

## 危険運転致死傷罪の故意が問題となった事例

(函館地裁平成14年9月17日判決, 判例時報1818号76頁,  
判例タイムス1108号297頁)

佐藤 芳 嗣

### 【事案の概要】

(裁判所が認定した事実)

被告人は、

第1 酒気を帯び、呼気1ミリリットルにつき0.25ミリグラム以上のアルコールを身体に保有する状態で、平成14年5月13日午後10時5分ころ、函館市A付近道路において、普通乗用自動車を運転した。

第2 前記日時頃、最高速度を時速40キロメートルと指定されている左方に湾曲する前記道路において、B町方面からC町方面に向けて進行するに当たり、この進行を制御することが困難な時速100キロメートルを超える高速度で自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、道路右側の街路灯等に激突させて自車の同乗者D(当時22歳)を車外へ放出させ、よって同人を外傷性ショックにより同所付近で即死させた。

(被告人及び弁護人の主張)

上記第2の事実について、被告人は、時速100キロメートルを超える速度で本件現場のカーブを曲がる意思があったわけではなく、本件現場の手前で減速するつもりであったが、そのタイミングが遅れたために事故を惹起した旨供述した。弁護人は、被告人に時速100キロメートルを超える速度で本件カーブを走行する意思がなかった以上、被告人には危険運転行為についての故意がないから、同罪は成立せず、業務上過失致死罪が成立す

るに過ぎないと主張した。

(判決の結論)

函館地裁は、危険運転致死罪（刑法208条の2第1項後段の「その進行を制御することが困難な高速度で自動車を進行させ、よって人を死亡させた」）の成立を認め、被告人を懲役3年6ヶ月に処する旨の判決を下した。

**【判事事項】**

- 1 被告人は、客観的には、「その進行を制御することが困難な高速度で本件自動車を進行させた」ことが認められる。
- 2 危険運転致死罪は故意犯であるから、被告人に、「進行を制御することが困難な高速度」であることの認識が必要であるが、その内容は、客観的に速度が速すぎるため道路の状況に応じて車両を進行させることが困難であると判断されるような高速度で走行していることの認識をもって足り、その速度が進行制御が困難な高速度と判断されることの認識までは要しないと解する。
- 3 本件で、被告人は、①本件現場に至るまで、時速100キロメートルを超える速度で運転していることを認識しながら車両を進行させていたこと、②過去に何度も本件カーブを通行した経験があり、本件カーブが急であり、本件カーブを通過できる限界速度が時速80キロメートルくらいであると思っていたことから、本件カーブを通過する際には適宜減速して通過するつもりであったこと、③ところが、スピードメーターなどに気をとられ、本件車両が本件カーブに近づいていることを、その直前になって初めて気づきブレーキをかけたものの、間に合わず本件事故に至ったことが認められる。
- 4 被告人は、本件現場付近の道路状況を認識し、その上で、同所を安全に運転できない速度である時速100キロメートルを超える高速度で走行していることを認識しながら本件現場に向けて進行し、本件カーブを通過可能な速度まで減速することができずに、そのままの速度で本件現場に至って本件事故を惹起させたのであるから、被告人が、本件当時、客

観的に進行を制御することが困難と判断されるような高速度で、本件車両を走行させていたことを認識していたことが認められる。

- 5 被告人が、本件カーブにさしかかったら減速しようと思っていたとしても、高速走行をしていたがゆえに現実には減速できなかったのであり、被告人は、そのような速度調整という進行制御ができないほどの高速度で本件車両を進行させて本件事故を惹起させており、本件は危険運転致死傷罪が想定する事故態様の典型例の1つに該当する。
- 6 危険回避のための措置を取ろうとする意思の存在は、量刑判断の一事情としては考慮されるところとしても、犯罪の成否に影響を与えるものではない。

## 【評釈】

### 一 危険運転致死傷罪新設の背景

危険運転致死傷罪（刑法208条の2）は、2001年（平成13年）11月28日、第153回国会で「刑法の一部を改正する法律」として成立し、同年12月5日法律第138号として公布され、同月25日から施行されている。

