

危険運転致死傷罪の 拡大の意義と課題

首都大学東京 都市教養学部法学系教授 星 周一郎

目次

はじめに

- 1 通行禁止道路進行型の危険運転致死傷罪
- 2 準危険運転致死傷罪
- 3 現行規定の課題——処罰の断片性は受容されているか——
- 4 むすびに代えて

はじめに

平成25年の自動車運転死傷行為処罰法の制定により、交通死傷事犯に対する刑事法的対応は、新たな局面をむかえることとなった⁽¹⁾。その1つが、従来の危険運転致死傷罪の成立範囲が狭すぎるとの批判に応える形で、通行禁止道路進行型の危険運転致死傷罪と「準危険運転致死傷罪」が制定されたことである。本稿では、それらに簡単な検討を加え、危険運転致死傷罪をめぐる現状と課題について、若干の指摘をすることにした。

1 通行禁止道路進行型の危険運転致死傷罪

自動車運転死傷行為処罰法2条6号により、通行禁止道路を進行し、かつ重大な交通の危険を生じさせる速度で自動車を運転し、よって人を死傷させる行為類型（通行禁止道路進行型）が、危険運転致死傷罪に新たに加えられた。

同罪は、大きく、「運転者の意思によっては的確に進行を制御することが困難な状態での走行であるために、重大な死傷事故を発生させる危険性の高い運転行為」と、「運転者による自動車の進行の制御自体には特段の支障はないが、特定の相手方との関係で、又は特定の場所において、重大な死傷事故を発生させる危険性の高い運転行為」の2類型からなる。

通行禁止道路進行型は、後者に属する。そして、そのなかでも、他の道路交通関係者が想定しない場所の通行、またはその方向での通行をすることで生じさせる危険が実行行為性を基礎づける点で、赤色信号殊更無視型との類似性が認められる⁽²⁾。そして、こういっ

(1) 本法制定の経緯につき、今井猛嘉「自動車運転死傷事故等処罰法の新設——危険運転致死傷罪等の改正——」刑事法ジャーナル41号（2014年）4頁以下など。

(2) 古川伸彦「自動車運転死傷行為処罰法について——新設犯罪類型の批判的検討——」法政論集264号（2015年）12頁。

た行為が、従前の危険運転致死傷罪における危険運転行為と同等の危険性・悪質性が存するものと新たに位置づけられることとなった⁽³⁾。もっとも、信号の場合と異なり、短時間での通行規制内容の変化はないため、「殊更に無視」という要件は設けられていない。

同罪の成立が認められた例として、静岡地沼津支判平成27年7月16日（LEX/DB：25540930）がある。事案は、被告人が、時速50km以上の高速度で一方通行道路を逆走して脇道から交差点に飛び出し、優先道路を進行中の被害車両に衝突し、2名を死亡させたというものである。本件では、飲酒していた被告人が、警察車両の追跡からの逃走に気を取られていたという事情があったが、裁判所は、具体的事実関係に基づき、少なくとも、本件道路が一方通行道路かもしれないという程度の認識はあるとし、同罪の故意を認定した。さらに、本件逆走行為と死亡結果との因果関係につき、当該逆走行為が原因となって事故が生じたといえればよいとして、それを肯定している。危険運転致死傷罪の成立を基礎づける危険性を内包した逆走行為に起因する形で致死傷結果が生じたのであれば、本件でいえば一時停止違反などの他の道路交通法違反行為があっても、逆走行為のもつ危険性が結果へと現実化されたと評価できる⁽⁴⁾。

2 準危険運転致死傷罪

(1) 3条1項類型

さらに、自動車運死傷行為処罰法では、従前の危険運転致死傷罪と過失運転致死傷罪と

の「中間」に位置する「準危険運転致死傷罪」として、2つの類型が設けられた。

第1は、①アルコールまたは薬物の影響により、「その走行中に正常な運転に支障を生ずるおそれがある状態」で自動車の運転を開始し、その後、②アルコールまたは薬物の影響により、現に「正常な運転が困難な状態に陥り」、人を死傷させた場合について、危険運転致死傷罪より、一段階軽く処罰する類型である（同法3条1項）。

これは、死傷事故発生時の客観面は②状態であり、危険運転致死傷罪と同一であるが、②の状態についての故意がなく、その「前段階」たる①についての故意しか認められない場合を対象とする⁽⁵⁾。そのため、危険運転致死傷罪よりは責任非難の程度が低いものの、その客観面および②についての認識の存在から、違法性および有責性の点で、過失運転致死傷罪より当罰性が高いという「中間類型」と位置づけられる⁽⁶⁾。

酩酊運転型の危険運転致死傷罪については、事故発生時には、②正常な運転が困難な状態に陥っているため、その状態に対する故意の認定が困難な場合も多い。他方で、運転開始時には①の状態にしかなく、そのことの故意が認定できるのであれば、事故発生時に②状態に陥っていた場合、②について被告人の故意が認定できなくても、道路交通法上の酒酔い運転罪または酒気帯び運転罪と過失運転致死傷罪との併合罪加重された処断刑よりも重い法定刑での処断が可能とするのが、現行法の立場であることになる。

(3) 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」警論67巻3号（2014年）46頁以下。

(4) 前田巖「判批」『最高裁判所判例解説 刑事篇 平成18年度』（2009年）215頁以下参照。

(5) 本罪の実行行為は、①段階から開始され、それについての故意を認めると解することで、行為と責任の同時存在の原則が充足され、2条所定の危険運転致死傷罪とは異なる種類の実行行為であることになる。橋爪隆「危険運転致死傷罪の解釈について」法曹時報69巻3号（2017年）20頁は、「正常な運転が困難な状態」に陥ることについての抽象的危険性のある実行行為であるとする。こういった理解を疑問とするのが、杉本一敏「自動車運転死傷行為等処罰法野成をめぐり所感——議事録を読んで——」刑事法ジャーナル41号（2014年）23頁。また、永井善之『「中間類型」としての危険運転致死傷罪および過失運転致死傷アルコール等影響発覚免脱罪について——アルコール影響類型を中心に——』井田良ほか編『浅田和茂先生古稀祝賀論文集 上巻』（2016年）716頁は、①の状態の実質は酒気帯び程度にすぎないとするが、その後②の状態に至る可能性がある状態をいうとするならば、そのような評価は必ずしも当てはまらないように思われる。

(6) 保坂・前掲注(3)論文52頁。

東京高判平成28年6月8日(LEX/DB:25543346)は、平成26年6月に池袋で生じた歩行者計7名を死傷させた事案に関するものである。東京高裁は、被告人が自動車を運転中に危険ドラッグを吸引し、その影響により、前方注視および運転操作に支障が生じるおそれがある状態で自動車を運転した結果、薬物の影響によりそれらが困難な状態に陥って結果を生じさせたことを認定したうえ、被告人は、従来の危険ドラッグの使用経験から、危険ドラッグを使用して自動車を運転すれば正常な運転に支障を生じさせるおそれがあることを認識していたのに、運転中に自ら危険ドラッグを吸引し、その影響により頭がぼろっとする等の体調の異変を感じていたことなどを根拠に、①についての認識(故意)を認め、同罪の成立を肯定している。

(2) 3条2項類型

「準危険運転致死傷罪」の第2類型は、「自動車の運転に支障を及ぼすおそれがある病気として政令で定めるもの」の影響により、第1類型と同様の状態になり、人の死傷結果を生じさせた場合を、第1類型の場合と同様に処罰するという規定である(同法3条2項)。自動車運転死傷行為処罰法施行令3条に、③幻覚の症状を伴う精神病、④発作により意識障害又は運動障害をもたらす病気、⑤そのほか、自動車の運転に支障を及ぼすおそれがある病気という観点から、具体的な病気が定められている。

