

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11回)

第1 日 時 令和6年11月27日(水) 自 午後1時31分
至 午後2時08分

第2 場 所 法務省大会議室

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)

議

事

○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11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。

本日は、法務省森本刑事局長にも御出席いただいております。

それでは、議事に入りたいと思います。

前回会議でお示しした「取りまとめ報告書（案）」について、皆様から頂いた御意見を踏まえて改訂し、本日、配布資料15として「取りまとめ報告書（案）〔改訂版〕」をお配りしております。

委員の皆様には、事前に改訂後の報告書案をお送りしましたので、御一読いただいているかと思っております。

まず、事務当局から、前回会議でお示しした「取りまとめ報告書（案）」からの改訂内容について説明していただきます。

○猪股参事官 「取りまとめ報告書（案）〔改訂版〕」は、前回会議における御議論を踏まえ、座長の御指示の下、事務当局において、配布資料14の「取りまとめ報告書（案）」の内容を改訂したものです。

具体的な内容について、改訂後の報告書案に沿って御説明いたします。

まず、報告書案5ページの最後の「○」について、改訂前は、「第6回会議のヒアリング結果を踏まえると、数値基準を下回る場合であったとしても疲労等の原因と競合して「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、そうした場合にも危険運転致死傷罪の成立が認められるよう、「正常な運転が困難な状態」の要件は存置し、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」としていたところ、これを全体として改め、「第6回会議のヒアリング結果を踏まえると、数値基準を下回る場合にも「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、現行の「正常な運転が困難な状態」の要件は維持し、数値基準は「正常な運転が困難な状態」の一類型を例示するものとして規定することが望ましい」としました。

次に、報告書案6ページの枠内について、改訂前は、6行目の「構成要件を明確化して安定的な運用を確保する観点から、」に続く箇所において、「一定の速度以上の高速度で自動車を走行させる行為」としていたところ、これを改め、「犯行時の交通の状況等にかか

ならずそうした危険性が認められるといえる数値基準を規定し、それを満たす速度で自動車を走行させる行為」としました。

次に、報告書案7ページの一つ目の「○」について、「法第2条第2号が捉える進行制御困難性とは質的に異なる危険性であるから、」に続いて記載していた、「同号とは別に、」を削除しました。

次に、同ページの二つ目の「○」について、改訂前は、2行目の記載を、「個別の事情を凌駕して一律に高速度運転の実質的危険性が認められるといえる速度」としていたところ、これを改め、「個別の事情を凌駕して一律に進行制御困難性や対処困難性といった高速度運転の実質的危険性が認められるといえる速度」としました。

次に、報告書案9ページの最終行について、改訂前は、「複数の委員から述べられ、異論は見られなかった。」としていたところ、これを改め、「複数の委員から述べられた。」としました。

次に、報告書案11ページの枠内について、改訂前は、3行目の「危険運転致死傷罪として重く処罰すべき高い危険性・悪質性を有するものがあることから、」に続く箇所において、「適切な範囲で」としていたところ、これを改め、「危険運転致死傷罪として処罰すべき危険性・悪質性を有する行為に限定して」としました。

次に、報告書案17ページの下から14行目の「なお、」に続く箇所に新たな「○」を追加し、「法第2条の危険運転致死傷罪の飲酒類型や高速度類型の数値基準の定め方次第では、中間的な犯罪類型を設けることを改めて検討する必要があるのではないかとの意見も述べられた。」との記載を加えました。

最後に、報告書案21ページの一つ目の「○」について、改訂前は、3行目の「運転者の責任に見合わない刑罰が科されるおそれがある上」に続く箇所において、「その処罰の在り方は市民の関心事であることから、危険運転致死傷罪及び過失運転致死傷罪について、必要的減軽又は免除の規定を設けるべきである」としていたところ、これを改め、「その処罰の在り方は市民の関心事であり、他の過失犯よりも重い罰則が設けられていることも踏まえれば、危険運転致死傷罪及び過失運転致死傷罪について必要的減軽又は免除の規定を設ける必要性・合理性がある」としました。

