

「進行を制御することが困難な高速度」の意義

—— 危険運転致死傷罪の「想定」と実態 ——

星 周 一 郎

- 1 はじめに
- 2 刑法典における危険運転致死傷罪
- 3 自動車運転死傷行為処罰法の制定とその後の改正動向
- 4 進行制御困難高速度類型危険運転致死傷罪をめぐる問題
- 5 危険運転致死傷罪の法的意義と従前の改正の意義
- 6 むすびに代えて

1 はじめに

平成13(2001)年に刑法典に危険運転致死傷罪が規定されてから、20年以上が経過した。明治40(1907)年に制定された現行刑法典では、自動車交通事犯への対応はまったく考えられておらず¹⁾、その後に社会問題にすらなってきた、いわゆる交通人身事故への刑事法的対応としては、すべて業務上過失致死傷罪(当時)として対応するという状況が「法的常態」であった中で、この立法は、当時のこのような「法的常態」からすれば異例なものであった。そのため、現在でも危険運転致死傷罪そのものについて、刑法学の専門領域では批判的見解も展開されている。しかしながら、社会一般の意識としては、悪質交通事犯への対応として適切なものである

1) 藤村和夫編著『事業用自動車の事故と責任』(2017年)323頁〔星周一郎〕。

とする一定の評価がなされてきているといえよう。

しかしながら、このような異例な立法法であるがゆえに、制定当時の法制審議会の部会での審議では、危険運転致死傷罪の適用範囲を、きわめて悪質かつ危険な運転行為に限定することに精力が注がれ²⁾、それに該当しない危険行為が同罪の適用をまぬがれることになったとしても、それは限定的な類型化の持つリスクに他ならない³⁾とされていた。しかしながら、その後も危険運転致死傷罪に関しては、改正が相次いでなされるという経緯をたどり、また、判例・裁判例においても適用の可否が問題となっているだけでなく、検察による起訴段階においてすら、議論が生ずるという現状がある。端的にいえば、社会一般、国民一般の自動車交通事故に関する規範意識との間に乖離があるといわざるをえない状況にあるのである。

この問題については、これまでも別に論じたこともあるが、最近になって、新たな問題状況が生じてきているように思われる。また、紙幅の制限もあるため、本稿では、進行制御困難高速度類型の危険運転致死傷罪（自動車運転処罰法2条2号）のあり方を中心に、最近の状況を踏まえて、改めて簡単な検討を加えることにしたい。

2 刑法典における危険運転致死傷罪

(1) 立法当時の類型

以上の検討に入る前に、危険運転致死傷罪の類型と改正の経緯について、簡単に確認をしておくことにしたい。

危険運転致死傷罪は、その立法時、大きく2つの要素に着目しつつ、類型化することとされた（以下、「前提枠組み」とする）。1つは、①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、それ

2) 佐伯仁志「交通犯罪に関する刑法改正」法学教室258号（2002年）75頁。

3) 井田良「危険運転致死傷罪の立法論的・解釈論的展開」法律時報75巻2号（2003年）34頁。

により重大な死傷事故を発生させる危険性の高い運転行為の類型（以下、「運転制御困難類型」とする）であり、もう1つは、②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、または特定の場所において、重大な死傷事故を発生させる高度の危険性を有する運転行為の類型（以下、「相関的特定危険類型」とする）である。①運転制御困難類型については、アルコールまたは薬物の影響による酩酊運転類型、進行を制御することが困難な高速度運転類型、進行を制御する技能を欠如した運転類型が、②相関的特定危険類型については、特定の相手方の通行妨害目的で著しく接近して危険を及ぼす運転類型、赤色信号等の殊更無視により交差点等での通行車両等に著しい危険を及ぼす運転類型が、それぞれ、当時の刑法208条の2第1項および第2項に区分して規定された。

（2）二輪車を含める改正—平成19年改正

以上にみた立法当初の危険運転行為は、重大な死傷事故の実態を踏まえて類型化されたものと位置づけられていた⁴⁾。先にも述べたように、平成13（2001）年当時、交通事犯に対して懲役10年を超える量刑をするのは、前述の「法的常態」からすれば、きわめて異例のことであったため、新しく設ける規定の適用範囲を「極めて悪質かつ危険な運転行為に限定することに精力がそそがれ」た結果、二輪車については走行安定性が劣るので、重大な死傷事犯を生じさせる危険性が典型的に低く、それによる死傷事犯を対象にすると、危険運転致死傷罪の趣旨に合致しないおそれがある⁵⁾との理由から、対象を四輪以上の自動車に限定していた。

しかしながら、平成19（2007）年には、二輪車であっても、悪質かつ危険な運転行為によって被害者を死傷させる重大な事故が少なからず発生し

4) 井上宏ほか「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）65頁。

5) 井上ほか・前掲注4) 論文59頁。

ている状況が認められたとして、それを含めるための改正がなされる⁶⁾。

3 自動車運転死傷行為処罰法の制定とその後の改正動向

(1) 通行禁止道路進行類型——「相関的特定危険類型」(1)

そして、平成25（2013）年には、自動車運転死傷行為処罰法が新たに制定された。それに伴い、刑法典から危険運転致死傷罪、および自動車運転過失致死傷罪が同法に移され、後者は過失運転致死傷罪へと罪名が改称された。そして、新たにアルコール影響発覚免脱罪および無免許運転での加重規定も設けられるに至る。

また、以上に加えて、自動車運転死傷行為処罰法への移行と共に、危険運転致死傷罪については、「相関的特定危険類型」の一類型として、通行禁止道路進行類型（自動車運転処罰法2条8号〔現行〕）が新たに追加された。これは、被害者の大学生が、酒気帯び運転で一方通行道路を逆走していた自動車に轢き逃げされたという事実関係について、危険運転致死罪の適用がないことに世論から大いに疑問視されることになった事案⁷⁾が契機となっている。具体的には、車両通行止め道路、歩行者・自転車専用道路、一方通行道路の逆走、高速道路の反対車線の逆走、安全地帯や道路標識灯により車両の通行の用に供しない部分が、通行禁止道路とされている（自動車運転死傷行為処罰法施行令2条）。そして、これらの道路・場所では、他の通行者は、自動車が通行していることがないと考えているため、これらの禁止に違反して進行してくる自動車との衝突を回避することが困難であることになるため、赤色信号等殊更無視類型の場合と同様⁸⁾、「特定の場所において、重大な死傷事故を発生させる高度の危険性を有する運転行為」

