

# 国立国会図書館 調査及び立法考査局

Research and Legislative Reference Bureau  
National Diet Library

論題 Title	飲酒運転の規制をめぐる内外の動向—日英独仏の比較—
他言語論題 Title in other language	Regulation of Drunk Driving: Trends in Japan, the United Kingdom, Germany and France
著者 / 所属 Author(s)	苅込 照彰 (KARIKOMI Teruaki) / 国立国会図書館調査及び立法考査局 行政法務課長
雑誌名 Journal	レファレンス (The Reference)
編集 Editor	国立国会図書館 調査及び立法考査局
発行 Publisher	国立国会図書館
通号 Number	889
刊行日 Issue Date	2025-1-20
ページ Pages	61-89
ISSN	0034-2912
本文の言語 Language	日本語 (Japanese)
摘要 Abstract	日英独仏の飲酒運転に係る規制状況を概説するとともに、各国の特徴的な取組・見直しの動き等を紹介する。あわせて日本における自動車運転死傷処罰法等の見直しに係る検討状況を概観する。

\* この記事は、調査及び立法考査局内において、国政審議に係る有用性、記述の中立性、客観性及び正確性、論旨の明晰（めいせき）性等の観点からの審査を経たものです。

\* 本文中の意見にわたる部分は、筆者の個人的見解です。

# 飲酒運転の規制をめぐる内外の動向

## —日英独仏の比較—

国立国会図書館 調査及び立法考査局  
行政法務課長 荻込 照彰

### 目 次

はじめに

#### I 飲酒運転規制の概要

- 1 飲酒運転に関連する事故の現状
- 2 道路交通法
- 3 飲酒運転に対する厳罰化の状況
- 4 自動車運転死傷処罰法

#### II 自動車運転死傷処罰法見直しに向けた検討

- 1 経緯
- 2 飲酒運転に関する検討
- 3 厳罰化への批判

#### III 海外における飲酒運転防止対策

- 1 海外における飲酒運転対策の概要
- 2 イギリスの飲酒運転規制
- 3 ドイツの飲酒運転規制
- 4 フランスの飲酒運転規制
- 5 小括

おわりに

キーワード：飲酒運転、危険運転、道路交通法

## 要 旨

- ① 交通事故は、誰もが犯す可能性のある日常的・一般的な事象であるとともに、器物損壊のみならず、人の死傷を招く重大な犯罪としての側面も有している。交通安全に係る啓発活動や厳罰化、先進安全技術の発展等により、交通事故件数及び死傷者数は着実に減少している一方で、飲酒運転を始めとする悪質・危険な運転による悲惨な事故は依然として後を絶たない。
- ② 飲酒運転等の悪質・危険な運転をめぐっては、かねてから被害者遺族等を中心に、自動車運転死傷処罰法が規定する「危険運転致死傷罪」ではなく「過失運転致死傷罪」として処理される例があることにつき批判が寄せられてきた。このような状況を背景に、法務省は令和6年2月に「自動車運転による死傷事犯に係る罰則に関する検討会」を設置し、自動車運転死傷処罰法が規定する危険運転行為の罰則改正の要否等について検討を行い、令和6年11月に報告書が取りまとめられた。
- ③ 日本の危険運転致死傷罪を創設する際、イギリスの立法を参考にしたのではないかと指摘されている。加えて、近年、同国において飲酒運転に関する法定刑の見直し等が実施されたことから、その概要を紹介する。また、世界保健機関（WHO）では、関係機関と協力して、政策立案者や実務者向けに飲酒運転による交通事故を防止するためのマニュアルを作成しており、EBPMの観点から「効果的（effective）」と評価できる施策を示している。その施策の具体例として、若年運転者と運転初心者に対する厳格なアルコール濃度制限を設けているドイツ及びアルコール・インターロック装置を活用しているフランスの各対応を紹介する。
- ④ 近年では衝突被害軽減ブレーキといった先進安全技術の発展により、交通事故件数が着実に減少している。一方で、将来、自動運転車が実現した場合に、自動運転車の乗員の過剰飲酒や薬物乱用を懸念する見解も示されている。飲酒運転を始めとする悪質・危険な運転への対策は、法制度面のみならず、技術開発のほか、社会における飲酒運転に対する依存症治療や意識啓発等、総合的な対策が講じられることが重要であり、今後も継続的な取組が実施されることが期待される。

## はじめに

交通事故は、誰もが犯す可能性のある日常的・一般的な事象であるとともに、器物損壊のみならず、人の死傷を招く重大な犯罪としての側面も有している。日本における運転免許保有者数の人口に対する割合は、令和5年12月末時点で75.0%（男性84.0%、女性66.7%）となっており<sup>(1)</sup>、自動車や自動二輪車等が国内で広く利用されていることが分かる。さらに近年では、より手軽な自転車や電動キックボード<sup>(2)</sup>等による交通事故の危険性についても多く指摘されている<sup>(3)</sup>。

交通安全に係る啓発活動や厳罰化、先進安全技術の発展等により、交通事故件数及び死傷者数は着実に減少している一方で、飲酒運転を始めとする悪質・危険な運転による悲惨な事故は依然として後を絶たない。飲酒運転を行って交通事故を起こした場合、加害者は法による処罰を受けることに加え、懲戒解雇や免職の対象となる組織や職場も多い。このように交通事故は、被害者のみならず加害者に対しても深刻な結果をもたらすものである。

飲酒運転等の悪質・危険な運転をめぐるっては、かねてから被害者遺族等を中心に、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。）の危険運転致死傷罪ではなく過失運転致死傷罪として処理される例<sup>(4)</sup>があることにつき、①法適用が限定的で国民の常識と離れている、②立証のハードルが高い、といった批判が寄せられている<sup>(5)</sup>。このような状況を背景に、法務省は令和6年2月に「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「令和6年検討会」という。）を設置し、自動車運転死傷処罰法が規定する危険運転行為の罰則改正等について検討を行ってきた。

本稿では、第Ⅰ章において日本の飲酒運転規制の概要や厳罰化の経緯等を紹介する。第Ⅱ章では、自動車運転死傷処罰法等の見直しに係る検討状況を、飲酒運転に係る規定を中心に概説する。第Ⅲ章では、英独仏の飲酒運転に係る法規制の状況や飲酒運転根絶に向けた特徴的な取組等を紹介する。

---

\*本稿におけるインターネット情報の最終アクセス日は、2024年12月9日である。邦貨換算レートは、報告省令レート（令和6年11月分）に基づき1ユーロ159円とする。

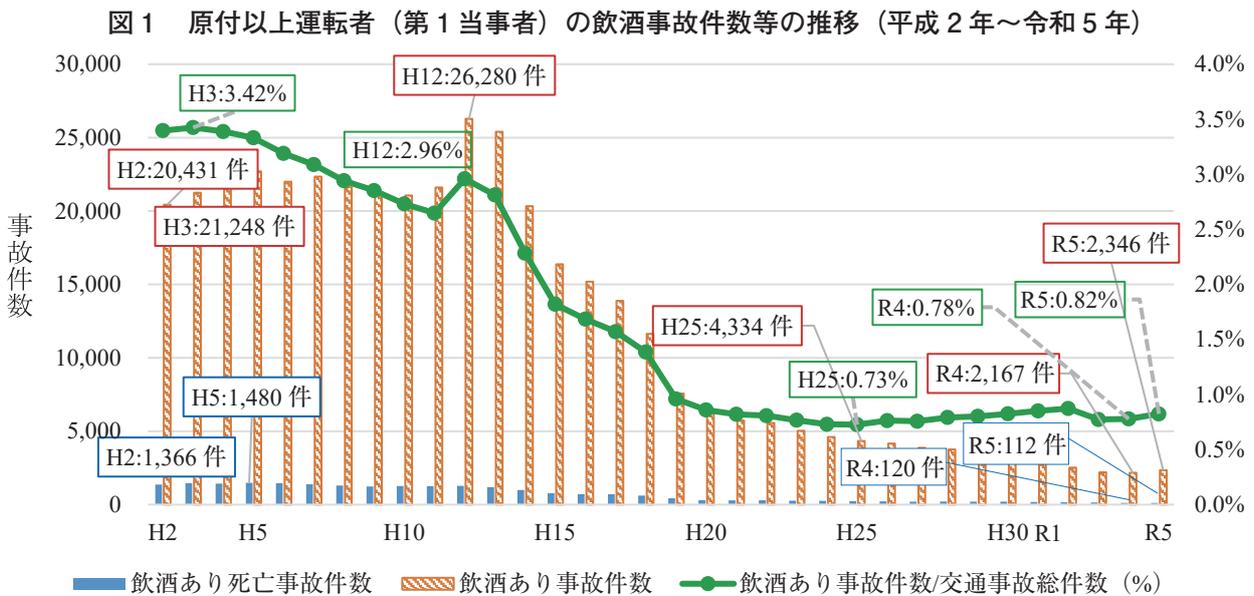
- (1) 内閣府編『交通安全白書 令和6年版』2024, p.115. 人口に対する割合（%）は、16歳以上の人口に対する運転免許保有者数の割合（%）をいう。
- (2) 電動機や内燃機関付きのキックスケーターを指し、「立ち乗りスクーター」等とも呼ばれるが、本稿では「電動キックボード」で統一する。
- (3) 例えば、「電動キックボード 事故の17%が飲酒 警察庁まとめ、未明目立つ」『日本経済新聞』2024.9.20等。自転車については、令和6年5月に、道路交通法の一部を改正する法律（令和6年法律第34号）が成立・公布され、自転車運転中の携帯電話使用等及び酒気帯び運転に係る罰則規定の整備等について同年11月から施行された。自転車をめぐる近年の法規制等の動向に関して、塚田洋「自転車の政策の動向と課題」『レファレンス』853号, 2022.1, pp.25-49. <<https://dl.ndl.go.jp/pid/12012292>>; 針谷晃平「自転車の取締りをめぐる最近の動向—交通反則通告制度の導入に向けた検討状況—」『調査と情報—ISSUE BRIEF—』No.1253, 2024.1.25. <<https://dl.ndl.go.jp/pid/13231435>> を参照されたい。
- (4) 最近の報道では、一方通行道路を逆走した飲酒運転事故に関し、当該一方通行道路が二輪車を対象から除外しており、対象を限定する一方通行道路では逆走による危険運転が成立しないことや、飲酒・高速度運転についても事故までの状況に照らして運転が困難に陥ったと言えない等の理由から、容疑罪名を危険運転致死傷罪ではなく過失運転致死傷罪容疑に切り替えた「川口の逆走死亡事故、危険運転に問えず地検」『埼玉新聞』2024.10.19等。
- (5) 「危険運転致死傷罪 対象見直しへ」『朝日新聞』2024.1.20.

## I 飲酒運転規制の概要

### 1 飲酒運転に関連する事故の現状

飲酒運転は、ビールや日本酒などの酒類やアルコールを含む飲食物を摂取し、酒気<sup>(6)</sup>を体内に保有した状態で運転する行為をいう<sup>(7)</sup>。アルコールの麻痺（まひ）作用により、飲酒時には安全運転に必要な認知・判断能力、集中力等を低下させる状態となり、飲酒運転は重大な事故を招く危険性が指摘されている<sup>(8)</sup>。交通事故を起こした場合、令和5年中の飲酒運転の死亡事故率は、飲酒なしの場合と比較して、その約6.1倍という結果となっており<sup>(9)</sup>、飲酒の影響は極めて大きい。このほか、飲酒運転はシートベルトの未着用やスピード違反などの他の違反行為と関連している可能性が高いとの調査結果もある<sup>(10)</sup>。

飲酒運転は極めて悪質・危険な行為であり、痛ましい事故が相次いだことから、日本では厳罰化が進められてきた。過去、幾度にもわたる法改正（3参照）のほか広報・啓発活動を通じた飲酒運転根絶に向けた取組を経て、飲酒運転による事故件数は、近年、大幅に減少している（図1）。



(注1) 「原付以上運転者」とは、自動車、自動二輪車及び原動機付自転車の運転者をいう。  
 (注2) 「第1当事者」とは、最初に交通事故に関与した車両等（列車を含む。）の運転者又は歩行者のうち、当該交通事故における過失が重い者をいい、また過失が同程度の場合には人身損傷程度が軽い者をいう。  
 (出典) 「表 1-2-5 原付以上運転者（第1当事者）の飲酒事故件数と死亡事故率の推移」『交通統計年報 2023』警察庁交通局, 2023, p.9 を基に筆者作成。

(6) 「酒気」とはアルコール分を指し、それが酒、ビール、ウイスキー等のアルコール飲料に含まれているものであるとアルコールそのものであると、あるいは飲料以外の薬品等に含まれているものであるとを問わない（道路交通執務研究会編著『道路交通法解説—執務資料— 19訂版』東京法令出版, 2024, p.659.）。なお、薬用に用いられる健康酒等もアルコールを含有するため、運転前の服用は控えるように案内されている（例えば「薬用養命酒」に関するよくあるお問い合わせ」養命酒製造株式会社ウェブサイト <<https://www.yomeishu.co.jp/inquiry/yomeishu/02.html>>）。

(7) 亀山晃「特集 飲酒運転の根絶 飲酒運転を絶対にしない、させない 国民全体で「飲酒運転を許さない社会環境づくり」」『人と車』821号, 2022.12, p.4.

(8) 科学警察研究所交通安全研究室「低濃度のアルコールが運転操作等に与える影響に関する調査研究」p.7. 警察庁ウェブサイト <<https://www.npa.go.jp/koutsuu/kikaku/insyuunten/kakeiken-kenkyu.pdf>>; 同上, pp.4-5.

(9) 「飲酒運転による交通事故の発生状況等」警察庁ウェブサイト <<https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/insyu/info.html>>

(10) Stig Tore Bogstrand et al., “Associations between driving under the influence of alcohol or drugs, speeding and seatbelt use among fatally injured car drivers in Norway,” *Accident Analysis & Prevention*, Vol.78, 2015.5, p.19.

このように啓発活動・厳罰化が進められてきたものの、依然として飲酒運転による悲惨な事故は、根絶には至っていない状況にある。令和5年の飲酒運転による死亡事故件数は112件で前年から減少した一方、交通事故件数は2,346件で23年ぶりに増加に転じた<sup>(11)</sup>。

令和元年から令和5年までの年齢層別の免許保有者10万人当たりの飲酒死亡事故件数は、30歳未満の年代で多くなっている<sup>(12)</sup>。同時に、飲酒運転を繰り返すという行為の背景に、常習飲酒者、多量飲酒者の存在、さらには、自らの飲酒行動をコントロールできなくなるアルコール依存症の問題が指摘されており、医療的観点からの対策も重要な課題となっている<sup>(13)</sup>。

政府の「第11次交通安全基本計画」<sup>(14)</sup>では、令和7年までに①世界一安全な道路交通の実現を目指し、24時間死者数<sup>(15)</sup>を2,000人以下に、②重傷者数を22,000人以下とする目標が掲げられている。飲酒運転対策としては、「飲酒運転根絶に向けた交通安全教育及び広報啓発活動等の推進」が重点施策<sup>(16)</sup>に挙げられ、交通安全教育や広報啓発（特に若年層）を関係省庁が連携して推進することや、地域、職域等における飲酒運転根絶の取組を更に進めること等が示されている<sup>(17)</sup>。また、飲酒運転をした者について、アルコール依存症等が疑われる場合に関係機関・団体が連携した相談、指導、支援等の取組の推進に加え、飲酒取消講習<sup>(18)</sup>の確実な実施や、違反者を対象とする飲酒学級充実等の施策を講じることとされている<sup>(19)</sup>。事業者への指導についてもアルコール検知器を活用した運行前検査の励行やアルコール指導員の普及促進、コンプライアンスの徹底等が盛り込まれている<sup>(20)</sup>。

なお、世界保健機関（World Health Organization: WHO）の交通安全に関する報告書によると、2021年の世界の交通事故による死亡者数は推定119万人とされており、そのうち約10%が飲酒運転に関連しているとされる<sup>(21)</sup>。また、経済協力開発機構（Organisation for Economic Cooperation and Development: OECD）の国際交通フォーラム（International Transport Forum）の試算によれば、交通事故による死者のうち21.8%（加重平均後の数値）が飲酒運転に関連し、飲

(11) 内閣府編 前掲注(1), pp.69, 106.

