

危険運転致死傷の事例（アルコールの影響）

| | 判決罪名 【類型】 | 交通事犯の事案の概要 【刊行物】 | 危険運転致死傷罪の成否に関する主な争点及びそれについての判断の概要 | 判決結果 |
|---|--------------------------------|--|--|-------------------------------------|
| 1 | 危険運転致死傷 ＋ 道路交通法違反 | <p>① 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100キロメートルで走行させ、アルコールの影響により正常な運転が困難な状態で自車を走行させたが、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、その衝撃により、被害車両を左前方に逸走させて橋の上から海に転落・水没させた(死者3名、負傷者2名)。</p> <p>② 不救護・不申告</p> <p>【最高裁判所刑事判例集65巻7号1138頁，裁判所時報1543号1頁，判例時報2152号15頁，判例タイムズ1373号136頁】</p> | <p>○主な争点 「アルコールの影響により正常な運転が困難な状態」</p> <p>○争点についての判断の概要 「アルコールの影響により正常な運転が困難な状態」であったか否かを判断するに当たっては、事故の態様のほか、事故前の飲酒量及び酩酊状況、事故前の運転状況、事故後の言動、飲酒検知結果等を総合的に考慮すべきである。</p> <p>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のであるから、被告人は、アルコールの影響により正常な運転が困難な状態で自車を走行させ、よって人を死傷させたものというべきである。</p> | <p>上告棄却</p> <p>※控訴審の判決結果は懲役20年。</p> |
| 2 | 危険運転致死傷 ＋ 道路交通法違反、 窃盗 | <p>① 無免許運転</p> <p>② 運転開始前に飲んだ酒の影響により前方注視及び運転操作が困難な状態になっていたにもかかわらず、アルコールの影響により正常な運転が困難な状態で運転を継続し、時速約70キロメートルで普通乗用自動車を走行させ、自車を道路左外側線側に進出させ、道路前方左側端を同一方向に歩行中の歩行者8名に衝突させた(死者4名、負傷者4名)。</p> <p>③ 不救護・不申告</p> <p>④ 窃盗</p> <p>⑤ ①・②とは別の機会の無免許運転</p> <p>【判例タイムズ1214号315頁】</p> | <p>○主な争点 「アルコールの影響により正常な運転が困難な状態」</p> <p>○争点についての判断の概要 「正常な運転が困難な状態」とは、正常な運転ができない可能性のある状態では足りず、前方の注視が困難になったり、意図したとおりの時期や加減でハンドル及びブレーキ等を操作することが困難になったりするなど、現実に道路及び交通の状況等に応じた運転操作を行うことが困難な心身の状態にあることをいうと解される。</p> <p>被告人は、自動車の運転を開始する前に、相当多量に飲酒し、第三者から見て分かるほど平衡感覚を正常に保てない状態にあった上、本件自動車の運転を開始した後は、2か所の交差点で信号機を見落とし、右カーブで路外に接近してガードレールに衝突しそうになり、本件事故現場付近では、緩やかな左カーブになっているほぼ直線の道路で自動車を左外側線側に進出させ、視認しやすい状況にあった被害者らに全く気付かないまま、自車を被害者らに衝突させたものと認められる。</p> <p>これらのことからすると、被告人は、アルコールの影響により現実に前方の注視及び道路の状況に応じた運転操作が困難な状態で自動車を走行させたものと認められるから、刑法208条の2第1項前段の危険運転致死傷罪にいう「正常な運転が困難な状態」にあったというべきである。</p> | <p>懲役20年</p> |

危険運転致死傷の事例（アルコールの影響）

| | 判決罪名 【類型】 | 交通事犯の事案の概要 【刊行物】 | 危険運転致死傷罪の成否に関する主な争点及びそれについての判断の概要 | 判決結果 |
|---|------------------------|--|---|------|
| 3 | 危険運転致傷 ＋ 道路交通法違反 | <p>① 運転開始前に飲んだ酒の酔いの影響により、前方注視及び運転操作が困難な状態で、普通乗用自動車を時速約40キロメートルで走行させ、アルコールの影響により正常な運転が困難な状態で自車を走行させたことにより、仮眠状態に陥り、自車を対向車線に進入させ、対向車線に普通貨物自動車（軽四）を駐車してその後部路上で洗車中の被害者に衝突させた上、同人を自車もろとも前記駐車車両に衝突させた（死者0名、負傷者1名）。</p> <p>② 不救護・不申告</p> | <p>○主な争点 「アルコールの影響により正常な運転が困難な状態」</p> <p>○争点についての判断の概要 刑法208条の2第1項に規定されている危険運転行為は、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り、その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の類型であるところ、同条第1項前段にいう「正常な運転を行うことが困難な状態」とは、ハンドル、ブレーキ等の操作やその加減につき、意図したとおりに行うことが困難になるといったような、道路及び交通の状況等に応じた運転操作を行うことが困難な心身の状態にあることを要するところ、運転の困難性を基礎づける事実を認識していることが必要である。</p> <p>被告人は本件事故の前夜から本件当日にかけてかなりの量を飲酒しており、呼気1リットル中のアルコール濃度は0.66ミリグラムとかなり高く、目撃者が、被告人の言動が呂律が回らなかつたり、ふらつきなどがあり、自動車を運転して帰ると思わなかつた旨供述しており、被告人自身も、少なくとも頭がくらくらしていることを自覚している。</p> <p>更に、運転開始後、下り坂の右カーブでガードレールに衝突しそうになるなど、ハンドル、ブレーキ操作が適切に行えない状況が現実化し、その後、飲酒の影響により強い眠気を覚え、更に走行して意識をなくした直後本件事故を起こしている。</p> <p>これらの事情を総合すると、被告人は刑法208条の2第1項にいう正常な運転が困難な状況にあったものといえる。</p> | 懲役2年 |

