

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—

前 原 宏 一

はじめに

1. 控訴審判決に至る事件の経緯
2. 飲酒運転類型危険運転致死傷罪の基本構造
3. 飲酒運転類型危険運転致死傷罪における推論過程

おわりに

はじめに

危険運転致死傷罪については、そもそも、刑法上に規定化がなされたときから、一定の疑問が提示されていた⁽¹⁾。それは法定化にともなって危惧された点が見られていたのであるが、それから数年流れ、実際に危険運転致死傷罪が適用される事件が起こると、その危惧が現実的問題点となって、より一層あらわになってきたように思われる。

本稿は、いわゆる「小樽ひき逃げ事件」として問題になった事件の、第1審判決（札幌地方裁判所平成27年7月9日判決）、それへの控訴趣意書、そしてそれに対する控訴審判決（札幌高等裁判所平成27年12月8日判決）を契機にして、飲酒運転類型危険運転致死傷罪の基本構造および推論過程を考察するものである。

(1) たとえば、その法定刑を巡る不合理なアンバランスなどについては、場当たりの重罰化の典型例であると指摘するものもある。原田保「危険運転致死傷罪と傷害罪・傷害致死罪との関係」曾根威彦・田口守一・野村稔・石川正興・高橋則夫編『交通刑事法の現代的課題＝岡野光雄先生古稀記念＝』（成文堂・2007年）311頁以下。

1. 控訴審判決に至る事件の経緯

(1) 事実の概要

本件においては、危険運転致死傷罪の構成要件にかかる事実（危険運転行為）の認定そのものが問題とされているのであるが、第一審の認定したところを中心に事実概要を述べるならば、およそ危険運転致死傷罪にかかわる第一行為の部分とその後のひき逃げに関わる第二行為の部分から構成され、それらはおおよそ以下のように示されている⁽²⁾。

すなわち、まず第一に（危険運転致死傷罪に関しては）、被告人は平成26年7月13日午後4時28分頃、北海道小樽市の道路において、運転開始前に飲んだ酒の影響により、前方注視が困難な状態で普通乗用自動車を北方向から南方向に向けて時速約50ないし60キロメートルで走行させ、もってアルコールの影響により正常な運転が困難な状態で自車を走行させ進路左前方を自車と同一方向に走行中のA、B、C及びDに気付かないまま、同人らに自車左前部を衝突させ、同人らをはね飛ばして路上に転倒させ、よって、A、B、Cに重大な障害を負わせ、即時ないし3時間後に死亡させるとともに、Dに加療約1年間を要する右大腿骨骨幹部骨折、頸椎骨折等の傷害を負わせた（自動車運転処罰法2条1号）とされた。しかし、被告人からは、運転開始前に飲酒していたことはあったが、運転直前には飲んでいないし、被害者らをはねたのは、運転中にスマートフォンの操作に気を取られていたからであって、飲酒により正常な運転が困難となったからではないと主張され、主にこの点を巡って議論が展開された。

(2) なお、評釈として前田雅英 WLJ 判例コラム 55 号 (2015WLJCC016) 参照。ここでは、スマホに目を奪われていたことが、正常な運転が困難な状態にあったことを認める根拠になるとの第一審の「解釈」を示した上で、アルコールや薬物の影響がなくてもスマホ注視による前方不注意運転行為への立法的対策が必要であるとしているものの、全体的に第一審判断に好意的なものといえようか。

そして第二に、前記日時場所において、第一の交通事故を起こし人に傷害を負わせたのに、直ちに車両の運転を停止して同人らを救護するなどの必要な措置を講じず、かつ、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認定された（道路交通法117条2項、1項、72条1項前段〔救護義務違反〕、同法119条1項10号、72条1項後段〔報告義務違反〕）。

本件は、特に第一行為の部分、すなわち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る争われたが、その認定の困難性は、訴因が、当初の自動車運転過失致死傷罪から危険運転致死傷罪へと公判開始前に地検により変更されたという点からも見て取れる。地検の処理の段階では、本件第一行為が危険運転行為に該当するといえるかどうかの判断に窮したのでは無いかと思われる。実際には過失致死傷での訴追がなされた後、遺族らが厳罰を求めて署名活動などを展開し、同年10月には札幌地検は訴因を危険運転致死傷罪に変更するよう請求し、同年11月にこれが認められている。そうした訴因変更請求の理由につき札幌地検は、署名活動などを受けて再捜査した結果、危険運転致死傷罪に該当すると判断するに至った旨マスコミに述べている⁽³⁾。

（2）第一審判決

裁判員裁判による第一審札幌地方裁判所は、平成27年7月9日、

(3) しかし、こうした経緯で訴因変更に至った点については、検察の活動に対する疑問が生じざるを得ないのでは無かるうか。というのも、仮に遺族らの署名活動による社会的圧力（ないしは社会的処罰感情圧力）によって訴因が変更されたのであれば、訴追の不安定性を示すことになるだろうし、そうではなく、再捜査の結果、危険運転致死傷罪に該当する事実が明らかとなったとすると、それ以前の捜査活動の不備（それにもかかわらず訴追した）という点が指摘されなければならないことになろう。

被告人を懲役22年に処するとした。判決要旨によると、犯罪事実については、上記のように飲酒運転類型の危険運転致死傷罪と、ひき逃げの成立を認めたが、こうした危険運転致死傷罪の成立を認めた理由については、以下のように述べた⁽⁴⁾。すなわち、「被告人がアルコールを身体に保有する状態で自動車を運転して事故を起こしたことは争いが無い。そこで、被告人の飲酒状況や酔いの程度を見ていくと、被告人は、事故前日の正午頃に起床して夜間勤務を終えた後、睡眠をとらずに、事故当日の午前4時30分頃にビーチに到着し、その後、正午過ぎ頃までの7時間半近くもの長時間にわたって、つまみを口にすることもなく、分かっているだけでも生ビール中ジョッキ4杯、350ミリリットルの缶酎ハイ4、5缶、焼酎のお茶割り1杯といったお酒を断続的に飲み続け、遂に本人の言によっても泥酔して完全に酔い潰れてしまい、2時間程度寝込んでしまったというのである。目を覚ましてからも、シャワーを浴びた後の着替えがないという理由で、客席からも見える海の家の厨房内に下半身もあらわになった全裸のまま入り、店の関係者から注意されるなど、第三者から見ても、まだ酒が残って酔っていると窺われるような行動をとっている。運転開始直前、つまり最後に酒を飲んでから4時間半程度経過した時点においても、被告人自身の感覚として、まだ二日酔いのような状態であり、体もだるく、目もしょぼしょぼするなど、体に酒が残っている感覚があったというのであるから、完全に酒が抜けきってしらふの状態に戻ったとはとても言えず、むしろ、酒の影響による体調の変化を自覚するほどの酔いが残っていたと認められる。現に、事故から44分後の段階で、被告人の体内から呼気1リットル当たり0.55ミリグラムものアルコールが

(4) 第一審判決は、裁判所ウェブサイトからのウエスト・ロウ・ジャパン（文献番号 2015WLJPCA07099005）にて確認できる。なお、筆者は第一審公判の段階から（第2審判決が出されるまで）本件の法的解説を、放送局の報道部より依頼され、本件取材に関与することができ、第一審判決やその判決要旨、弁護人からの控訴趣意書、第二審判決書を入手することができた。