そのほかの変更点として、「取りまとめ報告書(案)」においては「●」と記載していた部分に、第11回会議の開催日を記載するなどしております。

報告書案の改訂内容に関する事務当局からの説明は以上です。

○今井座長 それでは、本日は、この改訂後の報告書案を基に、取りまとめに向けた議論を行いたいと思います。改訂後の報告書案について、御質問や更なる修正の御意見がありましたら、御発言をお願いいたします。

○宮村委員 更なる修正の意見ではないのですが、取りまとめに当たって、改めての確認の趣旨で、一言意見を申し上げたいと思います。

危険運転致死傷罪の構成要件見直しの検討に当たって、本検討会では、危険運転致死傷罪として処罰すべき実質的危険性や悪質性を伴わない行為がその処罰対象に含まれることとなる改正はすべきでないという点は、共通認識とされてきたと認識しています。今後、この報告書を踏まえて更に具体的検討が行われるに当たっても、このことは常に絶対的な前提とされるべきだと考えています。

アルコール類型や高速度類型の数値基準を検討するに当たっても、個人差や個別事情にかかわらず高い危険性が認められるといえる基準はどの程度なのか、更に慎重な検討が必要だと考えます。

高速度類型について、報告書案には、「最高速度の2倍や1.5倍の速度」という意見も記載されています。個別・具体的な状況などに照らして、そのような速度で一律に高い危険性が認められるのか、追越しのような場面も想定したときに、そのような数値基準に危険運転致死傷罪として処罰する相当性が認められるのかといったことについては、今後、更なる検討の場では課題になると考えます。

曲芸的な走行についても、高い危険性や悪質性を伴わない行為が処罰対象となるおそれのない構成要件とすることが可能なのかについては、更なる慎重な検討が必要であると考えます。先ほど述べたこの検討会での大前提が今後も維持されて、検討が進められるべきです。

○波多野委員 修正提案という形ではありませんが、中間タイプの必要性について、報告書案の15ページの枠囲みの「慎重な検討」という表現を、「十分な検討」という表現に変えていただきたいと事務当局に御要望を出しましたが、結果として反映がされなかったのは残念であったと一言申し添えたいと思います。

こう思う理由としては、例えば、報告書案の5ページにおいて、同条第1号の数値基準について、呼気1リットルにつき0.15ミリグラム以上とする、0.25ミリグラム以上とする、0.5ミリグラム以上とするといった幅のある選択肢が出てきている以上は、それらの数値のはざまをどのように捉えるのかという点を考えないわけにはいかないのだ

ろうと思うからです。

○**合間委員** 「過失運転致死傷罪よりも重く危険運転致死傷罪よりも軽い処罰規定の創設」のうち、いわゆる中間類型について、報告書案の17ページに新たに「○」を追加していたことについては、これからの議論に向けて意義のあることだと思っていますし、御検討いただいたことについて感謝申し上げます。

ただ、報告書案15ページの枠内については、「慎重な検討」を「十分な検討」という表現に変えたとの波多野委員の問題意識も踏まえ、修正を御検討いただけないかと申し上げたいと思います。この枠内の最後は、「いずれについても慎重な検討が必要である。」と結ばれていますが、これを、「いずれについても慎重な検討が必要であるが、今後の危険運転致死傷罪の検討状況に応じて対応を検討する必要もある。」というまとめにするという意見です。詳細な理由は前回述べさせていただいているので、ここで繰り返すことはいたしません。ただ、中間類型について検討をやめてしまうのではなく、状況に応じて検討を継続していく必要があること、この限度であれば委員の共通の認識に至っているのではないかと考えて、御提案する次第です。御検討いただければと思います。

○**今井座長** ただ今、合間委員から修正意見が出されましたが、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** 前回会議で述べたとおり、論点ごとに設けている冒頭の枠内には、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ています。そして、委員の皆様の間で、現時点において法改正を行うべきでない、あるいは、各委員の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は、いずれも今後も慎重な検討が必要であることから、「慎重な検討が必要である」との表現を用いております。

