

法制審議会
刑事法
(危険運転による死傷事犯関係) 部会
第8回会議 議事録

第1 日 時 令和7年12月25日(木) 自 午前10時06分
至 午前11時09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)

○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8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。

最初に、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11として「要綱（骨子）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「要綱（骨子）案」を作成してもらいました。

本日の会議においては、部会としての意見の取りまとめを行うことも念頭に置きつつ、この「要綱（骨子）案」に基づいて、最終的な詰めの議論を行いたいと思います。

そこで、まず、事務当局から、「要綱（骨子）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11を御覧ください。

この「要綱（骨子）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。その内容は、前回会議において配布した資料10「試案」と同様であり、実質的な変更はございません。

なお、形式的な変更点として、「試案」の「1」及び「2」に記載していた、「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」及び「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」との見出しを、「要綱（骨子）案」においては削除したこと、縦書きで「要綱（骨子）案」を作成したことに伴い、「要綱（骨子）案」と「試案」とでは、項目番号の振り方に違いがある点という点があります。

「要綱（骨子）案」についての御説明は、以上です。

○今井部会長 それでは、「要綱（骨子）案」について、議論を行います。

まず、ただ今の事務当局からの説明に対する御質問も含めて、「要綱（骨子）案」について御質問・御意見等がある方は、挙手の上、どの点に関するものかを明示していただいた上で、御発言をお願いいたします。

○合間委員 まず、飲酒運転の類型について、当部会で再三申し上げているとおり、私としては、体内アルコール濃度の数値基準としては、呼気1リットルにつき0.3ミリグラム以上とするのが相当だと考えており、この点で、「要綱（骨子）案」の内容に全面的に賛成するものではありません。

しかし、現行法の実質要件に加え、体内アルコール濃度という数値を基準として危険な運転行為を処罰の対象とすることは、処罰の明確化の観点から非常に意義あるものだと考えます。実質要件では処罰範囲が不分明なため、危険運転致死傷罪の適用を迷い、あるいはためらうような事態が避けられ、重大な危険性・悪質性を有する飲酒運転を適切に処罰することにつながるものと考えます。その意味で、呼気1リットルにつき0.5ミリグラム以上という数値ではありますが、数値基準を設けること自体に重要な意義があると考えます。

また、高速度類型についても、私としては、最高速度と速度の数値基準との差が、「要綱（骨子）案」に記載のものではいささか大きいとは考えています。特に、最高速度が時速30キロメートル以下の道路について、最高速度を時速50キロメートル超えないと一律に危険運転致死傷罪での処罰の対象とはならない点は、是非見直してもらいたいということとは前回申し上げたとおりです。この点で、「要綱（骨子）案」の内容として、全面的に賛成することにはためらいを持ちます。

しかし、現行法の「その進行を制御することが困難な高速度」という規定の在り方では捉え難かったような重大な危険性・悪質性を有する高速度走行について、形式的な数値基準を設けることで、適切な処罰の対象とすることができます。実質要件としても、「道路及び交通の状況に応じて重大な危険を回避することが著しく困難」、すなわち、適切な対処が著しく困難な場合についても、数値基準に準ずるような速度であれば、適切な処罰の対象とすることができるという点で、「要綱（骨子）案」は重要な意義を持った内容であると考えます。

また、ドリフト走行やウィリー走行など、車両の進行を制御することが客観的に明らかに困難な走行態様について、危険運転致死傷罪として処罰の対象とすることは、処罰の空隙を生まないという点から意義のあるものと考えます。

加えて、数値基準は運転者の誰にとっても分かりやすい基準です。この基準以下であれば問題がないという誤った理解は絶対に避けなければなりません。この基準以上であれば極めて危険な運転であるという明確なメッセージを市民に発することで、危険な運転が少しでも減ることが期待されます。

以上から、本来危険運転致死傷罪として処罰されるべき重大な危険性・悪質性のある運転行為について、構成要件の解釈の困難さなどを理由として処罰の対象から外れる可能性をできるだけ排除し、明確に、かつ、適切に処罰の対象とすることが期待できることから、私はこの「要綱（骨子）案」に賛成したいと思います。

○宮村委員 私は、「要綱（骨子）案」に反対の立場から意見を申し上げます。

諮問事項「二」の高速度類型について、危険運転致死傷罪として処罰すべき危険性・悪質性を伴わない運転行為も処罰対象に含まれるおそれのある内容になっていると考えます。個別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最高速度を基準とするときに、「要綱（骨子）案」に示された程度の余裕では、いまだ十分とはいえないと考えます。

この点について、個別具体的状況に基づく判断を徹底するとすれば、合理的な数値基準を設定することはおよそ不可能になるという指摘も頂きました。しかし、「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、危険運転致死傷罪として処罰すべき実質的危険性・悪質性を伴わない行為までが、その処罰対象に含まれるような改正は適切でないという共通理解が示されていました。当部会も、そのことを前提に議論されてまいりました。

自動車の運転は、必要な注意を怠れば重大な結果を引き起こしかねない危険性を持つ行為です。その危険性に鑑みて、既に、自動車の運転に係る過失運転致死傷罪につき、業務上過失致死傷罪よりも重い法定刑が定められています。危険運転致死傷罪は、それより更に重い法定刑を定めるものですから、更なる重罰を科すだけの実質的危険性のある行為だけが適用対象とされるという前提は、絶対に維持されなければならないはずで

そのような見地から、実質的な危険性のある運転行為だけを適用対象とする数値基準の線引きが、専門家の知見を得ることによって可能であるかを、検討会、そして当部会を通じて審議してきました。その線引きは、抽象的な社会通念や感覚によってなし得るものではない決してないはずですが。基になる最高速度の定めが危険性に必ずしも比例するものではない以上、当部会で毛利参考人から得られた知見を参考にしても、「要綱（骨子）案」の内容では実質的な危険性・悪質性を伴わない行為までもが処罰対象に含まれる改正となるおそれがあると考えます。

