HOKUGA 北海学園学術情報リポジトリ
学校法人北海学園
北海学園大学
北海商科大学

タイトル	刑事判例研究 札幌地判平成28年11月10日(砂川市一家人死傷事件第一審判決)
著者	神元，隆賢；KANMOTO，Takayoshi
引用	北海学園大学法学研究，52(4)：509-524
発行日	2017-03-30

Hokkai-Gakuen Organization of Knowledge Ubiquitous through Gaining Archives.

判例研究

〈判例研究〉赤信号無視運転致死傷罪の共謀共同正犯を認めた事例（砂川市一家五人死傷事件第一審判決）

札幌地裁平成二八年一一月一〇日判決（控訴）

（平二七（わ）五三二号・平二七（わ）五六〇号・平二七（わ）六九六号・平二七（わ）六九七号：被告人甲及び被告人乙に対する危険運転致死傷、道路交通法違反（予備的訴因　被告人甲に対する過失運転致死傷、道路交通法違反、被告人乙に対する過失運転致死、道路交通法違反）被告事件

（判例集未登載）

神　元　隆　賢

【事実の概要】

平成二七年六月六日午後一〇時三四分頃、北海道砂川市の対面信号機（以下「本件信号機」）のある交差点（南北道路と東西道路が交差、以下「本件交差点」）手前の見通しの良い直線道路（南北道路、片側二車線、停止線あり）において、被告人甲運転の普通乗用車が第一車線を北進し、被告人乙運転の普通貨物自動車が第二車線のすぐ後方を追走して、互いの

自動車の速度を競うように高速度で走行し、本件信号機が約三二秒前から赤表示であったにもかかわらず、甲車が時速約一一一キロメートルで本件交差点に進入、その直後に乙車が時速約一〇〇キロメートルを超える速度で本件交差点に進入したところ、甲車は、左方道路から東進し青信号で本件交差点に進入してきた被害者A（男、当時四四歳）運転、同B（女、当時四四歳）・同C（女、当時一七歳）・同D（男、当時一六歳）・同E（女、当時一二歳）同乗の普通貨物自動車に衝突して停止し、C・Dは衝撃でA車外に放出されて路上に転倒し負傷した。甲車に追走していた乙車は路上のDをれき跨し、さらにDを乙車底部で引きずったまま、救護等の措置を講じず、事故発生の旨を最寄りの警察署の警察官に報告せずに逃走した。A・Bは外傷性ショックにより即死、Cは搬送先の病院において同日午後一一時五五分頃に脳挫傷及び外傷性くも膜下出血により死亡、Dは胸腹部圧迫による窒息により死亡、Eは負傷（びまん性軸索損傷、頭蓋底骨折、加療期間不明）した。なお、甲と乙は飲酒の上、飲み直しに行くために運転中に上記事故を起こしており、事故当時、甲は血液一ミリリットル中〇・三ミリグラム以上のアルコールを身体に保有していた。

以上の事案につき、札幌地検は、甲に対しては、赤信号無視運転致死傷罪（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（以下「自動車運転死傷行為処罰法」）第二条五号）及び酒気帯び運転罪（道路交通法（以下「道交法」）第六五条第一項、同法第一一七条の二の二第三号、同法施行令第四四条の三）の共同正犯（刑法第六〇条）を主位的訴因、過失運転致死傷罪（自動車運転死傷行為処罰法第五条）を予備的訴因とし、乙に対しては、赤信号無視運転致死罪の共同正犯及びひき逃げ運転における救護義務違反罪（道交法第七二条第一項前段、同法第一一七条第二項・第一項）、同報告義務違反罪（道交法第七二条第一項後段、同法第一一九条一項一〇号）を主位的訴因、過失運転致死罪及び救護義務違反罪、報告義務違反罪を予備的訴因として公訴提起した。求刑は赤信号無視運転致死傷罪等の主位的訴因につき甲・乙それぞれ懲役二三年、過失運転致死傷罪等の予備的訴因につき甲・乙それぞれ懲役一〇年であった。

一方、被告人甲・乙及び各弁護人は、主位的訴因について以下のようにして無罪を主張した。

第一に、赤信号無視運転致死傷罪の成否については、甲は、本件停止線手前約四〇〇メートルから四五〇メートルの地点

にある菓子店F付近で青色信号を見たものの、その後は足下に落下したサングラスを探していたために本件信号機の赤色表示を見落としており、一方乙は、甲車のテールランプ付近を見ていたために本件信号機の赤色表示を見落としており、いずれも赤色信号を殊更無視したとはいえないから本罪は成立しないとした。

第二に、赤信号無視運転致死傷罪の（共謀）共同正犯の成否については、甲と乙は、赤信号を殊更無視し、かつ重大な交通の危険を生じさせる速度で自動車を運転することについて共謀していないとした。

第三に、乙は、甲と共謀していないから、D以外の被害者A・B・C・Eの死傷について救護義務及び報告義務を負わないうえ、Dをれき跨し引きずったことの認識がなかったから故意を欠き、救護義務違反罪、報告義務違反罪は成立しないとした。

