

刑事判例研究(6)

中央大学刑事判例研究会

いわゆるドリフト走行が、危険運転致死傷罪の要件である「そ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る行為」に当たらないとされた事例

根 津 洸 希

〔大阪高裁平成二七年七月二日(平成二六年(う)第一三二二号判タ一四一九号二一六頁)〕

【事案の概要と審理経過】

一 事案の概要

本事案の概要は以下のとおりである。なお位置関係等について略称を用いる場合があるため、本稿二九六頁の現場見取図を参照されたい。

被告人は、被告人車両を運転して市道を北から南に走行し、本件交差点に差し掛かり、停止線手前の①地点の辺りで一旦時速二〇ないし三〇kmに減速すると、ギアを三速から二速に落とし、一時停止することなく停止線を越え、④地点でアクセルを急に踏み

込んだ。被告人は、そのまま直線的に市道中央付近の⑤地点まで進むと、同地点で急にハンドルを大きく左に切ったが、その頃、被告人車両の後輪が横滑りを始め、本件交差点に進入後、そのまま府道の東行き自動車線を越えて西行きの対向車線に進出した。

被告人は、被告人車両が対向車線を越えた辺りで、グリップを回復しようとハンドルを右方向に切った。すると、被告人車両は、府道南側のガードレールに当たる前に、⑥地点において左に向きを変えたが、まだ横滑りは収まらなかった。被告人は、グリップを完全には取り戻せていない状態であったが、⑥地点においてアクセルを強く踏み、これにより被告人車両は自動車線に復帰したが、勢いあまって府道北側のガードレールに衝突する危険を感じて右にハンドルを切った。結局、被告人は、⑧地点において被告人車両の後部を同ガードレールのX1部分に衝突させた。

被告人車両は、その後、右方に進路を変え、再び対向車線に進入すると、さらに府道南側の歩道との間の段差を乗り越え、X2地点において歩道柵をなぎ倒して歩道上に乗り上げ、X3地点において各被害者らと被告人車両を衝突させ、本件被害者らに傷害を負わせた。

以上について検察官は、被告人の上記運転行為が刑法二〇八条の二第一項後段にいう「そ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る行為」に該当し、危険運転致傷罪が成立すると主張した。

二 原審の判断

検察官は本件交差点の限界旋回速度が時速四二・一kmであるとしつつ、被告人車両は時速四〇kmを超えて走行していたとの主張を前提として危険運転致傷にあたると主張した。しかしこれについて原審京都地方裁判所は、被告人車両の速度が四〇kmを越えていたとは認めず、それを下回っていたとしつつ、次のように判示して危険運転致傷罪の構成要件には該当しないとし、自動車運転過失傷害罪が成立するにとどまるとした。すなわち、「危険運転致傷罪にいう『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、道路の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であり、例えば、カーブを曲がりき

れないような高速度で自転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つて自転車を進路から逸脱させて事故を発生させることになることと認められるような速度での走行を指すものと解される。(中略)ドリフト運転がなされたが故に低速でも被告人車両が制御不能になり易かった事実は否定し難いことに照らせば、急加速という速度的な要因とともに急ハンドルを大きく切つたという運転操作の要因が複合して被告人車両が制御不能となり、本件事故が生じたと認めるのが相当である。そして、本件の証拠関係においては、そのいずれが主たる原因か特定することは困難であつて、被告人車両が高速度、すなわち、ハンドルやブレーキの操作のわずかなミスによつて自転車を進路から逸脱させて事故を発生させることになることと認められるような速度で走行したが故に、本件事故が生じたと認めるには、なお合理的疑いが残るといわざるを得ない。」

