

“Uncontrollable” High Speed in the Dangerous Driving Crime

メタデータ	言語: jpn 出版者: 公開日: 2022-03-25 キーワード (Ja): キーワード (En): 作成者: Nagai, Yoshiyuki メールアドレス: 所属:
URL	https://doi.org/10.24517/00065576

This work is licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial-ShareAlike 3.0 International License.



危険運転致死傷罪における 進行制御困難高速度（走行）性の判断について

永井善之

- 一 はじめに（問題の所在）
- 二 立法者意思
 - 1 立法解説
 - 2 法制審議会・国会での議論
- 三 学説等
 - 1 実務家の見解
 - 2 学説
- 四 裁判例
 - 1 千葉地裁平成28年1月21日判決
 - 2 津地裁令和2年6月16日判決
 - 3 名古屋高裁令和3年2月12日判決
- 五 検討
 - 1 「進行を制御することが困難な高速度（での走行）」の意義と判断方法
 - 2 「道路の状況」の意義
 - 3 「進路」の意義
 - 4 故意との関係
- 六 おわりに

一 はじめに（問題の所在）

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（平成25年法律86号。平成26年5月20日施行。以下「(新)法」という。）の2条に規定

されている危険運転致死傷罪（以下、同条に規定された同罪全体を「本罪」ともいう。）は、平成13年12月25日に施行された刑法改正法（平成13年法律138号）によって新設された犯罪類型（刑法（旧）208条の2）を起源とするものである。本罪新設の立法趣旨は、一定の悪質かつ危険な自動車運転行為を故意に行ったことで、行為者の認識・予見していなかった人の死傷という結果を生じさせた場合について、従来はこのような事犯であっても不注意な運転行為によるものとして（当時の）業務上過失致死傷罪（刑法（旧）211条前段）¹⁾により処罰されてきたところ、同罪はこれらの事犯の悪質性や重大性に的確に対応するものではなく、その実態に即した適切な処罰の実現の観点からは、これらの事犯を暴行により人を死傷させた者に準じて処罰しようにすることが必要であるためである、とされている²⁾。

危険運転致死傷罪がこのように、刑法（旧）208条の2³⁾の罪として新設さ

1) 危険運転致死傷罪の新設後は、自動車の運転による人の死傷事犯であって同罪に当たらない場合が業務上過失致死傷罪によって、その後の平成19年法律54号による刑法改正後は自動車運転過失致死傷罪（刑法（旧）211条2項）によって、さらに新法制定後は同法に自動車運転過失致死傷罪を移動させた過失運転致死傷罪（法5条）によって、捕捉されている。

2) 法制審議会刑事法（自動車運転による死傷事犯関係）部会第1回会議（平成13年6月28日）議事録、井上宏＝山田利行＝鳥戸純「刑法の一部を改正する法律の解説」法曹時報54巻4号（2002年）35頁以下参照。第153回国会衆議院法務委員会議録7号（平成13年11月2日）22頁〔森山眞弓法務大臣〕、第153回国会参議院法務委員会議録8号（平成13年11月20日）27頁〔同〕も参照。

3) 本罪新設当時の条文を以下に示す（その後、新法の制定に至るまでに、法定刑上限の引き上げ（平成16年法律156号）、「四輪以上」という自動車の限定の削除（平成19年法律54号）が行われている）。

（危険運転致死傷）

第二百八条の二 アルコール又は薬物の影響により正常な運転が困難な状態で四輪以上の自動車を走行させ、よって、人を負傷させた者は十年以下の懲役に処し、人を死亡させた者は一年以上の有期懲役に処する。その進行を制御することが困難な高速度で、又はその進行を制御する技能を有しないで四輪以上の自動車を走行させ、よって人を死傷させた者も、同様とする。

れた当時には、本罪の実行行為たる基本行為として規定された一定の悪質・危険な自動車運転行為の類型は、アルコール等影響（1項前段）、高速度（同後段）、無技能（同後段）、妨害目的（2項前段）、殊更信号無視（同後段）、という5類型であったところ、新法の制定時には通行禁止道路進行（法2条旧6号（現8号））を加えた6類型に、新法改正法（令和2年法律47号）の令和2年7月2日の施行後は一般道路および高速道路等でのいわゆるあおり運転（法2条5号、6号）を加えた8類型となっている⁴⁾。このような本罪の適

2 人又は車の通行を妨害する目的で、走行中の自動車の直前に進入し、その他通行中の人又は車に著しく接近し、かつ、重大な交通の危険を生じさせる速度で四輪以上の自動車を運転し、よって人を死傷させた者も、前項と同様とする。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四輪以上の自動車を運転し、よって人を死傷させた者も、同様とする。

- 4) このほか、新法の制定に際してその3条に、一般に「中間類型としての危険運転致死傷罪」あるいは「準危険運転致死傷罪」などと通称される危険運転致死傷罪の2類型（アルコール等影響、一定の病气影響）が新設されている。この新法3条の危険運転致死傷罪について（も）解説または検討するものとして、塩見淳「自動車事故に関する立法の動き」法学教室395号（2013年）28頁以下、中空壽雅「交通事故と責任能力 — 刑事法的側面から」交通法研究42号（2014年）67頁以下、今井猛嘉「危険運転致死傷罪を巡る問題状況」交通法研究42号（2014年）129頁以下、同「自動車運転死傷事故等処罰法の新設 — 危険運転致死傷罪等の改正 —」刑事法ジャーナル41号（2014年）4頁以下、高井良浩「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」警察公論69巻3号（2014年）9頁以下、同「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について」捜査研究63巻7号（2014年）2頁以下、同「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施行令について」警察学論集67巻8号（2014年）84頁以下、同「『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』について」刑事法ジャーナル41号（2014年）35頁以下、同「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」法律のひろば67巻10号（2014年）12頁以下、保坂和人「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について」警察学論集67巻3号（2014年）43頁以下、松宮孝明「自動車事故をめぐる法改正の動き」犯罪と刑罰23号（2014年）1頁以下、橋爪隆「危険運転致死傷罪・自動車運転過失致死傷罪」山口厚＝甲斐克則編『21世紀日中刑事法の重要課題 — 日中刑事法シンポジウム報告書 —』（成文堂、2014年）113頁以下、同「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）21頁以下、同「危険運転致死傷罪の解釈について」法曹時報69巻3号

用件数の推移をその各類型（あおり運転類型を除く）間での比較という観点

(2017年) 1頁以下、杉本一敏「自動車運転死傷行為等処罰法の成立をめぐる所感 — 記事録を読んで —」刑事法ジャーナル41号 (2014年) 18頁以下、同「アルコール・薬物影響危険運転致死傷罪の実行行為・故意・責任能力」高橋則夫ほか編『刑事法学の未来 — 長井圓先生古稀記念』(信山社、2017年) 285頁以下、山田利行「危険運転致死傷罪（自動車運転死傷処罰法2条1号及び3条1項）の実務的運用について」警察学論集68巻1号 (2015年) 56頁以下、本庄武「自動車事故を巡る厳罰化のスパイラル — 危険運転致死傷罪から自動車運転処罰法へ」法学セミナー722号 (2015年) 23頁以下、城祐一郎「危険ドラッグによる危険運転致死傷罪等をめぐる諸問題（前編）、（後編）」捜査研究64巻3号 (2015年) 18頁以下、同巻4号（同年）24頁以下、同「飲酒運転をめぐる若干の問題についての考察」警察学論集69巻4号 (2016年) 45頁以下、同『Q&A 実例 交通事件捜査における現場の疑問〔第2版〕』（立花書房、2017年）73頁以下、同『ケーススタディ 危険運転致死傷罪〔第2版〕』（東京法令出版、2018年）3頁以下、山口敬之「危険ドラッグによる危険運転致死傷事件の捜査」警察学論集68巻6号 (2015年) 91頁以下、古川伸彦「自動車運転死傷行為処罰法について — 新設犯罪類型の批判的検討 —」名古屋大学法政論集264号 (2015年) 1頁以下、同「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) 39頁以下、同「危険運転致死傷罪は結果的加重犯の一種ではない」高橋則夫ほか編『刑事法学の未来 — 長井圓先生古稀記念』(信山社、2017年) 267頁以下、永井善之「いわゆる『中間類型としての危険運転致死傷罪』および過失運転致死傷アルコール等影響発覚免脱罪について — アルコール影響類型を中心に」井田良ほか編『浅田和茂先生古稀祝賀論文集上巻』(成文堂、2016年) 709頁以下、星周一郎「危険運転致死傷罪の拡大の意義と課題」刑事法ジャーナル52号 (2017年) 4頁以下、島戸純「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第2条の罪及び第3条の罪に関する故意の立証について（上）、（下）」警察学論集70巻9号 (2017年) 118頁以下、同巻10号（同年）129頁以下、城祐一郎ほか「適正捜査の推進と交通捜査のさらなる発展のために（第2回・上）、（第2回・下） — 飲酒運転に対する捜査の基礎知識と今後の在り方等について —」捜査研究67巻5号 (2018年) 2頁以下、同巻6号（同年）56頁以下、中島泰徳＝浅井敏也「飲酒の後に自動車を運転し、飲酒の影響により仮睡状態に陥り、人を死傷させる交通事故を起こした場合の処理について」警察学論集72巻2号 (2019年) 1頁以下、細野正宏「危険運転致死傷罪のアルコール態様における適用等について」警察学論集72巻2号 (2019年) 20頁以下、高山俊吉＝本庄武編『検証・自動車運転死傷行為等処罰法』（日本評論社、2020年）205頁以下〔永井善之〕、218頁以下〔金澤真理〕、川本哲郎『新版 交通犯罪対策の研究』（成文堂、2020年）41頁以下、大塚仁ほか編『大コンメンタール刑法第10巻〔第3版〕』（青林書院、2021年）570頁以下〔中村芳生〕等。

