

危険運転致死傷罪の実行行為性判断に

関する一考察

星 周一郎

1. はじめに

危険運転致死傷罪は、近時における自動車運転による死傷事犯の実情等を踏まえて、その事案の実態に即した処分及び科刑を行うべく、悪質かつ危険な運転行為により人を死傷させた者に対する罰則強化の一環として創設された犯罪類型である⁽¹⁾。法形式としては、故意に一定の悪質かつ危険な運転行為を行い、それによって、意図せずに人の死傷の結果を生じさせた者を、暴行により人を死傷させた者に準じて処罰するという形態となっており、一種の結果的加重犯である⁽²⁾。すなわち、その処罰は、行為の有する実質的危险性に照らし、暴行により人を死傷させた者に準じることとされ、特に危険運転致死罪においては、暴行の結果的加重犯である傷害致死罪に準じた重い刑が規定されている。

危険運転致死傷罪は、208条の2第1項に該当する類型として、①酩酊危険運転類型と②高速度危険運転類型および③技能欠如危険運転類型が、同条第2項に該当する類型として、④通行妨害目的危険運転および⑤信号殊更無視危険運転類型があるが、実際には、①類型（特にアルコール影響類型）と⑤類型について、適用が多く見られるようである⁽³⁾。また、同罪の「基本犯」たる危険運転行為について、規範的構成要件要素や主観的構成要件要素が多用されているのが特徴である。そのため、具体的事案に構成要件該当性が認められるか否かに関して、解釈上、困難な問題が生じやすいといえる⁽⁴⁾。

本稿では、それらの構成要件要素のうち、「速度」に関する要素に着目して、その実行行為性判断について考察する。危険運転致死傷罪に規定された

運転行為の悪質性および危険性を徴表する要素には、208条の2第1項に規定された高速度危険運転における「進行を制御することが困難な高速度」と、同条第2項に規定された、通行妨害目的危険運転と信号無視危険運転における「重大な危険を生じさせる速度」とがあるが、それぞれ最近の裁判例において興味深い事例が生じてきており、その該当性判断の根拠と基準に関して検討を加えることにしたい⁽⁵⁾。

2. 進行を制御することが困難な高速度

(1) 進行制御困難な高速度の意義

208条の2第1項後段の高速度危険運転類型における進行制御困難な高速度というのは、酩酊危険運転類型における「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」に対応する要件であり、速度が速すぎて、道路状況に応じて進行することが困難な状態であるとされる。その具体的判断としては、立法当時には、時速40kmと指定された緩やかに左右に連続的に湾曲する道路を時速100kmの高速度で走行したためカーブを曲がりきれず、歩道上に乗り上げて歩行者に衝突して死亡させる場合などが例に挙げられ、カーブや道幅等の具体的な道路の状況、車両の走行性能や貨物の積載状況も、高速走行時の安定性等に影響を与える場合があるので、判断の一要素となると説明されていた⁽⁶⁾。

裁判例においても、高速度危険運転類型に該当するとされたのは、高速度に関して、制限速度を2倍以上超過している場合が多いようである。たとえば、左方に湾曲した下り坂の道路において、先行車両を時速約120kmで追い越した後、さらにその前方の普通乗用車を追い越そうとして時速約150kmの高速度で普通乗用自動車を行かせ、道路の湾曲に応じて進行させることができず、道路右側の樹木及びガードパイプに激突させて同乗者を死亡させたという金沢地判平成14年9月25日（判例タイムズ1123号283頁）や、時速40kmに指定された道路を時速約144kmから155kmで走行させたため、右方に緩やかに湾曲した部分でそれに応じた進行をさせることができず、道路左

側のガードレールに自車左後部を衝突させた上、右斜め前方へ暴走させて対向車線に進出させて、対向車の運転者や同乗者計3名を死亡させたという、静岡地判平成18年1月25日（LEX/DB：28115093）などでは、進行制御困難高速度であると認めることに問題はないであろう。

ただし、進行制御の困難性は、単に速度の遅速だけで決まるものではなく、具体的な事実関係に依拠した個別的な判断によらざるを得ないのは当然である。たとえば、速度が法定速度を大幅に超過する場合であっても、当該道路がほぼ直線で幅員が広い場合には、「進行を制御することが困難な高速度」にあたらないとされることも考えられる⁽⁷⁾。ただし、直線道路であったとしても、降雨のため路面が濡れ水たまりができていたのに、前後輪タイヤが摩耗した状態の普通乗用自動車を時速約100kmで走行させたため、滑走した自車を左前方に暴走させた上、左側路外に逸脱させて側溝とコンクリート製電柱に激突させて、同乗者らを死傷させたという釧路地裁北見支判平成17年7月28日（判例タイムズ1203号300頁）のように、路面の状態や車両の状況によっては、進行制御が困難な高速度にあたる場合も十分に考えられる。

