

法制審議会
刑事法
(危険運転による死傷事犯関係) 部会
第4回会議 議事録

- 第1 日 時 令和7年7月28日(月) 自 午後3時31分
至 午後5時30分
- 第2 場 所 法務省第1会議室
- 第3 議 題 1 危険運転による死傷事犯に係る罰則の整備について
2 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4回会議を開催いたします。

○今井部会長 本日は、皆様御多用中のところ、御出席くださり、誠にありがとうございます。

本日、新井委員におかれては、所用のため欠席されています。

議事に入る前に、前回の会議以降、委員の異動がありましたので、御紹介させていただきます。森本宏氏が委員を退任され、新たに佐藤淳氏が委員となりました。

佐藤委員、簡単で結構ですので自己紹介をお願いいたします。

○佐藤委員 7月17日付で法務省刑事局長に就任しました、佐藤でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

○今井部会長 次に、事務当局から、本日お配りした資料について説明をしていただきます。

○猪股幹事 本日は、配布資料7及び8をお配りしています。

配布資料7は、「第2回会議における松本参考人の説明に対する質問と回答」であり、第2回会議において実施した松本博志氏からのヒアリング内容に関し、皆様に御確認いただいた上で送付した追加の質問事項と、松本氏から頂いた回答を記載したものです。質問及び回答の内容については、資料の記載のとおりです。

配布資料8は、ドリフト走行類型に関する「自動車運転による死傷事犯類型別事例集」です。配布資料8の内容については、後ほど御説明します。

○今井部会長 それでは、議事に入りたいと思います。

本日は、第3回会議で申し上げたとおり、諮問事項「二」の高速度類型及び諮問事項「三」のドリフト走行類型について御議論いただくこととしたいと思いますが、その前に、第2回会議のヒアリングに関する配布資料7の内容につきまして、御質問等のある方は挙手の上、御発言をお願いいたします。

ございませんようですので、先に進めさせていただきたいと思います。

それでは、次に、諮問事項「二」についての議論を行うこととしたいと思います。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。

○小池委員 著しい高速度での運転につき新たな類型を設ける必要があること、その新たな類型の要件は数値基準をもって定めることについて、「自動車による死傷事犯に係る罰則に関する検討会」以来の認識を確認させていただいた上で、道路の最高速度指定の考え方について警察庁の方に若干御説明をお願いし、そのお答えも踏まえて、具体的な数値にアプローチする際の考え方について意見を述べたいと思います。

まず、新たな類型を設ける必要性ですが、これは、現行の自動車運転死傷処罰法第2条第2号にいう進行制御困難性は、道路の状況に応じて進路を保持しつつ進行することの困難性を問題にしているという解釈が有力であるところ、高速度運転の危険性・悪質性は、それに尽きるものではないという認識が出発点となります。すなわち、検討会やこの部会のヒアリングにおいて、速度が速くなるほど、安全な横移動のために速くかつ正確な操舵が要求され、また、停止距離が長くなることなどから、ハンドル、ブレーキの操作による障害物の安全な回避が困難になるという知見が確認されました。この知見からしますと、著しい高速度での運転には、道路や交通の状況に応じて、ほかの車両や歩行者との衝突によ

り人を死傷させることのないよう適切に対処することで交通の重大な危険を回避することが著しく困難になるという危険性や、そうした対処をおよそ放棄して運転しているという悪質性が認められることになります。そうした高度の危険性・悪質性を捕捉すべく、現行法第2条第2号とは別に新たな類型を設ける必要性があることは、検討会でも大方の一致するところでありました。

そして、その新類型の要件としての著しい高速度につき数値基準をもって定めることができるならば、それが相当であるということも、検討会での多数意見でありました。それは、危険運転致死傷罪の適用対象を高度の危険性・悪質性が認められる行為に限定しなければならないという要請、過失犯との適切な切り分けができなければならないという要請、また、構成要件の明確性を担保して安定的な運用を確保しなければならないという要請に基づくことができます。といいますのは、道路や交通の状況に応じた対処困難性という実質要件によるだけでは、危険運転致死傷罪の成立が、過失運転致死傷罪における注意義務に違反した運転行為に広く認められてしまう余地があり、危険運転致死傷罪として処罰すべき高度の危険性を伴う行為への限定がなされませんし、「著しい」対処困難性というように程度を問題とする実質要件だけで規律した場合には、判断者に大きな負担を強いることになり、判断のぶれが生じ得るため、安定的な運用は困難となってしまいます。

そこで、これだけの高速度であれば危険運転致死傷罪で捕捉すべき高度の危険性が確実に認められると合理的な根拠を持っていえる、そのような数値のラインを引けるのであれば、それを立法により定め、それ以上の速度であれば一律に危険運転行為として扱うことが相当であると考えられるわけです。問題は、そのようなラインを合理的な根拠を持って引くことが可能かということですが、個人的には、道路における最高速度規制の考え方と、前回会議のヒアリングで毛利先生が示された物理モデルを参考に、刑事法の観点から線引きをすることが可能ではないかという見通しを持っております。

ただ、そのことについて申し上げる前提として、道路の最高速度を定める際の考え方を共有させていただきたいところ、一般道路に関しては、検討会で日下委員から御説明があり、基本的には交通安全、事故抑止の観点から、市街地か否か、車線の数、中央分離帯の有無、歩行者の多さといった要素に応じて基準速度を定め、更に補正要因を加味するというお話であったと思います。もっとも、高速道路に関しては、まとまった御説明を頂く機会がなかったようにも思いまして、高速道路における最高速度指定の考え方につき、警察庁の方から補足で御説明を頂けると有り難いのですけれども、いかがでしょうか。

○早川委員 一般道路に関しては、いわゆる「交通規制基準」に基づいて御説明したと思いますが、高速道路、すなわち、高速自動車国道と自動車専用道路の最高速度については、一般道路とは別の規制基準を設けております。そこにおいては、上下線が分離された4車線以上の場合、上下線が分離された2車線の場合、非分離の2車線の場合という三つの類型を設けて、それぞれ最高速度の考え方を示しております。

典型的な上下線が分離された4車線以上の場合のことを例にしますと、例えば、当該道路の設計速度が80キロメートル毎時である場合でも、区間によっては、曲線半径、すなわち、どれぐらい緩急のあるカーブかとか、視距、すなわち、車からどのくらい前方まで視認できるのかといった、道路の構造から算出される構造適合速度が、100キロメートル毎時となるような区間がございます。そのような区間がある程度確保できる場合には、そ

の構造適合速度を最大限尊重しながら、交通事故発生状況等を踏まえて、１００キロメートル毎時の範囲内で規制速度を決定しております。

なお、現在、新東名高速道路では、一部区間について１２０キロメートル毎時の速度規制を行っておりますが、１００キロメートル毎時を超える速度規制については、道路の設計速度が１２０キロメートル毎時であることに加えて、実勢速度や、死傷事故率といった詳細な条件を設定して、１２０キロメートル毎時に引き上げることができるかを慎重に判断しております。

また、上下線が分離された２車線の場合についても、考え方は基本的に同じですが、規制速度の上限は８０キロメートル毎時としております。

それから、非分離、すなわち、上下線が分離されていない２車線の場合は、更に分類をしますと、ワイヤーロープなどの簡易中央分離施設が設けられている区間は７０キロメートル毎時以下を原則とし、それ以外の区間については６０キロメートル毎時以下としております。

警察庁としては、以上のような考え方を「交通規制基準」として示して、各都道府県の公安委員会で、それを踏まえながら最高速度規制を決定しております。

○小池委員 ありがとうございます。高速道路固有の考え方が別の規制基準として示されているとのことではありますが、一般道路、高速道路を通じて、最高速度の指定においては、基本的には、道路の構造や形状といった状況と、そこでの交通の状況に照らして、ほかの車両や人との衝突事故等がどれだけ生じやすいか、事故抑止という観点からどの程度までの速度で走行すべきかといったことが考慮されているということと理解しました。

そして、その前提で意見として申し上げますと、新たな類型で捕捉すべき高度の対処困難性が認められるといえる具体的速度を検討するに当たっては、どのような最高速度がその道路で指定されているのかが基本的な指標になるべきように思いました。すなわち、検討会でもそのような意見も述べられていたように、最高速度に応じて、その何倍の速度、あるいはそれを時速何キロメートル超過する速度という形で定めることが合理的ではないかと考えました。その際、高度の危険性を確実に担保することとなる速度を定めることが最優先ですが、基準としての分かりやすさという観点から、複雑にすぎる定め方は避けるべきこともあろうかと思えます。

そして、その上での課題は、具体的な数値へのアプローチの仕方でありますけれども、先ほども少し触れましたように、ヒアリングで示された物理モデルによる理論的な限界速度は、一つの手掛かりとなるのではないかと思います。このモデルは、当該道路の最高速度として定められた速度で走行していれば通常のハンドル操作により確実に回避できる障害物との衝突を、ハンドル操作によってもブレーキ操作によってもおよそ回避できなくなる理論的な限界速度を、合理的に想定される条件下という留保付きで示したものでありまして、飽くまでモデルであって、直ちに法的基準を導けるものではありません。しかし、危険への対処が著しく困難になり、また、期待される対処をおよそ放棄していると社会的に評価できる高速度を捉えようとするコンセプトに親和的なモデルであるとはいえると思います。そこで示された限界速度を踏まえつつ、刑事法の観点、すなわち、危険運転致死傷罪で捉えるべき実質的危険性・悪質性という見地から、必要な考慮を更に加えていくことが、速度が上がるほど対処が困難になると定性的にはいえることを前提に、それを定量化