○虫本幹事 私も、「要綱（骨子）案」に反対の立場から、特に、高速度類型の数値基準についての意見を述べたいと思います。

前回会議で、何名かの委員から、道路交通法施行令の改正による法定速度の一斉引下げについて言及がありました。この施行令の改正について説明する際に、例えば、これが生活道路の法定速度を時速30キロメートルに引き下げるものであるという表現をすることや、高速度類型に数値基準を設けることの是非を検討する際に、この施行令の改正は生活道路の法定速度を引き下げるものなのだから、そうした道路を時速50キロメートルも超過したのであれば危険運転致死傷罪の対象とするのは当然であるといった言い方をするのは、この施行令の改正の具体的内容やこの部会で説明があった日本の道路事情等に照らして考えると、随分とミスリードになるのではないかと考えるため、その点を改めて指摘しておきたいと思います。

第4回会議における早川委員の御説明を参考にすると、この施行令の改正により、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可能性の高い道路、すなわち、幅員5.5メートル未満で、かつ、改正時点で最高速度の指定がない道路の延長は、概算で70万キロメートルから80万キロメートルにも及び、これは、全国の道路の総延長である約128万キロメートルの6割程度になります。

そもそも生活道路というものの法律上の明確な定義はないようですが、生活道路という呼称が用いられる際に、専らイメージされているのは、例えば、住宅地内の道路であるとか、駅や学校周辺の道路など、日常的に、市民、特に歩行者等が多く利用する道路ではないかと考えます。ただ、この施行令の改正で一斉引下げの対象となり得る70万キロメートルから80万キロメートルに及ぶ道路の全てが、今申し上げたようなイメージに沿う生活道路の実態を有するのかわかりませんが、少なくともこの部会でそれを裏付ける資料や知見などは提供されていないのではないかと考えます。むしろ、住宅地や駅や学校周辺などの典型的な生活道路は、この施行令の改正前から個別に最高速度を時速30キロメートルに指定したり、ゾーン30などに指定するなどの対応が採られているものも相当数あるのではないかと考えます。第4回会議で、早川委員からは、最高時速30キロメートルの指定がなされている道路は、全国で約7万6,000キロメートルあると説明されましたが、今申し上げたような生活道路の実態を有する道路の相当数は、既にそこに含まれているのではないかと考えることもできます。さらに、早川委員の説明では、例えば、広域農道のような広い道については、改正施行令の施行までに住民や道路管理者の意見を伺いながら、30キロメートル毎時よりも高い速度規制を行うという対応も検討されるのではないかとこの御発言もありました。これは、すなわち、施行令の改正による一斉引下げの対象となり得る道路には、時速30キロメートルよりも高い最高速度が適当であると判断されるも

のが含まれ得ることが念頭に置かれていたものともいえます。早川委員は、改正施行令の施行までに個別の速度規制を行うという対応方法にも言及されていましたが、そもそも全国津々浦々の道路事情を逐一調査して個別の速度規制を行うことが現実的に不可能であるからこそ、この施行令の改正がなされたと見るのが自然ではないかと思います。仮に、近い将来、高速度類型につき、数値基準を定める新たな法律が成立した場合、その法律が施行される時点で、70万キロメートルから80万キロメートルに及ぶ一斉引下げの対象道路の全てについて、個別の調査が完了しているとは到底思えません。そもそもこれまで個別の速度指定が困難であった理由としては、予算面の制約があるといった説明もなされてきたことからすれば、全国の道路の個別の調査というものは、今後も当面行われえない可能性の方が高いのではないかと考えます。

この点、第5回会議でも申し上げましたが、道路交通の安全性という見地から、法定速度の一斉引下げを行うという施行令の改正自体に異論があるものではありませんし、政策的な事情も考慮して法定速度を変更することには、立法裁量としての合理性があることにも異論はありません。問題なのは、そのような政策的見地も踏まえて、個別の道路事情も加味することなく変更され得る法定速度を、数値上どれくらい超過したかという、このただ1点のみをもって、反証の余地なく危険運転致死傷罪とみなして厳罰を科すという法律を作ることについてまで、合理的な立法裁量の範囲内といえるのかという点であり、結論としては、その点に重大な疑問があることから、「要綱（骨子）案」に反対の意見を申し上げます。

○波多野委員 先ほどの合間先生の御意見に全く同意するという事だけ、申し上げておきます。

○今井部会長 そのほか御意見ございますでしょうか。ございませんね。

ここまでの議論の状況を踏まえますと、本諮問に関する議論は尽くされたように思われます。そこで、部会としての意見の取りまとめに移らせていただきたいと思います。よろしいでしょうか。

（一同異議なし）

○今井部会長 それでは、これから部会としての意見を取りまとめたいと思います。

諮問第128号は、

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

記

次に掲げる行為を自動車の運転により人を死傷させる行為等の処罰に関する法律第二条（危険運転致死傷）の罪の対象とすること。

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

というものであり、これを受け、当部会において調査審議を重ねた結果として、本日、「要綱（骨子）案」が示され、これについて更に議論を重ねたところです。

「要綱（骨子）案」の「一」の「1」から「3」まで及び「二」の各事項は、危険運転に

よる死傷事犯に係る罰則の整備のため、一体のものとして審議が重ねられてきたものと理解しております。そこで、部会としての意見を取りまとめる方法としては、配布資料11の「要綱（骨子）案」の全部について、一括して採決することとしたいと思いますが、それ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、「要綱（骨子）案」について、一括して採決したいと思います。

