

刑事判例研究(2)

中央大学刑事判例研究会

危険運転致死傷罪（赤色信号殊更無視）の共同正犯が肯定された事例

水 落 伸 介

〔札幌地判平成二八年一月一〇日、裁判所ウェブサイト、LEX/DB 25448296（いわゆる砂川市）
一家五人死傷事故第一審判決〕

【事実の概要】

被告人A及び同Bは、それぞれA車とB車を運転し、北海道砂川市内の道路の片側二車線道路の第一車線をA車が進行し、同道路の第二車線のすぐ後方をB車が追走して、同所先の信号機により交通整理が行われている交差点を二台の自動車で直進するに当たり、互いの自動車の速度を競うように高速度で走行するため、同交差点に設置された対面信号機の表示を意に介することなく、同信号機が赤色を表示していたとしてもこれを無視して進行しようと考え、共謀の上、同信号機が約三二秒前から赤色を表示していたのに、いずれもこれを殊更に無視し、被告人Aが、重大な交通の危険を生じさせる速度である時速約一一一キロメートルで同

交差点内にA車を進入させ、その直後に、被告人Bが、重大な交通の危険を生じさせる速度である時速約一〇〇キロメートルを超える速度で同交差点内にB車を進入させたことにより、折から左方道路から信号に従い進行してきたL（当時四四歳）運転の普通貨物自動車に被告人AがA車を衝突させて、L運転車両同乗者M（当時一七歳）及びN（当時一六歳）を車外に放出させて路上に転倒させた上、被告人BがB車でNをれき跨し、そのまま同車両底部で同人を引きずるなどし、よって、Lに心臓破裂、胸部大動脈裂開及び多発肋骨骨折等の傷害を、同人運転車両同乗者O（当時四四歳）に胸部大動脈離断及び多発肋骨骨折等の傷害を、同車両同乗者P（当時一二歳）に加療期間不明のびまん性軸索損傷及び頭蓋底骨折等の傷害を、Mに脳挫傷及び外傷性くも膜下出血等の傷害を、Nに右上腕骨骨頭部骨折、前胸部上方及び左右肩部の皮内出血並びに胸腹部前面の広範囲な表皮欠損等の傷害をそれぞれ負わせ、その頃、同所付近路上において、Lを前記心臓破裂等の傷害による外傷性ショックにより、Oを前記胸部大動脈離断等の傷害による外傷性ショックにより、北海道砂川市内（番地等省略）の路上又はその周辺において、Nを胸腹部圧迫による窒息により、それぞれ死亡させたほか、同日午後一時五五分頃、同市内の病院において、Mを前記脳挫傷及び外傷性くも膜下出血の傷害により死亡させた。

検察官は、危険運転致死傷罪（赤色信号殊更無視、自動車運転死傷行為処罰法二条五号）の共同正犯の成立を主位的訴因として被告人兩名を起訴し、それぞれに懲役二三年を求刑した。¹

【判旨】

札幌地裁は、「被告人A及び被告人Bについて、いずれも、本件信号機の赤色表示を認識しながらこれに従わず、又は本件信号機の赤色表示を容易に認識できたにもかかわらず、その表示を意に介することなく、本件交差点に進入したことの推認を妨げる事情は認められず、赤色信号を殊更無視したことが認められる。」との認定を前提に、被告人兩名の共謀の有無に関して、大要、以下のよう判示して、被告人兩名をそれぞれ懲役二三年とした。