これに対し、検察官が事実誤認を理由に、弁護人が事実誤認、量刑不当を理由に控訴した。

三 本判決

この事実誤認の主張に対し、本判決は以下のように判示して、危険運転致傷罪にいう「その進行を制御することが困難な高速度」には当たらないとした。「本件事故は、被告人が本件交差点でドリフト走行しようとして、前記のように、クラッチペダルを踏むなどして減速しながら交差点に近づき、交差点入口手前(④地点)でギアを二速に入れ、クラッチペダルを踏んだままアクセルペダルを踏み込んでエンジンの回転数を上げてから、左に急ハンドルを切り、アクセルペダルを踏んだままクラッチペダルから足を放してクラッチをつなぎ、後輪を右に滑らせてから素早くハンドルを右に切るといふ、通常の運転方法からかけ離れた特殊な運転操作をして、交差点を素早く直角的に左折しようとしたが、その操作の時期や程度を誤つて、被告人車両を制御不能の状態に陥れ、暴走させて引き起こしたものと推認される。そして、このように、被告人が、ドリフト走行をするため、あえて上記のように重大な危険を生じさせるべき運転操作を行った場合、被告人車両の速度の点のみを切り離して、「高速度走行」といえるためには、原判

決が説示するとおり、被告人車両が制御不能に陥った主たる原因が、その速度の点にあったことを要すると解すべきところ、本件では、同車両が制御不能に陥るまでの速度は、前認定のように、時速四〇kmを相当下回っていたのであるから、この速度自体が、同車両の制御を不能にする主たる要因であつたとは到底認められず、同車両の制御が不能になつたのは、被告人が上記のような特殊な運転方法をあえて選択し、しかも、その運転操作を誤つたことに起因するものであつたと認められる。したがつて、原判決が、被告人車両が、高速度、すなわち、ハンドルやブレーキの操作のわずかなミスにより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ような速度で走行したが故に、本件事故が生じたと認めるには、なお合理的な疑いが残るとした判断は、正当として是認できる。」

【研究】

一 問題の所在

本件では、被告人がドリフト走行という通常の左折方法とは著しく異なつた態様で自動車を運転し、そのための急加速とハンドル操作という二つの要因によつて自車を制御不能に陥らせ、それゆえ本件事故を生じたものである。しかし速度自体は時速四〇kmを下回つており、このような速度でもなお刑法二〇八条の二第一項後段にいう「その進行を制御することが困難な高速度」であるといえるかが問題となる。

二 法制審議会における説明

「その進行を制御することが困難な高速度」の意義については、その立法に際しての法制審議会における説明が参考になるものと思われる。刑法二〇八条の二、危険運転致死傷罪が創設された背景としては、立法当時、飲酒運転や

著しい高速運転など、いわゆる交通三悪といった、最も基本的な交通ルールを無視した無謀な運転による悪質・重大な死傷事犯が後を絶たず、これらとくに悪質性の高いものに関しては、従来の業務上過失ではなく、暴行・傷害罪に準じた犯罪として処罰することが事案の実態に即した処罰を可能にするものと考えられた。そのような背景の下、法制審議会において、本事案のような暴走行為による危険運転を取り締まる類型として「その進行を制御することが困難な高速度」での走行により人を死傷させた場合の規定が創設された。法制審議会の説明をみると、「その進行を制御することが困難な高速度」の意味は「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になる」と認められるような速度」ということを内容としている⁽¹⁾。交通事故というものはさまざまな要因が重なって起こりうるものであるから、重要なのは「あるいは」以後の、「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になる」と認められるような速度」であるといえるか、である。つまり他の操作ミスはわずかなものにとどまるのに、速度が速すぎるために制御不能に陥ったのか、あるいは他の操作ミスがわずかであったとはいえないほど制御不能の大きな要因になっているのか、という点が分水嶺となつて「その進行を制御することが困難な高速度」が判断されることになる。

三 「その進行を制御することが困難な高速度」について判断した先例

法制審議会における「その進行を制御することが困難な高速度」についての説明は以上のとおりであるが、実務上はこの文言に対しどのような理解がなされているのであろうか。この「その進行を制御することが困難な高速度」に

