

**時速約 194.1km での直進走行による右直死亡事故に係る危険運転致死罪の成否**

【文献種別】 判決／福岡高等裁判所

【裁判年月日】 令和8年1月22日

【事件番号】 令和7年（う）第14号

【事件名】 過失運転致死（変更後の訴因 危険運転致死（予備的訴因 過失運転致死））被告事件

【裁判結果】 破棄自判（上告）

【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（令和4年法律68号による改正前のもの）2条2号・4号、5条

【掲載誌】 公刊物未登載

◆ LEX/DB 文献番号 25626020

金沢大学教授 永井善之

**事実の概要**

被告人Xは、令和3年2月9日午後10時57分頃、普通乗用自動車（BMW M235i。以下「X車」）で片側2車線の直線道路（法定最高速度時速60km）の第2車両通行帯を進行し、交差点の対面信号機の青色表示を確認して同交差点を直進する際時速約194.1kmで進入したことにより、被害者V運転の対向右折車（以下「V車」）にX車を衝突させVを死亡させた。Xは当初過失運転致死罪（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（令和4年法律68号による改正前。以下「法」）5条本文）で起訴され、訴因変更後、本位的訴因は進行制御困難高速度走行（以下「高速度類型」）及び通行妨害目的運転（以下「妨害目的類型」）による危険運転致死罪（法2条2号、4号。以下、文脈により致傷も含め各号の又は同条の罪として「本罪」とも）、予備的訴因は過失運転致死罪とされた。

原判決たる大分地判令6・11・28（裁判所ウェブサイト）はまず、高速度類型の本罪につき、その行為とは速度が速すぎて道路状況に応じた進行が困難な状態での走行、具体的には道路状況や車両構造等の客観的事実に照らし、あるいは運転操作の僅かなミスで進路逸脱による事故を生じる実質的危険性がある速度での走行をいい、これには進路逸脱なく進行できない場合のみならず、操作ミスがなければ進路逸脱なく進行できる場合も含まれる、本類型にいう進行制御困難性とは他車等との関係での安全な衝突回避が著しく困難となるとの危険（対処困難性）とは質的に異なる、とし

た上で、①本件道路は高速道路程平坦ではなく割れ存在も推認できること、②その第2車両通行帯はX車の左右の余裕が81.5cm ずつしかなく、同通行帯の右側は中央分離帯の縁石に接していたこと、③一般に自動車は高速度程揺れが大きくハンドル操作回数が増え、かつ高速度や夜間では運転者の視力の低下や視野が狭まる傾向があること、④一般道路たる本件道路には車両横断等のありうる交差点や歩道等が存在し、V車以外の対向車両も複数存在したこと、等を考慮すれば、本件のような走行では運転操作の僅かなミスが起ころえ、この場合同通行帯からの逸脱等の結果対向右折車に衝突する等の事故は容易に想定できるから、本件走行は運転操作の僅かなミスで自車を進路逸脱させ事故を生じる実質的危険性がある速度での走行、即ち進行制御困難高速度走行に該当し、本件事故はXの行為の危険性が現実化したもので因果関係があるとして高速度類型の本罪の成立を認めた。他方、妨害目的類型につき、同目的とは通行車両等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い、その未必的な認識、認容では足りないとした上で、対向右折車の存在時にはその通行妨害を来するのが確実との認識があったXには妨害目的が認められるとの検察官の主張に対して、その前提たる妨害対象車両の認識が未必的で足るとの理解への疑問を措いても、Xに妨害を来するのが確実との認識があったと推認するには合理的疑いが残るとして同目的は認められないとし、妨害目的類型の本罪は成立しないとした（懲役8年）<sup>1)</sup>。

これに対し、検察官からは妨害目的類型の本罪の不成立に係る、X側からは高速度類型の本罪の成立に係る各事実誤認ないし法令適用の誤り等を理由とする各控訴がなされた。

## 判決の要旨

福岡高裁は大要以下のように説示し、X側の論旨に理由があるとして原判決を破棄し自判して過失運転致死罪の成立を認めた（懲役4年6月）。

妨害目的類型の本罪については原判決を是認できる。同目的が認められるには、少なくとも相手方車両等の存在を認識した上で、敢えてその通行を妨害することを確定的に認識、認容していた必要があるが、XがV車に気付いた時点では衝突を回避しえなかったことも考えられ、Xが本件交差点進入時点でV車の存在を現実認識し、敢えてその通行を妨害することを確定的に認識、認容していたと認めるには合理的な疑いが残る。

