

悪質・危険な運転行為に関する 犯罪の日英比較（２）

——日本における危険運転致死傷罪を中心に——

方 牧 雲*

目 次

はじめに

第１章 問題の背景

第２章 日本における悪質・危険な運転行為に対する刑事法上の
規制

第１節 歴史的背景

第２節 危険な運転行為と刑法上の犯罪 (以上、410号)

第３節 危険運転致死傷罪

第４節 自動車運転死傷行為等処罰法の他の犯罪

第５節 小 括

第３章 イギリスにおける悪質・危険な運転行為処罰

第１節 序 説——交通安全の沿革と道路交通法

第２節 悪質な運転に対する処罰の概観とその歴史 (以上、本号)

第３節 危険運転に関する罪

第４節 不注意・迷惑運転に関する罪

第５節 その他の悪質な運転犯罪

第４章 イギリス法の示唆からの再検討

むすびにかえて——規制の在り方の展望

* ホウ・ボクウン 立命館大学大学院法学研究科博士課程後期課程

第２章 日本における悪質・危険な運転行為に対する 刑事法上の規制

第３節 危険運転致死傷罪

（１）本罪の概観

危険運転致死傷罪に「掲げられている危険運転行為は、重大な死傷事故の実態を踏まえて類型化されたもの」⁵⁹⁾とされ、重大な死傷事故を発生させる高度の危険性がある運転行為が規定される。本罪は、所定の危険運転行為を行い、その結果として人を死傷させたものについて規定する。法定刑は、人を負傷させた者は15年以下の懲役、人を死亡させた者は1年以上の有期懲役である⁶⁰⁾。

立案関係者は、危険運転致死傷罪の保護法益について、第一次的に人の生命・身体安全、第二次的に交通安全とし⁶¹⁾、個人的法益に対する罪と公共危険犯との複合的性格を有する⁶²⁾とする。前述したように、本罪は傷害の罪の一種として把握され、法定刑の上限は傷害罪・傷害致死罪と同程度に定められている。

危険運転致死傷罪は、一般的に、故意に危険な運転行為を行うことを基本行為とし、それによって人を死傷させた場合を結果的加重犯として処罰するものと理解される。

しかし、本罪を結果的加重犯と解する場合に、いわゆる「基本犯なき結果的加重犯」として批判も多くなされている⁶³⁾。本罪に規定される基本行為は、確かにその一部は道交法上の犯罪に当てはまるものの、刑法上の罪

59) 井上ほか・前掲（注16）65頁。

60) 2025年6月1日施行される改正刑法により、「拘禁刑」となる。

61) 井上ほか・前掲（注16）55-56頁。

62) 本庄・前掲（注37）101頁。

63) 「基本犯なき結果的加重犯」に対する批判については、例えば、高山・前掲（注44）401頁、本庄・前掲（37）109頁等。

とは同視できず、危険運転行為それ自体の処罰規定が存在しない。しかも、「酒気帯び運転それ自体は抽象的危险にとどまるため、その致死傷罪が特別類型として重く処罰されるとき、抽象的な危険や危険性が低い事例まで軒並み取り込まれる」し、(準)危険運転致死傷の処罰対象には、道路交通法でも罰則が設けられていない薬物や病気の場合も含まれ、「正常な運転に支障が生じるおそれという低い危険性で処罰する仕組みになっており、道交法でも処罰されない基本行為を正面から認めることに」なるとの指摘がある⁶⁴⁾。もっとも、本罪における「危険」にはどの程度のものが必要となるか、またその行為の危険に対する認識に議論の余地がある。

危険運転行為そのものが処罰の対象とされていない点について、本罪創設当初の法制審議会では検討の対象となっていたが、立案関係者は、「本罪の定める危険運転行為は人を死傷させる実質的かつ高度の危険性を有する運転行為を類型化したものであり、道路交通法違反に当たる行為の中でも悪質かつ危険なものに相当することからも明らかなように、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と解される。なお、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、人の死傷の結果発生前においてまったく処罰できないという不都合はないこと等を考慮して、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。」⁶⁵⁾との説明がなされた。

これに対して、曾根威彦は、「基本行為が他罪（道交法違反等の罪）を構成しない場合については、行為者の責任の観点からすると、可罰性のない基本行為の認識のみで発生した重い結果の処罰を基礎づけることになって、責任主義からの潜脱という批判を甘受せざるをえなくなる」と批判したうえで、「解釈論上は、一般の結果的加重犯以上に死傷結果について過

64) 本庄武のワークショップ報告による。本庄報告の概要は、佐久間修「危険運転致死傷罪をめぐる諸問題」刑法雑誌53巻3号(2014年)445-449頁。

65) 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)39頁。

失ないし予見可能性を要求する必要がある」と主張する⁶⁶⁾。

危険運転行為と死傷結果の間の因果関係は、現在の判例・通説ともに、実行行為の危険性が結果に現実化した関係が必要であると解されている⁶⁷⁾。もっとも、本罪の実行行為は８類型に具体化されている以上、個々の類型化された危険運転に内在する危険性の現実化であると解すべきである。その危険性は、各類型における構成要件に応じて具体的に判断される。しかしながら、結果的加重犯は、曾根が指摘したように、一般的にその加重結果につき、過失を必要としないのは判例の見解である。したがって、本罪を結果的加重犯に類似した構造と解する場合には、責任主義の観点から、所定の基本行為に当たる危険運転行為について限定がされねばならない。特殊な結果的加重犯とされている以上は、責任主義の観点から、本罪の因果関係の判断は危険の現実化を超えて直接性説が採られるべきであることは、前稿において既に述べたところである⁶⁸⁾。

また、本罪の主観的要素は、死傷結果について認識・認容はないものの、行為者が自己の危険な運転行為について認識していたという故意が求められる。また、妨害運転に関連するものには、それに加えて「妨害目的」が必要とされる。

現在では、危険運転致死傷罪には８つの行為類型が規定されている。具体的には、酩酊運転類型（２条１号）、制御困難高速度運転類型（２条２号）、未熟運転類型（２条３号）、妨害運転類型（２条４号）、被害者危険速度停車強制類型（２条５号）、高速道路等停車強制類型（２条６号）、赤色信号殊更無視類型（２条７号）、通行禁止道路進行類型（２条８号）である。

このように、類型的危険性の高い悪質な運転行為に限定して作られた危険運転致死傷罪であるが、上記のような罪質や因果関係の問題のほか、次

66) 曾根威彦「交通犯罪に関する刑法改正の問題点」ジュリスト1216号（2002年）48頁。

67) 橋爪隆「危険運転致死傷罪をめぐる諸問題」法律のひろば67巻10号（2014年）22頁。

68) 方牧雲「『あおり運転』に関する2020年交通関連法改正の検討（2）」立命館法学404号（2023年）127-146頁。

にみるように文言自体にも解釈の余地が残されているのが現状であり、限定的な適用はなされているとはいいがたい。

(2) 本法 2 条の各類型

① 酩酊運転類型（2 条 1 号）

この類型では、「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自動車を走行させる行為」を規定し、その認識が必要となる。

「アルコール又は薬物の影響」については、「アルコール又は薬物を摂取して、その影響により正常な運転な困難な状態に至ることが想定されている（かっこ書きは割愛した——筆者注。）」⁶⁹⁾とされる。立案関係者によると、「アルコール」とは、アルコール飲料、酒類等を意味し、また、「薬物」とは、麻薬、覚せい剤等の規制薬物に限らず、シンナーや薬事法（現在は、「医薬品、医療機器等の品質、有効性及び安全性の確保等に関する法律」（薬機法）に名称が変わった。）に規定する医薬品を始め、運転者の精神的・身体的能力を低下させて「正常な運転が困難な状態」を生じさせる薬理作用のあるものを指し、睡眠薬等もこれに含まれる。過労に関しては、典型的危険性がないことを理由に本罪には含まれていないという⁷⁰⁾。

「正常な運転が困難な状態」とは、道路及び交通の状況等に応じた運転操作を行うことが困難な心身の状態とされる⁷¹⁾。

問題は、過労や病気等の原因と相まってこのような状態に陥った場合であるが、立案関係者によると、『『正常な運転が困難な状態』であることについて『アルコール又は薬物の影響』が実質的に認められる場合であれば、過労等の他の原因と競合して『正常な運転が困難な状態』となったと認められる場合であっても本罪が成立する」とされ、とりわけ、他の原因

69) 本庄武「第2部 第1章 第1節 危険運転致死傷罪（2条）／酩酊運転類型」高山ほか編・前掲（注34）126頁。

70) 井上ほか・前掲（注16）66-67頁。

71) 井上ほか・前掲（注16）67頁。

のみではこのような状態に陥ることがなかった時に「アルコール等の影響」として慎重な判断が求められるというのである⁷²⁾。

この類型の実行行為該当性の判断の是非が特に問題となったのが、福岡海の中道事件である。本件では、被告人が、夜間、最高速度が時速50キロメートルと指定されている見通しの良いほぼ直線の本件道路において、時速約100キロメートルという高速度に自車を加速させて走行させ、前方を走行する被害車両に自車を衝突させた。被告人は、本件事故前に、自宅や2軒の飲食店において、焼酎をロックで合計8、9杯のほか、ブランデーやビールを飲酒し、身体のバランスを崩して平衡感覚を保ち得ないなどの状態を示していた。また、被告人は、自ら酔っている旨の発言もし、本件事故前の運転中においても、同乗者から普段とは違う高速度の運転であることを指摘されるなどした。本件事故後に臨場した警察官等も、被告人が相当に酩酊していた状況を現認した。ただ、本件道路上においては、被告人が自車を走行させた条件の下では、前方を向いている限り、先行する被害車両を遅くとも衝突の約9秒前（車間距離としては約150メートル）からは認識できる状況にあったにもかかわらず、被告人は、被害車両の直近に至るまでの8秒程度にわたり、その存在に気付かないで自車を走行させて追突し、本件事故を引き起こしたという点が問題となる。前掲最決平成23年10月31日は、「アルコールの影響」について、「被告人が前記のとおり飲酒のため酩酊状態にあったことなどの本件証拠関係の下では、被告人は、飲酒酩酊により上記のような状態にあったと認定するのが相当である」とした。また、「正常な運転が困難な状態」について、「被告人は8秒程度前を見ていなかったか、前方を見ることがあっても被害車両を認識することができなかったか、いずれにしても、正常な状態にある運転者では通常考えがたい異常な状態で自車を走行させていたというほかない」としたうえで、「『アルコールの影響により正常な運転が困難な状態』とは、アルコー

72) 井上ほか・前掲（注16）67-68頁。

ルの影響により道路交通の状況等に応じた運転操作を行うことが困難な心身の状態をいうと解されるが、アルコールの影響により前方を注視してそこにある危険を的確に把握して対処することができない状態も、これに当たるといふべきである。」として、危険運転致死傷罪と道路交通法違反の罪の併合罪が成立するとした原審の判断を是認した。

本決定に付された田原睦夫裁判官反対意見は、「酩酊のもたらす危険性を示す指標として『相当程度の酩酊』という極めてあいまいな概念を用いることは、厳格に律せられるべき構成要件を極めて緩やかに解するものであり、「同条の適用範囲を立法時に想定されていた範囲よりも拡張して適用するものであって、同条の解釈としても適切ではない」と批判する。これに賛同する本庄も、「アルコールの影響により正常な運転が困難な状態」に関する解釈論は、「本罪成立に必要な危険性の程度を緩和することにより、本罪の適用範囲を曖昧にするものである」とし、とりわけ、「約 8 秒間にわたり、前方の被害者に気づかずに走行することは『異常』に違いない」が、「本罪の創設趣旨から、異常であっても直ちに『正常な運転が困難な状態』であるとはいえない」ことから、「正常な運転が困難な状態とは、一定時間継続し、しかも道路状況や相手方など特定の状況依存的要素を捨象したうえでなお肯定できるものでなければならない」というのである⁷³⁾。

その後、札幌地判平成27年 7 月 9 日 LEX/DB25447429、札幌高判平成27年12月 8 日 LEX/DB25541866、最判平成29年 4 月18日 LEX/DB25546127 (いわゆる「小樽ひき逃げ事件」) でも、「致死傷結果が飲酒運転による危険運転行為によって惹起されたのか、それともスマートフォンの操作による『よそ見』運転によるのかをめぐって争われた」ものの、各審いずれも、「スマートフォンを見続けたのもアルコールの影響であり、飲酒による危険運転であって」、また運転中に意識を失うことなく事故の危険な運転に

73) 本庄・前掲 (注69) 126頁以下。

対する認識も認められることから、危険運転致死傷罪が成立すると結論付けられた⁷⁴⁾。

このように、海の中道事件以降、前方不注視をもって飲酒による制御困難性を根拠づける判例が現れるようになり、本罪の成立範囲は拡大したようにみえる。ところが、数秒（ないし十数秒）にわたる前方不注視は確かに「異常」といえるかもしれないが、この異常な状態に陥ったことが必ずしも飲酒によるものであるとは限らないため、連続運転時間・体調・日頃の運転態様等の運転者の個別的・具体的な状況に応じて判断されねばならないように思われる。しかも、本庄が述べるように、この異常性をもって直ちに制御困難性を認めることは妥当とは考えられない。

