

法制審議会
刑事法
(危険運転による死傷事犯関係) 部会
第1回会議 議事録

第1 日 時 令和7年3月31日(月) 自 午後2時33分
至 午後3時27分

第2 場 所 法務省大会議室

第3 議 題 1 部会長の選出等について
2 諮問の経緯等について
3 危険運転による死傷事犯に係る罰則の整備について
4 その他

第4 議 事 (次のとおり)

○猪股幹事 ただいまから法制審議会刑事法（危険運転による死傷事犯関係）部会の第1回会議を開催いたします。

○森本委員 法務省刑事局長の森本でございます。

本日は、御多用のところ、危険運転による死傷事犯に係る罰則の整備についての御審議に御出席いただき、誠にありがとうございます。部会長が選任されるまでの間、慣例により、私が進行を務めさせていただきます。

最初に、私から、この度部会が開催されるに至った経緯等につきまして、御説明申し上げます。

本年2月10日、法務大臣から、「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の一部改正に関する諮問」（諮問第128号）がなされ、同日開催された法制審議会第201回会議において、この諮問についてはまず部会において審議すべき旨の決定がなされました。そして、同会議において、この諮問について審議するための部会として、「刑事法（危険運転による死傷事犯関係）部会」を設けることが決定され、同部会を構成する委員及び幹事が法制審議会の一任を受けた会長から指名され、本日ここに御出席いただいたところでございます。

本日お集まりの委員や幹事の方々におかれましては、初対面の方も少なくないかと存じますので、まず、簡単にお名前、御所属等を御紹介いただきたいと思います。

また、後ほど出席の承認の手続きをお願いいたしますが、関係官も出席しておりますので、併せて自己紹介をお願いいたします。自己紹介をしていただく順番ですが、まず法務省会場に御参集の委員・幹事の方々に、今井委員から着席順にお願いしたいと思います。

○今井委員 今井でございます。法政大学で刑事法を担当しております。どうぞよろしくお願いいたします。

○合間委員 合間利と申します。千葉で弁護士をしております。よろしくお願いいたします。

○佐伯委員 佐伯仁志です。中央大学で刑法を担当しております。よろしくお願いいたします。

○橋爪委員 東京大学で刑法を担当しております、橋爪と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

○波多野委員 波多野暁生と申します。被害者遺族・被害者の立場から参加させていただきます。どうぞよろしくお願いいたします。

○今井幹事 警察庁交通局交通企画課長の今井と申します。よろしくお願いいたします。

○川瀬幹事 最高裁判所事務総局刑事局第一課長をしております、川瀬と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

○齊藤幹事 名古屋大学で刑法を担当しております、齊藤と申します。よろしくお願いいたします。

○虫本幹事 千葉県弁護士会に所属しております、弁護士の虫本良和と申します。よろしくお願いいたします。

○早川委員 警察庁交通局長の早川智之と申します。よろしくお願いいたします。

○平城委員 最高裁判所事務総局刑事局長の平城でございます。よろしくお願い申し上げます。

○丸山委員 東京高等検察庁公判部長の丸山です。どうぞよろしくお願いいたします。

○宮村委員 弁護士の宮村啓太と申します。第二東京弁護士会に所属しております。よろしくお願いいたします。

○安田委員 京都大学で刑法を講じております、安田と申します。どうぞよろしくお願い申し上げます。

○井上関係官 法務省特別顧問を務めております、井上と申します。よろしくお願いいたします。

○吉田（雅）幹事 法務省大臣官房審議官の吉田と申します。よろしくお願いいたします。

○玉本幹事 法務省刑事局刑事法制管理官の玉本と申します。よろしくお願いいたします。

○猪股幹事 法務省刑事局参事官の猪股と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

○森本委員 ありがとうございます。

次に、オンラインで参加の新井委員、それから吉田誠幹事、自己紹介をそれぞれお願いいたします。

○新井委員 千葉地方裁判所で刑事裁判を担当しております、新井と申します。よろしくお願いいたします。

○吉田（誠）幹事 内閣法制局第二部で参事官をしております、吉田誠と申します。よろしくお願いいたします。

○森本委員 どうもありがとうございました。

なお、本日、小池委員は御欠席でございます。

また、大変恐縮ですが、私は、本日、公務のために途中で退席させていただきます。

続きまして、部会長の選任手続に移りたいと存じます。

法制審議会令第6条第3項により、部会長は、部会に属すべき委員及び臨時委員の互選に基づき、会長が指名することとされております。

そこで、早速、当部会の部会長を互選することとしたいと存じますが、部会長の選任手続について、御質問等はございますでしょうか。

御質問はないようですので、皆様の御意見を伺いたいと存じます。どなたか御意見はございますでしょうか。

○佐伯委員 「自動車運転による死傷事犯に係る罰則に関する検討会」において座長を務められたことや、自動車運転に関する御研究を含む刑事法の分野における研究の御経歴・御業績に照らして、部会長には今井猛嘉委員が適任であると思います。