6) 江口和伸「刑法の一部を改正する法律について」ジュリスト1342号（2007年）

7) 名古屋地判平成24年3月12日（LEX/DB：25480821）。

8) なお、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）10頁以下参照。

といえることから、従来の危険運転致死傷罪と同様に悪質で危険運転であるとされ、追加されたものである⁹⁾。

(2) 新たな通行妨害類型——「相関的特定危険類型」(2)

さらに、令和2(2020)年の自動車運転死傷行為処罰法の一部改正により、通行妨害類型に新たな類型を追加する改正がなされた。すなわち、通行妨害目的で重大な交通の危険が生ずることとなる走行中の自動車の前方で停止、またはその他これに著しく接近する方法で自動車を運転する行為(同法2条5号)、および高速自動車国道での同種行為を行い、走行中の自動車に停止または徐行させる行為(同法2条6号)の2類型である。これらは、平成29(2017)年に、東名高速道路上で、1家4名が乗車する被害車両に執拗なあおり運転をしたうえで、被害車両を高速道路上に停止させたところ、被害車両が後続の大型貨物自動車に衝突され、両親2名を死亡させ、その子供2名を負傷させたという、東名高速道路あおり事故を契機に制定されたものである。同事案では、当初、検察官の、同法2条4号にいう「重大な交通の危険を生じさせる速度」(速度要件)について、高速道路上では低速走行や停止行為も速度要件を充たす旨の主張が、その文言解釈および速度要件を求めた自動車運転処罰法の趣旨や立法経緯を根拠に退けられる判断が示されたことを契機とするものである¹⁰⁾。

いわゆるあおり運転により、走行中の被害車両の前方に自車を停止させて被害車両に衝突させるなどした場合、前記同法2条4号の速度要件を充足しない以上、危険運転致死傷罪にはあたらない。しかしながら、実態としても、こういった事案はよく見られるところであり、また加害車両と被害車両の走行速度や周囲の交通状況等から考えれば、2条4号に規定されている行為と「同等の当罰性を有する」との理由から設けられたものであ

9) 大塚仁ほか編『大コンメンタール刑法第10巻〔第3版〕』(2021年)587頁〔村芳生〕。

10) 横浜地判平成30年12月14日(裁判所ウェブサイト)。

る¹¹⁾。

（3）準危険運転致死傷罪——「運転制御困難類型」

他方で、運転制御困難類型に関しては、自動車運転処罰法制定時に、準危険運転致死傷罪（3条）が新たに設けられた。

これらは、同法2条と危険運転致死傷罪における危険運転行為と「同等」とまではいえないものの、なお危険性・悪質性が高いと認められる運転行為を取って行い、客観的に「正常な運転が困難な状態」に陥って人を死傷させる行為を、危険運転致死傷罪として、その法定刑を、2条よりは軽く、過失運転致死傷罪よりは重く設定したものである。

より具体的には、酩酊または、政令で定める一定の病気の影響¹²⁾のもと、①走行中に正常な運転に支障が生ずるおそれがある状態で自動車を運転し、その結果、従前の運転制御困難類型の危険運転致死傷罪と同等の②「正常な運転が困難な状態」に陥り、人を死傷させる場合をいう。客観的には危険運転致死傷罪と同等の危険性を②の要素により生じさせているが、その前段階である①の認識のみで故意が認められる点において、危険運転致死傷罪よりは軽い、いわば「準」危険運転致死傷罪として位置づけられることになった¹³⁾。

11) 鈴木邦夫＝岡田祐樹「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の一部を改正する法律について」警察学論集73巻10号（2020年）111頁。

12) これは、平成23（2011）年4月に発生した、癲癇の症状により運転者が意識を失った状態のクレーン車が、登校中の児童の列に衝突し、6名を死亡させたという、鹿沼クレーン車事件で、自動車運転過失致死罪〔当時〕しか適用しえない（宇都宮地判平成23年12月19日・LEX/DB：25480381）ことに対する世論の批判に対応する形で制定されたものである。

13) なお、杉本一敏「自動車運転死傷行為等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）21頁以下参照。

（4）改正の意義

以上で概観してきたように、自動車運転処罰法制定時およびその後の法改正に基づく危険運転致死傷罪の追加類型は、すべて同罪の「前提枠組み」、すなわち、①運転制御困難類型と、②相関的特定危険類型の、いずれかの枠組みに該当するものである。

前述したように、立法当時、立案担当者の解説では、危険運転致死傷罪は、重大な死傷事故の実態を踏まえて類型化されたものであるとの説明がなされていた¹⁴⁾。しかしながら、現実には、その類型には該当しないものの、なお危険運転致死傷罪としての当罰性が認められる事案がいくつか生じてきたことは否めない。そのために、類型を追加するという改正がなされたわけであるが、その際にも、「前提枠組み」は変更しないという態度は、なお堅持されていることが分かる。

4 進行制御困難高速度類型危険運転致死傷罪をめぐる問題

このように、相関的特定危険類型においては一定の改正による対応、運転制御困難類型のうちの酩酊運転類型については、準危険運転致死傷罪の制定という改正対応がなされている。これに対して、同じ運転制御困難類型においても、適用例がほとんどみられない技能欠如類型は別にしても、進行制御困難高速度類型については、その制定時から改正はなされていない。しかしながら、そのことは、立法時に想定された実態と、現実の事象との間に乖離が生じていないことを、必ずしも意味していないように思われる。近時、その適用の可否が問われる事案が目立つようになっているのである。

そこで、以下では、進行制御困難高速度類型に関する問題点を検討する

14) 井上ほか・前掲注4) 論文65頁。

ことにしたい。

（1）立法時の議論

進行制御困難高速度類型にいう「進行を制御することが困難な高速度で走行」というのは、立案担当者の解説では、「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を意味する」とされた。それへの該当性が認められる具体例としては、以下の2例が挙げられていた。①そのような速度での走行を続ければ、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、これには、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場合があたる、および②ハンドルやブレーキの操作のわずかなミスによって、進路から逸脱させて事故を発生させると認められる速度での走行、である。これらの例示からもわかるように、運転者が自車を「その進路から逸脱させて事故を発生させる」ことが、主たる要素であると解されている。そして、そのような高速度にあたるか否かは、「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となる」とし、また「車両の性能や貨物の積載状況も、高速走行時の安定性に影響を与える場合がある」ことから、判断の一要素になるとされていた。

これに対して、「運転者の技能については、道路の状況や車両の性能とは異なり、類型的、客観的な判断にはなじみにくい面がある」ので、判断要素になることは通常はない、とされていた。また、道路状況等に照らし、このような速度であると認められない場合であれば、「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に事故を起こしたような場合であっても、本罪には当たらないことになる」ともされていた¹⁵⁾。

