

法制審議会
刑事法
(危険運転による死傷事犯関係) 部会
第5回会議 議事録

- 第1 日 時 令和7年9月29日(月) 自 午後2時02分
至 午後4時40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 ただ今から、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5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。

議事に入る前に、前回の会議以降、幹事の異動がありましたので、御紹介させていただきます。今井宗雄氏が幹事を退任され、新たに井澤和生氏が幹事となりました。

井澤幹事、簡単に結構ですので、自己紹介をお願いいたします。

○井澤幹事 8月8日付で警察庁交通局交通企画課長に着任いたしました、井澤と申します。どうぞよろしくお願い申し上げます。

○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もらいます。

○猪股幹事 本日は、配布資料9として、「考えられる制度案」をお配りしています。その内容については、後ほど御説明いたします。

○今井部会長 それでは、議事に入りたいと思います。

前回会議で申し上げたとおり、これまでの当部会における議論を踏まえ、事務当局に諮問事項についての「考えられる制度案」を作成してもらいました。

今後の議論の進め方としては、諮問事項ごとに、順次、「考えられる制度案」について事務当局から説明してもらった上で、質疑応答を行い、その後、皆様に御議論いただくこととしたいと思います。本日は、諮問事項「一」について御議論いただいた後、10分程度休憩を取り、その後、諮問事項「二」について御議論いただきたいと思いますと考えております。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）

○今井部会長 それでは、そのようにさせていただきます。

それでは、まず、諮問事項「一」の飲酒類型について議論を行いたいと思います。最初に、事務当局から、諮問事項「一」の「考えられる制度案」の内容について説明してもらいます。

○猪股幹事 配布資料9を御覧ください。

この「考えられる制度案」は、これまでの当部会における御議論を踏まえて、部会長の御指示に基づき、事務当局において作成したものです。もとより、これは、飽くまで一つのたたき台であり、当部会の御議論の方向性を定めようとする趣旨のものではありません。

それでは、「考えられる制度案」のうち、1枚目の諮問事項「一」の飲酒類型について御説明いたします。

「1」は、自動車運転死傷処罰法第2条について記載したものです。当部会の御議論においては、諮問事項「一」について、個人差を問わずに一律に「正常な運転が困難な状態」に該当すると評価できる体内アルコール濃度を構成要件として規定することが相当であり、かつ、それは可能であるという御意見が大勢でした。そこで、「正常な運転が困難な状態」に当たると評価できる具体的な体内アルコール濃度の数値に関する御議論を踏まえ、「考えられる制度案」においては、A案として、「身体に血液1ミリリットルにつき0.5ミリグラム又は呼気1リットルにつき0.25ミリグラム以上にアルコールを保有する状態」を、B案として、「身体に血液1ミリリットルにつき1.0ミリグラム又は呼気1リット

ルにつき0.5ミリグラム以上にアルコールを保有する状態」を、体内アルコール濃度についての基準値として記載しております。

また、こうした基準値を同法第2条に設けることとする場合には、「正常な運転が困難な状態」との同一の文言が規定されている同法第3条第1項についても、同法第2条と同様の基準値を設けることが相当と考えられます。

そこで、「考えられる制度案」では、「1」において、「身体に（基準値）以上にアルコールを保有する状態その他アルコールの影響により正常な運転が困難な状態」を「アルコール影響正常運転困難状態」と呼ぶこととした上で、「2」において、同法第3条第1項の「正常な運転が困難な状態」との要件を「アルコール影響正常運転困難状態」と改めることとしています。

「考えられる制度案」の諮問事項「一」についての御説明は、以上です。

○今井部会長 ただ今の事務当局の説明内容に関して、御質問はございますか。

○合間委員 数値基準として、A案とB案、それぞれ、呼気1リットル当たり0.25ミリグラムと0.5ミリグラムという二つの案をお示しいただいていますが、この二つの数字を選択した理由について教えていただければと思います。

○猪股幹事 「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6回会議及び当部会第2回会議のヒアリングにおいて、呼気1リットルにつき0.25ミリグラム又は血液1ミリリットルにつき0.5ミリグラム以上にアルコールを保有する状態に至っている場合には、一律に判断力や自己抑制の低下等が生じ、呼気1リットルにつき0.5ミリグラム又は血液1ミリリットルにつき1.0ミリグラム以上にアルコールを保有する状態に至っている場合には、一律に注意力や警戒心の低下、反応の遅延等が生じているとの知見が示されたところです。

その上で、当部会において、自己抑制が低下した状態で自動車を運転する行為には、いつ異常な運転に発展してもおかしくない危険性があるといえ、呼気1リットルにつき0.25ミリグラム以上にアルコールを保有する状態に至っていれば、「正常な運転が困難な状態」に当たると評価できるのではないかと御意見や、判例上、「正常な運転が困難な状態」とは、「アルコールの影響により道路交通の状況等に応じた運転操作を行うことが困難な心身の状態」をいうとされており、前方注視や危険への対処がまともにできない状態が該当すると考えられるところ、呼気1リットルにつき0.5ミリグラム以上にアルコールを保有する状態で生じるとされる症状が生じていれば、これに一律に該当すると評価できるのではないかと御意見が示されたことを踏まえ、諮問事項「一」に係る「考えられる制度案」として、これらの意見に基づくA案及びB案をお示ししたものです。

なお、当部会においては、WHOの表に基づく、呼気1リットルにつき0.3ミリグラムから0.5ミリグラム以上にアルコールを保有する状態で注意力や警戒心の低下、反応の遅延等が見られるとのことであるから、呼気1リットルにつき0.3ミリグラム以上にアルコールを保有する状態を基準値とすべきではないかと御意見や、仮に基準値を設けるのであれば、危険運転致死傷罪の実質的危険性を伴わない行為が処罰対象に含まれないよう、少なくとも呼気1リットルにつき0.55ミリグラム以上にアルコールを保有する状態にすべきであるとの御意見も示されました。

もともと、呼気1リットルにつき0.3ミリグラム以上にアルコールを保有する状態とす

べきとの御意見については、A案と同様に、呼気1リットルにつき0.25ミリグラム以上にアルコールを保有する状態に至れば、「正常な運転が困難な状態」に該当すると評価し得ることを前提としつつ、処罰をするためには確実にその状態に至っていることが必要であることを踏まえて、A案の数値に若干の修正を加えたものであると考えられること、また、少なくとも呼気1リットルにつき0.55ミリグラム以上にアルコールを保有する状態を基準値とすべきとの御意見は、そもそも基準値を設けること自体が困難であることを前提としたものであったことから、これらをA案及びB案とは別の案としてお示しすることとはしなかったものです。

もとより、今後の議論において、A案、B案以外についての御議論を制限する趣旨ではありません。

○**今井部会長** 虫本幹事、先ほど挙手されていましたが、いかがですか。

○**虫本幹事** 私から質問させていただこうと思っていたのも合間委員の御質問とおおむね同趣旨でして、今の御説明で意見として出たとおっしゃっていた呼気1リットルにつき0.55ミリグラム以上という数値が、「考えられる制度案」のA案、B案とは別の案として御提案いただいていない理由があればという質問でしたが、説明内容としては今おっしゃっていただいたことと同じかと思いますので、結構です。

○**今井部会長** ほかに御質問のある方はいらっしゃいますか。

○**合間委員** 規定ぶりそのものではないのかもしれませんが、例えば、A案にしろB案にしろ、今回の案が構成要件化された場合、運転者の認識はどの程度のものが求められるかについては、確認した上で議論を進めた方が実際の適用に当たっては有益かと思うので、その辺りについてどうお考えになっているか教えていただければと思います。

○**猪股幹事** 諮問事項「一」に係る「考えられる制度案」のような規定とした場合、第2条の飲酒類型の罪が成立するためには、「身体に（基準値）以上にアルコールを保有する状態その他アルコールの影響により正常な運転が困難な状態」であることの認識が必要になると考えられます。そして、その認識については概括的・未必的なもので足りると考えられ、もとより個々の事案ごとの事実認定の問題ではあるものの、「身体に（基準値）以上にアルコールを保有する状態」の認識については、実務的には、体内アルコール濃度に対応する飲酒量の認識があることをもってこれが認められる場合も多いと考えられます。また、「身体に（基準値）以上にアルコールを保有する状態」の認識を欠く場合であっても、「アルコールの影響により正常な運転が困難な状態」であることを基礎付ける事実の認識がある場合には、故意が認められると考えられます。

○**合間委員** 確認なのですが、先ほど猪股幹事がおっしゃられた後者の認識は、今まで数値基準がない場合に認められていた認識と同じものだという理解でよろしいのでしょうか。

○**猪股幹事** 「正常な運転が困難な状態」の故意の考え方は、「考えられる制度案」のような改正をした場合であっても変更はないものと考えられます。

○**今井部会長** ほかに御質問はありますか。よろしいですか。

それでは、続いて、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** まず、A案とB案のいずれが妥当かという点に関しての意見を申し上げます。

結論的に、B案、すなわち、呼気1リットルにつき0.5ミリグラム以上にアルコールを保有する状態とするのが妥当ではないかと考えます。

これまで申し上げてきたことの繰り返しになってしまいますが、今議論している構成要件の見直しは、傷害罪・傷害致死罪に匹敵する危険性・悪質性を有する運転行為を捉えるという危険運転致死傷罪の罪質を変容させない前提で、現行法の「アルコールの影響により正常な運転が困難な状態」に一律に当たるといえる数値基準を定めようとするものです。「アルコールの影響により正常な運転が困難な状態」の実体的な概念自体に変更はありません。

そうすると、現行法の「正常な運転が困難な状態」の理解がよりどころになるところ、最高裁判例によりますと、「道路交通の状況等に応じた運転操作を行うことが困難な心身の状態」をいい、そこには、前方注視による危険への対処ができない状態を含みます。ハンドル、ブレーキの操作等に関する身体的能力のみならず、危険を把握して対処することについて判断するという運転を行うための重要な認知機能、その意味での精神的能力を含むこととなりますが、他方で、多少気が大きくなって乱暴な運転になりがちだ、交通ルールの遵守がややおろそかになりがちだということまで問題とされているわけではありません。少量でも飲酒すれば影響があるというだけで当然に当たる概念ではありません。

そうした前提でA案、B案を見ますと、A案、すなわち、呼気1リットルにつき0.25ミリグラム以上にアルコールを保有する状態では、検討会のヒアリング以来共有されている知見、すなわち、WHOの表に書かれた内容によると、判断力や自己抑制の低下の症状は一律に生じますが、このうち自己抑制の低下というものは、今申し上げた、気が大きくなって乱暴な運転をしがちということを超えた内容があるのか不明です。判断力の低下という点も、書きぶりからはどのような能力の低下を問題にしているのかがやや不明瞭であり、これだけで一律に認めてしまうのは心もとないところであります。そうすると、やはりB案、すなわち、呼気1リットルにつき0.5ミリグラム以上にアルコールを保有する状態で注意力や警戒心の低下、反応の遅延といった運転に必要な重要な認知機能への影響が一律に出ているといえるところを捉えていくのが適當ではないかということで、B案が相当であると考えます。

○安田委員 ただ今の点につきまして、私も小池委員と同じような理由から、B案が妥当ではないかと考えています。

まず、「正常な運転が困難な状態」の解釈については、ただ今小池委員が的確に御説明されたとおりかと存じますが、それを踏まえますと、A案で示す数値ではこれを満たさないのではないかと私も考える次第です。確かに、ヒアリングの御説明資料にあったWHOのデータによりますと、呼気中のアルコール濃度が呼気1リットルにつき0.25ミリグラムでも判断力や自己抑制の低下が見られるとはなっているわけですが、この点、参考になる判例としまして、札幌高裁平成30年8月30日判決は、自制心の著しい低下と判断能力の喪失をもって「正常な運転が困難な状態」にあったと認定した旭川地裁による原判決を破棄する中で、①として、酒に酔って交通の規制や危険を意に介さないという意味での自制心の低下は、自動車の操縦に関する能力を保持できている状態と両立可能であること、②として、正常な運転に必要と想定される精神的、身体的能力は、自動車の運転に当たり必要となる認知、予測、判断及び操作という一連の複合的な能力を指すものであるところ、判断能力の抑制だけを取り上げて、そうした能力の喪失や著しい低下を認定することは基本的に困難であることを指摘しており、これは妥当なことではないかと考えております。

