

参議院常任委員会調査室・特別調査室

論題	危険運転致死傷罪における数値基準の導入等 －自動車運転死傷処罰法の改正－
著者 / 所属	原 直毅 / 法務委員会調査室
雑誌名 / ISSN	立法と調査 / 0915-1338
編集・発行	参議院事務局企画調整室
通号	486 号
刊行日	2026-8-6
頁	38-50
URL	https://www.sangiin.go.jp/japanese/annai/chousa/ripou_chousa/backnumber/20260806.html

※ 本文中の意見にわたる部分は、執筆者個人の見解です。

※ 本稿を転載する場合には、事前に参議院事務局企画調整室までご連絡ください（TEL 03-3581-3111（内線 75020）／ 03-5521-7686（直通））。

危険運転致死傷罪における数値基準の導入等

— 自動車運転死傷処罰法の改正 —

原 直毅

(法務委員会調査室)

《要旨》

危険運転致死傷罪等を定めた自動車運転死傷処罰法については、危険かつ悪質な運転行為による死傷事犯に適切に対処する観点から、法務省において、令和6年の検討会、翌7年の法制審議会で検討が加えられた。これを踏まえ、政府は、令和8年の第221回国会（特別会）において、危険運転致死傷罪における飲酒類型と高速度類型への数値基準の導入、殊更滑走等類型の新設を主な内容とする本法律案を参議院に提出した。

本法律案は国会での審議を経て、同年6月に成立し、7月に公布・施行された。

審議においては、法案提出の趣旨、数値基準を導入した趣旨・目的、数値基準の内容、改正内容と現行の規定との関係、殊更滑走等類型の内容等について質疑が行われた。

今後、質疑や附帯決議等で言及された、数値基準や殊更滑走等類型の適正な運用、数値基準の検討・検証、いわゆるながら運転等の新たな類型の追加の検討等といった論点について、その議論の動向が注目される。

1. はじめに

本稿は、第221回国会（特別会）の令和8年6月25日に成立した「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及び道路交通法の一部を改正する法律」について、国会に提出された背景・経緯、概要及び主に参議院法務委員会における議論を紹介するものである。

2. 提出の背景及び経緯

（1）提出の背景

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（平成25年法律第86号。以下「自動車運転死傷処罰法」という。）は、自動車の運転による死傷事案全般に対する罰則を定めた法律である。

自動車運転死傷処罰法に定める危険運転致死傷罪等の規定は当初、刑法（明治40年法律第45号）の平成13年改正（平成13年法律第138号）により、刑法第208条の2（当時）として新設された¹。その後、基本法である刑法に政令委任の規定を設けることは相当でないとの考慮²や条文の分かりやすさ等に鑑み、刑法の特別法としての自動車運転死傷処罰法が制定されるとともに、危険運転致死傷罪等の規定は同法に置かれた³。これまでの危険運転致死傷罪等に係る主な法改正の経過は次のとおりである（図表）。

図表 危険運転致死傷罪等に係る主な法改正の経過

法の改正・制定 【施行日】	主な改正内容
平成13年の刑法改正 【平成13年12月25日施行】	・次の行為によって人を死傷させる行為を処罰する危険運転致死傷罪を新設（第208条の2（当時））。法定刑は、致傷の場合は10年以下の懲役、致死の場合は1年以上の有期懲役。 ・アルコール又は薬物の影響により正常な運転が困難な状態で四輪以上の自動車を走行させる行為（飲酒類型） ・その進行を制御することが困難な高速度で四輪以上の自動車を走行させる行為（高速度類型） ・その進行を制御する技能を有しないで四輪以上の自動車を走行させる行為 ・人又は車の通行を妨害する目的で、走行中の自動車の直前に進入し、その他通行中の人又は車に著しく接近し、かつ、重大な交通の危険を生じさせる速度で四輪以上の自動車を運転する行為 ・赤色信号又はこれに相当する信号を殊更に無視し、かつ、重大な交通の危険を生じさせる速度で四輪以上の自動車を運転する行為（赤信号無視類型）
平成16年の刑法改正（平成16年法律第156号） 【平成17年1月1日施行】	・有期懲役の上限引上げ（刑法第12条改正。15年から20年に引上げ）に伴う危険運転致死罪の刑の上限引上げ（懲役20年）。 ・危険運転致傷罪の法定刑の上限を懲役15年に引上げ。
平成19年の刑法改正（平成19年法律第54号） 【平成19年6月12日施行】	・自動車運転過失致死傷罪を新設。法定刑は、7年以下の懲役若しくは禁錮又は100万円以下の罰金（刑法第211条第2項）。 ・危険運転致死傷罪の対象を「四輪以上の自動車」から「自動車」に改め、自動二輪車を同罪の対象に含める。

