

令和 8 年 1 月 2 2 日 宣 告

令和 7 年 (う) 第 1 4 号

判 決

5

主 文

原判決を破棄する。

被告人を懲役 4 年 6 月に処する。

理 由

第 1 原判決の概要及び本件各控訴の趣意

10 (以下、略称等は、別に定めるもののほかは、原判決の例に従う。)

1 原判決の概要

(1) 訴因変更後の本件公訴事実(主位的訴因)は、「被告人は、令和 3 年 2 月 9 日午後 1 0 時 5 7 分頃、普通乗用自動車(被告人車両)を運転し、大分市 ab 番地付近の最高速度が法定により 6 0 k m 毎時と定められている片側 2 車線道路(本件道
15 路)の第 2 車両通行帯を走行して同所先の信号機により交通整理の行われている交差点(本件交差点)を c 方面から d 方面に向かい直進するに当たり、その進行を制御することが困難な時速約 1 9 4 . 1 k m の高速度で被告人車両を走行させるとともに、本件交差点内において対向右折する自動車の通行を妨害する目的で、重大な交通の危険を生じさせる速度である前記速度で直進進行して本件交差点に進入し、折
20 から対向右折進行してきた A (被害者、当時 5 0 歳)運転の普通乗用自動車(被害者車両)に著しく接近させたことにより、被害者車両の左前部に被告人車両の前部を衝突させ、その衝撃により被害者を車外に放出させて路上に転倒させ、よって、被害者に骨盤骨折の傷害を負わせ、同月 1 0 日午前 1 時 3 4 分頃、同市内の病院において、被害者を前記傷害に基づく出血性ショックにより死亡させた」というものであり、原審検察官は、被告人の上記運転行為が自動車の運転により人を死傷させる
25 行為等の処罰に関する法律(令和 4 年法律第 6 8 号 4 4 1 条 1 項による改正前の

もの。以下、単に「法」という。) 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」(以下、同速度を「進行制御困難高速度」ということがある。)に該当し、同号の危険運転致死罪(以下、同号の行為を「進行制御困難高速度類型」ということがある。)が成立するとともに、被告人には同
5 条4号にいう「人又は車の通行を妨害する目的」(以下「通行妨害目的」ということがある。)があったとして、同号の同罪(以下、同号の行為を「通行妨害目的類型」ということがある。)が成立する旨を主張し、原審弁護人は、被告人の行為は、法2条2号の進行制御困難高速度に該当せず、同条4号の通行妨害目的もないので、危険運転致死罪は成立しない、過失運転致死罪については成立を争わない旨を述べ
10 た。

(2) 原判決は、法2条4号の通行妨害目的類型の危険運転致死罪の成立を否定する一方、罪となるべき事実として、上記公訴事実のうち、「交差点内において対向
右折する自動車の通行を妨害する目的」、「重大な交通の危険を生じさせる速度」
等の通行妨害目的類型に関する事実を除いた事実を認定し、同条2号の進行制御困
15 難高速度類型の同罪の成立を認め、被告人を懲役8年(求刑 主位的訴因につき懲
役12年、予備的訴因につき懲役5年)に処した。

2 本件各控訴の趣意

(1) 検察官の控訴趣意は、検察官小山陽一郎作成の令和7年3月31日付け控訴
趣意書記載のとおりであり、事実誤認ないし法令適用の誤り及び量刑不当の主張で
20 ある。これに対する答弁は、弁護人B(主任)及び同C作成の同年7月17日付け
答弁書記載のとおりであり、検察官の控訴趣意にはいずれも理由がないから、検察
官の本件控訴は棄却されるべきである、というものと解される。

(2) 弁護人の控訴趣意は、上記弁護人両名作成の同年3月24日付け控訴趣意書
及び同年7月10日付け控訴趣意補充書、同月17日付け控訴趣意補充書(2)各記載
25 のとおりであり、訴訟手続の法令違反、事実誤認ないし法令適用の誤り及び量刑不
当の主張である。これに対する答弁は、検察官山本保慶作成の同月25日付け答弁

書記載のとおりであり、弁護人の控訴趣意にはいずれも理由がないから、弁護人の本件控訴は棄却されるべきである、というものである。

第2 検察官の事実誤認ないし法令適用の誤りの控訴趣意（通行妨害目的類型）について

5 1 論旨

論旨は、法2条4号の通行妨害目的を認めず、通行妨害目的類型の危険運転致死罪の成立を否定した原判決には、判決に影響を及ぼすことが明らかな事実の誤認ないし法令適用の誤りがある、というものである。

2 原判決の「事実認定の補足説明」の要旨

10 (1) 法2条4号の通行妨害目的とは、歩行者又は道路上を通行する車全般に自車との衝突を避けるため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、これらについての未必的な認識、認容があるだけでは足りないとするのが相当である。

15 (2) 被告人は、本件当時、直進車優先の本件道路の第2車両通行帯を西進し、被害者車両との衝突地点の手前約728mの地点において、被告人車両の前後及び対向車線を進行する車両は存在しないとの認識の下、アクセルを強く踏み込み始めるとともに、前方の状況を確認すべく前照灯をハイビームにし、同衝突地点の手前約331mの地点で本件交差点の対面信号機が青色を表示しているのを確認した後、
20 時速約194.1kmの速度で本件交差点に進入したものであり、その際、対向右折進行してきた被害者車両に対して積極的にその通行を妨げる動機があったことを窺わせる事情もないから、被害者車両の自由かつ安全な通行を妨げることを積極的に意図していたとは認められない。

25 本件の事実関係の下においては、被告人が、被告人車両を運転して本件道路を直進する際、場合によっては対向車線から本件交差点を右折進行する車両があり、場合によってはこれらの車両が急ブレーキをかける必要が生じる可能性があると考えていたことを認定し得るにとどまるから、被告人に通行妨害目的があったとは認め

