

## 道路交通犯罪における数値基準と故意 ——危険運転致死傷罪における数値基準の立法化を見据えて——

小 池 直 希

はじめに

- I. 構成要件要素としての「数値」とその認識
- II. 酒気帯び運転罪における「数値」と故意——認識不要群
- III. 最高速度違反罪における「数値」と故意——認識必要群
- IV. もうひとつの解釈の可能性——認識態様による区別？
- V. 自動車運転による死傷事犯に係る罰則に関する検討会における議論

おわりに

はじめに

2025年2月10日、法務大臣により「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改正に関する諮問」（諮問第128号）がなされ、2025年9月現在、「法制審議会刑事法（危険運転による死傷事犯関係）部会」（以下、「部会」という）において、危険運転致死傷罪の構成要件の見直しが行われている。

ここでは、自動車運転死傷行為等処罰法2条1号の定める飲酒類型および同法2条2号の定める高速度類型において、当罰的な行為をよりの確に捕捉するために、アルコール保有量および運転速度に関する数値基準を設けることが検討されている。

もっとも、数値基準を設けることに対しては、部会に先立って行われた「自動車運転による死傷事犯に係る罰則に関する検討会」（以下、「検討会」という）において、数値基準を設けた場合に故意の問題が生じうることが指摘さ

れている。数値基準を設けることによってかえって処罰が困難になるようなら、改正の目的は達せられない。

そこで、本稿では、まず、これまで議論の蓄積がある道路交通法上の酒気帯び運転罪および最高速度違反罪における故意を題材に、構成要件要素としての数値と故意の関係について検討する。それを受けて、今般の自動車運転死傷行為等処罰法の見直しにおいて数値基準を導入した場合、故意の内容がどのようなものになるのかを明らかにする。

## I. 構成要件要素としての「数値」とその認識

### 1. 構成要件要素としての「数値」の特徴

構成要件の定立に際しては、立法者が当罰的と考える行為を過不足なく捕捉することが求められるが、その際に用いられる法文は、罪刑法定主義の要請からして、できるかぎり記述的・事実的要素によって表現されることが望ましいとされる<sup>1</sup>。刑法174条・175条における「わいせつ」に代表されるような規範的構成要件要素は、確定した法解釈を前提としてもなお、個別事案における該当性判断に裁判官による価値判断を要するものであり、構成要件の明確性を損なうことから、その採用は必要最小限度にとどめられねばならない。

これに対して、数値を構成要件要素とすることは、いわば法文上の明確性の極致であり、一義的に処罰範囲を画し、評価とは無縁の法適用を可能にするものである<sup>2</sup>。部会において危険運転致死傷罪の構成要件に数値基準の導入

1 団藤重光『刑法綱要総論〔第3版〕』（創文社、1990年）124頁、曾根威彦『刑法原論』（成文堂、2016年）121頁、浅田和茂『刑法総論〔第3版〕』（成文堂、2024年）123頁など。

2 Wolfgang Mitsch, Fehlvorstellungen über das Alter der Darsteller bei Kinder- und Jugendpornographie, § § 184b, c StGB, ZStW 124 (2012), S. 323. もっとも、数値を構成要件要素としたからといって、客観的構成要件該当性の解釈が常に一義的に定まるとは限らない。たとえば、行政事件ではあるが、東京高判令和3年6月17日（判タ1493号27頁）では、酒気帯び運転罪における数値基準について、それが「運転時に呼気検査をすれば呼気1リットルにつき0.15ミリグラム以上のアルコールが検出される状態であること」をいうのか、それとも「運転時に体内にそれだけの量のアルコールを保有する状態であること」をいうのかについて争われている。

が検討されているのも、数値のもつ科学的・客観的にその該当性を判断できる性質ゆえに、現行の危険運転致死傷罪の解釈の不明確性を払拭することが期待されてのことといえる。

## 2. 数値の認識が困難である理由

このように、数値を構成要件要素とすることは、その客観的明確性にのみ着目すれば、きわめて望ましいようにみえる。しかし、主観面も考慮に入れると、困難な問題が生じうる。

故意にとってもっとも問題が少ないのは、構成要件が、行為者が普段用いているような日常言語によって定立されている場合である。「人」「建造物」「傷害」「監禁」というような構成要件要素は、（多少なりとも規範性は伴うにしても）一般人であっても直感的にそれが指し示す事態を理解することができるから、行為者がそうした要素を認識しているか否かは比較的容易に判断できる<sup>3</sup>。

これに対して、構成要件が日常言語から乖離すればするほど、故意の有無を判断するのは困難になる。法文に規定されている文言が行為者の日常的な語彙に含まれないとなれば、法文の文言の指し示す事態をそのままのかたちで行為者が認識することは想定できないから、それに対応する認識内容が問題となる。これが、いわゆる「素人領域における並行評価」の問題である<sup>4</sup>。

構成要件が日常言語から乖離するのは、それが以下の2つのうちのいずれかの性質を有する場合である。

ひとつは、規範的構成要件要素の場合である。規範的構成要件要素は、客

3 それゆえ、ドイツでは、記述的構成要件要素は「感覚的知覚 (sinnliche Wahrnehmung)」さえあれば故意が認められ、「精神的理解 (geistige Verstehen)」までは必要ないとされる。Vgl. Joachim Vogel/Jens Bulte, in: Strafgesetzbuch Leipziger Kommentar, Band 1, 13. Aufl., 2020, § 16 Rn. 21. 小杉麟太郎「意味の認識」東京大学法科大学院ローレビュー17号（2022年）15頁以下も参照。

4 素人領域における並行評価については、とくに、アルトゥール・カウフマン（上田健二監訳）『転換期の刑法哲学〔第2版〕』（成文堂、1999年）148頁以下〔上田健二訳〕を参照。

観的構成要件該当性判断の時点で裁判官による価値判断を要し、その基準を規範的観点から示すことはできたとしても、行為者は裁判官のように法律学の用語を媒介として事態を把握するわけではないから、それに相当する日常言語の特定が問題となる。たとえば、わいせつ性でいえば、それが規範的には「いたずらに性欲を興奮又は刺激させ、かつ、普通人の正常な性的羞恥心を害し、善良な性的道義観念に反するもの」と定義されるとしても、一般人はそのような法律学の用語で事実を認識することはないから、それに相当する日常言語（たとえば「卑わいなもの」）を同定する作業を要する。事実の錯誤と違法性の錯誤の区別について、規範的構成要件要素の錯誤がとくに問題とされるのはそのためである。

もうひとつは、これとは逆に、構成要件があまりに記述的であるがゆえに、かえって日常言語から乖離してしまう場合である。たとえば、特別刑法によくみられるように、構成要件が技術的・専門的用語によって定立されている場合がこれにあたる<sup>5</sup>。一例として、覚醒剤取締法2条1項1号は、覚醒剤を「フェニルアミノプロパン、フェニルメチルアミノプロパン及び各その塩類」と規定する。なにが「フェニルアミノプロパン」に該当するかは、化学的に一義的に定まるであろうから、客観的には問題はない。しかし、一般人にとってそうした化学名は日常的な語彙には含まれないから、目の前の物を「覚醒剤」や「シャブ」などと認識することはあっても、「フェニルアミノプロパン」であると認識することは通常考えられない。

本稿で問題となる数値もまた、後者の場合の一例である。すなわち、我々は、自己の身体の状態について「酒に酔っている」「ふらつく」などと感じることはあっても、「呼気1ℓあたり0.15mg以上のアルコールを保有している」というかたちで認識することはない。それゆえに、数値によって構成要件を画すると、故意の問題が生じるのである。

---

5 小池直希「特別刑法と故意」法学セミナー826号（2023年）23頁参照。

### 3. 数値の認識に関する2つのグループ

数値の認識を考えるうえでの悩ましさはほかにもある。特別刑法も含めると、構成要件に数値基準を用いている犯罪類型は数多あるが、それらの子細にみると、数値を数値として認識することが予定されている構成要件のグループ（以下、「認識必要群」という）と、数値それ自体の認識を要求することはできないグループ（以下、「認識不要群」という）に分かれるように思われるのである。

たとえば、不同意性交等罪（刑法177条）における性交同意年齢や児童福祉法などにおける客体の年齢については、「背が低い」とか「幼い見た目」という認識では足りず、基準外の年齢であると誤信していれば、故意は否定されるものと解される<sup>67</sup>。あるいは、火薬類取締法旧60条1項における距離要件の認識が問題となった事案について、大阪高判昭和38年7月19日（高刑集16巻6号455頁）は、「客観的に火薬類の投棄海面が陸地より8キロ未満または、水深が200米未満であることを要し、この事情は法的構成要件に属する客観的行為事情として故意の認識の対象となる」として、被告人の故意を否定して