していこうとするときの合理的なアプローチの一つではないかと考えました。

そして、その追加的考慮の大まかな方向性まで述べさせていただきますと、速度が比較的低い領域、一般道路が念頭に置かれる領域における数値基準としては、毛利先生の示された限界速度よりも高い速度を設定しなければならないのではないかと思います。といいますのは、前提となる道路の最高速度は、基本的には事故抑止の見地から定められているものの、大気汚染や騒音などの生活環境といった安全性とは異なる見地が補正要因に含まれている場合もあり、また、個別の道路の最高速度の適正さは随時点検、見直しがなされているとも思われます。そうしますと、現に指定されている最高速度をどの程度超過するかということが実質的な対処困難性の程度との関係で持つ意味合いは、個別の道路ごとに異なり得るのであって、一律に適用できる数値基準として定めるためには、ある程度余裕を持たせておく必要があるのではないかと思います。毛利先生が示された具体的な数値を眺めても、そのまま数値基準とするならば、道路交通の実情を踏まえて高度の社会的悪質性を一律に認めてしまってよいか、ちゅうちょするところもあり、そのように申し上げております。

他方で、速度が比較的高い領域、特に高速道路が念頭に置かれる領域では、毛利先生が示された具体的な数値は、やや高すぎる印象も受けます。元々物理モデルは、通常のドライバーには困難な理想的なハンドル操作による障害物の回避を前提としていますが、速度が速くなると、その理想的なハンドル操作はますます困難になり、非現実的である度合いを増す結果、そのようになっているのかもしれませんが、印象論にすぎない面もあるかみせず、今後議論させていただければとも思いますが、速度が高い領域では、理論的な限界速度よりも低い速度を設定しなければならないのではないかとこのようにさしあたり考えております。

そのようなことで、高度の対処困難性を捕捉する新類型を現行法第2条第2号とは別に設け、その要件は、道路の最高速度との関係における数値基準として、それに該当すれば一律に危険運転として扱われるものとして定め、その具体的な数値は、ヒアリングで示された理論的な限界速度を踏まえつつ、比較的速度が低い領域では余裕を持って限界速度よりも高く定め、比較的速度が高い領域では逆にその限界速度よりも低く定めることが合理的ではないかと考え、現時点での意見として申し上げる次第です。

○虫本幹事 今、小池委員から御指摘のあった規制速度に関する御質問で、検討会でも言及されたという御案内がありましたが、少しその点に関して御質問させていただきたいと思っております。前回会議のヒアリングにおいて、毛利参考人から、スライド資料の38ページの図面にあるとおり、制限速度に係数1.67を掛けて危険運転速度を計算するという考え方の例が示されました。参考人の発言をお聞きしますと、この計算を行う際には制限速度の最大値で走っていることを前提として外乱を生成したというお話がありました。もちろんこれは定量化を試みるための一つの想定ということではありますが、例えば、制限速度が時速60キロメートルの道路では、その最高値の時速60キロメートルで走行しているという前提で、ステップ1とおっしゃっていた外乱の生成が行われているということでした。

そこで、この議論の前提として、制限速度、あるいは同じ意味と思われます規制速度についての基本的な事情や考え方、具体的には、日本で一般道路の規制速度がどのように定められているのかという点を、警察庁の委員又は幹事の方に御教示いただきたいと思います。

す。先立って行われた「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6回会議において、日下委員から、「一般道路の規制速度決定の考え方」という資料が提出され、その資料の内容に従った説明がなされていることは承知しておりますが、本部会において、改めて御説明いただければと思います。

この点に関しまして、警察庁のウェブサイトで公表されている「速度規制の目的と現状」という警察庁交通局作成の資料を拝見したところ、9ページに「規制速度決定の基本的考え方」という表題のスライドがあり、こちらには、先ほど申し上げた検討会で提出された資料には記載されていない、85パーセンタイル速度という指標を用いて基準速度を定めているといった内容も紹介されておりました。こちらの資料の内容についても、この85パーセンタイル速度という指標の意味と併せて御説明いただければ幸いです。

○早川委員 規制速度を決定する場合、各都道府県公安委員会においては、警察庁が示した「交通規制基準」に従って、個々の道路の交通実態を踏まえて最高速度を決定しております。その「交通規制基準」では、一般道路を、市街地であるか非市街地であるか、車線数、中央分離帯の有無、歩行者の交通量によって、12区分に分類をして、それぞれの基準速度を設定しております。その上で、個々の道路の規制速度の決定に当たっては、該当する区分の基準速度を最大限尊重しつつ、交通事故発生状況、道路構造、沿道の状況等に応じて、原則としてプラスマイナス10キロの補正を行って規制速度を決定しております。このように、一般道路を12に区分して、それぞれに基準速度を設けて速度規制を行うという考え方は、警察庁で平成18年度から20年度にかけて行った調査研究を踏まえて整理したものです。

もう1点、実勢速度と規制速度との関係について御質問がありましたが、その点については、実勢速度が基準速度を設定する際のベースになったということができると思います。具体的には、実勢速度をベースにしながら、例えば、市街地では事故の危険性が高まることや歩行者保護といった交通事故を抑止する観点、あるいは、10キロメートル毎時単位の規制が分かりやすいことを考慮して、各区分ごとの基準速度を設定したものです。この基準速度のベースとなった実勢速度は、全国約500か所の実勢速度の実績値を基に、12の区分ごとに一般化したモデル推定値を算出したもので、先ほど御質問のあった資料にも、85パーセンタイル速度として記載しているものです。

○虫本幹事 85パーセンタイル速度というのは、今おっしゃっていた500か所ほど測定したときに、全体の85%に収まる車がここに書かれている速度の範囲で走行していたという意味で理解すればよろしいでしょうか。

○早川委員 そうということです。厳密に言うと、先ほど申し上げた調査研究では、平成19年度に、約450か所で実測値を取っているのですが、このデータを基に、個々の測定条件に左右されない一般的なモデル推定値を算出するためのモデル式を作りました。その上で、平成20年度に、新たに500か所で実測値を取って、そのモデル式を実際に当てはめても妥当性があるという検証をした上で、そのようにして算出されるモデル推定値を区分ごとに割り振ったものを、基準速度のベースとなる実勢速度としています。

御質問については、基本的には、85パーセンタイル速度というのは、走行速度を低い方から並べて全体の85%が収まる数値であると理解していただければよろしいのではないかと思います。

○波多野委員 諮問事項「二」について、検討会での議論も振り返りつつ、発言をさせていただきます。

まず、数値基準についてです。高速度類型について数値基準を規定することに改めて賛成の意見を申し上げます。

基準値の設定に当たっては、先日の毛利先生のヒアリングにおいて、定量化へのアプローチとして、係数1.67掛ける制限速度という危険運転速度の算出式が示されました。これは、先ほどから議論が出ているとおり、究極のドライバーと車を想定して最高レベルの運転がされた前提のものであると理解をしておりますが、基準値は、この例示に可能な限り近いものがないと考えます。

そのように考える理由は、直線道路における事案で、現行法第2条2号の狭い射程による判決に苦しんだ御遺族の思いがあるからです。これは、危険運転致死傷罪から過失運転致死傷罪に認定落ちをした事件の御遺族のことです。判決確定から時間が経過した今もなお、法律によっても殺された、こんな事件で、こんな法律で泣く人を今後なくしたいとおっしゃっておられます。こうした御遺族にとって、せめてもの納得にかなない得る基準値なのではないかと考えたからです。そして、これは一般社会の理解と納得にもかなうのではないかと考えます。

ただし、数値基準を規定するのであれば、その数値に満たない事案でも、速度が速すぎる走行で死傷結果を惹起する具体的な危険性の高いものはこぼれることなく実質的要件でキャッチできるように、2段階の条文にすることが不可欠だと考えます。ここでいう実質的要件は、現行法第2条第2号とは異なり、対処困難性や相対的制御困難性をベースにしたものです。私としては、数値基準と実質的要件との2段階にさせていただくのがマストであることは、譲れない点であることを改めて強調させていただきます。

その上で、私の問題意識について幾つか述べさせていただきます。

まず前提として、速度が速すぎるとは、絶対的なものではなくて場面によって異なるものだと思います。典型的には、幹線道路と生活道路、あるいはゾーン30など特に速度抑制の対策を講じている道路、それぞれの場面に応じて、速度が速すぎるといった概念は変わってくると思います。

検討会において述べられた対処困難性や相対的制御困難性という概念は、名古屋高裁令和3年2月12日判決のいう、「道路の状況」に他の通行車両や歩行者は含まないという考え方、すなわち現行法の第2条第2号の進行制御困難性とは違うものであると理解いたしました。具体的にどのような御発言からそのように理解をしたかと申し上げますと、検討会の第3回会議における小池先生の御発言にあった、「交通状況への対処がやや難しいという程度を超えて、もうほとんど対処の可能性を放棄していると言われても文句を言えないような、あるいは、僅かに交通状況の変化や見込み違いがあった場合にすら対応できないような、自分に都合のいい交通状況のときだけ事故を起こさなくて済むという意味で、いわば、ギャンプルに挑んでいると評価できる程度の常軌を逸した高速度」ですとか、検討会の第8回会議の橋爪先生の御発言にある、「他の車両や歩行者との関係において安全に事故を回避することが極めて困難になる、すなわち、道路や交通の状況に応じて人の生命や身体に対する危険性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った危険性」という御説明です。私の理解が十分であるかは自信がありませんが、対処困難性と

というのは、端的に言えば、常軌を逸した、およそ交通状況への対処を放棄しているというほかない態様であると理解しました。そうであるならば、高速度類型の数値基準設定に限定してこの考え方を採用するのではなくて、速度が速すぎることによる重大な危険性をそれぞれの場面に応じて捉えられるように、実質的要件についても対処困難性をベースに新設すべきであると考えます。