○森本委員 ほかに御意見はございますでしょうか。

○橋爪委員 私も全く同感でございます。今井先生は、これまでも法制審議会の多くの部会で委員・幹事をお務めですので、そのような御経験を踏まえましても、今井先生が部会長にふさわしいと考えております。

○森本委員 ただいま、佐伯委員、橋爪委員から、今井猛嘉委員を部会長に推薦する旨の御提案を頂きましたが、この御提案に対して御意見等はございますか。

他に御意見がないようですので、当部会の部会長として、今井猛嘉委員が互選されたということよろしいでしょうか。

今井委員におかれても、部会長をお引き受けいただくということで、よろしいでしょうか。

（一同異議なし）

○森本委員 ありがとうございます。それでは、互選の結果、今井猛嘉委員が当部会長に選ばれたものと認めます。その上で、大村敦志法制審議会会長に部会長を指名していただく

と思います。

本日、大村会長はこの場におられませんので、電話による指名となります。

大村会長と連絡を取るまでの間、一旦会議を休憩といたしまして、午後２時５０分から再開したいと思います。

では、一旦休憩といたします。

(休憩)

○森本委員 会議を再開いたします。

大村会長と連絡を取ることができ、大村会長により、今井猛嘉委員が当部会の部会長として指名され、これをもって、今井猛嘉委員が部会長に選任されました。

今井部会長には部会長席に御移動いただき、この後の進行をお願いしたいと存じます。

それでは、今井部会長、よろしくお願いいたします。

○今井部会長 ただいま部会長に選任されました今井でございます。

議事が円滑に進みますよう、部会を運営してまいりますので、皆様方の御理解と御協力のほど、よろしくお願い申し上げます。

まずは、法制審議会令第６条第５項により、部会長に事故があるときにその職務を代行する者をあらかじめ部会長が指名しておくこととされておりますので、指名をいたします。

橋爪隆委員をお願いしたいと思います。橋爪委員、どうぞよろしくお願いいたします。

次に、関係官の出席の承認の件ですが、法務省特別顧問の井上正仁氏に、関係官として当部会に出席していただきたいと考えておりますが、よろしいでしょうか。

(一同異議なし)

○今井部会長 それでは、井上関係官には、当部会の会議に御出席願うことといたします。

次に、当部会の議事録についてですが、その作成・公開の方法を決めるに当たりまして、まず、これまでの法制審議会における議事録の取扱いについて、事務局から説明をお願いいたします。

○猪股幹事 これまでの法制審議会における議事録の取扱いについて御説明いたします。

議事録の公開方法に関しては、平成２３年６月６日に開催された法制審議会第１６５回会議におきまして、総会については、発言者名を明らかにした議事録を作成した上で、これを公開することを原則とする一方、法制審議会の会長において、委員の意見を聴いて、審議事項の内容、部会の検討状況や報告内容のほか、発言者等の権利利益を保障するため当該氏名を公にしないことの必要性、率直な意見の交換又は意思決定の中立性が不当に損なわれるおそれの有無を考慮し、発言者名等を公開することが相当でないと認められる場合には、これを明らかにしないことができることとされました。

また、部会についても、発言者名を明らかにした議事録を作成した上で、これを公開することを原則としつつ、それぞれの諮問に係る審議事項ごとに、総会での取扱いに準じて、発言者名等を公開することが相当でないと認められる場合にはこれを明らかにしないことができることとされました。

したがって、当部会におきましても、発言者名を明らかにした議事録を作成した上で、これを公開することが原則となりますが、部会長におかれて、委員の皆様の御意見を

お聴きの上で、ただいま申し上げたような諸要素を考慮して、発言者名等を公開することが相当でないと認められる場合には、これを明らかにしないこととすることができることとなります。

○**今井部会長** ただいまの御説明について、何か御質問はございますか。

ただいまの御説明を踏まえて考えますと、当部会における審議の内容を広く国民の皆様を知っていただくという観点からも、発言者名を明らかにした議事録を作成し、これを公開することが相当ではないかと考えるところでございます。

そこで、私といたしましては、発言者名を明らかにした議事録を作成した上で、原則としてこれを法務省のウェブサイト上において公開するという取扱いにしていかがかと考えます。

