

法制審議会
刑事法
(危険運転による死傷事犯関係) 部会
第6回会議 議事録

第1 日 時 令和7年10月24日(金) 自 午後1時32分
至 午後2時37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6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、虫本幹事におかれては、所用のため欠席されています。

本日は、事務当局からの新たな配布資料はありませんが、虫本幹事から意見書が提出されていますので、お配りしております。

それでは、議事に入りたいと思います。

本日も前回会議に引き続いて、配布資料9の「考えられる制度案」について御議論いただきたいと思います。前回会議においては、「考えられる制度案」のうち、諮問事項「一」の飲酒類型及び諮問事項「二」の高速度類型について御議論いただいたところですが、特に、高速度類型の実質要件、すなわち、「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」との要件に関しては、こうした要件を設ける趣旨や各文言の意義について事務当局から説明があったものの、この要件の適用の在り方については、いまだ十分な議論が行われていないのではないかと思います。そこで、本日の会議においては、この点について、事務当局の考え方を説明してもらった上で、皆様に御意見を伺うこととしたいと思います。その後、諮問事項「三」について、前回会議と同様に、「考えられる制度案」の内容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、皆様に御議論いただくこととしたいと思います。

本日は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 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。

それでは、まず、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」の実質要件の適用の在り方について、想定しているところを説明してもらいます。お願いいたします。

○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」の高速度類型の実質要件、すなわち、「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」との要件について御説明いたします。

まず、「考えられる制度案」においては、その速度以上の速度で自動車を運転する行為には高速度運転に起因する高度の対処困難性及び悪質性が認められ、適切な対処をおよそ放棄していると一律にいえる速度をもって数値基準を定めることとしています。これは、危険運転致死傷罪が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ることを前提に、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を踏まえたものです。このことからすると、数値基準に準ずる速度で自動車を運転する行為について広く実質要件を満たし得ると考えた場合には、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るおそれがあり、また、実質的に数値基準を切り下げることにもなりかねず、相当でな

いと考えられます。

先ほど申し上げたような「考えられる制度案」における数値基準の性質を踏まえると、数値基準に準ずる速度で自動車を運転する行為のうち、実質要件を満たし得るのは、数値基準以上の速度で自動車を運転する行為と同様に、適切な対処をおよそ放棄しているといえるような高度の危険性や悪質性が明らかに認められる場合であると考えるのが相当ではないかと考えています。

その上で、具体的な道路・交通の状況に照らし、重大な死傷事故の発生を回避する観点から、最高速度で自動車を運転することが到底許容されず、これを相当程度下回る速度で運転しなければならないことが明らかであるような場合には、数値基準に準ずる速度で自動車を運転する行為であっても、数値基準以上の速度で自動車を運転する行為と同様に、適切な対処をおよそ放棄しているといえるような高度の危険性や悪質性が明らかに認められるといい得ると考えられます。

具体的には、例えば、最高速度が60キロメートル毎時の道路を数値基準に定める速度に準ずる速度で走行中、路面凍結の影響でブレーキ又はハンドルの操作を的確に行うことができず、右折しようとする対向車に衝突した場合には、路面の凍結状況を踏まえてそもそも最高速度が低く定められているような場合を除き、実質要件を満たし得ると考えられます。また、30キロメートル毎時の最高速度が定められている道路において、多くの児童が下校している中を数値基準に定められる速度に準ずる速度で走行し、歩行中の児童に衝突した場合には、実質要件を満たし得ると考えられます。

他方で、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であっても、例えば、夜間に、車両の通行量がほとんどない最高速度が60キロメートル毎時の道路を走行中、信号機のない交差点において、左方から進行してきた車両と衝突した場合などには、実質要件の該当性が否定され得ると考えられます。

「考えられる制度案」の諮問事項「二」の実質要件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。

○宮村委員 御説明の中で、多くの児童が下校中の道路という具体例が出てきました。これは、多くの児童が下校中であることが、結果の重大性ではなく対処困難性を基礎付ける事情であるという趣旨と理解したのですが、そうした道路のどのような点が実質要件の適用の要素として考えられるのか、もう少し具体的に教えていただければと思います。

○玉本幹事 先ほど、実質要件の判断の在り方について、具体的な道路・交通の状況に照らし、重大な死傷事故の発生を回避する観点から、最高速度で自動車を運転することが到底許容されず、これを相当程度下回る速度で運転しなければならないことが明らかであるような場合には、数値基準に準ずる速度で自動車を運転する行為であっても、実質要件に該当し得るとの御説明をしました。

その上で、多くの児童が下校している中を走行したという例については、当該道路の最高速度は30キロメートル毎時であるものの、そうした状況においては30キロメートル毎時で走ることが到底許容されず、それを大きく下回る速度で運転しなければならないような場合の一例として挙げたものであり、結果の重大性を考慮する趣旨で申し上げたものではございません。

○宮村委員 そうすると、児童が下校中の道路といっても様々あると思うのですが、通常以

上に注意を払うことが客観的に求められるような下校中の状況、例えば、歩行者の飛び出しが想定されて対処がより困難であるといった客観的な状況の例として挙げられたと理解してよろしいですか。