たしかに、①自動車の運転に支障を及ぼすおそれがある病気に罹患した状態で自動車を運転し、②現にその影響により「正常な運転が困難な状態」に陥ったのであれば、客観的には、自動車運転死傷行為処罰法2条の危険運転行為と同種の危険を、道路交通に生じさせたことになる。だが、たとえば、発作を抑える常用薬の服用を怠ったことにより、現に「正常な運転が困難な状態」にあり、そのことを認識しながら運転を開始して死傷事故を発生させたような場合、薬を服用しないという不作為により生じた状態が「薬物の影響により」にあたるとする解釈によらない限り、同法2条には該当しえない。②の客観的状況

およびその認識の中には、①のそれらが含まれると解しうることを前提にすれば、同法3条2項の適用対象に含まれることになるだろう。

現実には、①の認識の有無が争われることが多いと考えられる。大阪地判平成28年8月24日(LLI/DB:L07150784)では、検察官は、糖尿病のため、血糖降下作用のあるインスリンを常用して自己の血糖値を調節していた被告人が、事故につながる自動車の運転を開始した際、運転中に無自覚性低血糖症による意識障害に陥るおそれがあること等を認識していたなどとして、準危険運転致死傷罪の成立を主張した。これに対し、裁判所は、被告人が無自覚性低血糖症を発症していたことは認定したが、低血糖症の影響により運転中に意識障害になるおそれがあることの認識については、認識の対象たる「おそれ」は具体的なものであることが必要だとし、事故直前に血糖値が高かったこと、運転開始時に糖分を含んだ食品等を摂取していることを勧告すれば、具体的なおそれを認識していたとは認定できないとした。そして、前兆なく低血糖症による意識障害に陥ったことの経験があったことは、低血糖症による意識障害に陥る予見可能性を基礎づけるにとどまるとして、過失運転致死傷罪の成立を認めた。もっとも、控訴審の大阪高判平成29年3月16日(裁判所ウェブサイト)は、事故直前の血糖値の高さなどから、予見可能性を認めた判断についても是認できないとしたうえで、過失の有無についてさらに審理を尽くすべきであるとして、事件を第1審に差し戻している。

3 現行規定の課題——処罰の断片性は受容されているか——

(1) 危険運転致死傷罪と過失運転致死傷罪の「間」

危険運転致死傷罪と過失運転致死傷罪とは、その前法律的な実態としては、相互に境を接した「大小」の関係に立つものといえる。しかしながら、刑法理論としてみれば、前者は、結果的加重犯類似の故意犯、後者は過失犯であり、「大が小を兼ねる」関係には立たない。そのため、実態として両罪の境界

線上に位置する事案については、審理の過程で訴因変更がなされる場合も生ずる。現に、危険運転致死傷罪での起訴において、審理の経過中に過失運転致死傷罪への訴因変更（予備的追加）がなされる例も多い。

ところが、近時、検察官による過失運転致死傷罪等での起訴に対し、危険運転致死傷罪等での起訴を求める旨の署名活動が被害者遺族らによってなされる例が、しばしば見られるようになった。もちろん、起訴は、検察官の専権事項であり、公益の代表者として合理的な裁量に基づいて行うことが認められている（刑訴法247条、248条、検察庁法4条）⁽⁷⁾。だが、署名活動後、結果的に、危険運転致死傷罪への訴因変更がなされる例も生じている。

その帰結は両様であり、一方では、訴因変更後の同罪の成立が否定されることも多い。たとえば、平成27年5月に大阪の通称アメリカ村で発生した、酒気帯び状態で自動車を駐車場から道路に進行させる際に同車を暴走させ、歩行者を死傷させた事故については、過失運転致死傷罪での起訴に対し、被害者遺族が約7万5千名分の署名を集めるなどした後、危険運転致死傷罪への訴因変更がなされた⁽⁸⁾。しかし、大阪地判平成28年11月2日（D1-Law.com判例体系：28244608）は、事故時の被告人の飲酒状況や運転状況、事故後の状況等によれば、いまだ正常な運転が困難な状態に陥っていたとは認定できないとして同罪の成立を否定し、予備的訴因とされた過失運転致死傷罪の成立を認めている⁽⁹⁾。

だが、訴因変更後の危険運転致死傷罪の成立が認められる例もある。たとえば、平成26年7月に小樽市の海水浴場近くの道路を歩行

していた被害者4名を死傷させるなどした事故に関して、被告人は当初過失運転致死傷罪等で起訴されたところ、被害者遺族らによる署名活動により約7万4千名分の署名が集められ危険運転致死傷罪等への訴因変更がなされた⁽¹⁰⁾。札幌高判平成27年12月8日（LEX/DB：25541866）⁽¹¹⁾は、被告人がアルコールを保有した状態で時速約50ないし60kmで自動車を運転中にスマートホン进行操作し、15ないし20秒程度下を向き続けて運転したため本件死傷結果を生じさせたとし、「正常な状態にある運転者として通常は考え難い運転態様の異常さからみて、被告人が、本件当時、アルコールの影響により、前方を注視してそこにある危険を的確に把握して対処することができない」⁽¹²⁾などとして、酩酊運転型の危険運転致死傷罪の成立を肯定した⁽¹³⁾。

(2) 刑法犯の対象外としての「故意行為」の評価

また、自動車運転死傷行為処罰法制定による危険運転致死傷罪の拡張以降も、同罪が成立しないことに対して国民一般からの疑問が生じうる類型が生ずることもある。

メディア等を通じて問題視されている類型の1つが、自動車運転中にスマートフォン进行操作する「ながらスマホ運転」である。前掲の札幌高裁平成27年判決の事案もそれにあたるといえるが、酩酊の影響等がなくても、「ながらスマホ運転」では、画面へ意識が集中しがちであり⁽¹⁴⁾、「危険な運転」であるとするのが一般的な評価でもあろう⁽¹⁵⁾。

「ながらスマホ運転」に起因すると評価可能な交通死傷事犯もすでに多数生じている。たとえば、平成28年10月に愛知県一宮市で、

(7) 署名活動などがあったものの訴因変更がされなかった例につき、藤村和夫編著『事業用自動車の事故と責任』（2017年）335頁以下〔星周一郎〕参照。

(8) 平成27年8月18日付、同年11月17日付各報道。

(9) なお、本件は検察官による控訴がなされた旨が報じられている。平成28年11月15日付各報道。また、平成25年9月に生じた「八幡暴走事故」に関する大阪高判平成27年7月2日（判タ1419号216頁）なども参照。

(10) 神元隆賢「判比」北海学園大学法学研究51巻3号（2015年）132頁以下。

(11) 本件につき、石井徹哉「判比」法律時報88巻7号（2016年）111頁以下、神元隆賢「判比」北海学園大学法学研究51巻3号（2015年）132頁以下。

(12) 「アルコール等の影響による正常な運転が困難」の意義に関し、最決平成23年10月31日（刑集65巻7号1138頁）で示された見解である。

(13) その他、高松地判平成27年1月26日（LEX/DB：25505772）なども参照。

被告人がスマートフォン向けゲームを操作しながら自動車を運転し、被害者の小学生を、その自宅の目前で轢死させる事故が生じたが、こういった類型は、現行の危険運転致死傷罪には当然該当しない。過失運転致死罪で起訴された被告人に対し¹⁴⁾、名古屋地一宮支判平成29年3月8日(裁判所ウェブサイト)は、前方左右を注視せず、安全を確認しないまま漫然自動車を進行させた過失に基づく同罪の成立を肯定しつつ、被告人が、「横断歩道脇に小学生がいることに気づいていたにもかかわらず、自動車の運転には全く必要のないゲームをするために、前方注視という自動車運転者として最も基本的な注意義務を怠り、本件事故に至っているのであるから、その過失の態様は非常に悪質」とする指摘をして、被告人に禁錮3年の実刑を宣告している¹⁵⁾。

