

進行制御困難高速度（走行）の判断要素としての「道路の状況」の意義

【文献種別】 判決／名古屋高等裁判所

【裁判年月日】 令和3年2月12日

【事件番号】 令和2年（う）第195号

【事件名】 危険運転致死傷（予備的訴因過失運転致死傷）被告事件

【裁判結果】 控訴棄却（確定）

【参照法令】 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2条2号・5条

【掲載誌】 裁判所ウェブサイト

◆ LEX/DB 文献番号 25571375

金沢大学教授 永井善之

事実の概要

被告人Xは、平成30年12月29日午後9時53分頃、普通乗用自動車（総排気量約3.5リットル、車両重量約1.7トン。以下「X車」）を運転し、上下線が中央分離帯で区切られた片側3車線の直線道路（法定最高速度時速60km）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かって進出してくるタクシー（以下「V車」）を発見し、その後方を通過しようと第2車両通行帯に車線変更したものの、未だ同通行帯上にあったV車にX車を衝突させ、V車の運転手1名、乗客4名中3名を死亡させ、同1名に加療期間不詳の傷害を負わせた。以上の事実につき原審検察官は、主位的訴因として進行制御困難高速度走行による危険運転致死傷罪（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「法」）2条2号。以下「本罪」とも）、予備的訴因として過失運転致死傷罪（法5条）の主張をした。

原判決である津地判令2・6・16（裁判所ウェブサイト）はまず、当事者間に概ね争いがない点として、法2条2号にいう「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」、すなわち「物理的な意味での制御困難性」を問題にしていること、及び、本件の道路の構造やX車の性能を前提とすれば、障害物がない状況での直進では「物理的な意味での制御困難性」は生じず、V車の進出等によりX車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が付け加

わってはじめてその困難性が問題となりうる状況が生じたこと、を確認している。

次いで原判決は、前述の「物理的な意味での制御困難性」は道路の形状、路面の状況等の「道路の状況」や車両の状態等の客観的事実に照らして判断すべきところ、「ここでいう道路の状況には、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」、「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」とした上で、V車や他の車両も含めた道路の状況を前提として「X車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」、このような「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）は明らかである。そして、本件事故は、こうした危険が正に現実化した事故であった」（下線は引用者）として、Xの行為が法2条2号所定の行為に当たるとしたが、それに係る故意を認定しえないとして危険運転致死傷罪の成立を否定し、過失運転致死傷罪が成立するとした（懲役7年）¹⁾。

これに対し検察官からは故意の不認定に係る事実誤認、X側からは量刑不当を各理由とする各控訴がなされた。

判決の要旨

名古屋高裁は各控訴を棄却し、以下の理由から原判決による法2条2号の解釈を支持しえないが、過失運転致死傷罪の成立を認めるにとどめた結論は正当であるとした。

まず同号の解釈について、原判決の解釈を支持する検察官はその根拠に、本罪新設に至る法整備に係る法制審議会刑事法（自動車運転による死傷事犯関係）部会（以下「法制審刑事法部会」）での議論を挙げるが、その議論状況等からすれば、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されていない、すなわちこれらは「道路の状況」という要素には含まれないとされていると解される。これを措くとしても、「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ということは、他の走行車両の移動方向や移動速度を前提にして、その車両との接触や衝突を避けるための進路を想定し、この想定した進路を前提として進行制御困難性を判断することになる」が、「走行車両は文字通り走行状態すなわち可動状態に置かれており、その移動方向や移動速度は不確定かつ流動的である。したがって、自車周辺に存在する走行車両は様々な可能性により自車の進路の障害となり得るのであり、こうした走行車両との接触や衝突を避けるための進路も不確定かつ流動的にならざるを得ない。このような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ということは、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い」。また、「他の走行車両の存在を進行制御困難性の判断要素として考慮できるとすると、本罪の故意の対象として、他の走行車両の動静及びそれが自車の進路に及ぼす影響等についての認識・予見が求められることになるが、認識・予見の程度の具体性をいかに強調したところで、不確定かつ流動的な事情が前提とならざるを得ないことに照らせば、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」。

以上のような解釈を前提に本件をみると、「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」つき「V車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」。そして、Xは自車をふらつかせることもなく「V車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に走行したのであり、進行しようとした進路から逸脱はしていない。V車が第2車線にとどまっていたために衝突するに至ったものであり、原審検察官が論告で主張するような『進行しようとした進路から大きく逸脱した』から衝突したのではない」。結局、X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い。「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、X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」。