ついで判断した最高裁判例は、以下では下級審裁判例をみていくこととする。

下級審裁判所の判断を概観すると、この「その進行を制御することが困難な高速度」という文言は、「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つ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」と認められるような速度⁽²⁾を意味するとされ、これは法制審議会での説明と一致する。であるとすれば、とりわけ本件で問題となつていふように、制御不能に陥つた要因が、速度的要因以外にも存する場合に、速度が制御不能の原因であつて速度以外の要因が「わずかなミス」にとどまるものか否かが重要になる。なぜなら、速度以外の要因が「わずかなミス」にとどまらない場合は、制御不能の原因は速度ではなく操作ミスによるのであつて、「その進行を制御することが困難な高速度」であるとはいえない場合があるからである。

先例においては、たとえば長野地裁平成一六年八月六日判決⁽³⁾など、「その進行を制御することが困難な高速度」に該当するか否かを、限界旋回速度を目安として判断しているものが多く見受けられる。限界旋回速度というのは、カーブの旋回半径、いわゆるコーナールと、路面の横滑り摩擦係数から算出した、そのカーブを曲がりきることのできる最高速度を指すものである。すなわち、この限界旋回速度を超えたスピードでカーブに進入した車は、タイヤのグリップ力が車にかかる遠心力に負けてしまい、原理的にカーブを曲がりきることができない⁽⁴⁾。つまり、速度以外の操作ミスがたとえ非常にわずかであつたとしても、あるいはそもそも速度以外に操作ミスが存在しなくとも制御不能に陥ることとなる。このような場合には、あきらかに速度が原因となつて進路から自車を逸脱させているといえるため、比較的容易に「その進行を制御することが困難な高速度」に当たるといふ。先例の多数はこの限界旋回速度を超えていることを理由に危険運転致死傷罪にいう「その進行を制御することが困難な高速度」を肯定しているよ

うである。

しかし、本件のように速度が制御不能の原因となっているかが必ずしも明らかではない場合には、どのような判断がなされるのであろうか。限界旋回速度を超えていれば明らかに速度が原因であるということもできようが、限界旋回速度を超えない事例にあつては、その制御不能の原因が真に速度の点にあるのかを確認せねばならない。この点、先例は限界旋回速度を下回つた場合に、一律に危険運転致死傷罪の適用を否定しているというわけではなく、少ないながらこれを肯定している判例も存在するところである。その中でもたとえば東京高裁平成二二年一月一日判決⁽⁵⁾は、限界旋回速度未満の速度であつても、危険運転致死傷罪にいう「進行を制御することが困難な高速度」に当たると判断した事例である。当該事案では、限界旋回速度を超過してはいないが、ほぼそれに近い高速度であつたという点、ハンドル操作のミス⁽⁵⁾の程度はわずかであり、飲酒や脇見等の事実もなかつたという点、同箇所を通過する他の車両の速度と比較しても相当に速かつたという点、これら三点を挙げている。これらを総合考慮して、ハンドル操作は「わずかなミス」であつて、「わずかなミス」によつ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ような速度であつたとして、「その進行を制御することが困難な高速度」に当たるとした。

また類似の事案について福岡高裁平成二二年一〇月二〇日判決⁽⁶⁾は、「本件カーブの限界旋回速度に近い速度で進行していた本件車両について、本件カーブに沿つて適度にハンドルを右に切り、その終点に向けてそれまで右に切つていたハンドルをタイミング良く左に戻していくという操作や対向車線にはみ出していたのを自車線内に戻すために、それまで右に切つていたハンドルを、単に戻すだけでなく、横滑りの状態を引き起こさないように適度に左に切り返す操作は、いずれもわずかなミスも許されない極めて繊細で高度な判断と技術を要する」として、「その進行を制御