このような判決に従いますと、判断力や自己抑制の低下だけでは、「正常な運転な困難な状態」と言うには足りないのではないかと、要するに、A案の数値では不十分ではないかと考えます。

これに対して、同じくWHOのデータによりますと、B案の示す数値になれば、注意力や警戒心が低下し、反応が遅延し、協調運動が阻害され、合理的な決断能力や適切な判断能力が減退すると、しかもそれはどのような人であるかを問わずそうなるというのですから、判例で求められているところの正常な運転に必要なと想定される能力がトータルで、かつ一律に阻害されているといえることは明らかではないかと考えます。

以上のような次第で、私もB案を採るのが合理的であると感じているところです。

○宮村委員 私は、A案、B案のいずれも数値としては低すぎると考えます。

松本参考人からのヒアリング後の追加回答を踏まえても、運転操作にはハンドルやブレーキの操作という身体的な動作を伴うものですから、運動能力に関する個人差を全く無視することはできないと考えます。WHOの知見を踏まえましても、先ほど来指摘がありましたように、危険運転致死傷罪の罪質は変更しないという前提に立つ限り、A案やB案に示された数値によって一律に個人差を無視して実質的危险性が認められるとまではいまだいえないと考えます。

○虫本幹事 私も、結論としては、A案とB案のいずれにも賛成できないという意見です。

松本参考人のヒアリングや、その後の追加回答を踏まえても、アルコールが脳に与える影響の程度という意味での運転能力には個人差がないというお話でしたが、一方で、同じ程度の影響を脳が受けていても、松本参考人は「表現形」とおっしゃっていましたが、どのように体の外に表現されるかについては差異があり得ることを、アスリート等、バランス感覚や体幹が優れている人は酩酊していてもふらつくことは少ないといった例も挙げて説明がなされていました。したがって、アルコールによって脳が受ける影響の程度が同じであっても、実際にどのような運転操作がなされるか、あるいはどのような運転操作を経て事故に至るかは、やはり個々人の能力や運転経験等の違いによって差異が生じることは否定できないのではないかと考えます。もちろんプロのドライバーなども含めて何人でもおよそ正常な運転が困難となる飲酒量というものが存在すること自体は否定しませんが、個人差を凌駕するとまでいえる数値を設定するのであれば、WHOの分類の2段目を更に上回ることが明確な数値という意味で、3段目の数値となっていた血液1ミリリットルにつき1.1ミリグラム又は呼気1リットルにつき0.55ミリグラムといった程度とすべきであり、それ以下のものでは足りないと考えます。

○合間委員 何度も申し上げているところですが、アルコールを摂取すると、それが僅かであっても運転能力に影響するということがスタートラインであって、その上で、誰もが一律に正常な運転が困難だといえる数値基準を定めようというのが今回の議論だと理解していますし、今回御提案いただいたような形で数値基準を設けることについては、もちろん賛成します。

また、少し本論と外れるかもしれませんが、先ほど事務当局から御説明があったとおり、数値基準の後に「その他アルコールの影響により正常な運転が困難な状態」という、現行法と同じ文言を規定し、数値から外れたものを処罰しないわけではないのだということがきちんと明記されていることについても意味があると思っております。ただ、これも何度

も申し上げているとおりですけれども、この規定でそういったことが示されたとしても、実際の運用で数値が独り歩きしてしまえば、それは意味のないことです、数値だけが全てではないということも改めて申し上げさせていただきたいと思います。

その上で、具体的な数値ということになります。私としては、結論としては、「呼気1リットルにつき0.3ミリグラム以上にアルコールを保有する状態」という数値基準が適切と考えます。第2回会議で小池委員、安田委員、橋爪委員から御指摘があり、また、今回も小池委員、安田委員から「正常な運転が困難な状態」の解釈について御説明があり、それについて異論を差し挟むものではありません。WHOの資料でいえば2段目に示されているような、注意力や警戒心の低下、反応の遅延、合理的な決断や判断能力の低下といった症状が認められれば、誰もが一律に「正常な運転が困難な状態」であるといえるのではないかと考えます。そうすると、A案の「呼気1リットルにつき0.25ミリグラム以上にアルコールを保有する状態」というのはWHOの資料では1段目の上限の数値ですので、一律に「正常な運転が困難な状態」と言うには足りないという評価にならざるを得ないという意味で、A案は少し低いと個人的には考えます。

一方、なぜ呼気1リットルにつき0.3ミリグラムなのかということですが、ヒアリングでの御説明にもあったように、呼気1リットル当たりのアルコール保有量が「0.30ー0.50」という枠は、その間に能力についてグラデーションがあるわけではなくて、実験方法とか実験の時期とか、そういったことによって数値に幅があるということであって、0.3ミリグラムを満たせば全ての人にその症状が出るという数字だということでした。つまり、呼気1リットルにつき0.3ミリグラム以上にアルコールを保有する状態があれば、WHOの資料にある2段目の症状が誰でも一律に出ているといえると御説明を受けたと思います。逆に、呼気1リットルにつき0.5ミリグラム以上にアルコールを保有する状態にならないと誰もが一律に症状が生じないということではありませんから、数値をB案のように呼気1リットルにつき0.5ミリグラムまで引き上げる必要はないと考えます。

自動車は交通法規を知って守ることで初めて運転が許されるという点で、法改正によって、国から国民や市民、運転者へのメッセージが届きやすい、そういう分野だと思います。飲酒運転は許されないというメッセージを届けるという意味でも、「呼気1リットルにつき0.3ミリグラム以上にアルコールを保有する状態」という基準が適切と考えます。

また、数値基準についてB案が相当という御意見が多かったので、若干付言しますけれども、仮に、危険運転致死傷罪の数値基準として「呼気1リットルにつき0.3ミリグラム以上にアルコールを保有する状態」という案が採用されなかったとしても、その程度のアルコールを保有していれば、WHOの表の2段目に示されている症状、すなわち、注意力や警戒心の低下、反応遅延、合理的な決断や判断能力の低下が全ての人に生じるのですから、現行の酒気帯び運転以上の処罰規定、あるいは、検討会でも議論の俎上に上った飲酒運転による死傷事犯の中間類型の処罰規定を設けることについても、いずれは検討されるべきではないかと考えます。

○波多野委員 私は、A案を採用すべきであると考えます。理由を4点申し上げます。

まず1点目は、いつも申し上げていることですが、社会通念とのギャップ是正の観点です。「飲んだら乗るな」というのが国民的な合意であって、その合意というのは危険運転致死傷罪創設時の2001年から今日に至るまでの間、様々な方による様々な形の努力の結果、

一層強固になっていると考えます。そうした中で、飲酒運転の状態で起こした死傷事犯を過失犯と処断することについては、一般国民が抱く違和感は極めて大きいと考えます。例えば、日経新聞の昨年11月14日の社説には、飲酒を過失とするのは市民感覚から掛け離れ、立法趣旨にも反しようというようなことが書かれておりました。その他の新聞、社説においても、法と常識、すなわち社会通念との乖離を問題視した上で、法制審議会の議論を注視するという内容のものが多数でありました。検討会とこの部会で合計3人の専門家からお話を伺いましたが、呼気1リットルにつき0.25ミリグラム以上にアルコールを保有する状態で運転能力が明確に障害されることについて科学的に異論はないということが分かりました。できる限りのギャップ是正という作業は社会コンセンサスに沿うものだと考えますし、是正を図る上で必要な専門家による知見も得たわけですから、当然にA案が妥当であると考えます。

2点目ですけれども、司法判断との整合性について私なりに考えてきました。この部会の第2回会議で申し上げたとおり、福岡高裁平成21年5月15日判決は、血中のアルコール濃度が血液1ミリリットルにつき0.5ミリグラムを超えると非常に危険な状態になるということを判示しております。これは、正にA案の数値と一致するわけです。さらに、その上告審である最高裁平成23年10月31日決定においても、高裁で判示された、非常に危険な状態になるという点は覆されておらず、むしろ大谷裁判官の補足意見において、「「正常な運転が困難な状態」かどうかの判断においては、まずは、事故態様自体から推認される被告人の心身の状態が、客観的評価になじむものでもあり、重視されるべきもの」と考える。」ということが明言されています。これは、身体のアアルコール保有量という数値の活用を排斥せず、事故態様と併せて客観的に危険性を評価するべきであるということのように私には読めました。したがって、A案は、判例実務とも整合するのではないかと考えます。

3点目は、いわゆる逃げ得の防止という観点から申し上げます。数値基準を高く設定すると、現場から逃走した上で、自身の身体アルコール保有量は基準値未満であったと主張して、逃げ得を図る被疑者を生む余地が広がる、そういった懸念も御遺族の団体等から示されているところです。A案が定める数値基準は、B案に比較して立証容易性を高めて、処罰逃れの余地を狭める効果を持つのではないかと考えます。したがって、こうした逃げ得への懸念に応えるためにもA案が妥当だと考えます。

4点目は、一般予防効果という点から申し上げます。飲酒運転に関しては、少量なら大丈夫という安易な認識を社会から払拭しなければならないという点は繰り返し訴えられてきたことであり、このA案の基準を規範として明確に示すことにより、国民に強い警鐘を鳴らし、社会全体における飲酒運転抑止効果を高める点からも、A案が妥当であると考えます。仮に、B案の数値が定められることになれば、少しくらいなら飲んでも大丈夫、危険な運転にはならないという誤ったメッセージを発信してしまうことになると考えます。

○小池委員 宮村委員、虫本幹事から述べられた、B案で示された数値でも足りないという意見に関して申し上げたいと思います。

宮村委員からは、運転操作は身体的な動作を伴うので、運動能力も正常な運転に必要な能力として判例上も無視されておらず、そこに関して存在する個人差を無視できないという趣旨のお話がなされたと思います。しかし、運動能力が高い人が、アルコールの影響を受

けながら、ハンドルやブレーキ操作という運動を遂行する能力を相応に保持し続ける場合があるとしても、それらの運転操作の前提となる危険の認知やその対処の判断がまともにできなければ、やはりまともな運転にはならないわけです。その意味では、WHOの表で2段目の項目の中で示されている、注意力の低下こそが、今している議論との関係では、最も本質的な着目すべき点であり、それがアルコールの影響により確実に生じるラインがどこかを検討すべきということだと思います。

また、虫本幹事からは、アルコールにより脳が受ける影響は同じでも、個々人の運転の能力・経験等の違いにより生じる差異を無視できないという趣旨のご意見がありました。しかし、そもそもの運転能力に個人差があって、中には運転が非常に上手い人がいるとしても、アルコールの影響は個人の能力の基盤を奪うものであります。運転能力は人それぞれであって、一般的に運転行為の危険性は人によるわけですが、いずれにせよ各人の運転能力を殊更大幅に低下させた状態で行う運転の危険性・悪質性に着目するのが本類型であって、運転能力・経験に関する個人差を強調すべきではないのではないかと考えました。

○橋爪委員 宮村委員、虫本幹事に御発言の趣旨を確認したいのですが、ただ今、小池委員がおっしゃったように、WHOの表によると、呼気中のアルコール濃度が呼気1リットルにつき0.30から0.50ミリグラムに至ると、一律に、運転に必要な前提である注意力や判断能力が低下するとされています。宮村委員、虫本幹事は、そもそもWHOの表自体に十分な信用性がないとお考えなのか、それとも、単なる注意力や判断能力の低下だけでは不十分であって、運動機能に有意な低下がなければ「正常運転が困難な状態」とはいえないとお考えなのか、いずれかについて御説明をお願いしますと幸いです。

○宮村委員 私の先ほどの発言は、WHOの知見自体を否定するという趣旨で申し上げたものではございません。そうではなくて、WHOの表を前提としても、実際に事故に至る過程では、判断に誤りがあって、運転操作を誤って、事故が起きる。そして、事故の要因というのは、再三申し上げたように、一方運転当事者だけではなくて他方当事者を含む多様な要素が絡み合うというのが自動車事故の実情であると思います。そのことを前提としたときに、判断能力までの部分だけを切り取って一律に線を引くのは難しいと考えます。そのような趣旨で、判断能力のその後に来る運動能力の部分についての影響に個人差があることを考えると、ある程度余裕のある数値でなければ足りないのではないかと趣旨で申し上げました。