15) 以上について、井上ほか・前掲注4) 論文69頁-71頁。

（2）学説における議論

危険運転致死傷罪の制定以降、実務においてその成立限界が争われたのは、前述したように、酩酊運転類型と赤色信号等殊更無視類型に集中した面もあり、進行制御困難高速度類型について、とりわけ、立法者のいう「具体的な道路の状況」に関する議論は、相対的に論じられることは少なかった¹⁶⁾。

そのような中において、前記の立案担当者の見解を是認しつつ、「過失犯とは別個の犯罪類型である本罪の性質に鑑みると」、「速度超過に起因する単なる過失との区別」を明確にするために、「個別的な人や車の動きなどへの対応の可能性自体は考慮の外に置かれるべき」とする見解は、実務家から有力に指摘されていた¹⁷⁾。これは、立法当時における運転制御困難類型、特に進行制御困難高速度類型が、過失運転致死傷罪（現在）と量的にもっとも連続する類型であり、どこまでが過失で、どこからが制御困難類型危険運転致死傷罪なのかが典型的に不明確な部分があるので、前提となる危険行為（およびその認識）という部分で十分に絞りをかけた運用をしないと、過失運転致死傷罪を取り込みすぎることになる、との懸念を示す有力な見解¹⁸⁾とも呼応するものであるといえる。

すなわち、あえて標語的にいうのであれば、「具体的な道路の状況」に基づく判断に限定すべきであって、「具体的な交通の状況」との関係での進行制御困難という事態は、危険運転致死傷罪の想定する危険な運転では

16) 永井善之「危険運転致死傷罪における進行制御困難高速度（走行）性の判断について」金沢法学64巻2号（2022年）181頁，184頁。

17) 大塚仁ほか編『大コンメンタール刑法第10巻〔第3版〕』（2021年）581頁〔中村芳生〕。

18) 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）86頁〔西田典之発言〕。

ない、とする見解が妥当してきたわけである。角度を変えてみれば、酩酊運転類型では、アルコール又は薬物の影響により「正常な運転が困難」な状態が規定されているのに対し、進行制御困難高速度類型では、あくまでも「その進行を制御することが困難」な高速度が規定されているという、条文上の文言の相違から、後者では、「具体的な交通の状況」との関係という判断要素は含まれないとの理解が導かれてきたといえる。

（3）直線道路における「進行制御困難高速度」の肯定例

以上のような理解に基づきつつ、進行制御困難高速度タイプの危険運転致死傷罪は、そのほとんどが、高速度であるがゆえに、カーブを曲がりきれずに「進路から逸脱させて事故を発生」させた事案での適用例が、かなりの部分を占めているのが現状である¹⁹⁾。

もちろん、直線道路におけるものであっても「具体的な道路の状況」によっては、「進行制御困難高速度」に起因する事故であると認められる場合はもちろんありうる。裁判例においてそれが認められた事案のいくつかを、概観しよう²⁰⁾。

水戸地裁下妻支判平成15年2月26日（判例集未登載）は、降雨のため路面が湿潤し、後輪タイヤが摩耗した状態で、加速して時速約100kmの速度で進行し、自車が蛇行したためハンドル操作を誤り、対向車線に暴走させて、対向車両及び同車両の後続車に衝突し、1名を死亡、3名に傷害を負わせたという事案について、進行制御困難高速度タイプの危険運転致死傷罪の成立が認められている²¹⁾。

釧路地裁北見支判平成17年7月28日（判タ1203号300頁）は、直線道路で

19) 高山俊吉=本庄武『検証・自動車運転死傷行為等処罰法』（2020年）146頁〔永井善之〕。

20) 城祐一郎『ケーススタディ危険運転致死傷罪〔第3版〕』（2022年）243頁以下も参照。

21) 判例タイムズ1203号300頁の匿名コメント参照。

の進行制御困難高速度類型の危険運転致死傷罪が認められた公刊物登載の裁判例として、しばしば挙げられるものである。やはり、降雨のため湿潤した道路で、前後輪タイヤが摩耗した状態の自動車を、時速約100kmの高速度で走行させたため、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及びコンクリート製電柱に激突させて、同乗者2名を死亡させ、2名を負傷させたという事案で、「進行を制御することが困難な高速度」に起因するものと判断されている。

以上の2件は、いずれも、道路が降雨のために湿潤しているという「具体的な道路の状況」と、摩耗したタイヤで走行しているという「高速走行時の安定性に影響を与える自動車の性能」の双方の観点から、自車の制御そのものを失うという事態が生じたことをもって、進行制御困難高速度であると認められた事案である。

また、東京高判平成22年9月28日（判タ1352号252頁）は、法定速度である時速60kmでも車体が浮き上がるような、幅員6メートル弱の道路の中央が隆起して高低差のある橋梁部分を、時速90kmを相当程度超える速度で走行して、制御を失いガードレール等に衝突させて、同乗者の1名を死亡させ、2名に軽傷を負わせたという事案で、進行制御困難高速度であるとして、危険運転致死傷罪の成立を認めた。これも、進行制御困難性について、「道路の中央が隆起して高低差のある橋梁」という「具体的な道路の状況」に基づいた判断であるといえる。

以上に対し、大阪地判平成29年3月3日（D1-Law.com判例体系：28251726）は、制限速度50kmの片側2車線道路の第2通行帯を、時速約163kmで走行させたことにより、車両を左前方に逸走させた後、右前方に逸走させて対向車線に進出させ、対向車に衝突させるなどし、2名を死亡させ、4名を負傷させた事案について、進行制御困難高速度類型の危険運転致死傷罪の成立を認めている。判決文では、対向車線に自車を逸走させた原因は必ずしも明確ではないものの、前記速度で走行したことによりハンドル操作が適切に行えなくなる等したため、自車の制御そのものを失い、「道路の

状況に応じて自車を進行させることができ」ない状態になったと判断されたものと推測される。

また、那覇地判平成30年6月20日（LLI/DB：L07350673）は、制限速度40km/hの緩やかに左カーブしていた一般道路を時速約100km/hで走行させていたところ、前方を走行していた2台の自動車を追い越すため対向車線に進出させ、ハンドルを左に切って元々走行していた車線に変更した際に、その車線と外側帯の間の白線を越えたため、ハンドルを右に切ったところ、横滑りして対向車線に進出し、対向車線を進行してきた自動車2台に衝突し、1名を死亡させ、6名を負傷させた事案について、「被告人車両の速度は、自車線において横滑りを開始した時点で時速約100キロメートルであり、追越しを完了した後、自車線と外側帯の間の白線を越えた際、自車線を維持して走行するためのハンドル操作をわずかに誤っただけでも、自車線を逸脱して対向車線に滑走するなどして事故を発生させることになる速度であった」のであるから、進行制御困難な高速度で走行させたとして、危険運転致死傷罪の成立を肯定した。