もっとも、今の説明にあったとおり、審議事項の内容その他の事項を考慮して、発言者名等を公開することが相当でないと考えられるような場合には、その都度皆様にお諮りして、部分的に公開しない措置をとることとしたいと考えますが、いかがでしょうか。

(一同異議なし)

○**今井部会長** 御異議はないようですので、議事録につきましては、発言者名を明らかにしたものを作成の上、原則としてこれを公開するという取扱いとさせていただきたいと思えます。

それでは、さきの法制審議会総会におきまして、当部会で調査審議するように決定のありました諮問第128号について、審議を行います。

まず、諮問を朗読してもらいます。

○**猪股幹事** 諮問第128号。

自動車運転による死傷事犯の実情等に鑑み、事案の実態に即した対処をするため、左記の事項に関して早急に法整備を行う必要があると思われるので、その要綱を示されたい。

記

次に掲げる行為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第2条(危険運転致死傷)の罪の対象とすること。

- 一 身体に法令で定める程度以上にアルコールを保有する状態で自動車を走行させる行為
- 二 法令で定める速度以上の速度で自動車を運転する行為
- 三 タイヤを滑らせ又は浮かせることにより、その進行を制御することが困難な状態にさせて、自動車を走行させる行為

○**今井部会長** 次に、事務当局から、諮問に至る経緯及び諮問の趣旨等について説明をしてもらいます。

○**玉本幹事** 諮問第128号につきまして、諮問に至りました経緯及び諮問の趣旨等について御説明申し上げます。

自動車の運転行為による死傷事犯に係る罰則については、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に危険運転致死傷罪が定められるなどしているところ、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という観点から、様々な指摘がなされるようになっていきます。

こうした状況を踏まえ、法務省では、令和6年2月から、交通事犯被害当事者、刑事法研究者及び実務家を構成員とする「自動車運転による死傷事犯に係る罰則に関する検討会」

を開催し、危険運転致死傷罪の構成要件の見直しなど様々な論点について御議論いただき、同年１１月、今後の検討に当たっての方向性や留意点等を示した報告書を取りまとめたいただきました。

その後、法務省において、この報告書を踏まえて検討し、自動車運転による死傷事犯の実情等に鑑み、事案の実態に即した対処をするため、所要の法整備を行う必要があると考えたことから、今回の諮問に至ったものです。

次に、諮問の趣旨等について御説明申し上げます。

配布資料１を御覧ください。

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第２条においては、同条第１号から第８号までに掲げる行為を行って人を負傷させた者は１５年以下の懲役、人を死亡させた者は１年以上の有期懲役に処することとしています。

今回の諮問は、次の三つの行為、すなわち、身体に法令で定める程度以上にアルコールを保有する状態で自動車を走行させる行為、法令で定める速度以上の速度で自動車を運転する行為、タイヤを滑らせ又は浮かせることにより、その進行を制御することが困難な状態にさせて、自動車を走行させる行為を同条の対象とすることについて、要綱をお示しいただきたいとするものです。

御説明は以上です。

危険かつ悪質な運転行為による死傷事犯への適切な対処は喫緊の課題であり、その罰則の在り方について十分に御審議いただき、できる限り速やかに御意見を賜りますよう、よろしく願いいたします。

○**今井部会長** 次に、事務当局から、配布資料について説明をしてもらいます。

○**猪股幹事** 配布資料について御説明します。

本日は、配布資料１から６までをお配りしています。

配布資料１は、先ほど朗読しました諮問第１２８号です。

配布資料２は、「自動車運転による死傷事犯に係る罰則に関する検討会」の取りまとめ報告書です。

配布資料３は、危険運転致死傷罪等のこれまでの改正の経緯をまとめたものです。

配布資料４は、参照条文であり、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の規定と、その関連法令の規定を抜粋したものです。

配布資料５は、自動車運転による死傷事犯に関する基礎的な統計資料であり、第１表及び第２表は、昭和４５年から令和６年までの交通事故の発生件数及び死傷者数の推移、第３表は、交通事件の検察庁終局処理人員の処理区分別構成比、第４表は、危険運転致死傷罪による公判請求人員の態様別構成比、第５表は、危険運転致死傷罪及び過失運転致死傷罪の科刑状況です。

配布資料６は、自動車運転による死傷事犯に関する主要国の法制についての資料であり、令和７年３月時点のアメリカ（ミシガン州）、イギリス、ドイツ、フランス及び韓国の関連規定に基づき、各国の法制をまとめたものです。