(3) 現行規定に対する世論の批判の内実

平成13年の危険運転致死傷罪の制定は、並行する道路交通法の改正と相まって、飲酒運転等をはじめとする危険運転の危険性に対する国民一般の規範意識を大きく変え、一般予防効果をも高める結果となった¹⁶⁾。もちろ

ん、だからといって、交通死傷事犯の処罰全体が「厳罰化」しているわけではない。交通事故の発生が年間50万件近くを数えるなか、危険運転致死傷罪等の適用はかなり謙抑的である¹⁷⁾。国民一般の規範意識に則りつつも、同罪で処罰に値する行為類型および違法性・有責性を備えている場合を、「法の専門」に基づいて合理的に選別する対応がなされているのである。

だが、現行規定については、先にみたように、(1)危険運転致死傷罪の構成要件に解釈上曖昧な部分が残し、同罪の成立範囲が必ずしも明確でなく、訴因変更をめぐる検察官の対応や裁判所の認定に対する、一般人の理解のしづらさにも起因する「不透明感」、(2)同罪の実行行為に該当しないが、なお一定程度以上の危険な運転行為を故意に行い、結果として死傷結果を生じさせる行為態様全体を、刑法上すべて過失として評価することへの「不信任」などに基づく批判が、なおも向けられているといえる。

その根底には、(3)準危険運転致死傷罪も含めた危険運転致死傷罪と過失運転致死傷罪との評価の落差への「違和感」もあろう。従

(14) 「歩きスマホ」に関するものであるが、尾林史章ほか「視線計測による“歩きスマホ”の危険性検証」信学技報115巻504号(2016年)17頁以下は、スマートフォンでSNSを行うと視線は画面に集中し周囲にほとんど目を向けないこと、通話の場合は上の空状態で周囲の認識が疎かになり、歩行中のスマートフォンの使用によって、行われるべき安全確認が不十分になったり、目視されなくなり、周囲の歩行者等と衝突しやすくなるなどの危険性が生じることを指摘する。

(15) 道路交通法120条は、同法71条5号の5に違反して、携帯電話等を通話で使用した者、または自動車内に持ち込まれた画像表示用装置を手で保持してそれに表示された画像を注視した者を5万円以下の罰金で処罰する旨を規定するが、「ながらスマホ運転」の危険性を十分に反映した規定内容となっているのか、疑問の余地もある。なお、安孫子友祐=尾仲秀敏「『歩きスマホ』の世代傾向と意識に関する調査」モバイル14研究論文集(2014年)59頁以下参照。

(16) この公判では、被害者の父親が「ながらスマホ運転」が単なる「脇見運転と同じ過失」であることに対して疑問を投げかける意見陳述をした旨が報じられている。平成29年2月15日付中日新聞報道ほか。

(17) その他に「ながらスマホ運転」による交通事犯に関して、東京地判平成28年6月8日(公刊物等未登載)、徳島地判平成28年10月31日(D1-Law.com判例体系:28244006)、岐阜地多治見支判平成28年12月22日(D1-Law.com判例体系:28250191)、京都地判平成29年1月17日(D1-Law.com判例体系:28250290)、福島地判平成29年2月27日(D1-Law.com判例体系:28250846)などがある。

(18) たとえば、警察庁の統計によれば、原付以上運転者(第1当事者)に「飲酒あり」であった交通事故の件数は、平成12年には2万6,280件であったものが、その翌年以降一貫して減少の傾向を示し、平成27年には3,864件にまで激減している。なお、松宮孝明「自動車事故をめぐる法改正の動き」犯罪と刑罰23号(2014年)1頁以下は、ひき逃げの発生件数の増加を問題視し、その観点からの立法的対応の必要性を説く。

(19) 平成27年には53万6,899件、平成28年には49万9,232件の交通事故が発生しているが、平成27年に危険運転致死傷罪で公判請求されたのは597件、不起訴とされたのが66件である(警察庁の統計および検察統計年報による)。

来、交通死傷事犯が刑法犯としては過失とする処罰に限られていたのは、現行刑法典が自動車交通が普及する前に制定されたという偶然的事情のもとでの、罪刑法定主義、処罰の断片性等の、刑法の基本原則に基づく帰結であった。だが、そこから導かれる具体的な結論に、国民一般の理解が得られない状況が生じたため、「極めて悪質かつ危険な運転行為」のみを、暴行により人を死傷させた場合に準じて処罰するものとして危険運転致死傷罪が制定された。だが、それにより、同罪の適用の有無によって、その帰結に著しい差異がもたらされることになると同時に、同罪には該当しないが、なお過失犯としての評価にとどめることに理解が得られない行為態様などを中心に、「適正な処罰」を求める声が止まない、という状況が生じているのである²⁰。

4 むすびに代えて

以上にみた批判は、2つの点で、現行法になお検討の余地があることを示すものである。第1に、自動車運転死傷行為処罰法の制定による通行禁止道路進行型の危険運転致死傷罪の新設が示すように、同罪の類型化が適

切なものたりえているのか、不断の検討が求められる。第2に、同罪に該当しない場合に、運転者が故意に行った危険な運転行為は道路交通法違反の罰則により、死傷結果については刑法上の過失犯としてそれぞれ評価し、両者を併合罪として処理するという法理論上の「本来的なスタンス」²¹について、なお国民一般の理解が十分に得られていないことへの対応である。

他方、先にみた「ながらスマホ運転」による致死傷結果などが、「アルコールの影響による正常な運転が困難な状態」などによるそれと、同程度の違法性・有責性を有するというわけでは必ずしもない。もっとも、それを「前方不注意」という過失としてのみ評価することにも、広く国民一般の理解が得られているわけでもない。そういった「中間的な類型」を適切に評価する枠組みのあり方²²や立証の問題、犯罪者処遇の問題も含め、自動車運転死傷行為処罰法の法体系について、改めて検討が迫られる局面が早晚訪れる可能性も否定できないように思われる²³。

(ほし・しゅういちろう)

(20) これに対する批判的評価として、丸山雅夫『刑法の論点と解釈』(2014年)191頁以下、本庄武「自動車事故を巡る厳罰化のスパイラル——危険運転致死傷罪から自動車運転処罰法へ——」法学セミナー722号(2015年)27頁。

(21) 塩見淳「自動車事故に関する立法の動き」法学教室396号(2013年)34頁。

(22) 星周一郎「危険運転致死傷罪の要件解釈のあり方と立法の動向」安廣文夫編著『裁判員裁判時代の刑事裁判』(2015年)482頁以下参照。

(23) 橋爪・前掲注(5)論文4頁は、現行法が危険性の高い運転行為を完全にカバーしていない可能性があるとしても、立法技術上の問題、刑法の謙抑性・断片性の観点にかんがみれば、やむをえない制約であるとする。たしかに、危険運転行為を規定するに際して、そのような面があることは否定できない。だが、そこまでの危険性には至らないが、なお、道路交通関与者の生命・身体等に対する危険を意識的に軽視するような「無謀な運転」一般を包括的に規定する立法も、十分に可能であると思われる。たとえば、アメリカ模範刑法典2.02条(2)(c)参照。なお、川本哲郎『交通犯罪対策の研究』(2015年)1頁以下、140頁以下参照。