られない。

3 当裁判所の判断

(1) 原判決の認定、判断に、論理則、経験則等に照らし、不合理な点は認められず、これを是認することができる。

5 (2) 所論は、原判決には、原審公判廷での証拠調べの結果明らかになった種々の間接事実を総合的に認定、評価していない誤りがあり、証拠上認められる被告人による危険かつ悪質な「客観的な妨害行為の態様」、被告人が自車の走行性能を享受したいという動機の下、法定速度の3倍以上の常軌を逸した高速度で本件交差点に進入した「妨害行為に至るまでの経緯、運転態様」、対向車両の存在を現に認識し、
10 同車両が本件交差点を対向右折してくる可能性を認識していたという「相手方車両の存在又は進行状況の認識」等の判断要素から認定できる事実関係を総合的に認定、評価すれば、通行妨害目的を優に認定できる、という。

しかしながら、危険運転致死傷罪は、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
15 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傷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ものであり、過失運転致死傷罪に比して格段に法定刑の重い危険運転致死
20 傷罪の処罰範囲を適正に限定する必要があることを踏まえると、法2条4号の通行妨害目的の要件は、客観面で、通行を妨害する危険性が存在していることを前提とした上で、主観面で、そのような危険性の認識、認容を超えて、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している場合に限って通行妨害目的類型の危険運転致死傷罪の成立を認めることにその意義があるというべきである。故意と
25 いう認識要素に加えて目的という意思的要素を構成要件としていることにも鑑みれば、原判決が説示するとおり、通行妨害目的とは、相手方に自車との衝突を避ける

ため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、これらについての未必的な認識、認容があるだけでは足りないと解すべきである。通行妨害目的の要件の上記趣旨からすれば、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していたというためには、いまだ視界に入っていない不特定の車両等の自由かつ安全な通行を妨げるかもしれないという抽象的な可能性があることを認識していたと認められるだけでは足りず、少なくとも、相手方である車両等の存在を認識した上で、敢えて、その相手方の自由かつ安全な通行を妨げることを確定的に認識、認容していたと認められる必要があるというべきである。このことは、立法当局者の説明（井上宏ほか「刑法の一部を改正する法律の解説」法曹時報54巻4号71頁、72頁）においても、交差点で直進車両の車を横切って右折する際に、場合によっては当該車両に急ブレーキを踏ませることになるかもしれないと考えていた程度にとどまる場合などにおいては、通行妨害目的は認められないとされていることから明らかである。こうした理解を前提とすれば、前方にある交差点を直進進行しようとする車両の運転者の認識が、同交差点に対向右折車両が存在し、場合によっては当該車両に急ブレーキを踏ませることになるかもしれないと考えていた程度にとどまるときには、通行妨害目的は認められないと解すべきことは当然の帰結である。このように解さなければ、直進車両の運転者としては、自車が対向右折車両よりも優先され、対向右折車両による右折の中断を期待することは、道路交通法規に則ったものであるにもかかわらず、対向右折車両の存在や、同車両に急ブレーキを踏ませることになるかもしれないとの抽象的な可能性を認識しただけで、結果として当該対向右折車両との衝突事故が生じたときに、通行妨害目的類型の危険運転致死傷罪が成立するという著しく不合理な結論に至らざるを得なくなる。対向右折車両との関係で直進車両に通行妨害目的が認められるのは、例えば、直進車両が、対向右折車両が自車の通過を待たずに始めた右折進行を続けている事実を認識した上で、敢えて、その通行を妨げることを確定的に認識、認容して直進進行を継続した場合などに限られるというべき

である。以上の点は、直進車両が法定速度を超える高速度で走行していたからといって変わるところはなく、直進車両の運転者において、高速度での走行や、その危険性を認識、認容していたと認められるとしても、そのことから直ちに法2条4号の通行妨害目的を認定することはできないというべきである。

5 以上を前提に、本件についてみるに、被告人は、本件交差点内の衝突地点の手前約331mの地点で、本件交差点の対面信号機が青色を表示しているのを確認した後、時速約194.1kmの速度で本件交差点に進入したと認められる（原審甲6、甲59、原審第5回公判被告人供述調書16頁）。確かに、所論が指摘するように、時速約194.1kmという高速度で本件道路のような一般道路を走行する場合、
10 その行為の危険性はいうまでもなく、被告人において、抽象的には、本件交差点での対向右折車両の存在を想起し得たといえるし、現に、被告人自身も、時速150kmを超える高速度で走行しようと思っていたことや、本件交差点において対向右折車両が来る可能性があることを認識し、そのときは対向右折車両に譲らせる気持ちがあり、事故を避けるためには、対向右折車両に急ブレーキを踏ませるなどして
15 相手に事故を回避してもらうしかなかったことを理解していたことを認める趣旨の供述をしている（前記被告人供述調書16頁ないし18頁、49頁ないし51頁）。しかしながら、被告人の同供述は、自車走行車線内を直進進行していることを前提として、交差点において対向右折車両が存在する場合には、その車両に急ブレーキを踏ませることになるかもしれないという抽象的な可能性を認識していたという限
20 度で自認するものにすぎないし、本件に現れた全証拠をみても、被告人が、本件交差点で対向右折を開始した被害者車両の存在を認識した上で、敢えて、その自由かつ安全な通行を妨げることを確定的に認識、認容して本件交差点に進入したという事実は立証されていないといわざるを得ない。なお、対向右折中の被害者車両に対し、直進進行してきた被告人車両が衝突したという本件事故の態様からすれば、被告
25 人は、衝突に至るまでのいずれかの時点において、被害者車両を視認したはずであり、また、被告人も、捜査段階においては、本件交差点に差し掛かった時、進行

方向右側から車のライトが見えた旨供述していることが窺われる（前記被告人供述調書52頁、53頁）。しかし、被告人車両が、当時、時速約194.1kmという高速度で走行していたことや、証拠上、被害者車両の右折時の走行態様が明確ではないことからすれば、被害者車両に気付いた時点ではもはや衝突を回避し得ないほど間近に差し迫っていた状況にあったことも十分に考えられるのであって、被告人が、本件交差点に進入する時点において、被害者車両の存在を現実認識し、敢えて、その自由かつ安全な通行を妨げ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といわざるを得ない。また、本件事故当時、本件交差点において、対向右折車両が間断なく続くなど、その通行量が多く、直進車両にとって対向右折車両が当然に存在することを予測すべき状況であったなどの事情は何ら窺われない(原審甲63によれば、本件の約半年後の同じ曜日、時間帯の右折進行車両は、35分間で20台にすぎない。)。所論が種々主張するところは、結局、被告人において、自車の進行方向に対向右折車両が存在するかもしれないという抽象的な可能性を認識していたことを前提として、被告人に通行妨害目的が認められるとするものであって、採用の限りでない。