(12) 「飲酒死亡事故の免許保有者10万人当たり年齢層別比較」警察庁ウェブサイト <[https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/insyu/img/06\\_menkyohoyuusya.pdf](https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/insyu/img/06_menkyohoyuusya.pdf)>

(13) 「常習飲酒運転者対策の推進について」（平成19年12月26日常習飲酒運転者対策推進会議決定）内閣府ウェブサイト <<https://www8.cao.go.jp/koutu/taisaku/inshu/inshu-suisin.pdf>>

(14) 交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）に基づき、陸上、海上及び航空交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱等を定めるもので、内閣総理大臣を会長とした中央交通安全対策会議において作成される。計画期間は令和3年度から7年度までの5か年（中央交通安全対策会議「第11次交通安全基本計画」2021.3.29. 内閣府ウェブサイト <[https://www8.cao.go.jp/koutu/kihon/keikaku11/pdf/kihon\\_keikaku.pdf](https://www8.cao.go.jp/koutu/kihon/keikaku11/pdf/kihon_keikaku.pdf)>）。

(15) 一般に交通事故統計では、「死亡」（「死者」）とは、交通事故によって、発生から24時間以内に亡くなった場合（人）をいう（「交通事故統計における用語の解説」警察庁ウェブサイト <<https://www.npa.go.jp/publications/statistics/koutsuu/yougo.html>>; 広島県警察本部交通部「広島県の交通統計 令和5年版」p.33. 広島県ウェブサイト <<https://www.pref.hiroshima.lg.jp/uploaded/attachment/590010.pdf>>）。令和5年中の24時間死者数は、2,678人であった（内閣府編 前掲注(1), p.241.）。

(16) 中央交通安全対策会議 前掲注(14), p.41. 交通指導取締り強化も重点施策に挙げられている（同, pp.68-69.）。

(17) 同上, pp.41, 50. 飲酒運転を行った受刑者への教育活動の充実等も指摘されている（同, p.46.）。

(18) 飲酒運転違反者に対してより効果的な教育を行うことを目的に、飲酒行動の改善等のためのカリキュラムとして、スクリーニングテスト（AUDIT）やブリーフ・インターベンション（飲酒行動等の人の特定行動に変化をもたらすことを目的とした短時間のカウンセリング）等を盛り込んだ取消処分者講習をいう（内閣府編 前掲注(1), p.119.）。

(19) 中央交通安全対策会議 前掲注(14), pp.50, 54.

(20) 同上, pp.50, 57-58.

(21) 2010年から2021年の期間に、交通事故による死亡者数は絶対数で5%減少した（World Health Organization, *Global Status Report on Road Safety 2023*, 2023, pp.14-15, 29. <<https://www.who.int/publications/i/item/9789240086517>>）。なお、電動キックボードなどの動力付きパーソナル・マイクロモビリティの交通事故死者は、調査対象の27か国の交通事故死者全体の1%を占めるとされる（*ibid.*, p.5.）。

酒運転に関連する死者は毎年約 27 万 3000 人と推計されている<sup>(22)</sup>。

## 2 道路交通法

### (1) 道路交通法による飲酒運転規制の概要

日本の道路交通法（昭和 35 年法律第 105 号）<sup>(23)</sup>は、「何人<sup>(24)</sup>も、酒気<sup>(25)</sup>を帯びて車両等<sup>(26)</sup>を運転してはならない。」（第 65 条第 1 項）と規定する。すなわち道路交通法は、程度、量を問わず、一切の飲酒運転を禁止しており<sup>(27)</sup>、交通事故<sup>(28)</sup>を起こさなくても違法な行為と位置付けている。他方で、酒に酔うということは非常に個人差があるものであり、人によっては、酒気を帯びて運転したからといって直ちに具体的な危険を生じるおそれがない場合もあることから、罰則<sup>(29)</sup>については、①「酒酔い運転」（第 117 条の 2 第 1 項第 1 号）と②政令で定めるアルコール濃度以上の「酒気帯び運転」（第 117 条の 2 の 2 第 1 項第 3 号。以下単に「酒気帯び運転」という。）とに分けた上で規制している（表 1）<sup>(30)</sup>。いずれも故意犯である<sup>(31)</sup>。

#### (i) 酒酔い運転

酒酔い運転は、「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」かどうかで判断され、違反となる体内に保有するアルコールの量は一定ではない<sup>(32)</sup>。この「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」とは、社会通念上いわゆる酒に酔っばらっている状態はもちろんのこと、その程度に至らなくても、感覚機能、運動機能、判断能力又は抑

<sup>(22)</sup> International Transport Forum, “Alcohol-Related Road Casualties in Official Crash Statistics,” 2018.2.7, p.44. <<https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/alcohol-related-road-casualties-official-crash-statistics.pdf>> 世界の年間交通事故死者数を約 125 万人と推計している。なお、欧州諸国における飲酒運転関連の交通事故死者割合を 25% とする異なる試算も示されており、この試算によると当該死者数は毎年 31 万 3000 人近くになる、とも指摘されている (*ibid.*, p.44.)。

<sup>(23)</sup> 以下、I 2 において、道路交通法については、法令名を付さず条名のみを表記する。

<sup>(24)</sup> 無免許で車両等を運転する場合が当然含まれる（道路交通法研究会編著『注解道路交通法 第 5 版』立花書房、2020, p.386.）。なお、民法（明治 29 年法律第 89 号）の成年年齢は 18 歳となったが、「二十歳未満ノ者ノ飲酒ノ禁止ニ関スル法律」（大正 11 年法律第 20 号）に基づき、20 歳未満の者の飲酒が禁止されている（警察庁ほか「酒類小売業界等に対する 20 歳未満の者の飲酒防止のための取組の要請について」2022.3.25. 国税庁ウェブサイト <<https://www.nta.go.jp/taxes/sake/miseinen/torikumiyosei2022/01.htm>>）。

<sup>(25)</sup> 前掲注(6)参照。「酒気を帯びて」とは、「社会通念上酒気を帯びていると言われる状態」をいい、具体的には、その者が通常の状態と身体に保有する程度以上にアルコールを保有している状態にある場合が該当する（道路交通法研究会編著 同上, p.387.）。

<sup>(26)</sup> 「車両」は「自動車、原動機付自転車、軽車両及びトロリーバス」をいい（第 2 条第 1 項第 8 号）、「車両又は路面電車」を「車両等」というと定義されている（同項第 17 号）。

<sup>(27)</sup> 古笛恵子「知っておきたい交通事故と保険の基礎知識（6）飲酒運転で事故を起こしてしまったら」『人と車』836 号, 2024.3, p.26.

<sup>(28)</sup> 交通事故を起こした場合、道義的責任のほか、法的責任として①国から刑罰を科せられる刑事責任、②免許取消しや免許停止といった制裁を受ける行政責任、③被害者に対して損害賠償金を支払わなければならない民事責任を負う（古笛恵子「知っておきたい交通事故と保険の基礎知識（5）交通事故の責任」『人と車』834 号, 2024.1, pp.24-27.）。

<sup>(29)</sup> 刑法等の一部を改正する法律（令和 4 年法律第 67 号）及び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）に基づき、令和 7 年 6 月 1 日から、日本の刑種中、懲役及び禁錮が廃止され、拘禁刑が創設される。

<sup>(30)</sup> 道路交通法研究会編著 前掲注(24), p.387.

<sup>(31)</sup> 警察実務・昇任試験研究会「警察官のための Q&A 講座—実務で役立つ！昇試でも役立つ！—（第 41 回）交通【飲酒運転】」『Keisatsu koron』78(12), 2023.12, p.32. なお、飲酒した翌日の朝に（二日酔いのため）飲酒運転により検挙されるケースについて、本人には飲酒運転の自覚がないことが多いという問題が指摘されている（津田和之「地方公務員による飲酒運転と懲戒処分について」『法と政治』72(1), 2021.5, p.242.）。

<sup>(32)</sup> 「ちょっとのお酒なら大丈夫なの!？」『イタルダ・インフォメーション』No.72, 2008.1, p.3.

制能力が著しく侵されている状態にある場合は「酒酔い」に該当するものと解されている<sup>(33)</sup>。

故意について、「自らが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」ということまで認識している必要はなく、飲酒によりアルコールを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足りるとされる<sup>(34)</sup>。

## (ii) 酒気帯び運転

第 65 条第 1 項に違反して車両等を運転した者のうち、「身体に政令で定める程度以上にアルコールを保有する状態にあつたもの」は刑事罰の対象となる(第 117 条の 2 の 2 第 1 項第 3 号)。この「政令で定める程度」とは、道路交通法施行令(昭和 35 年政令第 270 号)第 44 条の 3 において「血液 1 ミリリットルにつき 0.3 ミリグラム又は呼気 1 リットルにつき 0.15 ミリグラム」と定められている(以下、それぞれ「血中アルコール濃度」<sup>(35)</sup>、「呼気中アルコール濃度」という)。故意については、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足り、「政令所定のアルコール保有量の数値を超えている」ということまで認識している必要はないと解されている<sup>(36)</sup>。

表 1 飲酒運転の運転者に対する道路交通法上の罰則

違反種別	罰則	違反点数
酒酔い運転	5 年以下の懲役又は 100 万円以下の罰金 (第 117 条の 2 第 1 項第 1 号)	35 点
酒気帯び運転 (呼気中アルコール濃度 0.25mg/l 以上)	3 年以下の懲役又は 50 万円以下の罰金 (第 117 条の 2 の 2 第 1 項第 3 号)	25 点
酒気帯び運転 (呼気中アルコール濃度 0.15mg/l 以上 0.25mg/l 未満)		13 点

(注 1) 酒酔い運転は免許取消し(欠格期間 3 年)、酒気帯び運転(呼気中アルコール濃度 0.25mg/l 以上)は免許取消し(欠格期間 2 年)、酒気帯び運転(呼気中アルコール濃度 0.15mg/l 以上 0.25mg/l 未満)は免許停止 90 日。ただし、この処分は一例であり、交通事故の状況や交通違反の前歴等により異なる。

(注 2) 本表では、アルコール濃度は呼気中アルコール濃度のみを示す。

(出典)「飲酒運転の罰則等」2024.6.25. 警視庁ウェブサイト <[https://www.keishicho.metro.tokyo.lg.jp/kotsu/torishimari/inshu\\_info/inshu\\_bassoku.html](https://www.keishicho.metro.tokyo.lg.jp/kotsu/torishimari/inshu_info/inshu_bassoku.html)>;「飲酒運転防止 違反行為の点数・処分内容等」公益社団法人アルコール健康医学協会ウェブサイト <<https://www.arukenkyo.or.jp/health/prevention/>> を基に筆者作成。

## (2) 飲酒運転に係る罰則・運転免許処分制度

運転免許を保有する者が道路交通法の定める事由に該当し、運転の適格性を欠き又は不十分であると認められる場合、公安委員会は免許の取消し又は免許の効力の停止処分を行うことができる(第 103 条第 1 項及び第 2 項。道路交通法施行令第 38 条)。なお、行政処分として点数制度が導入されている。これは交通違反や交通事故等にあらかじめ一定の点数を付した上で、自動車等の運転者の累積点数の多寡に応じて、免許の取消し又は停止等の処分を行うものである<sup>(37)</sup>。

酒酔い運転と酒気帯び運転の行政処分及び罰則は、表 1 のとおりである。なお、道路交通法は無免許運転や飲酒運転、交通事故を惹起した場合など重大な違反行為に対しては、交通反則

<sup>(33)</sup> 道路交通法研究会編著 前掲注(24), p.391. もっとも「酒酔い」は個人差が大きいことから、具体的にはそれぞれの場合について判断すべきとされる。

<sup>(34)</sup> 警察実務・昇任試験研究会 前掲注(31), p.32.

<sup>(35)</sup> 血中アルコール濃度は BAC (Blood Alcohol Concentration) とも表記され、BAC は % 表示されることが多い (BAC:0.03%)。

<sup>(36)</sup> 警察実務・昇任試験研究会 前掲注(31), p.32.

<sup>(37)</sup> 那須修「基調報告 大量交通時代における交通犯罪対策」『論究ジュリスト』1 号, 2012. 春, p.174.

金<sup>(38)</sup>の適用除外としている（第125条第2項）。

### (3) 飲酒運転の運転者以外の周囲の責任についての処罰

道路交通法には、飲酒運転を行った運転者以外の周囲の責任<sup>(39)</sup>についての処罰規定も設けられている。①車両等提供罪<sup>(40)</sup>（第65条第2項）、②酒類提供罪<sup>(41)</sup>（同条第3項）、③要求・依頼同乗罪<sup>(42)</sup>（同条第4項）に分類されており、これを「飲酒運転周辺者三罪」ともいう<sup>(43)</sup>。①～③の道路交通法上の罰則は、表2のとおりである。

表2 飲酒運転の運転者以外の周囲の責任に係る道路交通法上の罰則

違反種別	運転者が酒酔い運転	運転者が酒気帯び運転 <sup>(注1)</sup>
①車両等提供罪	5年以下の懲役又は100万円以下の罰金	3年以下の懲役又は50万円以下の罰金
②酒類提供罪 <sup>(注2)</sup>	3年以下の懲役又は50万円以下の罰金	2年以下の懲役又は30万円以下の罰金
③要求・依頼同乗罪 <sup>(注3)</sup>		

(注1) 身体に政令で定める程度以上にアルコールを保有する状態にある場合

(注2) 「飲酒をすすめた者」への罰則は設けられていない。

(注3) 次の場合は、2年以下の懲役又は30万円以下の罰金が科せられる。

- (a) 車両の運転者が酒気を帯びていることは認識しているものの、酒に酔った状態にあるまでの認識はない中で要求又は依頼をして同乗した場合で、当該運転者が酒に酔った状態又は政令で定める程度以上のアルコールを身体に保有している状態で当該車両を運転したとき
- (b) 運転者が酒に酔っていると認識して要求又は依頼をして同乗した場合で、当該運転者が酒気を帯びた状態で当該車両を運転したとき

(出典) 道路交通研究会「交通警察の基礎知識(242) 飲酒運転周辺者三罪等について」『月刊交通』662号, 2023.1, pp.68-76; 「飲酒運転は絶対に「しない!」「させない!」」2024.7.10. 政府広報オンライン <<https://www.gov-online.go.jp/useful/article/201312/1.html>> を基に筆者作成。

38) 反則金制度は、一定の道路交通法違反をした者に対して、警察本部長が法令に定める定額の反則金の納付を通告し、その通告を受けた者が一定の期日までにこれを納付したときは、その違反行為の事件について公訴が提起されなくなり、納付がなかったときは、刑事手続が進行することを骨子とするものである（中原茂樹「交通反則金制度」『ジュリスト』1330号, 2007.3.15, p.11.）。

39) 本文に挙げたもののほか、第75条において、自動車の使用者（事業者等）や自動車の運行の管理を行う者（運行管理者等）は、運転者に対して飲酒運転や過労運転等を命じたり容認したりしてはならないと定められており、これに違反した場合、当該事業者等や運行管理者等は行政処分や罰則を受けることとなる（国土交通省物流・自動車局『自動車運送事業者における飲酒運転防止マニュアル』2024, p.7. <[https://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/03manual/data/drunk\\_driving\\_prevention\\_manual.pdf](https://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/03manual/data/drunk_driving_prevention_manual.pdf)>）。事業用自動車を対象とした飲酒運転対策も講じられており、平成23年には運送事業者が運転者の業務の開始前、終了後等において実施する点呼の際に、目視で確認することに加え、アルコール検知器の使用を義務付け、運転者の酒気帯びの有無を確認することとなった（内閣府編『交通安全白書 令和4年版』2022, p.24.）。令和4年4月から、道路交通法施行規則の一部を改正する内閣府令（令和3年内閣府令第68号）により、一定台数以上の白ナンバーの社用車を使用している企業にもアルコールチェックが義務化され、アルコール検知器によるチェックは令和5年12月から義務化された（「2024年最新 | アルコールチェック義務化の内容や罰則を徹底解説」2024.5.1. JAF交通安全トレーニングウェブサイト <<https://jaf-training.jp/column/alcoholcheck-mandatory-penalties/>>）。

40) 「酒気を帯びている者で、第65条第1項に違反して車両等を運転することとなるおそれがあるもの」に対して車両等を提供することを禁止するもので、提供を受けた者が酒酔い又は酒気帯び状態で運転した場合に成立する（道路交通研究会「交通警察の基礎知識(242) 飲酒運転周辺者三罪等について」『月刊交通』662号, 2023.1, p.69.）。

41) 第65条第1項に違反して車両等を運転することとなるおそれがある者に対して、自らが事実上支配している酒類を提供し、又は飲酒をすすめることも禁止されており、提供を受けた者が酒酔い又は酒気帯び状態で運転した場合に成立する（同上）。平成19年の法改正により、酒類の提供についてのみ罰則が設けられている。「酒類」とは酒税法（昭和28年法律第6号）第2条によれば「アルコール分1度以上の飲料」とされており、道路交通法上の「酒類」もおおむね同じ範囲のものと解されている（道路交通法研究会編著 前掲注24, pp.388-389.）。

42) 車両の運転者が酒気を帯びていることを知りながら、当該運転者に対し、当該車両を運転して自己を運送することを要求し、又は依頼して、当該運転者が第65条第1項の規定に違反して運転する車両に同乗することについて特に禁止する趣旨である。禁止の対象となる「車両」から、「トロリーバス及び旅客自動車運送事業の用に供する自動車で当該業務に従事中的ものその他の政令で定める自動車」は除外される。

43) 道路交通研究会 前掲注40, p.69.