過失運転致死傷アルコール等 影響発覚免脱罪について

同志社大学法学部教授 川本 哲郎

目次

- 1 はじめに
- 2 客観的要件
- 3 主観的要件
- 4 成立時期
- 5 無免許運転による加重
- 6 他罪との関係
- 7 今後の課題

1 はじめに

2013年11月に成立し、2014年5月に施行された自動車運転死傷行為処罰法4条には、過失運転致死傷アルコール等影響発覚免脱罪（以下では「本罪」ないし「免脱罪」と表記する）が規定された。その条文は以下の通りである。

「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、更にアルコール又は薬物を摂取すること、その場を離れて身体に保有するアルコール又は薬物の濃度を減少させることその他その影響の有無又は程度が発覚することを免れるべき行為をしたときは、12年以下の懲

役に処する。」

本罪は、福岡飲酒運転3児死亡事件（最決平23年10月31日刑集65巻7号1138頁）において、運転者が事件現場を離れて、身体に保有するアルコールの濃度を減少させる行為を行ったことが契機となって、制定されたものである。また、犯人が犯行後に飲酒した場合について、「それまでの飲酒運転の罪証隠滅工作と考えられ、他人の生命を無視した身勝手極まりない、言語道断の人間性に欠ける行為であり、被告人の規範意識の欠如は厳しい非難に値する」とした判決も見られた（東京地八王子支判平成14年10月29日判タ1118号299頁）。

本条では、①更にアルコール又は薬物を摂取すること、②その場を離れて身体に保有するアルコール又は薬物の濃度を減少させること、③その他その影響の有無又は程度が発覚することを免れるべき行為が定められている。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、自動車運転者が、運転上必要な注意を怠り、よって人を死傷させた場合に、上記のような行為が実行されたときは、飲酒の影響の程度が立証できないことがあるが、従来は、自動車運転過失致死傷罪と道路交通法の救護義務違反の罪（ひき逃げ）の併合罪として、処断されてきた。そうすると、処断刑の上限が懲役15年となり、いわゆる「逃げ得」が生じることになることから、アルコー

ル等の影響についての証拠収集を妨げるという行為を処罰することとしたものである⁽¹⁾。

本罪については、①飲酒運転等、②過失運転致死傷、③証拠隠滅という複数の犯罪の複合形態であるところから、「なぜ飲酒酩酊運転に関してだけ、自己の刑事事件に関する証拠隠滅行為も処罰対象となるのか」という疑問が示されている⁽²⁾。これに対して、ひき逃げと同様に、期待可能性の程度を引き上げたものとして、本条の立場を支持するものもある。本罪の犯罪化は、証拠隠滅罪の例外を規定するものであり、「一定の事案において、責任非難をする側において、別の価値を保護するため適法行為の期待可能性の程度を引き上げることにより、……政策的に可罰的責任を立法上認めることは可能である」とされるのである⁽³⁾。

なお、免脱罪で2015年に検挙された者は117名である。過失運転致死傷罪が約53万人、危険運転致死傷罪が574人である⁽⁴⁾のと比較して、この数を多いと見るかどうかは見解の分かれるところであろう。

2 客観的要件

「正常な運転に支障が生じるおそれがある状態」とは、①「『正常な運転が困難な状態』であるとまではいえないが、自動車を運転するのに必要な注意力、判断能力又は操作能力

が、そうではないときの状態と比べて相当程度減退して危険性のある状態のほか、②そのような危険性のある状態になり得る具体的なおそれがある状態の両者を含む」とされている⁽⁵⁾。

「自動車」とは、原動機により、レール又は架線を用いずに走行する車両のことであり、「運転」とは、加速・操舵・制御（アクセル・ハンドル・ブレーキ）などの操作により自動車を動かす行為のことであり、「必要な注意」とは、運転の際に必要なとされる注意義務を意味する⁽⁶⁾。

「発覚することを免れるべき行為」には、「更にアルコール又は薬物を摂取すること」という積極的な「追い飲みないし重ね飲み」行為と、「その場を離れて身体に保有するアルコール又は薬物の濃度を減少させること」という消極的な態様が例示されている⁽⁷⁾。後者については、実際に発覚を免れることまで要求されるわけではないが、一定程度の時間の経過などは必要とされる⁽⁸⁾。

その場を離れて大量の水を飲むことによつて、アルコールまたは薬物の影響が発覚しないようにする行為については、前述した福岡3児死亡事件において運転者が実行したこともあって、当然、本条に該当すると考えられるが⁽⁹⁾、異論も見られる。大量の水を飲んだとしても体内に入っていたアルコールの量自

(1) 詳しくは、橋爪隆「過失運転致死傷アルコール等影響発覚免脱罪について」山口厚ほか編『西田典之先生 献呈論文集』（2017年）504-506頁。なお、永井善之「いわゆる『中間類型としての危険運転致死傷罪』および過失運転致死傷アルコール等影響発覚免脱罪について——アルコール影響類型を中心に——」井田良ほか編『浅田和茂先生古稀祝賀論文集 [上巻]』（2016年）709頁以下参照。また、ひき逃げについては、道路交通法の法定刑の上限の引き上げがあったこともあって、近年は減少を続けており、2004年の2万6件が2015年には半数以下の8,666件となっている（『平成28年版 犯罪白書』144頁）。

(2) 杉本一敏「自動車運転死傷行為処罰法の成立をめぐる所感——議事録を読んで——」刑事法ジャーナル41号（2014年）29頁、松原芳博『刑法各論』（2016年）75頁、松宮孝明「自動車事故をめぐる法改正の動き」犯罪と刑罰23号（2014年）11頁、本庄武「自動車事故を巡る厳罰化のスパイラル——危険運転致死傷罪から自動車運転処罰法へ——」法学セミナー722号（2015年）27頁など参照。

(3) 山中敬一『刑法各論 [第3版]』（2015年）76頁。

(4) 『平成28年版 犯罪白書』144頁。

(5) 高井良浩「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」捜査研究760号（2014年）9頁。

(6) 伊藤栄二＝江口和伸＝神田正淑「『刑法の一部を改正する法律』について」法曹時報59巻8号（2007年）40頁参照。

(7) 塩見淳「自動車事故に関する立法の動き」法学教室395号（2013年）33頁参照。

(8) 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巻3号（2014年）62頁。

体は変化するものではないから、本罪には該当しないという考え方も成り立ち得る、とされるのである⁽⁹⁾。

「その他その影響の有無又は程度が発覚することを免れるべき行為をしたとき」も同様に処罰される。その例としては、身代わりの運転者を立てることによって、時間が経過し、アルコール濃度が減少した場合⁽¹⁰⁾や、口臭防止用の商品を使用した場合などが考えられる。行為者が他人に頼んで身代わり犯人として出頭してもらった場合や、行為者が飲酒していなかった旨の虚偽の証言をするように他人に依頼した場合も、その間の時間の経過によっては、本罪の対象となる可能性がある⁽¹¹⁾。

3 主観的要件

本罪は、「発覚することを免れる目的」を必要とする目的犯である。したがって、まったく別の目的で、「その場を離れ」たときは本罪は成立しない。たとえば、自宅で飲酒をしていたときに、子供が急病になったので、病院に連れて行く途中で人身事故を起こしたという場合に、子供を病院に連れて行った後で警察署に出頭したという事例が考えられる⁽¹²⁾。しかし、これについては、「『免れる目的』が主たるものでなくてもよいとすれば、これを否定できるかは微妙」とする見解があるし⁽¹³⁾、「主観的要件として独自の意義は乏しい」⁽¹⁴⁾とするものや、この目的が逃走行為にない場合は例外的であるとする指摘⁽¹⁵⁾もある。