6 「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」19頁〔橋爪委員発言〕参照。年齢については、児童福祉法60条4項、児童ポルノ処罰法9条、風営法51条2項に年齢の認識についての特則が置かれていることの反対解釈としても、こうした特則のない場合には、立法者は年齢それ自体の認識を要求しているものと解される（松原芳博「客観的処罰条件」西田典之編『環境犯罪と証券犯罪』（成文堂、2009年）108-109頁参照）。年齢の認識については、さらに、林幹人『刑法の基礎理論』（東京大学出版会、1995年）72頁も参照。もっとも、「10歳」「6～7歳くらい」というように年齢を具体的にイメージしている場合でなくとも、たとえば「小学生」とさえ認識していれば、「小学生」という概念は必然的に年齢を含意するから、年齢の同時的意識（Mitbewusstsein）があるといつてよいように思われる（高山佳奈子『故意と違法性の意識』（有斐閣、1999年）232-233頁参照）。

7 裁判例としては、労働基準法違反事件について、鹿児島家判昭和41年4月23日（家裁月報19巻2号153頁）は、「労働基準法63条2項違反の罪には児童福祉法60条3項の如き規定がないから右罪の成立には18歳未満のものであることの認識もしくは未必の認識を要し、年齢の認識に過失のある場合はこれを処罰し得ないものと解するのが相当である。」として、客体の年齢が満18歳未満であることの認識を欠く行為者の故意を否定し、無罪としている。類似の裁判例として、福岡家判昭和39年7月24日（家裁月報17巻2号99頁）も参照。また、不同意性交等罪について、被害者の年齢の認識が争われた近時の裁判例として、大阪地判令和6年11月7日（LEX/DB 25621730）がある。

いる。

これに対して、道路交通法45条1項は、駐車禁止違反罪において、車両と、道路工事区域や消火栓などとの距離によって駐車禁止場所を定めているが、車両とそれらの場所との距離を行為者が数値として認識している必要があるとは思われない。

そうだとすると、構成要件に数値基準が用いられているからといって、認識の要否が一律に決まるわけではないということになる。それゆえ、認識の要否を決する基準および認識を不要とする場合にはその理論的根拠が問題となろう。そこで、以下では、まず、認識不要群の代表例と目される、酒気帯び運転罪におけるアルコール保有量の認識について検討してみよう。

## Ⅱ. 酒気帯び運転罪における「数値」と故意——認識不要群

### 1. 酒気帯び運転罪における「数値」

道路交通法65条1項は、「何人も、酒気を帯びて車両等を運転してはならない。」と規定し、身体に保有するアルコールの程度いかんにかかわらず、酒気帯び運転を全面的に禁止しているが<sup>8</sup>、そのすべてを処罰の対象としているわけではなく、①その運転をした場合において酒に酔った状態（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をいう）にあったもの（同法117条の2第1項1号）、および、②その運転をした場合において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ったもの（同法117条の2の2第1項3号）に限って罰則が設けられている。前者を酒酔い運転罪、後者を酒気帯び運転罪という。その程度を下回る場合に処罰規定が設けられていない理由は、酒に酔うことは個人差があり、人によっては酒気を帯びたからといってただちに

8 1970年改正以前は、「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」で運転することのみを禁じていた（旧65条）。その程度を下回る酒気帯び運転は社会的にも許容されているとの誤解を生んでいるとの懸念から、現行法のような全面的な禁止規定が置かれることとなった（浅野信二郎「酒気帯び運転の防止のための改正と交通警察活動」警察学論集23巻11号（1970年）21頁参照）。

具体的な危険を生ずるおそれがあるわけではないこと<sup>9</sup>や、同法65条1項の趣旨は飲酒して運転しないという習慣を確立しようという点にとどまること<sup>10</sup>などに求められている。

このうち酒気帯び運転罪のいう政令で定めるアルコールの程度は、道路交通法施行令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」と規定されている。

## 2. 最決昭和52年9月19日

酒気帯び運転罪におけるアルコール保有量の認識が争われた判例として、最決昭和52年9月19日（刑集31巻5号1003頁）がある。被告人は、犯行前日の午後9時頃から午後11時すこし前頃までの間飲酒し、翌日午前6時30分頃起床し、頭の痛みと気分の悪さから二日酔いの状態を感じたが、午前8時20分頃、仕事のため普通乗用自動車を運転して自宅を出発し、その約5分後に人身交通事故を起こしたという事案である。

弁護人が、酒気帯び運転罪は道路交通法施行令44条の3所定の数値以上のアルコールを保有しての運転行為のみを処罰するものである以上、その限定に対応してアルコール保有量が一定程度以上であることの認識が故意の要件となると主張したのに対して、最高裁は、「道路交通法119条1項7号の2に規定する酒気帯び運転の罪の故意が成立するためには、行為者において、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、同法施行令44条の3所定のアルコール保有量の数値まで認識している必要はないとした原判断は、相当である。」として、上告を棄却した。

9 平野龍一ほか編『注解特別刑法 第1巻〔第2版〕』（青林書院、1992年）433頁〔坂明〕。交通法令実務研究会編『修訂 逐条道路交通法』（警察時報社、1987年）279頁も参照。ただし、法制審議会における参考人へのヒアリングにおいては、「酒に弱い／酒に強い」というのはアセトアルデヒドの分解能力を指しており、アルコールによる人体への影響については血中アルコール濃度に依存しており個人差はないと説明されている（「法制審議会 刑事法（危険運転による死傷事犯関係）部会 第2回会議 議事録」2頁以下〔松本参考人発言〕）。

10 浅野・前掲注（8）21頁。



このように、最高裁は、酒気帯び運転罪における数値基準につき、明示的にその認識を不要としている。この帰結を正当化することはできるのだろうか。

### 3. 客観的処罰条件説

最高裁の立場をもっとも端的に説明しうるのは、数値基準を客観的処罰条件と解する理解である<sup>11</sup>。

これを明確に主張するのは、小野清一郎である。小野は、次のようにいう。酒気帯び運転罪における数値を認識する必要がないのは、それが「刑法上の構成要件に属しないからである。『血液1リットルにつき4.5ミリグラム又は呼気1リットルにつき0.25ミリグラム』を保有していたということは、もはや実体法の問題ではなく、手続法上の問題である。被告人の構成要件的『所為』(Tat)が終った後の、捜査および裁判手続において、測定され、評価される事実であり、その意味で証拠法的意味を有する、客観的『処罰条件』なのであり、それ故にこれを主観的な故意の問題としないことが相当であるのみならず、法理上当然のことなのである」<sup>12</sup>(傍点原著者)と。

たしかに、小野のいうように、ある数値基準が客観的処罰条件になることもありうると思われる。たとえば、〈本来ならどんなにわずかでも身体にアルコールを保有して運転しているなら当罰的である〉という理解を前提としつつ、アルコール保有量が $x$ ミリグラム以下の場合には技術的に検知不可能である、あるいは誤検知の可能性があるので、 $x$ ミリグラム以下の場合には、当該行為の不法・責任とは無関係に、もっぱら手続法上の問題として同罪の処罰範囲からあらかじめ除外しておくというような場合がこれである。

11 町野朔『刑法総論』(信山社、2019年)178頁は、同決定は客観的処罰条件説を採ったものであるとする。

12 小野清一郎「まえがき」刑事判例研究会編『刑事判例評釈集 第三十八巻・第三十九巻』(有斐閣、1982年)5頁。このほか、数値基準を客観的処罰条件と解するものとして、堀籠幸男「判解」『最高裁判所判例解説刑事篇(昭和52年度)』(法曹会、1980年)287頁、西田典之ほか編『注釈刑法 第1巻』(有斐閣、2010年)511-512頁[高山佳奈子]。



道交法改正の経緯に照らせば、そうした手続法的観点もないわけではないが、すでにみたように、現行の酒気帯び運転罪における数値基準を設けるに際しては運転者の身体機能への影響も考慮されており、手続法的観点のみで設けられているわけではない<sup>13,14</sup>。当該数値基準を下回る場合には当罰的な程度の具体的危険性が認められないというのであるから、数値基準は同罪の不法（すなわち交通の危険）に関連している。数値基準に満たない飲酒運転は、類型的に可罰的違法性を有しておらず、それゆえにあらかじめ構成要件から除外されているのである。客観的処罰条件説は、どんなにわずかでも身体にアルコールを保有して運転したなら道路交通法65条1項違反であり、そこからただちに酒気帯び運転罪の不法を充足すると解するものであるが<sup>15</sup>、数値基準に満たない飲酒運転であっても可罰的違法性をもつと解するには無理がある<sup>16</sup>。

13 前掲東京高判令和3年6月17日も、酒気帯び運転罪の数値基準について、「処罰規定を設ける以上は、一定の基準ないし限度が必要であるところ、現場で容易に判定し得る基準であることや、科学的検査により一定の人に機能の障害が生じることなどを勘案して設けられた基準であって、この政令の基準は、体内にどの程度のアルコールが保有されているかを運転中に測定することがほぼ不可能であることを踏まえ、血液や呼気にそのような変化を生じさせる程度の『身体にアルコールを保有する状態』であることを処罰の基準とするものと解すべきである。」と判示し、手続法上の問題と併せて身体機能への影響についても言及している。