配布資料の御説明は以上です。

○**今井部会長** 次に、事務当局から、さきの法制審議会総会において述べられた御意見の紹介をもらいます。

○猪股幹事 今回の諮問がなされた２月１０日の法制審議会総会において委員の方から述べられた御意見について、概要を御説明します。

御意見の一つ目は、危険運転致死傷罪は、故意犯である傷害罪・傷害致死罪と同視し得る危険かつ悪質な行為に限って適用されるべきものであり、諮問についての審議に当たっては、危険運転致死傷罪として処罰すべき実質的な危険性や悪質性を伴わない運転行為が同罪の処罰対象となるような規定とならないよう、慎重に議論を進めていただきたいというもの、二つ目は、諮問事項の「一」及び「二」に関して数値基準を定めることを審議するに当たっては、体内のアルコール保有量や自動車の速度が基準値を下回る場合であっても、個別の事案の事情に応じて危険運転致死傷罪が成立する余地が残るような規定とする必要があるのではないかといった点についても十分に議論していただきたいというものでした。

○今井部会長 事務当局からの説明は以上ですが、現段階で、これまでの事務当局の説明内容について御質問等がございましたら、お願いいたします。

ございませんでしょうか。

それでは、諮問事項の審議に入りたいと思います。

諮問の趣旨は、先ほど事務当局から説明があったとおりですが、本日は、第１回目の会議ですので、皆様から、今後の検討に向けた総論的な御意見を頂きたいと思います。

御意見等のある方は、挙手の上、御発言をお願いいたします。

○宮村委員 今後の各論の検討に先立って、検討の前提として確認しておきたい事項について意見を述べさせていただきます。

危険運転致死傷罪については、故意に危険な運転行為をした結果、人を死傷させる犯罪として、暴行による傷害・傷害致死に準じた法定刑によって処罰するという犯罪類型です。そのような罪質に鑑みて、危険運転致死傷罪に該当し得る運転行為として、悪質・危険な運転行為のうち重大な死傷事犯となる実質的危険性が典型的に高い運転行為が列挙されているものです。先立って行われた検討会での議論に際しては、そのような高い危険性を伴わない運転行為が危険運転致死傷罪の処罰対象に含まれるような法改正はするべきではないという前提が共通認識とされていました。この点は、本部会での今後の議論に当たっても前提とされるべきであると考えます。

アルコールの保有については、飲酒速度や体調などの個別事情による差異を凌駕して高い危険性が認められるのはどの程度なのか、速度についても、道路や周辺の交通状況などの個別事情による差異を凌駕して高い危険性が認められる速度はどの程度なのか、検討会での議論を踏まえつつも、改めてこの部会において慎重な検討が必要であると考えます。

速度について、検討会の取りまとめ報告書では、最高速度の２倍や１．５倍の速度という意見も記載されました。しかし、例えば、最高速度が時速６０キロメートルである首都高速道路のような自動車専用道路で時速９０キロメートルに達する速度で進行する運転行為のように、最高速度の１．５倍程度の速度で走行する運転行為は、もちろん違法なものがありますが、件数としては少なからず見られるものと思われます。追い越しのように、一時的にそのような高速度になることもあります。そのような場合も含めて一律に高度の危険性が認められるのはどのような数値なのかという点については、やはり慎重な検討が必要です。個別事情による差異を凌駕して数値のみで高い危険性が認められるとしたら、かなりの高速度になるはずだと考えます。

タイヤを滑らせたり浮かせたりする行為についても、雪道での運転なども念頭に置いて、危険性が高いといえる運転行為だけを切り分けて構成要件化することができるとしたら、どのような方法になるのか、改めてこの部会で慎重な検討をするべきだと考えます。

検討会の際にも何度か述べましたが、自動車事故が起きる要因は複合的なものです。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の特徴です。自動車事故が極めて重篤な結果を生じさせ得る一方で、自動車事故の罰則が不相当に拡大された場合には、運転をする多くの者に、責任の大きさに見合わない刑罰を科すおそれが生じてしまいます。本部会の議論に当たっては、責任の大きさに見合わない刑罰を科すという事態にならないよう、慎重に議論を進めるべきだと考えます。

○合間委員 諮問事項のうち、まず「一」と「二」、飲酒運転と高速度運転について述べさせていただきます。

飲酒運転と高速度運転については、一定の数値基準、形式的基準を設けるべきかについて検討するものと理解しています。現行の危険運転致死傷罪では、飲酒運転については正常な運転が困難か否か、高速度運転については進行を制御することが困難か否かという言葉わば実質的基準で適用の有無を分けており、この基準が必ずしも明確ではない、あるいは解釈や運用に幅があり得るという点で、実質的危険性・悪質性を有する運転を適切に捕捉できているのか疑問があったと理解しています。この点、一定の数値基準、形式的基準を新たに設けることができれば、実質的危険性・悪質性を有する運転をより明確に危険運転致死傷罪として捕捉することが期待できるという意味で、本部会で議論を進めていくことは極めて重要な意義があると考えています。