### 3 飲酒運転に対する厳罰化の状況

平成 11 年に東名高速で乗用車が飲酒運転のトラックに衝突され、幼児 2 名が死亡した事件<sup>(44)</sup>などを契機に、飲酒運転に対して厳罰化を求める世論の声が高まり、平成 13 年には危険運転致死傷罪の創設<sup>(45)</sup>等を内容とする、刑法の一部を改正する法律（平成 13 年法律第 138 号）が制定された。

その後も平成 18 年の福岡県福岡市の悲惨な飲酒運転事故<sup>(46)</sup>を受けて、平成 19 年には道路交通法の飲酒運転に対する罰則が更に引き上げられた<sup>(47)</sup>。平成 21 年には道路交通法において飲酒運転に対する行政処分強化が図られている<sup>(48)</sup>。平成 25 年には自動車運転死傷処罰法が制定され、平成 26 年 5 月から施行された（自動車運転死傷処罰法につき 4 で後述）。その後、令和 2 年に、いわゆるあおり運転に関する対応が図られた。このように飲酒運転等、悪質な運転行為に対する罰則は、①道路交通法の改正<sup>(49)</sup>と②刑法（明治 40 年法律第 45 号）及び関連規定の改正という 2 つの側面で整備されてきた<sup>(50)</sup>。

平成 13 年以降の飲酒運転等、危険運転に対する主な法整備の状況を表 3 にまとめた。

(44) 高知県高知市から東京に向かう大型トラックが乗用車に追突した事故で、乗用車は炎上し、3 歳と 1 歳の女兒 2 人が焼死した。運転者は、東名高速のサービスエリアなどでウイスキーや酎ハイを飲み、事故当時はまっすぐ立てないほど酔っていたとされる。裁判では業務上過失致死傷罪などに問われ、懲役 4 年が確定した（国土交通省物流・自動車局 前掲注(39), p.6.）。

(45) 従来、飲酒運転や著しい高速度運転などによる死傷事犯について、刑法の業務上過失致死傷罪により対応してきたが、悪質かつ危険な運転による重大な死傷事犯の悪質性や重大性に的確に対応するものではなく、また国民の間にも罰則の整備を求める声が高まったことなどの事情を鑑みて、刑法に、①アルコール・薬物影響、②制御困難高速度、③技量未熟、④通行妨害目的、⑤赤信号殊更無視を危険運転行為として処罰する危険運転致死傷罪（旧第 208 条の 2）等が新設された。当時は 4 輪以上の自動車を対象としていた（刑法の一部を改正する法律案及び刑事訴訟法等の一部を改正する法律案の提案理由説明。第 153 回国会衆議院法務委員会議録第 7 号 平成 13 年 11 月 2 日 pp.22-23; 那須 前掲注(37), p.173.）。一方で、自動車の普及により、自動車運転による業務上過失傷害事犯は、多くの国民がその日常生活の過程でわずかな不注意により犯しかねない状況となっているところ、軽傷事犯の中には、情状に照らし、刑の言渡しを要しない案件も少なくなく、これらの事案の全てに刑が言い渡されるものとするのは刑事政策的にも適当ではないとの観点から刑の裁量的免除に係る規定が設けられた（旧第 211 条第 2 項）（井上宏「自動車運転による死傷事犯に対する罰則の整備（刑法の一部改正）等について」『ジュリスト』1216 号, 2002.2.1, pp.37, 42-43.）。

(46) 平成 18 年 8 月に、福岡市「海の中道大橋」で家族 5 人が乗る乗用車が福岡市男性職員（当時）の車に追突され、橋から海に転落し、きょうだい 3 人が水死し、両親が負傷した。飲酒運転だった男性は危険運転致死傷罪などで懲役 20 年の判決を受けている（「福岡・車転落 3 児死亡：福岡 3 児死亡事故 18 年」『毎日新聞』2024.8.26.）。

(47) 飲酒検知拒否の罰則が「30 万円以下の罰金」から「3 月以下の懲役又は 50 万円以下の罰金」に引き上げられるなどした（第 118 条の 2）。平成 19 年の刑法改正の内容は、表 3 参照。

(48) ①基礎点数及び相当する欠格期間の規定の整備（例えば危険運転致死傷罪の場合、従前の「5 年」から、改正により「結果の重大性に応じて 45～62 点（5～8 年）」に）及び②酒気帯び運転に付する基礎点数の引上げ（呼気中アルコール濃度 0.25mg/l 以上の場合、従前の「13 点」から「25 点」（免許取消し相当）に、呼気中アルコール濃度 0.15mg/l 以上 0.25mg/l 未満の場合、従前の「6 点」から「13 点」（免許停止 90 日相当。事故を伴えば免許取消し相当）に）が実施されている（内閣府編 前掲注(39), p.24.）。

(49) 平成 13 年以前の主な改正として、昭和 45 年の道路交通法改正により、①酒酔い運転の法定刑引上げ、②酒気帯び運転をそれ自体処罰の対象に加えることとしたほか、③酒酔い運転等を命じ、あるいは容認した安全運転管理者等に対する法定刑引上げ等の飲酒運転対策が実施された（法務総合研究所『犯罪白書 昭和 45 年版』1970, p.355.）。

(50) 橋爪隆「刑事政策の新動向（第 10 回）交通犯罪」『法学教室』460 号, 2019.1, p.125.

表3 飲酒運転等危険運転に対する主な法整備の状況（平成13年以降）

施行年	道路交通法・道路交通法施行令の改正	危険運転致死傷罪等
平成13年		<ul style="list-style-type: none"> <li>・危険運転致死傷罪を刑法に創設 →①アルコール・薬物影響、②制御困難高速度、③技量未熟、④通行妨害目的、⑤赤信号殊更無視の各類型</li> <li>・致傷の場合10年以下の懲役、致死の場合1年以上の有期懲役</li> </ul>
平成14年	<ul style="list-style-type: none"> <li>・救護義務違反（ひき逃げ）、飲酒運転、無免許運転、共同危険行為等に対する罰則の引上げ</li> <li>・罰則の対象となる酒気帯び運転の基準値引下げ</li> <li>・違反行為に付する行政処分の基準点数引上げ等</li> </ul>	
平成16年	<ul style="list-style-type: none"> <li>・飲酒検知拒否の罰則引上げ等</li> </ul>	
平成17年		<ul style="list-style-type: none"> <li>・有期懲役の上限を20年に引上げ →危険運転致死罪の上限が懲役20年に</li> <li>・危険運転致傷罪の法定刑を15年以下の懲役に引上げ</li> </ul>
平成19年	<ul style="list-style-type: none"> <li>・飲酒運転（運転者本人）に対する罰則（酒酔い運転及び酒気帯び運転）の引上げ</li> <li>・飲酒運転を助長する行為（車両等提供、酒類提供及び要求・依頼同乗）の直罰規定整備</li> <li>・救護義務違反・飲酒検知拒否に対する罰則引上げ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車運転過失致死傷罪を刑法に創設 →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</li> </ul>
平成21年	<ul style="list-style-type: none"> <li>・飲酒運転に対する行政処分の強化</li> </ul>	
平成26年		<p>自動車運転死傷処罰法の制定</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・危険運転致死傷罪に「通行禁止道路の進行」の類型を追加 →危険運転致死傷罪（第2条）の法定刑は致傷の場合15年以下の懲役、致死の場合1年以上の有期懲役</li> <li>・法定刑の軽い危険運転致死傷罪を追加（第3条） →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</li> <li>・過失運転致死傷アルコール等影響発覚免脱罪の創設 →法定刑は12年以下の懲役</li> <li>・過失運転致死傷罪を第5条に規定 →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</li> <li>・自動車運転死傷行為処罰法の罪を犯した者が無免許運転である場合の加重規定を創設</li> </ul>
令和2年	<ul style="list-style-type: none"> <li>・あおり運転を取り締まる「妨害運転罪」の創設 →法定刑は3年以下の懲役又は50万円以下の罰金。高速道路上で相手車両を停車させるなど、著しい危険を生じさせた場合は、5年以下の懲役又は100万円以下の罰金</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・危険運転致死傷罪にいわゆる「あおり運転」の類型を追加（第2条第5号（通行妨害目的停車強制）・第6号（高速道路等停車強制））</li> </ul>

（出典）内閣府編『交通安全白書 令和4年版』2022, pp.21-24; 「危険運転致死傷罪等の改正の経緯」（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 配布資料1）2024.2.21. 法務省ウェブサイト <<https://www.moj.go.jp/content/001413633.pdf>>; 道路交通法を基に筆者作成。

## 4 自動車運転死傷処罰法

### (1) 概要

自動車運転死傷処罰法<sup>(51)</sup>は、自動車<sup>(52)</sup>の運転により人を死傷させる行為等に対する罰則を定める特別法であり、同法制定・施行時に従来の危険運転致死傷罪及び自動車運転過失致死傷罪に関する規定が、刑法から自動車運転死傷処罰法に移された。危険運転致死傷罪は、自動車の危険な運転行為により死傷という結果をもたらしたことを一般の過失運転致死傷罪より重く罰するものである<sup>(53)</sup>。すなわち、故意に危険な自動車の運転行為を行った結果、人を死傷させた者を、その行為の実質的危険性に照らし、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ものであり、暴行の結果的加重犯<sup>(54)</sup>としての傷害罪・傷害致死罪に類似した故意犯である<sup>(55)</sup>。危険運転致死傷罪の保護法益は、第一次的には人の生命・身体の安全、第二次的には交通の安全とされる<sup>(56)</sup>。

このほか、第5条は過失運転致死傷罪を規定する。自動車運転による過失致死傷事犯は職務、運転資格、運転経験、反復継続の意思を問わず、本罪の適用対象となる<sup>(57)</sup>。なお、その傷害が軽いときは刑の裁量的免除が規定されている（同条ただし書）。

本節では、自動車運転死傷処罰法のうち、飲酒運転に関する規定を中心に概説し、自動車運転死傷処罰法適用に関する課題等については第Ⅱ章で紹介する。

### (2) 危険運転致死傷罪

#### (i) 第2条第1号の危険運転致死傷罪

第2条は、危険運転致死傷罪として、①アルコール・薬物影響、②制御困難高速度、③技量未熟、④通行妨害目的、⑤通行妨害目的停車強制、⑥高速道路等停車強制、⑦赤信号殊更無視、⑧通行禁止道路進行の8類型を規定している。このうち①について定める第2条第1号は、「アルコール又は薬物<sup>(58)</sup>の影響により正常な運転が困難な状態で自動車を走行させる行為」を行い、これにより「人を負傷させた者は15年以下の懲役に処し、人を死亡させた者は1年以上の有期懲役に処する」と規定する。危険運転行為について、当該行為をそれと認識して行うこと（故意）が要求される一方で、それによって生じた死傷の結果についての故意は要求されないとされる<sup>(59)</sup>。「正常な運転が困難な状態」とは、道路及び交通の状況等に応じた運転操作を

(51) 以下、I 4では、自動車運転死傷処罰法については、法令名を付さず条名のみを表記する。

(52) 道路交通法第2条第1項第9号に規定する自動車及び同項第10号に規定する原動機付自転車という（自動車運転死傷処罰法第1条第1項）。

(53) 西田典之、橋爪隆補訂『刑法各論 第7版』弘文堂、2018、p.52。

(54) ある基本的な罪が犯された際に、行為者の予期しなかった重い結果が生じた場合、その基本的犯罪よりも加重された刑を科せられる犯罪をいう。当該行為と重い結果の発生の間には相当の因果関係が認められることを要するというのが学説の多数となっている（法令用語研究会編『有斐閣法律用語辞典 第5版』有斐閣、2020、p.298.）。なお、危険運転致死傷罪は、道路交通法違反罪の結果的加重犯又は結合犯という形態を取らずに、独立の刑事法上の犯罪として構成されている。さらに、(旧)業務上過失致死傷罪との直接の関連性も否定されていたため、基本行為の処罰規定をもたない結果的加重犯（いわゆる「基本犯なき結果的加重犯」）となっている点や、死傷結果の発生が客観的処罰条件の役割を果たすこと、構成要件の不明確性等について、「刑法理論上ないし刑事実務上看過しえない問題点もいくつか含まれている」と指摘する見解が、危険運転致死傷罪制定時に示されている（曾根威彦「交通犯罪に関する刑法改正の問題点」『ジュリスト』1216号、2002.2.1、pp.46-54.）。

(55) 白井智之「危険運転致死傷罪の運用状況と適用上の問題点について」『警察学論集』56(5)、2003.5、p.139。

(56) 大塚仁ほか編『大コンメンタール刑法 第10巻 第3版』青林書院、2021、p.575。

(57) 松宮孝明・金澤真理編『新・コンメンタール刑法 第2版』日本評論社、2021、p.381。

(58) 本稿では、対象をアルコールに限定し、薬物や病気等による影響の結果発生した交通事故事案は扱わない。

(59) 前田雅英ほか編『条解刑法 第4版補訂版』弘文堂、2023、p.869。

行うことが困難な心身の状態をいい、正常な運転ができない可能性がある状態では足りず、現実にこのような運転操作を行うことが困難な心身の状態であることが必要とされる<sup>(60)</sup>。また、正常な運転が困難な状態であることの認識を要する<sup>(61)</sup>。同号の危険運転致死傷罪に関しては「アルコールの影響により正常な運転が困難な状態」の認定が主な争点となる例が多く<sup>(62)</sup>、立証の困難さも指摘されている<sup>(63)</sup>。

## (ii) 第3条第1項の危険運転致死傷罪

第3条は、アルコール、薬物又は一定の病気の影響により正常な運転に支障が生じるおそれがある状態で、そのことを認識しながら自動車を運転した上、客観的に正常な運転が困難な状態に陥って人を死傷させた者を危険運転致死傷罪の対象としている<sup>(64)</sup>。これは、第2条の危険運転致死傷罪における危険運転行為と同等とまではいえないものの、なお危険性・悪質性が高いと認められる運転行為をあえて行い、客観的に「正常な運転が困難な状態」に陥って人を死傷させた場合について、第2条の危険運転致死傷罪よりは軽く、第5条の過失運転致死傷罪よりも重い法定刑とする危険運転致死傷罪と位置付けられるものである<sup>(65)</sup>。

第3条の「正常な運転が困難な状態」とは、(i)と同様に「道路及び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」になっていることをいい、「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」には至らないものの、「アルコールや薬物、又は病気のために、自動車を運転するのに必要な注意力・判断能力・操作能力が相当程度低下して、危険である状態のこと」をいうとされている<sup>(66)</sup>。また、「正常な運転に支障が生じるおそれがある状態」で自動車を運転したことについて故意が必要とされ、走行中に「正常な運転に支障が生じるおそれがある状態」の認識を要する<sup>(67)</sup>。

さらに本罪が成立するためには、「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」したこと及び「正常な運転が困難な状態に陥」ったことと、死傷結果との間にいずれも因果関係があることが必要となる<sup>(68)</sup>。

第3条第1項の類型が創設された背景には、第2条第1号の故意の認定の困難さが挙げられている。第2条第1号の危険運転致死傷罪では、自らが自動車を走行させる際に、「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」であることの認識、認容が必要となる<sup>(69)</sup>が、飲酒運転により重大な事故を起こしながら、「そんなに酔っているとは思わなかった」、「正常

(60) 井上宏ほか「刑法の一部を改正する法律の解説」『法曹時報』54(4), 2002.4, p.1077.

