

第二百一回国 参議院法務委員会 會議録第十号

令和二年六月二日(火曜日)

午前十時開会

委員の異動

五月二十八日

三浦 靖君

補欠選任

五月二十九日

鈴木 宗男君

補欠選任

山崎 正昭君

柴田 巧君

出席者は左のとおり。

委員長

竹谷とし子君

理事

高橋 克法君

元榮太一郎君

有田 芳生君

矢倉 克夫君

柴田 巧君

磯崎 仁彦君

小野田紀美君

中川 雅治君

福岡 資麿君

山崎 正昭君

山下 雄平君

渡辺 猛之君

川合 孝典君

真山 勇一君

安江 伸夫君

山添 拓君

高良 鉄美君

嘉田由紀子君

國務大臣

法務大臣

森まさこ君

事務局側

常任委員会専門員

青木勢津子君

参考人

法政大学大学院

今井 猛嘉君

法務研究科教授

早稲田大学

松原 芳博君

院法務研究科教授

ノンフィクション作家

柳原 三佳君

本日の会議に付した案件

○理事補欠選任の件

○自動車運転により人を死傷させる行為等の処罰に関する法律の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)

○参考人の出席要求に関する件

○委員長(竹谷とし子君) ただいまから法務委員会を開会いたします。

委員の異動について御報告いたします。

昨日までに、三浦靖君及び鈴木宗男君が委員を辞任され、その補欠として山崎正昭君及び柴田巧君が選任されました。

○委員長(竹谷とし子君) 理事の補欠選任についてお諮りいたします。

委員の異動に伴い現在理事が一名欠員となっております。その補欠選任を行いたいと存じます。

理事の選任につきましては、先例により、委員長の指名に御願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○委員長(竹谷とし子君) 御異議ないと認めます。

それでは、理事に柴田巧君を指名いたします。

○委員長(竹谷とし子君) 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の一部を改正する法律案を議題といたします。

政府から趣旨説明を聴取いたします。森法務大臣。

○國務大臣(森まさこ君) 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の一部を改正する法律案につきまして、その趣旨を御説明いたします。

いわゆるあり運転は、悪質、危険な運転行為であり、こうした運転行為による悲惨な死傷事犯等が少なからず発生しております。また、近時、あり運転の厳罰化を求める国民の皆様の声も高まっております。

この種事犯に対しては、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二条第四号の危険運転致死傷罪が適用されることがありますが、同号に掲げる行為に該当するためには、加害者車両が重大な交通の危険を生じさせる速度で走行して被害者車両に著しく接近することが必要とされています。

しかしながら、近時の事案にも見られるように、加害者車両が被害者車両の前方で停止したような場合でも、被害者車両の走行速度や周囲の交通状況等によっては、重大な死傷事故につながる危険性が典型的に高く、現行の危険運転致死傷罪に規定されている行為によって死傷した場合と同等の当罰性を有するものと考えられます。

そこで、この法律案は、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、危険運転致死傷罪の対象となる行為の追加を行うとするものです。この法律案の要点を申し上げます。

第一に、車の通行を妨害する目的で、走行中の車(重大な交通の危険が生じることとなる速度で走行中のものに限り)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を行い、よって、人を死傷させた者は十五年以下の懲役に処し、人を死亡させた者は一年以上の有期懲役に処することとするものです。

第二に、高速自動車国道又は自動車専用道路において、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を行い、よって、人を死傷させた場合も、同様とするものです。

以上が、この法律案の趣旨であります。何とぞ慎重に御審議の上、速やかに御可決くださいますようお願いいたします。

○委員長(竹谷とし子君) 以上で趣旨説明の聴取は終わりました。

政府側は御退席いただいて結構です。速記を止めてください。

〔速記中止〕

○委員長(竹谷とし子君) 速記を起こしてください。

○委員長(竹谷とし子君) 参考人の出席要求に関する件についてお諮りいたします。

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の一部を改正する法律案の審査のため、本日の委員会に法政大学大学院法務研究科教授今井猛嘉君、早稲田大学大学院法務研究科教授松原芳博君及びノンフィクション作家柳原三佳君を参考人として出席を求め、その意見を聴取することに御異議ございませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり〕

○委員長(竹谷とし子君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(竹谷とし子君) 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の一部を改正する法律案を議題とし、参考人の皆様から御意見を伺います。

この際、参考人の皆様に一言御挨拶を申し上げます。

本日は、御多忙のところ御出席いただき、誠にありがとうございます。

皆様から忌憚らない御意見を賜りまして、本案の審査の参考にしていきたいと存じますので、よろしく御願い申し上げます。

議事の進め方について申し上げます。

まず、今井参考人、松原参考人、柳原参考人の順にお一人十五分程度で御意見を述べさせていただきます、その後、委員の質疑にお答えいただきたいと存じます。

また、御発言の際には、挙手をしていただき、その都度、委員長の許可を得ることとなっておりますので、御承知おさください。

なお、御発言は着席のまままで結構でございます。

また、各委員の質疑時間が限られておりますので、御答弁は簡潔にお願い申し上げます。

それでは、まず今井参考人をお願いいたします。今井参考人。

○参考人(今井猛嘉君) おはようございます。ただいま御紹介にあずかりました法政大学の今井でございます。本日は、このような機会を与えていただき、光栄に存じます。

お手元に本日の私の意見の要点を書きました配付資料があるかと存じます。その三ページ目には、議論されております法律案の五号と六号につきまして私なりに整理したものがございまして、適宜御参照いただければと存じます。

私は、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、以下ではこれを本法と呼ぶことがあります。その法律の一部を改正する法律案の審議をいたしました法制審議会の部会に委員として参画しております。

そこで、本日は、本法案に賛成する立場から若干の意見を申し述べたいと思っております。

本法案は、危険な運転をした結果、人の死傷という結果が生じた場合に行為者を危険運転致死傷罪として処罰することになっています。危険運転致死傷罪という犯罪は、日本では二〇〇一年に新設されましたが、同種の犯罪類型は、特に英米法においてそれ以前から存在します。モータリゼーションにより自動車の利便性が確認されるとともに、その走る凶器としての性質も遺憾ながら認識されたために、この凶器を利用した結果として、人の死傷に対する人の死傷に対しては、モータリゼーションで先んじていた英米法において先行する形で危険運転致死傷罪が構想されてきたところ

です。日本では、そうした他国の状況も踏まえつつ、従前の解釈、例えば、並走する車両に幅寄せをしてその安全な走行を困難にする行為が刑法の暴行罪で処罰されてきた等を踏まえまして、例えば、制御できない高速度での自動車走行を暴行罪に匹敵する、人の生命、身体を侵害する危険性を有する行為として捉え、その結果として人が死傷した場合に危険運転致死傷罪という犯罪を新設したものであります。これは十分な理由があったことと

あります。そこで処罰の対象となりますのは、人の死傷という結果を惹起した自動車の運転であります。これが危険運転として整理されます。換言しますと、人の死傷という結果発生の因果の起点となる悪質で危険な運転が危険運転として構想されてきたところ

です。本法案との関係では、本法第二条第四号に規定されており、危険な運転の意義が重要で、そこでは、「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

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自動車を運転する行為」が危険運転として定義されています。

犯罪は、その客観面と主観面から分析すること、その内実が理解されるのですけれども、これが先ほどの配付資料の三ページに私が書いてお

りまので口頭で申し上げますと、四号所定の罪の客観面は、他車の直前に進入するか、他者又は他車に著しく接近する、これを第一の要件といいますが、かつ、重大な交通の危険が生じることとなる速度で自動車を運転すること、これを第二の要件としますが、この二つから成り立っています。他方で、その主観面は、客観面を認識した場

合の故意と、故意とは別に要求されている通行妨害目的であります。

従前はこの第二条四号によって事件処理がなされてきたのでありますが、当罰的で危険な走行であります。四号によって把握できない事例が現れました。これが皆様御存じのいわゆる東名高速

におきまして、その控訴審判決におきまして、東京高等裁判所は、被害者車両の直前に加害者車両を停止させた被告人の行為は本法第二条第四号に該当する運転行為に該当しないとして、同様の判断をした第一審判決に誤りはないものとしております。

この事件はまだ終局に至っておりませんが、四号の客観的要件として挙げましたさきさきの二、すなわち速度要件を満たさない行為でも危険運転に整理すべき走行があるのではないかという問題を提起したものであり、大変重要です。この事件は高

速道路上で生じていますが、高速での走行が基本とされている場面での低速走行及び停止等は他の車両との関係で危険です。この理解を一般化しま

すと、加害者が走行していた車両と被害者が走行した車両との相対速度が、被害者、さらには第三者が走行させた車両の安全な走行に悪影響を及ぼすことが示されたと言えます。この認識に基づき危険運転の概念を再整理しようとしたのが本法案

であります。そこで、本法案の具体的な内容につき入ってまいりますけれども、そこでは、御案内のように、第五号と第六号を追加することが想定されていま

す。繰り返しますが、それらの構造につきまして、私の理解につきましては配付資料の三ページに図示してございます。

まず、第五号ですが、ここでは加害車両には重大な交通の危険を生じさせる速度での運転は要求されていません。この点で第四号とは異なる規定ぶりです。それは、第五号では、加害者車両が低速で走行しても被害者車両との相対速度により人が死傷する危険が十分あり得ることが着目されているからです。具体的には、そのような被害者車両に低速で接近等することでも被害者車両の通行妨害が可能となります。

とはいいたしても、そのような接近は、例えば、加害者車両の前方に認識された障害物や低速で走行中の先行車両を回避するための運転としてもなされ得るところは経験が示すところであり、また、そうした行為の全てを危険運転として処罰しますのは本法の趣旨に反しますから、第五号による処罰範囲を適正なものに限定するために、次の目的要件、すなわち車の通行を妨害する目的が要求されています。

第五号所定の罪の故意は、犯罪事実の認識又は予見、すなわち自らが運転する車両が重大な交通の危険を生じさせる速度で走行中の被害者車両に接近等することの認識又は予見です。従って、通行妨害目的というものは故意又は別個の主観的責任要素であります。これによって本罪の成立範囲を限定することが期待されています。

そのような犯罪成立の機能を担うべき要件というところから考えますと、この目的としては被害者車両の通行を妨害することの積極的な意欲が必要と解すべきだと思います。もしかしたら被害者車両の通行を妨害するかもしれないとの認識が加害者車両の運転者の頭の中をよぎった場合、五号の罪の未必の故意というものは認められますけれど

も、通行妨害目的は認定できず、したがって本罪は成立しないことになると思われま

続いて、第六号に参ります。

第六号では、加害者車両、被害者車両及び被害者車両に衝突等するであろう第三者の車両が、いずれも高速自動車国道又は自動車専用道路を走行していることが前提とされています。そこでは、一般道に比べて高速での走行が予定されており、かつ駐停車は原則として禁止されています。以下では、加害者車両A、被害者車両B、第三者車両Cとしまして、典型的な事例をお話ししたいと思います。

例えば、Aが通行妨害目的でBの前方に停止しましたが、そのことでBが停止又は徐行するに至り、その後、CがBへの追突を回避できなくなり衝突し、B又はCの中にいた運転者が死亡したという事例であります。

この事例では、Aの運転者には、B車又はC車の運転者の死亡につき、本法第二条第六号により危険運転致死傷罪が成立し得ます。また、A車の走行は、B車が重大な交通の危険を生じさせる速度で走行であった場合、第五号の行為にも該当します。さらに、A車自身がそのような重大な交通の危険を生じさせる速度で走行していれば、四号の行為も該当します。

このように、この事例でのAの走行は、本法で想定されています六号に加えて、五号、四号でも捕捉可能であります。それらの罪は、最終的には包括一罪という評価になろうと思えます。このように、第四号から想定されている五、六号の罪は互いに排斥し合うものではありません。どの罪が成立するかは個々の事案の証拠関係によって解決されるべき問題だと思われま

ただし、ここでも注意すべきことは、いずれの罪を検討するに際しても、Aの走行とそれからB又はCの死亡との間の因果関係を厳格に認定すべきだということです。因果関係の概念については様々な理解がありますが、判例では、行為に内在した結果発生の危険性が結果としての法

益侵害として自己実現したかという規範的な観点から重視されています。実際には、行為から結果が生じたことが極めて異常でない限り、因果関係が肯定される傾向にあります。この点については、学説上は議論がありますけれども、刑事罰の新設は少なくともその時点での判例を踏まえたものであるべきでしょうから、上のような理解が可能だということになります。

この判例の理解に沿った場合でも、さきの例で、Aによる危険運転とB又はCの運転者の死亡という結果との間の因果関係が否定される事例は想定可能であります。

例えば、渋滞中の高速道路で多くの車両が徐行や停止を繰り返しているときに、Aが停止し、よってBに著しく接近した後に、CがBに衝突して、B、Cが傷害を負ったという場合です。この場合、B又はCの傷害は、Aの停止、接近行為による結果とは言えない場合が考えられます。

具体的には、B又はCの傷害は渋滞中のB又はCの不十分な運転操作が主たる原因であると事後的に判明した場合だと思われま

この場合、Cにおいて、Bが前方に停止していることを認識又は予見し、Bへの衝突を回避する十分な余裕があった場合などが考えられますが、そうした場合にはCの死亡に対するC自身の過失行為による寄与が大きいと思われ、このような場合にはCの死亡とAのBへの接近との間に因果関係が否定されることになると思われま

このように、第二条第五、六号として想定されている危険運転及びそれに起因する危険運転致死罪の成立範囲は決して無限定なものではありません。以上述べたことを以下確認します。

第一に、限定の契機であります、運転の危険

性を精査することが必要です。さきの例で、Aに相当する車両の走行を第五、六号の対象から、その危険性に着目し、除外することは可能でありま

す。ただし、被害者車両が十分な高速走行をしていない場合には、A、あつ、済みません、被害者車両が十分な高速走行をしていない場合にはAに相当する加害者車両性の認定にはおのずと限定が掛かるであろうということでありま

第二に、繰り返すことですが、因果関係による本罪の限定可能性であります。因果関係の有無は先ほど言ったようなかなり規範的な命題により処理される傾向にあります。規範的であるがゆえに、他の犯罪類型では、例えば殺人罪等では行為者の主観、動機等を踏まえて因果関係を否定しないという傾向も見られるところでありま