配布資料11の「要綱（骨子）案」を当部会の意見とすることに賛成の委員の方は、挙手をお願いいたします。

次に、反対の委員の方は、挙手をお願いいたします。

それでは、事務局から採決の結果を報告してもらいます。

○猪股幹事 ただ今の採決の結果を御報告いたします。

賛成の委員が11名、反対の委員が1名でございました。

本日の出席委員総数は、部会長を除きまして、12名です。

○今井部会長 ただ今事務局から報告がありましたとおり、採決の結果、「要綱（骨子）案」については賛成多数で可決されました。

当部会の意見としては、諮問第128号については、配布資料11「要綱（骨子）案」のように法整備を行うことが相当であるとして、来るべき法制審議会総会において、部会長である私から報告をさせていただくこととなりますが、これについては、私に御一任いただくということでも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。では、そのようにさせていただきます。

当部会の会議は、本日で最後となります。委員・幹事の皆様におかれましては、精力的に御議論いただきまして、ありがとうございました。

この機会に、御発言を希望される方は、お願いいたします。

○波多野委員 これまで、「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11回、当部会では期日外も含めて9回、合計で20回の議論に参加させていただきました。私が法律家あるいは実務家の皆様に考えていただきたいをお願いをしてきたことは、当初から一貫しております。それは、自動車運転死傷処罰法の規定、取り分け危険運転致死傷罪の規定ぶりとその運用について、一般感覚との間に大きなギャップがあるということです。

なぜこの事案がストレートに危険運転致死傷罪に問えないのか、耳目を集める事案ではないからか、署名活動をしていないからか、突然の被害によりぼろぼろの状況下で、被害当事者自らが何か行動を起こさなくてはいけないのか、法と証拠に基づいてというのは一体何なのか。こうした思いを抱え続けている遺族あるいは被害者は、恐らくは皆様が想像している以上にいらっしゃると思います。私自身も、自分の被害当時の記録を振り返りますと、事案発生から2週間後に病床でノートに書いたメモに、他者への危険について配慮を全く欠いている、これをうっかりだと認める市民がいるのであれば、裁判所は見付けてきてほしい、こんなことが許されてよいわけがないと、そのようなことを書き殴っております。

そもそも危険運転致死傷罪は、社会通念上およそあり得ない運転行為をあえて行って、そ

の結果生じた死傷事犯について、明治時代にできた業務上過失致死傷罪で対応するのは、およそあり得ないという世論の要請を受けて立法されたと理解しております。検討会から当部会に至るまで、一貫して、危険運転致死傷罪は傷害罪・傷害致死罪に匹敵する危険性・悪質性を有する行為を処罰対象とするものであり、その罪質を変えてはならないということを伺ってまいりました。しかし、問題は、罪質の変更ではなく、あるべき罪質への回復であると、私は考えております。すなわち、立法当時に期待された適用の在り方が、実際の運用とは全く異なるという状況が続いてきたということです。この状況を、私からは、一般感覚との間に大きなギャップがあるという表現で意見をさせていただき、専門家の皆様にその見直しについてお考えいただきたいとお願いしてまいりました。

これまでの議論の中で、直ちにギャップをゼロにすることは困難であると感じつつも、ギャップを埋めるための努力余地について、専門家の皆様にどのようにお考えいただけるのか、対処をしていただけるのか、そのために自分は何を心掛けて発言をすべきか、これらを考え続けてまいりました。このような場において、遺族である私が発言することは、そもそも異物感が強いであろうということは承知をしつつも、専門家の皆様との間に共通項、共通言語をどれだけ増やすことができるのかが、私の計20回の議論の中でのテーマでした。素人のペナル・ポピュリズムだと一蹴されてしまわないように、最高裁判例やその他の裁判例を引用してみたり、過去の法制審議会の議事録を引用してみたり、無知をさらすことを覚悟の上で、できる限りのことを発言しようとしてまいりました。

実際の条文には、「あり得ない運転」と書くことはできないのだと思います。しかし、率直に思うのは、あり得ない運転による死傷事犯があった場合に、法律にそれらしいことが書いてあっても実際にはその法律の適用が困難という状況なのであれば、それはやはりあり得ないことではというということです。通常の規範意識があるドライバーではなく、あり得ない運転をあえてするドライバーであっても、そのあり得ない運転によってどのような結果が起こり得るのかは規範意識の有無にかかわらず当然に理解しているはずです。それにもかかわらず、危険運転致死傷罪として類型化されてきたものが、当初の想定とは全く異なるといわざるを得ない適用状況のままなのであれば、それはおかし過ぎるので何とかしていただきたいということで考えてまいりました。

今回、それに応えていただく形で、処罰範囲の明確化の観点から「要綱（骨子）案」に数値基準が入ったことは、ギャップ是正の一步として大変に大きな「決め」であったと思います。もちろん、残された課題は少なくなく、もっとギャップを埋められたのではないかという思いは当然あります。当部会で「試案」が示された段階で大きく報道が出たこともあり、なぜ「考えられる制度案」のB案の数値が採用されたのか、数値が高過ぎるという御意見も様々に目にします。特に、御遺族にとっては大変に不満が残る内容となってしまったことは、前回も申し上げたようにじくじたる思いであります。

アルコールにより判断力や自己抑制の低下が生じているのであれば、それは危険な運転と考えるのが市民感覚であるという点は、第2回会議でも申し上げたように、旭川地裁平成29年7月6日の裁判員裁判の判決のとおりであると思います。また、生活道路における事案について、この「要綱（骨子）案」では、実質要件が設けられた場合であっても、実質的危险性があるような行為を必ずしも捉えられる内容にはなっていない点も、大きな課題だと思います。

11月に行われたドリフト走行の期日外視察に参加する際の集合場所は、郡山駅でした。私は、集合時間よりも少し早く郡山駅に到着する新幹線に乗り、福島地裁郡山支部令和7年9月17日判決の事件の現場に伺いました。駅前の交番の目の前の交差点でした。判決文にあったような走行をすることは、およそあり得ない道だと思いました。