検出されており、その場に居た警察官の証言等によっても、被告人の目は充血し、酒の臭いは最初からかなり強く、事情聴取中に時折うとうとしたり、事故後の逃走経路を正しく案内できなかったこともあったというのであるから、こうした点なども先に述べた酔いの程度を裏付けている。このような状態で、被告人は車の運転を開始し、ビーチを出て丁字路を曲がり、⁽⁵⁾ 現場となった直線道路を走行した。この道路は、歩車道の区別や中央線のない復員4.7メートルのほぼ直線の道路で、見通しも良く、丁字路交差点から衝突地点までは約440メートルの距離があり、被告人が立ち会った実況見分によれば、衝突地点の約160メートル手前から被害者らを人として認識可能であった。被告人は、角を曲がってから車の速度を上げ、概ね時速50ないし60キロメートルの速度を維持しながら車を進行させ、そのまま、前方の道路左側を2列に固まって同一方向に歩いている被害者らに車を衝突させて次々とはね飛ばした。この間、被告人は、直線道路に入ってから間もなく、3、4秒後に、ズボンの右後ろポケットから右手でスマートフォンを取りだして左手に持ち替え、その約3秒後にスマートフォンの操作をするため、顔を真下に向けて、画面に目を落としている。5秒程度画面を見続けて操作をした後、対向車の有無を確認するため一瞬だけ顔を上げて右斜め前方直近に視線を向けたが、再び画面に目を落として4、5秒間画面を見続けながら操作をし続け、更にもう一度同様に一瞬だけ顔を上げてから再び画面を注視して操作を続けるなどし、4、5秒程度経過したところで衝突事故の衝撃を感じたというのである。ところで、被告人は、このように途中で2度顔を上げたとはいうものの、被告人質問における被告人の動作を見る限り、顔をほぼ真下に向けた状態から、前に向けてまた真下に戻し終わるまでの時間がせいぜい1秒程度であり、右斜め前方に視線をやった時間となると、文字

(5) 控訴趣意書の中にこの判決要旨の頁数が示されるので、判決要旨中の頁数を示すと、ここまでが判決要旨2頁である。

通り瞬きする程度の瞬間的な動きでしかない。しかも、被告人は、歩行者の確認という点については、全く意識をしていなかったというのであるから、単に顔を上げた動作をただけであり、それが前方の安全を確認するものであったなどは到底言えない。本来、前方を注視してさえいれば、容易に被害者らを発見可能であったにもかかわらず、被告人の運転というのは、最初にスマートフォンの画面を注視し始めてから衝突するまでの間を通じて、前方とりわけ歩行者の有無や安全などを全く確認しないまま、ほぼ画面だけを見続けるような運転であったと認められる。そのような形で基本的に画面を見続けていた時間は、被告人が述べる注視の時間を足していても約15秒間にも達するし、直線道路に入ってから画面を注視し始めるまでの被告人の時間的な感覚の方が比較的正しい⁽⁶⁾と仮定すると、最低でも20秒間は注視し続けていたような計算になる。そもそも、この道路を時速50ないし60キロメートルという速度で車を走行させながら、15ないし20秒程度もの間、下を向き続けるなどという運転の態様自体が『よそ見』というレベルをはるかに超える危険極まりない行動としか言いようがない。2、3秒ならまだしも、およそ『よそ見』とは次元が異なる。事故の恐怖を感じることなく、こうした運転ができること自体が異常であるし、携帯電話の画面を見ながら運転することがある人にとっても、ここまでの危険な行為は自殺行為に等しく、正常な注意力や判断力のある運転者であれば到底考えられないような運転である。このような運転の状態が、『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る状態』と対極にあることは、誰が見ても明らかである。したがって、被告人は、本件の当時、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、すなわち、正常な運転が困難な状態にあったことが客観的に見て明らかといえる。そして、被告人がこれほどまでに異常な運転をしたのは、表面的にはスマートフォ

(6) ここまで判決要旨3頁。

ンの操作に熱中したことによるものであるが、それは、とりもなおさず、運転をする者の務めとして常に前方の安全を確認しながら車を走行させなければならないという最も基本となる注意力や判断力をほぼゼロに等しくらいに失っていたからにほかならない。被告人自身、この道路の人通りが少ないとはいえ、歩行者が通ることもあることは、分かっていたというのに、本件では、まずスマートフォンを操作しようとする段階から、歩行者の確認という点につき全く意識すらしていなかったというのであって、このことから、被告人の注意力等が著しく減退していた様子を見て取ることができる。さきに見たとおり、酒の影響による体調の変化を本人が自覚するほど被告人に酔いが残っていたことを併せ考えると、このような単なる油断では説明の付かないような著しい注意力の減退や判断力の鈍麻は、常識的に見て、まさにその酒の影響によるものとしか考えられない。2、3秒程度であれば、何かの拍子に手元やスマートフォンなどに気を取られることはあるかもしれないが、15秒から20秒にわたって、例えば酒も飲んでいない人の注意を引きつけてやまな⁽⁷⁾ どのような特異な画面があるとはとても思われぬ。実際、被告人は、LINEを立ち上げようとしていただけである。被告人は、体に酒が残っていないと仮定しても、今回の事故を起こしたであろうなどとも述べているが、現に体に酒が残っていると自覚している人間が、あれだけ注意力等を極端に欠く運転をしておきながら、何の根拠があつて酒の影響が全くないなどと言い切れるのか、理解に苦しむところである。結局、被告人がアルコール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て人を死傷させたことは明らかである。もとより、被告人は、酒による身体の変調についての自覚もあり、特段運転中に意識を失ったりすることもなく、自分の行った危険な運転行為について余すところなく認識しているから、故意についても問題なく認められる。

(7) ここまで判決要旨4頁。

なお、被告人は、普段酒を飲まずに運転するときでも、スマートフォンを操作するなどしてよそ見をしながら運転することがあったなどとも述べている。しかし、今回の事故の原因が単なる『よそ見』というレベルから大きくかけ離れていることは既に判断したとおりであるし、また、被告人がいう『普段』にしたところで、道路等の前提条件や運転の具体的態様等を含めて本件の事故のときとすべて条件が同一であるなどといったことはないのであるから、比較の意味も乏しい。仮に、被告人が本件事故の直後、事故の原因が酒ではなく普段の『よそ見』と同じだと考えていたというのであれば、その判断自体がまさにアルコールの影響で相当鈍っているとしか言いようがないし、今も同じだと考えているとなると、運転とは名ばかりの行為を運転と言うに等しく、常軌を逸している。いずれにしても、今回の異常な運転におけるアルコールの影響を否定する理由になるとは全く考えられない。⁽⁸⁾」としている。

その上で、結果の重大性とひき逃げにまで及んだということから、求刑通りの懲役22年としたのである。

(3) 弁護人の控訴趣意

被告人は第一審判決を不服とし、事実誤認、法令適用の誤り、訴訟手続の法令違反、量刑不当であるとして控訴趣意書を提出し控訴したが、そのうち、特に争われた被告人の危険運転致死傷罪の基礎となる飲酒により正常な運転が困難な状況であったかどうかについては、以下のように述べられている。

すなわち、「被告人がアルコールの影響により正常な運転が困難な状態にあったと言えるか否かについてであるが、本件では、事故直前の運転状況と事故直後の運転状況等から被告人が正常な運転が困難な状態にあったと認めることは到底できないから、本件事故当時の運転だけがアルコールの影響で正常な運転が困難な状態だと認

(8) ここまで判決要旨5頁。

定できる『特段の事実関係』がなければならぬはずである。ところが、本件では、特段の事実関係として取り上げられることは原判決も指摘する被告人の『継続的な』前方不注視しか考えられない。

そして、前方不注視は居眠り運転も含めアルコールの影響がなくとも社会的象徴としてはよくある過失形態であるから、この一事を以てアルコールの影響としか考えられないものとは言えない。本件では、事故直前の被告人の前方注視が不十分であったことが被告人の『ながらスマホ』にあることは明らかである。

また、被告人が前方を注視していなかったのは、被告人の供述によれば4、5秒間のものが2回であり、2回目である事故直前の前方不注視の時間が5秒を超えるものであったとする証拠は存在せず、しかも5秒程度といっても被告人の感覚的・主観的な供述しか存在しない。とすれば、被告人の事故直前の運転が自動車運転上の過失を超えてアルコールの影響によるものとしてしか考えられないとする証拠は存在しないに等しいことになる。

そのため、原判決のしたことは、被告人が顔を上げ前を見たことを無視することにしたのである（原判決が以上の問題点を意識していることはこのことから明らかである）。原判決は、被告人が顔を上げて前を見たことは見たことには該たらないと『評価』して、結局、被告人は15秒ないし20秒間前を見ていなかった、そんな運転は『異常である』としたのである。