○玉本幹事 御指摘のとおりです。

○合間委員 具体例の前提として、道路・交通の状況に照らし、最高速度で走行することが許容されないような状況という御説明がありましたが、そうした状況かどうか、抽象的な判断基準の一つとなるという理解でよろしいでしょうか。

○玉本幹事 御指摘のとおりです。

○合間委員 そうすると、その御説明における、最高速度で走行することが許容されない状況というのは、例えば、具体例として挙げられた路面凍結の場合、最高速度が時速50キロメートルの道路であっても、そもそも時速30キロメートルとか40キロメートルで本来走行すべき状況だったと判断される場合という理解だと思います。ただ、仮にその道路の最高速度が時速30キロメートルであったとしても、同じような路面の凍結状況であれば時速30キロメートルで走行する行為でも危険と判断される場合もあり得ると思うのですが、そういった場合に実質要件の適用対象となるためには、やはり最高速度を下回る速度で走らなければならない状況が存在する必要があるのでしょうか。つまり、元々の最高速度が低いところであっても実質要件が適用されるためには、より低い速度で危険になることが必要になるという理解でいいのでしょうか。

○吉田（雅）幹事 例えば、最高速度が30キロメートル毎時となっている場合には、元々低い速度で走ることが求められるわけですが、例えば、都内の道路で大雪が降って路面が凍結してスケートリンクのような状態になっている場合に30キロメートル毎時で走っているかということ、必ずしもそうではない状況があり得るだろうと思います。むしろ、10キロメートル毎時を下回るような低い速度で走らなければいけないという状況も生じるだろうと思います。そのように、客観的な道路の状況も考えてみたときに最高速度である30キロメートル毎時で走るとは到底許容されないことがあり得て、そのような場合には、そうした道路の状況を前提にすると、数値基準に準ずる速度で走る行為は、適切な対処をおよそ放棄しているといえる状況に該当し得るのではないかという考え方の下に御説明したものです。

○合間委員 そうだとすると、最高速度が時速30キロメートルの道路で時速40キロメートル超過した時速70キロメートルが数値基準となる場合、本来時速10キロメートルとか時速20キロメートルで走行すべき状況であるのに時速60キロメートルを超えるくらいの速度で走行した場合でないと「準ずる」速度には当たらないということになるので、安全と考えられる速度と「準ずる」速度の間に相当開きがあるような気がするのですが、そこは、「準ずる」と規定する以上、そのような解釈になるという理解ですか。

○吉田（雅）幹事 前回会議で事務当局から申し上げたように、「準ずる」については、文言の意味として、数値基準を10キロメートル毎時以上下回る場合を捉えることは難しいと思っておりますので、御指摘のように、相当程度高い速度にならないと、実質要件を満たすことは難しいのではないかと考えております。

○今井部会長 ほかに御質問ありますか。御質問はないようですので、続いて、御意見のある方は、挙手の上、御発言をお願いいたします。

○合間委員 吉田幹事がおっしゃった、定められている最高速度よりも低い速度で運転しなければならないことが明らかであるような場合という説明を前提とすると、そもそも最高速度で走ることが危険な状況であり相当程度下回る速度が求められる場合であるのに、最高速度を40キロメートル毎時又は50キロメートル毎時超過する速度から10キロメートル毎時未満程度下回るほどの速度まで行かないと「準ずる速度」に当たらないことになります。危険運転の対象となる行為は、相当危険で極めて悪質な走行である必要があるとは思いますが、「準ずる」速度という要件を充たし、客観的に適切な運転をおよそ放棄しているような行為でなければならないと考えることは必要なのだとしても、先ほど事務当局から説明があったような抽象的な基準が前提になると、適用がかなり阻害されることになりかねないと思います。挙げられた具体例に違和感があるわけではないものの、その前提となる、最高速度を基準として、それを相当程度下回る速度で走行しなければならないような場合といった説明については、もう少し違う、実質的な危険性を捉える表現ぶりの説明があってもいいのではないかと思いますので、一度御検討いただければと思います。

○橋爪委員 諮問事項「二」に関する「考えられる制度案」にある、「重大な交通の危険を回避することが困難な高速度」という観点を突き詰めていった場合、極論いたしますと、制限速度の範囲内で走行する場合であっても、道路や交通の状況によっては重大な交通の危険を回避することが困難と評価できる場合は理論的には生じ得るように思います。例えば、歩行者が車道を通行することが常態化しているような生活道路、あるいは、児童や園児が一斉に下校する際の学校や幼稚園周辺道路などについては、十分な徐行運転をしない限り、制限速度を遵守していてもそれ自体が危険な運転と評価することも不可能ではないと思うのです。そのような意味からは、これらのものを全て実質的な観点から危険運転致死傷罪の処罰対象にするという選択肢も全く不可能ではないと思います。しかし、このような場合全てを実質的な観点から危険運転致死傷罪の処罰対象に含めた場合、危険の回避が困難になることは過失犯においても同様に生じ得る事態であることから、危険運転致死傷罪と過失犯の限界を明確に設定することが困難になり、実務的にも著しい混乱が生ずるようにも思われます。

