

危険運転致死傷罪の構造とその問題

－「危険」の意義と処罰範囲限定機能－

小島 透

岡山理科大学工学部応用化学科

(2002年11月1日 受理)

はじめに

2001年11月28日「刑法の一部を改正する法律（法律第138号）」が成立し、同年12月5日に公布、12月25日に施行され、これによって、刑法208条の2⁽¹⁾として「危険運転致死傷罪」が、また、211条2項として自動車運転に係る軽傷の業務上過失傷害罪に関する刑の裁量の免除の規定が新設された。このうち、危険運転致死傷罪は、交通死傷事犯のうち特に悪質なものを対象として、従来適用されていた業務上過失致死傷罪（刑法211条）とは別に新たな規定を設けて、傷害罪・傷害致死罪に準じた科刑を行う、すなわち従来に比べ重い刑罰を科す（重罰化）ことを目的とした規定である⁽²⁾。

危険運転致死傷罪の新設の必要性としては、飲酒運転等、悪質・危険な運転行為による死傷事犯については、従来適用されていた業務上過失致死傷罪では、罪質の上でも、法定刑の上でも的確な対応はできないということがあげられている⁽³⁾。すなわち、罪質の点では、業務上過失致死傷罪においては本来は不注意な運転行為による事犯を対象としているところ、いわゆる悪質交通事故においては、危険な運転行為の認識はある、つまり「故意」で危険運転をしていること、そして、法定刑の点では、業務上過失致死傷罪の上限は5年の懲役刑、また、道交法の酒酔い運転（上限は2年の懲役、2001年の道交法改正で上限が3年に引き上げられた）との併合罪でも、最高7年（改正後は7年6月）の懲役刑であり、その上、実際の量刑は一般には3年未満の懲役で5年を超えることはほとんどないのが現状⁽⁴⁾であって、「事案に則した適切な処理」がなされていないことが指摘されている。このため、特に悪質・危険な運転行為による死傷事犯について、従来の業務上過失致死傷罪とは別に重い罰則を定めようとするのが、今回の立法のねらいであるといえる。

今回の法改正では、「国民の声」が大きな役割を演じていることを指摘できる。交通事故被害者・遺族の

運動によって合計約37万4千人の署名⁽⁵⁾が法務大臣に提出されるなど、今回の法改正にこれらの運動が大きな要因となっている事も事実である。このような状況については、「国民の声が比較的迅速に立法に反映された」という意味では民主主義の本来のかたちである、と評価する声も存在する。しかし、その一方では、その声に推されて、あるいは、その声にのっかって、十分な理論的検討を経ないままに立法化を進めたのではないか、という懸念も払拭できない。危険運転致死傷罪の規定を概観してみるだけでも、おおむね次のような問題が指摘できると思われる。

まず、悪質な交通事故に対するとはいえ、致傷の場合で上限が5年から10年へ、致死の場合で5年から15年へというように、危険運転致死傷罪の新設による法定刑の実質的な引き上げの幅が大きいことがあげられる⁽⁶⁾。また、規定の文言として、「正常な運転が困難な状態」、「進行を制御することが困難な高速度」、「重大な交通の危険を生じさせる速度」あるいは「信号を殊更に無視」など、危険運転行為の範囲に絞りをかけるためとはいえ、構成要件の明確性の観点からは問題⁽⁷⁾となるような要件が多く存在することがあげられる。さらに、その規定の構造については、文言上はいわゆる結果的加重犯のような形態をとりながらも、その基本行為に相当する危険運転行為そのものに対する処罰規定が少なくとも直接的には定められていないという、従来のわが国の刑罰規定には存在しない極めて特殊な構造となっていることがあげられる。

危険運転致死傷罪は、その重罰化規定のゆえに、時として人権保障上大きな問題を生じる可能性がある。そこで、人権保障の観点から処罰範囲を確実に限定していくためにも、規定に存在するそれぞれの問題を洗い出して、十分に検討しておく必要がある。そこで、本稿では、上記のような問題のうち、特に、本規定の特徴ともいえる「結果的加重犯に準じた特殊な構造」という点に着目して、前述第三の問題に焦点を当てて、

危険運転致死傷罪の問題を検討し、処罰範囲限定のための一つの試論を展開することとする。

1 危険運転致死傷罪の構造

(1) 危険運転致死傷罪の罪質および構造

危険運転致死傷罪は、「故意に一定の危険な自動車の運転行為を行い、その結果人を死傷させた者を、その行為の実質的違法性に照らし、暴行により人を死傷させた者に準じて処罰しようとするもの」⁽⁹⁾であり、「故意の暴行に基づく致死傷の罪、すなわち傷害罪や傷害致死罪に類似した犯罪類型であり、傷害罪や傷害致死罪の特別類型としての性質を有するものである」⁽⁹⁾とされ、保護法益は、人の生命と身体の安全⁽¹⁰⁾であるとされている。このため、規定の位置については、過失傷害の章ではなく、傷害の章に置き、さらに、暴行罪の次である第208条の2に置くこととされた⁽¹¹⁾ものである。また、本罪は、基本となる危険な運転行為は故意で行う犯罪であるため、故意犯の一類型であるが、それと同時に、人の死傷については認識・認容を欠くものである。このため、危険運転致死傷罪は、結果的加重犯に類する犯罪類型⁽¹²⁾であると理解されている。

しかしながら、「結果的加重犯に類する」という言葉が表しているように、危険運転致死傷罪と従来の典型的な結果的加重犯とは明確に異なる点が存在する。それは、犯罪の基本行為である危険運転行為そのものを処罰する規定が設けられておらず、結果的加重犯における基本犯に相当するものが、少なくとも刑法典には存在しないことである。この点に関しては、基本行為は「人の死傷を発生させる実質的な危険を有する行為の類型」であり、「道交法違反の中で実質的な危険を有するものになっている場合がほとんど」⁽¹³⁾である、あるいは、「危険運転行為として挙げられている今回類型化したものは、それ自体どれかの道路交通法の法規には違反する」⁽¹⁴⁾のであり、「本罪の危険運転行為は、酒酔い運転その他の道路交通法違反に当たるので、人の死傷結果発生前において全く処罰できないという不都合はない等を考慮して、当該行為自体を処罰する規定は特に設けないこととされた」⁽¹⁵⁾と説明されている。