しかし、本法案が想定します車両の走行による人の致死傷では、道具としての車両の挙動を客観的に測定することが事件処理の中核となりますので、客観的な証拠、例えばブレーキ痕、車内に設置されたイベント・データ・レコーダーに残された電子ファイル、高速道路の側道に設置されたカメラに残された記録等から、車両A、B、Cの挙動が客観的に認定できます。それらを用いることで、第五、六号で構想されています犯罪の客観的要件は十分立証可能だと思われま

また、主観的要件も、客観的な事実に関して、客観的要件の存在があつてのものでありますから、先ほど申したように、例えばいろいろな情念によつて起こされることもある殺人罪等と比べますと、通行妨害目的の認定もより客観的、安定的になし得るのではないかと思われま

以上申し上げてきましたように、私は、第五、六号において想定されている新たな罪は、現時点で、その抑止が強く要請されている危険運転を適切に概念化し、刑罰の対象として認定したものと評価しております。あおり運転については、国際的に見ても共通の定義がありません。例えば暴走族等が大音量を上げて集団で走行することも日本ではあおり運転

として理解することは不可能でありませぬけれども、本法案では、あくまで本法の中の危険運転という視点から把握可能な走行を着目したところ

です。この観点からは、加害者車両が低速であり、被害者車両の直前で停止する行為に典型的に示されているように、従前は危険運転として認識されることの少なかつたが実は大変に危険な走行類型を認識する必要があります。本法案はこの点を認識させるものでありまして、改正道路交通法とともに、直接、あおり運転と言われるものの中核的な部分を適切に規制することが必要です。

今後は、今も申しましたが、改正道交法や本法案によつて直接には規制されていない様々な周辺の運転にも着目する必要があります。そこでは恐らく交通心理学の知見を十分に活用することがあるかと思われま

以上が私からの意見です。御清聴、誠にありがとうございました。○委員長(竹谷とし子君) ありがとうございます。次に、松原参考人をお願いいたします。松原参考人。

○参考人(松原芳博君) 御紹介いただきました早稲田大学の松原でございます。

このような場でお話をさせていただきます、光栄に存じます。本日は、刑法解釈学の見地から、本法案について所見を述べさせていただきます。一枚のプリントをお配りしたので、参照してください。結論を申し上げますと、後に述べますような因果関係をめぐる課題はありますもの、今回の法案は基本的に支持できるものと考えます。

今回の改正は、東名高速あおり運転事件を契機とするという経緯から見ましても、現行四号の妨害運転類型の補充規定として意図されたものであります。したがって、法案五号、六号に対する評価は、四号と同等の当罰性を有する行為を一定の明確性を持って記述できているかに懸かつてい

ます。

四号は、重大な交通の危険を生じさせる速度、以下、この速度を危険速度と呼び、この要件を速度要件と呼びますが、この危険速度をもって行為者車両が被害者車両に接近する行為を実行行為とします。東名高速におり運転事件で直前停止行為の実行行為性が否定されたのは、被告人の直前停止行為が速度要件を満たさないからでした。しかし、妨害運転によって重大な交通の危険が生ずるのは、行為者車両が危険速度であった場合に限らず、被害者車両や第三者車両が危険速度であった場合も同じです。そこで、被害者車両が危険速度であった場合を捕捉するものとして五号が、第三者車両が危険速度であった場合を捕捉するものとして六号が新設されることには合理性があるものと考えます。

もつとも、行為者車両ではなく被害者車両や第三者車両の速度由来する危険を処罰理由とするのであれば、実行行為を運転に限定する必要はなく、走行中の自動車の前にブロックを投げ込むといった行為を五号、六号の実行行為から除外する理由は失われるのではないかと疑問も生じます。

しかし、本罪は、自動車運転処罰法上の罪であり、特に四号の妨害運転罪の補充類型であること、運転以外の危険行為は多種多様であり、個別列挙は困難であるが、さりとて包括的な規定では明確性を期し難いことから、実行行為を運転行為に限定したことは合理性が認められます。他の方法による妨害には、殺人罪、傷害致死罪、往來妨害致死傷罪等で対処すべきものと考えます。ところで、六号には速度要件は規定されていません。高速道路という場所の要件によって代替させています。この点から、渋滞中における低速走行中の事故についても形式的には六号の構成要件に該当するという問題が生じます。しかし、このような場合は重大な死傷結果が生ずる危険が類型的に高いとは言えず、四号と同等の当罰性は認め難いところです。

この点につき、法制審議会の刑事法部会では、六号の実行行為が予定している危険の現実化がないので因果関係が否定されるとの説明が事務局からありました。刑法解釈学の見地からはこの説明は極めて正当なものであると思います。因果関係は危険の現実化と言われますが、この危険の現実化という公式自体は白地手形のようなもので、実際に結果が発生した以上、危険の現実化は常にあるとも言えるのです。

重要なのは、当該構成要件が禁止の理由とした危険が結果に実現したかどうかです。特に、結果的加重犯においては、基本犯に内在する類型的な危険が結果に現実化して初めてその重い法定刑を正当化できると考えられます。

法案六号に関しては、高速道路という要件において立法者が予定した危険は、自動車、少なくとも四号、五号の速度要件に相当する速度で走行している状況下での追突等の危険を予定しているのであって、関係車両が全て低速であるような場合には本罪の予定する危険の現実化が認められないという解釈は理にかなったものであり、私もこれを支持したいと思います。

しかし、このような危険の現実化に関する限定的な理解がどこまで現在の裁判実務に浸透しているのかに私は疑問を持っております。

最高裁判平成十五年七月十六日決定は、マンションの一室で執拗な暴行を受けた被害者が、隣人が苦情を言いに来た際に靴下履きのまま逃げ出し、十分後、八百メートル離れた高速道路に侵入し、自動車にひかれて死亡したという事件で、当初の暴行と死亡結果との間の因果関係を肯定し、傷害致死罪の成立を認めました。

しかし、傷害致死罪が特に重く罰せられる理由が暴行、傷害に内在している死の高度の危険の現実化にあるとすれば、同罪の構成要件は行為者によって加えられた有形的作用ないし生理的作用の現実化によって死亡結果が生じた場合を予定しているのであって、被害者の逃避行動に起因する交通事故による死亡は構成要件の射程外というべき

ではないでしょうか。

また、今回の法案の契機になった東名高速おり運転事件では、検察官は、高速道路上では時速ゼロキロも危険速度であるという論理で被告人の直前停止行為を四号の実行行為と見て危険運転致死傷罪の成立を主張しました。これに対して一審判決は、速度要件を満たさないという理由で直前停止行為を同罪の実行行為から除外しつつ、それに先行する四回の割り込み行為及び時速二十九キロメートルまでの減速行為を実行行為と見た上で、この四度の妨害運転と追突事故との間の因果関係を肯定いたしました。

しかし、四号の構成要件が予定している危険は、危険速度が規定されている趣旨や著しく接近することが要求されている趣旨からして、加害車両との接触による危険や接触回避のためのとつさの行動に伴う危険であると考えられます。被害車両の停止後の第三者車両の追突による死傷結果を当初の割り込み、減速行為に内在する危険の現実化と見ることには無理があるように思われます。被害者車両の停止は、四度の妨害運転の結果ではなく、まさに被告人の直前停止行為の結果です。

そこで一番は、被告人は、被害者車両を停止させ、文句を言いたいという一貫した意思の下で四度の妨害運転に及んだことから、直前停止行為は四度の妨害運転と密接に関連する事実であるとして、因果関係判断に組み入れていきます。

しかし、意思の一貫性は、妨害運転自体の危険性を基礎付けるものではありません。一審の論理は、密接関連性というマジックワードを用いて実行行為から排除されたはずの直前停止行為を再び実行行為に取り込むものであって、罪刑法定主義の潜脱ではないかと疑義を免れません。

控訴審判決も、一審と同様、四度の妨害運転と結果との間の因果関係を認めました。その理由は、高速道路上で被害者車両の直前への進入等を繰り返す行為は、被害者車両に対し強引に停止を求めた強固な意思を示すものであって、その運転者らに多大な恐怖心を覚えさせ、高速道路の第三

通行帯に停止するほかないとの判断を余儀なくさせるというものです。

しかし、四号がとつさの回避行動を超えてどこまで心理的影響を通じた危険を射程としているのか疑義があるほか、本件では、被告人の直前停止行為が被害者車両の停止の必要かつ十分条件であって、先行する妨害運転の有無やその際の加害者車両の速度は結果に有意な影響を及ぼしていないように思われます。

実際、一審判決までのメディアの論調は、本件は直前停止行為を実行行為と見ない限り危険運転致死傷罪には問えないとするものでした。検察官も、同様の理解から、直前停止行為の実行行為性に固執するとともに、それが否定された場合に備えて監禁致死傷罪を予備的訴因に加えたのでした。私も、本件の焦点は、直前停止行為が危険速度による運転に当たると考えられていた。そして、時速ゼロキロを危険速度と解釈することには無理があるので、本件は過失運転致死傷罪に落ち着くのではないかと予測していました。大多数の法律家にとって、直前停止行為をまたいで先行する妨害運転と追突事故とを因果関係で結び付けることなど思いも寄らなかったのです。

以上のような裁判例を見ますと、果たして法制審の事務局説明のような因果関係による限定が保証されているのか、疑念がないわけではありません。なお、事務局の説明を、因果関係自体の限定ではなく、因果関係の前提としての実行行為性の限定として捉え直す意見もありました。しかし、六号で問題となる危険速度は追突事故などの中間結果に関連するものなので、厳密には被告人の行為の後の事情と見るべきですから、やはり、実行行為性ではなく、危険の現実化の問題と見るのが正しいと考えます。

以上のように、解釈上の限定の保証がないことから、法制審の部会でも明文の文言による限定が検討されています。まず、危険速度で走行がなされている高速道路においてと規定する提案がありました。しかし、前述のように、危険速度は追突

などの時点で要求されるべきであるのに、本提案によれば、被告人の行為の時点における要件になつてしまします。

次に、四号、五号とのすみ分けから、停止車両に衝突する第三者車両について速度要件を付することが考えられます。しかし、本法二条は、柱書きに死傷結果、各号に実行行為を規定する形になつていて、衝突といった中間結果にまつる事情を書き込む場所がありません。こうして六号に速度要件を書き込むことが困難であるとすれば、法制審の事務局説明のように、本罪の予定する危険という観点から因果関係を限定するほかありません。その際、法制審で因果関係の限定的理解に一定のコンセンサスが あつたことは大変たい事実であつて、心強く思います。これを機会に、構成要件の予定した危険に即した実質的な危険の現実化の判断が浸透し、定着していくことを期待いたします。

また、前述のとおり、私は東名高速あおり運転事件において、先行する妨害運転と追突事故との間に刑法上の因果関係を認めることには無理があると考へております。六号の新設により、直前停止行為が正面から本罪の実行行為に取り込まれることで、因果関係の不当な拡大に歯止めが掛かることを期待いたします。

私の意見は以上です。少しでも参考になりましたら幸いです。

○委員長(竹谷とし子君) ありがとうございます。

次に、柳原参考人をお願いいたします。柳原参考人。

○参考人(柳原三佳君) 柳原三佳と申します。私は、今回、このような法案の会議に参加させていただいて本当に有り難いと思つておるんですけども、私自身は法律の専門家ではありません。ただ、約三十年間にわたつて交通事故被害の取材を続けてきました。過酷な被害の現実を目の当たりにしてきました。そして、多くの被害者や御遺族が本当に苦しみの中から声を上げて、そし

て数々の法律を変え、また被害者の支援体制を構築する、そういう場面に臨場してきました。

取材を始めた当時というのは、全てのもうどんな悪質な事故でも過失で処理をされて、当時のことから考えますと、もう本当にこの三十年間で、まあもちろんその交通事故の件数、死亡事故死者数も含めてですけれども、本当に隔世の感があります。しかしながら、現在でも、もう残念なんですけれども、信じられないような悪質な運転者がいます。そして重大事故を起こし、かけがえない命が奪われ続けています。

例えば、今回コロナの問題でたくさんの中学生在が自宅待機ということになりましたけれども、私は本当にこれ危険だなというふうに思っています。何度も記事を書いた三月、四月書いてきました。けれども、記事を書くたびに、毎週のように新たな犠牲者が生まれている。本当に恐ろしいことだと思つています。

実は、私自身は、長年バイクや車を非常に愛好してきました。特にバイクに関しては、趣味として十代の頃から、原付のスクーターから始まつて、中型免許そして大型免許も取り、ナナハンにも乗つて、もう全国各地をツーリングするということ、そういうふうなことをしてきました。

実は、私その交通事故の記事を書くようになったきっかけというのは、まず原点はここにありまして、友人が、やはりバイクに乗っている人たちが結構相次いで亡くなったという経験をしています。そこで、やはりほとんどの方が単独事故で亡くなつておるんですけども、なぜこんな場所でおんなじな方々をしたのかというのが分からない、そういうケースが非常に多いんですね。ひよつとしたら直前にあつたんじゃないか、幅寄せされたんじゃないか、何か危険な物を投げられたり、いろんなことがあつたんじゃないか、そんなことを想像するんですが、結局そういうことはもう闇に葬られたまま、分からないまま終わつていきます。

先ほど今井先生が二ページ目で追突事故のケー

スを言つてくださいましたけれども、例えば最初にその原因をつつたA車というのが高速道路で逃げてしまつたらどうなるでしょう。多分、昔だったら、もうドライブレコーダーもありませんし、ほとんどのケースが、そのあおりなり妨害運転をした人たちは、そのまま後ろで事故を誘発したまま逃げる、こういうことをしてきたんじゃないでしょうか、そういうふうに思います。

こういうこともあつて、私はその第三の他者、単独事故における第三の他者の存在というものをすごく今まで気にして取材活動を続けてきました。ですから、そういう意味においても、今回の法律改正案というのは、もう悪質で危険な運転行為を行う運転者を厳正に裁くためにはもう絶対に必要だと思つたので、長年運転を続けてきたドライバー、ライダーの一人として賛成したいと思つています。

ただし、その上で、こういうあおり運転を始めとする危険運転、その後の裁判の現実、こういうことを知つていただいて、そして、法改正の後、犯人の逃げ得ですとか、それから逆に冤罪ですとか、結局その後で事故を起こした人というのは、もう何とこのか、不可抗力、避けることのできない事故を起こしてしまつておると思うんですが、そういうことも決して許してはならないということですね。そういう事件を一件でも減らすために、実際にその交通事故問題にこれまでたくさん被害者や御遺族の方々が取り組んでこられたんですが、そういう方々の御提言も共に今回紹介したいと思つています。