平成30年那覇地裁判決では、緩やかな左カーブであったとされているものの、道路の形状に従ったカーブの限界旋回速度の超過が問題となる典型的な事例とは異なり、「ハンドル操作のわずかな誤り」によって生じた進行制御困難性が、危険運転致死傷罪の成立を根拠づける要素となっている。

（4） 制御困難高速度運転類型での起訴に対し、その成立が否定された事案

以上に対して、「社会一般の感覚からすれば『危険運転』といえるような高速度」で生じさせた事故であるものの、「危険運転性」が否定されたと整理できる事案が散見されるようになっている。それには、進行制御困難高速度類型の危険運転致死傷罪で起訴されながら、それが裁判所によって否定された事案もあれば、最初から過失運転致死傷罪での起訴がなされたという事案も存在する。そのような事案のうち、比較的近時の事案のいくつかを概観することにした。

まず、進行制御困難高速度類型の危険運転致死傷罪で起訴されたが、それが認められなかった事案の例をみることにする。

広島地判平成25年11月7日（LEX/DB：25504229）は、無免許運転の発覚を免れるため、警察車両の追跡から制限速度20kmの1車線道路を時速106kmで走行し、優先道路との交差点で時速約80kmに減速したものの、そのまま交差点に進入し、先回りして交差点道路の左方から走行してきた警察車両に自車の左側部を衝突させ、走行の自由を失って自車を右前方に逸走させて歩道上に乗り上げさせ、そこを走行していたA運転の自転車に自車右前部を衝突させて、自転車もろともはね飛ばし、Aを即時同所において脳挫傷により死亡させたほか、警察車両の警察官2名を負傷させたという事案である。本件交差点では、優先道路を交差する形で1車線道路が直線であつてつながっていたが、被告人が走行した車線からは直進および右折が禁止され、左折のみが認められていた。このような状況のもと、検察官は、進行制御困難性を判断する際の「道路の状況」には、物理的な道路の形状等に限らず、交通法規による道路の規制も含まれ、速度が速すぎるため交通法規上その通行の妨害をしてはならない場所に自動車を進入させた場合も「その進行を制御することが困難な高速度」による走行に該当する、また、自動車が進路から逸脱した場合が「進行を制御することが困難」であった場合の1つの態様であるが、ここにいう進路は、単に物理的に定まっている進路のことではなく、交通法規上許されている進路か否かという点も考慮すべきであると主張して、危険運転致死傷罪で被告人を起訴した。

これに対して、裁判員裁判である広島地裁は、「『進行を制御することが困難な高速度』という文言から、運転者が交通法規に従って自動車を制御する、あるいは、交通の危険すなわち他の自動車、歩行者等に対する危険を生じさせない方法で自動車を制御するといった考慮要素まで読み取るのは困難」であるという文言解釈と、あえて交通法規に従わない危険運転が、赤色信号等殊更無視類型として別途規定されていることとの整合性という規定構造から、検察官の主張を否定したうえで、本件事実関係で、被告人

車両が本件交差点に進入し、警察車両に衝突するまでの速度は、時速約78kmから80kmであったが、この間、被告人は自車を直進させており、その進行の制御に何らかの困難が生じたとの事情は認められず、進行の制御が困難となったために、左折できず、直進せざるをえなかったとの事情も認められないとして、危険運転致死傷罪の成立を否定し、自動車運転過失致死傷罪〔当時〕を適用する判断を下した²²⁾。

千葉地判平成28年1月21日（判時2317号138頁）は、一般道路でいったん事故を発生させた被告人が、EDRの記録等から認定された時速約120kmという速度で走行し、前方左側路外施設に向かい対向右折しようとしている被害者の原付に衝突させ、死亡させたという事案である。このような事実関係につき、検察官は、進行制御困難な高速度に関して、「自動車の性能や道路状況等の客観的な事実」に照らし、ハンドルやブレーキの操作をわずかにミスしただけでも自動車を道路から逸脱して走行させてしまうように、自動車を的確に走行させることが一般ドライバーの感覚からみて困難と思われる速度」との理解を前提に、この「道路の状況」には、道路の物理的な形状等のほか、「歩道・路側帯や路外の施設の有無、それに応じた横断歩行者・車両の存在可能性等も含まれる」と主張して、被告人を進行制御困難高速度類型の危険運転致死傷罪で起訴した。

しかし千葉地裁は、「『進行を制御することが困難な高速度で走行』した状態は、その語義として、物理的な意味で自動車の制御が困難になった状態をいうものと解され、これに検察官が指摘するような考慮要素への対応が困難になった状態まで含まれると読み取るのは無理である」ことや、「その他立法の経緯や過失運転致死傷罪との関係を考慮する」と、検察官の主張は採用できないとし、「道路状況とは、道路の物理的な形状等をいうのであって、他の自動車や歩行者の存在を含まないものと解される」との判

22) なお、本件は、1審の懲役9年の量刑に対して被告人側のみが控訴し、広島高判平成26年5月27日（LEX/DB:25504230）は、懲役7年へと減輕している。

断を示して、危険運転致死罪の成立を否定した。

また、福井地判令和3年9月21日（LEX/DB：25591018）は、一般道路を時速約105kmの高速度で交差点に進入して、交差道路を進行してき被害車両に自車を衝突させ、1名を死亡、1名を負傷させるなどした事案について、検察官は、「進行を制御することが困難な高速度」の判断における「道路の状況」には、道路自体の物理的形狀に限定されず、運転者において認識できる、「道路の物理的形狀と同視できるような車両の進路を構成する要素」も含まれ、本件との関係では、交差道路には平均で時速45kmほどの自動車が2分に1台程度の割合で止まることなく通るとの事情が含まれるし、停止車両の存在が考慮されるのであれば、走行車両が考慮されないのは合理的でないと主張して、進行制御困難高速度類型の危険運転致死傷罪で起訴をした。

しかし、福井地裁は、「道路の状況」とは、「道路の広狭、湾曲、勾配、路面の凹凸、滑りやすさなどの道路の物理的な形状等をいうのであって、他の自動車や歩行者が進行の妨げになる形であられるかも知れないという事情を含まない」とし、前記検察官の主張は、「その進行を制御することが困難な高速度であるか否かが、進路に沿って自車をコントロールすることができるかどうかという判断の問題であるものを、仮に自動車が出てきたとしても止まれるかという判断の問題であるように変容させる」ものであって採用できないとした。そのうえで、具体的な事実関係として、ドライブレコーダーの映像によれば、一貫して直進進行を続けていることなどから、「進行を制御することが困難な高速度」とはいえないと判示した。