では、実質的要件で捉えるべき事案にどのようなものがあるかについて、私なりに考えた具体的な問題意識を四つほど述べさせていただきます。以下に述べますのは、私なりに、対処困難という概念を踏まえると、こうした事案に対してゼロ回答は許されないのではないかと考えたものであって、捉え得る事案に網羅性があるわけではないことは念のため申し上げます。

一つ目は、複合事案です。これは、複数の悪質な要因が重なった事案について、一つ一つの要因は基準として定められた数値未満であった場合に、こぼれ落ちてしまわないかという問題意識です。例えば、酒気帯びであり、時速30キロメートルを超える速度超過であり、更にあおり運転もしていると、そのようなことを同時に犯して死傷結果を起こしている事案について、酒気帯び、速度超過、あおり、各々では現行法の第2条の第1号、第2号、第4号、いずれの要件も満たさないのに、第5条に落ちますということになれば、およそ一般社会の理解は得られず、何のために危険運転致死傷罪があるのですかという火種をこの先もまた強く残すと私個人は確信しています。このような事案は、我々一般市民からすれば、常軌を逸した、およそ交通状況への対処を一切放棄している運転にほかなりません。

当部会の第2回会議で松本先生に教えていただいたのは、酩酊症状は血中アルコール濃度に依存し、個人差はないということでした。加えて、血中アルコール濃度が0.3ミリグラムパーミリリットルからでも、運転の操作、判断に危険性を生じさせる影響が出ると教えていただきました。第3回会議では、毛利先生に、車速増加に伴う操舵が難しくなる要因として、タスクが厳しくなる、車両の応答性、収束性、安定性が低下することを教えていただきました。これらの御知見からしても、酒気帯び運転で一定の速度超過をしているのであれば、死傷結果を起こすか起こさないかは正にギャンブルに挑んでいるのと同じであって、対処を一切放棄しているというほかないと思います。

関連して、既に判決が確定している福井地裁令和3年9月21日判決に触れておきたいと思います。この事案は、飲酒運転でパトカーから逃走し、住宅密集地の幅6.5メートルの道を時速105キロメートルで走行した挙げ句、一時停止を無視して見通しの悪い交差点にミサイルのように突っ込んで、交差する幅12.6メートル、片側2車線の優先道路を走行していた被害車両の左側面に自車を衝突させて、被害車両の助手席の同乗者を死亡させ、運転者に重傷を負わせたというものです。時速105キロメートルが出ていた道路の制限速度は時速60キロメートルでした。飲酒検知の結果は呼気1リットル当たり0.35ミリグラムだったということです。この事案も、現行法第2条第2号が認定されず、過失運転致死傷罪が認定され、懲役5年6か月の判決でした。おのれのことしか考えていない、およそあり得ない運転だと思います。判決文には、「被害車両が衝突等を避けて被害を防ぐことは不可能」と書かれています。そのような危険の現実化が、飲酒運転の上、一般道を時速105キロメートルという運転によって起こされたものであるにもかかわらず

ず、これを過失犯とするのは明らかに世間一般の常識からしてあり得ないものだと思います。正に交通状況への対処を放棄しているとしか言いようがなく、万が一数値基準で拾えないのであれば、実質要件でカバーすべき事案なのではないかと思います。

二つ目は、明らかに異常な走行態様についてです。私の感覚として申し上げれば、諮問事項「三」のドリフト走行等もこれに含まれるかもしれないのですが、明らかに異常というほかない走行態様について、運転の制御を失って路外を逸走したかどうかというフレームで考えるのではなく、ストレートに、常軌を逸したおよそ交通状況への対処を一切放棄しているといったフレームで捉えるべき事案があるように思います。例えば、熊本地裁令和7年5月27日判決のような事案は、防犯カメラに写った異常な走行状況を報道等で私も見ましたが、今後は、そのような事案も先ほど申し上げたフレームで捉えていくべきなのではないかと考えました。

三つ目は、歩道を自動車が走行している場合です。これは、車道と歩道の区別がある道路で、歩道をあえて走行する運転についてです。最近では、テレビのニュースなどにおいて、視聴者がスマートフォンで撮影した危険な運転が、いわば現行犯的な映像で流れることがあります。その中で、車道と明らかに区別がある歩道をそれなりの速度で走行する四輪車や二輪車の映像が流れるのを何度か目にしたことがあります。そのような走行をする目的が渋滞回避なのか、交差点のショートカットなのかは分かりませんが、車道と区別されている歩道を自動車が重大な交通の危険を生じさせる速度で走行すること自体、異常としかいいようがないと思います。これで死傷結果を招いたのであれば、対処を一切放棄していると捉えるべきなのではないかと思います。自動車が走行するはずのない車道とは区別された歩道を歩行していたところ、そこに自動車が入ってきた場合、歩行者はもはやどうしようもないわけですし、危険性は重大だと思います。しかし、現行法第2条第8号の通行禁止道路類型では、どうもこのような歩道走行は適用対象外であることを調べて知りましたので、この機会に対処の一切放棄で対応すべきなのではないかと考えた次第です。

四つ目は、ゾーン30についてです。これは、歩行者を守る区域であることが物理的に明示されている道路だと理解しております。ゾーン30プラスでは、バンプなど物理的なデバイスを設置して更に低速度規制を促しており、こうした区域は定量的な危険運転速度のフレームでは実質的な危険性を捉えられないのではないかと思います。例えば、こうした区域でそれなりの速度で走行して、スマホを見ながら、あるいは飲酒など客観的に悪質な行為が並存して死傷結果を招いた場合、これはやはり対処を一切放棄しているとして捉えていくべきなのではないかと考えた次第です。

○早川委員 先ほど、一般道路の速度規制については12区分の基準速度を設けていると申しましたが、波多野委員の御意見との関連で申し上げますと、いわゆる生活道路については、この区分とは別の基準を設け、原則として30キロメートル毎時としております。それから、一般道路でも、道路構造の水準が高い、いわゆるバイパスのような道路についても、12区分の基準速度とは別の基準で、70キロメートル毎時や80キロメートル毎時という速度規制を行う場合もあることがありますので、少し先ほどの説明に追加させていただきます。

○虫本幹事 先ほど早川委員に御説明いただいた内容を踏まえましても、道路における規制速度決定の考え方や実際の指定された速度の数値に照らして見たときに、規制速度イコール

当該道路を走行する車の速度の最大値であるという想定が実際の車の走行状況と整合しているといえるのかについては、やや疑問が残るようにも思いました。そのような前提で算出した係数について、規制速度が時速何キロメートルの道路であろうと、どのような特徴を有する道路であろうと、一律に掛け算をして危険運転速度を決めてしまうことは、やはり適切であるのかは疑問が残ると考えました。

高速度類型に関して、法定速度の何倍といった数値基準を設けるということ、さらに、それに該当すれば反証を許さず危険運転として重罰化する法改正は、その内容自体だけを見ても市民生活への影響は非常に大きいと思います。さらに、改正された道路交通法施行令の施行が令和8年9月1日に予定されていることを併せて考えますと、その具体的な影響はより大きくなるものと考えます。すなわち、この改正によって、指定速度のない一般道路の最高速度が、幾つか例外はありますが、原則時速30キロメートルに変更されることになります。そうしますと、これまで指定速度の定めがなく法定速度である時速60キロメートルが適用されていた道路の多くで、最高速度が一律時速30キロメートルに一気に引き下げられることになります。そのような道路は、指定速度が時速40キロメートルとか50キロメートルと指定されていた道路と比べますと、改正の前後で言わば逆転現象のようなものが生じるといえます。そして、その中でもやはり特に市民にとって影響が大きい、あるいは混乱が生じる可能性が高いのは、元々指定速度の定めがなく、改正前後で最高速度が時速60キロメートルから時速30キロメートルに一気に引き下げられる道路ではないかと予想されます。

そこで、もう一度警察庁の委員又は幹事の方へ御質問させていただきたいのですが、日本の一般道路全体において、指定速度が定められている、あるいは定められていない割合がどの程度なのかという点を質問させていただきたいと思います。具体的には、まず、全国の一般道路の総延長距離がどれくらいなのかをお聞きしたいと思います。二つ目として、全国の一般道路のうち道路の幅員が5.5メートル未満の道路の総延長がどれくらいあるのかお聞きしたいと思います。この点は、道路交通法施行令の改正で一般道路において一斉引下げの対象の例外とされているのが、いわゆる中央線や中央分離帯などが設置されている道路とされているところ、幅員が5.5メートル未満というのが中央線を設けなくてよい目安とされていることから、お聞きするものです。三つ目として、全国の一般道路のうち、指定速度の定めのある道路がどれくらいあるのかをお聞きしたいと思います。特に時速30キロメートルの指定速度がされている道路の総延長距離が分かれば御教示いただきたいのですが、可能であれば、時速40キロメートルや時速50キロメートルの指定速度の各総延長距離も御教示いただきたいと思います。

○早川委員 まず、虫本幹事が「原則」と「例外」とおっしゃられた点ですが、警察庁としては、どれが原則で、どれが例外という考え方はしておらず、今回の道路交通法施行令の改正は、その多くが生活道路となっている中央線等のない道路の法定速度を時速30キロメートルとするというものでして、現在、来年の施行に向けて準備を進めているところです。

その上で、御質問について、まず1点目の全国の道路の総延長は、国土交通省道路局の「道路統計年報2024」という資料によると、令和5年3月31日時点の道路法上の道路の総延長は約128万5,000キロメートルです。