(3) 所論は、不特定は一切の車両、歩行者等の通行を妨害する意図を有していた場合、例えば、暴走族が進路一杯に広がって集団で暴走をし、対向してくる全ての車両等を避難（避譲）させる意図を有していた場合においても、通行妨害目的が認められ得るとされているから、不特定は一切の車両、歩行者等の通行の妨害を来すことが確実であるとの認識があれば、通行妨害目的が認定できると解されるべきである、とした上で、本件においても、被告人は、対向車両が右折してくることがあり得るとの認識の下、減速するどころか、敢えて加速しながら高速度で本件交差点を通過しようとしている以上、不特定は一切の対向右折車両に急ブレーキを踏ませる回避措置をとらせるのが確実であることを認識しながら危険な運転行為を行ったといえるのであり、被告人の認識は、人や車の自由かつ安全な通行の妨害を積極的に意図していた場合と異なることなく、通行妨害目的が認められる、という。

しかしながら、不特定の一切の車両等の通行を妨害する意図を有していた場合に通行妨害目的が認められるときがあるとしても、それは、特定の車両等の通行を妨害しようとする場合だけでなく、例えば、対向車線を逆走して、現実存在する、
5 全てあるいは不特定の対向車両の通行を妨害しようとした場合も含むということなのであって、存在するかもしれない、いずれかの対向車両、すなわち、不特定の車両等の通行を妨害するかもしれないという程度の抽象的な可能性を認識していれば足りるということの意味するものではない。前記(2)で説示したとおり、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していたと認められるためには、少なくとも、概括的にでも、現実、相手方である車両等の存在を認識した上で、敢
10 えて、その相手方の自由かつ安全な通行を妨げることを確定的に認識、認容していたと認められる必要があるというべきである。

所論が引用する東京高等裁判所平成25年2月22日判決（平成24年（う）第1991号、高等裁判所刑事判例集66巻1号3頁）の事案は、運転者が、パトカーの追跡をかわすことを主たる目的とし、片側1車線の道路で、中央線を跨いで自動車
15 の車体の半分を反対車線に出る状態で直進進行し、前方先行車両を追い抜こうとした際、反対車線を対向進行してきている車両が間近に接近していることを認識しており、上記の状態で行進を続ければ、対向車両に自車との衝突を避けるため急な回避措置をとらせることになり、対向車両の通行を妨害するのが確実であることを認識していたと認められる事案であり、自車走行車線を逸脱することなく直進
20 進行し、かつ、被告人が直前まで対向右折車両を認識していなかった本件とは、前提となる事実関係が明らかに異なっている。また、同判決は、「不特定の一切の車両・歩行者等の通行の妨害を来すことが確実であると認識して運転行為に及んだ場合においても、通行妨害目的が認められ得る」などとは判示しておらず、そのような解釈が導き出されるものでもない。

25 また、所論が例示する、暴走族が進路一杯に広がって集団で暴走をし、対向してくる全ての車両等を避難させる意図を有していた場合や、警察車両に追尾された運

転者が自動車専用道路を逆走した事案についての広島高等裁判所平成20年5月27日判決（平成19年（う）第236号、高等裁判所刑事裁判速報集平成20年224頁）は、いずれも、対向車線を逆走するなどし、対向車線上の対向車両が眼前に走行している事案であって、被告人が自車走行車線を走行し、かつ、直前まで対
5 向折車両の存在を具体的に認識していなかった本件の場合とは、やはり、根本的に、客観的な状況が異なっている。

所論が種々主張するところは、結局、被告人において、自車進行方向に対向折車両が存在するかもしれないという抽象的な可能性を認識していたことを前提として、被告人に通行妨害目的が認められるとするものであって、当を得ない。

10 (4) 所論は、被告人は、加速による自車の挙動の変化を体感したいという動機と、自車の限界性能近くまでできる限り加速して高速度で走行したかったという動機の下、危険を回避するために対向車両の挙動に気を配ることも、自ら減速する気もなく、直進車両の優先意識から対向折車両が回避措置をとるのが当然との認識の下、被告人車両との衝突を避けるためには対向折車両に急な回避措置をとらせるほかに
15 ないほどの高速度で本件交差点内に進入し、時速約194.1kmで被害者車両と衝突したのであって、被告人は、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していたと認められる、という。

しかしながら、前記(2)で説示したとおり、所論が種々主張する点を踏まえて検討しても、被告人が、本件交差点で対向折を開始した被害者車両の存在を認識した
20 上で、敢えて、その自由かつ安全な通行を妨げることを確定的に認識、認容して本件交差点に進入したという事実は立証されていない。この点について、所論は、①被告人は、本件交差点に接近する過程において、対向車両の存在を認識したはずであり、対向車両が右折してくる可能性も認識していたと認められる、②原審甲68の資料14を根拠に、遅くとも衝突5秒前の時点で、被告人は、概ね約290m前方
25 方にいた被害者車両の左右の前照灯を十分に視認できたと明らかに認められる、などという。しかし、いずれにせよ、これらは、自車の進行方向に対向折車両が存

在するかもしれないという抽象的な可能性を認識していた旨を主張するものにすぎず、被告人が、対向右折を開始した被害者車両を認識した上で、敢えて、その自由かつ安全な通行を妨げることを確定的に認識、認容して本件交差点に進入したという事実を主張するものではないから、所論は、その前提において採り得ない。

5 (5) 以上のほか、所論が種々主張する点を踏まえ、また、所論が指摘する諸事情を総合的に評価してみても、被告人に通行妨害目的があったとは認められないと判示した原判決に誤りはない。

検察官の事実誤認ないし法令適用の誤りの論旨は理由がない。

10 第3 弁護人の事実誤認ないし法令適用の誤りの控訴趣意（進行制御困難高速度類型）について

1 論旨

論旨は、被告人の運転行為は、法2条2号の「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」に該当しないのに、これに該当するとして、危険運転致死罪の成立を認めた原判決には、判決に影響を及ぼすことが明らかな事実
15 の誤認ないし法令適用の誤りがある、というものである。

