

危険運転致死傷罪に関する主な裁判例

(自動車運転死傷処罰法第2条第1号又は第2号に係るもの(※))

(※) 平成25年法律第86号による改正前の刑法第208条の2第1項に係るものを含む。

自動車運転死傷処罰法第2条第1号に係るもの(平成25年法律第86号による改正前の刑法第208条の2第1項後段に係るものを含む。)

○ 最高裁決定平成23年10月31日(最高裁判所刑事判例集65巻7号1138頁)

「刑法208条の2第1項前段における「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。(中略)

刑法208条の2第1項前段の「アルコールの影響により正常な運転が困難な状態」とは、アルコールの影響により道路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をいうと解されるが、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も、これに当たるといふべきである。

そして、前記検討したところによれば、本件は、飲酒酩酊状態にあった被告人が直進道路において高速で普通乗用自動車を運転中、先行車両の直近に至るまでこれに気付かず追突し、その衝撃により同車両を橋の上から海中に転落・水没させ、死傷の結果を発生させた事案であるところ、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ふべきである。」

○ 東京高裁判決令和4年2月22日(高等裁判所刑事裁判速報集令和4年91頁)

「所論は、①危険運転致死傷罪における「アルコールの影響」とは、専ら又は少なくとも主としてアルコールの影響による場合でなければならないといふべきであるところ、本件においては、長時間の睡眠不足、前日の長時間勤務の疲労、不規則勤務による睡眠リズムの乱れというアルコールと関係のない要因が複数存在し、それに比べてアルコー

ルの影響は仮にあったとしても主要なものとはいえず、被告人が仮睡状態に陥ったことについて専ら又は主としてアルコールが影響していたことの証明はないから、危険運転致死傷罪の成立を認めることはできない、②被告人はアルコールを飲んでいなくても長時間の睡眠不足や疲労によって運転中に仮睡状態に陥っていたと考えられ、その可能性は皆無であるとの検察官の立証はされていないから、結局、睡眠不足もあいまってアルコールの影響により正常な運転が困難な状態で自動車を走行させたとも評価できず、いずれにしても本件は危険運転致死傷罪の成立を認めるべき事案ではない、と主張する。

しかし、①については、アルコールの影響により正常な運転が困難な状態と認められるためには、その状態が専ら又は主としてアルコールの影響によることまでを要するものではなく、正常な運転が困難な状態であることについてアルコールの影響が実質的に認められる場合であれば、他の原因と競合して正常な運転が困難な状態となったのであっても危険運転致死傷罪が成立すると解すべきであり、そうであるとすると、②については、飲酒していなくても仮睡状態に陥った可能性が皆無であることまで立証される必要はなく、前記のとおり、被告人が長時間眠らずにいたことや疲労のみならず、アルコールによる相当強い影響があつて仮睡状態に陥つたと合理的に認定することができるから、所論は採用できない。」

自動車運転死傷処罰法第2条第2号に係るもの（平成25年法律第86号による改正前の刑法第208条の2第1項前段に係るものを含む。）

○ 東京高裁判決平成22年12月10日（高等裁判所刑事裁判速報集平成22年105頁）

「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。これを本件についてみると、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（捜査報告書・原審甲22）、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。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うべきであるから、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。」

○ 名古屋高裁判決令和3年2月12日（高等裁判所刑事裁判速報集令和3年467頁）（原審は、津地裁令和2年6月16日（判例時報2510号87頁））

「本件の争点として、①そのような特別な状況を進行制御困難性の判断要素とすることが許されるか、②許されるとして被告人に故意（物理的な意味での進行制御困難性が生ずる状況の認識・予見）があったかの2点が設定された。なお、争点①は、進行制御困難性の判断要素としてこれまでの実務で指摘されている車両速度、車両の構造・性能、道路の状況（道路の形状、路面の状況等）等の「道路の状況」という要素の中に、他の