しかしながら、被告人は、弁護人の質問に『ちらっと（少し右斜め前方を見たのは・弁護人注）というのは、今本当に1秒あるかないくらい、そんな感じですか？』はい。』と答え（被告人供述調書22頁）、『（4、5秒というのは感覚的なもので、確かかどうかはわからないよね）はい。』と答え（同24頁）、検察官の質問に『（5秒ぐらいという感覚ですか？）はい。』と答え、同じく『・・・20秒以上は基本的にスマートフォンに目をやっていたぐらいの感覚なのかな？』という誤導的質問にも『いや、そこは本当

に、秒数は本当にイメージですし。もう、本当にずっとその500メートル同じ景色ですし、はっきりと何秒とか何メートルとかっていうのは、本当に分からないのが正解です。』とか、『本当大体イメージですけど、はい。』と解答している(同77頁)。したがって、被告人の説明は感覚的・主観的なもので確実なものではないというのであるから(このことは原判決が『被告人の時間的な感覚の方が比較的正しいと仮定すると』と説示していることから明らかである。但し、この仮定には根拠がない)、この正確性に欠くという供述をことさら無視して前方不注視の時間だけを正しいものとして被告人に不利益な証拠とすることは著しく不当で違法である(そうしたいのなら、下をスマホを見ていた時間も短いと認定すべきものである。))。

しかも、原判決は、正式な検証もせず、また65条1項本文の記録媒体は調書の一部ではなく(裁判員法65条4項、刑事訴訟規則38条)、被告人供述調書には特に『1秒程度顔を上げ下げした』との付記もないのに、証拠上全く明らかではない被告人の被告人質問における動作を自分たちの主観的・感覚的な評価で『顔の上げ下げは1秒程度で』『右斜め前方に視線をやった時間となると、文字通り瞬きをする程度の瞬間的な時間』などと事実認定しているが、これは明らかに証拠に基づかない事実認定であり刑事訴訟法317条の証拠裁判主義に違反するし、主観的・感覚的な供述を正しいと仮定をしたうえ原審裁判体自身が主観的・感覚的に評価認定して被告人に不利益な判断を導くことは刑事訴訟法318条に内在する論理則・経験則に違反する著しく不合理な判断と言うほかはないから、いずれにしても訴訟手続の法令違反を犯したことが明らかである(ひいては刑事訴訟法1条、憲法31条、37条、38条3項に違反する)。

そもそも、運転中1秒間程度でも(もしくは瞬時であっても)前を見ればそれなりの情報量を獲得できることは交通標識を瞬時に見て規制や住所の位置を判断している我々の日常生活を顧みれば明らかであるから、1秒間程度顔を上げて前を見たことにはならない

として見ていなかったことにした原判決の『評価』は明らかに経験則に違反する不合理なものである。しかも、被告人がアルコールの影響により正常な運転が困難な状態にあったと判断するのに、その当時そのような状態（原判決によれば『著しい注意力の減退や判断力の鈍麻』（判決要旨4頁））にあった被告人の記憶に基づく主観的・感覚的な供述に依拠すること自体が『論理矛盾』『経験則違反』以外の何物でもない。

ましてや、原判決は、『もとより、被告人は、酒による身体の変調についての自覚もあり、特段運転中に意識を失ったりすることもなく、自分の行った危険な運転行為について余すところなく認識しているのであるから、故意についても問題なく認められる。』（判決要旨5頁）と判示している。これは被告人がアルコールの影響により正常な運転が困難な状態になかったということに他ならない。

したがって、被告人の運転態度は非難されてしかるべきであるが、その運転は『ながらスマホ』をしながらの断続的な前方注視であったがゆえに十分なものとは言えなかったという注意義務違反と認定できるものに止まるであって、見ていなかったから15秒ないし20秒間もの前方不注視であり、それはとりもなおさず『異常』な運転である、『常軌を逸している』（判決要旨5頁）と認定することはまさに牽強附会であって不当である。

よって、被告人の運転には『ながらスマホによる前方注視不十分』という明確な別の理由があるのであるからアルコールの影響としか考えられない正常な運転が困難な客観的な状態にあったとすることは到底できない。このことは、事実認定の手法として2つの可能性が存在する場合の『疑わしきは被告人の利益にという刑事裁判の鉄則』からしても不当極まりないものである。」とする。

以上の考察からすると、「本件事故の原因は、『ながらスマホ』による断続的な前方注視であるがゆえに不十分なものであった前方注視義務違反にあり、それが自動車運転致死傷行為処罰法2条1項にいうアルコールの影響によるものとは言えない。少なくとも、前

方注視義務違反の実質的な要因が『相当程度の酩酊状態』にあったからではなく日頃から『ながらスマホ』を行っていたという運転態度にあった可能性を排除できない。したがって、前方注視義務違反が『まさにその酒の影響によるものとしか考えられない。』（判決要旨 4 頁）とする認定は事実を誤認するものであり、その誤認が判決に影響を及ぼすことが明らかである。」ということになる。

そして、原判決が危険運転致死傷罪の判断枠組みを示した最高裁第 3 小法廷平成 23 年 10 月 31 日決定の枠組みを用いて事実認定をしようとしているが、それは同最高裁決定の趣旨を誤ったまのだとする。というのも、原判決は被告人が酒に酔っているという感じを持っていたと認定しているが、「アルコールの影響により正常な運転が困難な状態というのは『客観的な事実状態』なのであるから、まず酔いの程度が正常な運転が困難な状態を引き起こすレベルのものと認定できたうえで、それを前提として、なお正常な運転が困難な状態にあったことがアルコールの影響によるものとしか思えないか否かが問われるのである。そのために前記最高裁決定はまず『相当程度の酩酊状態』（かなりひどく酔っている状態）と認定したのである。これこそが前記最高裁決定が示したアルコールの影響により正常な運転が困難な状態該当性の判断枠組みの核心なのであって、運転態様を異常だと認定すれば何らかのアルコールの影響が残存していさえすれば足りるとしてもものでは決してないのである。すなわち、単なるアルコールの影響の残存 + 運転の異常性 = 危険運転致死傷罪の成立、というものではなく、『相当程度の酩酊状態』 + 『相当程度の酩酊状態が理由としか考えられない運転の異常性』 = 危険運転致死傷罪なのである。

その意味で、原判決は、前記最高裁決定のいう『総合的に考慮すべきである』との説示を誤解して、運転の異常性が際立っていれば、ある程度の酔いが認められる限り、その異常な運転はアルコールの影響によるものとしか思えない、とする判断枠組みを採っている。このことは、原判決が、被告人の酔いの程度を、被告人の主観

的な供述によって、『酒の影響による体調の変化を自覚するほどの酔いが残っていたと認められる。』（判決要旨2頁）と認定したこと、及び『現に体に酒が残っていると自覚している人間が、あれだけの注意力等を極端に欠く運転をしておきながら、何の根拠があって酒の影響が全くないなどと言い切れるのか、理解に苦しむところである。』（同5頁）という説示から明らかである。しかし、これは責任非難と違法性を混同するものであり構成要件の保障機能を損なうものであるから、それでは危険運転致死傷罪の範囲が際限なく拡大してしまう危険を招くことは必定であり、前記最高裁決定の趣旨に明らかに反するものである。」とする。

こうした誤解から、ある程度の酔いがあったとの被告人の感覚に関する供述を正しいものと仮定的して、「主観的・感覚的に15ないし20秒間前方を注視しなかった異常な運転であると事実を評価・認定し」、また「被告人の運転態様の異常性を強調するために、被告人が日常的にも同様の運転をすることがあり、その本件事故時の運転が相当程度の酩酊状態になかったとしても行われていた蓋然性が高かった点をことさらに無視した」とする。そして、「被告人は、同乗者がいなければ日頃から状況判断で危なくないだろうという道路では『ながらスマホ』をする運転をしていたのであるから、本件事故道路においても、前に事故道路を通ったことがあるがほとんど人を見たことがないので人は来ないだろうと過信し、対向車の確認だけに気を向けたと供述している。これは日頃の運転態度そのままに安易に状況判断をしたことであって、まさに重大な過失である。だが、それがいかに非難に値するからといって『アルコールの影響』によるものとしか考えられないとする判断は、結果の重大性に引き摺られたまさに暴論である。あり体に言えば、被告人は日頃からとんでもない運転をしているのであって本件事故当時だけ、それもアルコールの影響だけによってとんでもない運転をしたわけではないのである。原審弁護人が正しく指摘するとおり、これまでは『たまたま幸運であった』に過ぎないのである。」という。そして