2 原判決の「事実認定の補足説明」の要旨

(1) 法2条2号の「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、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し、具体的には、そのような速度での走行を続け
20 れば、道路の状況や車両の構造・性能、貨物の積載の状況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車を進路から逸脱させて事故を発生させる実質的危険性があると認められる速度で自車を走行させる行為をいい、この概念は、物理的に進路から逸脱すること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から逸脱することなく進行できる場合も含まれる
25 ことを前提としていると解するのが相当である（東京高裁令和3年（う）第820号令和4年4月18日判決参照）。なお、本罪が捉える進行制御困難性は、他の車

両や歩行者との関係で安全に衝突を回避することが著しく困難となる、すなわち、道路や交通の状況に応じて、人の生命又は身体に対する危険を回避するための対処をすることが著しく困難となるという危険（対処困難性）とは質的に異なる危険性であることに留意する必要がある。

- 5 (2) ①本件道路は、高速道路ほどの平坦性が元々要求されていない一般道路である上、被告人車両が進行した区間は15年以上改修舗装歴がなく、特段の異状と目されず、補修を要しない程度であるとはいえ、轍が本件交差点付近等に存在していたと推認できること、②被告人車両が進行した第2車両通行帯の幅員は3.4mであるのに対し、被告人車両の幅は177cmであり、左右の余裕は81.5cmず
- 10 つしかなかった上、同車両通行帯の右側は外側線・側帯がなく、中央分離帯の縁石に直接接していたこと、③一般的に、自動車は、速度が速くなると、揺れが大きくなり、運転者のハンドル操作の回数が増える傾向があり、かつ、自動車の速度が速くなる、あるいは、自動車を夜間に運転すると、運転者の視力が下がったり視野が狭くなったりする傾向があるところ、被告人は、夜間であり、付近がやや暗い本
- 15 件道路において、法定最高速度の3倍以上の高速度で被告人車両を走行させたこと、④本件道路は、一般道路であり、道路構造・交通特性上、高速道路のような一定速度での円滑・連続的な通行を予定していない上、住宅街・工場地帯に所在し、右折・横断・転回車両や、横断歩行者（自転車）、先行車両の減速・停止があり得る信号交差点、車道と直接接する歩道等が存在していたところ、本件当時、本件道路
- 20 の中央分離帯より北側の車道を東進していた車両が被害者車両以外にも複数台存在したことなどを考慮すれば、被告人が前記のような高速度での走行を続ける場合、直線道路である本件道路であっても、路面状況から車体に大きな揺れが生じたり、見るべき対象物の見落としや発見の遅れ等が生じたりし、道路の形状や構造等も相まって、ハンドルやブレーキの操作の僅かなミスが起こり得ることは否定できない。
- 25 その上で、前記の諸事情、特に、①、②のような本件道路の状況、③のような被告人車両の速度に加え、被告人車両の走行安定性が格別高かったことを窺わせる

(なお、この点について、原判決は「疑わせる」と判示するが、「窺わせる」の明白な誤記と認めた。) 事情が見当たらないことも併せ考慮すると、被告人が前記のような高速度での走行を続ける中、ひとたび前記のような操作ミスが起これば、例えば、被告人車両が第2車両通行帯から瞬時に逸脱し、立て直しが困難となって蛇行・スピンするなどした結果、本件交差点を対向右折進行してきた車両に衝突するなどの事故が発生する事態が容易に想定できる。

以上によれば、被告人が時速約194.1kmの速度で被告人車両を走行させて本件交差点に進入した行為は、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て事故を発生させる実質的危険性があると認められる速度で自車を走行させる行為といえるから、法2条2号の「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」に該当する。

(3) 本件の事実関係に照らすと、被告人が法定最高速度を遵守した適切な運転行為をしていれば、本件事故の発生を確実に回避することができたと認められるところ、被告人において、前記危険運転行為の後、更に別個の交通法規違反行為が介在したという事情はなく、他方、被告人車両の速度超過の程度に照らし、被害者車両の右折進行態様が不適切・不相当であったともいえないから、本件事故は、被告人の運転行為の危険性が現実化したものであり、被告人の運転行為と本件事故との間には因果関係があるといえるし、被告人は、本件道路の状況や、被告人車両が著しく速い速度で走行していることといった進行の制御の困難性を基礎付ける事実を認識しながら、前記危険運転行為に及んだものと認められるから、故意に欠けるところはない。

3 当裁判所の判断

(1) 判断の概要

被告人が時速約194.1kmの速度で被告人車両を走行させて本件交差点に進入した行為が、法2条2号の「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」に該当するとした原判決の判断は、以下に述べるとおり、同号の解釈、

適用を誤ったか、事実を誤認したものであって、その誤りが判決に影響を及ぼすことが明らかである。

(2) 法2条2号の進行制御困難高速度の解釈

法2条2号にいう「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、5 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、路面の状況などの具体的な道路の状況、車両の構造や走行性能、貨物等の積載状況等の客観的な事実を照らし当然に、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すべきである。

10 前記第2の3(2)のとおり、危険運転致死傷罪は、単に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傷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15 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ものである。したがって、危険運転致死傷罪の危険運転行為は、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20 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る。そのため、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重要になる。自動車の走行速度が速くなればなるほど、ブレーキ操作やハンドル操作によって衝突を回避することが困難となる危険性が高くなるから、こうした意味で、高速度運転の場合には、歩行者の飛び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25 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。しかし、このような危険性（対処困難性）は、法2条2号が捉える進行制御困難性、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に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。このように解さなければ、危険運転致死傷罪の他の類型の運転行為の危険性に匹敵するといえないものにまで適用範囲が不当に拡大され、速度超過に起因する過失運転致死傷罪との区別に支障を来すことになる。