以上のようなことから、本罪は、「従来の刑法犯からはやや異質なところがあるが、基本的な構造としては従来の結果的加重犯と同じ構造をもっている」⁽¹⁶⁾というのが立法当局の見解であるといえる。そして、結果的加重犯の理論に関しても、「結果の発生に対する過失の要否についても、従来の判例に従うのが相当であろう」⁽¹⁷⁾とするのが立法当局の理解である。

それでは、このように危険運転致死傷罪を結果的

重犯に準じて考えた場合、どのような問題が生じうるのか、以下に検討を行うこととする。

(2) 「結果的加重犯」類似の構造とその問題点

危険運転致死傷罪の処罰対象となるような死傷事犯は、従来、業務上過失致死傷罪によって過失犯として処理されてきた。そして、改めて述べるまでもなく、過失犯においては結果についての過失が必要であるため、業務上過失致死傷罪によって処理される場合には、犯罪成立のために死傷結果についての過失が必要となるのである。

一方、危険運転致死傷罪の新設によって、一定の悪質な危険運転行為による死傷事犯は、結果的加重犯に類するとされる本罪によって処理されることになる。そして、結果的加重犯について、判例は、加重結果については過失を不要とし、また、因果関係については条件説を採ると一般的に理解されている⁽¹⁸⁾。そこで、危険運転致死傷罪を結果的加重犯に準じたものにとらえた上で、このような結果的加重犯に関する判例の立場に従うとすれば、危険運転行為に該当するような運転行為については、死傷結果についての過失は不要とされ、条件関係だけで危険運転致死傷罪が適用されることになる。その結果、従来のように過失犯として扱われていた場合に比べて、危険運転致死傷罪によって処理される場合ではその処罰範囲が広がる可能性が懸念されるのである⁽¹⁹⁾。

そこで、この問題を検討するために、以下のような具体的な事例を想定する。

事例1：飲酒により「正常な運転が困難な状態」で自動車を運転中、走行中の自動車の直前に何らかの事情で歩道橋から人が落下してきた。運転者は、それを視認、ブレーキをかけたが間に合わず衝突、歩道橋から落下した人は死亡した。このとき、飲酒の影響で、運転者の前方に対する注意力、回避操作のための反射能力が劣っていたため、ブレーキのタイミングが遅かった。しかし、正常な状態でそれよりも早い段階でブレーキを踏んだとしても、制動距離の関係から被害者への衝突は免れず、死亡結果は生じていたと考えられる。

この事例について、従来のように過失犯として考える場合には、前方不注意・ブレーキの遅れという注意義務違反がなかったとしても結果回避可能性はないのであるから、因果関係はない、ということになるであろう。一方、危険運転致死傷罪において考える場合にも、危険運転行為（この場合には飲酒運転）と死傷結果との条件関係はないと判断され、判例の立場をとったとしても犯罪は不成立になるとと思われる。

このように、事例1のような場合は、過失犯とし

て考えた場合にも危険運転致死傷罪において考えた場合にも同様の結論になる。危険運転致死傷罪における因果関係については、「本罪が成立するためには、危険な運転行為をした結果人の死傷という結果が発生したことが必要である」として、「自動車の直前への飛び出し等、結果の発生が運転行為の危険性とは関係のないものについては、因果関係は認められない」⁽²⁰⁾とされるが、事例 1 はこのような場合であるといえる。

これに対して、次のような事例ではどうであろうか。

事例 2：運転者 A は、積雪などで路面状況が悪い道路を、アクセルをちょっと強めに踏み込むだけで自動車がふらつく（横滑りを始める）などの状況を認識しつつも、そのままの速度で走行していた。そのような状況の中、A の自動車が交差点に接近したところ、自車の進行方向の信号は青であり、また、交差する側には B の自動車が停止線手前で信号待ちをしていることを確認し、その速度を維持したまま走行を続けた。ところが、A の自動車が交差点にさしかかろうとしたところ、B が赤信号にもかかわらず突然交差点内に自動車を進入させてきた。これを見て、A はブレーキをかけたが、路面凍結のため A の車はスピンをして B の車に衝突、B が傷害を負った。このとき、A がそのような速度で走行しなければ（雪道でも制御可能な速度）で走行すれば、通常のブレーキ操作で、B の自動車の手前で停止あるいは B の自動車を回避することが可能であったものとする。

このとき、A がそのような（自動車の制御が困難な）速度で走行しなければ、スピンもせず、その結果衝突をすることもなかったわけであるから、A の当該運転行為と B の傷害結果との間には、条件関係は存在することになる。しかし、過失犯として考える場合には、B が突然信号を無視して交差点内に自動車を進入させることは通常予想されず、この結果予見可能性は否定されて、あるいは、信頼の原則が適用されて、注意義務が否定されることになり、A について犯罪は不成立になると思われる。

ところが、これを危険運転致死傷罪において考えると、まず、A の運転行為は 208 条の 2 第 1 項後段の「高速度による危険運転行為」に該当し、また、自動車がふらつくなど、運転が困難であるような状況を認識している以上、故意も認められることになると思われる⁽²¹⁾。そして、条件関係がある以上、判例が採用しているとされる条件説から考えれば因果関係は肯定され、かつ死傷結果について過失ないしは予見可能性を必要としない以上、A についての犯罪は成立することになる。

このように、事例 2 のような場合には、過失犯と

して処理される場合には犯罪不成立とされるのに対して、危険運転致死傷罪によって処理される場合においては犯罪が成立することになる。想定した事例は特殊なものであり現実にはこのような事例がどの程度生じるのかは予想しがたいが、少なくとも理論上は、危険運転致死傷罪を結果的加重犯に準じたものとして扱うことによって、従来の過失犯と比べて、処罰範囲が拡大する可能性があることを指摘できるのである。

