

# 悪質・危険な運転行為に関する 犯罪の日英比較（3）

——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、413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 (以上、本号)

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 3 章 イギリスにおける悪質・危険な運転行為処罰

#### 第 3 節 危険運転に関する罪

##### (1) 規定の概要

危険運転に関する罪は、最も重大な交通犯罪といわれている<sup>161)</sup>。危険運転は、道路交通法 2A 条で定義されている。それは、有能かつ注意深い運転者に期待されるものをはるかに下回る方法での運転であり、有能かつ注意深い運転者にとって、このような運転が危険であることは明らかであり、また、有能かつ注意深い運転者にとって、現在の状態で車両を運転することが危険であることが明らかな運転も含まれる。「危険」とは、身体危害または物的損害の危険を意味する。

運転者が認識していたと予想される状況だけでなく、運転者が認識していたと証明された状況も考慮しなければならないとされる<sup>162)</sup>。

危険運転に関する罪は、下表のようにまとめられる<sup>163)</sup>。

---

161) David Ormerod & Karl Laird, Smith, Hogan, and Ormerod's Criminal Law [15th edition], London: Oxford University Press, 2018. Para. 32.2.

162) 前掲 (注21) (2024年 5月27日閲覧)。

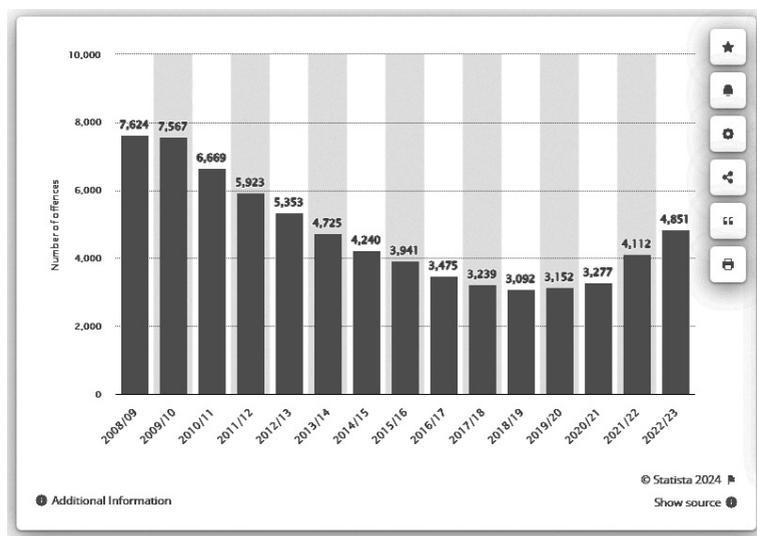
163) 1988年交通犯罪者法別表 2 ([www.legislation.gov.uk/ukpga/1988/53/schedule/2/part/I#commentary-key-c24e2c2ab0d893f8273104025681a989](http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1988/53/schedule/2/part/I#commentary-key-c24e2c2ab0d893f8273104025681a989) (2024年 7月 2日閲覧))、道路規則罰則表 ([www.highwaycodeuk.co.uk/penalty-table.html](http://www.highwaycodeuk.co.uk/penalty-table.html) (2024年 7月 4日閲覧))。表は、高山・前掲 (注131) 4頁を参照している。

悪質・危険な運転行為に関する犯罪の日英比較（3）（方）

罪名	最高刑	運転免許剥奪※
危険運転致死（1条）	正式起訴：終身刑。	最短5年（2022年6月28日以降）
危険運転致重傷（1A条）	略式手続：治安判事裁判所における一般的上限（6月）の拘禁刑もしくは法定最高額（無制限）の罰金またはその併科。 正式起訴：5年の拘禁刑もしくは罰金またはその併科。	最短2年
危険運転（2条）	略式手続：6月の拘禁刑もしくは法定最高額（無制限）の罰金またはその併科。 正式起訴：2年の拘禁刑もしくは罰金またはその併科。	最短12月

※運転免許剥奪について規定する交通犯罪者法35条により、例外的に免許剥奪がなされない場合がある。免許剥奪がない場合には、違反点数（Penalty points）が付与される（道路規則罰則表（前掲（注163）参照）。

そして、近年におけるこれらの危険運転犯罪の件数は、次のようである<sup>164)</sup>。



164) スタティスタ HP [www.statista.com/statistics/303473/death-by-dangerous-driving-in-england-and-wales-uk-y-on-y/](http://www.statista.com/statistics/303473/death-by-dangerous-driving-in-england-and-wales-uk-y-on-y/)（2024年6月17日閲覧）。

以下では、危険運転に関する各犯罪類型について、冒頭に条文を示した上で、量刑、成立要件、適用件数などの概要を紹介する。

### ① 危険運転致死罪

#### 1条 危険運転による死亡

道路またはその他の公の場所において、機械的に推進される車両を危険に運転し、これにより他人を死亡させた者は、有罪とする。

本罪は、正式起訴に基づく裁判のみが規定されている「正式起訴犯罪(indictable only offence)」である。「正式起訴事件として、刑事法院(Crown Court)に事件移送するか、予備審問(committal proceeding)を行う。刑事法院に移送された事件は、陪審裁判が行われる。」<sup>165)</sup>とされる。

2022年警察・犯罪・量刑・裁判所法に基づく改正により、最高刑が、従来の14年の拘禁刑<sup>166)</sup>から、終身刑に引き上げられた(酒類・薬物の影響下における不注意運転致死罪についても同様に改正された)。改正の背景には、2017年に公表された諮問回答書において、諮問に対する9,115件の回答中多くの支持を受けたことがある。これを受けて、政府は、危険運転致死罪および飲酒・薬物の影響下での不注意運転致死罪の最高刑を引き上げ、また、不注意運転致重傷という新たな犯罪を創設する法案を国会に提出するとしており<sup>167)</sup>、約3年後、政府の量刑白書<sup>168)</sup>は、政府がこれら

165) 法務省 HP [www.moj.go.jp/content/000084710.pdf](http://www.moj.go.jp/content/000084710.pdf) (2024年6月19日閲覧) 94頁。また、「犯罪は、正式起訴犯罪(indictable only offence)、中間的犯罪(triable either way offence)及び略式起訴犯罪(summary offence)に分けられている。」とされる(平成17年版 犯罪白書 第4編/第6章/第3節/1 ([hakusyo1.moj.go.jp/jp/51/nfm/n\\_51\\_2\\_4\\_6\\_3\\_1.html](http://hakusyo1.moj.go.jp/jp/51/nfm/n_51_2_4_6_3_1.html)) (2024年7月2日閲覧)) 参照。

166) 刑罰の詳細については、前掲(注165) 94頁参照。

167) Response to the consultation on driving offences and penalties relating to causing death or serious injury, Ministry of Justice, 2017 ([consult.justice.gov.uk/digital-communications/driving-offences-causing-death-or-serious-injury/results/consultation-response-on-driving-offences.pdf](https://consult.justice.gov.uk/digital-communications/driving-offences-causing-death-or-serious-injury/results/consultation-response-on-driving-offences.pdf)).

の提案に対する法案を提出することを再度約束した<sup>169)</sup>。この改正は、本章第1節で述べたように<sup>170)</sup>、犯罪の重大性に比例する量刑が必要であることが理由とされた<sup>171)</sup>。もっとも、ここにおける終身刑は、裁量的終身刑である。吉開多一は、これを裁量的無期刑と訳すが、「裁量的無期刑は、最高刑が無期刑とされている一定の重大犯罪に対する無期刑であって、無期刑が言い渡されるか否かは完全に裁判官の裁量に委ねられている。」とされ、裁量的無期刑の言い渡し基準がしばしば問題となる<sup>172)</sup>。他方で、「英国の無期刑の特徴は、無期刑受刑者が最低限拘禁されなければならない期間である『最低拘禁期間』(minimum term)が設定されることである。」<sup>173)</sup>

しかし、危険運転致死を裁量的無期刑とすることには異論もありうる。特に2023年1月に発生した事件では、時速96マイル自動車を運転し、別の車両を追い越していたところ、家族3人に衝突して死亡させた被告人が、体内からメチルアンフェタミン、メフェドロン、大麻、その他の薬物が検出されたという事案について、「薬物の影響下」での運転であることが認められ、被告人に10年6月の自由刑が言い渡された。これに対し、被害者遺族は、「被告人が彼は薬物の影響下でハンドルを握り、危険な運転をした。どうしてこれが殺人ではないのか。彼は少なくとも故殺罪で起訴されるべきだった。」と述べ、終身刑を求めて請願書を提出しており、法務省

---

168) A Smarter Approach to Sentencing, Ministry of Justice, 2020 (assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\_data/file/918187/a-smarter-approach-to-sentencing.pdf).

169) イギリス議会 HP commonslibrary.parliament.uk/research-briefings/cbp-9166/ (2024年6月19日閲覧) 参照。

170) 方牧雲「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——」立命館法学413号（2024年）182頁。

171) 前掲（注157）（2024年6月19日閲覧）。

172) 吉開多一「英国の無期刑（1）——重大犯罪における行為と危険性との関係が問題になる一場面として——」國士館法学第49号（2016年）299頁。

173) 吉開・前掲（注172）301頁。

の広報担当者も、「危険運転による死亡の最高刑を終身刑に引き上げた。これにより、裁判官が犯罪の重大性に応じた罰を言い渡す権限を持つようになった。」として<sup>174)</sup>、遺族への支持を示した。

危険運転致死罪の要件として、「道路またはその他の公の場所において」、「機械的に推進される車両を危険に運転し」、「他人を死亡させる」ことが必要とされており、また、運転行為と死亡との間に因果関係が必要となる。

道路交通法に関するガイド書は、本罪の構成要素について、以下のよう  
に述べている<sup>175)</sup>。

被告人を有罪とするためには、被告人の危険運転が事実上及び法律上、他人を死亡させたことを立証する必要がある。刑法における因果関係の意味は極めて複雑であるが、ほとんどの場合、因果関係は問題とならない。被告人の運転が唯一の死因であること、あるいはそれが実質的な死因であることを証明する必要はないが、それは非常に些細な原因以上のものでなければならない。しかし、通常、被告人の運転が被害者を負傷させ、それが原因で被害者が死亡したことは明らかであり、その旨の医学的証拠は明白である。また、被告人は狭義の自動車（脚注は割愛した——筆者注。）ではなく、機械的に推進される車両を運転していただい  
けように注意しなければならない。機械推進車両には、道路で使用するように設計されていない車両が含まれる。例えば、建設現場でのみ使用されるダンプトラックなどである。

近年における成人犯罪者の適用件数は、下図にまとめられる<sup>176)</sup>。

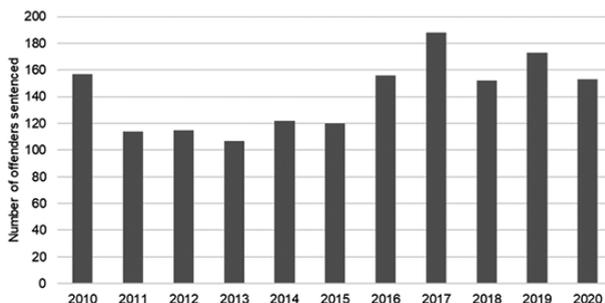
---

174) BBC ニュース HP [www.bbc.com/news/uk-england-norfolk-66984466](http://www.bbc.com/news/uk-england-norfolk-66984466) (2024年9月5日閲覧)。

175) Simon Cooper & Michael Orme, “Road traffic Law [Second Edition]”, Oxford University Press, 2009, p.23.

176) Statistical Bulletin: Motoring offences, Sentencing Council, 2022 ([www.sentencingcouncil.org.uk/wp-content/uploads/Motoring-Statistical-Bulletin.pdf](http://www.sentencingcouncil.org.uk/wp-content/uploads/Motoring-Statistical-Bulletin.pdf)). 詳しい件数は、量刑評議会 HP [www.sentencingcouncil.org.uk/publications/item/motoring-offences-data-tables/](http://www.sentencingcouncil.org.uk/publications/item/motoring-offences-data-tables/) (2024年9月28日閲覧) が参照される。

Figure 1: Number of adult offenders sentenced for causing death by dangerous driving, 2010-2020



## ② 危険運転致重傷罪

### 1A条 危険運転による重傷

(1) 道路又はその他の公共の場所において、機械的に推進される車両を危険に運転し、これにより他人に重傷 (serious injury) を負わせた者は、有罪とする。

(2) 本条において、「重傷」は、以下のとおりの意味である。

(a) イングランドおよびウェールズにおいては、1861年人身犯罪法における重大な身体的危害 (grievous bodily harm) に相当する身体の危害 (physical harm)、また

((b) 省略)

本罪は、前述したように、2012年に法律扶助、量刑および犯罪者処罰法143条に基づく改正により新設されたものである。法務省は、「現在の危険運転に対する最高2年と危険運転による死亡に対する最高14年の刑の間にある、認識されている『ギャップ』を埋めるために、道路交通法の改正を求める圧力が長い間あった。……この新たな犯罪は、危険運転により重大な傷害を引き起こした者に対する量刑の引き上げを求めてきた交通安全運動団体、被害者およびその代表者に応えたものである。……危険運転によ

る重傷という新たな犯罪の創設は、危険運転事故の範囲の中で最も深刻なものにおいて拡大された量刑権限を狙いとする。このことは、最高刑である5年の拘禁刑への引き上げに反映される。」と説明する<sup>177)</sup>。

これまでは、危険運転により人に傷害を負わせた場合の処理は、2通りに分けられていた。より重大な犯罪については、クラウン検察局は1861年人身に対する犯罪法18条または20条のいずれかの重大な身体的危害(GBH)罪を危険運転の罪と組み合わせて起訴することが多い。これにより、クラウン検察局は危険運転に加えて重大な身体的危害を証明する必要がある。18条の最高刑は終身刑であるため、これは最も重大なケースにのみ適用されるべきであるところ、重大な傷害が発生した可能性があるが発生しなかった場合、クラウン検察局は危険運転を18条の未遂罪で起訴する習慣があり、これは比較的軽微な問題で有罪判決を受けた場合に不相応に高い刑を科すことが多いといわれる。また、それほど深刻ではないケースでは、クラウン検察局は1861年人身に対する犯罪法35条に反して、乱暴・猛烈な運転による重大な身体的危害を引き起こすという少し古い罪で起訴する。これにより検察は、キャリッジや車両の責任者が、乱暴・猛烈な(すなわち危険な)運転、レース、その他の故意の違反行為、または故意の怠慢によって、人に身体的危害を加えたことを証明する必要がある。実質的には1A条の犯罪と同じであるが、より軽い刑罰が賦課されていると実務上説明されている<sup>178)</sup>。

本罪は、略式手続または正式起訴どちらも可能な犯罪である。双方の手続が可能な場合は、治安判事が刑事法院に係属させるか否かの決定手続を

---

177) Implementation of criminal offences in the Legal Aid, Sentencing and Punishment of Offenders Act 2012 - Offences of threatening with article with blade or point or offensive weapon and offence of causing serious injury by dangerous driving, Ministry of Justice, 2012, pp. 4-5 ([assets.publishing.service.gov.uk/media/5a7c69ca40f0b62aff6c17e4/laspo-offences-circular.pdf](https://assets.publishing.service.gov.uk/media/5a7c69ca40f0b62aff6c17e4/laspo-offences-circular.pdf)).

