

同乗者の関与において危険運転致死罪の共謀共同正犯が成立するとされた事例

【文 献 種 別】 判決／金沢地方裁判所

【裁判年月日】 令和 5 年 6 月 21 日

【事 件 番 号】 令和 4 年（わ）第 156 号

【事 件 名】 危険運転致死被告事件

【裁 判 結 果】 有罪（控訴）

【参 照 法 令】 刑法 60 条、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 条後段 7 号

【掲 載 誌】 判例集未登載

◆ LEX/DB 文献番号 25595762

近畿大学准教授 金子 博

事実の概要

本判決によれば、本件の実事関係は、次のとおりである。

被告人 B の勤務する会社の運転手として普通乗用自動車運転していた被告人 A は、信号機により交通整理の行われている交差点（以下、「本件交差点」と表記）を直進するにあたり、同交差点の対面信号機（以下、「本件信号機」と表記）が赤色の灯火信号を表示しているのを同交差点の停止線手前約 85.8m の地点までに認め、同交差点の 1 つ手前の交差点の辺りから、減速を開始した。その際、被告人 A は、同乗していた被告人 B から「止まらんでいいから」と言われ、「無理無理無理」と返答したが、「早く、急いで、時間ないから」などと言われたため何らかの返答をしたところ、さらに、「ここから来んから、ここから」と言われ、その意味が理解できないまま左方を向き、その後、前方を向いたが、時速約 38km で本件交差点に進入したことにより、折から同交差点入口に設けられていた横断歩道付近を歩行者用青色点滅信号で右方から左方に向かい進行してきた C 運転の自転車に自転車右前部を衝突させて同人を同自転車もろとも路上に転倒させ死亡させた。

なお、本件では、危険運転致死罪（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、「自動車運転死傷行為処罰法」と表記〕2 条後段 7 号）の成否につき、①被告人 A において本件信号機の赤色信号を殊更は無視したか否か、及び、②被告人 A に危険運転致死罪が成立する場合、被告人 B において共謀が認められるか否かが争点となった。

判決の要旨

本判決は、以下のように判示して、被告人両名の行為につき、危険運転致死罪（の共謀共同正犯）の成立をそれぞれ認めた。

1 被告人 A の行為について

「被告人 A は、本件信号機が赤色を表示していることを確定的、継続的に認識していたにもかかわらず、遅くとも本件交差点の停止線手前約 21.9m の地点までに、赤色信号を無視して本件交差点に進入する意思をもって必要な制動措置を講じなかったものであり、赤色信号を殊更は無視したといえる。」

2 被告人 B の行為について

「被告人 A は、以前から面識があった被告人 B の勤務する本件会社にアルバイトの運転手として雇われ、工事現場までの従業員の送迎を担当していたが、送迎の際には、被告人 B が被告人 A に対して送迎時間を指示したり、運転の仕方や送迎ルートに口出しをしていた。被告人 B は……将来的には代表就任が予定されており……、日常会話や LINE でのやり取り等に照らすとそれが厳格なものとははいえないが、被告人両名の間には、職務上の上下関係があった。」

かかる上下関係の下で、「被告人 A が本件信号機が赤色を表示していることを認識して減速を開始した後、被告人 B が、『止まらんでいいから』、『早く、急いで、時間ないから』、『ここから来んから、ここから』などと発言し、「本件信号機の赤色表示を踏まえて停止しようとしていた被告人 A に対して、赤色信号を無視するよう重ねて指示をしたことで、……翻意した被告人 A は、必要な制動措

置を講じず、危険運転行為を行った。」

「自動車の運転手は、周囲の状況を認知し、それを基にどのような運転をするか判断した上で各種機器を操作するところ、被告人Bの発言は、ブレーキを踏むなという趣旨の、機器の操作内容にまで踏み込む具体的な指示であり、これを重ねて行うことで、被告人Aの判断を覆させ、必要な制動措置を講じないという判断及びこれに基づく操作をさせている。このように、被告人Bは、本件信号機の赤色の表示を無視することを単に発案しただけでなく、そのようなことを考えてもいなかった被告人Aにその旨決意させ、危険運転行為を実行させるなど、被告人Aの危険運転行為に深く関与して大きな影響を及ぼしている。そのため、自動車の操作は、運転手の権限で行われ、同乗者から何を言われようとも最終的には運転手の判断事項であり、被告人Bは運転操作そのものは一切行っていないとしても、客観的には被告人Aと一体となって危険運転行為に及んでいたものとして、共同正犯として処罰されるだけの実質があると評価できる。」

「そして、このように赤色信号を殊更に無視する意思を有する被告人Bからの指示を受け、被告人Aは遅くとも本件交差点の停止線手前約21.9mの地点までに赤色信号を殊更に無視する意思を生じたのであるから、同地点までに被告人両名は赤色信号を殊更に無視する意思を共有したといえる。」