○虫本幹事 私も、運動能力への影響に差がないとしても、実際の運転操作がどのようになされるのかは個人の差があると考えますので、その幅があり得ることを考えれば、そもそも数値化を一律にすることは難しいと考えますが、仮に数値を定めるとしても、A案やB案の数値ではまだ低いだろうという意見です。

○橋爪委員 ありがとうございます。今の点を踏まえて、私の意見を申し上げますが、確かに運動機能の低下が自動車の運転にとって極めて危険であることは、宮村委員、虫本幹事の御指摘のとおりかと存じます。もっとも、最高裁判平成23年10月31日決定は、運動機能の低下を「正常な運転が困難な状態」の必須の要件とはしておらず、むしろ注意能力であるとか対処能力といった精神的な機能の減弱を重視して本罪の成立を肯定しておりますので、宮村委員や虫本幹事の御意見は、現在の判例の立場より、「正常な運転が困難な状態」という要件を限定的に解釈される趣旨であるような印象を持ちました。

○安田委員 WHOの表を前提としても、２段目には、筋力の低下というのが書かれているわけで、筋力の低下というのは当然、運動能力の低下に直結するものなのですから、それが血液１００ミリリットル当たり０．１０グラムのところでは指摘されているということは前提としておきたいところです。また、原典に当たったところ、表の２段目には、”Physiological sedation of nearly all systems”という記載がありまして、ほぼ全てのシステムにおいて生理的な鎮静化が生じるということも書かれていますので、全般的に能力の低下が起きてくるということはWHOの表で前提とされていることなのではないかと感じます。以上のことから、やはりＢ案が妥当であり、Ｂ案より高い数値を求めることは考え難いのではないかと思います。

また、合間委員御指摘の点について一言申し上げますと、合間委員は、必要な能力の低下としてはＢ案と同じレベルを想定しつつ、表の左側、すなわち低い方の数値をもって「正常な運転が困難な状態」と考えるお立場かと理解いたしました。しかし、ヒアリングにおける松本参考人の御解説によりますと、結論として、表で示されている数値の幅の中で一番高い値になると、示されている症状が何人であっても全部出ていると考えてよいということであったところ、反証を許さず一律に「正常な運転が困難な状態」と認定できる基準値としては、WHOの表のうち右側、すなわち高い方の数値とするのが妥当ではないかと考えます。左側の数字は、実験においてそういう症状が出始める人もいたということにとどまりますので、一律にということになると右側の数字を前提に考えなければいけないのではないかと感じた次第でございます。

○合間委員 今の安田委員の御指摘についてですが、私は、議事録を読み返したり、当日お聞きした範囲では、松本参考人は、呼気１リットル当たり０．３ミリグラムでも全ての者に表の２段目に書かれている症状が出るとおっしゃっていると理解しました。先ほどの意見は、その上での発言と御理解ください。

○丸山委員 この機会に、法律を適用する検察官の立場から事務当局に確認しておきたいのですが、体内アルコール濃度についての基準値を設けた場合、飲酒類型の危険運転行為と人の死傷との間の因果関係についてはどのように考えることになるのでしょうか。

○猪股幹事 諮問事項「一」に係る「考えられる制度案」は、現行法の「アルコールの影響により正常な運転が困難な状態」との構成要件を明確化するものですから、因果関係の考え方は、現行法のそれと同様であると考えています。

すなわち、一般に、判例は、因果関係の存否について、生じた結果が行為の危険が現実化したものと評価できるかどうかを判断の枠組みとしており、危険運転致死傷罪についても同様であると考えられます。また、判例は、実行行為と結果との間に介在事情があった場合については、その介在事情が著しく不自然・不相当であったかどうかによって因果関係の存否を判断していると考えられます。このような判例の考え方を前提とすると、基準値以上のアルコールを身体に保有する状態で車両を運転中に、脇見運転等の他の交通違反や注意義務違反を行って死傷事故を起こしたような場合、交通違反や注意義務違反をすること自体がアルコールの影響によるものであれば、当然、危険運転行為の危険性が現実化したと評価でき、因果関係が認められ得ると考えられます。また、事故の原因となった注意義務違反がアルコールの影響に基づくものとはいえない別個独立のものであったとしても、その注意義務違反が運転者自身のものである以上、基本的に、著しく

不自然・不相当な介在事情であるとは評価できず、因果関係が認められ得ると考えられます。

他方で、的確な運転行為を行ったとしても衝突の回避が不能な場合、例えば、基準値以上のアルコールを身体に保有する状態で車両Aを運転中に、後続の車両Bに追突された結果、車両Aが歩道に乗り上げ、歩行者に衝突して死傷させた場合などについては、介在事情が著しく不自然・不相当であって、危険運転行為の危険性が現実化したものとは評価できず、因果関係が否定され得ることになるのではないかと考えられます。

○波多野委員 数値基準とは直接関連がないのですが、運用面でお願いということで、この場で何点か申し上げます。今後、A案にしろB案にしろ、これまで議論をしてきた数値基準が危険運転致死傷罪の条文に入ることがほぼ決まるのだろうと受け止めております。その結果として、現行法の「アルコールの影響により正常な運転が困難な状態」とは一体何なのかということについても改めて十分確認をしていただく機会になるのではないかと考えます。処罰されるべきものは適切に処罰がされるように、今一度この要件についても公平かつ安定的な運用がされることをお願いしたいと思います。そこで、具体的に何点か申し上げます。

まず、1点目は警察の関係かもしれませんが、酒酔い鑑識カードによる判定の結果が正常であったからといって、流れ作業的に過失運転致死傷罪を想定した捜査フローに乗せるようなことはないようにしていただきたいと思います。飲酒運転による死傷事犯においては、ドライブレコーダーや防犯カメラ等の客観的証拠の検証が必ず行われるよう、最高裁平成23年10月31日判決のメッセージをここでもいかしていただきたいと思います。

2点目です。例えば、事故前に蛇行運転等が見られなかったからといって、直ちに正常な運転はできていたといった結論には流れないでいただきたいと思います。近年は、運転支援技術の普及等により、必ずしも酩酊症状の影響が事故前の走行状態に顕在化しない場合も考えられるというお話も聞きます。最高裁平成23年判決の、「まずは、事故態様自体から推認される被告人の心身の状態が、客観的評価になじむものでもあり、重視されるべき」というメッセージを、この点においてもいかしていただきたいと思います。

3点目は、飲酒類型のみならずほかの類型にも関連しますが、検討会でも何度も申し上げてきたように、死亡・重傷事故については、ドライブレコーダーの解析を原則実施していただいて、ドライブレコーダーがない場合はEDR解析をしていただいて、客観的・科学的な立証が無理なく行える体制を整えていただきたいと思います。

実務に耐え得る条文にしていきたいとこれまで繰り返し申し上げてきました。今申し上げたような点が運用上徹底されるように、意識面・インフラ面の再点検をしていただきますようお願いいたします。その際には、必要に応じて省庁を超えて国土交通省や内閣府等ともよく御相談いただいて、これまでの判例等の積み重ねと数値基準の導入が捜査実務に適切にいかされるよう、処罰漏れということがないよう、最大限の働き掛けをしていただきますよう重ねてお願いを申し上げます。

○早川委員 まず、ドライブレコーダーやEDRの解析捜査ですが、死傷事故が起こったとき、特に飲酒が疑われるときに、どういう運転状態であったのかをしっかりと確認することが大切ですので、こうした捜査は我々警察として現在行っているところですし、これからもしっかりと行っていきたいと思っております。

それから、酒酔い鑑識カードの話ですが、現在、警察においては、飲酒運転で死傷事故が起こったときに、ドライブレコーダーやEDR、鑑識カードなどを総合的に見て個々の状態を判断しているわけですが、今後、仮に、数値基準が定められれば、事故当時どのような数値であったのかという観点からの捜査をしっかりと行うことが重要となります。事故直後に検挙したときには飲酒検知を実施できますし、仮に一定時間経過後に検挙した場合にも、事後捜査によって飲酒状況をしっかりと確認し、ウィードマーク法で事故当時の数値を明らかにすることができますので、今後は、こういった形で危険運転致死傷の飲酒類型の捜査が進むのではないかと考えております。もっとも、仮に数値基準が定められたとしても、「正常な運転が困難な状態」という構成要件は残ると思いますので、その点は、現行法下と同様に、ドライブレコーダーやEDRの捜査などを行い、正常運転が困難な状態といえるのであれば、危険運転致死傷罪として検挙すべく捜査を行っていきたいと考えております。

○丸山委員 私の方からも、運用面に関して、事務当局に故意について質問をします。

「アルコールの影響により正常な運転が困難な状態」という要件に関して複数の委員が言及されている最高裁平成23年10月31日判決は、その最高裁判例解説などを見ますと、自動車運転者が自らの身体機能の状態について認識していないことは通常考え難いことを前提として故意を認めたものと説明されています。先ほど、合間委員から、「正常な運転が困難な状態」の認識については現行法と変わらないのですよねという御質問があつて、事務当局からも、そのとおりという御回答があつたかと記憶していますが、念のため、この最高裁判例も踏まえて、「考えられる制度案」のような改正を行った場合であっても、こうした「正常な運転が困難な状態」の故意についての考え方には変更がないという認識でよろしいでしょうか。

○猪股幹事 お示した「考えられる制度案」は、現行法の「アルコールの影響により正常な運転が困難な状態」との構成要件を明確化したものととどまるため、「正常な運転が困難な状態」の故意についての考え方は、「考えられる制度案」のような改正をした場合であっても変更はないものと考えています。

○橋爪委員 A案又はB案のいずれでも、「アルコール影響正常運転困難状態」が数値要件又は実質要件によって構成されるわけですので、故意としては、数値要件又は実質要件に関する未必的又は概括的故意があれば足りるということになるかと存じます。

前者については、数値要件が構成要件の内容ですので、数値要件自体が故意の認識対象を構成するわけですが、先ほど事務当局からも御説明がありましたように、これについては概括的・未必的な認識でも足りるわけですので、自分がどのくらいのアルコールを飲んだかについて認識があれば、これに関する認識を肯定できるケースが多くなってくるように思います。

後者については、現行法の要件と全く変更がありませんので、これについては現行法の実務がそのまま適用できるように考えております。したがって、自らが注意力が低下しているとか運動機能が低下しているなど、正常運転困難な状態を根拠付ける事実関係の認識があれば故意を認めることができますので、「考えられる制度案」のような改正がされた場合、故意が認定しやすくなることはあっても、逆に困難化することはおよそないだろうと考えております。

次に、波多野委員から、先ほど、いわゆる逃げ得の御懸念について御指摘がありました。波多野委員の御趣旨は、数値要件設定の在り方によっては、飲酒事故の発覚を免れるためのひき逃げ事件が増えてしまうということであったと理解いたしました。もっとも、その点については、A案とB案のいずれの数値要件となるかということと、逃げ得やひき逃げが生ずるかということの相関関係は必ずしも明らかではないような印象を持ちました。むしろ、A案のように数値要件を下げた方が、発覚を免れるためのひき逃げ事犯が増えるような印象すらありますので、A案かB案のいずれが妥当かという問題と、ひき逃げが増えるのではないかという問題に直接的な関連性があるかについては、若干の疑問を持ちました。

その点を置くとしましても、飲酒事故に関するいわゆる逃げ得問題については、これを解消するために、既に、2013年の改正によって、自動車運転死傷処罰法第4条の過失運転致死傷アルコール等影響発覚免脱罪が設けられており、また、同罪は、道路交通法上の救護義務違反罪や報告義務違反罪とも併合罪の関係に立つと一般的に解されております。したがって、これらの罰則を適切に運用することにより、飲酒事故でのひき逃げ事犯を効果的に防止することは十分に可能であると考えておりますし、実際に、そのような運用が実務的にも行われていると理解しているところです。