他方で、本罪は故意犯であるため、「正常な運転が困難な状態」であることの認識、すなわち、道路・交通の状況等に応じた運転操作を行うことが困難な心身の状態であることの認識が必要とされるが、正常な運転の困難性という評価自体の認識が必要とされるわけではなく、運転の困難性を基礎付ける事実を認識していることをもって足りる⁷⁵⁾。

また、正常な運転が困難な状態が「アルコール又は薬物の影響による」ことの認識、すなわち、アルコール又は薬物が自己の身体に作用したために正常な運転が困難な状態に陥ったことについての認識も必要であるが、客観的に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にある場合において、アルコール又は薬物を服用したことの認識と正常な運転が困難な状態であることの認識があれば、通常、アルコール又は薬物が自己の身体に作用したために正常な運転が困難になった状態に陥ったことについての認識も認められるという⁷⁶⁾。

認識をめぐる問題は、特に「正常な運転が困難な状態」について、飲酒

74) 前原宏一「飲酒類型危険運転致死傷罪の基本構造と推論過程：小樽ひき逃げ事件控訴審判決を契機として」札幌法学27巻1・2合併号（2016年）69頁以下。

75) 井上ほか・前掲（注16）67-68頁。

76) 井上ほか・前掲（注16）68頁。

により運転中に仮眠等により意識を失うことがありうることから、認識が必要となる時点が議論される。本庄は、「責任主義からすれば、本類型は、事前の段階で、アルコール・薬物の影響により正常な運転が困難な状態で走行することになるという予見が存在し、実際にそうなったといえて初めて法理が適用される」⁷⁷⁾とするが、問題は飲酒運転をする者は、自己が運転するのに特に支障がないと考えるからこそ運転行為に出ることにある。そうであるからこそ、前記客観的要件のみならず、故意の立証にも困難を伴う。この困難さが、後述の準危険運転致死傷罪の新設につながる。

近年でも、重大な飲酒運転による死傷事故が発生している。しかしながら、後述するように、千葉地判令和 4 年 3 月 25 日 LEX/DB25572083 や、福井地判令和 3 年 9 月 21 日 LEX/DB25591018 は、いずれも飲酒運転を本罪の実行行為に該当するものとせず、酩酊運転類型の危険運転致死傷罪を適用しなかった。

② 制御困難高速度運転類型 (2 条 2 号)

この類型は、「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」を規定し、その行為につき認識が必要である。

「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に、道路状況などに応じて自動車の進行を制御し、進路に沿って進行することが困難となるような速度のことであり、具体的には、道路のカーブや路面の状況、自動車の安全性等に照らし、当該速度で運転を続ければ、ハンドル、ブレーキ等の操作のわずかなミスやカーブの発見のわずかな遅れ等により自動車の制御を不能とさせ、進路から逸脱させるなどして、事故を発生させることになると認められるような速度をいう。」⁷⁸⁾

そこでの問題は、高速度要件における判断基準である「道路の状況」には、他の交通関与者の行動等の実際の状況をも考慮に入れるかが問題とな

77) 本庄・前掲 (注69) 140頁。

78) 井上ほか・前掲 (注16) 69頁。

る。この点、千葉地判平成28年1月21日判時2317号138頁は、『その進行を制御することが困難な高速度』とは、自動車の性能や道路状況等の客観的な事実にも照らし、ハンドルやブレーキの操作をわずかにミスしただけでも自動車を道路から逸脱して走行させてしまうように、自動車を的確に走行させることが一般ドライバーの感覚からみて困難と思われる速度をいい、ここでの道路状況とは、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。』としている。

また、前掲名古屋高判平成3年2月12日でも、その点について争われた。事案は、被告人が、普通乗用自動車を運転し、法定最高速度時速60キロメートルであり上下線が中央分離帯で区切られた片側3車線の直線道路の第3車両通行帯を時速約146キロメートルで進行中、前方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、いまだ同車両通行帯上にあった被害車両の右側面に被告人車両の前部を衝突させて、被害車両の運転手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というものである。

原審（津地判令和2年6月16日LEX/DB25570941）では、実行行為該当性について、「物理的な意味での制御困難性」は道路の形状や路面の状況等の「道路の状況」のほか、車両の構造等の客観的事実に照らして判断すべきところ、「ここでの道路の状況には、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と解される」。「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」として、「被告人車両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」、「……進路を、時速約146キロメートル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転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」とし、被告人の行為が進行制御困難高速度運転類型の危険運転致死傷罪所定の行為に当たるとした。一方で、故意の認定について、「本件では、法定速度を大幅に超過する高速度で走行していたことの認識があっただけでは足りず、『自転車の進路に進出してくる車両等の存在によって、自転車の通過できる進路の幅やルートが限られていて、そのため、そのままの高速度で進行すると、ハンドルやブレーキの操作の僅かなミスによって自転車を進路から逸脱させる危険が生じる状況』……の認識が必要であり、同号の罪の故意を認定するに合理的な疑いが残るとして同罪の成立を否定し、予備的訴因である過失運転致死傷罪が成立するとした。

これに対して、名古屋高裁は、「『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』の解釈につき、進行制御困難性の判断要素の一つである『道路の状況』という要素に他の走行車両は含まれない。」とした。その理由は、法制審議会刑事法部会「第3回会議までの立法担当者側の説明及び参加委員からの意見や疑問といった議論状況も踏まえ、かつ、立法担当者側は、一方で駐車車両もある意味で道路のカーブと同視できると述べていることとの対比からすれば、個々の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していない、すなわち、『道路の状況』という要素の中に歩行者や走行車両は含まれないとの考えに立っている」こと、また、「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、自転車周辺に存在する走行車両は様々な可能性により自転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。」。しかも、「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。（原文改行——筆者注。）そもそも危険運転致死傷罪は、悪質・危険な運転行為による死傷事犯のうち過失犯として処罰することが相当でないものを故意犯とし、傷害・傷害致死に準じた重い法定刑で処罰しようと定められた罰則強化規定であることに鑑みると、処罰対象となる危険運転行為は悪質・危険な類型に限定されているとみるべきであるから、解釈によってその処罰対象を拡大することは法の創設趣旨にそぐわないといわざるを得ない。」として、「立法者意思の探索結果に加え、罪刑法定主義の要請である明確性の原則の堅持、危険運転致死傷罪の創設趣旨との整合性等」から、原審の判断を否定した。そのうえで、「『自車の進行を制御できず』とは、タイヤと路面の摩擦力の低下又は喪失により運転者の意図とは関係なく車両が横滑りや滑走して想定進路から逸脱することを意味するものと解されるが、被告人は、被害車両後方を走行しようとして第３車線から第２車線に車線変更したのであり、進行しようとした進路から逸脱しておらず、被害車両が第２車線にとどまったために衝突したものであり、被告人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。」として、本罪の成立を否定している。

安達は、原審の判断について、制御困難高速度運転該当性を認めた点に対し、「本判決は、道路の物理的な形状だけでなく、駐車車両や他の走行車両等による進路幅の縮減なども考慮されとする。そのような解釈が一概に不可能とはいえないが、制御困難高速度運転と過失運転との境界は曖

味で（西田典之「批判」刑ジャ388頁は、業務上過失致死傷罪との量的な連続性をいう）、速度超過による死傷事故を広く本罪に取り込むことを避けるためにも、立法時の説明から広げて解釈することには慎重であるべきである。」と指摘しつつ、「制御困難高速度運転の故意の判断につき、当該事故現場の走行経験などからの安易な推認を避けているという点において、（制御困難の判所の基礎となる「道路の状況」につき、道路上の他の車両等の存在を考慮する点に関する上記の指摘は措くとして）故意の認定のあり方を論じる上であるものといえよう。」と述べる⁷⁹⁾。

永井善之は、「これら走行車両や歩行者はその動静や挙動が刻一刻と瞬時に変化するため、これらをも含めた『道路の状況』をも前提としつつ当該運転につき進行制御困難高速度（走行）性を類型的客観的に判断することは困難であるため」、「進行制御困難高速度（走行）性の判断要素としての『道路の状況』に、当該事故当時の現場周辺域における走行車両や歩行者を含めることは適切ではないと考えられる。（脚注は割愛した——筆者注。）」とする⁸⁰⁾。

いずれも、名古屋高裁の判断と同様に、他の交通関与者を「道路の状況」に含まれないとするものである。

その後、前掲福井地判令和3年9月21日も、「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』とは、具体的な道路の状況、自動車の性能、貨物の積載状況等の客観的な事情に照らし、ハンドルやブレーキの操作をわずかにミスしただけでも自動車を進路から逸脱して走行させてしまうように、自動車を的確に走行させることが一般ドライバーの感覚からみて困難と思われる速度をいう。ここでいう『道路の状況』とは、道路の広狭、湾曲、勾配、路面の凹凸、滑りやすさなどの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が進行の妨げになる形であらわれるかも知れないという事情を含まない」としている。

79) 安達・前掲（注3）120頁。

80) 永井・前掲（注3）203-204頁。

一方で、星周一郎は、危険運転が成立しない場合に、道路交通法における速度違反の罪と過失運転致死傷罪の「結合」となるという「本来のスタンス」に対する国民の理解を得られないことから、「危険運転でなければ過失運転とする法的構造の妥当性」を問題視し、危険運転致死傷罪に関する『前提枠組み』の堅持が仮に立法者意思であり、それを変えるという立法的対応が困難であるにせよ、それに該当しない事態であっても、なお故意犯たる無謀運転との結合犯として評価することを禁ずることが立法者意思であると解することはできず、現にそうすべき場合……を対象にした規定を、危険運転致死傷罪と過失運転致死傷罪の中間に設けること」ことを提案する⁸¹⁾。

2024年2月11日には、本罪の要件が厳しいとして国民の法改正の要求を受け、危険運転致死傷罪の要件の見直しを議論する検討会の初会合が法務省で行われ、「危険運転致死傷罪を適用する要件について、アルコールの測定数値や、事故を起こした際の速度など、一律の基準を設けるかどうかや、スマートフォンを使用しながらの運転を加えるかなど見直しが必要か議論」が進められている。

しかし、本類型自体、責任主義の観点から、過失運転との限界が曖昧なことから制御困難性要件の厳しい判断基準が実務においても維持されてきている。それが法定速度をはるかに超過した走行態様でも、制御することが可能であれば、故意犯である本罪で処罰されるほど、人を死傷させる高度の類型的危険性を有する行為にはならない。本要件を削除することは、単に行為者に結果責任を課すことに他ならない。速度要件の一律な数値化も、検討会で懸念されたように「むやみに要件を拡大すると責任の大きさに見合わなくなることになりかねない⁸²⁾。また、国民の理解を得るた

81) 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」法学新報129巻6・7号（2023年）521-549頁。

82) NHK HP「危険運転致死傷罪 適用要件見直し必要か議論へ 法務省」（www3.nhk.or.jp/news/html/20240221/k10014366521000.html（2024年2月29日閲覧））。

め、いわば「無謀運転」に類する中間類型を設けるべきとする星の主張は、後述するイギリスにおいて、「無謀」という主観的判断の不適切さ及び困難さを理由に、無謀運転が削除された経緯を鑑みればむしろ適用範囲を曖昧にするし、そもそも、そのような死傷事故を発生させる高度の危険性がない運転行為を過失犯とすれば足り、重い処罰に見合う可罰性を見出すことが難しく、妥当とはいえない。

③ 未熟運転類型（2条3号）

この類型は、「その進行を制御する技能を有しないで自動車を走行させる行為」を実行行為とする。

「進行を制御する技能を有しない」とは、ハンドル、ブレーキ等の運転装置を操作する初歩的な技能すら有しないような、運転の技量が極めて未熟なことをいい、具体的には、運転免許を有していないことのみならず、それまでの運転経験、事故前の運転状況、当該事故の態様等を総合考慮して判断される⁸³⁾。

また、技能の未熟性についての認識が必要となるが、未熟性の評価そのものではなく、それを基礎づける事実の認識で足りる⁸⁴⁾。

「ここにいう無技能性は、運転技能という絶対的普遍的なものか、道路状況等をはじめとする様々な状況に応じてその程度が変化しうる相対的なものか」という問題について、永井善之は、「無技能性についてもその概念自体や該当性判断の明確性、容易性といった観点からは相対的ではないほうが望ましいといえる」と指摘しながらも、技能を有する無免許運転による事故よりも違法性と有責性の高いことからして特段の問題は生じないとする⁸⁵⁾。