危険運転致死傷罪は、新しく刑法に規定された犯罪類型であるが、「過失犯」としての業務上過失致死傷罪（刑法211条）が規定されている刑法第28章の「過失傷害の罪」の章でなく、「故意犯」としての傷害罪（刑法204条）、暴行罪（刑法208条）が規定されている刑法第27章「傷害の罪」の章に新しく規定された。また、業務上過失致死傷罪は「5年以下の懲役若しくは禁錮又は50万円以下の罰金」であるが、危険運転致死傷罪は致傷でも「10年以下の懲役」、致死だと「1年以上の有期懲役」（現行刑法では最高15年）で罰金刑はない。

このような交通事故犯罪の重罰化を伴う新たな犯罪類型が新設された背景<sup>(1)</sup>はどこにあるのかを検討すると以下の理由があげられる。

#### (1) 交通事故の発生件数と死傷者数の増加<sup>(2)</sup>

自動車の普及に伴い戦後昭和40年代前半まで交通事故の発生件数、負

傷者数、死亡者数はほぼ一貫して増加傾向を示した。これに対処するため、昭和43年に刑法211条の業務上過失致死傷罪が改正されその法定刑が3年以下の禁錮刑から5年以下の懲役若しくは禁錮刑に引き上げられた。昭和45年には交通安全対策基本法が制定され諸施策が遂行されるなどし、昭和40年代半ばから昭和50年代初期にかけ交通事故の発生件数、負傷者数、死亡者数が減少した。しかし、自動車及び運転免許保有者数がさらに増加し、昭和50年代半ばから再び増加に転じ、交通事故の発生件数、負傷者数はほぼ一貫して増加傾向を示している。

もっとも死亡者数については、平成4年の年間1万1451人をピークに（但し、過去最高は昭和45年の年間1万6765人である）減少傾向を見せ、平成15年度は46年ぶりに8000人を下回った。

(2) 無免許や酒酔い運転などによる悪質・重大な交通事故の発生

酒酔い運転等の悪質な違反により重大な結果を招来した交通事故が発生した場合でも、業務上過失致死傷罪や道路交通法が定める法定刑の制約及び従前の量刑の運用実態からして裁判所の量刑には限界があり、そのような裁判所の量刑の実際について被害者・遺族・マスコミなどから強い批判がなされた<sup>(3)</sup>。

(3) 犯罪被害者の権利、交通事故遺族等の立法を求める運動

従来、我が国の刑事司法では、犯罪被害者の権利保障についての配慮が乏しく、犯罪被害者の権利が訴訟手続の中で保障されることは無きに等しかった。しかし、犯罪被害者学の発展、犯罪被害者らの運動の発展を受け、法務大臣は、1999年（平成11年）11月5日、法制審議会（刑事法部会）に「刑事手続において、犯罪被害者への適切な配慮を確保し、その一層の保護を図るため、公判手続における被害者等の意見陳述等」の法整備について諮問した。法務省は、諮問の趣旨説明で、以下の通り述べている。

「近時、国民の間で、犯罪による被害者に対する配慮を求める声が一層と高まりを見せている。刑事手続において、被害者に対し適切な配慮

を確保し、一層の保護を図ることは、司法制度に対する国民の信頼を確保する上でも喫緊の課題である。」

法制審議会は<sup>(4)</sup>、2000年（平成12年）2月22日、法務大臣に対し、犯罪被害者の権利保護に関する法整備について、犯罪被害者・遺族の優先的な裁判傍聴、公判記録の閲覧・謄写、意見陳述権など8項目からなる答申を行った。この答申を受け、同年5月19日国会で「刑事訴訟法及び検察審査会法の一部を改正する法律」及び「犯罪被害者等の保護を図るための刑事手続に付随する措置に関する法律」が成立した。この犯罪被害者保護2法の制定により、犯罪被害者等が刑事手続に一定程度関与できる権利が保障されることになった。

悪質かつ危険な運転行為による交通事故の被害者・遺族らは、2000年（平成12年）11月24日から2001年（平成13年）10月22日の間、法務大臣に4回にわたり、これら事犯に厳しく対処するための法整備を求める内容の署名を合計約37万4000人分提出したという<sup>(5)</sup>。

また、平成13年の通常国会に、野党議員から、酒酔い運転、酒気帯び運転、無免許運転等の一定の道路交通法違反を犯して交通事故を起こし人を死傷させた者を10年以下の懲役・禁錮又は100万円以下の罰金に処する旨の罰則新設等を内容とする特別立法の提案があった<sup>(6)</sup>。