「被告人兩名は互いの自動車の速度を意識して自車を高速度で走行させる意思を有していたといえるところ、関係証拠によれば、被告人兩名は、そもそも同じ場所から出発して一緒に飲みに行くために同じ目的地を目指していたのであり、R店前の交差点での発進時には同じように加速してC車を追い越し、その後もいずれも高速度のまま走行を続け、オートショップS前、T株式会社前及び本件交差点のいずれの地点においても、二台の自動車が相前後して非常に近い距離で走行していること、本件交差点に至るまでの間にA車及びB車の前後が入れ替わるなどしていることが認められる。このような客観的事情をも併せて考えれば、被告人兩名が互いに相手とは無関係に高速度で走行したとは到底考えられず、A車及びB車がR店前でC車を追い越してから本件交差点に進入するまでの間、被告人AはB車が高速度で走行する状況を、被告人BはA車が高速度で走行する状況を互いに認識した上で、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、互いの自動車の速度を競うように高速度で走行していたことは明らかであり、現に被告人Bは、高速度で走行するA車についていくために、自分も高速度で走行した旨供述しているところである。

そして、A車とB車は、このように互いの走行状況を認識しながら自らも高速度での走行を続け、信号認識可能地点に至ってから本件交差点に至るまでの間も、いずれも減速したり停止したりする様子を見せることなく高速度のまま本件交差点に接近していったのであるから、そのような相手の停止しようとする走行状況を被告人兩名は互いに認識していたことができる。そうすると、被告人兩名は、相手が赤色信号に従わずに高速度のまま本件交差点を通過しようとする意思を有していることを認識し、自らも一緒に赤色信号に従わずにそれまでの走行と同様に競うように高速度のまま本件交差点を通過しようとする意思を有していたといえる。

このような事情に照らせば、被告人兩名は、本件交差点に進入する時点において、本件信号機の赤色表示に従わずに高速度のまま本件交差点を通過しようとする意思を相通じていたといえるから、赤色信号を殊更無視して重大な交通の危険を生じさせる速度で本件交差点に進入することにつき、被告人兩名の間に共謀が成立していたと認めることができる。」

【研究】

一 はじめに

本件では、主として、①被告人兩名の行為がそもそも危険運転致死傷罪の「赤色信号……を殊更に無視し」たという構成要件に該当するの否か、②該当するとして、被告人兩名の間に本罪の共謀が存在するの否か、という二点が問題となった。

これらのうち、①に関する最高裁判例としては、最決平成二〇年一〇月一六日刑集六二卷九号二七九七頁がある。これによれば、「赤色信号を『殊更に無視し』とは、およそ赤色信号に従う意思のないものをいい、赤色信号であることの確定的な認識がない場合であっても、信号の規制自体に従うつもりがないため、その表示を意に介することなく、たとえ赤色信号であったとしてもこれを無視する意思で進行する行為も、これに含まれると解すべきである」とされていた。これは旧二〇八条の二第二項後段に関するものではあるが、現在の自動車運転致死傷行為処罰法二条五号も当該旧規定と本質的には全く同一の規定となっており、本件札幌地判も、この最高裁判例と同一の判断枠組みを採用していることが見てとれる。そうすると、本件で認定された事実を前提とする限り、被告人兩名の行為が「赤色信号……を殊更に無視し」たに該当するとした本件札幌地判の判断には特に問題がないように思われる。

もつとも、被告人Aの行為を単独で見ると、被害者Nの死亡を直接に惹起したのは被告人Bによる危険運転行為である以上、Aの行為とNの死亡との間の因果関係を当然に肯定することができるわけではない一方、被告人Bの行為を単独で見ると、Bは被害者Lの運転する普通貨物自動車にB車を衝突させてはいない以上、Bの行為とN以外の四名の死傷結果との間の因果関係を肯定することはできない。⁽²⁾そこで、これらの点についても被告人兩名に対して刑事

責任を負わせるためには、危険運転致死傷罪（赤色信号殊更無視）にかかる共謀の存在が不可欠となる。しかしながら、事実認定として当該共謀が実際に存在したかどうかの問題となることはもちろん、本罪の法的性質が複雑であるために、理論的に本罪における共謀の存在を観念することができるのかという点、つまりは本罪の共同正犯の成立を理論上肯定することができるのかという点も問題となり得るであろう。⁽³⁾

そこで、以下ではまず、本判決を分析するに先立って、本罪への関与が実務上どのように取り扱われてきたのかを概観し、次いで、本判決で本罪の共同正犯の成立が肯定されている点に対して検討を加えることとする。