(61) 大塚ほか編 前掲注(56), p.579. 正常な運転が困難であるという評価自体の認識ではなく、運転の困難性を基礎付ける事実の認識で足りるとされる(白井 前掲注(55), p.141.)。運転の困難性を基礎付ける事実として経験則上、自動車に乗り込むまでの間足がふらついていたこと、運転中にハンドルを思うように操作できなかったこと、運転中に意識が朦朧(もうろう)となる時があったこと、他人から酔っていて危ないので運転しないよう注意されていたこと等が考えられる(大塚ほか編 同, p.578.)。

(62) 「自動車運転による死傷事犯類型別事例集(アルコールの影響)」(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3回会議 配布資料7) 2024.3.19. 法務省ウェブサイト <<https://www.moj.go.jp/content/001415541.pdf>>

(63) 「危険運転を考える(下)飲酒 危険性の基準なく」『読売新聞』(群馬版) 2024.11.7.

(64) 安富潔『特別刑法入門—刑事法実務の基礎知識— 1 第2版』慶應義塾大学出版会, 2020.10. p.228.

(65) 保坂和人「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について」『警察学論集』67(3), 2014.3, p.51.

(66) 「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に関するQ&A」pp.3-4. 法務省ウェブサイト <<https://www.moj.go.jp/content/001267532.pdf>>

(67) 保坂 前掲注(65), p.52.

(68) 同上, p.53.

(69) 実際の認定においては、正常な運転が困難な状態であることを基礎付ける事実に対する認識を総合的に評価して判断されることとなる(大塚ほか編 前掲注(56), p.579.)。

な運転が困難な状態」であるとは認識していなかった」という弁解を強力に主張する被疑者らに対して、第2条第1号の故意の認定が難しく、危険運転致死傷罪による起訴をあきらめるような事態も生じていたようである<sup>(70)</sup>。第3条第1号の危険運転致死傷罪では「正常な運転が困難な状態」であることの認識は必要としない<sup>(71)</sup>。

### (3) 危険運転致死傷罪・過失運転致死傷罪の罰則

罰則（最高刑）<sup>(72)</sup>について、第2条の危険運転致死傷罪が致死の場合は1年以上20年以下の懲役、致傷の場合は15年以下の懲役、第3条の危険運転致死傷罪が致死の場合は15年以下の懲役、致傷の場合は12年以下の懲役と規定されている。

一方、第5条の過失運転致死傷罪は7年以下の懲役若しくは禁錮又は100万円以下の罰金が科されるが、例えば飲酒運転の末に事故を起こせば、併合罪<sup>(73)</sup>として加重処罰されるため、「一見する以上に重くなり得る」と評されている<sup>(74)</sup>。例えば、過失運転致死傷罪と道路交通法の酒酔い運転罪が併合罪処断されると10年6月以下の懲役又は200万円以下の罰金となる。

### (4) 過失運転致死傷アルコール等影響発覚免脱罪

アルコール又は薬物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た者が、運転上必要な注意を怠り、よって人を死傷させた場合において、その運転の時のアルコール又は薬物の影響の有無又は程度が発覚することを免れる目的で更にアルコール等を摂取したり、その場を離れて身体に保有するアルコール等の濃度を減少させようとする行為等を行ったりした場合、過失運転致死傷アルコール等影響発覚免脱罪に問われる（第4条）。この場合、12年以下の懲役に処せられる。

この規定は、これまで飲酒運転をして人を死亡させたり、負傷させたりした場合に、重い処罰である危険運転致死傷罪に問われることを回避するため、より刑の軽い「ひき逃げの罪」<sup>(75)</sup>を犯してでもその場から逃げてしまい、事故被害者が運転者から救助されない事態を招き、いわゆる「逃げ得」の状態が生じていたこと等から設けられたものである<sup>(76)</sup>。なお、その場から逃げた場合は、過失運転致死傷アルコール等影響発覚免脱罪とは別にひき逃げの罪も成立し

(70) 城祐一郎『悪質交通事犯と闘うために一多くの人の涙を背負って一』東京法令出版、2024、pp.33-34。第3条第1項は、酒気帯び運転程度のアルコールを摂取したとの認識の下で、「正常な運転に支障が生じるおそれがある状態」で運転したことと、その後の事故との間に因果関係があれば足りるため、「正常な運転が困難な状態」に陥ったことの認識、認容までは不要と解説されている（同、p.36。）。

(71) 保坂 前掲注(65)、p.54。

(72) 刑法第12条第1項は「懲役は、無期及び有期とし、有期懲役は、1月以上20年以下とする。」と規定する。

(73) 刑法第45条は、「確定裁判を経ていない2個以上の罪を併合罪とする。」と規定し、併合罪は刑法第46条以下の規定により処断される。有期懲役又は禁錮については、最も重い罪について定めた刑の長期にその2分の1を加えたものを長期とする（刑の上限を最も重い刑の1.5倍とする）が、各刑の長期の合計を超えることはできず（刑法第47条）、罰金では各罰金刑の多額の合計以下で処断することとなっている（刑法第48条第2項）。死刑又は無期懲役若しくは禁錮については刑法第46条に規定が設けられている。

(74) 本庄武「第2章 刑事立法論としての交通刑法重罰化」高山俊吉・本庄武編『検証・自動車運転死傷行為等処罰法』日本評論社、2020、p.22。

(75) いわゆるひき逃げの罪は、道路交通法第72条第1項並びに第117条第1項及び第2項に規定する「救護義務違反の罪」に該当し、①5年以下の懲役又は50万円以下の罰金、②被害者の死傷が運転者の運転によるものであった場合は10年以下の懲役又は100万円以下の罰金に処せられる（軽車両の運転者等は同法第117条の5第1項が適用される。）。このほか、警察に通報や報告をせず立ち去った場合、同法第119条第1項第17号に規定する報告義務違反として3月以下の懲役又は5万円以下の罰金に処せられる。

(76) 安富 前掲注(64)、p.231。

(併合罪)、最高で18年の懲役刑に処せられる<sup>(77)</sup>。

第4条の罪が成立するには、運転のときのアルコール等の影響の有無又は程度が発覚することを免れる目的が必要であるが、被疑者の供述だけで認定されるものではなく、事故の態様、その場を離れるまでの状況、離れた後の言動などにより認定される<sup>(78)</sup>。

### (5) 無免許運転による加重

自動車運転死傷処罰法の罰則を犯した者が無免許運転をしたものであるときは、最も基本的な義務に違反した規範意識を欠く行為であり、運転に必要な適性・技能・知識を欠く可能性を有する危険な運転であることから自動車運転死傷処罰法第6条に加重規定が置かれている<sup>(79)</sup>。なお、第2条の危険運転致死傷罪(第3号を除く。)のうち、人を負傷させた場合にのみ無免許運転による加重を定めており(第6条第1項)、第2条の危険運転致死罪(第3号を除く。)の場合、道路交通法第117条の2の2第1項第1号の無免許運転罪と併合罪となる<sup>(80)</sup>。

### (6) 自動車運転死傷処罰法と道路交通法等の関係

危険運転致死傷罪は、構成要件として酒酔い、速度違反、無免許、信号無視等の道路交通法違反の罪を完全に取り込んでいること、危険運転致死傷罪の法定刑が重く規定されていること等の観点から、危険運転致死傷罪が成立する場合には、当該危険運転行為が同時に道路交通法違反行為に該当していても、別途道路交通法違反の罪が成立することはなく、危険運転致死傷罪のみが成立すると解されている<sup>(81)</sup>。ただし、危険運転致死傷罪の危険運転行為が構成要件的に取り込んでいない道路交通法違反の罪は、危険運転致死傷罪とは別個に成立する<sup>(82)</sup>。

なお、自動車運転死傷処罰法第5条の過失運転致死傷罪との関係については、危険運転致死傷罪が成立する場合には、同罪と同じ保護法益の過失犯である過失運転致死傷罪が成立することはないとされる<sup>(83)</sup>。

(77) 同上

(78) 大塚ほか編 前掲注(56), p.590. なお、飲酒運転事故を中心とする交通事故の重罰化は、ひき逃げを増加させたとし、事故被害者が運転者に救助される可能性を減じ、却って危険を増加させる事態を生じているとの批判もある。そして、交通事故の場合にひき逃げを重罰に処するのではなく、真摯に被害者を救護した人物に、飲酒運転の場合も含めて刑の減免という特典を与えれば、少なくとも危険運転致死傷罪等による重罰を免れるとのひき逃げ動機の一部は消去できるとする見解もある(松宮孝明『先端刑法各論—現代刑法の理論と実務—』日本評論社, 2021, pp.43-44; 和田俊憲「被拐取者解放減輕における「違法減少」と「違法減少阻却」」『慶應法学』7号, 2007.3, pp.201-204.)。

(79) 例えば、第3条の危険運転致傷罪(負傷)の場合は「12年以下の懲役」のところ、無免許運転による加重で「15年以下の懲役」となる。なお、この第6条第1項の対象から、第2条第3号の「その進行を制御する技能を有しないで自動車を走行させ」た者を対象としていないのは、平成25年改正前の危険運転致死傷罪について、道路交通法上の無免許運転罪と、進行を制御する技能を有しないで自動車を走行させる類型の危険運転致死傷罪の場合、危険運転致死傷罪のみが成立し(すなわち、併合罪加重されないと解され)、実務上もそのように運用されてきたこととの均衡を考慮したためと解説されている(保坂 前掲注(65), pp.64-65.)。

(80) 同上, pp.65-66. 人を負傷させた場合に限る理由は、致死の法定刑期との均衡を鑑みたためと説明されている。

(81) 大塚ほか編 前掲注(56), p.591.

(82) 例えば、酒気を帯びて第2条第2号(制御困難高速度)の危険運転行為を行った場合には、危険運転致死傷罪と別に道路交通法違反が成立し、両者は併合罪の関係に立つとされる(前田ほか編 前掲注(59), p.870.)。

(83) 大塚ほか編 前掲注(56), pp.591-592.

## (7) 刑法（傷害、傷害致死、殺人罪）との関係

危険運転致死傷罪に当たる行為が暴行とも評価し得る場合、その結果として死傷結果が発生したときに危険運転致死傷罪のみが成立するのか、同時に刑法上の傷害、傷害致死、殺人罪が成立するかは故意の内容如何によるとされる<sup>(84)</sup>。運転者の内心が暴行の故意にとどまる場合のみ危険運転致死傷罪に該当し、殺意が認定できる場合は殺人（未遂、既遂）罪であって危険運転致死傷罪は成立せず、また、傷害の故意が認定できる場合は傷害罪又は傷害致死罪であって危険運転致死傷罪は成立しないとされる<sup>(85)</sup>。故意に危険な自動車の運転行為を行って死傷の結果を発生させたが、死傷の結果に係る認容を欠く（故意がない）場合は、当該運転行為が同時に人の身体に向けられた有形力の行使、すなわち暴行と評価されるような場合であっても、危険運転致死傷罪の要件に欠けることはないので本罪が成立する<sup>(86)</sup>。

## II 自動車運転死傷処罰法見直しに向けた検討

### 1 経緯

第1章で見たように飲酒運転等の危険運転行為に対して、法整備が進められてきたところであるが、かねてから危険運転致死傷罪が適用されず、過失運転致死傷罪と認定される事例が生じることに對して、被害者遺族等から法の適用が限定的で「国民の常識と離れている」と不満の声が挙がっている<sup>(87)</sup>。この点について、「適用のハードルが高い危険運転致死傷罪か、過失運転致死傷罪の2択しかなく、危険運転罪が適用されないと被害者は大きな違和感を覚えるのではないか」と分析した上で、構成要件には「正常な運転が困難」や「信号をことさらに無視」などの「評価を含み、適用にはブレが生じている」点を課題と指摘する見解も見られる<sup>(88)</sup>。

令和5年10月、自由民主党の交通安全対策特別委員会に「危険運転致死傷のあり方検討プロジェクトチーム」が設置され、危険運転致死傷罪をめぐる課題等に関する検討が行われた<sup>(89)</sup>。同年12月20日には、同プロジェクトチームが岸田文雄内閣総理大臣（当時）等に、危険運転致死傷罪に関する課題や検討の方向性を示す内容の提言申入れを行った<sup>(90)</sup>。提言は、「国民の常識と法の適用に大きな乖離がある」とし、「法改正を含め、国民全体の納得を得られるような処罰を可能とする措置を早急に講じることが不可欠」等の内容が盛り込まれていると報じられている<sup>(91)</sup>。

<sup>(84)</sup> 同上, p.592.

<sup>(85)</sup> 同上; 井上ほか 前掲注(60), p.1073. 例えば、被告人が、その運転する四輪車（被告人車両）を被害者運転の自動二輪車に衝突させ、被害車両もとも被害者を転倒させて同人を死亡させた事案について、殺人罪の成立が認められている（最高裁第二小法廷令和2年7月31日決定（LEX/DB インターネット文献番号 25566937））。

<sup>(86)</sup> 井上ほか 同上, p.1072; 大塚ほか編 同上, p.592. なお、危険運転致死傷罪に当たる運転行為を行い、死傷の結果が生じなかった場合において、当該運転行為が暴行と評価されるときには、暴行罪が成立する（井上ほか 同, p.1073.）。

<sup>(87)</sup> 「危険運転致死傷罪 対象見直しへ」前掲注(5) 令和4年の過失運転致死傷等の検挙人員は28万9952人、令和4年の危険運転致死傷の検挙人員は737人であった（『犯罪白書 令和5年版』法務省法務総合研究所, 2023, p.174.）。

<sup>(88)</sup> 「〈特報〉「あちゅい」耳から消えぬ娘の声 厳罰化へ東名飲酒事故遺族23年の闘い」『産経新聞』2022.12.8. <<https://www.sankei.com/article/20221208-UN7YAB3CVRIYNEM7QOISENCEDA/>>

<sup>(89)</sup> 「危険運転致死傷のあり方検討 PT 交通事故被害者遺族からヒアリング」2023.11.17. 自由民主党ウェブサイト <<https://www.jimin.jp/news/information/207044.html>>

<sup>(90)</sup> 「自由民主党交通安全対策特別委員会危険運転致死傷罪のあり方検討 PT による提言申入れ」2023.12.20. 首相官邸ウェブサイト <[https://www.kantei.go.jp/jp/101\\_kishida/actions/202312/20teigen2.html](https://www.kantei.go.jp/jp/101_kishida/actions/202312/20teigen2.html)>

<sup>(91)</sup> 「危険運転 法改正を提言 自民 PT「高速度」条文曖昧」『読売新聞』2023.12.21.