178) Quentin Hunt HP [www.criminaldefencebarrister.co.uk/criminal-defence-barrister-blog/2015/april/08/causing-serious-injury-by-dangerous-driving/](http://www.criminaldefencebarrister.co.uk/criminal-defence-barrister-blog/2015/april/08/causing-serious-injury-by-dangerous-driving/) (2024年8月21日閲覧)。

行うことになる<sup>179)</sup>。これは、「中間的犯罪 (either way offence)」と呼ばれる。本罪の最高刑は、略式手続の場合には、「12月の拘禁刑もしくは法定最高額 (statutory maximum) の罰金またはその併科とする。ただし、この12月は、治安判事裁判所における一般的な制限 (general limit) を意味する。」と規定される。

もっとも、治安判事裁判所が科すことのできる拘禁刑については、2020年量刑法（治安判事裁判所の量刑権限）（改正）2003年規則（= The Sentencing Act 2020 (Magistrates' Court Sentencing Powers) (Amendment) Regulations 2023）に基づき、2020年量刑法224条が改正され、これにより、上限6月に引き下げられた。この点は、後に取り上げる犯罪類型でも同様である。また、罰金については、標準罰金基準 (standard scale) が定められ、5つのレベルに応じて罰金額の上限が決められる。現在では、治安判事裁判所・刑事法院を問わず、罰金の上限が無制限となっているため<sup>180)</sup>、法定最高額の罰金は、無制限となる。

したがって、法定刑の上限は、略式手続の場合には、治安判事裁判所における一般的上限では、6月の拘禁刑もしくは無制限の罰金またはその併科、正式起訴に基づく裁判では、5年の拘禁刑もしくは罰金またはその併科となる。本罪の量刑に関して争われた事件として典型的なものは、以下のようなものが挙げられる<sup>181)</sup>。

・ R v Allen [2021] EWCA Crim 1405（「減速」、「左車線キープ」の標識を

---

179) 前掲（注165）94頁。

180) レベルごとの罰金額については、量刑評議会 HP [www.sentencingcouncil.org.uk/explanatory-material/magistrates-court/item/fines-and-financial-orders/approach-to-the-assessment-of-fines-2/9-maximum-fines/](http://www.sentencingcouncil.org.uk/explanatory-material/magistrates-court/item/fines-and-financial-orders/approach-to-the-assessment-of-fines-2/9-maximum-fines/)（2024年8月5日閲覧）参照。

181) 詳しくは、Adam Snow, "Causing Serious Injury by Dangerous Driving: Time for a Sentencing Guideline?: R v Allen [2021] EWCA Crim 1405", The Journal of Criminal Law, Volume 86, Issue 1, 2022 ([journals.sagepub.com/doi/full/10.1177/00220183221077259](http://journals.sagepub.com/doi/full/10.1177/00220183221077259))（2024年8月5日閲覧）、Adrian Turner, "Butterworths Road Traffic Service", Bulletin No 238, 2015 ([lexisweb.co.uk/source-guides/source-guide-bulletin-dwnld/file-5576ce8f325fb.pdf](http://lexisweb.co.uk/source-guides/source-guide-bulletin-dwnld/file-5576ce8f325fb.pdf)) 参照。

無視し、カーブで時速約45～50マイルで走行する2台の車両を追い越そうとしたことにより対向車と正面衝突したことによって傷害を負わせた)

- ・ R v Vincer [2014] EWCA Crim 2743 (親族のいたずらを信じ込んで1マイルも離れていない目的地に向かおうとした被告人が法定制限の2倍のアルコールを摂取した状態で、制限速度を超えて運転したところ、被害者が運転する車両に衝突し重傷を負わせた)
- ・ R v Jenkins [2015] EWCA Crim 105 (危険運転で2人を負傷させたが、当時は「刺激を求めて」おり、保険に加入しておらず、仮免許しか持っていなかった)
- ・ R v Sandulache [2015] EWCA Crim 1502 (曲がりくねった道路での危険な追い越し操作が被害者に壊滅的な傷害を負わせた)

本罪は、「道路又はその他の公共の場所において」、「機械的に推進される車両を危険に運転し」、「他人に重傷を負わせる」こととされており、運転行為と傷害との間に因果関係が必要である。犯罪構成要素は、1条と同様である。また、ここでいう「重傷」の定義は、1861年人身犯罪法における重大な身体的危害に相当する身体の危害とされている。量刑評議会は、重大な身体的危害とは、「暴行が深刻な身体的危害を引き起こしたことを意味する。永続的なものや危険なものである必要はない。例えば、骨折は重大な身体的危害に相当する。骨折が永続的な障害につながる場合もあれば、長期的な影響を残さずに治癒する場合もある。」<sup>182)</sup>と説明している。また、「被害が重大かどうかを判断するのは陪審員である。通常は重大な被害に相当するものの例として、以下のようなものがある。感覚機能の永続的な障害または永続的な損失をもたらす傷害、軽度以上の永続的な、可視的な外見の損傷をもたらす傷害、頭蓋骨を含む四肢または骨の骨折もしくは転位、複合骨折または頬骨・顎・肋骨等の骨折、輸血を必要とする大量の失血を引き起こす傷害、長期の治療や無能力をもたらす傷害、精神障

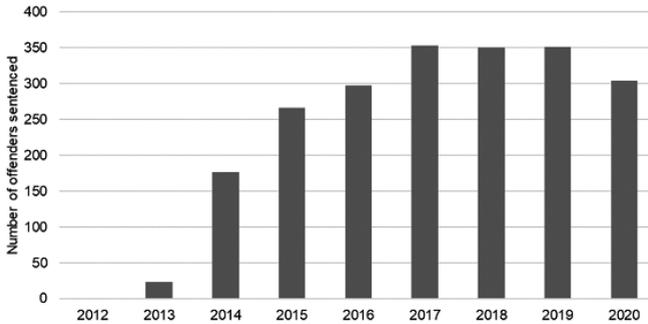
---

182) 量刑評議会 HP [www.sentencingcouncil.org.uk/outlines/assault/](http://www.sentencingcouncil.org.uk/outlines/assault/) (2024年8月5日閲覧)。

害である。実際の身体的危害（actual bodily harm）を引き起こす暴行と同様に、傷害を証明するために適切な専門家の証拠が不可欠である。」とする。<sup>183)</sup> 暴行に関する罪については、第5節(1)で触れることとする。

近年の成人犯罪者に対する適用件数は、下図のとおりである<sup>184)</sup>。

**Figure 5: Number of adult offenders sentenced for causing serious injury by dangerous driving, 2012-2020**



### ③ 危険運転罪

#### 2条 危険運転

道路又はその他の公共の場所において、機械的に推進される車両を危険に運転した者は、有罪とする。

最高刑は、正式起訴に基づく裁判に付された場合には、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に、また、治安判事裁判所の審理に付された場合には、6月以下の拘禁刑若しくは法定限度の罰金またはそ

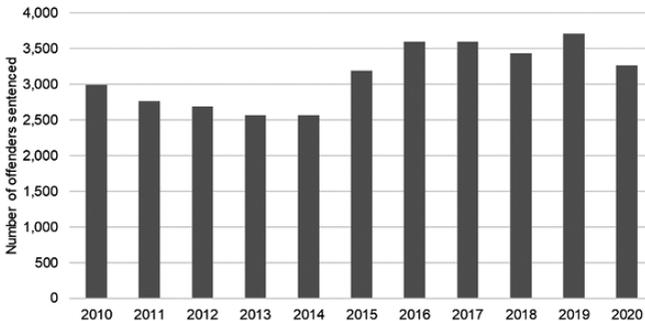
183) Offences / Behaviours experienced by victims of Female Genital Mutilation (FGM), CPS, 2013, p.10 ([www.cps.gov.uk/sites/default/files/documents/legal\\_guidance/doc\\_800\\_318.pdf](http://www.cps.gov.uk/sites/default/files/documents/legal_guidance/doc_800_318.pdf)).

184) Statistical Bulletin: Motoring offences, Sentencing Council, 2022 ([www.sentencingcouncil.org.uk/wp-content/uploads/Motoring-Statistical-Bulletin.pdf](http://www.sentencingcouncil.org.uk/wp-content/uploads/Motoring-Statistical-Bulletin.pdf)).

の併科に処し、あわせて、12月以下の運転免許資格剥奪及び運転適性試験の受験を必要的に命ずることとされている<sup>185)</sup>。

近年の成人犯罪者に対する適用件数は、下表のとおりである<sup>186)</sup>。

**Figure 7: Number of adult offenders sentenced for dangerous driving, 2010-2020**



## (2) 「危険運転」の意義

危険運転に関連する罪における最も重要な判断は、行為者の運転行為自体が危険運転に該当するか否かである。以下では、危険運転の文言の意味内容を明らかにしたうえで、危険運転の態様、および危険運転の該当性判断にとって無関係とされている要素について考察する。

### ① 「危険運転」の解釈と判断

危険運転の定義は、2A条に規定されている<sup>187)</sup>。

185) 法務省 HP [hakusyo1.moj.go.jp/jp/42/nfm/n\\_42\\_2\\_4\\_3\\_3\\_2.html](http://hakusyo1.moj.go.jp/jp/42/nfm/n_42_2_4_3_3_2.html) (2023年12月21日閲覧)。

186) 前掲(注176)。

187) 和訳は、坂本学史「アルコールの影響による危険運転行為への二次的な関与と同乗行為」神戸学院法学43巻4号(2014年)177頁、川本・前掲(注152)782頁を参考にしたものである。

## 2A条 危険運転の意味

（1）上記第1条、第1A条および第2条において、ある者は、以下の場合（下記第2項を満たすことを条件として、かつ以下の場合に限り）、危険運転を行っている者とみなされる。

（a）運転の方法が、有能かつ注意深い運転者（a competent and careful driver）に期待されるものをはるかに下回っており、かつ、

（b）有能かつ注意深い運転者にとってそのような運転が危険であることが明らかである。

ただし、本項は1B項が適用される場合には適用しない。

（1A）1B項は、指定された者が以下の場合に適用される。

（a）警察のために運転しており（1E項および1F項を条件として）、かつ

（b）所定の訓練を受けている。

（1B）上記1条、2条において、指定された者の運転の方法が、以下の場合（下記2項を条件として、かつその場合に限り）、その者は危険に運転しているとみなされる。

（a）運転の方法が、同様の所定の訓練を受けている有能かつ注意深い警察官（constable）に期待されるものをはるかに下回っている、かつ、

（b）有能かつ注意深い警察官にとってそのような運転が危険であることが明らかである。

（第1C項～第1F項省略）

（2）上記第1条、第1A条及び第2条において、ある者が、有能かつ注意深い運転者にとって、車両を現在の状態で運転することが危険であることが明らかである場合にも、危険運転とみなされる。

（3）上記第1項、第1B項および第2項における「危険」とは、人身に対する危害又は財産に対する重大な損害のいずれかの危険をいう。また、これらの項において、具体的な事案において有能かつ注意深い運転者、または（場合によって）警察官に何が期待されるかまたは明らかであるかを決定するに当たっては、その者が認識することが期待される状況のみならず、被告人が認識していたことが証明された状況も考慮しなければならない。

(4) 上記第2項において、車両の状態を判断するに当たっては、車両に取り付けられ、搭載 (carried on) され、または積載 (carried in) されているあらゆるもの、およびそれらが取り付けられているかまたは搭載されている方法を考慮しなければならない。

2A条は、運転行為の「危険性」について定めたものである。

しかし、そもそも「運転とは何か」を確認しておく必要があるように思われる。「運転」という文言は、法文上直接に定義はされていないものの、道路交通法192条1号に規定される「運転者」の概念を介して把握することができる。本条では、『「運転者』とは、別個の者が自動車の操縦者として行動する場合には、(本法1条の適用を除き) 当該者及び当該車両の運転に従事するその他の者を含み、『運転』は、それに応じて解釈される。』というものである。これに関して、検察局は、以下の3つの判例を挙げている<sup>188)</sup>。

