合罪となることによる処断刑との整合性の問題など、御指摘が多々あることは十分に承知しております。ただ、飲酒運転の危険性を市民に分かりやすく知ってもらうこと、また、御遺族や被害者が声を上げているように、飲酒運転を適正に処罰していくことの必要性自体は、委員の皆様の議論の前提としてあったと理解しています。だからこそ、報告書案17ページの最後の「○」についても、市民にとっての分かりにくさがあることが前提の記載になっているのではないのでしょうか。国民への説明では不十分であるというのは、波多野委員の御指摘のとおりかもしれませんが、そうした点に委員の問題意識があるということはいえるのではないのでしょうか。そうであれば、現行法でも十分である、あるいは現行法と整合せず困難であるということなのかもしれませんが、この点について、より検討を深めていくことは、この検討会の共通の認識、あるいは、多数の委員の認識ということとはできないのでしょうか。

また、飲酒運転については、危険運転致死傷罪の飲酒類型の数値基準がどのような規定になるのか、具体的な数値や故意の対象も含めて、未だ不明確な部分がありますし、飲酒検知の数値は、その測る時期によって違いがあるなど、立証の問題ではありますが、必ずしも、絶対的・画一的なものではない面があります。これを踏まえると、飲酒運転について、危険運転致死傷罪の数値基準の規定の在り方次第では、中間類型を検討することが必要になるという場面は十分に予想されます。

さらに、例えば、中間類型の必要性の検討という観点から、概念上の処断刑で議論するのではなく、過失運転致死傷罪のみの場合と酒気帯び運転又は酒酔い運転の併合罪の場合の実際の科刑状況を比較する作業も、今後の検討で必要になるかもしれません。

今後の議論に幅を持たせていくためにも、この検討会の認識として、中間類型について引き続き検討を要するといった形で取りまとめをすることができないかと御提案する次第です。

次に、高速度運転に係る中間類型についても述べさせていただきます。

高速度運転についても、報告書案には、私から御提案した中間類型の具体的な案と、それに対する委員からの御意見というのが整理されていて、その内容に異議があるものではありません。

しかし、これまでの会議で申し上げてきたとおり、高速度運転の場合、飲酒運転における同法第3条第1項のような規定は存在しませんし、少なくとも、道路交通法違反との併合罪の処断刑との整合性という問題ありません。また、危険運転致死傷罪の高速度類型の数値基準がどのような規定になるかについても、具体的な数値や故意の対象も含めて、未だ不明確な部分があります。速度の立証についても、赤羽委員からも御指摘があったとおり、捜査過程で一つの数値が出てくるというものでは必ずしもありません。

ですから、飲酒運転についてと同様、今後の議論に幅を持たせていくためにも、この検討会の認識として、中間類型について引き続き検討を要するといった形での取りまとめを、是非検討していただきたいと考えています。

○今井座長 ただ今の御意見について、事務当局から何か説明することはありますか。

○猪股参事官 御意見の趣旨は、報告書案15ページの枠内の記載の修正を求めるものと理解しました。その上で、報告書案においては、論点ごとに委員の皆様の間に認識が共有されたと考えられる点を冒頭の枠内に記載し、枠外に、補足説明として、主な御意見の概要を記載しているところ、枠内で「慎重な検討が必要である」との表現をしているものについては、委員の皆様の間で、現時点において法改正を行うべきではない、あるいは、各委員の御意見の隔たりが大きく、一定の方向性を見いだすことが困難であるとの認識が共有されるに至ったと考えられる論点について用いています。

○合間委員 それは重々承知していますが、取りまとめとして、先ほど申し上げたような他の論点と同じように、「慎重な検討が必要である」という結論となっているのは、どうしても違和感がありますので、もう一段階、「検討の必要がある」という形で表現を変えてもいいのではないかと考えています。

他の委員の方から異なる御意見を述べられてしまったら、委員の共通の認識としては記載することはできませんが、飲酒類型や高速度類型の数値基準について今後検討していくとしても、自動車運転の危険性をどのように捉えていくかを議論するに当たって、中間類型というものの考え方がない中で数値基準について議論しても、数値があるかないかだけになってしまい、実態を捉えたものにはならないと思います。そういった意味でも、今後、

中間類型を検討していく必要性は高いものと考えますので、枠内の表現ぶりを検討していただきたいということです。

○小池委員 合間委員の御意見は、理解できるところもあるのですが、中間類型については、相当に具体的な提案が幾つも出され、それらについて検討を加えた結果、報告書案15ページの枠内に書かれているように、危険運転致死傷罪や過失運転致死傷罪との明確な区別ができる類型を切り出すことが困難であるという方向の意見が複数の委員から示されたところではないかと思っております。その意味では、合間委員がおっしゃるように、将来的に検討をする必要がないということではないものの、この検討会の議論の取りまとめとしては、委員の間の認識の差が大きく、そのような意味で慎重な検討が必要であるという記載は、十分あり得るのではないかと私は理解しました。