このレジユメに基づいて、もうざつと流していただきたいと思うんですけども、まずちょっと、交通事故の死者というのだけれども、生まれておるかということなんですけれども、ちなみに、この今新型コロナウイルスで全世界の死者数というのが五月三十日現在で三十六万四千四百五十九人ということになっていますけれども、これ、二年前にWHOのテドロス事務局長が言っているんですけれども、交通事故による全世界の一年間の死者

数というのは、一年間にですよ、百三十五万人、地球上で。二十四秒に一人のペースで交通事故で亡くなつておる。テドロスさんはこのときに、交通の代価として容認できない犠牲だと、これは解決策が既に分かっている問題だということに二年前におつしやっています。

解決策が既に分かっている、これはすごく大きな言葉だと思つておるんですけども、私はどちらかというとこの部分に焦点を合わせて、今からその五つの点について述べたいと思つています。

まずは一番目。このあおり運転というのは、もうとにかく今始まつたことではなくて、過去にたくさん起こつてきたと思つておるんですけども、結局、客観的な事実関係が非常につかみづらいということ極めて困難です、これを立件するのは困難なのが現実だと思つています。

それで、先ほど冒頭にも申し上げたように、不可解な単独事故、この直前に第三の他者が絡んでいないかどうかという問題、それから、今回の法律の改正の中で、非常に、後ろの車を急に停止させるような感じで割り込んで低速で車を止めるのか、そういう悪質な運転というのがあるんですけども、これが妨害という目的だけではなくて、私は結構保険金詐欺にも今まで使われてきたんじゃないかと思つています。

つまり、自分の車を急に止めて後ろの車に自分がつけてもらえれば、形的には追突事故になるわけなんですけれども、追突事故というのは基本的に追突した方が悪いというふうには取れませんから、事故をつつた悪い本人たちが結局保険金を得られる。実際、こういう事故を取材したことも私にはあります。結局、こういうふうなことも問題にしていかなければならないんじゃないかなというふうにおもいます。

結局、最近のそのあおり運転がここまでクローズアップされたのは、あそこまでクリアな、もう本当に鮮明な映像が残つていたからですね。もしあれが、ドライブレコーダーの映像がなければこういうふうな立件できたんでしょうか。恐ら

く、あれがなければそのまま逃げられていたと思います。

ですから、こういう法律とともに、やはりドライブレコーダーの装着の義務化、最近はおトバ用のドライブレコーダーもちゃんとありますので、こういうものを是非装着するようにする。そしてまた、そのドライブレコーダーのデータを、じゃ誰のものとするのか、加害者が自分の不利なデータを消さないように、その辺りまでしっかりとチェックして、何かこうルールをつくっていただきたいなというふうに思います。

それから二番目ですけれども、この悪質事故というのはいま本当に違法精神のない悪質なドライバーによって繰り返して起きている。これはちょっと一般のドライバーの感覚では考えられないようなことが行われているんですね。

私、今日はこの資料の中に過去の記事を添付させていただきました。二〇〇二年とそれから二〇一四、五年に書いた記事だと思っておりますけれども、ここに本当に信じられないような悪質な事故の被害に遭われた御遺族の話をたくさん載せています。こういうものを見ていただくと、そして、とにかくこんな悪質な人たちにどう対処していけばいいかというところを念頭に置いていただきたいと思います。

特に私が深刻だと思っているのは、週刊朝日の二〇〇二年の記事の中の三十九ページにその記事を書いてあるんですけども、当時は飲酒運転の厳罰化という議論が行われていた時期でした。ところが、これが法律を改正される前にその議論がメディアで取り上げられたことによって、当時八千七百八十一件だったひき逃げ件数が何と僅か二年で一万六千五百三件、二倍に増えているんですね。つまり、罰則が厳しくなるというのは、じゃ逃げればいいやと、逃げなければならぬというふうな行為を誘発することもあります。ここで是非お願いしたいのが三番なんですけれども、悪質ドライバーの逃げ得は絶対許さない

ために徹底的な捜査を行ってほしいということなんです。

例えば、高速道路だとか道路にはNシステムとあってナンバーの自動読み取り装置みたいなものが付いていると思うんですけども、こういうものを徹底的に捜査に活用する。東名高速のあたり運転事故ではこれが活用されたというふうな何に伺っていますけれども、普通のひき逃げ事件のレベルではなかなかNシステムまでは使ってもらえないというの聞いていますので、この辺りも是非、何というんですかね、アビリティしていただいて、その悪質な人たち、君たち逃げても駄目だよ、それから、そういう犯罪犯したらいけないという抑止力に是非使っていただきたい。

そしてまた、このひき逃げとか当て逃げという行為が、今時効が七年なんです。犯人が七年逃げ続ければ、もう時効になってしまふ。だから、こういうことも併せて、法律的にはなかなか改正は難しいというふうには伺っていますけれども、この辺りも是非検討していただきたいなというふうに思います。

それから四番目。危険運転致死傷罪というのが、すばらしい、何というんでしょう、悪質な運転を排除するためにいい法律なんですけれども、現実には適用率が非常に低い。もう相当悪質な事件でも大体は過失ということで処理されている。こういう現状も先ほど添付した記事の中に実例を入れているので、是非御覧いただきたいと思

います。そして最後にすけれども、五番目。車を凶器にしたいための取組ということ、こは一番強調したいところなんですけれども、本日、この委員会にもクルマ社会を問う直す会の方が傍聴に来てくださっています。お一人は、十七年前に青信号を横断中の六歳のお嬢さんが左折巻き込みのダンブにひかれて亡くなっています。そういう大変な思いをされた御遺族が一生懸命今まで活動して、そして彼らの思いというのは、とにかく再発防止、同じような思いをする遺族を出したくないというこ

とで闘ってくださっています。

また、創立二十年になります、北海道交通事故被害者の会の代表の前田敏章さんと二日前にいろいろ電話でお話をしました。前田さんはこうおっしゃいました。刑罰とは被害者遺族の報復ではない、これは社会が科すもの、私たちの願ひは、こんな苦しみ、悲しみは私たちが終わりにしてくださいという心がからの叫びです、厳罰化は間違いなく抑止力となります、しかし、もちろんそれだけで事故はゼロにはなりません、車を絶対に凶器にしない、そのための根底の施策を総合的に全て行うことが肝要と、冷静に考えています。

この北海道交通事故の被害者の会では、本当に毎年大変具体的で中身の濃い要望書を国の方に提出しておられます。是非この会の要望内容を御覧いただいて、具体的に、この厳罰化ももちろん大切だけれども、その裏側で事故をなくす施策というものを真剣に考えていただきたいなというふうに思います。

最後に、この解決策としてその提言の一例なんですけれども、まずはこういう悪質ドライバーをどのように排除するか。例えば、免許の資格の厳格化、ドライバーの適性検査ですね、認知機能、健康状態の適正な判断と、そういうものも、交通安全教育とかも幼いときからやっていく。それから、歩行者が青信号で横断中に絶対に犠牲者を出さないために、この歩車分離信号というものがあるんですけども、要するに、歩行者が青のときに全

ての車を赤で止めましょうという、スクランブル交差点みたいな、ああいうふうなものをごんごん導入すれば、本当に弱者の、ルールを守っている子供たちの命が守られるんじゃないかというふうに思います。それからまた、速度ですね、車の速度が、スピードが出ると重大事故が起きます。今回、コロナの影響で交通量は激減して交通事故数自体は減ったというふうな言われているんですが、残念ながら都市部ではそのスピードが上がってし

まって、そして死亡事故が増えているという現実があります。この辺りから見ても、やはり速度をいかに落とすかというところ、要するにセーフティゾーンでは速度をきっちり落とすというところを徹底していくべきだと思います。

それから、最近よく問題になっているアクセルとブレーキの踏み間違い事故、これも、すごい、物すごい件数起っているんですね。でも、これも、車の方にアクセルとブレーキの踏み間違いを防止する装置、例えば、私、パニックレスアクセルペダルというものをこの間付けた自動車に試乗してみましたけれども、これはもうアクセルを思い切り踏み込んだときに自動的にペダルがぱんと外れるような仕組みになっていて、絶対にこの機械を付けていけばあんな悲惨な事故は起こらないの、というのをもう痛感したんですね。

こういうことで、今私たちがやるべきこと、やるべき対策、たくさんあると思います。これを一つ一つ検討して、そしてこの法律とともに悪質運転を排除していくと、そういうことを是非御検討

いただきたいと思います。ありがとうございます。

○委員長(竹谷とし子君) ありがとうございます。以上で参考人の御意見の陳述は終わりました。これより参考人に対する質疑を行います。

なお、質疑及び答弁は着席のままです。お願いします。

○小野田紀美君 ありがとうございます。ちょっと、様々な視点からだったので、お三方に聞くとなると、どういう質問の仕方がいいのかというのとはちょっと悩ましいところではあるんですけども、本当に基本的なこととして、この法案が実現した場合、危険運転を防止する観点からどのような効果、どれぐらい効果があると思われるのかというのをちょっとお三方にお伺いしたくて、結局、その因果関係であるとかそういったものは個別の裁判で判断されることな

で、事故が起きてからこの法律がどういうふうになるかという裁判にこれが危険運転だと認めてもらうかという意味の効果と、あとは、こういうふうな運動は危険運転になるからしちやいなんだよという抑止力という意味の効果と、いろいろあると思うんですが、この辺をどのようにお考えなのかをお三方にお伺いできたらと思います。

○委員長(竹谷とし子君) それでは、今井参考人、松原参考人、柳原参考人の順に、挙手の上、御答弁をお願い申し上げます。

○参考人(今井猛嘉君) 御質問ありがとうございます。

今先生がおっしゃったとおりのことを私も思っております。個別の事案の解決を離れますと、このような法律ができると、道路交通法の改正と相まって一般予防というものは強く期待できます。具体的には、免許を取りに行く際に教習所においても、このような法改正がありました、皆さんがドライバーとなったときには新しい法律をちゃんと守って、従前以上にいわゆるあおりという危険な運転はやめてくださいと言ったことは大変効果があると思います。それから、マスコミを通じて、より安全な道路環境をつくらうという機運を上げていただくことも、じわじわともかもしれませんけれども、大変大きな力になると思っております。

○参考人(松原芳博君) 一般予防といっても、メッセージ機能と具体的に適用と二つあると思うんですね。具体的適用についてはそれほど多くはない可能性もあります。というのは、四号とかなりかぶっているんですね、五号、六号。したがって件数としては多くないかもしれないし、それから立証の問題、これは車載カメラの普及と関係すると思います。

しかし、他方、メッセージ機能が大きくなって、やはりこれで、あの東名事件のようなタイプはいけないんだよというのが法律になる、議論されるといふことの規範意識の覚醒という意味での一般予

防効果の方はかなり期待できるんじゃないかと思っております。

○参考人(柳原三佳君) 飲酒運転などは、飲酒運転の厳罰化で本当に減りました。これは物すごい効果があったと思います。

ただ、このあおり運転に関しては、このあおりをやるような人たちは、もう法律を無視するのを楽しんでやっていると、このあおりを無視するのを、こういう人たちは抑止するには、先ほども言いましたように、やっぱり逃げて逃げられないんだよというところ、捜査を完璧にやる、そして完全に捕まえるよという、その辺りのこと、で、先ほど先生がおっしゃったようにドライバーレコーダーの義務化、この辺りを徹底することが必要ではないかというふうに思います。

○小野田紀美君 ありがとうございます。

柳原参考人からいろいろ伺った方がいいという御意見をいただいているところなんですけれども、ほかの、松原参考人、先ほどドライバーレコーダーの義務化の話もありましたけど、今井参考人、お三方とも、もうちょっとそのイメージ、何と何という以外で、こういう視点をもうちょっと入れたら、何と何という、もっとより実効力を伴うのになという、もし御見解があれば、お三方にも是非お伺いしたいなと思えます。

○委員長(竹谷とし子君) 今井参考人と松原参考人のお三方よろしいですか。

○小野田紀美君 はい。

○参考人(今井猛嘉君) ありがとうございます。

それはなかなか難しい御質問かと思えます。今回作るうとしていた刑罰法規によって実現されるのは、多くの場合は事故が起きたときの処理を適正にするということでありまして、こういうものができたという御案内によって、さきのお二人の意見ともかぶるんですけれども、地道に、例えば運転意識を変えていく。私も説明しましたが、交通心理学の知見を使って、柳原参考人もおっしゃいましたけれども、普通の人がしないよ

うなドライブを楽しむ方がいらっしやることは残念ながら事実ですので、そういう方の運転特性を外から見ると防止するような警察活動というんでしょうか、そういうものを併せてやることによって今回の法案の趣旨がより実行されるのではないかと思っております。

○参考人(松原芳博君) この種の事件の被告人の性格がどういふタイプか、これ、結構、調査研究が必要な感じがして、今回の東名高速の被告人、かなりこれいっばいやっているんですね、という、まずそういう調査が一つ必要で、これが常習犯的、何か性格的なものだとすれば、厳罰化だけではなくて、それと並んで何かそれに対する別途対策が必要だろうと。厳罰化が効くタイプの被告人と効かないタイプの被告人がいるというのは考えておいた方がいいと思っております。

○小野田紀美君 ありがとうございます。

そうですね。この法律で、飲酒運転のときのよりに、これを厳罰化したらこれやめようと思ってくる人はこれでいいかもしれないけれども、そうじゃない人を、両方しないとなかなか両輪として走っていかないといいので、よく分かりました。ありがとうございます。

これまた、柳原参考人のお話の中でもあったんですが、この法案の中で、私が今回これをやるうといたったときにいろいろなお声をいただいた中で、あおり運転をおおる運転はどうなるんだという話が出たんですけど、ちょっと今日、お話の中で件として被害車両が重大な交通の危険が生じる速度というときに、三十キロぐらいで下道をずうっと走っている車で、これをううんと思つてちょっと、という人は、それはあおりだというふうに、冤罪になるんじゃないかとか、いわゆる当たり屋的なことをされるんじゃないかという御心配をされていらっしやる方もいて、若しくはその事故を誘発して保険金をもらおうという、そういう人たちの思うつぼになるんじゃないかというふうな御不安も、声も届いたんですけど、これに対しては

参考人のお三方、どう思われるか教えてください。

○参考人(今井猛嘉君) どれも大変難しい御質問だと思うのですけれども、下道、高速道路以外ということですね、そこでも法定速度が決まっておりますので、例えば最高速度が六十キロのところを三十キロで走行しているということ自体は適法な運転ですから、そこを速く行けという、後続車両の人がいわゆるあおっていることになりすけれども、そういう場合は、改正道路交通法で規制されている類型にまず当たらないと思えます。