危険運転致死傷の事例（アルコールの影響）

| | 判決罪名 【類型】 | 交通事犯の事案の概要 【刊行物】 | 危険運転致死傷罪の成否に関する主な争点及びそれについての判断の概要 | 判決結果 |
|---|--------------|--|---|---------------------|
| 4 | 危険運転致傷 | <p>運転開始前に飲んだ酒の影響により、前方注視及び運転操作が困難な状態で、普通乗用自動車を時速約30キロメートルで走行させ、アルコールの影響により正常な運転が困難な状態で自車を走行させたことにより、信号待ちのため停止していた普通貨物自動車に自車を追突させた（死者0名、負傷者1名）。</p> | <p>○主な争点 「アルコールの影響により正常な運転が困難な状態」</p> <p>○争点についての判断の概要 刑法208条の2第1項前段による危険運転致傷罪は故意犯であり、本件のようにその危険運転行為がアルコールの影響によるという場合には、アルコールが自己の身体に作用したために道路・交通の状況等に依じた運転操作を行うことが困難な心身の状態に陥り、その状態で運転をしたことの認識が必要であると解される。</p> <p>被告人が、ウイスキーが身体に残存しており、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ながら、特に躊躇することなく運転を開始したこと、本件事故の前に接触事故を起こした際には、衝撃を感じたものの、ぶつかった対象や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、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、さらに発進して運転をし続けたことなどの事実によれば、被告人は、犯行前日から当日にかけての深夜にアルコールを摂取し、それ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。</p> | 懲役1年 3年間執行 猶予 |

(注) 本資料は、法務省刑事局調査による。

危険運転致死傷の事例（薬物の影響）

| | 判決罪名 【類型】 | 交通事故の事案の概要 【刊行物】 | 危険運転致死傷罪の成否に関する主な争点及びそれについての判断の概要 | 判決結果 |
|---|-------------------------|---|---|-------------------------------------|
| 1 | 危険運転致死傷 ＋ 道路交通法違反 | <p>① 普通乗用自動車を運転中、先に服用した精神神経用剤（パキシル錠）等の影響により、前方注視及び運転操作が困難な状態になることを予測したのに、同車の運転を続け、高速道路を時速約100キロメートルで走行させ、薬物の影響により正常な運転が困難な状態に陥り、自車を右側防護壁に衝突させた上、左前方に逸走させて、前方を同一方向に走行中の普通乗用自動車2台に自車を玉突き衝突させた（死者1名、負傷者4名）。</p> <p>② 無免許運転</p> <p>【高等裁判所刑事裁判速報集（平16）号179頁】</p> | <p>○主な争点 「薬物の影響により正常な運転が困難な状態」</p> <p>○争点についての判断の概要 被告人は、本件事故の前に2回にわたり、過剰に服用したり、他の薬と併用したりすれば、眠気を催したり、意識障害や運動能力の低下等のおそれのある数種類の精神神経用剤等（以下、「薬剤」という。）を、通常用量をかなり超える量を服用した。その後、被告人は、普通乗用自動車を運転して高速道路を走行中、物損事故を起こしたものの、そのまま制限最高速度を約40キロメートルを超える時速約100キロメートルで走行を続け、右側防護壁に衝突した後、自車を逸走させて、本件事故を起こした。被告人は、捜査段階において、車を運転中、運転開始前に服用した薬剤の影響で、「正座をした後、少し触れただけでもジーンとくるような足の強く痺れた時と同じ感覚の痺れが、頭を含めた全体に出てきました。そして、体がフワフワして、頭がボーッとになって、気が抜けたような感じにもなりました。その上、震えるほどではありませんが、寒気も感じました。特に高速に入った後で、私は、これらの症状を強く感じていました。」と述べている。</p> <p>このような、本件事故に至るまでの客観的事実及び被告人の捜査段階における供述を総合すると、被告人が、高速道路に入った後、本件事故に至るまでの間に、運転前に服用した薬剤の影響により、前方注視や、道路・交通状況に応じたハンドル、ブレーキ等の操作を意図したとおりに行ったりすることが困難な心身の状態、すなわち、正常な運転が困難な状態に陥ったことはもとより、被告人がその旨認識していたことを優に認定することができる。</p> | <p>控訴棄却</p> <p>※第一審の判決結果は懲役4年6月</p> |
| 2 | 危険運転致傷 ＋ 公務執行妨害 | <p>① 運転開始前に服用した睡眠薬及びアルコールの影響により、前方注視及び運転操作が困難な状態で、普通乗用自動車を時速約60キロメートルで走行させ、薬物等の影響により正常な運転が困難な状態で自車を走行させたことにより、対面赤色信号に従って停止していた普通乗用自動車3台に自車を玉突き衝突させた（死者0名、負傷者1名）。</p> <p>② 公務執行妨害</p> | <p>争点なし</p> | <p>懲役2年 4年間執行猶予、付保 護観察</p> |