○小池委員 故意に関して、事務当局がお答えになった内容の限りでは私も異論はありません。その上で、そうした結論を支えるロジックについて、橋爪委員とは若干異なる解釈の選択肢も示しておきたいということで、あえて発言したいと思います。

昨年の検討会以来の私の問題意識は、自己の飲酒量を「呼気1リットル中〇〇ミリグラム」という数値に換算する感覚が全くない人も少なくないであろうところ、そうした感覚の欠如により、どのぐらいの数値になるのか全然想像も付かなかった、結構飲んだけど数値については想像も付かなかった、というような弁解が出てきた場合にどう対応するのかというものです。将来的には、国を挙げての啓発活動等により、どのくらい飲むとどのぐらいの数値になるのか一般常識化することで、飲酒量の認識をもって、数値の少なくとも未必的な認識はとれる状況になることが望ましいと思います。しかし、そうした感覚が人々に共有されるまでにタイムラグがあるかもしれず、そのため、これは相応に現実的な問題であると思っています。

そうした問題意識を背景に、「考えられる制度案」に沿った改正がなされた場合を想定して、解釈・認定の在り方を考えてみますと、まず、客観面で数値基準により構成要件該当性が肯定されることを前提に、主観面で、従来からの実質基準、つまり「正常な運転が困難な状態」に当たる事実の認識があれば、同一構成要件内の択一的充足を許す趣旨の要素に当たる事実の認識があったこととなりますので、故意を認定できます。その限りでは従来の実務の蓄積を活用しての認定が可能であるということに異論はございません。

ただ、従来の、つまり現行法の下での実務では、客観的な構成要件該当性を認めるために、「正常な運転が困難な状態」を実質的に認定することが必要であり、そこでは、身体のアアルコール保有量の数値だけではなく、特に運転の態様を重視した判断がなされてきたと思われます。そのような運用が前提ですと、自らの運転態様を認識している以上は、それに伴う形で、客観面での正常運転困難状態に対応した故意も認められやすいと思います。

それに対して、今回の構成要件の見直しは、現行法の構成要件の下では、客観的には一見

それなりにまともに運転できているので、「正常な運転が困難な状態」といえるかが悩ましい事案であったとしても、それだけのアルコール保有量であれば、事故前の時点では分かりやすい形でその危険性が発現しなかっただけで、本当は極めて危険なのだと評価できる数値を基準として定め、確実に危険運転致死傷罪を適用できるようにするものであると私は理解しています。そうすると、数値基準を充足する事案の中には、「正常な運転が困難な状態」という従来からの実質要件の故意を認定できるか悩ましい場面も出てこないのではないのではないか、もしそうした懸念があるとするならば、改正により定められる、「身体に（基準値）以上にアルコールを保有する状態」の故意について考えを深めておく必要があると思うところです。

そして、その中身について二つの考え方があり得るのではないかというのが、ここで発言したい内容です。一つは、橋爪委員がおっしゃったように、数値をもって構成要件を定めるのだから、やはり数値そのものが構成要件要素であるとする解釈です。その場合、数値の概括的・未必的認識を認定できるかが課題になるところ、数値基準を満たすほどの飲酒をした者が、数値のことなんか全然頭になかったという弁解をしたとしても、それは「どんな数値が出ても気にしない」という無鉄砲な主観的認識であって、基準値以上のアルコールを保有していることについての概括的・未必的認識は通常とれるということが言えるのでしたら、数値基準に対応する飲酒量の認識があれば通常故意を認定できるという実務を想定できましょう。ただ、これは事実認定ないしその前提となる経験則の問題かと思うところです。

そこで、今一つの選択肢として、数値をもって構成要件を定めるとしても、ここでの構成要件の内容は、数値そのものというよりは、その数値が出るほどに体内にアルコールを保有しているという事実状態であって、故意の認識対象としても、その事実状態をもって足りるという解釈もあり得るのではないかと考えています。構成要件の内容をこのように捉える解釈をすれば、故意としても、これだけ飲んでこれしか時間が経っていないということを事実として認識していれば、それをもって「身体に（基準値）以上のアルコールを保有する状態」の認識を認めることができるのではないかと思います。このように考えますと、例えば、水とだまされてアルコールを飲まされたといった特殊例外的な事例を除けば、故意の認定の問題は生じなくなるのではないかと思いますし、個人的には、そのような解釈を追求したい思いがあります。

○安田委員 まず、故意については、ただ今橋爪委員、小池委員がおっしゃったことに大体尽きているかと思うのですが、数値基準を設けた場合、いずれは、警察での免許更新時の講習などで、これぐらい飲んだら自分の血中アルコール濃度はこれくらいになるのだといったことが、これは簡単な計算式で出るわけですから、そのような認識ができるように指導され、数値基準を満たすほど飲んでおいて自身のアルコール保有量が数値基準を満たすことの認識がないという事態は考えられないという時代がいずれ来るだろうとは想像いたします。

ただ、小池意見がおっしゃったように、それまでにはタイムラグがあると思われますが、私としては、数値基準を定めた場合には、小池委員がおっしゃったような実質基準の認識まで認められなくても故意が認定できる場合があるのではないかと考えます。一般に議論されているとおり、故意が認められるためには、立法者が当該構成要件を策定するに当た

って着目した属性の認識が必要であり、その中に、特定の犯罪事実についての現実の認識がなければならないわけですが、今回正に、例えば、「呼気1リットルにつき0.5ミリグラム以上にアルコールを保有する状態」という基準が妥当であるという意見の理由として、その値になればこういう症状が出るから0.5ミリグラムでいいのではないかという議論をしたわけです。そうしますと、そうしたWHOの表の当該の欄に掲げられた症状こそが、正に立法者がこの数値基準でもって画された枠、すなわち構成要件を定めるに当たって着目した属性になるわけであり、そこを行為者の方で認識できていれば、それで、属性の認識に加え、特定の犯罪事実についての現実の認識も十分に認められるのではないかと考える次第です。そのように考えますと、千鳥足であるとか、ふらふらで蛇行しているといった、実質基準に該当すべき事実の認識まで認められなくても、十分故意が認定できる場合は出てくるのではないかと考えております。

もう一つは、波多野委員御指摘の逃げ得を生むのではないかという点についてです。ひき逃げが増えるのではないかという懸念はいろいろなところで示されているわけですが、調べたところでは、ひき逃げの件数は、2004年に2万件を超えたのをピークとして2005年以降減少傾向にありましたが、2021年以降やや増加に転じ、2023年で7,183件だそうです。これが危険運転致死傷罪により重く処罰されるから逃げるのだということでありまして、2005年以降減少傾向にあることはおよそ説明しづらいのではないかと感じております。

法定刑の重さというものは、例えば飲酒運転をさせないという一般予防効果は重く効いてくるものがありますが、事故後の行為者については、パニック状態にあって冷静な合理的計算が必ずしもできない状態にあるであろうことも考慮いたしますと、飲酒運転をやってしまった、やばい、逃げようという思いとは別の強力な動機として、基準値を満たしているので危険運転致死傷罪で重く処罰されるから逃げようという思いが生じることは、考えにくいのではないかと考えております。このようなことから、基準値の設定次第でひき逃げが増えるのではないかとといった御懸念は当たらないのではないかと個人的には考えている次第です。

○宮村委員 先ほど来の皆様の御発言を聞いて、一言だけ申し上げます。

言うまでもなく、刑罰は故意に結果を生じさせた場合にのみ科せられるのが原則であり、犯罪成立要件において故意の有無は刑罰の不当な拡大を防ぐ重要な要件です。本日の故意についての議論は、実際にこの法改正がなされたときに故意についてどういう議論があり得るかということについて皆様の様々な意見が出たものとは承知しておりますが、間違っても、処罰の必要性を優先する余り不自然なまでに故意の概念を緩めるというようなことを許容する立法経過であってはならないと思います。

○今井部会長 諮問事項「一」についてほかに御意見はございますか。よろしいでしょうか。

それでは、本日の諮問事項「一」についての御議論は、この程度とさせていただきます。

開会から時間が経過しましたので、ここで10分ほど休憩したいと思います。再開は午後3時20分といたします。

(休 憩)

○今井部会長 会議を再開いたします。

それでは、次に、諮問事項「二」の高速度類型について議論を行いたいと思います。最初に、事務当局から、「考えられる制度案」の内容について説明してもらいます。

○猪股幹事 配布資料9の2枚目を御覧ください。「考えられる制度案」のうち諮問事項「二」の高速度類型について御説明いたします。

当部会の御議論においては、諮問事項「二」について、道路や交通の状況に応じて重大な交通の危険を回避することが著しく困難になるという高速度運転の危険性を捉える類型を設けるに当たっては、処罰範囲の適切な限定や構成要件の明確性の確保等の観点から、それを上回る速度での運転行為が一律に危険運転致死傷罪の対象となる数値基準を設けることが相当であり、かつ、それは可能であるとの御意見が大勢でした。そして、そうした数値基準については、第3回会議におけるヒアリングで示された、最高速度を遵守していれば回避することができた障害物を回避することができなくなる理論的な限界速度を踏まえつつ、最高速度に応じて定めることが合理的であるとの御意見が大勢であったと考えられます。その上で、具体的な数値をどのようなものとするかについては、比較的速度が低い領域では理論的な限界速度よりも高い速度、比較的速度が高い領域では理論的な限界速度よりも低い速度とすることが考えられるという趣旨の御発言が複数の委員から述べられました。

そこで、そうした御意見を踏まえ、「考えられる制度案」においては、数値基準について、「イ」を、最高速度が60キロメートル毎時を超える場合、「ロ」を60キロメートル毎時以下の場合として、二つの区分を設けることとしています。その上で、各区分の要件として定める数値については、当部会において、具体的な数値に関し、一案として、一般道路では最高速度を40キロメートル毎時超過する速度、高速道路では最高速度を50キロメートル毎時超過する速度とすることが考えられるといった御意見が述べられたことを踏まえ、それを参考としたA案と、それよりも10キロメートル毎時ずつ高い速度を基準とするB案をお示ししております。

「考えられる制度案」の諮問事項「二」についての御説明は、以上です。

○今井部会長 ただ今の事務当局の説明内容に関して、御質問はございますか。

○合間委員 A案、B案のいずれについても、「その他道路及び交通の状況に応じて重大な交通の危険を回避することが著しく困難な高速度」と書かれていますが、その趣旨と、「イ又はロに定める速度に準ずるもの」という言葉を入れた趣旨について御説明いただければと思います。

○猪股幹事 当部会の御議論においては、高速度類型について数値基準を設けることとする場合、その数値を下回る速度で自動車を走行させる行為であっても、実質的に高度の対処困難性が認められるものがあり得るため、そうした行為を危険運転致死傷罪として処罰し得ることとするための実質的な要件を定める必要があるのではないかといった御意見が大勢でした。そこで、「考えられる制度案」においては、そうした御意見を踏まえ、そのような実質的な要件として「道路及び交通の状況に応じて重大な交通の危険を回避することが著しく困難な高速度（イ又はロに定める速度に準ずるものに限る。）」との要件を設けることとしています。

そして、「準ずるものに限る。」との要件を設けた趣旨ですが、諮問事項「二」の高速度

類型の実質的な要件の在り方については、過失犯との適切な切り分けに留意して処罰範囲を適切に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処罰対象とすることは相当でないといった御意見が述べられたことなどを踏まえ、処罰対象を高速度運転に起因する高度の対処困難性及び悪質性を有する行為に限定する観点から、「イ又はロに定める速度」、すなわち、数値基準に定める速度に「準ずるもの」との要件を設けることとしています。

○合間委員 「準ずる」は、どの程度の速度の幅を想定しておられるかについて教えていただけますでしょうか。

○猪股幹事 「準ずる」とは、ある基準を標準として考える、同等の扱いをするといった意味であるとされていることから、「イ又はロに定める速度に準ずるもの」については、「イ又はロに定める速度」と同程度のものといえることが必要であると考えています。その上で、最高速度は10キロメートル毎時単位で定めることとされており、「考えられる制度案」においてもそのことを前提に10キロメートル毎時単位で数値基準を設けていることからすると、少なくとも「イ又はロに定める速度」を10キロメートル毎時以上下回る速度は、「イ又はロに定める速度に準ずるもの」には当たらないと考えています。