また、諮問事項「二」の高速度類型についての議論の出発点は、客観的に相当な高速度での無謀な運転行為でありながら現行法第2条第2号の進行を制御することが困難な高速度としては十分に捕捉できない事例があり得るところ、そのような運転を危険運転として処罰対象に含めるべきではないかということであったと理解しています。すなわち、当部会では、およそ適切な対処の可能性を放棄しているといわざるを得ないほどの高速度で運転する行為が持つ固有の危険性に着目して、客観的要件の設定の可否などの議論が展開されてきたわけです。その意味では、高速度という客観的な限定を全面的に放棄して、死傷事故の危険回避が困難な状況全般についてこの類型を拡張することは、議論の出発点とのそごが生じるようにも思われますし、また、処罰範囲が飛躍的に拡張することもありますので、相当のちゅうちょを覚えるところがございます。

これらの点を踏まえますと、私は、処罰範囲の合理的な限定という観点からも、「考えられる制度案」にあるように、「イ又はロに定める速度に準ずるものに限る」という要件を存置することが適当であると考えます。

○合間委員 私も、数値基準に準ずる速度という要件を設けること自体に問題があると思って

いるわけではありません。ただ、実質的な要件を判断するに当たって、先ほどの事務当局からの御説明のような、最高速度を下回る速度で走行しなければ危険な場合といった考え方は、最高速度より低い速度でも危険になる場合があるとしつつ、最高速度を40キロメートル毎時や50キロメートル毎時超過する速度に近い速度でなければ危険運転にならないということになります。そうすると、数値基準に準ずる速度で、かつ本当に適切な運転をおよそ放棄しているようなものが逆に捉え切れなくなるのではないかという危惧を覚えます。ですので、もう少し抽象的な基準というか、思考過程のようなものを、違う形で示しておくこともあり得るのではないかと申し上げた次第です。

○玉本幹事 事務当局としては、「考えられる制度案」でお示ししている案が、いずれも最高速度を基準として、それを50キロメートル毎時又は40キロメートル毎時超過した速度という形になっておりますので、その数値要件を下回る場合で実質要件に該当し得る場合とは、そもそも道路・交通の状況に照らして最高速度で自動車を運転すること自体が許容されないような場合であるというのが一番素直ではないかと考えて、先ほどのような御説明を差し上げたところです。もっとも、別の説明の仕方もあるのではないかという御提案を頂ければ、検討させていただきたいと思います。

○小池委員 今の事務当局の御説明を踏まえて、私としては、この類型の数値基準は、およそどのような道路及び交通の状況でも、最高速度との関係でそれだけ超過すれば重大な危険性・悪質性を認めるという考え方であるところ、数値基準を下回っても数値基準を満たす場合と同等の危険があるという評価が可能になるには、具体的な道路及び交通の状況、つまり、その時々路面の湿潤や凍結、交通量といったものに照らして、最高速度を下回る速度で運転しなければならない、その意味で、その局面、局面で最高速度を仮に決められるのだとしたら、実質的には現に定められているものを引き下げるべき状況かという判断をした上で、最高速度が引き下げられる場合であれば数値基準を下回る場合でも数値基準を満たす場合と同じくらいの危険があると考ええるということであると受け止めて、それは、一定の合理的な考え方なのではないかと思えます。

○波多野委員 事務当局からの御説明に、多くの児童が下校している中を走行した場合という例がありましたが、数値基準に準ずる速度という限定があるということは、「イ又はロに定める速度」を下回る程度が時速10キロメートル未満の範囲内で走っていた場合でなければ、例えば、スクールゾーンで手放しでハンドルを握らないで走行するとか、重大な脇見があるとか、酒気帯びをしているとか、たとえそういったことがあっても、実質要件は適用されないという理解でいいのでしょうか。

○猪股幹事 諮問事項「二」の類型は、高速度であることに起因する対処困難性を危険性として捉えるものであり、実質要件の適用については御指摘のように考えているところです。

○波多野委員 先ほど橋爪委員がおっしゃったように、処罰範囲がいたずらに拡大してしまうのはよくないことは、その意図する意味の趣旨は理解していますが、登下校中の児童がいる中での走行という例に照らして考えたとき、「準ずる」速度の解釈を、数値基準を時速40キロメートル又は50キロメートル超過する速度を時速10キロメートル毎時未満下回る速度に限定されると、どうしても危険運転の対象からこぼれ落ちてしまうものがあるのではないかと、そこにもう一つ工夫が欲しいなと思いました。