前記最高裁決定に照らしてみると、まずは「相当程度の酩酊状態」であることが認定されなければならないが、「被告人はそもそも『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呈していた』わけではなく（スウィングチェアで後ろに倒れたのは睡魔のために過ぎない。）、シャワーや豚汁のエピソード⁽⁹⁾も前述のとおりであり、臨場した警察官には『酒気帯び』と認定されていること、酔いの程度には個人差があること、事故前後の的確な運転状況からは『相当程度の酩酊状態にあったこと』が明らかであるとはいえない」のであって、結局「前記最高裁決定に匹敵する程度の異常性を認めるには足りないというべきである。」とする。したがって「本件では、前記最高裁決定に匹敵するような相当程度の酩酊状態は認められず、相当程度の酩酊状態が理由としか考えられない運転態様の異常性も認められない。

したがってアルコールの影響が唯一の原因であることも認めがたいと言うほかはない。」と結論づける。

(4) 控訴審判決

上記の控訴に対して札幌高裁は以下のように判示して、平成27年12月8日、控訴を棄却した。

まず、訴訟手続の法令違反として、スマートフォンに目を向けていた秒数を被告人のイメージの供述により認定した点を感覺的・主観的なものにすぎず、証拠裁判主義に反し、自由心証主義の枠を超えたとした点については、「一般に、証拠としての意味を持つ被告人質問や証人尋問の内容は、言語による問答だけでなく、動作によって供述または応答した結果も含まれると解されるから、被告人が

(9) シャワーから全裸で出てきたと言うことと、豚汁を電子レンジに入れていて、客に出すのを忘れたという事実について、いずれも相当に酔っていたとする認定があったが、シャワーの件については腰高のカウンターがあり、外部から見えないようになっていて自分の服が海の家他の従業員にシャワーの途中でしまわれていて、それを探すためであったし、豚汁は客と話し込んでいて忘れていただけであるから、相当に酔っていたことを示すものではないとする。

スマートフォンの画面から顔を上げた際のうごきについて、原裁判所が、その動作の開始から終了までの時間がせいぜい1秒程度である旨の事実を認定するために被告人質問で示された動作を用いたことは、証拠に基づかない事実認定にあたらぬといふべきである。」とし、その時間の長さについて、自動車の走行距離や走行時間から見ても15秒ないし20秒間であったと認定しているから、「スマートフォンの画面を注視していた時間に関する被告人の原審供述は、関係証拠に照らして合理的なものであり、緒論のような主観的または感覚的なものといえない上、原判決の上記認定は経験則に照らしても合理的なものであり、刑法318条、1条や、憲法31条、37条、38条3項に違反するものとはいえない。」として法令違反はないとした。

そして、事実誤認及び法令適用の誤りの論旨については、以下のように判断した。すなわち、「原判決は、『危険運転致死傷罪の成立を認めた理由』の項で、被告人の飲酒状況や酒酔いの程度、本件事故直前の運転対応、本件事故後に検出されたアルコールの身体保有量等に照らすと、正常な運転が困難な状態にあったことが客観的に明らかであり、そのような状態になった原因がアルコールの影響によるとしか考えられない上、被告人が飲酒による身体の変調や自分の行った危険な運転行為について、余すところなく認識しているから、故意も認められるとして、原判示第1の事実を認めることができる」と判断している。

そして、原判決の上記認定、判断に、論理則、経験則等に照らして不合理な点はみとめられない。

- (1) すなわち、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1号にいう『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い、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

解される。そして、その判断に当たり、事故の態様のほか、事故前の飲酒量や酩酊状況、運転状況、事故後の言動、飲酒検知結果等を総合的に考慮すべきである（最高裁判平成21年（あ）第1060号同23年10月31日第三小法廷決定・刑集65巻7号1138頁参照）。

- (2) そして、原判決は①本件事故直線の被告人の運転態様について、（ア）本件事故現場の道路（以下『本件道路』という）が、歩車道の区別や中央線のない幅員が4.7メートルほどの見通しの良い直線道路であり、衝突地点の役160メートル手前から被害者4名を人として認識可能であったこと、（イ）被告人は、時速50ないし60キロメートル前後の速度を維持しながら、本件道路に入って三、四秒後にスマートフォンを取り出し、その約三秒後にその操作をするため顔をほぼ真下に向けてその画面を見続けたこと（ウ）途中で2回にわたり顔をあげたものの、単にそのような動作をただけで、前方の安全を確認するものであったといえないことなどを認定した上、②それらの事実に基づき、（ア）被告人が時速50ないし60キロメートル前後という速度で自車を走行させながら、15秒ないし20秒程度に及ぶ時間についてスマートフォンの操作をするため、ほぼその画面だけを見続けるような運転をしたと認定した上、（イ）そのような運転態様がよそ見という水準をはるかに超えた危険きわまりない行動であり、正常な注意力や判断力のある運転者であれば、到底考えられない運転であると判断している。さらに、原判決は③被告人の飲酒状況や酒酔いの程度について、被告人が（ア）本件前日の正午頃に起床して夜間の勤務を終えた後、睡眠を取らずに、本件当日の午前4時30分頃から正午過ぎ頃までの7時間半近くにわたり、判明しているだけで生ビール中ジョッキ4杯、350ミリリットルの缶酎ハイ四、五缶、焼酎のお茶割り1杯の飲酒に及び、完全に酔いつぶれて2時間程度にわたり眠り込んだこと、（イ）目を覚ましてからも、シャワーを

浴びた後、着替えの服が見当たらないという理由で全裸のまま海の家厨房内に立ち入るといった行動に出たこと、（ウ）運転開始直前の時点でも、体がだるく、目もしょぼしょぼするなど、体内に酒が残っている感覚があったこと、（エ）本件事故の44分ほど後である午後5時12分頃から午後5時32分頃までの間に実施された飲酒検知の結果、被告人の呼気1リットル当たり0.55ミリグラム前後のアルコールが検出されたこと、（オ）本件事故後の警察官による事情聴取中に時折うとうとしたり、事故後の逃走経路を正しく案内できなかつたりしたことなどを認定している。その上で、④それらの事情を総合的に考慮して、被告人が本件当時、客観的に、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、すなわち、正常な運転が困難な状態であったことが明らかであり、そのような状態になった原因がアルコールの影響によるものとしか考えられないと説示した上、被告人が酒による身体の変調に対する自覚があり、自分の行った運転行為について余すところなく認識しているから、故意も認められるという判断を示している。

- (3) そして、上記のとおり、幅員が狭く歩車道の区別がないなどの本件道路の状況や日中の時間帯であったことなどを踏まえると、正常な注意力や判断力を保持している運転者であれば、スマートフォンの画面を見ながら自動車を運転するだけで、あえて危険な運転をしているという自覚を伴うはずであるから、運転中に、進路前方に車両や人等が存在しないか、それらに自車を衝突させる危険がないかという危惧が念頭から離れないのが通常というべきである。しかるに、被告人は、時速50ないし60キロメートル前後という相当な速度で自動車を走行させながら、15秒ないし20秒に及ぶ時間にわたり、ほぼ進路前方を見ることなく下を向き続けていたものであり、相当な時間にわたり、自分が負傷する危険等を含め、交通事故を発生させる危険性に対する配慮がおよそ念頭から抜け落ちていたものと見るほ