高速度類型の本罪について、法2条の罪は「重大な死傷事故を惹起する危険性が高い運転行為により死傷の結果を生じさせた場合の全てを処罰の対象としているものではなく、生命、身体に対する危険性の高い運転行為（危険運転）を故意に行うことを基本犯として構成し、それによって人を死傷させた行為を結果的加重犯として過失運転致死罪よりも重く処罰するため、そのような危険性が高い類型の運転行為の一部を抽出した上、これに該当する運転行為により人を死傷させた場合に限って適用される」。よって同罪の「行為は、悪質、危険な自動車の運転行為のうち、重大な死傷事犯となる危険性が典型的に極めて高い運転行為であって、過失犯として処罰することが相当でなく、故意に危険な運転行為をした結果、人を死傷させる犯罪として、傷害罪、傷害致死罪に準じて重く処罰すべきものと認められる類型に限定されるべきであり、「進行制御困難高速度該当性を判断するに当たっても、過失犯として処罰すべき類型との区別という観点が必要になる」。「高速度運転の場合には、歩行者の飛出しや他の走行車両の割り込み等といった道路や交通の状況に応じて人の生命、身体に対する危険を回避するための対処をすることが困難となる危険性(対処困難性)があるとはいえる」が、これは「進行制御困難性、すなわち、自車を進路から逸脱させないように走

行することが困難となる危険性とは質的に異なっているものであり、進行制御困難高速度該当性を判断するに当たっては、対処が困難な速度と認められることでは足りず、飽くまでも、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、あるいは、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と認められるかといった観点に基づいて判断がされる必要がある」り、その際「現実に自車を進路から逸脱させたなどの推認力の強い間接事実が存在しない場合には、それに代わる同等の推認力を有する事実関係の立証が必要となる」。また、本罪「立法時における立法当局者は、進行制御困難高速度該当性の判断に当たり、他の走行車両等は判断要素となることを否定していた」。「加えて、移動方向や移動速度などが瞬時に変化し不確定かつ流動的で事前予測が困難な他の走行車両等の存在等を判断要素に含めることは、典型的、客観的であるべき進行制御困難高速度該当性の判断にそぐわず、また、故意の対象としても、他の走行車両等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り、そ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。これらのことなどからすれば、進行制御困難高速度該当性を判断する基礎となる『道路の状況』とは、道路の幅員の広狭、湾曲の程度、勾配の程度、路面の舗装の有無、凹凸、乾湿などの、構造物としての道路の物理的な形状、構造、状態等をいい、それには、他の走行車両や歩行者等の他の交通主体の存在は含まれないと解すべきである」。

以上を前提に原判決の判断を検討すると、その挙げる①は「X車の走行に与える具体的な影響につき何ら説明し得ていない」し、「一般的、抽象的な可能性を指摘するだけでは立証として不十分」であり、②も「抽象的な可能性を指摘するものにすぎず」、③は「一般論を述べるのみで……X車の走行に対して具体的にどのような影響を与えたのかに関しては、何ら説明をなし得ていない」し、④については「他の交通主体等は判断要素とはなり得ない」。結局、進路逸脱という推認力の強い間接事実と「同等の推認力を有する事実関係の立証もないのに……原判決は、具体的でない抽象的な可能性を指摘し、あるいは、考慮すべきで