83) 井上ほか・前掲（注16）70頁。

84) 井上ほか・前掲（注16）70頁。

85) 永井善之「第2部 第1章 第4節 危険運転致死傷罪（2条）／進行制御技能不保有類型」高山ほか編・前掲（注34）163頁。

④ 妨害運転類型（２条４号）

本類型に規定する妨害運転行為の態様は、「走行中の自動車の直前に進入し」、「人又は車に著しく接近し」、「重大な交通の危険を生じさせる速度で」自動車を運転する行為と定義され、危険接近行為とも呼ばれる。構成要件に該当する行為及びそれに対する認識のほか、「人又は車の通行を妨害する目的」が必要とされる。

「走行中の自動車の直前に進入」とは、本条所定の危険運転行為の例示であると説明される⁸⁶⁾。したがって、妨害運転行為は、危険要件及び速度要件が満たされていれば足り、必ずしも他の自動車の直前に進入する必要はない。金澤真理は、「直前進入行為が、著しい接近行為と同義であり、両者が並列して記述されていると解することは、『その他』の文言の用例にも合致し、他人やその車に著しく接近していない場合を除外しうる」⁸⁷⁾とする。

京都地判平成29年12月27日LEX/DB25449196は、被告人が走行中のオートバイの直前に進入したことにより、自車と衝突させて、被害者に傷害をそれぞれ負わせた行為につき、被告人の「危険運転行為の態様は、四輪車等に比して安定性に欠ける２人乗りのオートバイの前方に、衝突するほどの至近距離で割り込もうとするものである。そうすると、その際の速度が、重大な交通の危険を生じさせる速度の中でとりわけ高速度であるとまではいえないことを考慮に入れても、本来的に危険性の高い行為である。」として、直前進入行為が所定の妨害運転に当たるとして、危険運転致傷罪の成立を認めた。

また、佐賀地判平成19年５月８日判タ1248号344頁は、被告人が、普通乗用自動車を運転して被害車両を追尾し、いったん被害車両を追い越した後、被害車両から逆に追い越し返されそうになったため、それを許すまい

86) 井上ほか・前掲（注16）71頁。

87) 金澤真理「第２部 第１章 第５節 危険運転致死傷罪（２条）／妨害運転類型」高山ほか編・前掲（注34）172頁。

として、時速40キロメートルの速度で接近したことにより、両車両の衝突の危険を感じた被害車両を右転把させ、歩道上に乗り上げさせて同所に設置された道路案内板の支柱に衝突させ、運転席及び助手席に乗車していた被害者2名を死亡させ、後部座席に乗車していた被害者1名に重傷を負わせた事案につき、危険運転致死傷罪における通行妨害（刑法旧208条の2第2項）について、現場の状況、各車両の破損状況、本件発生に至る経緯、本件発生及び発生後の状況など、被告人運転車両と被害者運転車両の各走行状況及び衝突位置等から判断して、被告人が被害者運転車両の直前に自車の前部を進入させたことや、被害者運転車両に対する通行妨害の目的を有していたことは明らかであると判断し、本罪の成立を認めた。

「著しく接近し」とは、通行を妨害する目的で、自車を相手方の直近に移動させることを意味する⁸⁸⁾。立案関係者は、「たとえば、並進車両の通行を妨害する目的で、同車両の直前に割り込んだり、幅寄せするような行為や、進路前方を走行している車両を後方からあおる行為、さらには、対向車線から衝突する直前に自車線に戻ることにより対向車両を驚かそうと企て、対向車線上を走行して対向車両に著しく接近する行為など」⁸⁹⁾と例示する。さらに、接近要件は、「運転車両の速度や接近形態に照らし、相手方に回避措置をとらせることを余儀なくさせる程度であるか否かによって決せられることになる。」⁹⁰⁾という。金澤は、「実務において、被告人の行為が、その性質上相手方に回避の措置をとらせるものであったかのみならず、実際に回避の行動をとらせ、もしくは回避に失敗し、致死傷の結果を生じたかどうかを基準に判断していると解される。」⁹¹⁾という。

接近要件に関して、横浜地横須賀支判平成15年7月8日LEX/DB28085774は、「『人又は車に著しく接近し』とは、……（通行を妨害する——筆者

88) 井上ほか・前掲（注16）72頁。

89) 井上ほか・前掲（注16）72頁。

90) 井上ほか・前掲（注16）72頁。

91) 金澤・前掲（注87）173頁。

注。目的で、自車を相手方の直近に移動させることと解されるところ、進路前方を走行している車両を後方からあおる行為もこれに当たり、また、『著しく接近した』か否かについては、運転車両の速度や接近形態に照らし、通常相手方に回避の措置をとらせることを余儀なくさせるものといえるかどうかによって決せられるべきである」とする。

また、静岡地判平成18年8月31日判タ1223号306頁は、被告人が前車を後方から高速で追い上げ、前車の運転者をして、追突の恐怖から前方の安全確認が不十分なまま高速度で進行させ、交差点で対向車線から右折進行してきた車両と衝突させ、更に自車も前車に衝突させて、対抗右折車の運転者を死亡させ、前車の運転者と同乗者に傷害を負わせた事案につき、被告人の運転行為は、「その秒速や空走距離及び制動距離等に照らせば、いつ衝突事故が発生しても不思議ではない状況であり、被害者が追突の恐怖から、被告人運転車両から離れようとすることは十分に考えられるのであって、被告人の運転行為は、自車を被害者運転車両に著しく接近させた」と認めるに十分である。」とする。

松原芳博は、接近要件はこのような「規範的概念や程度概念によって記述されているため、その限界が不明確であるのみならず、故意の認定にも困難をきたすことが予想される」と批判する⁹²⁾。

それに対する認識について、直近の判例では、名古屋高金沢支判令和4年10月11日LEX/DB25593752⁹³⁾は、被告人車両が高速道路の第2車両通行帯（追越車線）から第1車両通行帯（走行車線）を走行していた被害者車両の前に車線変更した際に、被告人が被害者車両の通行を妨害する目的で、被害者車両に著しく接近したかが争点となったところ、本件において、客観的に被告人車両が被害者車両に著しく接近したとは認められるものの、被告人がそのような客観的事実を認識していたとは認められないの

92) 松原芳博『刑法各論〔第2版〕』（日本評論社、2021年）75頁。

93) 評釈として、須崎友里「第1審が有罪の基礎とした鑑定に依拠し第1審判決を破棄した事案（検証刑事裁判15）」季刊刑事弁護113号160頁。

であるから、原判決の事実認定に誤りがあることは明らかであり、通行妨害目的を認定して危険運転致死罪の成立を認めた原判決（金沢地判令和3年12月7日LEX/DB25591878）判断は是認することができず、原判決は破棄を免れないとしたうえで、被告人の犯行には過失運転致死が成立するとした。

「重大な交通の危険を生じさせる速度」とは、「妨害目的で特定の相手方に著しく接近した場合に、自車が相手方と衝突すれば大きな事故を生じさせると一般的に認められる速度、あるいは、相手方の動作に即応するなどしてそのような大きな事故になることを回避することが困難であると一般的に認められる速度を意味する。」⁹⁴⁾という。他の類型でこの要件な規定されているものについても同様である。

この要件は、制定当初の立法説明では、当時の妨害運転類型および赤色信号殊更無視類型の「いずれの運転態様においても、相手方と衝突しても重大な事故を生じさせるとは一般的に認められないような低速度で運転していたような場合には、重大な死傷事故を発生させる高度の危険性がある運転行為とはいえないので、このような場合を除くため、重大な交通の危険を生じさせる速度で運転していたことを要件としている」のである。

この類型についていえば、「妨害目的で著しく接近した場合であっても、例えば、渋滞中に、同一方向に走行中の車両の直前に低速で割り込む場合のように、このような速度に至らない場合には、重大な死傷結果を発生させる危険性が典型的に高い行為とは言えないため」⁹⁵⁾、必要とされる。

しかしながら、後述する赤色信号殊更無視類型には、時速20キロメートルでの走行や、通行禁止道路進行類型において時速16キロメートルでの後退がこの要件を満たすとされたものがある。

立案関係者は、「重大な交通の危険を生じさせる速度」の認識として、「衝突すれば大きな事故になると一般的に認められる速度であること、あ

94) 井上ほか・前掲（注16）72頁。

95) 井上ほか・前掲（注16）72頁。

るいは、そのような大きな事故になるような衝突を回避することが困難である」と一般的に認められる速度であることの認識が必要である。』⁹⁶⁾と説明している。一方で、「大きな事故になる蓋然性や衝突回避の困難性という評価自体の認識が必要とされるわけではなく、これらを基礎づける事実の認識があれば足りる。』⁹⁷⁾とする。

妨害目的に関する３類型（２条４号・５号・６号）の共通する主観的要件として、「妨害目的」が必要とされる。

立法説明では、「妨害目的」について、「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う。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」⁹⁸⁾とされる。したがって、「例えば、何らかの事情でやむなく走行車線を変更し、他の車両の直前に進入したために衝突した場合や、交差点で直進車両の前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場合等においては」、通行妨害目的は認められないと説明される⁹⁹⁾。

しかし、実務では、その要件が緩和されていく流れがみられる。とりわけ、従来では積極的意図を必要とされていたところ、のちに確定的認識、さらには未必的認識で足りるとされるようになり、定着している。未必的認識で足りるとする大阪高判平成28年12月13日高刑集69巻２号12頁は、「本件罪の通行妨害目的には、人又は車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場合のほか、危険回避のためやむを得ないような状況等もないのに、人又は車の自由かつ安全な通行を妨げる可能性があることを認識しながら、あえて危険接近行為を行う場合も含むと解するのが相当である。」とした。しかし、通行妨害目的という限定は、やはり正当な

96) 井上ほか・前掲（注16）72頁。

97) 井上ほか・前掲（注16）72頁。

98) 井上ほか・前掲（注16）71頁。

99) 井上ほか・前掲（注16）71-72頁。

目的が認められないものの、妨害を積極的に意図していない、本罪の適用を受けるほどの悪質性・危険性がないもの、すなわち危険運転致死傷罪の当罰性のない運転行為を排除しようとする趣旨であることから、本罪における通行妨害目的は、行為者の通行妨害の積極的意図が必要であり、未必的認識への拡大は不当であるようにと思われる¹⁰⁰⁾。したがって、危険回避のためのやむを得ない妨害運転行為は、他車への妨害を意図しておらず、妨害認識の程度にかかわらず、本罪がいう妨害目的とは認められないため、本罪の構成要件を満たさない。この限りで、緊急避難の成立の可能性を問題とする必要はない。

本類型に関して、近時最も問題となったのは、2017年東名高速道路事件である。本件における実行行為及び因果関係の指摘については、前稿を参照されたい¹⁰¹⁾。

⑤ 被害者危険速度停車強制類型（2条5号）

2条5号に規定する停車行為の態様は、「走行中の車（重大な交通の危険が生じることとなる速度で走行中のものに限る。）の前方で停止し、その他これに著しく接近することとなる方法で」自動車を運転する行為とされ、それに対する認識も必要となる。

「重大な交通の危険が生じることとなる速度」については前号と同様である。

「走行中の車……の前方で停止し、その他これに著しく接近することとなる方法」における「前方」については、「第4号の『直前』よりも空間的な距離が長い趣旨であり、加害者車両が、被害者車両の進行方向の前の方で停止したときに著しく接近することとなる範囲をいう。」とする。「停止」については、「運転行為としての『停止』をい」う。「著しく接近する

100) 確定的認識を求めることで、危険か否かについて関心を持たないようないい加減な者が寛大に取り扱われてしまうことから、大阪高裁の問題意識は重要である。

101) 方・前掲（注68）146-162頁。

こととなる方法」とは、「加害者車両及び被害者車両の走行速度や位置関係等を前提とした場合に、加害者の運転行為がなされることにより、両車両が著しく接近することとなる場合を指すものである。……例えば、被害者車両と同一の車線の前方を走行する加害者車両が急減速したり、第一通行帯に停止していた加害者車両が、第二通行帯を走行する被害者車両が自車を後方から追い越していく寸前に発進して、自車前部を被害者車両が走行する第二通行帯にはみ出させたりすることなどが考えられる。」とする。4号における「著しく接近し」とは異なっている点について、立案関係者は、「実行行為の時点で加害者車両と被害者車両が実際に接近していることまで必要とされていない」のは、「被害者車両が重大な交通の危険が生じることとなる速度で走行している場合、そのような被害者車両の前方で停止するなど両車両が著しく接近することとなる方法で自動車を運転すれば、その時点ではいまだ著しく接近していなかったとしても、被害者車両の走行速度や両車両の位置関係等によっては、加害者車両と被害者車両の接近・衝突が不可避であり、重大な支障の結果が生じる危険性が類型的に高いと考えられることによる。」と説明する。また、「著しく接近することとなる方法」は実行行為の要件であり、これに該当するか否かは、実行行為の時点で判断されることとなる。¹⁰²⁾

成立後は、バスの前で急停車して通行を妨害し、乗客に傷害を負わせた事件につき本罪が認められたものがある。大分地判令和5年2月27日 LEX/DB25594676は、被告人が、普通乗用自動車を運転し、第2車両通行帯に進路変更したうえ、第1車両通行帯を同方向に進行していたB運転の路線バス（被害車両）を追い越してその前方に進出した直後、被害車両の通行を妨害する目的で、重大な交通の危険が生じることとなる速度である時速約25キロメートルで進行する被害車両の前方で急制動して減速し、被害車両に著しく接近したことにより、Bに急制動を余儀なくさせて、被