二 危険運転致死傷罪をめぐる裁判例の動向

1 狭義の共犯

まず、①長野地判平成二四年七月五日LEX/DB 25482172は、運転者と居酒屋で飲酒した後、運転者が酒気を帯びていることを知りながら、運転者が運転する自動車に同乗した被告人について、「黙示の依頼」があったとして、飲酒運転同乗罪（道交法六五条四項）の成立を肯定した事例である。この①判例では本罪が「飲酒運転の幫助犯という性質を有する」旨が指摘されていることから、これを危険運転致死傷罪をめぐる裁判例の一つとして参照することが許されるであろう。

次に、本罪への共犯の成立を認めた初めての最高裁判例としては、②最決平成二五年四月一五日刑集六七卷四号四三七頁がある。これは、旧二〇八条の二第一項前段の危険運転致死傷罪の正犯者である職場の後輩がアルコールの影響により正常な運転が困難な状態であることを認識しながら、車両の発進を了解し、同乗して運転を黙認し続けた行

為について、同罪の幫助罪が成立するとされた事例である。この②判例では、「正犯者が本件車両を運転するについては、先輩であり、同乗している被告人兩名の意向を確認し、了解を得られたことが重要な契機となっている」点が指摘されており、その意味で当該被告人らの「了解・黙認行為」は決して消極的な働きかけであったとはいえないようにも思われるが、それにもかかわらずここでは共同正犯ではなく幫助犯の成立が認められるにとどまっている。これに関しては、本罪の「基本行為が自手犯的性質を有する」という点が指摘されることがある⁽⁵⁾。本罪が自手犯であるか否かについては措くとしても、「車の運転はそれぞれの運転手が責任を負うという考えが根強」というコメントにも表れているように、単なる同乗者は運転行為それ自体に匹敵するほどの重要な役割を本罪においてはその罪質上果たしにくい、ということまでは指摘できるように思われる。

また、いわゆる脱法ハーブないし危険ドラッグに関連するものとして、③静岡地判平成二六年一月九日LEX/DB 25502757、④福岡地判平成二七年二月一三日LEX/DB 25506029、⑤長野地判平成二八年六月一三日LEX/DB 25543347などを挙げることができる。③判例では、本件車両を正犯者が運転することの了承、正犯者への脱法ハーブ及び車両の提供行為が、④判例では、助手席に座った状態で、その運転席に座っていた正犯者である被告人へ本件危険ドラッグを提供した行為が、それぞれ幫助行為に該当するとされている。さらに、⑤判例では、正犯者が危険ドラッグの影響により、薬効による運動失調等が発現して、正常な運転が困難な状態で、被告人所有の車両を走行させることになることと認識しながら、かつ、正犯者が公安委員会の運転免許を受けていないことを知りながら、同車助手席に座った状態で、同車運転席に座っていた同人に対し、運転の継続を依頼するとともに、自己を運送することを依頼し、その後、同人が交通事故を起こすまでの間、同人運転車両に同乗し続けるなどした行為が、危険運転致死傷罪の

幫助犯に該当するとされている。

共同正犯と幫助犯との区別につき、従来の裁判例の多くが当該犯行から得られる利益の有無を相当に重視していると解されることからすれば、これらの裁判例のうち少なくとも⑤判例においては共謀共同正犯の成立が肯定されても不思議はなかったようにも思われる。しかし、あくまでも幫助犯の成立が肯定されるにとどまったことについては、単に同乗しているだけでは運転依頼行為があったことを踏まえてもなお、運転行為がそれ自体に匹敵するだけの関与行為とは評価できない、という考慮が働いたのかもしれない。いずれにせよ、本罪への関与は、その多くが幫助犯と認定される傾向にあるということはできよう。⁽⁸⁾