R v MacDonagh [1974] 59 Cr App R 55 では、控訴院は、「運転」の本質的な意味は、車両の動きがいかに生成されるかにかかわらず、その動きを指示する目的で運転者が制御することであるとする。ただ、問題となる行動は、「運転」という言葉の通常の意味の範囲内になければならない。そのうえで、両足を道路に着けて立ち、車両を肩で押しながら時折ハンドルを調整する以外は制御していなかったような、車両に乗っていない人の活動は「運転」には当たらないとしたものである。

Pinner v Everett [1977] 64 Cr App R 160 は、上訴人が路上での呼気検査を要求された時点で「運転しているか、運転しようとしている人」であったかどうかに関して、「車両が動いている必要はない。人が運転しているのは明らかであるが、終わりのみえない交通渋滞の中にいるかもしれないし、踏切や信号で待っているかもしれないし、単にガソリンを満タン

---

188) 検察局 HP [www.cps.gov.uk/legal-guidance/road-traffic-summary-offences](http://www.cps.gov.uk/legal-guidance/road-traffic-summary-offences) (2024年10月29日閲覧)。

にしているかもしれない。また、交通渋滞の中でオーバーヒートを防いだり、ガソリンを節約したりするためにエンジンを切っていたとしても、何の違いもない」として、車両が静止していても「運転」と判断される可能性を示した。

それらの判例に先立ち、「運転」がいつ停止したかという問題に関する判例法を要約した *Edkins v Knowles* [1973] 57 Cr App R 751 が存在している。

このような運転概念も踏まえて、2A条1項によれば、危険運転として認められるのは、（1）運転の方法が、有能かつ注意深い運転者に期待されるものをはるかに下回っており、かつ、（2）有能かつ注意深い運転者にとってそのような運転が危険であることが明らかである、という2つの要件を満たしている場合である。

本条における「有能」とは、運転する能力を指すと思われる。

この基準は、「車両の運転に関しては、関連する基準は完全に客観的なものであり、被告人は無能な最善を尽くしても危険運転の責任を負う可能性がある。テストは運転方法に焦点を当てており、被告人の精神状態には焦点を当てていない。」<sup>189)</sup>ということになる。

*Corbett* によれば、「裁判所は注意深いかつ有能な運転者に適用される基準を客観的に評価する必要がある。裁判所が、その行動が期待されるものをはるかに下回っていると判断した場合、裁判所は注意深いかつ有能な運転者にとってそのような運転が危険であることが明らかであるかどうかを判断しなければならない。裁判所は被告人にとって何が明らかであったかを示す必要はないが、何が明らかであるべきであったかを示す必要があり、それによって客観性が導入される。（1）または（2）のいずれかが満たされない場合、裁判所は不注意運転の有罪判決を代わりに証明するかどうかを決定することができ、これは通常の刑事手続きからの離脱

---

189) David Ormerod & Karl Laird, *supra* note 161, para 32.2.2.1, pp.8-9.

(departure)である。(脚注は割愛した——筆者注。)<sup>190)</sup>とする。

道路交通法に関するガイド書は、2A条の規定に従い、「運転は、被告人の運転の質の悪さ、あるいは、被告人の車両の固有の悪い状態のいずれも危険の原因となりうる」とし、さらに以下のように述べている<sup>191)</sup>。

したがって、これは運転者の心理状態ではなく、純粋に運転の質(quality)に注目した客観的なテストである。陪審員または裁判官は、彼らなりに、運転の質が危険と認められるような、有能かつ注意深い運転者に期待されるものを優に下回っているかを判断する。身体傷害に対する危険のみならず、財産に対する重大な損害の危険性も含まれている(1988年道路交通法2A条3項)。何が危険とみなされるかについての事実上のばらつきは明らかに膨大であり、多くの起こり得る状況をあらかじめすべて想定し、それが法において危険とみなされるかどうかを推測することにはほとんど価値がない。多くは、事件において事実を決定する機関の手に委ねられている。しかし、控訴院は、合理的な観点から見て、運転の水準(the standard of driving)が法定の閾値を十分に下回っていない場合には、裁判官が陪審員の判断を優先させることが相当であるとした。例えば、R v Conteh [2004] RTR 1 では、被告人は押しボタン式横断歩道の直前に、自動車を運転し誰もいないバスレーンに進入した。信号は彼に有利な青であり、彼は信号の直後に左折しようとした。右側のレーンのバスは、(彼に有利な青であったにもかかわらず)2人の歩行者が横断できるように信号で停止していた。被告人は右側のバスの前から出てくる2人の歩行者を見ることはできなかつたと認められた。被告人車の速度は時速約20マイルしかなかったにもかかわらず、横断中の歩行者の1人を死亡させた。控訴院は、この運転の質は危険運転の有罪判決に必要な法定閾値を十分に下回っていないとの見解を示し、不注意運転というより軽い罪に対する有罪判決が代替された。

---

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

191) Simon Cooper & Michael Orme, *supra* note 175, p.22.

次に、2項および3項について、ガイド書では以下のように述べる。<sup>192)</sup>

1988年道路交通法2条2項は、被告人の運転が危険であったことを立証する別の方法を規定している。同項は、「ある者がまた、有能かつ注意深い運転者にとって、車両を現在の状態で運転することが危険であることが明らかである場合に、危険運転とみなされる」と規定している。したがって、車両が、それを運転することが「明らかに」危険であるほど劣悪な状態にある場合には、犯罪が成立する可能性がある。車両を運転することを危険にするような欠陥は、潜在的なものか、または綿密かつ慎重な検査によってのみ発見できるものではなく、一目瞭然なものでなければならない。そうでなければ、それらは明らかなものではありえない。しかし、1988年道路交通法2A条3項は、さらに、何が明らかであるかを判断する際には、被告人が知っているあらゆる状況も考慮しなければならないと規定している。したがって、重大で危険な欠陥について特別な知識を持ち、その知識を持って運転する被告人は、その欠陥が他の有能かつ注意深い運転者にとって「明らか」でなくても、危険運転とみなされる可能性がある。

また、（車両ではなく）運転者が危険な状態にある場合にも危険運転に該当する可能性があるとして裁判所は判断している。これは、糖尿病発作を起こす可能性が高い重篤な病状を認識しながら運転する運転者（R v Marison [1997] RTR 457（糖尿病患者による低血糖の発症——筆者注。））や、飲酒運転を認識しながら運転する運転者（R v Woodward [1995] RTR 130）にも適用される。

とりわけ、本項も、「1項b号と同様に、危険の『明白性』が要件とされている。これは、当該危険が、『資格を有する注意深いドライバー』にとって『一見して認識され（seen or realised）えたか、明白（evident）である』ことを意味する。」とされ、R v Strong [1995] Crim LR 428 の例が挙げられている<sup>193)</sup>。これは、「数日前に買った車に致命的な腐食があった

192) Simon Cooper & Michael Orme, supra note 175, pp.22-23.

193) 今井猛嘉「イギリスにおける道路交通犯罪の概要」現代刑事法：その理論と実務3巻

が、車の下に潜らなければ発見されえなかったという事案では、明白性の要件が欠けるとして、当該車を運転した被告人に対する危険運転罪の成立が否定されている<sup>194)</sup>というものである。

これに対して、「過積載の状態を運転し、その状態の危険性が『資格を有する注意深いドライバー』にとって自明であったならば、ドライバー自身は当該危険に気づいていなかったとしても、危険運転罪が成立する<sup>195)</sup>という。一方で、3項は逆に、被告人が特に知っていた知識、すなわち「車の危険性が『資格を有する注意深いドライバー』には自明でなくても、ドライバー（被告人）が個人的に当該危険を認識していれば、危険運転罪が成立する<sup>196)</sup>ことになる。

もっとも、2項において運転者の状態をも判断の対象とすることに対して、今井は否定的に考える。今井は、「2A条2項は、運転された乗り物の状態を問題にするだけで、ドライバーの状態は考慮していない。しかし先例には、ドライバーの状態をも踏まえて危険性を判断したものも、少数ながら存在」しており、上記糖尿病および飲酒運転の例を挙げている。「有力な学説も、危険性の判断に際してドライバーの主観的な状態を考慮しない理由はないとし、これらの先例は、条文の文言には反するものの法を改善する判断だとして肯定的に評価している。こうした解釈は、2A条2項の解釈としては論理性に乏しい。しかし、2A条1項a号の『運転態様』を判断するに際して、ドライバーの状態を考慮することは、具体的な危険性の有無を重視する限り、可能であるように思われる。」と指摘する<sup>197)</sup>。

他方で、警察官であること等の「高度な運転技術」を有する場合に、3項の適用が可能か否かが争われた。とりわけ、3項は、糖尿病や飲酒といった状態を認識している場合、被告人に不利な状況を考慮するための条

↘10号 (2001年) 93頁。

194) 今井・前掲 (注193) 93頁。

195) 今井・前掲 (注193) 93-94頁。

196) 今井・前掲 (注193) 102頁。

197) 今井・前掲 (注193) 94頁。

文である一方で、高度な運転技術は被告人に有利に働くのである。

運転手の特別な技能（あるいは技能の欠如）を、危険運転に該当するか否かを判断するうえで考慮すべきかが問題となっていたのは、Bannister, R. v [2009] EWCA Crim 1571 (28 July 2009) である。事案は、経験豊富な交通警察官が緊急通報に応じて自動車を運転し、大雨でひどく濡れた照明のない暗い道路を113マイルで走行していたところ、スリップしてスピンし、車を高速道路の端にある小さな雑木林に衝突させたことにつき、危険運転罪で起訴されたというものである。控訴院刑事部（Court of Appeal Criminal Division）は、「運転手の特別な技能（あるいは技能の欠如）は、その運転が危険かどうかを考える際には無関係な状況である」と判断し、運転者が警察官であることについて特別扱いされないと判示した。事案の争点は、被告人が警察官である場合に、その高度な運転技術が関連する状況であるかどうかであった。

本件を判断するあたり、控訴院は、以前に発生した行政裁判所の判決である Milton v CPS [2007] EWHC 532 (Admin) の判断が正しくなされたかを問題とした。Milton 判決は同様に、警察官の運転行為の危険運転該当性について争われたものである。一審では、3項の適用を受けないとされた一方で、控訴審での決定は、2A条3項の文言が運転者に不利な状況（R v Woodward [1995] RTR 130（アルコール）および R v Marison [1997] RTR 457（低血糖））を考慮に入れることが可能であるとするのであれば、同じ文言が運転者に有利な状況も考慮に入れるものと解されなければならないとするものであった。Milton 判決に対し、控訴院は、否定的に考える。その理由は、「特定の運転者の運転技能を考慮に入れることは、法令で定められている有能かつ注意深い運転者の客観的テストと矛盾するように思われる。運転が危険であるかどうかを評価する際に運転者の特殊技能が考慮されるのであれば、適用される基準は有能かつ注意深い運転者の基準ではなく、特殊技能を有する運転者の基準となることは必然である。有能かつ注意深い運転者の基準が修正されているからである。……酩酊や低血糖発作

に対する感受性などの状況に関する知識などの事項を考慮に入れるという本法廷の決定は、別の前提に基づいている。そのような事項は、有能かつ注意深い運転者の基準には達しないが、運転者の状態に関連する事実であり、車両が道路に適していないことや天候や道路の状態に関する運転者の知識と同じくらい関連している。これらの事実は、有能かつ注意深い運転者のテスト、つまり陪審員や他の意思決定者によって適用される客観的なテストから逸脱することなく、考慮することができる。それとは対照的に、運転者の特殊技能を考慮することは、法律に規定されている通常の有能かつ注意深い運転者のテストを置き換えることであり、事実上、議会が明確に定めたテストを書き換えることになる。……したがって、運転者の特別な技能（または実際には技能の欠如）は、運転が危険かどうかを検討する際には無関係な状況であるということになる。」とした<sup>198)</sup>。

すなわち、通常は113マイルが危険な速度であるが、運転者が警察官であればその高度な運転技術によってでも危険な運転といえるか否かが問題とされたのである。控訴院は、運転技術は法律で規定された「有能かつ注意深い運転者」のテストの基準そのものを修正してしまうことになってしまふことから、3項において考慮することは認められないが、低血糖や飲酒は、そのテストに直接関連しないため、考慮に入れることができるというのである。

この判決を受けて、警察官等の特別指定された者については、通常の運転者と異なる基準で判断できるよう法改正がなされた。それは、2A条1A項から1F項である。

2A条1A項から1F項は、2022年警察・犯罪・量刑・裁判所法5条によ

---

198) もっとも、控訴院は、「警察官が当該時期に警察官として勤務していたかどうかは、危険運転の問題とは無関係である。警察官は、勤務中または緊急時の対応中に危険運転をする権利はない。」にもかかわらず、「この側面に関する証拠は、証拠と事実の要約(summing-up)の中で広く取り上げられている。法律に定められた明確なテストが適用されるべき適切な方法について、陪審員が事実の要約によって混乱するという現実的かつ実質的なリスクがあった。」と指摘している。

り新設されたものであり、特定の状況における指定された者の基準が異なることを規定するものである（同法6条に基づき、不注意運転についても同様の改正がなされている）。また、この改正に伴い、3項も、「または（場合によって）警察官」という文言が加えられた。とりわけ、危険運転（または不注意運転）の違反に対して、「有資格の警察官運転者は、『有能かつ注意深い』運転者に期待されるものではなく、訓練を受けた『有能かつ注意深い』警察官運転者に期待されるものと比較される。（原文改行——筆者注。）内務省は、2018年5月から2019年5月にかけて、警察の追跡に関する法律、指導、訓練の見直しを行った。この見直しの一環として、内務省は法律の変更の可能性について協議した。2019年5月に公表されたその協議への回答の中で、政府は、不注意で危険な運転に対して警察官の運転者が通常の運転者と同じ基準を課されないようにするための法律を制定することを約束した。政府はその後、2019年の女王演説でこの変更を法制化することを約束した。」<sup>199)</sup>とされる。

以上で考察したように、危険運転に関する罪は、運転者の主観的意図を問わず、判断の対象は、運転者の運転の態様、車両の状況等の、客観的に危険か否かを判断しうる「運転そのもの」となる。判断基準は、（1）運転の方法が、有能かつ注意深い運転者に期待されるものをはるかに下回っており、かつ、（2）有能かつ注意深い運転者にとってそのような運転が危険であることが明らかであるという2つである。そして、警察官等の特別に指定された者については、基準が異なる。

その判断は、Attorney General's Reference (No 4 of 2000) [2001] EWCA Crim 780 において裁判官が述べるように、「本罪の主観的要素である故意、すなわち、危険運転を行うという特定の意図は必要ではない。2A条

---

199) Jennifer Brown & Grahame Allen & David Hirst & Sally Lipscombe, "Police, Crime, Sentencing and Courts Bill: Part 1, Protection of the police etc", House of Commons Library Briefing Paper, Number 9162, 2021, p.30 (researchbriefings.files.parliament.uk/documents/CBP-9162/CBP-9162.pdf).