そして、進行制御困難高速度該当性を判断する局面においては、当審検察官が主張するとおり、実際に、横滑りや滑走など、進行の制御が不可能となって想定進路から逸脱させた事実や、自車の動きをコントロールできなくなった事実は構成要件とはされておらず、現実的に自車を進路から逸脱させていなければ進行制御困難高速度に該当しないというわけではない（無論、このような事実が存在する場合は、それは、進行制御困難高速度であったことを推認させる有力な間接事実となる。）。しかし、上記のとおり、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になるような速度について、合理的な疑いを超えて立証される必要があり、上記のように、現実的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、進行制御困難高速度類型の危険運転致死傷罪の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〔例えば、「自動車の進行を制御というのは、自動車が進んでいくその進路に沿って走行していくことをコントロールするという意味」、「個々の歩行者であるとか通行車両があるということとは関係のない話」、「進路に沿って自車をコントロールすることができるかどうかという判断基準」、「仮に人が出

てきたら止まれるかどうかという判断ではありません」等の発言（法制審議会刑事法（自動車運転による死傷事犯関係）部会第2回会議（平成13年7月11日）、同第3回会議（同月25日）の各議事録）]。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、類型的、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。

(3) 進行制御困難高速度該当性について

ア 以上の法解釈を前提として、以下、進行制御困難高速度該当性についての原判決の認定、判断について検討する。

イ 原判決は、前記2(2)のとおり、①本件道路の状況、②車両通行帯の幅員と被告人車両の車幅の関係等、③高速度の走行による自動車の揺れ、ハンドル操作の回数、高速度あるいは夜間の走行による視力の低下や視野の狭窄、④本件道路の構造や通行車両の状況などを考慮すれば、被告人が法定最高速度の3倍以上の高速度での走行を続ける場合、直線道路である本件道路であっても、路面状況から車体に大きな揺れが生じたり、見るべき対象物の見落としや発見の遅れ等が生じたりし、道路の形状や構造等も相まって、ハンドルやブレーキの操作の僅かなミスが起り得ることは否定できない、とした上で、特に、①、②の本件道路の状況、③の被告人車両の速度に加え、被告人車両の走行安定性が格別高かったことを窺わせる事情が

見当たらないことも併せ考慮すると、ひとたび前記のような操作ミスが起これば、例えば、被告人車両が第2車両通行帯から瞬時に逸脱し、立て直しが困難となって蛇行・スピンするなどした結果、本件交差点を対向右折進行してきた車両に衝突するなどの事故が発生する事態が容易に想定できる、と説示する。

5 しかしながら、原判決が指摘する事情は、以下に述べるとおり、いずれも、具体的でない抽象的な可能性を指摘するものにすぎないか、進行制御困難高速度該当性を判断するに当たって考慮すべきでない事情を考慮するものであって、これらの事情を基に進行制御困難高速度を肯定することは、論理則、経験則等に照らして、不合理といわざるを得ない。

10 ウ まず、①（本件道路の状況の点）について、原判決は、本件道路が高速道路ほどの平坦性が要求されていない一般道路である点や、15年以上改修舗装歴がない点、本件交差点付近等に轍が存在していた点を指摘するものの、それらの諸事情が被告人車両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といわざるを得ない。

15 前提として、証拠（原審甲6、甲7、甲57等）によれば、本件道路は、中央分離帯により区分され、信号交差点が数百m間隔で続く、概ね東西に通じるアスファルト舗装された直線道路であり、南側の道路は基本的に片側2車線（本件交差点手前には右折専用車線が別途ある。）、北側の道路は基本的に片側3車線（本件交差点手前には右折専用車線が別途ある。）で、車道の両脇には歩道があり、また、平
20 坦で、後記のとおり、幅員も狭くなく、路面は湿潤しておらず、格別の凹凸があったことも認められない。被告人は、南側の第2車両通行帯を走行していたが、進路に沿って走行させるのに特に注意を要するハンドル操作が求められるような道路状況ではなかったものと認められる。

25 確かに、証拠（原審甲64）によれば、一般道路では、道路を造る際のアスファルト舗装の平坦性の基準について、表層の凹凸が2.4mm以下とされているほか、アスファルト舗装の耐用年数が一般的に10年とされ、制動加重がかかる交差点手

前等では、いわゆる轍掘れという車両の轍部分の凹凸が生じやすく傷みやすいことや、本件道路の本件交差点付近では、平成16年以降、改修舗装がされていないことが認められ、本件事故の6日後に撮影された現場写真（原審甲7写真2）によれば、本件交差点手前の第2通行車両帯と右折専用車線の間付近の路面が湿潤して一部水が溜まった状態であることが認められる。また、一般的、抽象的には、道路の凹凸や轍掘れの存在といった事情がある場合、その道路を高速度で走行した際に、車体が揺れるなどする可能性があることは首肯できるところではある。

しかしながら、本件における進行制御困難高速度該当性を判断する局面においては、本件道路の具体的な状況と、その状況が被告人車両（D）に与える具体的な影響こそが重要なのであって、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というほかない。この点について、証拠（原審甲64）によれば、10年経過した一般道路であっても、必ず補修されるわけではない上、本件当時における本件道路の凹凸の測定結果等も明らかでない。本件道路において、走行実験を行った警察官及び本件道路を走行した経験があるという者が、原審公判廷において、本件道路の路面状況について、交差点付近は路面の傷みが少し進んでいた旨（原審第2回公判証人E尋問調書13頁）、あるいは、路面の状態があまり良くなく、交差点付近は特に良くない旨（原審第3回公判証人F尋問調書29頁）、それぞれ供述するが、これらの供述内容を踏まえても、本件道路の路面状況が、本件道路を走行する被告人車両に対して、具体的にいかなる影響を与えたかといった点についての立証として不十分であることに変わりはない。原判決が指摘する本件道路の轍掘れについても、そこを被告人車両が時速約194.1kmで走行した場合の被告人車両の挙動を含む具体的な影響は不明である。原審検察官は、普通乗用自動車（G）を用いた走行実験（車両の左右・前後・上下方向の加速度、ハンドル操舵角について、本件道路を時速60kmで走行した場合と、サーキットを時速60km及び時速140kmないし150kmで走行した場合とを比較したもの）の結果を基に、本件道路は、サーキットと比べて多数回のハンドル操作を必要とする道路である、