その上で、「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」の論点については、委員の方々の専門的な知見に基づき、複数の考え得る案が提示され、具体的にその当否・問題点について充実した御議論がなされたものの、結果として一定の方向性を見いだすことが困難であった論点であり、その認識は、委員の間で共有されていると考えています。そして、前回会議においても、「この論点について引き続き議論を続けるべき」という御意見があった一方で、「具体的な案が幾つも出され、具体的に検討を行ったが、過失運転致死傷罪との明確な区別ができ、危険性としても担保されてい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ている」旨の御意見

もあるなど、一定の方向性を見いだすことができなかつたものと考えています。そこで、
枠内の記載については、座長とも御相談の上で、改めないこととしたものです。

なお、先ほど御指摘がありました、前回会議において、合間委員から、「法第2条の危険運転致死傷罪の飲酒類型や高速度類型の数値基準の定め方次第では、中間的な犯罪類型を改めて検討する必要がある。」旨の御意見を本報告書に記載するよう御要望があったことを踏まえ、改訂後の報告書案17ページの下から三つ目の「○」に、その旨を付記する修正を加えたところです。

○今井座長 この機会に、他の委員の方からも、合間委員の意見について何か御意見等ありますか。

○安田委員 結論的には、この枠内を修正する必要はないものと存じます。

確かに、「慎重な検討が必要である」という言葉はそれ自体として見ますと、法改正を行うべきではないととれなくもないわけですが、報告書案においては、先ほど事務当局が述べられたように、委員の間での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という意味でも使われており、「過失運転致死傷罪よりも重く危険運転致傷罪よりも軽い処罰規定の創設」の枠内においてはそのような意味で用いられていることは議事録にも残るわけですので、合間委員の御懸念は必ずしも当たらないように感じる次第です。

いずれにしても、この検討会では中間類型に関する御提案が幾つかなされ、それについて、私も含めた多くの委員から様々な問題点の指摘がなされたところであり、一定の方向性をもって議論がまとまったわけではないことは確かだと思われまふ。ですので、そのことをこの報告書案のように表現することは十分あり得ることと理解しております。その上で、中間類型を今後更に検討する余地は、この文言の下でも必ずしも否定されてはいないと思われまふので、合間委員のお立場からしても、これを絶対に変えなければいけないということにはならないようにも感じる次第です。

○橋爪委員 一言だけ意見を申し上げます。

私も結論的には原案を修正する必要はないと考えております。合間委員の御指摘のとおり、数値要件の設定が困難な場合については改めて中間類型を検討する必要があることは、そのとおりかと存じます。しかし、逆に申し上げると、危険運転致死傷罪の成立要件として適切な数値基準が設定できるのであれば、あえて中間類型を設ける必要性は大幅に後退することになります。その意味では、危険運転致死傷罪の数値基準を適切に設定

することが一次的な検討課題であり、中間類型の検討は、数値基準の設定が困難な場合に限った、副次的・二次的な課題という側面があるように思われます。このような意味で、私は、原案の内容を維持することに賛成したいと考えております。

○**今井座長** ただ今、2名の委員からの御意見を頂きましたが、合間委員はいかがお考えでしょうか。

○**合間委員** 中間類型についての議論を排斥するものではないという御発言を頂き、他の委員の方々のそうした認識が確認できましたので、私としてはそれで十分と思っています。

「慎重な検討」という表現は他の論点の枠内でも使われていますが、中間類型の検討を継続することについては必ずしも否定されるものではないということを確認させていただければと思った次第です。

○**今井座長** それでは、この内容をもって本検討会の取りまとめとするということで、他の方々も御異議ございませんでしょうか。

(一同了承)

それでは、この報告案の内容をもちまして、本検討会の取りまとめといたします。

本検討会においては、本年2月から、約9か月間にわたって充実した議論を行い、検討会の総意として、本日、報告書を取りまとめることができました。座長として、委員の皆様のご御尽力に深く感謝申し上げます。