は完全に客観的なテストを規定している。注意深い運転者にとって何が明らかかという概念は、何が危険運転を構成するかという問題を陪審員の領域に置く。何が危険運転であり、何が危険運転でないかについての基準を設定するのは陪審員である。」ということになる。

そうすれば、「1991年道路交通法は、裁判所の注意を運転者の精神状態から、悪質な運転の水準に向けることに成功したが、訴追担当者と裁判所は、証拠の質の主観的な解釈に部分的に基づいて評価を行うことになっている。」<sup>200)</sup>点を鑑みれば、その基準に曖昧な点が残されているように思われる。この点は、後に述べる不注意・迷惑運転についても同様である。次に、危険運転が実務においてどのように判断されているかについて考察する。

## ② 危険運転の態様

警察は、危険運転行為の態様について、次のように列挙している。<sup>201)</sup>

- ・スピード違反、レース、または攻撃的な運転
- ・信号機、道路標識、同乗者からの警告を無視する
- ・危険な追い越し
- ・処方薬を含む飲酒または薬物の影響下での運転
- ・怪我をしている、はっきりと見えない、処方された薬を服用していない、眠いなど、体調が悪いときの運転
- ・車両に危険な故障または危険な負荷があることを認識している

また、警察は、以下のような注意散漫 (Distractions) についても危険運転の原因になりうるとする。<sup>202)</sup>

- ・携帯電話またはその他の機器を使用する

200) Claire Corbett, *supra* note 127, p.133.

201) 前掲 (注20) (2023年12月24日閲覧)。

202) 前掲 (注20) (2023年12月24日閲覧)。

- ・地図を読んだり、地図を見たりする
- ・同乗者に話しかけたり、同乗者を見たりする
- ・タバコに火をつける、音楽を選ぶ、ラジオを調整する

そして、クラウン検察局も同様に、裁判例における危険運転の代表例として上記の各態様を挙げている<sup>203)</sup>。

ただ、クラウン検察局は、以下のような場合に、個々の事案の事実と状況に応じて、また、不注意な運転と重複する可能性を認識していることで、危険運転に相当することがあるとする<sup>204)</sup>。

- ・レースや競技運転
- ・自転車、オートバイ、乗馬、高齢者、歩行者などの交通弱者や、横断歩道、病院、学校、住宅の近くにいるときに、適切かつ安全な配慮をしていない
- ・一般的な道路や交通状況には特に不適切な速度
- ・急な車線変更、車の列に割り込む、前の車に近づきすぎるなどの攻撃的な運転
- ・客観的に分析すると意図的と思われる信号や道路標識の無視
- ・同乗者からの警告の無視
- ・安全に行うことが不可能な追い越し
- ・腕や脚にギプスをしている、視力が低下しているなど、運転技能を著しく損なう危険のある医学的または身体的状態に苦しんでいると認識しながら運転すること。処方された薬を飲まないことも含まれる
- ・十分な睡眠や休息がとられていないことを認識しながら運転すること
- ・車両に危険な欠陥がある、メンテナンスが不十分である、または危険な積載がされていることを知りながら、車両を運転すること
- ・加えて、車両の種類または同乗者の存在によって不適切であるときに、下手に車両を運転すること
- ・運転者が携帯電話またはその他の携帯用電子機器を使用することによって回

203) 前掲（注24）（2024年6月29日閲覧）。

204) 前掲（注21）（2024年6月29日閲覧）。

避可能かつ危険に注意散漫になっている場合に、電話として、またはテキストメッセージを作成または読むために、携帯電話またはその他の携帯用電子機器を使用すること

- ・新聞や地図を読んでいるとき、同乗者と話しているとき、同乗者を見ているとき、タバコを選んで火をつけているとき、またはラジオ、ハンズフリー携帯電話、衛星ナビゲーション機器などの電子機器のコントロールを調整しているときなど、回避可能かつ危険な注意散漫状態（すなわち、一時的なものではなく、気が散る程度）での運転
- ・重大な危険のある操作から生じる短時間ではあるが明らかな危険。これは、運転者が短時間であっても運転を危険にするほど重大な判断の誤り（mistake）または過ち（error）を犯した場合を対象とする。この原則を示す事例には以下のものがある。

- ・ Att. Gen's Reference (No 32 of 2001) [2001] EWCA Crim 2120（一時停止の標識がある交差点で一時停止せず、適切に交差点を横断中のタクシーを完全に視認できずに衝突した）

- ・ Att. Gen's Reference (No 4 of 2000) [2001] EWCA Crim 780（犯罪者が意図せずブレーキの代わりにアクセルを踏んだ）

- ・ Att. Gen's Reference (No 76 of 2002) (Hodges) [2002] EWCA Crim 2344（違反者は、道を譲る標識のある交差点を横断する際に、優先道路に沿って運転されていた車と衝突し、他の車を見ることができなかったことについての説明がなかった）——「これは一つの判断ミス（misjudgment）であった。それはひどい判断ミスであったが、単に一つのミスにすぎない。」

そのうえで、クラウン検察局は、「したがって、危険運転は、明らかなリスクをもたらす方法で運転するという意図的な決定（Deliberate decision）によって最も明確に判断される。なぜなら、運転が故意に悪い場合には、有能かつ注意深い運転者の基準を単に下回るだけでなく、はるかに下回るからである。しかし、危険運転には、最も重大な程度の判断ミスも含まれることがある。その判断ミスが不注意ではなく危険であるほど重大であっ

たかどうかは、その後の結果によってではなく、それが起こったすべての状況における判断ミスの性質によって評価されるべきである。」<sup>205)</sup>としている。とりわけ、最後の判断ミスの態様の評価について強調している。ケースの事実と状況に鑑み、危険運転の適用が否定される場合には、不注意または迷惑運転に該当するか否かの判断が問題になる。

また、量刑評議会は、被告人の行為の態様に応じ、量刑に際し考慮すべき責任（Culpability）を3つのレベルに分ける。「裁判所は、以下の要素のみを参照して責任を決定すべきである。異なる責任レベルに該当する特徴が存在する場合、裁判所は、これらの特徴の均衡を維持し、犯罪者の責任を公正に評価すべきである。」とする。それを踏まえてさらに、侵害（Harm）（結果の重大さ、侵害の対象、平時の違反歴、事故後の対応）、危険性等の8つの段階に分け、刑を決定するとされている<sup>206)</sup>。ここでの責任のレベルは3段階に分けられ、以下の要素から決定される。

A

- ・ 道路の規則を無視し、他人の危険を無視するという意図的な決定
- ・ 危険運転の長期的、持続的かつ意図的な経過
- ・ 明らかに非常に危険な操作
- ・ 携帯電話またはその他の電子機器の長時間使用
- ・ アルコールおよび/または薬物の摂取により高度に損なわれた（highly impaired）運転
- ・ 警察から逃走する過程で行われた違反
- ・ レースまたは他の車両との競争運転
- ・ 他者の警告の継続的な無視
- ・ 長時間にわたる運転に対する注意力の欠如

205) 前掲（注21）（2024年6月29日閲覧）。

206) 量刑評議会 HP [www.sentencingcouncil.org.uk/offences/crown-court/item/causing-death-by-dangerous-driving/](http://www.sentencingcouncil.org.uk/offences/crown-court/item/causing-death-by-dangerous-driving/)（2024年6月27日閲覧）。そこで、行為者の危険性を考慮する段階で、終身刑については、「犯罪者に終身刑を科す場合には、最低刑の設定の基礎として、概念上の確定刑を用いるべきである。」とされている。

- ・制限速度を大幅に超える速度、または一般的な道路または気象条件に非常に不適切な速度

B

- ・携帯電話などの電子機器の使用（責任Aでない場合）
- ・車両に危険な欠陥がある、または危険な積載物があることを知りながらの運転
- ・道路または気象条件に適さない速度での運転（責任Aでない場合）
- ・アルコールや薬物の摂取による運転障害（責任Aでない場合）
- ・既知の医学的状態の結果として著しく損なわれた運転、および/または医学的状態または薬物の影響に関する助言を無視した運転
- ・十分な睡眠または休息を奪われた状態での運転
- ・他人の警告を無視した運転
- ・犯罪者の責任はAとCの間にある

C

- ・運転の水準は危険運転の閾値をわずかに超えていた

そうすると、「危険運転」という行為においても、その重大性は一概ではなく、責任の軽重が区分される。

③ 危険運転か不注意運転かの判断に無関係な要素

クラウン検察局は、次のような要素は、運転行為が危険か不注意かを判断するにあたり、影響を及ぼさないと指摘する<sup>207)</sup>。

- ・道路交通事故に巻き込まれた一人または複数の人の傷害または死亡。傷害または死亡それ自体は、事故を不注意運転にし、または不注意運転を危険運転にすることはないとすることが重要である。もともと、複数の死亡は量刑上の加重要素となる。
- ・運転者の特別な技能または技能の欠如：R v Bannister [2009] EWCA Crim

207) 前掲（注21）（2024年6月29日閲覧）。

1571——警察の運転者に対する特定の状況での異なる基準を除く、以下を参照（本節(2)①参照——筆者注。）。

- ・資格を喪失した状態での運転や、保険証または運転免許証なしでの運転など、運転の水準とは関係のない別々の運転違反を同時に犯すこと。その他の違反は、運転の水準に関連する場合もあれば、関連しない場合もある。例えば、運転中の携帯電話の使用はそれ自体が犯罪である。運転者の不注意を引き起こす程度は、不注意または危険運転の訴追に関係する場合がある。
- ・運転者がアルコールまたは薬物を摂取していたという事実。これは、判断者に危険運転との先入観を与えてしまう（したがって証拠からの除外に値する）。ただし、飲酒または薬物の量が運転の水準を低下させるようなものであったことが証明できる場合は、この限りではない。その証明は、例えば、血液サンプルの専門家による分析、または事件の他の形式の証拠によるものでよい。R v McBride [1962] 2 QB 167、R v Woodward [1995] 1 WLR 375、R v Thorpe [1972] 1 WLR 342、R v Millington [1996] 1 Cr App R (S.) 45 を含む一連のケースでこの問題が検討されている。
- ・被告人に道路交通違反の前科があるという事実。
- ・精神疾患、身体的な怪我や病気によって引き起こされた運転者の単なる障害。ただし、障害が運転方法に悪影響を与えたという証拠がある場合を除く。
- ・運転者が緊急事態に対応していたという事実——状況の切迫を除いて、これは運転の水準を評価する際の証拠段階では関係ない（ただし、特定の速度や交通標識の規定に対する抗弁にはなる）。

#### ④ 判 例

上記に述べた各判例のなかから、不注意・迷惑運転との区別が従来より裁判で争点になっているものとして、クラウン検察局が取り上げた以下の3つの判例を紹介する。

第1のものとして、Att. Gen's Reference (No 32 of 2001) [2001] EWCA Crim 2120 では、「被告人は19歳の男性で、不誠実な犯罪を含むいくつかの前科がある。彼は彼女の母親の車を許可なく運転し、『道を譲れ』の標

識を止まらずに通過した後、他の車と事故を起こした。その車に乗っていた人は即死し、目撃者は加害者が制限速度を超えて運転していたことを示した。加害者は徒歩で現場を離れたが、2日後に警察署に自首した。彼は危険運転致死罪で起訴された。加害者は運転試験を受けたことがなく、4ヶ月の仮運転免許しか持っていなかったことを認めた。」という事案につき、危険運転致死罪の成立が肯定された。

第2のものは、Att. Gen's Reference (No 4 of 2000) [2001] EWCA Crim 780 であるが、その事件の概要は以下のとおりである。