り、「免れる目的」によって本罪の成立が限定されるかどうかについては疑問がある。

本罪の故意の内容については、「(上記の)状態にあることの認識を要し、かつ、それで足り、具体的にいつの時点でそのような状態になるかまでを認識している必要はない」⁽¹⁶⁾し、「自動車を運転するのに必要な注意力や判断能力、あるいは操作能力がそうではないときの状態と比べて相当程度減退する……程度のアルコールを身体に保有していることの認識があれば足りる」⁽¹⁷⁾。

4 成立時期

追い飲みないし重ね飲みの行為について、本条では、「更にアルコール又は薬物を摂取する」行為が処罰の対象となっているために、極めて少量のアルコールを窃取した場合であっても、既遂になると考えられている⁽¹⁸⁾。

その場を離れて身体に保有するアルコール又は薬物の濃度を減少させる行為が既遂に達する時期について、具体的には、これまでに呼気アルコール量を測定するのに用いられてきた検知器によれば、約40分とされている⁽¹⁹⁾。また、判例では、この点について、「その場から離れて一定程度の時間を経過させて身体に保有するアルコール等の濃度に変化を生じさせ、運転時のアルコール等の影響の有無又は程度が発覚に影響を与えることができる程度の濃度減少に達すれば」本罪が成立する、としたものがある(札幌地小樽支判平成28年9月28日LEX/DB25448215)。

(9) 山中敬一・前掲註(3)75頁。

(10) 城祐一郎『ケーススタディ危険運転致死傷罪』(2016年)85頁。

(11) 城・前掲註(10)86頁。

(12) 今井猛嘉「自動車運転死傷事故等処罰法の新設——危険運転致死傷罪等の改正——」*刑事法ジャーナル*41号(2014年)15頁。

(13) 保坂和人・前掲註(8)62頁。

(14) 塩見淳・前掲註(7)33頁。

(15) 橋爪隆・前掲註(1)16頁。中森喜彦『刑法各論[第4版]』(2015年)34頁参照。

(16) 古川伸彦「自動車運転死傷行為処罰法について——新設犯罪類型の批判的検討——」*名古屋大学法政論集*264号(2015年)28頁。

(17) 高井良浩・前掲註(5)15頁、9頁。

(18) 保坂和人・前掲註(8)56頁。

(19) 岸毅「過失運転致死傷アルコール等影響発覚免脱罪(自動車運転死傷処罰法4条)の実務的運用について」*警察学論集*69巻1号(2016年)131頁。

(20) 岸毅・前掲註(9)132頁。

5 無免許運転による加重

自動車運転致死傷行為処罰法6条3項は、免脱罪を犯した者が、「その罪を犯した時に無免許運転をしたものであるときは、15年以下の懲役に処する」と定めている。この「無免許過失運転致死傷アルコール等影響発覚免脱」で2015年に検挙された者は6名である⁽²¹⁾。

6 他罪との関係

本罪は、2条1号および3条1号の飲酒運転致死傷罪を補充するものであるから、危険運転致死傷罪が成立するときは、本罪は成立しない。また、過失運転致死傷罪や道路交通法の飲酒運転罪も成立しない。本罪の免脱行為と道路交通法のひき逃げの罪とは併合罪となる。道路交通法の救護義務違反は不作為犯であるのに対して、本罪は作為犯であることと、本罪が、単に立ち去ることによって成立するわけではないということが、その理由である⁽²²⁾。

7 今後の課題

以上、免脱罪に関する法解釈を見てきたが、そもそも、このような規定を置くことが妥当であったのかどうかについては、一考の余地があるように思われる。自動車運転致死傷行為処罰法に規定されている危険運転致死傷罪は、謙抑性という刑事法の原則に従い、危険運転全般を対象としていないが、そこで危険運転致死傷として取り上げられた類型と実質的に同様の悪質・無謀な運転が処罰の対象とされていないことに対しては、未だに犯罪被害者から厳しい批判が表明されている。たとえば、最近では、スマートフォンを見ながら運転をしていた「わき見運転」による事故

で人に死傷を与えた場合に危険運転致死傷罪が適用されないことに対する批判があり、被害者が法整備を訴えていることが報道されている⁽²³⁾。

免脱罪については、ここでも、かなり技巧的に複雑な要件が定められているため、今後の解釈には混乱が生じることが危惧される。実際に、追い飲みを証拠上認定できなかった事例も存在する（札幌地小樽支判平成28年9月28日LEX/DB25448215）し、「その場を離れて身体に保有するアルコール又は薬物の濃度を減少させる」行為についても、その成立時期の立証が困難となる事例の出現することが予想される。さらに、「その他その影響の有無又は程度が発覚することを免れるべき行為」を安易に認定すると、本罪の成立範囲はかなり広くなることが予想される。「免れる目的」についても、上述のように、批判的な見解が散見される。そして、立法論としては、「一定の正当な理由に基づく行為を処罰範囲から除外することも、選択肢としてはあり得た」⁽²⁴⁾とする見解も示されている。また、身犯や共犯についての問題も指摘されている⁽²⁵⁾。

本罪は、自己の犯罪を隠蔽するという側面を有しているのであるから、適法行為の期待可能性が低いことは否定できない。そうすると、このような行為の処罰の在り方そのものを再検討する必要があるように思われる。

ここで、外国に目を転じると、この問題については、英米の状況が参考になると思われる。我が国では、「酒気帯び運転などをした者が、飲酒量の特定をさまたげる目的で、その場でさらに酒を飲むこと」を「重ね飲み」というが、イギリスでは、このような行為を飲酒運転の防御に用いるのをHip-flask

(21) 『平成28年版 犯罪白書』144頁。

(22) 保坂和人・前掲註(8)60頁、前田雅英『刑法各論講義〔第6版〕』（2015年）52頁。これに対して、ひき逃げ、飲酒運転、過失運転致死傷がすべて併合罪となるとするのは、城祐一郎・前掲註(10)86頁。

(23) いわゆる「ながらスマホ」の事件については、いずれも、自動車運転過失致死傷罪の成立が認められ、実刑が言い渡されている（徳島地判平成28年10月31日D1-Law.com28244006〔禁錮1年2月〕、岐阜地多治見支判平成28年12月22日D1-Law.com28250191〔禁錮9月〕、名古屋地一宮支判平成29年3月8日LEX/DB25448519〔禁錮3年〕）。

(24) 橋爪隆・前掲註(1)517頁。

(25) 松宮孝明・前掲註(2)11頁以下、杉本一敏・前掲註(2)32頁、橋爪隆・前掲註(1)517-518頁参照。

Defenceと呼んでいる。ヒップ・フラスクとは、尻ポケットに入れる携帯用の酒入れ容器のことであり、ブランデーやウイスキーなどの蒸留酒を入れるのに使われているところから、重ね飲みにも用いられることがあるために、このような表現が使われている。そして、イギリスでは、このときに、運転者には、当該事件発生前に少量のアルコールしか摂取しておらず、事件後に相当量のアルコールを摂取したことを証明することが要求される。事件となった運転行為の終了後にアルコールを摂取し、その行為がなければ、呼気や血液、尿のアルコール量は規定量を超えなかった、ということを示す必要があるのである²⁶⁾。

また、アメリカ合衆国では、カリフォルニア州などにおいて、Open Container Lawと呼ばれる法律によって、アルコール飲料の入った容器を開栓して自動車の中に持ち込むことが犯罪とされている²⁷⁾。自動車運転死傷行為処罰法4条の定める「過失運転致死傷アルコール等影響発覚免脱」の「追い飲みないし重ね飲み」の予備行為自体を処罰しているのである。これに対して、我が国の場合は、アルコールを更に摂取しようとして制止されたときには、未遂罪の規定が存在していないので、当該行為は不処罰となる²⁸⁾。したがって、当然のことであるが、その予備行為は処罰の対象とはなっていない。「『追い飲み』の意図で酒を購入しただけの段階では本罪は成

