

「自動車運転による死傷事犯に係る罰則に関する検討会」  
取りまとめ報告書

# 取りまとめ報告書

令和6年11月

自動車運転による死傷事犯に係る罰則に関する検討会

# 「自動車運転による死傷事犯に係る罰則に関する検討会」

## 取りまとめ報告書 目次

第1	はじめに	1
第2	検討の経過	2
第3	検討の結果	4
1	危険運転致死傷罪（法第2条）の構成要件の見直し	4
(1)	飲酒類型（法第2条第1号）	4
(2)	高速度類型（法第2条第2号）	6
(3)	赤色信号無視類型（法第2条第7号）	8
(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）	10
(5)	新たな類型の追加（曲芸的な走行行為）	11
2	危険運転致死傷罪（法第3条）の構成要件の見直し	13
(1)	法第3条第1項の構成要件の見直し	13
(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	14
3	その他	15
(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	15
(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	19
(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	21
第4	終わりに	22

### 資料

- 別添1 委員名簿
- 別添2 会議の開催状況
- 別添3 ヒアリング出席者（第2回会議）
- 別添4 ヒアリング出席者（第6回会議・第7回会議）

## 第1 はじめに

自動車運転による死傷事犯は、かつて業務上過失致死傷罪（刑法第211条前段）によって処罰されていたが、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を可能とするため、平成13年に刑法の一部改正により危険運転致死傷罪が設けられ（当時の刑法第208条の2）、また、平成19年には、刑法の一部改正により自動車運転過失致死傷罪が設けられ（当時の刑法第211条第2項）、それまで業務上過失致死傷罪によって処罰されていた自動車運転による死傷事犯は自動車運転過失致死傷罪によって処罰されることとなった。その後、平成25年に、自動車の運転により人を死傷させる行為等の処罰に関する法律（以下「法」という。）が成立し、危険運転致死傷罪について、それまでの対象行為（現行の法第2条第1号から第4号まで及び第7号に規定する行為）に新たなもの（現行の同条第8号に規定する行為）が加えられて法第2条に規定されるとともに、法第3条に新たな種類の危険運転致死傷罪が設けられ、また、自動車運転過失致死傷罪が過失運転致死傷罪として法第5条に規定されるなどした。さらに、令和2年には、法第2条の危険運転致死傷罪の対象行為として、現行の同条第5号及び第6号に規定する行為が追加された。

このように、自動車運転による死傷事犯に係る罰則については、累次にわたって法改正が行われてきたところであるが、近時、危険かつ悪質な運転行為による死傷事犯に適切に対処することができていないのではないかという観点から、様々な指摘がなされるようになってきている。

「自動車運転による死傷事犯に係る罰則に関する検討会」（以下「本検討会」という。）は、こうした状況を踏まえ、危険かつ悪質な運転行為による死傷事犯に係る罰則の改正の要否・当否や考えられる法整備の内容について、論点を抽出・整理した上で議論を行うため、開催されたものであり、11回にわたる会議を経て、一定の方向性を得るに至ったことから、ここにその議論の状況を取りまとめ、報告書として公表する次第である。

## 第2 検討の経過

本検討会は、令和6年2月から同年11月までの間に、11回の会議を開催した（委員名簿は別添1、会議の開催状況は別添2のとおり。）。

第1回会議（同年2月21日開催）においては、各委員から、検討の進め方や検討すべき論点等について意見が述べられたところ、複数の委員から、検討を進めるに当たって、交通事犯被害者遺族等からのヒアリングの機会を設けるべきとの提案があった。

そこで、第2回会議（同年3月7日開催）において、交通事犯被害者遺族等からのヒアリングを実施し（出席者は別添3のとおり。）、危険運転致死傷罪の運用における課題や自動車運転による死傷事犯への適切な対処のために考えられる方策等に関する意見・要望を聴取した。

その上で、第3回会議（同月19日開催）において、第1回会議で委員から述べられた意見及び第2回会議のヒアリング出席者からの意見・要望を踏まえ、本検討会で検討すべき論点を整理した。

その後、第3回会議から第5回会議（同年5月30日開催）までにおいて、各論点について一巡目の議論を行ったところ、複数の委員から、危険運転致死傷罪のうち、法第2条第1号及び第2号の構成要件の見直し並びに法第3条第2項の「病気」として政令で定めるものの追加に関して、それぞれ専門的知見を有する者からヒアリングを実施すべきとの提案があった。