この事件を受け、福島県警は、毎月22日を飲酒運転根絶取組強化日と定めていると、報道で読みました。多くの報道が、この事件は飲酒運転事案であると報じています。しかし、裁判では危険運転致死傷罪の成否が争われ、判決で認定されたのは同罪の赤色信号殊更無視類型でした。判決文には、被告人は、飲酒の影響により眠気が強く、ところどころ記憶がないことを述べるほか、複数の交差点で目をこすっていたり、視界がぼやけていたから赤色信号を認識することができなかったなどと主張していたとあります。もし赤色信号殊更無視の事実が立証できなければ、危険運転致死傷罪が認定できなかったおそれもあったことを、私は現場で考えました。仮に私が裁判員であったならば、なぜ争点は飲酒の影響により正常な運転が困難な状態だったかではないのか、大きな違和感を覚えたと思います。

第4回会議で発言したように、複合事案、すなわち複数の悪質な要因が重なった事案について議論が深まらなかったことは、大きな課題だと思います。そのほかにも、危険運転致死傷罪に類型がない行為についての問題、危険運転致死傷罪と過失運転致死傷罪の法定刑の差が大き過ぎるという問題など、検討会で議論されたものも含めて、改めて議論を深める余地がある論点も多く残されているように思います。しかし、今回の「要綱（骨子）案」がギャップ是正の一步なのであれば、まずはその一步を踏み出して、しかるべく適用状況をモニタリングしていただき、適切な時期にしかるべく適用状況を検証していただいた上で、次の一步を考えていただくというのが現実的であると、私なりに理解をしているところです。

私個人としては、ここまで丁寧に議論を重ねていただき、あり得ない状況を何とか打開しようという努力をぎりぎりまでしていただいたことに、心から感謝を申し上げます。今回の議論とそれを踏まえた法改正が最大限の効果をもたらすように、刑事司法を担う皆様方がそれぞれの領域で最大限のことをやり続けてくださると、当座はそのように信じて託す以外にないと思っております。

繰り返し申し上げますが、数値基準を設ける以上は、数値を測定するためのインフラに万全を期していただきますよう、具体的な整備の検討と実行を進めていただくことを、改めてお願いしたいと思います。また、数値基準未満の場合は危険運転致死傷罪が適用できないという、あり得ない運用にならないように、何とぞよろしくお願い申し上げますということを申し上げて、最後の発言とさせていただきます。どうもありがとうございます。

○宮村委員 自動車運転行為に対する処罰の在り方は、運転免許を保有する多くの市民の関心事であると思います。だからこそ、今後とも構成要件の追加以外にも、多様な見地からの議論が必要であると考えます。

これまで何度か、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軽や免除の定めについて議論されるべきではないかと、問題提起をしてまいりました。これに対しては、交通事故では被害者にも一定の過失があることが多く、ほとんどの事案で刑を減軽又は免除しなければならないのは適切ではないという御指

摘も頂きました。しかし、そのような実態は、一方当事者の運転態様のみをもって責任の程度を定めることはできないということを示していると考えます。

被告人とされる側の運転者が速度超過をしていたのに対し、相手方運転者にも速度超過、信号無視、その他交通法規違反があるというケースは、決して少なくはありません。一方当事者の運転態様のみをもって、過失運転致死傷罪や危険運転致死傷罪の成立を認め、そして、その法定刑がそのまま適用されるのでは、事故の実態に照らした責任には見合わない過酷な刑罰となるおそれがあります。この点については、検察官の終局処分や裁判所の量刑判断において考慮されているという指摘も頂きましたが、過失運転致死傷罪や危険運転致死傷罪の法定刑の重さに照らせば、検察官や裁判所の裁量に白紙で委ねることは相当ではないと考えます。自動車運転行為に対する処罰の在り方が、先ほど申し上げたように多くの市民の関心事であることに照らせば、法律に明確な規定を設けるための議論が今後なされるべきであると考えます。そして、法律に規定を設けてこそ、裁判所や検察官の裁量権行使も適切なものになると考えられます。

また、当部会では、度々、故意についても議論の対象になりました。刑罰は、故意に結果を生じさせた場合にみに科せられるのが原則です。犯罪成立要件において、故意は刑罰の不当な拡大を防ぐ重要な要件です。いかに結果が重大であろうとも、必罰性を強調するあまり、故意の解釈や認定が緩められるようなことは決してあってはなりません。高速度での運転を考えてみても、自車の速度や指定速度についての故意が、未必的にも認められないという場合はあり得ると思います。追越しや合流のために、相手方車両や交通状況を注視しながら加速して、ほんの一瞬だけ危険運転致死傷罪の数値基準を超える速度に達した場合に、運転者に自車がそのような速度であることの未必的な故意すらないということは、十分にあり得ることだと思います。今後の運用において、結果が重大な事案であっても、故意の解釈や認定は厳格になされるべきであると考えます。

○虫本幹事 当部会での議論を通じて、まず、どのような運転行為、あるいはどのような運転手、ドライバーを念頭に置いているのかが、各委員・幹事の中で必ずしも一致していない場合もあったのではないかと感じるがありました。例えば、常軌を逸した危険な運転を行う悪質なドライバーといったものを念頭に置けば、それらを処罰できないような法律であってはならないと考えるのは仕方ないかもしれません。ただ、一度法律ができてしまえば、それは全ての市民に適用されるものになります。取り分け交通事犯は、日頃普通の市民生活を送っている人が、ある日ある瞬間に突然被害者になるだけでなく、加害者にもなり得る犯罪類型であり、特に速度超過などはその典型例ではないかと思っています。この点、これまでの会議の中では、例えば、高速道路などでの追越しや合流、車線変更などの場面で、数値基準を超えるような速度超過が生じることは感覚的に想定できないとか、そのような運転行為に悪質性を伴わない場合があるというのは違和感があるといった御発言もあったかと思っています。こうした感覚に基づく意見でよいということであれば、日頃刑事事件の弁護人としてこの種事案の被疑者・被告人となる方の依頼を受けることも多い者からすると、本当に普通の感覚を持っている人が、様々な要因で危険な運転行為に至ってしまうケースや、当該運転手以外の第三者の行為等が要因で、あるいはそういったものもあいまって重大な事故が起きてしまうケースも一定数存在するのではないかと感じます。