14 これに対して、小野田矩夫「判批」警察研究51巻9号（1980年）65頁は、「酒気帯び運転の罪の構成要件中所定のアルコール濃度が単に酒気帯びの立証の困難性を顧慮してその基準の明確化を狙った技術的なものか、あるいは所定の濃度に満たないアルコールを保有する状態で運転するものはこの罪の成立に要求される実質的違法性を欠くものとされるのか」と問題提起したうえで、「後者よりはむしろ前者の性格が強い」とし、「所定のアルコール濃度は直接実質的違法性に関するものでなく酒気帯び運転の罪の故意の成立要件としては、政令所定のアルコール濃度は勿論、……『相当量』のアルコールを飲酒保有する事の認識も必要ではな」とする（傍点原著者）。しかし、アルコール保有量を同罪の実質的違法性と関連づけけないという解釈は妥当とは思われない。

15 西田ほか編・前掲注（12）511-512頁〔高山〕。

16 阿部純二「判批」判時880号（1978年）155頁、中川善之助＝兼子一監修『実務法律大系 第4巻 交通事故〔改訂版〕』（青林書院新社、1978年）45頁〔永山忠彦〕、伊藤榮樹ほか編『注釈特別刑法 第6巻Ⅰ〔新版〕』（立花書房、1989年）335頁〔長井圓〕、長井圓『交通刑法と過失正犯論』（法学書院、1995年）351頁、岡野光雄『交通事犯と刑事責任』（成文堂、2007年）40-41頁、谷脇真渡「酩酊運転関係犯罪の故意」桐蔭法学13巻2号（2007年）107-108頁参照。このほか、数値基準を客観的処罰条件と解することに否定的なものと

そうだとすれば、数値基準になんらの責任連関も及ぼさなくてよいとするのは、責任主義（とりわけ「責任の不法対応性」の要請<sup>17)</sup>）に反する。なぜなら、「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」という心理状態のなかには、犯罪ではない事実の認識（数値基準を下回る事実の認識）<sup>18)</sup>も含まれているからである。

#### 4. 結果的加重犯説

他方、道路交通法65条1項違反を基本構成要件としつつ、数値基準を満たしていることを加重結果とみることで、数値の認識を不要とすることも考えられる<sup>19)</sup>。この結果的加重犯説は、数値基準を構成要件要素と解し、それが同罪の不法を構成することを認めている点で、客観的処罰条件説の抱える難点の一部は回避している。しかし、この見解も、数値基準に満たない飲酒運転を基本構成要件と解する点で妥当とはいえない。すでにみたように、数値基準に満たない飲酒運転は可罰的違法性を欠き、犯罪行為ではないのであるから、同法65条1項違反を基本構成要件とみることはできず、それゆえ酒気帯び運転罪を結果的加重犯規定と解することもできないのである<sup>20)</sup>。

---

して、大塚仁ほか編『大コンメンタール刑法〔第3版〕第3巻』（青林書院、2015年）131頁〔佐久間修〕。

17 小池直希「故意の認識対象と符合の限界（1）」早稲田法学95巻4号（2020年）241頁以下参照。

18 数値要件を客観的処罰条件と解してその部分に故意が及ばなくてよいとすると、次のような実際上の問題が起きることも指摘されている。「飲酒した翌日に運転したところ、数値が検知されると本罪が成立することになると、一般運転者は一端飲酒をするとその後日の運転に支障を来すことになる。その実質は『一端飲酒をしたならば（数日間）ハンドルを握るな』という道徳規範になってしまう」（長井圓『未来世代の環境刑法2』（信山社、2019年）25頁）。

19 片岡聰「故意の内容」判例タイムズ284号（1973年）88-89頁。酒酔い運転罪についてこのような解釈を採るものとして、木宮高彦＝岩井重一『詳解道路交通法〔改訂版〕』（有斐閣、1980年）167頁、交通法令実務研究会編・前掲注（9）556頁。

20 阿部・前掲注（16）155頁、中川＝兼子監修・前掲注（16）45頁〔永山〕、岡野・前掲注（16）41-42頁、谷脇・前掲注（16）109-110頁参照。

## 5. 構成要件要素説と意味の認識

酒気帯び運転罪の不法内容は、単に〈身体にアルコールを保有しながら車両等の運転をすることによる交通の危険〉ではなく、〈身体に政令で定める程度以上にアルコールを保有しながら車両等の運転をすることによる交通の危険〉と解すべきである。それゆえ、数値基準も構成要件要素として故意の認識対象に含まれる<sup>21</sup>。

町野朔は、数値基準を犯罪の要素と解しつつも、「アルコールを身体に保有していることの認識があれば、酒気帯び運転の罪の重要な不法部分の認識があると考えられる」ことを理由に数値の認識を不要とするが<sup>22</sup>、立法趣旨からいっても同罪の不法にとって数値基準は重要であるというほかに、このような見解は採りえない。

もっとも、このことは、数値を数値として認識すべきことを意味しない。数値に相当する意味の認識があれば足りる<sup>23</sup>。すなわち「一定量……のアルコールを自己の身体に保有しながら車両等を運転することの認識」<sup>24</sup>、『『ある程度』酔っていることの認識」<sup>25</sup>、「個々の飲酒行為とその総和および飲酒後の時間的経過の総括的認識」<sup>26</sup>、『『酔いをもたらす程度』という認識」<sup>27</sup>あるいは「ほろ酔いの一步手前」<sup>28</sup>というような認識があればよいのである。

前掲最決昭和52年9月19日は「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」で足りるとするが、これでは、数値それ自体

21 松原芳博「構成要件と客観的処罰条件」現代刑事法66号（2004年）53頁は、酒気帯び運転罪における数値基準について、「交通の安全に対する類型的危険という法益侵害性の程度を画する事情であって行為状況にほかならないから、不法構成要件への帰属については何の支障もない」とする。

22 町野朔「意味の認識について（下）」警察研究61巻12号（1990年）12頁。同旨、前田雅英『刑法総論講義〔第8版〕』（東京大学出版会、2024年）190-191頁。

23 松原・前掲注（21）53頁、同・前掲注（6）110頁参照。

24 阿部・前掲注（16）156頁。

25 岡野・前掲注（16）43頁（ただし、認定が困難であるので立法論として過失犯処罰規定の導入を提案する）。

26 長井・前掲注（16）351頁。

27 谷脇・前掲注（16）116頁。

28 小杉・前掲注（3）35頁。

の認識はもとより、上記のような数値に相当する意味の認識も不要ということになり、それゆえに不当である。

以上のことは、酒気帯び運転罪にとどまらず、その他の認識不要群にもあてはまるように思われる。すなわち、数値基準が当該構成要件の不法内容に関連している場合、数値それ自体の認識は不要であるとしても、責任主義の要請から、数値に相当する意味の認識（数値によって類型化されているところの不法の実態についての認識）は必要となる。

数値基準を客観的処罰条件と解する見解は、それを構成要件要素と解してしまえば数値それ自体の認識が必要になってしまうのではないかという懸念を抱いているように思われるが、杞憂である。構成要件該事実の認識は、決して法文の規定形式通りに認識することを意味しないからである。たとえば、覚醒剤を「フェニルアミノプロパン」（覚醒剤取締法2条1項1号）と認識する必要はないし、犯人蔵匿等罪の客体が犯した罪が「罰金以上の刑に当たる」（刑法103条）ことを知る必要もない<sup>29</sup>。それらに相当する意味の認識（たとえば、前者なら「シャブ」という認識、後者なら「窃盗罪」や「暴行罪」という認識）さえあれば、故意非難の実体をなす法益侵害性を認識できているから、故意は認められるのである。このように、意味の認識の内容は条文の規定形式に拘束されることはなく、それは数値の認識にも同様にあてはまる。

### Ⅲ. 最高速度違反罪における「数値」と故意——認識必要群

#### 1. 酒気帯び運転罪との異同

酒気帯び運転罪におけるこうした解釈が最高速度違反罪（道路交通法118条1項1号、22条1項）<sup>30</sup>にも及ぶのであれば、速度を数値として認識していなくとも、数値に対応する事実を素人的に認識していれば故意が認められるということになりそうである。たとえば、速度計を見ずに漫然と運転しており、最

29 小池直希「犯人蔵匿等罪における『罰金以上の刑に当たる罪』の認識」島大法学68巻1・2号（2025年）21頁参照。

30 なお、最高速度違反罪には過失犯処罰規定（道路交通法118条3項）も設けられている。

高速度を超えたことには気づかなかったとしても、アクセルペダルの踏み具合や周りの景色の変化などといった「速度に相当する事実」を認識してさえいれば、数値基準の意味の認識があったとして、故意が認められるということになるはずである<sup>31</sup>。