102) 鈴木ほか・前掲（注40）114頁。

害車両に乘客として佇立していたCを被害車両内のステップに衝突させ、よって、同人に加療約2週間を要する右下腿打撲、右下腿挫創の傷害を負わせたとして、被告人は、通行妨害目的で、重大な交通の危険が生じることとなる速度で走行する被害車両の前方で急制動・減速行為に及び被害車両に著しく接近し、その結果被害車両が急制動を余儀なくされ、被害車両の乘客であった被害者が傷害を負ったと認められるから、予備的訴因に係る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5号の危険運転致傷罪が成立するとした。

⑥ 高速道路等停車強制類型（2条6号）

6号における危険運転行為の態様は、「高速自動車国道（高速自動車国道法（昭和32年法律第79号）第4条第1項に規定する道路をいう。）又は自動車専用道路（道路法（昭和27年法律第180号）第48条の4に規定する自動車専用道路をいう。）において」、「走行中の自動車の前方で停止し、その他これに著しく接近することとなる方法で自動車を運転する」ことにより、走行中の自動車に停止又は徐行（自動車が直ちに停止することができるような速度で進行することをいう。）をさせる行為と規定されており、文言の意味は5号と同義に考えられる。もっとも、6号は、場所を限定することにより、通常は高速度で走行し、他の車両も同様の速度で走行することを想定しながら運転する第三者車両との関係で生じる危険性に着目したものであるため、加害者車両及び被害者車両について速度要件が設けられていない¹⁰³⁾。

この類型につき、筆者の管見の限り、いまだ裁判例がみられないが、被告人が九州道下り線の追い越し車線で乗用車を運転中、後続の大型トラックの通行を妨害しようと急に減速し、大型トラックを急停止させ、後続の別の大型トラックと衝突する事故を起こさせたうえ、後続車2台をそれぞれ運転していた2人に首や腰に軽いけがをさせた疑いで、本類型の危険運

103) 鈴木ほか・前掲（注40）115頁。

転致傷罪で逮捕されたものがある¹⁰⁴⁾。

⑦ 赤色信号殊更無視類型（２条７号）

この類型は、「赤色信号又はこれに相当する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行為」を規定し、それに対する認識が必要となる。

「赤色信号」とは、公安委員会が設置した信号機の表示する赤色灯火の信号（道路交通法４条・同法施行令２条）を意味し、「これに相当する信号」とは、赤色信号と同様の効力を有する倍号を意味し、具体的には、道路交通法が定める「警察官の手倍号その他の信号」（６条１項・同法施行令４条、５条）が挙げられるという¹⁰⁵⁾。

赤色信号を「殊更に無視し」とは、故意に赤信号に従わない行為のうち、およそ赤色信号に従う意思のないものをいう。すなわち、赤色信号であることについての確定的な認識があり、停止位置で停止することが十分可能であるにもかかわらず、これを無視して進行する行為や、信号の規制自体を無視し、およそ赤色信号であるか否かについては一切意に介することなく、赤色信号の規制に違反して進行する行為がこれに当たる。したがって、赤色信号無視であっても、赤色信号を看過した場合、既に安全に停止することが困難な地点に至って初めて赤色信号に気付いた場合、信号の変わり際で、赤色信号であることについて未必的な認識しかない場合などには、「赤色信号を殊更に無視し」には当たらないとされる¹⁰⁶⁾。

「重大な交通の危険を生じさせる速度」の意味については、前記４号におけるそれと同様である。赤色信号を殊更に無視する場合であっても、運転者において、交差道路等を通行する人や車を発見したときに重大な事故

104) 「高速道で急減速、事故誘発の疑い 25歳逮捕、2人軽傷／福岡県」『朝日新聞』朝刊・福岡・１地方（2021年06月11日）。

105) 井上ほか・前掲（注16）73頁。

106) 井上ほか・前掲（注16）73頁。

となるような衝突を回避することが可能な速度まで減速して進行する場合は、その行為自体において、重大な事故を生じさせる危険性の高い行為であるとは認められないため、要件としたものであるという¹⁰⁷⁾。

また、「重大な交通の危険を生じさせる速度」の認識についても 4 号と同様であるが、具体的には、通常、時速20-30キロメートルの速度で走行していれば、歩行者等との関係では、重大な交通の危険を生じさせる速度に当たる場合が多いので、運転者においてこの程度の速度で走行していることを認識していれば足りるとされる¹⁰⁸⁾。

最決平成18年 3 月14日刑集60巻 3 号363頁は、普通乗用自動車運転していた被告人が、赤信号を無視し対向車線に進出して時速約20キロメートルの速度で交差点に進入しようとしたため、本件交差点入口手前の停止線相当位置付近において交差点を左折して対向進行してきた被害者運転の普通貨物自動車に自車を衝突させ、同人及び同乗者に傷害を負わせた事案において、速度要件を満たすとされ、危険運転致傷罪の成立が認められた。本件では、被告人車が交差点に進入していないことにつき、問題となる行為が赤色信号の無視、あるいは対向車線への進出のどちらかが争われた。それに対し、裁判所は、「対面信号機の赤色表示に構わず、対向車線に進出して本件交差点に進入しようとしたことが、それ自体赤色信号を殊更に無視した危険運転行為にほかならないのであり、このような危険運転行為により被害者らの傷害の結果が発生したものである以上、他の交通法規違反又は注意義務があっても、」因果関係が否定されるいわれはない」としており、とりわけ、信号無視行為と対向車線への進出を一体として危険運転行為に該当し、死傷結果との因果関係を認めているようにみえる。嘉門優は、「停止線（相当位置）を越えていない場合にも本類型の成立を認めることにつき、交差点に進入する以前に発生する危険性は、本類型が予定する危険性ではない」し、「停止線（相当位置）を越えていない以上、やはり

107) 井上ほか・前掲（注16）73-74頁。

108) 井上ほか・前掲（注16）74-75頁。

『信号無視』とはいえないのであって、罪刑法定主義に違反するといわざるをえない。」ことに加え、「本類型の基本行為を『交差点に進入しようとしたこと』と理解する点について」も、「実行の着手時期がどのように判断されるのが明らかではないことも問題である。したがって、やはり、暴行に匹敵するだけの高度の危険性が客観的に存在すること、しかも、本類型が予定する、交差点内での死傷事故の発生の危険性が存在することによって、赤色信号殊更無視という基本『行為』が認定されなければならない。」としたうえ、因果関係の認定についても不十分と批判する¹⁰⁹⁾。本件は、赤色信号無視のほか、他の違反行為、すなわち、対向車線への進出が介在している。しかし、本罪は基本行為たる赤色信号殊更無視行為から、「直接に」死傷結果が生じなければならないにもかかわらず、本件については、被告人はまだ交差点に進入しておらず、対向車線への進出がなければ、結果発生が回避できたというべきであり、赤色信号の無視に内在する類型的危険性が直接に結果を発生させたとは認められず、本罪の成立が否定されるべきである。これを全体として死傷結果との因果関係を認めた裁判所の判断は、妥当とはいえない。

金澤は、このような速度要件につき、「不明確の誹りを免れない。高速度であることも必要ではなく、……危険性・悪質性を帯びた行為の限定には十分ではない」¹¹⁰⁾と批判する。立法説明では時速20-30キロメートルでも危険速度要件に該当するというが、文言からこのように読み取ることができるかという明確性の問題をさておくとしても、やはり実務においては速度のほか、運転の態様自体も本罪の基本行為の判断に取り組みされている。もっとも、横断歩道を渡る歩行者等が大勢存在する可能性を鑑みれば、そこに赤色信号をあえて無視し一般的に低速度と思われる時速20キロ

109) 嘉門優「赤色信号を無視して対向車線に進出し、時速約20kmで交差点に進入しようとしたため対向車に衝突し、同車運転者らを負傷させた行為が危険運転致傷罪に当たるとされた事例（最高裁二小法廷平成18年3月14日）」新・判例解説 Watch：速報判例解説1号（2007年）183-184頁。

110) 金澤・前掲（注87）174頁。

メートル以上で進入したとしても、確かに死傷させることはあり得ないことでもなく、一定の合理性を有するといえよう。本罪は、そのような単に信号無視による類型的危険性の高い行為のみを捕捉することができるよう、速度要件、因果関係をはじめ、処罰範囲を明確に画することが求められる。一方で、次にみる通行禁止道路進行類型における近時の判例では、もはや速度に着目しているといえなくなったとすらいえる。

⑧ 通行禁止道路進行類型（2条8号）

この類型は、「通行禁止道路（道路標識若しくは道路標示により、又はその他法令の規定により自動車の通行が禁止されている道路又はその部分であって、これを通行することが人又は車に交通の危険を生じさせるものとして政令で定めるものをいう。）を進行し、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行為」を規定し、それに対する認識が必要である。

「重大な交通の危険を生じさせる速度」の意味及びその認識については、4号のそれと同様である。

前掲神戸地判令和5年10月27日は、被告人が、自動車を運転中、一方通行の道路を時速約16キロメートルで後退し、自転車の男性をはね、急性硬膜下血腫で死亡させた事案に対し、「通行禁止道路を重大な危険を生じさせる速度で運転」に当たるかという争点について、「後退の場合、見通しは前進の場合とは比べものにならないほど悪く、後方の人や車を見落とす可能性がある」と指摘し、時速16キロメートルでも人と衝突すれば転倒、死亡させることは想定でき、重大な危険を生じさせる速度にあたると判示した。

しかし、前記立法説明に照らし、時速16キロメートルというスピードだけを捉えれば、これは通常、本罪で捕捉される重大な死傷事故を生じさせるような高速度とは認めがたい。そこで、裁判所は、低速での「後退」という運転態様に着目したのである。この判断は、速度そのものの危険性ではなく、後退することの危険性を捉えて、危険速度を認めたことになる。もっとも、時速16キロメートルで後退することは、重大な死傷事故を引き

起こす類型的な危険性を有するか疑わしい。このことは、重大な死傷事故を招くような低速度のものを排除する危険速度という要件を大幅に緩和したものだといえよう。

（３） 本法３条類型（準危険運転致死傷罪）

飲酒運転による死傷事故に対する酩酊運転類型の危険運転致死傷罪における認識の判断の困難さや、また、てんかん等の病気に起因する重大死傷事故の発生を受け、新設されたのが３条類型の危険運転致死傷罪、いわゆる準危険運転致死傷罪（または中間類型の危険運転致死傷罪とも呼ばれている）である。

準危険運転致死傷罪１項では、酩酊運転類型を規定し、２項では病気運転類型を規定している。法定刑は、人を負傷させた者は１２年以下の懲役、人を死亡させた者は１５年以下の懲役とされる。

酩酊運転類型について、「とくに飲酒等影響類型の事案で、客観的には『正常な運転が困難な状態で自動車を走行させる行為』により人を死傷させたのに、運転者に『正常な運転が困難な状態』である事実の認識がなく、自動車運転過失致死傷罪といわゆる酒酔い運転罪（道路交通法１１７条の２第１号）の併合罪とするしかない場合については、結局単なる過失犯として取り扱われることに対し、幾ら何でも軽すぎるという批判が向けられた。（脚注は割愛した——筆者注。）」ことが改正の背景だというのである¹¹¹⁾。

この類型は、「アルコール又は薬物の影響により、その走行中に正常な運転に支障が生じるおそれがある状態で、自動車を運転し、よって、その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に陥り」、人を死傷させる行為である。

永井は、「本罪は、２条１号の罪において人の死傷を惹起することとなった自動車の走行行為に係る故意の内容・立証をいわば緩和すること

111) 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」名古屋大学法政論集274号（2017年）42頁。

で、同号の罪の成立が認められない場合を捕捉するという意義を有しつつも、むしろそのゆえに、酒気帯び運転罪と過失運転致死傷罪との併合罪にと止まる場合との区別に困難を生じるおそれも伴っている¹¹²⁾と指摘する。

近時では、建築資材等の配送業務に従事する被告人が、飲酒の影響により正常な運転に支障が生じるおそれがある状態でトラックを運転し、その運転中に飲酒の影響で仮睡状態に陥ったまま同車を進行させ、対向歩行してきた下校中の小学生 5 人に衝突し、2 人を死亡させ、3 人を負傷させた事案に対して、前掲千葉地判令和 4 年 3 月 25 日は準危険運転致死傷罪の成立を認めた。

病気運転類型については、2011 年鹿沼児童 6 人クレーン車死亡事故や、2012 年祇園暴走事故等てんかんの持病を持つ運転者による自動車事故が新設の契機として挙げられ、特定の病気・症状に罹患していること自体を処罰の要件とすることができないが、「病気や症状に由来する、具体的な事故発生の危険が事故の原因である場合、それを回避し得たのにしなかったことが帰責の根拠となる」¹¹³⁾とされる。

