

法制審議会
刑事法
(危険運転による死傷事犯関係) 部会
第7回会議 議事録

第1 日 時 令和7年12月9日（火） 自 午前10時04分
至 午前11時32分

第2 場 所 法務省大会議室

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)

議事

○猪股幹事 それでは、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7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、井澤幹事、齊藤幹事におかれては、所用のため欠席されています。また、佐藤委員におかれては、所用のため遅れて出席される予定と伺っております。

まず、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10として、「試案」をお配りしております。その内容につきましては、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「試案」を作成してもらいました。

そこで、まず、事務当局から、「試案」について御説明をお願いいたします。

○猪股幹事 配布資料10を御覧ください。

この「試案」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。

「試案」の内容について御説明いたします。

「試案」の「1」を御覧ください。「1」は、自動車の運転により人を死傷させる行為等の処罰に関する法律第2条の改正に関するものです。

このうち「(1)」は、諮問事項「一」の飲酒類型についてです。

配布資料9の「考えられる制度案」においては、当部会におけるこれまでの御議論を踏まえ、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の基準値を設けることが相当であり、かつ、それは可能であることを前提に、その数値基準として、「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」とするA案、及び「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」とするB案を記載していました。

その上で、「考えられる制度案」に基づく御議論においては、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で生じるとされる症状が認められれば、

「正常な運転が困難な状態」と評価できることや、飲酒運転に対する社会的な認識等を踏まえると、A案を採用すべきであるとの御意見も示されたものの、これに対しては、危険運転致死傷罪として処罰すべき実質的危険性・悪質性を有する行為を対象として捉えるとの考え方を前提に、判例の解釈を踏まえると、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生じるとされる症状では、「正常な運転が困難な状態」と評価するには十分とはいえないといった御意見が大勢であり、また、B案として示された数値基準、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生じるとされる症状が認められれば、「正常な運転が困難な状態」と評価できるといった御意見が複数の委員から述べられました。

そして、こうした御議論を踏まえると、少なくとも、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あれば、一律に「正常な運転が困難な状態」と評価できることについては、幅広い意見の一致が見られたと考えられることから、「試案」においては、「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」を数値基準とすることとしています。

次に、「(2)」は、諮問事項「二」の高速度類型についてです。

「考えられる制度案」においては、当部会におけるそれまでの御議論を踏まえ、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な高速度であると一律に評価できる速度の数値基準を設けることが相当であり、かつ、それは可能であることを前提に、その数値基準として、最高速度が60キロメートル毎時を超える場合は最高速度を50キロメートル毎時超える速度、最高速度が60キロメートル毎時以下である場合は最高速度を40キロメートル毎時超える速度とするA案、最高速度が60キロメートル毎時を超える場合は最高速度を60キロメートル毎時超える速度、最高速度が60キロメートル毎時以下である場合は最高速度を50キロメートル毎時超える速度とするB案を記載していました。

その上で、「考えられる制度案」に基づく御議論においては、一般的な認識に照らすと、A案として示された速度以上の速度で自動車を運転する行為には、危険性・悪質性が十分に認められることを踏まえると、A案を採用すべきであるとの御意見も示されたものの、これに対しては、道路・交通の状況は様々であり、数値基準は、その速度以上の速度であれば一律に危険運転致死傷罪の対象とするものであることを踏まえると、A案として示された速度では一律に危険運転致死傷罪として処罰すべき危険性・悪質性があるとはいひ難く、B案として示された速度以上のものである必要があるといった御意見が述べられました。

そして、こうした御議論を踏まえると、少なくとも、B案として示された速度以上の速度の場合、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であると一律に評価できることについては、幅広い意見の一致が見られたと考えられることから、「試案」においては、最高速度が60キロメートル毎時を超える場合は最高速度を60キロメートル毎時超える速度、最高速度が60キロメートル毎時以下である場合は最高速度を50キロメートル毎時超える速度を数値基準とすることとしています。

次に、「(3)」は、諮問事項「三」のドリフト走行類型についてです。

「考えられる制度案」に基づく御議論においては、「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」と規定した場合であっても、危険運転致死傷罪として処罰すべきでないものが対象に含まれることはなく、「殊更に」という文言を規定する必要はないとの御意見も示されたものの、これに対しては、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する観点からは、「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」との規定のみでは十分とはいひ難く、何らかの要件を規定する必要があるところ、「殊更に」との文言は、処罰範囲を適切に限定する機能を有しており、そうした要件として妥当なものであるといった御意見が複数の委員・幹事から述べられました。

そして、こうした御議論を踏まえると、危険運転致死傷罪の対象とする行為を適切に限定

する観点から、「殊更に」との要件を規定することが適当であると考えられることから、「試案」においては、「考えられる制度案」でお示ししたものと同様に、「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」と規定することとしています。

「試案」の「2」を御覧ください。「2」は、自動車の運転により人を死傷させる行為等の処罰に関する法律第3条の改正に関するものです。

これは、第5回会議において御説明したとおり、同法第2条に体内アルコール濃度についての数値基準を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条と同様の数値基準を設けることが相当と考えられるとの観点から、その要件を「アルコール影響正常運転困難状態」と改めることとするものです。

「試案」についての御説明は、以上です。

○今井部会長 本日の会議においては、ただ今説明がありました「試案」に基づいて議論を行いたいと思います。

議論の進め方としては、「試案」に沿って、諮問事項ごとに、順次、議論を行いたいと思います。先ほどの事務当局の説明に対して質問がある場合には、諮問事項ごとの議論の際にお願いしたいと思います。

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、そのようにさせていただきます。

それでは、諮問事項「一」の飲酒類型、すなわち、「試案」の「1（1）」及び「2」について議論を行いたいと思います。

この点について、御質問・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。

○合間委員 「試案」のように、身体に保有するアルコール濃度の数値基準を設けることについて、現行法では抽象的で分かりづらかった規定から一步進んだものであるといえ、適用上の問題はあり得るかとは思うものの、評価できると考えています。

ただ、その基準となる具体的な数値については、第5回会議での発言と重複することにはなりますが、呼気1リットルにつき0.3ミリグラム以上のアルコールとするのが適切ではないかと考えます。

「試案」では、最高裁平成23年10月31日決定に照らせば、第2回会議のヒアリングなどで示されたWHOの表の2段目に示されている、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運転者に認められる場合に、一律に「正常な運転が困難な状態」に当たると考えられることを前提に、「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」が数値基準とされ、先ほどの事務当局の御説明では、前回会議の議論で、その点について幅広い一致が見られたとされたと理解しております。

私としても、現行の危険運転致死傷罪の適用範囲を明確化するという当部会の議論の趣旨からしても、一律に「正常な運転が困難な状態」に当たるような身体のアルコール保有量が必要であるとの考えに違いはありません。ただ、実質的な危険性・悪質性のある飲酒運転を捉えるという意味で、その一律に「正常な運転が困難な状態」といえる数値が果たし