危険運転致死傷罪における進行制御困難高速度（走行）性の判断について

表

危険運転致死傷罪（法2条（5号、6号を除く））の個別適用用件数の推移（平成14年～令和2年）

	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
1号	アルコールの影響																		
	致傷	145	113	115	137	148	110	100	99	96	96	89	77	88	103	107	138	102	128
	致死	14	19	10	12	22	17	8	8	6	10	10	10	5	7	5	3	11	8
	計	159	132	125	118	159	118	108	105	106	99	87	93	111	114	143	105	139	167
	致死の割合(%)	8.8	14.3	8.0	10.1	13.8	10.3	6.7	7.4	5.7	10.1	11.4	5.3	7.2	6.1	3.4	2.8	7.9	4.7
	薬物の影響																		
	致傷	8	8	6	9	13	17	17	24	19	22	40	53	53	11	12	14	12	14
	致死	0	3	1	0	3	2	1	0	0	0	3	1	5	0	0	0	0	0
	計	8	11	7	9	16	19	18	24	19	22	43	54	58	11	12	14	12	14
	致死の割合(%)	0	27.2	14.2	0	18.7	10.5	5.5	0	0	6.9	1.8	8.6	0	0	0	0	0	0
2号	高速度																		
	致傷	11	10	12	18	20	24	24	12	18	19	19	17	12	13	10	16	16	22
	致死	17	28	11	16	19	18	14	11	13	8	11	8	11	8	5	5	9	12
	計	28	38	23	34	39	42	38	23	31	27	30	26	20	24	18	21	21	31
	致死の割合(%)	60.7	73.6	47.8	47.0	48.7	42.8	36.8	47.8	41.9	29.6	36.6	34.6	40.0	45.8	44.4	23.8	23.0	30.7
3号	無技能																		
	致傷	0	2	0	1	1	0	5	3	5	3	1	0	1	5	3	2	1	1
	致死	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0
	計	0	2	0	1	1	1	6	3	5	3	1	0	1	6	3	2	2	1
	致死の割合(%)	0	0	0	0	100.0	16.6	0	0	0	0	0	0	16.6	0	0	50.0	0	0
4号	妨害目的																		
	致傷	4	2	6	3	7	8	7	14	5	15	12	11	10	16	13	22	25	32
	致死	2	0	1	1	2	3	2	1	1	1	1	2	1	2	1	2	0	1
	計	6	2	7	4	9	11	9	15	6	16	13	11	18	14	24	25	33	38
	致死の割合(%)	33.3	0	14.2	25.0	22.2	27.2	22.2	6.6	16.6	6.2	7.6	15.3	9.0	11.1	8.3	0	3.0	5.7
7号 (5号)	殊異信号無視																		
	致傷	100	102	93	90	141	181	152	145	159	147	172	157	164	171	167	178	155	148
	致死	21	21	15	22	14	13	10	7	8	12	11	6	6	11	17	8	14	4
	計	121	123	108	112	155	194	162	152	167	159	183	163	170	182	184	166	162	163
	致死の割合(%)	17.3	17.0	13.8	19.6	9.0	6.7	6.1	4.6	4.7	7.5	6.0	3.6	3.5	6.0	9.2	4.3	8.2	2.6
8号 (6号)	通行禁止道路 進行																		
	致傷																		
	致死																		
	計																		
	致死の割合(%)																		

※ 件数は警察庁「犯罪統計書 平成（令和）〇年の犯罪、警察庁交通高 円年（令和）〇年の中での交通死亡事故の発生状況及び道路交通法違反取締り状況等について」による（致死数は、事故後に罪名変更となったものを含む）。

※ 致死の割合は警察による（小数点第二位以下切り捨て）。

※ 通行禁止道路無視 以外は平成26年5月19日までは旧法の刑罰208条の2に規定。通行禁止道路無視 は平成26年5月20日以後のもの。（ ）内の号番号は令和2年7月1日までのもの。

からみると（表参照）、アルコールの影響類型（法2条1号）と殊更信号無視類型（同7号）が従来より多数を占めており、これらに次ぐのが、特に少数にとどまる無技能類型（同3号）を除いた諸類型であるという傾向がみられるが、件数自体としては、前二者以外は前二者の半数にも満たない程度にとどまっている。その一方で、各類型による人の致死傷という結果における致死の件数の割合をみると、特に高速度類型（同2号）におけるその数値は、本罪新設以降ほぼ一貫して他の類型よりも相当に高くなっていることがわかる⁵⁾。このことは、本罪の基本行為はいずれも人の死傷を生じる危険性が理論的に高い自動車運転行為が類型化されたものであるところ、そのなかでも特に高速度類型については、人体に比較した体積や重量の大きさが著しい車両の進行の制御が困難となったことの原因として、その走行の高速度性が要件とされることで、そのもちうる破壊力による当該車両内外の人の生命・身体に対する危険性が他の類型についてよりも事実上より一層高度であるということを示しているとも考えられる。このように、高速度類型の本罪は、他の類型の場合と比較したその適用件数は相対的に少数にとどまるものの、その人の生命・身体に対する危険性という観点からは特に重大な類型であるともいえる。

このような高速度類型の本罪については、その解釈問題として、客観的要件である「進行を制御することが困難な高速度」(以下「進行制御困難高速度」という。)での走行、主観的要件であるその故意が主たる争点となる。前者の、「進行制御困難高速度（走行）」性の意義は、立案担当者による説明によれば、「速度が速すぎるため、道路の状況に応じて進行することが困難な状

5) 表に掲載の各類型における各年の致死件数の割合の、平成14年（通行禁止道路進行類型については平成26年）から令和2年までの平均は、それぞれ、アルコールの影響類型8.0%、薬物の影響類型4.6%、高速度類型41.3%、無技能類型9.6%、妨害目的類型12.6%、殊更信号無視類型8.0%、通行禁止道路進行類型5.3%である（小数点第二位以下切り捨て）。

態で自車を走行させることを意味する」、「具体的には、例えば、カーブを曲がりきれないような高速度で自車を走行させるなど、そのような速度での走行を続ければ、車両の構造・性能等客観的事実に照らし、あるいは、ハンドルやブレーキの操作のわずかなミスによって自車を進路から逸脱させて事故を発生させることとなると認められる速度での走行をいう」とされる。また、「そのような速度であるか否かの判断は、基本的には、具体的な道路の状況、すなわちカーブや道幅等の状態に照らしてなされることとなる」とされ、さらに、「車両の性能や貨物の積載の状況も、高速走行時の安定性等に影響を与える場合があるので、かかる判断の一要素になり得る」、とされている⁶⁾。

高速度類型の本罪の成否が争われた千葉地裁平成16年5月7日判決⁷⁾、京都地裁平成26年10月14日判決⁸⁾等の裁判例においても、進行制御困難高速度（走行）の意義と判断方法に係る以上のような立案担当者による理解とおおむね同様の解釈が示されている。ただ、このような高速度類型の本罪の成否が争われた裁判例のなかには、進行制御困難高速度（走行）性の判断の在り方自体が問われたものがあり、そこでは、その判断要素として、前述のように立案担当者からも示されている「そのような速度であるか否かの判断は、基本的には、具体的な道路の状況、すなわちカーブや道幅等の状態に照らしてなされる」という判断方法における「道路の状況」の具体的意義が争点の一つとされている⁹⁾。つまり、前述のような立案担当者や裁判例による理解を

6) 以上、井上＝山田＝島戸・前掲注2)69頁。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）40頁、同「刑法の一部を改正する法律等について－危険運転致死傷罪の新設等－」現代刑事法4巻4号（2002年）94頁も参照。

7) 判タ1159号118頁。評釈として、西田典之「判批」刑事法ジャーナル3号（2006年）84頁以下。

8) LEX/DB25505063。

9) なお、もう一つの争点は、行為者の心身の状態等の個人的事情がこの判断の要素に含まれるか、という問題である。この点が問われた前述の千葉地裁平成16年判決の事案は、被告人が酒気を帯びて、指定最高速度時速40km、限界旋回速度（これは、自動車がカ