さらに、名古屋高判令和3年2月12日（判時2510号81頁）は、片側3車線の一般道路の第3通行帯を時速146kmで走行していたところ、左方路外施設から中央分離帯の開口部に向かって横断してきた普通乗用車（「被害車両」）右側面に自車前部を衝突させ、被害車両に乗車していた4名を死亡、1名を負傷させたという事案である。危険運転致死傷罪での起訴に対し、第1審（津地判令和2年6月16日・判時2510号87頁）は、従前の裁判例での見

解を踏まえつつ、進行制御困難な高速度の判断にあたって考慮される「道路の状況」について、「カーブや道幅等の道路の物理的な形状のみならず、駐車車両や他の走行車両等によって客観的に進路の幅が狭められているなどの状況があるのであれば、そうした道路上の車両等の存在も含めて考慮することができる」とし、その根拠を「駐車車両や他の走行車両等の存在に応じて進路が定まるという意味において、道路上の車両等も道路の物理的な形状と同視できる」ことに求める見解を示した。そして、被害車両が本件道路の横断を開始していたうえ、被害車両との間の左前方を他の車両が走行していたことなどから、被告人車両「本件事故現場付近を通過する際に、進行できる幅やルートは相当限定されていた」という事実関係から、進行制御困難な高速度で自動車を走行させる行為にあたるとしたが、その認識がなく故意がないという理由から危険運転致死傷罪の成立を否定した。

ところが、検察側・被告人側双方が控訴した本件控訴審は、進行制御困難な高速度の意義について、危険運転致死傷罪の制定にかかる法制審議会刑事法部会での議事では、個々の歩行者や通行車両は進行制御困難性判断の考慮対象としては想定しておらず、「道路の状況」という要素に、駐車車両のみならず他の走行車両も含むのが立法者意思であるとはいえないと解されることをも根拠としつつ、事前予測が困難な不確定かつ流動的な要素を抱える他の走行車両の存在を進行制御困難性の判断要素に含めることは、「類型的、客観的であるべき進行制御困難性判断にそぐわないといわざるを得ず、罪刑法定主義の要請である明確性の原則からみても相当ではな」く、また、「認識・予見の有無の判断に際し、過失犯における予見可能性の有無との区別が曖昧となり、過失犯として処罰すべきものを故意犯として処罰することになるおそれも否定できない」こと、さらには、「そもそも危険運転致死傷罪は、悪質・危険な運転行為による死傷事犯のうち過失犯として処罰することが相当でないものを故意犯とし、傷害・傷害致死に準じた重い法定刑で処罰しようと定められた罰則強化規定であること

に鑑みると、処罰対象となる危険運転行為は悪質・危険な類型に限定されているとみるべきであるから、解釈によってその処罰対象を拡大することは法の創設趣旨にそぐわないといわざるを得ない」との理由から、第1審の示した判断を否定した。そして、このような控訴審の解釈を前提とすれば、「他の走行車両によって自車の進路の幅やルートが制限されたか否かは問題となり得ない」ことになり、「被害車両の後方を走行しようとして第3車線から第2車線に車線変更しそのとおり走行したのであり、進行しようとした進路から逸脱はしていない」ことなどから、進行制御困難な高速度とはいえないとして、危険運転致死傷罪の成立を否定した。

なお、本件名古屋高裁は、「制限速度60km毎時の一般道を時速約140kmを超える高速度で、しかも頻繁に車線変更を繰り返し、他の車両の間隙を縫うように走り抜けるという、公道である本件道路をあたかも自分一人のための道路であるかのごとき感覚で走行するという身勝手極まりない被告人の運転が常識的にみて『危険な運転』であることはいうまでもない」が、「本件では、被告人の運転が単に『危険運転』になるか否かが問われているのではなく、〔自動車運転処罰〕法2条2号に定める『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』といえるかが問題になっている。法2条2号は、単なる高速度での運転ではなく、進行制御困難な高速度であることを必要としているのであるから、被告人の運転が危険な運転であることは明白であるとしても、条文の文言及びその立法趣旨をゆるがせにはできない」旨を付言している。

(5) 「常識的にみて『危険な運転』」と過失運転致死傷罪での起訴

もちろん、「その進行を制御することが困難な高速度」が条文上の要件となっている以上、常識的にみて「危険な運転」といえるような高速度での運転による死傷事犯であっても、最初から過失運転致死傷罪での起訴がなされる事案も、往々にして存する。

近時の例として、さいたま地判令和3年5月6日(LLI/DB:L07350673)

がある。これは、最高時速40kmと指定されている左方に湾曲する道路を時速約118kmで進行し、自車を、左前方に逸走させて道路左側に設置されたガードレールに衝突させたうえ、路外に暴走させ同所先作業場内に駐車中の油圧ショベルに衝突させて転覆させ、自車の同乗者2名を死亡させ、1名を負傷させた事案について、最高速度を遵守せず、ハンドル・ブレーキを的確に操作しなかった過失を根拠として、当初から過失運転致死傷罪で訴追され、同罪の成立が認められたものである。もっとも、本件では、同乗の「被害者らから、『やめろ。』『あぶねー、事故るだろ。曲がれねーだろ。』などと言われ、高速度での運転を中止するよう求められたにもかかわらず、制限速度の約3倍もの高速度で進行するなどした結果、運転操作を誤り本件事故を惹起した」という事情があり、量刑の理由においてであるが、「本件事故は単なる不注意により生じたものではなく、無謀運転によりもたらされた結果というべき」であるとの指摘がなされている。

また、福島地裁いわき支判令和4年7月15日(D1-Law.com判例体系:28301937)は、左に湾曲している片側2車線の一般道路を時速157kmで走行して、自車を右前方に暴走させて道路中央分離帯縁石や橋の欄干に衝突させ、自車の同乗者1名を死亡させ、4名を負傷させた事案について、少年である被告人は、危険運転致死傷罪で逮捕(2022年3月10日付読売新聞朝刊など報道)されたものの、過失運転致死傷罪で起訴された。そして、福島地裁いわき支部は、法定速度を遵守せず、左方を脇見して前方を注視せず、かつ、ハンドル・ブレーキを的確に操作しないで進行した過失を認定して、過失運転致死傷罪の成立を認めた。この判決でも、量刑の理由において、「被告人は、尋常ならざる高速度で自車を運転していたもの」であるとはされているが、それは、「法定速度を遵守するというごく基本的な注意義務に著しく違反した」という過失を基礎づけるものとして捉えられている²³⁾。