危険運転致死傷の事例（薬物の影響）

| | 判決罪名 【類型】 | 交通事故の事案の概要 【刊行物】 | 危険運転致死傷罪の成否に関する主な争点及びそれについての判断の概要 | 判決結果 |
|---|--|---|-----------------------------------|-------------------------------------|
| 3 | 危険運転致傷 ＋ 覚せい剤取締法 違反，大麻取締 法違反 | ① 覚せい剤使用 ② 前に摂取した薬物（抗不安薬）等の影響により，前方注視及び運転操作が困難な状態で，中型貨物自動車を時速約85キロメートルで走行させ，薬物等の影響により正常な運転が困難な状態で自車を走行させたことにより，もうろう状態に陥り，前方を低速走行中の普通乗用自動車2台に自車を玉突き衝突させた。（死者0名，負傷者5名） ③ 前に摂取した薬物（抗不安薬）等の影響により，前方注視及び運転操作が困難な状態で，中型貨物自動車を時速約50キロメートルで高速道路を走行させ，薬物等の影響により正常な運転が困難な状態で自車を走行させたことにより，もうろう状態に陥り，自車を進行方向と逆方向に走行させ，対向進行してきた普通乗用自動車に衝突させた（死者0名，負傷者1名）。 ④ 大麻所持 | 争点なし | 懲役4年 大麻没収 |
| 4 | 危険運転致傷 ＋ 覚せい剤取締法 違反 | ① 覚せい剤使用 ② 覚せい剤所持 ③ 運転開始前に使用した薬物である覚せい剤の影響により，正常な運転が困難な状態で，大型貨物自動車を運転して，相当速度で走行させたことにより，道路右側路外に自車の一部を乗り入れて，停止中の普通貨物自動車に自車を衝突させた（死者0名，負傷者1名）。 | 争点なし | 懲役2年8月 5年間執行 猶予 覚せい剤没 収 |

（注）本資料は，法務省刑事局調査による。

危険運転致死傷の事例（高速度）

| | 判決罪名 【類型】 | 交通事故の事案の概要 【刊行物】 | 危険運転致死傷罪の成否に関する主な争点及びそれについての判断の概要 | 判決結果 |
|---|--------------|---|--|---|
| 1 | 危険運転致傷 | <p>普通乗用自動車を運転し、最高速度50キロメートル毎時と指定されている右方に湾曲する道路を進行するに当たり、その進行を制御することが困難な時速約90キロメートルの高速度で走行させたことにより、道路の湾曲に応じて進行させることができず、後部車輪を左方に滑走させて、ハンドル操作の自由を失い、自車を左斜め前方に暴走させて歩道に進出させ、歩道上にいた被害者3名に衝突させた（死者0名、負傷者3名）。</p> <p>【東京高等裁判所（刑事）判決時報61巻338頁、高等裁判所刑事裁判速報集（平22）号105頁、判例タイムズ1375号246頁】</p> | <p>○主な争点 「進行を制御することが困難な高速度」</p> <p>○争点についての判断の概要 刑法208条の2第1項後段の「進行を制御することが困難な高速度」とは、速度が速すぎるため自車を道路の状況に応じて進行させることが困難な速度をいい、具体的には、そのような速度での走行を続けられれば、道路の形状、路面の状況などの道路の状況、車両の構造、性能等の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ような速度をいうと解される。被告人車の速度は、時速約90キロメートルから100キロメートルという本件カーブの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ったものである。また、本件事故は、被告人車が高速度で本件カーブに進入したことに加えて、わずかにハンドルを右に切りすぎて内小回りとなったことによって発生しているが、このハンドル操作のミスの程度はわずかであり、しかも、本件では飲酒や脇見等の事実もなく、被告人がそのようなミスをしたのは、ひとえに、自車が高速度であったためであると考えられる。加えて、本件カーブを被告人車と同じ方向に進行する48台の車の速度を調査したところ、平均速度は時速約53キロメートルで、最高でも時速約71キロメートルであったのであり、被告人車の速度は、指定最高速度はもちろんのこと、他の車両の実勢速度と比較しても相当程度速かったといえる。</p> <p>以上の点にかんがみると、被告人車の速度は、本件カーブの限界旋回速度を超過するものではなかったが、ほぼそれに近い高速度であり、そのような速度での走行を続けられれば、ハンドル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ような速度であったといふべきであるから、進行を制御することが困難な高速度に該当すると認められる。</p> | <p>控訴棄却</p> <p>※第一審の判決結果は懲役1年6月、3年間執行猶予</p> |

危険運転致死傷の事例（高速度）

| | 判決罪名 【類型】 | 交通事故の事案の概要 【刊行物】 | 危険運転致死傷罪の成否に関する主な争点及びそれについての判断の概要 | 判決結果 |
|---|---|--|---|-----------------------------------|
| 2 | 危険運転致死傷 | <p>連続する2つの橋梁により隆起している道路において、その進行を制御することが困難な時速90キロメートルを相当程度超える高速度で普通乗用自動車を行かせたことにより、自車を隆起した橋梁上の道路で空中に跳ね上げ、道路状況に応じて本件車両を進行させることができず、道路上に着地させた後、右斜め前方に暴走させて、ガードレール及び電柱に衝突させるなどした（死者1名、負傷者2名）。</p> <p>【東京高等裁判所（刑事）判決時報61巻217頁、判例タイムズ1352号252頁】</p> | <p>○主な争点 「進行を制御することが困難な高速度」</p> <p>○争点についての判断の概要 刑法208条の2第1項後段にいう「進行を制御することが困難な高速度」とは、道路の状況に応じて進行することが困難な状態になる速度をいうのであり、走行中の短時間の速度であっても、道路の状況に応じて進行することが困難な状態になれば、これに該当し、相当程度の時間にわたり危険な高速度で走行する必要はないというべきである。 被告人は、本件において、幅員が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走行する際、法令上の最高速度である時速60キロメートルで走行しても車体が浮き上がって落ちるようになることを承知しながら、時速90キロメートルを相当程度超える速度で走行したのであるから、本件事故現場を道路の状況に応じて進行することが困難な状態になる速度で走行したものであることができる。</p> | <p>控訴棄却</p> <p>※第一審の判決結果は懲役3年</p> |
| 3 | <p>業務上過失致死 ＋ 道路交通法違反</p> <p>※危険運転致死と道路交通法違反で起訴されたが、判決で危険運転致死については成立が否定され、業務上過失致死と道路交通法違反が認定された。</p> | <p>① 酒気帯び運転 ② 業務として普通乗用自動車を運転して進行するに当たり、道路標識により最高速度が40キロメートル毎時と指定されていた上、前方の見通しの悪い左方に湾曲した道路であったから、上記道路状況に応じてハンドル及びブレーキを的確に操作し、適宜速度を調節して進路を適正に保持しつつ進行すべき業務上の注意義務があるのにこれを怠り、ハンドル及びブレーキを的確に操作せず時速70キロメートル以上の高速度で進行した過失により、自車を対向車線に進入させて、対向進行してきた普通乗用自動車に自車を衝突させた（死者2名、負傷者0名）。</p> <p>【判例タイムズ1159号118頁】</p> | <p>○主な争点 「進行を制御することが困難な高速度」</p> <p>○争点についての判断の概要 刑法208条の2第1項後段の「進行を制御することが困難な高速度」とは、一般的・典型的に見て、速度が速すぎるため自車を進路に沿って走行させることが困難な速度、換言すれば、ハンドル操作やブレーキ操作のわずかな誤りによっても自車を進路から逸脱させて事故を発生させることとなるような速度をいい、そのような速度であるかどうかは、具体的な道路の状況（道路の形状や路面の状態等）、車両の構造・性能、貨物の積載状況等の客観的事情に照らし、通常の自動車運転者において、当該速度で当該車両を進路に沿って走行させることが困難であるといえるかという基準によって判断すべきである。 そして、本件カーブを走行したときの被告人車両の速度が、限界旋回速度を時速約13キロメートルほど下回るものであったと認められること、被告人車両が、旋回をほぼ完了していたと認められること、本件カーブにおいては、時速七十数キロメートル程度の速度は、一般的に見て、わずかなハンドル操作の誤りによって車両を進路から逸脱させることとなるような「進行を制御することが困難な高速度」とまではいえないことを示唆する事実が認められることから、被告人車両の速度を被告人に有利に時速73キロメートルであったとすると、上記の被告人車両の進路、限界旋回速度、測定結果等に照らし、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まではいえない。</p> | <p>懲役3年6月</p> |