ない事情を考慮するなど、本来的には対処困難性を内実とする危険性を捉えて進行制御困難高速度該当性を判断したものといわざるを得ず、これを是認することはできない。「Xの運転行為が、日常用語としての『危険な運転』であることは明白であり、また、危険運転致死傷罪に関する現行規定によっては、適用される事案と当罰性においてさほど径庭のない危険性の高い、相当に悪質な事案を捕捉することができず、均衡のとれた処罰が実現できていない懸念もあるといわざるを得ないが、危険運転致死傷罪の立法が、近年、制定、施行されたものであり、その立法趣旨が明確であって、それが今なお通用し、日常用語としては『危険な』無謀運転といえる高速度運転による死傷事犯であっても、当裁判所と同様の法解釈等に基づき、進行制御困難高速度該当性を否定し、過失運転致死傷罪で処罰している裁判例が積み重ねられ、進行制御困難高速度該当性の解釈が定着されてきているといえる現状にあっては、上記の点は、立法的手当てによって対応すべき事柄と思量され、本件Xに対してのみ、条文の文言並びにその立法趣旨及び経過にそぐわない、罪刑法定主義の原則に則していないおそれのある、特異な判断をそのまま維持することはできない」。

## 判例の解説

### 一 はじめに

本件は、運転速度の著しさ、過失運転致死罪での起訴、訴因変更後の地裁による危険運転致死罪の認定などで社会的にも注目された事案に係る控訴審判決（以下「本判決」）である。本件のような、死傷事故の原因は被告人車両の著しい高速度走行ながらも事故状況が同車の進行道路からの逸脱によるのではない事案については、近時の裁判例においては高速度類型の本罪の成立が認められない傾向にあり<sup>2)</sup>、本判決もその流れに位置付けられるものである。このような傾向は後述のように、また本判決も明示するごとく、高速度類型の本罪における進行制御困難性の判断要素とされる「道路の状況」には他の走行車両や歩行者等は含まれず、よって進行制御困難性とはこのような交通関係者の生命・身体への危険を回避することの困難性（対処困難性）とは質的に異なるという理解がほぼ定着しているからである。本件原判決はこの

ような両概念の異質性を前提としつつも高速度類型の本罪の成立を認めているところ、これを支持しなかった本判決の意義は、本件のように進路逸脱のない事案で進行制御困難性の立証に求められる事実関係の推認力の強さの程度を示した点に求められよう。

### 二 妨害目的類型について

原判決による妨害目的不在の認定は本判決も是認している。Xは衝突直前までV車を認識していなかった可能性もあるところ、妨害目的が認められるには対象車等の存在の認識が未必的で足るかにつき、原判決は態度を保留しており、学説には（本件検察官同様）未必的で足るとの見解<sup>3)</sup>もあるが、本判決はその確定的な認識を要件としているようにみえる。

### 三 高速度類型について

#### 1 進行制御困難高速度性の意義と判断要素

高速度類型の本罪における客観的要件たる「進行を制御することが困難な高速度」での自動車走行とは、その立法当局者によれば、「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」であり、「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、そのような速度であるかの判断は、車両の性能等の他、具体的な「道路の状況」に照らしてなされるとされており<sup>4)</sup>、従来からの裁判例同様、このような理解を本件原判決、本判決も踏襲している。以上のような理解を前提とした場合、進行制御困難高速度性の判断要素たる「道路の状況」につき、これを当該道路の湾曲度、勾配、幅員、路面等といった道路の形状、構造、状態等に限定するか、これらに加えて当該走行時点の他の通行車両や歩行者等をも含むかにより、同高速度性の肯否は左右される<sup>5)</sup>。この点、本判決も指摘するように、その立法者意思では「道路の状況」に他の走行車両は含まれないと考えられており、前述のように近時の裁判例においても、同高速度性の判断の前提とな

る道路状況とは道路の物理的な形状等をいい、他の走行車両の存在を含まないとされ、そのように解すべき根拠として、個別的な車両の動向等への対応の可能性自体は考慮外とされなければ速度超過に起因する単なる過失犯と本罪との区別が不明確となりうるものが挙げられている<sup>6)</sup>。