23) 山崎俊一「一般道を時速157キロで走行して起きた6人死傷事故」捜査研究 864号(2022年)119頁は、鑑定の観点から危険運転で起訴していない点に疑問

(6) 「道路の状況」と「交通の状況」

以上において、「進行を制御することが困難な高速度」の意義が争点となった裁判例を概観してきた。その意義に関しては、前述した立法時の議論に即した判断が堅持されているとあってよい。それを前提とするのであれば、広島地裁平成25年判決のいうように、「進行を制御することが困難な高速度」という文言から、「運転者が交通法規に従って自動車を制御することの困難」、あるいは、「他の自動車、歩行者等に対する危険を生じさせない方法で自動車を制御することの困難」という解釈を導き出すことは困難であろう²⁴⁾。

また、千葉地裁平成28年判決での「歩道・路側帯や路外の施設の有無、それに応じた横断歩行者・車両の存在可能性等」、福井地裁令和3年判決での「道路の物理的状況と同視できるような車両の進路を構成する要素」、すなわち、同事案の事実関係に即した要素としての「他の自動車や歩行者が進行の妨げになる形であられるかも知れないという事情」、さらには、名古屋高裁令和3年判決での、「事前予測が困難な不確定かつ流動的な要素を抱える他の走行車両の存在」といった、それぞれ検察官が主張した要素を、立法当時に意図された「道路の状況」に含めることも困難であるといわざるをえない。立法当時に意図された「危険」は、物理的な意味で自動車それ自体の制御が困難になった状態を指すのであり、その「物理的な制御の困難」を判断するには、たとえば直線道路と曲線道路、乾燥した路面と湿潤した路面、車両自体の性能、貨物の積載状況等、あるいはタイヤの摩耗性の有無や程度などの物理的状況によって「物理的な制御の困難」と認められる速度が異なってくるために、考慮要素とするものとされていたと考えられる。

を呈する。

24) 城・前掲注20) 書256頁、計拓「交通事犯の行為態様と主観面の立証」法学会雑誌58巻1号(2017年)282頁。

それゆえ、これらの裁判例で検察官が主張した要素は、いわば「交通の状況」に関する判断要素といえるが、たしかに、これらは、「事前予測が困難な不確定かつ流動的な要素」である。他方で、危険運転致死傷罪の立法時、同罪の対象が不当に拡大され濫用されることのないようにすべきある旨の国会の附帯決議の趣旨を踏まえれば、制御困難な高速度であるか否かは、立案担当者の指摘するように、類型的、客観的な判断によるべきことになる²⁵⁾。それゆえ、前記「交通の状況」を判断要素とすることは、進行制御困難高速度類型の危険運転致死傷罪の成否の判断においては、認められないことにならざるをえない²⁶⁾。

5 危険運転致死傷罪の法的意義と従前の改正の意義

(1) 「結合犯」としての危険運転致死傷罪

ところで、制限速度時速20kmの道路を時速106kmで、制限速度時速40kmの道路を時速118kmで、あるいは、法定速度（時速60km）の道路を時速157kmで走行する行為は、それを認識して行うのであれば、当然のことながら、道路交通法上の故意の速度違反の罪（道交法22条1項、118条1項1号〔6月以下の懲役または10万円以下の罰金〕）を構成することになる。そのため、進行制御困難高速度類型の危険運転致死傷罪の成立が認められず、過失運転致死傷罪の成立にとどまる場合でも、上記のような速度違反行為を故意に行っていたという要素は、道路交通法で別途評価され、過失運転致死傷罪とは併合罪²⁷⁾の関係に立つ形で評価されるとするのが法理論的にみた「本来的なスタンス」²⁸⁾であるという帰結に至る。

平成13（2001）年に危険運転致死傷罪が制定されるまでは、「法の専門」

25) 井上ほか前掲注4) 論文・71頁（注39）参照。

26) 永井・前掲注16) 論文193頁。

27) 最大判昭和49年5月29日（刑集28巻4号114頁）。

28) 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。

の見地では、このような対応が、すべての事案において当然のこととされていた。すなわち、道路交通に関して、人の死傷結果が生ずる前の事前的対応と、それが生じた後の事後的対応とが、道路交通法と刑法とで峻別され、棲み分けられるという「二元的な対応」となっていた。速度違反に関していえば、故意に速度違反をするというのは「死傷結果が生ずる前」であるため、道路交通法で事前的対応として処罰対象とされ、その結果、人の死傷結果を生じさせた場合、それを認識・認容していたわけではないので、「死傷結果が生じた後」の事後的対応としては、過失犯、すなわち業務上過失致死傷罪として処罰するという法的処理がなされる。それゆえ、悪質運転という部分については、道路交通法においてその悪質性に応じた対応がなされ、過失による死傷結果に関する過失犯と併合罪として、事案に重大性に即した対応が可能という形になっていたわけである。

しかし、このような「法の専門」の見地から導かれる法的対応は、必ずしも、国民一般の理解を得られるものとはなっていない。社会常識からすれば、「故意の悪質な速度違反行為により人の死傷結果を生じさせた」というのは、強い因果性の認められる一連の事態であり、典型的に1つの事象なのである。危険運転致死傷罪は、いわば、道路交通法上の違反行為に関する罪と、その結果として生じた、必ずしも故意を有しているとは評価しきれない人の死傷結果に関する罪とを結合させた「結合犯」を設定したことになる。同罪に関しては、傷害致死罪に類似した結果的加重犯であるとする理解が一般である²⁹⁾。暴行の故意に基づく暴行により人が死亡した場合、暴行罪と過失致死罪とで別個に評価するのではなく、傷害致死罪という一罪で処罰する、という意味において、結果的加重犯も一種の「結合犯」といえよう。国民の規範意識に合致した刑法的対応であり、刑事学的にもそのような類型化に合理性が認められるがゆえに、こういった対応がなされる。危険運転致死傷罪も、まさにそのような意味において、傷害致

29) 井上ほか・前掲注4) 論文55頁など。

死罪類似の犯罪であり、一種の「結合犯」といえるのである³⁰⁾。

(2) 日常概念（常識）での危険運転と法学的概念（危険運転致死傷罪）での危険運転

そして、結合犯たる結果的加重犯を設定するのは、2つの罪を別々に評価して併合罪処理をする場合に比べて、加重された法定刑を設定することによって、やはり刑事学的にも国民の規範意識からも適切な科刑判断を行うという意義もある。

