

自動車運転による死傷事犯類型別事例集（高速度）

	判決年月日等	事案の概要	主な争点及び争点についての判断の概要	判決結果
1-1	京都地裁平成26年10月14日	<p>三叉路交差点（東西に通じる道路の最高速度が時速40km、北側から同道路に通じる道路の最高速度が時速30km）を北から東に向かい左折進行する際、後輪を滑らせながらのいわゆるドリフト走行を試みて、左にハンドルを大きく切るとともに、アクセルペダルを踏み込んで急激に後輪の回転数を上げ、後輪を路面に滑らせて車体を左回転させ、自車を制御不能の状態に陥らせて、ガードレールに衝突させるなどした上、同交差点の東西に通じる道路の南側に向けて暴走させて、歩道上に乗り上げさせ、同歩道上を歩行中の者に衝突させた（5名負傷）。</p> <p>※本件は、自動車運転過失傷害で起訴された後、危険運転致傷に訴因変更がされたもの。</p>	<p>○主な争点 その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 「進行を制御することが困難な高速度で走行」とは、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であり、例えば、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など、そのような速度での走行を続ければ、車両の構造・性能等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と認められるような速度での走行を指すものと解される。そのような速度であるか否かの判断は、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ものであり、車両の性能や貨物の積載の状況も、高速走行時の安定性等に影響を与える場合があるので、判断の一要素になり得る。</p> <p>本件においては、急加速という速度的な要因とともに急ハンドルを大きく切ったという運転操作の要因が複合して被告人車両が制御不能となり、本件事故が生じたと認めるのが相当である。そして、本件の証拠関係においては、そのいずれが主たる原因か特定することは困難であって、被告人車両が高速度、すなわち、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と認められるような速度で走行したが故に、本件事故が生じたと認めるには、なお合理的疑いが残る。</p> <p>※制御不能に陥る前の被告人車両の速度について、検察官は時速40km以上に達していた旨主張したが、裁判所は時速40kmを超えていたとは認められなかった。</p>	懲役1年6月以上2年6月以下 （自動車運転過失傷害）

	判決年月日等	事案の概要	主な争点及び争点についての判断の概要	判決結果
1-2	大阪高裁平成27年7月2日	1-1と同事案（控訴審）	<p>○主な争点 その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 本件では、被告人車両が制御不能に陥るまでの速度は、時速40kmを相当下回っていたのであるから、この速度自体が、同車両の制御を不能にする主たる要因であったとは到底認められず、同車両の制御が不能になったのは、被告人が本件のような特殊な運転方法をあえて選択し、しかも、その運転操作を誤ったことに起因するものであったと認められる。したがって、原判決が、被告人車両が、高速度、すなわち、ハンドルやブレーキの操作のわずかなミスにより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と認められるような速度で走行したが故に、本件事故が生じたと認めるには、なお合理的な疑いが残るとした判断は、正当として是認できる。</p> <p>もとより、本件のようなドリフト走行や被告人が現に行ったような特殊な運転方法が、それ自体、改正前の刑法第208条の2が定める危険運転行為に匹敵するほど極めて危険なものであることは明らかであるが、同条は、そのような運転方法を危険運転行為としては規定していないから、罪刑法定主義の見地から、本件運転行為について危険運転致傷罪に問う余地はない。</p>	控訴棄却 (1-1を維持)
2	千葉地裁平成28年1月21日	最高速度が時速50kmのほぼ直線の道路を時速約120kmで進行し、前方左側路外施設に向かい対向右折しようとしている原動機付自転車に自車左前部を衝突させ、転倒させた（1名死亡）。	<p>○主な争点 その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 「その進行を制御することが困難な高速度」とは、自動車の性能や道路状況等の客観的な事実を照らし、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をいい、ここでいう道路状況とは、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は含まないものと解される。</p> <p>本件事故の現場付近の道路はほぼ直線であり、被告人が本件事故の現場手前における車線の減少に対応して車線を変更しながら、事故発生までの間、自車の車線を逸脱することなく走行していることは明らかであるから、被告人が時速約120km程度で被告人車両を走行させた行為は、「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」には当たらない。</p> <p>※事故時の被告人車両の速度について、検察官は時速約149kmないし182kmであった旨主張したが、裁判所は時速約120km程度の速度の限度で認定した。</p>	懲役6年 (過失運転致死、過失運転致傷、道路交通法違反)