## 2 本判決による理解とあてはめ

本判決は近時の裁判例と同様、過失犯と高速度類型の本罪との区別の重要性を理由に、「道路の状況」に他の走行車両は含まれないとする。その上で、このようには解さない場合、走行車両等の状況に応じて人の生命、身体への危険を回避するための対処が困難となる危険性（対処困難性）は、高速度類型の本罪という進行制御困難性とは質的に異なると（原判決と同様）明示する。更に本判決は、進行制御困難高速度性は現に進路逸脱があった場合のみならず、その危険性があったに止まる場合も含まれるところ、この場合の同高速度性の立証には逸脱自体と同程度の強い推認力ある事実の立証が必要であることを強調する<sup>7)</sup>。

これらを前提として、本判決は、原判決の挙げる諸要素のうち、④は考慮すべきでない事情、①ないし③は具体的でない抽象的可能性を指摘するに過ぎないものとし、アウトバーンのあるドイツのメーカー製たるX車に走行安定性が高くなかったことを窺わせる事情もないとして、原判決は対処困難性をもって進行制御困難高速度性を判断したものと批判する。以上のような本判決による判断枠組みにおいても、本件「道路の状況」に係る諸要素の、X車の本件走行に伴う進路逸脱の危険性への具体的影響が示されえていれば、本件についても進行制御困難高速度性が認められうることは否定されないであろう。

そもそも、一定の類型的な危険運転とその危険実現の結果たる人の死傷を過失運転致死傷罪よりも重い、暴行による致死傷に準じる犯罪類型とするという危険運転致死傷罪の立法趣旨からすれば、高速度類型における「一定の類型的な危険運転」が進行制御困難高速度走行とされている以上、本判決による判断枠組みは適切である。ただ、それによる同走行性の認定は、本件のような進路逸脱なき事案についてはハードルの高いものとなる。

## 四 高速度類型の本罪の改正動向

以上のような判断枠組みの帰結ではあるが、いずれも著しい高速度運転による死傷事案ながら、本件の如く本罪により捕捉され難い直進事故が近時散見される一方、これと本罪成立の認められ易い進路逸脱事故とは当罰性における実質的差異は認め難いことは本判決も指摘する通りである<sup>8)</sup>。このような観点からは、本件のような事案の「一定の類型的な危険運転」化、即ち、法務大臣諮問128号に対する法制審議会答申（2026年2月12日）の要綱（骨子）において「道路及び交通の状況に応じて重大な交通の危険を回避することが著しく困難な高速度」に係る数値基準のある危険運転類型の新設が示され、一定の「対処困難性」を伴う運転への対応が図られたことの意義は大きいといえよう。

### ●—注

- 1) 評釈等として、城祐一郎「令和6年11月28日大分地裁判決についての質問と回答（前編）（中編）（後編）」月刊交通56巻1号（2025年）65頁以下、同巻2号（同年）76頁以下、同巻4号（同年）73頁以下、齊藤彰子「判批」法教534号（2025年）128頁、松本圭史「判批」法時97巻9号（2025年）134頁以下。
- 2) 千葉地判平28・1・21判時2317号138頁、名古屋高判令3・2・12判時2510号81頁、福井地判令3・9・21LEX/DB25591018参照。
- 3) 城・前掲注1）（後編）77頁以下参照。
- 4) 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。
- 5) 永井善之「危険運転致死傷罪における進行制御困難高速度（走行）性の判断について」金沢64巻2号（2022年）178頁以下参照。
- 6) 注2）の裁判例のほか、大塚仁ほか編『大コンメンタール刑法第10巻（第3版）』（青林書院、2021年）581頁〔中村芳生〕参照。
- 7) これら自体は進行制御「困難」高速度性概念からの必然的帰結ではあるが、この立証についての評価が原判決との結論の分岐点となっている。
- 8) さらに、星周一郎『『進行を制御することが困難な高速度』の意義—危険運転致死傷罪の『想定』と実態—』新報129巻6＝7号（2023年）544頁以下、井田良「危険運転致死傷罪と『制御困難高速度走行』をめぐって」曹時76巻3号（2024年）26頁以下、古川伸彦「高速度『直線』走行による死傷事故と危険運転致死傷罪—下級審に判例にあらわれた『限定論』の正当性を疑う—」研修913号（2024年）3頁以下、城祐一郎「大分市における時速194kmによる無謀運転事故について」捜研73巻10号（2024年）56頁以下も参照。