このような動きを受けて、法務省は令和6年2月に令和6年検討会を設置した。主な検討事項は、①既存の類型に係る構成要件の見直し（アルコール・薬物影響、制御困難高速度、赤信号殊更無視）、②新たな類型（ながら運転（スマートフォン等を使用又は注視しながらの運転行為））の追加（①②は自動車運転死傷処罰法第2条関係）に加え、③「過失運転致死傷罪よりも重く危険運転致死傷罪よりも軽い処罰規定」（中間的な犯罪類型）の新設、④「加重事由（一定程度以上にアルコールを身体に保有した状態での運転行為など）」の追加などが挙げられている<sup>(92)</sup>。このほか、⑤法定刑の見直しも論点に挙げられている。

令和6年2月から同年11月までの間に11回の会議が開催され、同月27日に、それまでの検討結果が報告書<sup>(93)</sup>に取りまとめられた。法務省としては、今後、この結果を踏まえて、法改正の要否・当否、内容について更に検討を行った上で、法改正を行うべきとの判断に至った場合には、法制審議会に諮問をするとの方針を示している<sup>(94)</sup>。

## 2 飲酒運転に関する検討

令和6年検討会の議論では、①構成要件に抽象的なものがあるため適用に困難が生じていること<sup>(95)</sup>や、②かなりの酩酊状態でも、事故現場まで事故も起こさずに走行していれば正常な運転が困難ではない、すなわち危険運転致死傷罪の構成要件を満たさないとして争う余地が残されている点<sup>(96)</sup>、③過労や睡眠不足のときにアルコールが実質的に影響したか否かをめぐって争う余地が残されている点<sup>(97)</sup>などが現行法の課題として指摘されている。

なお、自動車運転死傷処罰法第2条第1号の危険運転致死傷罪の罪質（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重く罰する。）に照らして、同罪が本来予定している実質的危険性・悪質性を伴わない運転行為までがその処罰対象に含まれるような改正は避けるべきという点については一致をみた<sup>(98)</sup>。その前提の下で、同法第2条第1号及び第3条第1項の危険運転致死傷罪（飲酒運転類型）の構成要件を明確化して適切な運用を確保する観点か

<sup>(92)</sup> 「論点表(案)」(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3回 配布資料5)2024.3.19. 法務省ウェブサイト <<https://www.moj.go.jp/content/001415539.pdf>> このほか、自動車運転死傷処罰法第3条第2項の「病気」として政令で定めるものの追加（パーキンソン病等を想定）や、いわゆるドリフト走行等の曲芸的走行の扱いのほか、運転者以外の者の行為その他の運転者に帰責できない事由が事故発生の要因となっている場合の取扱い（必要的に刑の減輕又は免除を行う規定の要否）等についても議論された。

<sup>(93)</sup> 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」2024.11. 法務省ウェブサイト <<https://www.moj.go.jp/content/001428043.pdf>>

<sup>(94)</sup> 「法務大臣閣議後記者会見の概要」2024.11.29. 法務省ウェブサイト <[https://www.moj.go.jp/hisho/kouhou/hisho08\\_00564.html](https://www.moj.go.jp/hisho/kouhou/hisho08_00564.html)>

<sup>(95)</sup> 「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）」(議事録)2024.2.21, pp.5-6. 法務省ウェブサイト <<https://www.moj.go.jp/content/001414919.pdf>> (中間利委員の発言)

<sup>(96)</sup> 例えば、第一審では、事故「前の運転状況にそれほど異常と評価できる部分がなく、被告人が正常な運転が困難な状態にあったとはいえない上、本件の直前においても、被告人が、道路状況等に応じた運転操作を行っていることは否定できず、本件前後の状況からも被告人が見当識を失っていた様子がうかがわれない」こと等から過失運転致死罪及び道路交通法違反と認定した事案（熊本地裁平成30年1月29日判決（LEX/DBインターネット文献番号25560894））について、控訴審ではその他の事情（交差点で前車から約13.7mも車間距離を空けて停車し、前車の発進から約8秒間も自車の発進が遅れたこと等）を踏まえ、状況認識能力の相当低下と認定して第一審判決を破棄し、危険運転致死罪を認めた事案などがある（福岡高裁平成30年7月4日判決（LEX/DBインターネット文献番号25449604））。

<sup>(97)</sup> 「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3回）」(議事録)2024.3.19, pp.13-14. 法務省ウェブサイト <<https://www.moj.go.jp/content/001425779.pdf>> (安田拓人委員の発言)

<sup>(98)</sup> 「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8回）」(議事録)2024.9.19, p.2. 法務省ウェブサイト <<https://www.moj.go.jp/content/001427269.pdf>> (今井猛嘉座長の発言)

ら、個人差や心身の状況にかかわらず一律にこの要件を満たすといえる数値基準の設定が提案されている<sup>(99)</sup>。アルコール医学の知見等も踏まえ<sup>(100)</sup>、どのような観点から数値基準を設定すべきか、また数値基準を下回った場合の危険運転致死傷罪の成否等に関して「正常な運転が困難な状態」の要件を維持すべきか、など理論的な整理が必要とされている<sup>(101)</sup>。

なお、飲酒運転や高速度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中間的な犯罪類型の新設についても提案されたが、それ自体として人の死傷結果を生じさせる危険性が相当程度高く、かつ、危険運転致死傷罪と過失運転致死傷罪との明確な区別ができる類型を切り出すことは困難ではないかなどの意見が示され、慎重な検討が必要とされた<sup>(102)</sup>。

法定刑引上げについては、①危険運転致死傷罪及び②過失運転致死傷罪の両罪に関して議論された。令和6年検討会では、両者とも量刑傾向が法定刑の上限付近に集中しているといった状況が認められず、①については傷害罪・傷害致死罪に準じて重い処罰の対象とするという罪質に照らして、傷害罪・傷害致死罪よりも重い法定刑とすることが困難であること、②については業務上過失致死傷罪等、他の罪の法定刑との均衡の観点から、いずれも慎重な検討が必要とされた<sup>(103)</sup>。

### 3 厳罰化への批判

前述（I 3）のような厳罰化を求める世論等を踏まえた法整備の状況に対して、一方では、危険運転致死傷罪創設時から批判的な見解も示されている。

その主な内容として、危険運転致死傷罪の①構成要件の文言（「正常な運転が困難な状態」、「進行を制御することが困難な高速度」等）の不明確性により処罰範囲が拡張されること、②法定刑について他の犯罪類型との不均衡が生じていること、③遺族の報復感情・国民の処罰感情を実際には満足させていないばかりか果てしない先鋭化に追いついていること、といった点が批判されている<sup>(104)</sup>。③については被害感情、すなわち被告人に対する恨みのみを強調する流れになっていることに対する懸念に加え、重罰は本当に被害者の精神的な救済になっているのか

<sup>(99)</sup> 自動車運転による死傷事犯に係る罰則に関する検討会 前掲注93, pp.4-5, 13. 一定の数値以上の量のアルコールを身体に保有する状態で自動車を走行させる行為を一律に処罰対象とすることが提案された。

<sup>(100)</sup> 第6回会議において、アルコールが自動車の運転に必要な身体的能力に与える影響等について有識者からヒアリングを実施した。

<sup>(101)</sup> 他方で酔い方や心身の状態には個人差がある点から、一律に正常な運転が困難な状態に当たるといえる数値基準を設けることに慎重な見解も見られる（「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8回）」前掲注98, p.4.（宮村啓太委員の発言）。また、第6回会議のヒアリング結果を踏まえると、数値基準を下回る場合にも「正常な運転が困難な状態」といえる場合があり得ることから、現行の「正常な運転が困難な状態」の要件は維持し、数値基準は「正常な運転が困難な状態」の一類型を例示するものとして規定することが望ましいとの意見が述べられている（自動車運転による死傷事犯に係る罰則に関する検討会 前掲注93, p.5.）。

<sup>(102)</sup> 自動車運転による死傷事犯に係る罰則に関する検討会 同上, pp.15-18. 令和6年検討会では、①飲酒運転を自動車運転死傷処罰法第6条と同様の加重事由とすることや、②本文にも記載している「過失運転致死傷罪と危険運転致死傷罪との間の中間類型の新設」等が提案された（「論点表（案）」前掲注92）。しかし、これらにつき、アルコールの身体保有により死傷事故を起こした場合に、その悪質さを法的に評価する機会は相応に確保されている（危険運転致死傷罪適用のほか、過失運転致死傷罪と酒気帯び運転・酒酔い運転罪との併合罪加重等）ことから加重事由とする必要性に乏しく、規範違反性の観点からも合理性を欠くといった指摘がなされた（「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5回）」（議事録）2024.5.30, pp.1-3, 14-15. 法務省ウェブサイト <<https://www.moj.go.jp/content/001426035.pdf>>（小池信太郎委員の発言。橋爪隆委員及び安田拓人委員も同趣旨）。

<sup>(103)</sup> 「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5回）」同上, pp.20-27; 自動車運転による死傷事犯に係る罰則に関する検討会 同上, p.19.

<sup>(104)</sup> 高山佳奈子「交通犯罪と刑法改正」『刑法雑誌』44(3), 2005.4, pp.398-409. 曾根 前掲注64も参照。

という疑問も寄せられており<sup>(105)</sup>、その背景には、いわゆるペナル・ポピュリズム (Penal Populism) の問題<sup>(106)</sup>があると指摘されている<sup>(107)</sup>。

### Ⅲ 海外における飲酒運転防止対策

#### 1 海外における飲酒運転対策の概要

第Ⅱ章において自動車運転死傷処罰法見直しに係る検討が進められている日本の状況を紹介した。日本の危険運転致死傷罪を創設した際、イギリスの立法を参考にしたのではないかと指摘されている<sup>(108)</sup>。加えて、近年、同国において飲酒運転に関する法定刑の見直し等が実施されたことから、本章ではその概要を紹介する。

また、WHOでは、関係機関と協力して、政策立案者や実務者向けに飲酒運転による交通事故を防止するためのマニュアルを作成している。このマニュアルでは、証拠に基づく政策立案 (Evidence-Based Policymaking: EBPM) の観点から「効果的 (effective)」と評価できる施策として、①血中アルコール濃度 (BAC) の法定基準値 (初心者や職業運転手には、より厳格な基準値) の設定と BAC 違反濃度に応じた厳罰化、②若年運転者に対する一層厳格な BAC 制限等、運転免許制度上の対策、③再犯防止措置として、アルコール・インターロック装置<sup>(109)</sup>の使用やアルコール依存症治療措置等が推奨されている<sup>(110)</sup>。そこで、①②の例として若年運転者と運転初心者に対する厳格な BAC 制限を設けているドイツ、①③の例としてアルコール・インターロック装置を活用しているフランスの各対応を紹介する。

本章では、これら英独仏各国<sup>(111)</sup>の飲酒運転に係る法制度及び飲酒運転防止対策等を概観する。

#### 2 イギリスの飲酒運転規制

##### (1) 飲酒運転による交通事故の状況

イギリス<sup>(112)</sup>では2023年に交通事故により1,624人が死亡した<sup>(113)</sup>。なお、飲酒運転に関しては2022年が最新の分析となっており、少なくとも1人の運転者がアルコール濃度の基準値

<sup>(105)</sup> 原田国男「実務の視点からみた交通犯罪」『刑法雑誌』44(3), 2005.4, p.424. 遺族の「加害者を死刑に」との願いを叶えることは不可能であり、たとえ叶えたとしてもそれで遺族が満足するわけではないとする (高山 同上, p.404.)。

<sup>(106)</sup> 犯罪学者ジョン・プラットが考案した現象で、刑罰論議に顕れるポピュリズムや刑罰の大衆迎合をいい、一般に厳罰化の傾向が顕れるとされる (「特別講演『リスク、刑事司法と西洋的法価値の浸蝕』を開催【犯罪学研究センター】」2018.7.3. 龍谷大学ウェブサイト <<https://www.ryukoku.ac.jp/nc/news/entry-2082.html>> )。

<sup>(107)</sup> 本庄 前掲注(74), p.37.

<sup>(108)</sup> 今井猛嘉「外国刑事法学の動向 イギリスにおける道路交通犯罪の概要」『現代刑事法』3(10), 2001.10, p.91.

<sup>(109)</sup> 「アルコール・インターロック装置」とは、一般に「一定濃度以上のアルコールが呼気から検出された場合にエンジンを始動できないようにする装置」をいう (『飲酒運転対策の充実に関する調査研究報告書—アルコールインターロック装置に関する制度面からの課題整理—』イノベーション, 2011, p.1.)。

<sup>(110)</sup> World Health Organization et al., *DRINK DRIVING: A Road Safety Manual for Decision-Makers and Practitioners*, Second Edition, 2022, pp.vi, 17-24. <<https://www.who.int/publications/m/item/drink-driving--a-road-safety-manual-for-decision-makers-and-practitioners-2022>> このほか、有効な施策として飲酒運転に係る路上での呼気検査・検問所設置が挙げられている (*ibid.*, p.20.)。

<sup>(111)</sup> アメリカでは州により規制状況が異なる。なお、連邦法では、飲酒運転とみなす血中アルコール濃度 (BAC) を0.08%とする (23 U.S.C. § 163(a))。アメリカの飲酒運転対策については、大月晶代「アメリカの飲酒運転対策」『レファレンス』679号, 2007.8, pp.61-75. <<https://dl.ndl.go.jp/pid/999727>> 参照。

<sup>(112)</sup> 本稿では、原則としてイングランド及びウェールズを対象とする。

<sup>(113)</sup> “Reported road casualties Great Britain, annual report: 2023,” 2024.9.26. GOV.UK Website <<https://www.gov.uk/government/statistics/reported-road-casualties-great-britain-annual-report-2023/reported-road-casualties-great-britain-annual-report-2023>>

(2) 参照) を超過した飲酒運転による衝突事故により約 300 人が死亡し、これは交通事故死者全体の約 18% を占めると推計されている<sup>(114)</sup>。飲酒運転による衝突事故の総数は 4,620 件である。

交通事故全体に占める飲酒運転の割合は 1990 年以降はおおむね 5% 前後で推移しているとされる。また交通事故による死者のうち、少なくとも 1 人の運転者又は同乗者が基準値を超過した飲酒運転による死者の割合は 1979 年に 26% を占めていたが 1989 年に 15% に減少し、それ以降、飲酒運転に起因する交通事故死の割合は 12% から 18% の間で変動している。

## (2) 法規制

イギリスでは、1988 年道路交通法 (Road Traffic Act 1988 c.52.)<sup>(115)</sup> 及び 1988 年交通犯罪者法 (Road Traffic Offenders Act 1988 c.53.) において、交通事故を起こした場合の罰則等が定められている<sup>(116)</sup>。道路又はその他の公共の場所で相当な注意力を欠くなどして自動車等を運転して人身事故を起こした場合は不注意・身勝手運転致死傷罪に問われ、①これにより死亡をもたらした場合 (第 2B 条)、5 年以下の拘禁刑若しくは罰金又はその併科となり、②人に重大な傷害を負わせた場合 (第 2C 条)、2 年以下の拘禁刑若しくは罰金又はその併科となる<sup>(117)</sup>。

なお、道路又はその他の公共の場所で自動車等を危険に運転し、これにより人を死亡又は重大な傷害を負わせた場合、危険運転致死傷罪に問われる (第 1 条、第 1A 条)。危険運転致死罪の最高刑は終身刑、危険運転致死傷罪は 5 年以下の拘禁刑若しくは罰金又は併科 (略式起訴の場合は 6 か月以下の拘禁刑若しくは罰金又はその併科) に処せられる。

### (i) アルコール濃度の規制

運転者の血中アルコール濃度の上限は 80mg/100ml (BAC:0.08%)、呼気中アルコール濃度の上限は 35 $\mu$ g/100ml と定められている (第 11 条第 2 項)<sup>(118)</sup>。なお、英国医師会 (British Medical Association) は、イギリスの飲酒運転規制 (アルコール濃度) の基準値を初心者と職業運転者は BAC:0.02% に、その他の運転者は BAC:0.05% に引き下げ、できる限り早期に全ての運転者について BAC:0.02% に引き下げるよう求めている<sup>(119)</sup>。

### (ii) 人身事故等の場合

飲酒運転に対しては、「飲酒又は薬物の影響下で運転できない状態に陥った場合の機械的に

<sup>(114)</sup> “Reported road casualties in Great Britain involving illegal alcohol levels: 2022,” 2024.7.25. GOV.UK Website <<https://www.gov.uk/government/statistics/reported-road-casualties-in-great-britain-involving-illegal-alcohol-levels-2022/reported-road-casualties-in-great-britain-involving-illegal-alcohol-levels-2022>> 全ての事故の情報を入手できるわけではないため、中央推定値である。少なくとも 1 人の運転者が基準値を超えていた場合の飲酒運転による事故で死傷した人数は推定 6,800 人であり、うち死亡又は重傷者は 1,920 人 (中央値) と推定されている。以下 2 (1) の記述は、本資料に基づく。

<sup>(115)</sup> 以下、Ⅲ 2 において、1988 年道路交通法については法令名を付さず条名のみを表記する。

<sup>(116)</sup> 翻訳は、「自動車運転による死傷事犯に関する主要国の法制」(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 回会議 配布資料 4) 2024.2.21, pp.4-5. 法務省ウェブサイト <<https://www.moj.go.jp/content/001413636.pdf>>; 今井 前掲注<sup>(108)</sup>, p.101; 高山善裕「あおり運転に対する諸外国の法制度等」『調査と情報—ISSUE BRIEF—』No.1093, 2020.3.19, pp.3-5, 12. <<https://dl.ndl.go.jp/pid/11459733/1/1>> を参考にした。刑罰は、1988 年交通犯罪者法第 33 条及び別表 2 に規定されている。

<sup>(117)</sup> ①②ともに、略式起訴の場合は 6 か月以下の拘禁刑若しくは罰金又はその併科となる。

<sup>(118)</sup> スコットランドでは、血中アルコール濃度 50mg/100ml (BAC:0.05%) となっている (“The drink drive limit.” GOV.UK Website <<https://www.gov.uk/drink-drive-limit>>).