被告人はベテランのバス運転手であった。被告人は、シングルデッキの低床バスを運転してバス停を出発しようとしていたところ、バスが突然前方に急発進して歩行者用の安全地帯に進入し、歩行者2人を死亡させた。事故調査報告書によれば、機械の故障の形跡はなく、車両のスキッドマークを分析したところ、車両は安全地帯を通過する際に加速していたことが示された。同報告書は、運転者がブレーキペダルではなくアクセルペダルを踏んだことが事故の原因であると結論付けており、問題のバスのフットペダルの配置は、以前に、同様の事故が多数発生した後で調査されていたことが指摘された。事情聴取の際、被告人は、バス停を出発する際に車両が前方に急発進したが、事故の原因については説明できないと述べた。被告人は2件の危険運転致死罪で起訴された。起訴事件の終了時に、弁護人は、被告人がブレーキペダルではなくアクセルペダルを無意識に踏んでいたこと、それは自発的な行為ではないため運転行為には該当せず、したがって犯罪の客観的要件 (actus reus) を具備しないため、被告人は起訴された犯罪について有罪とはなりえないという理由で、答弁すべき事件はないとの意見を提出した。第1審裁判官は、検察側が犯罪の客観的要件を証明できず、被告人側に意図的な行為はなかったと裁定し、陪審員に無罪の評決を出すよう指示した。司法長官は、1972年刑事司法法第36条に従い、ある者が自発的な行為により、車両の制御装置を使用して、実際にはブレーキに足をかけていると勘違いしてアクセルに足をかけて車両を移動させた場合に、1988年道路交通

法1条および2条の目的のために車両を運転していたかどうかについての法律問題について控訴院の意見を求めた。

それに対して、控訴院は、「被告人が別のペダルを踏むつもりであったのに、意図せずに車両のアクセルペダルを踏んだことは、危険運転の罪に対する抗弁ではない。」と判断し、危険運転に該当するとした。

第3のものとして、Att. Gen's Reference (No 76 of 2002) (Hodges) [2002] EWCA Crim 2344 があるが、本件の事実の概要は以下のとおりである。

被告人は、同乗者を載せて補助道路において自動車を運転し、土地の起伏と草むらによって視界が妨げられている十字路にさしかかった。路面には警告の三角形と白線が表示されており、交差点の直前には「道を譲れ」の標識が設置されている。いずれも、被告人はこの道路を知っていた。

交差点に接近する主要道路において、優先通行権をもつ被害者が妻を載せてこの交差点に向かって車を運転していたところ、被告人は主要道路が空いていると信じて、止まらずに交差点を横断し、実際に加速したと思われる。被告人車両の前部と被害者車両の助手席のドアが衝突した。裁判官は、衝突の瞬間、被告人の車は時速約25マイルで走行していたと結論づけた。被害者の妻が致命的な傷害を負い、被害者自身も広範囲の打撲と傷害を負った。被告人と同乗者に大きなけがはなかった。

彼は特に速く運転していたわけではなく、交差点の手前で時速約10マイルから15マイルの速度に減速し、左右を見たが、幹線道路に車両がないことを確認し、それから時速約25マイルまで加速したと述べた。主要道路は大丈夫だと思い、交差点をまっすぐに横断するつもりであった。主要道路の彼の右側の駐機場は草で隠されていたと彼は述べた。なぜ被害者車両を見なかったのかについては、草で隠されており、視認できなかったとした。私たちが知る限り、もし彼が十分に速度を落としてきちんと見ていたなら、あるいはもっと早くもう一度見ていたなら、被害者

車両を見なかった理由はなかった。

これに対し、裁判所は、「危険運転自体の過失の程度を検討しているが、これは1つの判断ミスである。司法長官の弁護人がいうように『1つの過ち』である。ひどい判断ミスではあるが、それでも1つの判断ミスである。繰り返しになるかもしれないが、被告人は、目の前の道路が主要道路であり、その道路の交通が優先され、道を譲るべきであることを完全によく知っていた。もし彼が被害者車両や他の車を見ていたら、間違いなく止まっていただろう。彼は十分に確認したと信じていたため、そのように運転したが、我々が知っているように、彼は十分に確認していなかった。おそらく彼は確認が早すぎたのだろうし、おそらく加速することを決める前にもう一度確認すべきだったのだろう。しかし、いずれにしても彼はそこにいた車を見ることができず、道路が空いていることを確認せずに交差点を越えてしまった。彼の判断力は飲酒や薬物、自己顕示によって損なわれていなかった。彼は過ちを犯し、しかもそれは悪い過ちではあるが、この種の事件にみられる多くの腹立たしい特徴を欠いている。」とした。

### (3) 因果関係

#### ① 因果関係の一般的ルール

危険運転致死罪・致重傷罪は、本章で述べるその他の死傷結果を必要とする犯罪と同様、運転行為と死傷結果との間に因果関係が求められている。その因果関係は、一般的なものであり、他の犯罪におけるそれと異ならないように思われる。

イギリスにおける因果関係の意義は、「主に殺人罪 (homicide) の分野で議論されて」おり、「通説は、『被告人の行為が結果に対する「一つの」原因 (a cause) であれば良い』と理解している」とされている<sup>208)</sup>。

因果関係は、「行為とそれが生み出す結果との関係」であり、「(1) 事実

---

208) 今井・前掲 (注193) 94頁。

と（2）法律の両方の問題であり、どちらの場合も陪審員が判断する問題となる。（1）事実的な因果関係（factual causation）：被告の行為が「なければ」その出来事は発生しなかったことを示さなければならない。その行為は、その出来事があれなければこれなしという原因（causa sine qua non）（「原因がなければ」）でなければならない。このテストは、『なかりせば（but for）』テストとして知られることもある。（2）法的因果関係（legal causation）：被告人の行為は、結果の有効かつ実質的な原因（operative and substantial cause）でなければならない。被告人の行為が唯一の原因である必要はないが、結果に対して重要でかつ些細ではない（de minimis non curat lex）寄与をしていなければならない。例えば、刺されて瀕死の患者から医師が血液サンプルを採取した場合、血液を採取することは患者を弱らせることになるが、患者の死における医師の役割は最小限であり、因果関係は重要ではない。新たな行為や出来事（新たな行為または原因の介入（novus actus（または nova causa） intervenens））が因果関係の法的連鎖（legal chain）を断ち切り、被告人の責任を免除することがある。被告人の行為とその結果の間の因果関係の連鎖は、別の予測不可能な行為が発生し、『2番目の原因が元の「行為」を単に歴史の一部にするほど圧倒的である』場合には断ち切られる（Lord Parker CJ in R v Smith [1959] 2 QB 35 at 42-43）。<sup>209)</sup>とされる。

事実的な因果関係については、被告人の行為は、禁止された結果に対して「sine qua non（あれなければこれなし）」、ないしは「but for（なかりせば）」という原因になければならず<sup>210)</sup>、またそれだけでは十分はなく<sup>211)</sup>、法的因果関係も必要となる。

法的因果関係の要件については、まず、①「出発点として、被告人の行為が禁止された結果の『実質的な（substantial）』原因でなければならない

209) オックスフォードリファレンス HP [www.oxfordreference.com/display/10.1093/oi/authority.20110803095555965](http://www.oxfordreference.com/display/10.1093/oi/authority.20110803095555965)（2024年7月21日閲覧）。

210) R v White [1910] 2 KB 124 (CA).

211) R v Hughes [2013] UKSC 56 [2013] 1 WLR. 2461.

ということである。」<sup>212)</sup>。これは、「重要な (significant) 原因とも呼ばれており<sup>213)</sup>、「実行行為が結果に対してどの程度の『寄与原因 (contributory cause)』であるのかの検討がなされるとされている。」<sup>214)</sup>。「しかし、そのような行為は、結果の唯一の、あるいは主要な原因である必要はなく、単に被告人の行為が最小限 (デ・ミニミス、些細な (de minimis)) 以上の寄与であれば足りる。」とされるが、「デ・ミニミスのテストに関して特有の問題は、裁判所がどのように『最小限以上』を決定するかについての不確実性」があると問題提起される<sup>215)</sup>。そして、②「被告人は『非難に値する (blameworthy)』原因でなければならないということである。つまり、被告人の非難に値する行為、つまり偶然ではない行為が結果を引き起こさなければならない。」とされる。第 5 節(3)②で述べるが、3ZB 条の無免許・無保険運転者致死罪についても、裁判所は被告人に落ち度が必要としている例が挙げられている<sup>216)</sup>。

2022年に裁判官研修所 (Judicial College) によって刑事法院概要 (Crown Court Compendium) が発表され、2023年 6 月に更新されている。同概要は、「この概要の主な目的は、刑事法院の公判における陪審員の指導および量刑に関する指針を提供することであるが、例えば陪審員の管理など、他の分野での実践的な提案も含まれており、それらが役立つことを期待している。」とされながら、「その意図は、有用な指針を提供することであり、決

---

212) Grant Firkins, "Rethinking Causation in English Criminal Law", *The Journal of Criminal Law*, Volume 87, Issue 1, 2023, p. 21 ([journals.sagepub.com/doi/pdf/10.1177/00220183231151918](https://journals.sagepub.com/doi/pdf/10.1177/00220183231151918)).

213) 西元加那「イギリスにおける法的因果関係と介在行為」東洋大学大学院紀要57巻 (2021年) 29頁参照。

214) 里見聡瞭「英米法の因果関係論と危険の現実化への適用可能性に関する一考察 (1)」東京都立大学法学会雑誌61巻 2 号 (2021年) 219頁。詳しくは、里見聡瞭「イギリスにおける因果関係論に関する一考察」東京都立大学法学会雑誌59巻 2 号 (2019年) 205-253頁参照。

215) Grant Firkins, *supra* note 212, p.21.

216) Grant Firkins, *supra* note 212, p.22.

して規範的なものではない」ことに留意する必要もある<sup>217)</sup>。そこでは、因果関係に関する一般的なルールについて次のように述べられている<sup>218)</sup>。

1. 結果の証明を必要とする犯罪には、因果関係の証明が必要である。被告人の行為が禁止された結果を引き起こしたかどうかの問題は、陪審員の問題である。しかし、この問題に答える際には、裁判官によって説明されるべき法的原則を適用しなければならない。

2. 被告人の行為が結果の唯一または主要な原因である必要はない。例えば、被告人の責任が5分の1に満たない場合、被告人に責任がないと陪審員に指示する（direct）のは誤りである。

3. 結果に対する被告人の寄与は、無視できないか最小限以上でなければならない。被告人の行為が唯一の原因ではなく、被告人の行為自体では結果をもたらすことができなかったとしても、被告人は結果を引き起こしたと判断されることがある。複数の原因がある場合（被害者が結果に寄与した場合を含む）、被告人の行為が継続的かつ有効な原因であれば、被告人は依然として有責である。

4. 第三者または被害者からの寄与原因は、他方の当事者からの寄与が因果関係の連鎖を断ち切るようなものでない限り、必ずしも被告人の因果責任を免除するものではない。Warburton and Hubbersty（原文では脚注において [2006] EWCA Crim 627 と記載されている——筆者注。）において、裁判所の判決を言い渡した Hooper 控訴院裁判官は次のように強調した。

「陪審員にとってのテストは単純である。それは、被告人が責任を負う行為が被害者の死亡に大きく寄与したかどうかである。」。

すなわち、因果関係の判断は、「デ・ミニミス」原則が基本となる。

---

217) 裁判所および審判所裁判官 HP [www.judiciary.uk/guidance-and-resources/crown-court-compendium/](http://www.judiciary.uk/guidance-and-resources/crown-court-compendium/)（2024年9月27日閲覧）。

218) Crown Court Compendium Part I June 2023, Judicial College, 2023, p.7-35 (pdf 144頁) ([www.judiciary.uk/wp-content/uploads/2023/06/Crown-Court-Compendium-Part-I-June-2023-updated-Feb-2024.pdf](http://www.judiciary.uk/wp-content/uploads/2023/06/Crown-Court-Compendium-Part-I-June-2023-updated-Feb-2024.pdf)).