判例の解説

一 本判決の意義

本件は、自動車の助手席にいた同乗者が運転者に指示して赤色信号を殊更に無視させたことにより、同車を被害者に衝突させ死亡させたという事案である。危険運転致死傷罪（自動車運転致死傷行為処罰法2条）の共同正犯が問題となりうる場合として、①各運転者が特定の危険運転行為をした類型、及び、②運転者による特定の危険運転行為に対し同乗者（非運転者）が関与した類型が考えられるところ、本判決は、②の類型につき、赤色信号殊更無視型の危険運転致死罪（同法2条7号）の（共謀）共同正犯が運転をしない同乗者の行為にも認められることを示した事例判断と位置づけられる。同号の危険運転致死傷罪については共同正犯の成立を是認した最決平30・10・23（刑集

72巻5号471頁、当時は同法2条5号）¹⁾もあるが、①の類型に属する事案にとどまるため、本判決が同乗者の行為につき同罪の共謀共同正犯の成立を認めたことは注目に値する。

二 危険運転致死罪に対する同乗者（非運転者）の関与と罪責

危険運転致死傷罪に対する同乗者（非運転者）の関与については、狭義の共犯（特に帮助犯）を認める判例・裁判例²⁾が主として見受けられ、本判決も「自動車の操作は、運転手の権限で行われ、……運転手の判断事項」である旨説示したことも踏まえるならば、裁判実務上、自動車の操作ないし危険運転行為の主体は運転者であるとの理解が基本的に維持されているように思われる³⁾。もっとも、上記最決平30・10・23は、被告人とYが赤色信号を殊更に無視して高速度でそれぞれ自車を連続して交差点に進入させ死傷結果を生じさせた事案において、Yが運転する自動車によって生じた死傷結果につき共同正犯の成否が問われた点につき、「速度を競うように高速度のまま本件交差点を通過する意図の下に赤色信号を殊更に無視する意思を強め合い、……高速度で一体となって自車を本件交差点に進入させた」（下線、引用者）との事実関係を認めた上、「被告人とY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自動車を運転する意思を暗黙に相通じた上、共同して危険運転行為を行った」（刑集72巻5号474頁）と判示し、危険運転致死傷罪の共同正犯が成立する余地を認めている。そして、同決定の調査官解説によれば、「死傷結果に直接的因果を及ぼしていない実行行為者の共同正犯の成立を肯定するためには、その行為が現に死傷結果を生じさせた共犯者の行為と『一体となって』行われたか否か（＝時間的・場所的接着性）が、客観的にも主観的にも重要なファクターになる」⁴⁾とされる。

かような背景の下、本判決は、上記最高裁決定の事例判断の趣旨を斟酌し、本件同乗者の関与を評価したと解される⁵⁾。このことは、致死結果を直接惹起していない同乗者Bの行為には、「客観的には被告人Aと一体となって危険運転行為に及んでいたものとして、共同正犯として処罰されるだけの実質がある」（下線、引用者）とした評価から看取される。

もっとも、留意しなければならないのは、赤色信号殊更無視型の危険運転致死傷罪（の構成要件）の射程である。この点、同乗者の（共謀）共同正犯の成否において、他者の危険運転行為（危険運転致死傷罪の構成要件該当行為）へ「積極的・主体的に関わり、重要な影響を及ぼしている」か否かに焦点を当てる下級審裁判例^{6) 7)}を踏まえると、裁判実務上、「運転」を実行していない（できない）という自手犯性を考慮しつつ、実行を必要としない共謀共同正犯を通じて正犯の余地を認めていると解される。しかしながら、本判決が説示するように自動車の操作は運転者の権限⁸⁾であり、かつ、「信号機の信号等に従う義務」（道路交通法〔以下、「道交法」と表記〕7条）が歩行者及び車両等の運転者に課せられる⁹⁾ことに鑑みると、当該構成要件は、少なくとも当該義務に違反する致死傷行為であると解しうる。そうすると、非運転者は、上記義務を課せられない以上、当該構成要件を自ら実現することはできないように思われる。

このような特性を踏まえるならば、非運転者の関与は、「赤色信号遵守義務（殊更に無視しない義務）」に違反する危険運転行為ではなく、「運転者による当該義務に反する危険運転致死傷行為を誘発・促進しない義務（危険運転致死傷行為をさせない義務）」に違反する行為と位置づけられる。ゆえに、かような二次的義務違反の強度をもって共謀共同「正犯」を認めることは当該構成要件の枠組みを形骸化するものと思われる¹⁰⁾。この点で、非運転者の関与において（狭義の）共犯の成立にとどめた従来の判例・裁判例には一定の意義が認められる¹¹⁾。そうすると、本件の同乗者Bの行為には、本判決が判示する「共同正犯として処罰されるだけの実質」が備わるとは言い難く、その関与の程度は量刑に反映されるべきものであったと評しうる¹²⁾。