次に、2点目の車道幅員が5.5メートル未満の道路の総延長についてですが、総延長の

データはないため、総延長から未供用延長などを除いた道路の延長である実延長を申し上げます。国土交通省道路局の先ほど申しました資料によると、車道幅員が5.5メートル未満の道路の実延長については、令和5年3月31日現在で、約87万1,000キロメートルです。

次に、3点目ですが、一般道路において最高速度指定を行っている道路の延長は、警察庁のデータで、令和6年3月31日現在、約24万7,000キロメートルです。この数値は、警察庁交通局のデータでして、先ほどの1点目、2点目に申し上げた道路法上の道路のほかに、いわゆる農道といった道路法上の道路以外の道路も含まれているものです。また、時速30キロメートルの最高速度規制を実施している道路の延長は、令和6年3月31日現在、約7万6,000キロメートルです。さらに、最高速度指定を行っている道路のうち、時速60キロメートルの規制を行っているのが約800キロメートル、時速50キロメートルの規制を行っているのが約5万7,600キロメートル、時速40キロメートルの規制を行っているのが約10万7,000キロメートルです。

○**虫本幹事** 今御紹介いただいた数字を見ても、例えば、幅員5.5メートル未満の道路で、かつ指定速度の定めがないために、改正前には法定速度時速60キロメートルが適用されていたものの、今回の改正によって時速30キロメートルに一斉引下げの対象となる道路は、128万キロある総延長のうち、幅員5.5メートル未満の道路が約87万キロメートルということでしたから、そこから速度指定がされている、例えば指定速度30キロの指定がなされているもの等を引いたとしても、70万とか80万キロメートルというかなり長い道路が対象になるものと理解しました。この70万とか80万キロメートルとかいう数字は、一般道路全体の中の割合でも6割とか、それくらいの数字になるのではないかと思います。

まず、先立って行われた検討会においても、いわゆる生活道路の厳密な定義は難しく、その総距離などを集計した数字などはないという御説明がされているものと承知しておりますが、検討会で日下委員から提出された資料あるいは先ほどの早川委員の御説明によれば、主として地域の住民の日常生活に利用される道路は原則として時速30キロメートルの速度指定がされるということですから、そのような実態が現にある道路については、全てではないかもしれませんが、相当数は既に指定速度時速30キロメートルの規制がなされてきたのではないかと予想します。そうしますと、今回の施行令の改正の影響を考えますと、生活道路としての実態がなくて、改正前は法定速度時速60キロメートル前後の速度で実際に車両が走行していることが多くあった道路では、特にその影響が大きいと考えます。すなわち、改正前は適法であった時速60キロメートル前後の速度での走行をしていたものが、改正後も同じような速度で走ってしまうと大幅な速度超過に陥ってしまうというケースが相当発生する可能性が高いように思います。

このような状況で、数値基準を設けて、それが、例えば、法定速度の2倍であるとか、それ未満の数値とされた場合には、時速60キロメートル又はそれよりも低い速度で発生した事故が軒並み反証の余地なく全て危険運転として扱われ、重い刑罰を科せられることにもなりかねません。そのような可能性を含む道路が、この施行令の改正とあいまって、唐突にこの国に誕生して、しかも、概算ではありますが、その距離が70万キロメートル以上に及んで、一般道路全体の6割近いものになる可能性があることは、もう少し慎重に受

け止めるべきではないかと考えます。

そうしますと、やはり高速度類型については、反証を認めない数値基準で一律に危険運転に該当するような規定を設けるのは難しいのではないかと現時点では考えております。ですから、現行法に従い、個別の道路事情や事故態様に応じて制御困難という要件に該当するものを、法第2条第2号の危険運転として処罰することが適切ではないかと考えます。

○安田委員 ただいま虫本幹事から、最高速度に応じて数値基準を定めることにつき慎重な意見が出されたかと存じますが、私の方からは、最高速度に応じて数値基準を定めるのがいいのではという方向からの意見を申し上げます。

最高速度は、基本的に、道路交通の安全性の確保という観点から定められており、検討会における日下委員、さらには先ほどの早川委員の御説明によりますと、具体的な最高速度の指定に当たっては、個々の道路における道路の構造や歩行者等の交通量、交通事故の発生状況等が考慮されているとのことであったと理解いたしております。これらの要素は、正しく道路や交通の状況に応じて歩行者やほかの車両との衝突を安全に回避することができなくなるという、正に本類型が捉えようとする高速度運転の実質的危険性に大きく関連するものだといえますので、これらの要素を考慮して設定されている最高速度に応じて数値基準を定めることには十分な合理性があるものと考えられます。

また、最高速度は、国民にとって、道路交通の安全の根幹をなす最も基本的なルールの一つであり、運転者がこれを遵守して自動車を運転しなければならないものであることはもとよりですが、ほかの車両の運転者や歩行者等といたしましても、当該道路で定められた最高速度を大幅に上回るような常軌を逸した速度で走行してくる自動車の存在は想定しておりませんので、自動車は、若干上回ることが場合によっては、基本的に定められた最高速度の範囲内で走行するものであるという前提の下に行動するという意味において、歩行者等の行動の重要な基準となるものだといえます。言い換えますと、相手方にとってそのような高速度で走行してくる自動車の存在は予見できず、対処困難であるため、死傷事故に至る危険性が高くなるということだろうと存じます。

そうしたことからしますと、数値基準、すなわち、それ以上の速度で自動車を走行させていけば一律に危険運転致死傷罪として処罰すべき高度の危険性と悪質性が認められるといえる速度について、最高速度に応じたものとして定めることには合理性があり、また、その算出に当たっては、最高速度として定められた速度を遵守していれば回避することができた速度をおよそ回避できなくなる理論的な限界速度がどのようなものであるかを踏まえて検討を行うことには十分な合理性があるものと考えております。

虫本幹事からは、実勢速度とのずれについての御懸念がありましたが、理論的な算出を行うに当たっては、まず第1段階としては、合義務的な態度の代置といいますか、およそ適法な行為を行っていれば避けられたものをどうするのかという観点で考えざるを得ないわけですので、最高速度を基準に考えるのが合理的ではないかと思われれます。そのように仮定して算出されたものである、先般より御意見の中で出されている計算式は、基本的なラインとして一定の合理性があると考えております。

また、法定速度である時速60キロメートルの最高速度規制が適用されていた道路が、道路法施行令の改正によって、最高速度が急に時速30キロメートルになった場合、それまでは適法であった時速60キロメートルで走行する行為が危険運転になりかねないのではな

いかという意見もありますが、やはり法定速度が時速30キロメートルになった以上はその道路の規制速度は時速30キロメートルなのであって、それを前提にその後の道路交通が動いていくことになるわけですので、先ほどの歩行者等にとっての対処困難性等も含めた総合的な対処困難性については、最高速度が時速30キロメートルになったのであれば、その場合の合義務的な態度は時速30キロメートルであるという前提で計算を行っていくことには一定の合理性があるものと考えます。

○宮村委員 小池委員からの発言の中でも前提とされていたように、危険運転致死傷罪の構成要件を考えるに当たっては、高度の危険性・悪質性のある運転行為に適用対象が限定されることは大前提ですし、この会議でも一貫して前提とされてきたものと理解しています。そうすると、数値基準を検討するに当たっては、高度の危険性・悪質性が確実に認められるラインを合理的に引くだけの知見を得られているのかという点を考えなければなりません。この点について、先ほどから、毛利参考人からのヒアリング結果に皆様が言及されていますが、そのヒアリング結果を踏まえても、交通状況などの個別事情にかかわらず高度の危険性・悪質性が確実に認められる数値を定めることができるだけの知見はまだ得られていないと考えます。

毛利参考人の定量化へのアプローチは、ある速度で誰でも回避できる外乱を想定した上で、その外乱を究極の車、ドライバーでも回避できない速度を算定すると、基の速度の1.67倍になるという御説明でした。このアプローチは最低の車・ドライバーと、究極の車・ドライバーの回避能力の差をどの程度のものかを試算する知見として参考になるものと思います。しかし、本日、早川委員から御説明いただいた内容を踏まえても、我が国の制限速度は安全性を確保するために回避が必要な外乱を想定して、その外乱を避けられる速度を算定するというようには定められてはいません。現在法定速度時速60キロメートルが適用されている道路の最高速度が時速30キロメートルに引き下げられるに当たって、各道路について想定されるべき外乱の見直しというような検討はされていないと推察します。したがって、毛利参考人のアプローチにおける基の速度というものを制限速度に直ちに置き換えて、1.67を乗じるということとはできないというべきと考えます。

毛利参考人のアプローチは、1995年ないし1998年に行われた実験結果に基づくもので、その実験結果は当時の一般的な性能の車種のシミュレーターを用いたものとのことでした。毛利参考人によれば、車種が変われば計算は変わる可能性はあるとのことでした。その実験は、25名の被験者について障害物を前方に出現させる形態で行われたものとのことでした。そのような限られた条件で行われた実験結果に、法改正の根拠とするほどの成熟性があるかについては、なお専門家集団ないし学会によるオーソライズが本来必要な事柄であると考えます。

速度規制の在り方は、自動車を運転する多くの市民に影響を与える事柄です。自動車を運転していて無意識のうちに幾らかの速度超過をしてしまっている運転者は決して少なくありません。例えば、制限速度の2倍をもって反論の余地なく危険運転とみなすとなれば、法定速度が時速60キロメートルから時速30キロメートルに引き下げられた道路を従前の法定速度どおりで走行する運転も危険運転とみなされることになります。そのような多くの市民に影響を与え得る数値基準を設定しようとするのであれば、個別事情にかかわらず危険性を認めることができるかについて十分に根拠のある成熟した知見を慎重に求める