前提とすれば、当該走行行為が進行制御困難高速度、すなわち道路の状況等

ーブを曲がる場合にカーブから自動車が出す最高の限界速度の理論値であって、摩擦係数に重力加速度および曲率半径を乗じた値の平方根として求められる。(京都地判平成26・9・5LEX/DB25505070参照。)時速86.1kmないし96.8kmの前方の見通しの悪い左方に湾曲した道路を時速73kmないし84kmで進行し、自車を対向車線に進入させて対向車に衝突させ、対向車の乗員2名を死亡させたというものであり、検察官は、酒気帯び状態という被告人の事情を踏まえ、被告人については、酒気を帯びていない通常人にとっての進行制御困難高速度よりも低速度での走行であっても進行制御困難高速度走行に当たると主張した。これに対して同判決は、「どの程度のアアルコールを身体に保有すれば自動車の運転にどの程度の影響があるかを客観的に判定することは困難である上、アルコールの影響は個人差の極めて大きい事柄であるから、この点を反映させて、相当程度の酒気を帯びた者において車両の進行を制御することが困難な高速度がどの程度のものであるかを客観的、類型的に明らかにすることは、ほとんど不可能に近いというべきである。加えて、刑法208条の2が、危険運転行為を4つの類型に分類して処罰することとするとともに、アルコールの影響については、その1項前段において『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』自動車を走行させたことをもって一つの危険運転行為の類型としていることをも考えると、同条1項後段の車両の『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たとの類型については、運転時における運転者の心身の状態等の個人的事情については、これを考慮しない趣旨であると解するのが相当である。所論は、同条1項前段及び後段のいずれの類型にも当たらない行為について、アルコールの影響と高速走行とが相まって人を死傷させたという第5の類型を創設するものとの非難を免れない」として、被告人の運転行為に係る進行制御困難高速度走行性を否定している。

このような、行為者の個人的事情が進行制御困難高速度（走行）性の判断要素に含まれるかという点に関連して、立案担当者による説明においては、運転者の技能は、道路の状況や車両の性能とは異なり類型的客観的な判断になじみにくい面があるので、これが判断要素になることは通常ないと考えられるとされている（井上＝山田＝島戸・前掲注2）71頁注39）。学説においては、高速度類型の本罪では単に車両の進行制御が困難になったのみでは足りず、その本罪としての重い処罰は、人体に比して著しく重量のある車両が高速度で暴走するというその高速度であるがゆえの高度の破壊力のもつ人の生命・身体の安全に対する危険性（の実現としての人の死傷とこのような走行に対する非難可能性）に基づくと解されるため、道路の状況等との関係において当該運転行為が客観的に帶有すべきこのような危険性、すなわち進行制御困難高速度（走行）性がその運転者に固有の個別的事情によって左右されることは高速度類型の本罪の趣旨にそぐわないとして、これらの個人的事情をその判断要素に含めることに批判的な見解がある一方

に応じた自車の進行の制御が困難となるほどの高速度によるものであったかの判断に際して、「道路の状況」を具体的に如何に捉えるかが重要となりうるところ、これが当該道路の湾曲度、幅員、勾配、路面等といった道路の形状、構造、状態等に限られるのか、すなわち道路という物理的な構造物の状態のみに限定されるのか、あるいは、これに加えて、道路上の他の車両や、路外施設やこれらに対応した車両や歩行者等も含まれるのか、すなわち道路およびその周辺において事故発生時に存在した交通関与者等も含まれるのか、という問題である¹⁰⁾。

学説においては従来、このような「道路の状況」の具体的な意義やそれをめぐる諸問題自体が積極的に論じられることはほとんどなかったところ¹¹⁾、

(高山＝本庄編・前掲注4) 154頁以下〔永井〕)、従来は業務上過失致死傷罪として処罰されてきたもののうち自動車運転に関するものが重く処罰されることとなった根拠はその事故防止が運転者個人の注意力に依存するところが大きく、運転者にはより重い注意義務が課されているからであるとされていること、アルコールの影響による場合については危険運転致死傷罪における他の基本行為類型とされていることも、本罪が現実の悪質・危険な交通事犯を前提にして限定列举型の構成要件とされたことによるに過ぎないといった理由から、アルコールの影響その他の属人的要素も進行制御困難高速度（走行）性の判断に含まれるべきであるとする見解もある（高崎秀雄「限定列举構成要件における構成要件相互間の関係 — 危険運転致死傷罪における『その進行を制御することが困難な高速度』について —」高橋則夫ほか編『日高義博先生古稀祝賀論文集下巻』（成文堂、2018年）303頁以下参照）。

10) 高山＝本庄編・前掲注4) 152頁以下〔永井〕参照。「道路の状況」に係るこれら広狭の理解のうち、これを広く解する場合のほうが、それに対応した自車の進行制御の難易度が問われる高速度類型の本罪の成立範囲（進行制御困難高速度走行と認定される範囲）は広がるといえよう（後述四の諸裁判例も参照）。なお、「道路の状況」の具体的な意義をめぐってはさらに、当該道路に係る法的規制（優先道路であるか否か等）がそれに含まれるかが争点となった裁判例もあるが、後述のように、これを認めることは妥当ではないであろう（後述注25）参照）。

11) もっとも、高速度類型の本罪における進行制御困難高速度（走行）性の判断に固有の問題性については、その新設当時からすでに、川端博ほか「緊急特別座談会・危険運転致死傷罪を新設する刑法の一部改正をめぐって」現代刑事法4巻4号（2002年）85頁以下〔西田典之〕において、「この制御困難運転罪という類型が一番業務上過失致死傷と

近時、この点に関する重要な裁判例が複数登場するに至っている（後述四参照）。「道路の状況」の捉え方の如何は、これをその判断要素とする進行制御困難高速度（走行）性の肯否に、したがって高速度類型の本罪の成否に直結する特に重要な論点であることから、前述のような本類型の本罪の実際上の重要性にも鑑みて、以下ではこの「道路の状況」の具体的意義等について、考察することとしたい。

二 立法者意思

1 立法解説

進行制御困難高速度（走行）性の肯否の判断要素である「道路の状況」の意義について、前述のように立案担当者による解説においては、「カーブや幅員等の状態」がこれに当たるとされている。つまりここでは、カーブの状態、すなわち当該道路の路面の湾曲度、また、幅員の状態、すなわち当該道路において車両の通行可能な路面の幅、といった当該道路の物理的な形状や構造がこれに当たることが示されている。したがって、このような説明からは、同様に道路の物理的な状態である勾配の程度や、路面の如何すなわち舗装の有無や種類といった諸状態もまた「道路の状況」に含まれうると解されよう¹²⁾。ただし、以上のような立案担当者による解説からは、「道路の状況」

量的に連続する類型だと思いますね。ほかの類型は、前提となる故意の危険行為が飛び抜けているので、業務上過失致死傷とは質的に違うなという感じがするのですが、この類型だけ非常に業務上過失致死傷との連続性がある、どこまでが211条、どこから先が本罪かというところが、典型的に不明確な部分があるのではないかと思います。ですから、前提となる危険行為及び危険行為の認識という部分で十分絞りをかけた運用をしていただかないと、この制御困難運転罪というのは、下手をするとこれまでの業務上過失致死傷を取り込みすぎることになるという感じがしております」として、指摘されていた。

12) 物理的な要素としてはさらに、路面上の状態（乾燥・湿潤・積雪・凍結・砂礫等の有無や程度等による）、明るさの程度（昼間・薄暮時・夜間等といった時間帯の如何、照明の有無や程度等による）、天候の状態（晴天・曇天・降雨・降雪・荒天等の如何や程

に含まれる事情がこれらのみに限定される趣旨であるのか否かまでは明らかでない。

2 法制審議会・国会での議論

本罪の新設に関しての法務大臣諮問54号（平成13年6月18日）を受けた法制審議会刑事法（自動車運転による死傷事犯関係）部会（以下「法制審刑事法部会」という。）での審議における、事務当局からの説明においては、進行制御困難高速度（走行）性の判断要素である「道路（の）状況」が、道路におけるカーブの状況、幅員の程度、路面の状況といった要素を意味することが前提とされている¹³⁾。さらに、その説明においては、路上に駐車車両がある場合に、これを回避しつつ通過することは道路の湾曲に沿った進行とほぼ同じであるとして、駐車車両も道路のカーブと同視されうるともされている一方¹⁴⁾、進行制御困難高速度性の判断には個々の歩行者や通行車両の存在は関係がないという理解が示されている¹⁵⁾。

また、第153回国会での衆議院法務委員会における、本罪の新設に係る前

度等による）等といった、時間的継続性の点では相対的に短時間で変化しうような諸要素も「道路の状況」に含まれる可能性があるともいえよう（後述六参照）。

- 13) 法制審刑事法部会第2回会議（平成13年7月11日）議事録、同第3回会議（平成13年7月25日）議事録参照。
- 14) 事務当局から「一般的には駐車車両があってもその横を能够通过いけるということであれば、それは道路が曲がっておるのに沿って進行するというのと大体同じ状況になっている」、「駐車車両もある意味で道路のカーブと同視できる場合ではなからうかと思えます」との説明がなされている（法制審刑事法部会第3回会議議事録・前掲注13）参照）。
- 15) 委員からの「真っすぐな道を想定していただきたいと思うのですが、いわゆる何らかの対象を発見した後、その手で正しく止まれないような速度で走っていたような場合には、この『自動車の進行を制御することが困難な高速度』には当たらないというふうな前回までの御説明だと思えますが、その点について、まず変更がないかどうかをお願いしたいと思います」との発言に対して、事務当局から「その点は、変わりはありません。個々の歩行者であるとか通行車両があるということとは関係のない話でございます」との回答がなされている（法制審刑事法部会第3回会議議事録・前掲注13）参照）。