	判決年月日等	事案の概要	主な争点及び争点についての判断の概要	判決結果
3-1	津地裁令和2年6月16日	<p>最高速度が時速60kmの片側3車線の直線道路の第3車両通行帯を時速約146kmで進行中、左方路外施設から中央分離帯の開口部に向けて横断してきた普通乗用自動車の後方を通過しようと第2車両通行帯に車線変更したところ、いまだ第2車両通行帯上にあった同車右側面に自車前部を衝突させた（4名死亡、1名負傷）。</p>	<p>○主な争点 ①その進行を制御することが困難な高速度、②故意</p> <p>○争点についての判断の概要 （争点①）「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」とは、「そのような高速度では自車を制御することが物理的に困難な状態になっていること」を意味すると解されるところ、この判断に当たっては、道路の形状や路面の状況等の道路の状況のほか、車両の構造や性能などの客観的事実に照らして判断すべきであるが、ここでいう道路の状況には、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かと解される。 被告人車両が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え、このように、幅やルートが限定された進路を、時速約146kmもの高速度で狙いどおりに進行させることは極めて困難で、ハンドルやブレーキの操作の僅かなミスによって、自分の思い描いた進路から自車を逸脱させて事故を発生させる危険があったこと（すなわち「物理的な意味での制御困難性」が生じていたこと）は明らかであり、「その進行を制御することが困難な高速度」と認められる。 （争点②）本件では、法定速度を大幅に超過する高速度で走行していたことの認識があっただけでは足りず、「自車の進路に進出してくる車両等の存在によって、自車の通過できる進路の幅やルートが限られていて、そのため、そのままの高速度で進行すると、ハンドルやブレーキの操作の僅かなミスによって自車を進路から逸脱させる危険が生じる状況」の認識が必要であるところ、被害車両の進出開始時点に至るまでの間に、前記状況が発生する可能性を具体的に想起しなかったはずはないと断定できるだけの事情が存在したとは認定できない以上、故意があったと認定するには合理的な疑いが残る。</p>	懲役7年 (過失運転致死傷)

	判決年月日等	事案の概要	主な争点及び争点についての判断の概要	判決結果
3-2	名古屋高裁令和3年2月12日	3-1と同事案（控訴審）	<p>○主な争点 その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 「その進行を制御することが困難な高速度」の判断要素の1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。 被告人は時速約146kmの高速度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。 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、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。また、被告人車両の速度、被害車両の構造・性能、本件道路の状況などを踏まえてみても、「その進行を制御することが困難な高速度」に該当するとはいえない。</p>	控訴棄却 (3-1を維持)

	判決年月日等	事案の概要	主な争点及び争点についての判断の概要	判決結果
4-1	宇都宮地裁令和3年3月22日 ※審理経過 ①第1審：危険運転致死傷罪認定 ②控訴審：破棄差戻 ③差戻審：過失運転致死傷罪認定（4-1） ④差戻後控訴審：危険運転致死傷罪認定（4-2） ⑤上告審：上告棄却	最高速度が時速50kmの右方湾曲道路を時速約91kmないし97kmで進行中、対向車線上に自転車をはみ出させた上、左前方に逸走させて路外のガードパイプ及び石塀に衝突させ、さらに前転させるなどした（2名死亡、2名負傷）。	<p>○主な争点 その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 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転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僅かなミスによって、自転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。 事故現場の右カーブの限界旋回速度は時速約111.4kmないし約118.4kmであるところ、時速約91kmないし97kmで曲線の最もきつい箇所を走行したものと仮定すると、被告人車両の速度はその箇所の限界旋回速度を下回ることになるから、進路を逸脱せずに進行することが物理的に不可能であったとはいえない。このことに加え、被告人に有利に被告人車両の速度が時速約91km程度であると想定した場合、通常の運転者であれば、ハンドル、ブレーキの操作を的確に行い、路外に逸脱することなく本件右カーブを通過できる可能性は十分あると考えられる。被告人車両のコントロールができなくなるに至るまでに、被告人がどのようなハンドルやブレーキの操作を行っていたのかは、証拠上、不明といわざるを得ず、僅かといえるようなミスを除けばハンドルやブレーキの操作ミスがなかったのに被告人車両のコントロールが失われたと言い切ることもできない。 そうすると、本件右カーブを高速走行したがゆえに被告人車両のコントロールが失われたとはいえない可能性があり、被告人車両の速度が、進行を制御することが困難な高速度に至っていたと認定するには合理的な疑いが残る。</p> <p>※事故時の被告人車両の速度について、検察官は時速約95kmないし105kmであった旨主張したが、裁判所は時速約91kmないし97kmの速度の限度で認定した。</p>	懲役5年 (過失運転致死傷)