○波多野委員 合間委員の御質問に関連してなのですが、この実質要件の部分を読んでもその意味がよく分からないというのが私としては率直なところです。「交通の状況」というのは、これまでのいわゆる高速度類型に関してはなかった考え方のように思われますが、「交通の状況」とはどういったものを指すのでしょうか。

○猪股幹事 「考えられる制度案」においては、「道路及び交通状況」という言葉を用いていますが、「道路の状況」は道路の形状や路面の状況等を、「交通の状況」は歩行者や他の車両の交通量等を、それぞれ意味するものとして記載しています。

○波多野委員 「重大な交通の危険」はどういったものをイメージするのでしょうか。

○猪股幹事 「考えられる制度案」において、「重大な交通の危険を回避すること」は、人の死傷結果が生じるような大きな事故を生じさせないようにすることを意味するものとして記載しています。

○波多野委員 「回避することが著しく困難な高速度」と書かれていますが、「著しく」という限定を入れた理由はどのようなもののでしょうか。

○猪股幹事 危険運転致死傷罪はその法定刑の重さに見合った高い危険性・悪質性が認められる行為を処罰対象とするものであり、本来過失犯として処罰すべきものが処罰範囲に含まれることとならないよう、処罰範囲を適切に限定する観点から、「著しく」という文言を用いています。

○波多野委員 前回会議で私の方から具体的に問題提起をした想定事案がありました。これについて、他の委員から、実質要件の解釈に一定程度取り込む余地もあり得るのではないかという御発言もあったと思います。例えば、歩道を車があえて走行した結果、死傷事案を起こした場合、あるいは、ゾーン30などにおいて明らかに交通規制を意に介していない走行で死傷事案を起こした場合です。こういったものについては、「考えられる制度案」の実質要件においてどのように考えればよいのでしょうか。

○猪股幹事 諮問事項「二」の高速度類型は、道路や交通の状況に応じて重大な交通の危険を回避することが著しく困難になるという高速度での運転であることに起因する対処困難性

を実質的危険性として捉えるものであるところ、御指摘の具体的な事例における犯罪の成否については、個別の事案ごとに法と証拠に基づいて判断すべきものであって、一概に回答することは困難です。その上で、一般論として申し上げれば、御指摘のような事例についても、道路及び交通の状況に応じて重大な交通の危険を回避することが著しく困難な高速度との要件を満たし、かつ、走行速度が数値基準に定める速度に準ずるものである場合には、危険運転致死傷罪が成立し得るものと考えられます。

○合間委員 この数値基準に対する故意について、事務当局でどうお考えになられているかについて、御説明いただけますでしょうか。

○猪股幹事 「考えられる制度案」のような規定とした場合には、犯行時に、自車に適用される最高速度及びそれに対応する数値基準を満たす速度で自車を運転していることの認識が必要ですが、いずれの認識についても概括的・未必的なもので足りると考えております。

○今井部会長 よろしいですか。それでは、続いて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 私は、A案、B案、いずれも賛成することはできません。これらの数値基準のみでは、危険運転致死傷罪が予定する実質的危険性を伴わない運転行為を処罰対象に含めることになってしまうおそれがいまだあるように考えるからです。三つの点から申し上げたいと思います。

1点目として、数値の定め方について申し上げます。実質的な危険があるかどうかということは、個別具体的な道路又は交通の状況に左右されると思います。しかし、各道路の最高速度は、各道路の個別具体的な危険性の程度に比例する形で定められているとはいえないと理解いたしました。例えば、現在時速60キロメートルの法定速度が適用される一部の道路の法定速度が、道路交通法施行令の改正により、時速30キロメートルに引き下げられるに当たって、各道路の危険性の程度について個別具体的に見直すというような作業はされていないと思われます。さらに、最高速度を超える速度の程度を時速40キロメートルないし60キロメートルと定めることについても、それが個別具体的な事情にかかわらず確実に実質的危険性が認められる線引きであるといえるだけの知見は、当部会のヒアリングを踏まえても、いまだ得られていないと考えます。毛利参考人の意見はもちろん参考になるものでありましたが、それを法改正の根拠とするだけの成熟性が認められないという意見については、第4回会議で申し上げたとおりです。速度を一定程度超過した者に対して反証の余地なく重罰を科するという影響の大きさに鑑みれば、根拠となる知見には十分な成熟性を求めるべきだと考えます。

2点目として、自動車専用道路とその他の道路を区別していない基準となっていることについて申し上げます。道路及び交通の状況に応じて重大な交通の危険を回避するための対処課題は、自動車専用道路のように歩行者の飛び出しなどはおよそ想定されない道路と、そうではなく、歩行者であったり、その他の様々な対処課題があり得る道路とで明らかに異なると考えられます。自動車専用道路、すなわち道路法第48条の2のような道路と、それ以外の道路とでは、どの程度の速度で対処困難性が高まるかは異なるはずであると考えます。

3点目として、実質的危険性の低い運転態様を除外するだけの基準になっていないのではないかということについて申し上げます。自動車を運転する際には、追い越しや合流のた

めに一時的に高速度になることがあります。典型的には、あおり運転をされている場合のように、危険を回避するためにやむを得ず一時的に高速度になることもあります。速度のみで危険運転致死傷罪の成立を認めようとするならば、今例示したような場合も含めて、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運転行為であると認められるだけの速度である必要があります。この点、A案及びB案の数値では、いまだそこまでの実質的危険性が常に認められるとまではいえないと考えます。

以上に述べた点にかかわらず、A案又はB案による数値基準を導入することは危険運転致死傷罪の罪質を変容させる結果となるのではないかと懸念しています。運転行為は多くの市民が行うものです。多かれ少なかれ速度超過をしてしまっている運転者がいるのも事実です。それが決して良いと言っているわけではありません。決して許されないことでありますが、そのような運転者がいるというのは実情ではあると思います。そのような速度超過により事故を起こした運転者に、過失犯ではなく故意犯としての処罰をする根拠は、それが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運転行為だからです。そのような実質が伴う運転行為だけを処罰対象とするという前提は維持されなければいけない、これはこの部会での共通認識であると理解しています。当部会のヒアリングを踏まえても、A案やB案のような数値基準のみでは、先ほど申し上げたとおり、実質的な危険性が常に生じる行為に限定できているとはいまだいえないと考えております。A案やB案のような数値基準の導入は、実質的には形式犯の結果的加重犯を定めるような結果になるおそれがあり、賛成することはできないと考えます。

○小池委員 前回会議において、毛利参考人の物理モデルにより算出された、最高速度を守っていれば回避できた外乱を回避できなくなる理論的な回避限界速度を一つの参考値としつつ、社会通念上の規範的評価を交えて刑事法の問題として線を引くという方針について申し上げましたが、それに基づいて意見を申し上げたいと思います。

前回会議においては、比較的速度が低い領域では、理論的な限界速度に相当余裕を持たせた速度を数値基準とする必要性があるのに対して、速度が高い領域では理論的な限界速度未満の速度を数値基準としてよいのではないかという意見を申し上げました。それは、理論的な限界速度が算出された物理モデルは飽くまでモデルであって絶対的な基準ではないということに加えて、特に最高速度が比較的低い領域では、最高速度が交通事故の回避という安全性の面だけではなく、騒音や生活環境に配慮して設定されている場合もありますし、また、最高速度自体、その適正さは随時見直されているといった事情にも配慮する必要があるということからです。その一方で、非常に高速度の領域では、理論的な限界速度での回避は神業的な運転でしか実現できないものであり、実際に理論値として示される限界速度を見ても、そこまで高い速度でなくても危険運転致死傷罪としての危険性や悪質性を認めてよいだろうと思えるような数値が示されている印象を受けたということがあります。

そういった方針に基づいて、A案、B案について、分かりやすいポイントで幾つか見ながら検討していくことにいたします。最高速度が法定速度である60キロメートル毎時の場合について見ますと、回避限界速度は100キロメートル毎時であるところ、A案はそのまま100キロメートル毎時が数値基準となっていますが、B案は10キロメートル毎時の余裕をとって110キロメートル毎時が数値基準となっています。より速度が低い領域

では、最高速度が、例えば、30キロメートル毎時、40キロメートル毎時の道路で、回避限界速度は、ブレーキ操作による回避を想定して、それぞれ59キロメートル毎時、70キロメートル毎時であり、それに対してA案の数値基準はそれぞれ70キロメートル毎時、80キロメートル毎時、B案の数値基準はそれぞれ80キロメートル毎時、90キロメートル毎時ということで、その余裕を見る度合いが10キロメートル毎時程度か20キロメートル毎時程度かの違いということになります。

これらのいずれが妥当かについて、絶対的な根拠までは見だし難いものの、個人的には、法定速度である最高速度60キロメートル毎時の道路で回避限界速度に全く余裕を見ないというのは、先ほど申し上げた方針に照らすと望ましくないのではないかと思います。回避限界速度に少なくとも10キロメートル毎時は余裕を見て、110キロメートル毎時を数値基準とするB案がベターかと思います。また、最高速度が30キロメートル毎時又は40キロメートル毎時といった速度が比較的低い領域については、数値基準は、A案だと70キロメートル毎時又は80キロメートル毎時ということになりますが、回避限界速度との関係で見ますと、10キロメートル毎時程度しか余裕がとられていません。もっとも、特にこれらの比較的低い最高速度は安全性以外の要素も加味されてその速度が指定されている余地が十分にあり得ることや、これらの領域では回避の仕方としてもブレーキ回避が想定され、理論的な限界速度での回避が神業的なものとまではいえないことも踏まえると、余裕の持たせ方として十分かは心もとなく、20キロメートル毎時程度の余裕を見るB案がベターかなと思います。より一般化して言うと、数値基準が文字どおりの一律の該当性を認めるもので、その道路の交通量が極めて少ない時間帯であるといったことも問わずに適用されることや、「考えられる制度案」によれば、数値基準に準ずる高速度の場合も実質要件として拾う余地があり、先ほどのお話ですと、この「準ずる」速度は数値基準マイナス10キロメートル毎時未満までは当たり得るということからしても、理論的な限界速度により多く余裕を持たせるB案が現実的ではないかと思った次第です。

また、最高速度が60キロメートル毎時を超える領域について見ていきますと、まず、「考えられる制度案」においては、最高速度からの超過の度合いについて、最高速度が60キロメートル毎時以下の領域と区別し、A案ではプラス50キロメートル毎時、B案ではプラス60キロメートル毎時となっているところ、この領域は基本的には高速道路やそれに近い構造の道路が考えられ、高速道路では歩行者や交差道路の存在は想定されず、実勢速度も速いことからすると、こうした区別をしていること自体は理解できるところです。道路交通法上の最高速度違反の罰則に関しても、いわゆる赤切符となる超過の度合いについて、一般道路ではプラス30キロメートル毎時、高速道路ではプラス40キロメートル毎時と区別されていることも、参考になるかと思います。

このような認識に基づき、この高速度の領域についてA案又はB案のいずれがより妥当かということですが、高速道路で基本的に想定される、最高速度が100キロメートル毎時の場合で見ますと、理論的な回避限界速度が167キロメートル毎時であるところ、数値基準としてA案は150キロメートル毎時、B案は160キロメートル毎時ということになって、いずれも限界速度未満の速度を数値基準にするという意味では、基本的な方針に照らすと賛成できるものの、A案の150キロメートル毎時という速度は、高速道路において、それで一律にいかなる交通状況でも危険運転となるものとして規定することに

は、なおちゅうちょがあるところです。数値基準としては、回避限界速度を下回るけれども、よりそれに近い速度を定めるB案を採用し、それを下回る速度である場合には「準ずる」高速度として拾うというのがあり得る判断ではないかと思います。そのようなことで、A案、B案の相対的な優劣の問題として、自分なりに社会通念を踏まえた評価を加えた結果として、B案がベターではないかということを申し上げたいと思います。

その上で、宮村委員から、そもそもA案、B案のいずれの案であっても数値基準を定めるのは無理なのではないかという趣旨でなされた3点の御指摘に対してコメントしたいと思います。