もちろん、大幅な速度超過のあるケースの大半がそうだとはいいたいわけではありませんし、

典型的な悪質事例以外はおおよそ処罰すべきでないと言いたいわけでもありません。しかしながら、例外なく、反証の余地なく、危険運転として厳罰を科すことしか認めない立法が、本当に妥当といえるのかという点についての疑問は残るのではないかと思います。

このような懸念があることから、反対の意見を先ほど申し上げましたが、この「要綱（骨子）案」は可決されましたので、今後、法改正がなされることとなれば、新たな法律が、典型的な悪質で危険な運転行為とは必ずしもいえないケースにも適用される場合が想定されますので、そうなった場合にも、妥当な量刑判断がなされるような立法上の工夫が必要ではないかと考えます。具体的には、刑の減軽又は免除を可能とする規定を設けることも、検討されるべきではないかと考えます。

この点、既に、自動車運転死傷処罰法第5条ただし書には、刑の免除の規定が設けられていますが、例えば、この条文を過失運転致死傷罪に限らず、危険運転致死傷罪などにも適用し得るものとする改正などについても、議論がなされてしかるべきではないかと考えます。取り分け、今回可決された「要綱（骨子）案」の形式基準は、検察官の起訴裁量との関係でも柔軟性に乏しいという見方ができるのではないかと考えます。すなわち、数値基準以上の速度超過などがあれば、一律に危険運転致死傷罪として扱わざるを得ないということですから、悪質性が相対的に低いからといって、過失運転致死傷罪で起訴するといった判断は困難になると考えられます。この点からも、危険運転致死傷の罪名で起訴された場合でも、不相当に重い量刑判断とならないように、刑の減免規定を設ける必要性は高いのではないかと考えられ、法改正に当たっては、この点も議論していただきたいと考えます。

○合間委員 「要綱（骨子）案」が可決されたことを踏まえ、今後、改正法が成立した場合のことについて、意見を申し上げたいと思います。

まずは、数値基準を独り歩きさせないということです。数値基準を下回る体内アルコール濃度や走行速度だからといって、危険運転致死傷罪にならないのではないということです。数値基準を定めたといっても、これまでの危険運転致死傷罪の類型はそのまま残るのですから、ある意味当然のことではありますが、数値基準は明確なものであるだけに、個別事件における捜査は数値にフォーカスすることになるかもしれません。しかし、数値基準は、飽くまで一律に、絶対的に危険といえる運転行為を捉えているだけであり、数値基準を下回る危険な運転はあまた存在します。そのような危険な運転が、数値基準を設けたことによって適切に処罰されないことになれば、本末転倒といわざるを得ません。数値以外の、危険運転となり得る運転態様等の要素についても、当部会で明らかになった飲酒運転や高速度運転などの危険性に照らせば、これまで以上に丁寧な捜査、立証が求められるものと考えます。

さらに、飲酒類型については、「要綱（骨子）案」の数値基準が、呼気1リットルにつき0.5ミリグラム以上というものであることを踏まえれば、「自動車運転による死傷事犯に係る罰則に関する検討会」で議論となった中間類型や、数値基準の再度の見直しについて、3年後でも5年後でも、この「要綱（骨子）案」を踏まえた法改正後の運用の確認や検証とともに行っていただきたいと思います。また、高速度類型については、数値基準の見直しもですが、最高速度違反についての道路交通法上の罰則規定の見直しも検討する必要があると考えます。ともに重大な危険性を有する運転行為であるにもかかわらず、飲酒

運転の場合の道路交通法の罰則の法定刑と余りにも開きがあると思えるからです。警察庁の所管になると思いますが、御検討いただければと思います。

また、当然のことですが、「要綱（骨子）案」の内容が改正法として成立したとしても、それが適切に運用されなければならず、そのためには、その運用状況を適切に見守る必要があります。当部会でも、委員の方々から御意見を伺うことはできましたが、数値という明確な基準が定められたとしても、その数値を明らかにするための捜査や立証の問題、あるいは数値基準に対する故意や因果関係の問題は、実務での運用を通して確立していく部分が大きいのと思います。数値を意識した捜査を行う必要はあるでしょうし、いたずらに処罰を拡大することを求めるものでは決してありませんが、謙抑的な運用になり過ぎないように、当部会の故意や因果関係に関する委員の方々の御見解を、実務の場面でもいかしていただきたいと考えます。

運用に関することとして、もう一つ付け加えさせていただくとすれば、「要綱（骨子）案」の高速類型の実質要件について、適切な解釈と運用が必要と考えます。当部会の第6回会議における事務当局からの御説明で言及された事例は、飽くまで一つの例であるということは、第7回会議で御説明していただきましたが、実質要件について、形式的な数値基準を満たした場合の危険性以上に、厳格過ぎる対処困難性を求めることは、実質要件を定めた趣旨を失わしめるものであり、不相当なものであると考えます。

数値基準という、これまでの危険運転致死傷罪とは異なる形式要件を導入することになることから、私がこれまで述べさせていただいた点だけでも、実際の運用状況を確認、検証し、必要に応じて見直しをすることは必要不可欠だと考えます。そこで、3年後あるいは5年後に、今回の改正についての問題点や更なる改正の必要性などについて検討する機会を是非設けていただきたいと考えます。