【判旨】

有罪（甲：懲役二三年　乙：懲役二三年）。

赤色信号を殊更無視したか否かについては、「本件道路上に車両を停止させて意識的に観察した場合、……遅くとも……本件停止線の約五〇〇メートル手前に至れば、進路前方に視線を向けさえすれば本件信号機が赤色表示であることを容易に認識できたと認められる（以下本件停止線の南側約五〇〇メートル手前を『信号認識可能地点』という。）。

本件信号機は本件事故発生の三二秒前からずっと赤色表示であったところ、時速一四〇キロメートルで走行したと仮定しても信号認識可能地点から本件停止線まで約一三秒もの間（速度が遅ければより長い秒数になる。）、ずっと赤色信号が見える状況であったのであるから、本件信号機の赤色表示を見落とすことは、常識的に見て考えられない。……本件信号機の表示は本件事故の三五秒前に青色から黄色に変わっており、甲が述べるとおりF菓子店付近で青色信号を見たのだとすると、甲車は本件停止線までの間を三五秒で走行したことになり、Fは本件停止線の手前約四〇〇メートルから四五〇メートルに位置しているから、その間の甲車の速度は時速約四一キロメートルないし四六キロメートルとなって、被害車両との衝突時の甲車の速度が時速約一一一キロメートルであったことと整合せず、著しく不合理な走行をしたことになる。……さらに、甲の供述を前提とすると、サングラスを探していた時間はせいぜい六秒程度と考えられるところ、仮に

本件交差点に進入する直前の六秒間にサングラスを探していたのだとすると、その間の甲車の速度がそれまでの地点で確認できる最も速い時速一四〇キロメートルだったと仮定しても、サングラスを探し始めた地点は本件交差点の約二三三メートル手前になり、信号認識可能地点からその地点に至るまでに容易に本件信号機の赤色表示を視認できたはずであるし、それにもかかわらず、本件信号機が間近に迫っている状況で、進路前方から視線を外してサングラスを探し始めるという行動を取ること自体、常識に照らし考えがたい。

……他方、被告人乙は、進路前方の甲車のテールランプ付近を見た記憶があるが、本件信号機を見たというはっきりとした記憶がなく、本件交差点進入時には本件信号機が赤色表示であることを認識していなかったと供述する。

しかし、甲車のテールランプ付近を見ていたとしても進路前方の本件信号機は被告人乙の視界に入るはずであり、その赤色表示を見落とすことは考え難く、被告人乙の上記供述は不自然である。仮に被告人乙が甲車ばかりを注視し、本件信号機の表示を全く見ていなかったとすると、被告人乙が過去にも本件交差点を通行したことがあり、本件信号機の存在を知っていたにもかかわらず、信号認識可能地点に至った後も本件交差点に至るまで本件信号機の表示に注意していなかったことになるから、そのような運転態度は本件信号機の表示を意に介していなかったことの表れというほかない。

……以上検討したところによれば、被告人甲及び被告人乙について、いずれも、本件信号機の赤色表示を認識しながらこれに従わず、又は本件信号機の赤色表示を容易に認識できたにもかかわらず、その表示を意に介することなく、本件交差点に進入したことの推認を妨げる事情は認められず、赤色信号を殊更無視したことが認められる。」とした。

甲と乙が、赤信号を殊更無視し、かつ重大な交通の危険を生じさせる速度で自動車を運転することについて共謀したか否かについては、「被告人両名は互いの自動車の速度を意識して自車を高速度で走行させる意思を有していたといえるところ、関係証拠によれば、被告人両名は、そもそも同じ場所から出発して一緒に飲みに行くために同じ目的地を目指していたのであり、……二台の自動車が相前後して非常に近い距離で走行していること、本件交差点に至るまでの間に甲車及び乙車の前後が入れ替わるなどしていることが認められる。このような客観的事情をも併せて考えれば、被告人両名が互いに相手とは無関係に高速度で走行したとは到底考えられ

ず、……互いの自動車の速度を競うように高速度で走行していたことは明らかであり、現に被告人乙は、高速度で走行する甲車についていくために、自分も高速度で走行した旨供述しているところである。

そして、甲車と乙車は、このように互いの走行状況を認識しながら自らも高速度での走行を続け、信号認識可能地点に至ってから本件交差点に至るまでの間も、いずれも減速したり停止したりする様子を見せることなく高速度のままで本件交差点に接近していったのであるから、そのような相手の停止しようとしない走行状況を被告人両名は互いに認識していたということができる。そうすると、被告人両名は、相手が赤色信号に従わずに高速度のままで本件交差点を通過しようとする意思を有していることを認識し、自らも一緒に赤色信号に従わずにそれまでの走行と同様に競うように高速度のまま本件交差点を通過しようとする意思を有していたといえる。

このような事情に照らせば、被告人両名は、本件交差点に進入する時点において、本件信号機の赤色表示に従わずに高速度のままで本件交差点を通過しようとする意思を相通じていたといえるから、赤色信号を殊更無視して重大な交通の危険を生じさせる速度で本件交差点に進入することにつき、被告人両名の間に共謀が成立していたと認めることができる。」とした。