べきだと考えます。しかし、先ほど来述べたとおり、毛利参考人のヒアリングをもってしても、まだそれだけの知見は得られていないと私は考えます。

○橋爪委員 まず、前回のヒアリングにおいては、実際に走行した速度を基準とした上で、それからどれだけ速度が上がった場合に回避が不可能になるかという観点からの試算がされておりましたので、確かに宮村委員がおっしゃるとおり、制限速度に従った議論がなされていたわけではありません。もっとも、危険運転致死傷罪は、社会通念においても危険かつ悪質な自動車の走行行為を実行行為として捕捉する行為類型ですので、その実行行為性の判断においては、一定の法的、規範的な観点からの検討も当然に必要であると思われます。この点において、最高速度は、先ほど安田委員からも御指摘がありましたが、道路交通の安全の根幹をなすものであり、ドライバーにはこれを遵守することが強く求められます。したがって、制限速度を遵守していれば発生を確実に回避できた事故については、これを確実に回避することが強く求められるところ、あえて、およそ回避不可能となるような高速度で自動車を運転する行為は、回避可能性を事前に放棄する行為といわざるを得ない、極めて危険かつ悪質な運転行為であり、これを実行行為とすることについては十分な理由があるというべきです。すなわち、法が当然に回避を期待している状況がおよそ回避不可能になるという観点を重視する以上、当然に、法的な規制、すなわち最高速度が具体的な議論の出発点となってくるように思われます。

先ほど虫本幹事から御指摘があった道路交通法施行令の改正の件については、私も更に考えてみたいと思いますが、早川委員の御説明を伺った限りでは、中央分離帯がない道路は生活道路が多いため、その安全性に鑑みて制限速度を時速30キロメートルとする趣旨の改正ですので、むしろ道路交通の安全の実態に即した方向で改正が行われているわけであり、これを基準として危険運転の議論をすることが妨げられるわけではないように思われます。更に申しますと、前回会議のヒアリングで示された数値を決定的な指標とするのではなく、数値基準を設けるに当たっては、理論的な限界速度に一定の余裕を持たせることが重要であるという御指摘が先ほど小池委員からありましたが、そのような観点から、虫本幹事が御指摘の問題についても解決が可能であると考えております。

宮村委員からの御指摘についても、更に続けて申し上げます。宮村委員の御指摘は、前回会議で毛利先生から説明のあった試算は飽くまでも抽象化したモデルであって、これが絶対的な基準たり得るかという問題意識かと存じます。確かに宮村委員がおっしゃるとおり、これらの数値は個々のドライバーの技能や車両の性能等の事情を抽象化したものである点において、一定の限界があることについては否定できないと思われます。もっとも、このような抽象化は、最高以上の技能を持つドライバーが最高以上の性能の車両を運転した場合を想定した限界速度を算出しており、実際には実現することが極めて困難な操作が実現できた場合の数値です。端的に申し上げますと、実際のドライバーがこのような速度で同様の操作を行うことはほとんど不可能です。したがって、抽象化と申しまして、それは現実のドライバーよりも高いレベルの抽象化ですので、これによって算出された速度が、現実のドライバーにとっても、道路や交通の状況に適切に対処して事故を安全に回避することが著しく困難となる程度の速度の基準たり得ることを否定するものではないように思われます。

先ほど宮村委員からは、このようなデータは約25年前のものであって、それ以降の車両

の進歩を考えると、どこまで信頼性があるのかという趣旨の御指摘がありましたが、事故を避ける際には人間の行動が前提であり、人間の知覚とか操作能力といったものについては25年間で大幅な改善があるわけではありませんし、また、これは専門家に確認する必要があるかもしれませんが、ハンドルやブレーキの性能それ自体についても、そこまで全く状況を一新するような進歩といったものがあり、ヒアリングにおける試算を抜本的に改める必要があるのかについては、やや疑問を持っております。

○合間委員 まず大前提として、毛利先生からのお話にもあったとおり、制動と操舵の双方の側面において、高速で自動車を運転することで危険性が高まるということが出発点だということは押さえておきたいと思います。また、宮村委員がおっしゃったように、そういった高度の危険性があるものについて危険運転として処罰する必要があるものの、それをどのような形で要件として定めることができるのかというのが今の議論の前提だと思います。現行の自動車運転死傷処罰法で捉えることができないもので、かつ極めて対処を放棄しているかのような運転行為について数値基準を定めることを検討するに当たって、まず、規制速度を数値基準の前提とし得るのが議論の一つの前提だと思います。

この点については、安田委員、橋爪委員の方から積極的な御説明がありましたので、屋上屋を架すつもりはございませんが、検討会での日下委員や本日の早川委員からの御説明にもあったように、規制速度は、一定の要素を踏まえて定められているもので、かつ自動車の運転者は常にその定められた速度に直面して運転をしているものです。また、当部会は、物理的に危険な速度を決める会議ではなく、高速度での運転がいかに危険か、運転者が、非常に危険なものと分かっているあえてそんな速度で運転しているのかということを問題にするものですから、現在日本で定められている規制速度を前提に考えていくということは決しておかしい話ではないと思いますし、物理的なものをどこまでも求めるというのが極めて難しいことは、毛利先生のヒアリングの結果からも明らかかなのかなと思います。

では、具体的に数値をどうするのかという話になります。今まで具体的な数値が出ていないということでもありますので、参考までに私の考えを伝えさせていただければと思います。

毛利先生のヒアリングでは、定量化のアプローチとして、規制速度で走行した場合に誰もが回避できる時間を基準として、物理的に回避不可能な速度を算出する方法が示されましたが、このことから言えるのは、そういった物理的に回避不可能な速度が算出できるのだということ、それから、このアプローチでは規制速度に比例する形で回避不可能な速度が算出されるということです。

先ほど少し申し上げましたが、規制速度は、高速道路についても、一般道路についても、具体的な道路の構造や周囲の環境など、交通状況に応じて決められているということです。規制速度を超過すること自体が一定の危険性を有する運転だと評価できますし、規制速度をある程度の幅で超えれば、極めて対処困難な危険性がある速度と捉えることができる、加えて、回避不可能な速度が規制速度に比例するという観点からは、規制速度の何倍という定め方をするということが一つの方法ではないかと思います。そして、毛利先生の検討結果では、規制速度の1.67倍という数値が出ていました。

ただ、この数値は、前提としている道路幅などの条件は絶対のものではありませんから、より余裕を持たせるということであれば、より高い数値を基準とすべきとも思いますし、

一方で、この数値は、物理的に考え得る完璧な操舵を前提として算出しているので、実際にはほぼ不可能なことを前提としていますから、むしろ1.5倍とか、実際にはもっと低い数値を想定してもおかしくはないと思います。

非常に悩ましいところですが、1.5倍と2倍で実際の規制速度を掛けてみて出てくる数字を見ても、また、刑法は人を処罰する法律ですから、ある程度余裕をもたせるべきであるということ言えば、倍数として2倍というのは一つの基準となり得るのではないかと、まずは思います。

ただ、2倍という数値基準にすると、特に高速度の場合、不合理ではないかと考えます。例えば、一般道路で規制速度が時速60キロメートルの場合は時速120キロメートルを超えないと危険運転にならない、高速道路で規制速度が時速120キロメートルの場合は時速240キロメートルを超えないと対象にならないというのは、余りにも一般の感覚から離れていると思います。高速になればなるほど、特に操舵の点で車両特性が変わり、自動車の運転自体が難しくなるわけですので、基準として、高い数字のところでは規制速度の何倍という考え方のみで決める必要はないのではないかと思います。

先ほども少し申し上げましたが、自動車を運転する者は規制速度という規範に直面していて、ふだん運転しているときは、その何倍の速度というよりは、規制速度を時速何キロメートルオーバーしてしまったのかを意識して運転していると考えますので、一つの案ですけども、一般道路と、高速道路、つまり高速自動車国道と自動車専用道路を区別をして、一般道路では規制速度を時速40キロメートル超過した場合に、高速道路では規制速度を時速50キロメートル超過した場合に危険運転の対象とするということも一つ考えていいのではないかと思います。つまり、規制速度の2倍、又は規制速度から時速40キロメートルあるいは時速50キロメートルを超えた速度のうちいずれか低い方の速度を数値基準とするという考え方です。確かにこの40、50という数字に何か知見があるのかと言われると、特に工学的とか物理的とかという裏付けがあるわけではありません。ただ、具体的な数値を伴った定量化の作業を永遠に続けていくことはできませんし、法的な観点からの処罰規定であるということからすると、今定められている規制速度との関係で数値を決めるということは決しておかしなことではないと思います。また、先ほど申し上げた、一般道路では規制速度を時速40キロメートル超過した速度、高速道路では規制速度を50キロメートル超過した速度というのは、一般道路では規制速度が時速60キロメートルの場合で時速100キロメートルを超えている、高速道路では規制速度が時速100キロメートルの場合で時速150キロメートルを超えている、こういった速度ということになりますが、その速度で事故を起こしたときに、やはりそれは危険なのだと一般の人は感じると思うのです。ですので、こういった数字は基準としてあり得るのではないかと思います。もちろん一般道路と高速道路の区別をしていいのかという問題はありますが、元々の規制速度の決め方も違いますし、交通弱者という言い方はおかしいかもしれませんが、最も危険で脆弱な歩行者などの存在の有無という違いを考えれば、基準となる速度を変えてもいいのかなと考えています。

道路交通法施行令の改正によって混乱が生じるのではないかと御指摘が虫本委員からありまして、周知が必要であることは確かですけども、走行している道路の規制速度を把握して走行することが運転者としては大前提なので、危険な走行行為を捉えることを検

討するに当たって、法令の改正を知らないで走行する運転者を守る必要があるのではないかと考えるのではなく、きちんと規制速度が時速何キロメートルなのかということについて周知できるような体制をとり、それによって歩行者であり、運転者であり、一般国民の安全を守ることの方が重要なのではないかと思います。