¹ 危険運転致死傷罪は、危険運転行為の実質的危险性に照らし、（その行為を暴行に準じて取り扱うことも許され则认为）暴行により人を死傷させた者に準じて処罰しようとする暴行の結果的加重犯としての傷害罪、傷害致死罪に類似した犯罪類型として設けられた。このため、法定刑は傷害又は傷害致死と同程度に定められている（井上宏ほか「刑法の一部を改正する法律の解説」（『法曹時報』第54巻第4号（法曹会、平14.4）55～58頁、前田雅英ほか『条解刑法〔第5版〕』（弘文堂、令和7年）882～883頁、井田良「危険運転致死傷罪と「制御困難高速度走行」をめぐって」（『法曹時報』第76巻第3号（法曹会、令6.3）22頁）。こうした性格から、重大な死傷事犯となる危険が典型的に極めて高い運転行為で特に悪質な態様のものに構成要件を設けたものとされる（大塚仁ほか『大コンメンタール刑法第三版 第10巻〔第193条～第208条の2〕』（青林書院、令和3年）575頁）。

² 自動車運転死傷処罰法の制定で新設された同法第3条の危険運転致死傷罪の規定には、「自動車の運転に支障を及ぼすおそれがある病気として政令で定めるものの影響により」として政令に委任するものがある。

³ 第183回国会衆議院法務委員会議録第19号（平25.6.19）6頁

平成25年の自動車運転死傷処罰法制定 【平成26年 5月 20日施行】	・危険運転致死傷罪と自動車運転過失致死傷罪の規定を自動車運転死傷処罰法に規定（前者は第2条及び第3条、後者は第5条。刑法からは削除。）。 ・危険運転致死傷罪（第2条）の類型に「通行禁止道路を進行し、かつ、重大な交通の危険を生じさせる速度で自動車を運転する行為」を追加。 ・法定刑の軽い危険運転致死傷罪（第3条）を新設。法定刑は、致傷の場合12年以下の懲役、致死の場合15年以下の懲役。 ・過失運転致死傷アルコール等影響発覚免脱の罪を新設（第4条）。法定刑は12年以下の懲役。 ・第2条～第5条の罪について無免許運転である場合の加重規定を新設（第6条）。
令和2年の自動車運転死傷処罰法の改正（令和2年法律第47号） 【令和2年 7月 2日施行】	・危険運転致死傷罪（第2条）の類型に次のものを追加（あおり運転類型）。 ・車の通行を妨害する目的で、走行中の車の前方で停止し、その他これに著しく接近することとなる方法で自動車を運転する行為（同条第5号）。 ・高速自動車国道等において、自動車の通行を妨害する目的で、走行中の自動車の前方で停止し、その他これに著しく接近することとなる方法で自動車を運転することにより、走行中の自動車に停止又は徐行をさせる行為（同条第6号）。
※「刑法等の一部を改正する法律の施行に伴う関係法律の整理等に関する法律（令和4年法律第68号）」（令和7年6月1日施行）により法定刑の「懲役」、「禁錮」は「拘禁刑」に改正された。	

（出所）法務省「危険運転致死傷罪等の改正の経緯」（同省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1回、令6.2.21）配布資料1）、自動車運転による死傷事犯に係る罰則に関する検討会「取りまとめ報告書」（令6.11）及び国会会議録を基に筆者作成

（2）提出の経緯

ア 法務省「自動車運転による死傷事犯に係る罰則に関する検討会」

危険運転致死傷罪等の規定はその制定以来、上記のように累次の改正を経てきたが、危険かつ悪質な運転行為による死傷事犯に適切に対処することができていないのではないかという観点から、様々な指摘がなされるようになった。こうした近時の状況を踏まえ⁴、法務省は「自動車運転による死傷事犯に係る罰則に関する検討会」（以下「検討会」という。）を令和6年2月から同年11月にかけて11回開催した。

検討会においては様々な論点について議論され、令和6年11月に「取りまとめ報告書」（以下「検討会報告書」という。）が取りまとめられた⁵。

イ 法制審議会

検討会報告書を踏まえ、法務大臣は、自動車運転による死傷事犯の実情等に鑑み、事

⁴ 検討会報告書1頁。検討会では「事件の当事者として問題に強い関心を有する被害者や御遺族の方々から、現行法やその運用になお納得し難い点があるという声が上げられていることが、この検討会の開催の契機になっていると認識」しているとの発言があった（検討会（第1回）（令6.2.21）議事録7頁 小池委員発言）。

⁵ 検討会報告書は、主に次の内容について法改正の検討を行うことが考えられるとした。

- ① 「アルコール（略）の影響により正常な運転が困難な状態」との構成要件を個人差や心身の状況にかかわらず一律に満たすといえる数値基準を規定する。
- ② 数値基準を満たす速度で自動車を走行させる行為を一律に高速度類型の対象とする規定を設ける。
- ③ タイヤを滑らせたり浮かせたりすることにより、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曲芸的な走行行為のうち、危険運転致死傷罪として処罰すべき危険性・悪質性を有する行為を処罰対象とする。
- ④ ①の数値基準を規定する場合、自動車運転死傷処罰法第3条第1項の同じ構成要件につき同様の数値基準を規定する。

