

論 説

危険運転致死傷罪に関する一考察
—— 事実認定の問題を中心として —— (2・完)陶 山 二 郎
稲 田 朗 子

- 一 はじめに
- 二 危険運転致死傷罪に関する下級審判例の概要 (以上本誌第81号)
- 三 危険運転致死傷罪の各類型制定当時の事実認定 (以下本号)
- 四 危険運転致死傷罪の事実認定に関する若干の考察
- 五 おわりに

三 危険運転致死傷罪の各類型制定当時の事実認定

1 本稿の再開にあたって——前稿からの立法の改正等について——

はじめに、前稿の後の危険運転致死傷罪の運用の経過と立法の展開、及び本稿を再開することの経緯について簡単に言及しておくこととしたい。

そもそも、前稿¹の「はじめに」でも述べた通りであるが、改めて整理して述べておきたい。前稿の危険運転致死傷罪に関する検討は、同罪が厳罰化を目指した「刑事立法ラッシュ」における動きの中で制定されたとの当時の刑事法を取り巻く状況に関する現状認識のもと、新たに制定された危険運転致死傷罪が、

高知論叢 (社会科学) 第122号 2022年3月

¹ 拙稿「危険運転致死傷罪に関する一考察——事実認定の問題を中心として——(1)」高知論叢第81号(2004年11月号)37頁以下。

単に結果発生に対して重く処罰するだけの結果責任処罰となることを危惧して検討をはじめたものである。そこでは、特にこの犯罪類型における実体法上の重要な要件に関して、その要件の成立を厳格な事実認定によらしめる適正な手続のもとでチェックすることによって、あたかも結果責任と同様の過酷な処罰に陥ることを避けるべきとの意図からであった²。

ところが、前稿執筆後の諸事情があって、その後の作業、執筆が遅れていたところで、同罪の裁判例もさらに積み重ねられたばかりか、本稿とは問題意識を異にするものの自動車事故判例研究会による判例要旨集³が出版され、あるいは故中山研一先生による妨害類型の判例分析⁴なども公にされるなど、この分野の研究の展開は活発であった。

さらにその後⁵も、2007年の刑法一部改正による自動二輪の対象追加、2014年の「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」（以下単に「自動車運転死傷行為等処罰法」、あるいは「処罰法」と略称する）制定による危険運転致死傷罪等の刑法からの移動と準危険運転致死傷罪等の新設、2020年自動車運転死傷行為等処罰法改正による自車を停車して著しく接近し、あるいは高速道路で後続車を停止等させる新タイプの追加といった法律自体の諸改正も漸次行われたところである。

このような展開において、前稿を再開するきっかけを逃していたが、他方で稀に前稿の続きについての問い合わせをいただくこともあり、とりあえず一旦本稿を締める責任も痛感していた。そこで、現在の危険運転致死傷罪の状況においては甚だ不十分ではあるものの、前項の問題意識との関係でも、準危険運転致死傷罪は従前の類型の立証を一定程度緩和するものとして制定されたものであることもあり、新たな類型たる準危険運転致死傷罪との比較検討を行うた

² 同39頁参照。

³ 自動車事故判例研究会編著『必携 自動車事故・危険運転重要判例要旨集』（立花書房、2011年）。

⁴ 中山研一「『妨害型』危険運転致死傷罪の判例の検討」判例時報第2041号（2009年7月21日）3頁以下。

⁵ 内田博文「歴史から見た交通刑法重罰化」高山俊吉＝本庄武編『検証・自動車運転死傷行為等処罰法』（日本評論社、2020年）3頁以下等を参照。

めにも、まずは従前の類型の危険運転致死傷罪の事実認定にまつわる諸問題を改めてここで検討することで、一旦本稿を閉じることとしたい。読者諸兄にはご寛恕を乞う次第である。準危険運転致死傷罪の新設そのものは、本稿の当初の問題意識が適切なものであったことを示しているようにも思われるが、他方でこの類型について、単に事実の立証を緩めるのみで妥当な対応かが問われるところでもあろう。この立法の妥当性については、著者の一人が別の機会に若干論じたところ⁶でもあり、その関係でも準危険運転致死傷罪の裁判例の検討は次の課題でもあるのだが、先にも述べた通り、本稿では従前の類型の裁判例における事実認定の問題に限定して、検討することとしたい。

なお、本稿の課題の検討のため最低限言及しておきたいものとして、前稿の裁判例以降の以下の3件の最高裁判例のみ、前稿におけると同様の判旨の要約は割愛するが、本稿の検討対象に加えることとしたい。

【35】 最決平成18年3月14日刑集60巻3号363頁，裁判所ウェブサイト

【36】 最決平成20年10月16日刑集62巻9号2797頁，裁判所ウェブサイト

【37】 最決平成23年10月31日刑集65巻7号1138頁，裁判所ウェブサイト

以上の3件である。

なお、前稿と同様、危険運転致死傷罪の各類型の犯罪成立要件の抽出と分析は稲田の主たる担当とし、その事実認定の方法の分析は陶山の主たる担当として、実体法の要件である各論点について、特に訴訟法的な事実認定を意識した分析を加えようとするものであるという執筆の方針には変更はない。

2 裁判例における各類型の事実認定について

(1) 各類型について

繰り返しになるが、危険運転致死傷罪の刑法上に制定された当初の類型は、「一 はじめに」で述べた通りであるが、現行法（自動車運転死傷行為等処罰法）でも以下の通りに規定されているものと基本的に同一である。なお、既に述べた通り、当初は四輪以上とされていたが2007年改正により自動二輪車や原

⁶ 陶山二郎「自動車運転死傷行為等処罰法における無免許を理由とする加重処罰の問題性」茨城大学人文社会科学部紀要（社会科学論集）第7号（2021年）7頁，14頁以下参照。

動機付自転車を対象に加えられ、現在に至っている（処罰法1条）。また当初は、①アルコール影響類型（自動車運転死傷行為等処罰法2条1号前段）②薬物影響類型（同号後段）③高速度類型（同条2号）④進行制御技能無類型（同条3号）⑤妨害類型（同条4号）⑥赤色信号殊更無視類型（同条7号）の六類型が設けられたが、その後、2014年改正（処罰法制定）の際に従前の類型を規定する2条に通行禁止道路進行類型（同条6号）が追加され、さらにあおり運転が社会問題化したのに伴い、2020年改正で道交法の改正と共に、「車の通行を妨害する目的で、走行中の車（重大な交通の危険が生じることとなる速度で走行中のものに限る。）の前方で停止し、その他これに著しく接近することとなる方法で自動車を運転する行為」を処罰する停止類型（同条5号）、及び「高速自動車国道……又は自動車専用道路……において、自動車の通行を妨害する目的で、走行中の自動車の前方で停止し、その他これに著しく接近することとなる方法で自動車を運転することにより、走行中の自動車に停止又は徐行（自動車が直ちに停止することができるような速度で進行することをいう。）をさせる行為」を処罰する高速自動車国道類型（同条6号）が追加された。ここでは、特に前項で整理した判例から、特に事実認定についての判断を含むアルコール影響類型、高速度類型、進行制御技能無類型、赤色信号殊更無視類型の四つの類型に関する若干の裁判例を取り上げて、整理検討することとしたい。なお、裁判例の引用に当たっては、昨今の感染症に対する防止策との関係で、紙媒体の文献の入手が困難であることもあり、裁判所HP掲載のURLの省略だけでなく、公判判例集等の該当頁も多くを割愛している。事情をご賢察のうえ、ご寛恕を乞う次第である。