ですから、今回の場合は、所定の条件をまあ相対速度として危険になったときですけれども、そこによって人が死傷した場合に限り適用されるものでありますので、最初のお答えとかぶつてしまふのですけれども、この法案、プラス先行されている他の諸施策、プラス例えば運転適性のない方の気持の改善等を含めたトータルなケアによって、そういう、俗に、一般に広く言われるあおりの行為を抑止し減らしていくという努力が必要なんだろうと思えます。

○参考人(松原芳博君) 法律議論をやっていると、どっちかが一〇〇%被害者、一〇〇%加害者という形で考えがちなんですけれども、あおりというとかれ少なかれ双方が原因をつくつていて、場合によっては少なくなくて、Aが少し刺激したらBがすごく怒つてあおつて、更にそれに対して抜き返すといったような場合に、どこからが四号、五号、六号の危険運転になるのかというのはかなり慎重に見ていかなきゃいけない。

その意味では、これドライバーレコーダーなんか考えてかなり慎重にやっつけていきたいと思います。例えば、片方が本当の原因だったんだけど、その部分が証拠がなくて、専らその後の方の部分だけがクローズアップされちゃっているという冤罪は、これやっぱり注意しなければならぬなというふうには思っています。ただし、それは法文には書き込めない限定なの

で、これは立証部分で、やっぱり注意すべき事項としてこれからの運用についてちよつと確認をしておく必要があると思っております。

○参考人(柳原三佳君) これは本当に難しく、実際におられるような運転をする方が悪いじゃないかみたいな意見も私のところに結構届いているのも事実です。技術がなくて高速道路を本当に変な走り方をしているような人たちも確かにいますけれども、でも、そこで、確かに人間の心理としてはいろいろはしますけれども、そこから先に、そのおそれという行為は、これはもうちよつと暴力的な行為になりますから、それはやっぱりやっではないかと思っております。

ただ一方で、例えば私なんかオートバイに乗ります。高速道路で目の前に、じゃ、一つ空き缶が落ちていたとします。それは避けないと、それに乗り上げてしまったらこっちは転びますから、ぱつとこう大急ぎで車線変更する。例えば、その危険回避の行為が後ろの車から見たらあおりに見えることもあるかもしれない。そういうところがさつかけとなって何か意地悪をされたりとか、そういうことは怖いなというふうに思いますし、やはりその辺り、直前にどういうふうなことがあったのかということもさつかけと調べられる、捜査ができる、そういうふうなことをしていかなないと、実際に冤罪というのがこれから何か起こっていき可能性もあるのかなというふうにはちよつと心配はしております。

○小野田紀美君 運用の難しさというのをすごくお三方に教えていただいているなというところ、ここは本当に今後の課題で、間違った運用をしないように、逆に被害者が加害者になつたりしないようにというのは慎重に取り組まなければならないなと思ひまして、と同時に、その法律とは違うところの抑止力、ルールを守っていくとか性格をどうしていくとか、そういうところに関して、実は私の地元岡山県がちよつと全国に先駆けてあおり運転に関して行っていることがありまして、あおり一一〇番鬼退治ボックスというのを

やっています。

これ何かというと、ネットでフォームがあったて、自分が撮ったムービーやドライブレコーダーの様子を、このあおり運転危険ですというふうには、要は、何という、通報ができるような、ネットから、というシステムを導入しているんですね。これは、実際に被害者が、誰かが亡くなつてしまったとか誰かがをしたという被害があつた場合は、それは警察に映像を持って行ってくださいなんですよ、そうじゃなくて、あらかじめ常習的にそういうことをしてしまっている人を警察の交通安全策の参考情報として活用させていたかどうか、そういうことをやっています。そういうふうなところで、もしこういうやり方で抑止力とか、常習的な人をこららというふうなところにチェックしたりできるようにというものがあるかとか、若しくはこの岡山の取組、どう思われるかということも踏まえて、お三方から御意見をいただけたら有り難いです。

○参考人(今井猛嘉君) 岡山の取組存じませんでしたが、それは大変、地域住民の法遵守意識を高めるためにはいいかと思つてすけれども、先生がおっしゃつたように、例えば事故に至つた場合に、そのような情報の取扱いはまた別途難しいのだからと思ひます。

それはどういう意味かというと、例えば刑事訴訟になつたときには、誰がどこでそういうものを撮つたのかということも証拠の許容性という問題もあるかもしれないし、また、高速道路上ではいろいろな車を撮つてもプライバシーの問題はないかと思つてすけれども、中にわたるような情報、車内のような情報を撮つて、それが個人から警察に渡すということがどこまで使えるかというのとは別途慎重な検討が必要なのかなと思ひます。

ですから、繰り返しますが、皆さんがこういうことをやってお互いに、通報するのではなくより良くするためにしているんだという前向きな気持ちでやられるととても効果が上がると思ひます。

んですけれども、通報がメインの目的になつてしまつと逆効果なのかなと思つた次第でございます。

○参考人(松原芳博君) 私、その施策存じ上げませんで、今聞きました。一定程度何らかの効果はありそうな気がします。

その上で、注意すべき点は、まずはプライバシー等の問題。それから、それを刑事訴訟に使う気があるのか。今井先生もおっしゃっていました。が、刑事訴訟に使う気があるのか、そうではなくて、一般的注意にとどめるのかという問題。それからやっぱり、あおりポリスをあおるといふ、やっぱりそのあおりたきというものが過激になると、かなりこれ、また危険な、妨害運転者に意地悪してというおそれもあるもので、テレビとかであおりたきをおおらないという、そこは工夫、是非考えておくべきだと思ひます。

○参考人(柳原三佳君) 私はその岡山のケース知つていて、すごく画期的な取組だなというふうな思つていました。

そのドライブレコーダーに完全にその車両が違反行為をしているところが映つているのであれば、その映像を基に違反切符を切ればいいのになと思ひました。それがちゃんと立証できるのであれば、それをどどんやっつけていくべきじゃないのかなというふうな個人的には思ひました。

もう一つ、その抑止効果ということですが、私が昨年からずっと弁護士さんたちとあおり運転に対する検討会をしていますけれども、そのうちの一人の弁護士さんが、実際に御自身があおられて、そしてその映像を全部奥様に記録してもらつて、その映像を基に相手特定して、まあこれ、弁護士さんだからできたのかも知れませんが、慰謝料請求しました。で、民事裁判で勝訴してしまつた。

つまり、そういう行為をして、恐ろしい体験をしたことに対する民事で慰謝料請求という形で、何かその映像を証拠として、低額でもいいからそういうことがやっつけていければ、かなり抑止力になるのかなという気はしています。

○小野田紀美君 ありがとうございます。終わります。

○真山勇一君 立憲・国民・新緑風会・社民に所属しております真山勇一と申します。

今日は、お三方、参考人、本当にありがとうございます。私ももちろん免許証を持っている立場、自動車を運転するという立場から、やはり交通事故を起こさないといけないということと、それから、一旦起きたときの悲惨さというのは身をもって知つていふところか、やはり交通事故というのは、起つて当事者になつて初めて、いや、これは大変なことをやってしまったなということと、それからその被害に遭つた方は、もう何と云うんですかね、非常な苦しみを味わうということになつてしまふ、だから何とかして防がなくてはならないものだというふうな思つています。

事故は、お三方のお話聞くと減らせるんじゃないかなという、そんな私は確信を持つたんですけれども、ただ、一般的に言つて、交通事故というのは、被害者にもなるし加害者にもなるという両面があります。ですから、そういうところから交通事故をどうやっつけて防がたいことを考えていくのが大事かなという気がしております。

具体的にならぬとお伺いに入りますけれども、今回のこの改正の発端になりました東名高速のあおり事故ですけれども、やっぱり裁判で違つた見方というか解釈が出てくるということ、これはやはり裁判をするということの問題だと思つてすね。

今井参考人、松原参考人のお話聞くと、伺つたところでは、今回のこれは妥当であるということをおっしゃっていると思うんですけれども、これによって、今回のこの五号、六号ということを決めることによって、どうなんでしょう、裁判は順調にいくというか、整理されてきて、今後こういう裁判は非常に妥当な判決が予想されるというふうな考えておられるでしょうか。



私は、今回の、私の立場で、一般的な、法律上の解釈じゃなくて、一般的な感覚でいうと、やっぱり車というのは走ることもある止まることもあるんだから、何かその因果関係というのは、そういう意味では、速度がゼロでも、それは走っているときに止まっているということであるから、その辺も少し融通利かせた判決もいいたいかなという気がしていったんですけど、でもやっぱり、今回のこの両方の見方を見ると、やっぱりこれ区別する必要もあるのかなという、そんな感覚もするんですけども、これで裁判が整理されるかどうか、それをお二人にちょっとお伺いしたいと思います。

○参考人(今井猛嘉君) 御質問ありがとうございます。

東名のあたり事件についての、との関連で法案に係る御意見だと思えますけれども、先生御指摘のように、車の運転というのは、タイヤが回転を始めて走行して、曲がり、進み、最後にタイヤが止まって停止するわけです。ですから、そういうふうな概念を使いますと、停止、直後の停止というものはなお運転に入り得るという解釈は取られたと思います。それが、検察官などがこの事件で主張したのだと思えますけれども、しかし、やっぱり刑法法定主義の観点からいうと、停止しているものが運転とは言えないだろうということとは崩せないと思えますので、この五号で停止ということを一定の条件の下に明記したことは、法適用をする特に裁判官にとっては大変強い条文になるのではないかと思います。東名のような事件には適正な刑罰を科す前提ができ上がったものだと理解しております。

○参考人(松原芳博君) 真山先生御指摘のとおり、危険というのは、絶対速度、地面とを比較した速度ではなく、車との比較の速度なので、危険というのは、ゼロキロも危険なのは確かなんです。四号、改正前の規定はやはりその走ることで自らの危険性に注目したので、現行四号の危険にゼロキロを含めるというのは法律の立場としてやっぱり認められないだろう。

その上で、やはり私の見たところでは、横浜地裁、東京高裁はかなり私は因果関係の認定としては無理しているなという感じがありまして、今回の六号の新設で正面からあの事件は危険運転致死の傷害に問える。その際、やっぱり因果関係の判断がかなりクリアになるので、先行する暴行行為から頭越しに因果関係認めるというのはかなり無理ですし、ほかのタイプの事件にも応用していくと、これ結構行き過ぎた判断になるのかなというのを恐れています。したがって、六号ができたことで、因果関係判断がクリアになるという意味で、私は判断の明確に資するというふうに思っております。

○真山勇一君 そのとおりだと思えますね。私もやっぱり、止まって、止まるということも、何でそんな、逆に言うと、この四号を作るときに、やっぱりケースとして、そういうものも、こういうこともあるねというのは多分法制審でも話が出たんじゃないかと思うんですけども、でも、遅くても、やっぱりこういう、遅れてもこういうことと後になって加えられるということは、私はいって思っております。

ということ、柳原参考人にお伺いしたいんですけども、やっぱり被害者の立場からいうと、その裁判、そういうものを見ていて、やはり法律を、さっき刑法法定主義というのが出ましたけれども、そういうことから見れば、必ずきちっと法律に基づかなくちゃいけないという面もあるけれども、事故に遭った方の心情とか、遺族の方からすると、何でもう少しその辺りの判断というのは、まあいゆる、言ってみれば人間的な判断ができるのかどうか、裁判に対する何かそんな思いというのは何かありますでしょうか。

○参考人(柳原三佳君) これ危険運転ということになりますと、急激に刑罰上がりますよね。ですから、被告人の方も必死ですよ。やはり、強い弁護士さんが付くと、もう本当に私も驚くような供述の変遷というんですかね、最初は、一回目の

実況見分のときにはこういうふうに言っていたのに、裁判ではそれがぐると変わってしまう、そういうことがもう多々あります。結局、いろいろな専門家の知恵を取り入れて、そして証言が変わっていく。けれども、その証言が変わったことに対する初動捜査が不十分だった、そういうふうなことで、結局それを覆すことができないで、そのまま被告人の言うとおりに裁判が進んでしまつて。

過去に、田園調布で、ジグザグ運転の車が横断歩道の手前で待っていたおじいちゃん、おばあちゃん二人のお孫さん、ここに突っ込んだという事件がありました。この加害者は、本当にラップ音楽を聴きながら、クラクションを鳴らして友達を喜ばせながら、こんな運転をしていたんです。で、危険運転致死傷罪で起訴されました。そういうふうな報道されたので、多くの人はあの事件はまあ当然危険運転致死傷罪だろうと思っておられたと思いますが、裁判の途中でこれ変わりました。結局過失になりました。非常に悔しい思いをされている御遺族が多いということ、これが現実だと思えます。

○真山勇一君 ありがとうございます。

やっぱり、そういうことで、参考人の意見の中にも出ておりましたように、やっぱり因果関係とこのを精査する必要というのはあるというふうなふうに思っていますね。交通事故の処理ってなかなか難しい、最近特にやっぱり車社会の中でも多様化している、事故の原因というのも様々になってきて、それをこうきちんと究明していくというのは本当に大変だと思うので、やはり精査していくことが必要だということなんです。

私、一つ、やはり運転がこれだけ問題になってきたというのは、一つはやっぱり映像があったと思うんですね。テレビでその場面が繰り返して繰り返されるということ、もうこれはけしからぬという世論ができるということもあって、こうしたあり運転に対する批判が厳しくなっているというのがあると思うんですが、私、一つ、これ

は肯定する意味じゃなくて、危険だなと思うのは、映像というのは、まず非常に印象が強いということ、それから、みんなが見ている部分というのは切り取られた部分で、ああ、ああ寄ってきただよ、危険だよとか、ああ前で急ブレーキ止めた、ブレーキランプがついたという、そういうところだけになりますよね。それだけ見るとやっぱりあり運転している方が悪いということになり、こいつはけしからぬやつだということになりますけれども、お三方のやっぱりお話を聞いていて感じるのは、やっぱりあり運転とか危険運転には、必ず原因、原因がある。この原因を、こういうことが起きたからということをやっぱり突き詰めていくのは大変難しいかなというふうに思っています。例えば映像でも、切り取られた、実際に被害に遭っている現場の映像だけじゃなくて、やっぱり、もしドライブレコーダーが付いているのなら、東名高速の事故の場合もサービシアアの車の止め方が発端になっているわけですよ。やっぱりそういうところまで含めて、つまり何と何とやら、一つの点で捜査するというのも必要ですけれども、調べることは動いているわけですから、流れの中でやるということも非常に大事だと思うんですが、その辺りというのはどうなんだろうとお考えになっているか、お三方に伺いたいと思います。