立しない」のである²⁹⁾。上述のように、英米では、重ね飲みによる免脱行為に対して、立証の方法に検討を加えたり、予備行為を処罰するなどして、対処を図っている。このようなことも、本罪の制定に当たっては考慮されてもよかつたと思われる。したがって、国会(衆議院)の附帯決議において、「飲酒運転後のひき逃げの防止を強化するため、過失運転致死傷アルコール等影響発覚免脱罪の施行後の適用状況の検証を行い、その法定刑等の在り方についての更なる検討を行うこと。」とされていることから、その検証結果に注目したい。

近年、交通事故による死者の数は減少を続け、2016年の全国の交通事故による死者数は3,904人となり、67年ぶりに3,000人台になった。しかし、それでも年間4,000人近くの人が命を奪われているというのが厳然たる事実であり、また、高齢運転者による交通犯罪³⁰⁾や、来るべき自動運転車の時代の法規制の在り方³¹⁾などの重要な問題の解決が迫られているところである。交通犯罪については、自動車運転死傷行為処罰法の制定によって、一応の結論が出されたように思われている節もあるが、依然として、弥縫的な解決に止まっているという見方も有力である³²⁾。今後は、さらに検討を重ねて、総合的かつ合理的な犯罪抑止を図っていくべきであろう。

(かわもと・てつろう)

(26) HHJ P. Murphy ed., Blackstone's Criminal Practice 2017, p.1153.

(27) この法律が、飲酒運転による事故の減少に寄与したとする評価も存在する。U.S. Department of Transportation, States With Open Container Laws Have Fewer Alcohol-Involved Vehicle Crashes, 2002, <http://www.nhtsa.gov.edgesuite-satging.net>. なお、大月昌代「アメリカの飲酒運転対策」レファレンス679号(2007年)67頁、刑部明「飲酒運転と危険運転致死傷罪」警察時報2006年12月号52頁以下参照。

(28) 岸毅・前掲註(9)137頁。橋爪隆・前掲註(1)512頁参照。

(29) 橋爪隆・前掲註(1)512頁。

(30) 拙稿「認知症などの病気と交通犯罪」井田良ほか編『山中敬一先生古稀祝賀論文集〔下巻〕』(2017年)363頁以下参照。

(31) 今井猛嘉「自動車の自動運転と運転及び運転者の概念」研修822号(2016年)3頁以下、同「自動車の自動運転と刑事実体法」『西田典之先生献呈論文集』(2017年)519頁以下、岡部雅人「自動運転車による事故と刑事責任」愛媛法学会雑誌43巻3・4号(2017年)1頁以下、拙稿「自動運転車と刑事法」同志社法学69巻2号(2017年)(印刷中)など参照。

(32) 星周一郎「危険運転致死傷罪の要件解釈のあり方と立法の動向」安廣文夫編著『裁判員裁判時代の刑事裁判』(2015年)469頁以下、古川伸彦・前掲註(6)1頁以下、丸山雅夫「自動車交通死傷事故に対する刑事的対応」井田良ほか編『川端博先生古稀記念論文集〔下巻〕』(2014年)455頁以下、拙著『交通犯罪対策の研究』(2015年)1頁以下など参照。

自動車運転致死傷行為等処罰法に関する実務上の諸問題

最高検察庁検事 城 祐一郎

〈目 次〉

- 第1 はじめに
- 第2 殊更赤無視における共謀関係の認定
- 第3 「正常な運転が困難な状態」の認定に関する問題
- 第4 事故後の逃走状況が「正常な運転が困難な状態」の評価に与える影響
- 第5 「重大な交通の危険を生じさせる速度」とはどの程度の速度か
- 第6 おわりに

第1 はじめに

自動車運転致死傷行為等処罰法（以下「本法」という。）が施行されて2年以上を経過しているが、その間に多くの危険運転致死傷罪事案等が蓄積され、実務的にも、捜査上、公判上の問題が明らかになってきている⁽¹⁾。

ここでは、本法のうちでも危険運転致死傷罪に焦点を当て、現在、どのような事柄が問題とされており、それら問題にどのような対処が求められているかという観点から述べていきたいと思っている。なお、本稿において意見にわたる部分は筆者の私見である。

第2 殊更赤無視における共謀関係の認定

1 平成28年11月10日札幌地裁判決の事案の概要及び争点

本法2条5号が規定する殊更赤無視の危険運転致死傷罪は、赤色信号を認識した上で、それを無視して走行する行為を処罰対象とするため、行為主体は赤色信号を認識した運転者である。それゆえ、実務的には、その認識に関与し得ない他の者が共同正犯となることは考え難いものと思われていた。

ところが、平成28年11月10日札幌地裁判決（裁判所ウェブサイト。以下「本判決」という。）において、事前の共謀等が認められない2運転者間において、事故直前の走行状態などから、殊更赤無視についての暗黙の共謀を認めるという判断が示された。極めて画期的な判断であると思われるので、その思考過程などを検討することとした。

まず、この事案は、被告人Aと同Bが居酒屋で飲酒した後、別の居酒屋に行くために砂川市内の一般道路を高速度でカーチェイスをしていた際に発生したものであったが、同市内の交差点において、両車とも赤色信号を無視して時速100キロメートル以上の高速度で

(1) 危険運転致死傷罪に関する主要判例の動向等については、橋爪隆「危険運転致死傷罪をめぐる諸問題」法律のひろば67巻10号（2014年）21頁以下参照。

進入したことにより、左方道路から青色信号に従って進行してきた普通乗用自動車と衝突し、同車に乗っていた被害者5名のうち4名を死亡させ、残り1名にも重傷を負わせたというものであった。この事故で被害者車両と衝突したのは被告人A運転車両であり、被告人B運転車両は、被害者運転車両から事故の衝撃で放り出された被害者の一人を轢いたものの、被害者運転車両と衝突することはなかった。

このような事案において、被告人兩名とも、まず赤色信号を無視したわけではなく見落としたに過ぎないと主張した。しかしながら、本件判決では、事実認定の問題として、本件交差点の赤色信号視認可能地点が相当に前になり、その視認可能時間が決して短いものではないことなどから、通常の運転者であれば当該赤色信号に気付かないということはあり得ないと考え、いずれの被告人の弁解も不合理であって、これを信用することはできないとした。

そして、被告人Aについては、前述したとおり、被害者運転車両と衝突していることから、被告人Aが赤色信号を認識しながらこれを無視したのであれば、時速100キロメートルを超える高速度で走行していた以上、同被告人に対する殊更赤無視による危険運転致死傷罪の成立は明らかであるが、被告人Bは被害者運転車両と衝突していないことから、同被告人には危険運転致死傷罪が成立しないのが問題となった。そのため、被告人Aと同Bとの間に殊更赤無視による危険運転致死傷行為の共謀が認められるか否かが、被告人Bの刑責を決する上で、重要な問題となったのである⁽²⁾。

2 赤色信号を無視することについての共謀関係の認定上の問題点

危険運転致死傷罪が故意犯である以上、2名以上の者が相互に意思の連絡をとり、相互協力の下に犯行に及べば共同正犯は成立する。実際にも、本法2条4号の通行妨害等の危険運転致死傷罪の類型では、助手席の者と運転者との間の共同正犯が認定されている事例も見受けられる⁽³⁾。