（2）アルコール影響類型の事実認定

アルコール影響類型の裁判例は多く、前稿で掲げた判例の3分の1近くに上るばかりか、他の類型の成否が問われている事案でも飲酒の事実を伴う事案が複数ある。特に事実認定において注目されるのは、【14】【22】である。

【14】新潟地判平成15年1月31日は、深夜の飲酒の影響が翌朝の事故を引き起こしたとされた事案であり、正常な運転が困難な状態の認識が争われる余地

がある事案であったといえようか。

新潟地裁は、「起床して約2時間後に車でB方を出発する際には、そのウイスキーが身体に残存しており、そのために身体が疲れていてだるいと感じ、自分の気持ちをしっかりしないと事故を起こすかもしれないなどと思っていたこと」、「第1の接触事故を起こした際には、自車のどこかが擦るか、ぶつかるような衝撃を感じたものの、ぶつかった対象やぶつかった箇所等について判然としない状態で走行し続けていること」、「本件事故を惹起した際には、前方に赤信号が見えてブレーキをかけた直後に何かに衝突したとの記憶があり、その後、目の前の車両がなかったことからさらに発進して運転し続けたこと」を間接事実として、前日からのアルコールが「なお自己の身体に残存していることをも認識し、かつ、自己が正常な運転をすることが困難であることを基礎づける事実を認識していたと認められるから、被告人には、アルコールが自己の身体に作用したために正常な運転が困難になった状態に陥ったことの認識があったと認めるのが相当である。」と結論付けているのである。

判決文だけでは必ずしも明らかではないが、最初の「だるい」「事故を起こすかもしれない」との本人の認識は供述の取り方に大きく左右されるところであろうから、注意が必要に思われる。第一の接触時に衝突の記憶があり走行を続けた点は、客観的事実とも一致しているとはいえようか。同様に本件事故のブレーキをかけた直後の衝突とその後の運転の継続も客観的な事実と一致しているところであり、行為者の認識は正常な運転が困難であることを基礎づける事実の認識で足りるとすれば、裁判所の判断自体は理解しうるところではあろうか。ただし、アルコール残存の認識は捜査段階の供述の信用性が高いとの判断によるもので、判決文からは判然としないが、この点の認定にはさらにそれを基礎づける事実（例えば、「だるい」以外に頭痛がひどかった、時折足元がふらついたなどといった事情）の存在が必要であるようにも思われる。

次に、【22】那覇地判平成15年7月22日であるが、運転免許証失効中の飲酒運転において対面赤信号での交差点進入による死亡事故の事案であり、争点は事故時の信号表示と幻聴による責任能力の減免であった。従って、客観的な行為時の状況と責任能力の問題であり、危険運転行為に固有の事実が問題となっ

たものではないが、危険運転の成立を左右する事実であることには変わりないといえよう。

前者の信号表示については、事故現場で事故を目撃した証人Bの公判廷での供述が、事故直前に見た被害者の進行方向の信号は青色であり、被告人が運転する自動車が交差点内に入ったときの対面信号の表示は赤色であった旨の供述が、被告人車の同乗者である証人Cの事故時の信号表示に関する公判供述とも一致していることから被告人の交差点進入時の信号が赤色であったと認定している。その信用性判断において、証人Bの視認状況は良好であったこと、Bが利害関係のない第三者であることを勘案している。他方で、被告人からは本件事故時に高濃度のアルコールが検出されたこと、被告人の公判廷での供述自体も変遷があり曖昧であることを理由に、その信用性を否定している。幻聴についても同様に、それを主張する被告人の供述の変遷と曖昧さを指摘するほか、当時統合失調症が軽快状態にあったこと、同乗者が病状の影響を感じなかった点に言及がなされている。

判決文のみからは、以上の証拠の状況から信号が赤色だったとする認定はやむをえないところであろうか。後者の幻聴については、統合失調症に罹患した事実自体はあるのであるから、同乗者の証言はあるものの、飲酒との関係では供述が曖昧なことにも合理性はあるようにも感じられる。その意味で、現行法での処罰法3条の該当性の有無は別として、当時の法律におけるアルコール影響類型の成立の有無については、なお検討の余地もありえたかもしれない。

最後に、裁判の経過としても紆余曲折がありメディアでも大きく取り上げられた事案でもあるが、【37】最決平成23年10月31日刑集65巻7号1138頁についても、検討しておきたい。原判決が認定した事実によれば、事案は、被告人が運転開始前に飲んだ酒の影響により、前方の注視が困難な状態で普通乗用自動車の時速約100kmで走行させ、前方を走行中の被害車両右後部に自車左前部を衝突させて被害車両を橋の上から海に転落・水没させ、その結果、被害車両に同乗していた幼児3名を溺水により死亡させたほか、被害車両の運転者及び同乗していたその妻に傷害を負わせたうえ、救護措置を講じず、かつ警察に報告しなかったとされたものである。第一審は事故の原因を脇見運転と判断し、

「正常な運転が困難な状態」での走行でないと理解して危険運転の成立を否定して業務上過失致死傷等の事実を認定した。これに対して原審判決は、前方を向いている限り、先行する被害車両を遅くとも衝突の約9秒前（車間距離としては約150m）からは認識できる状況にあったにもかかわらず、被害車両の直近に至るまでの8秒程度にわたりその存在に気付かないで自車を走行させて追突したものであり、被告人は基本的には前方に視線を向けて運転していたが、アルコールの影響により正常な状態であれば当然に認識できるはずの被害車両の存在を認識できない状態にあったと認定して、原判決を破棄して危険運転致死傷罪の成立を肯定した。

この点について、判例【37】は以下の通り判示している。まず、酩酊の程度については、本件事故前の飲酒量や身体のバランスを崩して平衡感覚を保ち得ないなどの状態を示していたこと、自ら酔っている旨の発言もしたこと、運転中に同乗者からふだんとは違う高速度の運転であることを指摘されるなどしたこと、事故後に臨場した警察官等も被告人が相当に酩酊していた状況を現認したことといった事実から、事故後の飲酒検知結果等からは被告人の本件事故当時の血中アルコール濃度は血液1ml中0.5mgを上回る程度のもものと認定した。

次に、脇見の点については、本件道路が横断勾配が付されているために自然に左に向かう構造となっており、直進するためには前方を見ながら進路を修正する必要があるとの実験結果から原審が前方に視線を向けていたと認定しているとしたうえで、この実験が両手を離してハンドルを操作せずに走行するという通常では考え難い運転方法を採用しているなど前提条件が同じであるとはいい難く、「前方を見ていなかったとしてもハンドルを握っていればその操作はある程度可能であると考えられることからすれば、上記実験は、被告人が脇見をしていた可能性を否定して基本的に前方に視線を向けていたとするまでの証拠価値があるとはいえない。このような本件の証拠関係を照らすと、被告人が本件事故前に8秒程度にわたり終始前方を見ていなかった可能性も排除できないというべきである」として、脇見運転の可能性を排除まではしていない。

そのうえで、被害車両を認識していなかった理由は、見ていなかったか見ても認識できなかったかであっていずれにしてもアルコールの影響であり、

しかもそのような状態であることを被告人が認識していたことを、「本件事故前の飲酒量や本件前後の被告人の言動等によれば、……推認できるというべきである」と判断している。

このような検討をもとに、「追突の原因は、被告人が被害車両に気付くまでの約8秒間終始前方を見ていなかったか又はその間前方を見てもこれを認識できない状態にあったかのいずれかであり、いずれであっても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状態にあったと認められ、かつ、被告人にそのことの認識があったことも認められる」と結論付けている。