また、事故を発生させた車両の速度が、法定最高速度を大幅に超過するものでなかったとしても、具体的な事実関係によっては、高速度危険運転類型の危険運転致死傷罪が成立する可能性もある⁽⁸⁾。制限速度の2倍以下の速度での走行において、高速度危険運転類型を認めた事案として、制限速度時速40kmの右方に湾曲する道路において、時速約70km以上の速度で進行して、自車を対向車線に暴走させたという横浜地判平成14年10月31日（公刊物未登載）などがあるようである⁽⁹⁾。さらに、長野地裁上田支判平成16年8月6日（LEX/DB：28095596）では、最高速度が時速60kmと法定されている緩やかに左方に湾曲する道路において、時速約80kmで普通乗用自動車を走行させたことにより、自車を道路の湾曲に応じて進行させることができず、右斜め前方に暴走させ、折から道路右端を対向歩行してきた歩行者2名に自車を衝突させて死傷させた事案に、高速度危険運転類型の危険運転致死傷罪が認められている。これは、鑑定結果を基に事故当時の被告人車の速度を時速約

80kmであると認定した上で、本件道路は、交通規制はないものの、幅員が約5.95mないし7.8mであって、カーブも多いなどの条件がある道路であるから、自動車運転手としては自身の速度や前方の見通し状況を十分配慮した上で運転すべき道路であるという状況下において、本件カーブはその限界旋回速度が時速約51kmないし55kmであったのに、それを優に上回る速度である時速約80kmで進入したという事情に基づいて、進行制御困難な高速度に該当すると評価した事案である。

(2) 危険性の判断基底

進行制御困難な高速度であるか否かの判断に関する限界事例として興味深いのが、千葉地判平成16年5月7日（判例タイムズ1159号118頁）である。これは、酒気帯びの状態、制限速度が時速40kmとされ、左方に湾曲していた道路を、時速約73kmないし84kmで走行して対向車線に進入して対向車と衝突し、相手の運転者らを死亡させたという事案であるが、進行制御が困難な高速度の意義について、「一般的・典型的に見て、速度が速すぎるため自車を進路に沿って走行させることが困難な速度、換言すれば、ハンドル操作やブレーキ操作のわずかな誤りによっても自車を進路から逸脱させて事故を発生させるような速度」をいうとし、「そのような速度であるかどうかは、具体的な道路の状況（道路の形状や路面の状態等）、車両の構造・性能、貨物の積載状況等の客観的事情に照らし、通常の自動車運転者において、当該速度で当該車両を進路に沿って走行させることが困難であるといえるかという基準によって判断すべきである」とした。その上で、問題となったカーブの限界旋回速度が時速86.1kmないし96.8kmであったことや、現場を走行する自動車のうち、時速70kmないし83kmで走行した普通乗用自動車が1台も対向車線にはみ出さなかったという測定結果があったこと、さらに、酒気帯びの点について、アルコールの影響は個人差の極めて大きい事柄であり、またどの程度のアルコールを身体に保有すれば自動車の運転にどの程度の影響があるかを客観的に判定することもできないことなどから、「相当程

度の酒気を帯びた者において車両の進行を制御することが困難な高速度がどの程度のものであるかを客観的、類型的に明らかにすることは、ほとんど不可能に近い」として、進行制御が困難な高速度にはあたらないとの判断を示したものである。

本件で問題となったのは、①道路状況との関連において、制限速度を時速約33km ないし44km 超過したものの、カーブの限界旋回速度が時速86.1km ないし96.8km であったという客観的事情をどのように評価するか、そして②酒気帯び状態であったことを、進行制御困難な高速度の判断において考慮すべきか否かである。

まず前者の点に関して、千葉地裁は、(イ)たとえ時速84km で走行していたとしても、限界旋回速度を時速約13km ほど下回るものであったこと、(ロ)被告人車両が、対向車線にはみだしながらも、本件カーブを横滑りすることなくほぼ道路に沿って旋回し終えていること、(ハ)前記の測定結果から、時速70 km 台の程度では、一般的に見て、わずかなハンドル操作の誤りによって車両を進路から逸脱させることとなるような、自車の進行を制御することが困難な高速度であったとまではいえないとしている。それ以外に、天候やそれに基づく路面状況、見通しの善し悪しなどの事情については明示的判断がなされていないものの、限界旋回速度に基づいた以上の判断は妥当なものといえる⁽¹⁰⁾。

後者に関しては、検察官は、前記(ハ)の測定結果は、酒気を帯びていない通常人においては車両の進行を制御することが困難な高速度にあたらないとしても、高濃度の酒気を帯びた者は、飲酒の影響により運転能力等が通常人に比して相当程度劣り、車両の進行制御能力にかなりの減退をきたすことは一般的・類型的に明らかであるから、高濃度の酒気を帯びた者が自動車を運転する場合には、より低速度での走行であっても進行制御困難な速度の要件を満たすことが多いと主張した。しかし、千葉地裁は、まず、「酒気を帯びた者がそうでない者に比べて運転操作の正確性や反応の機敏性等において劣ることは一般的に認められるところであり、また、被告人が、本件事故当時上