この類型は、「自動車の運転に支障を及ぼすおそれがある病気として法令で定めるものの影響により、その走行中に正常な運転に支障が生じるおそれがある状態で、自動車を運転し、よって、その病気の影響により正常な運転が困難な状態に陥り、人を死傷させた」行為である。

すなわち、「新たに危険運転致死傷罪に追加される類型では、運転に支障を及ぼすおそれがある病気であることの認識が、故意として要求される。」ことになる¹¹⁴⁾。

金澤は、本規定制定前、てんかんによる意識喪失の発作のために事故を

112) 永井善之「第 2 部 第 2 章 第 1 節 中間類型の危険運転致死傷罪（3 条）／酩酊運転類型」高山ほか編・前掲（注 34）216 頁。

113) 金澤真理「第 2 部 第 2 章 第 2 節 中間類型の危険運転致死傷罪（3 条）／病気運転類型」高山ほか編・前掲（注 34）218 頁。

114) 今井猛嘉ほか「平成 24 年度研究調査報告書（H2418）危険運転致死傷罪の学際的研究（Ⅱ）」（国際交通安全学会、2013 年）5 頁（www.iatss.or.jp/common/pdf/research/h2418.pdf（2023 年 12 月 5 日閲覧））。

起こした例について、量刑が次第に厳しくなっており、本規定制定後、病
気運転類型の判例が散見されるようになったという。しかしながら、「形
式的に本条の構成要件に該当する場合もあるにせよ、『正常な運転に支障
が生じるおそれがある状態』及びその認識の認定に、事例に即した慎重な
検討を要する」のであり、無自覚性の低血糖、睡眠時無呼吸症候群等の
「広範囲にわたる行為を処罰範囲に含めば、自動車運転上の過失を超えて、
重い処罰を要する危険かつ悪質な行為を特に処罰するという立法の趣旨に
もそぐわないことになる」ことから、「本規定の適用には、厳罰を科すべ
き実体の明示が必要とされる」と指摘する¹¹⁵⁾。

もっとも、古川伸彦は、「限定列举により、３条の適用範囲は明確に画
されている。その反面、明確な不公平も招いている」として、「過労運
転・高齢運転者（正確には高齢者に限られない認知機能の低下した運転者）・
『ながらスマホ』の例を挙げ、「犯罪論的には、３条が狭すぎるという批
判は、早晚避けられないと思う。」とする¹¹⁶⁾。これに対し、危険運転致死
傷罪設立の目的を想起するなら、準危険運転致死傷罪の新設自体の妥当性
と意義も問われるところ、「過労運転・高齢運転者・『ながらスマホ』を
も本罪の対象に包含することの正当性はなおさら根拠づけられない。とい
うのも、このような運転が日常しばしば行われているにもかかわらず、自
損事故が生じているとしても、それらの運転行為が行われている頻度に対
応する程の重大な死傷事故が多発しているとは認められないからである。
とりわけ、それらの行為には人の死傷を惹起する類型的危険性がなく、危
険運転致死傷罪に準ずるような悪質性・危険性が認められない。これを準
危険運転致死傷罪に含めるべきとする古川の指摘は失当であると思われる。

第４節 自動車運転死傷行為等処罰法の他の犯罪

危険運転致死傷罪・中間類型である（準）危険運転致死傷罪のほか、自

115) 金澤・前掲（注113）229-230頁。

116) 古川・前掲（注111）48頁。

動車運転死傷行為等処罰法では他の類型も規定している。

(1) 過失運転致死傷アルコール等影響発覚免脱罪（4条）

過失運転致死傷アルコール等影響発覚免脱罪（4条）は、過失運転致死傷罪と危険運転致死傷罪における法定刑の差により、いわゆる「逃げ得」を防ぐため、飲酒運転により事故を起こし、アルコール等の影響の発覚を免れる行為を重く処罰するものである。所定の行為は、「アルコール又は薬物の影響によりその走行中に正常な運転に支障が生じるおそれがある状態で自動車を運転した者が、運転上必要な注意を怠り、よって人を死傷させた場合において、その運転の時のアルコール又は薬物の影響の有無又は程度が発覚することを免れる目的で、更にアルコール又は薬物を摂取すること、その場を離れて身体に保有するアルコール又は薬物の濃度を減少させることその他その影響の有無又は程度が発覚することを免れるべき行為」とされ、法定刑は12年以下の懲役とされる。

4条の新設に際し、その理論的正当化根拠に疑問が提起されていた。とりわけ、「第1に、これは、適法行為の期待可能性が無い行為であり、本来、不可罰ではないか、との疑問が残る（刑法104条参照）。（原文改行——筆者注。）第2に、これは、自己負罪拒否特権を侵害する罰則ではないか、との疑問も生じる（憲法38条1項参照）。（原文改行——筆者注。）第3に、これら二つの疑問が解消されたとしても、処罰対象の範囲が適正か、との疑問も生じる。即ち、従来から規定されている（その意味で典型的な）危険運転致死傷罪を犯した者の同種行為も処罰対象にすべきではないか、あるいは、（新たに）危険運転致死傷罪の対象にされるところの、病气ないし症状により意識喪失に至り人を死傷に致した者も処罰対象にすべきではないか、との疑問が残る。」とする¹¹⁷⁾。

117) 今井ほか・前掲（注114）8頁。

（２）過失運転致死傷罪（５条）

過失運転致死傷罪は５条に規定される。５条では、「自動車の運転上必要な注意を怠り、よって人を死傷させた」ことを実行行為とし、法定刑は、７年以下の懲役若しくは禁錮又は１００万円以下の罰金となる。また、傷害が軽い場合には、裁量的免除が規定されている。

その法定刑が、通常の刑法に定められている過失致死傷罪の法定刑に比して重く規定されていることについて、福永俊輔は、「自動車運転の危険性の誤認識」、「自動車運転者の責任」、「刑の裁量的免除の問題」という３つの観点から、自動車運転という行為態様は、果たして特別視されうるほどの特殊性を有するかという疑問を提起し、「自動車運転という行為態様を特別視する理由はなく、過失致死傷罪の中でもこれを特に重く処罰することに合理性はない」と批判する¹¹⁸⁾。

もっとも、本罪では過失の内容が問題となりうる。過失は、いわゆる「注意義務違反」として、結果予見義務違反および結果回避義務違反によって構成される¹¹⁹⁾。ここでは、注意義務は道路交通法の規定を根拠とするのではなく、実際、行為者に道路交通法違反行為があったとしても、直ちに注意義務違反が認められ、結果が帰属されるわけではない。信頼の原則¹²⁰⁾や、規範の保護目的等により否定されるべき場合があるからである。

信頼の原則との関係において、本罪が新設される前の業務上過失致死傷罪の成否が問題となった事件であるものの、二つの黄色点減信号事件と呼ばれている判例が問題となっていた。

第一の黄色点減信号事件（最判昭和４８年５月２２日刑集２７巻５号１０７７頁）では、信頼の原則の適用が認められ、過失犯の成立が否定された。対して、

118) 福永俊輔「第２部 第４章 過失運転致死傷罪（５条）」高山ほか編・前掲（注34）255-259頁。

119) 平野潔「過失犯における客観的注意義務と客観的予見可能性」刑法雑誌49巻2-3号（2009年）125-138頁。

120) もっとも、信頼の原則の位置づけについては争われているところである（岡部雅人「信頼の原則の体系的地位」愛媛法学会雑誌42巻34号（2016年）113-129頁等参照）。

第二の黄色点減信号事件（最判平成15年1月24日判時1806号157頁）は、結果回避可能性の欠如を理由に過失犯の成立が否定されたものである。

近時では、福岡地判令和5年10月27日LEX/DB25596330がある。本件は、被告人が、普通乗用自動車運転し、交差点を信号に従い右折進行するにあたり、対向直進車両の後続車の左側方を進行してくる車両の有無及びその安全を確認しながら発進し右折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、安全を十分確認しないまま発進して右折進行した過失により、折から後続車の左側方を対向進行してきたB運転の普通自動車二輪車に自車を衝突させ、よって、同人に加療約8週間を要する右第3中足骨骨折等の傷害を負わせ、またそのような事故を起こしたにもかかわらず、その事故発生の日時及び場所等法律の定める事項を、直ちに最寄りの警察署の警察官に報告しなかったとして、過失運転致傷、道路交通法違反の罪で罰金10万円を求刑された事案である。これにつき、被告人が検察官の主張するような注意義務を負っていたと認めることはできず、被告人の過失は否定されるべきであるとしたうえで、被告人が、Bの負傷の事実のもとより、B車両の損壊の事実について認識しておらず、認識していた自車の損壊も極めて軽微であったことに加え、本件事故の主たる原因は、B車両が赤色信号に従わず本件交差点内に進入したことであり、Bのほぼ一方的な過失によって生じたものであることや、本件事故後のBの対応状況等に照らすと、被告人の報告義務違反について、可罰的な違法性は認められないとして、被告人に無罪が言い渡された。

また、本罪の成立に関連して、規範の保護目的論もしばしば問題となる。とりわけ、違反があった規範により保護される法益に対する許されない危険が結果に現実化したわけではない場合に、結果の帰属が否定されるというものである¹²¹⁾。

他方で、危険運転致死傷罪に該当する運転行為と本罪における過失行為

121) 松宮孝明「規範目的と過失犯——先行車との車間距離保持義務と異なった車線での追突事故——」立命館法学369・370号（2017年）678-702頁参照。

とは、大別されること、また運転者に誰でも犯しうるミスであることについて、裁判所も確認している。とりわけ、東京地判平成21年2月20日LEX/DB25450448は、「本件事故は、前記のとおり過失の程度が大きいとはいえ、酒気帯び、信号無視あるいは大幅な速度超過等を伴う、いわゆる無謀運転によるものではなく、一瞬の判断ミスにより生じたものである。その意味で本件事故は、自動車を運転する誰もが犯してしまう可能性のあるもので、過失が悪質とまではいえ」ないとしている。本件について、城下裕二は、「交通犯罪対策としては、被害感情を強調した厳罰化に頼るのではな」いと指摘する¹²²⁾。にもかかわらず、従来過失とされてきた運転行為についても、国民感情の要求により次々と危険運転致死傷罪の処罰の対象へと追加されるようになり、現在でも従来の危険運転致死傷罪の要件の緩和のみならず、前述したように、新たにながら運転や、わき見運転が追加の対象とするよう検討がなされている。何度も強調しているように、これらの「過失」行為が危険運転致死傷罪の対象としてふさわしいか、すなわち、危険運転致死傷罪で処罰されるほどの、類型的危険性が内在する運転行為のみが含まれているかを問うならば、必ずしもそうではないのである。しかし、危険運転致死罪の処罰対象が今後も拡大されていくのであれば、5条は、真に「純粋な（判断）ミス」のみを捕捉するものになるのではないか。

（３）無免許運転による加重（６条）

無免許運転による事故の加重処罰に関する規定（６条）も定められている。法定刑は、危険運転致死傷罪（２条、人を負傷させた者に限る。）の場合に、６月以上の有期懲役、準危険運転致死傷罪（３条）の場合に、人を負傷させた者は15年以下の懲役に処し、人を死亡させた者は６月以上の有期

122) 城下裕二「被害者参加制度の下で審理が行われた自動車運転過失致死の事案について、本件事故に係る過失の態様や被告人の供述状況等に照らすと、同種事犯に対するこれまでの量刑傾向を批判的に検討しても、被告人を実刑に処するのはいささか重きに失するといわなければならないとして、被告人に対し、執行猶予付きの禁錮刑を言い渡した事例（東京地裁平成21年2月20日）」新・判例解説 Watch：速報判例解説5号（2009年）216頁。

懲役とされる。過失運転致死傷アルコール等影響発覚免脱罪（4条）については、15年以下の懲役、過失致死傷罪（5条）については10年以下の懲役が規定されている。

第5節 小 括

本庄武は、2014年の報告において、「危険運転致死傷罪の交通犯罪という側面に着目しつつ、当罰性の高い行為に限定するべく導入した『正常な運転が困難』、『重大な交通の危険』または『殊更に無視し』などのメルクマールが、十分な限定機能を果たすものか」と問題提起し、「規範的構成要件要素が導入されたのは、それほど高度な危険がない場合を除外する趣旨であったとはいえ、近時の判例によって緩和されており、立法提案では、『正常な運転に支障が生じるおそれがある状態』にまで拡張されるため、道交法違反にならない場合まで含まれる」と既に懸念を示していた¹²³⁾。

このように、本罪の問題点は、処罰範囲が不明確であることであり、そのために、危険・悪質な運転行為に限定して処罰するという立法当初の狙いが、もはや機能しているとは言い難いものとなっている。