て呼気1リットル当たり0.5ミリグラムなのかという点についての考え方の違いかと思ひます。

WHOの表では、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となるアルコール保有量については、呼気1リットルにつき0.3から0.5ミリグラムという幅を持った記載がされています。ただ、このように幅がある理由は、第2回会議で行われたヒアリングでの松本参考人の御説明によれば、実験においては、検出した時のアルコール濃度にどうしても幅が出てしまうためとのことであり、この数値の幅の中で生じる症状にグラデーションがあるものではないということでした。松本参考人は、実験の際に測定したアルコール濃度と体に起こっている症状との関係を見たときに、どうしても数値に幅が出てしまうため、高い方の数値でその症状が確認された人について、より低い濃度のときに同じ症状が出ていたかは確認できていないと述べられてはいるものの、一方で、幅のある数値の中の一番低い濃度に達したら、表の右側に書かれている症状が全員に出ていると想えていただければと思ひますとも述べられています。このような松本参考人の発言の全体の趣旨からすれば、呼気1リットル当たり0.3ミリグラム以上のアルコールを身体に保有している状態であれば、一律に、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、一律に「正常な運転が困難な状態」と認められるものと考えられます。

以上から、「試案」の「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」との点について、「身体に血液1ミリリットルにつき0.6ミリグラム又は呼気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」とすることを御検討いただければと、意見を申し上げる次第です。

○今井部会長 ただ今の御意見について、事務当局、いかがでしょうか。

○猪股幹事 当部会第2回会議のヒアリングにおいては、WHOの表の数値が幅のある記載となっているのは、実験では継続的に体内アルコール濃度を計測することができず、例えば、ある被験者について呼気1リットルにつき0.3ミリグラムで注意力の低下等の症状が生じていることが確認された一方、別の被験者では呼気1リットルにつき0.5ミリグラムでそれらの症状が確認されたものの、当該被験者についてそれより低い数値のときにそのような状態に至っていたかの確認をすることはできていないためであり、そのことを踏まえると、体内アルコール濃度について、幅のある数値の中で高い方の数値に達していれば、それらの数値に対応する症状として記載されている症状が何人にも生じていると考えてよいという趣旨の御発言が松本参考人からありました。

この御説明については、理論上、アルコールの運転能力への影響は体内アルコール濃度に依存するため、同じ体内アルコール濃度であれば何人にも同じ症状が生じているとされているものの、実験では、体内アルコール濃度を継続的に計測することはできないという制約があるため、体内アルコール濃度と症状の対応を示す場合には、体内アルコール濃度について幅のある記載とならざるを得ず、実験によって裏付けられている範囲で、何人にも同じ症状が生じているといえる体内アルコール濃度は、幅のある数値のうち高い方の数値であるという趣旨の御発言であったと理解しています。

この御説明を前提とすると、一律に注意力や警戒心の低下、反応の遅延等の症状が生じて

いると実証的にいえる体内アルコール濃度の数値は、高い方の数値である、呼気1リットルにつき0.5ミリグラムであると考えています。

○今井部会長 そのほかに、御意見・御質問はございますか。

○新井委員 裁判所としては、数値基準について意見を述べる立場ではありませんが、法律を解釈・適用する立場としては、一定の数値基準を設けることは、構成要件の適用範囲を明確にするものですし、数値基準を下回った場合には、実質的要件をもって捕捉するという立て付けであると理解しております。

また、これまでの会議において、故意についても議論があったかと思いますが、この点については、これまでの実務で積み重ねられてきた、未必の故意などに関する解釈を変えていくようなものではないと理解しております。

○波多野委員 まず、「試案」について、総論的な受け止めを述べさせていただきます。

事務当局からの御説明にあったとおり、飲酒類型、高速度類型とともに、「考えられる制度案」におけるB案が、「試案」に記載されました。また、ドリフト走行類型についても、「考えられる制度案」と同様に、「殊更に」という文言が入りました。諮問事項の三つ全てについて、遺族の立場から発言してきた私の意見とは異なる着地となり、率直に申し上げて残念です。

刑法第208条の2に危険運転致死傷罪が創設された経緯、あるいは、その当時社会一般が期待した危険運転致死傷罪のるべき射程を考えますと、その後の運用状況は、私自身の体験から考えても、一般感覚と大きなギャップがあると強く感じながら、「自動車運転による死傷事犯に係る罰則に関する検討会」も含めて約2年間、議論に参加してまいりました。

その上で、飲酒類型について申し上げます。

今回、「試案」では、飲酒類型について、「呼気1リットルにつき0.5ミリグラム」との基準値が示されました。これは、酒気帯び運転の基準である呼気1リットルにつき0.15ミリグラムの3倍を超える数値ですから、一般感覚との大きなギャップを残したという意味では象徴的な点であり、じくじたる思いであります。先ほど、合間委員から御発言があった内容について、私としては全く同意するということを、この機会に申し述べたいと思います。

一方で、危険運転致死傷罪の創設以来、当初から規定されている5類型の構成要件は一度も改正されていなかったところ、今回の「試案」において、飲酒類型と高速度類型については、一切の反証を許さないという数値基準が付け加えられ、高速度類型については、現行法の高速度類型の進行制御困難性とは別に、高速度運転に起因する対処困難性という新類型が創設されたことは、一般感覚とのギャップは残すものの、従来からあった、条文表現の明確性に問題があるのではないかという声を解消する一歩としては、大変に大きなものであると捉えております。

その上で、数値基準の導入後の運用状況については、飲酒類型、高速度類型とともに、適切なモニタリングが不可欠だと考えます。したがって、例えば、施行から数年経過した適切な時期に、モニタリングデータに基づいて施行状況の検証をしかるべき行うといった附則を定めていただきたいとお願いを申し上げる次第です。

○合間委員 先ほど、飲酒類型の数値基準について、「呼気1リットルにつき0.3ミリグラム

ム以上」とすることを検討していただきたいと申し上げ、それに対して事務当局から御説明がありましたが、この点については、松本参考人の御意見をどのように捉えるかの問題で、今後の検討の余地はあると思いますから、引き続き、こういった意見があることを前提に、検証していく必要があるということについて、意見として付け加えさせてください。

○小池委員 合間委員、波多野委員から、WHOの表の幅のある数値の記載の理解に関し、身体に呼気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でも、十分な能力の低下が認められるのではないかという趣旨の御意見があつたと思います。

しかし、松本参考人からは、実験方法の制約から、呼気中のアルコール濃度を、0.3、0.4、0.5といったように常に確認できるわけではなく、検出された体内アルコール濃度が呼気1リットルにつき0.3ミリグラムの時に症状が出ていた人が、0.5ミリグラムになった時にその症状が出ないことは考えられないものの、0.5ミリグラムの時に症状が出た人について、0.3又は0.4ミリグラムの時にその症状が出ていたのかは確認できないとの御説明があつたと思います。そのため、WHOの表の幅のある記載の高い方の値、すなわち、2段目でいえば呼気1リットルにつき0.5ミリグラムまで達していれば、表の右側にある症状は何人であっても全部出ていると考えてほしいということであつたと思います。そうしますと、合間委員の御理解とは異なって、当部会で依拠できる知見、すなわち、松本参考人が確実な知見として提供できるという趣旨で説明された内容に基づく判断としては、一律に「正常な運転が困難な状態」といえる数値基準は、呼気1リットルにつき0.5ミリグラム以上とすることが適當ではないかと考えます。