このような問題に対応するためには、結果的加重犯における加重結果への予見可能性あるいは因果関係に対する判例の立場をあらためて批判していくという方向もあり得る。そして、ある意味ではそれが正当な方法であるようにも思われる⁽²²⁾。しかしながら、従来からの学説の批判にもかかわらず、判例の立場は容易には変化する様子を見せないことも事実である⁽²³⁾。そこで、このような方向とは別の視点から、危険運転致死傷罪における処罰範囲限定の理論はないのであろうか、以下では、その検討を行いたいと思う。

2 危険運転致死傷罪における「危険」

(1) 危険運転致死傷罪と結果的加重犯

前述のように、危険運転致死傷罪は、規定の文言上、結果的加重犯と同様の構造を有しているが、結果的加重犯の基本行為に相当する危険運転行為は、独立の犯罪（基本犯）としては規定されていない。

この点に関しては、酒酔い運転、速度違反、信号無視、安全運転義務違反等の道交法違反を危険運転致死傷罪の基本犯としてみなすことにより、危険運転致死傷罪を本来の結果的加重犯に含めて理解することも可能であるかも知れない。しかしながら、危険運転致死傷罪における危険運転行為が結果発生の高度な危険を持ったものであるのに対して、道交法違反行為はルール違反行為としてあくまでも形式犯であり、刑法犯と行政的取締を目的とする道交法の違反とでは質的に大きな相違がある。また、基本行為が何らかのかたちで飲酒運転あるいは最高速度違反等の道交法違反となるとしても、飲酒運転あるいは最高速度違反等の関連する道交法違反行為のすべてが危険運転致死傷罪における基本行為となりうるものではない。したがって、道交法上の飲酒運転あるいは最高速度違反等を危険運転致死傷罪の基本犯とみなすことには無理があり、危険運転致死傷罪を「道交法違反の結果的加重犯」と単純にとらえることは適切でない。

しかし、その一方では、危険運転致死傷罪は純粋な意味での結果的加重犯ではないが、基本行為に相当する危険運転行為から加重結果に相当する死傷結果が発生することを要件としていること、そして、危険運転行為には結果的加重犯の基本行為たりうる実質的な違

法性が認められるもの⁽²⁴⁾であることも事実であり、その意味では結果的加重犯に準じた性格を有するものととらえることも可能である。すなわち、危険運転致死傷罪は、完全には本来の結果的加重犯と一致するものではないが、構造の性質上、部分的に重なる範囲が存在するものと考えられるのである。

したがって、危険運転致死傷罪の検討に際しては、結果的加重犯の理論を単純にそのまま適用するのではなく、また、完全に結果的加重犯との関係を無視するのでもなく、その重なる範囲を十分に見極めた上で結果的加重犯との性質の異同を考慮しながら、危険運転致死傷罪の特殊な性質に応じた慎重な検討が必要なのである。以下では、このような視点から危険運転致死傷罪について、検討を進めていくこととする。

(2) 危険運転致死傷罪における「危険」

① 危険運転行為と「実質的危険」

本来の結果的加重犯においては、基本行為は、加重結果に対する処罰とは別に、独立した犯罪すなわち基本犯として処罰される。そして、基本犯においては、加重結果に至る程度の危険性を有すると否にかかわらず、一定の範囲の行為が処罰対象として規定される。ここでは、基本犯において処罰対象として規定される行為は、加重結果に結びつく実質的危険性を有する行為には限定されず、結果的加重犯における基本行為となるべき行為（図1 *a)の部分）も、結果的加重犯とは結びつかない行為（図1 *b)の部分）と同様に、結果的加重犯の成立とは（理論的には）無関係に、基本犯としての成立要件を満たすか否かの評価を受ける。このように基本犯としての評価を受けた行為のうち、加重結果に結びついた、すなわち加重結果に結びつく実質的危険性を有した行為が、結果的加重犯における基本行為となるのである。

一方、危険運転致死傷罪においては、基本行為となるべき危険運転行為は、独立の犯罪を構成しない。したがって、危険運転致死傷罪における行為は、危険運転致死傷罪という1つの犯罪の中において、死傷結果を前提としてとらえられるべきであり、あくまでも死傷結果と結びついた（結びつきうる）行為に限定してとらえられるべきである（図2参照）。すなわち、危険運転致死傷罪の（基本）行為として規定される危険運転行為は、死傷結果に結びつきうる実質的危険性を持ったものに限定して理解されるべきであり、危険な運転の中から特に死傷結果に結びつきうる実質的危険性を持った運転行為のみが、危険運転致死傷罪における実行行為となるのである。したがって、危険運転致死傷罪の成立には、この「実質的危険」の存在が必要であると考えられるのである。第2項では「重大な交

通の危険を生じさせる速度で・・・」という文言があるが、これは、この危険という要件を第2項の危険運転行為の態様に合わせて速度の面から規定したものと考えられるのであり、この「危険要件」、すなわち、犯罪成立のための要件として「実質的危険」は、第1項にも当然要求されていると解釈されるべきである。