かない。このように、正常な状態にある運転者として通常は考えがたい運転態様の異常さからみて、被告人が本件当時、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にあった旨の事実を認定した原判決の判断過程に不合理な点はなく、十分に首肯できるというべきである。また、被告人について事故の酒酔いの程度や自ら行った危険な運転行為等、運転の困難性を基礎付ける事実の認識に欠けるところがなかったことに基づき、危険運転致死傷に係る故意を認定した原判決も、是認することができる。そして、上記認定、判断に基づき、原判示第1の事実について危険運転致死結果に該当するとした原判決にも誤りはない。」とした。

結局、控訴趣意にいう致死傷結果はスマートフォンの操作によるよそ見が原因であるという主張を考慮せず、原審通り、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、危険運転致死傷罪の成立が認められるとしたのである。

しかし、このように認定することを認めるのであれば、控訴趣意の中に表れているように、飲酒状態があつて、異常な運転行為がなされており、その運転行為により致死傷結果が発生した場合には、その結果は飲酒による危険運転行為によるものであると推定されてしまい、当該危険運転行為の危険性がそこに生じた結果に現実化したとの関係を検証する必要はないことになりかねない。しかし、危険運転致死傷罪とはそうした推論を認めるような犯罪類型なのであるか。その意味で、そもそも危険運転致死傷罪はどのような構造のものとして理解されるべきなのかが、まず問題となる。

2. 飲酒運転類型危険運転致死傷罪の基本構造

（1）規定の状況

1）立法の経緯

そもそも危険運転致死傷罪は、平成13年（2001年）11月の改正により刑法上に（208条の2）新設され（同年12月25日施行）、平成16年（2004年）の改正で刑が引き上げられ、平成19年（2007年）の改正で処罰範囲が広げられた（四輪自動車のみならず二輪車も含まれた）ものである。それまでの扱いは、危険な運転行為によって人が死傷しても過失犯として軽い刑罰しかなかったところ、被害者等からの強い要請を受けて本罪が設けられることになったのである。⁽¹⁰⁾

すなわち、運転に関わる特定の危険な行為をとりあげ、それを故意基本犯として位置付け、それにより致死傷結果が生じた場合を、故意基本犯に対する結果的加重犯として重く処罰するというものであった。しかし、この故意基本犯と位置付けられ得る危険運転行為は、道路交通法上の犯罪となりうるものであるが、刑法上の犯罪ではなく、道交法の基本犯への刑法典上の結果的加重犯という特殊な形態となっており、その危険運転行為に応じて次の5種類の危険運転致死傷罪が予定されていた（なお法定刑はいずれもその危険運転行為により人を傷害させた場合は15年以下の懲役、人を死亡させたときには1年以上の有期懲役＝最高20年とされていた）。すなわち、イ）酩酊運転致死傷罪（1項前段）、ロ）制御困難運転致死傷罪（1項後段）、ハ）未熟運転致死傷罪（1項後段）、ニ）妨害運転致死傷罪（2項前段）、ホ）信号無視運転致死傷罪（2項後段）である。その後、この危険運転致死傷罪は、後に刑法（211条

(10) 飲酒運転による追突死亡事件を契機にこうした立法を求める運動が展開されたということは周知のところである（なお、東京地判平成12・6・8判時1718号176頁、東京高判平成13・1・12判時738号37頁等参照）。

2 項) に設けられた自動車運転過失致死傷罪⁽¹¹⁾ とともに、「自動車運転処罰法」=「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11月27日法律第86号平成26年5月20日施行) にまとめられ、処罰されることになった。

2) 自動車運転処罰法の内容

自動車運転処罰法における危険運転致死傷罪や過失運転致死傷罪は、規定上旧来の刑法上の規定とはほとんど変わらないものであったが⁽¹²⁾、本法においては、さらにいくつかの犯罪類型が設けられるなどして、自動車運転をぐる犯罪に関して、より処罰の隙間が埋められ様々な危険な行為が厳罰に処せられるようになった⁽¹³⁾。

具体的には、自動車運転処罰法では、その2条において危険運転致死傷罪が規定されたが、3条では準危険運転致死傷罪、4条では過失運転致死傷アルコール等影響発覚免脱罪が新たに定められ、5条ではかつての刑法211条2項を受けた過失運転致死傷罪が置かれ、6条には無免許運転による加重規定が置かれた。このうち、本

(11) そもそもは、平成19年(2007年)の改正により刑法に新設された罪で、それまでは、自動車運転による過失致死傷事件は業務上過失致死傷罪として処理されていたが、これによって処理されることになった。したがって、自動車による人身事故は先の危険運転致死傷罪(208条の2)か、本罪のいずれかにより処理されることになった。ここにいう「自動車」とは、原動機によりレールまたは架線を用いなくで走行する車両であった、道交法上の自動車と原動機付き自転車が含まれることになる。

刑罰は7年以下の懲役もしくは禁錮、または100万円以下の罰金であるが、その傷害が軽いときは情状により刑を免除することができるとされている。刑罰は7年以下の懲役もしくは禁錮、または100万円以下の罰金であるが、その傷害が軽いときは情状により刑を免除することができるとされている。

(12) 井田良『入門刑法学・各論』(有斐閣・2013年)041頁など。

(13) この間の自動車運転による致死傷事件で、旧来の自動車運転致死傷罪では十分な対応ができないと解され、自動車運転処罰法へと改正が求められる契機ともなった背景的事件や改正の概要等については、今井猛嘉「自動車運転致死掃除孤島処罰法の新設—危険運転致死傷罪等の改正—」刑事法ジャーナルNo.41(2014年)4頁以下、その他、丸山雅夫「自動車交通死傷事故に対する刑事的対応」井田良=高橋則夫=只木誠=中空壽雅=山口厚編『川端博先生古稀記念論文集 [下巻]』(成文堂・2014年)455頁以下など参照。

件の争点である危険運転行為に関連すると思われる類型については以下に若干確認しておこう。

①危険運転致死傷罪

本件において問題となる危険運転致死傷罪は、以前の刑法208条の2をそのまま引き継ぎ（法定刑も同様で、傷害の場合は15年以下の懲役、死亡させたときには1年以上の有期徒刑＝最高20年）、以下の五つの行為類型が定められている。

イ) 酩酊運転致死傷罪（1号）

これは、アルコールまた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、よって人を死傷させたという犯罪類型である。

ロ) 制御困難運転致死傷罪（2号）

これは、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、よって人を死傷させたという犯罪類型である。

ハ) 未熟運転致死傷罪（3号）

これは、進行を制御する技術を有しないで自動車を走行させ、よって人を死傷させたという犯罪類型である。

ニ) 妨害運転致死傷罪（4号）

これは、人また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、その他通行中の人また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自動車を運転し、よって、人を死傷させた場合に成立する犯罪類型である。

ホ) 信号無視運転致死傷罪（5号）

これは、赤信号またはこれに相当する信号をことさらに無視し、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し、よって人を死傷させた場合に成立する犯罪類型である。

ヘ) 通行禁止道路運転致死傷罪（6号）。これは、旧刑法208条の2の規程に対して、新たに追加された危険運転行為類型で、通行禁止道路（道路標識もしくは道路標示により、またはその

他の法令の規定により自動車の通行が禁止されている道路またはその部分であって、これを通行することが人また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、重大な交通の危険を生じさせる速度で自動車を運転して進行し、よって人を死傷させたという犯罪類型である。

いずれの類型でも、危険運転状態が惹起され、それによって致死傷結果が生じたことが求められており、規定のあり方としては、危険運転罪の結果的加重犯という形となっているが、その基本犯自体については別個の処罰規定はなく、その意味で以前から指摘されていたように明確なものとはなっていないともいえよう⁽¹⁴⁾。だがそうであっても、その危険運転状態が個別に分けて規定されていることからして、個々の状態がはっきり区別され、その状態が原因となって致死傷結果が生じたという関係が必要とされているということになる⁽¹⁵⁾。

②準危険運転致死傷罪 (同法3条)

これは、従来の危険運転致死傷罪にあつては、その刑罰が重いこともあつて、成立要件も厳密であつたが、そうした弊害を除き、より容易に危険運転致死傷罪が適用しやすいようにと、新設された犯罪類型である。