○参考人(今井猛嘉君) ありがとうございます。先生がおっしゃったように、映像を点として出すか線としてドラマチックに出すかという問題は、私も後の方がいいと思うんですけども、これが、先ほど民事訴訟の話が出ましたが、刑事訴訟とするとまた別でありまして、先ほど申しましたが、刑事訴訟で証拠を提出するときには証拠能力というものがあって、その証拠の許容性として最初から自然の関連性ということが要求されます。ですから、例えば、最後の衝突場面の画像が例えば出てきたときに、これが何時何分にどこでどう

なったかというふうなことで最低限の関連性があるかというのを吟味しませんと、私が被害者だと言っても、実は、先ほど松原参考人もおっしゃいましたけど、被害者になり加害者になり立場が変わっているような場合もあり得ますので、どこまでを出すか、最初に申し上げたように、全体として出すのはいいんですが、それが今後どこまで出てくるかということは、少し、今度は訴訟法の問題になります。

また、先ほど申し上げましたプライバシーの話もあります。公道上ではあるんですけども、車内から撮っているということはプライバシー領域でありますので、広く、GDPR等、各国においてプライバシーが掛かる情報の取扱いはセンシティブになっておりますので、そこを併せて見ないと証拠として使える壁はきれいにクリアできないように思っています。

○参考人(松原芳博君) 危険運転致死傷罪でいくということになると、死傷した方が被害者ということになるんですが、事件全体で見ると必ずそうなのかという、そうでない場合もあり得て、あおった方が死傷しているということも少なからずあると推測できるわけですね。その意味では、前後の経緯というのは、この五号、六号ができてなおさら前後、特に前の経緯というのは捜査の必要は高まると思います。

ただし、訴訟法で使う場合には、今井参考人の言われた証拠能力の問題というのもあって、要するに、機械で撮ったといっても、どういう形で撮ったという性能で等々の問題が厳しく関わってくるので、その辺り、証拠能力、車載カメラ等については、あるいは路上カメラについて、あるいは第三者の車載カメラについての証拠能力について少し類型化して整理していく、訴訟法上そういうふうな研究が必要になってくるんじゃないのかなというふうに思っております。

○参考人(柳原三佳君) 交通事故というの、人と車と環境で起こる。ですから、一つの事件を調べるときにはそれをちゃんと調べないといけ

ないんですが、今の日本では、どうしても加害者の過失という部分ばかりをクローズアップしがちだと思っております。

でも、実際に、例えば大阪の梅田で、ある一台の車が暴走しました。でも、たかさんの人が見ていて、ドライバーさんが最初から突っ伏していたよと、で、司法解剖してみたら、大動脈解離ということが分かりました。でも、多くの人がその状況を見ていたから司法解剖されなければ、日本の場合には、もう交通事故で亡くなってもほとんど解剖はされません。元々日本は解剖率が低くて、私は死因究明の問題も随分取材してきたんですけども、実際に関西の方で、寛千佐子さんという人がたかさんの男の人に青酸カリを盛って、その人がスクーターなんかで事故を起こして亡くなったりにしていますけれども、ああいうのも、結局、車やバイクで亡くなったらもう簡単に単独事故で済ませてしまっただけで、薬毒物検査ですとか、それから、そういう発作ではなかったか、病気でなかったかということまでしっかり調査していかないというのがあります。

ですから、こうやって法律がどんどんどんどん厳しくなっていくところに合わせて、やはり、その当事者の死因ですとか、それから薬毒物やっていたりなかったかとか、その辺りもきっちり調べる、その辺りが今後重要んじゃないかなというふうに思います。

○真山勇一君 三人の参考人、ありがとうございます。終わります。

○矢倉克夫君 公明党の矢倉克夫と申します。三人の参考人の先生方、貴重な御意見、大変にありがとうございます。

ちよっと私からは、まず、松原参考人もおっしゃっていただいた因果関係による限定ということに絡めてなんですけど、ある意味、外部事情がないことによつて行為の危険性がないというふうな判断する場合と、外部事情がないことによつて因果関係がないという場合に判断することのちよっと区別を少しだけ最初教えていただきたい

なと思つて、質問させていただきたいと思えます。

まず、今井参考人。レジュメの方で、今回の五号について、被害車両との速度、相対的な速度要件の関係で、危険性の欠如という、行為の危険性の判断の要素として考慮されたわけでありまして、この実行行為の危険性が外部の事情によって影響するということの理論的な部分の改めでの御説明いただきたいのと、例えば、今言ったような外部事情がないことで行為の危険性がないというふうな判断される場合とはまた別に、レジュメの方で、AとかBとかのこの不注意とか、BとかCとかの不注意によつて因果関係がないというふうな認定されている場合もあるんですけど、この違い、区分けの違いみたいなことをちょっと、概念的でもいいので教えていただければなと、まず思いました。

○参考人(今井猛嘉君) 御質問ありがとうございます。

まず、五号の理解でございますけれども、委員がおっしゃるように、被害車両が重大な交通の危険が生じることとなる速度で走行しているというのは、外部事情と言うことも可能ですが、加害車両との関係では、しかし、加害車両、被害車両が同じ場に設定された場面を走行していることでありますので、加害車両自体がこの要件を満たしていませんので、その被害者の関係では危険であるという認定は十分に可能だと思います。そのような考えが五号で取られているのだと思います。

それから、BとCが、私のレジュメで書きました事例において、BやCが、特にCが因果関係が切れる場合があり得ると申し上げましたのは、先ほども報告いたしましたけれども、例えば、高速道路で走行中、前方にBという車両が停止しているということが十分認識できて回避余地も十分あったにもかかわらず、脇見等で突っ込んでしまった、そこでCが死んだような場合には、C自身において、Bとの衝突を回避可能であり、結果、回避可能性があったということで因果関係が

切れるのではないかと申し上げたところで。

ですから、この事情を変えることによつては委員がお考えになっているように因果関係が切れない場合も出てくるのかもしれないんですが、私の事例では切れる場合を申し上げた限りでございます。

○矢倉克夫君 ありがとうございます。

じゃ、松原参考人にも、実行行為者の事情以外の事情で危険性がないという場合と因果関係が切れるという場合の違いをまた改めて教えていただければと思います。

○参考人(松原芳博君) 四号の場合には、自らが高速というか、危険速度なので、まあ行為自体の危険が直接問題になると思うんですね。それに対して、五号の場合には被害者車両、そして六号の場合には第三者車両も含めた道路上の走行ということで、言わば環境的な危険というのが問題になり得るところだろうと。

まず、お答え一つ目ですが、行為自体の危険というのは実行行為性の限定が掛かってくると思えますが、行為後の事情、特に第三者車両の態様、速度といったものは被告人の行為自体の属性ではないので、これは実行行為性の問題ではなく、因果関係の判断の要素になってくると思えます。そして、その上で、第三者車両が著しい不注意でぶつかった場合、今井参考人が言ったように、これは因果関係が切れるんだろう。また、そうではなくても、著しい過失ではなくとも、関係車両が全て低速であった場合には、これは私は、六号の予定している危険が結果に現実化したわけではないので、六号の罪としての因果関係は認められないんじゃないのかということを付け加えさせていただきます。

以上です。

○矢倉克夫君 ありがとうございます。松原参考人に改めて、じゃ、被告人の行為の属性によつた場合か、外部事情か、その行為の属性によつて影響するという違いと、そうでない事情で結果は処罰が必要がない、というのが因果関係の

削除というところ、その区分けということでもよいわけですね。

○参考人(松原芳博君) 補足いたしますと、外部事情でも行為時に存在していた事情は言わば行為の一部と見られることも可能なので、外部事情があっても行為時に存在している場合には実行行為性の要素になることもあり得ますが、外部事情であり、かつ行為後の場合には、これは実行行為の要素とはできないので、因果関係の判断要素とすべきだと考えます。

○矢倉克夫君 じゃ、その上で、松原参考人に、この法律の評価なんですけど、改めてですけど、この東名の事案とかの裁判については、多分裁判所もこの事案はやはり処罰に値するんだという思いもあった上で、ただ、結果的には、論理、理論構成として、実行行為から除外された行為との間の因果関係を結論を想定した上で認めるような事態になったということでありまして、今回の法律によって実行行為が新たに停止となることで、その行為との、属性との因果関係というのがより明確に判断し得ることになったという点では、この問題になったような事案についても罪刑法定主義にも反しない形でしっかりと妥当な判断がし得る法律となったという評価でよろしいでしょうか。

○参考人(松原芳博君) まさにそのとおりで、既に六号があったら、今回の事件は間違いなく六号で、停止させる行為を実行行為にして文句なく因果関係も認められたと思います。ところが、無理に四号で罰しようとしたために、因果関係がかなり緩んでしまっていて、これは別の事件に悪影響を及ぼさないかなと、一つの先例になってしまおうので、そういうことを危惧しています。

したがって、六号が作られたことは、因果関係の範囲を明確化する意味でも非常に有益なことであるというふうに思います。

○矢倉克夫君 ありがとうございます。貴重な御意見、大変ありがとうございます。

後ほど両先生にまたお伺いする時間があればと

思うんですけど、あと柳原参考人にお伺いしたいと思えます。

○参考人(柳原三佳君) 被害者の方々、本当にその一部の方々も苦しい中で立ち上がって、会を立ち上げたり、いろいろな活動をしてくださっています。でも、国としてそういう人々への支援というのは具体的にはなくて、例えばその金銭的部分ですとか、いろんなその援助という部分ではなく、皆さん本当に自分で今それをやっていらっしゃるところがもうほとんどだと思うんですね。

○参考人(松原芳博君) 柳原参考人にお伺いしたいんですが、今井参考人(今井猛嘉君) 私の意見として申し上げたことになるんですけど、まず第一は、これから免許を取ろうとする方の交通安全教育であります。道路というのはみんなの公共用物ですので、みんなが、まあ日本的に言うと、譲り合ってルールを守って運転するのが当たり前で、免許の取りたてのときは多くの人がそうするんですけども、慣れてくると緩んでしまうというのが残念なところがございます。ですので、再教育を含めて、免許の再更新等のときにしっかりと、途端に凶器となり得る大変なものを扱っているんだという認識を強化していただくような教育が必要だと思います。

○参考人(松原芳博君) 柳原参考人にお伺いしたいんですが、先ほど柳原参考人からもありましたけれども、法医学者の知見、あるいは交通心理学の方の知見を含めて、トータルに危険でない走行を多くの人ができるように施策を打つということがとても大事だと思っております。

○矢倉克夫君 ありがとうございます。大変に参考になりました。ありがとうございます。

○参考人(松原芳博君) 現行の四号ですと、これ

また、今井参考人と松原参考人にお伺いしたい

は運転者の速度が規定されているので、これは運転しないとの危険はつくり出せないんですが、五号の場合には被害車両の速度が規定されているので、こちらの方は車で割り込まなくても、例えば石を投げ込んだり、あるいは生身でちよつと飛び出しては引つ込むということでも重大事故は起こせるんですね。つまり、五号、六号に関する限り、まあ六号は高速道路上なので車以外の方法は限定はされるんですけど、でも、五号、六号は、運転以外の方法でも重大な危険はつくり出せるのは確かなんです。

○参考人(今井猛嘉君) 私の意見として申し上げたことになるんですけど、まず第一は、これから免許を取ろうとする方の交通安全教育であります。道路というのはみんなの公共用物ですので、みんなが、まあ日本的に言うと、譲り合ってルールを守って運転するのが当たり前で、免許の取りたてのときは多くの人がそうするんですけども、慣れてくると緩んでしまうというのが残念なところがございます。ですので、再教育を含めて、免許の再更新等のときにしっかりと、途端に凶器となり得る大変なものを扱っているんだという認識を強化していただくような教育が必要だと思います。

○参考人(松原芳博君) 現行の四号ですと、これ

また、今井参考人と松原参考人にお伺いしたい

また、今井参考人と松原参考人にお伺いしたい

また、今井参考人と松原参考人にお伺いしたい

また、今井参考人と松原参考人にお伺いしたい

○柴田巧君 日本維新の会の柴田巧です。今日は、お忙しい中、この参考人質疑にお越しをいただきまして、またそれぞれに大変貴重な御意見を頂戴しまして、私の方からも感謝を申し上げます。

○矢倉克夫君 ありがとうございます。

○矢倉克夫君 ありがとうございます。

○柴田巧君 日本維新の会の柴田巧です。今日は、お忙しい中、この参考人質疑にお越しをいただきまして、またそれぞれに大変貴重な御意見を頂戴しまして、私の方からも感謝を申し上げます。

○矢倉克夫君 ありがとうございます。

○柴田巧君 日本維新の会の柴田巧です。今日は、お忙しい中、この参考人質疑にお越しをいただきまして、またそれぞれに大変貴重な御意見を頂戴しまして、私の方からも感謝を申し上げます。

○矢倉克夫君 ありがとうございます。

おむね今回の法改正を肯定的に捉えていらつしやるか、あるいは、もつとこういうものを入れてはしかなかった、強めてほしかったというような御希望があるのかどうか、そこら辺、もしあれば教えていただきたいのが一つと。

先ほどからいろいろと出ておりますが、あおり運転を根絶していくには、この厳罰化と同時にやつぱりいろんな意味で意識啓発、教育が大事だと思っておりますが、先ほどのレジメの中にも交通安全を挙げておられました。交通安全、今までもやってきているわけです。やってきているわけですが、こういうことが起きてくるわけで、この法改正を受けて、特に具体的にこういうことに力を入れていけばいいのではないかと、こういうことがあれば教えていただきたいと思えます。

三つ目は、このレジメにもお触れになっておりますが、この冤罪というものです。今日の法案とちよつと関係ないんですが、ちよつと柳原さんの揺さぶりっ子症候群の本を今読んでいたところでございます。ああいう分野、世界にもいろんな冤罪があるんだと思つて勉強していたところですが、この法改正で懸念をしますのは、いろんな外形的な要件が結果としてあつて、それによつてこの冤罪といえますか、そういうた可能性の余地も結構あるのではないかとちよつと心配をするんですが、そこら辺はどのように認識をされているか。

三つ、済みませんが、よろしくお願いいたします。○参考人(柳原三佳君) まず一番目ですけれども、今回の法案の改正について、私が伺つた範囲では、非常に皆さん良いことだということで好意的に受け止めておられます。是非これを改正を押し通してほしいということでは伺つていません。