また、そのためには、法務省や検察庁におかれては、是非、法改正後の不起訴事案について、事例の集積を行うことを御検討いただきたいと思います。現場の警察官や検察官には御負担をかけることになるかもしれませんが、不起訴事案について後から検討することは極めて困難だと思いますので、あらかじめ意識的に事例の集積を行っていただく必要があると思います。不起訴事案の集積こそ、今回の「要綱（骨子）案」に限らず、危険運転致死傷罪の運用の在り方、問題点、改善点を明らかにする最も効果的な手法と考えます。是非御検討いただくよう、よろしくお願いします。

最後に、今回の危険運転致死傷罪の類型の見直しは、悪質・危険な運転によって被害を被った被害者の方々の声があったからこそ行われたものであり、「要綱（骨子）案」はその一つの成果であると思います。被害者が出ないことが一番ではありますが、今回の見直しにより、少しでも悲惨な事件が減ること、そして被害を被った方々が不条理な思いを抱かなくて済むよう、適正な運用がされることを願ってやみません。

○新井委員 現場で日々刑事裁判に携わっている者の立場として、一言申し上げます。

この部会では、飲酒類型、高速類型やドリフト走行類型について、専門的な知見を踏まえた多角的な議論が行われ、また、被害者・御遺族の受け止め方や処罰を受け得る運転者の視点についても、各委員からそれぞれ貴重な御意見が数多く述べられました。法廷以外場で、個別の事件を離れてこのような御意見を聞く機会は少ないため、強く印象に残りました。

個別具体的な事案について判断する立場としては、もとより現行法においても、今回の議論の内容を踏まえて、あるいはそこで得た気付きを踏まえて、引き続き適切な事実認定と量刑判断に努めていく所存でございます。

また、法改正がなされれば、数値基準が設けられることによって立証対象がより明確になるのではないかと期待しておりますし、実質要件についても、今回の議論を踏まえて適切な判断に努めてまいりたいと考えております。

○橋爪委員 危険運転致死傷罪は、故意に危険な運転行為を行った結果、被害者を死傷させた場合を傷害罪・傷害致死罪と同程度に罰する犯罪類型であり、その高い法定刑に鑑みましても、実行行為である危険運転行為については、故意の暴行行為、傷害行為と同程度の悪質性・危険性が必要とされるべきです。当部会の議論においても、このことは、議論の前提として、十分に共有されていたと思います。

今回の「要綱（骨子）案」では数値基準が導入されていますが、これも本罪の罪質を変更するものではないと考えております。飽くまでも本罪の実行行為性の判断においては、実質的な観点からの危険性あるいは悪質性の判断が重要であるところ、その判断が、場合によっては不安定になり、ばらつきが生じ得ることから、法的安定性を担保するために、これだけの数値要件を満たしていれば、いかなる状況であっても危険性・悪質性を肯定し得るという観点から、数値要件が導入されたものであると認識しております。

「要綱（骨子）案」の数値基準だけを見た場合、基準が高過ぎて不適切であるという御批判もあり得るかもしれませんが、個別具体的状況を問わず、いかなる場合であっても、例外なく一律に危険性・悪質性を肯定し得るといえるだけの数値基準を設定する必要があることから、このような結論に至ったことについては、改めて確認しておきたいと存じます。

このように、今回の「要綱（骨子）案」は、本罪の罪質を変更するものではありません。したがって、逆に申し上げますと、数値要件を満たしていない場合であっても、実質的な観点から本罪の成立が認められる可能性が残されています。

アルコール類型については、身体のアアルコール保有量を問わず、アルコールの影響により正常運転が困難な状態と評価できる場合には本罪の成立を肯定し得ることは、「要綱（骨子）案」の「一１」の規定ぶりから明らかなです。この点、先ほどから御指摘がありましたように、数値基準のみが独り歩きすることのないよう、改めて確認しておきたいと存じます。

また、新たに設けられる高速度類型についても、「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」という実質要件が設けられています。この要件の意義については、事務当局から、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という御説明を頂きました。この御説明は、本罪の実質的な処罰根拠に遡ったものであり、十分な合理性があると思いますが、その内容や証明方法については、更に詰めて具体化、明確化することが、今後の実務や研究にとっても重要な課題であると考えております。私自身、部会での議論を踏まえて、更に勉強したいと存じます。

○丸山委員 危険運転致死傷罪については、これまで検察官として捜査・公判を行う中で、同罪を適用し得るか、過失運転致死傷罪として起訴すべきかなどの点で、判断がなかなか悩ましい面もございました。今後、「要綱（骨子）案」のような形で飲酒類型や高速度類型

について数値基準が定められ、また、いわゆるドリフト走行やウィリー走行などを正面から捉えることができる新たな類型が定められることになれば、判断すべき対象や収集すべき証拠がより明確となって、危険運転致死傷罪として処罰すべきものについて、より適切な判断と立証活動による安定的な運用が可能となるのではないかと考えております。

その上で、実際の運用に当たりましては、数値基準が定められた場合には、捜査・公判活動において、体内アルコール濃度や走行速度といった数値に関するものなど、客観的な証拠を収集・分析することが、より一層重要になると思われます。また、この部会の議論でも御意見が述べられたように、体内アルコール濃度や走行速度が数値基準に満たない場合についても、危険運転致死傷罪を適用することができないかについて、十分な検討を行うことも、引き続き重要であると考えております。

検察官としては、法整備によって、危険・悪質な運転行為に対する抑止力が今以上に発揮されることを期待するとともに、法整備が実現した際には、この部会における議論の内容や法整備の趣旨等も踏まえて、より一層適切な対処に努めてまいります。