	判決年月日等	事案の概要	主な争点及び争点についての判断の概要	判決結果
4-2	東京高裁令和4年4月18日	<p>4-1と同事案（控訴審）</p> <p>※ただし、被告人車両の速度について「時速91kmを超える速度」と認定。</p>	<p>○主な争点 ①その進行を制御することが困難な高速度、②故意</p> <p>○争点についての判断の概要 （争点①）原判決は、被告人車両の速度が本件右カーブの限界旋回速度よりも下回っていたことを指摘するが、限界旋回速度と「進行を制御することが困難な高速度」とは異なる概念であり、限界旋回速度よりも低い速度であっても、道路の状況やわずかな操作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は十分あり得るから、限界旋回速度を下回っているからといって、直ちに「進行を制御することが困難な高速度」に当たらないとはいえない。 被告人車両の速度は、最高速度を時速40km以上も上回っており、事故現場の道路状況（片側1車線の一般道で、最高速度が時速50kmであり、右カーブの最もきつい曲線部の曲線半径は124.75m）に照らすと、この速度で走行するに当たっては、進路に沿うのみでも相当難しいハンドル操作が求められ、わずかでも誤りがあれば、路外又は対向車線に逸脱させるおそれがあったといえる。そして、実際に、被告人車両は、本件右カーブの曲線の最もきつい箇所を通過した後、約100m走行する間に、自車の走行車線を維持することができず、センターラインを越えて対向車線に進出し、また、その時点までに、遠心力の影響により車体後部がふらつき、被告人もハンドルを左右に切って車体の方向を保とうとしたものの、制御不能な状態となり、横滑りを起こしているのであって、これにより、車体後部を右に振りながら斜め左方向に滑走して、本件事故に至ったことが認められる。そうすると、この速度が「進行を制御することが困難な高速度」に該当することは明らかである。 （争点②）原判決は、仮に被告人車両の速度が「進行を制御することが困難な高速度」に当たるとしても、被告人にその認識があったと認定することは困難であるとする。 しかし、「進行を制御することが困難な高速度」とは、法的評価を要する規範的構成要件要素であるから、運転者において、このような評価を基礎付ける事実、すなわち、道路等の状況及び「進行を制御することが困難な高速度」に該当する速度で走行していることの認識があれば、進行を制御することが困難であるとの評価自体の認識がなくても、同号の罪の故意犯としての非難が可能である。また、その速度について具体的な数値の認識まで必要とするものでなく、自車の走行状況を概括的に認識していることをもって足りる。 本件においては、被告人に「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故意を認めることができる。</p>	懲役7年 （危険運転致死傷） （4-1を破棄）

	判決年月日等	事案の概要	主な争点及び争点についての判断の概要	判決結果
5	福井地裁令和3年9月21日	最高速度が時速60kmで交差道路が優先道路となる交差点を、一時停止又は徐行せず時速約105kmで進行し、右方道路から進行してきた普通乗用自動車左側部に自車前部を衝突させた（1名死亡、1名負傷）。	<p>○主な争点 その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 「その進行を制御することが困難な高速度」とは、具体的な道路の状況、自動車の性能、貨物の積載状況等の客観的な事情に照らし、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進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をいう。ここでいう「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しれないという事情を含まない。</p> <p>被告人は、事故現場手前の交差点から本件交差点に至るまでの間、幅約6.5mの直線道路を普通乗用自動車に加速しながら直進し、本件事故時点でその速度は、時速約105kmに至っていたと認められる。その間、被告人車両は、一貫して直進進行を続けており、路面の凹凸等で車体が上下に動いた後も大きく走路がぶれるなどがなかった。また、道路の勾配、滑りやすさ、自動車の性能、貨物の積載状況等で直進走行を困難にする事情があったとは認められない。</p> <p>そうすると、本件運転時において、被告人が「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たと認定するには合理的な疑いが残る。</p>	懲役5年6月 (過失運転致死傷、 道路交通法違反)

(注1) 法務省刑事局の調査による。

(注2) 危険運転致死傷（自動車運転死傷処罰法第2条第2号又は平成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）の訴因が認められず、過失運転致死傷（自動車運転死傷処罰法第5条）又は自動車運転過失致死傷（平成25年法律第86号による改正前の刑法第211条第2項本文）等の限度で認定された事案のうち、平成26年1月1日から令和5年12月31日までの間に第一審判決が言い渡された事案及びその控訴審判決を抽出したもの。