これを踏まえ、第6回会議（同年7月19日開催）において、各分野の専門的知見を有する方々から、法第2条第1号の構成要件の見直しに関し、アルコールが自動車の運転に必要な身体的能力に与える影響について、また、同条第2号の構成要件の見直しに関し、自動車の高速度走行の危険性や最高速度の設定の一般的な在り方等について、それぞれヒアリングを実施し、第7回会議（同月26日開催）において、パーキンソン病等が運転に必要な身体的能力に与える影響等について、パーキンソン病等の治療に携わる医師及びパーキンソン病等の患者団体からヒアリングを実施した（各回会議の出席者は別添4のとおり。）。

その後、第8回会議（同年9月19日開催）及び第9回会議（同年10月17日開催）において、一巡目の議論や第6回会議及び第7回会議におけるヒアリングの結果を踏まえつつ、各論点について二巡目の議論を行った。

そして、第10回会議（同年11月13日開催）において、座長から、それまでの議論を踏まえて作成した取りまとめ報告書の案が示され、これに基づいて議論を重ねた結果、第11回会議（同月27日開催）において、本報告書を取りまとめるに至ったものである。

本報告書の「第3 検討の結果」においては、論点ごとに、冒頭で、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、これに続く部分で、補足として、述べられた意見の概要を記載している。

### 第3 検討の結果

#### 1 危険運転致死傷罪（法第2条）の構成要件の見直し

##### (1) 飲酒類型（法第2条第1号）

危険性・悪質性の高い飲酒運転による死傷事犯について実態に即した処罰を可能とするため、法第2条第1号の「アルコール（略）の影響により正常な運転が困難な状態」について、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つつ、構成要件を明確化して適切な運用を確保する観点から、アルコール医学の知見等を踏まえ、個人差や心身の状況にかかわらず一律にこの要件を満たすといえる数値基準を規定することが考えられる。

危険運転致死傷罪のうち飲酒運転に係る類型を見直すことについては、危険運転致死傷罪は、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処罰対象とするものであり、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その処罰対象に含まれるような改正は適切でないという共通理解の下で議論が行われ、

○ 法第2条第1号の適用の可否が争われた事案の中には、同号の適用が認められなかったものがあるが、それらは、同号が処罰対象とする実質的危険性を有する行為であることが認められなかったものであり、同号の構成要件が不明確であることを直ちに意味するものではない

との意見も述べられたものの、

○ 同号の「アルコールの影響により正常な運転が困難な状態」との構成要件の該当性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、これを明確化して適切な運用を確保することを検討すべきである

といった意見が複数の委員から述べられ、おおむね異論は見られなかった。

そして、構成要件の明確化の方法については、

○ 個人差や心身の状況にかかわらず「正常な運転が困難な状態」といえる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を検討すべきである

といった意見が述べられた。

このような意見に対しては、

○ 第6回会議のヒアリング結果を踏まえても、日常的な経験則に照らしても、個人差や心身の状態を凌駕して一律に正常な運転が困難な状態に当たるといえる血中アルコール濃度を設定することは困難であり、数値基準の導入は慎

重に検討すべきである

との意見も述べられたものの、

- 第6回会議のヒアリングにおいて、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り、その濃度が高まるにつれて脳への抑制作用が広がる結果、運転能力を低下させる症状が順次生じる旨の説明があったことを踏まえると、これに依拠して一律に正常な運転が困難な状態に当たるといえるアルコール濃度を規定することが可能ではないか

- このようなヒアリングで得られた知見は、国際的な研究成果やWHOの基準を踏まえた科学的知見であり、信頼に足りるものである

といった意見が大勢であり、

- ドイツでは、刑法における道路交通危殆化罪の運転不能状態の要件について、判例上、一定の数値以上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が確立しており、参考となる

との意見もあった。

その上で、具体的な規定の在り方については、

- 数値基準については、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1ミリグラム）以上とする、呼気1リットルにつき0.25ミリグラム（血液1ミリリットルにつき0.5ミリグラム）以上とする、さらには、呼気1リットルにつき0.15ミリグラム（血液1ミリリットルにつき0.3ミリグラム）以上とするといった選択肢が考えられる

- 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

といった意見が述べられた。



## (2) 高速度類型（法第2条第2号）

危険性・悪質性の高い高速度運転による死傷事犯について実態に即した処罰を可能とするため、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、「その進行を制御することが困難な高速度」での走行行為を処罰の対象とする法第2条第2号とは異なる観点から高速度運転の危険性を捉える危険運転致死傷罪の新たな類型を設けた上で、処罰範囲を適切に限定しつつ、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、犯行時の交通の状況等にかかわ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を一律に同類型の対象とすることが考えられる。

危険運転致死傷罪のうち高速度運転に係る類型を見直すことについては、危険運転致死傷罪は、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処罰対象とするものであり、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その処罰対象に含まれるような改正は適切でないという共通理解の下で議論が行われ、