述の刑法改正法の法案（第153回国会閣法8号）審議に際しても、政府参考人（法務省刑事局長）からは、進行制御困難高速度（走行）性の判断要素となる「道路（の）状況」が道路におけるカーブの状況や幅員の程度を意味することを前提とした説明がなされている¹⁶⁾。

三 学説等

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」の具体的な意義について、前述のように学説等においては従来、これを積極的に論じることはほとんどなされてこなかったようである¹⁷⁾。そのようななかで、実務家によるものも含め、この点に関連した論及をなすものとしては次のよ

16) 第153回国会衆議院法務委員会議録8号（平成13年11月6日）9頁〔古田佑紀政府参考人（法務省刑事局長）〕、同9号（平成13年11月7日）15頁〔同〕、16頁以下〔同〕参照。

17) 高速度類型の危険運転致死傷罪について（も）解説または検討するものとして、すでに引用したもののほか、曾根成彦「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）46頁以下、佐伯仁志「交通犯罪に関する刑法改正」法学教室258号（2002年）71頁以下、岡野光雄「『危険運転致死傷罪』に関する一考察」研修648号（2002年）3頁以下、同『交通事故と刑事責任』（成文堂、2007年）236頁以下、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）31頁以下、福原道雄「危険運転致死傷罪の適用状況について」法律のひろば56巻7号（2003年）12頁以下、宮川基「危険運転致死傷罪の解釈論上の諸問題」現代刑事法5巻9号（2003年）75頁以下、野々上尚編著『交通事故捜査Ⅱ—危険運転致死傷編—〔3訂版増補〕』（近代警察社、2005年）57頁以下、内田博文「危険運転致死傷罪の解釈」交通法科学研究会編『危険運転致死傷罪の総合的研究—重罰化立法の検証』（日本評論社、2005年）93頁以下、星周一郎「危険運転致死傷罪の実行行為性に関する一考察」信州大学法学論集9号（2007年）95頁以下、同「危険な運転による致死傷と危険運転致死傷罪・自動車運転過失致死傷罪」首都大学東京法学会雑誌53巻1号（2012年）183頁以下、同「危険運転致死傷罪の要件解釈のあり方と立法の動向」安廣文夫編『裁判員裁判時代の刑事裁判』（成文堂、2015年）469頁以下、佐久間修「危険運転致死傷罪と故意・過失」刑事法ジャーナル26号（2010年）2頁以下、内田浩「危険運転致死傷罪再考—ドイツ刑法を参考にした本罪の因果関係を中心として—」神奈川法学43巻1号（2011年）1頁以下、正木祐史「危険運転致死傷罪の構成要件と訴因—制御困難高速度の一事案を素材に—」浅田和茂ほか編『村井敏邦先生古稀記念論文集 人権の刑事法学』（日本評論社、2011年）479頁以下等。

うなものを挙げるができる。

1 実務家の見解

実務家によるものとして、進行制御困難高速度（走行）性の判断との関係で次のように指摘するものがある。すなわち、「本罪においては、当該速度で運転を続ければ、車両の構造・性能等の客観的事実に照らし、ハンドルやブレーキ操作のわずかなミスにより自車を進路から逸脱させることとなるような速度で自車を走行させたか否かが問題となる。こうした判断は、基本的には、具体的な道路の状況等（カーブの状況等）によることとなるが、過失犯とは別個の犯罪類型である本罪の性質に鑑みると、個別的な人や車の動きなどへの対応の可能性自体は考慮の外に置かれるべきであろう。そうでなければ速度超過に起因する単なる過失犯との区別が不明となりかねない」とされる¹⁸⁾。この見解は、危険運転致死傷罪においては基本行為である危険運転行為に係る故意の存在が要件となるために、高速度類型の本罪にあつては進行制御困難高速度走行性の認識、よって同走行性の存在の前提となる「道路の状況」等についての認識も必要となるところ、「道路の状況」には行為者の周辺にあった他の走行車両や歩行者までも含まれると解するなら、刻一刻と変化するこれらの動静についてまでも認識・予見が求められることとなり、それでは過失犯の要件たる予見可能性との区別、すなわち危険運転致死傷罪と過失運転致死傷罪（法5条）との区別が不明瞭となりかねない、という問題性¹⁹⁾を理由として、進行制御困難高速度（走行）性の判断要素たる「道路の状況」を構造物としての道路の状態のみに限定して捉えるべきとするものと解される。

18) 大塚仁ほか編・前掲注4) 581頁〔中村〕。大塚仁ほか編『大コンメンタール刑法第10巻〔第2版〕』（青林書院、2006年）509頁〔野々上尚＝中村芳生〕も参照。

19) このような問題性については後述54参照。

2 学 説

学説においては、個別的な人や車の動きなどに対応できる能力には個人差があり、仮にそれを考慮要素に加えるということは、ひいては運転者ごとに異なる制御困難速度を認めることになりかねないなどとして、他の自動車や歩行者といった要素を「道路の状況」として考慮するべきではないとする見解がある²⁰⁾。

四 裁判例

高速度類型の本罪の成否が争われた裁判例において、進行制御困難高速度（走行）性の判断要素たる「道路の状況」の具体的な意義が問題とされ、またはその意義についての判断が示されたものとして、次のような裁判例が存在する。

1 千葉地裁平成28年1月21日判決²¹⁾

本判決（以下「千葉地裁判決」という。）の事案は、被告人が、平成26年5月27日午後10時7分頃、酒気を帯びて普通乗用自動車を運転中に他の車両との接触事故を起こし、同事故の相手による追跡を免れるため、指定最高速度時速50kmである片側一車線のほぼ直線の道路を時速約120kmで進行中、前方左方路外施設に向かい対向右折しようとする原動機付自転車を前方約32.7mの地点に認めたが、急制動の措置を講じる間もなく同自転車に自車を衝突させ、同自転車運転者を死亡させた（第2事故）というものである。

本件について、千葉地裁は、高速度類型の「危険運転致死罪の『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

20) 増田隆「判批」刑事法ジャーナル53号（2017年）146頁以下（高橋則夫＝松原芳博編『判例特別刑法第3集』（日本評論社、2018年）88頁以下所収）。

21) 判時2317号138頁（確定）。評釈として、城祐一郎「判批」捜査研究66巻5号（2017年）2頁以下、増田・前掲注20）142頁以下。

な事実に照らし、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、ここでいう道路状況とは、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、本件につき高速度類型の危険運転致死罪を主位的訴因とする検察官による、「道路の状況」には道路の物理的な形状等のほか、歩道・路側帯や路外の施設の有無、それに応じた横断歩行者・車両の存在可能性等も含まれるという主張に対して、『進行を制御することが困難な高速度で走行』した状態は、その語義として、物理的な意味で自動車の制御が困難になった状態をいうものと解され、これに検察官が指摘するような考慮要素への対応が困難になった状態まで含まれると読み取るのは無理である。その他立法の経緯や過失運転致死傷罪との関係を考慮すると、検察官の主張は採用できない」としたうえで、「第2事故の現場付近の道路はほぼ直線であり、被告人が第2事故の現場手前における車線の減少に対応して車線を変更しながら、事故発生までの間、自車の車線を逸脱することなく走行していることは明らかである。そうすると、被告人が時速約120km程度で本件車両を走行させた行為は、『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』には当たらない」として、本件では過失運転致死罪が成立するにとどまるとした（他罪と併せ懲役6年）。

2 津地裁令和2年6月16日判決²²⁾

本判決（以下「津地裁判決」という。）の事案は、被告人が、平成30年12月29日午後9時53分頃、普通乗用自動車（総排気量約3.5リットル、車両重量約1.7トン。以下「被告人車両」という。）を運転し、法定最高速度時速60km

22) 裁判所ウェブサイト（名古屋高判令和3・2・12・後掲注23）により検察官および被告人側の各控訴棄却（確定）。評釈として、安達光治「判批」法学セミナー789号（2020年）120頁。

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146km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（以下「被害車両」という。）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。

本件について津地裁はまず、当事者間で前提とされ、またはおおむね争いが点として、高速度類型の本罪を定める法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で自動車を走行させる行為」とは、「そのような高速度では自車を制御することが物理的に困難な状態になっていること」、すなわち「物理的な意味での制御困難性」を問題にしていること、および、本件の道路の構造や被告人車両の性能を前提とすれば、いくら被告人車両が法定速度を大幅に超過する高速度で走行していたとはいえ、障害物がない状況での直進では「物理的な意味での制御困難性」は生じず、被害車両の進出等により被告人車両の通過できる進路の幅やルートが制限されたことではじめてその困難性が問題となりうる状況が生じたこと、を確認した。

次いで同地裁は、前述の「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、「ここでいう道路の状況には、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」としたうえで、被害車両や他の走行車両も含めた「道路の状況」を前提として、「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」、「[このよ

うな] 進路を、時速約146km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」（〔 〕は引用者による。）とし、被告人の行為は法2条2号所定の行為に当たるとしたが、同号の罪の故意を認定しえない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（懲役7年）。