判例の解説

一 問題の所在

令和2年法律47号（同年7月2日施行）による改正後は8類型へと拡大された、法2条における危険運転致死傷罪の基本行為類型の一つである、「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」（以下「高速度類型」とも）は、平成13年の刑法改正による同罪の新設以来のものである。

高速度類型における客観的要件である「進行を制御することが困難な高速度」での自動車走行の意義は、本罪新設当時の立案担当者による説明によれば、「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」、「具体的には、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となると認められる速度での走行をいう」とされる。また、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

とされ、さらに、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うるので、かかる判断の一要素になりうる、とされている²⁾。

高速度類型の本罪の成否が問われた千葉地判平16・5・7(判タ1159号118頁)³⁾、東京高判平22・12・10(判タ1375号246頁)⁴⁾等の裁判例においても、「進行を制御することが困難な高速度」(での走行)の意義と判断方法に係る以上のような立案担当者による理解とおおむね同様の解釈が示されている。

これら立案担当者や裁判例での理解を前提とすれば、当該走行行為が「進行を制御することが困難な高速度」、すなわち道路の状況に応じて自動車の進行を制御することが困難となるほどの高速度によるものであったかの判断に際して、「道路の状況」を具体的に如何に捉えるかが重要となりうる。つまり、当該道路の湾曲度、勾配、幅員、路面等といった道路の形状、構造、状態等は当然これに当たろうが、それに加えて当該走行時の他の走行車両や歩行者といったようなものまでも含まれるか否かにより、進行制御困難高速度(走行)の肯否が左右されるからである⁵⁾。本件において、Xに係るこの肯否の判断が原判決と名古屋高裁判決(以下「本判決」)とで分かれたのも、「道路の状況」としてV車や他の走行車両の存在をも考慮要素とすることの可否をめぐる理解の相違による。

二 「道路の状況」の意義(進行制御困難高速度(走行)の有無)

1 立法者意思

進行制御困難高速度(走行)の判断の前提となる「道路の状況」の捉え方について、立案担当者による解説においては前述のように、カーブや幅員等がこれに当たると解されているものの、それに限られる趣旨であるのかは明らかでない。もっとも、本判決も指摘するように、本罪新設時の法制審刑事法部会での議論においては、走行車両は含まれないと考えられていたといえよう。

2 裁判例

「道路の状況」の意義に係る判断が示された裁判例として、千葉地判平28・1・21(判時2317号138頁)⁶⁾がある。その事案は、指定最高速度時速50kmの道路を時速約120kmで進行中、前方左側路外施設に向かい対向右折しようとしてい

る原動機付自転車を前方約32.7mの地点に認めたが、急制動の措置を講じる間もなく同車に自転車を衝突させ同自転車運転者を死亡させたというものである。同判決は、進行制御困難高速度(走行)の判断の前提となる「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」とした上で、同事案につき高速度類型の危険運転致死罪の成立をいう検察官による、「道路の状況」には歩道、路側帯や路外施設の有無、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いう主張に対し、『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。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」として、同事案につき過失運転致死罪が成立するにとどまるとしている。

3 見解

実務家によるものとして、進行制御困難高速度(走行)に係る「判断は、基本的には、具体的な道路の状況等(カーブの状況等)によることとなるが、過失犯の特別類型である本罪の性質にかんがみると、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であろう。そうでなければ速度超過に起因する単なる過失犯との区別が不明となりかねない」との指摘がある⁷⁾。

4 検討

前述の立案担当者や(本件原判決を含む)裁判例による理解によれば、進行制御困難高速度(走行)の意義は要するに、自転車の進路逸脱(進行制御不可能性)による事故を容易に生じうる速度(での走行)であり、このような速度(での走行)か否かの判断は道路の状況、車両の状態等に照らして類型的客観的に判断されることになる⁸⁾。

ところで原判決は、進行制御困難高速度(走行)の判断要素である「道路の状況」につき走行車両も含まれるとした上で、先に引用した下線部の通りに認定しているところ、そのいう「相当限定されていた」進路とは、V車との衝突を回避できる、事故を生じない進路であることから、原判決はこの進路を進行しえなかったことが進路逸脱であり