速度が上がれば、車両の揺れが大きくなり、その分、車両の挙動が不安定となり、多数回のハンドル操作が必要となる、とするが、実験車両とは異なる車種である被告人車両での走行を前提にした場合のハンドル操作や車両の挙動への影響についても同列に扱ってよいかどうかといった点、例えば、本件道路を時速約194.1km
5 mで走行する被告人車両のハンドルを切った角度によって被告人車両がいかなる挙動を示すか、言い換えれば、被告人車両のハンドルをどの程度切った場合、被告人車両が第2車両通行帯から逸脱するような事態に陥るのかなどといった点について、具体的な立証は何らなされていない。

エ 次に、②（車両通行帯の幅員等の点）について、原判決は、被告人車両が進行した車両通行帯の幅員が3.4mであるのに対し、被告人車両の幅が177cm
10 であり、左右の余裕は81.5cmずつしかなかった上、同車両通行帯の右側には外側線や側帯がなく、中央分離帯の縁石に直接接していたことを指摘する。

しかしながら、車線の幅員については、最小2.75m、一般国道で概ね3mないし3.5mとされており、原判決が指摘する車両通行帯の幅員と被告人車両の幅
15 との比較等によっても、直ちに、僅かなハンドル操作のミスによって、被告人車両が走行していた第2車両通行帯から瞬時に逸脱するなどの状況に陥ることが明らかとはいえない。むしろ、前記ウのとおり、本件道路の路面状況として、被告人車両に具体的に影響を与えるような事情があったと立証されていないことも併せ鑑みれば、かえって、建物等の設備が連続して道路の両脇に接している商店街等の狭隘な
20 道路に比して、幅員には余裕があったといえるのであって、車両通行帯からの逸脱等の場面は想定し難い。なお、原審検察官は、幅員が車幅との関係で左右約80cmずつしか余裕がなく、進路右側や交差点出口に縁石が存在し、これらに接触・逸走することや、これらを避けようとするため、あるいは、これらに気を取られて他への注意が疎かとなり、ハンドルやブレーキ操作の誤りが生じることも十分に考え
25 られる、というのが、抽象的な可能性を指摘するものにすぎず、採用し得ない。

オ また、原判決は、③（高速度の走行等による影響の点）として、一般的に、

自動車は、速度が速くなると、揺れが大きくなり、運転者のハンドル操作の回数が多くなる傾向があり、かつ、自動車の速度が速くなる、あるいは、自動車を夜間に運転すると、運転者の視力が下がったり視野が狭くなったりする傾向があるところ、被告人は、夜間であり、付近がやや暗い本件道路において、法定最高速度の3倍以上の高速で被告人車両を走行させたことを指摘する。

しかしながら、原判決は、一般論を述べるのみであって、本件において、原判決指摘の事情が被告人車両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。むしろ、被告人車両は、一貫して自車線（第2車両通行帯）内で直進進行を続けており、進行車線から逸脱したりスリップやスピン等を起こしたりすることはもとより、ふらついたり、その走路がぶれたりした状態に陥るなど、進行の制御に何らかの困難な事態が生じていたとの事実関係は見出されない。なお、仮に、高速度あるいは夜間の運転によって視野が狭くなり、こうした事情を、進行制御困難高速度該当性を判断するに当たって考慮し得るとの前提に立つとしても〔当審検察官も、同旨の主張をする（答弁書6頁）。〕、それによる影響として想定されるのは、急に出現する他の交通主体等に対して即座に対応するのが困難になるという意味での対処困難性が問題となる場面である。被告人車両は、前照灯をハイビームにして点けており、周囲の暗さ等によって自車の走行車線を逸脱させるような事態が生じ得る状況にあったとの立証もされていない本件においては、本件道路の形状等の客観的な事実を照らせば、視野が狭くなることが進行制御困難高速度該当性を判断するに当たって大きな影響をもつものとは解されない。証拠上、あるいは、原審検察官の立証構造に照らしても、前記ウで説示したとおり、Dという車種や、整備状況等を含む被告人車両の当時の具体的な性能等を前提とした車両で本件道路を時速約194.1kmで走行した場合、ハンドルの切り方やブレーキのかけ方が走行車両に対して実際にいかなる影響を与えるかについては、何らの立証もなされていない。

なお、原審検察官は、原審公判廷で証言したプロドライバーが、本件道路を時速

1 9 4 k mで走行した場合、制御困難になる、仮に、一瞬ハンドル操作を誤った場合、時速1 9 4 k mでの立て直しは、速度域が高すぎて不安定であるため困難である、本件道路を時速1 9 4 k mで走行するのは、元プロレーサーの自分でも無理である、被告人車両がDであり、スポーツタイヤで溝も残っていたとしても、一般道路
5 路における時速1 9 4 k mという速度域で制御できないことには変わりはない、速度域が上がるにつれて起こる現象、不安定さ、車への影響はほとんど同じであり、大差がないため、Gで行った走行実験も意味がある旨供述したことを指摘した上で、同供述は、本件道路を時速1 9 4 k mで走行した場合、路面状況から車体に大きな揺れが生じるなどし、道路の形状や構造も相まって、ハンドルやブレーキ操作を誤
10 るおそれが高まるとの結論を強く裏付ける、と主張する。

しかしながら、上記証人は、自動車を高速度で走行させれば、車体が不安定になるなどの一般論を述べる以外は、単に、個人の意見、感想を述べるにすぎないものであり、被告人車両で本件道路を時速約1 9 4 . 1 k mで走行した場合のハンドル等の操作の影響や、被告人車両と走行実験に用いた車両との異同等について、経験
15 や専門的知見を述べることのできる立場にはないから、その証言の証拠価値は乏しく、原審検察官の主張は採り得ない。

カ さらに、原判決は、④（本件道路の構造や通行車両の状況等の点）について、本件道路は、一般道路であり、道路構造・交通特性上、高速道路のような一定速度での円滑・連続的な通行を予定していない上、住宅街・工場地帯に所在し、右折・
20 横断・転回車両や横断歩行者（自転車）、先行車両の減速・停止があり得る信号交差点、車道と直接接する歩道等が存在していたところ、本件当時、本件道路の中央分離帯より北側の車道を東進していた車両が被害者車両以外にも複数台存在したことを指摘する。