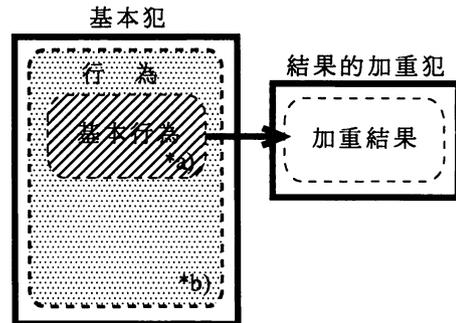


図1 基本犯と結果的加重犯の関係

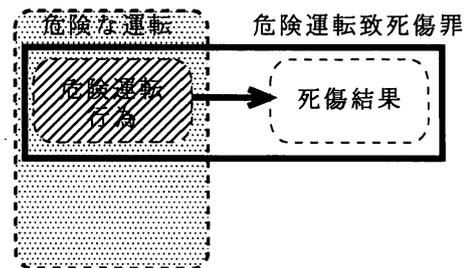


図2 危険運転（行為）と危険運転致死傷罪との関係

もっとも、危険運転致死傷罪においては、前述のように基本犯の処罰規定が存在せず、また、未遂規定も存在しないため、基本行為が行われただけの段階では少なくとも刑法典上の犯罪としては処罰の対象とならず、死傷結果が生じてはじめて処罰対象となる。このため、危険運転致死傷罪が適用される段階では必ず死傷結果が生じているのであり、その意味では、死傷結果が生じている以上、その運転行為については結果発生に至る「実質的危険」が存在する、ということもなりかねない。しかしながら、危険運転致死傷罪においては、構成要件に規定される危険運転行為によって、すなわち、一定の「実質的危険」を有する運転行為によって、死傷結果が惹起されなければならないのであって、死傷結果から逆算して当該運転行為の危険が擬制されるようなことがあってはならないのである⁽²⁵⁾。危険運転致死傷罪は「危険」な運転行為によって人の死傷結果が生じた場合を処罰するものであり、その趣旨からも、実質的危険を、処罰範囲限定の役割を担う

犯罪成立のための1つの要件として考えるべきである。

② 「危険」の内容

それでは、危険運転致死傷罪における「実質的危険」とはどのような内容のものであろうか。

ここで、本来の典型的な結果的加重犯を考察してみると、人の死傷結果を加重結果とする結果的加重犯には2つの類型があると考えることができる。1つは、往来妨害致死傷罪(124条2項)、汽車転覆等致死罪(126条3項)、浄水汚染等致死傷罪(145条)、水道毒物等混入致死罪(146条)のように、基本犯によって「公共の危険」が惹起され、その結果として人に對する死傷結果が発生するものである。この類型をここでは仮に「公共危険型」とよぶとすると、この公共危険型においては、基本行為の客体は鉄道・水上交通や水道などの社会の中に存在するシステムであり、その意味では、基本行為から直接惹起される危険は、広く一般的／抽象的な人に対するものである。

これに対し、傷害致死罪(205条)、(暴行の結果的加重犯としての)傷害罪(204条)、強制わいせつ等致死傷罪(181条)、特別公務員職権濫用等致死傷罪(196条)、遺棄等致死傷罪(219条)、逮捕等致死傷罪(221条)、強盗致死傷罪(240条)、強盗強姦致死傷罪(241条)などにおいては、基本行為の客体と結果が発生する客体とは同じであり、概括的故意の事例のようにある程度の範囲を持ちうることはあったとしても、公共危険型に比べてより限定された範囲の具体的な個人に対する基本行為からその個人に対して加重結果が発生する。この類型を仮に「個人的法益型」とよぶことにすると、個人的法益型は、公共危険型と異なり、基本行為によって直接惹起される加重結果発生への危険は、一般的／抽象的な人に対するものではなく、より限定された範囲という意味での個別的／具体的な人に対する危険である。

一方、危険運転致死傷罪においては、危険運転行為が公共危険罪の独立の犯罪としては規定されていないこと、そして、特定の人に対する具体的な死傷結果が発生してはじめて危険運転行為が処罰の対象となるように構成されていることから、保護法益としては個人の生命・身体を中心に考えるべきであり、基本行為の部分に純粋な公共危険罪のように考えるべきではない⁽⁶⁶⁾。また、①で述べたように、危険運転致死傷罪は、危険運転行為一般を処罰対象にするのではなく、そのうち具体的な死傷結果に結びついた「実質的危険」を有する運転行為を処罰対象として捕捉するものであり、具体的な死傷結果に結びつかない危険は、危険運転致死傷罪においては排除されていると考えるのが妥

当である。したがって、危険運転致死傷罪における危険は、個人的法益型における危険のとらえ方と同様に、交通システム全体に対するような危険はもとより、交通に關与する人一般というような意味での一般的／抽象的な人に対する危険では足りず、当該危険運転行為の現に「射程範囲内」にある、あるいは、「射程範囲内」に入るであろう限定された範囲における個別的／具体的な人に対する危険でなければならないものと考ええる。危険運転致死傷罪の成立には、単に危険運転行為と死傷結果が存在すれば足りるのでなく、このような「限定された範囲における個別的／具体的な人に対する生命・身体への危険」が必要となるのである。

3 「危険」の二面性と犯罪成立要件

(1) 「行為の危険」と犯罪成立要件

このような「限定された範囲における個別的／具体的な人に対する生命・身体への危険」(以下では、これを単に「危険」と記すことにする)は、2つの場面で問題となる。そして、それにしたがって、これらの「危険」を犯罪成立の要件とすることの解釈論上の意義について、2つ考え方が可能と思われる。

まず、危険運転致死傷罪における実行行為は、「危険な」運転行為である。したがって、「危険」を、実行行為としての危険運転行為そのものの性質としてとらえて、「行為の危険」と理解することができる。「危険」をこのように理解した場合には、「行為の危険」を危険運転行為そのものの属性に関する要素と考えることができ、このような「行為の危険」を、危険運転行為の実行行為性に関する要件、すなわち、危険運転致死傷罪における構成要件該当性判断の1つの要件として位置づけることが可能である⁽⁶⁷⁾。

この考え方にしたがえば、当該運転行為が危険運転致死傷罪における危険運転行為といいうるためには、その運転行為が「個別的／具体的な人に対する生命・身体への危険」を有するものでなければならない。例えば、周囲数キロメートルの範囲内に他の人が全く存在せず障害物もないような場所で、かつ、当該運転の時間内にはその範囲内に誰も入って来ることはない状況で、「アルコール又は薬物の影響により正常な運転が困難な状態で四輪以上の自動車を走行させ」たとしても、そのような運転行為については、「行為の危険」は存在せず、危険運転致死傷罪における危険運転行為としての実行行為性は否定されることになる。さらに、死傷結果が発生した被害者との関係において「個別的／具体的な人に対する生命・身体への危険」が当該運転行為自体に認められない場合には、少なくとも当該被害者に対する関係においては危険運転行為としての実行行為性が否定され、危険運転致死傷罪における構