することが困難な高速度」に当たるとした。

そして長野地裁平成一六年三月一七日判決は、⁽⁷⁾ 湿潤した当該路面の摩擦係数から限界旋回速度が時速一〇二kmであると認定した上で、被告人は自転車を時速九〇ないし一〇〇kmの高速度で走行させており、このような速度であればスリップして制御不能に陥ることも十分に考えられるという点、同箇所他の車両の通過速度は平均時速五三・三kmであり、観測値は最高でも八一kmであり、被告人車両はこれに比しても相当に高速度であったという点を挙げて、「被告人車両の進行を制御することが不能となった原因は、被告人の高速度運動にある」と述べ、「その進行を制御することが困難な高速度」に当たるとした。

これに対し危険運転致死傷罪の適用を否定した、松山地裁平成二〇年一月一七日判決は、⁽⁸⁾ 限界旋回速度が時速九三kmであるカーブを、時速約八〇kmで通過する際に制御不能に陥った事案であるが、限界旋回速度の下限を約一三km下回っているという点、時速約七〇kmで走行した車両も存在するという点、危険な走行をしていた形跡はなく時速八〇kmで走行していた時間も非常に短いという点、酒気帯び運転であった点を挙げて、「前日からの飲酒と夜更かしによりその注意力、判断力が一定程度低下していたことがうかがえるのであって、上記の逸走の原因は高速走行に帰するとは言い切れない」として「その進行を制御することが困難な高速度」には当たらないとした。

また千葉地裁平成一六年五月七日判決は、⁽⁹⁾ 限界旋回速度が時速約八六kmであるカーブを七三kmで通過する際に制御不能に陥った事案であるが、被告人車両の速度が、限界旋回速度を時速約一三kmほど下回るものであったという点、カーブの終了地点付近に至るまで横滑りすることなくほぼ道路に沿って旋回し、被告人車両は旋回をほぼ完了していたという点、少なからぬ車両が被告人車両と同程度の速度で同カーブを通過していたという点を挙げて、「通常の運

転者が的確なハンドル操作をすれば対向車線に進入することなく道路に沿って走行することは可能であったと考えられ、被告人車両の上記走行速度が、わずかなハンドル操作の誤りで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はいえない。」と判示して「その進行を制御することが困難な高速度」には当たらないとした。

これら判例を概観すると、(i) その車両速度がそもそも制御不能を惹起しうるほどのものであったのかという点、(ii) 速度以外の操作ミスがあった場合に、制御不能に対するその操作ミスのいわば寄与度の程度、そして(iii) 同箇所を通過する他の車両の速度に着目して判断しているように思われる。これらの判断から読み取られることとして、車両速度を問題とするのは、限界旋回速度を下回っているために、この速度がそもそも制御不能をもたらしかるだけの程度のものか否かを検討するためであると推察する。また、他の車両の速度を問題とするのは、似たような速度で他の車両も走行しているような場合、それは一般的な運転態様と自動車の客観的な性能に照らしてその速度で走行することは可能だということを証明するものであり、これは速度が原因ではないことを示すからである。そして速度以外の操作ミスがあった場合にその制御不能に対する寄与度を問題とするのは、この寄与度が大きかった場合には、もはや「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た」とはいえず、やはり速度が主たる原因ではないことになるからである。

注意せねばならないのは、複数の事案で「酒気を帯びていた」「寝不足であった」といった事情はあくまで(ii)のミスの寄与度にかかわる事情であって、(i)の制御不能を惹き起こしうるかの速度適性判断には影響しないと示されている点である。⁽¹⁰⁾ 通常、飲酒していたり寝不足であれば認識能力が低下するため、通常よりも自動車を制御する

能力は下がる。すなわち制御の困難性は増す。それに伴って「その進行を制御することが困難な高速度」に要求される速度も相対的に下がるとの理解もとりうる場所であるが、先例はそういった理解を排除し、(i)の基準を検討する際には、速度、路面状況、車両性能など状況関係的な事情のみを考慮し、飲酒や寝不足などの人的要因は考慮しないとしている⁽¹¹⁾。