3 名古屋高裁令和3年2月12日判決²³⁾

本判決（以下「名古屋高裁判決」という。）は、前述の津地裁判決の控訴審判決である。原判決である津地裁判決に対して、検察官からは故意の不認定に係る事実誤認、被告人側からは量刑不当を各理由とする各控訴がなされたが、名古屋高裁はこれらを棄却し、次のように述べて、原判決による法2条2号の解釈を支持しえないが、過失運転致死傷罪の成立を認めるにとどめたその結論は正当であるとした。

同号の解釈について、「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、他の走行車両の移動方向や移動速度を前提にして、その車両との接触や衝突を避けるための進路を想定し、この想定した進路を前提として進行制御困難性を判断することになる」が、「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

23) 裁判所ウェブサイト（確定）。評釈として、杉本一敏「判批」法学教室490号（2021年）148頁、永井善之「判批」刑事法ジャーナル69号（2021年）273頁以下、同「判批」速報判例解説・新判例解説Watch29号（2021年）207頁以下。

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、典型的、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。「また、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」。

以上のような「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の当裁判所の解釈によれば、被害車両を含む他の走行車両の存在は判断対象外となる。したがって、他の走行車両によって自車の進路の幅やルートが制限されたか否かは問題となり得ない」。そして、被告人は自車をふらつかせることなく、「被害車両の後方を走行しようとして第3車線から第2車線に車線変更しそのとおり走行したのであり、進行しようとした進路から逸脱はしていない。被害車両が第2車線にとどまっていたために衝突するに至ったものであり、……検察官が……主張するような『進行しようとした進路から大きく逸脱した』から衝突したのではない」。結局「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」。[法2条2号は、単なる高速度での運転ではなく、進行制御困難な高速度であることを必要としているのであるから、被告人の運転が危険な運転であることは明白であるとしても、条文の文言及びその立法趣旨をゆるが

せにはできない」²⁴⁾²⁵⁾。

24) さらに、進行制御困難高速度（走行）性の判断要素について、千葉地裁判決および名古屋高裁判決に近似した理解が採られているとも解されうものとして、宮崎地判平成24・10・29LEX/DB25503143（福岡高宮崎支判平成26・2・27LEX/DB25503144により被告人控訴棄却。）がある。本判決の事案は、被告人が、平成23年2月13日午前3時40分頃、酒気を帯びて普通乗用自動車を運転し、指定最高速度時速40km、限界巡回速度時速169kmないし179kmである片側1車線の左曲路を時速112kmないし114kmで進行し、自車を対向車線に進出させて対向車に衝突させ、対向車運転者を死亡させたというものである。本件について、宮崎地裁は、『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自車を道路の状況に応じて走行させることが困難な速度をいい、具体的には、そのような速度での走行を続ければ、道路の形状、路面の状況などの道路の状況、車両の構造、性能等の客観的事実に照らし当然に、あるいは、ハンドルやブレーキの操作のわずかなミスによって、自車を進路から逸脱させて事故を発生させることとなるような速度をいうと解される」としたうえで、部品の性能や安全性を評価するテストドライバーである「証人は、一般人が本件カーブを安全に走行できるのは時速約100kmが限界である旨の証言をしているが、他方で、テストコースであれば時速約160kmでも走行することができ、時速約100kmが限界であるとの上記見解は、本件現場が一般道路であって歩行者や脇道からの車両等の進入なども考慮し、これに対処して安全に走行することができる速度であるとも証言する」、「しかし、『進行を制御することが困難な高速度』については、前記……のとおりに解すべきであって、〔同〕証人が証言するような、周囲の状況から発生が想定される種々の危険性に対処するための心理的な要素を考慮することは相当ではないというべきである」（〔 〕は引用者による。）として、被告人が進行制御困難な高速度で進行したとは認められないとした（ただし本判決は、被告人はアルコールの影響により注意力、判断能力および運動能力が著しく鈍麻しており、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で自動車を走行させ、その結果、衝突直前の2秒間の脇見をしたと認められるとして、同人にはアルコール等影響類型の危険運転致死罪の成立が認められるとしている（懲役8年）。

25) なお、以上の諸裁判例とは異なり、「道路の状況」には優先道路であるか否かといった当該道路に係る法的規制までも含まれうるかという点が争点となったものとして、広島地判平成25・11・7LEX/DB25504229がある。本判決は、平成24年7月30日午後7時22分頃、無免許運転の発覚をおそれた被告人が、警察車両による追跡を免れるべく、幅員約3.3mの指定最高速度時速20kmの道路を時速約106kmで進行し、幅員約12.5mの片側2車線の交差道路たる優先道路に時速約80kmで直進進入して、交差道路左方から走行してきた車両に自車を衝突させる等して同車両の運転者等を死傷させた事案について、進行制御困難高速度の意義につき前述の立案担当者によると同様の解釈に依拠しつつ、「そ

五 検 討

1 「進行を制御することが困難な高速度（での走行）」の意義と判断方法

まず、そもそもの進行制御困難高速度（走行）性の意義については、前述のように、高速度類型の本罪の立案担当者からは「速度が速すぎるため、道路の状況に応じて進行することが困難な状態で自転車を走行させることを意味する」、「具体的には、例えば、カーブを曲がりきれないような高速度で自転車を走行させるなど、そのような速度での走行を続ければ、車両の構造・性能等客観的事実に照らし、あるいは、ハンドルやブレーキの操作のわずかなミスによって自転車を進路から逸脱させて事故を発生させることとなると認められる速度での走行をいう」とされている。進行制御困難高速度（走行）性の意義に係るこのような理解は、高速度類型の本罪の成否が問われたこれまでの裁判例においてもほぼ一貫して前提とされているところである²⁶⁾。このよ

の語義からして、高速度であるために、物理的な意味での自動車の制御が困難になった状態をいうものと理解すべきであって……道路の状況とは、道路の物理的な形状、状態等をいうものと解すべき」としたうえで、「『進行を制御することが困難な高速度』という文言から、運転者が交通法規に従って自動車を制御する、あるいは、交通の危険すなわち他の自動車、歩行者等に対する危険を生じさせない方法で自動車を制御するといった考慮要素まで読み取るのは困難である」、「そうすると、交通法規による道路の規制に従うことの困難な高速度が……『進行を制御することが困難な高速度』に該当すると解釈することはできず、こうした理解は、運転者があえて交通法規に従わず、あるいは、交通の危険を生じさせる方法で自動車を運転した場合については……妨害目的の直前進入等及び赤信号殊更無視の具体的な類型のみが危険運転致死傷罪の実行行為として規定されていることとも整合的である」として、高速度類型の本罪の成立を否定している（予備的訴因である自動車運転過失致死傷罪（当時。刑法211条第2項本文）の成立を認定。道路交通法（以下「道交法」という。）違反の罪と併せ懲役9年）。本判決のいうように、「道路の状況」には当該道路に係る法的規制までも含まれうるとする解釈は、これを「進行制御困難高速度（走行）」という文言から導くことは困難であると考えられるほか、理論的にも、そのような解釈を前提とすれば、例えば制限速度を超過しての走行自体が進行制御困難高速度走行に当たると解されかねなくなる点でも、適切ではなであろう。

26) 函館地判平成14・9・17判時1818号176頁（評釈として、佐藤芳嗣「判批」信州大学法

うな立案担当者や裁判例による理解を前提とすれば、進行制御困難高速度（走行）の意義は、「自転車の進路逸脱（進行制御不可能性）による（死傷）事故を生じる可能性の高い速度（での走行）」であることになろう²⁷⁾。

また、このような速度（での走行）に当たるか否かの判断は、前述のように立案担当者によれば、基本的には具体的な「道路の状況」、すなわちカーブや道幅等の状態に照らしてなされるとされている。このような判断方法も、従来から裁判例においてとられているところである²⁸⁾。そしてこのような判断は、立案担当者から指摘されるとおり、類型的客観的に行われるべきことになろう²⁹⁾。

学論集4号（2004年）201頁以下）、千葉地判平成16・5・7・前掲注7）、松山地判平成20・1・17判タ1291号311頁、東京高判平成22・9・28判タ1352号252頁（評釈として、濱克彦「判批」警察学論集66巻4号（2013年）151頁以下、交通判例研究会「判批」捜査研究68巻6号（2019年）54頁以下）、東京高判平成22・12・10判タ1375号246頁（評釈として、宮地裕美「判批」研修753号（2011年）91頁以下、曲田統「判批」刑事法ジャーナル30号（2011年）138頁以下）、宮崎地判平成24・10・29・前掲注24）、松江地判平成24・11・2LLI/DB L06750546、松江地判平成25・11・1LEX/DB25540889、広島地判平成25・11・7・前掲注25）、京都地判平成26・10・14・前掲注8）、京都地判平成28・5・25LLI/DB L07150326、福井地判平成29・9・22LEX/DB25547814、那覇地判平成30・6・20LLI/DB L07350673、津地判平成30・6・28LEX/DB25560908、津地判令和2・6・16・前掲注22）、宇都宮地判令和3・3・22LEX/DB25569504、長野地判令和3・9・9LEX/DB25591081。