成要件該当性はその被害者との関係では否定されることになる。仮に、限界ぎりぎりの速度で山道の連続コーナーを駆け抜けるいわゆる「ドリフト族」の走行を道路から離れた崖の上から見学していた者が、ある車がスピンしたのに驚いて転んでけがをしても、そのドライバーは、その人のけがについては危険運転致死傷罪に問われることはない。この場合、そのドライバーの当該運転行為は、そのけがをした人との関係においては、そもそも危険運転致死傷罪における構成要件的行為である危険運転行為としての実行行為性が否定されるのである。

条文の文言との関係でいえば、2項の前段と後段の双方に係る「重大な交通の危険を生じさせる速度で四輪以上の自動車を運転し」における「危険」は、ここでは直接的には「速度要件」に関する属性としての危険であるが、「その速度で運転」することで、速度要件を介して運転行為の性質を決定づけるもの、と理解することもできる。また、危険運転致死傷罪は「危険な運転」に対する処罰規定であり、危険運転致死傷罪における（基本行為としての）危険運転行為は、人の死傷を発生させる実質的な危険を有する行為の類型である⁽²⁸⁾。このような趣旨からも、「行為の危険」を、危険運転行為の実行行為性に関する要件として、危険運転致死傷罪における構成要件該当性判断に係る要件であると理解することが可能なのである。

(2) 「危険な状態」と犯罪成立要件

次に、この「危険」を、危険運転行為によって惹起される（最終的な死傷結果に至る前段階としての）結果としてとらえ、危険運転行為によって作り出された「危険な状態」と理解することもできる。「危険」をこのように理解すれば、危険を惹起する行為である危険運転行為とその結果惹起される「危険な状態」とは概念上区別され、その意味では、「危険な状態」は危険運転行為とは切り離された独立の要件として考えられる。したがって、このような「危険な状態」の存否は危険運転行為に関する実行行為性とは別に判断され、「危険な状態」は、いわば書かれざる構成要件として、危険運転行為とは独立した犯罪成立要件として存在することになる。そして、危険運転致死傷罪の成立には、この「危険な状態」の発生、および、この「危険な状態」と危険運転行為および死傷結果が因果的に結びつく必要があるのである。

例えば、1(2)で挙げた事例2においては、Aの自動車が事例のようなブレーキ操作に限らずハンドル操作あるいはアクセル操作等何らかの理由でコントロールを失い、信号待ちをしているBあるいは周囲に存在する交通関係者へ危害を加える可能性が存在する、

という意味では、Aの運転行為には「行為の危険」が存在するといえる。このため、Aの当該運転行為は危険運転行為としての実行行為性を有すると考えられる。しかしながら、事例における傷害結果との関係でいえば、信号待ちをしている状態でのBに対しては、傷害結果につながる「個別的／具体的な人に対する生命・身体への危険」はAの運転行為からは未だ生じておらず、Bの傷害結果についての「個別的／具体的な人に対する生命・身体への危険」は、Bの交差点内進入によって現実化したものであり、Aではなく、むしろBによって惹起されたものであるといえる。換言すれば、「行為の危険」が認められるAの運転行為によって、停止線手前で信号待ちをしているBはAの運転の「危険」の射程内には入っていた。しかし、この危険の射程範囲においては、結果発生の可能性の程度は一樣ではなく、場所に応じて、例えば、自動車の前方あるいは側方・後方などの位置関係や自動車との距離によって、危険の程度が異なるのである。そして、Bが停止線手前で信号待ちをしている段階では、Bは傷害結果発生の可能性が低い領域に存在していたのであり、Bに対する「危険な状態」は未だ生じていないものと考えられる。ところが、交差点内に進入してAの自動車の前方に出ることによって、Bは侵害結果発生の可能性が極度に高い領域に入り込み、その結果、「危険な状態」が作り出されて、すなわち、Aの運転行為によって作り出された状況が利用されてはいるものの、直接的にはBの行為によって「危険な状態」が惹起されて、そして傷害結果が発生したのである。Bの傷害結果は、このように、Bが自ら惹起した「危険な状態」によって生じたものであると考えられる。したがって、この場合には、Aの運転行為について危険運転行為の実行行為性は認められるものの、危険運転行為とは独立した犯罪成立要件としての「危険な状態」はむしろBの交差点進入行為によって惹起されたものと認められることから、Aについての犯罪は不成立ということになるのである。

ところで、このように条文に明記されていない要件を独立した犯罪成立要件として認めることについては、その是非を検討しておく必要がある。まず、本来の結果的加重犯について考えてみると、ここでは、基本行為と加重結果との間に存在する（加重結果との関連性を有する）、基本行為によって直接惹起させられる加重結果発生危険は、基本犯における行為の結果として、基本犯の犯罪成立のための要件として位置づけられる。例えば、傷害致死罪において、基本行為から直接惹起される傷害結果は死亡という結果発生に向けられた「危険な状態」としてとらえることができるが、この傷害結果は、基本犯である傷害罪において犯

罪成立のための要件となる。また、強盗致死傷罪においては、基本犯である強盗行為が財産の他に被害者の身体・自由をも侵害するものであるとの理解のもとに、強盗行為から直接惹起される（死傷結果への「危険な状態」としての）身体・自由への侵害結果は、基本犯である強盗罪の犯罪成立のための要件となる。さらに、遺棄等致死罪（219条）の基本犯としての遺棄罪（217条）および保護責任者遺棄等（218条）においては、これらの規定では危険の発生は文言上求められていないが、これらの罪を具体的危険犯ととらえて具体的な危険の発生を必要と考える説のほか、これらの罪を抽象的危険犯ととらえつつも、ある程度の危険の発生を必要とする説も存在する⁽²⁹⁾。このように、結果的加重犯の基本行為によって惹起された「危険な状態」は、基本犯における「結果」として、基本犯の成立を介することによって、犯罪成立のための要件としての役割を担うのである。したがって、これらとの均衡を考えるのであれば、そして、2(2)①に述べたように、本来の結果的加重犯とは異なり、危険運転一般が処罰の対象となるのではなく、危険運転のうち死傷結果に結びついた「実質的危険性」を有する行為のみが処罰の対象として予定されていることを考えれば、危険運転致死傷罪においては、危険運転行為によって惹起される「個別的／具体的な人に対する生命・身体への危険」を、基本行為に相当する危険運転行為の直接的な結果として、危険運転致死傷罪のなかで独立の要件として位置づけることも可能であると思われるのである。