まず、最高速度の設定に当たってはそもそも個別具体的な道路状況を必ずしも考慮し切れていないのではないかという点については、例えば、一定の道路条件を満たす場合に法定速度が60キロメートル毎時から30キロメートル毎時に引き下げられることになりましたが、個別的に各道路の具体的な状況を見て引下げの判断しているわけではないというのはおっしゃるとおりだと思います。そうした中で反証の余地なく危険運転致死傷罪の成立を認めることになる数値基準を定めるのは無理ではないかという御指摘ですが、その点については、申し上げてきたように、そういった事情があることも踏まえて理論的な限界速度に一定の余裕を持たせることでカバーされていると思います。高速度運転の定性的な危険性は十分にヒアリングで示されている中で、どこかには、定量的に、重大な危険性を認めることができる線があるはずであり、B案は十分な余裕を取ってそうした線の上を行こうとしていると評価しております。

次に、自動車専用道路とそれ以外の道路を区別していないという御指摘がありましたが、この点については、自動車専用道路であるにもかかわらず60キロメートル毎時以下の最高速度が指定されている場合には、そのような道路については、歩行者がいないことなどを踏まえてもなおその速度を最高速度としている理由があるのだと思います。カーブが多いとか、曲がり具合が大きいとか、分岐や合流が多いなど、それぞれ理由があって60キロメートル毎時以下の速度が最高速度として指定されているのだとすると、それを出発点に考えるべきであって、最高速度が同じ60キロメートル毎時以下である道路の中で、一般道路か自動車専用道路かということで基準を区別する必要はないのではないかと考えます。

最後に、例えば、あおり運転を回避するために一時的に高速度で逃げるとするような事例については、極限的な場合であれば緊急避難等の違法性阻却、あるいは過剰避難による刑の免除の余地などもあるかもしれませんが、多くの場合はそれらに当たるとは言いにくいとしても、起訴・不起訴の判断、あるいは危険運転致死傷罪で起訴するかどうかの判断の中でそのような状況を考慮することはあると思います。もっとも、一般論として言えば、あおり運転を回避するためとはいえ、超高速度で運転することは全然良くないものであって、構成要件を定めるに際してそうした事例があり得ることに配慮しなければならないわけではないと考えました。

○虫本幹事 結論としては、私は、A案又はB案のいずれについても賛成できない、反対の意見になります。

まず、最高速度というものが、先ほど宮村委員、あるいは小池委員からも御指摘がありましたが、必ずしも道路交通の安全の確保の観点のみを考慮して決められたものではないと

いう点があります。小池委員も指摘されていたとおり、例えば、大気汚染や騒音などの生活環境など道路交通の安全確保とは異なる理由が最高速度設定の根拠となっている場合があります。具体例としては、大阪と神戸を結ぶ国道43号線、第二阪神国道というのがあり、こちらは高規格の幹線道路で、片側3車線、あるいは4車線の区間もあるような道路ですけれども、この道路は、排気ガスや騒音・振動対策のために多くの区間が最高速度時速40キロメートルの規制となっています。

また、第4回会議で早川委員から御説明があったとおり、そもそも一般道路全体を見て、その最高速度の指定がなされているもの自体が約24万7,000キロメートルとのことでした。一方で、道路法上の道路の総延長は128万5,000キロメートルとのことでしたが、国土交通省のデータなどを見ると、そのうち高速道路は1万キロメートルに満たないということですから、実際、日本の一般道路の実態としては、例えば道路の実勢速度の調査等を経て個別に最高速度が指定されたものはむしろ少なく、規制速度を特段定めないために法定速度が最高速度として適用されているものが大半であるというのが現状ではないかと思います。

この点、少し誤解のないように申し上げたいのですが、そのような速度規制の在り方自体に異論を述べたいということでは全くございません。行政上の様々な事情も加味した政策的な判断も含めて規制速度を決定、あるいは変更するということは合理的な判断であると考えますし、また、津々浦々、日本全国に延びる全ての道路につき実勢速度調査等を行うということも現実的には不可能だというのは当然だと思います。そして、これも当たり前ですが、そのような方法で定められた最高速度を各ドライバーが遵守すべきであるのが当然だということも言うまでもないと思います。前回会議等で言及された今般の道路交通法施行令の改正についても、一斉に最高速度を引き下げるという改正がなされる以上は、それを十分に周知して遵守されるようにすべきだといった意見についても全く異論はありません。

ただ、この部会で議論すべきは、そのような政策的な理由も踏まえて決定されている、また、変更され得る最高速度というものについて、その数字をどの程度超過したかというただ1点をもって、例外なく、傷害あるいは傷害致死に準じた重い法定刑で処罰すべき実質的危険性を有すると法的に判断する指標と扱ってしまっているのかということかと思います。例えば、片側1車線で歩行者等も多く横断する最高速度時速40キロメートルの道路を時速80キロメートルないし90キロメートルで走行する行為と、先ほど紹介した国道43号線のような道路を時速80キロメートルないし90キロメートルで走行する行為が同じような実質的危険性や悪質性を有すると一律に評価できるのだという発想は、市民感覚に照らしても、本当に合理性があるといえるのか疑問が残るのではないのでしょうか。

また、最高速度をどれだけ超過したかという、その一点の形式基準のみで判断することの問題点として、速度超過が生じる具体的な運転態様を一切考慮しないという点も挙げられると思います。例えば、追い越しや高速道路・自動車専用道路での合流、あるいはそのために車線変更を行う場合など、通常の運転行為の中でも様々な事情で一時的に加速する必要が生じるという場合はあり得ると思います。例えば、都心の自動車専用道路である首都高速は、インターチェンジやジャンクションなどが非常に多く、分岐や合流が入り組んでいるので、迷路のようだとなどと評されることもあります。実際に走行すればイメージでき

ることかと思いますが、例えば、あと数百メートルで車線変更しないと目的地に向かう路線に入れないとか、出口に行けないとか、そういうシチュエーションで瞬間的に加速するケースは珍しくないのではないのでしょうか。その際に、周囲の車がそもそもいずれも速度超過しているといった事情があれば、それよりも更に速度を上げないと安全に車線変更できない、その瞬間とっさにそう考えてしまうといったシチュエーションも十分にあり得ると思います。ちなみに、首都高速は、最高速度が区間によって時速30キロメートルから80キロメートルまで細かく区分されているといった特徴もあり、区間によっては、例えば、時速90キロメートルとか100キロメートルでの走行でも最高速度を大幅に超過することになり得ます。

この点も誤解のないように申し上げると、車線変更や追い越しのためなら速度超過しても仕方がないとか、そういう状況で事故を起こした運転手に厳罰を科すのが気の毒ではないとか、そういった議論をしたいわけではありません。問題なのは、例えば先ほど申し上げたようなシチュエーションで一時的に加速して最高速度を大幅に超過したといった運転行為も含めて、本当に例外なく常軌を逸しているとか、対処をおよそ放棄した悪質性が認められるといえるのかという点に、市民感覚に照らして疑問が残るのではないかということです。こういった疑問は、数値基準となる速度に若干余裕を持たせるということでは解消できない問題だと考えますし、そもそもこうした構成要件を設けることができるのかという疑義については、特殊なシチュエーションの場合に緊急避難が成立するかどうかとか、起訴・不起訴の判断に委ねるということでは解消されないのではないかと考えます。

○橋爪委員 宮村委員や虫本幹事の御指摘は、非常に重く受け止めました。危険運転致死傷罪を根拠付ける危険とは、生命・身体に対する高度の危険性であり、それは本来、個別具体的状況に基づいて判断すべきです。また、最高速度は行政目的や政策目的に関連するところも多く、道路や交通状況の危険性の判断に完全に対応しているわけではありません。もっとも、個別具体的状況に基づく判断を徹底した場合、合理的な数値要件を設定することはほとんど不可能となり、その結果、無謀極まりない運転であり、人の死傷結果を生じる高度の危険性をはらむ運転行為であっても、危険運転として捕捉できないという事態が繰り返されることにならないかが懸念されます。私は、モデル論では個別具体的な事情を完全に考慮することはできないのかもしれませんが、社会通念による評価としても、異常としかいえない高速度であり、また、モデル論で算出された限界速度からも十分な余裕を持たせた速度を数値要件として設定することには、刑事政策的にも十分な合理性があると考えております。

確かに、最高速度は政策的な理由にも依存しますので、道路交通の危険性には完全に対応していないかもしれませんが、多くの運転者や歩行者は最高速度を信頼した上で道路交通を行うわけです。その意味では、最高速度に違反した運転行為は、それ自体が抽象的に生命・身体に対する危険性をはらんでおり、そして、自動車を走行する上で、制限速度を遵守する義務は、最も基本的な義務の一つということができます。このような前提からは、具体的な数値を設定する上で、最高速度を基準とするアプローチには十分な理由があると思います。

このように考えますと、最高速度を遵守していれば確実に回避することができた障害物をおよそ回避できなくなるという理論的な限界速度を算出した上で、それが飽くまでも理論

的なモデル論であることを踏まえて、その速度に十分な余裕を持たせた数値を基準として設定するという観点からは、B案の数値には十分な合理性があると考えております。A案であれば、余裕が十分に確保されておらず、宮村委員や虫本幹事の御懸念は十分に解消してはいないような思われますが、B案のように十分な余裕を持った数値を設定するならば、先ほどの御懸念には一定の対応ができるものと考えております。

なお、虫本幹事からは国道43号線の制限速度についても御教示いただいたところ、私自身、何度も国道43号線を運転した経験がありますが、B案のように時速40キロメートルの制限速度を時速50キロメートル超えた時速90キロメートルでの運転行為は、国道43号線においても明らかに危険な運転であり、危険運転として捕捉する実態があると考えております。

○合間委員 私は、A案に賛成したいと思っています。まず、大前提として、最高速度を基準にすることについて御議論がありましたが、橋爪委員が御指摘のように、運転する人は規制速度を見て走っていますので、それから著しく超過するような速度は実質的な悪質性が十分認められてもおかしくはないと思います。また、規制速度を決めるに当たっては、いろいろな要素が考慮されているとしても、基本的には、具体的な道路構造や周囲の環境に応じて交通の安全を守るという観点が主に考慮されているものですので、そのように定められている規制速度を前提として数値基準を定めることには十分合理的な理由があると考えています。

その上で、具体的な速度ですが、これも他の委員から御指摘があるように、物理的・工学的なもののみで決められるものではなくて、ある程度規範的に判断しなければならないものだと思います。その上で、小池委員や橋爪委員から御意見があったように、理論的な限界速度にどこまで余裕を持たせるかで判断するといった考え方もあるとは思いますが、ただ、一般的に考えていただいて、規制速度が時速60キロメートルの一般道路で時速100キロメートルを超えて走るということがどれだけ危険なことかは、運転をする者若しくは道路を歩く者であれば誰でも分かることです。それを超えて、時速110キロメートルでなければ危険運転にならないというのは極めて違和感があると、そう考えれば、A案の方がふさわしいのではないかと思います。

一方、B案ですと、例えば、生活道路である規制速度が時速30キロメートルのところを、プラス時速50キロメートルですので、時速80キロメートルで走行することが想定されています。A案でさえ、時速70キロメートルです。時速70キロメートルで規制速度が時速30キロメートルのところを走行するという姿は基本的には思い付きません。それを更に時速80キロメートルまでいかなければ高速度タイプの危険運転の実質的な危険性が認められないとはいえないのではないのでしょうか。

そもそも運転手というのは運転免許を持って、規制速度を守って運転するという規範の下に運転している者ですから、規制速度をどの程度オーバーすれば危険運転の実質的な危険性・悪質性があるかということ言えば、A案で示された数値基準であっても十分危険性を担保できるものだと考えます。

○小池委員 基本的な価値判断といいますか、普通の道路状況をイメージしたときの価値判断としては、私は、合間委員のお考えに非常に同意するところがあります。しかし、数値基準は、その速度以上であれば一律に危険運転を適用する、すなわち、交通量がほとんどな

い深夜の時間帯であっても適用するという意味で例外を許さないということですから、十分な余裕を持たせることが必要なのではないかということで、先ほどの意見を申し上げます。