もし、波多野委員が御指摘のように、それでは国民感覚との乖離がなお払拭できず、その乖離を埋めることが強く求められるというのであれば、何らかの新たな知見を要するのではないかと思われます。

以上のような観点から、「試案」の数値基準に賛成いたします。

○橋爪委員 私も「試案」に賛成したいと存じます。

その上で、この数値基準は、飽くまでも、個人差を問わず、一律に「正常な運転が困難な状態」と評価できるものとして設けるものであり、数値基準を満たしていない場合に危険運転致死傷罪が成立し得ることを否定するものではありません。数値基準を下回る場合であっても、従来の判例実務に従って、個別具体的な事案に応じて、「正常な運転が困難な状態」を認定し、危険運転致死傷罪の成立を肯定する余地は十分にあるわけで、当然のことではありますが、この点を改めて確認しておきたいと存じます。

○小池委員 「試案」のとおりの法改正が実現した場合の運用に関して、事務当局に1点質問いたします。

「試案」では、自動車運転死傷処罰法第2条第1号と併せて、同法第3条第1項も改正することが想定されています。その内容は、「アルコールの影響により、走行中に正常な運転に支障が生じるおそれがある状態で、自動車を運転し、よって、アルコール影響正常運転困難状態に陥り、人を死傷させた」というものであり、ここでの「アルコール影響正常運転困難状態に陥り」というのは、改正後の第2条第1号で定義されるところに従って、数値基準を満たせば該当することとなります。

ただ、事故発生時に数値基準以上のアルコールを身体に保有していたということは、それだけのアルコールを身体に保有する状態で運転した、つまり、アルコール影響正常運転困

難状態で自動車を走行させる実行行為をし、よって、死傷事故を生じさせたことになり、改正後の第2条第1号の罪が成立する場合が多いであろうと思われます。当部会では、以前、アルコール影響正常運転困難状態の故意についても議論され、結論としては、数値基準を満たす状態で運転した者について、相当広く故意が認定されるであろうという見通しも示されていましたことをも踏まえますと、より強くそのように思われるところです。

そうした問題関心から、事故発生時に数値基準を満たすにもかかわらず、改正後の第2条第1号が適用されずに、第3条第1項を適用することとなるのはどのような事案であるのか、事務当局が具体的に想定されているところがあれば、御教示いただければと存じます。

○猪股幹事 死傷事故を起こした際に、身体に数値基準以上のアルコールを保有していたものの、なお自動車運転死傷処罰法第3条第1項が適用されることとなる事案としては、「正常な運転に支障が生じるおそれがある状態」であるとの認識は認められるものの、「身体に数値基準以上にアルコールを保有する状態であること」の認識も、「アルコールの影響により正常な運転が困難な状態」であるとの認識も認められないような事案が想定されます。

具体的に申し上げると、体内アルコール濃度が数値基準を超えていてもかかわらず、自動車運転死傷処罰法第2条第1項が適用されず、同法第3条第1項が適用される事案としては、極めて例外的ではあると思われますが、例えば、第三者から、アルコールを含有しない味の濃い飲料で希釈したアルコール度数の高い飲料を、その濃度を実際よりも低く偽って提供された結果、数値基準以上のアルコールを身体に保有する状態ではあるものの、未必的なものも含めてその故意を認定できないというような事案が全く想定し得ないとまではいえないと考えられます。

○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「一」についての御議論は、この程度とさせていただきます。

続きまして、諮問事項「二」の高速度類型、すなわち、「試案」の「1（2）」について議論を行いたいと思います。

この点について、御質問・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 「試案」の高速度類型に関する案に反対の立場から意見を申し上げます。

「試案」に示されている速度の基準では、危険運転致死傷罪として処罰されるべき危険性を伴わない運転行為が処罰対象に含まれるおそれがあると考えます。

第5回会議で、最高速度の定めを基に速度の数値基準を定めるに当たっての問題点について意見を述べました。その際に、ほかの委員の方々からも御指摘があったとおり、最も重要なのは、各道路の最高速度の定めが、各道路の具体的な危険性に必ずしも比例して定められてはいないという点です。

当部会を通じて、先ほどの飲酒類型についての話でも出ましたように、危険運転致死傷罪として処罰されるべき危険性の伴わない運転行為が処罰対象となるような法改正はしないということが、大前提とされてきました。最高速度の定めに基づいて、危険運転致死傷罪の成立を反証の余地なく定めることとすれば、指定された規制速度又は法定速度による最高速度の定めに、危険運転致死傷罪の成否の線引きを委ねることになります。最高速度の定めに基づくことで、常軌を逸したおよそ対処を放棄している運転行為だけが処罰対象となる線引きとなっているのかという点が問題となります。

当部会や「自動車運転による死傷事犯に係る罰則に関する検討会」では、最高速度は、実勢速度を含む複合的な要因で定められていると説明されてきました。生活環境の保全も規制速度を定める要素となり、大気汚染や騒音に配慮する必要があるという事情が、規制速度を低く補正する要素になり得るという説明もありました。検討会の配布資料に明示されている事由以外の要因による補整もあり得るという説明もありました。このように、道路の危険性以外の要因によっても、最高速度の定めが左右され、危険性以外の要因によって最高速度が低く定められることがあり得る以上、最高速度に基づいて危険運転致死傷罪の成否の線引きをするのであれば、相当に余裕を持った基準とする必要があるはずだと考えます。

この点について、第5回会議での議論の際には、「試案」で採用されている、「考えられる制度案」のB案の数値基準について、理論的な限界速度に余裕を持たせたものだという意見が述べられました。しかし、ヒアリングで示された理論的な限界速度も、算定の基礎となるデータには限界があり、絶対的なものでは決してありません。「試案」で示されている数値基準をもって、十分な余裕を持たせたものだといえる具体的な根拠も示されてはいません。繰り返しになりますが、数値基準だけで反証の余地なく危険運転致死傷罪の成立を認める以上は、その基準は、およそ対処を放棄しているとは評価できない運転行為が処罰対象に含まれるおそれがないといえるものでなければなりません。「試案」の基準によれば、最高速度が時速30キロメートルである道路を、時速80キロメートル以上の速度で走行すれば、一律に反証の余地なく危険運転致死傷罪の構成要件に該当することになります。

当部会でも度々話題になったとおり、改正道路交通法施行令の施行によって、法定速度が一律に時速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る道路が多くあります。現時点では時速60キロメートルが最高速度である道路を、時速80キロメートル前後で走行する運転行為は、もちろん適法ではありませんが、追越し、合流、その他の理由によって一時的にその程度の速度になってしまうことはありますし、一般的に対処を放棄していると評価されるものではありません。毛利参考人の見解に基づく危険運転速度の考え方によっても、最高速度が時速60キロメートルである道路において、時速80キロメートルで走行することは危険運転速度には当たらないと考えられます。

このように、現在の最高速度の定めでは危険性が認められないような運転行為が、改正道路交通法施行令の施行によって反証の余地なく危険運転致死傷罪に該当することになるということは、正に「試案」の数値基準が、決して十分な余裕を持ったものではないことを裏付けていると考えます。