本罪における各類型の文言にはそれぞれ曖昧な部分が含まれており、そのためにしばしば過失運転致死傷罪との峻別が困難となるうえ、一般的に理解される文言の意味とかけ離れた解釈がされることで、国民の混乱をまねきかねない。しかも、国民の厳罰要求にこたえるため、文言の本来の意味を超えて解釈されるようなことも散見される。例えば、「重大な交通の危険を生じさせる速度」は一般的に重大な死傷事故をもたらすような速度が立法時に想定されていたにもかかわらず、従前の「時速20キロメートル」ないし近時の「時速16キロメートル」がこれにあたりとされることがまさにその典型であり、また、通行妨害目的に関する判例の解釈の拡大にもこの問題が表れている。

123) 報告の概要は、佐久間・前掲（注64）445-449頁参照。

もっとも、解釈でも解決しえない場合（とりわけ、2017年東名高速道路事件）や、成立範囲を制限する立法者意思を堅持すべく厳格な解釈が実務でなされている場合もある。しかし、そのような慎重な適用に対する国民の一般的な受止めとの乖離が、また法改正のきっかけともなる。その結果として当初の5類型から8類型に増加し、準危険運転致死傷罪も新たに設けられた。本庄が述べるように、そこでは、道路交通法ですら処罰されない行為が、過失運転致死傷罪にとどまらず、（準）危険運転致死傷罪の処罰対象に含まれることになったが、それらの類型的危険性はどこに求められるのか。すなわち、薬物や病気に関するもののほか、例えば、妨害目的での運転は、確かに悪質なものであるが、その行為態様は単なる道路交通法上の違反にすぎないし、妨害運転に関する事案は日常散見されるが、実際に事故に繋がるものはさほど多くない。そもそも、妨害運転には酩酊運転や赤色信号殊更無視と同程度の類型的危険性を持つとはいえないように思われる。本来であれば処罰されない行為、あるいは、単なる道路交通法違反になるに過ぎない行為によって死傷事故を起こしてしまうと、故意犯として重く処罰されることは、結果責任を問うに等しいのではなかろうか。

既に述べたように、本稿執筆時において、「ながら運転」の危険運転致死傷罪への追加、および危険運転致死傷罪の要件の見直し等、本罪の適用範囲の更なる拡大化を目的とする検討会が行われている。むろん、本罪は立法時にも確認していたように、重大な死傷事故の実態に鑑みて、高度の危険性がある運転を類型化したものであるとすれば、社会環境の変化に伴い、本罪における類型的行為は当然、変化し得るものであろう。しかし、本罪の重い処罰に見合う可罰性、すなわち行為に内在する死傷の高度の類型的危険性の有無を逐一再考すべきである。本罪の改正は、問題となる運転行為に関する長期的な考察を経て慎重に行うべきであり、現状のように、処罰対象となる類型を安易に増加させることは本罪の今後の方向性を不明確にしてしまうことになる。

一連の立法経緯から、自動車死傷事犯に対する重罰化は上述のような問

題をもたすほか、長期的に見れば必ずしも抑止の効果があるとは限らない。そうすれば、刑事罰のみならず、免許制度の見直し、取締り等の行政施策のほか、交通死傷事犯の規制に向けて心理的・技術的な観点からの連携が必要となるように思われる¹²⁴⁾。

このように、日本における危険運転致死傷罪には類型化されたが故の処罰の断片性に対する批判が絶えず、法解釈の拡大や、検討が必要な法改正が繰り返されたことの問題点が上記で確認してきた。井田良は、この断片性について、「かりに一定の重大な危険行為が適用をまねがれることになったとしても、それは限定的な類型化の持つリスクにはかならないものであって、それを避けようとしてより包括的な構成要件としたり、危険運転行為を例示列举とするにとどめることは、立法論としてさらに大きな問題を持つといえよう（脚注は割愛した——筆者注。）」と評価しながら、「実務における法適用の場面で、結果の重大さに目を奪われ、本罪固有の構造から導かれる要件がゆるめられて理解されるとき、適用範囲が無限定なものとなるおそれ（すなわち、重い態様の道交法違反と業務上過失致死傷罪の競合するケース一般にまで適用が拡大されるおそれ）はある。慎重な解釈が望まれるゆえんである（脚注は割愛した——筆者注。）」と指摘する¹²⁵⁾。

現在では、危険運転致死傷罪の適用範囲の曖昧さゆえに、本罪の包含される行為がますます拡大され、そしてより重い刑が科される方向に向かっており、井田が本罪創設時に示していた懸念が現実化しつつあるというべきである。悪質・危険な運転行為、そしてそれによる事故の防止、また適正な処罰の実現を念頭に置きつつ、重い処罰に見合わない行為が危険運転

124) 同旨、今井猛嘉ほか「2017年度研究成果報告書 危険運転の最適な制御を目指して——刑事制裁の多様化の視点から」（2017年）（kaken.nii.ac.jp/ja/file/KAKENHI-PROJECT-26285019/26285019seika.pdf（2023年12月7日閲覧）。）。抑止効果については、生田勝義「刑罰の一般的抑止力と刑法理論——批判的一考察——」立命館法学2005年2・3号（2006年）24-44頁。

125) 井田良「危険運転致死傷罪の立法論的・解釈論的検討」法律時報75巻2号（2003年）34-35頁。

致死傷罪の対象にされかねないことが懸念される現在では、その歯止めはいかにかけられるかが問われるべきである。

次に、危険運転に関する罪の成立範囲、とりわけ故意犯と過失犯の線引きが明確に画されているかという問題について、まさに危険運転に該当する行為を類型化せず、抽象的規定を設けているイギリスの処罰状況について考察する。もっとも、イギリスでは2022年の法改正により、危険運転致死罪の法定刑は終身刑と引き上げられている。イギリスでは最も重い法定刑となるが、抽象的な条文を基にしながらも、いかに処罰範囲が画されているのであろうか。この考察は、日本における危険運転致死傷罪の方向性の検討にあたって、当罰性のある行為のみを捕捉し、責任に見合う法定刑で処罰するという本来の在り方を目指すなら、参考になり得よう。

第3章 イギリスにおける悪質・危険な運転行為処罰

第1節 序 説——交通安全の沿革と道路交通法¹²⁶⁾

イギリスにおいて、交通安全対策として自動車を規制する法律である「道路交通法」の歴史が始まったのは、1930年のことである。それまでに、安価な小型大衆車の発展に伴う自動車の急速な普及を受け、「英国では、1920年後半までに交通警察の取り締まりに対する反感が再燃し、初めて交通違反を犯す自動車ドライバーが増えた。内務大臣でさえ、警察署長に対して、『最も敬意に値する人格と地位』にある自動車運転者を『潜在的犯罪者』として扱わないように』と要請した。スピード違反を非犯罪化する動きは加速し、治安判事や自動車協会、全米安全優先協会からの支持を得た。（脚注は割愛した——筆者注。）」¹²⁷⁾。そのような要請も踏まえ、1930年道路交通法が制定された。本法は、後に述べるように車両に関する従来の三

126) 主な沿革は、富永誠美「欧米の道路交通法にみる考え方」IATSS Review 14巻4号（1988年）13-19頁参照。

127) Claire Corbett, Car Crime, London: Willan Publishing, 2003, pp. 18-19.

つの法律を統合したものであり、イギリスにおける最初の道交法である。それにより、無謀運転罪が本法に移され、それと同じ条文に危険運転罪も定められた。同時に、不注意運転罪の創設、第三者保険への加入義務の導入、また、「渋滞の緩和、ドライバーの責任の増加、それによる事故の減少を理由に」¹²⁸⁾、自動車の発展に悪影響を及ぼしうるとして議論となった大型商用車を除くすべての車両に対する時速20マイルの速度制限を撤廃するなどのレギュレーションも含まれている。また、同法に基づき、道路規則が設けられた。一方で、自動車の普及による自動車窃盗の問題の深刻化への対応として、同法28条において所有者の同意またはその他の権限なしの自動車の取得 (= Taking motor vehicle without owner's consent or other authority to be an offence) を犯罪とした。

しかし、自動車台数の増加に伴う交通事故の急増に伴い、交通事故による死傷者が増え続ける中、そのわずか4年後の1934年に、道路交通法改正が行われ、1930年改正で撤廃となった30マイル規制が再度設けられた等、交通安全に関する規定が定められた。

さらに、1935年には運転免許試験が義務付けられた。

その後の第2次世界大戦の影響もあり、道路交通法に対する改正が一時停滞していたものの、戦後の1960年と1962年にそれぞれ改正が行われた。1960年法は交通法規を統合したものといい、1962年法は「主として交通安全を推進する。例えばアルコール影響下の運転が犯罪の再決定と血液、尿の化学検査の証拠採用、罰則の強化」などとされる¹²⁹⁾。

1967年に、1966年に死亡者が7985人とピークに達するなど、交通事故による死傷者の上昇を受け、1967年道路安全法 (= Road Safety Act 1967) において、すべての新車へのシートベルト装着義務、従来制限速度のなかつ

128) Clive Emsley, "Mother, what did policemen do when there weren't any motors? The law, the police and the regulation of motor traffic in England, 1900-1939", *The Historical Journal*, Volume 36, Issue 2, 1993, pp. 357-381 (Claire Corbett, *supra* note 127, p. 19 参照。).

129) 富永・前掲 (注126) 14-15頁。

た道路への時速70マイルの速度規制等の安全対策が導入された。同年、道路交通規則法（=Road Traffic Regulation Act 1967）も制定された。

1977年に、危険運転罪が1977年刑事法律法（=Criminal Law Act 1977）50条によって廃止され、無謀運転及び不注意運転の二つの水準の犯罪が残された¹³⁰⁾。その主な理由は、危険運転と不注意運転との間の十分な区別が欠如していることにある¹³¹⁾。

そして、交通事故の多発や交通事情の悪化等を背景に¹³²⁾、1991年に1988年に公表されたノースレポートの提案を受け、1991年道路交通法により1988年道路交通法について危険運転に関する罪が再度新設され、代わりに無謀運転が削除される改正が行われた。運転者の主観的判断基準から、より観測可能な客観的な判断基準への転換が目的であった。ほかに、「相当な注意又は他人に対する合理的な配慮を欠いて運転する」不注意・迷惑運転罪、「飲酒又は薬物の影響を受けるなどの状態で、かつ、相当な注意を欠き、又は他人に対して合理的な配慮を欠く運転で、死亡事故を引き起こす飲酒薬物運転等致死罪、飲酒又は薬物の影響を受けている状態で車両の運転などを行う飲酒薬物運転罪・同管理罪等が設けられている。」¹³³⁾

このように、道路安全に向けた対策として道路交通法の歴史は、約一世紀前に遡る。しかし、それよりもはるか以前に、道路における危険な行為を法律で規制するという発想はすでに始まっていたのである。

130) その間、1972年および1974年にも、道路交通法の改正が行われているようであるが、現時点で改正の内容を把握できていない。

131) Department of Transport and Home Office, Road Traffic Law Review Report, London: Her Majesty's Stationery Office, 1988, p.51 (Louise Butcher, "Serious driving offences", House of Commons Library Briefing Paper, SN01496, 2016, pp. 4-5、高山善裕「あおり運転に対する諸外国の法制度等」調査と情報=Issue brief1093号（2020年）3頁参照）。

132) 平成13年版 犯罪白書 第4編/第3章/第3節/2 haksyol.moj.go.jp/jp/42/nfm/n_42_2_4_3_2.html（2024年4月30日閲覧）。

133) 前掲（注132）（2024年4月30日閲覧）。

第2節 悪質な運転に対する処罰の概観とその歴史

危険、不注意等の悪質な運転に対する処罰の歴史は、自動車の普及よりも以前に辿ることができる。

(1) 広義の悪質な運転

1835年に、1835年公道法 (= Highway Act 1835)¹³⁴⁾ が制定された。同法は、運転そのものに対する規制ではないものの、同法72条により交通妨害を犯罪としていることに留意すべきである。

本条に違反すると規定された行為は、下表のものである¹³⁵⁾。

- | |
|---|
| <ol style="list-style-type: none">1. 歩行者の利用と便宜のために作られたかあるいは部分的に残されている歩行者専用の小道ないしは道路わきの人道に馬に乗って故意に入る行為。2. 歩行者専用の小道ないしは人道に、馬、ロバ、羊、ラバ、豚、畜牛、車、手押し車、そりを故意に引き入れる行為。3. 繋がれた家畜に危害を加えたり、解き放つ目的で、馬、ロバ、ラバ、豚、畜牛を公道上に繋ぎ留める行為。4. 公道、生垣、柱、横木、壁、柵を破損したり、損害を誘発する行為。5. 故意に、歩道の通行を妨げる行為。6. 故意に公道の表面を破壊したり、破損させる行為。7. 検査人が固定した柱、台石、石を故意ないしは気まぐれに引き抜く、切り出す、移動させる、あるいは破損させる行為。8. 公道の安全を保ち保全している土手を削り取ったり、掘り崩す行為。9. 橋の欄干ないしは間に置かれた石、れんが、木を破損させる、危害を加える、投げ倒す、あるいは別の方法でそれらを傷つけたり、外観を損なう行為。10. 公道に建てられた里程標石 (マイルストーン) や柱、標識を引き抜く、壊す、持ち去る、あるいはその外観を損なう行為。11. 公道でフットボールないしはその他のゲームを行い、通行人への迷惑行為を行うこと。12. 呼び売り商人、行商人、ジプシーないしはその他の旅を行う者が公道の一部に天幕を張ったり、小屋、露店、屋台を建てる、あるいは野営する行為。13. 馬車道ないしは、荷車専用の細道の中央から50フィート以内で、火を燃やすあるいはその補助、銃あるいは拳銃の気まぐれな発砲、爆竹、火矢などの火器の設置、またそれらを気まぐれに放ったり投げたりする行為。14. 公道ないしはその近くで牛掛けないしはそれを目的とする牛追いを行うこと。15. 公道に木材、石、干草、糞、肥料、石灰、汚物、灰、ごみその他のものを放置し、公道の破損、通行人への傷害、妨害、危害をもたらす行為。16. 家屋、建物、建造物、土地等から公道に向けて汚物、泥、石灰、その他の不快な物を流し込む、あるいはたれ流す行為。17. 何らかの方法で公道の自由な通行を故意に妨害する行為。 |
|---|