もう一つ付け加えさせていただきたいのですが、速度について仮に数値基準を定めた場合、数値を若干下回った場合の対応も当然、問題になります。特に速度については、算出方法により捜査の段階で幾つかの数値が出る場合もあって、数値基準があるから明確になったと単純にはいえない部分もあると考えます。特に、速度が基準値近くである場合については対応に苦慮する場合も想定され、その結果、危険運転の適用が消極的になってしまうことを何より危惧します。

この点、諮問事項では、法令で定める速度以上の速度で自動車を運転する行為を危険運転の対象とすべきかが検討課題になっていて、法令で定める速度を超えるという前提であれば、数値基準に限ることなく、これまで検討会や本日の議論でも出てきた対処困難性という概念をもって実質的基準を規定することを検討することもあっていいのではないかと考えます。明確さや過失犯との区別といった観点で、対処困難性の表れとして数値基準が必要だという御指摘は理解しているつもりですが、実質的基準の議論を直ちに排除する理由にはならないのではないかと思います。波多野委員が指摘された問題はなお存在する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。

数値基準というのは、明確なように見えて、それを下回った場合はどうするのか、そもそもどういった数値をどのような形で算出するのか、そういった問題がありますので、現行法第2条第2号で処罰されているものについてはこれからも適正に処罰していくことが必要ですし、同号の解釈について適正に行っていくことの必要性も改めて確認する必要があると考える次第です。

○佐伯委員 宮村委員から、まだ信頼できる確実なデータが得られていないのではないかとこの御趣旨の御意見がありましたので、その点について私の意見を申し述べたいと思います。

刑事立法もできるだけ科学的な事実に基づいて行われるべきであるということは、そのとおりだと思いますが、物理学のような厳密な科学的データに基づいて行うことは不可能ですので、規範的判断が不可欠であると思います。したがって、毛利先生のモデルが十分に信頼に値するものであると私は考えますので、毛利先生のモデルを参考にして、先ほど小池委員あるいは橋爪委員から御意見がありましたけれども、それに一定の幅を持たせるなどの規範的な観点からの判断を加えて刑事立法を行うことは、必要なことではないかと考えております。

○早川委員 先ほどの道路交通法施行令の改正の話に関して補足させていただくと、現在は、規制速度を指定しない限り、一般道路の場合、法定速度が60キロメートル毎時とされていますが、全国津々浦々、いろいろなところの狭い道に30キロメートル毎時の規制をしようとしても、速度規制の標識標示をしなければならず、難しい点もありました。そうした中で、中央線などによって上下線の分離がされていない狭い道については、法定速度を30キロメートル毎時にする方がいいのではないかとということで、今回、道路交通法施行令の改正を行いました。したがって、分かりやすさという点では、中央線があるかないかで識別はできることになっております。また、中央線がない道路でも、例えば、広域農道

のような広い道もありますが、そういったところに関しては、施行までに、住民や道路管理者の意見を伺いながら、30キロメートル毎時より高い速度規制を行うという対応もしていくところです。さらに、御指摘がありましたように、こうした制度が変わることの周知は極めて重要なことでして、これからも周知を行っていきたいと考えております。

○宮村委員 先ほどの佐伯委員からの御指摘について、一言だけ意見を申し上げさせていただきます。私も、規範的な判断をすること自体を否定する考えではございません。ただ、自動車の速度の危険性をどう考えるかは、これまでの検討を踏まえても、具体的な交通状況、人や車の個別差をどう考えるかなど、アルコール濃度以上に考えるべき事情が非常に多く、また、今回の法改正は多くの運転者に影響を与え、かつ、数値基準の設定というのは反証の余地なく危険運転致死傷罪の成立を認めるという重大な効果を生じさせるものです。そのような事柄であるからこそ、規範的な判断をする前提となるに当たっての科学的な知見の成熟性というものは、慎重に判断するべきだと考えます。

○橋爪委員 実質要件について申し上げます。

仮に、数値要件を設定した場合、その基準値に時速1キロメートルでも満たなければおよそ危険運転としては処罰ができないというのでは余りにも形式的、硬直的な運用になりますので、基準値を下回る速度であっても実質要件を満たす場合には危険運転として処罰する可能性を残すという御提案自体について、私も異存はございません。

もっとも、過失による事故の場合でも、ドライバーとしては事故を適切に対処することが困難な状況に陥って事故を起こしたという側面があることは否定できません。すなわち、対処困難という視点は、多かれ少なかれ危険運転と過失運転に共通する側面ということが出来ます。したがって、過失運転との限界設定に留意しながら適切に処罰範囲を限定するという観点からは、数値基準を大きく下回る場合についてまで実質要件を満たしているとして危険運転として処罰可能とすることは、相当ではないと考えます。今後の検討に当たっては、具体的にどのような状況が存在する場合に実質要件を満たすかという点についても十分に理論的な検討を行うことが必要ですし、さらに、実質要件によって捕捉し得る行為は、数値要件を僅かに下回る場合などに限定することが適当であるようにも思われ、今後、さらに具体的に考えてみたいと存じます。

○安田委員 私も、実質要件を設けることに賛成の立場から意見を申し上げます。

それ以上の速度で自動車を走行させる行為を一律に危険運転致死傷罪の対象とする数値基準を設ける場合でも、それを下回る場合に、具体的な道路や交通の状況に照らして見たとき、その数値を下回る速度で走行する行為であっても実質的に高度の対処困難性や悪質性が認められるものがあり得るということは、これは絶対に否定できないことだと存じます。こうした場合を捕捉するのは非常に重要なことです。今検討している数値基準というのは、先ほどの毛利先生の御研究をベースとして、一定の条件を付した上でかなり究極の回避行動をとり得る運転者を想定しながら、刑法上の観点から算出することになるものと想定されるわけです。ですので、より条件が悪化した場合、あるいはそうした究極の回避行動をとることができない具体的な運転者を想定しますと、より低い速度であっても高度の対処困難性・悪質性が肯定され得る場合は当然否定できないわけですので、そのような場合を処罰できるように、数値基準とは別に対処困難性を実質的に判断するための要件を設けることが相当ではないかと考えている次第でございます。なお、先ほど波多野委員がおっし

やったような事情は、対処困難性における考慮ファクターとして一定程度取り込み得る場合もあるのではないかと感じました。

○小池委員 冒頭に申し上げた意見の中で実質要件については特に言及しませんでしたでしたが、私の認識としては、橋爪委員や安田委員のおっしゃったところと同じでして、数値基準を定めるときに、それを下回れば一切適用できないということになってしまうと、本新類型に対する国民の信頼を害するという観点があり得るのではないかと、ある程度すくい取るための立法的手当ては必要なのではないかと考えております。

○今井部会長 それでは、諮問事項「二」については御議論は、ひとまずこの程度とさせていただきます。

次に、諮問事項「三」についての議論を行うこととしたいと思います。

まず、事務当局から、配布資料８の内容について説明していただきます。

○猪股幹事 配布資料８について御説明します。

配布資料８は「自動車運転による死傷事犯類型別事例集（諮問事項「三」関係）」で、裁判書の記載から、「タイヤを滑らせ又は浮かせ」で自動車を走行させたと認められる事案で、危険運転致死傷罪又は過失運転致死傷罪若しくは自動車運転過失致死傷罪で処断されたもののうち、平成２６年１月１日から令和７年３月３１日までの間に第一審判決が言い渡されたもの又は略式命令が発付されたものを抽出し、その概要等をまとめたものです。

抽出した事案の件数は、１５件です。このうち、４番、８番及び１５番の事案は、タイヤを浮かせてのいわゆるウィリー走行等に係るもの、その他の事案は、タイヤを滑らせてのいわゆるドリフト走行に係るものです。また、２番、７番及び１２番の事案においては、自動車運転死傷処罰法第２条第２号又は同法による改正前の刑法第２０８条の２第１項後段の危険運転致死傷罪の成立が認められています。

配布資料８の御説明は以上です。

○今井部会長 ただいまの事務当局からの説明について、御質問はありますでしょうか。

ないようでしたら、議論を行いたいと思います。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。

○丸山委員 危険運転致死傷罪にドリフト走行類型が必要という立場から意見を申し上げます。

ドリフト走行やウィリー走行などについては、危険運転致死傷罪の対象となる行為に匹敵する危険性・悪質性を有するものが存在すると考えられます。この危険性・悪質性というのは、タイヤを滑らせたり浮かせたりすることによって、あえて自動車の進行制御に必要なかじ取り機能や減速機能などが安定的に発揮できない状態を作り出して走行させるという点にあります。配布資料８の事例集からも見て取れますように、自動車の運転をする上で、その必要もないのにあえてタイヤを滑らせたり浮かせたりして自動車を走行させるという危険かつ悪質な行為を行うことによって死傷結果を惹起させる事案は相当数発生しております。そのような事案の多くは、軽い過失運転致死傷罪での処罰にとどまっております。

しかし、例えば、事例集の３番においては、処罰の対象となった行為について、控訴審判決で、「危険運転行為に匹敵するほど極めて危険なものであることは明らかである」と評価されていますし、そのほかの事例についても、時速８０キロメートル程度の高速度で走行している中でドリフト走行を行うような危険性・悪質性が高いものも少なくありません。

また、仮に時速20から30キロメートル程度の速度であったとしても、そもそも自動車は人と衝突すれば重大な死傷結果を招くこととなるような大きな質量を持っており、これを意図的に制御困難な状態にさせて走行させる行為自体、高度の危険性・悪質性を有しているとも考えられます。そのような行為について過失運転致死傷罪での処罰にとどまるのでは、行為の危険性・悪質性を十分に評価できていないのではないかと感じます。