刑罰は、従来型の危険運転致死傷罪より軽く、ここでの危険運転行為により人を負傷させた場合は12年以下の懲役とされ、人を死亡させた場合には15年以下の懲役とされる。

行為類型としては二種類ある。

イ) 薬物などによる危険運転致死傷罪 (1項)

(14) たとえば、伊賀興一「S事件は、どのようにして危険運転致死傷罪が適用されたか—重罰化に引きずられた『総合的』構成要件の危険性—」刑事法ジャーナル Vol.26 (2010年) 13頁以下など参照。

(15) 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 卷 2 号 (2003年) 31頁、33頁参照。

アルコールまた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恐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って人を死傷させる行為である。

アルコールや薬物等の影響について、運転に支障が生じる恐れのある状態というものを新たに新設し、危険運転致死傷罪の立証のハードルを低くしたのではある。アルコールや薬物の影響で、正常な運転が困難となったという事実（2条1号の酩酊運転致死傷罪の成立を主張する際には求められる）を認識しながらそれを認容しつつ運転に至ったという故意の部分を立証しなくともよくなったのである。とはいえ、これによって正常な運転が困難な状態となり、致死傷結果が生じたという従来 of 危険運転致死傷罪の過程をたどったことは必要とされているから、確かに、その前の状態でのその危険の認識があったというのであれば処罰を認めるというものであり、実体法的に処罰範囲が拡大されたといえることにはなるが、その後の危険運転の過程をたどることを必要としていることからすると、実質的には故意の立証の範囲・認定の容易化をもたらすものとして機能する類型といえることになろう。

ロ) 病気などによる危険運転致死傷罪（2項）

これは、自動車の運転に支障を及ぼす恐れがある病気（幻覚・発作・意識障害等を起こす症状のある病気で政令で定めるもの）の影響で正常な運転に支障が生じる恐れがある状態で、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る行為である。

これも、運転に支障が生じる恐れのある状態というものを設定し、立証のハードルを低くしたものである。

③過失運転致傷罪（同法5条）

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という罪で、7年以下の懲役もしくは禁錮、又は100万円以下の罰金に処

されるが、その傷害が軽いときは情状によりその刑が免除されうるとされている。

従来、刑法211条2項に規定されていた犯罪類型である。

こうした過失類型が残されていることから、危険運転致死傷罪が故意犯を基礎に置く犯罪類型であることがわかる。しかも、そこでの危険運転行為とは、実質的には、重大な死傷事犯となる危険が典型的にきわめて高い行為であって⁽¹⁶⁾、「人の死傷という『実害結果』との関係では、『実害結果発生の危険という意味で結果発生の予見可能性』を常に伴うという性質を有することになる」から、危険運転致死傷罪の基本犯たる故意犯に当たらない場合には過失運転致死傷罪が成立するという認定を行いやすいことになるといわれていたのである。⁽¹⁷⁾

(2) 酒気帯び運転・酒酔い運転と飲酒運転類型危険運転行為

飲酒による自動車運転に関する罰則による立法的規制（一定行為の犯罪化）については、道交法にも規定がある。

その行動態様の軽微なものと思われる（刑罰的対応の軽い）ものから見ていくと、まずは酒気帯び運転罪があげられる。

そもそも道交法は、65条1項において酒気を帯びての運転を禁止し、それに違反して車両等を運転した者で、その運転をした場合において身体に政令で定める定量以上にアルコールを保有する状態にあったものを、3年以下の懲役又は50万円以下の罰金に処するとする（道交法117条の2の2、3号）。これが酒気帯び運転罪で、現行の道路交通法施行令では、ここにいう身体に保有するアルコール

(16) 井上宏＝山田利行＝島戸純「刑法の一部を改正する法律の解説」法曹時報 54 卷 4 号 (2002 年) 68 頁参照。

(17) 星周一郎「危険運転致死傷罪における故意・過失の意義とその認定」刑事法ジャーナル Vol.26 (2010 年) 9 頁以下参照。こうした理解から、加重結果への過失的契機を必要としない判例のような考えをとったとしても、危険運転致死傷罪が創設されたとしても、それによって結果的加重犯が広く認めやすくなってしまおうという懸念は当たらないとしていた。

の程度は血液1ミリリットルにつき0.3mg又は呼気1リットルにつき、0.15mgとするとされている（道路交通法施行令44条の3）。

これに対して酒酔い運転罪は、身体中のアルコール濃度の設定をせず、前記道交法65条に違反して車両等を運転した者で、その運転をした場合において酒に酔った状態（アルコールの影響により正常な運転ができないおそれがある状態）にあった者を、5年以下の懲役又は100万円以下の罰金に処するとするものである（道交法117条の2、1号）。

この後に存在するのが飲酒運転類型の危険運転致死傷罪である。この規定は結果的加重犯の規定になっているが、この基本犯は、先に挙げた道交法上の酒気帯び運転でもなければ、酒酔い運転罪でもない。ここでいう危険運転は単なる道交法違反を超えるものが前提となっているのであり⁽¹⁸⁾、両罪は飲酒して運転することを処罰するものであるが、危険運転致死傷罪においては、その前提として危険運転行為が存在していなければならないのであって、単に飲酒していれば危険運転行為となるのでは無く、アルコール等の影響により正常な運転が困難な状態で自動車を運転する行為がなされなければならないのである。

ただ、飲酒類型危険運転致死傷罪は、死亡に向けての故意がない場合であり、そこに殺人罪との違いが認められるのであり、傷害や暴行の故意があった場合などには、傷害罪や傷害致死罪との関係が問題となり得るものの⁽¹⁹⁾、そもそも暴行の故意がなくても成立しうるものである。その意味では危険運転致死傷罪は、旧刑法上への規定化の頃より、公共危険罪的性格からこの行為を重処罰化しようとするものではなく、暴行の故意のない行為を暴行に準じて扱うこ

(18) 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（2010年）4頁。

(19) これについては、原田保「危険運転致死傷罪と傷害罪・傷害致死罪との関係」曾根・田口・野村・石川・高橋編『交通刑事法の現代的課題＝岡野光雄先生古稀記念＝』（成文堂・2007年）311頁以下参照。

とによって重い処罰を根拠付けようとするものであって、そこに一つの飛躍があるといわれるものであった⁽²⁰⁾。しかし、この規定により「新しい犯罪の刑事犯的性格を明確にすることができるし、危険運転行為を類型化して示すことにより国民への行動準則の提示の要請も果たし得ることになる」との指摘もなされていた⁽²¹⁾。そうであれば基本犯たる危険運転行為が行動準則といえる程度に限定化され、処罰対象の明確化が必要不可欠であろうし、本罪が結果的加重犯形式の規定になっているところからすると、他ならぬ（ここで予定されている）特定危険運転行為により、加重結果が発生したと言えるもののみが処罰対象とされるというように厳密に理解されなければならないだろう。その意味で、そもそも、ここでの基本犯的故意犯行為と理解される危険運転行為は、致死傷結果との結びつきにおいて限定的に理解されていた。

(3) 飲酒運転類型危険運転行為と致死傷結果の関連

本罪が創設されたとき、その結果的加重犯形式に鑑みて、判例が結果的加重犯の重い結果について過失を不要としていることとの関係から、無限定に処罰範囲が拡大することになるのではないかと危惧されており⁽²²⁾、飲酒運転類型の危険運転致死傷罪などにおいては飲酒運転と因果関係のある過失的契機のない（予見可能性のない）致死傷結果についても本罪として処罰される可能性が生じるのではないかということが懸念されていた。しかし、「アルコールの影響により正常な運転が困難な状態であったということと、当該交通事故との間に因果あることが必要」であって、「自動車の直前へ

(20) 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) 46 頁以下、47 頁、長井圓「道路交通犯罪と過失犯」現代刑事法 38 号 (2002 年) 34 頁以下、38 頁以下参照。

(21) 井田「危険運転致死傷罪の立法論的・解釈論的検討」(前掲注(15)) 33 頁。

(22) 井上 = 山田 = 島戸「刑法の一部を改正する法律の解説」(前掲注(16)) 60 頁以下。なお、この点についての着目・解説については、井田「危険運転致死傷罪の立法論的・解釈論的検討」(前掲注(15)) 35 頁参照。