- 法第2条第2号の適用の可否が争われた事案の中には、同号の適用が認められなかったものがあるが、それらは、同号が処罰対象とする実質的危険性を有する行為であることが認められなかったものであり、同号の構成要件が不明確であることを直ちに意味するものではない

との意見も述べられたものの、

- 同号の「進行を制御することが困難」とは、速度が速すぎるため、道路の状況に応じて進行することが困難な状態と解されているところ、「道路の状況」として他の通行車両や歩行者の存在を考慮できるかについて消極的な解釈を示す裁判例があるため、常識的に見て極めて危険性の高い高速度運転であっても、実際に進路を逸脱していない事案においては同号の適用が否定される場合があることから、高速度運転による死傷事犯への適切な対処を可能とするような規定の在り方について検討すべきである

といった意見が複数の委員から述べられ、おおむね異論は見られなかった。

その上で、高速度運転の危険性の内実について議論がなされ、

- 第6回会議のヒアリングにおいて、高速度運転には、走行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となる危険性や、走行速度が速くなるほどハンドル操作による自動車のコントロールが困難となるため、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性があるといったことが明らかになり、こうした知見を踏

まえると、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で安全に衝突を回避することが著しく困難となる、すなわち、道路や交通の状況に応じて、人の生命又は身体に対する危険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う危険性（対処困難性）があるといえる

- 対処困難性は、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、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

といった意見が示された。

そして、そうした類型を設ける場合の規定の在り方については、

- 第6回会議のヒアリングの結果を踏まえても、道路の形状や交通状況等の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を設定することは困難であり、数値基準の導入は慎重に検討すべきである

との意見も述べられたものの、

- 危険運転致死傷罪の罪質に照らすと、その対象行為については、危険性・悪質性が高いものに限定し、過失犯との適切な切り分けに留意する必要があるところ、処罰範囲を適切に限定しつつ、構成要件を明確化して安定的な運用を確保するという観点から、常軌を逸した、およそ対処を放棄しているといえるような高速度をもって数値基準を設定し、その速度以上の速度で自動車を走行させる行為を一律に同類型の対象とすることが考えられる

といった意見が大勢であった。

その上で、具体的な規定の在り方については、

- 数値基準については、明らかに高度の危険性・悪質性が認められる速度とするという観点や、国民にとっての行為規範としての分かりやすさという観点から、例えば、最高速度の2倍や1.5倍の速度といったものとすることが考えられる
- 数値基準を、そ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ものとして規定する場合、その基準を下回る速度で自動車を走行させる行為の中にも実質的危険性が認められるものがあることは否定できないから、そうした場合にも危険運転致死傷罪として処罰することを可能とするため、数値基準とは別に、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

といった意見が述べられた。

### (3) 赤色信号無視類型（法第2条第7号）

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無視し」との構成要件を改めるか否かについて、「殊更に無視し」との構成要件が同号の適用範囲をいたずらに狭めており、より適切なものに改めるべきとの意見が示されたが、これに対しては、同要件は危険性・悪質性の乏しい行為を処罰範囲から除外する機能を有しており、その意義は最高裁判例等により明確で、これに代わる要件を適切に規定することは技術的に難しいなどとの意見も示されたところであり、慎重な検討が必要である。

危険運転致死傷罪のうち赤色信号無視に係る類型を見直すことについては、「殊更に無視し」とは、故意に赤色信号に従わない行為のうちおよそ赤色信号に従う意思のないものをいい、当該構成要件は、黄色信号から赤色信号への変わり際に赤色信号の未必的故意しかなく進行する場合や、赤色信号に気付いたのが既に安全に停止することが困難な地点であった場合のように、危険性・悪質性が極めて高いとまではいえない場合を危険運転致死傷罪の処罰範囲から除外する機能を有しているところ、このような場合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といった意見が複数の委員から述べられ、おおむね異論は見られなかった。

その上で、「殊更に無視し」との構成要件をより分かりやすいものに改めるべきか否かについて議論が行われ、

- 「殊更に」という文言の意義が不明確であるため、国語的な意味に基づき、赤色信号であることの確定的な認識を必要とする解釈が存在しており、法第2条第7号の適用範囲をいたずらに狭くしている
- 信号を守るという安全への基本的な配慮を放棄していると思える事案でも、被疑者・被告人が「漫然と運転していた。」などと弁解することにより、同号の適用が否定される場合があり、国民意識との乖離が生じているといった意見が述べられたものの、
- 「殊更に無視し」とは、およそ赤色信号に従う意思のないものをいい、赤色信号であることの確定的な認識がない場合であっても、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見逃す意思で進行する行為も、これに含まれると解されており、そのことは、最高裁判例や危険運転致死傷罪の立法時の解説等により相当程度に明確なものとなっている
- 法第2条第7号の適用上の難点は、「殊更に」の認定の困難さというよりも、むしろ赤色信号であることの認識やその時期の認定の困難さにあると考