二番目ですけれども、この教育に関して、確かに日本も子供たちへの教育とかされていきますけれども、実は、私、自分の娘が高校時代にオーストラリアの方に留学をしまして、そのときに娘からあちらの学校の交通安全のリアルさというも

のを聞いて驚いたんですけれども、非常に生々しいものが出てくるので見られない子は出ていいと、親の許可を得て授業を受けるらしいんですけども、とにかく、校庭の真ん中に潰れた車を持つてきて、その中からヘルプ・ミーという物すごい、本当の事故の生々しい声が聞こえて、それをレスキューの人たちが切り開くと、そういうふうなことも実際やっています。また、加害者になつたときのその損害賠償の問題、どれぐらいの経済的な損失があるのかとかそういうふうなこと、それから、当然、刑事罰の問題、民事の問題、いろんなことをトータルで学ぶということを言っていました。

ところが、日本ではどうでしょうか。高校時代に、まあ既にオートバイの免許は取れるわけですが、十八歳になつたらもうすぐに車の免許を取れる。つまり高校生までに加害者になつた場合の教育というのがどこまでなされているかという、非常に薄いなんじゃないかと思えます。

実際に運転免許を持つている人たちでも、刑事と民事と行政の違いも分からない、自賠責と任意保険の違いもよく分かつていない。自分が事故を起こしたらどれだけの経済的負担、また被害者にどれだけの迷惑を掛けるか、こういうことももつとリアルな教育カリキュラムを導入すべき。もうそれは、十六歳からもうオートバイの免許は取れるんですから、中学時代ぐらいまでにもう既にそういうものを、もう本当に学校の教科の中に一つ入れてもいいぐらい、私はもうそれぐらいこれ、切実に考えております。

それから三番目ですけれども、冤罪の問題、これも先ほど少し申し上げましたけれども、やはりこのあたりということで皆がもうびりびりびり動きを車にされてしまうと、あつ、あおられたというふうな思つてしまうというのは確かにあると思えます。

でも、実際に、道路に例えばわだちがすぐくあつたりとか落下物があつたり、それから前の車

が何か物を放り投げたり、もういろんな危険が車やバイクを運転していると日々ありますね。そういうときの、まあ動物が飛び出してくるということもあるでしょうね。そういう危険回避の行為がすごく危ない行動をしたというふうにと取られて、そこから訴えられたり、長い時間裁判にというふうなことがなまにしもあらずだと思えます。

そういうようなことを防ぐためにも、やはりドライブレコーダーをきつちり付けておくことで、自分がなぜこういうふうにはハンドル操作をしたのか、それは前に物が落ちていたからですということをはつきり言えればそれはそれでオツケーなので、やはり最終的には、この法律をちゃんと運用するためにそういうものが必要じゃないかというふうに行き着きます。

○柴田巧君 ありがとうございます。次に、今井参考人に幾つかお聞きをしたいと思

一つは、今回の法改正によつて、あおり運転もいろんな類型があるとは思われますが、態様があると考えられますけど、十分これで捕捉されたという認識でいいのかどうか。それから、例えばクラクションやハイビームなんかもある意味あおり運転のように受け止めを、我々は、私はするわけですが、こういうものが入らなかつたというの、これは、要するに、接近するとか車でないのかというものはまた別次元だということからそういう仕分になっているのか、そこら辺を一つ教えていただきたいということです。まずこれが第一点。

それから二点目は、大変この規定が分かりづらいなという印象を持つてございまして、これで厳罰化にもなるし、この裁判員裁判の対象にもなると思われませんが、また我々自身が、先ほどの話ではあり得る分野だと思いますが、被害者になつたりあり得る分野だと思いが、それにしても非常に書きぶりがなかなか分かりづらいなと思つてございまして、この点どういうふう

特に、ちよつと私もよく分からないんですけど、例えば、これは五号ですかね、「重大な交通の危険が生じることとなる速度」と四号の「重大な交通の危険を生じさせる速度」、これは結局どう違うのかということなど、具体例でいうとそういうことも一つあるんですが、大変分かりづらいと思つていますが、この点どういうふうにお考えになつていらつしやるのか。

あともう一つ、三点目は、先ほど冒頭に、いわゆる英米法というのか、その法を参考にしながら、先行するそこ、英米などのところを参考にしながらやつてきて、今、今回の法改正によつて、英米や他の国と比較をするとどういう今位置付けという関係というのか、ということになるのか、この点も教えていただければと思います。

以上、三つです。○参考人(今井猛嘉君) 御質問ありがとうございます。

まず第一点目ですけれども、今回は、提案されているのは五号と六号の追加でございます。これは、最初に申し上げたように、当面、あおり運転を契機として、こういう遅い、あるいは高速道路上での運転が実は大変危険な運転であつたという認識を条文化したものであります。ですから、まずこの五号、六号は必須の提案だと思つてます。

これで十分、他のいわゆるあおり運転が包括されていくかというところ、これは私もまだはつきり分かりませんが、今日のこの御議論でも、五号、六号というのは、あおり、危険運転によつて人が死傷したような場合を想定しているんですが、ここでも、まだそこに至らないような類型についていると御意見が出ております。それが全く捕捉されていないかというところではございませんで、道路交通法等によつて既に所要の改正により手当てがなされております。

ですから、特に刑罰を掛ける規定でございまして、一挙に包括的な規定を作ることは無理でありまして、実際の立法事実がある事態について積み重ねていくことが穏当なのではないかと

思いますから、私はこれでよいのかと思います。  
また、クラクション、ハイビームにつきまして  
ですけれども、この法律に載せるといたします  
と、最初に申し上げましたように、暴行に準じる  
ような幅寄せのような運転を念頭に置き、それと  
同視できるものを拾い上げてきたということがあ  
ります。クラクションを鳴らす、ハイビームを掛  
けるといときには、現在の判例の解釈による  
と、広い意味では暴行に入るかもしれないが、  
それは少し広過ぎますので、では脅迫かと。しか  
し、脅迫によって人が死傷した場合を罰する規定  
はございませんので、現在の下では、仮にクラク  
ションやハイビームを掛けることが運転に付随し  
てなされたとしても、少なくともこの法律で規制  
することは無理だろうと思います。

二点目でございます。規定が分かりづらいとい  
うのは、まあ確かにそうなのだろうかと。最初読  
んだときにすぐ分かる方はおられないかもしれま  
せん。ここは、残念ながら、刑罰規定というもの  
が着実に、確実に要件を定めなければいけないと  
いう宿命を負っておりますので、慎重を期してい  
るのだと私は理解しております。裁判員の方々に  
お見せするときは、これは検察官や弁護士の方の  
お仕事だと思うんですけども、恐らく従前と同  
様に、いろいろなスライドを使ったりあるいはイ  
ラストを使って、例えば四号、五号、六号の違い  
を図示することによって、一般の方々もかなり直  
感的にそれぞれの役割の違いがお分かりになるの  
ではないかと思っております。

例えば、また、委員からは、四号では生じさせ  
る速度、五号ではさせることになると書いてあ  
る。これは確かに意味のあることと書いてしま  
して、四号の方が結果発生により近いところだ  
と、五号はもう少し遠いというイメージで御理解  
いただければと思いますが、何々することに  
という規定は他の法分野でも使われているところ  
でありまして、刑法との関係でいうと、法益侵害  
と結果にもう少し遠いところから事前に規制を掛  
けていくということです。それはやはり、四号が

元々できた事例とは違って、五号、六号、あおり  
のような事件を通じて、ここまでの規制も次に因  
果関係を持った結果が生じ得ることを念頭に置き  
て、危険運転に取り入れるためだと思っていま  
すから、このような規定よりは妥当なものと思  
います。

最後に、英米法との比較でございますが、アメ  
リカは連邦法と州法がありますので一概なことは  
申せませんが、恐らく、私の理解では、この  
危険運転致死傷罪をつくらざるに恐らく大いに  
参考されたであろうイギリス法においては、こ  
のような行為をする場合には、イギリス法におけ  
る危険運転致死罪、致死傷罪が成立するというこ  
とが従前から言われておりました。ですので、そ  
ういった意味では、国際的にも平仄が合っている  
ものだと思います。

○柴田巧君 ありがとうございます。  
じゃ、松原参考人にお聞きをしたいと思います。  
近年、何というか、刑事裁判でこの因果関係が  
広く肯定される傾向にあるというふう聞いてお  
りますが、先ほど柳原参考人にもお聞きをしたこ  
ととちよつと重なりますけれども、結果は、故意  
というのとは、まあ内心、心の中の問題なので、結  
局外形でいんなことを推測するということにな  
ってしまふと思うんですね。結果を重視し過ぎ  
ると、先ほど触れましたが、いわゆる冤罪とい  
いますか、非常にそういつたことが起き得るん  
ではないかと思つていて、また、この自動運転  
過失致死傷罪として非難されるべきか、あるいは  
この危険運転致死罪として非難されるべきかの  
ときに、この致死罪の方でしようということでは  
がすれば、そういうふうな傾きやすいのではない  
かと思われませんが、この点、どのようにお考えに  
なつていらつしやるかと、もう一つだけ。

法教育の話が出ましたが、法教育の重要性、大  
変大事だと思つていますが、あるいは、その特別  
改善支援、刑務所で行われる、これの、再犯防止  
をしていくためにも、この法改正を受けて、こう

いう今までと違う取組があつてしかるべきだとい  
うことがあれば教えていただきたいと思つていま  
す。○参考人(松原芳博君) その因果関係を重視し  
て、結果を重視していくと、結果責任になつて不  
当なことになる。さりとて、意思、内心を重視す  
ると、それは内心は推測にすぎない。これ、どつ  
ちも痛しかゆしなんでしょう。ですから、いずれ  
の点についても、一定の明確性を法律としては期  
すべき要件を準備しておくということしかできな  
いんらうと、こう考えております。

その上で、今回の東名事件なんかがあつたら、  
これはやはり危険運転致死傷罪にしたいという社  
会的な要請が出てくる。検察官、裁判官がそれを  
ある種反映していくということはあると思うんで  
す。しかし、それで因果関係が緩んでしまうと、  
ほかの事件についても因果関係が緩んでいつてし  
まつて、一般的に因果関係も何飛び越してもいい  
やと、何でもどこか遡りやどこか実行行為が見付  
かろうということになつてしまふと、例えばここ  
で言う危険速度の要件とかそれぞれの法律の要件  
が全部すつ飛ばされちゃうということがある。  
その意味では、今回の立法のように、それに  
フィットした構成要件を、場合によっては後追  
いになるかもしれないけれども、フィットした構成  
要件を立法していくしかない。人間の想像  
力って限りがあるので、全ての起こり得る危険運  
転を網羅するというのはやっぱり無理なんですけ  
ど、さりとて、じゃ、危険な運転でという包括的  
に規定してしまつたら、それは余りに緩いし、し  
かも、かえつて適用しにくくなると思うんです。  
検察、警察もちよつと萎縮しちゃう。その意味で  
は、このような個別立法形式を取りつつ、因果関  
係をきちんと認定していくことが肝要だとい  
うふうな考えております。

最後、処遇の方なんですけど、これは私詳しく  
は分かりませんが、先ほど申し上げましたよう  
に、実は交通事犯でも犯人のタイプ幾つかあり得  
ると思うんですね。これ、東名高速なんかはいわ  
ゆる事故タイプとは全く違う、常習的な、強要を

するような行動をする。そういうタイプごとに少  
し研究をして、処遇をしていくと。  
それから、社会教育についても、やっぱり特殊  
な心理、いい人が車に乗ると変わるといふのはよ  
く聞くことなんです。ですから、そういう特殊  
なやつぱり社会心理的な研究を成果に入れた、何  
か科学的なそういう施策が求められるのかなと  
いうふうな思つております。

○柴田巧君 ありがとうございます。終わります。  
○山添拓君 日本共産党の山添拓です。  
今日は、参考人の皆さん、大変ありがとうございます。  
初めに、柳原参考人に伺います。  
被害者の御遺族や現場で取材をされて、危険で  
悪質な事故を起こしても、被疑者や被告人の言い  
逃れによって適切な罪が適用されないとか、ある  
いは証拠不十分で不起訴となると、こういう事例  
も直面されたことかと思つてます。

事故を防ぐことがもちろん大前提ですけれども、  
重大悪質な事故で適切にまた適切な刑罰が科さ  
れるためには、そしてまた冤罪を生まないために  
も、必要な証拠が十分に収集されるということが  
大事だと思います。ドライブレコーダーですとか  
車内カメラが普及をして、事故の状況を客観的に  
証明するその手段も増えてきましたけれども、こ  
の間の、最近のいろんな取材をされる中で、捜査  
による証拠収集の在り方について、参考人の方で  
お考えのことを、お感じのことを教えていただけ  
ますか。

○参考人(柳原三佳君) ここ数年で、そういう捜  
査に対しての被害者遺族の方々からの意見、こう  
いうものが高まってきて、そしてまた、刑罰が重  
くなる、当然その捜査をきつちりやらないと起  
訴もできないというところで、私が取材し始めた当  
時から見れば随分改善されてきたんではないかと  
いうふうには思つております。けれども、やはりそ  
の一瞬で起こる事故で、やはり被害者の多くが事  
故直後の現場に臨場できないという、亡くなった

第三部 法務委員会会議録第十号 令和二年六月二日 【参議院】

り救急車で運ばれたりということで、そして、生きていく人の言い分が通ってしまうというのは、もう今でもやっぱり続いています。

やはり、今現在のその交通事故の捜査の成り立ちというのを見たら、やはり供述調書というもののつとっていくわけですね。私は、何メートル手前で何キロで走っていて、そしてこうこうでぶつかりました。でも、その一瞬で起こる事故のことを、あそこまで、十センチ刻みの調書ができ上がっていくわけですよ。それが非常に私はもう何か、それを読むといつも思うんですけども、それが基になって、いろんなその判決まで響いていくわけですけども、要するに、もう前提が、供述調書のああいふ書式というか、そういうもの自体がもう本当にこれ必要なのかなというふうにはつきり言っていて思っています。

そうではなくて、もう映像があるんだつたらその映像でいくとか、そういうふうにしていかないと、結局、言葉が上手な人、いろんなその抜け道を知っている人が得をするという、そういうことが今、これからも起こり続けるというふうには思っています。