○宮村委員 小池委員に、先ほどの御発言の趣旨を確認させていただきたいと思います。先ほ

ど、事務当局の御説明の中で、児童が登下校中の場合と路面が凍結している場合の例が出ていました。それを踏まえて、小池委員は、具体的な道路や交通の状況を考慮事情とするとおっしゃられたと思います。そこで考慮する交通量とは、その道路での最高速度を定めるときに想定されていた交通量を事故当時には上回っていたといったように、最高速度を定めるに当たっては反映されていない具体的な事情が一時的に生じたような場合を想定しておられるということでしょうか。

○小池委員 その道路の最高速度を定めるときに具体的にどのぐらいの交通量を想定していたのかを確定できるかという問題はあると思いますので、必ずしもそれを指標にと申し上げたつもりはなく、飽くまで具体的な交通量を考慮するということです。事務当局から出された例は児童が歩行中の例ですが、歩行者に限らず、車両がどのくらい周囲を走っているかなどの交通量を具体的に考えて、仮にその具体的状況の下で最高速度を定めるとしたら、現に定められているものよりも低く定めることになるのではないかと踏まえるといった考え方はあり得るところかと思います。

○宮村委員 小池委員の御意見をお聞きしていて、事故時の個別具体的な状況に応じることなく実質基準を適用するとなると、結局、この道路は交通量が多いから適用すべきだというように、実質的に数値基準を切り下げる結果にならないかと思ったものですから、質問させていただきました。ただ今の御回答を踏まえて、引き続き考えてみたいと思います。

○早川委員 最高速度の定め方に関して補足いたしますと、以前の会議でも申し上げたとおり、交通量は最高速度を定めるに当たっての判断要素の一つではありますが、それだけで最高速度が定められるものではありません。また、道路交通法においては、最高速度による速度の規制とは別のより一般的な義務として、道路交通等の状況に応じて運転をしなければならないという安全運転義務が運転者には課せられています。

○今井部会長 ほかに御意見等はございませんか。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。

次に、諮問事項「三」のドリフト走行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「三」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の3枚目を御覧ください。「考えられる制度案」のうち、諮問事項「三」のドリフト走行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、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について、危険運転致死傷罪として処罰すべき危険性・悪質性を有する行為に処罰範囲を適切に限定した上で、新たな類型として同罪の対象とすることが適当であるといった御意見が大勢でした。

その上で、これまでの当部会における御議論を踏まえると、雪道を走行中に積極的な意図はなくタイヤを滑らせた事案、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や急ハンドルをしてタイヤを滑らせた事案などを適切に処罰対象から除外する必要があると考えられたところ、そのための規定ぶりとしては、法制技術的な観点から検討を行った結果、「殊更に」とするのが適当と考えられました。

そこで、「考えられる制度案」においては、自動車運転死傷処罰法第2条の対象とする行

為について、「殊更に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」と記載しています。

「考えられる制度案」の諮問事項「三」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。

御質問はないようですので、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** 「考えられる制度案」に賛成の立場から意見を申し上げます。

ドリフト走行等による死傷事犯は現に相当数発生しています。今後、ドリフト走行等によって多数の人が死傷するような事案が発生したとしても不思議ではありません。そのような死傷事案の発生を抑止するとともに、仮にそのような死傷事案が発生した場合に的確に処罰できるようにするため、諮問事項「三」の類型を新設する必要性は高いと考えております。

ドリフト走行等の危険性・悪質性は、進行制御を困難とするハンドル、ブレーキ等の操作を意図的にすることにより、現行法第2条第2号の高速類型が捉える高速による進行制御困難性という悪質性・危険性とは異なります。処罰の空隙が生じていることは、配布資料8の事例集3番の事案の控訴審である大阪高裁平成27年7月2日判決によって明確に指摘されており、顕在化しています。したがって、速やかな対処が必要と考えます。

もちろん、危険運転致死傷罪として処罰すべき危険性・悪質性を伴わないものまで処罰範囲に含めるべきという趣旨ではありません。当部会の第4回会議で安田委員や齊藤幹事からも御指摘があったとおり、処罰範囲を主観面及び客観面の双方から適切に限定することが求められるところです。その観点からは、「考えられる制度案」は、「殊更に」という主観的な要件と、「進行を制御することが困難な状態」という客観的な要件を設けることとしており、処罰範囲を適切に限定するものとなっていると考えます。

○**安田委員** 私も、「考えられる制度案」に賛成の立場から意見を申し上げます。

当部会の第4回会議では、ドリフト走行等に起因する死傷事故は現行法第2条第2号の範囲で対応すれば足り、新たな類型を設けるだけの立法事実に欠けるという御指摘があったかと存じます。しかしながら、配布資料8の事例集3番に記載されているとおり、大阪高裁平成27年7月2日判決は、ドリフト走行等が、それ自体、「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」としつつ、刑法は「そのような運転方法を危険運転行為としては規定していないから、罪刑法定主義の見地から、本件運転行為について危険運転致死傷罪に問う余地はないといわざるを得ない。」として自動車運転過失傷害罪の成立を認めるにとどまっており、適切に対処できていない事案が現に生じております。