○波多野委員 「試案」の「1（2）」の速度区分の設定について、今一度御検討いただきたいと思います。

それは、生活道路に関してです。「試案」の「1（2）」の「ロ」に定める数値基準の場合、最高速度が時速30キロメートルの道路については時速80キロメートル、「準ずるもの」として実質要件が適用される場合においても時速70キロメートルを超える速度であると認定できなければ、要件を満たさないと理解しております。しかし、時速80キロメートルというのは最高速度である時速30キロメートルの2.6倍を超える速度です。実際に生活道路を車、歩行者、自転車で利用してきた私自身の肌感覚から申し上げて、ま

た、実質的危険性という観点からしても、これは数値基準として高過ぎるのではないかと考えます。

今回の会議に先立って、国土交通省が令和7年9月25日に開催した、「生活道路における交通安全対策実務者向けセミナー」での警察庁作成の資料を拝見いたしました。その中には、交通事故件数は10年前と比較して減少傾向にある一方で、幅員5.5メートル未満の道路における事故件数は横ばいであるとか、幅員5.5メートル未満の道路での歩行者・自転車乗用中の死傷者数が占める割合は、幅員5.5メートル以上の道路の1.9倍ということが記載されていました。また、その対策として、警察庁と国土交通省が連携してゾーン30やゾーン30プラスの推進を進めているということが記載されていました。資料では、これらの整備推進の結果、実際に速度抑制の効果、事故抑止の効果があることが確認できているという点も示されています。

通常の規範意識があれば、こうした整備がされている趣旨に従って、ほとんどのドライバーは気を付けるのだと思います。そのような道路を、時速50キロメートルや60キロメートルの速度で走行すれば、歩行者等の死傷結果を生じさせる実質的な危険性が高いというのは、通常は分かります。それでも、あえてそうした速度で走行して死傷結果を生じさせた場合については、危険運転致死傷罪の対象とすべきと考えます。

したがって、「試案」の「1(2)」の区分に、「ハ」として、最高速度が30キロメートル毎時以下である場合には、最高速度を30キロメートル毎時超える速度を数値基準とする区分を加えていただきたいと思います。

○今井部会長 宮村委員、波多野委員からの御意見について、事務当局、いかがでしょうか。

○猪股幹事 当部会における御議論においては、先ほど宮村委員がおっしゃったように、最高速度は、各道路の個別具体的な道路や交通の状況を考慮し、その危険性の程度に応じて定められているものではないから、高速度類型について一律に危険運転致死傷罪の対象とする速度の数値基準を最高速度に応じて定めることはできないのではないかといった御意見も示されました。

もっとも、この点については、最高速度は、基本的に、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困難になるという本類型が捉えようとする実質的危険性に関連する要素を考慮して定められているものであることや、運転者やその他の者にとって重要な行動の基準となるものであることなどからすると、数値基準を最高速度に応じて定めることには合理性があるといった御意見や、最高速度は、各道路の道路交通の安全以外の要素をも考慮して定められる場合もあり得るもの、理論的な回避限界速度よりも相当程度高い速度をもって、その速度以上の速度で自動車を走行する行為に一律に危険運転致死傷罪として処罰すべき危険性・悪質性が認められるといえる基準を定めることは可能であるといった御意見が大勢であったと考えています。

こうした御議論を踏まえて、「試案」においては、高速度運転の類型について、最高速度に応じた数値基準を設けることとしています。

また、当部会の御議論においては、先ほど宮村委員が述べられたように、高速度運転の類型について、数値基準を定めるための科学的知見が十分とはいせず、高速度運転の類型について一律に危険運転致死傷罪の対象とする速度を数値基準として設けることはできないのではないかといった御意見も示されました。

もっとも、この点については、第3回会議のヒアリングで示された、最高速度を遵守していればハンドル操作によって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参考にしつつ、刑事法の観点からの規範的な判断を行い、一律に危険運転致死傷罪としての高い危険性・悪質性が認められる速度の基準を要件として定めることは可能かつ合理的ではないかといった御意見が大勢であったと考えております。

こうした御議論を踏まえて、「試案」においては、速度についての数値基準を設けることとしています。

次に、波多野委員からの御意見に関してですが、最高速度が60キロメートル毎時以下である場合の数値基準について、「考えられる制度案」においては、最高速度を40キロメートル毎時超える速度とするA案と、最高速度を50キロメートル毎時超える速度とするB案をお示ししていたところ、当部会における御議論では、一般的な認識に照らすと、A案として示された速度以上の速度で自動車を運転する行為には危険性・悪質性が十分認められることを踏まえると、A案を採用すべきであるとの御意見も示されたものの、道路・交通の状況は様々であり、数値基準は、その速度以上の速度であれば一律に危険運転致死傷罪の対象とするものであることを踏まえると、A案として示された速度では一律に危険運転致死傷罪として処罰すべき危険性・悪質性があるとはいひ難く、B案として示された速度以上のものである必要があるといった御意見が述べられたところです。

こうした御議論を踏まえますと、最高速度が30キロメートル毎時以下の場合について、A案として示された速度又はそれより低い速度を数値基準として定めることは適当ではないのではないかと考えています。

なお、御指摘のように最高速度が60キロメートル毎時以下である場合について、さらに、最高速度が30キロメートル毎時以下である場合との区分を設けることとした場合、高速度類型について最高速度に応じて三つの区分が定められ、区分ごとに異なる数値基準が規定されることとなりますから、規定としての分かりやすさにも課題が残るものと考えています。

○玉本幹事 宮村委員から、現在、法定速度が60キロメートル毎時である道路の一部について、道路交通法施行令の改正によって法定速度が30キロメートル毎時に一律に引き下げられることが予定されている中で、高速度類型の数値基準を設けることはできないのではないかという御指摘を頂きました。その点については、これまでの議論でも御指摘いただいているところですが、こうした法定速度の一律の引下げは、交通の安全の観点からより実態に合った形での最高速度の適正化を図るものである以上、それが予定されていることをもって、数値基準を設けることはできないことにはならないという御意見が大勢だったのではないかと考えています。

また、追越しや合流等のために一時的に速度が高くなる場合もあり得るという御指摘につきましても、これまでの御議論では、追越しや合流等を想定してもなお危険運転致死傷罪の対象とすべき実質的な危険性・悪質性が認められるという観点から、「考えられる制度案」のA案又はB案の数値基準が適当であるといった御意見が述べられたと理解しており、宮村委員の御指摘を踏まえましても、「試案」のような形での法整備が妥当ではないかと考えております。

○宮村委員 事務当局の御説明を踏まえて、若干意見を補足させていただきます。

今の御説明の中で、最高速度は運転行為の危険性を捉える上での関連要素を考慮して定められているのだから、それを基に危険運転致死傷罪の数値基準を定めることには合理性があるという趣旨の御説明があつたと理解いたしました。