○山添拓君 ありがとうございます。客観的証拠はやはり大事だと思います。客観的証拠はやはり大事だと思います。客観的証拠はやはり大事だと思います。

○山添拓君 ありがとうございます。客観的証拠はやはり大事だと思います。客観的証拠はやはり大事だと思います。客観的証拠はやはり大事だと思います。

○山添拓君 ありがとうございます。客観的証拠はやはり大事だと思います。客観的証拠はやはり大事だと思います。客観的証拠はやはり大事だと思います。

○山添拓君 ありがとうございます。客観的証拠はやはり大事だと思います。客観的証拠はやはり大事だと思います。客観的証拠はやはり大事だと思います。

は危険な速度での運転行為が結果を引き起こしたというものであって、東名のような事故は想定外だったと、だからこそこの法案が必要なのだと、こういうふうに見えるべきだと思いますけれども、いかがでしょうか。

○参考人(今井猛嘉君) 御質問ありがとうございます。

法務省がどのようにお考えか私は直接存じませんが、このような法案が提出されたということも文言から解釈いたしますと、東名のありのように、停止したことにより事故が誘発されたと認定できる場合には、文言上、四号ではなく、五号又は六号に行くというのが自然な文理解釈ではないかと思えます。

○山添拓君 ありがとうございます。

先ほど意見陳述の中でも、因果関係による限定というのが機能しているのかどうか、解釈上の限定の保証がないことについての懸念を示されておりました。その上で二つの裁判例をお示しいただきましたけれども、これ、なぜこうして因果関係の解釈を緩めて、判断を緩めている事態になっているのか。

特に、東名のこの地裁あるいは高裁も含めた判断の仕方というのは密接関連性という文言ですけれども、これは松原参考人の判例批判の中にもある二〇〇四年の最高裁の常磐道に関する事故の、あれは業務上過失致死傷罪を認めたものですが、そこでこの密接関連性という言葉に言わば乗っかった認定のようになっていきます。

なぜ、こうして裁判において因果関係の認定を広くあるいは緩く認めていく傾向が広がっているのかについて御意見を伺いたいと思います。

○参考人(松原芳博君) まず、社会的ニーズとして処罰欲求があるのは事実です。やはり、特に死傷結果が生じたという場合には社会にはそういう処罰ニーズがある。特に、やっぱり近年そのような処罰欲求が高くなっているというのを感じます。その原因、社会的には大変興味深いところ

ですが、ここでは立ち入りません。

他方、法律学の面で見ますと、判例が危険の現実化という公式を採用するようになりました。これ、白地手形なんですよ。何でも乗っかっちゃうんですよ。あると言えればあるし、ないとさえいえない。つまり、危険の現実化という大変便利な公式なだけに裁判所も檢察も結構これ柔軟に使えるんじゃないのかな。私、危険の現実化という考え方自体には反対はしていませんが、それゆえに、柔軟であるからこそ、危険の現実化という公式は、当該構成要件の予定した危険は何なのかと、そこから出発しないとこの公式は無意味になるよということを示し上げたかったということだと思います。

○山添拓君 ありがとうございます。今後の質疑にも参考にさせていただきます。

今井参考人、松原参考人に伺いたいのですが、通行を妨害する意図について、法務省の説明では、これは積極的に妨害を意図することだとされています。現行法の二条四号と変わらないという説明です。しかし、現行法の四号というのは、前方に車がいって、その直前に進入するとか著しく接近するとかいうものです。ですから、具体的にこの車を妨害しようという意図になるかと思えます。

ところが、本法案の二類型については、加害者が後方を走行する車の存在を認識していなくとも、そのような車があるのであれば嫌がらせをしように考えて急停車する場合も妨害目的を満たすとされています。もちろん故意は必要ですが、走行中の車を認識している必要があるわけですから、それは未必の故意でよいとされます。でも、それは未必の故意でよいとされます。でも、それは未必の故意でよいとされます。

ところが、本法案の二類型については、加害者が後方を走行する車の存在を認識していなくとも、そのような車があるのであれば嫌がらせをしように考えて急停車する場合も妨害目的を満たすとされています。もちろん故意は必要ですが、走行中の車を認識している必要があるわけですから、それは未必の故意でよいとされます。でも、それは未必の故意でよいとされます。

ところが、本法案の二類型については、加害者が後方を走行する車の存在を認識していなくとも、そのような車があるのであれば嫌がらせをしように考えて急停車する場合も妨害目的を満たすとされています。もちろん故意は必要ですが、走行中の車を認識している必要があるわけですから、それは未必の故意でよいとされます。でも、それは未必の故意でよいとされます。

ところが、本法案の二類型については、加害者が後方を走行する車の存在を認識していなくとも、そのような車があるのであれば嫌がらせをしように考えて急停車する場合も妨害目的を満たすとされています。もちろん故意は必要ですが、走行中の車を認識している必要があるわけですから、それは未必の故意でよいとされます。でも、それは未必の故意でよいとされます。

でも最初に申し上げましたように、いわゆるおとりと使っておりますが、ここでは東名高速を契機として、危険運転一般につき再認識されたものを拾い上げているという観点でございますので、まずそれを申し上げます。

それから、四号と五号、六号の差異は委員が御指摘のとおりであります。私も、五号、六号のときに、例えば車内からルームミラーを見て、あ、後ろに車がいるんだなというときに、漠然とどういふ車がいるかということの認識がある、これは未必の故意でありますけれども、その後にはその妨害をしようという意欲は、意見でも申し上げましたけれども、その明確な意欲がなければ、茫然と寝ていて突っ込まれたときでも本罪が成立して不当でありますので、妨害する目的自体は明確にあってほしいと思っております。その意味で、法務省が言われているような理解でよいと思っております。

○参考人(松原芳博君) 確かに御指摘のように、四号の妨害目的は、事実上、妨害対象車がこれにて特定しているんですけど、事実上、それに対して、五号、六号の場合は相手の速度の問題なんです。妨害対象が特定していない。その意味で、事実上弛緩しているんじゃないか、緩んでいるんじゃないかという御指摘は意味合っていると思います。

ただし、五号、六号、特定しない場合もあり得るけれども、四号に匹敵する程度の確実性、積極性を要求するというところで、四号との同等の当罰性は確保していくべきではないでしょうか。確かに、五号、六号で必ずその車を妨害しようというところまでは要求していませんし、要求できないのでしようけれども、四号に匹敵するほどの具体性といえますか切迫性、これを要求することで同等性は運用上確保していくべき。その意味で、今の御指摘はやっぱり記憶にとどめておくべき御指摘だと私は感じました。

○山添拓君 これも今井参考人、松原参考人に伺います。

現行法の二条一号はアルコールや薬物で正常な運転が困難な状態で運転する行為です。四号は危険な速度で運転する行為。五号は赤信号を殊更無視して危険な速度で運転する行為。行為がそれ自体が危険性を伴う、まさに危険運転と呼べるものかと思えます。

これに対して、今回追加される二つの行為類型は停止又は徐行による後続車への接近であり、行為そのものの危険性は現行法に定めるほかの類型とは質的に異なるように思います。停止や徐行それ自体というよりも、後続車の速度を利用することで危険を生じる、あるいは危険を増大させる実行行為とされています。

法制審の議論では、他人に何かをさせることを実行行為の内容とするものとして強要罪が例に挙げられておりますけれども、それとも少し違うように私は感じます。被害者や第三者の行為を利用することをこの実行行為に組み込むということについて、その適用や立証上の問題も含めて御意見を伺いたいと思います。

○参考人(今井猛嘉君) ありがとうございます。大変重要な御質問だと思います。

先ほどこれも申し上げましたが、五号、六号というのは、行為者がどういう行為をするか、場面が設定されています。広く言えば公道でございませけれども、御存じのように、公道は許可がなければ通行できないものであります。免許を持たない人々がルールを守って走行すべきところに例えは五号のような行為をしますと、その狙われた、ターゲットとされた被害車両との関係では、現行の四号に相当する危険性が認識できると私も思います。

また、六号については、先ほど来話がありましたけれども、高速道路等でございますので、より明確に、相手を使うという意味ではなく、狙った相手に被害を加えるという状況が十分発生できる状況でございます。ですから、それを、実行行為という概念を使いますと、これ、私自身、これも白地手形だと、マジックワードだと思っているん

ですが、余りそういう概念を使うわけではなく、客観的に、どのような場面でのような被害が想定されるときにそれを行為としたか、あるいは広い意味では不作為になるのかもしれないけれども、そこを考えると、五号、六号の行為は、行為者自身の行為に着目しても四号に匹敵するものだと思います。

ただ、先生がおっしゃったように、立証の問題等につきましては、ここでこれまで議論されている問題が残りますので、どのようにして、さっき私が言った例でも、停車していたときにぼうっとしているときに突っ込まれたというふうな弁解もあり得ます。そうではないんだということをするためには、もう少し科学的な捜査の仕組みを考える必要があるかと思っております。

○参考人(松原芳博君) 山添議員の問題にされた指摘は、私がさっき五号、六号で運転に限る必要があるのかと申し上げたのは、実は同じ疑問持っていて、周りの環境で起きる犯罪についてどこまでここに違和感なく入れることができるのかなというところ、最終的には入れたいと考えましたが、ちょっと私も考えるべき点だとは思っておりました。

その上で、他人の行為を利用する犯罪はやっぱり例外でなければならぬ、にもかかわらず、ここでなぜそのような方式が許されるかといいますが、まず、今井参考人の言われたように、場所が限定されているということ、つまり、相手方の行為が言わば自動的に流れている、つまり、相手がその後決意をしてどうのこうのじゃなくて、既に危険速度で走行しているという自動的な相手の行動を利用するという点で、通常の場合とは異なり、他人の行動を利用する実行行為もここでは認められていいのかなというふうには感じました。

とはいえ、立証の問題で、これ先ほどから申し上げているとおり、前の経緯から見えないと分かれない点があるので、この立証の問題、やっぱり今後少し丁寧に考えていかなければなら

ないなと思っております。

○山添拓君 大変参考になりました。ありがとうございます。終わります。

○高良鉄美君 沖縄の風の高良鉄美です。よろしくお願いします。

今日は、本当に貴重な御意見等々を参考にしたいと思っております。ありがとうございます。

まず、今井参考人の方にお伺いしたいんですけども、この法案の、やはり運転関連ということ危険運転ということですが、海外ではあおりというふうな言葉がないというようなことをおっしゃっていたんですけれども、その海外の法律ではちよつとどんなふうな形でやっているのかというの、国によっていろいろ違うんでしょうけれども、その辺りの比較刑法というか、そういう辺りでも、そういうふうな捉え方になっているんでしょうかということ、今回のこの改正について、学会の中での意見とか見解というのをちよつと教えていただけたらと思います。

○参考人(今井猛嘉君) ありがとうございます。海外では特にあおり運転という名称ではございませんで、まず、攻撃的運転、アグレッシブドライビングというのをいいます。そして、それをした後に道路上でトラブルが起る、ファイトが起ると、道路上での憤激と書いていますが、ロードレージと書いて、そこで車道に行つてパンチを加えるようなことが想定されていますが、そこが、最近ではそのアグレッシブドライビングとロードレージをくつつけて日本というふうなあおり運転にもなっているようでございます。

先ほどの他の先生方の質問にもお答えしました。例えばイギリスでは、従前二つに分けていたのですが、これが高速運転等に伴つて生じた場合には、イギリスの道路交通法に所定の危険運転致死罪が成立するという裁判例が出ていますので、その部分では同じになっていますが、繰り返しますが、その攻撃的な運転や道路上の憤激をするというところに着目されていて、それは心理学的な側

面が重要視されているからだと思います。

○高良鉄美君 ありがとうございます。やはりそういった面では心理的な要素も海外では取られることもあるということですね、まあ日本でもそういうことなんでしょうけれども。

今回、二条四号の解釈の問題で、五、六の追加というのが、追加というが具体的事件に当てはめる場合にはどうなのかというのが議論になると思うんですけども、これまでのこの停止という問題、その直前に停止をするというのは、実は今回が初めてではなくて、十五年前の判例になったものもありますけれども、それ以前でも高速道路とかいろんなところである、結構、走っていて追突するような危険ではなくて、停止をさせていてやっていると、これは、これ一連のやっぱり行動のようを見て、検察側が言っているような形に二条四号を捉えるのが正解なんじゃないかなというの、思っていたんです、横濱のあおり見て。

だから、判決として、まあ検察側はそういうことを解釈したとしても、裁判所側はその辺りをどこまで、やっぱり法の改正が必要だということ、これをちよつと暗示でも何かあったんでしょうかということ、申し訳ないんですけども、そこら辺はどのように捉えていらっしゃいますでしょうか。

○参考人(今井猛嘉君) なかなかお答えするのが難しいのですが、東名高速の第一審横浜地裁は、先ほど他の先生からの御紹介もありましたけれども、その事前の四回の暴行等が一連一体の行為として、その直後に停止もあつたことを踏まえ、最後に停止は外すんですけども、一連一体の行為から結果が惹起されたというふうな言い方をしていたかと思えます。そこも問題を含んでいるんですけども、一連一体の行為というときは、被疑者、被告人としてはどこを防御すればいいのか不明確になりますので、そもそも訴因が不明確ではないかという問題もありますけれども、裁判所あるいは裁判員の方々の直感としては事態を把握しているんだと思えます。また、量刑の面ではと





て、そういう意味では、横浜地裁の場合のあの事件でも、検察官側は、この一連といったときの危険性をやっぱり停止を入れて考えるということの方が私は自然かなと思っただけですね、まあ罪刑法定主義は別にですね。

そういつたところとのバランスを考えるとどうかなということ、ちょっとお三方に簡単に、まあ簡単にとはいかないかもしれないですけども。

○委員長(竹谷とし子君) 高良鉄美君、お時間が、お三人に御質問すると。

○高良鉄美君 じゃ、今井先生、それから松原先生、お願いしますか。

○参考人(今井猛嘉君) 御趣旨はよく分かります。

危険運転という概念をもう少し広く取ることで、より、危険な運転により最後に停止したところまでも読み込むというのが言葉の解釈としてできないかと言われると、例えば民法の解釈等ではできると思います。しかし、どの行為が処罰の対象であるかを明確にしないと、いけないう刑事裁判では、やはり無理な解釈ではないかと思えます。

○参考人(松原芳博君) 一連の行為という実行行為の捉え方が一般論としてはあり得るところですが、現行四号が走行速度に危険速度という要件を入れて以上、一連の行為から停止の部分はやはり除外せざるを得ない、それを除外しなければこの四号を立法したときの趣旨が逸脱されてしまうと私は考えます。