27) 永井・前掲注23) 刑事法ジャーナル69号277頁、同・前掲注23) 速報判例解説・新判例解説Watch29号209頁。

28) 千葉地判平成16・5・7・前掲注7）、京都地判平成26・10・14・前掲注8）参照。

29) 井上＝山田＝島戸・前掲注2)71頁注39)。千葉地判平成16・5・7・前掲注7)も参照。したがって、運転者の技能が判断要素となることは通常はないとされる（井上＝山田＝島戸・前掲注2)71頁注39)）。なお、高崎・前掲注9)303頁以下は、千葉地判平成16・5・7・前掲注7)の事案のような、飲酒による影響のある行為者による高速度走行が問題となる事例について、この千葉地判のような、飲酒の影響という個人的事情を進行制御困難高速度走行性判断に用いるべきでないとする立場を批判して、その判断要素には属人的事情も含むべきであるとされる。

2 「道路の状況」の意義

以上のように解される進行制御困難高速度（走行）性の判断における、その判断要素としての「道路の状況」について、前述の千葉地裁判決の裁判での検察官は、「道路状況には、道路の物理的な形状等のほか、歩道・路側帯や路外の施設の有無、それに応じた横断歩行者・車両の存在可能性等も含まれる」と主張して、当該事案での被害車両たる対向右折車両もそれに含まれるとの立場をとっており、また、前述の津地裁判決は、「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」として、当該事案での被害車両たる路外施設からの進出車両もそれに含まれるという判断をなしている。その根拠として、津地裁判決では、「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のであって、両者を殊更別異に解すべき理由はない」とされており、ここでは、当該事案の当時にその事故現場周辺内において現実に客観的に存在しているこれらの車両等自体が（も）物理的に道路の状況を形成している、より具体的には、これらの車両等自体が（も）行為者（被告人）の車両が事故を生じることなく通行可能な進路の余地を規律している、という理解がなされているといえよう。このような理解は、千葉地裁判決の裁判における検察官の主張の根拠ともなっているように思われる。そして、このような理解からは、これに基づく同検察官ないし津地裁判決の立場から明らかなように、ここにいう行為者（被告人）の自動車以外の車両とは、当該道路における駐車車両に限られず、当該事案の当時に行為者（被告人）の車両の周辺を走行中であった車両をも当然に含むこととなる。この立場からはこのように、当該事案の当時の道路状況として、客観的に存在したこれらの車両等をも前提として（さらに、車両性能等の他の判断要素も併せて）、行為者（被告人）の運転行為について進行制御

困難高速度走行性の有無を判断することとなる。

しかし、「道路の状況」についてのこのような理解およびそれに基づく進行制御困難高速度走行性の判断によるならば、当該事案の当時にこれらの車両等との接触や衝突といった（死傷）事故、あるいは、これらの車両等との接触や衝突を回避したがゆえの（死傷）事故を生じることのない進路こそが、そこからの高度の逸脱可能性が進行制御困難高速度（走行）性を根拠づける進路とならざるをえず、かつ実際にこのような進路からの逸脱が避けられえなかったのが当該事案なのであるから、高速度を原因（の一部）とする（死傷）事故はすべて高速度類型の本罪に該当することとなりかねなくなるように思われる。実際にも、津地裁判決は、進行制御困難高速度（走行）の判断要素である「道路の状況」にはその時点での走行車両も含まれるとしたうえで、前述のように「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〔。このような〕進路を、時速約146km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」（〔 〕は引用者による。）と認定しているところ、そのいう「相当限定されていた」進路とは、被害車両や他の走行車両³⁰⁾との衝突を回避できる、事故を生じない進路であることから、同判決は、この進路を進行しえなかったことが進路逸脱であり、それゆえに被告人の走行行為は進行制御困難高速度（走行）に当たる、と解してい

30) 津地裁判決の認定によれば、その事案においては、被害車両が道路の横断を開始した時点で、被告人車両の左前方約36.1m先の第2車両通行帯上に時速約55kmで進行する車両が存在していた（この時点での被告人車両と被害車両との直線距離は約132.6mであった。）。

ることになる³¹⁾。

このような問題性は結局、高速度類型の本罪の構造理解が不適切であることによるものと思われる。すなわち、同罪は「進行制御困難高速度走行」、つまり「進路逸脱（進行制御不可能性）による死傷事故を生じる可能性の高い速度での走行」行為が帶有しているこのような危険性が人の死傷という結果に現実化した場合を捕捉する罪であって、たとえ高速度での運転がなされていた際に人の死傷という結果が発生したとしても、この結果が高速度走行による進路逸脱とは異なる事情により生じたものである場合には同罪は成立しない。このような意味で、同罪の成立が認められる場合には常に高速度を原因とする進路逸脱（による人の死傷）が生じていることになるが、ここにいる、そこからの逸脱（進行制御不可能性）がそれに至る進行制御困難高速度走行性の存在を確認することになる「進路」とは、前述の同罪の構造からして、「高速度走行ゆえの進行制御不可能性による死傷事故を生じることのない進路」（以下「高速度ゆえの進行制御不可能性による事故を生じない進路」という。）であることになるのであって、これとは異なり、高速度走行ゆえの進行制御不可能性によらない死傷事故までも回避されるような「およそ高速度走行ゆえの死傷事故を生じることのない進路」（以下「高速度ゆえの事故を生じない進路」という。）というように狭く捉えられてはならないことになる。

そうであるとする、津地裁判決のように、「進行制御困難高速度（走行）」性の有無の判断を、被害車両を含めた走行車両をも「道路の状況」という考慮要素に含めることで、「高速度ゆえの事故を生じない進路」をそこからの逸脱が進行制御困難高速度走行性を根拠づける「進路」と解したうえで行うことは（前述のように、このような「進路」の捉え方自体がすでに不適切である）、そのような「進路」からの逸脱が現実が生じたからこそ当該事故が

31) 永井・前掲注23)刑事法ジャーナル69号277頁、同・前掲注23)速報判例解説・新判例解説Watch29号209頁以下。

発生しているのである以上、常に「進行制御困難高速度（走行）」はあったと評価されることになることから、その適切な判断の在り方とはいえないことになろう。前述のような津地裁判決による認定は、高速度を原因とする当該事故には結果回避可能性が、よって被告人には過失（過失運転致死傷罪の成立）が認められる可能性があることを示しうるものではあろうが、このことは、当該事案についてその存否が問われている高速度類型の本罪の実行行為性、すなわち被告人の行為の進行制御困難高速度走行性を根拠づけるものではない³²⁾。

立案担当者によれば、住宅街を相当な高速度で走行した速度違反が原因で路地から出てきた歩行者を避けられなかった（すなわちこの者との事故を生じない進路を進行できなかった）ような場合であっても高速度類型の本罪には当たらないことがあるとされており³³⁾、ここでは進行制御困難高速度（走行）の判断要素の一つである「道路の状況」には路地から出てくる歩行者は含まれないことが前提とされているといえよう。この点はまた、前述のように進行制御困難高速度（走行）、すなわち「進路逸脱（進行制御不可能性）による（死傷）事故を生じる可能性の高い速度（での走行）」か否かの判断が類型的客観的なものであることの帰結でもあり、それゆえにこのことは、歩行者と同様にその動静や挙動が刻一刻と瞬時に変化するため類型的客観的判断になじまない走行車両についても妥当するようと思われる。以上のように考えられるとすると、進行制御困難高速度（走行）性の判断の一要素たる「道路の状況」に、少なくとも走行車両や歩行者を含めることは適切ではないといえよう。

このような立場からは、名古屋高裁判決が、可動状態にある走行車両はその移動の方向や速度が不確定かつ流動的であって様々な可能性により自車の

32) 永井・前掲注23) 刑事法ジャーナル69号277頁、同・前掲注23)速報判例解説・新判例解説Watch29号210頁。

33) 井上＝山田＝島戸・前掲注2)69頁以下参照。

進路の障害となりうるから、このような事前予測が困難な不確定かつ流動的な要素のあ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ことは、典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等としてこれを否定したうえで、被害車両等の走行車両を除いた「道路の状況」や被告人車両の車両性能に照らし、車体のふらつきを生じることなく（事故を回避できると考えて）選択した進路を進行しえていた被告人の行為には進行制御困難高速度（走行）性を認めえないと判断していることは、基本的に支持されうるものと思われる³⁴⁾。

3 「進路」の意義

ところで、この名古屋高裁判決は、検察官の主張に対応するかたちで、被告人車両には「進行しようとした進路」からの逸脱がない点を強調しているが、そこからの逸脱が進行制御困難高速度（走行）性を根拠づける「進路」（以下「基準となる進路」ともいう。）とは、前述のように、「高速度ゆえの進行制御不可能性による事故を生じない進路」であって、津地裁判決において前提とされているような（客観的に）「高速度ゆえの事故を生じない進路」ではないのみならず、この検察官のいう（主観的に）「進行しようとした進路」でもないと考えられる。

まず、「基準となる進路」が「高速度ゆえの事故を生じない進路」であると解されるべきではないことは前述のとおりであるが、その要点を再確認すると、そもそも法2条2号の罪は、およそ高速度での運転行為が原因で死傷事故を生じた場合一般を捕捉する罪³⁵⁾ではなく、進行制御困難高速度走行と

34) 高速度類型の本罪の新設当時における実務家による同罪の捉え方においても、進行制御困難高速度性は具体的な道路の状況等に照らして判断されるため、速度が法定最高速度を大幅に超過する場合であっても、当該道路がほぼ直線で幅員が広いことで進行制御困難高速度性を認定されえない場合があることが前提とされている（福原・前掲注17）17頁参照）。