しかしながら、前記(2)で説示したとおり、進行制御困難高速度該当性を判断する局面においては、他の交通主体等は判断要素とはなり得ない。原判決は、本件道路
25 上の交差点において、右折車両や、減速する先行車両、あるいは、横断歩道を横断

する歩行者等があった場合、それらに対応して進路を変更するなどの措置を講じることができない、あるいは、それらの存在によって、被告人車両がハンドルやブレーキの操作のミスを起こし、車両通行帯から瞬時に逸脱するなどの事態を想定しているようであるが、他の交通主体等が判断要素とはなり得ないから、上記右折車両等の存在を前提としたハンドル操作等のミスを想定する余地はない。

この点について、原審検察官は、他の交通主体と通行空間が近接し、注意を向けるべき対象、気を取られる対象が多数あり、判断や操作のミスの機会も増えること（例えば、対向車両のライトを見て交差車両と誤解して慌てて急ハンドルを切ったり、路外歩行者に気を取られて脇見によりハンドル操作を誤ったりするなど）を指摘し、道路構造や道路環境自体に、ハンドルやブレーキの操作の誤りの原因となる諸要素が存在する、という。

しかしながら、原審検察官が考慮すべき事情として主張するものは、結局、進行制御困難高速度該当性を判断するに当たって判断要素となり得ない他の交通主体等の存在等にほかならず、原審検察官の主張は当を得ない。

キそして、原判決は、以上の諸点を併せ考慮すると、被告人が法定最高速度の3倍以上の高速度で走行を続ける場合、路面状況から車体に大きな揺れが生じたり、見るべき対象物の見落としや発見の遅れ等が生じたりし、道路の形状や構造等も相まって、ハンドルやブレーキの操作の僅かなミスが起こり得ることは否定できず、そのような操作ミスが起これば、例えば、被告人車両が第2車両通行帯から瞬時に逸脱するなどした結果、本件交差点を対向右折進行してきた車両に衝突するなどの事故が発生する事態が容易に想定できる、と説示する。

しかしながら、前記ウ及びオで説示したとおり、被告人車両の当時の具体的な性能等を前提とした場合に、本件道路の路面状況によって車体にいかなる揺れが生じるかについて、具体的には何らの立証もなされていない。道路の形状や構造等から、被告人車両が走行していた第2車両通行帯を逸脱する事態が生じるなどとは直ちには想定し難い。また、原判決がいう「見るべき対象物」が、他の交通主体等を指す

のであれば、前記(2)で説示したとおり、それらを判断要素とすること自体が誤っているし、道路の形状等と同視できるような、走行を妨げる落下物等が当時存在していたことを示す証拠もない。

5 なお、原判決は、被告人車両について、その走行安定性が格別高かったことを窺わせる事情が見当たらないなどとも指摘する。

しかしながら、ここでは、むしろ、被告人車両の具体的な走行性能等を前提とした場合、時速約194.1kmという速度で走行を続けたときには、ハンドルを僅かに傾けただけで車体がどのような挙動をとるのかなどといった観点から、被告人車両が第2車両通行帯から逸脱することになるような速度であったことが積極的に
10 立証される必要があったというべきであるが、そのような立証はなされていない。立証責任の観点からすれば、検察官において、被告人車両の走行安定性が格別高くなかったことを立証する必要があり、一般的な車両よりも走行安定性が高かった合理的な疑いが残るのであれば、それを前提にしなければならないのであって、原判決の上記指摘は相当でない〔なお、付言するに、被告人車両であるDは、速度無制限区間もあるアウトバーンが存在するドイツの自動車メーカーの製造であり、最高
15 速度は時速250kmとされていること（原審甲58）などに照らしても、被告人車両の走行安定性が格別高くなかったことを窺わせる事情は存しない。〕。

原判決が進行制御困難高速度該当性を肯定する根拠として挙げた事実関係を総合してみても、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
20 ら、同等の推認力を有する事実関係の立証があったとはいえ、進行制御困難高速度に該当するとは評価し得ない。

ク 以上のとおり、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や、それに代わる同等の推認力を有する事実関係の立証もないのに、被告人の運転行為が進行制御困難高速度で自動車を走行させる行為に該当するとした原判決は、
25 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。原審検察官の主張及び立証構造を踏まえても、進行制御困難高速度を肯定するに足りる立証がなされたとは認められない。

(4) 小括

5 以上の次第であるから、弁護人の事実誤認ないし法令適用の誤りの論旨は理由がある。

もとより、法定最高速度60km毎時の一般道路を、時速190kmを超える高速度で自車を走行させるという被告人の運転行為が、常軌を逸しており、日常用語に従えば、「危険な運転」であることはいうまでもない。

10 しかしながら、前記(2)のとおり、法は、日常用語としては「危険な運転」とされる運転行為のうち、死傷事犯の実態等に照らし、重大な死傷事犯となる危険性が類型的に極めて高い運転行為であって、過失犯として捉えることは相当でなく、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、暴行による傷害罪、傷害致死罪に準じた重い法定刑により処罰すべきものと認められる反社会性が強い悪
15 質かつ危険な運転行為の一部を抽出して類型化し、「危険運転」と規定したものである。すなわち、法2条2号は、およそ高速度での運転行為が原因で死傷事故を生じた場合一般を捕捉する罪ではない。また、結果的に速度の超過を原因として交通事故が発生したからといって、そのことから直ちに「進行を制御することが困難」であったといえるものでもない。

20 本件では、被告人の運転行為が、日常用語としての「危険な運転」であるか否かが問われているのではなく、法2条2号に定める「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」に当たるか否かが問題となっている。法は、単なる高速度での運転ではなく、進行を制御することが困難な高速度であることをその成立要件としているのであるから、被告人の運転行為が、日常用語としての
25 「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つては、上記の点は、立法的手当てによって対応すべき事柄と思料され、本件被告人に対してのみ、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。被告人に法2条2号の進行制御困難高速度類型の危険運転致死罪の成立を認めることはできない。