危険運転致死傷の事例（高速度）

| | 判決罪名 【類型】 | 交通事犯の事案の概要 【刊行物】 | 危険運転致死傷罪の成否に関する主な争点及びそれについての判断の概要 | 判決結果 |
|---|------------------------|--|--|--------|
| 4 | 危険運転致死 ＋ 道路交通法違反 | <p>① 酒気帯び運転 ② 最高速度を時速40キロメートルと指定されている左方に湾曲する道路において普通乗用自動車を運転して進行するに当たり、その進行を制御することが困難な時速100キロメートルを超える高速度で走行させたことにより、自車を道路の湾曲に応じて進行させることができず、右斜め前方に暴走させ、道路右側の街路灯等に衝突させた。（死者1名、負傷者0名）</p> <p>【判例時報1818号176頁，判例タイムズ1108号297頁】</p> | <p>○主な争点 「進行を制御することが困難な高速度」</p> <p>○争点についての判断の概要 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。</p> <p>これを本件についてみると，関係各証拠によれば，〈1〉被告人は，本件現場に至るまで，国道上を時速100キロメートルを超える速度で走行していることを認識しながら本件車両を本件現場に向けて進行させていたこと，〈2〉被告人は，過去に何度も本件カーブを通行した経験から，本件カーブが急であり，本件カーブを通過できる限界速度は時速80キロメートルくらいであると思っていたことから，本件カーブを通過する際には適宜減速して通過するつもりであったこと，〈3〉ところが，被告人はスピードメーターなどに気を取られ，本件車両が本件カーブに近づいていたことを，その直前になって初めて気づきブレーキをかけたものの，間に合わずに本件事故に至ったことが認められる。</p> <p>してみると，被告人としては，本件現場付近の道路状況を認識し，その上で，同所を安全に進行することはできない速度である時速100キロメートルを超える高速度で走行していることを認識しながら本件現場に向けて進行し，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ずに，そのままの速度で本件現場に至って本件事故を惹起させたのであるから，被告人が，本件当時，客観的に進行を制御することが困難と判断されるような高速度で，本件車両を走行させていたことを認識していたことは優に認められる。</p> | 懲役3年6月 |

(注) 本資料は，法務省刑事局調査による。

危険運転致死傷の事例（無技能）

| | 判決罪名 【類型】 | 交通事故の事案の概要 【刊行物】 | 危険運転致死傷罪の成否に関する主な争点及びそれについての判断の概要 | 判決結果 |
|---|---|--|--|---------------|
| 1 | 危険運転致死傷 ＋ 道路交通法違反 ※危険運転致死傷については、無技能と高速度の類型が起訴されたが、判決では、無技能の該当性が否定され、高速度のみによる危険運転致死傷が認定された。 | ① 無免許・酒気帯び運転 ② 進行を制御することが困難な高速度である時速約118.1キロメートルで普通乗用自動車を走行させ、対向車両の前照灯の灯火を認めて左転把して自車を左前方に逸走させて路外左側法面に乗り上げ、さらに反対車線に進出させ、対向進行してきた普通乗用自動車に衝突させた（死者1名、負傷者4名）。 | ○主な争点 ① 「進行を制御する技能を有しない」 ② 「進行を制御することが困難な高速度」 ○争点①についての判断の概要（②については略） 被告人は、親の軽自動車を十数回運転していたほか、友人、先輩の交際相手から借りた車、知人を通じて譲り受けた車を約20回運転したことがあり、それぞれ1回の運転は概ね30分から1時間程度であって、知人に教えてもらいながら運転を覚えた後は補助者を伴わずに1人で運転することが多くなり、普段は時速50乃至60キロメートルで走行していた、また、一般道を時速80キロメートルで走行したこともあり、高速道路を1回走行したこともあったと認めざるを得ない。 そうだとすると、被告人が、本件事故当日、事故直前までの一定の区間被告人車両を運転したこと、その道筋は明らかではないが、途中一般道を走行しているところ、この運転経路に民家や曲がり角、対向車が存在していた可能性を否定できないにもかかわらず、それまでに物損や人身の事故を一切起こしていないことからすれば、被告人において、ハンドル、ブレーキ等の運転装置を操作する初歩的な技能すら有しないとは到底認められず、被告人の運転行為は、法律が予定するところの未熟運転には該当しない。 | 懲役5年以上10年以下 |
| 2 | 危険運転致傷 ＋ 道路交通法違反 | ① 酒気帯び運転 ② 公安委員会の運転免許を受けたこともなく、自動車の運転経験がほとんどなく、その進行を制御する技能を有しないにもかかわらず、普通乗用自動車を走行させ、その進行を制御する技能を有しないで自動車を走行させたことにより、歩道上に設置された地中線変圧器塔に自車を衝突させて転覆させた（死者0名、負傷者2名）。 | 争点なし | 懲役2年6月5年間執行猶予 |