35) このような意味での基本法は、過失運転致死傷罪（または同罪と道交法違反の罪の併

いう行為が带有する危険性が人の死傷という結果に実現した場合を捕捉するもの、すなわち、「高速度が原因となる事故で死傷結果が発生した以上は進行制御困難高速度走行がなされた」というような捉え方はなされえない犯罪類型であるから、進行制御困難高速度走行性、つまり進路逸脱（進行制御不可能性）による事故を生じる可能性の高い高速度での走行の有無の判断要素である「道路の状況」の捉え方としても、事故を生じた以上は常に進路逸脱（進行制御不可能性）が、よって進行制御困難高速度走行がなされたことになるという判断に至るような「進路」の理解、すなわちこれが「高速度ゆえの事故を生じない進路」であるという理解をなすことはできないことになるのである。

また、「基準となる進路」が「進行しようとした進路」と解されるべきでもないことは、次のようなことから明らかとなる。すなわち例えば、自動車の運転行為者が、自車を著しい高速度で走行させていたために、当該道路の前方にある急カーブをまったく認識することができず、直進路であると誤信して、それに沿って進行する意図で直進走行を続けたために道路を逸脱してしまい、人を死傷させる事故を生じた場合を仮定すると、この場合、行為者のたどった「現実の（事故を生じた）進路」は、行為者自身が「進行しようとした進路」であるから、行為者は自己の意図したとおりに進行しているものであって、「進行しようとした進路」からの逸脱はないことになる。しかし、この場合の行為者が、当該道路の前方のカーブをまったく認識しえなかったこと（それによって、走行車両や歩行者を除いた道路の状況等から類型的客観的に把握される進路、すなわちこの例では急カーブのある道路に沿った運転ができずにこれを逸脱したこと、その結果として人の死傷を生じたこと）が著しい高速度での走行のゆえである場合には、当該走行行為は進行制御困難高速度走行に該当しうることになるのであり、かつこのような走行行

合罪）である。

為の帶有する人の死傷を惹起する危険性が当該事故による人の死傷という結果に現実化したと解されうるから、この例については高速度類型の本罪の客観的構成要件への該当性は認められうることになる³⁶⁾。このように考えられるとすると、そこからの逸脱が進行制御困難高速度（走行）性を根拠づける「進路」とは、「進行しようとした進路」ではないことにならう³⁷⁾。

そもそも、前述のように、「進行制御困難高速度（走行）」性の有無の判断の前提となる「道路の状況」には、被害車両をはじめとする走行車両や歩行者を含めるべきではないと考えられるのであるから、そこからの逸脱が進行制御困難高速度（走行）性を根拠づけることになる「進路」（「基準となる進路」）とは結局、走行車両や歩行者を捨象した、当該道路の構造、形状、状態等から類型的客観的に把握される進路であることにならう。このような意味で、「基準となる進路」は前述のような「道路の状況」と一致することになり、このことは、前述のように本罪の立案担当者の説明によれば、「進行制御困難高速度（走行）」とは「速度が速すぎるため、道路の状況に応じて進行することが困難な状態で自転車を走行させることを意味する」、「具体的には、例えば、カーブを曲がりきれないような高速度で自転車を走行させるなど……自転車を進路から逸脱させて事故を発生させることとなると認められる速度での走行をいう」とされることからの帰結ともいえよう。

36) なお、この場合、行為者が当該道路前方のカーブを認識しえず、それゆえに、自己の走行行為によって自転車を湾曲路上の進路から逸脱させる可能性を認識していなかったことは、進行制御困難高速度（走行）性判断の要素たる「道路の状況」の認識を欠くことで自己の走行行為に係る進行制御困難高速度走行性の判断ができなかったことになるから、結局、自己の走行行為が進行制御困難高速度走行性であることの認識、すなわち本罪の故意を欠いたことになり、本罪の成立は否定されることになる（このような場合、そのような高速度で進行することをせず、道路の状況をより正確に認識してそれに沿うよう運転するべき義務を負っていたのにこれを怠ったことにより人の死傷を惹起したという過失運転致死傷罪の成立可能性が問われることにならう）。

37) 進行制御困難高速度（走行）性判断の要素としての「進路」は行為者が意図した進路であると解されるべきではない点についてはさらに、正木・前掲注17)485頁以下参照。

なお、「道路の状況」には被害車両等の走行車両は含まれないとする前述の名古屋高裁判決においても、これを前提とした「基準となる進路」が進行制御困難高速度（走行）性の判断の前提とされているといえようし、当該事案の被告人の走行行為については（そこからの逸脱がないことはもとより）車線変更も意のままであった点でそこからの高度の逸脱可能性は認められ難く、それゆえに進行制御困難高速度（走行）性に欠けるという結論は、すでにその原判決である津地裁判決においても、当事者間におおむね争いはない点として確認されていたところである。

4 故意との関係

危険運転致死傷罪は、基本行為である一定の悪質かつ危険な自動車運転行為を故意に行うことによる罪であるから、高速度類型の本罪について故意が認められるには、行為者が進行制御困難高速度走行性を認識していることが必要となり³⁸⁾、それゆえに、進行制御困難高速度走行性の存在の前提となる「道路の状況」等について認識していることもまた必要となる³⁹⁾。そうす

38) 井上＝山田＝島戸・前掲注2)70頁。なお、進行の制御の困難性という評価自体の認識は不要であって、これらを基礎付ける事実を認識していることで足りるとされる（井上＝山田＝島戸・前掲注2)70頁）。

39) 法制審刑事法部会第2回会議において、事務当局からは、「自動車の進行を制御することが困難な著しい高速度であるということの認識にいたしましても、そのような速度で当該自動車を運転すれば、速度が速すぎるために、道路状況等に応じた自車の進行の制御が困難になる、そういう速度であるということの認識が必要だということになります……具体的な事実関係の認識としては……ここの道路のカーブがどのぐらいの状況であって、路面は砂利道で例えば滑りやすいかとか……そのような具体的事実と、現にどの程度の速度が出ておるかということを前提として、当該速度で運転を続けるとわずかなミスで事故を発生させる可能性がある」と認識できるような場合……このような認識をもって、進行制御が困難なことの認識としては足りると考えております」とされている（法制審刑事法部会第2回会議議事録・前掲注13)参照）。また、高速度類型の本罪を新設する平成13年法律138号（第153回国会閣法8号）に係る第153回国会衆院法務委議録9号・前掲注16)17頁〔古田佑紀政府参考人（法務省刑事局長）〕も参照。

ると、「道路の状況」を構成する具体的な要素も故意の対象となることから、「道路の状況」には走行車両や歩行者も含まれるという理解を前提とすれば、当該事案の現場の道路の形状や構造等とともに、行為者の車両の周辺にある他の走行車両や歩行者についての認識や予見が行為者に存在することが高速度類型の本罪の故意の要件となることになる。

この点に関連して、前述の名古屋高裁判決は、同判決自体は当該事案について進行制御困難高速度走行性を認めなかったことから、高速度類型の本罪の故意、すなわち進行制御困難高速度走行性の認識についての直接的な判断はなしていないものの、その原判決である津地裁判決による「道路の状況」の理解に基づく法2条2項の解釈を是認できないとする理由の一つとして、先に引用したように、その「道路の状況」の理解を前提とすると「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」ことをあげている⁴⁰⁾。進行制

40) なお、津地裁判決は、前述のようにその故意を認定することができないとして高速度類型の本罪の成立を否定している。すなわち、同罪の成立にはその故意として、同判決による理解を前提とする進行制御困難性を生じうることの認識、つまり当該事案との関係においては「自車の進路に進出してくる車両等の存在によって、自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車を進路から逸脱させる危険が生じる状況」（これを、同判決は以下の引用箇所において「自車の進路が狭められ、すり抜けることが極めて困難になっている状況」または「問題の状況」と表現している。）を発生させようことを「具体的な可能性として、現実に頭に思い浮かべていた」ことを要するところ、このような認識の存在を主張する根拠として検察官の指摘する、被告人による本件道路の日常的な利用やその交通事故の経験等の事情のみでは被告人にこのような認識、すなわち故意があったとは認定できないとする。その際に同判決は、「被告人にお

御困難高速度（走行）性の判断要素たる「道路の状況」に、当該事案の当時の行為者の車両の周辺に存在していた走行車両等までも含むとすると、行為者について、過失犯の成立に要する予見可能性を認めるに足りる要件の充足をもって、高速度類型の本罪の故意の認定にまで至りかねないという問題をも生じうることは、名古屋高裁判決の指摘するとおりでであろう。

六 おわりに

以上、検討してきたように、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⁴¹⁾や歩行者⁴²⁾を含めることは適切ではないと考えられる。また、その理由は前述