2 共同正犯

もつとも、本罪への関与につき共同正犯の成立が肯定された事例がないわけではなく、⑥名古屋地判平成二二年一月七日LLI/DB L06550015を挙げる事ができる。この⑥判例は、本件被告人が、共犯者であるAが運転する普通乗用自動車の助手席に座っていたところ、被害者らの運転する普通自動二輪車が走行しているのを認めるや、Aと共謀の上、被害者らに対して嫌がらせをすることを企て、本件二輪車の通行を妨害する目的で、Aにおいて、本件二輪車を追い上げ、重大な危険を生じさせる速度である時速約四〇キロメートルの速度でA車を運転して本件二輪車の右側方を並進しながら、A車を左に寄せてその左側面が本件二輪車の中心線と約九〇センチメートルの距離に到るまで著しく接近させたことにより、本件二輪車の走行の自由を失わせてその前輪を歩道縁石に接触させて被害者らを路上に転倒させるなどし、よって、被害者らに傷害を負わせた、というものである。名古屋地裁は、被告人に危険運転致傷罪（妨害運転）の共謀共同正犯が成立するか否かにつき、以下のように判示した。すなわち、「被告人は、運転自体

を實行していないとはいえ、単なる同乗者ではなく、A車の後部座席に積んであった木刀を左手に持ち、助手席の窓から身を乗り出し……木刀を振り回し、木刀で本件二輪車の後部をたたくなどしていたことが認められるから、被告人は本件犯行を「積極的に分担し、本件二輪車の通行の危険を生じさせる上で重要な関与行為に及んでいる。そうすると、被告人に運転者であるAとの危険運転致傷罪の共謀共同正犯が成立することは明らかである」。

三 本判決の検討

1 共謀共同正犯と実行共同正犯との区別

このように、危険運転致傷罪においても果たした役割の内容如何によつては共同正犯の成立があり得ることは⑥判例において是認されていたところ、⁽⁹⁾本判決においてもまた、この点が確認されたといつてよい。

もつとも、本判決は「赤色信号を殊更無視して重大な交通の危険を生じさせる速度で本件交差点に進入することにつき、被告人兩名の間に共謀が成立していたと認めることができる」と述べ、結論において本罪の共同正犯の成立を肯定しているものの、それが果たして共謀共同正犯を認める趣旨であるのか、それとも端的に実行共同正犯を認める趣旨であるのかは明らかでない。もちろん、刑法六〇条は両者を区別して規定しているわけではないから、両者の区別は相対的なものであつて、共謀共同正犯の法理それ自体を否定する見解を採らない限り、その区別は通常はそれほど重要なものではない。⁽¹⁰⁾しかしながら、前述のように本罪の自身犯性を考慮しようとする考え方も現に主張されているところ、そのような考え方を基礎とするならば本罪において共謀共同正犯の成立を認めることは困難となる。この点は別にしても、被告人がまさに実行行為を行つている場合であれば通常その（共同）正犯性に疑いは生じない一方、

そうでない場合には前述のように本罪への関与行為が幫助犯にとどまるとされる傾向が看取される以上、やはり本件において実行共同正犯と共謀共同正犯とを区別する実益が認められるであろう。

それでは、本判決はこの点をどのように考えているのであろうか。相手方被告人の危険運転から直接的に生じた死傷結果についても共同正犯として帰責されている点を捉えて、これは共謀共同正犯を認めたものとする理解が主張されている。⁽¹¹⁾ただ、この点は、事実としては自身の行為から直接に発生した結果でなくともそのようなものとして自身に帰属されるという、共犯の因果性の問題であるように思われる。つまり、実行共同正犯であれ共謀共同正犯であれ、このような因果性の拡張は肯定されるはずであるから、先の点は両者を区別する基準とはならない。筆者のこうした理解に誤りがないとすれば、本判決は、被告人両名がそれぞれ危険運転という実行行為を行っていることを認定しているのであるから、これらを実行共同正犯として構成していると考えられることも可能であるように思われる。⁽¹²⁾そして、このような理解を前提とするならば、前述したいくつかの問題は本件では生じないことになる。