ところが、酒気帯び運転罪とは異なり、判例・通説は、最高速度違反罪<sup>32</sup>においては、故意の内容として速度を数値として認識していることを要求しているように思われる<sup>33</sup>。このことをよく表しているのが、広島簡判昭和39年5月18日（下刑集6巻5・6号692頁）である。故障した速度計を過信してその最高速度を超えたことに気づかずに自動車を運転したという事案について、裁判所は、故意犯はもとより問題とせず、「被告人の如き経験を有する自動車運転者としてはその速度計の指示針の振れ（……）に当面してその故障に思いを致し、これのみに依存せず、過去の経験により自ら取得した運転感覚（スピード感覚）等により最高速度以下に減速運行すべき注意義務がある」として、過失犯の成立を認めている。故障した速度計を信じた場合のように、

31 こうした見解として、中川＝兼子監修・前掲注（16）46頁〔永山〕。

32 なお、本稿では検討しないが、（法定最高速度違反ではなく）指定最高速度違反の場合には、速度の認識にくわえて、道路標識等によって最高速度が指定されていることの認識も要すると解されている（古川忠一「道路交通法入門（22）」研修622号（2000年）98頁、斉藤誠二＝船山泰範編『演習ノート 刑法総論〔第5版〕』（法学書院、2013年）127頁〔杉本一敏〕、小林憲太郎『刑法総論の理論と実務』（判例時報社、2018年）294頁参照）。反対説として、正田満三郎『刑法体系総論』（良書普及会、1979年）280-281頁、南由介「意味の認識の再構成」刑法雑誌59巻2号（2020年）66頁。裁判例としては、田川簡判昭和34年7月30日（下刑集1巻7号1725頁）がある。

33 もっとも、最高速度を超えて走行していることの認識があれば足りるから、実際の走行速度の数値を正確に認識することを要するものではない。したがって、「一般道を70km/hで走行し、法定最高速度（60km/h）に違反した」という事例においては、（i）速度計で自分の運転している自動車の速度が70km/hであることを認識していた場合はもとより、（ii）速度計は見えていなかったが、60km/h以上出ていると思って運転していた場合にも故意は認められるし、（iii）速度計を見誤り65km/hであると誤認していた場合であっても、60km/h以上出ていることは理解しているから、同一構成要件内の錯誤として故意は阻却されない（清野寛甫「速度」判例タイムズ284号（1973年）157頁、佐野昭一「道路交通法における故意と過失の区別」判例タイムズ284号（1973年）95頁、古川・前掲注（32）98-99頁、村越一浩「道路交通法の法定速度違反」植村立郎編『刑事事実認定重要判決50選（下）〔第3版〕』（立花書房、2020年）280頁参照）。本稿が「数値として認識する」という場合、このような意味で用いている。

速度を誤認した場合に故意が否定されるべきことは、通説の認めるところでもある<sup>34</sup>。

最高速度違反罪において速度を数値として認識することを要求する判例・通説の立場は、結論において妥当と思われるが、なにゆえ、同罪の場合には「速度に相当する事実」の認識では足りず、「速度それ自体」の認識を要するのであろうか。

## 2. 認識必要群と認識不要群の区別——数値の許容伝達機能という観点から

### (1) 認識必要群

ある要素が構成要件要素であったとしても、それを認識するに際して要求される意味の認識の内容は、当該要素が不法類型として構成要件化された趣旨によって左右される。たとえば、犯人蔵匿等罪における「罰金以上の刑に当たる罪」という構成要件要素は、法的概念である「罰金」という文言を用いたことに固有の意味があるのではなく、殺人、放火、窃盗といった罰金以上の刑に当たる罪に共通する不法の量を徴憑する指標として用いられているにすぎない。それゆえ、故意の内容としても、本犯の犯した罪の重さについて、〈刑罰の重さ〉という尺度で認識する必要はなく、〈本犯の不法の実態〉という尺度で認識すれば足りる<sup>35</sup>。

これと同様に、同じく数値基準が設けられている構成要件要素であっても、その数値基準が設けられた趣旨の違いによって、数値自体の認識を必要とするグループ（認識必要群）とそれを不要とするグループ（認識不要群）とに区別することができるように思われる。とくに特別刑法の領域では、ある行為の有用性と危険性がが相関関係にある場合、数値によって画一的に可罰性の程度を画することで、基準に達する行為を禁止し、基準に満たない行為

34 片岡・前掲注(19) 86頁、清野・前掲注(33) 157頁、町野・前掲注(22) 12頁、齋野彦弥「特別刑法における故意と違法の意識」成蹊法学37号(1993年) 275頁、重井輝忠「行政刑法における事実認識と違法性の意識」阪大法学50巻3号(2000年) 77頁、松原・前掲注(6) 110頁、小林・前掲注(32) 294頁、村越・前掲注(33) 280頁。

35 小池・前掲注(29) 19頁以下。



を許容することがある。具体的には、最高速度違反罪における速度は、単に「基準に達する行為は違法である」という禁止規範として機能するのみならず、その裏返しとして「基準未満の行為は許容されている」ということを市民に対して伝達するという点にも、同等あるいはそれ以上の重要性が与えられているように思われる。つまり、認識必要群における数値基準は、単に「危ないからやめろ」というのではなく、自動車を60km/h以下で走行する場合であっても一定の危険性はあるが、ともかくも法が画一的に線を引くことで、「基準未満であれば許された危険として社会的に許容するとみなす」というメッセージが込められているのである。

不同意性交等罪における性交同意年齢もまた、そのような性質の要件として理解することができる。すなわち、「16歳未満の者との性交等は画一的に性交等に関する同意能力を欠くとみなされ禁止される」という禁止規範として機能すると同時に、「当該年齢に達している相手とは、任意性が担保されている状況にあるかぎり、性交等が許容されている」という許容規範としても機能するのである。

こうした理解は、すでに、水質汚濁防止法における排出基準違反罪（同法31条1項1号、12条1項）の故意の解釈において主張されている。原田國男によれば、同罪の故意を考えるには水質汚濁防止法の趣旨が問題となり、「およそ汚染状態にある排水の排出を全面的に禁ずるとすれば、事業等の経営そのものを禁ずることにもなり、そのような趣旨が本法に含まれているとは、到底解しえない。とすれば、汚染状態にあっても排出基準に適合しておれば、その行為は何らの意味でも違法とはいえないのであり、排出基準に適合しないことによって初めて違法とされるのであるから、排出基準を超えることの認識は、故意の成立にとって必要である」とする<sup>36</sup>。ここでも、汚染水は排出されないに越したことはないが、企業の円滑な経済活動との比較衡量に

36 平野龍一ほか編『注解特別刑法 第3巻』（青林書院、1985年）56頁〔原田國男〕。結論同旨、藤木英雄『刑法各論』（有斐閣、1972年）233頁、棚町祥吉『行政刑法』（立花書房、1974年）295頁。



において、画一的に排出基準を設け、「基準未満であれば許された危険として社会的に許容するとみなす」というメッセージが込められているのである。

つまり、認識必要群においては、立法者は、数値基準を、禁止規範としてだけではなく、その裏返しとして、許容規範としても作用させようとしている。通常の犯罪類型では、このようなことはない。たとえば、殺人罪（刑法199条）においては、「人を殺してはならない」という禁止規範は含意されているが、そのほかに「〇〇をしてよい」という積極的な許容が含意されているということはない。「刑法199条は殺人以外には言及していないから、殺人以外の行為は許容している」とみることもできるが、そこには、「殺人以外の行為を禁止していない」という消極的な意味しかなく、〈殺人を禁止することの裏返しとして特定の行為が許容されることになる〉という関係は存在しない。ここに、認識必要群の特徴があるのではないだろうか。この種の犯罪類型において数値基準を数値として認識しなければならないのは、この許容の側面が行為者に「数値」という形式で伝達されることが法によって期待されていることによる。認識必要群において数値が要件化されている趣旨に鑑みれば、「（数値に相当する）一定の危険が生じている」という心理状態だけでなく、法が画一的に定めた基準値を超えていることを法が期待する形式で認識してはじめて、同罪の予定する故意が認められるというべきである。

判例・通説が最高速度違反罪において速度を数値として認識するように求めるのも、「自動車には速度計がついているから行為者は速度を数値として認識することができる」という単なる事実をこえて、「我々の住む社会は自動車の走行については『速度』という数値によって規律されている」という社会的合意を暗黙裡に故意論に反映させてのことであろうし、その方向性は理論的にも妥当なものだと思われるのである<sup>37</sup>。

37 このほか、自動車の保管場所の確保等に関する法律11条2項2号における「8時間以上」の駐車という要件なども、松原芳博『行為主義と刑法理論』（成文堂、2020年）81頁が「『8時間以上』という数値の認識・予見を要求することは、時間とともに生活している現代人にとって特に困難なものではない」と指摘するとおり、行為者がそれを数値として認識・予見することを立法者は期待しているといえるから、認識必要群にあたるもの