このような、我が国における犯罪被害者の権利擁護と交通事故被害者・家族らの悪質交通事犯の実態に即した厳罰化を求める運動が危険運転致死傷罪の新設に寄与したことは事実である。

しかし、他方、被害者に対する社会的な支援や公的な援助を充実させることは必要であり急務であるが、被害者の刑事手続への参加が、非人道的な重罰化や適正手続の軽視につながるならば望ましくないとの見解が示されている<sup>(7)</sup>が、危険運転致死傷罪について言えば、刑事実体法及び刑事手続法において被害者に対し一定の配慮をするという近年の我が国における大きな流れが、危険運転致死傷罪の新設による交通事故犯罪の重罰化につながったことは否定しがたいところである。

## 二 危険運転致死傷罪の新設の経過

### 1 法務大臣の法制審議会に対する諮問と審議

法務大臣は、法制審議会に対し、2001年（平成13年）6月18日、「自動車運転による死傷事故の実情等にかんがみ、早急に罰則を整備する必要がある」とし、危険運転致死傷罪の要綱を示し、意見を求めた。法務大臣のこの諮問段階で、既にその後新設された「危険運転致死傷罪」の基本的部分を示されており、法制審議会は法務大臣が示したこの要綱に対して意見を求められたに過ぎない。

法制審議会は、専門的見地からの検討が必要と考え、刑事法部会で審議・検討することにした。同部会は3回の審議で要旨以下のとおり議論し結論を出した<sup>(8)</sup>。

#### (1) 総論

##### ① 基本的な考え方

故意に危険な運転行為をした結果、人を死傷させた者については、これまでのように過失による死傷事犯として処罰するのではなく、故意に危険な運転行為をした結果であることを正面からとらえ、事案の実態に即した処罰の実現を図るという法務大臣の基本的な考え方に異論をはさまない。

##### ② 罪質

「故意の危険な運転行為を構成要件的行為」とし、「その結果人を死傷させる罪」であって、「故意の暴行に基づく致死傷の罪」すなわち、「暴行の結果的加重犯としての傷害罪や傷害致死罪に類似した犯罪類型である」ことを確認する。

##### ③ 危険運転行為そのものの処罰の要否

酒酔い運転その他道路交通法違反としての処罰が可能であり、人の死傷という結果が生じていない危険運転行為そのものは処罰する必要がない。

##### ④ 因果関係

結果の発生が危険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ないものとする。

⑤ 法定刑

一回の交通事故で多数の死傷者が生じ得ること、上記②の犯罪類型であることから、法務大臣の要綱のとおり、傷害罪、傷害致死罪と同程度とする。

本罪は、極めて悪質・危険な交通事犯のみを対象としているので罰金刑をもうけない。

⑥ 自動車の範囲

原動機付自転車は含めず4輪以上の車両とする。

(2) 各論

① 要綱の「自動車の進行を制御することが困難な著しい高速度」から「著しい」を削除し、「自動車の進行を制御することが困難な高速度」とする。

当該速度は、「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、すなわち、当該速度での走行を続ければ、ハンドルやブレーキのわずかなミスによって自車を進路から逸脱させて事故を発生させることになると認められる速度」を意味する。そのような速度であるか否かは、「具体的な道路の状況が主となるものの、これに加えて、車両の性能、貨物の積載状況等」によってもおのずと異なってくるから、これらの具体的な事情に照らして判断する。

道路状況に照らし、このような速度であると認められない場合、例えば、住宅街を相当な高速度で走行し、速度違反が原因で、路地から出てきた歩行者を避けられず事故を起こした場合は該当しない。

② 妨害型の危険運転行為については、何らかの事情でやむなく走行車線を変更し、他の車両の直前に進入し衝突した場合等を排除する必要が指摘された。そこで、要綱では「人若しくは自動車等に著し

## 危険運転致死傷罪の故意が問題となった事例

- く接近してその通行を妨害する方法で」とされていたが、「妨害する目的」すなわち「妨害を積極的に意図すること」が要件とされた。
- ③ 赤信号無視については、黄信号から赤信号への変わり際に行うもののような場合、危険性・悪質性が極めて高い行為といえないことから、要綱に無かった「赤信号を殊更に無視し」の要件をいれた。
  - ④ 傷害の程度が軽い業務上過失致傷事犯については、要綱のとおり、情状により刑を免除できる規定を新設する。