記のとおり相当程度の酒気を帯びた状態にあり、そのことが本件事故に少なからず影響した可能性は十分に推測できる」としつつも、前記の通り、アルコールが自動車の運転にどの程度の影響を及ぼすかを客観的に判定することは困難である上、アルコールの影響は個人差の極めて大きい事柄であるから、客観的、類型的な判断は困難であるとした。さらに、「加えて、刑法208条の2が、危険運転行為を四つの類型に分類して処罰することとするとともに、アルコールの影響については、その1項前段において『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』自動車を走行させたことをもって一つの危険運転行為の類型としていることをも考えると、同条1項後段の車両の『進行を制御することが困難な高速度』で自動車を走行させたとの類型については、運転時における運転者の心身の状態等の個人的事情については、これを考慮しない趣旨である」として、検察官の主張を退けたのである。

この千葉地裁の判断によれば、酩酊危険運転類型に該当するほどの酩酊度ではなく、さりとて、一般的・類型的な判断として進行制御困難な高速度ともいえない本件の場合には、処罰の間隙が生ずることになる。そのこと自体は、危険運転一般を構成要件要素とするのではなく、いくつかの類型ごとに詳細な規定を設けた以上、やむを得ない事態であるともいえ⁽¹¹⁾、208条の2第1項後段における「進行制御困難性」は「高速度」に基づくものであって、アルコールなどの酩酊の影響によるものでないことは、アルコールの影響を受けた危険運転を別個独立に設けていることを考えれば、あまりにも当然である。その意味において、本件の千葉地裁の判断は、基本的には妥当な見解であるといえよう⁽¹²⁾。

(3) 行為時の類型的判断と危険性の積極的判断・消極的判断

しかしながら、ここで考慮すべき「具体的事情」の中に、道路の状況や車両の状況のみを考えなければならない必然性があるのかは、やや疑問であるように思われる。すなわち、同じ高速度走行であっても、運転者の技能やその時の心身の状態などの個人的事情により、「進行制御困難性」に影響を及

ぼすことは十分に考えられる。進行制御困難性に関しては、当該行為の危険性を積極的に基礎づけるのは、あくまでも「高速度性」であり、それを基礎にした判断となるべきではあるが、気象状況や道路事情などに加えて、運転者の個人的事情という「具体的事実」を考慮してはならないというのは、条文から当然に導かれる解釈とはいえない⁽¹³⁾。千葉地裁が、アルコールの影響などの個人的事情を考慮しない趣旨であると解した際の理由として、1項前段の酩酊運転類型の存在に加えて、その影響の立証が困難であることを挙げていることには、留意する必要はあろう。

それゆえ、本件とは異なり、通常人を基準とすれば進行制御困難な高速度といえるかどうかぎりぎりの運転行為に関して、その高速度性に加えて、運転者がアルコールを摂取していたり、疲労状態にあったことが、その進行制御能力に影響を及ぼしていたことが明らかである場合にまで、いわば付随的に危険性を基礎づける事情として、運転者の酩酊という個人的事情を一切考慮してはならないのかどうかは、なお、検討の余地があるように思われる⁽¹⁴⁾。

いずれにせよ、危険運転致死傷罪における危険性判断に関しては、後述するように、行為時における一般的・類型的判断が必須となる。そのような判断において、どこまで具体的・個別的な事情を考慮に入れるべきかについて、その1つの限界線を明らかにしたのが、前掲の千葉地裁の判断だといえるであろう。

3. 重大な危険を生じさせる速度

(1) 概 説

引き続き、妨害目的危険運転類型や信号無視危険運転類型における「重大な危険を生じさせる速度」について検討することにしよう。

両類型において、危険速度というのは、それぞれ通行妨害目的、および信号の殊更無視という行為に加えて設けられた構成要件要素である。この要素が設けられた趣旨については、たとえば、赤色信号を殊更に無視する場合であっても、重大な事故となるような衝突を回避することが可能な速度まで減

速して進行するような場合には、その行為に重大な事故を生じさせる危険性が高いとは認められないためであるとされる。具体的には、事故の相手方車両等の走行状態や位置関係、道路状況など、個別の状況に即して判断されることになるであろうが、立法段階では、通常時速20km から30km の速度で走行していれば、重大な交通の危険を生じさせる速度に当たる場合が多いと説明されていた⁽¹⁵⁾。

(2) 最決平成18年3月14日

それでは、208条の2第2項該当類型という危険速度について、実際の事案においてどのような判断がなされているのであろうか。信号無視危険運転類型に関する最決平成18年3月14日（刑集60巻3号363頁）を中心にして検討していくことにしよう。