危険運転致死傷の事例（無技能）

| | 判決罪名 【類型】 | 交通事故の事案の概要 【刊行物】 | 危険運転致死傷罪の成否に関する主な争点及びそれについての判断の概要 | 判決結果 |
|---|-----------------|---|-----------------------------------|---|
| 3 | 危険運転致傷教唆，危険運転致傷 | <p>① Aは，Bが公安委員会の運転免許を受けておらず，その進行を制御する技能を有しないことを知りながら，Aに「ちょっと運転やってみようよ。」などと申し向けて危険運転を教唆した。</p> <p>② Bは，公安委員会の運転免許を受けないで，その進行を制御する技能を有しないで普通乗用自動車（軽四）を時速約20キロメートルで走行させ，交通整理の行われていない交差点を左折するに当たり，自車を道路左端に沿って左折進行させることができないで交差点左方出口中央付近まで進出させた上，衝突を避けるため交差点左方出口付近に停止していた大型自動二輪車に自車を衝突させた（死者0名，負傷者1名）。</p> | 争点なし | <p>○A 懲役10月</p> <p>○B 懲役10月 3年間執行猶予</p> |
| 4 | 危険運転致傷 | <p>脳梗塞等の病気をしたことから四肢の自由が効かず，その進行を制御する技能を有しないで普通貨物自動車（軽四）を時速約30キロメートルで走行させたことにより，対面信号が赤色を表示しているのに，自車を道路状況に応じて進行させることができないで交差点に進入させ，交差点入口付近を対面青色信号に従って横断歩行中の被害者に自車を衝突させた（死者0名，負傷者1名）。</p> | 争点なし | 懲役2年 4年間執行猶予 |

(注) 本資料は，法務省刑事局調査による。

危険運転致死傷の事例（通行妨害）

| | 判決罪名 【類型】 | 交通事犯の事案の概要 【刊行物】 | 危険運転致死傷罪の成否に関する主な争点及びそれについての判断の概要 | 判決結果 |
|---|------------------------|--|--|------------------------------------|
| 1 | 危険運転致死 ＋ 道路交通法違反 | <p>① 普通乗用自動車を運転し、時速40ないし50キロメートルで進行中、対向進行してくる普通自動二輪車を含む二輪自動車数台を認め、普通自動二輪車の通行を妨害する目的で、自車を道路右側部分に進入させ、重大な交通の危険を生じさせる前記速度で、普通自動二輪車に著しく接近させ、運転手に急制動の措置を取らせて横転を余儀なくさせ、横転直前の普通自動二輪車に自車を衝突させた（死者2名、負傷者0名）。</p> <p>② 不救護・不申告</p> | <p>○主な争点 ① 「車に著しく接近し」 ② 「通行を妨害する目的」 ○争点についての判断の概要 (1) ①について 被告人車両と被害車両の相対速度は、時速80ないし100キロメートルで、秒速約22ないし28メートルに相当し、被告人車両が右にハンドルを切り、中央線を越えてから衝突まで、2秒足らずの極短い時間しかなく、すれ違う直前になって急ハンドルを切ったと認められる。 さらに、関係証拠によれば、被告人車両は、衝突の直前で、左にハンドルを切ったことが認められるが、それまでの間は、被害車両に向かって接近し続けており、被告人車両が被害車両に接近したことは明らかである。 被害車両は、自転車線の導流帯と走行車線の境界付近を道路とほぼ並行に走行していたことが認められるが、被告人は、被告人車両を著しく接近させており、被告人が被害車両の動きを見ていなかったとかがわれる事情はないから、その状況を十分認識していたと認められ、故意が認められる。 (2) ②について 被告人は、被害車両とすれ違う直前に、右に急ハンドルを切って、被告人車両を対向車線内に進出させ、衝突直前まで被害車両に著しく接近させており、被害者を驚かせ、あるいは、脅かして、被害者に対し、急に進路を変更するなどの衝突を回避する措置をとらせようとしたものと認められる。 刑法208条の2第2項の「通行を妨害する目的」とは、相手方に自転車との衝突を避けるために急な回避措置をとらせるなど、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をいうと解され、被告人には「通行を妨害する目的」があったといえる。</p> | <p>控訴棄却</p> <p>※第一審の判決結果は懲役10年</p> |