報告書の「第4 終わりに」にありますとおり、法務省には、本検討会の検討結果を踏まえ、必要な法整備に向けた検討を進めるようお願いしたいと思います。

次に、委員の皆様から、これまでの議論を振り返っての御感想、あるいは、今後の検討に向けた御要望など、どのようなことでも結構ですので、この機会に御発言を希望される方は、御発言をお願いします。

○**宮村委員** これまでの議論を通じて何度か、自動車事故が生じる要因は複合的だということについて意見を述べました。第9回会議では、民事の過失相殺に相当するような規定を刑事に導入すれば、ほぼ全ての事案にその規定が適用されることになるという御指摘も頂きました。一方当事者の運転態様のみで責任の大きさを定めるのは困難なのが自動車事故という特徴であると考えます。自動車事故が時として極めて重篤な結果を生じさせる一方で、自動車事故の罰則が不相当に拡大された場合には、運転免許を保有する市民が多いということを前提に、運転をする多くの者に責任の大きさに見合わない刑罰が科されるおそれが生じます。自動車事故については、ほかの事故類型とは異なる罰則を設ける法改

正が積み重ねられてきました。今後、更に改正が検討されるに当たっては、責任の大きさに見合わない刑罰が科されるという事態に万が一にもならないよう、極めて慎重な検討が必要であると考えます。

○波多野委員 2月から今日まで11回にわたる議論に参加させていただき、様々なことを教えていただき、ありがとうございました。

私は、検討会に出席するために法務省に来るたびに、法務省の建物と日比谷公園との間にある道路の大きさを目で測っておりました。祝田橋の交差点には法務省側から日比谷方面に向かう横断歩道があります。ここにいらっしゃる皆さんの中にも、あの横断歩道を渡って日比谷方面に歩いて行かれたことがある方はいらっしゃると思います。あの横断歩道で、歩行者用信号が青色に変わってから20秒後に、信号を渡り終わるまであと数メートルの地点で直進車が突っ込んできて衝突されたら、それが御自身の御家族だったら、運転者は赤色信号を見ましたと言っていたら、ドライブ・レコーダーにもその状況が映っていたら、ここにいらっしゃる皆さんはどのような受け止めと整理をされるのか、そのような思いでこれまで議論に参加してきました。

祝田橋交差点の横断歩道の道幅は約21メートル、私が娘と共に衝突をされた横断歩道の幅は約16メートル、道路状況がもろもろ違うという御指摘はあるということは承知しています。自動車運転死傷処罰法第2条第7号の表現については、明確性に問題はないという意見が多数であると承知しています。しかし、私が当初体験をしたのは、「波多野さん、ごめんなさい、危険運転は無理なんです。」といった捜査当局のかたくなな消極姿勢でした。これが、私が感じた、現行法と一般理解・納得とのギャップであり、現状はおかしいと訴えてきた原点です。条文の明確性に問題はないという御意見は、現時点でも到底承服はできません。

言うまでもなく、既に類型化されている他の類型にも同じようなギャップがある、それらのギャップが寄り集まって、自動車運転死傷事犯の処罰全体について、法と一般理解・納得とのギャップができていて、立法時に法が目指していたもの、期待されていたものとは相当程度異なる運用実態がある、そのような運用にならざるを得ないのは、構成要件に根本的な要因があるからではないかという趣旨のことをこれまで繰り返し申し上げてきたつもりです。

本検討会の取りまとめ報告書案において、同法第2条第1号及び第2号について数値基準の導入が具体的検討課題として盛り込まれている点は、構成要件の該当性の判断が実務的

に困難な場面がある、あるいは、判断にばらつきが生じる可能性があるといった点を補正する観点から、一定の成果であると考えています。

一方で、具体的な検討課題として十分な議論がなお必要な点も残されたと思っています。中間類型の必要性については冒頭で申し上げたとおりです。仮に、数値基準が設けられた場合、同法第2条第1号と第3条第1項の関係性はどのようなものになるのか、同法第3条第1項の成り立ちから考えると、その数値基準は同法第2条第1号より一段低くすべきだと考えますし、飲酒の影響で自己抑制が低下したと考えられる結果、他の重大な交通違反が複合して死傷結果を招いた者は、最低限、同法第3条第1項で処罰することが一般感覚的には相当と考えますが、本検討会においては、それは不相当という御意見が多数だったと理解しております。果たして本当に不相当なのでしょうか。まだまだいろいろと考える必要が残されていると思います。