しかし、危険性を捉える上での関連要素が考慮されて最高速度が定められていて、最高速度を数値基準のベースにすること自体に合理性が認められるとしても、その他の要素も考慮され、最高速度を下げる方向の要因になっていることがあることからすれば、また、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るに当たって、各道路の具体的な危険性が確認される作業が行われたようにはうかがわれないことからすれば、やはり、具体的な基準を定めるに当たっては相当な余裕が必要なのではないでしょうか。そして、この部会で得られた知見をもってしても、「試案」で示されている程度の余裕で十分だといえるだけの具体的な根拠はないというのが、先ほどの意見の趣旨です。

○虫本幹事 最高速度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危険運転致死傷罪に該当すると定める数値基準を設けることは適切でなく、反対の意見を述べたいと思います。

適切でないと考える理由や典型例などは、これまでの部会でも述べてきたとおりですが、まず、今も話題になっていたように、個別の道路事情や実勢速度等の調査に必ずしも基づかずに、全国一律に最高速度が引き下げられる、道路交通法施行令の改正がなされることや、道路交通の安全確保以外の理由で最高速度が定められている道路も存在することなどが挙げられます。

また、高速自動車国道や自動車専用道路で合流や車線変更を行う際、例えば、周囲の車両がそもそも速度超過をしているために、一時的にそれより更に加速した場合など、本当に例外なく常軌を逸したとか、およそ対処を放棄している運転行為だと評価すべき悪質性が認められるのかという点に疑問が残るものも含み得ることも挙げられると思います。

加えて、自動車事故というものが、一方の運転手の速度超過だけが原因で発生することはまれで、被害者とされる方も含む第三者の故意や過失が介在する場合も少なくないということも、無視すべきでないと考えます。この点は、「自動車運転による死傷事犯に係る罰則に関する検討会」において、第三者の故意や過失が介在する場合の取扱いとして、特別な刑の減免規定を設けるべきか否かという議論が行われたことは承知していますが、そのこととは別に、第三者の行為が介在する場合が少くないという実態があることは、数値基準のみで一律に危険運転致死傷罪とすることが不相当であることを示す根拠にもなり得ると考えます。

この点、例えば、民事の裁判例では、自動車事故の当事者双方の運転態様や過失割合等について、比較的詳細な判断がなされているものが多いところ、運転手に大幅な速度超過が見られるものもあります。

例えば、札幌地裁平成19年5月18日判決は、片側2車線の最高速度が時速50キロメートルの道路を時速100キロメートルで走行していた自動車が、前方を遮る形でガソリンスタンドから方向指示器を出すことなく進入してきた別の自動車の側面に衝突した事故において、道路に進入して衝突された側の過失割合を55%とし、大幅な速度超過があつた側よりも重いと判断しています。

また、神戸地裁平成8年7月4日判決は、最高速度が時速60キロメートルの高速道路を、

時速 100 キロメートルで走行中の乗用車が、前方のトラックからの落下物を避けるために急制動したところ、後方 8 メートルの距離を同じく時速 100 キロメートルで追走していた別の自動車が追突した事故について、急制動を余儀なくされた前方の自動車の過失割合を 10 % と判断しています。この例の速度超過は時速 40 キロメートルですが、同様の態様での事故は、超過する速度が時速 60 キロメートル又はそれ以上であっても起こり得ると考えられます。

これらの事故のように、速度超過をしていた運転手の過失が相対的に低い場合や、当該運転手以外の者の故意や過失が主な原因で事故が発生した場合でも、走行速度が数値基準を超えていれば、一律に危険運転致死傷罪として処罰して、第三者の行為の介在は起訴・不起訴の判断や量刑事情として考慮すれば足りるという判断は、不相当でないかと考えます。特に、日常的に運転行為を行っている市民の感覚には、必ずしも沿わないのではないかと考えます。

本当に危険で悪質な運転行為だけを処罰の対象とするため、すなわち、およそ対処を放棄しているとまでは評価できない運転行為を、数は少なくとも処罰対象に含めてしまうことのないようにするために、「試案」で示されている速度基準の数値は、適切とはいえず、宮村委員も述べたとおり、余裕を持たせた数値と評価することもできないと考えます。

○今井部会長 ただ今の御意見について、事務当局、いかがでしょうか。

○猪股幹事 数値基準を満たす場合であっても、第 5 回会議で御説明した判例の考え方によれば、実行行為と結果との間に行行為者以外の者の故意又は過失が介在し、その介在事情が著しく不自然、不相当であると認められる場合には、因果関係が否定され得るものと考えられます。

また、実行行為と結果との間に因果関係が認められる場合において、行為者以外の者の行為が結果発生に寄与したと考えるときは、当該事情は量刑や刑事処分の判断において適切に考慮されることとなると考えています。

他方、行為者以外の者の行為が結果発生に寄与することは、他の犯罪についても一般的に起こり得るものであり、危険運転致死傷罪に体内アルコール濃度や速度に係る数値基準を設けた場合に限って、特別な考慮が必要となるものではないと考えられます。

こうした考え方、「自動車運転による死傷事犯に係る罰則に関する検討会」での議論においても、大勢であったものと理解しています。

○合間委員 数値基準を設けること自体については賛成なのですが、私としては、「考えられる制度案」では A 案に賛成しましたので、「試案」では B 案になったということで、そのことについて若干意見を申し上げます。

私も、小池委員がおっしゃったように、毛利参考人の物理モデルにより算出された理論的な回避限界速度を一つの参考としつつ、社会通念上の規範的評価を交えて刑事法の問題として基準となる線を引くという形で、速度の数値基準を考えるべきということに異論はないものの、その規範的評価の程度に違いがあるのかなと思っています。

これまでも、原則として、生活道路の最高速度は時速 30 キロメートルであったと思いますが、先ほどから話題に出ている改正道路交通法施行令において、主に地域住民の日常生活に利用されるような中央線がない道路については、法定速度が時速 30 キロメートルとされます。この点、先ほど、宮村委員から、法定速度が時速 60 キロメートルであった道

路が時速30キロメートルになると踏まえると、時速80キロメートルの速度で一律に危険運転致死傷罪となるのは一般市民に違和感があるのではないかという御意見がありました。しかし、むしろ、道路交通の安全のために法定速度を一律に時速30キロメートルにするわけですから、その時速30キロメートルという速度を前提に、きちんと安全を考えていかなければいけませんし、時速30キロメートルという速度がふさわしいからこそ時速30キロメートルが法定速度になるわけですから、今まで時速60キロメートルが最高速度だったのだからという議論は、交通安全を考える上ではふさわしくないのではないかと思います。

こういった生活道路は、交通弱者、例えば、子供やお年寄り、障害を持たれた方が歩行者として日常的に利用する道路であり、その道路の安全性は十分に確保されなければならないと思います。こうした道路において、最高速度を時速50キロメートルも超える速度、すなわち、時速80キロメートル以上の速度でなければ危険運転致死傷罪に該当しないというのは、規範的評価としても極めて違和感がありますし、一般的な感覚から非常に乖離していると個人的には考えます。