危険運転致死傷の事例（通行妨害）

| | 判決罪名 【類型】 | 交通事故の事案の概要 【刊行物】 | 危険運転致死傷罪の成否に関する主な争点及びそれについての判断の概要 | 判決結果 |
|---|---|--|---|-------------|
| 2 | 危険運転致傷 ＋ 道路交通法違反， 強盗致傷，強盗， 窃盗，恐喝，器 物損壊 | ① 無免許運転 ② 普通乗用自動車を運転し，時速約30キロメートルで進行中，進路前方を時速約15キロメートルで進行中の原動機付自転車の通行を妨害する目的で，重大な交通の危険を生じさせる速度である時速約30キロメートルで自車を運転してハンドルを左に転把して原動機付自転車に著しく接近したことにより，同車に自車を衝突させた（死者0名，負傷者1名）。 ③ 不救護・不申告 ④ ①ないし③とは別の機会の共同危険行為 ⑤ 強盗致傷，強盗，窃盗，恐喝，器物損壊 | ○主な争点 「重大な交通の危険を生じさせる速度」 ○争点に関する判断の概要 刑法第208条の2第2項前段にいう「重大な交通の危険を生じさせる速度」とは，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重大な事故を惹起することになると一般的に認められる速度，あるいは，重大な事故を回避することが困難であると一般的に認められる速度を意味するものと解される。 本件犯行時，被告人が運転していたのは普通乗用自動車であり，被害者が運転していたのは原動機付自転車であり，同原動機付自転車は左側の歩道柵から約2.3メートルしか離れていない位置を走行し，その約2.3メートル前には自転車が，後ろには別の原動機付自転車が走行していたことが認められる。 そのような状況で，被告人が時速約30キロメートルの速度で走行中の自車を約15キロメートルで走行する被害者運転の原動機付自転車に妨害目的で幅寄せして衝突した場合，被害者において転倒を回避するような対応をすることは極めて困難であり，重大な事故の発生する可能性が大きいというべきである。 そうすると，被告人運転車両が時速約30キロメートルという速度で被害者運転の原動機付自転車に幅寄せした行為は，重大な交通の危険を生じさせる速度によるものであったというべきである。 | 懲役5年以上10年以下 |

危険運転致死傷の事例（通行妨害）

| | 判決罪名 【類型】 | 交通事犯の事案の概要 【刊行物】 | 危険運転致死傷罪の成否に関する主な争点及びそれについての判断の概要 | 判決結果 |
|---|------------------------------------|---|---|---|
| 3 | 危険運転致傷 ＋ 道路交通法違反, 大麻取締法違反 | <p>① 普通乗用自動車を運転し、時速40ないし50キロメートルで進行中、同一方向に向けて進行する原動機付自転車の通行を妨害する目的で、重大な交通の危険を生じさせる速度である上記速度で自車を運転してハンドルを左に転把して幅寄せしながら、上記原動機付自転車に著しく接近したことにより、同車を歩道縁石に衝突させて転倒させた（死者0名、負傷者2名）。</p> <p>② 不救護・不申告</p> <p>③ 大麻草の所持</p> | <p>○ 主な争点</p> <p>① 「通行を妨害する目的」</p> <p>② 「車に著しく接近し」</p> <p>○ 争点に関する判断の概要</p> <p>被告人車両は、本件事故現場手前の交差点において、先行する被害車両を追いかけ、被害車両と約1メートルの距離で横に並んだ状態で、時速約40ないし50キロメートルで走行しながら、被害車両に向けて腕を振り下ろすなどし、被害車両が左車線に車線変更するや、これを追うように車線変更し、再び被害車両に約1メートルの距離まで接近して時速約40ないし50キロメートルで並行して走行し、被害車両は被告人車両から逃れようとして歩道縁石に衝突して転倒するに至ったものである。</p> <p>これら一連の経過に照らせば、被害車両を追うように左に車線変更して約1メートルの距離に近付いた被告人の運転行為は、被害車両の運転者をして衝突の危険を回避させるための措置をとらせることを意図した行為であって、被害者車両の通行を妨げる目的で同車に著しく接近したものと認められる。</p> <p>所論は、被告人車両と被害車両との間に約1メートルの距離があれば、被害車両の通行を妨害するものではなく、被告人には被害車両の通行を妨げる目的はないというが、刑法208条の2第2項前段所定の「著しく接近し」といえるか否か、「車の通行を妨げる目的」を有していたか否かは、単に被告人車両と被害車両の距離のみによって決せられるものではなく、被告人車両及び被害車両の速度のほか、被告人車両の被害車両への接近の具体的な状況などを総合勘案して判断すべきであるから、所論に賛同することはできない。</p> | <p>控訴棄却</p> <p>※第一審の判決結果は懲役4年6月、大麻草没収</p> |