本件事案は、被告人Xが、午前2時30分ころ、普通乗用自動車を運転し、信号機により交通整理の行われている交差点手前で、対面信号機の赤色表示に従って停止していた先行車両の後方にいったん停止したものの、信号機が青色表示に変わるのを待ちきれずに交差点を右折進行すべく、信号機がまだ赤色信号を表示しているのに構うことなく発進し、対向車線に進出して、先行車両の右側方を通過し、時速約20km の速度で自車を運転して交差点に進入しようとした。そのため、折から右方道路から青色信号に従い交差点を左折して対向進行してきた被害者A運転の普通貨物自動車を前方約14.8mの地点に認め、急制動の措置を講じたが間に合わず、交差点入口手前の停止線相当位置（本来の走行車線の停止線位置）付近において、A車右前部に自車右前部を衝突させて、AとA車の同乗者Bに、それぞれ加療約8日間を要する傷害を負わせたというものである。

本件では、時速約20km で進行したことが危険速度にあたるかが第1審から一貫して争点となったが、最高裁は、「被告人は、赤色信号を殊更に無視し、かつ、重大な交通の危険を生じさせる速度で四輪以上の自動車を運転したものと認められ、被害者らの各傷害がこの危険運転行為によるものである

ことも明らかであって、刑法208条の2第2項後段の危険運転致傷罪の成立を認めた原判断は正当である」としたのである。

(3) 危険速度に関する具体的判断

信号無視危険運転類型における「危険速度」について、従来は、どのような判断がなされてきたのであろうか。判例集に搭載された下級審裁判例を見る限りでは、制限速度を超過したかなりの高速度で運転していたような場合が多い。たとえば、大阪地裁堺支判平成14年7月8日（判例時報1790号161頁）では、被告人車両が、パトカーの追尾を逃れようとして、赤色信号であった交差点に時速約80kmで進入し、折から青色信号に従って交差点に進入してきた被害車両に衝突させて被害者を死亡させたというものであり、津地判平成15年10月29日（判例時報1848号159頁）は、勤務先への遅刻を免れようと先を急ぐあまり、赤色信号の交差点に時速約70ないし80kmで進入して、折から青色信号に従って交差点に進入してきた被害車両に衝突させて、被害車両の運転者を死亡させたというものである。さらに、東京地判平成14年11月20日（判例タイムズ1119号272頁）のように、制限速度時速50kmの幹線道路を、帰宅を急ぐなどするあまり、赤色信号の交差点に時速約110kmもの高速度で進入して、横断歩道を自転車車で横断中であった被害者に衝突させ、ほぼ即死させたという事案もある。

以上の事案において、時速70kmないし110kmが「重大な交通の危険を生じさせる速度」にあたることは問題ない。しかし、進行制御困難な高速度とは異なり、信号無視危険運転類型における「危険速度」は、それが「重大な交通の危険を生じさせる」ものである限り、必ずしも「高速度」である必要はないと解される。東京高判平成16年12月15日（東高刑時報55巻1＝12号113頁）では、被告人は、午後9時ころ、信号機により交通整理のされている交差点で停止したものの、信号が青色になるまで時間を要することを知っており、また本件当日が日曜日で平日に比して交通量が少なかったことから、対向車線を進行してくる車両はないと軽信して、殊更に赤色信号を無視し、時

速約20kmで交差点を右折進行したため、折から信号に従い同交差点を対向直進してきた被害者運転の自動二輪と衝突し、被害者を死亡させたという事案について⁽¹⁶⁾、「赤色信号を殊更に無視した車両が、他車と衝突すれば重大な事故を惹起することになると一般的に認められる速度、あるいは、重大な事故を回避することが困難であると一般的に認められる速度を意味するものと解されるところ、具体的な場面においてこれに該当するかどうかは、他車の走行状態や自転車との位置関係等に照らして判断されるべきである」との見解に基づき、本件に関して、青色信号に従って対向直進する「車両の直前を右折する際に時速約20キロメートルで進行していれば、同車を発見してから直ちに制動や転把等の措置を執ったとしても衝突を回避することは極めて困難であって重大な事故の発生する可能性が大きいというべきであり、現に本件自動車が被害車両を発見しないまま衝突してから停止するまでに約7mもの距離を必要とした」という事情に基づいて、危険速度に該当するとされている。

(4) 危険速度の意義と危険性の積極的判断・消極的判断

平成18年決定の事案における危険速度の判断に対しては、それを批判する見解もある。すなわち、「即時停止できない、人に当たると死ぬ、という危険は自動車進行一般の必然であり、それ自体は許された危険に属する」から、速度自体として違法評価の根拠を提示できる程度のものでなければならず、重大危険速度というのが本件事案の程度で認められるなら、その語義に反することになるし、危険速度要件に犯罪成立範囲限定機能を持ち得ないとするのである⁽¹⁷⁾。

たしかに、時速約20kmというのは、「一般的には高速度とはいえない」⁽¹⁸⁾であろう。しかし、速度要件が問題とされているのは、前述したように、赤色信号等を殊更に無視しても、なお重大な事故を回避できるような例外的な行為を除くためである。たしかに、赤色信号を殊更無視したという場合でも、それが重大な事故を回避できるような速度であった場合には、当該行為のも