そのような中で、第4回会議で虫本幹事が述べられたように、現行法第2条第2号の規定で対応することで足りるとすることは、ドリフト走行等による死傷事故が問題となる事案で、本来高速であるがゆえの危険が現実化したことが問題になるわけではないにもかかわらず、同号で立件・起訴せざるを得ないことになり、およそ適切だと思われませんし、罪刑法定主義上の限界を指摘する裁判所のメッセージを無視し続けることは、妥当でないものと考えております。

もっとも、こうしたドリフト走行等に関する類型を新設する場合には、当部会第4回会議でも申し上げたとおり、危険運転致死傷罪として把握すべき危険性・悪質性を有しないも

のが入り込まないように構成要件を限定する必要があることは確かであり、本類型の対象の外に置かれるべき場合としては、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、直ちに自動車のコントロールを回復させることが可能である場合ですとか、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たりするような場合が考えられるところです。この点、「考えられる制度案」では、「その進行を制御することが困難な状態にさせて」という客観的要件と、「殊更に」という主観的要件によって限定が掛けられており、このような限定を掛けた場合には、こうした客観的要件により先ほど申し上げた①の場合が除外され、主観的要件により②の場合が除外されるものと考えられます。ですので、ただ今申し上げたような、必ずしも危険性・悪質性が高いとはいえない行為は本類型の対象の外に置くことができ、妥当なのではないかと考えております。

第4回会議で、宮村委員から、道路の状況や周囲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ような場合を念頭に置いて、進行制御困難という要件だけではこうした事案が適切に除外できないとの御懸念が示されたかと記憶しておりますが、「考えられる制度案」では主観面での限定が適切になされており、その御懸念は当たらないのではないかと考えております。

なお、虫本幹事の意見書には、車体のスピンを防ぐためのハンドル操作との記載がありますが、私が調べたところでは、そうした場合はいわゆるカウンターステアという運転方法をすることが推奨されているようでして、これは、意図的にタイヤを滑らせる行為というよりは、むしろ横滑りを抑えるためのテクニックであって、進行制御困難状態をもたらすのとは逆に車を制御しようとする操作だと思われ、そうだとすると、そうした運転行為が本類型に当たらないことは明らかなと思われる。したがって、こうした事案を例にとって、「考えられる制度案」の規定ぶりの問題点を指摘することは困難なのではないかと考えております。

○齊藤幹事 私も、結論的には原案を支持したいと考えておりますが、虫本幹事の意見書の中で示された懸念に関して幾つか考えた点がございます。

まず、雪道で車体をスピンさせないためにあえてタイヤを滑らせることが現実的にあるのかどうかは、私自身は不勉強で存じ上げませんが、実際にそうした走行がなされ、不幸にも制御に失敗して人を死傷させたという事例について言えば、その走行態様が必要に迫られて選択されたのであれば、「殊更に」の要件に当たらないように思います。これは危険運転致死傷罪の赤信号無視類型で、赤信号に気付いたけれども無理に急制動を掛けるとかえって危ない特段の事情が認められれば、そのまま進行しても殊更に赤信号を無視したとはいえないこと、妨害類型で危険回避のために車線をはみ出したりほかの車や人に接近した場合に、妨害する目的で行動したとはいえないことと相通ずる面があるかと存じます。仮にこの点は置くとしても、そもそも虫本幹事の意見書に記述のあるとおり、主観的には進行を制御しようとしたのでしたら、「考えられる制度案」にいう「その進行を制御することが困難な状態にさせ」ることについて、故意はもとより過失もないということになるのではないのでしょうか。

危険運転致死傷罪は、各類型に規定される高度に危険で悪質な運転行為を故意に行ったと

いう事実が重い違法を構成すると考えられる以上、外形的にはドリフト走行的な走り方になると幾ら確定的に認識していても、安全に車体を制御するために行動したものに危険運転致死傷罪が成立することはないというべきであろうかと存じます。なお、「みだりに」というのは、故なくとか正当な理由がないのといった意味合いになるかと存じますが、「殊更に」ではなくそうした文言を規定した場合、構成要件要素として適正な処罰範囲を画定するのに役立つ微妙ではないかと思しますので、「考えられる制度案」の方向性を支持したいと考えます。

また、「ドリフト走行会」での運転行為の事例については、仮にそれが公道上での違法な活動ではなく、同好の者が集まって、ルールを決めるなどして安全性をよく考えた上で自らの責任においてサーキットコース上で活動している場合には、それが社会的相当性の認められる活動である限り、仮に不幸にも走行中に死傷事故が起きてしまったとしても、いわゆるダートトライアル事件がそうであったように、過失犯の成立は否定される、すなわち、実質的違法性阻却等ではなく、過失が否定されることとなると思われますので、それと全く同じ理由で、危険運転致死傷罪も成立しないという判断になるかと存じます。要するに、社会通念上是認されている活動に従事する行為は、個別の条文で除外するまでもなく罪にならないと考えられるのであり、それで必要十分であろうかと存じます。

○合間委員 タイヤを滑らせ又は浮かせるような客観的な行為について、危険運転致死傷罪の対象とすることに賛成はするのですが、「殊更に」という文言については、あえて規定する必要はないのではないかと考えます。