<sup>(119)</sup> “Alcohol, drugs and driving consensus statement,” 2024.11.25. BMA Website <<https://www.bma.org.uk/what-we-do/population-health/supporting-people-to-live-healthier-lives/alcohol-drugs-and-driving-consensus-statement>>

推進される乗物運転罪・管理罪」(第4条)及び「規定値を超えたアルコール濃度の下での自動車運転罪・管理罪」(第5条)が規定されている。これらの規定に違反して飲酒運転又は飲酒運転を企図する場合、略式起訴となり、6か月以下の拘禁刑若しくは罰金を科し、又はこれを併科する(第4条第1項又は第5条第1項(a))<sup>(120)</sup>。また、最低1年間(10年以内に再犯の場合は最低3年間)の免許剥奪の処分となる<sup>(121)</sup>。

さらに、道路又はその他の公共の場所で、相当な注意力を欠くなどして自動車等を運転し、他人を死亡させ、かつ、酒又は薬物の影響により運転には適していない状態にあった場合等は、飲酒等運転過失致死罪に問われ得る(第3A条)。飲酒等運転過失致死罪により死亡事故を起こした場合、最高刑は終身刑と定められており、罰金を選択し又は併科することも可能とされている<sup>(122)</sup>。

### (3) 飲酒運転等に関する最高刑の引上げ

イギリスでは、2022年に飲酒運転や危険運転等に対する処罰の厳罰化(量刑の引上げ)が図られ、最高刑が「14年以下の拘禁刑(若しくは罰金又はその併科)」から「終身刑」に引き上げられている。この量刑引上げの背景として、次のような経緯があった。

イギリスでは継続的に交通犯罪の量刑等の見直しを行っており、2014年5月には司法大臣が人命や公共の安全を危険に晒す人々が適切に処罰されるよう、運転違反と罰則の全面的な見直しを開始することとした<sup>(123)</sup>。この見直しの一環として、2016年に、政府は、死亡又は重傷を引き起こす運転違反及び罰則について検討し、法改正に係る提案を取りまとめた<sup>(124)</sup>。その後、同提案に対する意見募集を行ったところ、①深刻な事故の場合に裁判所がより厳しい判決を下せるようになることや②危険運転致死傷罪の当時の罰則が加害者の有責性を反映できていない、といった理由から最高刑引上げを求める要望が多く寄せられ、また、③飲酒等運転過失致死罪に対する量刑は危険運転に対するものと同等とすべきとの見解が多数を占めた<sup>(125)</sup>。この結果を踏まえ、司法大臣から刑期を終身刑に引き上げること等が提言された<sup>(126)</sup>。

なお、公法律案委員会において、この量刑引上げの動きに対して、イングランド及びウェー

<sup>(120)</sup> このほか、車両に対する責任(車の所有者等)への罰則が規定されている(第4条第2項・第5条第1項(b))。第4条と第5条の関係は、日本の酒酔い運転と酒気帯び運転の関係に類似しているとされる。また、呼気検査等拒否の場合も同様の刑に処せられる(第7条第6項)(小菅律ほか「英国における飲酒運転対策—再犯抑止のための講習について—」『交通心理学研究』29(1), 2013, pp.33-34.)。

<sup>(121)</sup> 1988年交通犯罪者法第34条; “Drink-driving penalties.” GOV.UK Website <<https://www.gov.uk/drink-driving-penalties>> 例外的に免許剥奪がない場合には3～11の違反点数が付与される(“Penalty table,” *The Highway Code*. GOV.UK website <<https://www.gov.uk/guidance/the-highway-code/annex-5-penalties>> )。

<sup>(122)</sup> 最低5年間の免許剥奪にも処せられる。例外的に免許剥奪がない場合には3～11の違反点数が付与される(“Penalty table,” *ibid.*)。

<sup>(123)</sup> “Justice for victims of banned drivers,” 2014.5.6. GOV.UK Website <<https://www.gov.uk/government/news/justice-for-victims-of-banned-drivers>>; 方牧雲「悪質・危険な運転行為に関する犯罪の日英比較(2)日本における危険運転致死傷罪を中心に」『立命館法學』413号, 2024.6, pp.179-183.

<sup>(124)</sup> Ministry of Justice, *Driving offences and penalties relating to causing death or serious injury*, 2016.12. <[https://consult.justice.gov.uk/digital-communications/driving-offences-causing-death-or-serious-injury/supporting\\_documents/drivingoffencesconsultationdocument.pdf](https://consult.justice.gov.uk/digital-communications/driving-offences-causing-death-or-serious-injury/supporting_documents/drivingoffencesconsultationdocument.pdf)> 運転者が交通事故で人を死亡させた場合、運転が慎重さを欠いていたという証拠がないために、当初危険運転等には問えなかったものの、その後、アルコール濃度基準値を超えて運転していたことが判明したようなケースが当時の法律上の問題点として指摘されていた(*ibid.*, p.7, paras.23-26.)。

<sup>(125)</sup> Ministry of Justice, *Response to the consultation on driving offences and penalties relating to causing death or serious injury*, 2017.10, pp.9-10, 14, paras.24-25, 31, 55-56. <<https://consult.justice.gov.uk/digital-communications/driving-offences-causing-death-or-serious-injury/results/consultation-response-on-driving-offences.pdf>>

<sup>(126)</sup> *ibid.*, p.14, para.57.

ルズ被害者及び証人のためのコミッショナー (Victims' Commissioner)<sup>(127)</sup> から、「交通事故の被害者は量刑について様々な見解を持っており、必ずしも刑期の延長を強く支持しているわけではなく、危険運転はしたものの危険人物とは言えない加害者を長期間刑務所に収監するよりも運転を禁止する処分を望む調査結果も示されている」との指摘がなされた<sup>(128)</sup>。

その後の審議では、飲酒運転等の再犯者等に対する運転禁止期間延長に関する修正が加えられている<sup>(129)</sup>。最高刑に係る条文は当初案のとおりの内容で、2022年警察・犯罪・刑罰・裁判所法が成立し、危険運転致死罪及び飲酒等運転過失致死罪の最高刑が終身刑に引き上げられた<sup>(130)</sup>。

### 3 ドイツの飲酒運転規制

#### (1) 飲酒運転による交通事故の状況

ドイツでは2023年の交通事故総数は計約250万件、交通事故で死亡した人は2,839人、負傷者数は36万6557人であった<sup>(131)</sup>。事故関係者のうち少なくとも1人が飲酒していた事故は、2014年から2019年まで年間3万4000件から3万6000件の間で推移していたところ、新型コロナウイルスが流行した2020年と2021年には年間3万3000件未満に低下した。その後、2022年は3万8771件に増加し、翌2023年には3万7172件(交通事故全体の約1.5%)発生した<sup>(132)</sup>。

連邦統計局によると、2023年にドイツで発生した酩酊状態での人身事故は1万5652件あり、死傷者計1万8884人(死者198人、重傷者4,262人、軽傷者1万4424人)であった<sup>(133)</sup>。

#### (2) 法規制

ドイツでは、交通犯罪に関する規制法として、道路交通法 (Straßenverkehrsgesetz (StVG))

(127) 被害者及び証人のためのコミッショナーは、2004年ドメスティック・バイオレンス、犯罪及び被害者法 (Domestic Violence, Crime and Victims Act 2004 c.2.) 第48条に基づき設置される。政府から独立しており、全ての犯罪被害者と証人のために刑事司法制度の改善等を図ることを目的としている (“What we do.” Victims Commissioner Website <<https://victimscommissioner.org.uk/about-us/what-we-do/>>)。同法については、岡久慶・中川かおり「英国2004年ドメスティック・バイオレンス、犯罪及び被害者法」『外国の立法』No.235, 2008.3, pp.4-76. <<https://dl.ndl.go.jp/pid/1000284>> 参照。

(128) House of Commons, *Public Bill Committee – Police, Crime, Sentencing and Courts Bill*, 2021.5.20, c112. <[https://publications.parliament.uk/pa/cm5802/cmpublic/PoliceCrimeSentencing/PBC005\\_PoliceCrimeSentencingandCourtsBill\\_1st-20th\\_Compilation\\_24\\_06\\_2021.pdf#page=63](https://publications.parliament.uk/pa/cm5802/cmpublic/PoliceCrimeSentencing/PBC005_PoliceCrimeSentencingandCourtsBill_1st-20th_Compilation_24_06_2021.pdf#page=63)>

(129) “Police, Crime, Sentencing and Courts Bill: Explanatory Notes on LORDS AMENDMENTS,” 2022.1.26, p.17. Parliament.uk Website <<https://publications.parliament.uk/pa/bills/cbill/58-02/0239/en/210239en.pdf>> 等参照。

(130) Police, Crime, Sentencing and Courts Act 2022 c.32, s.86(2)(3)。このほか、同法第87条により、1988年道路交通法第2C条として「不注意・身勝手運転致傷罪」という類型が創設された。なお、裁判所が交通事故の際に量刑等を判断する際に参考とするガイドラインがあり、例えば、飲酒等運転過失致死罪(第3A条)適用のガイドラインとして、“Causing death by careless driving whilst under the influence of drink or drugs/ Causing death by careless driving when under the influence of drink or drugs or having failed either to provide a specimen for analysis or to permit analysis of a blood sample,” 2023.7.1. Sentencing Council Website <<https://www.sentencingcouncil.org.uk/offences/crown-court/item/causing-death-by-careless-driving-whilst-under-the-influence-of-drink-or-drugs/>> 参照。

(131) „Durchschnittlich 8 Tote und 1 004 Verletzte pro Tag im Straßenverkehr im Jahr 2023,“ 2024.7.5. Statistisches Bundesamt (Destatis) Website <[https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2024/07/PD24\\_261\\_46241.html](https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2024/07/PD24_261_46241.html)>

(132) *ibid.*

(133) „46241-24: Alkoholunfälle und dabei Verunglückte,“ *Verkehrsunfälle Zeitreihen 2014-2023*, 2024.7.5. Statistisches Bundesamt (Destatis) Website <[https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Verkehrsunfaelle/Publikationen/Downloads-Verkehrsunfaelle/statistischer-bericht-verkehrsunfaelle-zeitreihen-5462403.xlsx?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Verkehrsunfaelle/Publikationen/Downloads-Verkehrsunfaelle/statistischer-bericht-verkehrsunfaelle-zeitreihen-5462403.xlsx?__blob=publicationFile)>

が無免許運転（第 21 条）などの運転行為等につき刑罰を科している。また、過失により人を死傷させた場合は、刑法典（Strafgesetzbuch（StGB））<sup>(134)</sup>に規定する過失致死罪<sup>(135)</sup>又は過失傷害罪<sup>(136)</sup>により処罰される。

飲酒運転に関しては、血中アルコール濃度が 0.5 パーミル（promille）<sup>(137)</sup>又は呼気中アルコール濃度が 0.25mg/l を超えると、道路交通法第 24a 条に基づき罰則が科される<sup>(138)</sup>。なお、若年運転者の間では飲酒運転による事故発生率が高いこと等の事情を考慮し、2007 年から若年運転者と運転初心者に対して、より厳格な制限が課されている（3（3）参照）。

刑法典<sup>(139)</sup>は、飲酒運転等により他人の身体・生命等を危険に晒した者に対して道路交通に対する危害行為罪（第 315c 条<sup>(140)</sup>）を規定しており、より重い刑罰が科される。なお、同条の要件に該当しない場合でも、アルコール飲料又はその他の醗酵物質の摂取の結果、「乗物を安全に操縦することができる状態にないにもかかわらず、乗物を操縦した者は、その犯行が（…中略…）第 315c 条において処罰対象とされないときは、1 年以下の自由刑又は罰金刑に処する。」と規定されている（第 316 条）。

第 315c 条又は第 316 条における「アルコール飲料又はその他の醗酵物質の摂取の結果、乗物を安全に操縦することができる状態にない」運転者につき、判例によれば血中アルコール濃度が 1.1 パーミル（BAC:0.11%）以上の者は「絶対的運転不能（absoluten Fahruntüchtigkeit）」とされ、必ず違反となる<sup>(141)</sup>。この血中アルコール濃度に至らない状況で、交通上安全でない行動等の徴候が推論を許す場合に、いわゆる「相対的運転不能（relative Fahruntüchtigkeit）」として運転不能が認められ、第 315c 条又は第 316 条に問われ得る<sup>(142)</sup>。判例では血中アルコール濃度 0.3 パーミル以上の場合に「相対的運転不能」に該当するとされ得る<sup>(143)</sup>。

裁判所は、道路交通における原動機付車両の運転に関係して自由刑又は罰金を命じられた者

<sup>(134)</sup> 以下、Ⅲ 3（2）において、刑法典については法令名を付さず条名のみを表記する。

<sup>(135)</sup> 第 222 条は、「過失により人の死亡を引き起こした者は、5 年以下の自由刑又は罰金刑に処する。」と規定する。なお、法令の翻訳は、法務省刑事局『ドイツ刑法典—刑事法制資料一』2021;「自動車運転による死傷事犯に関する主要国の法制」前掲注<sup>(116)</sup>, p.6; 高山 前掲注<sup>(116)</sup>, pp.5-6 を参考にした。

<sup>(136)</sup> 第 229 条は、「過失により他の人の傷害を引き起こした者は、3 年以下の自由刑又は罰金刑に処する。」と規定する。

<sup>(137)</sup> 血液 1 ミリリットルにつき 0.5 ミリグラム（BAC:0.05%）に相当する。

<sup>(138)</sup> 行政処分として最高 3,000 ユーロ（約 48 万円）の罰金が科される（道路交通法第 24a 条第 3 項）。更に 1～3 か月間、運転禁止（Fahrverbot）となる（同法第 25 条）。

<sup>(139)</sup> そのほか、責任能力が欠けるまで高度に醗酵していた場合でも、醗酵の結果、行為時に責任無能力であることを当罰性の根拠とする完全醗酵罪（故意又は過失）により 5 年以下の自由刑又は罰金刑に処罰され得る（第 323a 条）（高山佳奈子「ドイツにおける交通事件処理」『成城法学』69 号, 2002.12, pp.73-74; 金尚均ほか『ドイツ刑事法入門』法律文化社, 2015, p.70.）。同条第 1 項は、「故意又は過失で、アルコール飲料又はその他の醗酵物質により醗酵した者は、この者がこの状態で違法な行為を遂行し、かつ、醗酵の結果、責任無能力であったか、又はこれを排除することができないため、その行為を理由として処罰することができないときは、5 年以下の自由刑又は罰金に処する」と定める。

<sup>(140)</sup> 第 315c 条は、アルコール等の摂取等が原因で乗物を安全に操縦できる状態にないにもかかわらず乗物を操縦し、又は、著しく交通に違反し、かつ無謀に優先通行を無視するなどして、これによって、他人の身体・生命等を危険に晒した者に対する罰則を定めており、①故意の場合 5 年以下の自由刑又は罰金、②過失の場合 2 年以下の自由刑又は罰金に処する旨規定する。

<sup>(141)</sup> BGH, Beschluss vom 28. Juni 1990– 4 StR 297/90–, BGHSt 37, 89-99; 高山 前掲注<sup>(139)</sup>, pp.73-75; 潘阿憲「ドイツ保険契約法上のプロ・ラタ主義と重過失による事故招致」『生命保険論集』204 号, 2018.9, pp.27-29.