案の実態に即した対処をするため、早急に法整備を行う必要があるとして、令和7年2月10日、諮問第128号⁶を行った。また、同日の法制審議会総会において、同諮問について審議するための部会「刑事法（危険運転による死傷事犯関係）部会」（以下「部会」という。）を設置することが決定された。

部会は令和7年3月以降、8回の会議と1回の視察⁷を行い、同年12月25日、「要綱（骨子）案」を取りまとめ、多数をもって⁸部会の意見として法制審議会（総会）に報告することを決定した。部会の「要綱（骨子）案」は令和8年2月12日の法制審議会総会において原案どおり決定され、同日、「要綱」として法務大臣に答申された⁹。

ウ 国会における審議経過

第221回国会（特別会）の令和8年3月31日、政府は、法制審議会の答申を踏まえるとともに、危険運転致死傷罪へ数値基準を新設することを考慮し、道路交通法（昭和35年法律第105号）の酒酔い運転の罪（同法第117条の2第1項第1号）についても数値基準を設けるため、「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及び道路交通法の一部を改正する法律案」（閣法第42号。以下「本法律案」という。）を参議院に提出した。

本法律案は、4月13日に法務委員会に付託された後、翌14日に趣旨説明が聴取され、16日に質疑及び採決が行われた。採決の結果、全会一致をもって原案どおり可決すべき

⁶ 諮問の内容は次のとおり。

次に掲げる行為を自動車運転死傷処罰法第2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

⁷ ドリフトを行うことができるサーキット場を視察し、ドリフトに関する説明の聴取等が行われた（「法制審議会刑事法（危険運転による死傷事犯関係）部会における期日外視察の概要（エビスサーキット、令7.11.25）」）。

⁸ 賛否は賛成11、反対1。なお、採決前に、高速度類型に関し、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、部会に示された程度の余裕では、いまだ十分とはいえないとして反対の意見を述べた委員があった（部会第8回会議（令7.12.25）議事録2頁 宮村委員発言）。

⁹ 答申（骨子（概要））の内容は次のとおり。

一 次に掲げる行為を行い、よって人を負傷させた者は15年以下の拘禁刑に処し、人を死亡させた者は1年以上の有期拘禁刑に処するものとする。

1 アルコール影響正常運転困難状態（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いう。二において同じ。）で自動車を走行させる行為

2 次のイ又はロに掲げる場合の区分に応じ当該イ又はロに定める速度以上の高速度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（次のイ又はロに掲げる場合の区分に応じ当該イ又はロに定める速度に準ずるものに限る。）で自動車を運転する行為

イ 道路交通法第22条第1項の規定によりこれを超える速度で進行してはならないこととされている最高速度（以下「最高速度」という。）が60キロメートル毎時を超える場合 最高速度を60キロメートル毎時を超える速度

ロ 最高速度が60キロメートル毎時以下である場合 最高速度を50キロメートル毎時を超える速度

3 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

二 アルコールの影響により、その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、人を負傷させた者は12年以下の拘禁刑に処し、人を死亡させた者は15年以下の拘禁刑に処するものとする。

ものとされ、5項目の附帯決議が付された¹⁰。4月17日、本会議において全会一致で可決され、衆議院に送付された。衆議院では、6月16日に法務委員会に付託された後、翌17日に趣旨説明が聴取され、24日に質疑及び採決が行われた。採決の結果、全会一致をもって原案どおり可決すべきものとされ、6項目の附帯決議が付された¹¹。6月25日、本会議において全会一致で可決され、成立した。

7月1日、「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及び道路交通法の一部を改正する法律」(令和8年法律第52号)が公布され、21日に施行された¹²。

3. 本法律案の概要

(1) 危険運転致死傷罪のうち飲酒類型における数値基準の導入

自動車運転死傷処罰法(以下「法」ということがある。)の改正前の第2条に定める危険運転致死傷罪のうち、飲酒類型(同条第1号)において、「身体に血液1ミリリットルにつき1.0ミリグラム以上又は呼気1リットルにつき0.5ミリグラム以上の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」と定義し、対象行為の明確化を図る(改正後の法第2条第1号)。

なお、現行の法第2条第1号において「アルコール又は薬物」として定められている「薬物」については、構成要件は変わらないものの、新たに「薬物影響正常運転困難状態」と定義づけられ、飲酒類型から独立した規定となる(改正後の法第2条第2号)。

(2) 危険運転致死傷罪のうち高速度類型における数値基準等の導入

改正前の法第2条に定める危険運転致死傷罪のうち、高速度類型(同条第2号)において、現行の実質要件を維持しつつ(改正後の法第2条第3号)、新たに数値基準等を導入する(改正後の法第2条第4号)。具体的には、①最高速度¹³が60キロメートル毎時以下である場合、最高速度を50キロメートル毎時超える速度、②最高速度が60キロメートル毎時を超える場合、最高速度を60キロメートル毎時超える速度が数値基準となる。