問題となりうるのは、第三者ないし被害者の介在行為が結果に寄与している場合であるように思われる。この場合に、「デ・ミニミス」のテストの内実が問われるが、これに関し、後述する R v Hennigan (1971) 55 Cr App R 262 は被告人の寄与がたとえ 1/5 であっても「デ・ミニミス」のテストをクリアしているとしている。一方で、被告人の行為が「デ・ミニミス」以上の原因であると思われる場合において、他者も結果が大きく寄与している場合がある。例えば、前記刑事法院概要でも挙げられていた事件である。本件は、複数人による暴行が行われた場合に、上訴人の行為と結果との因果関係が問題となったものである<sup>219)</sup>。この事件について、裁判官は、「……陪審員にとってのテストは単純なものであることを強調している。それは、上訴人が責任を負う行為が被害者の死亡に大きく寄与したかどうかである。」と判示した。

## ② 重大運転犯罪における因果関係

クラウン検察局は、危険運転・不注意運転等の運転犯罪による死傷における因果関係に関する判例として、詳細は後で取り上げるが、R v Hennigan [1971] 55 Cr App R 262、R v Barnes [2008] EWCA Crim 2726、そして特に R v L [2011] EWCA Crim 1249 が参照されるべきとして挙げ、それにより以下の点が確立されたとしつつ、詳しくは上記刑事法院概要に参照されるべきとする<sup>220)</sup>。

・運転は、死亡の些細なまたは軽微な原因以上のものでなければならないが、唯一の、または実質的な、または主要な原因である必要はない。

---

219) 上訴人が最初に被害者を殴打したうち、他の 2 人のうち A が被害者を刺していたと同時に被害者を拳で殴った等の暴行をしたうえ、3 人で被害者をゴミ箱に入れて小川に運び、被害者が生きたままゴミ箱は水に投げ込まれた結果、被害者が溺死した事案につき、裁判所は、A が被害者を何回もさしていたことから、被害者の死に主要な役割を果たしたことに争いはないとしながらも、上訴人の行為と被害者の死亡との因果関係を認め、謀殺罪の成立を認めた。

220) 前掲 (注21) (2024年 6 月29日閲覧)。

- ・ 検察側は事実上の因果関係を立証しなければならない。すなわち、被疑者の運転が「なければ」死亡は発生しなかったであろうということである。
- ・ 検察側はまた、法的因果関係を立証しなければならない。とりわけ、事実に因果関係にもかかわらず、被疑者の運転は、それを引き起こしたことに対して法的に責任を負うべきではないほど結果からかけ離れていたのか。被疑者の運転とは独立した他の死亡の原因の存在し、それが法的に唯一の原因として適切に考慮されるべきことがありうる。被疑者の運転は、実際に死亡の原因となった単なる背景にすぎなかったこともありうる。

クラウン検察局が取り上げた3つの判例のうち、R v Hennigan [1971] 55 Cr App R 262、R v Barnes [2008] EWCA Crim 2726 が危険運転に関するものである。一方で、R v L [2010] EWCA Crim 1249<sup>221)</sup> は不注意運転に関するものであり、同判例では、危険運転致死罪の因果関係に関して、前記の2つの判例に加え、後に述べる R v Skelton [1995] Crim LR 635 も併せて確立されたと記述されている。

もともと、判例によって確立された因果関係は、実質的な原因であることが必要とされてきたところ、クラウン検察局は、運転が実質的な原因である必要はないとしている。その理由は、下記で述べる R v Hennigan [1971] 55 Cr App R 262 で示されている「実質的」であることについての判断基準が背景にあるように思われる。そこでは、「実質的原因」は、陪審員の理解の便宜を図り、「本当の原因」を意味するものと説明されている。すなわち、運転が「実質的な」原因であることについて、検察局には、それ自体についての証明が必要とされておらず、些細なもの以上の原因である証明をもって、実質的な原因が認められるからであると推測される。

---

221) クラウン検察局では R v L [2011] EWCA Crim 1249、BAILII では R v L [2009] EWCA Crim 1249 とそれぞれ表記しているが、同一のものと思われる。ここでは、参照している LEXIS の標記に依拠する。

1. R v Hennigan [1971] 55 Cr App R 262

事案の概要は、Aは、同乗者2人を載せた自動車を運転し、Wigan から Ashtonに通じる道路を横断するために「道を譲れ」の標識が設置されている補助道路から出ようとした。証拠は、Aが入り口で立ち止まってから前進したこと、そしてAの証拠は、Wigan に向かって左側を確認し、そこで見た唯一の交通関与者は遠く離れた鉄道橋のそばにあった。しかし、Aが道路の真ん中に差し掛かったところで、Wigan から Ashton に向かって上訴人が運転していた車両がA車両の側面に衝突し、同乗者2人が死亡した。上訴人が高速で運転していたことを示す多数の証拠があり、推定時速80マイルに達し、事故のほぼ直前に前車を追い越したのち、元の車線に戻ったところでA車両に衝突した。「民事訴訟であれば、明らかにAに落ち度があり、補助道路から出てきたAにかなりの責任があると思われる一方で、夜間11時43分に立ち入り禁止区において上訴人は明らかにスピードを出しすぎており、しかも危険な速さであった。」ことに対し、一審では、当時の1960年道路交通法第1条に規定される2つの公共に危険な方法での運転による死亡が成立するとされたところ、上訴人が上訴したというものである。

裁判官は、陪審員に対し、「上訴人の運転方法が衝突を引き起こし、衝突が死亡の原因であることを示さなければなら」ず、また、運転が危険というのなら、それは「必ずしも全体の原因ではなく、死亡の原因となった衝突の『実質的な』原因であったか否か」と指導した。その「実質的」という判断について、「『実質的な』とは、死亡の間接的な原因 (remote cause) ではないが、死亡の相当な原因 (appreciable cause) であることを意味する。どちらかという、次のようなものである。2台の自動車が衝突した場合、両方の運転者にそれぞれ50%の責任があれば、それぞれが衝突の実質的な原因となる。一方で、運転者の1人が4/5の責任で、もう1人が1/5の責任であるという状況であれば、次のように言うことができる。『1/5を事故の実質的な原因とすることには賛成しない。それと同じくら

い低いのであれば、本当に事故を起こしたのは4/5の責任を負う者である。』と。定義するのは難しいが、最小限の原因ではなく、本当の原因（real cause）を意味する。」という。それを踏まえて、控訴院は、次のように述べ、被告人の控訴を棄却した。

裁判所が理解しているように、これは陪審員に対して、上訴人の非難の程度が1/5であれば有罪とすることができるという印象を与えたということである。裁判所としてこれを強調したい。すなわち、1960年道路交通法第1条には、当然、運転方法が事故の実質的原因、主要原因、またはその他の原因の説明であることを要求するものは存在しない。危険運転が原因であり、些細なもの以上のものである限り、法律は機能する。（中略——筆者注。）

この言葉（「実質的な原因」——筆者注。）は法律には出てこないが、陪審員にそれが些細なもの以上のものでなければならぬことを示すために、また、法的因果関係や間接性などの詳細に立ち入る必要がある可能性を避けるために、明らかに便利な言葉である。それは、間接的なものであってはならず、最小限の原因ではなく本当の原因でなければならぬと述べた第一審裁判官のさらなる指示から表されている。彼が説明した画像の中で、彼が責任の分担に基づいて問題を扱ったのは残念なことかもしれないが、それを分析すると、その方向性は、どちらかといえば、控訴人にとってあまりにも有利であったことは明らかである。裁判所は、たとえ彼がこの事件では1/5の責任しか負わなかったとしても、彼がこの2人の死の原因であったことを十分に納得している。このような状況において、控訴は棄却される。

すなわち、「1960年道路交通法1条に違反する危険運転致死罪では、檢察側は被告人の危険運転が事故の原因であり、最小限以上のものであったことを示すだけでよい。民事訴訟の責任分担において、例えば被告人が事故について少なくとも1/5の責任を負うという意味において、『実質的な原因であったことを示す必要はない。この文脈において、『実質的な』と

という言葉が使われる場合、それは事故の原因としての危険運転が些細なもの以上のものであったことを示す以上のものではないと解釈されなければならない。」<sup>222)</sup>としたものである。

## 2. R v Skelton [1995] Crim LR 635

本件は、危険な停車について判示したものである。

大型トラックの運転手である上訴人が、他のトラック運転手から空気圧が低下しており、日常の運転時間を超えていると警告されていたにもかかわらず、彼のトラックを道路に出した。走行中にブレーキが効かなくなり、彼のトレーラーが高速道路を塞ぐようになった。12分後、被害者が運転する別のトラックが上訴人車に衝突し、被害者が死亡した。上訴人は、高速道路に進入する際に危険運転行為があった場合、その行為は衝突時までに行われていたと述べた。控訴院刑事部は、問題は運転ではなく、運転から必然的に導かれる結果 (consequences) とそれが危険であったかどうかであると判示した。その結果は、運転者がハンドルを握っていた時間よりも長く続く可能性があり、危険運転は、単に死亡事故のきっかけを作るだけでなく、それを引き起こす上で役割を果たしたに違いないとしたうえで、因果関係の連鎖が断ち切られていないと判断し、上訴人を有罪としたものである<sup>223)</sup>。

本件はいずれも停車後に死亡事故が発生した点において、「2017年東名

---

222) LEXIS HP [plus.lexis.com/document?pdmfid=1530671&pdccodfullpath=%2Fshared%2Fdocument%2Fcases-uk%2Furn%3AcontentItem%3A4FXH-FF00-TWW4-21FJ-00000-00&pdcontentcomponentid=279841&ecomp=b7tgk&earg=pdsf&prid=e04d159c-d0cf-40cb-9e8f-5862924b0430&crd=663d484b-afc4-4b0a-97d6-91371e62b3d0&pdsdr=true#/document/05d15e6a-3cbf-4f3d-8c53-94721356029b](https://plus.lexis.com/document?pdmfid=1530671&pdccodfullpath=%2Fshared%2Fdocument%2Fcases-uk%2Furn%3AcontentItem%3A4FXH-FF00-TWW4-21FJ-00000-00&pdcontentcomponentid=279841&ecomp=b7tgk&earg=pdsf&prid=e04d159c-d0cf-40cb-9e8f-5862924b0430&crd=663d484b-afc4-4b0a-97d6-91371e62b3d0&pdsdr=true#/document/05d15e6a-3cbf-4f3d-8c53-94721356029b) (2024年10月5日閲覧)。

223) LEXIS HP [plus.lexis.com/document?pdmfid=1530671&pdccodfullpath=%2Fshared%2Fdocument%2Fcases-uk%2Furn%3AcontentItem%3A4FXR-FHS0-TWW4-20XW-00000-00&pdcontentcomponentid=279841&ecomp=b7tgk&earg=pdsf&prid=f9a923ba-3a67-46a0-bc7b-5d621e6e9bd9&crd=4ff6dce59-85ff-4e27-b5a1-0e9cb9c1d2db&pdsdr=true#/document/63087319-43f9-4bc0-96fa-9d9f71fb3d42](https://plus.lexis.com/document?pdmfid=1530671&pdccodfullpath=%2Fshared%2Fdocument%2Fcases-uk%2Furn%3AcontentItem%3A4FXR-FHS0-TWW4-20XW-00000-00&pdcontentcomponentid=279841&ecomp=b7tgk&earg=pdsf&prid=f9a923ba-3a67-46a0-bc7b-5d621e6e9bd9&crd=4ff6dce59-85ff-4e27-b5a1-0e9cb9c1d2db&pdsdr=true#/document/63087319-43f9-4bc0-96fa-9d9f71fb3d42) (2024年10月5日閲覧)。

高速道路事件」との共通性があるが、本件では、上訴人の車両が単に停止していることに対して危険運転に該当すると判断されたことに留意しなければならない。裁判所は、運転行為が終了しても、危険な運転行為による影響は継続しているとして、死亡結果との因果関係を認めている。しかし、停止後12分で起きた事故につき、果たして危険運転と判断されたこと正当か否かが疑問視されるべきである。

その後、本章第4節(3)で詳述するように、本件判決を踏襲した Jenkins [2012] EWCA Crim 2909 は、2B条に関連するものであるが、視界が問題となる場所での死亡事故の原因または部分的原因は、駐車状態の悪い車両であった。控訴院はその事件において、「運転が死亡に至る衝撃と同時に行われなければならないという法定の定義 (statutory definition) は存在しない。この犯罪は『運転によって……死亡させる』ものである。『運転中に死亡させる (causing the death while driving)』ものではない。」と強調している<sup>224)</sup>。

これらに対し、「車両の危険な状態が道路上で停止し、障害が発生して死亡事故の一因となった場合、車両の状態を知るべきであった運転者は、死亡を引き起こした罪に問われるということである。被告人は、財産に重大な損害を与える明らかな危険性がある限り、有能かつ注意深い運転者にとって人身傷害の危険性があることが明らかではなかったとしても、危険運転致死罪で有罪となる可能性がある。これは、予期せぬ死亡に対する責任の延長としては特に不当であると思われる。」<sup>225)</sup>との批判が存在する。

### 3. R v Barnes [2008] EWCA Crim 2726

本件は、積載物に関連するものである。事案の概要は、以下のとおりである。

---

224) [global.oup.com/booksites/content/9780199658930/further/34123171/partc/?view=Print](http://global.oup.com/booksites/content/9780199658930/further/34123171/partc/?view=Print)

225) David Ormerod & Karl Laird, *supra* note 161, para 32.2.2.4, pp.18-19.