つ事故発生の危険性は相対的に低く、あえて「悪質かつ危険な自動車の運転行為」とまで言う必要はなくなる⁽¹⁹⁾。

そう考えるのであれば、本類型の危険運転の危険性を積極的に基礎づけるのは、赤色信号の殊更無視に基づく運転行為なのであって⁽²⁰⁾、危険速度というのは、危険性をいわば消極的に基礎づけるものでしかないと解される⁽²¹⁾。換言すると、交差点等で赤色信号を殊更無視して進入する場合には、かなり限られた一地点、特定の場所において、青色信号に従って他の交通関係者（他の自動車、歩行者）との関係を考えれば、もともと衝突等の事故を起こす危険性は相当程度高いといえる。それゆえ、ここでいう危険速度というのは、具体的状況において、人の生命・身体に対する危険を典型的に高度に発生させる程度であるか否かが問題なのであって、一般的には高速度といえないような場合でも、なお危険速度にあたる場合は考えられる。時速20kmから30kmというのはあくまでも目安でしかなく、その速度であることをもって直ちに危険速度にあたりと解されるわけでないことはもちろんであるが、以上のように解すれば、少なくとも平成18年決定や平成16年の東京高裁の事案における裁判所の判断は、十分に首肯できるものである。

4. 因果関係の判断と実行行為性

(1) 問題の所在

以上に加えて、平成18年の最高裁決定では、因果関係の存否が問題となった。すなわち、弁護人は、危険運転致死傷罪が法定刑の重い犯罪であり、その成立要件は特に限定的に解釈されるべきであるとする見解に立った上で、本件は、赤色信号を無視して交差点に進入しようとした際に、前方に停車車両がなく、対向車線に進入せずに赤信号を無視して直進、進行していれば、被害者らの受傷という結果は発生しておらず、結果が発生したのは、赤色信号無視ではなく、センターラインをオーバーして対向車線に進入進行したことによるのであるから、赤色信号無視の行為と結果との間に因果関係が欠けると主張した。

しかし、最高裁は、「被告人が対面信号機の赤色表示に構わず、対向車線に進出して本件交差点に進入しようとしたことが、それ自体赤色信号を殊更に見放した危険運転行為にほかならないのであり、このような危険運転行為により被害者らの傷害の結果が発生したものである以上、他の交通法規違反又は注意義務違反があっても、因果関係が否定されるいわれはないというべきである」と判示して、被告人の本件行為と結果との間の因果関係を肯定したのである。

この点について検討すると、本件事案では、条件関係、いわゆる csqn の関係の存在を肯定することに異論はないであろう。本件被告人は、赤色信号を見放して交差点に進入しようとするのがなければ、対向車線に進入することはなく、対向車線に進入するのがなければ、被害車両と衝突して被害者が受傷することもなかったからである。

(2) 危険運転致死傷罪における因果関係判断

それでは、本件で、刑法上の因果関係を認めることはできるのであろうか。

立法当時、危険運転致死傷罪における因果関係について、たとえば、自動車の直前へ歩行者が急に飛び出してきて死傷事故が発生したというような事案については、「当該交通事故の発生が運転行為の危険性とは関係ないものについては、因果関係が否定される」とする説明がなされていた⁽²²⁾。

学説の中には、この説明に基づいて、危険運転致死傷罪については、他の犯罪に関する従来の判例の立場とは異なる因果関係の見解に立っていると主張するものもある⁽²³⁾。たとえば、前述の飛び出し事案についても、事実的因果関係が否定されるわけではないので、そこでいう因果関係とは、法的因果関係ないし客観的帰属の判断を意味しているものと解されるとする見解⁽²⁴⁾、あるいは、危険運転行為と死傷結果の発生との間の因果関係は、危険運転行為の持つ高度の危険性が直接に死傷結果のなかに実現したという「危険実現」の関係であると解する見解⁽²⁵⁾である。とりわけ、後者の見解によれば、本件事案の場合、赤色信号の見放しという類型化された危険運転行為の代わりに、

それに至らない対向車線への進入という他の運転行為を代置したときに、結果が回避可能であったといえなければ、当該危険運転行為の持つ特別の危険性が結果に実現したとはいえないことになり⁽²⁶⁾、弁護人の主張通り、因果関係は否定されるべきであるようにも思われる。

これに対して、本件に関しては、信号無視という条件と対向車線の逆走という条件の2つを設定し、双方の条件が本件結果との必要条件であって、複数の条件関係は並立可能であるとした上で、信号無視の持つ類型的危険は交差交通の衝突であり、逆走のそれは対向交通との衝突であるから、本件衝突は本件行為から生じた危険の予見可能な実現に他ならないとして、結論として因果関係を認める見解も主張されている⁽²⁷⁾。