毛利参考人の御説明では、最高速度が時速30キロメートルの場合に制動で回避することが可能な限界速度として、時速59キロメートルという数値をお示しいただきましたが、最高速度が時速30キロメートルの場合には、それを時速40キロメートル超える速度は時速70キロメートルとなり、回避限界速度から時速約10キロメートルの余裕があります。加えて、回避が絶対に不可能な場合を危険運転致死傷罪の対象とするわけではなく、危険を回避することが著しく困難な、対処が著しく困難な場合を同罪の対象とするのですから、あえて時速20キロメートルの余裕を持たせるまでの必要性はないのではないかと思います。

このことは、最高速度が時速30キロメートル以下の道路については、先ほど申し上げたような子供やお年寄り、障害を持たれた方が、どのような挙動を取るか予見が困難なことから、安全についてより配慮すべき道路であり、対処困難性が類型的に高い道路と評価することが可能なことからも、合理性を持つと考えます。

なお、時速70キロメートルという速度が数値基準となる場合、事務当局の御説明によれば、時速60キロメートルを超える速度であれば、「準じるもの」として実質的要件が適用され得ることとなり、毛利参考人が示された回避限界速度との間に速度差がほとんどないことになってしまいますが、事務当局の御説明によれば、実質要件が適用される場合として、最高速度で自動車を運転することが到底許容されないような場合が想定されているのですから、危険を回避することが著しく困難な状況であると評価することに問題はないと考えます。

また、生活道路は、たとえ深夜であっても人が歩き、車が通行している可能性が十分ある道路ですから、この数値基準が、実際の道路状況にかかわらず一律に危険運転致死傷罪の対象とするものであることを前提にしたとしても、規範的評価として無理があるものではないと考えます。

以上から、「最高速度が30キロメートル毎時以下である場合には、最高速度を40キロメートル毎時超える速度」を数値基準とする規定を加えていただきたいと思います。

○玉本幹事 ただ今の御意見で、最高速度類型の実質要件について言及がありましたので、事務

当局から補足で御説明させていただきたいと思います。

前回の会議で、事務当局から、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、実質要件が適用され得るといった御説明をいたしました。

もっとも、これは、数値基準に準ずる速度で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の考え方を前提として、飽くまでも、そうした場合に当たるといい得る一例としてお示ししたものです。したがいまして、実質要件を満たし得るのは、最高速度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限られるという趣旨で申し上げたものではございませんので、その点は御理解いただければと思います。

○合間委員 実質要件の適用の在り方についての考え方は、その御説明で納得しました。最高速度を相当程度下回る速度で運転しなければならない場合に限られるということになると、適用上問題になる場合もあると思いますので、事例を積み重ねつつ、実質要件の適用が適切なものになればいいと思います。

○虫本幹事 先ほど申し上げたとおり、私は、そもそも数値基準を設けることについて反対です、それに準ずるものを対象とする実質要件を設けることについても反対の意見です。

その上で、御質問させていただきたいのですが、第6回会議において、事務当局から、「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」に当たる場合として、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がこれに該当し得るとの御説明があり、その具体例として、路面凍結の場合や多くの児童が下校中の道路といったものが挙げられました。こうした実質要件によって危険運転致死傷罪に該当するかが判断される場合、「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」との要件に該当することを基礎付ける事実の認識、先ほどの具体例で言えば、路面が凍結しているとか、多数の児童が下校中であるといった事実についての認識が運転者にない場合には、危険運転致死傷罪の故意が認められないという理解でよいのでしょうか。

○吉田（雅）幹事 基本的には御指摘のとおりだと思うのですが、規範的要件についての故意の考え方として、それを基礎付ける具体的な事実の認識が必要だという場合、こうした具体的な事実が様々ある中で、その事実の一つについて認識を欠くからといって、故意が認められないわけではなく、最終的には、故意の認定に当たっての評価の問題となりますので、実際には、事案ごとに、どのような事実の認識があったのかを確定し、その具体的な事実の認識を前提に、故意があるといえるかという評価的な判断になるものと考えております。

○宮村委員 「試案」のように、一方運転者の速度だけで危険運転致死傷罪の成立を認める規定を検討するのであれば、本来は、事故の相手方の過失をはじめとする運転者に帰責できない事由が認められる場合の刑の減輕又は免除の規定を設けることの検討も必要なのだろうと考えます。裁判所や検察官の裁量に委ねるのではなく、法律の規定によることが必要だと考えます。

交通事故の発生要因が複合的で、民事訴訟の多くで、過失相殺をすることによって責任の範囲が適切なものとされていることは、恐らく共通認識であると思います。刑事訴訟とな

る事案でも、相手方車両も速度超過をしていたり、相手方歩行者が飛び出しをしていたりと、運転者に帰責できない事由が事故の要因となっていることがあります。被告人とされた側の速度だけをもって危険運転致死傷罪の成立を認めて重罰を科すということにするのでは、本来の責任に見合わない重い刑罰になりかねません。

今回、このように速度のみをもって危険運転致死傷罪の成立を認める数値基準に関する取りまとめをするのであれば、今後も、今申し上げた点についての議論は必須であると考えます。

○小池委員 高速度類型に関して、「試案」に賛成の立場から意見を申し上げます。

「試案」は、道路の最高速度に応じて、例えば、最高速度が60キロメートル毎時の道路であれば、それを50キロメートル毎時超過する速度、つまり110キロメートル毎時を数値基準とするものです。これであれば、常識的なドライバーが流動的な道路交通の状況の中で、ついつい超えてしまう瞬間もあるというようなレベルを凌駕するものとなっていて、宮村委員がおっしゃるような十分な余裕は確保されており、対処をおよそ放棄した、常軌を逸した高速度と一律に評価してよいのではないかと思います。余裕の程度に科学的根拠がないとの御意見については、どの程度の余裕であれば十分かというの最終的には社会通念によると言わざるを得ないところです。

宮村委員からは、その点の根拠が十分でないことを前提に、被害者側の故意や過失が介在した場合の刑の減免規定を設けるべきではないかという御意見もありましたが、その点も、最高速度を50キロメートル毎時超過する速度であれば、もはや常識的なドライバーが出すような速度ではなく、社会通念上十分な余裕が確保されていると評価することとは相容れない考え方ではないかと思います。

危険運転致死傷罪で問題とすべき危険性は、確かに、形式犯的なものであってはならず、実質的なものでなければなりませんが、自動車運転行為の危険性は、交通ルールを抜きにしては考えられないと思います。交通ルールへの違反一般に、同罪で問題とする実質的危険性を認めることができるのは当然ですが、個別の交通ルールの実質的趣旨や、そこからの逸脱の度合いをもって、実質的危険性の指標とする評価方法は、既に、同罪の赤色信号殊更無視類型や通行禁止道路進行類型においても前提とされているところです。高速度類型の場合には、連続的な数字のどこかで線を引くことの難しさは確かにあり、そのため十分な謙抑性が要求されるものの、最高速度を50キロメートル毎時超過する速度を、そうした実質的危険性を有するものと一律に評価することは立法裁量の範囲内なのではないかと考えます。

現在は法定速度が60キロメートル毎時とされている道路の法定速度が30キロメートル毎時に改められることについても、合間委員の御指摘のとおり、それに見合う実態があることの反映であって、個別の道路ごとに検証したわけではないとしても、安全性の見地からの引下げであると考えられます。その意味で、新たに定められた最高速度を50キロメートル毎時超過する速度で運転した場合について、法定速度の改正前後で異なる評価を妥当させる必要はないのではないかと思います。