また、「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」として実質要件を定める(改正後の法第2条第4号柱書)。このうち「道路及び交通の状況」とは、「道路の状況」が道路の形状や路面の状況等を、「交通の状況」が歩行者や他の車両の交通量等を、「重大な交通の危険を回避する」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している¹⁴。

なお、本来過失犯として処罰すべきものが処罰範囲に含まれないようにする趣旨から、「著しく」の表現が用いられている¹⁵。

¹⁰ 参議院ホームページ<https://www.sangiin.go.jp/japanese/gianjoho/ketsugi/221/f065_041601.pdf>
(以下、本稿におけるURLの最終アクセス日はいずれも7月22日である)

¹¹ 衆議院ホームページ<https://www.shugiin.go.jp/internet/itdb_rchome.nsf/html/rchome/Futai/houmuAFB4BCBD9629EA3A49258E2F002CB2B6.htm>

¹² この法律は、公布の日から起算して20日を経過した日から施行する(附則第1項)とされている。

¹³ 道路交通法第22条第1項の規定によりこれを超える速度で進行してはならないこととされている最高速度。

¹⁴ 部会第5回会議(令7.9.29)議事録16頁 猪股幹事発言

¹⁵ 部会第5回会議(令7.9.29)議事録16頁 猪股幹事発言

（３）危険運転致死傷罪への殊更滑走等類型の新設

法第２条に定める危険運転致死傷罪において、新たに、「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」を対象となる行為として追加する（改正後の法第２条第６号）。具体的な運転態様については、例えば四輪車のドリフトや二輪車のウィリー等が想定されている¹⁶。

なお、本類型は、検討会において「曲芸的な走行行為」¹⁷、部会において「ドリフト走行類型」¹⁸と呼ばれていたものである。

（４）第３条に定める危険運転致死傷罪の規定の改正

法第２条における数値基準の導入に伴い、同条第１号と同様に「正常な運転が困難な状態」の文言が用いられている法第３条第１項についても同様に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、同項の要件を改正後の第２条第１号で用いられている「アルコール影響正常運転困難状態」に改めるものである¹⁹。

（５）道路交通法の一部改正

法第２条に定める危険運転致死傷罪の飲酒類型において数値基準を導入することに合わせ、道路交通法上の酒酔い運転の罪（第117条の２第１項第１号）についても、危険運転致死傷罪の飲酒類型と同様の数値基準を設けるものである。また、酒気帯び運転の罪（第117条の２の２第１項第３号）の数値基準については、酒酔い運転の罪の数値基準「未満の範囲内において」政令で定める程度以上にアルコールを保有する状態に改められる²⁰。

４．主な国会論議

（１）本法律案を提出した趣旨

現在、交通事故の発生件数等がピーク時から大きく減少している状況²¹にあることから、本法律案を提出した趣旨について問われた。それに対し、平口法務大臣は、危険運転致死傷罪については近時、飲酒類型に関し、「アルコールの影響により正常な運転が困難な状態」

¹⁶ 検討会の議論では、警察庁交通局交通企画課長から、危険な走行行為の例として、「ゼロ発進」（いきなりアクセルを強く踏んで加速する）や「ホッピング」（自動車に改造を加えて跳ねながら走行）が指摘された（検討会（第５回、令6.5.30）議事録33頁 日下委員発言）。

¹⁷ 例えば検討会報告書11頁を参照。

¹⁸ 例えば部会第７回会議（令7.12.9）議事録２頁 猪股幹事発言を参照。

¹⁹ 部会第７回会議（令7.12.9）議事録３頁 猪股幹事発言

²⁰ 道路交通法上の罪の成立に関し、行為者において、飲酒によりアルコールを自己の身体に保有しながら車両等の運転をすることの認識があればよく、アルコールの影響により「正常な運転ができないおそれがある状態」に達しているかどうかや（酒酔い運転）、アルコール保有量の数値（酒気帯び運転）まで認識している必要はないとされる（道路交通執務研究会『執務資料道路交通法解説』（東京法令出版、令和７年）687頁、最高裁判所昭和46年12月23日判決（刑集第25巻９号1100頁）、最高裁判所昭和52年９月19日判決（刑集第31巻５号1003頁））。

²¹ 交通事故の発生件数はピーク（平成16年）の95万2,720件に対し、直近（令和７年）は28万7,236件である。なお、負傷者数はピーク（平成16年）の118万3,617人に対し、直近は33万8,294人、死者数はピーク（昭和45年）の1万6,765人に対し、直近は2,547人である（警察庁「令和７年中の交通事故死者数について」（令8.1.6））。

の構成要件該当性の判断にばらつきが生じていること²²、高速度類型に関し、常識的にみて極めて危険性の高い高速度運転であってもその適用が否定される場合があること、車体を横滑りさせながらカーブを曲がる（ドリフト）、二輪車の前輪を浮かせて後輪だけで走行する（ウィリー）といった行為を直接捉える類型がないことから処罰の空隙が生じているとの指摘があったこと²³を踏まえ、事案の実態に即したより厳正な対処を可能とするための法整備を行う趣旨である旨答弁した²⁴。