また、同法第2条第1号及び第2号について、数値基準を下回った場合には適用されないこととなるのかという疑念に答えるための実質的な要件についても、危険運転致死傷罪として処罰すべきものがこぼれ落ちないための条文表現を具体的に検討することが不可欠だと考えます。

○**合間委員** 本検討会では、被害者の方御自身や被害者支援団体の方々から貴重な御意見をヒアリングという形で伺いました。この場で改めて感謝申し上げます。

自動車を運転すること、自動車が走行していることは、多くの市民にとって日常的な光景ですが、自動車自体の持つ危険性ゆえに、一旦間違った取扱いをすると、大きな被害を生じさせてしまいます。

本検討会では、自動車運転の持つ危険性を前提に、専門家の方々の知見も得て、現行の自動車運転による死傷事犯に係る罰則の問題点を幅広く検討することができたと思っています。

自動車運転死傷処罰法第2条の危険運転致死傷罪の飲酒類型や高速度類型については、いわゆる数値基準を規定すべきとの方向でまとまったと理解しています。この点については、速やかに法改正に向けた議論を進めていくことが必要です。ただ、法改正に向けて速度感を求めつつも、数値基準あるいは形式的基準を定めることでよしとすることなく、実務での運用も見据えた上で、きちんと使える規定を定めていくことが必要だと考えます。数値というのは分かりやすい分、それを下回った場合は問題ないとの誤解を生じさせかねません。この検討会でも何度か指摘された点ではありますが、数値を独り歩きさせないという

視点は常に保っていく必要があると思います。数値基準・形式的基準について議論することは、その裏表として、実質的基準が適切なものであるか、不足がないかを検討することであるということも指摘しておきたいと思います。

また、自動車を運転している以上、自動車を運転して人を傷つけてしまう危険性は誰もが持っています。道路を使う以上、自動車により傷つけられる危険性も誰もが持っています。市民にとって、表現は悪いかもかもしれませんが、身近な犯罪類型です。ですから、この規範は市民の誰もが分かりやすく、そして納得できるものであることが必要です。そうなることによって、少しでも自動車の運転による被害が減るはずで、現行法の規定の文言を市民にとって少しでも分かりやすくすること、そして紛れのないようにすることの努力は引き続き続けられなければなりません。何より、現行法の規定が分かりにくく、処罰範囲が必ずしも明確でないことによって、危険運転致死傷罪として処罰すべき実質的危険性・悪質性を持った行為が取りこぼされることがあってはなりません。この問題意識は引き続き持つておく必要があると痛感しています。

中間類型についても触れさせていただきます。私も飲酒運転や高速度運転などの行為をいたずらに重罰化すべきと考えているわけではありません。刑罰として明確な規定が求められることも言うまでもありません。ただ、飲酒運転や高速度運転が本質的に有する危険性は、故意犯又はそれに類するものであり、このことを端的に捉えて処罰規定を適切に定めていくことこそ、市民の誰にとっても分かりやすく、そして納得できる処罰規定になると考えています。

最後に、本検討会で取りまとめに至った点については、改めて申し上げますが、速やかな法改正がなされることが必要です。ただ、法改正がなされたとしても、それで終わりではありません。少しでも自動車運転による被害者を減らし、被害者として不条理な気持ちさせめて今より少なくなるようにという視点を忘れずに、改正されるであろう法を、その運用状況を見極めた上で見直すことも含め、自動車運転による死傷事犯に係る罰則についての検討を続ける不断の努力が求められていると考えます。

○小池委員 今回、刑法学者として議論に参加する機会を頂き、様々なことを勉強させていただきました。論点を適切に整理し、かみ合った議論ができるように御配慮いただいた今井座長、事務当局の皆様、また、議論の中で多くの御教示をくださった委員の方々、さらにはヒアリング出席者の方々にも心から御礼申し上げます。