えられるが、「疑わしきは被告人の利益に」という刑事裁判の大原則からすると、証拠上、赤色信号であることの認識を認定できず、赤色信号を看過したなどと認定せざるを得ない場合が生じることはやむを得ない

- 「殊更に無視し」の代わりに、危険運転致死傷罪から除外すべき類型を過不足なくかつ明確に除外できるような要件を適切に規定することは技術的に難しい

といった意見が大勢であった。

また、「殊更に無視し」との構成要件を改めるか否かにかかわらず、法第2条第7号の適用の在り方について、

- 特段の事情がないのに、前方交差点の対面信号が赤色信号であることを認識しながら同交差点を通過する行為は、全て「殊更に無視し」との構成要件を満たすと考えるべきであって、「殊更に無視し」といえない信号無視は、信号の変わり際や赤色信号の発見の遅れ等の事情が存在するような例外的な場面に限定されるという認識が実務において更に浸透することを希望する
- 被疑者・被告人が、赤色信号であることの認識を否認している場合であっても、客観的な走行態様等から、およそ信号の規制自体を意に介さないという積極的な意思的態度が認められれば、赤色信号を「殊更に無視し」と認定するということを考えるべきである
- 赤色信号の認識については、ドライブレコーダーや防犯カメラ等の客観的・外形的な立証方法の一層の活用を図り、より適切な立証・事実認定に努めていくべきである

といった意見が複数の委員から述べられた。

#### (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）

「スマートフォン等を使用又は注視しながらの運転行為」等のいわゆる「ながら運転」により人を死傷させた場合を法第2条の危険運転致死傷罪の処罰対象とするか否かについては、「ながら運転」には様々な態様のものがあり、高い危険性・悪質性を有するものも想定されるものの、そのような行為だけを的確に切り出して危険運転致死傷罪の処罰対象として規定することは困難である上、立証上の課題もあることなどから、慎重な検討が必要である。

いわゆる「ながら運転」を危険運転致死傷罪の処罰対象として追加することについては、危険運転致死傷罪は、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処罰対象とするものであり、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その処罰対象に含まれるような改正は適切でないという共通理解の下で議論が行われ、

○ 「ながら運転」の中には、現行の法第2条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想定される  
といった意見が複数の委員から述べられ、異論は見られなかった。

もともと、

- 「ながら運転」には様々な態様のものがあり、
- ・ 注視等の対象物として、スマートフォンのほかにも、カーナビや景色、道路沿いの電光掲示板など様々なものがあり得るところ、それらによって悪質性が異なり得る
  - ・ 例えば、スマートフォンを注視等する行為であっても、緊急性の高い連絡を確認する場合や道路の渋滞情報を確認する場合など、その理由によっては必ずしも危険運転致死傷罪として処罰すべき高い悪質性が認められるとまではいえない場合もあり得る
  - ・ 高い危険性が生じることとなる注視等の時間も、状況に応じて様々であり得る

ことから、処罰範囲を危険性・悪質性が高い行為のみに的確に限定することが不可欠であるが、注視等の対象物や理由、時間によって危険性・悪質性を一律に区別することは困難である

○ 仮に「ながら運転」を危険運転致死傷罪の処罰対象として追加したとしても、一般に、自動車内の運転者がスマートフォン等を一定時間注視等していたという事実は立証のハードルが高いため、実際の適用は困難であって、「ながら運転」の抑止効果も期待できない

といった意見が複数の委員から述べられ、異論は見られなかった。

## (5) 新たな類型の追加（曲芸的な走行行為）

タイヤを滑らせたり浮かせたりすることにより、自動車の進行を制御するための機能を安定的に発揮することができない状態にさせて走行させるような曲芸的な走行行為の中には、それにより人を死傷させた場合に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、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、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。

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ことについては、危険運転致死傷罪は、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処罰の対象とするものであり、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その処罰対象に含まれるような改正は適切でないという共通理解の下で議論が行われ、

- タイヤを横滑りさせながら走行させるなどの曲芸的な走行行為の中には、現行の法第2条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想定される