一方で、最高速度が比較的低い道路、例えば、最高速度が30キロメートル毎時の道路について、「試案」の数値基準だと80キロメートル毎時以上の速度が一律に危険運転致死傷罪の対象となります。それでは基準として厳し過ぎるのではないか、危険な運転を捕

捉しきれないのではないかといった問題意識も示されました。私としても共感するところが全くないわけではないものの、今般の法整備に関する議論は、一般道路で百何十キロメートル毎時という超高速度で走行した場合であっても、現行法第2条第2号の進行制御困難な高速度の類型が適用されないことがあり得るということが、社会的に大きく問題視されたことを発端としていることも踏まえますと、立法事実という観点からも、今回の改正としては、常軌を逸した高速度を確実に捉えることが重要ではないかと思っております。

そのような考慮から、「試案」に賛成する次第です。

○橋爪委員 私も小池委員の意見に賛同いたします。難しい問題ですが、刑事立法は、最終的には一種の規範的な決断ですので、定量的なデータを前提にすることは当然ではあるものの、最終的には社会通念に従った規範的な判断をしなければならないと考えます。このような観点からは、「試案」で示されたような速度は、社会通念と申しますか、一般人の観点から考えても、常軌を逸した運転行為と評価されるものであると思いますし、危険運転致死傷罪の実行行為と評価すべき行為だと考えます。

虫本幹事から、数値基準を満たす場合でも、高速道路での追越しや合流の際には、「試案」で示されたような速度での運転が決してないわけではないという御意見がありました。私の感覚では、そのようなスピードを出さなければ合流や追越ししかできない場合はそもそもあり得ないように思われまして、このように、観念的にはあり得るけれども実際にはあり得ないような例外的な事態を指摘した上で、数値基準の合理性を論難することには、やや違和感を覚えます。

さらに、波多野委員と合間委員から御意見があった、生活道路について別の要件を設けることについては、刑法の研究者の観点から申し上げますと、御提案のように三つの区分ごとに要件を設けた場合には、故意の認定に困難が生じる場面があるのではないかという懸念があります。また、いずれにしても「試案」では、実質要件が設けられることになりますので、生活道路については、その点を十分に斟酌した上で、数値基準に準ずる速度で運転する行為を危険運転致死傷罪として処罰し得る点についても、付言しておきたいと存じます。

○安田委員 私も、宮村委員及び虫本幹事が、最高速度を時速50キロメートル超過する速度で運転する行為であっても悪質でない場合があり得るとして挙げられた例には、非常に違和感があります。追越し等をする場合に、例えば、最高速度を若干超えているという程度であればあり得るものと考えられなくはないのですが、最高速度を時速50キロメートルも超えて追越しをすることが通常といえる場合があり得るという前提で悪質性を否定する御意見には、社会通念としても大きな違和感があるのではないかと存じます。

最高速度に応じて数値基準を定めることに関してですが、この高速度類型の特徴は、飽くまで対処困難性です。対処困難性というのは、相手方との関係での対処の困難性を捉えるものでして、相手方は最高速度を前提に対処をしているところ、言わばその信頼が裏切られるような高速度で運転するという点に危険が生じるわけで、最高速度を基準にして危険性や悪質性を考えることには大いに合理性があると思います。

確かに、被害者側の走行態様等には様々なものがあり得るところではありますが、この類型は、圧倒的な高速度の場合においては、こうした事情を考慮してもなお、高速度での運転が悪質・危険であり、被害者側の事情をいわば内包した形で事故の原因なのだと評価

される場合があることを前提に、そうした場合を危険運転致死傷罪として切り取るものだと思われます。今回の「試案」では、そのようにいえるだけの高速度を慎重に検討して、速度についての数値基準を設けているわけですが、それを導き出したプロセスには十分合理性があったと考えますし、「試案」の示す数値基準は、そうした圧倒的な高速度といえるレベルに十分に達しているものだと考えております。

○今井部会長 ほかに御意見等ございますか。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。

次に、諮問事項「三」のドリフト走行類型、すなわち、「試案」の「1（3）」について議論を行いたいと思います。

この点について御質問・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。

○波多野委員 先日の期日外視察で、ドリフト走行とは何かについていろいろ教えていただき、また、ドリフト走行している車を見て、実際にドリフト走行中の車に乗るという体験をしました。その際の感想について、お話をさせていただきたいと思います。

個人的に印象的だったのは、ドリフトというのは、そもそもサーキットの中で行うレース競技の中で生まれた走行方法であるということや、40年から50年前に、その当時の車やタイヤの性能でカーブを速く曲がるために生まれたテクニックであるということです。そして、現在販売されている車やタイヤは、40年から50年前と比べて性能が良いので、速さを競う競技においてドリフト走行は不要であり、ドリフト走行をしないほうが、速くコースを走れるということを伺いました。さらに、最近の車は、横滑り防止装置等の電子制御システムが存在するので、電子制御システムのスイッチを切ったりしないとドリフト走行自体ができない、そういう意味で、ドリフトができる車がどんどん減っているという御説明がありました。

実際にドリフト走行をしている車を目の前で見て、また、乗車体験をして感じたこととしては、これは、サーキットの中で、熟練技術を持ったプロドライバーが行うからこそ成立する走行だということです。あのような走行を市中でやられたら、凶器をぐるぐる振り回しているのと全く同じで、危険が現実化した場合に複数の死傷者が出ることは明白だと感じました。率直なところ、「殊更に」といえるかどうかといったものを超越している感じがしました。あのような走行を市中で行った場合に、なお、「殊更に」といえるかどうかという内心面で限定をかけるのは、個人的にはおよそナンセンスだと思います。

また、車種が、電子制御を切らないとドリフトができないものである場合、電子制御を切るなどの操作をした上で、タイヤを滑らせ又は浮かせて、進行制御困難な状態になった場合に、危険運転致死傷罪と認定できないのであれば、今回の法整備は無意味な立法になると考えます。

私自身の体験として、「殊更」という言葉に非常に苦しんだということは、何度も申し上げてまいりましたが、その中でよく覚えていることとして、最初に検察官から説明を受けた際に、「殊更」を認定できる証拠の例示として、「赤信号だけれども、このまま行くぞ。」といった被疑者の声の録音がある場合には危険運転致死傷罪で起訴ができますという説明がありました。しかし、そうした録音が「殊更」の立証のための唯一の証拠ではないことは、皆様御案内のとおりかと思います。ですから、この類型についても、「殊更に」したわけではないと弁解がされた場合、「ドリフトをしてやるぞ。」といった被疑者の声

の録音がないから公判維持は無理です、立件は断念しますといった運用には陥らないよう、適切な立法と立法時の解説を行っていただきたいと切に願います。

また、少し話が脱線しますが、ドリフト走行等の類型の新設に賛成する御意見として、処罰の間隙が生じているように思われるというものや、大阪高裁平成27年7月2日判決の、危険運転行為に匹敵するほど極めて危険だが、罪刑法定主義の見地からは危険運転致傷罪に問えないというメッセージは重要であるといったものがあり、そうした御意見については、私もそのとおりだと思います。