以上のように、危険運転致死傷罪における「危険」を「危険な状態」ととらえ、これを危険運転行為とは独立の犯罪成立要件とすることによって、危険運転致死傷罪の成否の判断において「危険な状態」は重要な役割を与えられることになる。そして、このように理解することと、3(1)に述べたように、危険運転致死傷罪における「危険」を「行為の危険」ととらえ、この「行為の危険」を危険運転行為の実行行為性に関する要件と理解することとは、二律背反の関係に立つものではない。むしろ、「危険」の二面性から、危険運転行為の実行行為性判断に係る要件としての「行為の危険」、および、危険運転行為とは独立した、危険運転行為と死傷結果とを因果的に結びつけるための要件としての「危険な状態」という、2つの「危険」を認めることができるのである⁽³⁰⁾。

4 「危険」についての認識・予見

(1) 「行為の危険」と認識・予見

危険運転致死傷罪においては、基本行為に相当する危険運転行為は、故意による行為として規定されてい

る。したがって、危険運転致死傷罪の成立には、危険運転行為の構成要件に関する事実について、認識または予見が必要となる。例えば、1項前段については、アルコールあるいは何らかの薬物の影響であること、そして、ハンドルを思うように操作できない、意識がもうろうとしてきた、自動車に乗り込むまでの間にすでに足元がふらついていた、あるいは「酔っていて危ないから運転はやめろ」というように人から注意されたなど、運転の困難性を基礎づける事実の認識が必要とされ、また、1項後段については、速度が速すぎるために道路状況等に応じた自車の進行の制御が困難になるような速度であるということの認識が必要とされる⁽³¹⁾。問題は、これに加えて、前述したような「行為の危険」すなわち行為の属性としての「個別的／具体的な人に対する生命・身体への危険」についての認識あるいは予見が必要かどうかある。

まず、上で述べたように、危険運転行為には故意が必要となる。したがって、危険運転致死傷罪が成立するためには、危険運転行為を構成する重要な要素についての認識または予見が必要となる。そして、3(1)に述べたような「行為の危険」は、危険運転行為の危険運転致死傷罪における実行行為性を決定づける重要な構成要素である。したがって、故意犯において行為の危険性の認識・予見が必要となる⁽³²⁾と同様に、危険運転行為の実行行為性を根拠づける「行為の危険」については、その認識・予見は必要であると解すべきである。規定の文言との関係では、第2項においては、「重大な交通の危険を生じさせる速度で四輪以上の自動車を運転し」と規定されており、「重大な交通の危険を生じさせる速度」については、これを基礎づける事実の認識が必要と考えられる⁽³³⁾。これは、行為の危険性についての認識・予見の必要性を、第2項における行為態様にあわせて規定したものと考えることができる。

なお、「個人的法益型」の結果的加重犯の場合には、加重結果に関する過失説、過失不要説にかかわらず、基本犯において、行為客体としての個別的／具体的な人に対する攻撃についての認識は必要とされるであろう。これとの関係で、危険運転致死罪において認識・予見が必要とされる「行為の危険」は、2(2)②に述べたように、「交通に関与する人一般に対する何らかの危害」というような一般的／抽象的な人に対する危険では足りず、当該運転行為が現にその「打撃の射程範囲内」にある、あるいは、「射程範囲内」に入らう「個別的／具体的な人」（もちろん、それが誰であるか等、個人の特定までは不要である）に対する危険でなければならない。

(2) 「危険な状態」と認識・予見

次に、3(2)に述べたような「危険な状態」についてはどうであろうか。

「危険な状態」としての「危険」は、危険運転行為と死傷結果との間に存在するものである。その意味では、傷害致死罪における傷害結果や強盗致死傷罪における人の身体・自由の侵害と同じように、「危険な状態」は、危険運転行為という基本行為から直接惹起された（加重結果に至る前段階としての）結果であると考えることができる。

本来の結果的加重犯の場合においては、基本犯が故意犯として構成されている限り、基本行為にあたる部分については、故意が必要となる。これと反対に、基本行為から生じる加重結果については、少なくとも故意は必要とされない。このような意味では、故意を必要とする範囲と故意を必要としない範囲は、基本犯という条文上に明記された要件によって区別される。例えば、遺棄等致死罪の基本犯としての遺棄罪（217条）および保護責任者遺棄等（218条）においては、（構成要件としては明記されていない）生命・身体への危険についての認識は必要とされる⁽³⁴⁾が、これは、生命・身体への危険は、故意犯である遺棄罪あるいは保護責任者遺棄等の構成要件結果と理解できるためである。このように、基本行為から直接惹起された加重結果に至るための危険について、それが認識・予見の対象になるか否かは、基本犯における構成要件要素としての結果として予定されるものであるか否かによって判断することができるのである。

一方、故意の成立に必要な認識・予見の対象は「構成要件に該当する事実」⁽³⁵⁾であるとするのが一般的な理解であるところ、危険運転致死傷罪については、「危険な状態」は少なくとも規定の文言の上では構成要件として規定されていない。また、危険運転行為は、結果的加重犯に対する基本犯のような独立の犯罪を構成するものでもない。そのため、遺棄罪あるいは保護責任者遺棄等において生命・身体への危険について故意犯における構成要件結果として認識が必要とされるものと解釈できるのとは異なり、行為や結果とは独立した要件としての「危険な状態」について、認識・予見を必要とする理論的な根拠は見いだせない。したがって、このように考えるなら、「危険な状態」については認識・予見を必要としないと解するのが妥当であろう。