(3) 危険運転致死傷罪における実行行為判断

たしかに、本件の場合、因果関係の成立を肯定した最高裁の判断は妥当であると思われる。しかし、そのような結論を導くために必要なのは、実行行為をどこに求めるかという判断なのではないだろうか。すなわち、本件事案では、対向車線上に進入させた行為が「赤色信号の殊更無視による危険運転」に代置されるべき行為と位置づけられるべきなのかどうか問題となるように思われる。むしろ、交差点での赤色信号無視に関する事案では、そのような車両が交差点の停止線の直後ではない地点で停車している場合、つまり、その車両の前方にさらに停止している車列がある場合には、車線を変更して右折車線に進入したり⁽²⁸⁾、対向車線に進出することは、むしろ通常であるとも考えられる。そうであれば、赤信号を殊更に無視して交差点に進入しようとして、先行車両を避けるために対向車線に進入した被告人の行為は、信号無視危険運転類型の実行行為、すなわち、「赤色信号……を殊更に無視し、かつ、重大な交通の危険を生じさせる速度で四輪以上の自動車を運転」という実行行為そのものであると解すべきなのである⁽²⁹⁾。以上のように考えるならば、本件事案は、被告人の行った運転行為の危険性が結果に実現したものとまさに評価すべき場合であり、近時の判例において見出される、

「生じた結果が被告人の行為の危険性が現実化したものと評価できるかどうか」という因果関係判断に基づいても⁽³⁰⁾、因果関係は十分に認められることになる⁽³¹⁾。

危険運転致死傷罪に規定された行為類型は、道路交通法違反行為のうち、特に危険な行為のみを制限列举したものである⁽³²⁾。それゆえ、現実の事案では、同罪所定の行為とその他の道交法違反行為が併存することは多いと考えられる。その場合、実行行為性判断としては、行為時における実行行為性の判断（結果発生の類型的な危険性を持った行為であるかどうかの検討）、すなわち、結果との因果関係を帰すべき実行行為をどこに設定するか判断が重要となるのである⁽³³⁾。

5. 実行行為性判断・因果関係判断と危険性

刑法における危険性の判断は、一般には未遂犯や危険犯で問題とされることが多い。ところが、危険運転致死傷罪においては、実際に人の死傷という実害結果発生した後に、当該行為の危険性を判断することになる。それゆえ、危険運転致死傷罪の構成要件要素の認定、本稿の関心でいえば、「その進行を制御することが困難な高速度」や「重大な交通の危険を生じさせる速度」という速度要件に関しては、事後的判断となるため、事故が発生した以上、たとえば制限速度を超過しているという事情があれば、常に構成要件該当性が認められることになりかねない。それゆえ、当該結果を発生させた運転行為について、行為時における、事前的な一般的・類型的危険性判断が必須となる。

具体的には、高速度危険運転類型では、行為時判断として当該運転行為の危険性を積極的に基礎づける要素は、主として「高速度性」に求められ、それを基本としつつ、道路状況や気象状況、自動車の状況などの進行制御困難性に影響を与える一般的・類型的事情をも考慮に入れた実行行為性判断がなされることになる。これに対して、通行妨害目的危険運転類型や信号殊更無視危険運転類型では、進行を妨害する行為や信号の殊更無視という行為に

積極的な危険性が認められ⁽³⁴⁾、ただ、いわば消極的な危険性判断として、衝突相手等との関係で重大事故が避けえないような危険速度であったかどうか判断されるのであって、その場合には、「高速度」である必要はないと解される。両者とも「速度」に関わる判断要素ではあるが、実行行為性判断（危険性判断）において果たす機能は異なるのである。

ただ、そのように解するとしても、結果発生の危険性判断だけでは、通常の過失事犯と「悪質かつ危険な運転行為」による交通事犯との間に相違を見いだすことは困難である。具体的事案において、実害結果が発生している以上、過失事犯における当該運転者の運転行為にも危険性は認められ、しかも、自動車運転過失致死傷罪と危険運転致死傷罪は、ともに人の生命・身体を保護法益としている点では相違はないからである。この点、後者については、以上に加えて、副次的に、交通の安全に対する高度な危険を有していることに留意する必要がある⁽³⁵⁾。本稿で検討した、「その進行を制御することが困難な高速度」あるいは「重大な交通の危険を生じさせる速度」であるか否かの判断は、そのような「交通の安全に対する危険」を基準とすべきである。そういった危険をも伴った運転行為に、その他の交通過失事犯と質的に相違した処罰根拠（危険運転致死傷罪の重い刑を基礎づける事由）が認められるのである。ただし、その際には、当該行為の一般的類型性も考慮されなければならない。たとえば、信号無視危険運転の場合には、単に赤色信号を無視して交差点に進入したというだけでなく、その際に通常随伴する違反行為なども含めて、実行行為性を判断すべきなのである⁽³⁶⁾。

以上の検討から明らかなように、危険運転致死傷罪においては、類型毎に様々な構成要件要素が規定されているが、構成要件該当性判断をするにあたっては、各要素毎に、当該類型の危険性判断において有する意義や、危険運転致死傷罪の処罰根拠との関連において有する意義に留意しつつ、その内実を明らかにしていく必要がある。