の歩行者の飛び出しによる事故など、当該交通事故の発生が運転行為の危険性とは関係ないものについては、因果関係が否定される」と説明され、一般にも「死傷結果については、故意は不要であるが、その結果は、これらの4つの危険運転⁽²³⁾のもつ危険が現実化したものでなければならない。たとえば、歩行者の飛び出し等による死傷事故の場合には、これに当たらない」とされ、それ故にこそ「本罪では『客観的帰属』の判断がとりわけ重要となる」⁽²⁴⁾と指摘されていたのである。

この点の重要性は、単に結果的加重犯における加重結果に関する責任主義といった一般的論点としてのそれにとどまるものではない。ここにこそ危険運転致死傷罪が重く処罰される根拠が見いだされるが故のものである。

論者によっては、「危険運転行為と致死傷結果の発生の中の『因果関係』は、危険運転行為のもつ高度の危険性が直接に死傷結果のなかに実現したという『危険実現』の関係であり、…この関係の存在こそが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以上の違法性を肯定し得る理由であり、したがって本罪における重罰の根拠なのである」⁽²⁵⁾と指摘される。

そもそも、身体への暴行・傷害や生命への侵害を直接的な故意対象としない危険運転行為が傷害致死などと同等に重く処罰されるのは、そこに内在する危険性が傷害や致死を引き起こす程の高度に危険なものだからであり、暴行や傷害の故意がなくとも、同等の危険を有する故意的な運転行為が行われ、その危険が現実的に発現したからなのである。だからこそ、そうした内在的な危険の発現ではない致死傷結果が発生したとしても、危険運転致死傷罪は成立しないのである。危険運転をしていても、それに内在した危険の発現がないかぎり、危険運転罪というものがない以上、危険運転致死傷罪と

(23) 現在の自動車運転処罰法では5つの類型となっている。

(24) 松宮孝明『刑法各論講義〔第2版〕』（成文堂・2008年）47頁。

(25) 井田「危険運転致死傷罪の立法論的・解釈論的検討」（前掲注(15)）33頁。

はならず、過失致死傷とならざるを得ない。

したがって、危険運転行為に内在している危険が致死傷結果に表れたと言えるかどうか、その危険運転行為が（基本犯となり得る危険運転行為そのものが処罰対象としてあげられていない以上）危険運転致死傷罪として重い処罰を許容できるかどうかの肝の部分にあたるということになる。

（４）危険運転致死傷罪の基本構造と本件控訴審における認定

以上のところから分かるように、危険運転致死傷罪においては、危険運転行為に内在されていた危険が致死傷結果として発現したということが重要であり、その重処罰の基本的根拠となっており、飲酒運転類型危険運転致死傷罪においては、飲酒により正常な運転が困難な状態となっても運転する危険運転行為が行われ、それが致死傷の結果になったということが重要になってくる。

本件控訴趣意書に表れた立論はこうした点を指摘するものであったが、高裁判決はこの点には立ち入らず、第一審判決が、長時間にわたりスマホを見ていたというような危険な運転をしていたというのは、飲酒による影響としか考えられないという論理をそのまま受け入れてしまっている。すなわち、スマートフォンを見て前方を長時間にわたって注視していなかったとしても、「正常な状態にある運転者として通常は考えがたい運転態様の異常さからみて、被告人が本件当時、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にあった旨の事実を認定した原判決の判断過程に不合理な点はなく、十分に首肯できる」として、すべてアルコールの影響によるものと推論してしまったのである。しかし、普通ならば考えられないような（スマホを見ての長時間のよそ見の運転という）危険な行為をした以上、そしてアルコールを多量に摂取していたという事情から、その後が生じた致死傷結果はアルコールの影響によるものだと結論づけてよいのであろうか。

確かに、「アルコール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、前方不注視により結果を生じさせた場合であれば、アルコールの影響によりある程度継続的な前方不注視状態を引き起こしたと考えられるときや、アルコールの影響ゆえに回避操作をなし得る心身の状態になかったといい得るというのであれば、本罪の因果関係を肯定することができるであろう」⁽²⁶⁾とも述べられてもおり、直接的には前方不注視により致死傷結果が生じていてもそれがアルコールの影響であれば、本罪の因果関係が認められ得るであろうが、本件ではスマートフォンを見るという行為が介在しており、それがアルコールの影響といえるかどうか、およそアルコールの影響があると運転中にスマートフォンに目が向けられてしまうというものなのかどうか、が問題となる。仮にアルコールの影響がなければ、運転中にスマートフォンを見ることなどおよそありえないというのであれば、そもそもスマートフォンを見ながらの運転行為そのものを取り上げて、これを危険運転行為の一類型として新たに危険運転致死傷罪を設ける必要もないことになろう⁽²⁷⁾。だが、はたしてそうであろうか。本件ではこの点をめぐり、どのような推論をなしうると解すべきなのかについて、微妙な判断が求められているのである。

3. 飲酒運転類型危険運転致死傷罪における推論過程

(1) 裁判における推論の一般形式

刑事訴訟においては、要証事実を直接的に証明する直接証拠により、事実が認定される場合の他、間接証拠から間接事実が証明さ

(26) 井田「危険運転致死傷罪の立法論的・解釈論的検討」（前掲注(15)）33頁。

(27) そうだとすると、前田雅英 WLJ 判例コラム 55 号（2015WLJCC016）（前掲注(2)）のように、アルコールや薬物の影響がなくともスマホ注視による前方不注意運転行為への立法的対策が必要であるとはいえないことにもなる。

れ、それにより罪となる事実が推論され、事実の認定がなされることが多々あり、直接証拠のない場合は、多くの間接証拠と間接事実の積み重ねに依拠せざるをえず、その推認過程が合理的であるかどうか、慎重な吟味が必要となる⁽²⁸⁾と指摘される。事実の認定は証拠によるが(刑訴法317条)、その証拠の証明力については自由な心証によるとする我が国の刑事訴訟法(刑訴法318条)においても、そこでの自由心証による事実認定は合理的な自由心証に限られる⁽²⁹⁾と指摘されるが、その合理性とはどのようなものかについてのより一層の解明が必要になる。

この点に関して、断片的な知識から一定の認識へと推論される過程については、認知科学的所見をもとに、スキーマ・フレーム・スクリプト理論から自由心証における推論過程を解明し、そこにおける合理性を明らかにする試みがなされている。

それによると、そもそもあらゆる認知活動には、スキーマ・フレーム・スクリプトといわれるような背景的知識が不可欠であり、こうした断片的な知識から一定の認識に至るといふ認知活動においては、自由な心証であることが求められる事実認定においても、「柔軟かつダイナミックな『スキーマ』(schemata)『フレーム』(frames)、『スクリプト』(scripts)などの知識の認知的枠組みとも整合する」⁽³⁰⁾ことがその必要不可欠な前提であるとされる。つまり、「裁判官は、事実認定において、柔軟でダイナミックな知識構造(スキーマ)のネットワークを用いて断片的な情報を一

(28) 白取祐司『刑事訴訟法 [第8版]』(日本評論社・2015年)342頁。なお、豊崎七絵「間接事実の証明・レベルと推認の規制」浅田和茂=石塚伸一=葛野尋之=後藤昭=福島至編『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)697頁以下、および、間接証拠については光藤景皎「間接証拠論・その一—主としてアリバイ立証に関連して—」芝原邦爾=西田典之=井上正仁編『松尾浩也先生古稀祝賀論文集・下巻』(有斐閣・1998年)439頁以下、442頁の図表参照のこと。