ただ、数値は分かりやすいために、数値基準を定めるだけで事足りると錯覚しかねない危険性があります。今回定めることになるであろう数値基準を下回る場合であっても、危険運転致死傷罪の対象となる危険な運転は存在します。数値基準を下回るから危険運転ではないということにならないよう、数値が独り歩きしないよう、分かりやすさによる弊害といったものを常に念頭に置いていくことが必要だと考えます。数値基準を定めることで、これまで適切に捕捉されていた危険運転が適用の対象からこぼれ落ちたり、現行の規定であっても捕捉し得る実質的危険性・悪質性を有する運転が、数値基準に該当しないというだけで改正後は適用の可否の検討の対象から外れてしまうといったことはあってはなりません。

数値基準、形式的基準をどのように定めるかという議論を通じて、飲酒運転や高速度運転の実質的危険性・悪質性が改めて明らかになると思っています。数値基準、形式的基準を定めるには、現行の実質的基準との関係を整理、確認することが必要であり、その上で、現行の危険運転致死傷罪の要件の文言や意味を捉え直す作業もおのずと必要になると考えています。

また、数値基準、形式的基準を定めたとしても、実際に実務で適切に運用できることが必要です。数値は、現実には、一つの事故において絶対的な数値が導かれるものではなく、計測の時期・方法等により上下し得るものです。また、数値に対する運転者の故意の問題をどのように捉えるかも問題となり得ます。こうした点は、確かに実務上の運用の問題ではありますが、実務で適切に使える基準でなければ定める意味はありません。少なくとも、現時点で明確に予想されるような実務上の問題点にも目配りをして議論することは必要と

考えています。

諮問事項の「三」についても意見を述べさせていただきます。諮問事項の「三」は、いわゆるドリフト走行などの危険な運転行為を処罰の対象とするかについてのものであると理解していますが、そうした行為に危険性が存することは前提としつつも、検討会では、危険性の程度や処罰の必要性についていまだ議論が不十分ではなかったかと感じており、この部会で更に十分な検討、議論を行うことが必要と考えています。

最後に、今回の部会の議論によって、これまで危険運転致死傷罪としての実質的危険性・悪質性があるにもかかわらず同罪が適用されなかったような事案が、適正に処罰の対象となることが求められていると考えています。同時に、我々にとって身近で便利な道具である自動車の危険性がより広く深く市民に理解され、悲惨な事故が少しでもなくなることにつながる議論ができればと考えています。

○**虫本幹事** 私は、検討会には参加しておりませんでしたので、配布資料2の検討会の取りまとめ報告書を拝見いたしました。その中で、危険運転致死傷罪のいわゆる飲酒類型及び高速度類型に数値基準を設けることが提案されたと承知しております。

検討会においては、この数値基準を設けることによって危険運転致死傷罪の処罰対象あるいは処罰範囲そのものを拡大しようとするものではない、すなわち傷害罪や傷害致死罪に匹敵する危険性・悪質性を有する行為に限って危険運転致死傷罪の処罰の対象とすべきとする従来の考え方自体を変更するものではないという点に異論はなく、それを共通認識として議論がなされたものと理解しております。

このような共通認識の背景にあるのは、自動車の死傷事故の大半は事故の当事者のいずれかあるいは双方の過失によって発生しており、故意犯として処罰すべき類型は自動車の死傷事故全体の中では限られていること、そして何より、自動車運転というものが市民の私生活や経済活動などに広く関わる極めて日常的な行為で、ほかの刑罰法規と比較しても、改正による市民への影響が格段に大きいということではないかと考えます。

一例として速度超過について見ると、警察庁が公表している道路交通法違反の取締り状況に関する数値ですけれども、令和6年中の速度超過の摘発件数が約85万件あって、交通違反の摘発件数の中でも一時不停止に次いで多くなっています。その速度超過の中でも、時速15キロメートル未満の比較的超過の程度が低い違反で摘発されたというケースはほとんどなく、摘発されているケースの多くは大幅な速度超過が認められるものになっています。例えば、時速30キロメートル以上50キロメートル未満の超過がある件数が約11万7,000件、時速50キロメートル以上の超過がある件数が約1万件となっています。これらの摘発されたケースの中で、例えば、最高速度が時速30キロメートルや時速40キロメートルの道路を走行していた件数がどの程度の割合かまでは明らかではありませんが、相当数あることが自然だと考えられます。このような中で、仮に、高速度類型の数値基準を最高速度の2倍超の速度と定めた場合に、先ほどの約12万件ぐらいの運転行為の相当数が危険運転に該当するということになります。すなわち、これは改正される法令の内容にもよりますが、一度死傷事故が発生すれば、反証の余地なく長期の服役を余儀なくされる可能性が高いと言っても過言ではありません。