乙に対する救護義務違反罪、報告義務違反の成否については、「被告人両名の間には、赤色信号を殊更無視することについて、共謀が成立するから、乙車が被害車両に衝突したことについても、被告人乙は責任を負う関係にある。すなわち、甲車が被害車両に衝突して傷害を負わせた交通事故も、被告人乙の運転に起因するものといえる。

そして、被告人乙の供述によれば、被告人乙は、自車の前方を高速度で走行して本件交差点に侵入した甲車が交差道路を走行してきた被害車両と出合い頭に衝突したのを認識していたことが認められるから、そのような事故の態様からすれば、被告人乙がこの衝突によって人が負傷したであろうことを認識していたことは常識的に考えて明らかである。……被告人乙は、被害者らが負傷しているとは考えていなかったと供述するが、その趣旨は要するによく考えなかったということに尽きるのであって、被告人乙には救護義務違反及び報告義務違反の故意を否定すべき事情にはならない。

したがって、被告人乙が被害者Dをれき跨したこと又は乙

車の車底部で同人を引きずったことを認識していたか否かを検討するまでもなく、被告人乙には被害車両に乗車していた被害者ら五名に対する救護義務違反及び本件事故についての報告義務違反の罪が成立する。」とした。

量刑については、「被告人甲は、自車を直接被害車両に衝突させており、その衝突だけで三名を死亡させたほか、二名を負傷させている。加えて、酒気帯び運転の罪責もある。そうすると、被告人甲の刑事責任は、赤色信号を殊更無視した危険運転致死傷事案の中でも類を見ないほど重いものというべきである。そして、被告人乙は、責任逃れのための弁解に終始し、自身の責任に向き合い真摯に反省しているとはいえないことなどをも考慮すると、対人賠償無制限の任意保険に加入しており、金銭賠償が見込まれることなどの事情を踏まえても、法律上上限の刑がふさわしい。

また、被告人乙は、被害車両とは衝突していないが、路上に投げ出された長男Dを自車で引きずるという痛ましい態様で死亡させている。さらに、飲酒運転発覚を免れたいとの理由で、被害者らの安否を確認せずに放置して逃走した救護義務違反及び報告義務違反の犯行に加え、逃走後に自分の自動車にビニールシートを掛けるなどして事故に関わった痕跡を隠そうとしたことは、余りに自己中心的な行動であって、この点においても強い非難を免れない。こうしたひき逃げに伴う諸事情をも勘案すると、被告人乙の刑事責任も、被告人甲と同様に、赤色信号を殊更無視した危険運転致死傷事案の中でも類を見ないほどに重いものである。そして、被告人乙は、事件の核心についてごまかすような曖昧な供述に終始し、真摯な反省の態度が認められないことなどをも考慮すると、その責任の重さは被告人甲のものと差異がないというべきであるから、被告人甲と同じ刑にした。」とした。

【評釈】

一　本件で問題となるのは、以下の三点である。

第一は、甲乙は赤色信号を殊更無視したといえるかという点である。自動車運転死傷行為処罰法に規定される罪のうち、第二条四号に規定される妨害運転致死傷罪、同五号に規定される信号無視運転致死傷罪、同法第四条に規定される発覚免脱罪の三罪については、危険運転につき、客観的要素にかかる事実の認識である故意を超えた、主観的超過要素としての目的が要求される目的犯と解される[1]。すなわち、妨害運転致死傷罪では、人または車の通行を妨害する目的が必要で

ある。この目的は、相手方に衝突を避けるための急な回避措置をとらせるなど、相手方の自由かつ安全な通行の妨害を積極的に意図することをいい、何らかの事情でやむなく割り込むような場合は、通行妨害を認識していたとしても本罪を構成しない。[2] 発覚免脱罪では、アルコールまたは薬物の影響の有無または程度が発覚することを免れる目的が必要である。

そして信号無視運転致死傷罪では、赤色信号またはこれに相当する信号を殊更に無視する目的が必要である。「殊更に無視」には、赤色信号を認識している場合に加え、赤色信号であったとしてもこれを無視する意思も含まれる。[3] 単なる過失による赤色信号の見落としや、信号の替わり際で赤色信号であることに未必的認識しかない場合は、「殊更」であるとは言えない。しかし、赤信号を認識し、すぐブレーキをかければ停止線を越えて交差点内横断歩道手前で停止できたにもかかわらず、減速せず交差点に進入した場合は「殊更」に当たる。[4] 従って、赤信号を認識してから衝突までの間に自車を停止させるだけの時間的、距離的余裕がどの程度あったのか、交差点進入時に減速していたかが、「殊更」であるかを判断する基準となる。