（２）危険運転致死傷罪への数値基準の導入（総論）

ア 改正前の危険運転致死傷罪の規定に数値基準が設けられてこなかった理由

本法律案が数値基準を導入することから、現行の法第２条の危険運転致死傷罪の規定に数値基準が設けられてこなかった理由について問われた。それに対し、法務省は、危険運転致死傷罪とは重大な死傷事犯を惹起する危険性、悪質性が典型的に極めて高い運転行為を行って人の死傷結果を生じた場合に重い法定刑により処罰するものであるが、個別具体的な事情を問わず、そのような高い危険性、悪質性が一律に認められる数値基準を定めるための本格的な検討を開始する契機がなかったのが実情である旨答弁した²⁵。

イ 数値基準を導入する趣旨及び類似の立法の有無

本法律案により数値基準を導入する趣旨及び類似の立法の有無について問われ、法務省は、一律に危険運転致死傷罪として処罰すべき実質的な危険性、悪質性が認められるといえる数値基準を設けることにより、構成要件がより明確になる旨答弁するとともに、少なくとも法務省刑事局所管の法律に定められている犯罪の構成要件において、特定の数値を基準として定めたものは見当たらない旨答弁した²⁶。

ウ 数値基準を政省令に委任せず法律に規定することとした理由

本法律案により導入される数値基準について、政省令に委任せず法律に規定することとした理由について問われた。それに対し、法務省は、特定の事項の定めを政令に委任するのは、それが技術的、専門的である場合や社会情勢等により頻繁に変化するもので柔軟に改める必要がある場合であるが、本法律案における危険運転致死傷罪の飲酒類型及び高速度類型の数値基準は、重い法定刑が定められている構成要件の中核的な要素であることに加え、社会情勢等の変動に応じて柔軟に変更すべき性格のものではないと考えられたため原則どおり法律で定めることとした旨答弁した²⁷。

²² 報道等では「あいまい」との表現が多く、本法律案の成立をもって「あいまいさ解消」とも評される。一方、この「あいまいさ」は適用範囲が拡大されてきたためであるとの見解もある（『東京新聞』（令8.6.26）、『朝日新聞』（令7.2.6））。なお、飲酒類型に限らず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の指摘もある（部会第8回会議（令7.12.9）議事録5頁 波多野委員発言）。

²³ 検討会においては、大阪高判平27.7.2（平成26年（う）1312、「自動車運転による死傷事犯類型別事例集（高速度）」（検討会（第3回、令6.3.19）配布資料8））が紹介された（検討会（第5回、令6.5.30）議事録32頁 小池委員発言）ことを契機に議論が進められた。

²⁴ 第221回国会参議院法務委員会会議録第5号（令8.4.16）

²⁵ 第221回国会参議院法務委員会会議録第5号（令8.4.16）

²⁶ 第221回国会参議院法務委員会会議録第5号（令8.4.16）

²⁷ 第221回国会参議院法務委員会会議録第5号（令8.4.16）。なお、法第3条第2項の「自動車の運転に支障を及ぼすおそれがある病气」、道路交通法第117条の2の2（酒気帯び運転の罪）の「アルコールを保有する状

（３）飲酒類型（改正後の法第２条第１号）における改正内容について

ア 数値基準を本法律案の水準とした理由

数値基準については、部会において複数の案が検討されていたことから、最終的に本法律案の水準となった理由について問われた。それに対し、平口法務大臣は、数値基準は個別具体的な事情を問わず一律に、正常な運転が困難な状態にあると認められる体内アルコール濃度とする必要があったところ、呼気１リットルにつき0.5ミリグラムに至っている場合には²⁸、個人差を問わず、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不可欠な能力への影響が生じているとのアルコール医学の知見を前提に²⁹、一律に正常な運転が困難な状態に至っていると評価できることに幅広い意見の一致が見られた一方、呼気１リットルにつき0.25ミリグラム又は0.3ミリグラムとすることには、反証を許さず一律に「正常な運転が困難な状態」とする数値基準として相当ではないとの異論が示され、幅広い支持を得るには至らなかったことから、飲酒類型の数値基準を呼気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）とする答申が取りまとめられた旨答弁した³⁰。

イ 現行の実質要件を維持する理由

本法律案が新たに飲酒類型に数値基準を導入しつつ、現行の実質要件についても維持した理由について問われ、法務省は、体内アルコール濃度が数値基準に満たない場合であっても、個別具体的な事情に照らして正常な運転が困難な状態と認められる場合はあり得ると考えており、数値基準とは別に実質要件を存置することとした旨答弁した³¹。