この点、検討会でも話題になっていましたが、いわゆる生活道路について法定速度を時速30キロメートルに引き下げる政令改正が予定されているとのことです。検討会では、車

道の幅員 5.5メートル未満の道路の総延長数が約 83 万キロメートルといった御説明もありました。これが直ちに生活道路と完全に一致するわけではないかもしれませんが、全国に存在する生活道路の法定速度の大幅な引下げがなされた場合には、この法定速度を基準とした数値基準を設けることによる市民への影響は更に大きくなるものと予想します。

誰しもが交通事故の加害者にも被害者にもなり得るという観点から、本部会において数値基準を設けるのであれば、日々発生している多くの交通事犯とは質的に異なる運転行為であるという意味での危険運転と評価することを市民一人一人が十分に理解できるような数値とする必要があり、それは相当高い数値を設定することになるものと考えます。

この点は、飲酒類型におけるアルコール保有量の数値基準についても同様であると考えます。日常的に発生している飲酒運転事案とは質的に異なる危険運転と評価されることを市民一人一人が十分に理解できる数値とする必要があり、それは相当高い数値を設定することになるのではないかと考えます。

それから、タイヤを滑らせ又は浮かせたりする走行については、検討会でも、そもそもそのような走行がどの程度社会の中で発生しているのか、その中に危険運転とは区別すべき実態を有する走行がないのかという点についての議論であったり、関連する資料の検討などは、まだ十分になされているとはいえないのではないかと考えます。この点についても、この部会においては慎重な議論が必要ではないかと考えます。

○波多野委員 検討会に引き続きまして、自動車運転死傷処罰法の取り分け危険運転致死傷罪に関する規定あるいはその運用については、一般感覚との間に大きなギャップがあると考ええる立場から発言させていただきます。

検討会においては、法律家の委員や実務家の委員から高度に専門的な理論を伺い、素人である私が一般感覚的に理解をするのが難しいと感じること、あるいは反対に、私が思う、素朴におかしくないですかという訴えを専門家である委員の皆様理解していただくのが難しいと感じること、そうした場面が少なくなかったというのが率直なところです。本部会においても専門家の皆様からすればかみ合わないようなことを私から申し上げる場面も多いかと思いますが、対話の姿勢を心掛けたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

本部会では、飲酒類型、高速度類型について数値基準を設けるという点と、ドリフト走行について議論が行われると承知しております。検討会においては、このほかにも、スマホ等ながら運転について危険運転致死傷罪として新たに類型を設ける必要があるのではないかとしたことなど、実際に世の中で大きな問題となっている論点についても検討がなされました。しかし、残念ながら諮問には至らなかった論点も少なくありません。

そうした中、今回の大きな論点である数値基準について、具体的な数値をどう設定するかを考えると、例えば、飲酒類型については、検討会の取りまとめ報告書には、呼気 1 リットルにつき 0.15 ミリグラム以上、0.25 ミリグラム以上、0.5 ミリグラム以上といった数値の選択肢が考えられるという記載があります。どこからを一発アウトと考えるか、非常に幅があるというわけです。そうした中で、ある数値を基準として定めた場合に、その数値に満たない事案の処罰漏れの心配はないのか、基準に満たない事案が過失犯に落ちる結果になれば引き続き一般感覚とのギャップが残されたままにならないか、といった点についても、考えないわけにはいかないだろうと思っております。

検討会においては、高速度類型に関連して、対処困難性という考え方を教えていただきましたが、対処困難を起こすのは何も高速度運転に限った話ではないだろうと思いますし、そういった点も本部会において議論の対象にさせていただければと思っております。

そもそも飲酒運転は、一般的には、分かっているやっていたこと、すなわち故意だと理解をされていると思います。検討会では、傷害罪・傷害致死罪に匹敵する高度な危険性がある行為を処罰するのが危険運転致死傷罪であるという御説明を何度も伺いました。しかし、結局のところ、傷害罪・傷害致死罪に匹敵する高度な危険性とは一体何なのかというのは、私自身はいまだによく分かりません。だからこそ、数値で客観的な基準を作れないかという動きになっているのだと理解をしております。