しかしながら、殊更赤無視による危険運転致死傷罪の場合には、共謀の内容として、兩名とも赤色信号を認識するだけでなく、それを無視することについても意思の連絡が必要となる。そのため、その意思の連絡が赤色信号を認識した後、実際の当該交差点に進入するまでの短時間の間に、互いにそれを無視して進入しようという意思連絡を行って共謀関係を形成できるかという形で問題が生じることになる。

ただ、殊更赤無視による危険運転致死傷罪の類型のうち、そもそも信号に従うつもりが全くなく、信号機の表示にかかわらず交差点に進入しようという類型のものであれば、共謀関係を認めることは比較的容易であろう。すなわち、当該事故発生の交差点以前から他の赤色信号をも無視して走行を続けてきたのであれば、相互にその後の交差点においても同様に赤色信号を無視して走行することを容易に予見でき、それを相互に認容しあって走行することは可能であって、そこに共謀関係の存在を認めることができるからである。

本判決の事案もこのような類型の殊更赤無視による危険運転致死傷行為であるとの疑いもないではないが、そのような証拠関係でない以上、赤色信号を認識しながら取って交差

(2) 被害者運転車両から放り出された被害者の一人を轢いたことを捉えて、被告人B単独の殊更赤無視による危険運転致死傷罪の成否も検討の余地はあるが、そのような事態は被告人Bにとっても予見不可能であり、殊更赤無視による危険運転行為と被疑者の死傷という結果との間の因果関係が否定されるのではないかと考える。つまり、この罪が成立するためには、「運転行為に含まれた危険の現実化として、人の死傷が生じる必要がある。」からである(鮫原意「刑事事実認定重要判例研究ノート」警察学論集69巻10号〈2016年〉147頁)。

(3) 例えば、平成22年1月7日名古屋地裁判決(判例秘書L06550015)では、助手席に同乗していた被告人は、運転自体を実行していないとはいえ、木刀を左手に持ち、助手席の窓から身を乗り出し、「邪魔だ、どけ。どこのやつだ。」などと叫びながら、木刀を振り回し、木刀で被害者運転に係る自動二輪車の後部を叩くなどしていたことから、妨害行為等による危険運転致死傷罪の共同正犯が成立することは明らかな事案であった。

点に進入したという類型の殊更赤無視による危険運転致死傷罪が成立するかどうかの検討が求められたものである。

3 本判決における共謀関係認定の理論構成

本判決では、被告人両名がカーチェイスをしていた状況からして、被告人両名は互いに相手と無関係に高速度で走行したものではないこと、そして、高速度での相互の運転を相互に認識した上で、一方が速度を上げれば、それに応じてもう一方も速度を上げるなどして速度を競っていたこと、信号認識可能地点から本件交差点までの間、減速することなく高速度のまま交差点に接近していたことを相互に認識していたと認められることなどの事実関係に照らせば、被告人両名は、相手が赤色信号に従わずに高速度のまま交差点を通過しようとしていることを相互に認識しあっていたと認められ、そこに殊更赤無視行為の共謀関係が認められるとしたものである。

相互に赤色信号を無視して交差点に進入しようという意思の連絡があり、それに応じて各自の車両を高速度で走行させて交差点に進入したのであれば、共同実行の意思も共同実行の事実も認定してよいものと思われる。

なお、本件のように、直接結果を惹起したわけではない共同正犯者が、直接正犯者が行った行為について「自分が行った」とみなされるためには、最低限、その行為を心理的または物理的に促進する影響を与えることが必要である⁽⁴⁾と考えられることに照らしても、被告人Bの上記一連の行為は、被告人Aの結果発生に至る危険性の高い行為を促進させるに足る心理的影響を与えたものであり、共同正犯としての刑責を負うに十分であろう。

第3 「正常な運転が困難な状態」の認定に関する問題

1 長時間の前方不注視についての法的評価

本法2条1号では、アルコール等の影響による危険運転致死傷罪を規定しているが、どのような状況に陥っている場合にこの状態と評価されるべきか問題となることも多い。特に、前方不注視が事故原因となっているような場合には、それが単純な過失によるものであるのか、それともアルコールの影響によるものであるのか、その区別が重要になる。

2 前方不注視が問題とされた危険運転致死傷事案

ア この点が最初に問題とされたのは、平成23年10月31日最高裁決定（刑集65巻7号1138頁。以下「平成23年最高裁決定」という。）である。この事案では、時速約100キロメートルで走行中、約8秒間にわたって一時停止していた被害車両の存在を認識していなかったものであり、同決定において「約8秒間もの長い間、特段の理由もなく前方を見ないまま高速度走行して危険な運転を継続したということになり、被告人は、いずれにしても、正常な状態にある運転者では通常考え難い異常な状態で自車を走行させていたというほかない。」と認定され、その当時の状態は「正常な運転が困難な状態」にほかならないと認定されている⁽⁵⁾。

イ また、平成25年5月29日仙台地裁判決（公刊物等未登載）は、不必要なオーディオ操作に気を取られ、約13秒もの間、前方を見ることなく時速約75キロメートルで走行した結果、道路工事作業に従事していた作業員に気付くことなく自車を衝突させて2名を死亡させたという事案において、「仙台市内中心部の一般道路で（中略）、前記の高速度走行する場合、通常であれば、恐怖心等が作用し、

(4) 西田典之＝山口厚＝佐伯仁志編『注釈刑法 第1巻 総論』812頁〔島田聡一郎〕。

(5) この最高裁の見解に対しては、たしかに異常な運転行動と言い得るが、それが正常な運転が困難とまでいえる状態なのかと疑問を呈する見解などもある（本庄武「自動車事故を巡る厳罰化のスパイラル——危険運転致死傷罪から自動車運転処罰法へ——」法学セミナー722号（2015年）24頁、同旨、林幹人「危険運転致死傷罪（アルコール影響型）における故意——最高裁平成二三年一〇月三十一日決定を契機として——」判例時報2194号（2013年）3頁。

13秒もの間前方にほとんど目を向けないまま走行するとは到底考えられず、このような被告人の運転は異常なものである。」とし、これはアルコールの影響によるものとしか考えられないとして「正常な運転が困難な状態」にあったと認定したものである。

ウ さらに、平成27年7月9日札幌地裁判決（裁判所ウェブサイト）では、スマートフォンの操作に気を取られ、15秒ないし20秒にわたり前方を注視せずに、時速50～60キロメートルで走行したという事案において、「この道路を時速50ないし60キロメートルという速度で車を走行させながら、15ないし20秒程度もの間、下を向き続けるなどという運転の様態自体が、『よそ見』というレベルをはるかに超える危険極まりない行動としか言いようがない。2、3秒ならまだしも、およそ『よそ見』とは次元が異なる。事故の恐怖を感じることなく、こうした運転ができること自体が異常であるし、携帯電話の画面を見ながら運転することがある人にとっても、ここまでの危険な行為は自殺行為に等しく、正常な注意力や判断力のある運転者であれば到底考えられないような運転である。」と認定し、そのような状態は、「正常な運転が困難な状態」に他ならないとしたものである⁽⁶⁾。

3 前方不注視における過失行為と危険運転致死傷行為の区別

これら裁判例からも明らかなように、長時間の前方不注視であれば、通常は、恐怖心等が働いて前方を見ようとするはずであり、に

もかかわらず、前方を見ることなく高速度での走行を継続することができるということ自体が、正常な運転態様とはいえないということになろう⁽⁷⁾。そして、そのような運転行為ができたという原因は、アルコールの影響に他ならないと考えられるわけである。