なお、本判例には1件の補足意見と1件の反対意見が付せられている。特に第一審と原審で判断が分かれた8秒間が脇見運転か否かについて、大谷剛彦裁判官は「単なる『よそ見』や『考え事』では説明がつかないのであって、著しいというべき程度の注意能力の弛緩、判断能力の鈍麻を認めないわけにはいかない」としてアルコールの影響以外に考えられないとし、また被告人が飲酒したスナックから本件道路までの約8分間6km幅員2.7mの狭い部分を含む道路を接触事故などを起こすことなく通り抜けていることについて「道路状況は被告人の熟知しているところで……過大に評価することは相当でない」とするのに対して、田原睦夫裁判官の反対意見は「『考え事をしていた』というのは、前方を見ているにもかかわらず、直前を走行する自動車の動静に十分に意を払っていなかったことを示すものであり、全く酒気を帯びていない場合においても、日常的に生起して追突事故の原因となっているのである。……つい前方を走行している自動車の動静を見落とすこともあり得るところであって、約8秒間、被害車両に気付かなかったとの事実から、……それは酩酊の影響により気付かなかったものであるということが、経験上当然に推認されるとは到底言い得ないのであり、かかる事実関係から被告人が本件事故時に正常運転困難状態にあったとの事実を認定することはできない」とし、「正常運転困難状態とは、そのような道路を通行する際においてすら、道路交通の状況等に応じた運転操作をすることができない状況にあって初めて認められるべきもの」と批判するほか、さらに酩酊の程度についても「客観的な検査データや外部から認識

される運転者の運動能力（運動機能）を離れて、酩酊のもたらす危険性を示す指標として「相当程度の酩酊」という極めて曖昧な概念を用いることは、厳格に律せられるべき構成要件を極めて緩やかに解するものであると言わざるを得ず、刑法の解釈として容認できないものと言わざるを得ない」として多数意見を厳しく批判している点が注目される。

この点はさらに踏み込んで、「一般的に通しやすい道路状況であるかどうか、仮にそのような道路状況になくても、その道路が被告人の通り慣れた道であるかどうか、つまり熟知している道であるかどうか、また、歩行者や一般車両等の交通量の多い道であるかどうか、当該車両の運転性能はどうかなど、その走行を容易にする要素の有無、程度を吟味」⁷すべきとする指摘もあり、検討されるべき事項としては適当であろうが、それは反対意見も指摘する通り、それにもかかわらずその時点から正常な運転ができなかったという場合にこそ、困難な状態を基礎付ける事実として評価されるべきものであろう。

補足意見が8秒間の脇見をアルコールの影響と評価している点については、「事故の結果から遡って、当該状態を経由したことを確認するという、本罪の危険性認定として不適切な手法を用いることに接近してしまい、問題がある」として、「正常な運転が困難な状態」を「正常な運転者では通常考え難い異常な状態」と「立証命題を不当に転化した疑いがある」との強い批判もある⁸。このような認識ありとの判断は、有罪の立証としては甚だ緩いものになってしまっていないだろうか。

⁷ 城裕一郎『ケーススタディ危険運転致死傷罪』（東京法令出版、2016年）31頁。同頁では、大谷補足意見を「大いに参考になる」とするものではあるが、同頁が指摘するこのような事実認定上の留意点は参考にされてよいと思われる。

⁸ 本庄武「危険運転致死傷罪／酩酊運転類型」高山俊吉＝本庄武編『検証・自動車運転死傷行為等処罰法』（日本評論社、2020年）135頁。なお、同135頁以下では、【37】判例以後の下級審の裁判例をも検討して、「『正常な運転が困難な状態』という規範概念に当てはまる運転の範囲は徐々に拡大している」（138頁）と指摘している。

(3) 高速度類型の事実認定

次に、高速度類型の事実認定について検討する。この類型の裁判例として、ここでは④【30】【34】の三つの裁判例を検討する。

まず④函館地判平成14年9月17日は、最高速度を時速40キロメートル指定の左方湾曲道路を時速100キロメートルを超える高速度で自車を走行させ道路右側の街路灯に激突させて同乗者を車外へ放出させ死亡させた⁹というものであるが、まず、「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べきである」¹⁰としている。つまり、困難さは道路状況から判断されると捉えられている。

【30】長野地判平成16年3月17日は、高速のため自車を道路の湾曲に応じて進行させることができず、対向進入してきたC運転の軽四輪に衝突させ同乗者を死亡させ、自車同乗者D、同E、同Gに傷害をそれぞれ負わせたものである。争点は、事故時の速度と、故意の有無としてのその速度の認識である。

まず、走行速度85キロメートルとの被告人の公判廷供述を以下のように否定している。「被告人車両の走行速度が時速85キロメートル前後であることを確認してから約275メートルの間、アクセルを踏み続けており『……アクセルを踏み続けているので、時速100キロメートルくらいは出ていたのではないかと思います。…』との検察官に対する供述は、その供述をした当時の被告人の速度感覚を述べたものとして十分に信用できる」としている。被告人自身の運転中の認識を時速100キロメートル程度と認定し、その根拠として、「被告人車両の走行速度が限界旋回速度として計算された時速約102キロメートルに満たなくても、車輪がスリップすることもあり得るといふべきである。……

⁹ 函館地判平成14年9月17日判例時報第1818号176頁以下所収177頁における裁判所が認定した「罪となるべき事実」による。

¹⁰ 同前。

そうすると、本件事故当時、被告人車両の走行速度が限界旋回速度に近い時速100キロメートルに確実に達していたかについては、なお合理的な疑いを入れる余地がある」としつつも、「被告人が速度計を確認した際の時速約85キロメートルよりも加速した速度であると考えられるから、少なくとも時速90ないし100キロメートルの高速度で走行させたことは優に認められるというべきである。」と判示している。速度計確認後に加速してスリップしているのであるから、限界旋回速度時速約102キロメートルに及ばなくても速度計で確認したよりも高速度だと判断しているのである。確かに、限界旋回速度に近いほどスリップの可能性が高いとはいえるであろうが、速度に関してかなり幅のあることは否めない。

そこで、危険運転の故意の存否が問題になるわけで、特に「進行を制御することが困難な高速度」の認識の有無が故意の内容とされるが、この認識は「主観的にその速度が進行制御困難な高速度であると判断することを要するものではなく、速度が速過ぎるため、客観的には道路状況に応じて自動車の進行を制御することが困難な高速度で走行させた場合には、その道路状況とその高速度についての認識があれば足りるというべきである」とされている。つまり、正確な速度そのものの認識を要求するのではなく、道路状況の認識と合わせての認識とされているのである。この点で、表現の仕方は若干異なるものの、高速度の困難さに道路状況が勘案されるという判断の構造は④判例と同様である。

このように、速度が曖昧にでも高速度であったことと、道路状況の悪状況の認識を合わせて認識ありとの判断を可能とする枠組みを設定したうえで、具体的に本件に即して、「被告人は、左方にカーブした本件トンネル内の湿潤した道路において、最高速度の時速60キロメートルをはるかに超える時速90ないし100キロメートルの高速度で被告人車両を走行させた」との事実を認定して、「進行を制御することが困難な高速度」での走行について「故意があることが推認される」と結論付けるのである。

確かに速度そのものの認識ではなく、危険な道路状況の認識との兼ね合いで走行の危険性の認識は決まることは否定できないであろう。しかし、それでも基準は制御困難な高速度であるとの客観的事実の認識の部分が軽視されてはな