また、数値基準とは別の論点ですが、傷害罪・傷害致死罪に匹敵する高度な危険性という一般的には理解が難しい考え方を前提とする危険運転致死傷罪の立証ができなければ、直ちに過失犯に落ちてしまうという法体系でいいのかという点についても、大きな問題意識を持っております。

検討会においては、過失犯の中での量刑のグラデーションによって十分に手当てをされてきたという御指摘を頂くこともありました。しかし、被害を受けた者としては、外形的に明らかに悪質な運転による死傷事犯で、国語的にイメージする「危険運転」であっても、危険運転致死傷罪には該当しません、過失犯ですと評価されることへの強烈的な抵抗感があります。これは、喪失した者から考えれば極めて自然な感覚だと思います。私は、過失という評価も、被害当事者にとっては処罰漏れだという受け止めにつながっているのではないかと思います。訴因変更を求める遺族による運動が展開される際に、これは過失ではないでしょうといった訴えが真っ先に出てくることから、この点は明らかだと思っております。

また、検討会終了後の新聞各紙の社説を見ても、飲酒運転による死傷事犯を過失犯とするのは市民感覚からかけ離れているですとか、社会常識とのずれ、あるいは法と常識との乖離解消を、などといった言葉がありました。これらは、こうした点を指してのことだと理解をしております。今回、数値基準の設定について議論することによって、一般感覚と法令との間にあるギャップが改めて浮かび上がる場面も出てくるように思いますので、ギャップ解消につながるような積極的な議論を期待しております。

最後になりますが、今回の諮問内容について、被害者団体等から、どのような規定あるいは運用としてほしいかといった御意見を広く伺う機会があってもいいのではないかと思います。

○丸山委員 検察官としての経験から、今後の検討の進め方について意見を申し上げたいと思います。

これまでの議論の経過を踏まえますと、危険運転致死傷罪の見直しに当たっては、より明確で、検察官として立証の対象が見極めやすい規定とすることが大切ではないかと思います。例えば、同じように見える事案であっても、ある事件では危険運転致死傷罪で起訴され、別の事件では過失運転致死傷罪で起訴されるということになると、被害者の方、ひいては一般国民の方からすれば、検察官の判断にそこがあるようにどうしても見えてしまうところがあるかと思います。もちろん、事件というのはどれ一つとして同じものはありませんので、検察官としては、個々の事件の事実関係を具体的な証拠に基づいて認定して、

起訴罪名を決めていくことになります。したがって、同じように見える事案であっても適用される罪名が異なることは当然あり得ると思います。しかし、危険運転致死傷罪の構成要件がより明確で、立証しやすいものとなることで、検察官としては、判断すべき対象がより明確となり、収集すべき証拠も明確になって、判断の揺らぎがより少なくなることが期待できるかと思います。

この部会では、飲酒類型や高速度類型に数値基準を設ける場合にどのような基準とするかについて議論を深めていくことになろうかと思います。議論に当たっては、今申し上げたように、その基準がまず検察官が判断すべき対象として明確といえるかについて意を用いてまいりたいと思っています。また、収集すべき証拠が明確となるもの、すなわち立証が現実的に可能なものとなるよう意識しながら、私としても議論に参加してまいります。

○橋爪委員 審議の進め方一般について意見を申し上げたいと存じます。具体的には、専門家の知見に関するヒアリングの提案でございます。

諮問事項のうち「一」の飲酒運転類型及び「二」の高速度類型につきましては、既に「自動車運転による死傷事犯に係る罰則に関する検討会」においても専門家のヒアリングを行い、アルコールが運転に必要な身体能力に与える影響や、自動車の高速度走行の危険性に関する知見を得ることができました。これらの知見を踏まえ、検討会の取りまとめに至ったものと承知をしております。

当部会におきましては、まずは、このヒアリングの結果を共有することが重要であると考えますが、検討会と部会では委員・幹事のメンバーも大きく入れ替わっております。また、当部会では、諮問事項が示され、法改正を視野に入れながら、数値要件の意義や具体的内容について更に踏み込んだ検討が求められております。したがって、当部会としましても、改めて、これらの点、具体的には、アルコールが運転に必要な身体能力に与える影響や、高速度運転の危険性等について、専門的知見を要する方からヒアリングを行うことが有益かつ必要ではないかと思われま。