## （2）認識不要群

### （a）許容伝達機能がある場合

もっとも、数値基準に許容伝達機能があるとしても、常に数値それ自体の認識を要するとは限らないように思われる。たとえば、先にみたように、駐車禁止違反罪（道路交通法119条の2の4第1項1号、45条1項）は、車両と、道路工事区域や消火栓などとの距離によって駐車禁止場所を定めている<sup>38</sup>。この距離要件も、駐車行為という有用性と、交通妨害や消火妨害といった危険性とが相関関係にあるため、数値によって画一的に可罰性の程度を画しているという点で、最高速度違反罪となんら変わるところはない。しかし、駐車禁止違反罪においては、行為者が許容状態を確認するために、たとえば消火栓からの距離を数値で実測することは通常想定されないから、同罪においては、数値が許容伝達機能を有しているとしても、「数値」という形式をもって行為者に許容を伝達することを法が期待しているとは考えにくい。ここでは、「消火栓から十分に距離をとっていれば駐車してよい」という程度の許容規範が与えられていると解されよう。それゆえ、そのような場合には、消火栓との距離が具体的に何メートルかを意識していなくとも、消火栓の存在と「（消火活動に支障をきたす程度に）消火栓の近くに駐車している」という事実を認識していれば足りるものと思われる<sup>39</sup>。

と解される。

#### 38 【道路交通法45条1項】

車両は、道路標識等により駐車が禁止されている道路の部分及び次に掲げるその他の道路の部分においては、駐車してはならない。ただし、公安委員会の定めるところにより警察署長の許可を受けたときは、この限りでない。

- 一 人の乗降、貨物の積卸し、駐車又は自動車の格納若しくは修理のため道路外に設けられた施設又は場所の道路に接する自動車用の出入口から3メートル以内の部分
- 二 道路工事が行なわれている場合における当該工事区域の側端から5メートル以内の部分
- 三 消防用機械器具の置場若しくは消防用防火水槽の側端又はこれらの道路に接する出入口から5メートル以内の部分
- 四 消火栓、指定消防水利の標識が設けられている位置又は消防用防火水槽の吸水口若しくは吸管投入孔から5メートル以内の部分
- 五 火災報知機から1メートル以内の部分

39 石井徹哉「故意の内容と『違法性』の意識」早稲田法学会誌39巻（1989年）33-34頁、

このように、数値基準が許容伝達機能を有していたとしても、法が「数値」という形式をもって許容を伝達しようとしていなければ、行為者も数値を数値として認識する必要はない。ただ、〈法が「数値」という形式をもって許容を伝達しようとしているか否か〉は、截然と区別できるわけではない。悩ましい例として、たとえば、銃砲刀剣類所持等取締法2条2項の「刃渡り」や同法22条の「刃体の長さ」が挙げられる。同法が多くの法定の除外事由を定めていることから明らかなように、刀剣類や刃物の所持・使用は、社会的に有用な場合もあるから、数値基準が許容伝達機能を有していることは明らかである。しかし、法がどのような形式で許容を伝達しているかは一義的には定まらない。たとえば、喧嘩のために手近にあった刀を持って行くという場合には刃渡りを数値で捉えることは期待できない一方、よくキャンプに行く人がナイフを購入する場合には、刃体の長さを数値として気にして購入するということも考えられる。このような犯罪類型では、法は、行為者が様々な形式で許容を受け取ることを想定しているといえるから、行為者が「数値」という形で刃体の長さを認識しようとしたが失敗した場合<sup>40</sup>には故意が否定されるが、行為者が数値を気にしていなかった場合には、(たとえば「長い刃物」というように)数値に相当する実態を認識していれば足りるように思われる<sup>41</sup>。

このように考えてみると、前述の駐車禁止違反罪においても、たとえば、「行きつけの店の近くに消火栓があるから、駐車できる場所を確認するために巻尺を持参して消火栓からの距離を測ってみる」というような行為も、例外的とはいえ法がそうした事態を排除しているとは思われないから、そのような場合に距離を測り間違えて消火栓から5m以内の場所に駐車してしまっ

高山・前掲注(6) 232頁、重井・前掲注(34) 74-75頁。もっとも、道路交通法119条の2の4第3項は、同法45条1項に過失で違反した者に対して故意犯と同じ法定刑(15万円以下の罰金)を設けているから、故意の存否にあまり実益はない。

40 たとえば、刃体の長さを計り間違えて、本当は7cmあるのに5cmであると誤認した場合。

41 松原芳博『刑法総論〔第4版〕』(日本評論社、2025年) 258頁は、行為者が外界に関する知覚から法規定に対応する事実の認識を形成するための媒介言語として日常用語を選択したか専門用語を選択したかによって、故意の成否が変わりうることを指摘する。

たという場合には、行為者が車両と消火栓との距離を視覚的には正しく認識していたとしても、故意が否定されてよいであろう。

### （b）許容伝達機能がない場合

これに対して、酒気帯び運転罪については、道路交通法65条1項によって数値基準に満たない酒気帯び運転も禁止されているから、数値基準に許容伝達機能は存在しない。それゆえ、前述のように、数値に相当する意味の認識（「ある程度酔っている」というような認識）は必要であるが、数値を数値として認識する必要はない。法にとって、同罪における数値基準の数値としての側面は、もっぱら裁判規範として可罰的違法性の量を画する基準にすぎず、数値の形をとって行為者に禁止ないし許容が向けられるということはない。

それゆえ、たとえば、実際には身体に基準を超える量のアルコールを保有しているのに、アルコール検知器の誤作動で基準未満の数値が出て<sup>42</sup>、それを信じて車両を運転したとしても、ただちに故意は否定されない<sup>43</sup>。ただし、基準未満の数値を信じた場合には、事実認定において数値に相当する意味の認識の立証にとって否定方向に働くであろうから、故意が認められる場合はそれほど多くはないであろう。

## 3. 小括

ここまでの検討をまとめると、次のようにいうことができる。

①構成要件要素として数値が用いられている場合、それを数値として認識する必要があるか否かは、当該犯罪類型に数値基準が設けられた趣旨に応じて異なる。

②数値基準が許容伝達機能を有していない場合には、数値を数値として認

42 もっとも、アルコール検知器の誤作動でアルコール保有量がゼロと出てそれを信じた場合には、およそ酒気帯びの認識を欠くから、故意は否定される。

43 これに対して、松原・前掲注（21）53頁は、行為者がその主観において当該数値に達している可能性を明確に排除しているときにまで酒気帯び運転罪の故意を認めるのは不当であるとする。

識する必要はない。ただし、それが実質的違法性にかかわる要素なのであれば、責任主義の要請として、数値に相当する意味の認識を要する。

③数値基準が許容伝達機能を有している場合には、次に、法が当該犯罪類型において「数値」という形式をもって許容を伝達しようとしているか否かが問題となる。そのようにいえる場合は数値を数値として認識する必要がある<sup>44</sup>。およそ数値という形式をもって許容が伝達されることが想定できないなら、数値として認識する必要はない。数値という形式で伝達されることもそうでない場合も想定されるなら、行為者が数値という形で認識しようとしたか否かによって故意の成否が左右される。

#### Ⅳ. もうひとつの解釈の可能性——認識態様による区別？

##### 1. 〈単なる不認識〉と〈積極的誤認〉の区別

このように、本稿は、認識客体たる数値の性質に着目することで、認識対象の次元で数値の認識の要／不要を区別するというアプローチを提案するものである。これに対して、行為者の認識態様に着目するという、もうひとつの解釈の可能性もあるかもしれない。これは、次のようなアプローチである。

第一に、いずれの犯罪類型においても〈数値はあくまで危険性を画一的に認定するための裁判規範にすぎない〉と解し、数値基準の微憑する危険性のみが故意の認識対象であると考える。それゆえ、数値の単なる不認識では故意は阻却されない。最高速度違反罪においても、速度を気にしていない行為者であっても、アクセルペダルの踏み具合や周りの景色の変化といった事実を認識していれば故意は認められる。しかし、第二に、行為者が計器等を誤認するなどして「数値基準に満たない」と積極的に誤認している場合には、故意を阻却する、というのがこれである。