## 2 国会における審議<sup>(9)</sup>

危険運転致死傷罪は、「人の死傷の結果を生じさせる実質的な危険性を有する自動車の運転行為」を「故意に行い」「その結果人を死傷させた者を処罰する」ものであって、現行刑法の「暴行の結果的加重犯としての傷害罪や傷害致死罪に準ずる性格を有する犯罪」であるから、刑事の基本法である刑法に規定するとされ、平成13年10月12日閣議決定され、同年の第53回国会に「刑法の一部を改正する法律案」として提出された。

この法案の提案理由のなかで「近時、飲酒運転や著しい高速度運転など悪質かつ危険な自動車の運転行為による死傷事犯が少なからず発生しております。これまででは、不注意な運転行為によるものとして業務上過失致死傷罪により処罰されてきましたが、同罪は、これらの事犯の悪質性や重大性に的確に対応するものでなく、国民の間にも罰則の整備を求める声が高まっていることから、事案の実態に即した適切な処罰を行うための法整備が必要であります。」と述べられている。

この法案は、2001年（平成13年）11月、衆参両院とも全会一致で可決しているが、両院の法務委員会が付帯決議をしている<sup>(10)</sup>。衆議院法務委員会の付帯決議に、「本法の運用に当たっては、危険運転致死傷罪の対象が不当に拡大され、濫用されることのないよう、その構成要件の内容等を含め、関係機関に対する周知徹底に努めること。」「危険運転致死傷罪に該当しない交通事犯一般についても、本改正の趣旨を踏まえ、事案の悪質性、危険性等の情状に応じた厳正かつ的確な処断が行われるよ

う勤めること。」との内容が記載されている。参議院法務委員会の付帯決議にも同じ内容が含まれている。

### 三 危険運転致死傷罪中「進行を制御することが困難な高速度」運転についての「故意」について

1 危険運転致死傷罪は、危険運転行為（人の死傷を生じさせる実質的な危険性を有するとして法が定めた類型的な運転行為）について、運転者に故意があることが必要である。このことは、危険運転致死傷罪が、人の死傷の結果を生じさせ得る実質的な危険性を有する自動車の運転行為を「故意に行い」その結果人を死傷させた者を処罰するものであって、現行刑法の「暴行の結果的加重犯としての傷害罪や傷害致死罪に準ずる性格を有する犯罪」であるとされ、刑事の基本法である刑法に規定されたこと、そして、業務上過失致死傷罪などの過失犯を規定した刑法第28章でなく、故意犯である傷害罪、暴行罪を規定した刑法第27章に規定されたこと、既に検討した通り、法務大臣が法制審議会に諮問した要綱も、これを審議した法制審議会刑事法部会も、危険な運転行為をした結果人を死傷させた者について、これまでのように過失による死傷事犯として処罰するのではなく、故意に危険な運転行為をした結果を正面からとらえ、事案の実態に即した処罰の実現を図るとの基本的な考え方に立っていたことからして明らかである。

2 危険運転行為について運転者に故意が必要との立場で新設されたものの、実務に携わる者からすると、どのような場合に故意を認定できるか極めて曖昧な構成要件<sup>(11)</sup>になっていると言わざるを得ない。

筆者は、カーブを曲がりきれずに道路端を歩行していた学生2名を跳ね飛ばし死傷させた交通事故を担当しているが、「進行を制御することが困難な高速度運転について」の「故意」とは何を意味しているのか、どのような場合に故意が認定できるのかその判断に苦慮している。筆者の同僚弁護士にも同種の争点を抱えている弁護士がいるので、危険運転致死傷罪における故意、特に「進行を制御することが困難な高速度運転