しかしながら、この「危険な状態」は、危険運転行為と死傷結果との間に位置づけられ、行為と結果との因果関係の（基本的）重要部分を構成するものでもある。そして、危険運転致死傷罪を危険運転行為の部分についての故意犯とそれ以外の部分についての過失犯

の結合形態であると理解し、かつ、過失犯における予見可能性について具体的予見可能性を要求する見解をとれば、危険運転行為と死傷結果との間の因果関係の（基本的）重要部分については予見可能性が必要となる。したがって、「危険な状態」については、危険運転致死傷罪における因果関係の（基本的）重要部分として、予見可能性は必要であると考えられるのである。責任主義の観点からも、「危険な状態」についての予見可能性は必要であると解すべきである。

おわりに

本稿では、結果的加重犯を参考にしつつ、それとの性質の異同を考慮しながら、危険運転致死傷罪における「危険」に焦点を当て、特にそれが処罰範囲限定機能を有するのか否か、あるいはどのように機能するのかについて検討を行った。

危険運転致死傷罪は、従来業務上過失致死傷罪によって処罰されていた事犯のうち、一定の範囲のものを取り出して、それらについて重罰化を行うものである。また、それに加え、本稿で見てきたように従来の刑罰規定にはない特殊な構造をもった規定である。したがって、危険運転致死傷罪は、重罰化およびその構造の特殊性のゆえに、人権保障上様々な問題を起こす危険性が懸念される。そのため、処罰範囲が不当に拡大されないよう、犯罪成立範囲をより限定する方向に解釈がなされるように務めなければならない。本稿は、このような観点から、一つの試論を展開したものである。

しかしながら、言うまでもなく、本稿によって危険運転致死傷罪に関するすべての問題が検討されたわけではなく、また、本稿で検討した問題についてもより深い議論の発展が必要であろう。危険運転致死傷罪の処罰範囲を限定していくためには、多様な視点からさらなる理論的検討が必要なのである。そして、それと同時に、実務の現実の運用がどのようになされていくのか、この点についても注意深く監視していく必要があるものと考えられる。

〈註〉

- (1) なお、危険運転致死傷罪の新設に伴い、凶器準備集合罪は208条の3へ移された。
- (2) 山田利行『刑法の一部を改正する法律』及び『刑事訴訟法等の一部を改正する法律』について」研修643号（2002年）61頁以下、山田利行・長瀬敬昭『刑法の一部を改正する法律』及び『刑事訴訟法等の一部を改正する法律』について」法律のひろば55巻2号（2002年）56頁以下、井上宏「自動車運転による死傷事犯に対する罰則の整備（刑法の一部改正）等について」ジュリスト1216号（2002

- 年) 36 頁以下、同「刑法の一部を改正する法律等について－危険運転致死傷罪の新設等」現代刑事法 4 巻 4 号 (2002 年) 91 頁以下等、参照。
- (3) 衆議院法務委員会議事録第 7 号 (平成 13 年 11 月 2 日) および参議院法務委員会議事録第 8 号 (平成 13 年 11 月 20 日) における法務大臣の説明等を参照。なお、衆議院法務委員会議事録については、衆議院ホームページ http://www.shugiin.go.jp/itdb_main.nsf/html/index_kaigiroku.htm、また、参議院法務委員会議事録については参議院ホームページ <http://www.sangiin.go.jp/japanese/frame/joho2.htm> より入手した。
- (4) 佐伯仁志「交通犯罪に関する刑法改正」法学教室 258 号 (2002 年) 71 頁。
- (5) 山田・長瀬・前掲註(2) 56 頁。
- (6) 長井圓「道路交通犯罪と過失犯－自動車危険運転致死傷罪への疑問」現代刑事法 4 巻 6 号 (2002 年) 35 頁以下参照。
- (7) 曾根威彦「交通犯罪に関する改正刑法の問題点」ジュリスト 1216 号 (2002 年) 49 頁。
- (8) 山田・前掲註(2) 61 頁、山田・長瀬・前掲註(2) 57 頁。
- (9) 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、単に「刑事法部会」と略す) 第 2 回会議 (平成 13 年 7 月 11 日) 議事録。なお、法制審議会の議事録については、法務省ホームページ <http://www.moj.go.jp/> より入手した。
- (10) 刑事法部会第 1 回会議 (平成 13 年 6 月 28 日) 議事録。なお、井上・前掲註(2)「自動車運転による死傷事犯に対する罰則の整備 (刑法の一部改正) 等について」39 頁および同・前掲註(2)「刑法の一部を改正する法律等について」93 頁は、「第一次的には、人の生命・身体の安全である (傍点、筆者)」とする。
- (11) 井上・前掲註(2)「刑法の一部を改正する法律等について」93 頁。
- (12) 井上・前掲註(2)「自動車運転による死傷事犯に対する罰則の整備 (刑法の一部改正) 等について」39 頁、同・前掲註(2)「刑法の一部を改正する法律等について」93 頁。
- (13) 刑事法部会第 2 回会議議事録。
- (14) 参議院法務委員会議事録第 9 号 (平成 13 年 11 月 22 日)。
- (15) 井上・前掲註(2)「自動車運転による死傷事犯に対する罰則の整備 (刑法の一部改正) 等について」39 頁以下、同・前掲註(2)「刑法の一部を改正する法律等について」93 頁。
- (16) 参議院法務委員会議事録第 9 号。
- (17) 刑事法部会第 3 回会議 (平成 13 年 7 月 25 日) 議事録。
- (18) 結果的加重犯をめぐるわが国の判例、学説の状況については、丸山雅夫『結果的加重犯論』(1990 年) を参照。
- (19) 曾根・前掲註(7) 48 頁参照。
- (20) 井上・前掲註(2)「自動車運転による死傷事犯に対する罰則の整備 (刑法の一部改正) 等について」39 頁以下、同・前掲註(2)「刑法の一部を改正する法律等について」93 頁。
- (21) 井上・前掲註(2)「自動車運転による死傷事犯に対する罰則の整備 (刑法の一部改正) 等について」40 頁、同・前掲註(2)「刑法の一部を改正する法律等について」94 頁参照。
- (22) 岡野光雄『『危険運転致死傷罪』に関する一考察』研修 648 号 (2002 年) 5 頁も、「本罪の成立範囲を不当に拡大させないためにも、過失必要説を採るべきである」とする。
- (23) 石堂功卓「結果的加重犯と責任」団藤重光博士古稀祝賀論文集 3 巻 (1984 年) 68 頁は、結果的加重犯に関する判例の態度について、「こうした判例の態度の基礎となっているのが、結果的加重犯は結果責任を問うものであって、その性格自体はどのようにも変更することができないという固定観念である」と指摘する。
- (24) 井上・前掲註(2)「自動車運転による死傷事犯に対する罰則の整備 (刑法の一部改正) 等について」39 頁、同・前掲註(2)「刑法の一部を改正する法律等について」93 頁。
- (25) なお、佐伯・前掲註(4) 74 頁も、「問題は、本罪が対象としている危険が結果に実現したかどうかの具体的な判断である」として、危険運転致死傷罪における「危険」の重要性を指摘される。
- (26) 岡野・前掲註(22) 5 頁以下も、本罪の保護法益として「交通の安全」を含めることに対して否定的である。これに対して、井上・前掲註(2)「自動車運転による死傷事犯に対する罰則の整備 (刑法の一部改正) 等について」39 頁脚注 8)、および、同・前掲註(2)「刑法の一部を改正する法律等について」98 頁註(7)は、第二次的には交通の安全をも保護法益としているとする。また、佐伯・前掲註(4) 72 頁も、第二次的には公共危険罪としての性格も併せもっているものと解されるとする。しかしながら、これを交通システム全体に対する保護法益と考えるのであれば、本文で述べるように、「交通の安全」を保護法益として強調すべきではない。
- なお、曾根・前掲註(7) 47 頁は、公共の安全に対する罪 (公共危険罪) としての性格を重視するが、その上で、危険運転致死傷罪を傷害罪・傷害致死罪の特別類型として規定したことに疑問を呈する。
- (27) 名和鐵郎「犯罪論における危険概念について－総合的危険説の立場から」中山研一先生古稀祝賀論文集 3 巻 (1997 年) 244 頁は、「行為の危険がなければ実行行為性を欠くから、そもそも犯罪は成立しない」とする。
- (28) 刑事法部会第 2 回会議議事録参照。
- (29) 山口厚『危険犯の研究』(1982 年) 251 頁以下は、「法文上『危険』の発生が要求されてはいないが、処罰の対