走行車両の存在を含ませることができるか、という法解釈の問題が前提となっている。

原判決は、争点①について、駐車車両や他の走行車両も、その存在に応じて被告人車両の進路の幅が狭められるなどの客観的状況がある以上は道路の物理的な形状と同視でき、殊更別異に解すべき理由はないとして、他の走行車両も「道路の状況」という要素に含まれるとの解釈に立ち、他の車両の存在により被告人車両の通過できる進路の幅やルートが制限されたという特別な状況を進行制御困難性の判断要素とすることが許されるとした。その上で、被害車両を含む他の走行車両の存在によって被告人車両が進行できる幅やルートが限定されたと認定し、幅やルートが限定されたそのような進路を時速約146kmもの高速度で進行させることは極めて困難であったとして被告人の行為が進行制御困難高速度での走行に該当するとした。

他方で、争点②について、被告人に法2条2号所定の故意があったと認定するには合理的疑いが残るとして主位的訴因である危険運転致死傷罪の成立を否定し、予備的訴因である過失運転致死傷罪の成立を認めるにとどめ、同罪が定める最高刑である懲役7年を言い渡した。(中略)

(注：法制審議会刑事法部会)第3回会議までの立法担当者側の説明及び参加委員からの意見や疑問といった議論状況も踏まえ、かつ、立法担当者側は、一方で駐車車両もある意味で道路のカーブと同視できると述べていることとの対比からすれば、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いない、すなわち、「道路の状況」という要素の中に歩行者や走行車両は含まれないとの考えに立っていると理解するのが自然である。(中略)

これまで述べてきた立法者意思の探索結果に加え、罪刑法定主義の要請である明確性の原則の堅持、危険運転致死傷罪の創設趣旨との整合性等の検討を踏まえると、法2条2号に関する原判決の解釈は是認できない。

進行制御困難性の判断要素の一つである「道路の状況」という要素に、他の走行車両は含まれないとの当裁判所の解釈によれば、被害車両を含む他の走行車両の存在は判断対象外となる。したがって、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。

そこで改めて本件の主位的訴因である危険運転致死傷罪の成否について検討するに、本件公訴事実では、被告人が「その進行を制御することが困難な時速約146kmの高速度で自車を進行させたことにより、自車の進行を制御できず」被害車両と衝突したとされている。すなわち、原審検察官は、被告人車両が被害車両と衝突したのは、被告人が自車を制御できなくなった結果であると主張していることは明らかである。そしてこ

ここでいう「自車の進行を制御できず」とは、被告人が自車の動きをコントロールできなくなったこと、すなわち、自車を進路から逸脱させたこと（タイヤと路面の摩擦力の低下又は喪失により運転者の意図とは関係なく車両が横滑りや滑走して想定進路から外れること）を意味するものと解される。

本件の事故状況についてみると、被告人は時速約146kmの高速で走行していたため、被害車両を発見した時点で、被害車両との車間距離が停止可能距離を既に割り込んでおり、被害車両との接触を回避することは絶望的な状況であった。被告人は、自車が被害車両付近に到達する頃までには被害車両が第3車線方向へ進出するであろうと予想し、ハンドル・ブレーキ操作で被害車両との接触を回避しようと試み、それまで走行していた第3車線から第2車線に車線変更し被害車両の後方を通過しようとしたものの、もともと回避困難な状況であったことに加えて、被害車両が被告人の予想と異なり、第2車線にとどまっていたこともあいまって、同車線上で衝突したものである。（中略）

結局のところ、本件では、被告人車両が車線変更をしたことはあっても、衝突に至るまでの間に自車の進路から逸脱したことは証明されていたとはいえない。すなわち、原審検察官が公訴事実の中で主張していた、被告人が自車の進行を制御できなかった事実は証明されていなかったといわざるを得ない。また、衝突時の被告人車両の速度、被告人車両の構造・性能、本件道路の状況などを踏まえてみても、被告人の行為が、法2条2号の進行制御困難高速に該当するとはいい難く、本件で危険運転致死傷罪の成立を認めることは困難である。」