先例は上述の三点を総合して、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ような速度であったか否かの判断をしているように思われる。これらの点を検討することで、制御不能に陥った原因があくまで速度にあるのか、それともそれ以外の要因にあるのかを判断しているのである。無論、これらの事例は限界旋回速度が判明している事案であり、本件のように限界旋回速度が問題とされていない事例とは、事例を若干異にする。しかしながら、制御不能になった原因がまさに速度の点にあるのかを確認するための基準を提示しているという意味では、これらの判例の分析はなお本件を分析する手がかりとなるものであろう。

四 本判決の判断

これらをふまえて、本判決の判断をみると、「その進行を制御することが困難な高速度」に当たらないとした理由が二点挙げられている。すなわち、(1)制御不能に陥る直前⑥地点の速度は時速四〇kmを相当下回っているという点、(2)むしろドリフト走行という特殊な運転方法により、その操作を誤ったことによるところが大きいという点である。これら二点から、本件速度自体が制御不能に陥る主たる要因とは到底認められず、本事案における被告人車両が制御不能に陥ったのは、速度的要因によるのではなく、むしろ被告人の操作ミスによるのであって、それはもはや「わず

かなミス」とはいえず、「わずかなミスによって自転車を進路から逸脱させて事故を発生させることになるような速度」であったとは認められないとしている。

判決文に、「被告人車両の速度の点のみを切り離して、『高速度走行』といえるためには、原判決が説示するとおり、被告人車両が制御不能に陥った主たる原因が、その速度の点にあったことを要すると解すべきところ、本件では（中略）この速度自体が、同車両の制御を不能にする主たる要因であったとは到底認められ」ない、とあるのは、時速四〇kmを下回る速度であったということは、そもそもその速度自体がおよそ制御不能を惹起しうるような速度ではないということの意味しているものと考えられ、この点が原審との相違である。すなわち、原審が、当該事故は、急加速という速度的要因とドリフトという走行態様がいまわって制御不能となっているが、どちらが主たる原因かは判然としない旨述べている点を見るに、速度的要因が本件の制御不能の原因の一つとして（先に挙げた（一）の基準）認められたのに対し、本判決では「時速四〇kmを相当下回っていたのであるから、この速度自体が、同車両の制御を不能にする主たる要因であったとは到底認められ」ないとして、その原因性をかなり強く否定している。この差異はおそらく、原審が「ドリフト走行がなされたがゆえに低速でも被告人車両が制御不能になりやすかった事実是否定しがたい」として、ドリフト走行の場合には幾分速度が低くともその速度が制御不能の原因になりうる、との理解を示しているのに対し、本判決が「被告人車両の速度の点のみを切り離して」と前置きしている点を見ると、速度が制御不能の原因足りうるか否かの判断に、ドリフト走行という事情は関係がないという理解を前提としている点に求められると考えられる¹²⁾。

そして、むしろドリフト走行に原因があるというのは、速度以外の操作ミスの寄与度が大きく、最早速度が制御不

能の主たる原因であるとはいえないとした点を見ると、これは先ほど挙げた基準の (ii) に対応しているように思われる。つまり、ドリフト走行という事情を原審では (i) の基準を検討する際に用いていたのに対して、本判決は (ii) の基準を検討する際に用いたのだと考えられる。

これらの考慮から本件では、そもそも制御不能に陥るような速度ではなかった上、本件ドリフト走行における操作ミスは「わずかなミス」であるとはいえず、むしろ本件事故の原因であるとされたため、「その進行を制御することが困難な高速度」とはいえないとの判断がなされたものと考ええる。しかし、先ほど挙げた (iii) の基準に対応するような記述は、本判決の判文には見られない。この理由については、試論とはなるが、後に詳述する。