象となる構成要件に該当する行為が行なわれたと認めるためには一何らかの結果事態に関する、ある程度具体的な—実質的危険の発生が必要と解されるものが存在する」として、このような「危険」を「準抽象的危険」と呼び、遺棄罪の成立にはこの準抽象的危険が必要であるとする。また、須之内克彦「遺棄罪と危険概念」現代刑事法 4 巻 1 号 (2002 年) 43 頁は、『遺棄した』の文言の中に、遺棄行為だけでなく、それによる実質的な抽象的危険の発生を読みとることは、構成要件と違法性の関係、構成要件の違法性推定機能などからして、十分可能であり、妥当であろう」とする。

(30) 「行為の危険」と「結果としての危険 (本稿では、「危険な状態」)」とを区別した上で、いずれの危険も犯罪論において独自の機能を担うとするものとして、名和・前掲註(27)229 頁以下。

(31) 刑事法部会第 2 回会議事録参照。

(32) 内藤謙『刑法講義 総論 (下) I』(1991 年) 895 頁。また、前田雅英『刑法総論講義 (第 2 版)』(1994 年) 169

頁・361 頁は、実行行為性には構成要件に該当する一定の危険性が必要であるとし、このような実行行為性についての認識が故意の成立のために必要であるとする。

(33) 井上・前掲註(2)「自動車運転による死傷事犯に対する罰則の整備 (刑法の一部改正) 等について」41 頁、および、同・前掲註(2)「刑法の一部を改正する法律等について」95 頁。

(34) 前田雅英『刑法各論講義 (第 2 版)』(1995 年) 72 頁。また、東京高判昭 62・12・10 判例時報 1201 号 148 頁も、保護責任者遺棄致死罪の成立を否定するにあたり、生命身体への差し迫った危険の発生を否定するとともに、その認識もなかったとして故意が認められないと判示している。

(35) 内藤・前掲註(32)895 頁。なお、故意の成立に必要な認識・予見の対象としては、通説は、構成要件に該当する事実に加え、違法阻却事由にあたる事実の不存在を含めて考える。

The Structure and Its Problem of the "Crime of Dangerous Automobile Operations Causing Deaths or Bodily Injuries"

— The Significance and the Function for Punishment Range Limitation of the Concept of "Danger" —

Toru KOJIMA

Department of Applied Chemistry, Faculty of Engineering,

Okayama University of Science

Ridai-cho 1-1, Okayama 700-0005, Japan

(Received November 1, 2002)

The "crime of dangerous automobile operations causing deaths or bodily injuries" was newly established as a result of the penal code amendment in December, 2001 (it was promulgated on December 5 and enforced on December 25). This crime is enacted for the purpose of defining a heavy punishment compared with the former for the especially vicious traffic crime by the car. It is said that this crime has structure similar to an aggravated crime of battery with bodily injuries. Therefore, if based on an understanding of the precedent from the former, this crime may be applied only by the "condition relation".

So, in this paper, the concept of "danger" of this crime is discussed, and this concept is comprehended to be a "substantial danger" of having been connected with the result of death or bodily injury. Furthermore, this concept is divided into "danger of an act" and "a dangerous state", and the role of each "danger" as punishment limited factor is considered.