危険運転致死傷罪が、（暴行致傷罪としての）傷害罪、および傷害致死罪に比肩する法定刑を設定することを選択したことに、論理的必然性があるようには思われない。しかし、危険運転を暴行にあたと解する実務的対応があったことも考えれば、傷害罪・傷害致死罪と、ほぼ同等の犯罪類型として設計したことには、相応の合理性があったとはいえよう。その結果、すべての交通事故を、死傷結果の部分について過失犯としてのみ評価していた当時からすれば、傷害致死罪に比肩する法定刑はきわめて加重されたものであり、それにふさわしい危険運転に絞り込む必要が生じた。立法時に、成立範囲を絞り込み、その成立判断を厳格に解することで、適用範囲が濫用的に拡大することが強調されたのは、そういった意味からも理解することも、あるいはできるかもしれない。

その結果として、本稿冒頭で述べたように、傷害罪・傷害致死罪に比肩しうるものとして、①運転制御困難類型と②相関の特定危険類型の2類型が「前提枠組み」として措定され、さらにその内部で、立法当時に想定されていた悪質交通事故の実態を踏まえた類型化がなされたわけである。

しかしながら、現実の悪質交通事故とそれに対する国民一般の評価は、立法者が想定した範囲よりも広いものであった。常識として危険運転に基

30) 星周一郎「無免許運転罪と『無免許運転による加重』の意義」高橋則夫ほか編『刑事法学の未来—長井圓先生古稀記念』（2017年）341頁以下。

づく交通死傷事故と評価される事案が、危険運転致死傷罪にいう「危険運転」には必ずしもあたらないという事案が続出し、それに対する世論の批判は、むしろ高まる一方であった。

危険運転致死傷罪に関連する一連の法改正は、そういった事態への法的対応として法解釈論によるそれでは限界を超えるものについてなされたものといえる。ただし、その際にも、危険運転致死傷罪の柱を①運転制御困難類型と②相関的特定危険類型の2つとする、という「前提枠組み」は堅持された。平成25（2013）年の自動車運転死傷行為処罰法の制定時に新設された、通行禁止道路進行型、および令和2（2020）年の改正で新設された、新たな通行妨害類型については、従前の②相関的特定危険型に関する従前の規定の解釈としては、危険運転致死傷罪の成立を認めることはできないが、その実態において、従前の類型と同等であると判断されたものであるがゆえに、立法的対応がなしえたものと位置づけることができる。

これに対して、①運転制御困難型に関しては、「運転者の意思によつては的確に進行を制御することが困難な状態での走行」が必須の要素である。その枠内では、酩酊運転型に関して、「アルコールまたは薬物の影響による正常な運転が困難な状態」での死傷事故という意味で、客観的には従前の酩酊運転型と同等の危険があるものの、その状態に関する認識（故意）はなく、その前段階たる「正常な運転に支障が生じるおそれがある状態」での認識のみが認められるもの、および政令で定める一定の「自動車の運転に支障を及ぼすおそれがある病気」で、同じような状態に至ったものを、主観的には従前の運転制御困難型よりも責任非難において軽減されるが、なお危険運転致死傷罪で対象とする危険な運転にあたるとする、準危険運転致死傷罪（3条）の新設という改正対応はなされてはいる。しかしながら、進行制御困難高速度型に関しては、前述したように、従来の過失犯と「量的に連続する類型」であり「これまでの業務上過失致死傷を取り込みすぎる」という要素もあるためか、これまでのところ、改正による対応はなされていない。

そのような中で、従前は、酩酊運転類型を中心に、解釈論的な対応が一定程度において重ねられてきている状況にはある³¹⁾。しかしながら、進行制御困難高速度類型に関しては、検察官として、「進行を制御することが困難な高速度」の該当性判断における「道路の状況」に関して、物理的状況に一定程度以上関連するような「交通の状況」も含まれるとする解釈に基づいて、危険運転致死傷罪での訴追をしたものの、その解釈が裁判所によって排斥されるという状況が散見されるようになってきているのである。

6 むすびに代えて

(1) 危険運転でなければ過失運転とする法的構造の妥当性

本稿執筆時点である令和4(2022)年9月において、令和3(2021)年に大分県別府市で生じた交通致死事犯の起訴の妥当性に関して、報道が重ねられる状況が生じている³²⁾。これは、少年である被告人が、法定速度(時速60km)の道路を時速194kmで走行して交差点に進入し、その交差点を右折しようとしていた被害車両に衝突し、被害車両の運転者を死亡させたという事案について、警察からは危険運転致死罪により事件が検察に送致されたもの、大分地検がこれを過失運転致死罪で起訴したことの妥当性について、それを疑問視する声が世論において高まっていることを背景にしたものである。過失運転致死罪による起訴がなされたのは、被告人車自体は、時速194kmでの走行でも、自車の制御を失っていたという事実関係が存在しないためである旨が報じられている。

たしかに、一般道路で時速194kmで走行した場合、他の交通関与者との相対関係など、「交通の状況」に応じた運転制御をすることはきわめて困難になる。しかしながら、すでにみてきたように、「道路の状況」に関して、

31) 最決平成23年10月31日(刑集65巻7号1138頁)など。

32) 2022年8月5日付大分合同新聞など。

物理的な道路の状況や車両自体の性能以外の要素を考慮に入れるべきではない旨の下級審裁判例が「確立している」状況下、直線道路で、自動車自体の制御ができていた以上、進行制御困難高速度類型の危険運転致死罪の成立を認める余地はない。そうであれば、人の致死結果について故意がない以上、自動車運転処罰法で成立するのは過失運転致死罪であり、時速194kmでの走行に認められる故意性は、速度違反罪による評価にとどまらざるをえないことになる。

しかしながら、前述したように、「故意に時速194kmで走行させ、前方の右折しようとした被害車両を避けることができず、死亡結果を生じさせた」という一連の事態として捉えるのが、常識的な理解であろう。ところが、現行法は、「危険運転致死傷罪にあたらなければ、すべて一律に過失運転致死傷罪」とするのが基本構造となっている。そのため、「尋常ならざる高速度で自車を運転」（前掲福島地裁いわき支部令和4年判決）し、「単なる不注意により生じたものではなく、無謀運転によりもたらされた結果」（前掲さいたま地裁令和3年判決）であっても、過失運転致死傷罪での評価にとどめざるをえない。そして、そのことに対して、世論の批判が向けられるという構図が続いているのである³³⁾。

(2) 交通事犯の適切な刑事法的評価に向けて

繰り返しになるが、危険運転致死傷罪は、傷害罪・傷害致死罪に比肩する法定刑を定めるものとして制定されたため、当時の交通事犯について、併合罪加重を除いて可能な量刑の「3倍」もの量刑を可能とするものであった。そのため、そのことに対する厳しい批判も刑法理論の側から向けられた³⁴⁾。他方で、危険運転致死傷罪の制定を支持する見解からも、「そ