そして因果関係判断は、そのようにして危険運転致死傷罪の実行行為と評価される危険行為の危険性が、結果に現実化したかという観点から判断する

のが妥当である。それは、生じた結果を当該行為に帰してもよいかどうかの事後的判断となり、その判断によって、当該運転行為に危険運転致死傷罪の成立が認められるか否かが決定されることになるのである。

注

- (1) 井上宏＝山田利行＝島戸純「刑法の一部を改正する法律の解説」法曹時報54巻4号(2002年)74頁。
- (2) 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年)39頁。
- (3) 福原道雄「危険運転致死傷罪の適用状況について」法律のひろば56巻7号(2003年)18頁。
- (4) そのことが、立件数の少なさにも結びついているようにも思われる。なお、末吉光太郎「報道の現場から見た危険運転致死傷罪」法律時報75巻2号(2003年)37頁以下参照。
- (5) なお、本罪に批判的な見解として、たとえば、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年)53頁、長井圓「道路交通犯罪と過失犯」現代刑事法38号(2002年)34頁以下、高山佳奈子「交通犯罪と刑法改正」刑法雑誌44巻3号(2004年)398頁などがある。その見解の意義や当否に関しては、他日に論ずる機会を得たいと考えている。なお、危険運転致死傷罪全体に関しては、交通法科学研究会『危険運転致死傷罪の総合的研究』(2005年)が包括的かつ詳細である。
- (6) 井上・前掲注(2)論文40頁。
- (7) 福原・前掲注(3)論文17頁。
- (8) 福原・前掲注(3)論文17頁以下。それ以外の事案については、公刊物未登載の裁判例を含めて同論文16頁以下。さらに、西田典之「危険運転致死罪の成立が否定された事例」刑事法ジャーナル3号(2006年)86頁以下。
- (9) 判例タイムズ1159号119頁のコメント。
- (10) 西田・前掲注(8)論文88頁。
- (11) 井田良「危険運転致死傷罪の立法論的・解釈論的検討」法律時報75巻2号(2003年)34頁。
- (12) 西田・前掲注(8)論文88頁。
- (13) 園山慶二「危険運転致死傷罪に関する犯罪事実の書き方(第3回)－高速度走行」捜査研究654号(2006年)67頁、岡野光雄『交通事犯と刑事責任』(2007年)244

頁参照。

- (14) 津田雅也「刑法208条の2第1項後段にいう『進行を制御することが困難な高速度』に該当するか否かの判断に際しては、行為者の心身の状態等は考慮しないとした事例」法学70巻5号（2006年）146頁参照。これに対して、佐伯仁志「交通犯罪に関する刑法改正」法学教室258号（2002年）73頁は、他の罪との関係を根拠として、運転者の技能や身体的状況まで考慮して判断すべきでないとする。
- (15) 井上ほか・前掲注（1）論文74頁。
- (16) 以上の事実について、中村孝「普通乗用自動車の運転者が、赤色信号を殊更に無視して時速約20キロメートルで交差点を右折進行し、自車を青色信号に従って対向直進してきた普通自動二輪車に衝突させて同車運転者を死亡させた事案につき、刑法208条の2第2項後段の『重大な交通の危険を生じさせる速度』に該当すると認められた事例」研修686号（2005年）103頁。
- (17) 原田保「赤信号で交差点を右折通過するべく反対車線に乗り入れて約20km/hで交差点進入直前に左折対向車と衝突した人身事故における危険運転致死傷罪の成否」刑事法ジャーナル7号（2007年）58頁。
- (18) 大山邦士「赤色信号を殊更に無視し、対向車線に進出して時速約20km/hの速度で普通乗用自動車を運転して交差点に進入しようとしたため、右方交差道路から左折進行してきた自動車と衝突し、同情運転者らを負傷させた行為が、危険運転致死傷罪に当たるとされた事例」研修697号（2006年）23頁。
- (19) 井上ほか・前掲注（1）論文74頁。
- (20) 井上ほか・前掲注（1）論文65頁。
- (21) それゆえ、制限速度内で運転している場合でも、本罪が成立することは十分に考えられる。大谷實『刑法講義各論〔新版第2版〕』（2007年）42頁、前田雅英ほか編『条解刑法』（2002年）551頁。また、岡本昌子「赤色信号殊更無視と『危険運転致死傷罪』」判例評論538号（判例時報1834号・2003年）55頁参照。このような点には、208条の2 I項後段の「進行制御困難な高速度」要件と208条の2 II項における「危険速度」との質的差異が認められるのである。川端博＝西田典之＝河村博＝笠井治「＜緊急特別座談会＞危険運転致死傷罪を新設する刑法の一部改正をめぐって」現代刑事法36号（2002年）88頁〔西田発言〕。なお、松宮孝明「危険運転致死傷罪の成立要件」法学教室318号別冊付録（判例セレクト2006）（2007年）35頁参照。
- (22) 井上ほか・前掲注（1）論文60頁。
- (23) 川端ほか・前掲注（21）論文82頁〔西田発言、川端発言〕参照。さらに、伊藤涉ほか『アクチュアル刑法各論』（2007年）56頁〔島田聡一郎〕も参照。
- (24) 佐伯・前掲注（14）論文74頁。