三 法令の適用

本判決は、被告人両名に共通して刑法60条を適用する¹³⁾。もっとも、本判決が判示するように、同乗者Bの関与が運転者Aの構成要件該当行為に従属する共謀共同正犯を構成するならば、理論上、教唆犯や従犯と同様の構造が見いだされる。この点に鑑みれば、当該関与は、構成要件該当行為（Tat）の分担である実行共同正犯（刑法60条）とは性質を異にするとと思われる。

その上、赤色信号殊更無視型の危険運転致死傷罪は、上記赤色信号遵守義務を課せられた「運転者」が自動車を運転して実現する点で、過失運転致死傷罪（自動車運転致死傷行為処罰法5条）の「自動車の運転上必要な注意義務」違反に属するものであることから¹⁴⁾、事実上、「運転者」を主体とする一種の身分犯であるとも解しうる。そうすると、当該構成要件を自ら実現することができない非運転者の関与については、刑法65条1項の適用対象となりうるように思われる。この点に関して、非運転者による「運転」の間接実行の余地を認める見解¹⁵⁾もあるが、このような理解は、各人に課せられる注意義務の相違を看過するがゆえに、正犯と共犯の質的差異を喪失させるものであらう。

四 派生的問題——救護義務違反・報告義務違反とその主体

一般に、危険運転致死傷罪の（共謀）共同正犯が成立する場合、救護義務違反（道交法117条、72条1項前段）及び報告義務違反（同法119条、72条1項後段）の成否が問われうる。というのも、危険運転致死傷罪の共謀共同「正犯」を認めるならば、同乗者は当該構成要件を実現した主体として評価される以上、「当該交通事故に係る車両等の運転者その他の乗務員」に課せられた救護・報告義務（道交法72条1項）¹⁶⁾の違反（構成的〔真正〕身分犯）に該当する可能性があるからである¹⁷⁾。この点につき、危険運転致死傷罪の共謀共同正犯を認めた下級審裁判例¹⁸⁾において、「道路交通法上、救護義務及び報告義務を負うのは、運転者すなわち真正身分犯の実行正犯であるXであり、同乗者に過ぎない被告人は、上記各義務はなく、刑法65条1項により共同正犯の成立を肯定し得るとはいえ、非身分者である被告人による上記各義務違反の実行行為自体を観念しがたい」と説示し、当該関与の具体的状況を検討した上、当該義務違反の共謀共同正犯の成立も否定したものがある¹⁹⁾。しかしながら、理論上、同乗者が危険運転致死傷行為の「正犯」でありながら救護・報告義務の担い手として評価されず、また同乗者には救護・報告義務はなく実行行為は存在し得ないとするにもかかわらず、当該義務違反の共同「正犯」の余地を認めることは、評価矛盾であるように思われる。この点につき立法時の経緯²⁰⁾を踏まえるならば、

非運転者の関与が運転者の救護・報告義務違反に從属する行為にとどまる以上、危険運転致死傷罪の共犯についても、刑法 65 条 1 項の適用を要する從属行為にとどまると解される。

●——注

- 1) 同決定の評釈等として、久禮博一「判解」最判解刑事篇平成 30 年度 (2021 年) 173 頁、曲田統「判批」平成 30 年度重判解 (2019 年) 160 頁などがある。なお、同決定に関して、拙稿「特別刑法と共同正犯」法セ 826 号 (2023 年) 36~37 頁も参照。
- 2) 最決平 25・4・15 刑集 67 巻 4 号 437 頁、静岡地判平 26・1・9LEX/DB25502757、福岡地判平 27・2・13LEX/DB25506029、長野地判平 28・6・13LEX/DB25543347、横浜地判令 3・9・21LEX/DB25590998 など参照。これに対し、共謀共同正犯を認めた下級審裁判例として、名古屋地判平 22・1・7LLI/DB L06550015 (刑法旧 208 条の 2 第 2 項前段「現自動車運転致死傷行為処罰法 2 条 4 号」危険運転致死傷罪の共謀共同正犯肯定)。同判決の評釈として、原田保「判批」愛学 55 号 3 = 4 号 (2014 年) 241 頁。
- 3) 豊田兼彦「危険運転致死傷罪と共同正犯」刑ジャ 60 号 (2019 年) 22 頁も参照。例えば、前掲長野地判平 28・6・13 は、危険ドラッグを吸引し、かつ、無免許運転をしていた運転者から運転の交代を求められたが、運転の継続を依頼して同乗を続けた事案につき、量刑の理由において、「本件の量刑において重視すべき危険運転致死傷の犯行は相当に悪質な部類の犯行と認められ、その幫助犯である被告人の刑事責任も正犯に準じて相応に重い」と判示しており、被告人の行為において「重要な役割を果たしたと評価することも不可能ではない」と評するもの (豊田・同誌 22 頁注 19) がある。異なる評価として、橋爪隆「最近の危険運転致死傷罪に関する裁判例について」ひろば 70 巻 5 号 (2017 年) 42 頁。
- 4) 久禮・前掲注 1) 186 頁。この点に関して、照沼亮介「判批」論ジュリ 36 号 (2021 年) 230 頁も参照。
- 5) 上記最高裁決定後、同乗者の関与につき共謀共同正犯を検討した下級審裁判例として、前掲横浜地判令 3・9・21 (自動車運転致死傷行為処罰法 2 条 4 号・危険運転致死傷罪の共謀共同正犯否定)。
- 6) 前掲横浜地判令 3・9・21 (共同正犯を否定するにあたり、「少なくとも、自己の犯罪として行おうとする意思、すなわち正犯意思があったとは認められない」とも述べる)。前掲名古屋地判平 22・1・7 も同旨か。
- 7) 学説では、橋爪隆「危険運転致死傷罪の解釈について」曹時 69 巻 3 号 (2017 年) 33 頁、原田・前掲注 2) 248 頁など。
- 8) 「運転」(道交法 2 条 1 項 17 号) の定義上の「本来の用い方に従って用いる」は、「運転者が乗車し、自動車等では原動機を用い、……各種装置を操作して発進し一