についての故意」の認定問題は、実務上困難な問題と言える。

3 この点に関し、立法に関与した法務省の関係者は、以下の通り説明している<sup>(12)</sup>。

- ① 例えば、最高時速が40キロメートルと指定された左方に湾曲した道路を、時速100キロメートルの高速度で走行したため、カーブを曲がりきれず、自車を歩道上に乗り上げさせて歩行者に衝突させ死亡させた場合に本罪の適用がある。
- ② 「進行を制御することが困難な高速度で走行」とは、速度が速すぎるため、道路状況に応じて進行することが困難な状態で自車を走行させることを意味する。
- ③ 具体的には、例えば、カーブを曲がりきれないような高速度で自車を走行させるなど、そのような速度での走行を続ければ、車両の構造・性能等客観的事実に照らし、あるいは、ハンドルやブレーキの操作のわずかなミスによって自車を進路から逸脱させて事故を発生させることとなると認められる速度での走行をいう。
- ④ そのような速度であるか否かの判断は、基本的には、具体的な道路の状況、すなわちカーブや道幅等の状態に照らしてなされることになる。例えば、時速100キロメートルという速度は、狭い一般道では制御困難な高速度に当たり得るが、高速道路においてはこのような意味での高速度とまで言えないことが多いであろう。また、車両の性能や貨物の積載の状況も、高速走行時の安定性等に影響を与える場合があるので、かかる判断の一要素になる。
- ⑤ 故意犯であるため、「進行を制御することが困難な高速度」であることの認識、すなわち、「速度が速すぎるため道路の状況に応じて進行することが困難な状態で走行していることの認識」が必要である。
- ⑥ もっとも、「進行の制御の困難性」という評価自体の認識が必要なわけではなく、これらを基礎付ける事実を認識していることをもって足りる。

⑦ 進行の制御の困難性を基礎付ける事実としては、例えば、ハンドルのぶれや車体の揺れ等の事実、当該道路状況等に照らし進路を維持するのが困難と認められる値を速度計が示している事実、自車が他の車両に比して著しく速い速度で走行している事実等が挙げられる。

結局、制御困難な高速度であることの認識は、これらの事実を総合考慮して判断される。

4 函館地裁の本件事例は、立法に関与した当局者が例示していた上記事例に酷似している。

問題は、被告人は、本件カーブを曲がりきれない時速100キロメートルを超える速度で本件カーブを曲がる意思があったわけではなく、本件現場の手前で減速するつもりであったが、そのタイミングが遅れたために事故を惹起した点である。弁護人はこの点を捉え、被告人には本件カーブを曲がりきれない時速100キロメートルを超える速度で本件カーブを走行する意思がなかった以上「進行を制御することが困難な高速度運転についての故意がない」と主張した。

これに対し函館地裁は、「被告人は、本件現場付近の道路状況を認識し、その上で、同所を安全に運転できない速度である時速100キロメートルを超える高速度で走行していることを認識しながら本件現場に向けて進行し、本件カーブを通過可能な速度まで減速することができずに、そのままの速度で本件現場に至って本件事故を惹起させたのであるから被告人が、本件当時、客観的に進行を制御することが困難と判断されるような高速度で、本件車両を走行させていたことを認識していたことが認められる。被告人は、スピードメーターなどに気をとられ、本件車両が本件カーブに近づいていることを、その直前になって初めて気づきブレーキをかけたものの、間に合わず本件事故を惹起させた。被告人が、本件カーブにさしかかったら減速しようと思っていたとしても、高速走行をしていたがゆえに現実には減速できなかったものであり、被告人は、そのような速度調整という進行制御ができないほどの高速度で本件車両

危険運転致死傷罪の故意が問題となった事例

を進行させて本件事故を惹起させており、本件は危険運転致死傷罪が想定する事故態様の典型例の1つに該当する。」とした。

5 函館地裁が、本件で、結論として故意を認定するに至った具体的事実関係は以下の通りと整理できる。

- ① 被告人は、本件現場に至るまで、時速100キロメートルを超える速度（制限速度は時速40キロメートルの道路）で運転していることを認識しながら車両を進行させていたこと
- ② 被告人は、過去に何度も本件カーブを通行した経験があり、本件カーブが急であり、本件カーブを通過できる限界速度が時速80キロメートルくらいであると思っていたこと
- ③ 被告人は、本件カーブを通過する際には適宜減速して通過するつもりであったが、スピードメーターなどに気をとられ、本件車両が本件カーブに近づいていることを、その直前になって初めて気付きブレーキをかけたものの、間に合わず本件事故に至ったこと
- ④ 被告人は、上記の高速走行をしていたがゆえに被告人は本件カーブで現実には減速できなかったこと

函館地裁は、上記①ないし④を総合考慮し「進行を制御することが困難な高速度走行の故意」を認定し、弁護人が指摘する③の事実中「被告人は、本件カーブを通過する際には適宜減速して通過するつもりであった」としても「高速走行をしていたがゆえに被告人は本件カーブで現実には減速できなかった」以上故意の認定を覆すことはできないと判断した。