例えば、安田委員が②としておっしゃっていた事案に近いのかもしれませんが、雨に濡れた道路や雪道でタイヤが滑ったりハンドルがとられたりした場合や、急に飛び出してきた歩行者等を回避しようとしてタイヤが滑ったり浮いたりした場合は、基本的には、そもそもタイヤを滑らせたり浮かせたりする運転行為に対する未必的な認識・認容もあるとはいえないとの評価ができ、過失犯になると思いますので、「殊更に」という文言をあえて入れなくても、危険運転致死傷罪の処罰対象とはならないのではないかと考えます。

また、虫本幹事が指摘された事例について、安田委員からも意見が述べられましたが、雪道での車両のスピンを防ぐためにタイヤを滑らせるような走行をする場合は、当初からドリフト走行の意図をもって走行したのではなく、滑りやすい雪道でタイヤが滑った場合に、車体がそれ以上スピンするのを防止する、すなわち、車体が制御できなくなることを回避して車体の制御を回復するためにやるものなので、そもそもドリフト走行についての認識・認容はあったとしても、制御困難な状態にさせないための走行であり、「その進行を制御することが困難な状態にさせて」という構成要件に対する故意がないことになります。つまり、この場合にも、あえて「殊更に」という主観的要件を規定しなくても、危険運転致死傷罪の成立は否定されるという結果は変わらないと考えます。そもそも「殊更」という言葉は、国語的には、わざととか故意にという意味です。タイヤを滑らせ又は浮かせるといったドリフト走行のような客観的な運転態様を認識・認容していれば、故意に行ったことは明らかで、更に「殊更に」という文言を追加する必要はないと考えます。

「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、危険運転致死傷罪の赤信号無視の類型の構成要件に関し、「殊更に」という文言の要否について議論がなされました。そこでも議論したとおり、故意とは別に「殊更に」という主観的要件を加えるこ

とによって、本来の解釈を超えて運転者の主観的認識が重視され、必要以上に危険運転致死傷罪の適用をちゅうちょさせることにつながりかねない危険性があります。ドリフト走行などを危険な運転行為として適正に処罰するという観点からは、「殊更に」という文言を規定した場合、適用対象が不当に狭くなる運用がなされる危険性があり、そうした要件は必要ないのではないかと考えます。仮に、この類型に「殊更に」という文言を規定する場合には、その適用に当たって、「殊更」という言葉の意味を十分に考えて適切に運用していくことが必要ではないかと考えます。

○宮村委員 危険運転致死傷罪にドリフト走行類型を定めるのであれば、処罰範囲を合理的に画する見地から、「殊更に」との要件は必要であると考えます。自動車を運転していて、意図せずタイヤが滑ってしまうということはあります。そのような場合を危険運転致死傷罪として処罰することが適切とは考えられません。そのことが明確となる構成要件である必要があると考えられますので、「殊更に」の要件は必要だと考えます。

また、「殊更に」による主観面での絞り込みだけではなく、客観面での処罰範囲の不当な拡大防止も必要であると考えます。この点で、虫本幹事の意見書にあるとおり、「みだりに」等の要件を定めれば、処罰範囲の不当な拡大防止に資するように私は考えております。「みだりに」との要件をもし定めないのですれば、「進行を制御することが困難な状態にさせて」との要件だけが客観面での絞り込みの役割を果たすことになると思われます。そこで、「進行を制御することが困難な状態」の意義について、危険運転致死傷罪としての処罰が必要なほど危険性が高い状態、つまり常軌を逸した、およそ対処を放棄しているといえるような滑り方や浮き方が生じた状態を指すことが前提とされるべきであると考えます。

また、自動車によってはドリフトモードなるものが設けられていることもあるようです。齊藤幹事からも指摘があったとおり、一般道路で行った場合のような危険性を生じさせるものではなくて、専用サーキットのように正当と認められる状況での運転行為については違法性阻却が認められ得るということも前提とされるべきであると考えます。

○波多野委員 合間委員と同じく、私も、「考えられる制度案」にある「殊更に」という文言は削除していただきたいと考えております。私は、自動車運転死傷処罰法第2条第7号の赤信号無視類型の事案の被害者遺族であり、「殊更に」という文言がどれほど運用あるいは立証にいびつな影響を与えていたかを体験してきた者です。個人的な感情をこの部会で発露してはいけないことは理解しつつも、あえて今回も「殊更に」という文言を入れた立法をしようとすることに首をかしげざるを得ません。

そもそもドリフト走行は、検討会においては「曲芸的な走行行為」と表現されていました。曲芸的な走行行為というのは曲芸的たらしめる運転操作がなければできないわけですから、主観的構成要件による限定は不要であり、そのような操作をしたからこそ生じる客観的な走行態様だけで十分に処罰範囲を限定することは可能なのではないかと考えます。映像等で、一般道路においてそのような走行をしたり見せ付けたりする様子を目にすることがあります。その際、「危険なドリフト走行」といったテロップが付くことから、ドリフト走行とはどういったものかの一般的な捉え方に大きな幅はないと思います。そのような走行の結果、車両の制御を失い死傷結果を起こした際に、「殊更にしたわけではありません。」などという弁解の余地が生まれることは不合理以外の何物でもなく、危険かつ悪質