その中で、自分なりに力を尽くし、論点によっては、一定の方向が良さそうだという感触

を得て、あり得る理論付けなどについて発言することができましたが、論点によっては、検討すべき課題を指摘するにとどまり、結論的な方向性については明確な意見を述べることができず、また、被害者や御遺族の方々からしたら、一定の理由があると感じられるのにどうしてその願いが実現されないのだと思われるような事柄について、研究者としての、危険運転致死傷罪や過失運転致死傷罪に関する理解から、慎重な発言に終始したこともあり、一般の方にも御納得いただけるだけの説明を提示し、あるいは課題を乗り越えるような具体的なアイデアや比較法的知見を提供することが期待されるかもしれない場面でも、その役割を十分に果たせていなかったかもしれず、そうであったとしたら力不足、勉強不足をお詫びする次第です。

ただ、そのように私は微々たる貢献しかできませんでした。会議体として、少なからぬ論点についての法改正の方向性に関し、更に詰めるべき点は残るとしてもおおむねコンセンサスないしそれに近いものを得て、報告書として公表できるに至ったことは大きな成果であると思います。今後、本検討会の議論を土台とする法改正に関する具体的検討が、適時に進められることを期待しております。

改めて、11回にわたる会議で皆様と御一緒できましたことに感謝申し上げます。どうもありがとうございました。

○橋爪委員 検討会でも繰り返し申し上げましたが、危険運転致死傷罪が故意の傷害罪・傷害致死罪と同視できる危険で悪質な運転行為に限って適用されるものであること、すなわち、実行行為には実質的な観点から十分な危険性と悪質性が必要であるということは、今後の法改正を考える上でも重要な視点であり、この危険性・悪質性の程度を引き下げることは、やはり正当化し難いと考えております。

もっとも、同時に、これからの刑事立法を考える際には、一般市民の方にとって処罰対象行為が理解しやすく、また、明確に特定されていることもやはり重要な要請であると考えております。特に、この点は、「危険運転」というとりわけ社会的にも注目を集める犯罪類型にとっては、尚更重要な観点であると思います。

また、これは危険運転致死傷罪に限った話ではありませんが、実務的な運用において、判断のばらつきや不明確な点が残っているのであるならば、それを可及的に解消するような対応が喫緊の課題であると考えております。

これらの視点を踏まえて、更にあるべき刑事立法の形を検討することが重要であると考えております。私自身、更に勉強していきたいと考えております。改めて、11回の会議

の御検討・御教示につきまして、委員の皆様、事務当局の皆様には厚く御礼申し上げます。

○**安田委員** 自動車事故の中でも危険運転致死傷罪の成否が問題となるような事案では、運転者に他者の生命を尊重する意識が欠けており、そのことが危険運転となって現れ、死傷事故をもたらす結果となっていることが多いわけですので、その悪質性を端的に危険運転として捉え、重く処罰できないかというのが多くの国民の願いであることは、この検討会を通じ、ずっと重く受け止めてまいりました。その思いに可能な限り寄り添い、法改正として実現したいという思いは最後まで持ち続けていたつもりです。

しかし、他方で、刑法研究者としてそれを実現しようとする、やはり、これまで刑法学で考えてきたこととの整合性がつかなくなってしまうところが多く、大いに苦しむこととなりました。危険運転致死傷罪が成立しやすいように法律を変えていくということは、要するに、客観面か主観面かのいずれかの要件を緩めるということであり、そうすると、例えば、結果を引き起こしたことについての責任を問うことを正当化できなくなったり、重い法定刑を設けることが確保できなくなったりするといった問題が生じ、これをクリアすることは相当に困難な場面が多かったように感じております。小池委員も同じようなことをおっしゃいましたが、私の力不足で、研究者として、国民の思いに寄り添うアイデアが十分出せなかったということなのかもしれません。その点につきましては、国民の皆様にお詫びしたいと存じます。