ウ 行為者における故意の内容

危険運転致死傷罪は故意犯であることから、行為者において体内アルコール濃度を把握していない場合、故意が認められず処罰が困難になり得るのではないかと問われた。それに対し、法務省は、故意が認められるには身体に数値基準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となるが、その認識は概括的、未必的なもので足り、実務的には検出された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認められると考えられる旨、また、そのような認識がなくと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づける事実の認識があれば認められる旨答弁した³²。

態」については改正後も委任規定が残る。

²⁸ 一般的な目安として、ビール大瓶２本程度を飲んだ状態に相当するとされている（第221回国会衆議院法務委員会議録第22号（令8.6.24））。

²⁹ アルコールの分解能力は遺伝的背景等により個人差は生じるが、血中アルコール濃度で生じる人体への影響は、人種や年齢、性別や飲酒習慣にかかわらず一定とされる（部会第２回会議（令7.6.5）松本博志参考人配布資料）。

³⁰ 第221回国会参議院法務委員会議録第５号（令8.4.16）

³¹ 第221回国会参議院法務委員会議録第５号（令8.4.16）

³² 第221回国会衆議院法務委員会議録第22号（令8.6.24）

(4) 高速度類型（改正後の法第2条第4号）における改正内容について

ア 数値基準が本法律案の内容となった理由

数値基準については、部会において複数の案が検討されていたことから³³、どのような根拠から本法律案の内容となったかが問われた。それに対し、法務省は、数値基準はその速度以上の速度で自動車を運転する行為であれば、道路や交通の状況を問わず一律に高度の危険性（対処困難性）や悪質性が認められ、適切な対処をおよそ放棄していると言える速度であるとした上で、道路交通の事情に照らすと最高速度に応じて定めることが合理的であると考えられたため最高速度を基準に用いた旨、具体的な数値は物理モデルに基づく理論的な限界速度（最高速度を遵守していれば回避できる障害物をおよそ回避できない速度）を参考に、道路交通に関する社会通念も考慮した結果、本法律案の数値を定めた旨答弁した³⁴。

イ 実質要件の対象が数値基準の速度に「準ずるものに限る」とされた理由

前述のとおり改正後の法第2条第4号（柱書）には実質要件も設けられたが、その対象が数値基準の速度に「準ずるものに限る」とされた理由について問われた。これに対し、法務省は、最高速度を超過する速度での運転行為により死傷結果が発生した事案の多くが結果として重大な交通の危険を回避できなかったものである以上、この実質要件を満たすと判断されかねず、危険運転致死傷罪の処罰範囲が過度に広範となるおそれがあり、処罰範囲を適切に限定する観点から「準ずる」といった文言を用いた旨答弁した³⁵。

ウ 「準ずる」の趣旨

改正後の法第2条第4号（柱書）に定められている「準ずる」の趣旨について、法務省は、一般に「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の意味であるところ、道路の最高速度は（原則）10キロメートル毎時単位で定めることとされており、数値基準も10キロメートル毎時単位で定めていることから、少なくとも数値基準の速度を10キロメートル毎時以上下回る速度は「準ずるもの」に該当しないと考えている旨答弁した³⁶。

エ 現行の高速度類型との関係

高速度類型について本法律案は、現行の規定を維持しつつ（改正後の法第2条第3号）、新たな規定を追加することから（改正後の法第2条第4号）、両者の関係について問われた。それに対し、法務省は、前者は一般に速度が速過ぎるため自車を道路の状況に応じて進行させることが困難な速度と解され、高速度運転に起因する危険性のうち、進路保持の困難性を捉えるものであるのに対し、後者は、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となるという観点から高速度運転の危険性を捉え

³³ 部会においては、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50キロメートル毎時を超える速度、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キロメートル毎時を超える速度を数値基準とする案（「考えられる制度案」（部会第5回会議（令7.9.29）配布資料9））等も議論されていた。

³⁴ 第221回国会参議院法務委員会会議録第5号（令8.4.16）

³⁵ 第221回国会衆議院法務委員会会議録第22号（令8.6.24）

³⁶ 第221回国会参議院法務委員会会議録第5号（令8.4.16）

具体例として、凍結した路面や多くの児童が下校している道路を走行した場合が挙げられている（第221回国会衆議院法務委員会会議録第22号（令8.6.24））。

るものである旨答弁した³⁷。

オ 行為者における故意の内容

危険運転致死傷罪は故意犯であることから、行為者の故意を何に求めるかについて問われ、法務省は、犯行時に自車に適用される最高速度の認識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あるが、いずれの認識についても、概括的、未必的なもので足りる旨答弁した³⁸。

カ 実行行為と結果の間の因果関係

行為者は数値基準を超える速度で運転していたが、死傷の結果発生までの間に介在事情があった場合、実行行為と結果の間の因果関係が認められるかが問われた。それに対し、法務省は、一般的に判例によれば因果関係の存否は、生じた結果が実行行為の危険が現実化したものと評価できるかという枠組みにより判断されるところ、介在事情があった場合にはそれが著しく不自然、不相当でない限りは因果関係が認められると考えられるため、例えば介在事情が行為者自身による前方不注視等の注意義務違反であるような場合には認められ得るが、自車の直前に飛び出してきた歩行者と衝突したなどの確な運転行為を行っていたとしても衝突が回避できない場合には否定され得る旨答弁した³⁹。