これにつき、名古屋地判平成二一年八月一〇日（判例集未登載）は、信号機のある交差点において、酒気帯び状態（呼気一リットル中アルコール〇・一五ミリグラム）の被告人運転の普通貨物自動車が時速七〇キロメートルで直進しようとし、交差点手前にある停止線から約五一メートルの地点で黄信号表示を認めたものの、黄信号の間に停止せず停止線を通過できると認識して進行を続け、その後、停止線手前約三一・二メートルの地点で赤右折矢印信号に気づいたが急制動の措置を講じず上記速度で交差点に進入し、自転車横断帯を横断していた被害者登搭乗の自転車に衝突し被害者を負傷させた事案について、酒気帯び運転罪に加えて信号無視運転致傷罪（旧第二〇八条の二第二項後段）が成立するかが争われ、検察官は、赤右折矢印信号を認めてから、反応秒数を普通（平均）の〇・七五秒で急制動すれば、停止線を約一〇・二メートル超え、交差点内交差部分の約一二・五メートル手前の地点で停止可能であったなどと主張したところ、「被告人が赤色信号と気付いてから反応秒数にしてわずか〇・七五秒の間に、通常の制動措置とは異なる急制動の措置を講じた場合の制動距離を考えた上、本件停止線をどの程度超えるかを認識し得たと主張するものであって、被告人が現実にそのような認識を持つことができたかは甚だ疑問である。……このような瞬

時の判断を怠ったことをもって、あえて赤色信号を無視したものとは言い難い。」などとし、「刑法二〇八条の二第二項後段の赤色信号を『殊更に無視し』たものには該当しないから、危険運転致傷罪は成立しない。」として、自動車運転過失致傷罪の成立を認めるにとどめた。

一方、本判決は、甲については、「時速一四〇キロメートルで走行したと仮定しても信号認識可能地点から本件停止線まで約一三秒もの間（速度が遅ければより長い秒数になる。）、ずっと赤色信号が見える状況であったのであるから、本件信号機の赤色表示を見落とすことは、常識的に見て考えられない。」として「殊更」の目的を認め、乙についても、甲車のテールランプに気を取られて信号機を見ていなかったので「殊更」ではなかったとの主張に対し、信号認識可能地点が甲と同じ（従って時間的余裕、距離的余裕も同じ）であったこと、過去にも本件交差点を通行したことがあり本件信号機の存在を知っていたこと等から、やはり「殊更」の目的を認めた。名古屋地判平成二一年八月一〇日の〇・七五秒、三一・二メートルという時間的・距離的余裕と比べ、本件の最短で約一三秒、約五〇〇メートルという時間的・距離的余裕ははるかに大きい。しかも甲乙車とも本件交差点に時速一〇〇キロメートル以上の高速で進入し、減速等をまったくしていない。以上から、本件において「殊更」の目的を認めたのは妥当であったように思われる。

二　第二は、甲と乙が、赤信号を殊更無視し、かつ重大な交通の危険を生じさせる速度で自動車を運転することについて共謀したとして、共同正犯を認めうるかという点である。

二人以上の者が共同、すなわち、共同して犯罪を実行する意思（共同実行の意思）をもって、共同して実行行為をなし（共同実行行為）、犯罪を実現した場合、刑法第六〇条により、共同者全員が共同正犯として、正犯者の刑事責任を問われる。共同正犯となった者は、犯罪の一部について実行したにすぎない場合であっても、発生した結果全体についての刑事責任を問われる。さらに判例は、共同正犯の概念をさらに進め、共同実行行為がなくとも、共謀関係があれば共同正犯として処罰すべきであるという共謀共同正犯の概念を旧刑法時代から一貫して認めており、[5] 学説上も法的根拠を巡る争いはあるものの、共謀共同正犯の概念自体を否定する論者は今日では皆無であるといってよい。

そして本件では、甲乙間に赤信号無視運転の共謀があった

とすれば、甲と乙は一部実行全部責任の原則により、自らの惹起した結果のみならず、共謀者の惹起した結果についても刑事責任を負うこととなる。具体的には、甲は自ら惹起したA・B・Cの死亡及びD・Eの負傷に加え、Dの死亡についても刑事責任を負うこととなる。さらに乙は自ら惹起したDの死亡及び救護義務・報告義務違反に加え、A・B・Cの死亡、D・Eの負傷、A・B・C・Eについての救護義務・報告義務違反についても刑事責任を負うことになる。

これにつき、本判決は、甲乙両名が同じ場所から飲み直しに行くため一緒に同じ目的地を目指していたこと、甲乙車が相前後して走行し前後が入れ替わるなどしていたこと、甲乙車とも本件交差点に至るまで減速、停止せず高速度のままであったこと等の客観的事情、さらに乙の「高速度で走行する甲車についていくために、自分も高速度で走行した」旨の供述から、「相手の停止しようとしない走行状況を被告人両名は互いに認識していたということができる。そうすると、被告人両名は、相手が赤色信号に従わずに高速度のままで本件交差点を通過しようとする意思を有していることを認識し、自らも一緒に赤色信号に従わずにそれまでの走行と同様に競うように高速度のまま本件交差点を通過しようとする意思を有していたといえる。」とし、赤信号無視運転につき「被告人両名の間に共謀が成立していたと認めることができる。」として、共同正犯の成立を認めた。乙については、自ら惹起した死亡結果がD一人のみであるにもかかわらず、甲と同じ懲役二三年という極めて重い量刑が選択されたが、後述する懲役四～五年という死亡者一人の危険運転致死傷事件の量刑相場に照らすと極めて過大である。従って、この量刑が甲との共謀共同正犯を前提にした、死亡者多数の危険運転致死傷事件としてのものであることは明らかである。