○合間委員 小池委員の御指摘はもっともですが、その具体的な案というのは、私が、何とかならないかと考えて出したものであって、英知を結集したようなものではありません。ですので、いろいろな人の知恵や現実認識を踏まえても中間的な類型を捉えるのは無理だということであれば、やむを得ないのかもしれませんが、この検討会でそういったところまでいけたのであろうかと感じているところです。

報告書案では、危険運転致死傷罪の飲酒類型や高速度類型の数値基準については議論を継続していくと理解できますので、中間類型についても議論を継続していく余地を残しておくこと自体はそれほど異論があることではないと思ひ、枠内の表現ぶりを検討していただけないかと考えた次第です。

○今井座長 事務当局から、更に説明することはありますか。

○猪股参事官 事務当局としては、この論点については、結果として一定の方向性を見いだすに至らなかったものの、複数の考え得る案について、合間委員のみならず橋爪委員にも具体的に御提案いただいて、具体的な検討を加えることで、委員の方々の専門的な知見に基づいて、予断のない充実した御議論がなされたものと考えています。

合間委員の御指摘も踏まえて、座長とも御相談しつつ、検討したいと思ひます。

○今井座長 私も同様に考えております。

それでは、次に、「(2) 過失運転致死傷罪・危険運転致死傷罪の法定刑の引上げ」について、御意見又は御質問がありましたら、御発言をお願いします。

特にございませんでしょうか。

それでは、次に、「(3) 行為者以外の者の故意又は過失が介在している場合の取扱い」に

ついて、御質問又は御意見がありましたら、御発言をお願いします。

○宮村委員 この項目についての全般的な取りまとめ方については、報告書案に記載していただいたとおりにかと思えます。

報告書案20ページの一つ目の「○」が、私が述べた意見を整理していただいたものだと思いますが、その末尾に、「交通死傷事犯については、他の過失事犯よりも重い処罰規定が設けられており、交通死傷事犯について、特に責任に見合わない刑罰を避けるための規定を設けることには合理性がある」という趣旨のことを加筆することを御検討いただけないでしょうか。

その趣旨ですが、取りまとめ報告書の中に、意見や反論を全部盛り込むということが予定されていないというのは、承知しております。その上で、報告書案20ページの最後の「○」で、「交通死傷事犯に限って特別の規定を設けなければならない必要性はない」という意見の記載がありますので、交通死傷事犯について特にこの規定が必要だと御提案した趣旨を明確にさせていただきたいというものです。

○今井座長 ただ今の御意見について、事務当局から何か説明することはありますか。

○猪股参事官 報告書案を作成した事務当局の立場から、御指摘の点を記載していない理由を御説明しますと、御指摘の意見は、事務当局としては、本報告書案20ページの一つ目の「○」に記載してある意見と同趣旨のことを別の表現で説明したものであると考えたため、記載する必要はないと判断したところです。

○宮村委員 一つ目の「○」の「運転者の責任に見合わない刑罰を科されるおそれがある」との部分にそれに当たるという御趣旨だとは思いますが、私としては、そのような記載では、最後の「○」に記載の指摘に対する説明が十分に尽くされているような表現になっていないと思いますので、是非御検討をお願いしたいと思います。

○猪股参事官 御指摘も踏まえて、座長と相談しつつ、検討させていただきたいと思います。

○今井座長 それでは、「第3 検討の結果」についての議論は、この程度とさせていただきます。次に、「第4 終わりに」について、御質問又は御意見がありましたら、御発言をお願いします。

○波多野委員 報告書案21ページの最後に、「より一層適切な運用がなされることを期待したい」と記載されていますので、あえて申し上げたいと思います。

これまでも何度か申し上げてきたことですが、仮に、数値基準が導入されるのであれば、測定数値の正確性が担保されなければ意味がないというのは当然のことだと思います。そ

のためには、結局は、数値測定のためのインフラを整えるほかないと考えております。そうすると、法務省や警察庁のみならず、国土交通省等他の省庁との連携も欠かせないのではないかと思いますので、その点を、この機会に重ねて申し上げたいと思います。

その上で、検察庁と警察庁にお願いですが、例えば、死亡・重傷事故では、ドライブ・レコーダーの解析を必ず実施する、あるいは、ドライブ・レコーダーがない場合には、EDR解析を必ず実施するといった体制を確立すべく、是非、通達を出すなど捜査現場への浸透を徹底していただきたいと思います。

同時に、数値基準が導入された場合に、その数値を下回れば、処罰を免れることができるといった誤った理解が広がらないようお願いしたいということを重ねて申し上げたいと思います。