第4 破棄自判

以上で説示したとおり、検察官の通行妨害目的類型に関する事実誤認ないし法令適用の誤りの論旨は理由がない一方で、弁護人の進行制御困難高速度類型に関する事実誤認ないし法令適用の誤りの論旨については、本件において、被告人が「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」とは認められないから、原判決の事実認定ないし法令適用には誤りがあることは明らかであり、法2条2号の進行制御困難高速度類型の危険運転致死罪の成立を認めた原判決の判断は是認することができない。原判決には判決に影響を及ぼすことが明らかな事実誤認ないし法令適用の誤りがあるから、その余の論旨を更に検討するまでもなく、原判決は破棄を免れない。

(なお、弁護人は、訴訟手続の法令違反として、論旨、原判決には、公判前整理手続において当事者双方に提示された争点整理案の中で示された法2条2号の進行制御困難高速度の走行に関する法解釈の説明案に記載のない概念を採用した法解釈を用いた不当な不意打ちの違法がある旨主張しているところ、原審記録上、上記争点整理案が付されていないため、その主張の真偽は証拠上不明であるが、上記のとおり

り、法2条2号の進行制御困難高速度類型の危険運転致死罪の成立は否定されるから、いずれにせよ、その点について検討するまでもなく、原判決は破棄を免れない。))

よって、刑訴法397条1項、382条により、原判決を破棄し、同法400条
5 ただし書により、直ちに当裁判所において自判すべきものと認め、予備的訴因である過失運転致死罪については、原審時、被告人及び原審弁護人においても、その成立を争っておらず、原審で取り調べられた証拠によって、その証明は十分であると認められるから、更に次のとおり判決する。

【当裁判所が認定した罪となるべき事実】

10 被告人は、令和3年2月9日午後10時57分頃、普通乗用自動車を運転し、大分市ab番地先の信号機により交通整理の行われている交差点をc方面からd方面に向かい直進進行するに当たり、法定速度を遵守し、対向右折車両の有無及びその安全を確認しながら進行すべき自動車運転上の注意義務があるのに、これを怠り、法定速度を遵守せず、対向右折車両の有無及びその安全確認が不十分のまま、漫然、時
15 速約194.1kmで進行した過失により、折から対向右折進行してきたA（当時50歳）運転の普通乗用自動車を直前に迫って認め、急制動の措置を講じる間もなく、同車の左前部に自車の前部を衝突させ、その衝撃により同人を車外に放出させて路上に転倒させ、よって、同人に骨盤骨折の傷害を負わせ、同月10日午前1時
20 34分頃、同市ef丁目g番h号H病院において、同人を前記傷害に基づく出血性ショックにより死亡させた。

【証拠の標目】

(省略)

【主位的訴因を認定せず、予備的訴因を認定した理由】

本件の主位的訴因（原審における令和4年12月1日付け訴因変更等請求書による
25 訴因変更後の主位的訴因）は、前記第1の1(1)記載のとおりであるところ、法2条2号の進行制御困難高速度及び法2条4号の通行妨害目的がいずれも認定できな

いことについては、前記第2の3及び同第3の3で説示したとおりであり、結局、主位的訴因については犯罪の証明がないことに帰着する。

もともと、予備的訴因に掲げる事実については、当裁判所が罪となるべき事実として認定、判示したとおりであり、原審で取り調べられた関係証拠によれば、この
5 事実は合理的な疑いを超えて認定することができるから、主位的訴因につき無罪の言渡しをすることはしない。

【法令の適用】

被告人の判示所為は、令和4年法律第68号441条1項により同法による改正
10 前の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5条本文に該当するので、所定刑中懲役刑を選択し、その所定刑期の範囲内で被告人を懲役4年6月に処し、原審における訴訟費用については、刑訴法181条1項ただし書を適用して被告人に負担させないこととする。

【量刑の理由】

被告人は、一般道路において、法定速度の3倍以上の速度である時速約194.
15 1kmという常軌を逸した高速度で普通乗用自動車を走行させ、対向右折車両の有無等を確認することなく、交差点に進出したのであって、上記のとおり、危険運転致死罪の成立は認められないものの、その運転態様は、極めて危険かつ悪質であったというほかない。交差点における直進車両と右折車両との事故であって、直進車両に優先通行権があることなどを踏まえても、被告人の過失の程度は、自動車運転
20 者としての基本的な注意義務を一顧だにしないとも評価し得るほどに、著しく重く、一瞬の見落としなどの単純な過失とは全く性質を異にする。被告人は、マフラー音やエンジン音、加速の高まりを体感して楽しむため、常習的に高速度走行に及んでいたことを自認しており、その規範意識の低さが本件の重大な結果を招来したとい
25 えることや、本件においても、法定速度を大幅に超える速度を出していることを自覚していたことも踏まえれば、そのあまりに規範に無頓着な精神的態度は、相当に厳しく非難されなければならない。

本件事故の結果、被害者車両の運転者の尊い命が失われており、被害者が受けたであろう苦痛や、突如として本件事故により命を奪われた無念さは察するに余りある。かけがえのない家族をこうした理不尽な事象により突然失うに至らされた被害者の遺族らは悲痛な心情を訴えており、その処罰感情が厳しいのも至極当然である。

5 本件の結果は、取り返しのつかない重大なものというほかない。

以上によれば、事案の悪質性、危険性は顕著といえ、被告人の刑事責任は同種事案の中では相当に重いというべきである。被告人が犯行時特定少年であったこと、被告人に前科がないこと、原判決後、被告人車両に付された対人・対物無制限の自動車保険を通じて損害の賠償がされていることのほか、被告人が事実を認めて反省
10 の弁を述べていること、被告人の両親が原審公判廷に出廷し、被告人を監督する旨述べていることなど、被告人に有利となる一切の情状を考慮しても、相当重い量刑を免れない。

しかしながら、本件で問われるべき罪責は、飽くまでも、故意犯である危険運転致死罪ではなく、過失犯である過失運転致死罪であるから、被告人の常軌を逸した
15 身勝手極まりない運転行為によって突然に大切な親族を失った遺族の上記心情については十分に考慮すべきではあるが、過失運転致死罪のこれまでの量刑傾向、刑の実質的公平の観点をも踏まえると、本件被告人については、主文の刑にとどめるのが相当である。

よって、主文のとおり判決する。

20 令和8年1月27日

福岡高等裁判所第3刑事部

裁判長裁判官 平 塚 浩 司

裁判官 中 山 登

裁判官 檀 上 信 介

25