【本判決の意義】

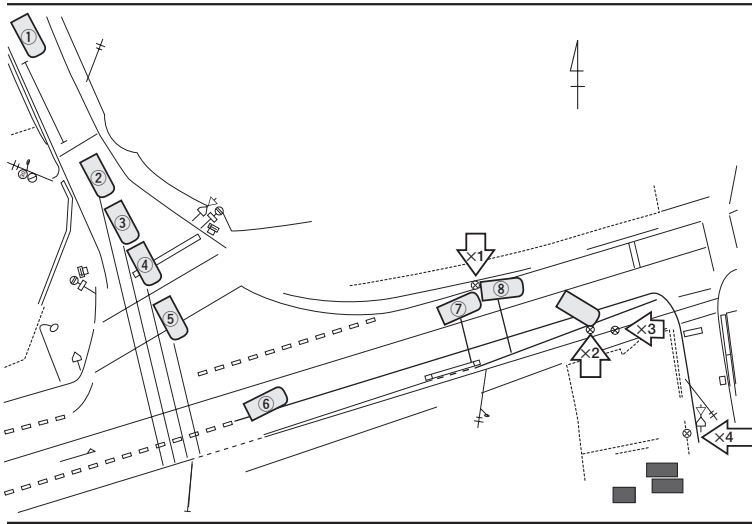
本判決は、あくまで「本件における被告人車両の速度は、本件事故を生ぜしめた制御不能状態の主たる要因とはなっていない」とする事例判断であり、およそあらゆるドリフト走行が「その進行を制御することが困難な高速度」に該当しえないとするものではない。本判決は「その進行を制御することが困難な高速度」という文言を解釈するに際し、制御不能に陥る主たる原因が速度的要因でなければならぬ旨を明示したのであって、もしドリフト走行であっても制御不能に陥った主たる原因が速度にあるのであれば、危険運転致死傷罪の成立の余地は残されていると考えられる。そして「速度が主たる原因でなければならない」というのは法制審議会の説明にあった「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ような速度」というのをいわば裏から言い換えたものであり、これらは矛盾するものではないと考えられる。

原因性の認定の基準についても先例の基準を踏襲し、「ドリフト走行」という特殊な運転方法であっても従来どおりの判断枠組みのもと解決しうるものとした点に意義があるように思われる。またその際、ドリフト走行という運転態様は、飲酒や寝不足と同様に、制御不能を惹き起こしうるかの速度適性の判断には影響を与えないとした点も、以下の試論と関連して重要であるといえる。

推測の域を出ないが、本判決が「ドリフト走行」を危険運転致死傷罪にて捕捉することを完全に排除するものではないとはいえ、本判決の理解によれば危険運転致死傷罪の適用は通常の運転方法に比して、より限定的になるように思われる。たとえば本事実で交差点の限界旋回速度が四二・一kmであったと認められ、検察官の主張どおり、被告人車両が制御不能に陥る直前の速度が四〇kmであったと証明されたという場合を想定した場合、やはり「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ような速度」であったと認めるのは難しいように思われる。

というのも、ドリフト走行という運転方法は、判決文にも説明があるように、リアタイヤを空転させ、ハンドルを曲がりたい方向とは逆に切ることにより微妙なバランスを保ち、カーブを曲がるという技術であって、これはつまりスピン直前の状態を自ら創出し、それを維持しながら操作をするということである。したがって、本事実がそうであったように、速度的要因があらうとなかろうと制御不能に陥りやすい走行態様であるといえ、およそ「ドリフト走行」という運転態様はそれ自体で制御不能に陥る大きな原因たりうるといえる。そして本判決によればドリフト走行という走行態様は、制御困難を惹き起こしうる速度適性の判断に影響を与えないのである。

先に挙げた改変事例では、通常のグリップ走行であれば、危険運転致死傷罪が認められる余地はあろうが、ドリフ



交通事故現場見取図

ト走行の場合は制御不能に陥る速度以外の要因の寄与度が高いため、制御不能の主たる原因が速度にあるとは断言できず、「疑わしきは被告人の利益に」という考えからすれば、危険運転致死傷罪の適用は難しいように思われる。