いても、『問題の状況』が絶対に生じないといいきれるような道路状況ではなかったことは当然に理解していたと認められるし、……この程度の危険性の認識が被告人にあったことは容易に推認することができる。しかし、この程度の希薄な状況認識で、『他の車両等が第三車両通行帯に進出する蓋然性』を認識し、ひいては『自車の進路が狭められ、すり抜けることが極めて困難になっている状況』を認識していたと評価するのであれば、法定速度を多少なりとも超過して本件道路を走行する運転者の多くが、自車の進路に入り込んでくる他車に気付くのが遅れて、回避困難な状況に陥り、自車を他車に衝突させて人身事故を惹起した場合、法2条2号の危険運転致死傷罪に問われ得ることになる。しかし、このような扱いは、『物理的な制御困難性』を要件にすることで、危険運転致死傷罪の処罰範囲を明確にしようとした立法者の意思に反する結果となりかねない。故意を成立させるには、『問題の状況』の『可能性の認識』があれば足りるとはいえ、『後から考えればそうした可能性もあったことは当然に理解できる』という程度の希薄な状況認識では足りないのであって、『具体的な可能性として、現実に頭に思い浮かべた』といえる程度には具体性を持った状況認識が不可欠である」としている。このような故意としての認識の程度に関する説示は、その控訴審たる名古屋高裁判決により、本罪の創設趣旨に沿ったものとして、その限度で評価できるとされている。

41) ここにいう車両には、法1条1項に規定された「自動車」（道交法2条1項9号に規定された自動車、および同項10号に規定された原動機付自転車）のほか、道交法2条1項11号に規定された「軽車両」も含まれよう。

42) ここにいう歩行者には、道交法2条1項11号の3に規定された「身体障害者用の車椅子」等を通行させている者等（同条3項参照）や、遊戯をしている者（なお同法76条4項3号参照）等も含まれよう。

のように、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であるから、このような理解からは、同様に車両であっても駐車車両であればなお「道路の状況」に含まれると解される余地があることとなろう⁴³⁾。そして、このような理解からはさらに、「道路の状況」には湾曲度や幅員、勾配、路面の如何等といった当該道路の物理的な形状、構造等といういわば永続的、固定的な要素がこれに該当するのみならず、例えば、当該事案の当時の路面上の状態（乾燥・湿潤・積雪・凍結・砂礫等の有無や程度等による）、明るさの程度（昼間・薄暮時・夜間等といった時間帯の如何、照明の有無や程度等による）、天候の状態（晴天・曇天・降雨・降雪・荒天等の如何や程度等による）等といった、物理的要素ではあるが時間的継続性の点では相対的に短時間で変化しうような諸要素も「道路の状況」の一要素としてこれに含まれる可能性が生じよう⁴⁴⁾。この点については、道路を自動車

43) 前述のように（二二参照）、法制審刑事法部会での事務当局からの説明においては、駐車車両は道路のカーブと同視されうるという理解が示されている。なお、この場合の「駐車」は、道交法2条1項18号に規定されたそれ（「車両等が客待ち、荷待ち、貨物の積卸し、故障その他の理由により継続的に停止すること（貨物の積卸しのための停止で五分を超えない時間内のもの及び人の乗降のための停止を除く。）、又は車両等が停止し、かつ、当該車両等の運転をする者……がその車両等を離れて直ちに運転することができない状態にあることをいう。）。この前段の場合は、継続する意図があれば、実際にどの程度の時間停止したかを問わないと解されている（道路交通法研究会編著『注解道路交通法〔第5版〕』（立花書房、2020年）35頁）とは必ずしも一致せず、少なくとも当該車両の運転が直ちに再開されうる状態にはないことが客観的に明らかなものに限られるべきように思われる。

44) 前述のように（一参照）、高速度類型の本罪の立案担当者が、進行制御困難高速度（走行）性の判断は「基本的には、具体的な道路の状況……に照らしてなされ」、「車両の性能や貨物の積載の状況も、高速走行時の安定性等に影響を与える場合があるので、かかる判断の一要素になり得る」としているのは、進路逸脱（進行制御不可能性）の惹起に物理的に影響を与えうる要素はその判断要素となりうるという理解によるものと解され

で進行する者がそれらの要素を認識することが一般的に可能である程度に、それらの要素が明瞭かつ継続的に存在しているか、このような意味で典型的客観的判断になじむものであるかという観点から定められるべきもののように思われる⁴⁵⁾。

うるとすれば、本文で挙げた諸要素についても、それらのすべてが「道路の状況」という要素に含まれるかはともかく（「道路の状況」とは別個の判断要素と位置付けられる可能性を含めて）、進行制御困難高速度走行性の判断要素にはなりうるもののように思われる。なお、道路の物理的な形状や構造自体とは異なる、当該事案の当時の一時的な道路状態ではあるが、それが路面の摩擦係数等に直接影響を及ぼしうる路面の湿潤または水溜まりの存在という要素については、高速度類型の本罪の成否が問われた裁判例においてもすでに従来から、進行制御困難高速度走行性の判断に際しての考慮要素の一つとされている（その結果、同罪の成立が認められたものとして、長野地判平成16・3・17LEX/DB28095248、旭川地判平成17・1・31LEX/DB28105115、釧路地北見支判平成17・7・28判タ1203号300頁、松江地判平成25・11・1LEX/DB25540889、福岡高判平成25・12・24LLI/DB L06820754、京都地判平成28・5・25LLI/DB L07150326、同罪の成立が否定されたものとして、広島高松江支判平成27・7・10LEX/DB25540890（前述の松江地判平成25・11・1の控訴審判決））。

45) なお、以上のように、高速度類型の本罪における進行制御の困難性とは物理的な制御困難性を意味し、進行制御困難高速度走行性を判断するための要素も物理的な要素となるという理解のもと、それが典型的客観的判断になじむものであるということ要件とするとすれば、前述の広島地判平成25・11・7・前掲注25)（以下「広島地裁判決」という。）、千葉地裁判決、津地裁（名古屋高裁）判決の各事案のように、相当に悪質・危険な高速度での自動車運転行為による事案についても、過失運転致死傷罪（広島地裁判決での罪名は当時の自動車運転過失致死傷罪）の成立が認められるにとどまることとなる。これをいかに評価すべきか、立法的対応が図られるべきかなどの考察が今後の課題となるように思われる。なお、このような点に関して、城・前掲注21)5頁以下、同・前掲注4)『ケーススタディ危険運転致死傷罪〔第2版〕』250頁、302頁は、広島地裁判決や千葉地裁判決の判断を是認されつつ、通行妨害目的類型の本罪（法2条4号）の成立可能性を論じられる（井上＝山田＝島戸・前掲注2)71頁注40）も参照。また、星・前掲注17)「危険運転致死傷罪の要件解釈のあり方と立法の動向」478頁以下は、現行法の解釈としては妥当であろう広島地裁判決のような判断が、重罰化をなす危険運転致死傷罪では構成要件が悪質・危険なものに絞込まねばならず、この類型化のゆえに一定の重大な危険行為が適用を免れることとなってもそれは限定的な類型化のもつリスクである、として許容されるのかには疑問の余地があるとされ、そこから例えば、故意犯と

〔追記〕

脱稿後に接した、高速度類型の危険運転致死傷罪の成否が争われた福井地裁令和3年9月21日判決（LEX/DB25591018.確定）においても、「道路の状況」の意義についての判断が示されている。本判決の事案は、令和2年11月27日午前2時2分頃、飲酒運転中に警ら用自動車による追跡から逃れようとした被告人が、自転車を時速約105kmまで加速させて、左右の見通しのきかない片側2車線の優先道路との交差点に進入させ、交差道路右方から進行してきた車両に自転車を衝突させて同車両の運転者とその同乗者をそれぞれ負傷、死亡させたというものである。本件について、福井地裁は、「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れるかも知れないという事情を含まない」、「検察官は、その進行を制御することが困難な高速度について概ね同様の解釈を前提としつつ、考慮の要素となるべき道路の状況については、道路自体の物理的形狀に限定されず、運転者において認識できる、道路の物理的形狀と同視できるような車両の進路を構成する要素も含まれ、本件との関係では、交差道路には平均すると時速45キロメートルほどの自動車が2分に1台程度の割合で止まることなく通るとの事情が含まれる、停止車両の存在が考慮されるのであれば、走行車両が考慮されないのは合理的でないなどと主張する」、「しかしながら、前記の検察官が主張する事情は、運転者がその事情を知っていたときに、具体的に道路の形状をどのようなものと同視できるのかが明らかでない。わずかにでも動いていたら道路の状況に含まれないかはおくとしても、この意味で、停止車両がある場合と走行車両の場合とは基本的に異なる」、「結局、交差道路にどのようなタイミングで自動車が通過するとしても当該車両との衝突を避けられる速度で交差点に進入するという進路をとるべきという検察官の主張は、その進行を制御することが困難な高速度であるか否かが、進路に沿って自転車をコントロールすることができるかどうかという判断の問題であるものを、仮に自動車が出てきたとしても止まれるかという判断の問題である

過失犯の中間に「危険運転致死傷罪にはあたらぬ危険運転を故意に行う点で死傷結果発生危険をあえて意に介さない」という意味での「無謀」という類型を創設するといったことも検討に値するとされる（同・前掲注17）「危険な運転による致死傷と危険運転致死傷罪・自動車運転過失致死傷罪」210頁以下も参照）。

ように変容させる」として検察官の主張を排斥し、一貫して直進進行を続けており大きく走路がぶれるなどがなかった被告人の運転行為に進行制御困難高速度走行性を認めるには合理的な疑いが残るとして、予備的訴因である過失運転致死傷罪の成立を認めた（道交法違反の罪と併せ懲役5年6月）。