2 正犯性と共謀の認定との関係

ただ、本件を実行共同正犯として構成することの可能性を指摘するにとどまらず、「もしL車と衝突したA車の危険運転のみが実行行為であるならば、それを記載すれば十分なはず」とする主張⁽¹³⁾には検討の余地がある。というのも、本件を実行共同正犯として構成することが可能であるか否かにかかわらず、あるいは、被告人Bの関与類型をそもそも共同正犯として評価することが可能であるか否かにかかわらず、Bにとっては自らの危険運転行為こそが「罪となるべき事実」である以上、自身の危険運転という行為態様が「罪となるべき事実」に記載されるのは当然だからである。

まず、被告人のそれぞれが単独で実行行為を行っており、各々に危険運転致死傷罪の単独正犯が成立するとしても、そのことから直ちに相手方が引き起こした事故の結果についてまで刑事責任を負わされるいわれはなく、「共同の実行行為」と評価するためには、「兩名の間に意思連絡（共謀）が存在しなければならぬことは当然である。それゆえ、被告人兩名のそれぞれが危険運転を行った旨が記載されているのは、共同の実行行為と「評価した」からというよりは、そのように評価するための前提としての共謀の存在を認定するための間接事実として適当であると考えられたためではないだろうか。仮に被告人Aの危険運転のみを実行行為として捉えたとしても、兩名の間に共謀が認められれば、本件事故全体について兩名は完全な刑事責任を負うはずである。

つまり、この文脈において重要なことは、被告人B自らも「実行行為を行ったか否か」ではなく、兩名の間に「本罪の共謀が認められるか否か」である。本件では被告人Bも被告人Aと遜色ない態様で危険運転を行っていたという事実によれば、本判決が述べるように「被告人兩名が互いに相手とは無関係に高速度で走行したとは到底考えられないのであって、それゆえに「被告人兩名は、本件交差点に進入する時点において、本件信号機の赤色表示に従わずに高速度のまま本件交差点を通過しようとする意思を相通じていたといえるから、赤色信号を殊更無視して重大な交通の危険を生じさせる速度で本件交差点に進入することにつき、被告人兩名の間に共謀が成立していたと認めることができる」という結論が導かれたものと解される。もちろん、被告人Bも被告人Aと遜色ない態様で危険運転を行っていたという事実は、各々の（単独）正犯性を認定するための事実であるとともに、共謀を認定するための間接事実ともなっており、本件において両者は事実上重なるであろう。

なお、付言すると、本件で被害者Nに致命傷を負わせているのは被告人Bであるから、その点を認定するために

も、Bの危険運転行為をも本罪の実行為として罪となるべき事実に記載することは不可欠であったように思われる。その点でも、先ほど言及した「もしL車と衝突したA車の危険運転のみが実行行為であるならば、それを記載すれば十分ならず」とする主張は、やはり失当である。

四 本判決の意義

前述の⑥判例のような例外は既に存在したものの、これまで多くの裁判実務が危険運転致死傷罪への関与行為を幫助犯として処罰するにとどめる傾向にあったことは否定し難いであろう。そうしたなか、本罪への関与行為が共同正犯として処罰されるべき場合があり得ることを明示した点で、下級審裁判例の事例判断ながら、本判決は参照価値が高いように思われる。

もつとも、本判決の理論構成につき共謀共同正犯ではなく実行共同正犯を認めたものであると解する場合には、本件では結局のところ自手犯性の問題は生じないことになる。それゆえ、実行行為の(二部)分担ないしそれと概ね同視し得る類の寄与を果たしたとは評価できない事案においても、なお本罪への関与行為を共同正犯として評価することが理論上可能であるのかは明らかではない。学説においては、仮に「本罪を自手犯として理解するとしても、それは……間接正犯としての構成要件実現を否定する意味を有するにすぎず、実行行為を分担しない共同正犯の成立を排除するものではないと考えるべき」であるとする見解¹⁴⁾が有力に主張されているが、私見によれば、これは実務上残された課題の一つであるといえよう。