このような理解にもとづけば、本稿の立場とは異なり、〈数値基準をそのなかで性質に応じて区別する〉というような作業は不要となる一方、数値を

44 数値として認識する意義については、前掲注(33)を参照。

積極的に誤認した場合には一律に故意を阻却する点で、従来の見解が示してきた大方の帰結にも合致する。以下、具体例によって、本稿の立場との相違を示してみよう。

【事例1】最高速度違反罪において、行為者は速度を気にせず漫然と運転し最高速度を超過した。

【事例2】最高速度違反罪において、行為者は速度計を見誤り最高速度以下の速度だと誤認していたが、実際には最高速度を超過していた。

【事例3】酒気帯び運転罪において、行為者はアルコール保有量を気にせず運転したが、その際、身体には基準を超えるアルコールを保有していた。

【事例4】酒気帯び運転罪において、行為者はアルコール検知器の故障で基準値以下のアルコールが検出されたので、それを信じて運転したが、実際には基準を超過していた。

※いずれの事例でも、数値に相当する意味の認識は有していたものとする

本稿の立場からは、最高速度違反罪における数値基準は数値として認識する必要があるから、【事例1】【事例2】は故意が否定される一方、酒気帯び運転罪における数値基準は数値として認識する必要はないから、【事例3】【事例4】では故意が認められる。

他方、行為者の認識態様で区別するなら、【事例1】【事例3】は数値の単なる不認識であるから故意が認められ、【事例2】【事例4】は数値を積極的に誤認しているから故意が否定される。

## 2. 認識態様で区別する理論的根拠とその是非

### (1) 理論構成

このように行為者の認識態様に着目して区別する場合、〈単なる不認識〉と〈積極的誤認〉とで扱いが異なる理由はどこにあるのだろうか。これに対しては、一応、次のような回答が想定されよう。

構成要件要素としての数値基準には、〈数値基準の徴憑する危険性〉という実質的側面と〈法文に規定された数値〉という形式的側面がある。故意非難を基礎づけるのは実質的側面であるから、原則としてその認識があれば足りる。しかし、形式的側面を積極的に誤認した場合には、「故意の構成要件関連性」が欠ける、というのがこれである<sup>45</sup>。

故意の構成要件関連性とは、「行為者が頭の中で構成した自分の行為のイメージ（行為像）を裁判官が見たならば、裁判官はその行為像の中に犯罪構成要件該当性を見いだす」<sup>46</sup>ような認識をいう。〈単なる不認識〉の場合（〔事例1〕〔事例3〕）には、行為者心理には実質的側面の認識のみがあるから、裁判官は、そこから犯罪構成要件該当性を見いだすことができる<sup>47</sup>。これに対して、〈積極的誤認〉の場合（〔事例2〕〔事例4〕）には、行為者心理には実質的側面の正しい認識と、形式的側面の誤った認識が併存している<sup>48</sup>。そうすると、裁判官は、その矛盾した心理から犯罪構成要件該当性を見いだすことが

45 小林・前掲注（32）294頁は、〔事例2〕にあたる事案について、意味の認識ではなく事実の認識（本稿のいう故意の構成要件関連性）が欠けるものと整理している。

46 杉本一敏「判批」西田典之ほか編『刑法判例百選Ⅰ総論〔第6版〕』（有斐閣、2008年）93頁。

47 たとえば、〔事例3〕でいえば、裁判官は「これだけ飲酒してふらついているということは、呼気1mlにつき0.15mg以上のアルコールを保有しているだろう。よって、酒気帯び運転罪の構成要件に該当する。」と判断できる。

48 高山・前掲注（6）224頁以下では、〔事例2〕〔事例4〕のように〈行為者の表象に正しい認識と誤った認識が混在している場合に、故意の構成要件関連性を認めることができるか否か〉という問題が検討されており、参考になる。高山によれば、構成要件該当事実の認識を認定するための必要十分条件は存在せず、その認定は、行為者の認識した様々な属性を全体として考慮したうえで「合理的な疑い」を入れない程度においてなされるべきものである（同書226-227頁）。それゆえ、覚醒剤を黒色だと思っており、黒い覚醒剤が現実には存在しないとしても、それだけで「覚醒剤」の認識が否定されることにはならないとする（同書227頁）。



できず<sup>49</sup>、それゆえ故意の構成要件関連性が欠落するのである<sup>50</sup>。

## （2）疑問

以上のような解釈は、一応は理論的に成り立っているように思われる。もっとも、次のような疑問がなお残されている。

第一に、故意の原則論は「不認識」と「積極的誤認」をひとしく扱うというものであり、上記の解釈はそれに反するおそれがある。たとえば、漫然と運転して通行人の存在に気づかず人を轢いてしまった場合も、「あの通行人には接触しないだろう」と積極的に誤認して人を轢いてしまった場合も、いずれも殺人の故意は否定されるのである。

それゆえ、〈単なる不認識〉の場合に形式的側面（数値）の認識を不要と解するなら、〈積極的誤認〉の場合にも形式的側面（数値）を考慮する必要性はないし、逆に、〈積極的誤認〉で形式的側面（数値）を考慮するのだとしたら、翻って、〈単なる不認識〉の場合にも形式的側面（数値）の認識を要すると解すべきではないだろうか。

第二に、通説が認識必要群において「年齢」や「速度」の認識を要するというとき、それが〈積極的誤認〉の場合に限るという条件は付されていないから、〈単なる不認識〉の場合であっても数値として認識する必要があるという趣旨であると解すべきであるように思われる。それゆえ、数値について〈積極的誤認〉の場合にのみ故意を阻却するのだとしたら、通説の理解に反することになる。もっとも、本稿のような認識対象による区別と、上記のよ

49 たとえば、**【事例4】**でいえば、裁判官は「それなりに飲酒してふらついているという認識はあるようだ。しかし、呼気1mlにつき0.05mgのアルコールしか認識していないとも認識している。行為者の認識が矛盾しているから、酒気帯び運転罪の構成要件に該当するか否かわからない。」と判断することになる。もっとも、前掲注（48）でみたように、数値の誤認が常に構成要件関連性を欠落させると解すべきか否かについては議論の余地がある。

50 松原・前掲注（41）298頁が、たぬき・むじな事件（大判大正13年4月25日刑集3巻364頁）について、「積極的に『たぬき』とは別種の動物であると認識していたことから、……構成要件該当事実の認識を欠くと考えることができよう」とするもの、このような理解によるものと思われる。

うな認識態様による区別は、相互排他的なものではない。それゆえ、両区別基準を重疊的に用いて、(i) 法が許容を「数値」という形式をもって伝達しようとしている犯罪類型では〈単なる不認識〉でも故意は否定され、(ii) そうではない犯罪類型であっても、数値を積極的に誤認している場合には故意が否定されるという解釈もありうるかもしれない。

## V. 自動車運転による死傷事犯に係る罰則に関する検討会における議論

### 1. 見直しの推移

ここまでの考察を踏まえて、今般の危険運転致死傷罪の構成要件の見直しと故意の関係についてみてゆこう。

現行の危険運転致死傷罪では、飲酒類型については正常な運転が困難か否か、高速度類型については進行を制御することが困難か否かという、実質基準によって適用の有無が決されている。しかし、実質基準は解釈や運用に幅があり、ときにその適用が不明確にみえることもあって、実務は実質的危険性・悪質性を有する運転を適切に捕捉できていないのではないかという疑問が向けられてきた。それゆえ、検討会および部会においては、実質基準のもつこうした不明確性を排し、当罰的な行為をよりの確に危険運転致死傷罪として捕捉できるようになることを期待して、一定の形式基準、すなわち数値基準を（実質基準と並置する形で）新たに設けることが検討されている<sup>51</sup>。

検討会の取りまとめ報告書は、その検討結果を次のようにまとめている。

まず、飲酒類型については、「危険性・悪質性の高い飲酒運転による死傷事犯について実態に即した処罰を可能とするため、法第2条第1号の『アルコール（略）の影響により正常な運転が困難な状態』について、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処罰するという危険運転致死傷罪の罪質を前提としつつ、構成要件を明確化して適切な運用を確保する観点から、アルコール医学の知見等を踏まえ、個人差や心身の状況に

51 「法制審議会 刑事法（危険運転による死傷事犯関係）部会 第1回会議 議事録」7頁〔合問委員発言〕参照。

かわらず一律にこの要件を満たすといえる数値基準を規定することが考えられる。」<sup>52</sup>と結論づけられている。

次に、高速度類型については、「危険性・悪質性の高い高速度運転による死傷事犯について実態に即した処罰を可能とするため、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処罰するという危険運転致死傷罪の罪質を前提とし、『その進行を制御することが困難な高速度』での走行行為を処罰の対象とする法第2条第2号とは異なる観点から高速度運転の危険性を捉える危険運転致死傷罪の新たな類型を設けた上で、処罰範囲を適切に限定しつつ、構成要件を明確化して安定的な運用を確保する観点から、犯行時の交通の状況等にかかわらずそうした危険性が認められるといえる数値基準を規定し、それを満たす速度で自動車を走行させる行為を一律に同類型の対象とすることが考えられる。」<sup>53</sup>と結論づけられている。