○高良鉄美君 ありがとうございます。大変参考になりました。

○嘉田由紀子君 碧水会の嘉田由紀子でございます。お三方、大変それぞれの御経験にまた即してお話ありがとうございます。

既にかなりもう論点が出尽くしているのですが、少し車と人間の関係性とか、社会的、社会的なところを含めて、そして、この後どうやってこの法律をより抑止力を持たせるのか、先ほど小野田議員が最初に言っておられました。それから、

予防的な措置にできるのかというところで、お三方にそれぞれお伺いをしたいと思っております。

私のような世代ですと、本当に車は憧れでした。文明の利器でした。自分が車に乗れるなんというところはもう本当に、二十歳で免許取ったときにすぐ社会が広がって、行動範囲が広がって、ついでに、これかなり大きな問題になりました。一九七四年、宇沢弘文さん、経済学者ですけど、「自動車の社会的費用」という問題提起をしまして、これかなり大きな問題になりました。

つまり、車は文明の利器だけど、個人あるいは社会にとって大変大きな利便なものだけど、歩行者の言わば移動権を奪うというので、町づくりへの提案。それから、公害がかなり、大気汚染など出ました、それが二点目。そして三点目は、やはり交通事故で、当時たしか今の十倍ぐらいの交通事故死者数がありましたね、六〇年代。そういうことを見ながら、私は、あつ、こんなに大変な車の持っている社会的問題があるんだ、環境的問題あるんだということを学ばせていただいたんですけど。

最近、この危険運転なりあるいは今回のこの法案を見て、いよいよ人間の心理とか、あるいは人が運転をすることの言わば、何というんでしょうか、交通心理的なところ、それはもしかしら、私は今家族の問題で家庭内暴力、なぜDVが起きるのか、DVのプロセスはという、これはもう犯罪だと思わなくて、そこかなりつながるようなことになっているのかと思っております。ですから、どうやって抑止力あるのは予防するのかわからないところを具体的に教えていただきたいんですけども。

まず、今井参考人、ありがとうございます。海外の事例と、それから一番私が気になったのは交通心理学の知見、運転中に攻撃的になる心理的変化、これをどういうふうな抑制したいのか、いろいろ既に海外では研究があるということなんですけど、その辺りを教えていただき、そして、この日本の、今回法的にこれだけ言わば歯止

めを掛けようというところを、より予防的に国民の中で効果を持たせるにはどうしたらいいのかというようなことを教えていただけたら有り難いです。

○参考人(今井猛嘉君) ありがとうございます。

私も大変その辺は関心を持っています。私もおかしい問題でございます。海外、なかなか難しい問題でございます。

まず、先生もおっしゃいましたように、海外、例えばアメリカ、イギリスもそうですが、アメリカ等では車の免許を持つということが自分の自立するということの象徴でございますので、まあ映画を見ればよくありますけれども、お年を召されても免許を返納しないんだというおじいちゃん、おばあちゃんどうするかという話題が多々出てきます。そういうふうな、海外では、車の中では自由に振る舞って、そこで自分の思うとおりにいかなければ、そこでも攻撃的になるというふうな、言わばそういう自己主張の表れとして、日本的に言えればやはり運転のような現象が出ているのかと思えます。

日本はもしかするとそうではないかもしれませんが、いろいろな社会的な制約あるいは居住関係等もあって車の中で初めて自由になれるという方もいらっしゃるかもしれません。その束縛からの拘束度が高いというふうな記事を、論文も私は読んで、だかがあるのですが、日本ではそういうふうなことから攻撃性が執拗性に転化するというふうな分析もあつたように思えます。ですから、そういうことをきれいに解決するのは、先生も御指摘のようにDVの問題と同じでありまして、犯罪社会学やあるいは社会学の見地を入れたいと治らないと思うのですが、それは長期的な国の施策だと思います。

ここでは、やはり今被害者が大変苦勞されていることに直面し、刑事法学としてできることは何かとして出たものと理解していただければと思います。

○嘉田由紀子君 ありがとうございます。

つまり、車の中で言わば束縛が外れて、そこかなり人間は、暴力性というのは皆それぞれ持っていると思うんですけども、子供たちを見たら本当にけんか大好きで、子供時代にいっぱいけんかした方が後でおとなしくなるのよとかいうようなことありますので、その辺りのところをかなり犯罪心理的なところも入れていかないと、本当にこの密室の言わば暴力行為というのはなくならないのかなというふうなことで、是非今後も、日本に余りそういう交通心理学とか研究がないので、今後いろいろな発言していただけたら幸いです。ありがとうございます。

それから松原先生、法的なところを私は詳しく分らないので、言わば社会的に見て、今回のようなかなり細部まで、行動の細部まで規定する、こういう法案を作ることが言わば刑法、法律的にどういう社会の変化を反映しているのか。先ほど来、高良さんと議論していただいていますけれども、ここかなり民意が反映しているということをおっしゃっていただけたら幸いです、その辺り少し教えていただけませんか。

○参考人(松原芳博君) 危険運転致死傷罪の二〇〇一年の新設自体、やっぱり民意を背景にしているのだと思えます。ただし、その民意のうち、法的に見てどこまでが考慮すべきで、どこからが行き過ぎなのかは丁寧に見ていく必要があると。単に敵討ち的な心理というものもやっぱり国民には当然あるわけで、それが過剰になってくるとかえって罪刑の均衡を失ったり、あるいはかえって重過ぎると適用しにくいんで象徴立法になる。重ければ重いほどいいように思われがちですが、まず、重過ぎると警察、検察はやっぱりかなり限定的に解釈せざるを得ないという面もありますし、それから先ほど来お話に出た、重過ぎると当然引き逃げとかそういうのを誘発していくという面もあるんで、民意を反映した立法ではあるが、その民意としてどこまで受容できるかというのは丁寧な熟議が必要だろうと、こういうふうな思っております。

その上で、今回の五号、六号について、これは民意がもちろん起点ではありますが、四号との当罰性ということからすると、先ほど来、ちょっと、速度の主体が違っているという点は異質でありますけれども、やっぱり四号とのバランスは取れているのかなと、その意味では法律論としても一応受容可能な範囲内だろうと思っております。

一般論、最後に付け加えさせていただくと、ストレートに民意に配慮するという立法が望ましいのかどうなのか、やっぱりある程度は実効性のある具体的などころを考えていかなきゃいけない。その意味では、よく言われるのは、刑の重さよりも摘発の確実性が抑止力につながるといふうには言われているので、今回もやっぱり適用の確実性ということは今後考えていかないと抑止力にはつながらないなと。

それから、もう一つ、道交法との連携。やっぱり、危険運転致死傷罪は物理的危険に注目しているんで、そうではないハイビームその他についてはやっぱり本法とはなじまない。その点は、道交法とうまく協力、分担して抑止力を担保していくべきだろうと私は考えております。

○嘉田由紀子君 ありがとうございます。  
そういう意味では、先ほど小野田議員が岡山県側の例を示していただきましたけれども、現場で、それこそ都道府県の交通安全協会なり、いろいろ免許の更新のときなどにきちんと広げていくということがこの後大変大事な点でございますね。ありがとうございます。

柳原参考人、本当に私、不勉強ながら、こういう分野で専門的にこれだけの研究と論考としていらつしやるということ知らずに失礼をいたしましたけれども、大変大事な分野だと思います。あわせて、私、柳原参考人が御自分がバイクが好きだったということを言っておられて、実は私も正直に申し上げると、免許を二十歳で取ったときに本当にうれしくて、そして六十歳まで運転していたんですけど、高速道路を飛ばすのが好きでした。それは、いろいろいろんなことがあるんです

けど、あれですかつとするとするんですよ。ですから、そういう人間の心理というのでも一方で見られないとは思ってほしいんですけど、その辺りのところで男女の違い、特に今回、言わば五条、六条に関わる場所は男性の画面が多いんですけど、それから、家庭内のDVでも、調査によると、二四％ぐらいは男性から女性なんですけど、最近、女性から男性のDVが一七％ぐらいあるんです。結構拮抗しているんです。この辺り、危険運転をするときのこの心理的なものも含めて、男女の違いみたいなのは現場で見えていてどうでしょうか。データとしても差がありますか。というの、ここに、資料の中に危険運転の例がデータであるんですけども、法務省さんが出している、件数だけはあるんですが、ここで加害側の男女の違いはないので、この辺りちょっと現場から教えていただけたらと思います。

○参考人(柳原三佳君) この男女の違いというのは、私はデータのにははっきり見たことがありません。ただ、やっぱり今回の東名の事故にしても常磐道の事故にしても、加害者が道路に出てきていますよね。あれは、即自分も危ないと思っておりますけれども、やはりかなり命知らずなことをやっている加害者だなというふうに思いました。要するに、それが男女の違いになるかどうか分かりませんが、やはり守るものが多い、子供なり家庭を守るものが多い人、自分の身に危険が及ぶ、そういうふうなことは基本的にはやっぱりやらないんじゃないのかなというふうに感じます。やっぱり、男性の方がそういう意味では、何か、危険なことも、何かこう、かつとしやすくするというのがあるのかもしれないんですけど、ただ、それが男女の差ということではなかなか分析はできない部分がありますよね。

この間、東京でパトカーを振り切って逃げて歩行者をはねた女性いましたけれども、あれは女性でしたし、やっぱり普通パトカーに止まりなさいと言われたら普通止まりますけど、やっぱり止ま

らないという、ああいう心理、それはもう男女に関係なくその人の持って生まれた性格なのかもしれない。

○嘉田由紀子君 そういう意味では、先ほど教育ということが大変大事、もう交通心理学も含めて。密室に入るとどうしても暴力的になる、これはある意味で人間として持っている本能の一部かもしれない。それをどうやって抑えるかというのが教育だと思うんですね、特に子供時代から。お嬢さんのことを言っていたらっしゃいましたけど。その辺を、日本のそれこそ文部科学省の教科書の中にこの交通安全教育というのはどれだけ入っているのか、この後どうしたらいいのか、少しヒントがあつたら教えていただけたらと思います。

○参考人(柳原三佳君) もう是非これ、交通問題というのは、もうこれだけの多くの死者が出ていますから、学校としてきっちり取り組んでいただきたいと思うんですが、でも、私、その前段階として、交通事故というものの正しい原因究明というのが必要だと思っております。一言ちょっと申し上げて、これはもう是非議員の皆様にも考えていただきたいんですけれども、例えば日本って、居眠り運転ということで処理されている事故は極端に少ないんです。海外だったら高速道路での死亡事故の半分ぐらいは居眠り運転と言われているんですが、日本の場合、ほとんど脇見で処理されています。居眠り運転だろうと思われ

る事故でも、ほとんどが脇見運転で処理されている。この、なぜこういうことが起こっているのか。居眠り運転ということがはつきりすれば、じゃ、過労運転を防ぎましょうとかしつかりと運転する前には睡眠を取って出かけましょうとか、そういうことが教育できると思うんですが、要するに、大前提の事故の分析が非常に曖昧というか、捜査の方で、やはり過労運転、居眠り運転にしたら捜査が面倒くさいということもあるのかもしれないけれども、やっぱりその辺りをきつち

りともっと分析していかないと本場の教育というのは難しいんじゃないかというふうに思います。

○嘉田由紀子君 ありがとうございます。  
もう時間がないので、本当にお三方、ここが、私は、ここまで人の行動の自身まで踏み込んだかなり具体的な法案というのは珍しいと思うんですけども、そのところをいかに有効に、この後、予防的に抑止力を高めるかというのは、また立法府なり私どもの、政治家の責任だとも思いますので、ここはまた今後ともよろしくお願いいたします。

ありがとうございます。  
○委員長(竹谷とし子君) 以上をもちまして参考人に対する質疑は終了いたしました。  
参考人の皆様には一言御礼を申し上げます。  
参考人の皆様には、長時間にわたり貴重な御意見を述べいただきました、誠にありがとうございます。委員会を代表いたしまして厚く御礼申し上げます。  
本日はこれにて散会いたします。  
午後零時三十七分散会

五月二十九日日本委員会に左の案件が付託された。  
一、民法・戸籍法の差別的規定の廃止・法改正に関する請願(第九一三三号)  
一、民法を改正し、選択的夫婦別氏制度を導入することに關する請願(第九一三三号)

第九一三三号 令和二年五月十五日受理  
民法・戸籍法の差別的規定の廃止・法改正に関する請願  
請願者 大阪府東大阪市 藤本智子 外四十九名  
紹介議員 森 ゆうこ君

この請願の趣旨は、第八九二号と同じである。  
第九一三三号 令和二年五月二十一日受理  
民法を改正し、選択的夫婦別氏制度を導入するこ

とに関する請願

請願者 京都市 幡山玲子 外百四十七名  
紹介議員 打越さく良君

現行民法制定後、既に六十年以上経過し、この間家族の形態やライフスタイルは多様化し、婚姻や家族の役割などに対する個人の考え方や意識も大きく変化している。また、女性の社会参画も進む中、婚姻による改氏によって不利益を被るのは多くの場合女性であるため、氏を変えたくないと考えている人が増えている。憲法第二十四条では、家庭生活における個人の尊厳と両性の本質的平等がうたわれている。人権が最大限に尊重され、自由と平等が保障される豊かな社会を構築するためには、氏の決定においても個人の自由意思をできるだけ尊重し、選択の幅が広く許容される制度が必要である。

ついでには、男女の実質的平等の保障及び個人の自由意思尊重の観点から、また、安心して仕事や結婚、出産、子育てのできる環境整備のため、次の事項について実現を図りたい。

一、民法を改正し、夫婦別氏も選べる制度を導入すること。

六月一日本委員会に左の案件が付託された。

一、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の一部を改正する法律案

自動車運転により人を死傷させる行為等の処罰に関する法律の一部を改正する法律案

自動車運転により人を死傷させる行為等の処罰に関する法律(平成二十五年法律第八十六号)の一部を次のように改正する。

第二条中第六号を第八号とし、第五号を第七号とし、第四号の次に次の二号を加える。

五 車の通行を妨害する目的で、走行中の車(重大な交通の危険が生じることとなる速度

で走行中のものに限り、)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

六 高速自動車国道(高速自動車国道法(昭和三十三年法律第七十九号)第四条第一項に規定する道路をいう。)又は自動車専用道路(道路法(昭和二十七年法律第八十号)第四十八条の四に規定する自動車専用道路をいう。)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(自動車が直ちに停止することができないような速度で進行することをいう。)をさせる行為

附則

この法律は、公布の日から起算して二十日を経過した日から施行する。