事例集で取り上げられているものの中には、現行法第2条第2号の危険運転致死傷罪で処罰されている事例もありますが、同号の処罰の対象は、典型的には高速度であることに起因して進行制御が困難となる運転行為です。仮にドリフト走行などが同号の構成要件に該当する場合には危険運転致死傷罪での処罰が可能ですが、ドリフト走行などの危険性・悪質性は、高速度であるということよりも、意図的なハンドルやブレーキなどの操作によって進行制御を困難にするという点にあり、法第2条第2号の危険運転致死傷罪だけではドリフト走行などの危険性・悪質性を十分に捉え切れず、処罰に間隙が生じているように思われます。

そこで、適正な処罰の実現という観点からは、ドリフト走行やウィリー走行などの危険性・悪質性を正面から捉えた新たな危険運転致死傷罪の類型を設けることが適当であると考えます。

○安田委員 私の方からも、今、丸山委員がおっしゃったのと基本的には同じ方向から、ドリフト走行類型についての処罰規定の新設の必要性、それから、これまでの議論では、ウィリー走行等について当罰的な事案をそうでない事案から適切に切り分けることができるのかという問題意識が多々示されていたことから、成立範囲を限定するための方法について、現在考えているところを述べさせていただきます。

ドリフト走行やウィリー走行のように、タイヤを滑らせ又は浮かせることにより、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行為の中には、法第2条第2号の危険運転致死傷罪の対象となる行為、すなわち、その進行を制御することが困難な高速度で自動車を走行させる行為等に匹敵する危険性・悪質性を有しているものが含まれるように思われます。このことについては、この部会に先行する検討会においても共通の認識が形成されていたものと理解しております。

配布資料8にもあるとおり、現にドリフト走行等を行い、その危険性が死傷結果として現実化した事例は相当数存在しているところ、その多くは軽い過失運転致死傷罪での処罰にとどまっており、必ずしもそうした行為の危険性・悪質性が十分に評価し切れていないのではないかと私も感じるところです。そうしたことから、タイヤを滑らせ又は浮かせ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行為について、処罰範囲を適切に限定した上で、新たに危険運転致死傷罪の対象とする必要があるように思われるところです。

そこで、まず、処罰範囲を適切に限定するためにどういうことが考えられるかですが、ドリフト走行等のうち、危険運転致死傷罪として処罰すべき危険性・悪質性を有するものに限定して構成要件を規定していく必要があるかと思います。

具体的には、①として、タイヤを浮かせたり滑らせたりする程度が僅かであり、直ちに自動車のコントロールを回復させることができるような、必ずしも危険性が高いといえない行為が考えられます。また、②として、雪道を走行中に、未必の故意はあるものの積極的

な意図はなくタイヤを滑らせたり、突然現れた障害物を避けるためにやむを得ず急ブレーキ、急ハンドルをしてタイヤを滑らせることとなったような、タイヤが滑りあるいは浮いた主たる原因が道路の状況や交通の状況にあって、必ずしも悪質性が高いとはいえない行為が考えられ、この①、②のような行為を本類型の対象から外すことが必要だと思われる。

この点、諮問文の「三」は、要綱案ではなく、飽くまで検討対象となる事項を示すものだと存じますが、その書き方のように、タイヤをわざと滑らせたり浮かせたりして運転する方法に限定しつつ、「その進行を制御することが困難な状態にさせて」という限定をかければ、本類型の罪の対象は客観的に危険性が高い行為に限定されることになり、先ほど述べた①のような行為は処罰対象から適切に除外できるのではないかと考えております。

他方、仮に諮問文の「三」のような形で規定するといたしますと、先ほど述べた②のような行為、すなわち、タイヤが滑り又は浮いた主たる原因が道路や交通の状況にあって、必ずしも悪質性が高いとはいえない行為も本類型の罪の対象に含まれてしまう可能性がありますので、何らかの要件を更に付け加えることによって処罰範囲を更に限定することが必要ではないかと考えます。

具体的には、検討会でも意見が出たように、主観的な要件を設けることによって限定することが考えられ、その場合には、積極的な意図をもってタイヤを滑らせたり浮かせたりする場合のみを処罰対象とするような要件を規定してはどうかと現段階では考えております。

○波多野委員 ドリフト走行を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にするということについて、賛成の意見です。

先ほど丸山委員からの御意見にもありましたが、配布資料8の3番の京都地裁平成26年10月14日判決の事案のように、実質的危険性があることは明らかだけれども現行法に類型がないため適用ができないという状況は是正すべきであると思います。

ただ、これは、悪質かつ危険な運転行為を限定して類型として切り出すことの限界を示唆する典型ではないかとも考えます。ドリフト走行以上の検挙件数があって実質的危険性は明らかだが現行法に類型がないという問題はスルーできないのではないかと考えました。そうすると、ドリフト等の走行も、明らかに異常な走行として、先ほど申し上げた、常軌を逸したおよそ交通状況への対処を一切放棄しているという概念に包含してもよいのではないかと考えます。

○合間委員 諮問事項「三」については、高速度によるというよりは、タイヤを滑らせ又は浮かせることによる制御困難が問題となっている走行について、危険運転として捉えるだけの危険性があるのか、また、新たな処罰規定を設ける必要性があるのかという点が問題になっているかと思えます。

この点、ヒアリングでも明らかなおおり、タイヤが正常に路面と接しているということが安全の前提ですので、タイヤを滑らせたり浮かせたりして制御困難にあえてしたということは、あえて危険性を作出したといえると考えます。

配布資料8でも、タイヤを滑らせ又は浮かせることが問題となった事案で、過失犯でしか処罰できていないものが相当数あり、丸山委員や波多野委員からも御指摘があるように、3番の事例の判決では、危険運転に匹敵するものではあるけれども現行法の危険運転行為の対象となっていないから危険運転致死傷罪としては処罰できないという指摘がされてい

ることからすれば、危険運転として新たな処罰規定を設ける一定の必要性はあると思います。

ただ、先ほど安田委員からも御指摘があり、検討会では小池委員からもそういった御指摘があったかと思いますが、全てを網羅すると、危険性がないものも含まれてしまうので、どのように限定して規定するのかということは慎重に考えなければいけないのだろうと思います。私が接したことのある例で、上り坂を高速度で進行して、下り坂になる瞬間に車が少しジャンプして浮いた感じを楽しむ若い人たちがいまして、いけない楽しみ方ではありますが、いろいろな運転の仕方を彼ら、彼女らはしますし、いろいろな運転のバリエーションがあるので、そのうちのどこまでが危険運転でどこまでが危険運転ではないかというのは難しい問題だと思います。また、普通の雪道だったり大雨のときはどう考えるのかといったことも出てくると思いますので、その辺りのところを踏まえた規定の仕方はなかなか難しい問題だなと思います。結局使えない規定になってしまうと問題なので、規定の仕方は慎重に考えなければいけないと思います。

○宮村委員 私は、慎重な検討が必要だということを強調する立場から意見を申し上げたいと思います。

過失運転致死傷罪で起訴された事案においても、運転行為の危険性の程度というのは重要な量刑事情であると思われます。配布資料8によると、タイヤを滑らせたり浮かせたりする運転行為について過失運転致死傷罪の法定刑の上限に近い量刑判断がされているというわけではなさそうです。そうしますと、危険運転致死傷罪が適用されないことによって危険性に見合う量刑判断をすることができないという状況にはないように思われます。

そのことを前提に、そうは言ってもこのままでは危険性を十分に評価できないような事案に対応するための法改正が可能かどうかということを考えるに、タイヤを滑らせるという運転行為の中には、先ほど安田委員も言及されましたように、いわゆる曲芸的な走行を意図的にする場合以外にも、道路の状況であるとか周辺の障害物などに対応するために急ハンドルを切ることによってタイヤの滑りが生じるという場合もあり得るところです。そのような運転行為について一律に高度の危険性・悪質性が認められるかということ、必ずしもそのような悪質性や危険性が認められないケースも多々あるところと思われます。

先ほど安田委員からは、進行制御困難という要件を掛けることで、そのような事案に適用されることがないような絞り込みが可能ではないかという御提案も頂きましたが、他方で、先ほど申し上げた悪質性が高くない事案であっても、一定程度、進行制御に影響が生じてしまうこともあり得るところでして、本当にそのような要件を掛けることだけで危険性の高い運転行為を切り出すことができるかは、なお慎重な検討が必要であろうと考えるところです。

○虫本幹事 私も、ドリフト走行などのタイヤを浮かせたりする走行を別途新たな類型として設ける点には慎重であるべきだと考えます。

丸山委員からは、そうした事例が相当数あるというお話もありましたが、配布資料8は、平成26年からの11年余りの間の第一審の裁判例で15件ということですから、それほど事例自体が多くないと思われますし、その類型を固有の類型として処罰規定を設けるほどの必要があるのかということを分析するためのデータとして十分といえるのかにも若干疑問があると考えます。

その上で、実際の判決の結果を見ても、宮村委員からも御指摘があったとおり、過失運転致死傷罪の法定刑の上限である禁錮・懲役7年に近いものもそれほど見当たりませんし、多くの事例に執行猶予が付されているという現状があるようですから、当該事例を担当した裁判官が、ドリフト走行などが危険運転として扱われていなかったために本来有していた心証よりも不当に低い刑罰しか科すことができなかったといった実態が果たして存在するのかは、不透明なのではないかと考えられます。

それから、裁判例の中には、ドリフト走行などを伴う事故についても、現行法の下でも危険運転致死傷罪が適用されているものもあります。例えば、カーブした道路などでそのような走行をしたといった危険性が顕在化した場合であれば、現行法第2条第2号の制御困難な高速度として、危険運転致死傷罪の成立を前提にした量刑判断なども可能なのではないかと考えます。