134) イギリス立法 HP www.legislation.gov.uk/ukpga/Will4/5-6/50/contents/enacted (2024年1月18日閲覧)。

135) 表は、松井良明「イギリスにおけるスポーツの近代化と刑法に関する基礎的研究：公道でのスポーツ活動の違法性と公道法 (1835年) との歴史的関係について」体育学研究52巻2号 (2007年) 217頁により、一部変更。

1861年に、1861年人身に対する犯罪法（=Offences against the Person Act 1861）¹³⁶⁾が制定され、同法35条により車両運転者の猛烈な運転による人身傷害を犯罪とする。

第35条 車両運転者による猛烈な運転による人身傷害

キャリッジないし車両（Carriage or Vehicle）を操縦する者は、むちゃくちな、または猛烈な運転（wanton or furious Driving）ないし競走、もしくはその他の故意の違反行為、または故意の怠慢により、人身傷害を起こし、または起こさせた場合に、軽罪として有罪とし、その有罪判決を受けた者は、裁判所の裁量において、重労働の有無にかかわらず、2年以下の拘禁に処される。

同条は現在も使用されており、とりわけ、公共的ないし道路ではない場所での運転、または馬車等の機械的に推進されない車両で条文に該当する運転を行う場合などに使用される。近年では、危険運転に関する罪への近似性を理由に、他の法律が適用できない自転車による死傷事故に対する適用がなされている¹³⁷⁾。

現在における悪質・危険な運転行為に対する道路交通法以外での処罰は、前記車両運転者の猛烈な運転による人身傷害罪に加え、後に本章第5節で述べるように、運転者の故意の内容に応じて、コモン・ロー上の故殺罪、または謀殺罪も成立し得る。

他方で、軽微な違反については、道路規則¹³⁸⁾に規定される。道路規則は、1920年代より検討され、1930年道路交通法によって正式に導入された

136) イギリス立法 HP www.legislation.gov.uk/ukpga/Vict/24-25/100/contents/enacted (2024年2月21日閲覧)。

137) 例えば、BBC ニュース http://news.bbc.co.uk/2/hi/uk_news/england/dorset/8197430.stm (2024年4月11日閲覧)、www.bbc.com/news/uk-england-41028321 (2024年4月11日閲覧)。

138) 前掲（注18）(2024年1月19日閲覧)。

ものである¹³⁹⁾。「1972年ロード・トラフィック・アクト (1972年道路交通法——筆者注。) 第37条 (現在は、道路交通法38条——筆者注。) により、『ハイウェイコードそれ自体の違反は如何なる刑事訴訟の対象にもされない、つまり違反には直ちに罰金が科せられない』と冒頭に明らかにされていることである。ただ、ハイウェイコードの不履行は疑問の場合民事又は刑事の責任の上で立証や否認の材料となることがうたがわれている。責任が問われることになるが、罰金はそれぞれの基にある法律に基づいて科せられるわけである。』¹⁴⁰⁾ 同規則は、度重なる改定を経て、2022年には17版が公表され、脆弱な道路利用者の交通安全を改善すべく、道路利用者の階層 (Hierarchy of Road Users) に関する新たなルール等が追加された¹⁴¹⁾。

イギリスにおいて、「軽微な交通犯罪に対しては、警察による警告 (warning) がなされ」、反則金 (fixed penalty) 制度も導入されている。さらに、「交通犯罪により訴追された場合、その犯罪が正式起訴犯罪 (indictable offence) か略式起訴犯罪 (summary offence) かなどに応じ、治安判事裁判所 (magistrates court) 又は刑事法院 (Crown Court) において処理され、罰金、保護観察命令、社会奉仕命令、拘禁刑等が言い渡される (なお、2000年刑事司法及び裁判所業務法により、保護観察命令は社会内更生命令 (community rehabilitation order) に、社会奉仕命令は社会内処罰命令 (community punishment order) に、それぞれ名称が変更された。)。さらに、一定の交通犯罪に対しては、裁判所は、必要的運転免許資格剥奪又は裁量の運転免許資格剥奪を行う。必要的運転免許資格はく奪の期間は、原則として12月以上であるが、危険運転致死罪等特定の犯罪の運転免許資格はく奪の期間は、

139) 1930年道路交通法については、鉄道省監督局訳編『英国道路交通法』(鉄道省監督局、1932年) (国立国会図書館デジタル化資料 dl.ndl.go.jp/pid/1118342/1/10 (2024年4月15日閲覧)) 参照。

140) 富永・前掲 (注126) 14頁。

141) イギリス政府 HP www.gov.uk/government/consultations/review-of-the-highway-code-to-improve-road-safety-for-cyclists-pedestrians-and-horse-riders/summary-of-the-consultation-proposals-on-a-review-of-the-highway-code (2024年4月11日閲覧)。

２年以上と定められている。また、飲酒薬物運転罪等については、過去10年以内に同種犯罪等により有罪判決を受けた犯歴を有する者の場合には、３年以上とされている。」¹⁴²⁾とされる。

（２）特定の「悪質な運転」犯罪

一方で、特定の悪質な運転、すなわち「Bad Driving」と呼ばれるのは、危険運転、不注意運転、さらには現在廃止となった無謀運転の三つが挙げられ、無謀運転及び危険運転は一つの犯罪として同じ条文で処罰されていた。現在では、危険運転に関する罪、不注意運転に関する罪のみが規定されている。その対象は、いずれも機械的に推進される車両（mechanically propelled vehicle）に限定されるため、日本と同様に、自転車等は含まれない。もっとも、この「悪質」の意味には、軽微なものから深刻なものまで含まれていることに留意すべきである。

1903年に自動車法（＝Motor Car Act 1903）における無謀運転罪の創設、そして、1930年に最初の道路交通法における不注意運転、また本法に移された無謀運転と同条に規定する危険運転罪の導入により、最初の悪質運転犯罪が構成された。

1903年自動車法１条では、無謀運転について規定されている。

第１条 無 謀 運 転

公道において無謀にまたは不注意に、ないし公共に対する危険を及ぼす速度もしくは方法で自動車を運転した者は、公道の性質・状態および用途、並びに公道上における当時現に存する、または合理的に予想される交通量を含む事件の全ての状況を考慮し、本法において有罪とする。

1930年に、最初の道路交通法として創設された。同法は、機関車法（＝Locomotives Act 1865）、公道における機関車法（＝Locomotives on Highways

142) 平成５年版 犯罪白書 第４編/第８章/第１節/３ hakusyo1.moj.go.jp/jp/34/nfm/n_34_2_4_8_1_3.html（2024年２月７日閲覧）。

Act 1896)、および自動車法を置き換えるものとして誕生した。それにより、無謀運転罪が本法に移され、同条に危険運転罪も定められた。同時に、不注意運転罪の創設、第三者保険への加入義務の導入、また、自動車の発展に悪影響を及ぼしようとして議論となった自動車およびモーターサイクルに対する時速20マイルの速度制限を撤廃するなどのレギュレーションも含まれている。

同法に基づき、道路規則が設けられた。

11条にて、無謀または危険な運転に関する罪が規定されている¹⁴³⁾。

第11条 無謀または危険な運転

(一) 道路上において無謀に、または公共に危険を及ぼす速度もしくは方法で自動車を運転する者は、道路の性質、状態および用途、並びに道路上において当時現に存する、または合理的に予想される交通量を含む事件の全ての状況を考慮し、以下各号に定めるところにより処罰する。

(イ) 略式処分については、50ポンド以下の罰金または4月以下の禁錮、再犯または累犯においては100ポンド以下の罰金もしくは前記の期間の禁錮、またはその併科とする。

(ロ) 起訴判決については、6月以下の禁錮もしくは罰金、またはその併科とする。

12条では、不注意運転罪について規定している¹⁴⁴⁾。

第12条 不注意な運転

(一) 道路上において相当な注意をせず、または道路を使用する他の者に対し適当な考慮をせず自動車を運転する者は、有罪とする。

また、同法では、13条にて公道における運転競争及び速度試験の禁止 (= Prohibition of motor racing and speed trials on highways)、15条にて酒類ま

143) 和訳は、鉄道省監督局・前掲(注139) 41-42頁参照。

144) 和訳は、鉄道省監督局・前掲(注139) 42頁参照。

たは薬物の影響下において自動車を運転する者の処罰（= Punishment of persons driving motor vehicles when under influence of drink or drugs）も規定している。

問題となる危険運転と不注意運転は、このように区別される。例えば、Andrews v. Director of Public Prosecutions (1937), 2 All E.R., 552 において、裁判官は、「道路交通法12条は適切な関心ないし注意を払わない運転に対して処罰を科すものである。これは一見してあらゆる程度の過失を包含しているようにみえる。11条は、無謀に、とりわけ公共に危険な速度ないし方法で運転することに対して処罰を科すものである。本条は、死亡させた場合に故殺罪¹⁴⁵⁾が成立するような高度の過失運転をカバーするものであることに疑いはない。しかしながら、逆はそうではなく、公共に危険な速度または方法で運転し、死亡を惹起した者に故殺罪が成立しないことは十分にありうる。議会は、1934年道路交通法34条の規定により、故殺罪で起訴された者は、危険運転罪で有罪判決を受ける可能性があることを認めているように思われる。しかし、34条から導き出される推論を完全に置いておくとして、死亡が発生した場合に過失が故殺罪に相当する程度ではないとしても、危険運転の制定法上の犯罪が成立しうることを私は信じている。例として、ある者が対向車がいる状態で前方車両を追い越すことを企てる危険な計画を実行しようとして、彼の予測した意図では成功することができたにもかかわらず、前車が速度を上げた、という、故殺罪とするには疑わしいが、危険運転が成立する可能性が高い事例が法廷における弁論で挙げられた。道路の利用者にとって、すでに故殺罪が成立している死亡を惹起するほどの重大な過失ではない限り、危険運転が成立しないという理解以上に悪いことはないと考える。」とする¹⁴⁶⁾。

145) Manslaughter、一般的に故殺と訳されるが、傷害致死等の通常の殺人以外のものを含む（昭和37年版 犯罪白書 第一編/第七章/七/2 (hakusyo1.moj.go.jp/jp/3/nfm/n_3_2_1_7_7_2.html) (2023年7月13日閲覧)。）参照。

146) “Dangerous or Careless Driving,” Journal of Criminal Law, vol. 1, no. 4, 1937, pp. 579-585 参照。

1972年道路交通法では、1 条に無謀または危険運転致死罪 (= Causing death by reckless or dangerous driving) が新設され、法定刑は 5 年以下の拘禁刑とされる。

第 1 条 無謀または危険な運転致死

道路上において無謀に、または公共に危険を及ぼす速度もしくは方法で自動車を運転し、それによって人を死亡させた者は、道路の性質、状態および用途、並びに道路上において当時現に存する、または合理的に予想される交通量を含む事件の全ての状況を考慮し、有罪とする。

2 条では、無謀または危険運転の一般的な規定 (= Reckless, and dangerous, driving generally) が定められている。条文に所定の行為自体は、1930年道路交通法11条に規定する無謀または危険運転罪からの変更はない。法定刑は、略式手続の場合、4 月以下の拘禁刑または100ポンド以下の罰金、またはその併科である。または、2 回目以降の有罪判決の場合において、6 月以下の拘禁刑または100ポンド以下の罰金、またはその併科となる。正式裁判の場合は、2 年以下の拘禁刑または罰金、またはその併科である。

第 2 条 一般的な無謀、および危険な運転

道路上において無謀に、または公共に危険を及ぼす速度もしくは方法で自動車を運転する者は、道路の性質、状態および用途、並びに道路上において当時現に存する、または合理的に予想される交通量を含む事件の全ての状況を考慮し、有罪とする。

3 条では、不注意または迷惑運転罪 (= Careless, and inconsiderate, driving) について規定している。本条についても、行為内容は1930年道路交通法12条に規定されているものと同様である。法定刑は、100ポンド以下の罰金、または、2 回目以降の有罪判決の場合は、3 月以下の拘禁刑または100ポンド以下の罰金、またはその併科である。

第3条 不注意、および迷惑な運転

道路上において相当な注意をせず、または道路を使用する他の者に対し
適当な考慮をせず自動車を運転する者は、有罪とする。

1977年に、1977年刑事法律法50条により、1972年道路交通法の改正が行われた。危険運転に関する文言が削除され、無謀運転および不注意・迷惑運転に関する罪のみが残された。その主な理由は、危険運転と不注意運転との十分に定められた区別が欠如していることにありと説明される¹⁴⁷⁾。1条では、無謀運転致死について規定し、2条は、無謀運転を犯罪とする規定が設けられた。

第1条 無謀運転致死

道路上において自動車を無謀に運転し、それによって人を死亡させた者は、有罪とする。

第2条 無謀運転

道路上において自動車を無謀に運転する者は、有罪とする。

その改正の内容を踏まえ、1988年道路交通法が1989年に施行された。同法は、度重なる改正を経て、現在でも現行法として効力を発揮している。

しかし、その改正によって、単に無謀運転（致死）と不注意運転に関する罪のみでは、処罰として十分ではないとの懸念を生じさせていた。そこで、危険かつ悪質な運転行為に対する処罰の再構築を検討すべく、1985年に Peter North 博士を議長として道路交通法レビューが設立され、同報告書¹⁴⁸⁾が1988年に公表された。これがいわゆる「ノースレポート（= North Report, 1988）」である。

まとめによれば、同報告書では、以下のことについて言及している¹⁴⁹⁾。

147) Louise Butcher, *supra* note 131, p. 4.