らないであろう。カーブを曲がり切れない程度の高速との認識は厳格に要求されるべきであろう。

なお、車体がセンターラインを越えてしまうこともありうるとの予想について「対向車両がないと考えていたため危険とは思わなかったというものと理解」すれば不自然な供述ではないとも指摘している。危険な高速度であることの認識はあったというわけである。

また、道路状況の認識の点では、「本件トンネルを進行する一般車両運転者は、……法定速度内で走行させていることが明らか」で「運転免許を取得した者の通常の認識力からすれば、本件トンネルを時速90ないし100キロメートルで走行させることが、極めて危険な走行であることは容易に認識し得るものといえるところ、被告人は、本件トンネルを事故の以前に、B市方面からA村方面に向かって運転し、そのトンネルの状態を十分認識した後、再度、本件トンネルを逆方向から走行させたものであることが認められるのであり、本件トンネル内の道路状況を誤認したものとは言えない」との点も、危険性の認識を肯定する根拠とされている。他の周囲のクルマの走行速度からもこのトンネルの高速度走行の危険性が認識しえた可能性が高いということであろうが、認識の有無を示す根拠の一つに過ぎず決定的とはいえない。

【34】長野地上田支判平成16年8月6日も、カーブを最高速度60キロメートルを超える時速約80キロメートルで進入して暴走させて、強行遠足に参加中の高校生の被害者らに衝突させ、Bを死亡させ、Aに害を負わせたという事案であるが、速度と故意について争われた。

被告人の捜査段階での時速約80キロメートルとの供述が、公判段階で時速60キロメートルくらいだったと変更された点について、助手席同乗者Fの時速6、70キロメートルから時速80キロメートルとの供述、本件車両とすれ違ったダンプカー運転者Hの時速80ないし90キロメートルでもの凄い音を立てていたとの供述、Aと一緒に歩いていたGのものすごい音や本件車両を見た次の瞬間にはもう目の前にいてぶつかる寸前で本件車両と自分がいた場所との距離を考えるとものすごい速さであったことは間違いないとの供述をあげて、「尋常でない高速度を出していたことについて、走行音、走行状況等について相当印象的か

つ具体的に供述しており、これらの者が被告人にことさら不利な供述をする理由がないこと等からしても、信用性が高い」とし、さらにこれらと、速度鑑定を行ったIの低めにみて時速76.7キロメートル、高めにみて時速79.5キロメートルと推定されるとの鑑定がともに、被告人の本件事故当時の本件車両の速度についての捜査段階における供述と基本的に合致し、ことさら不自然なところもないことからすれば、その内容は信用できると解するのが相当である」と結論付けている。目撃証言と速度鑑定とが一致していることから、公判段階の供述よりも捜査段階での供述を採用したこと自体はとくに心証形成における不合理な点はないといってよいかもしれない。ただし、もちろん、供述の取り方が適正であったことが前提ではあろう。

また、進行を制御することが困難な高速度の認識の有無についても、「仮に、E橋を渡りきったあたりで本件カーブの存在についての認識が生じ、草むらが視界を遮らなくなった、E橋を渡ってから約49メートルの地点と約56.8メートルの地点の間で初めてカーブの曲がり具合についての認識が生じたとしても、……カーブを攻めてやると考え、その後上り坂で自然に減速したもののアクセルを踏み、本件カーブの限界旋回速度をはるかに超過する時速約80キロメートルという速度で本件カーブを走行したもので……およそ本件カーブを通過可能な速度まで減速するという進行制御をすることができないほどの高速度で、本件カーブに進入、走行し、その結果本件車両をA、Bに衝突させ死傷させたことに変わりはない」としてその認識があったと判断している。この点、速度に関する先日目撃証言や鑑定等に加えて、やはり限界旋回速度を超える高速度であったことが、そのような認識ありとの結論に強く作用したことがうかがわれる。ここでもやはり、客観的な高速度走行の事実そのものに、同乗者の速度についての注意を含む供述等の証拠を併せて認識ありとの判断に至っているのであるが、高速度であったことの事実の証明と、被告人の認識でも危険な高速であったとの証明が必ずしも同じものではないことにお慎重である必要はある。その意味で同乗者の注意といった事実は重要で、判文のみからは必ずしも明らかではないが、その事実の証明もより慎重になさなければならないであろう。

(4) 妨害類型の事実認定

先にも言及した通り、あおり運転対策として停止類型と高速自動車国道類型が追加されたが、ここでは危険運転致死傷罪が設けられた当初からの妨害類型に関する事実認定を検討しておきたい。【15】【21】【25】の三つの裁判例を検討する。

まず【15】神戸地姫路支判平成15年2月19日は、公道における自動車レースの事案である。被告人は自転車と並走して先行するAを驚かせるため時速約80キロメートルを超える速度で自転車を運転し、A運転車両の左前方約4.3メートルの地点でハンドルを右に急転把して同車の直前に進入しようとした際に自転車右後部をA運転車両の左前部に衝突させ同車を信号柱に衝突させ同人に傷害を負わせたほか、A車同乗者Bを大量出血により死亡させたものであるが、被告人は公判廷で相当な余裕を持って車線を変更させた旨供述し、妨害目的を争った。

まず、被害車両走行車線への侵入が急激であった点については、両車両の損傷状況等から被告人運転車両の右側面の後部角付近にA運転車両の左側面前部角付近がぶつかったとして「被告人運転車両がA運転車両の前方に切り込む途中での衝突であった様子が窺われることから裏付けられている」とし、これを被告人自身の捜査段階の供述や実況見分の際の指示説明で補強している。

次に走行速度については、A車両が時速約80キロメートルであったことと両車両の損傷状況等から時速約80キロメートルを「超える速度であったことを認めることができる」と認定し、車線変更させた理由に関する被告人の捜査段階の供述をも併せて、「急にA運転車両の前に割り込めば、同人が驚き、よりレースが面白くなるなどと悪ふざけを思いつき、あえて必要のない車線変更をしたものと認めるのが相当である」と評価している。そして、被告人のこのような意図を妨害目的と結論付けている。驚かせようとの悪ふざけは妨害の意図であって、妨害だから驚くとの前提で、妨害の意図を否定するものではないととらえるのであろう。妨害の意図を基礎づける認識とでもいえようか。

【21】横浜地横須賀支判平成15年7月8日も同様に、妨害「そのもの」の認識とは異なりうる停止させる目的から妨害目的を認めている。事案は被告人が無免許で普通乗用自動車を運転して、自転車前方を先行するB運転の大型自動二

輪車を停止させるため同車の進行を妨害しようと企て、時速約70キロメートルの速度で自車を運転して前記自動二輪車に著しく接近したことにより運転操作を誤らせ、縁石に接触させて傷害を負わせ、逃走したという事案である。本件では、被告人らの暴走集会に被害者が割り込んで暴行したため被告人が追いかけて始めたところ被害者が速度を落として被告人を手招きする等の挑発行為を繰り返すといった事実が認定されている。判文では、妨害目的を「相手方の自由かつ安全な通行を妨げることを積極的に意図すること」と解し、Bの二輪を停止させる目的で、同車を追い越し、その前に出ようとした点を、妨害する目的を有していたと評価しているのであり、これも妨害だから停止させるとの理解を前提としていよう。

また、「人又は車に著しく接近し」との事実の認定については、後方からあおる行為もこれに当たるとしており、また、「著しく接近した」か否かについては、「運転車両の速度や接近形態に照らし、通常相手方に回避の措置をとらせることを余儀なくさせるものといえるかどうかによって決せられるべきである」との判断枠組みを示し、時速約70キロメートルで後方に接近した」ことを、道路状況も勘案して回避措置を余儀なく一般的にいえると評価して「あおる行為」と結論付け、この行為を「著しく接近した」と優に認められるとする。道路状況も考慮要素とされているが、回避措置が必要な接近といえるかについて、道路状況の評価の実際という点も含め、なお曖昧さを残しているともいえようか¹¹。