そこで、実務的な次の問題としては、ではどの程度の前方不注視であれば、単なる脇見やよそ見を超えて「正常な運転が困難な状態」という評価がされることになるのであろうか。平成27年札幌地裁判決では、2、3秒であればよそ見として評価し得るとしており、平成23年最高裁決定では、約8秒間で「正常な運転が困難な状態」とであると認定していることに照らせば、5～6秒の前方不注視の場合がボーダーラインになるのではないかと思われる。ただ、一般的にはこのようにいえても、当該道路の広さ、幅、直線か否か、平坦か否かなどの様々な道路状況や、当該道路の交通量、さらには時間帯等によって当然にその判断は異なってくるものと思われる。

そのため、そのような前方不注視がアルコールの影響によるものか、単なる不注意に起因するものであるかについての立証として、実務的には次のような方法も考慮されるべきであろう。具体的には、事故当時とできるだけ同様の道路状況を再現し、被告人運転車両と同型の車両の助手席に一般人に乗車してもらい、当該一般人が同車両を実際に運転したと想定し、その道路を被告人が前方を見なかった時間と同じ時間だけ、当該一般人が前方

(6) この判決の考え方に対しては、正常な運転が困難な状態の内実の認識が必要であるとし、「行為者が前方注視能力の欠如していることを認識していることが必要である。」として、この平成27年札幌地裁判決及びその控訴審判決（平成27年12月8日札幌高裁判決〈LEX/DB25541866〉。以下「平成27年札幌高裁判決」という）を妥当でないとして批判する見解（石井徹哉「特別刑法判例研究」法律時報88巻7号〈2016年〉114頁）があるが、前方注視能力が欠如していたかどうかは法的評価であり、その前提となる運転の困難性を基礎づける事実についての認識があれば足りるものと考えらるべであらう。また、「運転行為者が自身が運転困難状態にあったという評価に至ることは、運転困難状態の認識を認めるための要素ではない。」（蛭原・前掲注(2)154頁）とするのも同旨であらう。

(7) このような考え方に対し、「前方を注視すれば結果を避けえた以上、単なる自動車運転過失致死傷罪にとどまり、故意基本犯である危険運転が当該結果に現実化したわけではない。」として、前方を見なかったという類型についてはアルコールの影響による危険運転致死傷罪は成立しないとする反論もある（佐久間修「危険運転致死傷罪をめぐる諸問題」刑法雑誌53巻3号〈2014年〉115頁）。しかしながら、アルコールの影響により前方を注視できないまま運転行為に及んだこと自体が故意基本犯として問題がある以上、当該行為は結果発生の危険を現実化させるに十分なものではないかと思われる。

を見ずに同車を走行させ、前方を見ないことによる恐怖心等がどの程度のものを供述してもらい、それを証言してもらうという捜査方法を検討してもよいのではないかと思われる。

第4 事故後の逃走状況が「正常な運転が困難な状態」の評価に与える影響

アルコールの影響下における運転行為により事故を生じさせたものの、直ちに現場から逃走した場合において、その後、特段の事故を起こすことなく自宅に逃げ帰るなどの事案もしばしばみられる。このような場合、事故後に正常な運転行為がみられることから、この事実を捉えて事故当時も正常な運転ができていたのではないかと推認されて、結果的に危険運転致死傷罪での立件を断念するという事案もみられる。

しかしながら、事故による衝撃等により、いわゆる「酔いがさめる」とか「我に返る」という事態が起きることは経験則上明らかであることから、必ずしも上記のような評価が常に正しいとは限らないであろう。

この点について論及したものとして、平成27年札幌地裁判決の控訴審である平成27年札幌高裁判決では、本件事故後約10キロメートルにわたり事故等を起こすことなく走行したことについて、「本件事故後の運転について、事故を引き起こしたことによる精神的衝撃やそれに伴う覚醒効果等を考慮すると、事故前後の運転に際して他に事故を起こさなかったことなど、異常な点が認められないとしても、被告人が本件事故を起こしたときに正常な運転が困難な状態にあったことと矛盾するものではない。」としており、「事故を引き起こしたことによる精神的衝撃やそれに伴う覚醒効果等」が判決上考慮されていることが実務的にも参考になろう。

第5 「重大な交通の危険を生じさせる速度」とはどの程度の速度か

1 重大な交通の危険を生じさせる速度についての判例の見解

本法2条4、5及び6号では、いずれの類

型においても「重大な交通の危険を生じさせる速度」で走行することを構成要件としている。

この点について、平成18年3月14日最高裁決定（刑集60巻3号363頁）によれば、時速約20キロメートルでの走行について、この重大な交通の危険を生じさせる速度であると認定しており、また、同年9月23日東京高裁判決（高検速報（平成18年）132頁）においても、「対面の赤色信号表示を無視して時速約20キロメートルの速度で交差点に進入すれば、（中略）衝突の危険及びこれにより人身に危害を及ぼす危険は極めて大きいというべきである。」として、その速度での走行は、重大な交通の危険を生じさせる速度であるとしている。

2 時速20キロメートル以下での走行の場合

実務的には、時速20キロメートル以下での走行の場合には、この重大な交通の危険を生じさせる速度に該当しないとして構成要件該当性を欠如するのではないかという問題がある。

しかしながら、上記各判例は、いずれも時速20キロメートルであれば、これに該当すると述べているだけであって、それ以下の速度の場合に該当しないといっているわけではない。実際にも、例えば、本法6号に該当するかどうか問題となる場合として、歩行者天国として自動車の通行が禁止されている道路を時速約15キロメートルで走行し、歩行者を跳ね飛ばして走行を続けたような場合を想定して考えれば、これが時速20キロメートル以下であることから危険運転致死傷行為に該当しないというのは不適切であろう。法はこの速度を限定して規定しているわけではない以上、時速20キロメートルというのは一つの目安ではあるが、当該道路の状況や車両や歩行者の通行状況やその量などを総合的に考察して、それが重大な交通の危険を生じさせる速度に該当するかどうか検討すべきである。

3 衝突直前に停止した場合

さらに別の問題として、例えば、被疑者は、赤色信号を無視して時速20キロメートル

以上で交差点に進入したものの、左右道路から青色信号に従って進入してきた車両を発見して急ブレーキをかけた結果、交差点中央で停止したが、当該進行車両と衝突し、同車の運転者等が負傷したという場合において、被疑者に殊更赤無視による危険運転致死傷罪が成立するかという問題がある。衝突した段階では速度は時速20キロメートル以下となることから、重大な交通の危険を生じさせる速度の要件を満たさないのではないかが問題となるからである。

しかしながら、赤色信号を無視して走行した段階において時速20キロメートル程度で走行していれば、たとえ衝突時にそれだけの速度が出ていなくても差し支えないと考えられる。というのは、殊更赤無視による危険運転致死傷罪についての構成要件は、殊更に赤色信号を無視して重大な交通の危険を生じさせる速度で「自動車を運転」する行為であるから、それは赤色信号を無視して時速20キロメートル程度の速度で「自動車を運転」した行為の結果、人を死傷させれば構成要件を充足することから、衝突時点で重大な交通の危険

を生じさせる速度を出していたことが求められるわけではないからである。

第6 おわりに

危険運転致死傷罪の各類型において実務的に頭を悩ませる問題が次々に発生してきているのが実情である。ここで紹介した問題はそのうちのほんの一例にすぎないものであるが、より適切な捜査処理のためにも、更なる研究、検討が求められるところである。

〔追記〕

本稿脱稿後の平成29年4月14日、札幌高裁は、本判決である平成28年札幌地裁判決を不服として控訴した被告人兩名の控訴を棄却した（公刊物等未登載）。その内容は、上記札幌地裁判決の判断を是認するものであり、本稿で紹介した危険運転致死傷行為における被告人兩名の共謀関係等に関する事実認定及び法律判断の妥当性を全面的に肯定したものであった。

（たち・ゆういちろう）