本判決における共謀の認定については、「共謀とは、基本的に犯行前に申し合わせをすることを指す。時代の移り変わりとともにその概念は広がり、今回の判決でさらに適用のハードルは下がった。……あまり適用を広げすぎると、仲間同士による犯行は全て共謀が認定されることになりかねない。」[6]との指摘がある。最高裁判例は、共謀共同正犯における共謀の認定について、共謀が事前に形成される（事前共謀）か犯行現場において形成される（現場共謀）かは問わず、さらに明示的方法によるか黙示的方法によるかも問わないとの立場を採っている。すなわち、最決平成一五年五月一日刑集五七巻五号五〇七頁（スワット事件）は、暴力団組長である被告

人が「スワット」と呼ばれる数名のボディーガードを随行させ、スワットらは自発的に被告人警護のためけん銃を所持していた事案について、「被告人とスワットらとの間にけん銃等の所持につき黙示的に意思の連絡があったといえる」として、けん銃不法所持罪の共謀共同正犯を認めた。最判平成二一年一〇月一九日判タ一三一一号八二頁も同様の事案につき、ボディーガードらについて被告人は「けん銃を所持していることを認識した上で、それを当然のこととして受入れて認容していたものと推認するのが相当である。」として、共謀を否定した原判決を破棄差戻した。もっとも、最高裁は、単に共謀があればすべて共同正犯となるというのではなく、その犯行全体を通じて重要な役割を共謀者が果たしていたかを基準に共謀共同正犯の成立を認めている。すなわち、最判昭和三三年五月二八日刑集一二巻八号一七一八頁（練馬事件）は、製紙会社の工場において二つの労働組合が結成され互いに反目対立していたところ、共産党員二名が、第一組合員の反感を利用して、第一組合員が第二組合員を傷害した事件を扱った巡査に暴行を加えることを企図し、他の共産党員及び第一組合員ら八名と協議し、その八名が実行を担当して巡査を路上に誘い出し暴行、死亡させた事案について、現場に行かなかった共産党員二名も含めた全員につき傷害致死罪の共謀共同正犯が成立するかが争われたところ、「共謀共同正犯が成立するには、二人以上の者が、特定の犯罪を行うため、共同意思の下にいったいとなって互に他人の行為を利用し、各自の意思を実行に移すことを内容とする謀議をなし、よって犯罪を実行した事実が認められなければならない。したがって右のような関係において共謀に参加した事実が認められる以上、直接実行行為に関与しない者でも、他人の行為をいわば自己の手段として犯罪を行ったという意味において、その間刑責の成立に差異を生ずると解すべき理由はない。さればこの関係において実行行為に直接関与したかどうか、その分担または役割のいかんは右共犯の刑責じたいの成立を左右するものではないと解するを相当とする。」として、傷害致死罪の共謀共同正犯を認めた。

以上の、共謀は現場共謀かつ黙示的であってもよく、さらに犯罪全体についての重要な役割を認定できれば共謀共同正犯を認めうるとの最高裁判例の立場は、学説上も概ね支持されている。(7) これに照らすと、本件についても、甲乙間では言葉による明示こそなされなかったものの、互いの極めて危険な走行態様を認識しつつ、いわゆる公道レースのごとく競う

ようにして減速せず走行を継続したのであるから、黙示的方法、さらにはそれを超えた運転車両の挙動による意思の連絡・疎通が、現場共謀として事故発生前の危険運転時に存在していたというべきである。さらに、赤信号無視の公道レースという本件事故に至る危険運転の態様自体、甲乙両者の危険運転行為が不可欠であるから、甲乙両者の役割が極めて重要であることは言うまでもない。

ところで、本件については、「車の運転はそれぞれの運転手が責任を負うという考えが根強く、今回の共謀の認定は従来の刑事法の理論から外れている」[8]との指摘がある。過失運転致死傷罪が問題となる通常の交通事故を想定するならば、この指摘は妥当する。過失犯について、判例・通説は、共同して注意義務を負う複数者に対し過失犯の実行共同正犯を認めうるとの立場を採っており[9]、監督過失等、一定の範囲の注意義務者に対する過失責任を問うことは可能であるから、そもそも共謀共同正犯の概念を過失犯に導入する意味自体が乏しい。本件が、危険運転によらない、単純な交差点における北進甲・乙車と東進A車の出合い頭の衝突事故であれば、甲乙はそれぞれ互いの車両の運行について注意義務を負わないから、甲はA・B・Cの死亡及びD・Eの負傷についてのみ、乙はDの死亡についてのみ過失責任を問われ、共謀共同正犯論を用いる余地もない。