な運転行為による死傷事犯について事案の実態に即した適切な処罰を可能とするための法整備を検討するという、当部会の最も基本的な方向性に逆行すると考えます。

現行法第2条第7号における赤信号の殊更無視は、信号が黄色から赤色に変わる際の微妙な場面で交差点に進入した場合を除外する趣旨で「殊更に」という文言を入れたものであり、それは、信号の変わり際の微妙な場面までも危険運転致死傷罪とするのは処罰範囲を広くしすぎであろうという理屈だったと理解しております。とすると、そもそも危険性のスリルを自覚、認識した上で運転操作をするドリフト走行についてまでも、同様の文言、すなわち「殊更に」との文言を規定して処罰範囲を更に限定しようとすることは、現行法第2条第7号における「殊更に」による処罰範囲の限定の趣旨と比較をしても理屈に合わないと考えます。

○猪股幹事 事務当局から、「殊更に」の意義について御説明させていただきたいと思います。

「考えられる制度案」において、「殊更に」とは、「タイヤを滑らせ又は浮かせる」行為を、やむを得ない事情がないのに意図的に行うことを意味し、例えば、「タイヤを滑らせ又は浮かせる」ことについての確定的な認識があり、前方の障害物を避けるために他に採り得る手段があるにもかかわらず、「タイヤを滑らせ又は浮かせる」場合がこれに当たり得ると考えています。

また、「殊更に」以外にも、御指摘の「みだりに」や、「正当な理由なく」といった文言を検討しましたが、それらは、例えば、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や急ハンドルをしてタイヤを滑らせた事案のように、タイヤを滑らせ又は浮かせることについて正当な理由がある場合を処罰対象から除外することはできるものの、雪道を走行中に積極的な意図はなくタイヤを滑らせた事案のように、タイヤを滑らせ又は浮かせることについて正当な理由があるわけではないけれども、かといって、積極的な意図はなく未必的な認識にとどまる場合を処罰対象からの確に除外することは困難であると考えられたことから、「考えられる制度案」では採用しなかったものです。

○小池委員 波多野委員の御意見はお気持ちとしてはよく分かるのですが、「ドリフト走行」というように構成要件を書くわけではなくて、「タイヤを滑らせ又は浮かせる」といった構成要件を書くことになるわけです。そうしますと、事務当局からの説明に出された例でもあるように、雪道で進行するに当たり、滑るかもしれないという未必的認識がありながら漫然と進行した結果、現にタイヤが滑って制御困難になったという場合については、故意の要件だけではこの規定の処罰対象から除外できないと思います。波多野委員は、ドリフト走行というものの一般的な捉え方からすると、意図的にやる場合以外はないという前提でお話をされたと思うのですが、「考えられる制度案」のように客観的な行為を規定する条文の書き方の場合、事務当局の説明で処罰範囲から除外する必要があるとされている事例については、「殊更に」との文言で除外する必要があるのだろーと思います。

もともと、検討会においても、危険運転致死傷罪の赤色信号無視類型に関し、「殊更に」との要件については批判的な意見もあったところで、その文言をまた用いるのかという御感想は当然あり得るところではあり、処罰範囲の限定が必要なのであれば、別の客観的要件によって行うという方向で議論を進めることもあり得るのかもしれませんが、しかしながら、具体的にどのような要件で行うかとなると、悩ましいという印象を持っております。

「考えられる制度案」において「殊更に」によって除外しようとしているのは、例えば、

雪道や路面が凍結している状況で滑るかもしれないと思いながら走行したら現にタイヤが滑った場合や、障害物を避ける必要があって急ブレーキ、急ハンドルをしたところタイヤが滑った場合のように、タイヤが滑り又は浮くこととなった主たる原因や理由が道路や交通の状況にある場合なのでしょうが、これを法文になじむようなある程度抽象的な言葉で行為者の運転の態様を表現する客観的な要件として書き込もうとすると、かなり難しいと思います。

例えば、「主たる原因や理由が道路及び交通の状況にないのにタイヤを滑らせ又は浮かせ」といった文言では法文としてなじみません。あるいは、「運転上の必要がないのに」又は「正当な理由がないのに」、タイヤを滑らせ又は浮かせといった文言だと、例えば、雪道でタイヤが滑って制御困難になることについて未必的故意をもって走行する場合に、危険運転致死傷罪で処罰すべきほどの高度の危険性・悪質性まではないとしても、本来は滑らないようにチェーンを付けるなどして対応すべきであって、そのような事例でも過失犯の成立の余地は残っているのだと思うのです。そうした状況でタイヤが滑りそうであるのに漫然と走行する行為を、運転上の必要がある、あるいは正当な理由があるという評価をすることによって除外することは難しいのではないかと思います。