2007年6月17日、上訴人は友人で非番の警察官Aと一緒に、複数の物件の間で家具やはしごを運ぶ仕事をしていた。彼らは何度か移動をしたうち、荷物を固定するために使っていたロープを残していった。そのため、古くて重いソファを移動することになったとき、彼らはそれを縛るものを持っていなかったものの、なんとか背板を取り外されたトラックにソファを押し込んだ。

上訴人とAは、荷物は安全だと思っていたと述べたが、トラックの後ろを走行していた少なくとも1人の検察側の証人は同意しなかった。上訴人の後ろを運転していた証人は、その時、助手席の人にソファが落ちそうだと言った。ソファは緩んでいることが運転者にとって明らかにながらう音を立てていたと彼女が説明した。

上訴人とAは、制限速度70マイルの2車線道路を走行していた。道路状況は良好で、上訴人の速度は時速50マイルから60マイルの間と推定された。道路に沿って少し進んだところで、ソファは突然トラックの荷台から飛び出し、2車線道路の内側車線に落ちた。

上訴人とAは、ソファが外れるかもしれないという事実を認識しており、注意深く見ていたと述べた。運転室の中で気が散るような音がないようにしていた。ソファがないことに気付いたとき、さらに105センチメートルほど内側車線においてできる限り車道にはなれるように停車し、ハザードランプをつけ、同乗していたAは車道からソファを取り戻そうと降りた。

車道で何台もの車がソファに出くわし、避けようとした。その中にはオートバイに乗った被害者も含まれていた。彼はソファを避けることに成功したが、そうすることで、注意力が散漫になったか、後ろの人に警告するために振り返ったに違いない。そうすることで、彼は上訴人の停車している車を全く見なかったか、即時に見ることができなかった。トラックが停止してから数秒後、被害者はその後部に突っ込み、その場で死亡した。上訴人は危険運転致死罪で有罪とされたことに対し、控訴した。

裁判所は、「当法廷の考えでは、本件は悲劇的な事件であるが、問題は

単純である。唯一の重要な事実関係の争いは、上訴人が道路を運転していたときにソファが不安定であることを示す明らかな警告サインがあったかどうかであり、それは有能で慎重な運転者に危険を警告したであろう。」とする。裁判所は、「上訴人が制限速度70マイルの交通量の多い道路を時速50マイル以上で重い荷物を積んだトラックを運転していた……。運転しながらソファが勝手に動いていたのは明らかである。トラックの後ろで音を立てていたに違いない。もしそうであれば、上訴人は別の方法で運転することができたし、そうすべきであった。あるいは、もっと早く停止すべきであった。そうではなく、彼は荷物が落ちて対向車の進路に入るまで走り続けた。彼は車の一部を車道に残したまま停止した。彼の行動は、トラックとソファの両方に向かって来る車両を危険にさらした。」と判断した。

一方で、弁護人が指摘する因果関係の問題に対して、裁判所は、「原則として、致命的な衝突の状況を作り出す危険な運転と、実際の死亡の原因である危険な運転の区別は、理解するのが容易ではないかもしれないことをわれわれは認める……。しかし、この事件の事実については、被害者の死亡の原因が彼自身の運転であったかどうかが明確な問題であることに留意する。この問題は、公正かつ正面から陪審に委ねられた。裁判官は特に、上訴人が不安定な荷を積んで危険な運転をしたと判断した場合には、2つ目の要素を考慮するように指示した。それは、自然に解かれて道路に飛び出してしまふかもしれない荷を積んで危険な運転をしたことは、被害者の死亡の単なる些細な原因ではなかったのか？」と指摘したうえ、第1審の判断を支持し、控訴を棄却した。

#### 4. R v L [2010] EWCA Crim 1249

本件は、不注意運転に関するものである。事案の概要は、以下のとおりである。

被告人は、父親所有の車両で、制限速度が時速40マイルの道路を、平均時速43マイルから47マイルで運転していた。当時は、激しい雨が降っている早朝であった。

被告人は左カーブを曲がったところでコントロールを失い、道路中央の交通島に正面衝突した。島がそこにあったのは、その地点で駐車場の前庭に曲がる道があったからである。交通島の両側には道路の中央が交差していた。島には2本の標識があり、その間には上にライトが付いた標識があった。

衝突により標識やポールが破壊され、車両は道路の反対側を横切って進み、道路の石垣にはまっていた。車両の前部は、車道に1.25メートル突き出ていた。衝突により、車両の前部に深刻な損傷が生じた。前照灯は機能していなかったが、リアライトとリアナンバープレートはしばらく点灯したままであった。

CCTV の映像によると、衝突の3分後、2台の車両が被告人車が止まっている車線に接近し、減速して被告人車両を追い越し、車道を横切って道路の反対側の交通島を通過した。その時点では、被告人車両のリアライトは点灯したままであった。衝突の約6分後、死亡した被害者は2人の乗客を乗せたタクシーを運転して接近した。この時、衝突した車両のライトは消えていた。被害者は時速40マイルから43マイルで走行していた。目撃者として呼ばれた2人の乗客は、被害者のスピードや運転方法について何の心配もしていなかった。

被害者は衝突した車を避けようとハンドルを切り、中央のハッチマークに向かって走り、現在は消灯している交通島にぶつかり、ポール台に接触した。その時点でタクシーは2度横転し、屋根で停止した。被害者はシートベルトを着用しておらず（タクシー運転手としての義務はない）、即死した。

裁判所は、「これらの当局は、以下の原則を確立または承認している。第一に、被告人の運転は、単に死亡事故のきっかけを作ったこと、すなわち『なかりせば』という意味での因果関係ではなく、それをも惹起したこ

とに関与していなければならない。第二に、無視できる程度を超える特定の程度の寄与は要求されない。第三に、裁判官は、その運転が後の事故の原因となるにはあまりにもかけ離れていると判断し、陪審員から訴訟を取り下げるべき場合がある。」としたうえで、「Barnes Hallett 控訴院裁判官は次のようにコメントしている。……『……原則として、致命的な衝突の状況を作り出す危険運転と死亡の実際の原因である危険運転との区別は、理解するのが容易な概念ではないかもしれない。』……我々は同意する。……また、寄与の程度が無関係ではなく、すなわち無視できないのであれば、寄与の程度は重要ではないといっても容易にはならない。この原則は Hennigan 判決で定められたものであり、裁判所は連続した事故や遠隔性の問題には関わらなかった。被告人の過失が死亡の唯一の原因である必要はないことに異論を唱える者はいない。しかし、連続した事故の場合、被告の行為が第2の事故が発生した状況を作り出したことと死亡を引き起こしたこととの間の概念上の境界線を越えたかどうかという問題は、その性質上、事実に敏感な問題であり、本質的には程度の問題であり、それを説明するためにどのような言葉が使われようとも問題である。」とし、「要するに、すべての証拠を考慮して、被告人が不注意な運転によって被害者を死亡させたと公平にみなされるべきであると確信できるかどうかを最終的に決めるのは陪審員である。それは彼らにとって事実の問題である。多くの分野でそうであるように、刑法のこの部分は陪審員の全体的な良識と公平性に依存する。」とする。本件については、① 被告人車両の道路への侵入の程度はわずか1.25メートルであり、被告人車両と中央交通島の間には交通が難なく通過できる十分な幅があったこと、② タクシーの助手席の乗客が、約200メートル離れた道路が静かな時に衝突車両を見たという証拠があり、この段階では、彼はタクシー運転手が中央分離帯の周りを運転することを期待しており、タクシーが事故があった場所を安全に通行できなかった理由は見当たらなかったこと、③ 交通島に損傷があり、ポールの上の標識は壊れていたが、進行方向に走行する車両から見えるの

に十分な照明があったことを理由に、不注意運転致死罪の成立が否定された。

本件は、とりわけ被害者の運転行為により、被告人の不注意運転と死亡結果との因果関係が否定されたというものである。

## 5. 小 括

「デ・ミニミス」原則は、運転者の行為が必ずしも、結果に対して主要または唯一の原因であることを要求するのではなく、些細なもの以上であれば十分としている。他の行為が介在しているとすれば、因果関係を否定するには、それが切断される程度が必要となろう。運転者が何らかの寄与をしていれば、因果関係が肯定される傾向にある<sup>226)</sup>。今井は、前記 R v Skelton [1995] Crim LR 635 を挙げている。

今井はさらに、「危険運転致死罪は、基本犯（危険運転罪）が、人に対する傷害（injury）の危険によってではなく、財産に対する重大な損害の危険によって基礎づけられ、ひいては人の死亡が生じた場合にも成立する。しかし、この場合には、被告人が予見していなかった死亡という結果に基づいて重く処罰することになり、不当だとの批判も加えられている。これは、責任主義の関点（原文ママ）からの適切な指摘であり、わが国で類似の条文を作る際には留意すべき点であろう。」と述べている。

そうすれば、運転者に死傷結果が帰責される範囲が広いといえる。もともと、危険運転致死罪の最高刑の引き上げ後、筆者の調べでは未だ終身刑が適用された裁判例がないようである。

## 第4節 不注意・迷惑運転に関する罪

### (1) 規定の概要

不注意・迷惑運転は、道路交通法3ZA条で定義されている。それは、

---

226) 今井・前掲（注193）94頁。

有能かつ注意深い運転者に期待されるものを下回る運転を意味する。

不注意・迷惑運転罪は、危険運転罪「の下での手続きを正当化するのに十分な証拠がない場合の犯罪を処罰すること」が目的とされている<sup>227)</sup>。その判断は、危険運転と同様に、運転者が認識していたと予想される状況だけでなく、運転者が知っていたと証明された状況も考慮しなければならないとされる<sup>228)</sup>。不注意・迷惑運転に関する罪の概観は、下表のとおりである<sup>229)</sup>。もっとも、3A条に規定される飲酒または薬物影響下での不注意運転による死亡の罪については、飲酒・薬物運転との関連において第5節で考察する。

罪名	最高刑	運転免許剥奪※
不注意・迷惑運転致死（2B条）	略式手続：治安判事裁判所における一般的上限（6月）の拘禁刑もしくは法定最高額（無制限）の罰金、またはその併科。 正式起訴：5年の拘禁刑もしくは罰金またはその併科。	最短12月
不注意・迷惑運転致重傷（2C条）	略式手続：治安判事裁判所における一般的上限（6月）の拘禁刑もしくは法定最高額（無制限）の罰金、またはその併科。 正式起訴：2年の拘禁刑もしくは罰金またはその併科。	最短12月
不注意・迷惑運転（3条）	略式手続：標準罰金基準のレベル5（無制限）。	裁量的免許剥奪

※運転免許剥奪について規定する交通犯罪者法35条により、例外的に免許剥奪がなされない場合がある。免許剥奪がない場合には、違反点数（Penalty points）が付与される（道路規則罰則表（[www.highwaycodeuk.co.uk/penalty-table.html](http://www.highwaycodeuk.co.uk/penalty-table.html)（2024年7月4日閲覧））参照）。

227) Watson, A.C., “Careless Driving: Some Problems”, *Police Journal*, Volume 6, *Issue 1*, 1933, p.64 ([heinonline.org/HOL/Contents?handle=hein.journals/policejl6&id=1&size=2&index=&collection=journals](http://heinonline.org/HOL/Contents?handle=hein.journals/policejl6&id=1&size=2&index=&collection=journals)).

228) 前掲（注21）（2024年6月29日閲覧）。

229) 前掲（注163）。

① 不注意・迷惑運転致死罪

2B条 不注意、または迷惑運転による死亡

道路または他の公共の場所において、相当な注意および関心を払わず (without due care and attention)、あるいは道路もしくは場所を使用する他の者に対する合理的な配慮 (reasonable consideration) をせずに、機械的に推進される車両を運転し、これにより人を死亡させた者は、有罪とする。

2006年道路安全法20条に基づき、不注意・迷惑運転致死罪が新設された(同時に無免許・失格・無保険運転致死罪(後に述べるが、現在では無免許・無保険運転致死罪)も新設された)。新設された2つの罪は、これらの罪は、2005年の政府による悪質な運転に関連する道路交通違反の見直し(=Review of Road Traffic Offences Involving Bad Driving (2005))に基づいて創設されたものである<sup>230)</sup>。

本条は、「相当な注意および関心を払わない」運転(不注意運転)、および「道路もしくは場所を使用する他の者に対する合理的な配慮をしない」運転(迷惑運転)について規定し、それによる死亡を処罰するものである。

最高刑は、略式手続の場合に、治安判事裁判所による上限を超えない拘禁刑、すなわち6月の拘禁刑または法定最高額以下、すなわち無制限の罰金またはその併科、正式起訴の場合に、5年以下の拘禁刑または罰金、またはその併科とされる。

この罪は、「道路または他の公共の場所において」、「相当な注意および関心を払わず」、または「道路もしくは場所を使用する他の者に対する合理的な配慮をせずに」、「機械的に推進される車両を運転する」ことによって、人を死亡させることを要件とする。不注意運転、または迷惑運転

---

230) Post Legislative Assessment of the Road Safety Act 2006, Her Majesty's Stationery Office, 2011, p.7 (assets.publishing.service.gov.uk/media/5a79df81e5274a684690cb6e/cm8141-memorandum-road-safety-act-2006.pdf).

と死亡結果との間に因果関係が必要である。

クラウン検察局は、不注意運転致死罪と、迷惑運転致死罪とは、別の犯罪であることを強調している<sup>231)</sup>。

不注意運転致死罪は、被疑者の運転が他人の死亡の一つの原因または要素であり、その運転が不注意であった場合に、1988年道路交通法2B条に基づいて適用される……。

同様に1988年道路交通法2B条に規定されているが、迷惑運転致死罪は別個の犯罪である。この場合、検察官は、この犯罪を証明するために、他人に迷惑がかかったことを示す必要がある。1988年道路交通法3ZA条4項は、迷惑運転を定義し、他人に迷惑をかけた場合にのみ、他人に対する合理的な配慮なしに運転したとみなされると述べている。ここでも、運転の水準は、有能で注意深い運転者に期待されるものを下回っていないなければならない。……検察官は、その運転が不注意、または迷惑であると主張するのか、あるいはその両方であると主張するのかを明確にすべきである。両方である場合は、別々の訴追に反映されるべきである。

同時に、クラウン検察局は、「薬物またはアルコールが運転犯罪の実現に関わっている場合は、責任が増加し、これらの追加要素が証明できる場合は、適切な告発に反映されなければならない。このような状況では、1988年道路交通法2B条ではなく、1988年道路交通法3A条に基づき、飲酒または薬物の影響下における不注意運転致死罪で起訴されるべきである。」と強調している。

とりわけ、致死罪に限らず、後に述べる不注意運転および迷惑運転のそれぞれにかかわる罪は、同じ条文に規定されているが、独立して成立する異なる犯罪であることに留意しなければならない。

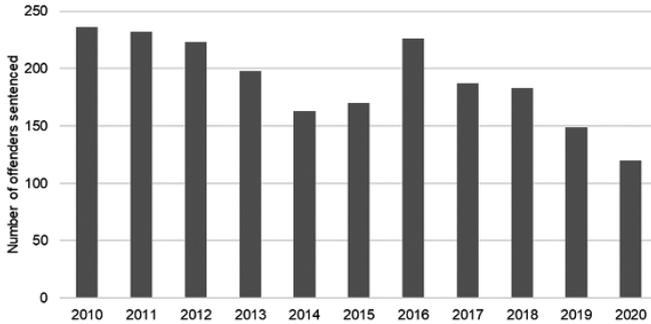
近年での成人犯罪者の適用件数は、以下のとおりである<sup>232)</sup>。

---

231) 前掲（注21）（2024年6月29日閲覧）。

232) 前掲（注176）。

**Figure 2: Number of adult offenders sentenced for causing death by careless or inconsiderate driving, 2010-2020**



② 不注意・迷惑運転致重傷罪

2C条 不注意、または迷惑運転による重傷

(1) 道路または他の公共の場所において、相当な注意および関心を払わず、あるいは道路もしくは場所を使用する他の者に対する合理的な配慮をせずに、機械的に推進される車両を運転し、これにより人に重傷を負わせた者は、有罪とする。

(2) 本条において、「重傷」は、以下のとおりの意味である。

(a) イングランドおよびウェールズにおいては、1861年人身犯罪法における重大な身体的危害に相当する身体の危害、また

((b) 省略)

本罪は、2022年に危険運転とのギャップを埋めるために新設されたものである<sup>233)</sup>。それまでに運転による重傷に対する処罰は、1988年道路交通法1A条である危険運転致重傷罪(2012年法律扶助、量刑および犯罪者処罰法により制定)、および、同法3ZD条の失格運転致重傷罪(2015年刑事司法裁判所法(Criminal Justice and Courts Act 2015)により制定)の2つのみであった。

233) Supra note 167, p.14.