この点、「重大な交通の危険を生じさせる速度」の認定についても、妨害目的で特定の相手方に著しく接近した場合に、自車が相手方と衝突すれば大きな事故を生じさせると一般的に認められる速度と解されると判示するが、具体的には、道路の湾曲状況、幅員、追い越し禁止区域であること、四輪対自動二輪、両者の位置関係がその判断材料として挙げられている点が注目される。加害車両四輪で被害車両二輪の場合により容易に危険な速度と評価される所以である。

【25】東京地判平成15年11月26日は、時速約80キロメートル以上の速度で競

¹¹ 中山・前掲注(4)8頁の注(11)は、「正確な数字は別としても、『著しい接近』とは接触や衝突の危険のあるような『距離』として具体的に示される必要がある」と主張している。

り合っただけの自動車を運転していた被告人Aが、被告人Bのタンクローリー車の通行を妨害する目的でその直前に割り込ませ、他方、被告人BもA車の通行を妨害する目的で、自車をA車に著しく接近させたことにより、両車両が衝突し、その衝撃により対向車線に進出したB車が、対向して進行してきたC運転の普通貨物自動車に衝突し、同車を路上に佇立していたタクシー運転手に衝突させた上、上記貨物自動車を横転させ、よって、上記タクシー運転手Dを死亡させたほか、Cに傷害を負わせ、被告人B自身も傷害を負ったとされる事案であるが、Aは公判段階で妨害の事実を否認した。しかし、裁判所は両車の損傷状況から「A車の右側後部とB車の左前部が衝突したものであり、かつ、A車が右に進路変更した際に右後方から走行してきたB車と衝突したものと推認される」としたうえで、衝突については、A車が右に進路変更したことのほかに、B車が、速度を上げてA車に著しく接近したことも原因となっているといふべきである」としつつ、「関係者の供述状況についてみると、被告人Bのほか、被害者C、被告人両名の後方をタクシーを運転して走行中に本件事故を目撃したE、さらには、A車の助手席に同乗していたFの合計3名が、一致して、本件事故の直前に、A車が、右にハンドルを切って、B車の直前に割り込むような形で進路変更した旨供述している。これらの供述は、相互に補強し合うとともに、…… A車及びB車の各損傷・痕跡の状況にも裏付けられており、その信用性は高いといふべきである」として、被告人Aの捜査段階におけるこれと一致する供述をも加えて、「A車とB車との衝突については、B車が、速度を上げてA車に著しく接近したことが影響していることは確かであるが、被告人Aが、B車の通行を妨害する目的で、右転把して同車の直前に自車を進入させたことが衝突の直接かつ主たる原因であると認められる」と結論付けている。Bについての加速の事実など、客観的な走行状況に関する複数の目撃証言も決め手となって、妨害目的で著しく接近したと認定しているといえようか。

以上の通り、妨害目的の認定は妨害そのものを意識せずとも、驚かせたり、あるいは停止させたりといった妨害を基礎づける認識から認定されており、その点では幅があること、また、事故発生の原因に他の行為者の関与があっても、客観的な事故状況を複数の目撃証言から認定して「著しく接近した」との事実

の認定につなげている点が注目されよう。また、危険な速度であるかの評価も周囲の状況からの総合的な評価ではあることも注目されようか。ただし、個々の客観的事実を単に積み重ねるのみではなく、それらの事実からの目的の認定をより客観化するよう追及していくことが重要といえようか¹²。

(5) 赤色信号殊更無視類型の事実認定

まず、裁判例③大阪地裁堺支判平成14年7月8日はパトカー追尾を逃れての死亡事故であるが、量刑事情として「深夜の交通閑散時に敢行された犯行であり、赤信号無視により交差点内で衝突事故を起こす危険性として必ずしも高度のものが予測される状況にはなかった」点を被告人の有利な事情として挙げ¹³つつも実刑を科すものであり、本類型の成否そのものには影響を与えていない。この類型自体が抽象的危険犯ということを示すものといえようか。

この類型の事実認定に関連して、特に⑩⑪⑫【11】【28】【33】の六つの裁判例をここで検討しておきたい。

まず⑪大阪地判平成15年6月9日については、クラクションを鳴らしながら交差点に進入したとの事実について、同乗者の身体が当たって鳴った可能性があると争ったが、「姿勢として無理がある」「鳴り続けるとは考え難く」、同乗者の供述の変遷が不自然と判断している¹⁴。確かに、そのような主張をするには、さらに反論が必要といえようか。

判例⑫大阪地判平成15年8月21日は目撃者Bの第2回の見分結果が採用されたがそれが目撃者Bの事故直後の供述と異なり、被告人の供述にも変遷がある証拠関係において、被告人が殊更に無視したとの点を争った事案であり、裁判例⑩神戸地姫路支判平成15年3月5日が原審である裁判の控訴審である。被告人が、制限速度50キロメートルの県道を70キロメートルで走行し、反対車

¹² 何故なら、中山・前掲注(4)15頁が指摘する通り、例えば【21】のように、「他車の側に事前の暴行という挑発行為があり、……先行事実の存在を前提として、高速度による追跡行為自体を危険行為と知りつつ積極的に通行を妨害する意図があったものと認定されている」からである。

¹³ 大阪地裁堺支判平成14年7月8日判例時報第1790号159頁以下所収162頁。

¹⁴ 大阪地判平成15年6月9日判例時報第1829号159頁以下所収160頁。

線にはみ出して A 車、同様に B 車を続けて追い越した直後に赤色信号を無視して、左方道路から青信号で侵入した原動機付自転車に衝突してその運転者を死亡させた事案¹⁵である。被告人は、黄色信号のうちに通り抜けようとしたにすぎず意図的に無視したのではないと反論した。

前提事実として、被告人の黄色信号を確認した位置について争われたが、原審の⑩判例では、被告人の3回目の実況見分における指示説明及びそれにもとづく捜査段階供述並びに目撃者Bの(赤色信号確認位置を第1回より手前とする)第2回見分結果及び同Aの見分結果の各信用性を肯定し、他方で、これらに反する被告人の第2回見分結果及びその第一審供述の各信用性を否定して、衝突地点の約260メートル手前で対面信号が黄色であることを確認しながら、その後も速度を緩めることなく進行し、交差点の(控訴審の判示では約110メートル)手前で軽く左右道路を確認して本件交差点を侵入した¹⁶と認定されている。Bの第2回見分結果の方を採用する理由として挙げられているのは1回目が歩きながらの特定であったのに対して2回目が事故時の車両での見分であったことや「10人いれば10人必ず信号待ちのために停車するくらいの状況であった」旨の臨場感ある感覚を持って説明されていることを挙げているのに対して、被告人の第2回の見分結果については、それについての第2回から第3回目の間に作成された員面調書で「正直なところははっきりと覚えていない」と供述したことやB車追い越しに要する距離の試算などが否定の根拠として挙げられている¹⁷。

臨場感については、あくまでも証人の事件後の感想であって、しかもこの供述がなされた前後のコンテキストによっても評価に違いが生じ得ることも考えられ、慎重に扱う方が良いようにも思われる。逆に、被告人の事故から10日後の第2回見分結果に関する供述は、時間を経ることによって自己の記憶に不安を感じる率直な感情を正直に述べたものとも考えられないであろうか。