<sup>(142)</sup> フランツ・シュトレング（小池信太郎監訳、藪中悠ほか訳）「ドイツにおける刑事制裁—経験的視点を交えた概観—」『慶應法学』34 号, 2016.3, pp.108-109.

<sup>(143)</sup> 高山 前掲注<sup>(139)</sup>, p.73.

に対し、1 月以上 6 月以下の期間、運転禁止 (Fahrverbot)<sup>(144)</sup>を命じることができる (第 44 条)。また運転に不適格とされる者につき、交通社会への参加を禁じる処分として運転許可の取消し (Entziehung der Fahrerlaubnis) が定められている (第 69 条第 1 項)<sup>(145)</sup>。その違法な行為が道路交通の危害行為 (第 315c 条) や交通における酩酊 (第 316 条) 等の場合に、原則として行為者が運転に適格がないと判断される (第 69 条第 2 項)。

### (3) 若年運転者等へのゼロ・アルコール・トレランス政策

若年運転者の間では飲酒運転による事故発生率が高いこと<sup>(146)</sup>等の事情を考慮し、ドイツでは 2007 年から若年運転者と運転初心者に対して、わずかなアルコールも認めないゼロ・アルコール・トレランス制限が課されている。道路交通法は、若年運転者 (21 歳未満) 及び初心者期間中<sup>(147)</sup>の運転初心者は、アルコール等を摂取し、又はアルコール等の影響下で運転してはならないと定めており、違反者には罰金が科される (道路交通法第 24c 条)。

ゼロ・アルコール・トレランス制限の結果、飲酒した運転初心者が引き起こした事故件数だけでなく、運転初心者による飲酒運転違反件数も大幅に減少しており、この政策が若年運転者の交通安全に大きな効果を発揮したことが証明されたと評価されている<sup>(148)</sup>。また、ドイツの交通安全が長期的に改善している状況を踏まえ、運転初心者時代にゼロ・アルコール・トレランス制限を経験したことが、その後も飲酒運転を許容しないという規範維持に影響している可能性も指摘されている<sup>(149)</sup>。

このほかにもドイツでは、若年運転者向けの交通安全教育プログラムや、若年男性運転者に速度超過が多いことから若年男性運転者向けの適法な自動車改造等に関する教育プログラムを実施するなどの対策を講じている<sup>(150)</sup>。

<sup>(144)</sup> 運転禁止は、交通において重大な義務違反を示したが、それにもかかわらず刑法典第 69 条の自動車運転に不適さないとは評価されない者に一種の「こらしめ」として作用するものである (シュトレング 前掲注<sup>(142)</sup>, p.108.)。

<sup>(145)</sup> 運転免許の取消しは、6 月以上 5 年以下の期間で裁判所が決定するが、行為者による差し迫った危険を回避するために十分ではないことが予期されるときは無期限で欠格に付すことも可能である (第 69a 条)。判決又は略式命令の確定によって運転許可が取り消され、運転免許証は判決において没収される (第 69 条第 3 項)。取消期間が終了すれば、新たに運転免許を申請できる (金ほか 前掲注<sup>(143)</sup>, pp.267-268.)。

<sup>(146)</sup> 例えば WHO 等の報告書では、若年運転者 (16 歳から 20 歳) が摂取したアルコール量に応じた交通事故の危険性は、30 歳以上の運転者が摂取した同じ濃度のアルコール量に応じた危険性よりも 3 倍から 5 倍高いという調査結果が示されている (M. Modijefsky et al., *Prevention of driving under the influence of alcohol and drugs: Final Report*, Luxembourg: Publications Office of the European Union, 2022, p.34. <<https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/a0ec8db9-8ed8-11ec-8c40-01aa75ed71a1/language-en>>.)。

<sup>(147)</sup> 初心者期間は 2 年間である (道路交通法第 2a 条)。

<sup>(148)</sup> アンネ・ティンマーマン『ドイツにおける交通安全教育&活動』p.9. 公益財団法人国際交通安全学会ウェブサイト <[https://www.iatss.or.jp/entry\\_img/FY2014\\_Report\\_DE\\_Jp.pdf](https://www.iatss.or.jp/entry_img/FY2014_Report_DE_Jp.pdf)> 一方で、オランダの調査等では若年運転者等に対する BAC 引下げが功を奏さなかった例もあるとし、徹底した取締りが行われる場合にのみ効果的な対策となる (取締りが不十分な場合、飲酒運転のまん延や事故率が高いままとなる可能性もある) と指摘する見解もある (Michelle Doumen and Willem Vlakveld, *Thematic report: Young Novice Drivers*, 2023.12.15, pp.14-15. European Commission Website <[https://road-safety.transport.ec.europa.eu/document/download/8665e63d-7dbf-40a4-be32-0bf86accb35a\\_en?filename=ERSO-TR-NoviceDrivers-20231512.pdf](https://road-safety.transport.ec.europa.eu/document/download/8665e63d-7dbf-40a4-be32-0bf86accb35a_en?filename=ERSO-TR-NoviceDrivers-20231512.pdf)>.)。

<sup>(149)</sup> Leon Straßgützl and Claudia Evers, "Long-term effects of the German zero tolerance law for novice drivers," *Journal of Safety Research*, Vol.80, 2022.2, pp.46-53. <<https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0022437521001419>>

<sup>(150)</sup> 「第 3 章 ドイツにおける交通安全に関する現地調査」内閣府政策統括官 (共生社会政策担当)『海外における交通安全対策に関する調査—報告書—』2019, pp.24, 46. <<https://www8.cao.go.jp/koutu/chou-ken/h30/pdf/file3.pdf>>

## 4 フランスの飲酒運転規制

### (1) 飲酒運転による交通事故の状況

フランス本国 (métropolitaine) では、2023 年に交通事故により 3,167 人が死亡したが、これは 2022 年に比べて 100 人減少した<sup>(151)</sup>。

フランスの警察は、事故責任があると推定された 1 名について最大 3 つの行動要因を記録することができる。スピード違反とアルコールが死亡事故における上位 2 つの要因として挙げられている (それぞれ、過失があると推定された者の 28% と 22%)<sup>(152)</sup>。また、2010 年から 2019 年までの間、血中アルコール濃度 (BAC) が基準値 ((2) 参照) を超えていた運転手が少なくとも 1 名いた交通事故による死亡者数は、毎年平均で約 2.1% 減少している<sup>(153)</sup>。飲酒運転による死亡事故は、特に 18 歳から 24 歳までと 25 歳から 34 歳までの年代に多く<sup>(154)</sup>、死亡事故につながる危険性は、飲酒運転者では 18 倍になるとされている<sup>(155)</sup>。

### (2) 法規制

フランスでは、刑法典 (Code pénal) 及び道路交通法典 (Code de la route)<sup>(156)</sup> 等により交通犯罪を取り締まっている。

#### (i) アルコール濃度の規制

##### (a) 血中アルコール濃度が 0.50g/l ~ 0.80g/l 未満

フランスでは、明らかな酩酊の状態でもアルコールの影響下にある状態で車両を運転すると第 4 級の違警罪<sup>(157)</sup> に該当し、血中アルコール濃度が 0.50g/l (BAC:0.05%) 又は呼気中アルコール濃度が 0.25mg/l 以上での運転は禁止される (R. 第 234-1 条 I 第 2 項)。なお、初心者<sup>(158)</sup>、公共交通機関の運転手、運転資格がアルコール・インターロック装置を装備した車両

(151) 2023 年にフランス本国で発生した交通事故の負傷者は約 23 万 5000 人で、うち約 1 万 6000 人が重傷と推定されている。"La sécurité routière en France: Bilan de l'accidentalité de l'année 2023," 2024.9, p.10. ONISR Website <<https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/sites/default/files/2024-09/Bilan%20SR%202023%20version%20site%20internet%2012%20septembre.pdf>>

(152) "Accidentalité routière 2023 en France données: définitives au 31 mai 2024," 2024.5.31, pp.6, 8. ONSIR Website <[https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/sites/default/files/2024-07/2024%2005%2031\\_ONISR\\_Accidentalit%C3%A9\\_Bilan\\_d%C3%A9finitif\\_2023\\_v31%20maiv5.pdf](https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/sites/default/files/2024-07/2024%2005%2031_ONISR_Accidentalit%C3%A9_Bilan_d%C3%A9finitif_2023_v31%20maiv5.pdf)>

(153) European Transport Safety Council, "Drink-Driving Fact File France," 2021.6, p.2. <[https://etsc.eu/wp-content/uploads/SMART-COUNTRY-ANALYSIS\\_FRANCE\\_04.pdf](https://etsc.eu/wp-content/uploads/SMART-COUNTRY-ANALYSIS_FRANCE_04.pdf)>; Francesca Podda and Maria Meinero, "Progress in reducing Drink-Driving and other alcohol-related road deaths in Europe," 2022.12, p.34. ETSC Website <<https://etsc.eu/wp-content/uploads/ETSC-SMART-Report-2022-V6-1.pdf>>

(154) "Road Safety Report 2021: FRANCE," p.6. International Transport Forum Website <<https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/france-road-safety.pdf>>

(155) "L'alcool et la conduite." Sécurité Routière Website <<https://www.securite-routiere.gouv.fr/dangers-de-la-route/lalcool-et-la-conduite>>

(156) 以下、Ⅲ 4 において、道路交通法典については法令名を付さず条名のみを表記する。

(157) フランスでは、犯罪は、罪が重い順に重罪、軽罪及び違警罪 (contravention) に分類される。違警罪は第 1 級～第 5 級に分類され、等級に応じた罰金刑を科される (奈良詩織「フランス インターネット上の著作権保護に関する法律の改正—視聴覚・デジタル通信規制機関の設立—」『外国の立法』No.301, 2024.9, p.41. <<https://dl.ndl.go.jp/pid/13736764>>)。違警罪の中で第 5 級が最も重く、第 4 級の場合、最高で 750 ユーロ (約 11 万 9000 円) の罰金が科される ("Quelles sont les différences entre une contravention, un délit et un crime?" 2024.3.8. Service-Public.fr Website <<https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/F1157>>)。なお、主刑 (拘禁刑及び罰金刑) に付随する刑として補充刑が定められている。刑法第 131-16 条は違警罪における補充刑の形態を列挙しており、最長 3 年間の運転免許の停止や 3 年以下の車両運転の禁止等が補充刑として規定されている (島岡まなほか『フランス刑事法入門』法律文化社, 2019, pp.250-251.)。

(158) L. 第 223-1 条に規定された試用期間 (délai probatoire. 3 年間) の対象となる運転免許証を所持する運転者をいう。

に限定されている場合等は、アルコール濃度の上限はより低く、血中アルコール濃度が0.20g/l (BAC:0.02%) 又は呼気中アルコール濃度が0.10mg/l に設定されている (同条Ⅰ第1項)。この規定に違反すると、3年を超えない期間の運転免許停止又はアルコール・インターロック装置制限 (同条Ⅲ。(3) で後述) 等<sup>(159)</sup>が科される。

#### (b) 血中アルコール濃度が0.80g/l以上

明らかな酩酊の状態でなくとも血中アルコール濃度が0.80g/l (BAC:0.08%) 又は呼気中アルコール濃度0.40mg/l以上のときに車両を運転した場合は、2年以下の拘禁刑又は4,500ユーロ (約70万円) 以下の罰金に処される<sup>(160)</sup> (L. 第234-1条Ⅰ)。明らかな酩酊状態で車両を運転した場合も、同様の罰則が適用される (同条Ⅱ)。この違反により、①3年を超えない期間の運転免許停止<sup>(161)</sup>、②運転免許取消し及び3年を超えない期間の免許再取得申請の禁止又は③所定の社会奉仕等が科される (L. 第234-2条)。なお、再犯の場合は車両の没収 (L. 第234-12条)、運転免許取消後に新たに運転免許を取得してから3年を超えない範囲でアルコール・インターロック装置が組み込まれていない自動車での運転禁止 (L. 第234-13条) 等が規定されている。

#### (ii) 人身事故等の場合

車両を運転して人身事故を起こした場合は、刑法に規定する自動車等運転過失致死罪 (刑法第221-6-1条)、自動車等運転過失重傷害罪<sup>(162)</sup> (同法第222-19-1条) 及び自動車等運転過失傷害罪 (同法第222-20-1条) の規定が適用される<sup>(163)</sup>。

#### (a) 自動車等運転過失致死罪

自動車等運転過失致死罪は、①注意義務又は安全義務を怠ること等のため、過失により他人を死亡させた車両運転者に対して5年以下の拘禁刑及び7万5000ユーロ (約1200万円) 以下の罰金を科すと定める。さらに、②酩酊運転、法定基準値以上の飲酒運転又はその検査拒否等<sup>(164)</sup>の場合、③②以外の注意義務又は安全義務を明らかに意図的に怠った場合、刑が加重され、7年以下の拘禁刑及び10万ユーロ (約1600万円) 以下の罰金に加重される。加重要件の2つ以上に該当する場合は、10年以下の拘禁刑及び15万ユーロ (約2400万円) 以下の罰金に処せられる。

#### (b) 自動車等運転過失重傷害罪

自動車等運転過失重傷害罪は、注意義務又は安全義務を怠ること等のため、過失により他人に3か月を超える完全労働不能を引き起こした車両運転者に対する罰則として3年以下の拘禁刑及び4万5000ユーロ (約700万円) 以下の罰金を科すと定める。また、(a) の②③の加重

フランスでは運転免許取得時に持ち点6が付与され、その後1年間無事故無違反で経過すると持ち点2が付与され、最短3年で持ち点上限の12点に達する (L. 第223-1条・R. 第223-1条; 今井猛嘉「飲酒運転対策の動向—フランスの状況—」『法學志林』748号, 2008.11, p.49.)。

<sup>(159)</sup> このほか、運転免許持ち点の6点減点 (R. 第234-1条Ⅳ) 等が規定されている。

<sup>(160)</sup> このほか、所定の条件の下で車両がその場に留め置かれる (L. 第234-1条Ⅲ)。

<sup>(161)</sup> (a) の場合は職業上の必要性により運転が限定的に認められることがあるが、(b) の場合は一切禁止される。

<sup>(162)</sup> 「過失重傷害」とは3か月を超える完全労働不能をもたらす傷害をいい、3か月以内の完全労働不能の場合は「過失傷害」として自動車等運転過失傷害罪が適用される。