しかし、危険運転致死傷罪はそもそも過失犯ではないから、交通犯罪であるからといって、従来の過失運転致死傷事件と同様に考えるべきではなかろう。すなわち、危険運転致死傷罪は、刑法典上に置かれていたときには、重大、悪質な交通事故の運転者が危険運転行為を故意で行っている点が考慮され、過失傷害の罪に関する第二十八章ではなく、傷害の罪に関する第二十七章において旧第二〇八条の二に規定されていた。現行の自動車運転死傷行為処罰法上の危険運転致死傷罪も、単なる過失犯ではなく、酩酊運転致死傷罪（第二条第一号）は故意犯である道交法上の酒酔い運転罪（道交法第六五条第一項、同第一一七条の二第一号）を基本犯、準酩酊運転致死傷罪（第三条第一項）は酒気帯び運転罪を基本犯、病気運転致死傷罪（第三条第二項）は過労運転等罪（道交法第六六条、同第一一七条の二の二第七号）を基本犯、妨害運転致死傷罪は直接接触しない態様の暴行罪（刑法第二〇八条）を基本犯、赤信号無視運転致死傷罪は信号無視運転罪（道交法第七条、同第一一九条第一号の二）を基本犯とし、それぞれ死傷の結果を加重的結果とする結果的加重犯と解される。こ

のように、危険運転致死傷罪が危険運転に関する故意犯を基本犯とする結果的加重犯であることに照らせば、運転車両の挙動による意思の連絡・疎通をもって故意の危険運転を共謀したとして、致死傷罪の共同正犯を肯定することに、格別の問題はないように思われる。

三　第三は、量刑である。本判決は、甲乙ともに、その刑事責任は赤色信号を殊更無視した危険運転致死傷事案の中でも類を見ないほどに重いとして懲役二三年とした。

危険運転致死傷罪の科刑の範囲は、危険運転致傷罪で懲役一月から懲役一五年、危険運転致死罪で懲役一年から懲役二〇年といずれも広い。そして本罪の量刑相場は、格別の事情がなければ、死亡者一名の事案では懲役四～五年前後が一般的であり[10]、これは従来の業務上過失致死罪の相場の二倍程度であること、死亡者一名の傷害致死罪の量刑相場が懲役四年から五年であることからして、均衡はとれているとの指摘がある[11]。もっとも、無保険であるなどして被害弁済が不確実であったり、無免許、前科、危険運転の内容が特に悪質であるなどの格別の事情がある場合には、一名死亡事案であっても懲役七～一〇年が選択される傾向にある[12]。これに対し、被害者が多数死亡した事案では、危険運転致死傷罪単独での法定刑の上限である、懲役二〇年近辺に量刑が集中する傾向にある[13]。

本件と被害の程度が比較的近い危険運転致死傷事件としては、以下のものが挙げられる。

名古屋地判平成二二年一〇月二二日（判例集未登載）は、ブラジル国籍の被告人が、同国人の共犯者らとともに自動車盗四件、事務所・店舗荒らし三件を組織的、常習的に行ったうえ、無免許で無登録・無車検・無保険の車両を運行中、パトカーの追跡から逃れるため、赤信号を無視して高速度で交差点に進入し、歩道上で信号待ちをしていた通行人三人（当時三四歳、二九歳、二九歳）をはね飛ばして死亡させそのまま逃げ去った事案について、「量刑上最も重視すべきは、危険運転行為により三人を死亡させた死亡ひき逃げ事件であり、その被害結果等の重大性、犯行自体の危険性等の事情は非常に重く受け止めなければならない。そして、これに加えて、同種前科を有する被告人が盗みを続けてきたことなどを併せ考慮すると、被告人の刑事責任は誠に重大であり、長期間の懲役刑は免れない。」としたうえで、被告人なりに反省を深めていることを考慮し、量刑を懲役二三年とした。もっとも、

この判決では赤信号無視運転致死傷罪、道交法上の救護義務違反罪、同報告義務違反罪、同無免許運転罪、同無登録運行罪、同無車検運行罪、自賠法上の無保険運行罪（第八六条の三第一号、第五条）に加え、複数の窃盗罪、窃盗未遂罪、建造物侵入罪が併合罪となっていることから、純粋な交通犯罪の量刑として見ることには抵抗がある。

最決平成二三年一〇月三一日刑集六五巻七号一一三八頁（福岡海の中道大橋飲酒運転事件）は、酩酊運転により三人が溺死、二人名が負傷（ともに加療約三週間を要する全身擦過傷等）し、ひき逃げ後に発覚は必至の状況で自首が成立した事案について、量刑を懲役二〇年とした。

札幌高判平成二七年一二月八日（判例集未登載、小樽飲酒ひき逃げ事件）は、酩酊運転により三人（当時三〇歳、二九歳、二九歳）が死亡、一人（当時三〇歳）が負傷（加療約一年間を要する右大腿骨骨幹部骨折、頸椎骨折等）し、ひき逃げ後に自ら一一〇番通報をして検挙に応じた事案について、量刑を懲役二二年とした。