¹⁵ 大阪地判平成15年8月21日判例タイムズ第1143号300頁以下所収303頁で援用する原審の神戸地姫路支判平成15年3月5日判例タイムズ第1143号304頁以下所収304頁の「罪となるべき事実」による。

¹⁶ 神戸地姫路支判・前同。

¹⁷ 神戸地姫路支判・前掲注(15)305頁、「臨場感」の言及は大阪地判・前掲注(15)302頁にも存する。

さて、以上の位置関係等に関する事実を前提として、殊更に見逃したかについて、原審は、周囲の状況から信号表示がかなり目立つこと、交差点進入6、7秒前から赤色だったこと、事故直後の実況見分で赤色信号を確認した位置を自ら特定していたことなどから「赤色信号を確認した上で交差点に進入した可能性が相当に強いというべきであるが、少なくとも、対面信号の信号表示がどうであれ、そのまま交差点を通過しようとの認識を有していたものと認めるのが相当」¹⁸としており、信号を認識していた可能性が高いことを前提に、仮にそうでなくても、信号に従う意思がなかったということは最低限認定できるという認定の仕方である。

さらに、これに加えて、病気の子供のことが頭をよぎり信号のことが思い浮かばなかったとの主張に対して、被告人の「高速度で次々と先行車を追い越しており、そのときにおいて一種の緊張した精神状態にあったことが推認される上、本件交差点に進入するに際し、軽くではあっても、他の進入車両等がないか左右の確認をするといった冷静な一面を見せている」¹⁹と判示して、信号無視について無意識だったことはあり得なかったと判断している。

これに対して、控訴審の判断も基本的には同様であるが、「仮に、被告人が認める弁解するのとおり、赤色信号を認識していなかったとしても、本件交差点に至るまでの……運転経過や同交差点の状況等にかんがみると、同交差点に進入するに際しての被告人の心理状態は、対面信号の表示がどうであれ、そのまま交差点を通過しようという積極的な意思であったと認めざるを得ないところであって、信号表示への意識が一時的に飛んで赤色信号を見落とししたとか、信号の変わり際で、赤色信号であることについて未必的な認識しかなかったとかいった、消極的な心理状態であったと認める余地はない」²⁰として、もう少し踏み込んで判断している、あるいは赤色信号の認識を緩めて極論すれば不要とでもいえるような判断をしていると思われる点が注目されようか。もし、そうであれば、交差点通過の積極的意思の方を、供述と客観的事実との整合性をよ

¹⁸ 神戸地姫路支判・前掲注(15)305頁。

¹⁹ 同前。

²⁰ 大阪地判・前掲注(15)303頁。

り幅広く確認することによって、より厳格に認定する必要があるといえようか。

次に【11】宮崎地判平成14年12月26日は、脇見で信号が既に赤色に変わっているのを停止線の手前約36.8メートルの地点で初めて気づき、直ちに制動措置を講じれば停止線付近で停止することが可能なことを認識していたにもかかわらず、更に加速しながら、赤色信号を殊更に見捨てて交差点に進入したことにより、横断歩道上を青色信号に従って歩行中の被害者に衝突させて跳ね飛ばし死亡させたとする事案である。

被告人は公判廷で、赤色信号を認めたのは同交差点入口の停止線の手前約15メートルの地点であり停止することは不可能であるとし、また交差点に進入する際加速した事実はないと弁解し、弁護人も同旨の主張をして、本件停止線の前で停止することは不可能として争ったが、裁判所は被告人の捜査段階の供述を採用してこれを退けた。被告人は、公判での供述変更の理由として、見分官のBから、本件信号機に目線が行かないと言われ、聞き入れてもらえなかったと弁解したが、裁判所は、Bは言ったことはないとの供述し、Bを補助していたG巡査部長もこれを裏付ける証言をしていることや、同乗者Eの実況見分の指示説明でEが赤色信号を認めた地点として本件停止線手前約6.7メートルの地点を指示説明していること、被告人は本件信号機のうち交差点出口に設置されている信号機を見た旨供述し、交差点寄りの地点でも同信号機が目線に入ることを自認していることなどから、被告人の新たな主張を否定している。また、当初異なる主張を維持し続けた理由について「いったん供述した内容を変えてはいけなかった」とする弁解に対しても、「異なった立場の者から、その都度、被疑事実や非行事実、更には公訴事実として告知を受け、弁解を述べる機会を与えられ、しかも、自己の刑事責任の存否に関わる重要な事柄について自己の認識と反していることを意識しつつ、なおそのような供述を続けるということは、被告人が当時未成年であり、かつ公訴提起まで弁護人、付添人が付いていなかったことを考慮しても不自然であると言うほかない」とするほか、被告人が被害者を発見した地点……については、捜査段階においてその供述を変えていることも指摘して、退けている。

被告人が事故直後のパニック状態で実況見分が行われた旨の弁護人の主張に

対しても、「Bの公判供述や同乗していたC、E、Dの各公判供述からは、正確な指示説明が不可能ないし著しく困難であるほどのパニック状態であったことを窺わせる事情は見当たらず、被告人自身、事故直後に110番通報するなどの合理的な行動に出ていることに照らせば、被告人が平静さを失った面があったからといって、この点のみを取り上げて実況見分時の指示説明やそれに基づく捜査段階の供述における信用性を失わせるものと評価することはできない」としているが、パニックの程度を裁判所がかなり高い程度に設定していることが窺われる。取調官に迎合しやすいであろう少年の供述の特性に鑑みれば、110番通報できたからといって、信用性が高くなるわけでもなく、やはり供述分析に一層の慎重さを要するとはいえよう。

【28】札幌地判平成15年12月18日も、殊更に無視したか否かが争点とされた事案である。無免許で酒気帯びの状態で普通乗用自動車を運転し、交差点の停止線の手前約170メートルの地点で対面信号機が黄色を表示しているのを認めたにもかかわらず、赤色信号を殊更に無視して時速約70キロメートルの速度で交差点に進入し、青色信号に従って進行してきた被害者運転の自動二輪車に衝突して被害者を死亡させた上、その場から逃走したとされた。

第2回公判における弁護人による被告人質問の際に、黄色信号を確認したのは同交差点の停止線前80メートルの地点であったと弁解したが、「当時の被告人車両の速度や本件交差点の信号現示状況など関係証拠との整合性を欠いているといわなければならない」と判示され、また、「被告人は、本件交差点の停止線の手前約170メートルの地点で対面信号機が黄色を表示していたのを確認したことについては、……捜査段階から第2回公判期日における検察官による被告人質問まで一貫して供述していたのにもかかわらず、第2回公判期日における弁護人による被告人質問の際、突如として供述を変遷させたものであって、供述の根幹部分を合理的理由なく変遷させている上、供述内容も、本件交差点の相当手前で対面信号機が黄色を表示しているのを確認していたにもかかわらず、黄色信号の間に通過できると考えたとか、もし対面信号機が赤色に変わったら交差点の手前で停止するつもりだったと供述していながら、黄色信号を確認した後は一切信号表示を確認していないと供述するなど、不自然、

不合理である。したがって、被告人の公判供述は到底信用できない」として退けられている。行為態様として多くの違反がある上に、供述が変化し理由も判文からは明らかでない。確かに、信号が赤色に変わったら停止するつもりだったとしながらその後の信号は確認していないということは不自然、不合理といえよう。最初の供述からの変遷が容れられることは困難で、実際にも容れられなかった事案といえようか。