<sup>(163)</sup> 刑法の規定の邦訳は、「自動車運転による死傷事犯に関する主要国の法制」前掲注<sup>(116)</sup>, p.7を参考にした。なお、刑法典第223-1条は、注意義務又は安全義務を明らかに意図的に怠り、人身を危険に晒させる行為について、1年以下の拘禁刑及び1万5000ユーロ (約240万円) の罰金に処すると規定する。実質的には過失致死傷罪に至る以前の段階の危険な行為を処罰するものとされる (島岡まな「フランスにおける交通犯罪 (1)」『捜査研究』50(12), 2001.12, p.35; 高山 前掲注<sup>(116)</sup>, pp.6-7.)。

<sup>(164)</sup> 本文に挙げたもののほか、麻薬の使用又はその検査拒否、無免許、時速50キロメートル以上の速度超過又はひき逃げの場合が該当する。

要件のいずれかに該当する場合、5年以下の拘禁刑及び7万5000ユーロ以下の罰金に加重される。加重要件の2つ以上に該当する場合は、7年以下の拘禁刑及び10万ユーロ以下の罰金に処せられる。

### (c) 自動車等運転過失傷害罪

自動車等運転過失傷害罪は、注意義務又は安全義務を怠ること等のため、過失により他人に3か月以下の完全労働不能を引き起こした車両運転者に対する罰則として2年以下の拘禁刑及び3万ユーロ（約480万円）以下の罰金を科すと定める。また、(a)の②③の加重要件のいずれかに該当する場合、3年以下の拘禁刑及び4万5000ユーロ以下の罰金に加重される。加重要件の2つ以上に該当する場合は、5年以下の拘禁刑及び7万5000ユーロ以下の罰金に処せられる。

### (3) アルコール・インターロックによる規制

フランスでは、飲酒運転対策として(2)のアルコール濃度規制のほか、違反者にアルコール・インターロックの装備を義務付ける措置を講じてきた。

アルコール・インターロックは、飲酒運転等の違反者に対して、免許停止の処分を命ずる際に、違反者はアルコール・インターロックを運転車両に装備することを前提として、免許停止を回避することができる措置であり<sup>(165)</sup>、知事はこの措置を最長1年間命ずることができる(R.第224-6条I)。裁判所は最長5年に延長することが可能である<sup>(166)</sup>。再犯の場合は、アルコール・インターロックの装備が義務付けられている<sup>(167)</sup>。(2)(i)(a)のとおり、装備者が飲酒運転として処罰されるアルコール濃度の基準は、非装備者より厳格な血中アルコール濃度が0.20g/l又は呼気中アルコール濃度が0.10mg/lに設定されている。

アルコール・インターロックの設置及び運用に要する費用は運転者の負担となっており、購入費用は約1,300ユーロ（約20万7000円）、レンタル費用は月額100ユーロ（約1万6000円）とされる<sup>(168)</sup>。制限期間中にアルコール・インターロックが装備されていない車両を運転した場合は、2年以下の拘禁刑及び4,500ユーロ（約70万円）以下の罰金に科せられる<sup>(169)</sup>。アルコール・インターロックを装備する車両の運転者のほか、飲酒運転で免許停止又は免許取消の処分

<sup>(165)</sup> 国際交通安全学会『飲酒運転対策についての研究報告書』2009.3, p.30. <[https://www.iatss.or.jp/research/entry\\_img/h074.pdf](https://www.iatss.or.jp/research/entry_img/h074.pdf)>; European Transport Safety Council, *op.cit.*<sup>(165)</sup>, p.6.

<sup>(166)</sup> “L'éthylotest anti-démarrage (EAD).” Sécurité Routière Website <<https://www.securite-routiere.gouv.fr/reglementation-liee-lusager/conducteurs-avec-ead/lethylotest-anti-demarrage>>

<sup>(167)</sup> “Alcohol Interlocks in France.” ETSC Website <<https://etsc.eu/issues/drink-driving/alcohol-interlocks-in-france/>> このほか、飲酒運転の再犯者は、医学的・心理学的なカウンセリングを受けること等とされている (“Road safety measures.” ONISR Website <<https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/en/node/393>>)。フランスではアルコール・インターロック措置が7県で試行されていたところ、2018年1月の交通安全委員会(CISR)において交通事故防止のための強力な措置が提案され、その中に飲酒運転対策のためアルコール・インターロックの使用拡大などが挙げられていたことを受けて全国に拡大された(Comité interministériel de la sécurité routière, *Sauvons plus de vies sur nos routes*, 2018.1.9, pp.17-19. <<https://www.haute-saone.gouv.fr/contenu/telechargement/19710/145934/file/DossierdepreseCISR09012018.pdf>>; “*Mise en place de l'éthylotest anti-démarrage en alternative à la suspension de permis*,” 2019.4.8. Préfet du Puy-de-Dôme Website <<https://www.puy-de-dome.gouv.fr/Actions-de-l-Etat/Securite-routiere.-education-routiere.-transport/Mise-en-place-de-l-ethylotest-anti-demarrage-en-alternative-a-la-suspension-de-permis>>).

<sup>(168)</sup> “L'éthylotest anti-démarrage (EAD).” *op.cit.*<sup>(166)</sup> フランスのアルコール・インターロックは、運転後の飲酒や身代わり検査防止のため2回の検査が必要で、車両の始動後5～30分の間にランダムに2回目の呼気検査が要求される。

<sup>(169)</sup> “Qui doit conduire avec un éthylotest antidémarrage (EAD)?” 2024.7.30. Service-Public.fr Website <<https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/F2671>>

を受けて、免許の再取得をしようとする者等は医療委員会等での検査を受診する必要がある<sup>(170)</sup>。

なお、フランスの旅客輸送車両（バス）の運行に際しては、アルコール・インターロックの装備が義務付けられている。2010年1月から学校用スクールバスへの装備が義務付けられ、2015年9月から全ての旅客輸送車両（バス）への装備が義務付けられている<sup>(171)</sup>。

フランスに限られるものではないが、アルコール・インターロック導入による一般的な効果及び課題を表4にまとめた。

表4 アルコール・インターロック導入の効果と課題

効果	課題
①再犯率が最大で約3分の1減少（飲酒運転（その再犯）が最大65% <sup>(注)</sup> 防止可能）	①経済的負担（初期設置費用、維持費、自己負担）
②飲酒運転癖の除去（「更生」）に効果的であること	②心理的負担（自己抑制が可能な最長期間（限界）、期間内の脱落者の存在、周囲に知られる羞恥心等）
③公共用の自動車（バス、タクシー等）の運転者の飲酒運転「予防」に効果的であること	③技術的問題（身代わり防止の定期的チェック、精度、生体認証技術の活用、他車を違法に運転する可能性）
	④医学的問題（飲酒癖除去の継続的チェックの必要性）

（注）75%とする調査結果もある（“Het alcoholslot vermindert de kans op recidive met ten minste 75%,” 2018.2.9. VIAS Institute Website <<https://www.vias.be/nl/newsroom/het-alcoholslot-vermindert-de-kans-op-recidive-met-ten-minste-75>>）。（出典）国際交通安全学会『飲酒運転対策についての研究報告書』2009.3, pp.37-39. <[https://www.iatss.or.jp/research/entry\\_img/h074.pdf](https://www.iatss.or.jp/research/entry_img/h074.pdf)>; Paul L. Roberts and Lynn B. Meulene, “Optimising Alcohol Interlock Program Performance,” *Journal of Road Safety*, 34(4), 2023.11, pp.54-55. <<https://doi.org/10.33492/JACRS-D-21-00042>> を基に筆者作成。

なお、日本にアルコール・インターロックを導入する際の法的課題として、次の点を解決する必要性が指摘されている<sup>(172)</sup>。

①インターロックの装備が任意的か義務的か、②（義務的な場合に）当該義務を課すのが裁判官か行政機関か、③装備義務の位置付け（行政罰又は刑罰）、④装備義務者の中にドライバーの雇用者や官公庁等の監督者も含まれるか、⑤（装備が任意的な場合に）飲酒運転で有罪とされた者が保護観察の対象とされた際の遵守事項としての要件なのか、⑥インターロック装備開始後に、所定の期間終了前にインターロック装備を止めた場合の対応をどうするか（制裁的要素を加味することの要否など）。

## 5 小括

日本と諸外国の飲酒運転等を規制する交通刑法に関する法制度を比較すると、諸外国では危険運転自体を（包括的な概念として）処罰することとしているのに対して、日本では相当する行為を道路交通法において細かく類型化して処罰しており、そのうちで特に悪質・危険な飲酒運転については厳罰化が図られてきたとされる<sup>(173)</sup>。平成13年の法整備以降、飲酒運転事故件

<sup>(170)</sup> “Contrôle médical consécutif à une infraction.” Sécurité Routière Website <<https://www.securite-routiere.gouv.fr/les-differents-permis-de-conduire/controle-medical-de-laptitude-la-conduite-0/controle-medical>>

<sup>(171)</sup> “Sécurité et transport routier: éthylotests, pesage, arrimage, contrôle technique, poids et dimensions (44 tonnes, bois ronds), interdictions de circulation...,” 2023.2.6. Ministère de la Transition écologique Website <<https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/securite-transport-routier-ethylotests-pesage-arrimage-controle-technique>>

<sup>(172)</sup> 国際交通安全学会 前掲注<sup>(65)</sup>, p.39.

<sup>(173)</sup> 川本哲郎「交通犯罪としての「あおり運転」の抑止に向けて」『同志社法学』405号, 2019.5, p.784. 相応の効果があつたとする一方、執筆当時、あおり運転対策が不十分であった点を踏まえ、「今後は、包括的に、悪質かつ危険な運転行為を規制する方策を検討すべき」とし、さらに諸外国の刑罰と運転者教育の組合せも参考にすべき、と指摘する。

数は大幅に減少してきた<sup>(174)</sup>(図1)一方で、令和6年検討会では、交通事故の被害者遺族等から、現行規定は不十分として、①法定刑引上げ、②危険運転致死傷罪の構成要件に数値要件導入等の要望が提出されている<sup>(175)</sup>。

法定刑引上げに関して、対象となる構成要件や現状の刑期等が異なるため、あくまで参考情報となるが、イギリスの状況を紹介した。イギリスでは必ずしも賛同する意見ばかりではない。日本でも飲酒運転に対するこれまでの厳罰化に対しては賛否両論が示されている。積極的な見解としては、法改正には広報・啓発面におけるアナウンス効果等、付随する様々な効果があり、「これは許されない行為なのだ」という意識が世間一般に広がることには大いに意味がある」との評価が示されている<sup>(176)</sup>。他方で、Ⅱ3で紹介したように厳罰化への批判も見られる<sup>(177)</sup>。

もっとも、飲酒運転対策は1つの対策で完結するものではなく、総合的な対応が不可欠である。そのような例として、WHO等によるマニュアルで推奨されている施策につき、ドイツとフランスの状況を紹介した。

ドイツでは、若年者や初心者運転者に対して、より厳しいアルコール濃度制限や啓発活動を実施している。日本では、年齢層別の免許保有者10万人当たりの飲酒死亡事故件数は30歳未満の年代で多く(Ⅰ1参照)、また電動キックボードによる飲酒運転事故について「利用者は20～30代が多い」とも指摘されており<sup>(178)</sup>、若年層への啓発等が重要な課題となっている。さらに、ドイツのアルコール濃度に係る「絶対的運転不能」の考え方(Ⅲ3(2)参照)は、現在検討が進められている危険運転致死傷罪の見直し(数値要件の導入)にも資するとの見解も示されている<sup>(179)</sup>。そのため、ドイツにおけるこれらの対策は参考になるものと思われる。

フランスや各国で導入されているアルコール・インターロックは、飲酒運転の再犯率を最大で約3分の1減少させるなど、着実に飲酒運転による事故を防止し効果を上げている。その一方で、導入コスト等<sup>(180)</sup>がネックとなっている。その効果及び課題を検証することは、日本にとって複合的な飲酒運転対策を検討する上で役立つものと思われる。

## おわりに

近年では衝突被害軽減ブレーキといった先進安全技術<sup>(181)</sup>の発展により交通事故件数が着実

(174) 萩田賢司ほか「飲酒運転取締りの飲酒運転事故抑止効果」『交通工学論文集』32号, 2017, p.B-24.

(175) 「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2回会議(令和6年3月7日)」法務省ウェブサイト <[https://www.moj.go.jp/keiji1/keiji07\\_00032.html](https://www.moj.go.jp/keiji1/keiji07_00032.html)> の各団体の配布資料を参照。

(176) 佐伯仁志ほか「座談会(刑事政策研究会(3)交通犯罪)」『論究ジュリスト』1号, 2012.春, p.187.(那須修氏(警察庁交通局運転免許課外国人運転者対策官(当時))の発言)

(177) 懲役刑や罰金の飲酒運転を抑止する効果について限定的なエビデンスしかないとする文献として、林竜也「諸外国の飲酒運転対策の現状」『日本アルコール・薬物医学会雑誌』46(1), 2011.2, pp.103-104参照。

(178) 「電動ボードの過失運転 人身事故の25%が「飲酒」都内」『日本経済新聞』2024.7.13, 夕刊。近年、電動キックボードの歩道通行や飲酒運転等、悪質で危険な交通違反が増加し、社会問題化している状況が指摘されている(宮本拓矢「電動キックボード等に係る総合的な交通安全対策の推進について」『月刊交通』54(8), 2023.8, p.37等)。

(179) 「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8回)」前掲注98, pp.10-11.(安田拓人委員の発言)

(180) 警察庁は「「インターロック」の装着義務化については、装置の装着・維持管理に要する費用の負担に係わる問題等の課題が存在することから、その導入の可否も含め、関係省庁や自動車メーカー等の団体を中心とした慎重な検討が必要」としている(北海道交通事故被害者の会「北海道交通事故被害者の会の要望事項と関係各省庁の回答」2024.11, p.12. <[https://hk-higaisha.net/wp-content/uploads/2024/11/2024\\_kakushouchouate\\_youbou\\_kaitou.pdf](https://hk-higaisha.net/wp-content/uploads/2024/11/2024_kakushouchouate_youbou_kaitou.pdf)>)。

(181) 令和6年検討会では、数値測定のためのインフラ整備に加え、ドライブレコーダーや防犯カメラ等の客観的・外形的な立証方法の一層の活用を図り、より適切な立証・事実認定に努めていくべきである、との主張もなされている(「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10回)」(議事録)2024.11.13, pp.21-22. 法

に減少している。今後、自動運転技術が普及することによって、交通事故の大幅な減少と飲酒運転抑止に期待する見解が示されている<sup>(182)</sup>。一方で、将来、自動運転車が実現した場合に、自動運転車の乗員の過剰飲酒や薬物乱用を懸念する見解もある。すなわち、自動運転車の乗員の能力・要件を明確に定義する必要があるとし、道路走行における規制緩和が過剰飲酒や薬物乱用に対する社会規範を損なうことのないようにすべきであるとも指摘されている<sup>(183)</sup>。そのためには、過剰飲酒や薬物乱用を防止するための社会全体の広範な取組を今後も維持すべきであろう。

このように飲酒運転を始めとする悪質・危険な運転への対策は、法制度面のみならず、技術開発のほか、社会における飲酒運転に対する依存症治療や意識啓発等、総合的な対策が講じられることが重要であり、今後も継続的な取組が実施されることが期待される。

(かりこみ てるあき)

---

務省ウェブサイト <<https://www.moj.go.jp/content/001428080.pdf>> (波多野暁生委員の発言); 自動車運転による死傷事犯に係る罰則に関する研究会 前掲注(93), p.9 等)。

(182) 交通事故被害者も自動運転車の開発等に期待する声を寄せている。伊藤富士江編著『犯罪被害と「回復」求められる支援』現代人文社, 2024, p.86.

(183) David Rojas-Rueda et al., "Autonomous Vehicles and Public Health," *Annual Review of Public Health*, Vol.41, 2020, pp.334-335. <<https://doi.org/10.1146/annurev-publhealth-040119-094035>>