このように、飲酒類型・高速度タイプのいずれにおいても、数値基準を設ける方向性が示されている。

この方向性は部会においても維持されており、報道によれば<sup>54</sup>、法務省は、2025年9月29日の部会で、飲酒類型については①「呼気1リットルにつき0.25ミリグラム以上」②「呼気1リットルにつき0.5ミリグラム以上」の2案、高速度類型については①「最高速度が60km/hを超える道路ではその速度を50km超えた場合、最高速度が60km/h以下の道路ではその速度を40km超えた場合」②「最高速度が60km/hを超える道路ではその速度を60km超えた場合、最高速度が60km/h以下の道路ではその速度を50km超えた場合」の2案とするたたき台を示した。

52 「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」4頁。

53 「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」6頁。

54 朝日新聞2025年9月30日。脱稿後、法務省ウェブサイト「考えられる制度案」が掲載された。

## 2. 検討会において示された懸念

このように、数値基準を設ける方向で見直しが進められているが、とくに第3回検討会において、数値基準と故意との関係について議論されている。議事録の該当箇所を抜粋してみると、以下のとおりである<sup>55</sup>。

### 【第3回議事録11-12頁】

#### ○三村委員

「仮に、数値が設けられた場合、故意についてどのような認定になるのかということについても、関心を持っております。具体的には、一定の数値以上ということになりますと、それなりの高水準の数値になると思われますが、そういった数値を正確に認識する必要がなかったとしても、一体どのような状況について認識をすれば故意が認められるのかということについて関心があります。

現行の構成要件については、正常な運転の困難性を基礎付ける事情について認識していれば、基本的に足りるとされていますが、数値となった場合には、この点がどうなるかということについても問題意識を持っております。」

#### ○小池委員

「今、三村委員がおっしゃった故意の認定というのは、大変重要なところで、仮に数値で構成要件を定めるという場合、どのような故意認定のイメージになるのか、議論しておく必要があると思っております。

現段階での私のイメージを申し上げますと、行為者がアルコール保有量の数字を認識することを要求するというのは、未必的な認識で足りることを踏まえましても、現実的ではないと思っており、そうした数値の認識を求めるといよりは、それだけの数値が出るほど体にアルコールが入った状態というのを事実として捉えて、それを体感できていることをもって、構成要件該当事実の認識ありとするような実務を想定すべきではないかと思います。

そして、そこから逆算する形で、もし客観的な構成要件を数値で定めると、今申し上げたような故意の認定の仕方にはならないということであれば、立法技術的に考えなければならないと思いますが、私自身の感触としては、数値そのものというよりは、そういう数値が出る状態、一定以上アルコールを体内に保有する状態というように構成要件を定めれば、その故意の認定に関しては、今申し上げたような形で考えることができるのではないかというイメージも持っております。」

### 【第3回議事録15頁】

55 抜粋のなかで発言している委員および座長の氏名・所属は、以下のとおりである（所属は2024年9月19日時点）。三村三緒（大阪地方裁判所部統括判事）、小池信太郎（慶應義塾大学教授）、安田拓人（京都大学教授）、橋爪隆（東京大学教授）、合間利（弁護士〔千葉県弁護士会〕）、今井猛嘉（法政大学教授）。

### ○安田委員

「やはり何より未必の故意で足りるということは改めて強調していくべきところかと存じます。そして、一定の基準値を設けた場合でも、行為者が自らの状態を数値をもって把握していることは本類型では考えにくいことですので、基準値該当性に関する当てはめの錯誤は故意を阻却しないということについても、改めて確認しておくべきところではないかと存じます。ですので、そこについての争いが起きるということはありませんのではないかと考えております。

他方で、設定される基準値にもよりますが、危険運転致死傷罪の創設時に、法制審議会の部会長を務めておられた西田典之教授のテキスト等でも、意識がもうろうとしていること、歩行が困難であること、他人から運転をやめるよう注意されたことなどの事実の認識があれば足りるという記述がありますが、そこまでいけば当然でしょうけれども、身体的にふらついていることを認識し、あるいはそれを目撃した第三者におかしいよと言われたということまでいかなくても、それ以前の段階でも、例えば、注意能力が落ちてくるといった状態があり得るわけですので、そういった状態も危険運転致死傷罪の危険の中に含まれると考えるのであれば、それを認識するわけですから、もう少し前の段階の状態も認識の対象に含めていくことになるはずです。例えば、酒の影響で気分が盛り上がり、ふだんより饒舌になってきたとか、判断能力が少しでも鈍ってきたとか、皮膚の色が変わってきたとか、そういうことについて指摘されたことなどによって、アルコールのせいと異なる状態になってきたということの認識があれば、それで十分足りるのではないかと思います。逆に言いますと、まだ大丈夫であることにつき、それを担保するような客観的な状態があることの認識が積極的になれば、当然、未必の故意ありとする方向が考えられるのではないかと考えています。」

### 【第3回議事録19-20頁】

### ○橋爪委員

「確かに、結論としては、数値に関する認識を厳格に要求することは現実的ではなく、数値に対応する実質的な心身の状態に関する未必的な認識があれば足りると思えるべきだろうと思います。

ただ、例えば、性交同意年齢の場合、対象者の体格などを認識していても、年齢に関する誤信があれば、故意を認めることは困難だろうと思います。そういった意味では、仮に数値要件を設けた場合に、本当に数値に関する認識が不要なのかという点については、いろいろな考え方があり得るようにも思われますので、仮に数値要件を設定する場合にも、故意をめぐる議論に疑義が生じないような形で客観的構成要件の内容を検討することが、有益ではないかと考えているところです。

例えば、先ほど申し上げたように、数値基準と実質要件を並列的に構成要件に規定する形式を採用した場合においては、数値基準に関する認識を欠いていても、実質要件の認識があれば、同一構成要件に属する事実の認識がありますので、故意を肯定で

きるといふ結論については恐らく異論がないものと思います。このような観点も含めて、更に立法の在り方について検討することが望ましいと考えているところです。」

#### ○小池委員

「今、橋爪委員のおっしゃった故意の認定に関する問題は、例えば、『正常な運転が困難な状態』を客観的な数値に置き換えて認定できるような規定としたときに、故意の面で数字の認識は要求しにくいという場合、いわば同一構成要件内の錯誤のようなイメージで、主観面では『正常な運転が困難な状態』の認識があるから、それで故意が認定できるはずだというのは、そのとおりだと思います。」

ただ、数値で構成要件を定めることで明確化する、認定しやすいようにするという趣旨からは、それに対応する故意も認定しやすいようにする方向も、できる限り追求すべきでないかと思っております。性犯罪の場合は、年齢が事実として構成要件であると思いますが、大量のアルコールを身体に保有した状態での運転の場合に、『それだけの数値が出るような状態』を事実として認識していれば、それで危険でないと思ったというのは、もうそれは人の安全に関心がないということであって、責任非難が十分可能であるといえるような、そうした意味での構成要件要素として書き込むことができないのかなという問題意識を持っております。」

#### 【第3回議事録38-40頁】

#### ○合間委員

「形式的要件が実質的な危険性があるだけの速度というものになった場合、故意の対象としては、どのようなものが想定できるのでしょうか。例えば、『法定速度の2倍』といった要件になったときに、『法定速度の2倍』というと、法定速度と、その2倍であるということまで認識・認容していないと、故意犯が成立しないとすると実際に使うときに、かなり使いにくいものになるのではないかと思います。弁解という言い方が正しいのかどうか分かりませんが、規制速度の標識もこの辺は全然見当たらなかったのでもよく分からないであるとか、普通に運転してただけだったけれども、実は時速130キロメートル出ていましたといったことはないわけではないと思うので、どのように故意を捉えるのかということを思いました。」

(中略)

#### ○橋爪委員

「合間委員の御質問は非常に難しいと思いました。確かに、スピードメーターを見誤って自分のスピードを誤信しているケースや、制限速度の規制を誤信していたケースなどを考えると、どこまで故意を認定できるのか、その限界は難しいと思うのです。」

仮に数値要件を設けた場合でも、数値に関する認識を要求せずに、数値に対応する実質的な運転状況の認識があれば足りると考えるのか、それとも、数値に関する明らかな誤信があった場合については、例外的に故意を否定する余地を認めるべきかについて、更に詰めて検討する必要があると考えております。」

(中略)

#### ○小池委員

「数値で速度要件を定めるときに、その故意の認定をどうするのかという点ですが、アルコールの場合は、たくさんお酒を飲んでいて、これだけ飲んでいて酒が回っているという事実は認識できますが、それを数値に置き換える感覚は、全くないという人が多いと思うのです。

それに対して、速度については、すごいスピードを出しているということは認識している人が、厳密に時速何キロメートルということまでは考えていないとしても、形式要件にあたる高速速度についての未必の故意を取れることは十分あるのではないかという気もしています。個人的には、アルコールよりも、故意の認定の問題は解決しやすい気もしてまして、また議論させていただければと思います。」

#### ○今井座長

「そこは確かに認定の際に注意すべきところかもしれませんね。速度の数値は、みんなデジタルでスピードを見ることもありますし、大体体感で、窓の外がどういう流れで、時速何キロメートルと分かるかもしれませんが、アルコールの数値については、自分自身の能力が下がっていくので分かりにくいということもあると思います。