進行制御困難高速度（走行）に当たると解していることになる。しかしそもそも、事故の相手車両や歩行者を含めた「道路の状況」を前提とすれば、それらとの事故を回避できる進路こそが、そこからの逸脱可能性が進行制御困難高速度（走行）を根拠づける進路となるのであって、かつ実際にそこからの逸脱が回避されえなかったのが当該事案なのであるから、高速度を原因（の一部）とする事故は全て高速度類型の本罪に該当することになりかねなくなろう。立案担当者が、住宅街を相当な高速度で走行した速度違反が原因で路地から出てきた歩行者を避けられなかった（すなわちこの者との事故を生じない進路を進行できなかった）ような場合であっても高速度類型の本罪には当たらないことがあるとするのも⁹⁾、進行制御困難高速度（走行）の判断要素たる「道路の状況」には路地から出てくる歩行者は含まれないことが前提とされていることによろう。この点はまた、前述のように進行制御困難高速度（走行）、すなわち「進路逸脱（進行制御不可能性）が容易に生じうる速度（での走行）」か否かの判断が典型的客観的なものであることの帰結でもあり、それゆえにこのことは、歩行者と同様にその動静が刻一刻と瞬時に変化するため典型的客観的判断に馴染まない走行車両についても妥当しよう。

このように考えられるとすると、原判決による「道路の状況」の捉え方に基づく、本件事案での進行制御困難高速度（走行）の認定には疑問がある。これに対して本判決は、進行制御の困難性に係る判断要素に駐車車両とは異なりその移動の不確定かつ流動的な走行車両の存在を含めることにつき、これが典型的客観的であるべきその判断にそぐわず、故意の対象としても過失犯における予見可能性の有無との区別を曖昧にするとしてこれを否定した上で、V車等の走行車両を除いた「道路の状況」やX車の車両性能に照らし、車体のふらつきを生じることもなく（事故を回避できると考えて）選択した進路を進行しえていたXの行為には進行制御困難高速度（走行）を認めえないとするものであって、その判断は基本的に支持されるものと思われる¹⁰⁾。

●—注

1) 原判決の評釈として、安達光治「判批」法セ789号(2020年)120頁。

- 2) 以上、井上宏＝山田利行＝島戸純「刑法の一部を改正する法律の解説」曹時54巻4号(2002年)69頁。
- 3) 評釈として、西田典之「判批」刑ジャ3号(2006年)84頁以下。
- 4) 評釈として、宮地裕美「判批」研修753号(2011年)91頁以下、曲田統「判批」刑ジャ30号(2011年)138頁以下。
- 5) 高山俊吉＝本庄武編『検証・自動車運転致死傷行為等処罰法』(日本評論社、2020年)152頁以下[永井善之]参照。さらに、「道路の状況」には優先道路か否かといった当該道路に係る法的規制までも含まれるかという点も問題となりうる。この点に係る広島地判25・11・7LEX/DB25504229では、優先道路に時速約80kmで直進進入して、交差道路左方から走行してきた車両に自転車を衝突させるなどした事案について、進行制御困難高速度の意義につき前述の立案担当者による解釈に依拠しつつ、「その語義からして、高速度であるために、物理的な意味での自動車の制御が困難になった状態をいうものと理解すべきであって……道路の状況とは、道路の物理的な形状、状態等をいうものと解すべき」とした上で、「『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」、「そうすると、交通法規による道路の規制に従うことの困難な高速度が……『進行を制御することが困難な高速度』に該当すると解釈することはできず、こうした理解は、運転者があえて交通法規に従わず、あるいは、交通の危険を生じさせる方法で自動車を運転した場合については……妨害目的の直前進入等及び赤信号殊更無視の具体的な類型のみが危険運転致死傷罪の実行行為として規定されていることとも整合的である」として、同事案につき高速度類型の本罪の成立を否定している。
- 6) 評釈として、城祐一郎「判批」捜研66巻5号(2017年)2頁以下、増田隆「判批」刑ジャ53号(2017年)142頁以下。
- 7) 大塚仁ほか編『大コメンタール刑法第10巻(第2版)』(青林書院、2006年)509頁[野々上尚＝中村芳生]。なお、増田・前掲注6)146頁以下参照。
- 8) 井上ほか・前掲注2)71頁注39。よって運転者の技能が判断要素となることは通常はないとされる(同)。
- 9) 井上ほか・前掲注2)69頁以下参照。
- 10) 本件では過失運転致死傷罪の成立が認められるにとどまったが、同様の認定に至った前述の広島地判25・11・7や千葉地判28・1・21のような事案について、城・前掲注6)5頁以下、同『ケーススタディ危険運転致死傷罪(第2版)』(東京法令出版、2018年)302頁は、通行妨害目的類型の本罪(法2条4号)の成立可能性を論じられる(井上ほか・前掲注2)71頁注40も参照)。