危険運転致死傷の事例（通行妨害）

| | 判決罪名 【類型】 | 交通事故の事案の概要 【刊行物】 | 危険運転致死傷罪の成否に関する主な争点及びそれについての判断の概要 | 判決結果 |
|---|------------------------|---|--|-------------------------------------|
| 4 | 危険運転致傷 ＋ 道路交通法違反 | <p>① 普通貨物自動車を運転し進行中、反対車線を逆行して警察車両から逃れようと考え、中央分離帯のあるバイパスの反対車線へと進入し、対向車両の通行を妨害する目的で、重大な交通の危険を生じさせる速度である時速約70キロメートルから90キロメートルで進行して、対向してきた大型貨物自動車の前方約24.9メートルの地点まで著しく接近し、同車運転者に衝突の危険を感じさせて左ハンドルを切らせ、自らも衝突の危険を感じて右にハンドルを切り、自車を上記大型貨物自動車に衝突させるなどした。（死者0名、負傷者1名）</p> <p>② 酒気帯び運転</p> | <p>○主な争点 「通行を妨害する目的」 ○争点に関する判断の概要 被告人は、警察車両が追跡してきたため、バイパスを逆行すれば、警察車両もそれ以上の追跡を諦めるであろうと考えて、その逆行を始めたものである。そして、被告人は、何台もの対向車両とすれ違ったり、対向車両と衝突する危険を生じさせたことから、そのままバイパス上り線を逆行し続ければ、さらに対向車両と衝突する危険が生じることを十分に認識しながら、警察車両の追跡から逃れるためには、その危険を生じさせてもやむを得ないと考え、敢えて逆行を継続したものと認められる。 そうすると、被告人は、警察車両の追跡から逃れるため、逆行を継続することにより、対向車両が被告人車と衝突する危険を生じさせるとともに、逃走を続けるために、対向車両に対し被告人車との衝突を避けるための措置を取らせることをも意図しながら、逆行を継続したものとイえる。 所論は、危険運転致傷罪が成立するためには、相手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が必要であって、その未必的な認識では足りないとの解釈が立案担当者からも示されていると指摘した上、被告人の意思は、一貫して、警察車両から逃れることにあったのであり、被告人は、対向車両の自由かつ安全な通行を妨げることを積極的に意図していないから、被告人に人又は車の通行を妨害する目的はない旨主張する。 たしかに、被告人は、警察車両から逃れることを意図して、バイパスを逆行したものである。 しかし、自動車専用道路であるバイパスを逆行すれば、直ちに対向車両の自由かつ安全な通行を妨げる結果を招くことは明らかであり、バイパスを逆行することと対向車両の自由かつ安全な通行を妨げることは、表裏一体の関係にあるというべきである。また、上記認定事実に照らせば、被告人が、警察車両の追跡から逃れるため、バイパスを逆行することを積極的に意図していたことは明らかである。そして、バイパスを逆行することを積極的に意図していた以上、被告人は、これと表裏一体の関係にある対向車両の自由かつ安全な通行を妨げることをも積極的に意図していたと認めるのが相当である。</p> | <p>控訴棄却</p> <p>※第一審の判決結果は懲役1年6月</p> |

(注) 本資料は、法務省刑事局調査による。

危険運転致死傷の事例（赤信号殊更無視）

| | 判決罪名 【類型】 | 交通事故の事案の概要 【刊行物】 | 危険運転致死傷罪の成否に関する主な争点及びそれについての判断の概要 | 判決結果 |
|---|---|---|---|--|
| 1 | 危険運転致死 ＋ 道路交通法違反、 道路運送車両法 違反、自動車損 害賠償保障法違 反 | <p>① 無免許・無車検車・無保険車運転 ② 赤色信号無視 ③ 赤色信号無視 ④ 普通乗用自動車を運転し、信号機により交通整理の行われている交差点を直進するに当たり、警察官が乗車する警用無線自動車から逃走するため、交差点の対面信号機が既に赤色の灯火信号を表示していたのに、これを殊更に無視し、重大な交通の危険を生じさせる速度である時速約70キロメートルの速度で自車を運転して同交差点に進入し、交差点内を左方から右方に向かい斜めに横断していた被害者に自車を衝突させた（死者1名、負傷者0名）。</p> <p>⑤ 不救護・不申告</p> <p>【最高裁判所刑事判例集62巻9号2797頁，裁判所時報1469号7頁，判例時報2039号144頁，判例タイムズ1295号190頁】</p> | <p>○主な争点 「殊更に無視し」 ○争点に関する判断の概要 被告人は、普通乗用自動車を運転し、パトカーで警ら中の警察官に赤色信号無視を現認され、追跡されて停止を求められたが、そのまま逃走し、信号機により交通整理の行われている交差点を直進するに当たり、対面信号機が赤色信号を表示していたにもかかわらず、その表示を認識しないまま、同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、同信号機の表示を意に介することなく、時速約70キロメートルで同交差点内に進入し、折から同交差点内を横断中の歩行者をはねて死亡させた。 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。これと同旨の見解の下、被告人の上記行為について、赤色信号を殊更に無視したものに当たるとして、危険運転致死罪の成立を認めた原判断は正当である。</p> | <p>上告棄却</p> <p>※第一審の判決結果は懲役10年</p> |
| 2 | 危険運転致傷 ＋ 道路交通法違反 | <p>① 普通乗用自動車（軽四）を運転し、対面信号機が赤色灯火信号を表示しているのを交差点の停止線遠端から約31.4メートル手前の地点で認め、直ちに制動措置を講ずれば、最大でも、同停止線を約5.514メートル越えた横断歩道上で停止することができたにもかかわらず、これを殊更に無視し、重大な交通の危険を生じさせる速度である時速約60キロメートルの速度で自車を運転して同交差点を通過し、同交差点出口先を右から左に横断していた自転車に衝突させた。（死者0名、負傷者1名）</p> <p>② 不救護・不申告</p> | <p>○主な争点 「殊更に無視し」 ○争点についての判断の概要 刑法208条の2第2項後段にいう赤色信号を殊更に無視したとは、故意に赤色信号に従わない行為のうち、およそ赤色信号に従う意思のないものをいうものと解され、典型的には、〈1〉赤色信号であることについての確定的な認識があり、停止位置で停止することが十分可能であるにもかかわらず、これを無視して進行する行為や、〈2〉信号の規制自体を無視し、およそ赤色信号であるか否かについて一切意に介することなく、赤色信号規制に反して進行する行為が、これに該当する。そして、本件は、上記〈1〉の事例に近似しているが、被告人の認識としては、対面する赤色信号を発見してから急ブレーキをかけて、ようやく停止線ぎりぎりか、あるいは、それをやや越えた辺りで停止できると考えていたのであり、実際に、被告人運転車両が停止位置で停止できなかった可能性があったのであるから、厳密には〈1〉の典型例には当たらない。しかしながら、以下に検討するとおり、被告人は、赤色信号を殊更に無視したものと認めることができる。</p> <p>(1) 被告人の停止可能位置 被告人が、本件赤色信号を発見し、直ちに急ブレーキをかけたとしても、本件交差点手前の停止線の手前で停止できなかった可能性はあるものの、停止線を約5.514メートル越える程度（具体的には横断歩道上）</p> | <p>原判決破棄 懲役2年 4年間執行 猶予</p> |