キ 最高速度について交通実態を踏まえたものとする必要性

道路の最高速度は具体的には道路交通法施行令（昭和35年政令第270号）により定められているところ、同施行令の改正（令和6年政令第248号）により、中央線のない道路（いわゆる生活道路）等の最高速度が令和8年9月1日に30キロメートル毎時へ引き下げられるが、数値基準が最高速度に応じて定まることから、交通実態を踏まえた速度規制となるよう規制を見直す必要性について問われた。これに対し、警察庁は、都道府県警察は道路交通法施行令の改正が行われた令和6年7月以降、30キロメートル毎時が適用されることが交通実態に合わないものの把握を進めており、令和8年3月、改めて都道府県警察に文書を発出し、原則として5月末までに規制を見直すべき箇所の選定を終了し、同施行令の施行までに必要な交通規制を実施するよう指導している旨答弁した⁴⁰。

また、最高速度が交通実態に合っていない道路において数値基準による危険運転致死傷罪の成立が否定され得るか問われた。これに対し、法務省は、数値基準は最高速度を相当程度超過した速度であることから、当該速度以上の速度で自動車を走行する行為に危険運転致死傷罪として処罰すべき高い危険性や悪質性が認められると考えており、実質的な危険性が認められないことは想定しにくい旨答弁した⁴¹。

ク 一時的に通常と異なる最高速度となった場合の数値基準

高速道路等は天候や道路状況により、一時的に通常と異なる最高速度が指定されることがあるため、その場合の数値基準の適用方法について問われた。これに対し、法務省

³⁷ 第221回国会参議院法務委員会会議録第5号（令8.4.16）

³⁸ 第221回国会参議院法務委員会会議録第5号（令8.4.16）

³⁹ 第221回国会参議院法務委員会会議録第5号（令8.4.16）

⁴⁰ 第221回国会参議院法務委員会会議録第5号（令8.4.16）

⁴¹ 第221回国会参議院法務委員会会議録第5号（令8.4.16）

は、当該天候や道路状況等の特性から生じる類型的な危険性を踏まえ、道路交通の安全の観点から適正と考えられる最高速度が定められるものであるから、数値基準の算定根拠となる最高速度は、当該状況において適用される最高速度を意味する旨答弁した⁴²。

(5) 殊更滑走等類型の導入（改正後の法第2条第6号）について

・ ドリフト走行を危険運転致死傷罪の対象とすることの是非

新たに導入される殊更滑走等類型についてはドリフト走行等が念頭に置かれているが、ドリフト走行は運転技術の一つであることから、「その進行を制御することが困難な状態にさせ」という構成要件と矛盾はないか問われた。それに対し、法務省は、部会の期日外視察において、ドリフト走行は元々（約40～50年前に当時の車両やタイヤの性能の下、レースやラリーにおいて）カーブを曲がるための技術として発展してきたが、現在の道路事情や自動車の性能を踏まえると、公道で行う必要は認められず、路面の凹凸や落下物、他の交通関係者の動きなどの影響を受けて容易に遠心力とアクセルで前に進む力のバランスが崩れて制御困難な状態に陥るおそれがあるとの説明⁴³があった旨答弁した⁴⁴。

(6) その他

ア いわゆる「ながら運転」等を新たな類型として追加することを検討する必要性

スマートフォン等を注視した運転等のいわゆる「ながら運転」は一般的に危険な行為と認識されており、法第2条の危険運転致死傷罪の新たな類型に追加することを検討すべきと問われた。これに対し、三谷法務副大臣は、検討会において交通事犯被害者遺族の要望等も踏まえて議論を行ったところ、危険運転致死傷罪として処罰すべき危険性、悪質性を有するものが含まれる一方、様々な態様のものがあるため、その対象とすべき行為を的確に規定することが困難であることなどから、検討会報告書では「慎重な検討が必要である」とされており⁴⁵、現時点ではなお慎重な検討が必要と考えている旨答弁した⁴⁶。

また、一般的に危険と考えられる一方通行の逆走や無免許で運転を繰り返す行為などについても、新たな類型として追加することを検討すべきと問われた。これに対し、法務省は、検討会においては幅広い論点について議論が重ねられたところ、本法律案による改正事項以外の論点⁴⁷については、いずれも様々な課題があるとして「慎重な検討が必

