

# 速度と飲酒の数値基準新設

# 危険運転見直し諮問

# 法制審で議論改正法案提出へ

鈴木肇祐法相は10日、自動車運転処罰法が規定する危険運転致死傷罪の要件見直しを法制審議会(法相の諮問機関)に諮問した。検討されるのは、規定が曖昧との批判が出ていた高速度と飲酒の数値基準新設と、タイヤを滑らせる「ドリフト走行」の対象追加。法制審で新たな規定に関する議論を続け、結果がまとまり次第、法務省は改正法案を国会に提出する。

現行法は高速度の要件を「進行の制御が困難」、飲酒を「正常な運転が困難」と規定するが、具体的な数値の定めはない。悪質な運転による事案でも、最高刑20年の危険運転ではなく、同7年の「過失運転」と判断されるケースがあり、遺族らから見直しを求める声が上がっていた。法務省は有識者検討会を設

置し、昨年2月に議論を始めた。同11月にまとめた報告書で、要件明確化のため数値基準の設定が考えられると提



規定の数値以上のアルコールを身体に保有する状態での運転



規定の速度以上での運転



タイヤを滑らせる「ドリフト走行」など

危険運転致死傷罪に関し、法制審議会に諮問された新たな適用対象

言。委員からは、速度について「最高速度の1・5倍や2倍」との意見があったほか、飲酒は血中や呼気のアルコール濃度で判断する案が出た。京都府八幡市で2013年に起きたドリフト走行が絡む5人負傷事故で、危険運転の罪が裁判で認定されなかった事例も検討し、処罰対象へ追加する案を示していた。

## 数値基準の必要性 議論を

交通捜査に詳しい高山俊吉弁護士の話。数値基準の設定は確かに分かりやすい面もあるが、形式的な判断につながるかねないリスクがある。道路の形状は千差万別で、アルコールに対する体の反応も個人差が大きい。さまざまな要素を考慮せず、数値だけで判断することになれば、危険な事案なのに対象から漏れたり、危険性が低いのに対象に含まれたりする可能性がある。結論ありきではなく、数値基準が本当に必要なのかどうかに立ち戻った議論も必要だ。

# 大分の時速194キロ死亡事故4年 遺族「苦しみはまだ続く」

大分市の県道で時速194

キロの車に衝突され、会社員小柳憲さん(当時50)が亡くな

ってから4年となる10日、

姉の長文恵さん(59)が記者会

見し「苦しみの時間はまだま

だ続く」と訴えた。法制審議

会(法相の諮問機関)で始ま

った危険運転致死傷罪の要件

見直しに触れ「悪質事故が起

きないようにつとむべきかも

議論すべきだ」とも強調した。

大分地裁は昨年11月、自動

車運転処罰法違反(危険運転

致死) 罪に問われた被告の男

(23)に懲役8年の判決を言い

渡し、検察側と被告側双方が

控訴した。大分地裁は当初、よ

り法定刑の軽い過失致死罪で

在宅起訴。遺族から危険運転

罪適用を求める署名提出を受

けた後、地裁に訴因変更を請

求し認められた経緯がある。

長さんは現行法の基準が曖

昧だと指摘し「遺族が声を上

げなければ過失で終わってい

た」と振り返った。新設が検

討されている高速度の数値基

準について「194キロは当然

該当すると思っている。私の

ように闘わなければならぬ

人が少なくなるのではない

か」と語った。