そのような中でも、高速度類型について、対処困難性あるいは相対的制御困難性を捉える新たなタイプの導入や、飲酒類型や高速度類型についての数値基準の設定などといった形で、決して小さくない法改正への道筋が描ける結果となったことは感慨深いものがあります。

今井座長の行き届いた議事運営、事務当局の皆様のご多大な御尽力に心より御礼申し上げます。また、委員の先生方、とりわけ、波多野委員、合間委員、宮村委員には、意見交換する中で多くのことを学ばせていただき、議論をここまで深めることができましたことに深く感謝申し上げます。

○**今井座長** ありがとうございました。

それでは、次に、本検討会を終了するに当たり、事務当局である法務省刑事局からの御発言をお願いいたします。

○**森本刑事局長** 「自動車運転による死傷事犯に係る罰則に関する検討会」の終了に当たり、御礼の御挨拶を申し上げます。

今井座長をはじめ、委員の皆様方におかれましては、本年2月の第1回会議から本日の第

11回会議までの間、約9か月間にわたり、大変お忙しい中、会議に御出席いただき、様々な貴重な御意見を頂戴し、誠にありがとうございました。皆様の御尽力により、本日、充実した取りまとめを頂くことができました。事務当局として、厚く御礼を申し上げます。

本日取りまとめていただいた報告書において、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関し、今後の検討に当たっての方向性や留意点をお示しいたきました。

法務省といたしましては、この取りまとめ報告書、そして、これまでに皆様から頂いた御意見を踏まえ、必要な法整備に向けた検討を速やかに、かつ、着実に進めてまいりたいと考えております。

皆様におかれましては、今後とも法務行政に対して御理解と御協力を賜りますよう、改めてお願い申し上げまして、御挨拶とさせていただきます。本当にありがとうございました。

○今井座長 ありがとうございました。

最後に、本検討会を終了するに当たり、私から一言御挨拶を申し上げたいと思います。

委員の皆様におかれましては、大変お忙しい中、危険運転致死傷罪に対する適正な処罰を実現するために、11回にわたり熱心に議論をしていただきました。本当にありがとうございました。

委員の皆様は、それぞれのお立場から、現在の危険運転致死傷罪の適用に関する意見を示してくださいました。被害者・遺族としての委員からは、「危険運転」という言葉が持ち得る社会的意味について再検討を迫る様々なお考え、あるいは御経験を示していただきました。実務家の委員の方々からは、危険運転致死傷罪に係る捜査・公判、事実認定の難しさ、危険運転致死傷罪の立法趣旨に基づく解釈の必要性等につきまして率直な御意見を示していただきました。また、研究者の委員の方々からは、危険運転致死傷罪の立法過程での議論や関連する比較法の知見及び判例の到達点を踏まえて、現行法が適用できる範囲と立法的解決が望まれる範囲について、緻密な分析と展望が示されました。

皆様の御意見を踏まえて議論を継続した結果、今回、合意に至った点があった反面、合意に至らなかった点も確認されたところです。後者は、危険運転致死傷罪という犯罪を理解することの難しさを改めて示したものといえます。しかしながら、こうした結論に至ったのは、委員全員が危険な運転行為による死傷事犯の発生を少しでも減少させるために、それぞれのお立場から誠実に意見交換をなさったがゆえのことだと思います。座長として、

皆様のこれまでの取組に御礼を申し上げます。

本検討会の成果は、今後、法務省において危険運転致死傷罪の再検討をされる際の客観的かつ有益な資料になるものと信じております。皆様とともに今後の展開に関心を持ち続け、危険な運転行為による死傷事犯の発生をできるだけ防止できる社会の早期実現を期待するところでございます。座長として、改めて皆様に感謝を申し上げます。

なお、本検討会での議論が滞りなく進むよう、資料の準備や円滑な会議運営に労を惜しまれなかった事務当局の方々の御対応に心から御礼を申し上げます。ありがとうございました。

それでは、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。

これをもちまして、「自動車運転による死傷事犯に係る罰則に関する検討会」を終了いたします。どうもありがとうございました。

—了—