⁴² 第221回国会衆議院法務委員会議録第22号（令8.6.24）

⁴³ 法制審議会刑事法（危険運転による死傷事犯関係）部会における期日外視察の概要（エビスサーキット、令7.11.25）

⁴⁴ 第221回国会参議院法務委員会議録第5号（令8.4.16）

⁴⁵ 検討会報告書10頁

⁴⁶ 第221回国会参議院法務委員会議録第5号（令8.4.16）

⁴⁷ 該当する論点は次のとおり（検討会報告書より抜粋）。

- ・ 赤色信号無視類型（法第2条第7号）の「殊更に無視し」の構成要件の見直し
- ・ いわゆる「ながら運転」を新たに法第2条の危険運転致死傷罪の類型として追加すること
- ・ 法第3条第2項の「病気」として政令で定めるものの追加
- ・ 過失運転致死傷罪と危険運転致死傷罪の中間的な犯罪類型の創設

要である」とされたが、法務当局としては、本法律案が成立した場合には、必要な調査を行って、改正後の規定の施行状況を注視したい旨答弁した⁴⁸。

イ 飲酒運転により人を死傷させた者を故意犯として処罰する規定を設ける必要性

飲酒運転による死傷事犯に対しては現行法上、過失運転致死傷罪と道路交通法の規定（酒気帯び運転の罪、酒酔い運転の罪）の併合罪として処罰されているが、飲酒運転を過失（注意義務違反）として捉えるのではなく、被害者や社会全体が理解しやすい罪名の処罰規定を設ける必要性について問われた。これに対し、法務省は、検討会において飲酒運転をして人を死傷させた場合を故意犯として処罰する新たな犯罪類型を設けることの議論が行われたが、併合罪として対処が可能であり新たな犯罪類型を設ける必要性や合理性に乏しい、法体系としての整合性を保持しつつ適切な法定刑を定められるかという課題があるとの指摘があり「慎重な検討が必要である」⁴⁹とされたと承知している旨答弁した⁵⁰。

ウ 法第2条、第3条、道路交通法第117条における文言の違い

飲酒運転に関し、改正後の法第2条第1号には「正常な運転が困難な状態」、第3条には「正常な運転に支障が生じるおそれがある状態」、道路交通法第117条の2第1項第1号には「正常な運転ができないおそれがある状態」と類似した表現が使われていることから、これらの違いについて問われた。これに対し、法務省は、「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と解され、例えば、アルコールの影響により前方の注視が困難となる、ハンドル、ブレーキ等の操作を意図したとおりに行うことが困難となる状態が該当し得る旨、「正常な運転に支障が生じるおそれがある状態」とは「正常な運転が困難な状態」までは要しないが、自動車の運転に必要な注意力、判断能力や操作能力が、そうではないときと比べて相当程度減退し危険性のある状態や、そのような状態になり得る具体的なおそれがある状態を含むと解されており、例えば、道路交通法の酒気帯び運転の罪に該当する程度のアルコールを身体に保有している状態であれば通常は該当する旨答弁した。また、警察庁は、「正常な運転ができないおそれがある状態」とはアルコールの影響によって車両等を正常に運転するのに必要な能力を欠くおそれがあると認められる状態を想定しており、具体的な認定は運転者の言語状況、歩行能力、直立能力等を総合的に確認した上で行っている旨答弁した⁵¹。

4. おわりに

参議院法務委員会で議決された附帯決議は、①改正内容の周知徹底、②数値基準の適用状況を踏まえ適正化に関する検討、③殊更滑走等類型の適正な運用、④数値基準の合理性

-
- ・ 過失運転致死傷罪及び危険運転致死傷罪の法定刑の引上げ
 - ・ 行為者以外の者の故意又は過失が介在している場合の刑の減免規定の創設

⁴⁸ 第221回国会参議院法務委員会会議録第5号（令8.4.16）

⁴⁹ 検討会報告書15頁

⁵⁰ 第221回国会参議院法務委員会会議録第5号（令8.4.16）

⁵¹ 第221回国会参議院法務委員会会議録第5号（令8.4.16）

と処罰の適正の確保のため道路の最高速度が交通実態を踏まえるよう不断に見直すことを主な内容としている。

また、本法律案の質疑や衆議院法務委員会の附帯決議⁵²においては、危険運転致死傷罪をめぐり、改正後の規定の適正な運用や数値基準の検討・検証に加え、いわゆるながら運転等の新たな類型の追加についても論じられた。この点、報道においては、定期的な検証が必要とする意見が取り上げられている⁵³。このほか、過失運転致死傷罪において胎児への傷害を含めることを求める声も報じられている⁵⁴。

こうした自動車運転死傷処罰法をめぐる様々な論点について、今後の議論の動向が注目される。

(はら なおき)

⁵² なお、衆議院法務委員会の附帯決議においては、①改正内容の周知徹底と被害者感情等を踏まえた適正な処罰、②数値基準の適用状況を踏まえた検討、③数値基準に係る高精度の認定が可能となるような方法の検討、④高速度類型の適正処罰のための最高速度の交通実態に合わせた見直し、⑤殊更滑走等類型の処罰範囲が不当に狭くならないよう適正に運用、⑥「ながら運転行為」の新類型への追加を含む処罰の在り方の検討を主な内容としている。

⁵³ 『産経新聞』(令8. 4. 18)

⁵⁴ 『朝日新聞』(令8. 6. 19)