との意見が複数の委員から述べられ、異論は見られなかった。

その上で、そのような曲芸的な走行行為の危険性・悪質性の内実や危険運転致死傷罪の処罰対象とすべき行為について議論がなされ、

- その危険性・悪質性の内実は、タイヤを滑らせたり浮かせたりすることにより自動車の進行を制御するための機能を適切に発揮できない状態で走行させる点にあり、そうした危険性・悪質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
- 危険運転致死傷罪として処罰すべき実質的危険性・悪質性の伴わない走行行為が処罰対象とならないよう、タイヤを滑らせたり浮かせたりすることで、現に自動車の制御が困難になった場合だけを処罰対象としたり、タイヤを滑らせることなどについて未必的な認識しかない場合を処罰対象から除外する必要がある

といった意見が述べられた。

そして、そうした類型を設ける場合の規定の在り方については、

- 障害物を避けようとして急ハンドルを切ってタイヤを滑らせるケースもあり得ることから、危険性の高い行為のみを類型化して規定することは困難である

との意見が述べられたものの、

- 法第2条第2号の「その進行を制御することが困難な」との規定ぶりを参

考としたり、一定の主観的要件を規定するなど、処罰範囲を限定するための立法技術を用いることにより、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のみを対象として規定することが考えられるとの意見も述べられた。

## 2 危険運転致死傷罪（法第3条）の構成要件の見直し

### (1) 法第3条第1項の構成要件の見直し

法第2条第1号の「アルコール（略）の影響により正常な運転が困難な状態」との構成要件について数値基準を規定する場合には、法第3条第1項の同じ構成要件につき同様の数値基準を規定することについても検討することが考えられる。

法第3条第1項の構成要件を見直すことについては、

- 第6回会議のヒアリング結果を踏まえても、個人差や心身の状態を凌駕して一律に正常な運転が困難な状態に当たるといえる血中アルコール濃度を設定することは困難である

との意見も述べられたものの、

- 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」との構成要件について数値基準を設ける方向で改正する場合には、同一の意義である法第3条第1項の「アルコールの影響により正常な運転が困難な状態」との構成要件についても、同様の数値基準を設けることについて検討すべきである

との意見が大勢であった。



## (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

パーキンソン病及びパーキンソン症候群（以下「パーキンソン病等」という。）を自動車の運転により人を死傷させる行為等の処罰に関する法律施行令（以下「施行令」という。）第3条の「病気」に加えることについては、パーキンソン病等の患者による自動車運転の危険性が著しく高いことを示す実証的根拠が乏しいこと、その症状は必ずしもパーキンソン病等に特有のものではないことなどから、慎重な検討が必要である。

第2回会議のヒアリングにおいて、交通事犯被害者遺族等から、パーキンソン病等を法第3条第2項の危険運転致死傷罪の対象となる施行令第3条の「病気」に追加すべきとの要望が述べられた。

もっとも、これに対しては、

- 第7回会議のヒアリング結果によれば、パーキンソン病等の患者について交通事故を起こすリスクが高いという実証的根拠は示されていない上、パーキンソン病等と同様の症状は一般の高齢者等にも現れ得るものであるとのことであり、また、パーキンソン病等を「病気」に追加することにより、誤解や偏見を助長させることになるおそれもあることから、パーキンソン病等を「病気」に追加する必要性や相当性は認められない
- 「自動車の安全な運行に必要な能力を欠くこととなるような症状を呈する病気」というような包括的な規定を設けることも、刑罰法規の明確性の観点から望ましくない

といった意見が複数の委員から述べられ、異論は見られなかった。

### 3 その他

#### (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

危険運転致死傷罪の対象行為には該当しないものの、なお危険・悪質というべき運転行為による死傷事犯に厳正に対処するため、飲酒運転を無免許運転と同様の処罰の加重事由とすることや、飲酒運転や高速度運転をして人を死傷させた場合を故意犯として処罰する中間的な犯罪類型を設けることについて検討すべきなどといった意見が示された。

これらに対しては、過失運転致死傷罪と酒気帯び運転罪・酒酔い運転罪との併合罪加重によって適切な対処が可能であり、別途加重事由や中間的な犯罪類型を設ける必要性・合理性は乏しく、法体系としての整合性を保持しつつ適切な法定刑を定めることができるかという課題もあるなどとの意見が示された。さらに、中間的な犯罪類型の新設については、それ自体として人の死傷結果を生じさせる危険性が相当程度高く、かつ、危険運転致死傷罪と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は困難ではないかなどとの意見も示されたところであり、いずれについても慎重な検討が必要である。