で済むと認められる。

(2) 赤色信号の意味

道路交通法施行令2条の趣旨に照らすと、少なくとも、被告人運転車両のような直進車両に対する赤色信号の意味は、停止線を越えた後も、なお、その進行を禁ずるものであると解するのが相当であり、本件赤色信号に気付いて急ブレーキをかけることにより停止可能な位置を越えて自動車を進行させた被告人の行為は、故意に赤色信号に従わずに自動車を運転したものと評価することができる。

(3) 被告人は、直ちに急ブレーキをかければ、前述のとおり停止できであろうと考えており、停止することにより他の交通を阻害したり、他の車両等との接触事故を起こすような事態を招きかねないとも考えていなかったのであるから、赤色信号に従うことにつき心理的な障害となるべきものはなかった。しかるに、被告人は、止まるのが面倒だった、あるいは、早く目的地に到着したかったという動機から、本件赤色信号を無視したが、このような動機は、信号による交通規制の観点からは、およそ許容し難いものである。しかも、被告人は、本件交差点を通過する際、更にその先の交差点に設置された信号に気をとられていたため、左方道路に停止していた車両の存在に気付かず、さらには、道路を横断していた本件被害者にも、衝突直前まで気付かなかったのであるから、赤色信号に従わないことによりもたらされる他者への危険について、配慮を全く欠いた態様で、自動車を運転したと認められる。

このように、信号による交通規制の観点からいえば、被告人は、赤色信号を守るべき必要性の高い状況を認識しながら、およそ許容し得ない動機に基づき、赤色信号規制が実現しようとする道路上の安全の確保に対する配慮を全く欠いた態様で自動車を運転したと認められ、このような被告人の行為は、およそ赤色信号に従う意思のないものに当たると解するのが相当である。

危険運転致死傷の事例（赤信号殊更無視）

| | 判決罪名 【類型】 | 交通事故の事案の概要 【刊行物】 | 危険運転致死傷罪の成否に関する主な争点及びそれについての判断の概要 | 判決結果 |
|---|--|--|---|------------------------------|
| 3 | 自動車運転過失傷害 ＋ 道路交通法違反 ※危険運転致傷と道路交通法違反で起訴されたが、判決で危険運転致傷については成立が否定され、自動車運転過失傷害が認定された。 | ① 速度違反 ② 普通乗用自動車を運転中、信号機により交通整理の行われている交差点を右折進行するに当たり、対面信号機が赤色の灯火信号を表示しているのを停止線手前約31.8メートルの地点で認めていたのであるから、同信号機の信号表示に従って同停止線手前で停止すべき自動車運転上の注意義務があるのにこれを怠り、信号表示を無視し、時速約9キロメートルの速度で交差点内に進入して右折進行した過失により、右方道路から信号に従って進行してきた普通自動車に自車を衝突させた上、同自動車に自車を衝突させた後、普通自動二輪車をして衝突を避けるため路上に転倒させた。（死者0名、負傷者2名） ③ 不救護・不申告 | ○主な争点 「重大な交通の危険を生じさせる速度」 ○争点についての判断の概要 危険運転致傷罪は、赤信号を殊更無視した車両が衝突事故を起こして被害者に傷害を負わせたというだけで成立するとはされておらず、重大な交通の危険を生じさせる一定以上の速度で自転車を運転したことが要件として付加されている。そして、この要件を満たすことについても、検察官が主張立証の責任を負っていることは明らかである。 本件交差点における右折進行時等という具体的状況下に照らして検討してみても、時速約9キロメートルという速度は比較的低速度であり、検察官が主張する速度にも満たない時速約9キロメートルをもって、「重大な交通の危険を生じさせる速度」に該当すると認定するには疑問が残る。 | 懲役2年 5年間執行 猶予 |
| 4 | 危険運転致死 | 普通乗用自動車を運転し、信号機により交通整理の行われている交差点を右折進行するに当たり、対面する信号機の信号表示が赤色を表示し、交差点手前位置で信号待ちのために停止したにもかかわらず、殊更に赤色信号を無視して時速約20キロメートルの速度で交差点を右折進行し、信号に従い対向直進してきた普通自動二輪車に自車を衝突させた（死者1名、負傷者0名）。 【東京高等裁判所（刑事）判決時報55巻1～12号113頁、高等裁判所刑事裁判速報集（平16）号138頁】 | ○主な争点 「重大な交通の危険を生じさせる速度」 ○争点についての判断の概要 刑法208条の2第2項後段所定の「重大な交通の危険を生じさせる速度」とは、赤色信号を殊更に無視した車両が、他車と衝突すれば重大な事故を惹起することになると一般的に認められる速度、あるいは、重大な事故を回避することが困難であると一般的に認められる速度を意味するものと解される所、具体的な場面においてこれに該当するかどうかは、他車の走行状態や自車との位置関係等に照らして判断されるべきである。 本件についてみると、本件交差点において、被害車両は青色信号に従って直進しようとしていたのであるから、相当な高速度で交差点に接近することが通常であると考えられ、そのような車両の直前を右折する際に時速約20キロメートルで進行していれば、同車を発見してから直ちに制動や転把等の措置を執ったとしても衝突を回避することは極めて困難であって重大な事故の発生する可能性が大きいというべきである。 そうすると、本件の際に時速約20キロメートルで右折進行した行為は、重大な交通の危険を生じさせる速度によるものであったというほかない。被告人が右折進行を開始するに先立ち、赤色信号に従って交差点の手前でいったん停止したことを考慮に入れても、本件の際の被告人の行為は同後段所定の危険運転行為に該当すると解するのが相当である。 | 原判決破棄 懲役3年 4年間執行 猶予 |

(注) 本資料は、法務省刑事局調査による。