○波多野委員 私は、A案がいいと考えます。理由については、合間委員から、私がうまく言語化するのが難しいところを全て漏らさず言っていたと思います。一般的に考えて、時速60キロメートル制限の一般道路を時速100キロメートル毎時以上の速度で走るとするのは、誰が考えても危険なわけであって、これを危険運転にできないのであれば、この改正は何だったのかということになると思います。毛利参考人から伺ったモデルにおける限界速度とも整合しますし、また、明確性の観点からも、A案がよいと考えます。

○宮村委員 A案又はB案を支持される皆様から、絶対的な根拠はないということを前提に余裕を見る必要がある、その余裕がどの程度なのかという御発言があったと思います。繰り返しになってしまいますが、危険運転致死傷罪は形式犯ではなくて実質的な危険性があることを重罰の根拠とするものであるというのは共通理解かと思います。ある程度余裕を持てばいいだろうという割り切りは、その罪質にそぐわないものだと考えます。その余裕に客観的な根拠があるのかという点が問われるべきで、その根拠を具体的に説明することが難しいという水準では、やはり数値基準を定めるのは危険運転致死傷罪の罪質を変更させてしまうことになるのではないかと考えます。

○波多野委員 今の話と少し外れますけれども、検討会でも議論されたいいわゆる併合罪加重については、刑法理論では一般的な話なのだと思いますが、社会一般では少し分かりにくいのではないかと感じており、引き続き大きな課題だと考えております。とすると、これは今回の諮問事項の範囲外ですが、中間類型を設けることが必要ではないかと考えております。

その観点から、今回の諮問事項に関連する類型について現状の処罰のグラデーションはどのようになっているのかを改めて確認してみました。確かに、飲酒類型については、危険運転致死傷罪が認められなくても、例えば、道路交通法の酒気帯び運転と過失運転致死傷罪の併合罪で刑の上限は10年の拘禁刑となっております。一方で、高速度類型については、道路交通法の速度超過の法定刑の上限が6か月の拘禁刑と軽いため、道路交通法と過失運転致死傷罪の併合罪となる場合でも刑の上限が拘禁刑7年6か月にとどまると理解をしております。つまり、これまで、危険運転致死傷罪と過失運転致死傷罪の刑の重さの落差が大きすぎるという問題を繰り返し申し上げてきましたが、この問題が、併合罪加重によっても手当てされておらず、処罰のグラデーションに穴があるのではないかと思います。諮問事項にもある、「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」という観点から、危険運転致死傷罪だけではなく、危険かつ悪質な運転行為に適用される道路交通法を含む法律全体の在り方やバランスについても目配りをする必要があるのではないかと考えます。検討会から当部会までの議論のメインテーマの一つが大幅な速度超過による重大な死傷事案への対処であるところ、道路交通法の速度超過の法定刑の上限が6か月の拘禁刑というのは軽すぎるのではないかと考えましたので、その点について手当てが必要ではないかとの機会に申し上げる次第です。

○小池委員 波多野委員の御指摘は当たっている面があるのではないかと趣旨の意見を申

し上げます。

危険運転致死傷罪の法定刑の上限については、自動車運転死傷処罰法第2条であれば致傷の場合は15年の拘禁刑、致死の場合は20年の拘禁刑、同法第3条なら致傷の場合は12年の拘禁刑、致死の場合は15年の拘禁刑となっています。そして、飲酒類型については、道路交通法の酒気帯び運転、酒酔い運転の法定刑の上限がそれぞれ3年の拘禁刑、5年の拘禁刑と重く、これを前提に、酒気帯び運転又は酒酔い運転と過失運転致死傷の併合罪なら、刑の上限は、それぞれ10年又は10年6月の拘禁刑というように、飲酒運転による死傷事故につき、その悪質さの度合いに応じたグラデーションが形作られていると思います。

それに対して、高速度類型については、波多野委員の御指摘どおり、道路交通法の手速度超過の法定刑の上限が6月の拘禁刑と低いため、危険運転致死傷罪なら法定刑の上限は15年や20年の拘禁刑であるものの、過失運転致死傷と道路交通法の手速度超過の併合罪だと刑の上限は7年6月の拘禁刑にしかならないというのは、確かに落差が非常に大きいです。危険運転致死傷罪は、現行法第2条第2号の制御困難高速度の類型も、今回設けようとしている著しい対処困難高速度の類型も、そう広く適用されるわけではないと思われることからすると、今回の改正が成立しても、落差の問題は残ります。

その一方で、その落差を解消するための立法的対処として、自動車運転死傷処罰法第2条の危険運転に至らない手速度超過による死傷事犯を捕捉する中間類型を作ろうとする場合に様々な隘路があるということについては、昨年の検討会において、悩ましさと難しさが共有されたところかと存じます。

むしろ落差の根本的原因としては、波多野委員のおっしゃるように、道路交通法の手最高手速度違反の法定刑に軽すぎる面があることは否めないのではないか、取り分け、手速度超過の度合いを全く問題にせず一律に法定刑の上限を6月の拘禁刑としている点については、果たして妥当なのかと思わなくてはなりません。昨年の検討会や当部会の手ヒアリング等を通じて、手高速度運転の危険性が改めて浮き彫りにされたところであって、手速度超過の度合いに応じて段階を設けて、超過の度合いが大きい場合の法定刑の上限を引き上げるような立法的対処を行うこと、そのことを通じて、過失運転致死傷罪との併合罪として処理すれば相応のグラデーションが実現されるような立法的対処を行うことは現実的な検討課題といえるのではないかと考えております。

諮問事項との関係では、その点は当部会の手直接の手守備範囲を超えていて、ここで合意できるような問題ではないことは理解していますが、波多野委員の手御指摘を受け、刑法研究者としての受け止めを示させていただければという趣旨で申し上げた次第です。

○平城委員 故意の問題に関し、手速度基準の具体的な数値については未必の故意か概括的故意でも構わないという御説明が事務当局からあったと思うのですが、概括的故意というのはどのようなことを指しているのかについて御教示いただきたいと思います。

○猪股幹事 先ほど、事務当局からの御説明として、「考えられる制度案」のような規定によって数値基準を設けた場合には、犯行時に、自車に適用される手最高手速度及びそれに対応する数値基準を満たす手速度で自車を運転していることの認識が必要であるが、それについては概括的・未必的なもので足りると考えている旨の手お答えをしたところです。

これまでの手速度超過の裁判例を見ると、例えば、被告人の手車両がその前後手その他同車の周

辺を走行する車両よりも高速で走行しており、そのことを被告人も認識していたはずであることや、車を通常運転している者であれば自分の速度を体感として認識できることを理由として速度超過の故意を認定している場合もあることから、そのような趣旨で、概括的・未必的な認識で足りると申し上げました。

○平城委員 今回の御説明は、自車の速度ということなののでしょうか。つまり、最高速度が何キロメートル毎時であるかといったことに関しては、これまでのいわゆる道路交通法の速度超過に関する故意と変わりがないという認識でよろしいのでしょうか。

○猪股幹事 はい、そのような趣旨です。

○丸山委員 私も、運用面について、事務当局にお尋ねします。速度の数値基準を設けた場合に、高速度類型の危険運転行為と人の死傷結果との間の因果関係についてのお考えを確認させてください。

○猪股幹事 先ほど申し上げたとおり、一般に、判例は、因果関係の存否について、生じた結果が行為の危険が現実化したものと評価できるかどうかを判断の枠組みとしていると考えられており、危険運転致死傷罪についても同様であると考えられます。そして、判例は、実行行為と結果との間に介在事情があった場合については、その介在事情が著しく不自然・不相当であったかどうかによって因果関係の存否を判断していると考えられます。

このような判例の考え方を前提とすると、数値基準を満たす高速度で自動車を運転して死傷事故が起きた場合、実行行為と結果との間に何らかの介在事情があったとしても、それが著しく不自然・不相当なものである場合でなければ、著しい高速度での運転行為の危険性が現実化したと評価でき、因果関係が認められ得ると考えられます。例えば、介在事情が運転者自身による脇見等の注意義務違反である場合には、基本的に、著しく不自然・不相当な介在事情であるとは評価できず、因果関係が認められ得ると考えられます。他方で、的確な運転行為を行ったとしても衝突の回避が不能な場合、例えば、自車の直前に飛び出してきた歩行者と衝突した場合などについては、因果関係が否定され得るのではないかと考えられます。

○安田委員 私も因果関係について述べたいと思いますが、その前にまず、「考えられる制度案」について、B案のように数値基準を設けるのがいいのではないかという方向からの意見を申し上げます。

例えば、現行法第2条第7号の赤信号殊更無視の場合でも、観光客のために横断歩道に歩車分離型で信号を設置しているような場合ですと、夜間、歩行者が全く来ないところもあるわけですが、それでも赤信号であれば止まらなければいけないのであって、その場合に赤信号を殊更に無視したとしたら、当然それは危険運転になりますし、たまたまた歩行者をひいてしまった場合には危険運転致死傷になることは明らかなです。そのように、危険運転を類型として捉える場合には、例外的な局面を想定してもなお危険といえるのかということを考えなければいけないと思います。

現在議論している高速度類型については、対処困難性という、もし歩行者が飛び出してくるなどの事態があったときに回避できないほどの危険な高速度かということが問題になっているわけです。交通量がほとんどないようなところで万が一歩行者等が飛び出してきたときでも回避、対処できるのかという観点からの危険を典型的に考えていくということです。そのようなところでも、実際に事故が起きたケースでは、人や対向車などがいるから

事故が起きるのであって、そうすると、その事案においては、高速度での走行行為に実質的・具体的危険があつて、それが現実化したといえるわけです。このような思考方法は、赤信号殊更無視の場合とパラレルなものであり、例外的な場合をも想定して危険運転を類型化していくことは十分可能なのではないかと考えております。

次に、因果関係に関して私の意見を申し上げます。危険運転致死傷罪における危険運転行為と死傷結果との因果関係の有無は、判例上、危険の現実化があつたといえるかによって判断されることになるものと思われまゝ。問題となるのは、異常な介在事情が直接的に結果を引き起こしたといえる場合に、なお危険の現実化を認めるかですが、これは、要するにそうした介在事情を考慮してもなお当該運転行為が許されない危険を含んだものといえるかにより決せられるのではないかと個人的には考えております。

高速度運転による対処困難性を想定した類型のうち、数値基準が適用される場合については、道路そのものの状況に応じた的確な操作ができないことを超えて、歩行者等の交通の状況も考えた上で、対処困難となるような危険性があると一律にいえる行為を捉えることになります。つまり、そのような状況があれば危険といえるかが問題となり得る状況をパッケージとして想定した上で許されない危険を考え、そのバリエーションの中で死傷結果が実現したといえれば危険の現実化を認めることができると考えております。ですので、高速度であるがゆえに、そのような状況があれば危険だという判断を一旦下した以上、そのような事情が介在し、結果発生に至れば、それは正しく当該実行行為に含まれる危険の現実化なのであり、基本的には因果関係が否定されるという事態は考えにくいのではないかと考えております。

したがいまして、因果関係が否定される例としては、例えば、自殺志願者が自動車の直前に飛び出してきたようなケースに限られてくるのではないかと考えております。もっとも、危険の現実化というのは許されない危険の現実化でなければならないように思っております。その危険を、危険運転致死傷罪の構成要件のそれだと考えますと、危険運転致死傷罪にいう高速度でないところまで速度を下げたときに回避可能であつたものに限って因果関係を認めることになるでしょう。しかし、そのように考えると、かなり問題をはらむように思われます。高速度類型の危険運転致死傷罪は道路交通法の水速度超過の水罪と連続性があるものであり、規範群として一体的に捉えてよいように思われますので、ここでの回避可能性というのは、制限速度を遵守した水速度以下で走行した場合、要するに適法な場合を前提にすれば足りるように考えております。

この点、制限速度以下で走行したとしても結果を回避できなかったかもしれない、残余危険がある場合に、「疑わしきは被告人の水利益に」の原則等も考えて、回避可能性を否定するのが更に問題になりますが、ここでいわゆる危険増加原理を適用した場合には、行為者が合義務的な、義務にかなつた形で行動していたとすれば結果が発生しなかつた可能性が存在する限りで、行為者の行為は結果発生の水危険性を高めており、それで結果帰属には十分だということになるものと思われまゝ。このように考えますと、それでなお危険の現実化が否定されるという事案は余り考え難いものと思われまゝるので、因果関係の認定には大きな問題は生じてこないのではないかと考えています。