これは先ほどの自動車運転死傷処罰法第2条第1号と関係しますが、元々の飲酒運転対策としてアルコール検知が徹底している国では、数値的なものを認識しやすいという傾向もあるので、そこは日本の特徴かもしれません。」

### 3. 本稿の立場からみた帰結

#### (1) 提案されている数値基準についての認識内容

検討会において示された懸念をひとことでいえば、「数値基準を定めると、故意を認めるために、数値自体を認識する必要が出てくることにはならないか」というものであろう。

しかし、本稿の立場からすれば、そのような懸念を抱く必要はない。なぜなら、危険運転致死傷罪の場合、——速度超過の程度が50km未満に収まる範囲なら行為は許容されているなどといえるはずがないため——数値基準に許容伝達機能はなく、数値を数値として認識する必要はないからである。

もっとも、数値基準は同罪の不法内容を構成するから、数値に対応する意味の認識は必要となる<sup>56</sup>。そこで要求される意味の認識の内容は、飲酒類型

56 ここで検討されている数値基準を、酒気帯び運転罪における議論のように客観的処罰条件あるいは結果的加重犯における加重結果と解することができないのはいうまでもな



については、現行の自動車運転死傷行為等処罰法2条1号の「アルコール……の影響により正常な運転が困難な状態」を基礎づける事情の認識<sup>57</sup>、高速度類型については「道路や交通の状況に応じて、人の生命又は身体に対する危険を回避するための対処をすることが著しく困難となる速度」であることを基礎づける事情の認識ということになろう。仮に基準を超える数値を認識していたとしても、こうした運転困難状態の認識を欠くなら故意は否定される。

それゆえ、数値基準を設けたとしても、主観面においては、従来と比べて故意が認めづらくなることも認めやすくなることもないというべきである。

## (2) 錯誤論による解決

さらにいえば、仮に本稿とは異なり、数値を数値として認識する必要があるという見解を採るとしても、検討会や部会で示されているように形式要件（数値要件）と併せて実質要件も並置するという提案<sup>58</sup>どおりに改正される場合には、錯誤論による解決も考えられる。このことは、上記のように、すでに、検討会において橋爪委員の指摘するところであるが<sup>59</sup>、やや敷衍して説明すれば、以下のようになれる。

---

い。峰ひろみ「危険運転致死傷罪（アルコール影響型）における故意についての一考察」法学会雑誌50巻1号（2009年）133頁以下は、現行の危険運転致死傷罪の飲酒類型について「アルコールの影響により正常な運転が困難な状態にあったこと」を客観的処罰条件と解することを主張しているが、同要件こそが同罪の重い法定刑を基礎づける不法内容なのであるから、このような解釈は到底支持しえない（星周一郎「危険運転致死傷罪における故意・過失の意義とその認定」刑事法ジャーナル26号（2010年）10-11頁、曲田統「アルコール影響型・危険運転致死傷罪の主観要件」『高橋則夫先生古稀祝賀論文集〔下巻〕』（成文堂、2022年）171-172頁参照）。

57 具体的には、意識がもうろうとしていること、足元がふらついていること、ハンドル操作が思うようにできないことなどの認識を指す（高橋則夫『刑法各論〔第5版〕』（成文堂、2025年）81頁参照）。

58 たとえば、法務省のたたき台や「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」5頁・7頁、「法制審議会 刑事法（危険運転による死傷事犯関係）部会 第4回会議 議事録」17-18頁などを参照。数値基準を下回る場合にも、その他の事情によっては危険運転としての実質を備える行為がありうることから、それを捕捉するために実質要件を並置することが検討されている。

59 「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」19-20頁。

仮に、飲酒類型について、自動車運転死傷行為等処罰法2条1号が「身体に呼気1リットルにつき0.5ミリグラム以上のアルコールを保有する状態その他アルコールの影響により正常な運転が困難な状態」という形に改正されたとしよう。この場合、危険運転致死傷罪の飲酒類型は、ひとつの構成要件内部に、〔i〕数値基準を超えることで構成要件に該当する場合（〔i〕類型）と、〔ii〕数値基準には満たないものの、その他の事情を踏まえると「正常な運転が困難な状態」にあたると評価されることで構成要件に該当する場合（〔ii〕類型）という2つの類型が含まれることになる。そのうえで、次のような事例を考えてみよう。

【事例5】 アルコールについて専門的知識を有する者が、飲酒後に「正常な運転が困難な程度に酔っている」とは思いつつ、「この程度の飲酒量であれば呼気1リットルにつき0.3ミリグラム程度のアルコール保有量にとどまるだろう」と考えて運転し、人を死傷させた。その際、実際には呼気1リットルにつき0.5ミリグラム以上のアルコールを保有する状態にあった。

仮に、本稿の提案する区別基準に拠らず、〔i〕類型の故意を認めるためには「数値を数値として認識しなければならない」という立場を前提とするなら、同事例において、行為者に〔i〕類型の故意は認められない<sup>60</sup>。しかし、正常な運転が困難な状態であることは認識しているから、〔ii〕類型の故意はある。すなわち、行為者は、〔ii〕類型の故意で〔i〕類型の事実を実現している。しかし、〔i〕類型も〔ii〕類型もいずれも同一構成要件内の錯誤にすぎないから、結局、主観と客観は法定的に符合し、故意は認められるのである。数値基準は、実質要件に該当しない場合も含めて危険性があるものと擬制する趣旨ではなく、この数値を超えれば個別事情にかかわらず実質要件の定める危険を一律に認定できるという趣旨で設けようとしてい

60 あるいは、IVにおいて示した立場からも、【事例5】の行為者は数値を積極的に誤認しているから、〔i〕類型の故意を欠く。

る<sup>61</sup>ことからしても、符合が認められるべきことに異論はないだろう。

裏を返せば、実質要件を排して形式要件のみによって危険運転致死傷罪を規律する場合には、この錯誤論による解決は使えなくなる。それゆえ、形式要件と実質要件を並置するという方針は、数値基準を下回るが当罰的である行為を捕捉できるというだけでなく、主観面において故意を認めるための安全弁を残しておくという点からみても、妥当な方向性であるように思われる。

### おわりに

本稿の検討で明らかとなったのは、危険運転致死傷罪の構成要件の見直しに際して数値基準を導入したとしても、それによって、従来と比べて故意が認めづらくはならないということである。

これまで、数値によって構成要件を画する場合の故意の内容について、包括的な研究がなかったから、検討会においては、認識必要群と認識不要群の区別なく議論がなされたために、故意の内容に疑義が生じたのであろう。

これに対して、本稿では、①数値が許容伝達機能を有しているか、②許容伝達機能を有している場合には、法はそれを「数値」という形式をもって伝達しようとしているかという観点から、認識必要群と認識不要群を切り分けることを提案した。この立場からは、①の観点から、危険運転致死傷罪における数値基準を数値として認識する必要はないことになる。

仮に、本稿の立場に拠らず、「数値を数値として認識しなければならない」という立場（あるいは、「数値を積極的に誤認している場合には故意を欠く」という立場）を前提としたとしても、最後にみたように、形式基準と実質基準が並置されるかたちで改正されるのであれば、実質基準の認識さえ認められれば、錯誤の問題として解決することも可能である。

かくして、危険運転致死傷罪の構成要件の見直しに際して数値基準を導入したとしても、数値に特有の故意の問題が生ずることはない。

61 「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」5頁〔宮村委員発言〕参照。

【付記①】 本稿は、JSPS科研費 JP24K16263による研究成果の一部である。

【付記②】 脱稿後、「法制審議会 刑事法（危険運転による死傷事犯関係）部会 第5回会議 議事録」に接した。同議事録3頁、11-14頁、17頁、25-26頁、29頁において、数値基準と故意の問題が議論されている。

そのなかで、橋爪委員は、飲酒類型・高速度類型とも、数値それ自体を故意の認識対象と解しつつ、事実認定の問題によって解決する方向性を示している。しかし、すでに述べたとおり、今般の改正において数値それ自体の認識まで要求するのは過剰ではないだろうか。

他方、小池委員は、飲酒類型について「飲酒量と飲酒からの経過時間」の認識さえあれば数値基準の故意を認めてよいという見解を示している。しかし、今般の改正が、現行法の「アルコールの影響により正常な運転が困難な状態」に一律に当たるといえる数値基準を定めようとするものである以上、数値基準は、単にアルコール保有量を意味するのではなく、運転困難状態と結びつけられた概念であるというべきであろう。そうすると、その故意を認めるにあたっても、「アルコールの影響により正常な運転が困難な状態」を基礎づける事情の認識を要するのではないだろうか。「飲酒量と飲酒からの経過時間」の認識はその間接事実にはなりえても、直接に数値基準の意味の認識の内容を構成するわけではないように思われる。