○齊藤幹事 私は、当部会に参加し、刑法研究者の一人として、危険運転致死傷罪の解釈や適用については、刑法学の見地からしても課題が多いということを痛感いたしました。

常識的に見て異常な数値の飲酒運転や走行速度、異常な態様の走行などが、そこそこ正常に運転できていたとか、進行を制御できていたといった理由で、危険運転致死傷罪の適用を免れるとすれば、同罪がフェアに運用されていないとの疑いを招きかねません。他方で、正常運転困難や進行制御困難との要件の解釈及び実務上の判断、認定に困難が伴うことも、否定できないところです。

私自身は、法解釈の詰めも引き続き必要であると考えておりますが、立法的な見直しとしては、当部会の取りまとめた、アルコール影響類型における数値基準による形式要件の導入、高速度運転における数値基準を用いた危険を回避することが著しく困難な類型の新設、殊更にタイヤを滑らせ又は浮かせることによる進行制御困難の類型の新設が、事案処理のアンフェア感を払拭するために、速やかに打ち得べき最善手として十分理にかなっていると思います。解釈の行き詰まりを立法で是正するのは、至極全うな方策かと存じます。

ただし、根本の部分で解釈論的な課題があったことは、忘れてはならない点かと存じます。正常運転困難、進行制御困難、そして新設の危険回避の著しい困難といった実質要件を適正に運用するためには、あるいは、数値基準が導入されたせいで、かえって基準値到達事案と基準値に僅かに達しなかった事案等との間にアンフェア感を生じさせたりしないようにするためには、各要件を犯罪論的に支える解釈が大切かと存じます。刑法解釈学に身を置く者として、より良い解釈を追求することを肝に銘じる所存です。

○早川委員 警察においても、危険運転致死傷罪については、交通事件の中でも特に悪質・危険なものとして、これまでも特に注力をして捜査を行ってきたところです。今回、飲酒類型及び高速度類型に数値基準が導入されることになると、警察として、体内アルコール濃度や事故時の速度についての捜査など、より客観的な捜査が求められることになるものと認識しております。引き続き、装備資機材の充実に努めるとともに、今後、関係する法案が成立した際には、数値基準に達するものはもとより、これに達しない場合についても、危険運転致死傷罪の適正かつ効果的な捜査を推進してまいりたいと考えておりますし、そのための準備をしっかりと行っていきたいと考えております。

なお、一部の道路における法定速度を30キロメートル毎時に引き下げる道路交通法施行令の改正については、約2年間の施行準備期間を設けており、現在、鋭意準備を進めていることを御理解いただきたいと存じます。

○安田委員 当部会で取りまとめられた意見は、今後の自動車運転死傷事犯の実効的な規制にとって、大変大きな意義を有するものであると感じており、そのような議論に参画する機会を与えていただきましたことに、心より感謝申し上げます。

当部会での焦点の一つは、いわゆる数値基準を設けることでしたが、これは、量的に連続している事象のどこかに質的な断絶を見いだす必要があるということであり、事柄の性質上、本質的に困難を伴うものでした。しかしながら、結論として、飲酒類型、高速度タイプのいずれにおいても、徹底した意見交換を重ねた結果、この数値に達していれば間違いなく悪質であり、対処を放棄しているといえる線引きをすることができたのではないかと思います。このことには非常に大きな意義があったように思われるところです。

また、高速度類型に関して特に感慨深いのは、いわゆる対処困難性に着目した新たな類型を設けることが盛り込まれたことです。高速度類型における数値基準の設定は、このことなくしては不可能だったものと思われますので、その意義は大変大きいものだったように思います。平成13年の法制審議会では、対処困難性を危険性に含めると、当時の業務上過失致死傷で処罰されていた事案が全て危険運転致死傷罪に当たることになりかねないなどといった懸念が示され、対処困難性自体を処罰対象とすることはしない方向で議論が進んだわけですが、今回の法制審議会の審議においては、こうした類型を過失犯ではなく危険運転致死傷罪と評価する大きな決断がなされたこととなります。平成13年当時の議論の基礎には、対処困難性には予測の誤りという過失的要素が含まれるとの判断があったのかもしれませんが、対処困難性の類型では、ほかの車両や歩行者等の状況がどうであろうと、およそ対処を放棄したといえるだけの高速度を出したことの悪質性が問われるべきであり、行為者自身や他の交通関係者の過失を言わば飲み込むような形で高速度走行という許されない危険が創出されたと考えるべきなのだと改めて思うところでして、今回の結論は極めて意義深いものであると感じております。

他方で、例えば、我が国においては、車道上に様々な種類の車両及び歩行者が混在している状況です。自転車を例に取り上げて申し上げますと、自転車専用道路が整備されていない場所もある我が国においては、自転車が車道を走ることが原則とされており、自転車が後方確認することなく突然進路を変え自動車の前方に飛び出てくるような事態は、自動車を運転していれば誰しも日常的に経験するところです。対処困難類型は、自動車運転者に対し、こうした者の存在も視野に入れて運転することを求めるものではありませんが、自動車運転者側の負担だけが一方的に増すことがないように、自転車、更には歩行者の側でも、自動車側の対処を困難にするような振る舞いは慎んでいただくことが求められるように思われます。警察当局には、自動車運転者のほか、自転車や歩行者の側への啓発活動や取締りの強化も一層推進していただくよう願っております。

また、このような事案を典型として、ほかの交通関係者の振る舞いが事故に大きく寄与している事案については、引き続き事案の処理において相応の考慮をしていただきたいと存じます。