函館地裁が認定した前記①ないし④の事実関係のもとでは、この結論は妥当である。

6 ところで、故意犯である傷害罪、傷害致死罪の最高刑と同じ最高刑が規定された犯罪類型である危険運転致死傷罪の「故意の認定」につき、本件判例は、「進行を制御することが困難な高速度」であることの認識が必要であるが、その内容は、客観的に速度が速すぎるため道路の状況

に応じて車両を進行させることが困難であると判断されるような高速度で走行していることの認識をもって足り、その速度が進行制御が困難な高速度と判断されることの認識までは要しないと解する。」としている。

また、前記の通り、立法に関与した法務省関係者も、「進行の制御の困難性という評価自体の認識が必要なわけではなく、これらを基礎付ける事実を認識していることをもって足りる。」としている。確かに、規範的構成要件要素の故意の認定については、その評価を基礎付ける具体的な事実の認識とその「意味の認識」で足り、「評価の認識」までは要求されていない。

しかし、「進行制御の困難性を基礎付ける具体的な事実及びその意味の認識」とは何なのか、どのような具体的事実がありどのような認識があれば故意を認定してよいのかが明確でない。道路幅やカーブの曲がり具合などの道路状況、カーブを曲がりきれぬ限界速度、ハンドルや車体のぶれ、運転車両の様々な性能、荷物の積載状況、これら様々な具体的状況下で車両が高速走行をしていることの認識の有無等が総合的に検討されることにならざるを得ない。

このような、「進行を制御することが困難な高速度であることの認識」の認定につき、様々な前提事実の認識やその意味の認識を総合判断して結論を出すという犯罪類型は、その規定の仕方において構成要件の明確性の観点から問題がないわけではない。

実務家としては、既に検討した、危険運転致死傷罪は故意犯として立法された経過を深く認識し、過失犯に止まる業務上過失致死傷罪との質的な違いを明確に意識し、危険運転致死傷罪の故意の認定を客観的な事実に基づき厳格に行い、危険運転行為を認識しながら危険運転行為を行い、その危険運転行為の結果として死傷事故という重大な交通事故を惹起した悪質な交通犯罪に危険運転致死傷罪の適用を限定していく作業を積み重ねていく必要がある<sup>(13)</sup>。

#### 四 危険運転行為と死傷結果との因果関係

## 危険運転致死傷罪の故意が問題となった事例

危険運転致死傷罪は、一種の結果的加重犯とされているが、立法過程での議論や立法趣旨からして、危険運転行為と死傷結果との間に因果関係が必要である<sup>(14)</sup>。そして、ここでいう因果関係とは、事實的因果関係ではなく法的因果関係ないし客觀的帰属の判断を意味していると解されている<sup>(15)</sup>。

本件事案では、「被告人は、スピードメーターなどに気をとられ、本件車両が本件カーブに近づいていることを、その直前になって初めて気づきブレーキをかけたものの、間に合わず」とされている。函館地裁は、先行する危険運転行為とこの「事故直近の過失」との間に条件関係があり、この直近過失は、先行する危険運転行為に内包ないし帰属していると判断したと理解できる。

このような因果関係がない場合は、「危険運転行為の結果人を死傷させた」とは言えないが、この因果関係の判断もまた実務的には容易なことではない。

### 五 これまでに制御困難な高速運転での事故について危険運転致死傷罪が適用された事例

本件事例は、制限速度時速40キロメートルのところ時速100キロメートルを超える高速運転で事故を発生させている。これまでに、刑法208条の2第1項後段の「その進行を制御することが困難な高速度で自動車を進行させ、よって人を死傷させた」として有罪判決が言い渡された事例がいくつか報道・紹介されているが、高速運転の実態は、いずれも制限速度を大幅に超過した高速度運転の事例である。道路状況を無視した無謀な高速度運転に同条が適用されている<sup>(16)</sup>ことに留意すべきである。

#### 〈注〉

- (1) 井上宏，山田利行，島戸純，法曹時報54巻4号33頁以下「刑法の一部を改正する法律の解説」34頁以下が改正の経緯を詳細に紹介している。
- (2) 井上宏ほか前掲82頁以下，井上宏ジュリスト1216号36頁以下
- (3) 危険運転致死傷罪新設前に業務上過失致死傷罪の量刑を考えさせられた著名な2つ