過失運転致死傷罪よりも重く危険運転致死傷罪よりも軽い処罰規定を創設することについては、

- 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明らかに異なる危険かつ悪質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
  - 危険運転致死傷罪では捉えきれない危険かつ悪質な運転による死傷事犯に厳正に対処するため、飲酒運転を無免許運転と同様の処罰の加重事由とすることや、飲酒運転や高速度運転をして人を死傷させた場合を故意犯として処罰する中間的な犯罪類型を設けることについて検討すべき
- といった意見が述べられた。

その上で、法第6条の無免許運転による加重と同様に、飲酒運転を処罰の加重事由とすることについては、

- 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、法第2条第1号や法第3条第1項のほか、道路交通法上の酒酔い運転罪もあり、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

- 法第6条による加重後の法定刑や、過失運転致死傷罪と道路交通法上の酒気帯び運転罪・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がある

といった意見が多数の委員から述べられた。

他方で、飲酒運転をして人を死傷させた場合を故意犯として処罰する中間的な犯罪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べき

との提案がなされたが、これに対しては、

- 酒気帯び運転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
- 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ある

といった意見が多数の委員から述べられた。

また、

- 酒気帯び運転罪や酒酔い運転罪を基本犯とする結果的加重犯の規定を設けるべき

との提案もなされたが、これに対しては、

- 結果的加重犯の基本犯は、加重結果を惹起するに足る実質的な危険性を有する行為である必要があるところ、道路交通法違反の罪は道路交通に対する一般的抽象的な危険性を有することを処罰根拠としており、同法に違反する行為が直ちに死傷結果を惹起する実質的な危険性を有するとまではいえない
- 第6回会議のヒアリング結果を踏まえても、呼気中アルコール濃度が0.15mg/Lの場合、判断力や自己抑制が少し低下するといった症状にとどまり、そのような状態で自動車を運転する行為が、それ自体で死傷結果を惹起する実質的な危険性を有するとまではいい難いから、酒気帯び運転罪を結果的加重犯の基本犯とするのは相当でない

- 酒酔い運転罪を基本犯とする結果的加重犯については、實際上、高度の酩酊状態での運転行為によって死傷結果が生じていながら、「正常な運転が困難な状態」に至っておらず「正常な運転ができないおそれがある状態」ととどまっているということは考え難く、危険運転致死傷罪との使い分けが困難であるほか、両罪の適用関係に混乱が生じることにより、本来危険運転致死傷罪を適用すべき事案に酒酔い運転罪を基本犯とする結果的加重犯を適用する事態が生じるなど、かえって危険運転致死傷罪の適用範囲が狭くなるおそれもある

といった意見が多数の委員から述べられた。

さらに、

- 法第3条第1項を、「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とすべき

との提案もなされたが、これに対しては、

- 現行の法第3条の危険運転致死傷罪よりも危険性が典型的に低い運転行為による死傷事犯を同条と同じ法定刑で処罰することは相当でない
- 危険運転致死傷罪の構成要件について数値基準を規定することを検討しているところ、そのような基準に満たない飲酒運転行為の中から、それ自体として人の死傷結果を生じさせる危険性が相当程度高いと評価できる数値基準を規定することができるのかについては、慎重な検討が必要である

といった意見が多数の委員から述べられた。

次に、高速度運転をして人を死傷させた場合を故意犯として処罰する中間的な犯罪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べき

との提案がなされたが、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」がどのような程度の速度であるか判然としない
- 制御困難な高速度に達した段階で法第2条第2号を適用すれば足りる

といった意見が多数の委員から述べられた。

なお、

- 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。

また、

- 危険運転致死傷罪の法定刑の上限と過失運転致死傷罪の法定刑の上限には大きな開きがある。飲酒運転による死傷事犯の場合、過失運転致死傷罪と酒気帯び運転罪・酒酔い運転罪の併合罪として処断されるといっても、一般国民にとって併合罪はなじみがなく正しく理解されていない

との意見が述べられたが、これに対しては、

- 悪質な死傷事故に対処できるようにするため、平成19年に過失運転致死傷罪の法定刑が引き上げられたことや、飲酒運転による死傷事犯の場合には、過失運転致死傷罪と酒気帯び運転罪・酒酔い運転罪の併合罪として処理がな

されていること等について、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の意見が述べられた。

## (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

過失運転致死傷罪の法定刑の引上げについては、その上限が平成19年に懲役7年に引き上げられており、量刑傾向が法定刑の上限付近に集中している状況にないことや、業務上過失致死傷罪等の他の罪の法定刑との均衡の観点から、慎重な検討が必要である。

また、危険運転致死傷罪の法定刑の引上げについても、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、量刑傾向が法定刑の上限付近に集中している状況にないことから、慎重な検討が必要である。