そして、そのような難しさに直面しつつ、危険運転致死傷罪として処罰すべきなのはどういう場合なのかを改めて考えてみると、「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」のうち、タイヤが滑り又は浮いたことが、それを意図した運転操作に起因する場合であり、かつ、障害物を避けるなどのある程度やむを得ないといえる事情がない場合なのだろうと思います。逆に、危険運転致死傷罪の対象から除外すべきなのは、未必的な故意しかない場合及びある程度やむを得ない事情がある場合ということになります。

そうしたところ、「殊更に」との文言は、赤色信号無視類型において、信号の変わり際で赤色信号で通過することにつき未必的な故意しかない場合及び赤色信号に気付くのが遅れたため、急制動を掛けるよりもそのまま進行する方が安全かもしれないといったようにある程度やむを得ない事情がある場合を処罰の対象から除外する機能を有しているものであり、それは正に、本類型で、タイヤを滑らせ又は浮かせる類型で「殊更に」によって除外しようとしている場合と同じなのではないかと思われ、平仄を合わせた解釈による規律が可能であるという意味で、「殊更に」との要件は、現在思い付く限りの選択肢の中では最もスムーズに法文に取り入れられるものなのではないかと考えます。

○佐伯委員 私も、ドリフト走行類型を規定する場合の限定要件としては「殊更に」との文言が適切であるという小池委員の御意見に賛成です。

「殊更に」という要件は、確かに主観的要件ではあるのですが、処罰の対象から除外しようとしているのがやむを得ない事情がない場合であるという点では、完全に主観的要件というよりは、客観的要件の主観的反映と申しますか、客観的事情も考慮に入れて判断されるものであるという点が重要かと思います。

なお、小池委員の御意見では、「殊更に」との文言は、未必的故意しかない場合を処罰の対象から除外する機能があるという御指摘でしたが、現行法第2条第7号の殊更赤色信号無視の類型については、未必的故意の場合も処罰の対象に含まれ得るという解釈がなされているかと思います。これに対し、本類型では、未必的故意しかない場合を対象から除

く趣旨で「殊更に」との文言を使っているということによろしいかを、事務当局に確認させていただきたいと思います。

○猪股幹事 事務当局としては、その趣旨で「殊更に」との文言を用いております。自動車運転死傷処罰法第2条第7号の「赤色信号を殊更に無視し」の意義については、判例などによると、故意に赤色信号に従わない行為のうち、およそ赤色信号に従う意思がないものというとされています。そのような解釈を前提に、赤色信号であることについての確定的な認識があり、停止位置で停止することが十分可能であるにもかかわらずこれを無視して進行する行為や、信号の規制自体を無視し、およそ赤色信号であるか否かについては一切意に介することなく赤色信号の規制に違反して進行する行為がこれに当たると言われており、その意味において、赤色信号について未必的な認識しかない場合も含むと解釈されているところです。もっとも、同号については、「殊更に」の後に「無視し」という消極的な動作を意味する文言が続いているため、そうした解釈が可能となっている一方で、本類型については、「殊更に」は、その後に続く「タイヤを滑らせ又は浮かせる」という積極的な動作を意味する文言を修飾しているという違いがあることから、具体的な解釈に差異が生ずるものと認識しています。

○小池委員 ドリフト走行等を捕捉する新類型への賛否や、その解釈に関する意見とは異なる観点から発言をさせていただきます。

ここまでの議論の中で、ドリフト走行の中には危険運転致死傷罪の対象となり得る危険性を有するものが多く含まれることは共通認識となっているように思いまして、私自身もその認識を共有しているつもりです。ただ、この部会で、ドリフト走行の危険性について十分に具体的なイメージを持つことができる機会は必ずしも多くはなかったように思います。そこで、事務当局に対するお願いとして、ドリフト走行の危険性について、実感を持った理解を深めることができる機会を設けていただけたら有り難いと考えまして、可能な範囲で御検討をお願いいたします。

○今井部会長 ほかに御意見等はございませんか。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。

当部会においては、これまで、第1回会議から第4回会議まで各諮問事項について一巡目の議論を行った上で、第5回会議及び本日の会議で、「考えられる制度案」に基づいて議論を行い、皆様から様々な御意見を頂きました。私としては、そろそろ部会としての意見の取りまとめに向けた詰めの議論を行うべき段階に入ってきたものと考えていますが、そのような議論を行うに当たり、部会長である私の責任の下で、事務当局に、これまでの議論を踏まえ、各諮問事項についての「試案」を作成してもらうこととしたいと思います。その上で、次回会議においては、その「試案」に基づいて、取りまとめに向けた議論を行うこととしたいと思います。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 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。

なお、本日、諮問事項「三」に関し、いわゆるドリフト走行の危険性等について理解を深める機会を設けることの御要望が小池意見からありました。この点につきましては、今後どのような対応が可能か、事務当局とも相談の上、改めて皆様にお知らせすることとした

いと思います。

また、次回会議の日程については、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。

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—