一方、本判決は、純粋な交通犯罪としては極めて重い懲役二三年という量刑を甲乙両名に選択している。もっとも、本件では、四人死亡、一人負傷しかも重度後遺障害を残すという、危険運転致死傷事件の中でも過去に類をみない甚大な被害を惹起したこと、上掲三判例ではいずれも被告人が反省の態度を示していたのに対し、本件被告人甲乙はいずれも反省の態度を示していないこと等に鑑みれば、懲役二三年という量刑の選択もやむを得ないように思われる。

交通事故の発生件数は、近年は平成一六年をピークに減少の一途をたどっている。さらに交通事故による死者数は、北海道に限定しても、平成一九年が二八六人であったところ、近年は平成二三年一九〇人、平成二四年二〇〇人、平成二五年一八四人、平成二六年一六九人、平成二七年一七七人と、[14] 若干の増減はあるが減少傾向にあるといってよい。もっとも、これは、重大、悪質な交通事故の頻発に対応するため近年なされた重罰化路線に基づく一連の法改正、すなわち平成一三年の道路交通法の改正及び危険運転致死傷罪（刑法旧第二〇八条の二）の新設、平成一九年の自動車運転過失致死傷罪（刑法旧第二一一条第二項）の新設、平成二六年の自動車運転死傷行為処罰法の施行によるところが大きいように思われる。とくに平成一三年の危険運転致死傷罪の新設は、平成一六年以降の交通事故発生件数の減少に大きく寄与していると評価できよう。今日では、上述したように交通犯罪はかつ

てと比べ大幅に減少しているものの、それでも大量の死傷者を発生させる凶悪な交通犯罪が後を絶たない。危険運転致死傷罪を暴行罪や道交法上の危険運転に関する故意犯の結果的加重犯と位置づけるのであれば、現行法上は、傷害罪、傷害致死罪との関係で、必ずしも刑の不均衡を生じているわけではなく、裁判員裁判対象事件として量刑に民意が強く反映していることに鑑みても、重大、悪質な交通犯罪に対する重罰化路線は支持してよいように思われる。

四　最後に、危険運転致死傷罪は構成要件が緻密であるため、実務において検察官が本罪を訴因に記載したとしても、危険運転の認定が危ぶまれることがある。具体的には、酩酊運転致死傷罪では、飲酒運転で死傷事故を惹起した事案について、飲酒運転の程度が酩酊運転に該当する程度であったか、該当するとして、酩酊運転が加重的結果としての死傷と因果関係を有していたか、言い換えれば酩酊状態の影響により死傷事故が惹起されたかが問題となる。制御困難運転致死傷罪では、制御困難といえる程度の速度に至っていたかが問題となる。赤信号無視運転致死傷罪では、本件のように、赤信号を「殊更に無視」する積極的意図があったかが問題となる。

以上のような点につき疑念の残る場合について、検察官は、起訴の際に危険運転致死傷罪を主位的訴因（主位的訴因）、過失運転致死傷罪（法改正前は業務上過失致死罪あるいは自動車運転過失致死傷罪）及び道路交通法違反の罪を予備的訴因として起訴状に記載し、危険運転致死傷罪が裁判所によって認められない場合に備えることがある。[15] 実際に予備的訴因が活用された例は、千葉地判平成一六年五月七日判タ一一五九号一一八頁（主位的訴因である制御困難運転致死罪の成立を認めず予備的訴因である業務上過失致死罪の成立を認めた）、高松高判平成一八年一〇月二四日高刑速平成一八年四四七号三九一頁（主位的訴因である赤信号無視運転致傷罪の成立を認めた）、前掲名古屋公判平成一九年一二月二五日（主位的訴因である赤信号無視運転致死罪の成立を認めた）、松山地判平成二〇年一月一七日判タ一二九一号三一一頁（主位的訴因である制御困難運転致死罪の成立を認めず予備的訴因である業務上過失致死罪の成立を認めた）、名古屋地判平成二一年八月一〇日（判例集未登載）（主位的訴因である信号無視運転致死罪の成立を認めず予備的訴因である業務上過失致死罪の成立を認めた）、前掲最判平成二三年一〇月三一日（主位的訴因である酩酊運転致死傷罪の成立を認めた）など多数ある。

もっとも、確実な嫌疑に基づいて公訴提起しようとする検察官にとって、予備的訴因や択一的訴因の記載（刑事訴訟法第二五六条第五項）は抵抗があるため、一般的には、当初から予備的訴因が用いられることは稀で、証拠調べの結果に応じて予備的訴因が追加されることがあるにとどまるとの指摘がある。[16] 名古屋地判平成二一年八月一〇日、最判平成二三年一〇月三一日、小樽飲酒ひき逃げ事件の第一審である札幌地判平成二七年七月九日（判例集未登載）なども、検察官が当初は起訴状に酒酔い運転罪、業務上過失致死傷罪あるいは過失運転致死傷罪を訴因として記載し、後に訴因の変更、追加を行い危険運転致死傷罪を主位的訴因とした。そして最判平成二三年一〇月三一日、札幌地判平成二七年七月九日では、このような訴因の変更、追加が、危険運転致死傷罪の適用を求める署名活動の末に行われた。しかし、法の安定性に鑑みるならば、訴因が署名活動により変更されるというのは到底妥当とは言えまい。そもそも、検察官が当初から予備的訴因を活用していれば、署名活動による訴因変更という事態には至らないのである。その意味では、当初から予備的訴因が活用され、罪名について訴因変更がなされなかった（ただし、犯罪事実について、本件信号機が赤表示であった時間を「約三三秒前」から「約三二秒前」に改め、さらに甲乙車の速度をそれぞれ「時速約一三五ないし一五〇キロメートル」から「時速約一一一キロメートル」に改める訴因変更はなされている）本件の公訴提起は至極妥当であったといえよう。