最高刑は、略式手続の場合、治安判事裁判所における一般的上限、現在では6月の拘禁刑もしくは法定最高額（無制限）の罰金、またはその併科であり、正式起訴された場合には2年の拘禁刑もしくは罰金またはその併科となる。

本罪は、「道路または他の公共の場所において」、「相当な注意および関心を払わず」または「道路もしくは場所を使用する他の者に対する合理的な配慮をせず」、「機械的に推進される車両を運転」することによって、「人に重傷を負わせた」場合に成立する。運転行為と重傷結果の間に因果関係が必要である。

「重傷」の意味については、危険運転致重傷罪におけるそれと同様である。

### ③ 不注意・迷惑運転罪

#### 3条 不注意、および迷惑運転

道路または他の公共の場所において、相当な注意および関心を払わず、あるいは道路もしくは場所を使用する他の者に対する合理的な配慮をせずに、機械的に推進される車両を運転した者は、有罪とする。

本罪は、略式手続のみ規定され、標準罰金基準のレベル5、すなわち無制限の罰金が科される。

本罪は、「道路または他の公共の場所において」、「相当な注意および関心を払わず」または「道路もしくは場所を使用する他の者に対する合理的な配慮をせず」、「機械的に推進される車両を運転」する場合に成立するものである。

## (2) 「不注意・迷惑運転」の意義

### ① 「不注意・迷惑運転」の解釈と判断

道路交通法3ZA条では、不注意・迷惑運転の意味を示している。

### 3ZA条 不注意、または迷惑運転の意味

(1) 本条は、上記2B条、2C条、及び下記3条において効果をもつ。

(2) ある者は、その運転の方法が有能かつ注意深い運転者に期待されるものを下回っている場合(かつその場合に限り)、相当な注意と関心を払わずに運転しているとみなされる。ただし、本項は2B項が適用される場合には適用しない。

(2A) 2B項は、指定された者が、以下の場合に適用される。

- (a) 警察のために運転している(2E項および2F項を条件として)、かつ
- (b) 所定の訓練を受けている。

(2B) 指定された者の運転の方法が、同様の所定の訓練を受けた有能かつ注意深い警察官に期待されるものを下回っている場合(かつその場合に限り)、その者は相当な注意と配慮を払わずに運転しているとみなされる。

(2C) ~ (2F) 省略。

(3) 上記2項または2B項において、具体的な事案において有能かつ注意深い運転者、または(場合によって)警察官に何が期待されるかまたは明らかであるかを決定するに当たっては、その者が認識することが期待される状況のみならず、被告人が認識していたことが証明された状況も考慮しなければならない。

(4) ある者が他人に合理的な配慮をせずに運転しているとみなされるのは、他人がその運転によって迷惑を被っている場合に限る。

2項では、運転の方法が有能かつ注意深い運転者に期待されるものを下回っている場合に、相当な注意と関心を払わない運転、すなわち不注意運転に該当すると規定している。運転そのものに対する相当な注意と関心がない場合を指す。対して、4項は、その運転により他人が迷惑を被っていることを迷惑運転と定義し、他の交通関与者との関係で定められているものである。

クラウン検察局が指摘するように、不注意運転に関する罪と、迷惑運転に関する罪とは、同じ条文に規定されているものの、それぞれ別個の犯罪

であるが、本条では、不注意運転を意味する「適切な配慮と注意を払わない」とは、「運転の方法が有能かつ注意深い運転者に期待されるものを下回る」ことであることが示されている。また、2A条以降では、警察官等の指定された者に対する不注意運転および迷惑運転該当性を考慮する際に基準の適用が規定されている。その特別な技能への考慮は、前記危険運転と同様である。

「運転の方法が有能かつ注意深い運転者に期待されるものを下回る」か否かの判断について、Corbett は、このように述べる<sup>234)</sup>——

相当な注意と関心を払わずに運転した罪を証明するためには、運転の水準は、事件のあらゆる状況において、合理的で注意深く、有能な運転者に期待される基準を（はるかに下回るのではなく）下回っていないなければならない。クラウン検察局が起訴基準で指摘しているように、要求されている基準を「下回る」および「はるかに下回る」運転方法を構成するものについての法的ガイダンスはない。そのため、主観的な解釈（subjective interpretation）は裁判所に委ねられている。

事件の主たる要素が注意の欠如である場合、訴追担当者は、「瞬間的な油断を超えるもの」は一般的に不注意運転が認められ、一方で「数秒にわたるとしても、（最小限または深刻な結果をもたらさう）実質的/全体的/完全な不注意」は一般的に危険運転が認められると助言されている。ここでは、主観的な評価が明らかにかかわっている。Pearce は、重大な過失が不注意運転とみなされることがあり、訴追に矛盾があると気づいた。彼らは、重大な過失は別の犯罪とみなされるべきであり、裁判所のガイドラインはアプローチの矛盾を減らすのに役立つと結論づけた。

前述したように、この基準に該当するか否かの判断は、主観的な要素をも踏まえて、裁判所ないし陪審員の判断に委ねられている点において、主観的な判断を完全に排除しているとはいえないようである。その典型的な裁判例について後にもみることにしたい。

---

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

他方で、2022年警察・犯罪・量刑・裁判所法6条により、危険運転と同様に、警察官（警察官）等の指定された者については異なる基準で判断される。

② 不注意・迷惑運転の態様

警察は、不注意・迷惑運転の態様について、以下のように列挙している。<sup>235)</sup>

- ・インサイドからの追い越し
- ・他の車両に接近しすぎている運転
- ・誤りによって赤色信号を通過する
- ・他の車両の進路への進入
- ・ラジオを調整し、たばこに火をつける等によって回避可能に注意散漫な状態にいること
- ・他の運転者に道を譲らせるためのライトの点滅
- ・他の運転者を出し抜くために車線を悪用する
- ・不必要に追い越し車線に居続ける
- ・不必要な低速運転やブレーキ
- ・ハイビームで他の運転者を眩ませる

クラウン検察局は、個々の事案の事実と状況に応じて、以下の場合において不注意運転に該当しうるとする<sup>236)</sup>。

- ・一般的な道路や交通状況によって程度を増すことはないが、不適切な速度
- ・警告なしの瞬間的または迂闊な車線変更、前の車両に接近しすぎる運転
- ・インサイドでの追い越し、すなわち不適切であるものの明らかな危険な追い越しではない

235) イギリス警察 HP [www.police.uk/advice/advice-and-information/rs/road-safety/driving-offences/](http://www.police.uk/advice/advice-and-information/rs/road-safety/driving-offences/) (2023年12月24日閲覧)。

236) 前掲（注21）(2024年6月29日閲覧)。

- ・携帯電話の使用、ラジオの調整、新聞や地図の閲覧、同乗者との会話や視線、タバコを選択と点火、またはラジオ、ハンズフリー携帯電話、衛星ナビゲーション機器などの電子機器のコントロールの調整による瞬間的な不注意
- ・その他の判断ミス、例えば迂闊に赤信号を無視する、または脇道から十分な注意を払わずに進行するなど

また、クラウン検察局は、以下の場合には迷惑運転に相当する可能性があるとしている。

- ・前方の他の運転者に道を譲らせるためのライトの点滅
- ・列に並ぶのを避け、または他の運転者を出し抜くための車線（自転車車線を含む）の乱用
- ・追い越し車線に不必要に居続ける
- ・正当な理由のない不必要な低速運転やブレーキ
- ・対向車の運転者、自転車運転者、歩行者を眩ませるようなハイビームでの運転
- ・水たまりの中を運転して歩行者に水しぶきをかける
- ・乗客に警告するような方法でバスを運転すること

### ③ 判 例

以上で強調されてきたように、これらの態様は例示にすぎず、実務では個々の事案の具体的な状況に基づき、裁判所の職権において個別に判断されることになる。

実務では、以下の例が挙げられている<sup>237)</sup>。

- ・ Muni v Warwickshire police [2001] EWHC Admin 448（道路の境界線を越える）
- ・ DPP v Tipton [1992] 1 WLUK 79（追い越し操作中にコースを逸脱し、衝

---

237) Mountford Chambers HP [www.mountfordchambers.com/gaps-in-the-law-causing-serious-injury-by-careless-driving/](http://www.mountfordchambers.com/gaps-in-the-law-causing-serious-injury-by-careless-driving/)（2024年9月27日閲覧）。

突を引き起こす)

- ・ DPP v Barreto [2020] 1 WLR 599 (運転中に写真や動画撮影のために携帯電話を使用する)

また、有能かつ注意深い運転者に何が期待されるかを決定する際に、裁判所は、運転者が認識していたと思われる状況と、認識すべきであった状況を考慮しなければならない。しかしながら、その判断基準は客観的でありながらも、主観的な証拠が含まれることもあり得ることから、必ずしも明確とはいえないとの指摘は上記でも確認している。

DPP v Parker [1989] RTR 413 では、被告人は交通が停止した車線で運転していたところ、被告人の車両は、別の車の後ろに突っ込んだ1台の車の後ろに突っ込んだ。雨のため、道路は濡れていて滑りやすかった。裁判では、裁判官が合理的で慎重な運転者でもこのような事故に巻き込まれた可能性がある結論づけたため、被告人は不注意運転について無罪となった。

### (3) 因果関係

本罪においても、不注意・迷惑運転行為と、死傷結果との間には因果関係が必要となる。前述したように、この因果関係は結果を要する犯罪に共通するものである。

R v L [2010] EWCA Crim 1249 に関しては、既に重大運転犯罪における因果関係において考察したことから、本罪において因果関係が争点になった事案について、例えば、R v Jenkins [2012] EWCA Crim 2909<sup>238)</sup>がある。

事故は特に悪天候の時期に発生した。気候条件は概して悪く、寒い日であった。道路の雪は取り除かれていたが、道路に接する縁には高く積

---

238) [www.motoroffence.co.uk/wp-content/uploads/2021/09/Jenkins-EWCA-Crim-2909.pdf](http://www.motoroffence.co.uk/wp-content/uploads/2021/09/Jenkins-EWCA-Crim-2909.pdf)参照。

もっていた。おそらく最も顕著な特徴は、空は晴れていたが太陽が非常に低く、視界が著しく損なわれる状況であった。

上訴人は配達をしようとしたが、配達先の私道に駐車することができなかったため、その隣の道路にトラックを駐車し、道路のその側のほとんどもを塞いだ。彼が停止した場所は、二重の白線が引かれた車道の右カーブか、その少し前だった。彼はヘッドライトとハザードランプをつけ、エンジンをかけたままであった。彼が配達に関する問題に対処するために車から約10分間離れていた間に、被害者が運転する車両が、上訴人が運転していたのと同じ判断で接近し、彼の車と衝突した。被害者はこの衝突で重傷を負い、その場で死亡した。

しかしながら、「被害者が速度超過で運転していたという証拠がいくつもあり、弁護側は、上訴人による運転は停止しており、被害車両の運転者の運転方法による因果関係の断絶があったとした。」<sup>239)</sup>にもかかわらず、上訴人は有罪判決を受け、控訴したというものである。これに対して、「控訴院は控訴を棄却した。運転は、死亡の原因となる衝突と同時に行う必要はない（R v Skelton [1995] Crim LR 635 参照）。問題は、単に運転が死亡の原因の一部となったかどうかであり、単に死亡の原因を作り出したかどうかではない。陪審員が、トラックをそのように配置したことにより上訴人が不注意な運転をし、それが死亡の原因となったと認定できる十分な証拠があった。」とした。

他方で、不注意運転による事案は、複数の行為者が関係している場合が存在する。検察局は、「場合によっては、特に衝突事故が発生した場合には、複数の運転者に過失があったことを示す証拠が得られる。起訴される運転者に対しては、独立した情報源からの証拠があることを立証する必要があるが、どちらの運転者も法定基準を満たしていない場合には、複数の運転者を起訴する可能性が残る。」と指摘している。

---

239) Adrian Turner, "Butterworths Road Traffic Service", Bulletin 231, 2013, p. 4 ([lexisweb.co.uk/source-guides/source-guide-bulletin-dwnld/file-51daf6bb86ad4.pdf](http://lexisweb.co.uk/source-guides/source-guide-bulletin-dwnld/file-51daf6bb86ad4.pdf)).