なお、被告人両名は事実誤認や量刑不当等を理由に控訴したものの、札幌高判平成二九年四月一四日LEX/DB

25545008 は被告人両名の控訴を棄却している。報道によれば、その後、被告人Aは上告を断念したことにより懲役二三年が確定したものの、Bは現時点で上告中とのことである。

- (1) なお、本罪のほか、被告人Aは酒気帯び運転の罪（道交法一一七条の二の二第三号、六五条一項、同法施行令四四条の三）で、被告人Bは救護義務違反の罪（同法一一七条二項、一項、七二条一項前段）及び報告義務違反の罪（同法一一九条一項一〇号、七二条一項後段）で、それぞれ起訴されているところ、そのいずれの罪についてもその成立が肯定されている。
- (2) これに対して、城祐一郎「本件判批」捜査研究七九五号（二〇一七年）一一頁は、Nが他者の事故により予期せず自車の前方に落下するという事態の発生はB本人にも通常一般人にも予測できないとする評価を前提に、単独犯構成による限り、Bの行為とNの死亡結果との間の（相当）因果関係すらも認められないとする。
- (3) 本罪における致死傷結果の発生という点は結果的加重犯の形態をとっているが、その基本行為として位置づけられる危険運転に関する共謀の存在によって本罪の共同正犯の成立が肯定され得るとすれば、純然たる過失犯である過失運転致死傷罪の場合とは異なり、本罪においては過失共同正犯の成否を検討する必要性が排除されることになろう。
- (4) 水落伸介「判批」法学新報一一二巻五・六号（二〇一四年）四九八頁参照。
- (5) 深町晋也「判批」判例セレクト二〇一三「I」（二〇一四年）三三三頁。西田典之ほか編『注釈刑法第一巻』（有斐閣、二〇一〇年）九四六頁（嶋矢貴之）も参照。
- (6) 北海道新聞二〇一六年一月一日朝刊三八頁（内田博文）。
- (7) この点については、水落伸介「我が国の裁判例における共同正犯と狭義の共犯との区別について」中央大学大学院研究年報四六号法学研究科篇（二〇一七年）二五五頁参照。
- (8) もちろん、これは訴因の問題に過ぎないとも考えられるが、検察官がそもそも共謀共同正犯の成立を主張していないこと自体が、実務上、本罪の共謀共同正犯が認められにくいと考えられていることの証左ではなからうか。井上宏ほか「刑法の一部を改正する法律の解説」法曹時報五四巻四号（二〇〇二年）六四頁は、「例えば」と前置きしつつ、「運転者に対し、物理的又は心理的に危険運転行為を容易にする行為をし、又はこれを唆し……たような場合には、この者について、危険運転

致死傷罪の共犯としての責任の追及が可能である」と述べていたが、この口吻からは、主として狭義の共犯が念頭に置かれていたことが看取されよう。

(9) 橋爪隆「危険運転致死傷罪の解釈について」法曹時報六九卷三号(二〇一七年)三四頁は、⑥判例について「同罪の共同正犯の成立を認めた結論は妥当なものであった」とする。大滝則和「本件判批」警察公論七二卷八号(二〇一七年)九三頁も、井上ほか・前掲注(8)の同じ箇所を引用しつつ、本罪においても共同正犯が成立し得るとする。

(10) 山口厚『刑法総論(第三版)』(有斐閣、二〇一六年)三三八頁以下。

(11) 神元隆賢「本件判批」北海学園大学法学研究五二卷四号(二〇一七年)五一七頁、橋爪・前掲注(9)三五頁脚注(58)。

(12) このような理解として、豊田兼彦「本件判批」法学セミナー七四五号(二〇一七年)一一二頁。

(13) 豊田・前掲注(12)一一二頁(引用文中、登場人物の表記については本稿のものに合わせるよう変更を加えた)。

(14) 橋爪・前掲注(9)三三三頁。

(聖マリアンナ医科大学非常勤講師)