判例【33】宇都宮地判平成16年8月3日は信号が青に変わってほしいと思い赤色信号の交差点に侵入したとされた事案である。

無免許で無保険車両を運転し対面信号の赤色を殊更無視して時速約135キロメートルで交差点に進入し、交差道路から青色信号に従い進行してきた普通乗用自動車に衝突させるなどし、同車両の運転女性及び同乗女性の計2名を死亡させ、自転車同乗者4名に傷害を負わせながら逃走したとされた。

被告人は交差点の停止線の手前約400メートルの地点で、数十秒間一時停止し、対面信号が青色になると思って発進した以上、殊更赤信号を無視したことにならないと、弁護人は最終弁論で主張した。しかし裁判所は、「スリルを味わうためや同乗者に怖い思いをさせたいとの意図や対面信号が青色に変わって欲しいとの自己に都合の良い安易な考え」の下で、未明ながら県道の幹線道路である交差道路の交通量が結構存し、左右の見通しも悪いのに、路面が湿潤していたことも加わって一般的な停止距離は実に約百数十メートルを要すると見込まれる常識を外れた高速度で左右の見通しが悪い本件交差点に進入するまでこれを維持し、「対面信号が青色に変わるとか変わって欲しいと思っていたにせよ、所詮はまさに一か八かの類の根拠がないに等しい希望的観測に基づく期待あるいは願望に過ぎず、しかも、制動措置を講ずれば本件交差点の停止線手前で停止可能な位置から、その停止線手前に到達するのも僅か約5秒というごく短時間であることにもかんがみれば、被告人には、本件交差点の対面信号の赤色に従う意思はなく、殊更赤信号を無視したと認めるべきは当然」と結論付けている。この裁判例から、赤色の願望では殊更に無視する点を打ち消せないことが確認できるが、その判断において制動措置で容易に結果発生が避けられた点に言及されていることも注目される。制動措置で簡単に回避しえたとの客

観的事実がより願望にすぎないという性質を強めたともいうべきであろうか。

赤色信号の認識が確定的ではなくとも、そもそも無視するつもりである場合にこの類型の成立を認める判断は、最高裁判例【36】でも同様である。事案は、普通乗用自動車運転しパトカーで警ら中の警察官に赤色信号無視を現認され、追跡されて逃走し、対面赤色信号の表示を認識しないまま交差点手前で車が止まっているのを見て、赤色信号だろうと思ったもののパトカーの追跡を振り切るため、信号機の表示を意に介することなく、時速約70kmで同交差点内に入して横断中の歩行者をはねて死亡させたものである。

最高裁は、「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」と判示した。

最後に、「重大な交通の危険を生じさせる速度」についても、検討しておきたい。最高裁判例【35】の事案は以下の通りである。被告人は普通乗用自動車を運転し交差点手前で対面信号機の赤色表示に従って停止していた先行車両の後方にいったん停止したが、同信号機が青色表示に変わるのを待ちきれず、同交差点を右折進行すべく同信号機がまだ赤色信号を表示していたのに構うことなく発進し、対向車線に進出して停止車両の右側方を通過し時速約20kmで交差点に入しようとしたため、折から右方道路から青色信号に従い同交差点を左折して対向進行してきた被害者運転の普通貨物自動車を前方約14.8mの地点に認め、急制動の措置を講じたが間に合わず交差点入口手前の停止線相当位置付近において同車右前部に自車右前部を衝突させて被害者と自車同乗者に傷害を負わせた。

最高裁判所は、「赤色信号を殊更に無視し、かつ、重大な交通の危険を生じさせる速度で四輪以上の自動車を運転したもの」として、時速約20kmでも重大な交通の危険を生じさせる速度であることを否定しなかった点が注目されよう。また、本件は被告人側が主張するように、自車を対向車線上に進出させたことこそが同車線上で交差点を左折してきた被害車両と衝突した原因で、赤信号を

殊更に無視したと被害者の傷害との間に因果関係がないとも主張したが、「対面信号機の赤色表示に構わず、対向車線に進出して本件交差点に進入しようとしたことが、それ自体赤色信号を殊更に無視した危険運転行為にほかならない」として、因果関係を肯定している点も注目される²¹。行為態様全体としてみても、やはり危険な速度で殊更に信号無視した事案とは異なり、道路の周囲の状況はさて置き、速度そのものは低速であるし、「直接の」衝突の原因は対向車線にはみ出したことである点のようにも思われる。たまたま信号無視もその際に犯していたに過ぎないということではないか。これを殊更に信号無視を原因として結果が発生する危険運転と評価するとすると、結果責任との違いについてなお説明が必要であり、信号無視から対向車線はみだしへの結びつきの必然性などを立証すべきではあるまいか。基本犯である危険運転行為を広げることで因果関係を肯定している点で、問題があるようにも思われる。

なお、速度の点については、「本罪が、とくに重大な交通の危険を生じさせる速度を要件としているのは、信号を無視して減速せずに交差点に進入するよ

²¹ この点は因果関係の問題として論じられるところでもある。本庄武「危険運転致死傷罪（2条）／本罪の基本構造」高山俊吉＝本庄武編『検証・自動車運転死傷行為等処罰法』（日本評論社、2020年）99頁以下は、実際に行なわれた危険運転行為をそこまで危険ではない道路交通法違反に置き換えた場合に、結果発生が回避できたかどうかを問うことによって因果関係の有無を判断するとの立場（同110頁参照）の場合は、本件については、赤信号を「認識しつつ対向車線に進出し、交差点の『少し手前』の地点まで走行しているが、まだ信号無視とはいえない状態が代置されることになる。そうした場合でも、結果が発生した可能性が否定できないのであれば、……本件は赤色信号殊更無視を原因として発生したのではないと見る余地が生まれよう」（同114頁）と指摘する。そして、本年になって差し戻し後の審理が行われているいわゆる東名高速あおり運転についても因果関係の有無が議論されており、先行する4度の妨害運転の後の、事故の直接の原因である停止行為は、「先行行為が危険運転行為に該当するかどうかにかかわらず、発生し得るもの」（同117頁）と批判している。他方、危険運転致死傷罪を結果的加重犯としてとらえない立場からの古川伸彦「あおり運転と危険運転致死傷罪」刑事法ジャーナル第60号（成文堂、2019年5月）10頁以下は、暴行から逃れて高速道路に入り轢死した事案に因果関係を肯定した最高裁判例を挙げて「妨害行為から逃れようとしてすぐ先で事故になろうと多少離れてから事故になろうと、因果関係があるかぎり危険運転致死傷罪の成立に支障はない。……むしろ、犯人自身が被害者をその場に留まるように仕向けたのだから、なおさら因果関係が否定されるいわれはない。暴行行為との直接的な因果関係が必要だというのは、少なくとも判例上は根拠のないものである」（同12頁以下）とし、東名高速あおり事件の因果関係を肯定している。

うな場合を想定しているものと解すべきであり、時速20キロがそれに当たるとするのでは、信号無視による事故のほとんどが含まれてしまうことになる」²²との批判もある。

四 危険運転致死傷罪の事実認定に関する若干の考察

前章で、裁判例における実際の事実認定について検討してきたが、ここではそれを受けて、危険運転致死傷罪の事実認定に関して若干の評価を試みることにしたい。

まず、一つ目に、アルコール影響類型のように、正常な運転が困難な状態の認識は、結局のところは要証事実から遠い、そのような状態を基礎づける事実を証明する供述頼みであって、その意味で基本となる行為の認識といっても、反対動機の形成という観点からは従前の危険運転の類型自体がそもそもいささか弱い認識といわざるをえないのではないか、という点である。この点は、認定の困難さが実体法上の要件緩和に帰結しているようにさえ見えるものでもあるが、立証としては確定的な認識を追及すべきであろう。