の裁判例があるので参照されたい。

- ① 東名高速道路飲酒追突事故（一審東京地裁平成12年6月8日判決，判例時報1718号176頁，東京高裁平成13年1月12日判決，判例時報1738号37頁）
- ② 横浜地裁相模原支部大学生2名即死事件（横浜地裁相模原支部平成12年7月4日判決，判例時報1737号150頁）
- (4) 上田國廣，「法制審刑事法部会での議論状況について」刑事弁護22号99頁以下が詳しい議論状況を報告しているので参照。
- (5) 井上宏ほか前掲36頁
- (6) 井上宏ジュリスト1216号37頁脚注2)
- (7) 斉藤豊治「被害者問題と刑事手続」季刊刑事弁護22号90頁以下参照
- (8) 詳しくは，井上宏ほか前掲42頁以下参照
- (9) 詳しくは，井上宏ほか前掲47頁以下参照
- (10) 詳しくは，井上ほか前掲52頁以下参照
- (11) 危険運転致死傷罪の構成要件は，解釈者の価値判断を必要とする規範的要素が多用されており，構成要件が極めて曖昧であると多くの研究者が指摘している。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47頁など  
なお，長井圓「道路交通犯罪と過失犯」現代刑事法38号34頁以下は，今回の危険運転致死傷罪の新設について，刑事政策的及び刑事実体法上合理的なものであったかについて根本的な疑問を提起している。
- (12) 井上宏ほか前掲69頁以下
- (13) 川端博，西田典之，河村博，笠井治「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76頁以下，特に86頁参照
- (14) 佐伯仁志「交通犯罪に関する刑法改正」法学教室258号74頁，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34頁
- (15) 曾根威彦・前掲49項，佐伯仁志・前掲74項，井田良・前掲34頁以下
- (16) 野々上尚編「交通事故捜査II」危険運転致死傷編，近代警察社58頁以下に本件事例を含め下記の①ないし⑥の6件の判決が紹介されている。また，最高裁のホームページの「判例情報」中「下級審主要判例情報」に⑤，⑦の判決が掲載されているので判決全文を参照できる。
- ① 横浜地裁平成14年10月31日判決 懲役5年6月  
これは，酒気を帯び，かつ，最高速度時速40キロメートルの右カーブを時速約78キロメートルで走行し，対向車線に暴走させて対向車に衝突させ，対向車の同乗者を死亡させ，運転者に加療約6ヶ月の傷害を負わせた事犯である。

危険運転致死傷罪の故意が問題となった事例

- ② 水戸地裁土浦支部平成14年11月1日 懲役3年6月  
これは、最高時速50キロメートルの左カーブを時速約110キロメートルで走行し、路外の河川敷に転落し、釣りをしていた被害者を死亡させた事犯である。
- ③ 徳島地裁平成14年10月25日判決 懲役1年6月，執行猶予3年  
これは、最高速度時速50キロメートルの右カーブを時速約120ないし130キロメートルで走行し、対向車線に進入して対向車に衝突させ、対向車の運転者に加療約38日の傷害を負わせた事犯である。
- ④ 青森地裁八戸支部平成14年10月15日判決 懲役1年6月，執行猶予4年  
これは、最高速度時速50キロメートルの左カーブを時速約110キロメートルで走行し、右斜め前方に暴走し対向車に衝突させ、対向車の運転手に加療約34日の傷害を負わせた事犯である。
- ⑤ 福島地裁平成14年12月20日判決 少年 懲役4年から7年  
これは、最高速度時速50キロメートルのS字カーブを時速約120キロメートルで走行し、電柱に激突し、同乗者を死亡させた事犯である。
- ⑥ 金沢地裁平成14年9月25日判決 少年 懲役2年10月  
これは、最高速度時速60キロメートルの左カーブを、先行する車両を追い越すため、時速約150キロメートルで暴走し、道路右側の樹木等に激突し、同乗者を死亡させた事犯である。
- ⑦ 山口地裁平成15年1月22日判決 懲役2年10月  
これは、酒気を帯び、かつ、最高速度時速30キロメートルの右に屈折したY字交差点で右折進行できず、進路前方の石垣に自車を激突させ、同乗者1名を死亡させ、他の同乗者2名に加療約2ヶ月の傷害をそれぞれ負わせた事犯である。