○安田委員 私からも、本部会における審議の進め方に関して意見を申し上げたく存じます。

私も、橋爪委員の御意見に賛成でございます。私自身は、検討会でのヒアリングによって得られた知見は大変参考になるものであったと考えております。ヒアリングでは、例えば、アルコールが運転に及ぼす影響に関して、呼気1リットル当たりのアルコール濃度が一定の数値を超えた場合には運動機能や認識に影響が見られるが、これは人種や性別等にかかわらず一律に妥当するものであるといった説明がなされ、また、高速度が運転に及ぼす影響に関して、走行速度が速くなればなるほど停止距離が長くなったり、前方の障害物回避に要する横への移動のためのハンドル操作が困難になったりするといった説明がなされたわけですが、ヒアリングで御説明いただいた先生方の能力や公正さに疑いがなかったことはもとより、これらの報告内容は国際的な研究成果を踏まえたものであり、そこでとられた分析手法等も一般的に用いられるもので、十分信頼に足るものであったように思われます。

他方で、本部会では、今後、飲酒類型や高速度類型について、一律に危険運転致死傷罪としての危険性・悪質性を有するといえる数値を基準として定めることができるか、できるとして、そうした基準を具体的にどのようなものとすべきかについて議論を行っていくことになろうかと存じますが、具体的な数値については検討会の取りまとめ報告書でも複数

の選択肢が示されているところであり、この点についての詰めの議論を実質的で実りあるものとするためには、議論が十分な実証的根拠に基づいたものであることが必要であるように思われます。

こうしたことからいたしますと、本部会としてもヒアリングを更に実施し、検討会でのヒアリングで得られた知見を基礎としつつも、その後の検討会での議論の進展を踏まえて知見を更に深めたり、あるいは具体的な数値基準を設けるために参考となり得るような追加的知見を獲得したりすることができれば、非常に有益であるように思われます。

本部会には、検討会に参加されていない委員・幹事もおられますので、新たな目線からの問題意識も取り込みつつ、前提となるべき知見を共有しておくことは、今後の部会での議論が効率的で建設的なものとなることに資するものと思われ、本部会でヒアリングを実施しておくことには重要性が認められるものとする次第でございます。

○合間委員 ヒアリングに関して御意見が出ていますので、私からも一言申し上げさせていただきます。

今回、諮問事項についてそれぞれ法整備が問題となっているのは、飲酒運転や高速度運転などによって被害を受け、その無念の気持ちを抱いた被害者の方々がおられたからだと思います。そして、だからこそ社会的にも問題となり、今回の諮問に至ったのだと思います。

この法制審議会の部会においても、諮問事項に関連する範囲でということになってしまい、また、御負担をかけることになるとは思いますが、無理のない範囲で、被害者や被害者を支援する方々から被害の実情やお気持ちを聴くことが、正にこの議論のスタート地点になるのではないかと考えていますので、是非その点についてのヒアリングも御検討いただきたいと考えております。

○新井委員 私は、検討会には参加しておりませんでしたが、議事録や取りまとめ報告書等を拝見しまして、様々な議論がなされてきたものと認識しております。そして、裁判所の立場からは、いずれの類型についても、規範が明確なものとなって、危険運転致死傷罪の各規定がより適正に解釈・運用することができるようになることを期待しています。

○今井部会長 そのほか、いかがでしょうか。

私の方からも、一言申し上げたいと思います。ただいま波多野委員と合間委員から、当部会として、交通事犯の被害者・御遺族のヒアリングを実施してはどうかという御意見が述べられたところであります。大変重要な御指摘だと思いますが、当部会には交通事犯被害者当事者であられる波多野委員、それから交通事件の被害者支援に携わっておられる合間委員に御参加いただいております。被害者・御遺族の方々の視点からの御意見等については、波多野委員や合間委員によって御意見として述べていただくことで、当部会の審議に反映することが可能ではないかとも思われるところでございます。ただ、いずれにいたしましても、御提案については事務局とも相談し、検討させていただきたいと思います。

そのほか、御意見はございませんでしょうか。

それでは、本日の審議はここまでとしたいと思います。

次回の会議で取り上げる事項や進行につきましては、本日頂いた御意見も踏まえて、私の方で早急に検討し、事務局を通じて、できるだけ早期に皆様にお知らせすることとさせていただきます。

次回の日程についても調整の上、なるべく早く確定させ、事務局を通じて皆様にお知ら

せすることとさせていただきたいと思います。そのような方針とすることによろしいでしょうか。

(一同異議なし)

○今井部会長 それでは、そのようにさせていただきます。

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、特に公開に適さない内容に当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作成して公開することとさせていただきたいと思います。また、配布資料についても公開することとしたいと思いますが、そのような取扱いとさせていただくことによろしいでしょうか。

(一同異議なし)

○今井部会長 それでは、そのようにさせていただきます。

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—