148) Department of Transport and Home Office, *supra* note 131.

149) Louise Butcher, *supra* note 131, p. 5.

このレビューでは、協議において無謀運転及び不注意運転に関する法律に対する批判が広まっていることが明らかになった。特に、あまりに多くの重大な悪質運転は重大性に対応した適切な司法制度によって解決がなされていないようである。1972年道路交通法によって定義されていないイングラント及びウェールズにおける無謀運転の法的な定義は、立証が困難な主観的要素を含んでいる。レビューでは、1972年法における無謀運転罪（後に1988年道路交通法にまとめられた）は運転の実質的基準に確実に基づくものによって代替されるよう提案した。

このレビューは主として飲酒運転による犯罪への処遇に対する改正にかかわる。当時の現行法は、アルコール濃度の規定値を超え（あるいは飲酒または薬物の影響下における運転のため不適合）、しかもその運転が人の死亡が伴う事故を惹起した運転者は、しばしばアルコールまたは薬物犯罪についてのみ罪を問われ、あるいはその罪と不注意運転との併合となる。

運転者の飲酒運転という事実だけで、無謀運転致死罪を成立させるには不十分である。運転の性質それ自体が無謀さの性質を明確に備えていないのであれば、検察当局はより重大な犯罪を起訴するのではなく、運転者は少なくとも1年間道路上から追放されることが確実であることから、立証がより容易な飲酒運転を起訴することで解決させることが多々存在する。レビューは、人を死なせた飲酒運転者に対する公衆の関心を大いに認識していたため、法的な基準値を超えて飲酒したという事実と死亡結果に関する特定の犯罪を導入する可能性を検討した。

そして、「1989年に公開された保守政権の後続の白書では、飲酒運転者の法律に対する改正を優先事項として考えられた。政府は、飲酒または薬物の影響下での不注意運転致死を新たな犯罪として新設すべきであり、そしてその提言に従い、重大運転犯罪に対する立法は再構築されるべきであるとするノースレポートの提案に賛成した（脚注は割愛した——筆者注。）」という¹⁵⁰⁾。

150) Department of Transport, *The road user and the law*, Cm 576, London: H. M. Stationery office, 1989 (Louise Butcher, *supra* note 131, p. 5 参照。).

その結果、1991年道路交通法に基づく改正が行われ、その内容が1988年道路交通法に反映されている。

その改正では、無謀運転に関する罪が廃止され、危険運転に関する罪が同法において再び設けられた。これまでの主たる困難は、裁判所ないし陪審員が、無謀性ないし危険性の法的定義には主観的な要素が含まれているにもかかわらず、危険運転に関する罪における違反運転者の心理的状态を判断しなければならないことであった。そこで、後に述べるように、今般の法改正は、このような主観的要素を客観的要素に置き換えることで、運転者の心理状態よりも運転の態様に注目することで、この問題の解決を図ろうとしたのである¹⁵¹⁾。

危険運転致死罪（道路交通法1条）については、正式起訴に基づく審理により、5年以下の拘禁刑若しくは無制限の罰金またはその併科、併せて2年以上の免許剥奪（disqualification）及び運転適性試験の受験を命ずることとされていたが、その上限が、1993年に5年から10年へ、さらに2003年に14年へと引き上げられた¹⁵²⁾。さらに、後に述べるように、2022年改正により、法定刑の上限が終身刑と引き上げられた。

また、危険運転罪（2条）については、正式起訴に基づく審理により、2年以下の拘禁刑若しくは無制限の罰金またはその併科、あるいは略式手続により、6月以下の拘禁刑（もっとも、治安判事裁判所が科せる最長の拘禁刑が2022年5月2日より、従来の6月より12月に引き上げられたが、2023年3月30日より、再び6月へ引き下げられた。）若しくは法定最高額以下の罰金またはその併科、併せて12月以上の免許剥奪及び運転適性試験の受験を命ずる旨規定されている¹⁵³⁾。

他方で、飲酒運転による死傷事故への重罰化を主たる目的として同改正

151) Claire Corbett, *supra* note 127, p. 132.

152) 川本哲郎「交通犯罪としての『あおり運転』の抑止に向けて」同志社法学71巻2号（2019年）782頁。

153) 注掲（注142）（2023年12月21日閲覧）。

では、3A条を挿入して、「飲酒または薬物の影響下での不注意な運転による死亡」という犯罪（以下、「飲酒・薬物による不注意運転致死罪」と呼ぶ。）を新設し、14年以下の拘禁刑と強制的な免許失格と3～11点のペナルティポイントで罰せられると定められていたが、危険運転致死罪と同様に、2022年改正により、その上限が終身刑とされた。22A条にて落下物等の道路上での物の設置や、他の交通関与者及び交通信号への妨害等の行為を道路利用者に対する危険罪（=Causing danger to road-users）として新設された。

そして、2006年交通安全法（=Road Safety Act 2006）20条に基づき、道路交通法においてさらに2A条が設けられた。これは、「危険運転の認定ができなかった場合のために」¹⁵⁴⁾、1991年改正で新設された飲酒・薬物による不注意運転致死罪で要件とされた酩酊状態等を必要とせずに、単なる「不注意または迷惑な運転致死」の罪（以下、「不注意・迷惑運転致死罪」と呼ぶ。）を規定するものである。法定刑は、略式手続の場合に12月の拘禁刑または法定最高額以下の罰金またはその併科、正式起訴の場合は最大5年の拘禁刑または罰金、またはその両方が科せられる。さらに強制的な失格と3～11のペナルティポイントが定められた。同時に、3ZB条において、無免許・免許停止・無保険運転致死罪（=Causing death by driving: unlicensed, disqualified or uninsured drivers）も新設された。

その後、2012年に法律扶助、量刑および犯罪者処罰法（=Legal Aid, Sentencing and Punishment of Offenders Act 2012）¹⁵⁵⁾143条¹⁵⁶⁾により、道路交通法1A条において「危険な運転致重大な傷害」の罪（以下、「危険運転致重大傷罪」と呼ぶ。）が新設され、法定刑は略式裁判の場合に、12月以下の拘禁刑または法定最高額以下の罰金またはその併科、正式起訴の場合には5

154) 川本・前掲（注152）。

155) 本法の詳細については、河島太郎「立法情報【イギリス】司法の諸制度に関する法律の整備」外国の立法：月刊版254-1号（2013年）10-11頁（dl.ndl.go.jp/view/download/digidepo_6018656_po_02540104.pdf?contentNo=1）。

156) イギリス立法HP www.legislation.gov.uk/ukpga/2012/10/section/143/enacted（2024年3月6日閲覧）。

年以下の拘禁刑または罰金またはその併科とされる。

2022年には、警察、犯罪、量刑および裁判所法（=Police, Crime, Sentencing and Courts Act 2022）86条により、危険運転致死罪、飲酒・薬物による不注意運転致死罪の法定刑は終身刑とされた。また、同法87条により、道路交通法2C条にて、「不注意または迷惑運転致重大な傷害（= Causing serious injury by careless, or inconsiderate, driving）」の罪（以下、「不注意・迷惑運転致重傷罪」と呼ぶ。）が新設された。法定刑は、略式手続の場合、12月以下の拘禁刑または罰金またはその併科、正式起訴された場合には、2年以下の拘禁刑または罰金またはその併科とされる。

その背景として¹⁵⁷⁾、2014年5月に法務省による罰則の全面的な見直しが発表された以降、2016年に運転違反と死亡または重傷に関連する罰則に関する協議が開始され、2017年に公表された協議書では、危険運転致死罪と、飲酒・薬物による不注意運転致死罪の最高刑の終身刑への引き上げ、そして不注意運転による重傷に関する法律を新たに制定する必要性が確認された¹⁵⁸⁾。後に、イギリス政府より、「道路交通犯罪：2021年警察、犯罪、量刑および裁判所法案ファクトシート」が公表された¹⁵⁹⁾。それによれば、改正の目的は、そのような犯罪に対して裁判所が適用できる罰則が相応であり、犯された犯罪の重大性を反映していることを確認すること、また、重傷に関する法律のギャップを埋めることにあったとされた。

同ファクトシートにおいて、最高刑の引き上げについては、このように述べられている。

157) イギリス政府 HP www.gov.uk/government/publications/police-crime-sentencing-and-courts-bill-2021-factsheets/police-crime-sentencing-and-courts-bill-2021-road-traffic-offences-factsheet（2024年4月15日閲覧）参照。

158) Ministry of Justice, “Response to the consultation on driving offences and penalties relating to causing death or serious injury”, 2017, 4 (assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/651879/consultation-response-on-driving-offences.pdf（2024年4月15日閲覧））。

159) 前掲（注157）（2024年4月15日閲覧）。

政府は、すべての利用者にとってより安全な道路を確保し、違反者の過失責任が高い事件に対処するために裁判所に幅広い権限を与えることを決意している。

多くの死傷は不幸な事故の結果である一方で、これらの事件の多くは犯罪行為にかかわる。

危険運転致死罪、飲酒・薬物による不注意運転致死罪の法定刑を14年から終身刑に引き上げることで、故殺罪と同様の最高刑となる。

車両が故意に殺害または重大な身体的傷害をさせるための武器として使用されたことを示す証拠がある場合、クラウン検察局は謀殺罪または故殺罪で起訴することができる。

不注意・迷惑運転致重傷罪については、不注意運転による重傷の場合においても、略式犯罪のみが規定されている不注意・迷惑運転罪しか適用できず、危険運転致重傷罪の法定刑との落差が指摘された。ファクトシートでは、このように述べられている。

政府は、ドライバーが不注意な運転によって重傷を負わせた場合の被害を認識していない法律のギャップを埋めたいと考えている。

現在、重傷を負わせる具体的な運転違反は2つある。

- ・危険運転により重傷を負わせる
- ・運転免許が剥奪された場合での運転により重傷を負わせる

不注意な運転による傷害は多岐にわたり、永久的な傷害や人生を変える傷害につながる可能性があるにもかかわらず、不注意な運転によって重傷を負わせるという特定の犯罪は存在しない。

他方で、上記のような犯罪を初めとする道路交通法における違反に対する起訴および刑罰は、1988年道路交通犯罪者法（= Road Traffic Offenders Act 1988。以下、「道路交通犯罪者法」と呼ぶ。）によって別途規定されており¹⁶⁰⁾、

160) イギリス立法 HP www.legislation.gov.uk/ukpga/1988/53/schedule/2/2004-03-30 (2024年3月6日閲覧)。

上述したように、度重なる法定刑の引き上げや、道路交通法改正に伴う罰則の追加等が行われている。

【追記】 本稿校正段階において、前掲神戸地判令和５年10月27日が⁸LEX/DBへの掲載が確認された（LEX/DB25596485）。そこでは、一方通行道路の逆走という走行態様に加え、「被告人車は乗用車としては相応に大きい車で、時速約16キロメートルといえども人や自転車と衝突すれば相手を転倒させるなどして大けがをさせたり死亡させたりすることは容易に想定できる。」として、「重大な交通の危険を生じさせる速度」を認めている。とりわけ、このような低速の場合には、走行態様のみならず、車両のサイズも取り込んで判断しており、そうすれば、もはや速度そのものの危険性ではなく、単に車両の大きさを含めた当該車の運転そのものの危険性で評価しているように思われる。