定の方角へ、一定速度を維持し、変更し、停止する等走行について必要な措置をとること」(道路交通執務研究会編/野下文生著『執務資料 道路交通法解説 [18 訂版]』(東京法令出版、2020 年) 57 頁) と説明されている。伊藤栄二ほか『『刑法の一部を改正する法律』について』曹時 59 巻 8 号 (2007 年) 40 頁も参照。

- 9) 道路交通執務研究会編/野下著・前掲注 8) 117~118 頁。
- 10) 無免許運転罪の間接正犯を否定した岡山簡判昭 44・3・25 刑月 1 巻 3 号 310 頁も参照。
- 11) 結果的加重犯の (狭義の) 共犯については、別途、検討の余地がある。
- 12) 「危険運転致死で起訴 教唆の男『共同正犯』」読売新聞 2022 年 7 月 2 日東京朝刊 (石川) 25 頁によれば、当初、同乗者については危険運転致死教唆の嫌疑であったようである。
- 13) 実行者も共謀共同正犯と評価する学説として、大谷實『刑法講義総論 [新版第 5 版]』(成文堂、2019 年) 433 頁。
- 14) この点に関して、古川伸彦「危険運転致死傷罪およびいわゆる準危険運転致死傷罪について」法政論集 274 号 (2017 年) 46~47 頁は、過失運転致死傷罪は文言上の制約により運転者にのみ適用されるとする一方、危険運転致死傷罪では同乗者の共同正犯や間接正犯を認めうる。なお、「第 153 回国会 参議院法務委員会 第 9 号 平成 13 年 11 月 22 日」(<https://kokkai.ndl.go.jp/minutes/api/v1/detailPDF/img/115315206X00920011122> [最終確認 2023 年 12 月 7 日]) 11 頁 (古田佑紀答弁) においても同乗者における危険運転致死傷罪の共同正犯や間接正犯の可能性が示されるものの、その根拠は明らかではない。
- 15) 小林憲太郎「危険運転致死傷罪の共同正犯」研修 855 号 (2019 年) 9 頁。
- 16) 義務の担い手の範囲につき、道路交通執務研究会編/野下著・前掲注 8) 843 頁、道路交通法研究会編『注解 道路交通法 [第 5 版]』(立花書房、2020 年) 438 頁参照。
- 17) 死傷結果を直接惹起しなかった運転者の救護・報告義務違反に関して、札幌地判平 28・11・10 刑集 72 巻 5 号 528 頁 (前掲最決平 30・10・23 の第一審判決) 参照。
- 18) 前掲名古屋地判平 22・1・7。当該事案では、救護義務違反及び報告義務違反につき、共謀共同正犯だけでなく、心理的な促進作用はないなどとして、同乗者の幫助犯も否定されている。
- 19) 同判決の結論を疑問視するものとして、三好幹夫「判批 (前掲最決平 30・10・23)」判例秘書ジャーナル HJ200013 (2019 年) 2 頁注 2。
- 20) 刑法 65 条 1 項の「加功」の意味内容に関して、倉田勇三郎ほか監修/松尾浩也解題『刑法沿革綜覧 (増補復刻版)』(信山社、1990 年) 944~946 頁参照。

* 付記 本稿は、JSPS 科研費 (22K01218) の助成を受けた研究の成果の 1 つである。