○小池委員 安田委員の御発言と重なるところがありますが、因果関係について申し上げますと、実行行為の水危険の現実化という判例理論において、判断のポイントは、実行行為に包

摂可能と評価できる危険の範囲をどう捉えるかということになると理解しております。例えば、新たに設ける類型の数値基準に当たる高速度で運転中に、脇見が原因で車両や人の発見が遅れて衝突したという事例を想定しますと、脇見はもちろんいけないことではありますが、ままたり得る介在事情であって、特別に異常でおよそ想定すべき範囲外のことではないという評価を前提に、そのような不注意のためにやや遅れて障害物等を発見したときに回避が間に合わなくて衝突してしまう危険性、これも高速度運転の危険性に包摂され得る範囲内であると考えます。その危険の現実化として評価できる態様の事故であれば、広く因果関係を認めることができるのではないかと考えております。

また、やや細かい議論としては、例えば、客観的に数値基準に当たる速度での運転中に事故を起こして人を死傷させた事例で、仮に数値基準を少し下回る程度の高速度の運転でも同じような事故を生じた可能性を排除できない場合はあり得るでしょう。そのような場合には新たに設ける類型の高速度運転に固有の危険が現実化したとはいえないではないかとの理論的疑問もあるかもしれませんが、私は、結論的には、安田委員と認識を共有しており、そのような解釈になるべきではないと考えております。考え方としては、各類型の該当性を肯定するために要求される危険性の内容と、その該当性が肯定された上で因果関係の文脈で問題とされる実行行為の危険性として包摂され得る範囲は完全には同一ではないということなのではないかと思っております。

飲酒類型でも理解は共通であり、その類型では正常運転困難状態の走行でなければ実行行為に当たりませんが、そこをクリアした上での因果関係の問題としては、飲酒酩酊による反応や判断力の低下の影響と評価できる態様の事故であれば、正常運転困難状態の下でしか生じ得なかった事故であるとまで断言できなくても、包摂可能な危険の現実化として認められると思います。高速度類型との関係でも、例えば、制御困難な高速度あるいは数値基準を満たす又は著しく対処困難な高速度でなければ実行行為には当たりませんが、その該当性が肯定された場合の因果関係の文脈で問題とされる実行行為の危険として包摂され得る範囲としては、厳密に要件を満たす速度でなければ生じなかった結果の惹起に限定して考える必要ではなく、スピードの出しすぎによる事故であれば、危険の現実化として因果関係を認め得るのではないかと思います。

要するに、当該類型の実行行為の危険性として想定されている危険性のバリエーションといえる範囲でなければならないとは思われますが、運用に支障を来すほどの限定が掛かることにはならず、「考えられる制度案」で示されている定め方で実務上も特に問題はないのではないかと考えています。

○宮村委員 安田委員から、赤信号を殊更に無視する場合にも、個別具体的な状況にかかわらず実質的な危険性が認められるという御指摘があったかと思います。ただ、実際に自動車を運転する場合において、正常に運転する過程で赤信号を殊更に無視するというのは通常考えられない運転態様です。社会通念に照らしても、速度超過と赤信号の無視には違いがあると思います。ここで議論されるべきは、赤信号の殊更無視と同程度の実質的な危険性があるとして一律に定める速度超過の線引きができるかどうかということだと考えております。

先ほど申し上げたように、速度超過については、意識的にせよ無意識のうちにせよ、いろいろな原因で速度超過をしてしまう場合があります。合流や追い越し、危険回避などを先ほど例示させていただきました。また、車両同士の事故であれば、一方が速度超過し、

他方の車両も速度超過しているということも十分にあることです。そのようなことを踏まえてなお重罰を科すだけの実質的な危険性が認められる速度超過行為を類型化するという検討をするのであれば、これぐらいの余裕で足りるだろうという、その程度の議論では足りず、やはり十分に客観的な根拠が必要だと考えます。

○橋爪委員 宮村委員の御指摘は非常に重要なものだと思いますが、最終的には、刑事立法というものは、社会通念や規範的な考慮を含めて考えざるを得ないと思います。そういった意味では、規定の内容に関する定量化が困難であるからといって直ちにそれを断念すべきではなく、最終的には規範的な考慮あるいは社会通念に従った設定、決断といったものがギリギリのレベルでは必要であるように思います。赤色信号無視についても、信号の遵守は最も基本的な義務であるという観点から、これが危険運転の類型として要件化されているわけです。確かに、高速度類型の数値化の定量的な基準は困難ですが、制限速度の遵守が道路交通の基本的な義務である以上、それを前提とした上で具体的な基準について議論を尽くすことが有益であると考えております。

また、因果関係についても簡単に意見を申し上げますと、因果関係が認められるためには、結果回避可能性と危険の現実化の要件を満たせばよいわけです。そして、結果回避可能性については、適法行為を仮定した上で結果回避ができたかという観点で十分であるように思います。したがって、制限速度を遵守した運転でもおよそ回避できない場合については因果関係を肯定できるかに疑義が生じますが、それ以外の場合については特に問題がないと考えております。

また、危険の現実化を考えるとときには介在行為の評価が重要ですが、介在行為の介入が不自然・不相当とまではいえない場合については因果関係が肯定できます。そうしますと、ドライバー自らが更に何らかの違反行為を行う場合についても、それが極めて異常とまでいえないければ因果関係は肯定できるわけですので、実際の事件において因果関係が否定されるものはそれほどないだろうと思われれます。

故意については、数値基準を設けた場合には、これが構成要件の内容を構成するわけですので、これらの事実、すなわち当該道路の最高速度及びそれに対応する数値基準を充足することについて認識が必要というのが議論の出発点をなすように思います。もっとも、事務当局から御説明があったように、その認識については未必的・概括的なものでも足りる考えられます。例えば、最高速度や自車の走行速度を一切確認することなく、時速何キロメートルで走行しても構わないといった態度で無謀な高速度運転を継続するような場合については、未必的あるいは概括的故意を認定すべき場合があるように考えておりますが、いずれにしても、故意の認定の問題については、実務的な事実認定に関する知見の蓄積によって解決されていくものと考えております。

○小池委員 宮村委員と安田委員の間で、赤色信号殊更無視運転と新たに設けようとする高速度類型の危険の対比に関する議論がありましたが、確かに、赤色信号殊更無視の場合も、道路の具体的な状況にかかわらず赤色信号を殊更に無視したら何%の確率で事故が起こるという実証的な分析は恐らく不可能であり、飽くまで信号ルールとの関係で、社会的に許容性がどのくらいある危険性かという、その意味では規範的な危険性を評価しているわけです。そうすると、高速度類型の速度超過についても、数値化するという面で難しさを感じるものの、赤色信号を殊更に無視する場合と最高速度プラス時速50キロメートルの言

わば暴走運転の場合とでそれほど危険性が違うのかと思うところです。いずれも他の車が来たりしなければ事故にはならないわけですが、安田委員もそのように理解されているように、実行行為の類型的危険性は、公道である以上は他の車等が来ることはあり得るという前提で評価しなければなりません。すなわち、現行法の危険運転の類型でも規範的な観点を考慮して危険性を評価してきており、今議論している新たな高速度の類型もそれと同じなのではないかと考えました。

○安田委員 ここまで出てきていない話題ですが、一つ事務当局にお尋ねします。

一部の大型自動車やほかの車両を牽引している自動車など、車両の区分等によって異なる法定速度が定められている場合がありますが、「考えられる制度案」における速度の数値基準の適用に当たっては、そうした場合をどのように考えることになるのでしょうか。

○猪股幹事 一部の大型自動車や他の車両を牽引している自動車については、一般的な自動車より低い法定速度が定められている場合がありますが、これは、当該車両の大きさや走行方法等を踏まえ、道路交通の安全と事故抑止の観点から、低い法定速度が定められているものと考えられます。したがって、車両の区分や走行方法によって異なる法定速度が定められている場合については、「考えられる制度案」における「最高速度」は、当該自動車に適用される最高速度を意味するものとして数値基準を適用することとするのが相当ではないかと考えています。

○安田委員 道路交通の安全と事故抑止の観点が入っているということを前提としますと、御説明はよく理解できるように存じます。

次に、もう1点、「考えられる制度案」の数値基準が自動二輪車にも適用されることを想定されているのかについても、事務当局にお伺いしたいと思います。

○猪股幹事 自動車運転死傷処罰法第1条第1項において、「自動車」とは道路交通法第2条第1項第9項に規定する自動車及び同項第19号に規定する原動機付自転車をいうとされています。その上で、「考えられる制度案」においては、対象となる行為について、「自動車を運転する行為」と規定して、自動車の種類を限定しておらず、自動二輪車や原動機付自転車もその対象とすることとしております。これは、当部会第3回会議におけるヒアリングの結果によれば、自動二輪車の回避性能は四輪車と同等又は同等以下と考えられるとのことであったことから、自動二輪車についても四輪車と同様にその最高速度に応じた数値基準を適用することが相当ではないかと考えたものです。

○安田委員 ありがとうございます。危険運転致死傷罪の対象となる自動車は、2007年の改正によって「四輪以上の」の文言が削除され、四輪車のほか自動二輪車や道路交通法第2条第1項第10号にいう原動機付自転車も含むこととされているところ、事務当局からの御説明にもあったように、第3回会議のヒアリングにおいて、二輪車の回避性能が四輪車と同等又はそれ以下であるとされていたことを踏まえますと、自動二輪車について四輪車と同じ数値基準を適用することについては問題ないのではないかと私も感じた次第です。

その上で、続きまして警察庁の早川委員若しくは井澤幹事にお尋ねします。一般原動機付自転車については、その構造等から見て回避性能は自動二輪車と変わらないように思われるのですが、道路交通法上の法定速度は30キロメートル毎時とされています。その理由についてお伺いできればと存じます。

○早川委員 一般原動機付自転車の法定速度は、御指摘のとおり30キロメートル毎時であり、その最も大きな理由は、一般原動機付自転車は、技能試験がなく、いわゆる学科試験のみで運転免許を取得することができるものであることにあります。

○安田委員 御説明ありがとうございました。ただ今の御説明をお伺いしまして、一般原動機付自転車の法定速度が30キロメートル毎時ということで、自動二輪車を含む自動車の法定速度よりも低いものとされている理由は、実技試験もなく簡単に取れるものであること、あるいは、今の御説明にはありませんでしたが、普通運転免許等に付随して取得できるものであることであると承知しておりますが、要するに、その運転免許の取得が簡単で、誰でも比較的簡単に乗れるものだという、主として政策的なものであると理解いたしました。

一方で、一般原動機付自転車と普通自動二輪車は、その排気量及び出力の違いによって区別されているものと承知しておりますが、令和7年4月以降は、元々自動二輪車に分類されていた125cc以下の総排気量のもののうち出力4.0キロワット以下に抑えたものも一般原動機付自転車に含まれることになったことなども考え合わせますと、両者は、車両の構造等において類似しており、当部会において議論している高速度に起因する対処困難性という観点からは明確な違いがあるとはいいい難いようにも感じております。そうだとしますと、仮に、一般原動機付自転車について、その法定速度である30キロメートル毎時を基準として数値基準を適用することとした場合には、一律に高度の対処困難性が認められるとはいいい難いような場合まで数値基準を満たし、処罰範囲に含まれることとなるおそれがあるようにも感じます。このことからしますと、一般原動機付自転車については、現在の道路交通法上の法定速度にかかわらず、自動二輪車を含む自動車と同じ最高速度を基準として数値基準を適用するのが妥当ではないかと考えます。

○今井部会長 ほかにございますか。よろしいでしょうか。それでは、本日の諮問事項「二」についての御議論は、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。

次回の会議の進行については、本日の議論も踏まえて私の方で検討し、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たいと思っております。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)

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っております。

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っております。また、配布資料についても公開することとさせていただきたいと思っておりますが、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)

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いたします。どうもありがとうございました。

—了—