(29) 平野龍一『刑事訴訟法』(有斐閣・1979年)195頁。

(30) 増田豊『刑事手続における事実認定の推論構造と真実発見』(勁草書房・2004年)324頁。

つのまとまりを成す全体像（ゲシュタルト）へと仕上げる」のであって、「そうした事実認定が正統化されるためには、スキーマ自体の相互主観性のほかに、非典型的ケースの存在の可能性に関するディアロギッシュな吟味が必要不可欠であると考えられる」⁽³¹⁾とされている。すなわち、事実認定の合理性が保たれ、恣意的な判断ではないといえるためには、その断片的知識から一定の認識に至る前提としてのスキーマが相互主観的に納得されるものであり、そうした形で成された推論に対しての非典型的ケースが存在しないと十分に吟味されたことが必要ということになる。

ただ、こうした形で獲得された、事実に関するまとまった認識も、その詳細さについては程度がありうるものであるから、事実認定としてどの程度の詳細なものであるべきか、あるいはどの程度の概括的なものであってよいのかといった問題が生じてくることになる。しかし、そうした事実が実定法によって立証が求められる罪となるべき事実として提示されることになるのであるから、これについては、その認定が必要とされる事実の実体法的意義にかかわってくるというべきであろう。すなわち、その認定されるべき「事実がいかなる程度（概括的に）認定されてもよいかについては、（法的）観点から決定されるべきものである限りにおいて、事実認定には法解釈の余地が不可避免的に含まれているといえ」ることになるし⁽³²⁾、事実認定の対象となる因果関係についても、そうした法解釈による検討がなされるべきことになろう。

（２）飲酒類型危険運転致死傷罪における致死傷結果との因果性

危険運転致死傷罪においては、基本行為である危険運転故意行為と致死傷結果の間の因果関係が重要となることは、これまでの考察

(31) 増田豊、前掲書（前掲注(30)）345頁。

(32) 増田豊、前掲書（前掲注(30)）294頁（しかし、そこでは、だからといってその認定の対象となる因果法則を純然たる法解釈の問題だとすることには疑問が提示されている）。

で明らかであろう。そして、飲酒類型の危険運転致死傷罪にあっては、飲酒による運転困難な状態と致死傷との結果との間の因果関係の存在が重要となってくるのである。

また、先にも述べたように、そうした実体法的意義からの認定に当たって求められる具体性の程度は影響を受けるのであり、「事実認定の対象としての因果性がどの程度具体的に認定されるべきであるかは、実体刑法の立法趣旨・規制目的のトポスから確定されるべきものであって、このトポスに反しない程度の因果関係の概括的な認定は刑事裁判という『言語ゲーム＝物語』においては許容される」⁽³³⁾ という観点からすると、本罪における致死傷結果に対する因果性の認定は、厳密な反証のなしえない程度のものでなければならぬということになる。

では、本件では、その程度にまでいたった、推論スキーマの相互主観的合理性の確認がなされ、そのスキーマに対する反証仮説の排除に至るまでの、非典型的ケースの存在可能性の吟味がなされたといえるのであろうか。

(3) 本件における推論スキーマと非典型的ケースの存在可能性

本件控訴審判決において採用されたスキーマは、①「本件事故後に検出されたアルコールの身体保有量等に照らすと、正常な運転が困難な状態にあったことが客観的に明らかであり、そのような状態になった原因がアルコールの影響によるとしか考えられない」というものであり、②「正常な注意力や判断力を保持している運転者であれば、スマートフォンの画面を見ながら自動車を運転するだけで、あえて危険な運転をしているという自覚を伴うはずであるから、運転中に、進路前方に車両や人等が存在しないか、それらに自車を衝突させる危険がないかという危惧が念頭から離れないのが通常というべきである。しかるに、被告人は、時速50ないし60キロメ

(33) 増田豊、前掲書（前掲注(30)）344頁。

ートル前後という相当な速度で自動車を走行させながら、15秒ないし20秒に及ぶ時間にわたり、ほぼ進路前方を見ることなく下を向き続けていたものであり、相当な時間にわたり、自分が負傷する危険等を含め、交通事故を発生させる危険性に対する配慮がおよそ念頭から抜け落ちていたものと見るほかない。このように、正常な状態にある運転者として通常は考えがたい運転態様の異常さからみて、被告人が本件当時、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にあった旨の事実を認定した原判決の判断過程に不合理な点はなく、十分に首肯できるというべきである。」というものである。

その①では、「正常な運転が困難なものが高度なアルコール身体保有量を有していたのであれば、そのアルコールの影響により正常な運転が困難となったはずである」、とのスキーマ的背景知識が用いられており、②では、「正常な注意力や判断力のある運転者は、スマートフォンを見ながら運転していれば、危険のあることを自覚し、他の車両や人への衝突事故の危惧を抱き続けるはずである」、とのスキーマ的背景知識と、更に「危険性への配慮なく異常な運転を行っていた者がアルコールを摂取していたのであれば、それはアルコールの影響により、前方不注視の危険運転であったはずである」というものが用いられているといえることができる。

確かに、これらのスキーマについては一般的な相互主観的承認が認められるであろうし、そうした推論過程も合理的だということもできよう。

しかし、そうした典型的な場合でなく、非典型的なケースが本件においては存在したのかということについての吟味が十分に成されたといえるのだろうか。こうしたスキーマ的背景的知識は硬直化して働く危険性があるがゆえに、常にディアロギッシュな反証可能性の吟味が不可欠なのである。その意味で、本件控訴審判決は十分な検討が示されたものとは言えないのではなかろうか。

また、「被告人がこれほどまでに異常な運転をしたのは、表面的にはスマートフォンの操作に熱中したことによるものであるが、それは、とりもなおさず、運転をする者の務めとして常に前方の安全を確認しながら車を走行させなければならないという最も基本となる注意力や判断力をほぼゼロに等しいくらいに失っていたからにはほかならない」とする第一審判決も、その前提として、「さきに見たとおり、酒の影響による体調の変化を本人が自覚するほど被告人に酔いが残っていたことを併せ考えると、このような単なる油断では説明の付かないような著しい注意力の減退や判断力の鈍麻は、常識的に見て、まさにその酒の影響によるものとしか考えられない」⁽³⁴⁾としているから、②のスキーマを強く主張するのみで、非典型的ケースの存在可能性を十分に吟味したものとはいえないだろう。

以上の点からすると本件判決は、いずれも実体法的に重要な飲酒運転類型の危険運転行為と致死傷結果との間の因果関係について十分な検討がなされていないものといえることができるのではなからうか。

おわりに

飲酒運転事件に対する社会的問題意識は高くなりつつあるし、新たな対応が常に求められてきているし、その必要も主張されている。そうした主張も対応の必要も理解できるが、そのために刑罰法規やその適用を曖昧なものにしてはならないし、恣意性のあるものにしてはならないと考える。

筆者には、そもそも自動車事故等について、短絡的な刑罰のみによる規制には限界があるのではないかと思えるし、事故をなくすためにはより教育的措置に力を注ぐことの方が効果的ではないかと思

(34) いずれも判決要旨4頁。

われる。それでも刑罰的対応をすることには、一定の意義と効果があるとは思われる。そうした対応をすることで、当該行為が社会的非難対象であり得るという点を示すということにはなりうるし、そうした対応の内容を強化するというにより（より重い罰に処せられるようにする）、社会にその重大性を示し、それに対する厳格な対応をする姿勢を明らかにすることにもなるだろう。しかし、そのために（重処罰を肯定するために）基本行為を故意行為としつつも、その基本犯的行為は処罰対象とせず、そこから重大結果を起こしたものを重く処罰するという規定形式が妥当であるかについては疑問を覚える。本稿で述べたように、本来処罰のために重視されなければならない、その間の因果関係について、危険運転行為そのものの異常性・反規範性や結果そのものの重大性に引きずられ、処罰のために不十分な認定がなされてしまうということが起こりうるからである。

自動車運転活動の社会的有用性から、それに伴う危険は、ある意味で許された危険として配慮しなければならないということは分かるが、逆にこれだけ公共交通機関が一般化してきている現代の状況からすれば、飲酒運転そのものに対する処罰を（刑罰インフレを避けうる限度で）より厳罰化していくことによって、その社会的無価値性・非難可能性を示すことの方が明確で効果的ではないだろうか。

※なお、本稿は平成27年度札幌大学研究助成の成果の一部である。