33) なお、令和4(2022)年12月に危険運転致死罪への訴因変更がなされている。2022年12月21日付毎日新聞など。

34) 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)46頁、長井圓「道路交通犯罪と過失犯——自動車危険運転致死傷罪への疑

ここまで要件をしぼることについては異論も出かねないと思われるほどの限定になっている」とする評価すらなされるほど、きわめて限定されたものとなった。ただし、そのような状態下でも、結果の重大さに目を奪われ、危険運転致死傷罪固有の構造から導かれる要件が緩められて理解されるとき、その適用範囲が無限定なものとなるおそれがあることから、慎重な解釈が望まれるとするのが、「法の専門」の見地からした一般的な理解であった³⁵⁾。

そのような前提のもとで制定された危険運転致死傷罪であるが、同罪の制定それ自体に対して、国民世論の側からの批判がなされることはほとんどないのが現状であろう。「故意の道路交通法違反行為としての評価と、死傷結果に関する過失としての刑法上の評価」の併合罪的评价ではなく、両者を一連一体の事象と捉えて「結合犯」として一罪として評価することが、より国民一般の規範意識に適合しているのである。すなわち、危険運転致死傷罪の技能欠如型には該当しないような無免許運転による交通事故犯に関しては、それを単なる過失運転致死傷罪として評価することに対して世論の厳しい批判があった中³⁶⁾、無免許運転による加重（自動車運転処罰法6条）が規定された。刑法理論的には、その困難さが一部で指摘される³⁷⁾ものではあったが、そのことにより、無免許運転による交通事故犯に対する法の適用に対する世論からの批判は、以前ほどはなされなくなったように思われる。このことは、交通事故犯に対する刑事法的な評価の、今後の適切なあり方を考えるうえで興味深い示唆を与える。すなわち、一定程度以上

問——」現代刑事法38号（2002年）34頁、交通法科学研究会編『危険運転致死傷罪の総合的研究——重罰化立法の検証』（2005年）、高山佳奈子「危険運転致死傷罪の死角」世界776号（2008年）25頁など。

35) 井田・前掲注3) 論文34頁以下。

36) 平成24（2012）年4月に発生した、無免許運転の少年が居眠り運転により、集団登校中の親子の列に自転車を衝突させ、3名を死亡させるなどした「亀岡暴走事故」に関する大阪高判平成25年9月30日・LEX/DB：25502069）参照。

37) 詳細については、星・前掲注30) 論文341頁参照。

の重大な道路交通法上の違反行為を故意に行って、意図しない死傷結果を生じさせることを結合犯として評価すること自体は、非常に説得的で、世論の納得を無理なく得られるものなのである。

ところが、繰り返しになるが、立法当初の危険運転致死傷罪の行為類型は、きわめて限定的なものであった。そのため、危険運転致死傷罪に該当しない「危険運転」による死傷事故に関しては、(1)立法時の「前提枠組み」に該当しうるものについては、それが争点となった事案を経て、法改正による対応がなされてきたのに対し、立法時の2つの枠には該当しないが常識として「危険運転」に該当するものについては、検察官による解釈的努力の多くが退けられる中、過失犯としての対応がなされているのである。

しかしながら、これは決して望ましい状態ではない。前述の名古屋高裁令和3年判決は、「被告人の運転が単に『危険運転』になるか否かが問われているのではなく、〔自動車運転処罰〕法2条2号に定める『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』といえるかが問題になっている」という、刑法解釈論としていわば当然ともいえることをわざわざ判示しているわけであるが、その背景として、従前の立法上の当罰性判断、およびそれに従った解釈論に対して、国民一般の理解が、相当程度得られていないがゆえに、検察官の「解釈的努力」がなされているという事情があることを看過すべきではない。

翻って考えてみると、交通事犯に関して、故意犯と過失犯との結合犯（結果的加重犯）として評価すべき場合というのが、現在の危険運転致死傷罪が対象としている事態に限られるとすべき論理的必然性は存しない。その立法時、傷害罪・傷害致死罪に比肩、ないしはそれよりも重い法定刑を規定することが選択されたがゆえに、それに応じた行為類型の限定がなされたのであって、それは一つの価値判断にすぎない。危険運転致死傷罪の重い法定刑を根拠づけるほどの危険性は認められないかもしれないものの、なお社会常識からすれば「危険運転」と評価するほかない運転行為により死傷結果を生じさせる事案が多数あるという現実が存在する。それは、「単

なる不注意により生じたものではなく、無謀運転によりもたらされた結果というべき」場合を意味するのであり、純然たる過失に基づくものとはいえないのに、故意犯規定を設けていないという理由から、過失犯に押しとどめる形で対処することに、世論の理解が得られていないのである。

危険運転致死傷罪に関する「前提枠組み」の堅持が仮に立法者意思であり、それを変えるという立法的対応が困難であるにせよ、それに該当しない事態であっても、なお故意犯たる無謀運転との結合犯として評価することを禁ずることが立法者意思であると解することはできず、現にそうすべき場合が存することを、本稿の検討で示してきた。そういった類型を対象にした規定を、危険運転致死傷罪と過失運転致死傷罪の中間に設けることが、立法論として考慮されるべき段階に至っているのではなからうか³⁸⁾。

* * *

中野目善則先生には、サイバーセキュリティ問題をはじめとして、刑事法の各領域において有形・無形のご指導を賜ってきた。その際には、社会の先端的問題に対して、刑事法上の適切な対応を行っていくことの必要性・重要性を、その根底において教えていただいていた。本稿では、執筆時点において、なお刑事裁判上の決着の得られていない事象をも取り上げたが、それは先生のこのような教えに、著者なりに応えようとした帰結でもある。そのご指導の賜というには、あまりにも検討の粗い、文字通りの拙稿であることを自覚しつつも、今後も、中野目先生のご指導に

38) このような方向性については、星周一郎「危険な運転による致死傷と危険運転致死傷罪・自動車運転過失致死傷罪」法学会雑誌53巻1号(2012年)210頁、同「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)478頁、同「あおり運転と危険運転致死傷罪」交通法研究48号(2020年)109頁で縷々述べてきたところであるが、その詳細な内実については、なお今後の検討課題としたい。なお、丸山雅夫『刑法の論点と解釈』(2014年)191頁以下、川本哲郎『交通犯罪対策の研究〔新版〕』(2020年)49頁以下も参照。

「進行を制御することが困難な高速度」の意義（星）

したがった研究を続けたいとの決意として本稿を献じ、もって、先生のますますのご健勝を祈念しつつ、定年での退職をお祝いさせていただくことにしたい。

（東京都立大学法学部教授）