また、ドリフト走行の場合は、先例の(Ⅲ)他の車両の速度の基準を用いることもできない。というのも、他の車両の速度を比較対象として挙げるのは、その前提として同じ走行方法での走行と比較することで、一般的な車両の性能からして制御可能か否かを判断することによって、速度的要因が被告人車両の制御不能の原因か否かを判断するためだからである。当該箇所を通過する車両の多くがドリフト走行で通過していくような稀有な場合は格別、著しく走行態様の異なるものを比較対象に挙げてもあまり意味がない。

したがってドリフト走行の際に危険運転致死傷罪が認められるのは、限界旋回速度を大幅に超えており、ドリフト

であれグリップであれ、およそ一般乗用車であれば曲がりきれないといった場合や、たとえドリフトの達人のような人であったとしてもそのような速度では曲がれないであろうといったことが明らかな場合のような、極端な事例のみとなってしまうように思われる。

なお、現在危険運転致死傷罪の規定は特別法に移されているが、事件当時、同法は公布にとどまっていたため、本研究においては旧規定を用いた。特別法についても文言に変更がないため、本研究は特別法に移されたことよって意義を失うものではないことを付言しておく。

- (1) 法制審議会刑事法（自動車運転による死傷事犯関係）部会第二回会議議事録。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」法曹時報第五四卷第四号六九頁。
- (2) 野々上尚編著『交通事故捜査Ⅱ 危険運転致死傷編（三訂版・増補）』五七頁以下。さらに後に挙げる判例など。
- (3) 長野地裁平成一四年（わ）第一八九号（LEX/DB: 28095596）。
- (4) 那須修「法律の適用のための物理の知識―限界旋回速度と危険運転致死傷罪―」大学の物理教育一八巻二号五二頁。
- (5) 東京高裁平成二二年（う）第一六五三号（LEX/DB: 25480995）。曲田統「判批」刑事法ジャーナル三〇号一三八頁以下。
- (6) 福岡高裁平成二一年（う）第二六四号（LEX/DB: 25471626）。
- (7) 長野地裁平成一五年（わ）第一四二号（LEX/DB: 28095248）。
- (8) 松山地裁平成一八年（わ）第四二八号（LEX/DB: 25421137）。
- (9) 千葉地裁平成一五年（わ）第二一六三号（LEX/DB: 28095618）。
- (10) 上述、東京高裁平成二二年二月一〇日判決は「飲酒や脇見等の事実もなかったという点」を挙げて、ハンドル操作のミスはわずかであるとし、危険運転致死傷罪の成立を肯定する理由とした。また松山地裁平成二〇年一月一七日判決も酒気帯び・寝不足を挙げ、否定の論拠としている。さらに千葉地裁平成一六年五月七日判決は、「その進行を制御することが困難

な「高速度」を判断する際、被告人が酒気帯びであったことについて「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」と明言している。

(11) なお法制審議会刑事法（自動車運転による死傷事犯関係）部会第二回会議議事録（前掲注（1））によれば、過積載の場合には（i）の基準にて考慮されるとされている。

(12) 無論、「主たる」という修飾語を強調すれば、速度的要因を一応認めているものと読むことはできよう。そうすると、上述の原審と本判決の相違はあまりないということになり、必ずしもドリフト走行を（ii）の基準に位置付けたものではないことにもなりうる。しかし、先例が個人的事情は速度の基準に影響をもたらさないとした点や、本判決が、ドリフト走行は危険な運転行為ではあるが、その危険性から危険運転致死傷罪に問うことは罪刑法定主義に反する旨述べている点を見るに、やはり本判決はドリフト走行という事情によって危険運転致死傷罪成立のハードルを下げてはならないと考えている、とみるべきであろう。すなわち、ドリフト走行という事情は、危険運転致死傷罪の成立を基礎付ける事情ではなく、否定する事情として（ii）の基準にて検討されるものと読むべきである。

（本学大学院法学研究科博士課程後期課程在籍）