○今井座長 他に何か御意見はございますか。よろしいでしょうか。

それでは、「第4 終わりに」についての議論も、この程度とさせていただきます。

「取りまとめ報告書（案）」の内容についての議論は以上となりますが、そのほかに、この機会に御発言されたい点などがある方はいらっしゃいますでしょうか。

○安田委員 この機会に、今回の検討会の対象となっている論点ではありませんが、一方通行道路の逆走運転について意見を申し上げます。

先日、埼玉県内で、一方通行道路を逆走して人を死亡させ、危険運転致死罪で逮捕されたものの、過失運転致死罪で家庭裁判所に送致されたという事案に関して、現場の一方通行規制は二輪車が除外されていたために、危険運転致死罪は成立しないと判断されたという報道に接したところです。これに関し、一般の国民の方の中には疑問を持たれる方もおられるのではないかとと思われることから、この機会に私の理解を一言述べておきたいと存じます。

自動車運転死傷処罰法第2条第8号は、「通行禁止道路を進行し、かつ、重大な交通の危険を生じさせる速度で自動車を運転する行為」を、危険運転致死傷罪の対象行為として規定していますが、「通行禁止道路」は、同号において、「道路標識若しくは道路標示により、又はその他法令の規定により自動車の通行が禁止されている道路又はその部分であって、これを通行することが人又は車に交通の危険を生じさせるものとして政令で定めるものをいう。」と定義されています。そして、同号の委任を受けて、自動車運転死傷処罰法施行令第2条が通行禁止道路について規定しているところ、同条第2号では、「道路交通法第8条第1項の道路標識等により自動車の通行につき一定の方向にするものが禁止され

ている道路又はその部分」と規定した上で、「当該道路標識等により一定の条件に該当する自動車に対象を限定して通行が禁止されているものを除く。」として、自動車の一部についてのみ通行禁止となっている道路を「通行禁止道路」から除外しております。

問題は、この除外規定に合理性があるかという点ですが、自動車運転死傷処罰法第2条第8号は、他の通行者としては自動車が進行してくることはないはずであるという前提で通行している道路において重大な交通の危険を生じさせる速度で運転する行為を、危険性・悪質性が典型的に高いものとして、危険運転致死傷罪の対象行為とするものであるなどと説明されております。要するに、自動車が想定外の方法から進行してくる場合については、他の通行者にとって危険回避措置をとることが困難であるという観点から、危険性を捉えたものだと考えられます。この点、同法施行令第2条第2号の一方通行道路のうち、除外されているものは、他の通行者にとって、一定の限定はあるにせよ、他の自動車が逆方向から進行してくることが予想できないわけではありません。例えば、私の家の近くのある通りは、路線バスを除く大型バスに限った一方通行道路ですが、この場合は、大型トラックやダンプカーといったものも含め、自動車がいずれの方向にも走っているわけですので、そもそも一方通行道路といっても極めて限定的な意味合いのもので、こうした道路が除外されていることは容易に理解できるものと思います。他方で、二輪車だけが除外されている場合などは、限りなく一方通行道路に近いわけですが、それでもなお自動二輪車等が一方通行の矢印とは反対方向に走ってくることは当然考えておかなければならないのが前提となっております。すなわち、同法施行令第2条第2号が除外している一方通行道路では、どのような場合であっても一方通行の矢印とは反対方向に自動車が走ってくることは当然の前提ですから、その限りで、歩行や運転等に当たっては、反対方向にも注意を向ける必要があることになり、ひいては危険回避措置をとることが困難とは言い難く、典型的に危険性が高いとまでは評価できないことから、同法第2条第8号の「通行禁止道路」から除外しているものと考えられ、このことには一定の合理性があるものと考えている次第です。

○橋爪委員 安田委員から御説明のあった自動車運転死傷処罰法第2条第8号の規定は、平成25年の同法制定時に追加されたものですが、その際の法制審議会の刑事法部会に私も幹事として参加しておりましたので、その時の記憶を前提に一言だけ申し上げます。

同部会においては、安田委員から御説明があったように、他の通行者が、反対の方向から車が来ることはない信頼する状況においては、その信頼が裏切られて自動車が来た場合、

通行者が回避措置を講ずることが困難であるという理解から、このような立法提案に至ったものと承知しております。したがって、一定の限定があるとはいえ、特定の自動車が走行することが認識可能な道路については、回避措置が全く期待できないわけではないことから、これを同号の「通行禁止道路」から除外することについても、一定の理由があると考えております。

○今井座長 以上で、本日の議論は終了となります。

「取りまとめ報告書（案）」については、本日頂いた御意見を踏まえて報告書案を改訂し、次回会議で改訂版をお示しし、取りまとめることができればと思います。報告書案の改訂版については、次回会議までの間に、事務当局を通じて、皆様に案をお送りし、調整させていただきたいと思います。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、そのように進めることとします。次回は、改訂した報告書案を基に、再度、取りまとめに向けた議論を行い、できれば最終的な取りまとめをしたいと思います。

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、事務当局から説明をお願いいたします。

○猪股参事官 次回の第11回会議は、令和6年11月27日水曜日午後1時30分からを予定しています。詳細については、別途御案内申し上げます。

○今井座長 本日はこれにて閉会といたします。皆様どうもありがとうございました。

—了—