第2回会議のヒアリングにおいて、交通事犯被害者遺族等から、過失運転致死傷罪及び危険運転致死傷罪の法定刑を引き上げるべきとの要望が述べられた。

もっとも、過失運転致死傷罪の法定刑を引き上げることについては、

- 過失運転致死傷罪の法定刑は、速度違反や飲酒運転等の悪質な運転による死傷事案に対処するため、平成19年にその上限が懲役7年に引き上げられており、量刑が法定刑の上限に集中するような傾向も見られないことから、法定刑を引き上げるべき立法事実は存在しない
- 過失運転致死傷罪の法定刑は過失犯としてはかなり重いものになっているところ、その法定刑を引き上げて業務上過失致死傷罪の法定刑との差を更に広げることは、法定刑の均衡の観点から妥当ではない
- 過失運転致死傷罪においても、道路交通法違反を伴っていれば併合罪による処断刑の上限が10年以上となることもあり、危険運転致死傷罪の法定刑との差が大きすぎるということはない

といった意見が複数の委員から述べられ、おおむね異論は見られなかった。

また、危険運転致死傷罪の法定刑を引き上げることについても、

- 危険運転致死傷罪は、暴行の結果的加重犯である傷害罪・傷害致死罪に準じて重い処罰をするものであることから、危険運転致死傷罪の法定刑を傷害罪・傷害致死傷罪より重くすることは困難である
- 量刑が法定刑の上限に集中するような傾向があるわけではなく、法定刑を引き上げるべき立法事実は存在しない
- 現行の法第2条の危険運転致死罪の法定刑は1年以上の有期懲役であり、刑法総則の規定によりその上限は懲役20年であるところ、これをより重くするには、無期刑を加えるか、刑法総則の適用を除外して特別な規定を設け

る必要があるが、あえてそのようなことをしなければならぬ必要性や合理性はない  
といった意見が複数の委員から述べられ、おおむね異論は見られなかった。

### (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

危険運転致死傷罪及び過失運転致死傷罪について、運転者以外の者の行為その他の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場合には、必要的に刑の減軽又は免除を行う旨の規定を設けるべきとの意見が示されたが、これに対しては、現行法上も量刑や刑事処分における考慮を通じて適切に対応することが十分可能である上、交通死傷事犯においては被害者側に過失が全くないケースは少ないため、ほぼ全ての事案で刑の減軽又は免除をすることとなりかねず妥当でないなどの意見も示されたところであり、慎重な検討が必要である。

危険運転致死傷罪又は過失運転致死傷罪は成立するものの、運転者以外の者の行為その他の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場合に、必要的に刑の減軽又は免除を行う旨の規定を設けるべきか否かについて議論が行われ、

- 交通死傷事犯については、国民の誰もが加害者になり得るところ、他の事故当事者等の故意又は過失など、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事案が多く、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、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・合理性があるとの意見も述べられたものの、
  - 現行法上も、交通死傷事犯において行為者以外の者の行為が結果発生に寄与した場合については、量刑や刑事処分における考慮を通じて適切に対応することが十分可能である
  - 交通死傷事犯においては、被害者側に過失が全くないというケースは少ないと考えられるため、ほぼ全ての交通死傷事犯において刑の減軽又は免除が行われることとなってしまう、妥当でない
  - 行為者以外の者の行為が結果発生に寄与したことは、量刑等の判断における一事情にすぎず、それだけを取り上げて特別な規定を設けることに合理性はない
  - 行為者以外の者の行為が結果発生に寄与することは、他の犯罪についても起こり得るものであるところ、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
- といった意見が大勢であった。



#### 第4 終わりに

本報告書は、危険かつ悪質な自動車の運転行為による死傷事犯の実態に即した罰則の在り方について、検討の方向性や検討を行う場合の課題・留意点等を示すものであり、今後、法務省において、そ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が進められることを求めたい。併せて、自動車運転による死傷事犯に係る罰則について、本検討会における議論の結果をも踏まえ、より一層適切な運用がなされることを期待したい。