最後になりますが、今回の法制審議会部会の議論は、危険運転致死傷罪を、暴行に匹敵す

る危険を含んだものと捉える従来の伝統的な見方を維持しつつも、悪質で対処を放棄したもの、あるいは常軌を逸したものと見えるのかといった観点からの見直しを行った側面もあり、危険運転致死傷罪の理解を一段進化させ、その外縁を明確化することに大いに寄与するものであったと個人的には感じております。こうした明確な切り口を得られたことで、今後、更に当罰性の高い事案があり得るのであれば、新たな観点から切り取る可能性も残されているように思われ、今後の更なる議論に期待したいと思っております。

○小池委員 「自動車運転による死傷事犯に係る罰則に関する検討会」以来、危険運転致死傷罪の罪質に関する、平成13年の立法時以来の基本的コンセプトを崩さずに、適用上の明確性をできる限り確保することなどの課題に向き合い、今回の部会では、取り分けアルコール影響類型と高速度類型について、本罪が予定する運転行為の実質的危険性を間違いなく確保できるだけの具体的な数値基準について、科学的知見に関する専門家の御意見も踏まえ、また、本罪が予定する実質的危険性は、知れる限りの科学的・専門的知見を踏まえて一定の謙抑性を保った上での社会通念上の評価であると考えられることにも、改めて思いをいたしつつ、私なりに意見を述べてまいりました。そして、「要綱（骨子）案」は、タイヤを滑らせ又は浮かせる類型に関する部分も含め、危険運転致死傷罪として求められる危険性・悪質性の水準を満たすものであるとの理解の下に、採決では賛成いたしました。

今後、「要綱（骨子）案」が速やかに立法に反映されること、また、仮に立法が実現した後は、捜査機関による適正な証拠収集に基づき、また、数値基準を下回る場合の実質要件の適切な運用を含めて十全な法執行がなされることを望みますし、解釈上残る問題点については、刑法研究者として考えを深めていきたいと思っております。法改正に関する周知・広報が、本罪の適用を検討しなければならないような死傷事犯の減少に寄与することについても心から願っています。

今回の部会において、充実した議論を可能とする議事運営をしてくださった今井部会長、事務当局の皆様、議論の中で多くを学ばせていただいた委員・幹事の皆様に厚く御礼申し上げます。

○今井部会長 皆様、ありがとうございます。ほかにないようでしたら、事務当局から御発言をお願いいたします。

○佐藤委員 事務当局を代表して、御挨拶を申し上げます。

委員・幹事、関係官の皆様方におかれましては、大変お忙しい中、今回の諮問につきまして、9か月間にわたり、全8回の会議に御出席いただいた上、貴重な御意見を頂戴し、厚く御礼を申し上げます。また、今井部会長におかれましては、議事の進行、意見の取りまとめに格段の御尽力を賜りまして、誠にありがとうございました。

法務省としては、危険かつ悪質な運転行為による死傷事犯への適切な対処は、正に喫緊の課題であると考えております。そうした中で、当部会において、危険運転による死傷事犯に係る罰則の在り方について、様々な観点から幅広い御意見等を頂戴し、皆様の御尽力により、「要綱（骨子）案」の取りまとめに至ったことは、大変重要な意義を有することであると考えております。

本日取りまとめたいただいた諮問第128号に関する御決定は、今後開催される法制審議会の総会に部会長から御報告いただき、速やかに答申を頂戴したいと考えております。

その上で、法務省としては、法案の立案作業を進め、できる限り早期に、関連する法律案

を国会に提出するとともに、その法律案が成立した場合には、当部会において頂戴した御意見等をも踏まえつつ、法整備の趣旨等について、捜査機関等に対し、しっかりと周知してまいりたいと考えております。

委員・幹事、関係官の皆様方におかれましては、今後とも引き続き、御支援、御協力を賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。

○今井部会長 最後に、私からも一言御挨拶させていただきます。

本日をもって、当部会における危険運転による死傷事犯に係る罰則の整備についての審議が全て終了いたします。委員・幹事の皆様には、長期間にわたり、多大なる御尽力を賜りましたこと、部会長として厚く御礼申し上げます。

諮問第128号は、自動車運転の中で、身体に法令で定める程度以上のアルコールを保有した状態での運転と、法令で定める速度以上の速度、いわゆる高速度での運転を危険運転として規定することに加えて、ドリフト走行などタイヤを滑らせ又は浮かせて危険な運転をすることを危険運転として規定することを要請するものです。この要請は、社会の実情に対処する緊急性が高いものですが、多くの困難な法的課題の解決を迫るものでした。

審議の過程では、交通遺族の方々の切実な思いや、悪質な運転を厳罰に処すべきという社会的な要請を十分に受け止めつつ、それと同時に、刑法の大原則である罪刑法定主義、特にその明確性の原則と罪刑均衡の原則等との整合性をいかに図るかという観点から、熱心かつ緻密な意見交換が続けられました。

立場の異なる皆様から、それぞれの専門的知見に基づいた真摯な御意見を頂けたことで、実務的にも、また理論的にも練り上げられた「要綱（骨子）案」の取りまとめに至ったものと考えております。このように密度の濃い審議ができましたのは、ひとえに委員・幹事の皆様の熱意の賜物でございます。また、資料作成や論点整理に当たられた事務当局の皆様の多大なるサポートに対しまして、この場を借りて感謝の意を表したいと存じます。

本日取りまとめられました「要綱（骨子）案」は、速やかに法制審議会総会に報告申し上げます。法務大臣への答申へと続けていただくことになります。この答申案が危険運転による人の死傷という悲惨な交通事故への有効な抑止策となり、より適正な刑事司法の実現に寄与することを切に願ひまして、私の挨拶と代えさせていただきます。

皆様、本当にお疲れさまでございました。

当部会はこれで閉会になりますが、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ひます。また、配布資料についても、公開することとしたいと思ひますが、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）

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。

以上をもちまして、当部会は終了いたします。皆様の御協力に改めて感謝申し上げます。誠にありがとうございました。

—了—