ただ、第4回会議でも申し上げたとおり、結果発生の危険性が非常に高い走行態様を類型として切り出して列挙するという手法の限界を示唆する典型が、今回のドリフト類型ではないかとも改めて強く感じています。類型として切り出す方法では、類型に当たらない事案、つまり、処罰の間隙はどうしても生じてしまいます。大阪高裁判決は、10年前の平成27年の判決です。相当程度タイムラグが生じていると思いますし、その当時から比較しても、道路状況や交通関与者、死傷事案の要因の複雑さは増していると思います。そうした中で、危険運転致死傷罪の対象となる行為に匹敵する危険性・悪質性を有するけれども、法律に定められている類型がないという事案は、少なからず起き続けているように思います。他方で、包括的な規定を作ることは、罪刑法定主義の観点からできないというジレンマがあるのだろうなということを、これまでの議論を通じて、私なりに感じてまいりました。

いずれにしても、この、危険性・悪質性を有するけれども的確に処罰できる類型がないという問題については、今後も表面化する場面があると思いますし、過失犯とは到底いい難いものの危険運転致死傷罪としての処罰が困難な事案については、中間類型の在り方も含めて、今後も見つめていくべき課題であると考えます。

○吉田（雅）幹事　波多野委員から、いわゆるドリフト走行類型について、捜査機関が適切に運用できるようにきちんと周知してもらいたいという御指摘がございました。今後、答申を頂いた上で、法案が提出されて、改正法が成立した場合には、当部会での議論の内容や視察の際の御説明の内容、例えば、視察の際の質疑応答においては、故意にタイヤを滑らせたのか、たまたま滑ってしまったのかについての見極めの視点のお話もあったかと思いますので、そうしたことも含めて、適切な運用が確保されるように、私どもの方でも適切な周知を図りたいと考えております。

○虫本幹事　第6回会議の議事録を拝見し、「殊更に」との要件によって、意図せずタイヤがスピンした場合は本類型には該当しないという考え方や、例えば、ドリフト走行会などルールを決めて行われた場合に発生した事故について、危険運転致死傷罪として処罰することは基本的には余り想定されていないといった議論がなされたことは確認しました。

その上で、期日外視察においてヒアリングを行った熊久保氏から、現在販売されている自動車は、横滑り防止装置等の電子制御が備わっているため、そもそもタイヤを滑らせることができず、機能上ドリフトができないといった御説明がありました。そうしますと、そもそも、一般的に流通している車で意図的にタイヤを滑らせる走行をすること自体、余り想定できないのではないかと考えました。また、横滑り防止装置等が付いている車の場合には、あえてそれをオフにしたといった事情がなければ、意図的にタイヤを滑らせたとは認められない、少なくともオフにしていないということは、意図的であったことを否定す

る方向の事情として考慮されることになるのではないかと考えました。

いずれにしても、この類型に該当するかを検討する際には、事故を起こした車両の安全装備等を含めた車両の性能を踏まえて検討する必要性が高いということが、視察によって分かったのではないかと考えます。

○合間委員 この類型について、御説明では、「いわゆるドリフト走行類型」という言い方をされていますが、「試案」では「タイヤを滑らせ又は浮かせることにより」とされているように、ドリフト走行に限らず、それ以外の曲芸的な走行も捉えるものです。しかし、「ドリフト走行類型」と言うと、ドリフト走行以外は入らないのかということにもなり、処罰範囲と名称の不一致が生じてしまう危険性を感じます。今後、危険運転致死傷罪の対象として規定するということは、そういうことをするなというメッセージでもあるわけですから、私も何かアイデアがあるわけではないのですが、報道各社に対するものも含め、今後の法律案の説明等においては少し表現を工夫していただけないかなと思います。

○玉本幹事 御指摘の趣旨を踏まえて検討してみたいと思います。

○新井委員 「殊更に」という文言を付加したことと関連して、ドリフト走行類型の故意として想定している内容を、事務当局から改めて御説明いただきたいと思います。「進行を制御することが困難な状態にさせ」ることについても故意が必要であるという理解でよいかという趣旨です。

○猪股幹事 「試案」の「1 (3)」のような規定を設けた場合、故意の対象としては、①「タイヤを滑らせ又は浮かせること」、②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」ること、③「自動車を走行させる」ことの認識が必要となると考えております。

このうち、②の「その進行を制御することが困難な状態にさせ」ことの認識については、「その進行を制御することが困難な状態」という評価の認識までは必要なく、それを基礎付ける事実認識で足りるものと考えています。なお、①の「タイヤを滑らせ又は浮かせること」については、「殊更に」の要件があることから、意図的に行うことが必要であると考えています。

○今井部会長 ほかに御意見・御質問はございますか。

○波多野委員 質問とは関係ありませんが、その他として、一つだけ付け加えさせていただきたいと思います。

第4回会議で高速度類型の実質要件についての議論の中で、歩道をあえて自動車で走行して死傷結果を招いた場合は、適切な対処を一切放棄していると捉えるべきではないかと申し上げました。「試案」の高速度類型の実質要件は、数値基準に準ずる場合に限られていて、歩道をあえて走行した場合に、直ちにこの規定で捉えられるようにはなっていないと理解をしております。

しかし、先月、東京都足立区の国道4号線で起きた暴走事案では、パトカーによる追跡からの逃走を図る過程で、歩道を約100メートル走行して、歩行者をはねて、4名の方が死傷したという報道がありました。これは、傷害罪や傷害致死罪を検討すべき余地もあるという意見は一旦脇に置かせていただきますが、歩行者は、当然ながら歩道を車が走行してくるはずがないと信頼しきって歩行していることは言うまでもないわけであって、歩道を自動車が走行すれば、実質的危険性があるのは明らかだと考えます。しかし、この歩道

は、現行法の第2条第8号の通行禁止道路には含まれないと理解しています。こうした歩道をあえて走行する事案については、しかるべき間隙を埋めていただきたいと、これを機会に意見を申し上げます。

○今井部会長 ただ今の波多野委員からの御意見は重要なものだと思いますが、諮問事項以外の事項に関するものと思われますので、部会長として受け止めさせていただくということで御了解いただければと存じます。

ほかに御意見・御質問ございますか。よろしいでしょうか。

それでは、本日の諮問事項「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。

本日までの議論を踏まえ、今後の進め方について、御提案させていただきます。

当部会では、各諮問事項について、専門家のヒアリングも実施するなどしつつ、三巡にわたる議論を行いました。これまでの議論の状況を踏まえますと、議論は相当熟しつつあり、当部会として結論を出す段階に至っているように思います。

そこで、事務当局には、これまでの議論を踏まえ、「要綱（骨子）案」を作成してもらい、次回は、それに基づいて、採決も念頭に置きつつ、最終的な詰めの議論を行いたいと思います。そのような進め方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、そのように進めさせていただきます。

また、次回会議の日程につきましては、調整の上、なるべく早く確定させ、事務当局を通じて皆様にお知らせいたします。

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わ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 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。誠にありがとうございました。

—了—