このような観点から、こうした事例をあえて特別な類型とするほどの立法事実までは認められないのではないかと考える次第です。

○安田委員　ただいま新たな類型を新設することに慎重な御意見が出たところですが、やはり現行法第2条第2号とは別の類型が必要なのではないかと、という観点から意見を述べさせていただきます。

本類型で捕捉しようとしている運転行為の危険性・悪質性は、タイヤを滑らせ又は浮かせ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で自動車を走行させるというものでして、今話題に出た法第2条第2号が捕捉する危険性・悪質性、すなわち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で自動車を走行させるという危険性・悪質性、さらには本日の会議の前半で議論がなされた対処困難性の類型における危険性・悪質性とも異なるものだと考えられます。

現行法の下では、ドリフト走行等に法第2条第2号が捕捉する危険性・悪質性が同時に認められる場合、すなわち同号の構成要件にも該当する場合には、配布資料8の2、7、12番の事案のように、危険運転致死傷罪で処罰することができるわけです。しかし、そうでない場合、例えば時速30キロメートルや時速40キロメートルといった速度でドリフト走行等をした場合については、速度が原因というよりは、自動車のコントロールを意識的に喪失させたことこそが原因なのではないかとの疑義が残り、法第2条第2号の罪の成立を認めることはやや困難ではないかと思われるところです。

実際、配布資料8の3番の控訴審である大阪高裁平成27年7月2日判決は、被告人がドリフト走行をするためあえて重大な危険を生じさせるべき運転操作を行った場合、被告人車両の速度の点のみを切り離して高速度走行といえるためには、原判決京都地裁が説示するとおり、被告人車両が制御不能に陥った主たる原因がその速度の点にあったことを要すると解すべきとした上で、被告人車両の走行速度が時速40キロメートルを相当下回っていたことなどを指摘し、同罪の成立を否定した原判決を是認しているところです。そうだといたしますと、こうした場合については、やはり法第2条第2号だけでは足りず、ドリフト走行等に含まれる危険性・悪質性をストレートに捉える犯罪類型が設けられるべきと思われるます。

検討会の第6回会議における田久保参考人の説明資料によりますと、歩行者に衝突した際の速度が時速30キロメートルを超えると歩行者の死亡率が急激に上昇するというデータ

もあり、先ほど丸山委員もおっしゃいましたが、そもそも人と衝突すれば重大な死傷結果を招くこととなるような重量の自動車を意図的に制御困難な状態にさせて走行させること自体、高度の危険性・悪質性を有していると考えられるのでありますので、ドリフト走行等の危険性・悪質性を正面から捉えた新たな危険運転致死傷罪の類型を新設する必要があるように感じる次第でございます。

○齊藤幹事 私は、諮問事項「三」について、本日出された御意見等も拝聴した上で、いわゆるドリフト走行類型を新たに追加するのが適切であるとの考えを持ちましたので、なぜそう考えたのかを申し上げます。

理由を一言で言えば、既に御発言のあったところとも重複しますが、法第2条第2号によって捕捉されないことがフェアとは言い難い事例を適切にカバーするためです。具体的には、既に丸山委員、波多野委員、合間委員、安田委員からも言及のございました、配布資料8の3番の控訴審判決である大阪高裁平成27年7月2日判決が発しているメッセージに喫緊の重要性が認められると存じます。

本件では、意図的なドリフト走行によって制御を失った事実が証明されたにもかかわらず、速度の点だけを見ると、いかにも制御不能に至りそうな数値とまではいえなかったことから、高速度類型の適用が否定されました。しかし、走行態様が高度に制御不能の危険をはらんでおり、かつその危険が現実化したことは否定できず、裁判所自身、危険運転致死傷罪の実質はあるとまで言っております。この事案自体は、ほぼ限界旋回速度であった、いや、そうでもなかったという争い方がされたという経緯もあって、東京高裁平成22年12月10日判決において判示されているように、物理的に曲がり切れる速度でありさえすれば高速度類型が適用されなくなるということはない旨が踏まえられていれば別の道筋もあったかもしれないとは思いますが、それはともかく、速度の出しすぎで制御を失ったというよりも、無理な運転方法で走行したせいで制御を失ったという方がやはり自然に感じられる面はあります。

元来、危険運転致死傷罪は、刑法第208条の2による創設当初から、当時は同条第1項において制御困難な走行態様を類型化することが図られ、飲酒等影響、高速度及び無技能の各類型が設けられたわけですが、この度、タイヤを滑らせるとか浮かせるといった状態での走行を追加するとのアイデアは、従前のコンセプトを逸脱するものではなく、高速度類型で捕捉し切れない事案を適切に拾おうとするものと理解できます。もちろん条文の文言の詰めは是非とも必要ですが、私は以上の理由から、積極的に検討するに値すると考えております。

ただ、屋上屋を架すことを申して恐縮ですが、これは飽くまで既存の危険運転致死傷罪の諸類型、具体的には高速度による制御困難という法第2条第2号の類型に連なるような制御困難の範ちゅうに属する類型を検討するという話であり、その明瞭化、すなわちどのような制御困難性及びその現実化による死傷事故を想定し、文言に明確に反映するかが肝要と存じます。この点をおざなりにすると、濡れた道を甘く見てスリップしたとか、道が悪くてハンドルを取られて浮いたといった場合まで過度に広汎になりかねません。これまでの御議論を伺い、新たな類型の内容の適正さを担保するポイントは客観面と主観面の双方にあり、客観面においては、走行中にタイヤが滑るとか浮くといった車両の状態と、それによって車両の進行を制御できなくなる高度の危険、そしてその現実化という要素、主観

面においては、そうした危険を未必的認識を超える意図ないし確定的認識を持って招来したという、赤信号無視類型にいう「殊更」に準ずる要素、こうした諸要素を過不足なく表現することに意を用いつつ、前向きに検討を進めるのが適切であると思料いたします。

○丸山委員 先ほど宮村委員と虫本幹事から、事案については過失運転致死傷罪の法定刑の範囲内で対応できている、そのため新たな類型を設ける必要性が低いのではないかという御指摘があったかと思しますので、その点について1点言及したいと思います。

現時点においては、極めて危険かつ悪質なドリフト走行などを行った結果として多数の死傷者が発生したような社会的注目を集める大規模事案は、幸いにして発生しておりません。必ずしもドリフト走行が深刻な社会問題となっているとまではいえないかもしれません。しかし、先ほど申し上げたとおり、現にドリフト走行による死傷事犯というものは相当数発生しているわけですし、裁判例においても処罰の間隙があるということが明確に指摘されているのでありますから、現状において社会の耳目を集める大規模事案が発生していないからといってこれを放置するのは相当ではなく、国民の理解も得られないのではないかと考えております。

○安田委員 刑事立法の在り方として、今回のドリフト走行を新設することが妥当であることにつき、もう一声申し上げます。

大阪高裁平成27年7月2日判決が、現行法第2条第2号の危険運転に匹敵する悪質性・危険性を認めながら、罪刑法定主義からくる限界を指摘して無罪判決を維持していることは、非常に重たいメッセージだと思います。このような状況において処罰類型の新設をしないままとすることは、裁判所のメッセージを無視し続けることになり、類推適用の危険性を将来的に残す、すなわち、裁判所に過度の負担を掛け、既に存在する規定で何とかしようという方向に裁判所を動かしてしまうという意味で禍根を残すものだと考えます。このようなメッセージが出されている類型においては、適切に処罰規定を新設し適切な対処をしていくことが非常に大事なのではないかと感じている次第でございます。

○波多野委員 そもそも危険運転致死傷罪は、一瞬の判断ミスあるいは不注意とは次元が違うもの、悪質・危険な運転をあえて行って死傷結果を起こしたのであれば、それは過失犯とは違う処罰をするというのが核心であり、そのような運転行為を類型化して限定して切り出したのがそもそものこの法律の成り立ちだと理解しております。しかし、実際の運用実態は、その核心的な部分が余りにも機能していないのではないかという問題があると思います。このことを誰よりも思い知っているのが被害者であり、被害者遺族であると思います。不意打ちの処罰というのはあってはならないと言われますが、現状は、なぜこれが危険運転致死傷罪に該当しないのかという、逆不意打ちと言ってもいい状況ではないかと考えております。大きく報道される事件が起きて、事後的に類型を追加するというのでは、この先も法改正を求める運動が定期的に起こるのは必定であり、そうすると何のための刑事司法なのかと思ってしまうということを申し上げたいと思います。

○今井部会長 そのほか、御意見はございますでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、本日の諮問事項「三」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。

本日の審議はここまでとしたいと思います。

当部会においては、これまで合計4回にわたって会議を開催し、諮問事項「一」及び「二」

に関するヒアリングを実施するとともに、各諮問事項について委員、幹事の皆様に活発な御議論を頂きました。次回からは二巡目の議論に入りたいと思いますが、二巡目の議論については各諮問事項について更に議論を深めるために、一巡目の議論を踏まえて、部会長である私の責任の下で、事務局に議論のたたき台として諮問事項「一」から「三」までに記載されている各項について更に具体化した案を作成してもらい、その案に基づいて議論を行うこととしたいと思います。今回はそのような形で進めることとしたいと思いますが、よろしいでしょうか。

(一同異議なし)

○**今井部会長** ありがとうございます。それでは、そのように進めさせていただきます。

次回の日程については、事務局の準備の状況を踏まえつつ、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ます。

本日本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でよろしいでしょうか。

(一同異議なし)

○ **今井部会長** ありがとうございます。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—