危険運転致死傷罪の実行行為性判断に関する一考察

- (25) 井田・前掲注(11)論文35頁。
- (26) 井田・前掲注(11)論文35頁。さらに、佐伯・前掲注(14)論文74頁参照。
- (27) 原田・前掲注(17)論文61頁。
- (28) 津地判平成14年5月8日(判例時報1790号159頁)は、被告人は、先を急ぐ余り、直線車線で信号待ちのために停車している自動車約10台を避けて、先行車両が停止していない右折車線に進路を変更した上で、交差点に進入している。なお、この事案に関する詳細については、多賀一忠「危険運転致死傷罪を全国初適用した事案」捜査研究607号(2002年)23頁参照。
- (29) 前田巖「交差点手前で信号待ちをしていた先行車両の後方から赤色信号を殊更に無視し対向車線に進出し時速約20kmで普通乗用自動車を運転して同交差点に進入しようとしたため自車を右方道路から右折進行してきた自動車に衝突させ同車運転者らを負傷させた行為が刑法208条の2第2項後段の危険運転致死傷罪に当たるとされた事例」ジュリスト1326号(2007年)190頁、大山・前掲注(18)論文20頁、前田雅英『最新重要判例250刑法〔第6版〕』(2007年)128頁。さらに、川端ほか・前掲注(21)論文82頁以下〔笠井発言〕参照。
- (30) たとえば、上田哲「高速道路上に自車及び他人が運転する自動車を停車させた過失行為と自車が走り去った後に上記自動車に後続車が追突した交通事故により生じた死傷との間に因果関係があるとされた事例」ジュリスト1299号(2005年)161頁など。また、山口厚『刑法総論〔第2版〕』(2007年)60頁。なお、豊田兼彦「危険運転致死傷罪の成立が肯定された事例」法学セミナー621号(2006年)110頁参照。
- (31) それゆえ、たとえば、交差点赤色信号の直前で、センターラインを超えた道路右側に隣接する、信号停止線手前にある駐車場に入るために対向車線に進入したような場合には、当該運転行為は、「赤色信号殊更無視」という実行行為性を満たさないことになる。したがって、その交差点を青色信号に従い左折してきた自動車と衝突して被害者を死傷させたとしても、その結果を帰すべき行為は、自動車運転過失致死傷罪の実行行為でしかないことになる。
- (32) 西田典之『刑法各論〔第4版〕』(2007年)48頁。さらに、川端ほか・前掲注(21)論文79頁参照。
- (33) 前田雅英『刑法総論講義〔第4版〕』(2006年)117頁。
- (34) なお、進行を妨害する行為の意義に関して、伊藤亮吉「危険運転致死傷罪における『人又は車の通行を妨害する目的』」曾根威彦ほか編『交通刑事法の現代的課題—岡野光雄先生古稀記念』(2007年)326頁参照。
- (35) 佐伯・前掲注(14)論文72頁、福原・前掲注(3)論文21頁注(6)。なお、佐伯教授は、この危険を「多数の人の生命・身体に対する危険」とであるとされる。佐

伯・前掲。しかし、危険運転致死傷罪は、たとえば被告人車の同乗者のみが死傷したという場合でも適用されるのであり、被危険化法益の多数性は、必ずしも要件とはならないのではないか。むしろ、同乗者も含めた、不特定の交通関与者に対して、危険運転をする行為者によって統御できない不特定の危険という意味での理解するのが妥当であるように思われる。拙著『放火罪の理論』298頁参照。また、小島透「危険運転致死傷罪の構造とその問題」岡山理科大学紀要B第38号（2002年）45頁以下、本庄武「危険運転致死傷罪における危険概念」前掲注（5）『危険運転致死傷罪の総合的研究』109頁以下参照。なお、川端ほか・前掲注（21）論文81頁〔河村発言〕は、特定個人に意図的に向けられた有形力の行使である暴行とは少し違うものも含まれるという意味で、危険運転行為を「暴行に準ずる」ものと捉えているとする。これに対して、岡野・前掲注（13）書240頁は、危険運転行為の限定・類型化が緩やかになるおそれが生ずるとして、「交通の安全」を保護法益に含めることに疑問を呈する。

- (36) その意味でも、危険運転致死傷罪は、単なる道路交通法違反行為の結果的加重犯ではない。川端ほか・前掲注（21）論文79頁以下。前掲最決平成18年3月14日決定のいう、（赤色信号殊更無視という）「危険運転行為により被害者らの傷害の結果が発生したものである以上、他の交通法規違反又は注意義務違反があっても、因果関係が否定されるいわれはないというべきである」とする判示は、まさにこの趣旨であると解される。前田（巖）・前掲注（29）論文192頁。