このことは、他の類型でも同様であろう。基本犯の故意の内容については、「危険運転行為の危険性は行為者により認識されている必要がある」²³との指摘もあることに留意すべきであろう。一般的には、例えばアルコール類型であれば「正常な運転の困難性という評価自体の認識が必要とされるわけではなく、

²² 浅田和茂『刑法各論』（成文堂、2020年）64頁。逆に、異なる設例に関する叙述であるものの、「事案によっては、この時速20キロメートルを下回る速度であっても該当することはあり得るものと思われる」とし、さらに「急制動措置以前は相当な速度が出ていても、衝突の時点では、時速20キロメートル以下になっている場合もあり得るであろう。……この問題については、赤色信号を無視して走行していた時点の速度が時速約20キロメートルであれば、衝突した瞬間にはその速度が遅くなっても差し支えない」とする城・前掲注（7）241頁の指摘もあるが、それではさすがに広がりすぎるのではなからうか。

²³ 山口厚『刑法各論[第二版]』（有斐閣、2010年）53頁。

運転の困難性を基礎付ける事実を認識していることをもって足りる」²⁴と解されているのであろうが、「こうした指摘・理解は、『死傷の結果を生じることはないだろう』との行為者の軽信により、危険性の認識が否定されてはならないという意味に解されるべきであり、危険性の認識自体が不要であると解されてはならない。…判例においては死傷結果発生の過失の存在は不要とされ、もっぱら危険運転行為の認識のみが基本的に本罪の主観的要件とされるのであるから、この点にはとくに留意が必要である」²⁵から、なるべく結果発生の直接の原因に近い事実をなるべく高い証明力で立証すべきであろう。

二つ目に、一つ目の点にも関連するが、認識すべき対象たる行為の危険性の客観化がさらに追及されるべきという点である。例えば高速度類型は、進行を制御することが困難な高速度を要求されるが、この困難さは道路状況に応じたものと裁判例では解されており、そうするとこの道路状況自体は主観的な行為者の思い込みというよりは、客観的な道路の状況に合致したものを認識していたかとの観点で、高速度の危険性を科学的に確認していくべきではなかろうか。「道路状況とその高速度についての認識があれば足りる」としても、それは例えば、路面がぬれているのに制限速度を10km超過は認識していたから危険運転ということでもあるまい。

客観化は科学化でもあり、そうすると客観的な走行速度や距離、アルコール類型の酒気量・酩酊の程度や高速度類型での旋回限界速度などの鑑定が重要であるが、この正確性も試料の保管等も含め、後付け可能性をも含めて追及されるべきであろう。少なくとも、判例【37】の反対意見が指摘するように、相当程度の酩酊というような認定の仕方は、やはり避けた方がよいのではなかろうか。

三つ目に、妨害類型の裁判例などにみられるが、例えば妨害の意図・認識と近接する事実の認識との関係について、二律背反でなく代替されるものとして扱われる例がみられることである。即座に反駁することは困難であろうが、時

²⁴ 井上宏「自動車運転による死傷事犯に対する罰則の整備(刑法の一部改正)等について」ジュリスト第1216号(2002年2月1日)40頁。同頁では、「具体的には、ハンドルを思うように操作できないなどの事故前の運転操作時の状況のほか、運転開始前又は事故後の酔いの状況等、関連する事実の認識を総合的に評価して判断されることになる」とする。

²⁵ 同前。

に慎重さも必要で、両者の関係は常に問われるべきであろう。同乗者を驚かせようとの意図や他車を停止させようとの意図が妨害そのものを意識したものでなくとも妨害目的を基礎付けることはもちろんありうるが、それは例えば驚かせようとの認識のさらなる前提の検討も必要とするもの²⁶でもあろう。

四つ目に、客観化ということの反面、これら危険運転の多くの事案が、被告人供述や目撃証言等の供述証拠に大きく依存していることは否定できないという点である。そうであれば、供述証拠の分析方法について、特に交通事故犯に特有の特徴の有無などが検討されてもよいであろう。供述証拠一般との異同についてはさておき、裁判例【11】は結果的には少年事件の特性などが考慮されていないとはいえるかもしれないし、裁判例⑩⑫のように、公判段階での有利な方向での供述変更を容れてもらうのが相当に困難なことが窺われるのである。実況見分時の供述の重要性はつとに指摘されているところでもある²⁷。

以上、危険運転致死傷罪の事実認定について、甚だ雑駁であるものの、裁判例の整理・検討から浮かび上がる若干の留意点を明らかにしようと試みた次第である。次の課題は、これらを前提に、新たに追加された類型や新設された現行の処罰法3条の準危険運転致死傷罪の事実認定に関する裁判例の分析であるが、本稿での検討はここまでで一旦終えることとしたい。

五 おわりに

以上、従前の危険運転致死傷罪の各類型に関する事実認定について、若干の検討を行った。危険運転致死傷罪の制定当初から、一方で交通事故の問題性が

²⁶ 裁判例【15】について中山・前掲注(4)6頁は「仮に、被害者も誘いに応じてレースに参加したというのであれば、レース中に発生した過失犯にとどまるとも考えられるが、本件では被告人側からの一方的なレースの持ちかけであったと認定されたものと思われる」と指摘し、同7頁注(8)で「自動車レースを持ちかけた際に、すでに一方的な進路妨害も意図していたのかという点が、さらに問題とされるべきであった」との課題を指摘している。

²⁷ 例えば、高山俊吉『道交法の謎——7500万ドライバーの心得帳』（講談社＋α新書、2004年）参照。

社会問題として大きく注目を集めつつも、他方でこの犯罪類型の必要性に対して懐疑的な見解も唱えられていた²⁸し、単に結果が重いことによる加重処罰、端的にいうと結果責任にならないかとの危惧から本稿での分析を開始したが、検討してきた裁判例からは、事実認定については危険の認識などについて基礎的な事実で足りるなどの緩和の方向も看取できるが、それでもそういった主観客観の要件自体をなお要求することで一定の適正化を図ろうとしたとも言えなくはないかもしれない。

ただし、そこから、より容易に重い処罰を可能にするものとして、法改正による準危険運転致死傷罪が導入されて、しばらくが経過した状況である。この新たな類型に関する判例も積み重ねられつつあるし、あおり運転対策を契機として新たに危険運転致死傷罪として追加された類型の判例も、今後積み重ねられていくこととなろう。

本稿では、とりあえず過去に開始した分析に一旦区切りをつける意味もあり、原則として従前の拙稿の裁判例に絞って検討を行った。犯罪成立の実体法上の要件について、訴訟法上の事実認定の観点も加味して問題を明らかにしようとしたが、両者の判別が必ずしも徹底できなかったなど、不十分に終わったところも多い。また、特に法改正後の準危険運転致死傷罪や新類型の判例が積み重ねられたところでもある。稿を改めてそれらの事実認定の問題を別途検討することとしたい。繰り返しになるが、その中心の課題は、もちろん、成立要件が緩和された準危険運転致死傷罪に関する裁判例の分析であり、その事実認定のあり方の検討となろう。ひとまず本稿はここで閉じることにしたい。

²⁸ 危険運転致死傷罪新設当初の文献として、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問——」現代刑事法第38号（2002年）34頁以下は、自動車以外の過失犯や刑事法以外の方も視野に検討されていて、この点を考えるのに現在でも参考となろう。同36頁では、交通事故被害の損失・苦痛が想像を絶するもので罰則強化案が自然の成り行きであるものの、「加害者への応報は損害（被害）に損害（応報刑）を重ねることで損害回復（0）になることはありえず、社会的には損害が増加するにすぎない」と指摘している。