## 委員名簿

令和6年11月27日現在

### 【座長】

いま い たけ よし  
今 井 猛 嘉 法政大学教授

### 【委員】

あか はね ふみ こ  
赤 羽 史 子 東京地方検察庁公判部副部長

いま い むね お  
今 井 宗 雄 警察庁交通局交通企画課長

かん ま とし  
合 間 利 弁護士（千葉県弁護士会）

こ いけ しん た ろう  
小 池 信太郎 慶應義塾大学教授

はし つめ たかし  
橋 爪 隆 東京大学教授

は た の あき お  
波多野 暁 生 危険運転致死傷罪の条文見直しを求める会代表

み むら み お  
三 村 三 緒 大阪地方裁判所部総括判事

みや むら けい た  
宮 村 啓 太 弁護士（第二東京弁護士会）

やす だ たく と  
安 田 拓 人 京都大学教授

（敬称略、五十音順）

## 会議の開催状況

- 第1回 令和6年2月21日開催
  - ・ 刑事局長挨拶
  - ・ 座長及び委員の自己紹介
  - ・ 検討の進め方等について
  
- 第2回 令和6年3月7日開催
  - ・ 交通事犯被害者遺族等からのヒアリング
  
- 第3回 令和6年3月19日開催
  - ・ 論点整理
  - ・ 一巡目の議論（飲酒類型（法第2条第1号）、高速度類型（同条第2号））
  
- 第4回 令和6年4月25日開催
  - ・ 一巡目の議論（赤色信号無視類型（法第2条第7号）、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）、法第3条第2項の「病気」として政令で定めるものの追加）
  
- 第5回 令和6年5月30日開催
  - ・ 一巡目の議論（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、過失運転致死傷罪・危険運転致死傷罪の法定刑の引上げ、法第3条第1項の構成要件の見直し、行為者以外の故意又は過失が介在している場合の取扱い、新たな類型の追加（曲芸的な走行行為））
  
- 第6回 令和6年7月19日開催
  - ・ 専門家のヒアリング（アルコールが自動車の運転に必要な能力に与える影響、自動車の高速度走行の危険性、最高速度の設定の一般的な在り方等について）
  
- 第7回 令和6年7月26日開催
  - ・ 専門家のヒアリング（パーキンソン病等が運転に必要な能力に与える影響等について）
  - ・ パーキンソン病等患者団体のヒアリング

○ **第8回 令和6年9月19日開催**

- ・ 二巡目の議論（飲酒類型（法第2条第1号）、高速度類型（同条第2号）、赤色信号無視類型（同条第7号）、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）、法第3条第2項の「病気」として政令で定めるものの追加）

○ **第9回 令和6年10月17日開催**

- ・ 二巡目の議論（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、過失運転致死傷罪・危険運転致死傷罪の法定刑の引上げ、法第3条第1項の構成要件の見直し、行為者以外の故意又は過失が介在している場合の取扱い、新たな類型の追加（曲芸的な走行行為））

○ **第10回 令和6年11月13日開催**

- ・ 取りまとめ報告書（案）についての議論

○ **第11回 令和6年11月27日開催**

- ・ 取りまとめ報告書（案）についての議論

## ヒアリング出席者（第2回会議）

- おお 太 た 田 つとむ 務 「TAV 交通死被害者の会」
  
- お 小 ざわ 沢 じゅ 樹 り 里 「関東交通犯罪遺族の会（あいの会）」代表理事
  
- まつ 松 なが 永 たく 拓 や 也 「関東交通犯罪遺族の会（あいの会）」副代表理事
  
- たか 高 はし 橋 まさ 正 と 人 「関東交通犯罪遺族の会（あいの会）」代表顧問弁護士
  
- かみ 上 たに 谷 さくら 「関東交通犯罪遺族の会（あいの会）」顧問弁護士
  
- おお 大 にし 西 まゆみ 「危険運転致死傷罪の条文見直しを求める会」
  
- ど 土 い 居 の 野 まさる 優 「危険運転致死傷罪の条文見直しを求める会」
  
- ない 内 とう 藤 ゆう 裕 じ 次 「北海道交通事故被害者の会」副代表

（敬称略、ヒアリング順）

## ヒアリング出席者（第6回会議・第7回会議）

第6回会議

- ふく 福 なが 永 たつ 龍 しげ 繁 元科学警察研究所 所長
- ひ 樋 ぐち 口 すすむ 進 独立行政法人国立病院機構久里浜医療センター 名誉院長、顧問
- たく 田久保 のぶ 宣 あき 晃 公益財団法人交通事故総合分析センター 研究部次長
- すが 菅 さわ 沢 ふかし 深 玉川大学名誉教授

第7回会議

- たけ 武 だ 田 あつし 篤 独立行政法人国立病院機構仙台西多賀病院 院長  
日本パーキンソン病・運動障害疾患学会 前代表理事
- か 甲 い 斐 あつ 敦 し 史 一般社団法人全国パーキンソン病友の会の会員
- まる 丸 やま 山 み 美 え 重 一般社団法人全国パーキンソン病友の会の会員
- お 小 だ 田 ち 千 え 恵 一般社団法人全国パーキンソン病友の会の会員
- ふじ 藤 め 目 ひで 英 よし 芳 一般社団法人全国パーキンソン病友の会の会員

(敬称略、ヒアリング順)