（1）大谷實『刑法講義各論』（新版第四版補訂版・二〇一五年）四四頁。
（2）西田典之『刑法各論』（第六版・二〇一二年）五三頁。
（3）最決平成二〇年一〇月一六日刑集六二巻九号二七九七頁。
（4）東京高判平成二六年三月二六日判タ一四〇三号三五六頁。
（5）判例は枚挙に暇がないが、現行刑法下の主立った判例として、大判大正一一年四月一八日刑集一巻二三三頁（恐喝罪）、大判昭和六年一一月九日刑集一〇巻五六八頁（現住建造物放火罪）、大判昭和一一年五月二八日刑集一五巻七一五頁（強盗罪、窃盗罪）、最判昭和三三年五月二八日刑集一二巻八号一七一八頁（傷害致死罪）などがある。
（6）北海道新聞二〇一六年一一月一一日朝刊三八頁四段目（池田良彦）。
（7）大谷『刑法講義総論』（新版第四版・二〇一二年）四二九頁、西田『刑法総論』（第二版・二〇一〇年）三五〇頁、前田雅英『刑法総論講義』（第六版・二〇一五年）三五三頁。
（8）北海道新聞二〇一六年一一月一一日朝刊三八頁六段目（内田博文）。

(9) 最判昭和二八年一月二三日刑集七巻一号三〇頁、大塚仁『刑法概説（総論）』（第四版・二〇〇八年）二九七頁、大谷・総論四一三頁。

(10) 原田國男『量刑判断の実際』（第三版・二〇〇八年）三九三頁は、平成一四・一五年の判例を多数参照したうえで、「誤解を恐れず、極めて大雑把にいえば、求刑が懲役六年で、判決は懲役四年が多く、……当面懲役四年前後が標準科刑であるといえよう。」とする。東京地八王子支判平成一九年三月二二日（判例集未登載）（制御困難運転致死罪、死亡者一名、懲役六年）、名古屋高判平成二一年七月二七日高検速報七三七号（赤信号無視運転致死罪、死亡者一名、懲役五年）、東京高判平成二二年九月二八日東高刑報六一巻二一七頁（制御困難運転致死罪、死亡者一名、負傷者二名、懲役三年）等の近年の判例に鑑みるに、この量刑相場は現在においても大きな変化はないと言ってよいであろう。

(11) 原田『裁判員裁判と量刑法』（二〇一一年）二四九頁。

(12) 仙台地判平成一八年一〇月三日（判例集未登載）（酩酊運転致死罪、懲役七年）、最判平成二〇年一〇月一六日刑集六二巻九号二七九七頁（赤信号無視運転致死罪、懲役一〇年）、大阪地堺支判平成二二年七月二日（判例集未登載）（酩酊運転致死罪、懲役七年）、札幌地判平成二四年六月八日（判例集未登載）（酩酊運転致死傷罪、死亡者一名、負傷者二名、懲役一〇年）など。

(13) 原田『裁判員裁判と量刑法』二五〇頁。近年の判例の量刑動向については、拙著・前掲評釈一三九頁以下参照。

(14) 北海道警察ホームページ「北海道の交通事故概況」https://www.police.pref.hokkaido.lg.jp/statis/jiko/jikomonth/jikomonth.html

(15) 千葉地判平成一六年五月七日判タ一一五九号一一八頁（主位的訴因である制御困難運転致死罪の成立を認めず予備的訴因である業務上過失致死罪の成立を認めた）、高松高判平成一八年一〇月二四日高刑速平成一八年四四七号三九一頁（主位的訴因である信号無視運転致傷罪の成立を認めた）、名古屋公判平成一九年一二月二五日高刑速平成一九年（七二九号）四二九頁（主位的訴因である赤信号無視運転致死罪の成立を認めた）、松山地判平成二〇年一月一七日判タ一二九一号三一一頁（主位的訴因である制御困難運転致死罪の成立を認めず予備的訴因である業務上過失致死罪の成立を認めた）、名古屋地判平成二一年八月一〇日二〇〇九WLJPCA〇八一〇九〇〇一（主位的訴因である信号無視運転致死罪の成立を認めず予備的訴因である業務上過失致死罪の成立を認めた）、最判平成二三年一〇月三一日刑集六五巻七号一一三八頁（主位的訴因である酩酊運転致死傷罪の成立を認めた）。

(16) 松尾浩也『刑事訴訟法（上）』（新版・一九九九年）一四七頁、上口裕『刑事訴訟法』（第四版・二〇一五年）二三八頁。