

危険運転致死傷罪（赤色信号殊更無視類型） における交通の危険

東京地方裁判所令和 4 年 3 月 22 日刑事第 16 部判決

令和 3 年合（わ）第 51 号 危険運転致死傷被告事件

有罪（懲役 6 年 6 月、求刑 7 年 6 月）

LEX/DB25593163、LLI/DB L07730649、2022WLJPCA03226007

伊 藤 亮 吉

目次

- 一 事実の概要
- 二 判旨
- 三 評釈

一 事実の概要

裁判所が認定した事実によると、「被告人は、〔某〕日午後 8 時 46 分頃、普通貨物自動車（以下「被告人車両」という。）を運転し…信号機による交通整理の行われている交差点（以下「本件交差点」という。）を P 方面から Q 方面に向かい直進するに当たり、対面信号機（以下「本件信号機」という。）が赤色の灯火信号を表示しているのを同交差点入口の停止線（以下「本件停止線」という。）手前 27.9 メートルの地点で認めながら、これを殊更は無視し、重大な交通の危険を生じさせる速度である時速約 57 キロメートルで自車を運転して同交差点に進入したことにより、折から同交差点直進方向出口に設けられた横断歩道（以下「本件横断歩道」という。）

上を信号に従い右方から左方に向かい横断歩行中の A（当時 42 歳）及び B（当時 11 歳）を前方約 5.7 メートルの地点に認め、急制動の措置を講じたが間に合わず、前記 A らに自転車前部を衝突させて同人らを路上に転倒させた上、前記 B を自転車車底部に巻き込み、引きずるなどし、よって、前記 A に加療約 222 日間を要する左脛腓骨解放骨折等の傷害を、前記 B に多発外傷の傷害をそれぞれ負わせ、同日午後 9 時 59 分頃、東京都…病院において、同人を前記傷害により死亡させたものである。」

検察官は、被告人に危険運転致死傷罪（赤色信号殊更無視罪）（自動車運転死傷行為処罰法 2 条 5 号、現在では同法 2 条 7 号）（以下、「本法」、「本罪」とする）の成立を主張した（なお、本稿において「本罪」という用語は致死罪と致傷罪を特に区別せずに使用し、また、平成 25 年改正前の刑法 208 条の 2 第 2 項後段の罪についても同一の犯罪として区別することなく扱うものとする）。

二 判旨

「1 前記のとおり、被告人は、本件停止線手前約 27.9 メートル地点で本件信号機が赤色信号であることを認識していたと認められる。そして、本件停止線から本件交差点入口までの距離が更に約 25.5 メートルあることを考えると、時速約 57 キロメートルで走行していたとしても、一般の自動車運転者であれば、ブレーキペダルを踏んで停まることを選択する状況と認められる。また、関係証拠によれば、客観的にも、急ブレーキをかければ、本件停止線先約 10.2 メートル地点（本件交差点入口から約 15.3 メートル手前の地点）で停止可能であったことが認められる。さらに、急ブレーキをかけた結果、仮に本件交差点内に進入し、左方交差道路を塞ぐ形となってしまったとしても、本件交差点内に交差道路から車両等が直ちに進入してきて危険が発生するような状況でもなかったと認められる。

2 そして、被告人は、通勤のために約 40 年間、本件現場道路を通っていたというのであるから、本件交差点の形状等をよく理解していたと認められる上に、被告人は、公判廷において、『交差道路から進入してくる

車両もなく、今のうちだったら本件停止車両を追い越せるかなと思い、本件交差点に入ってしまった』旨供述している。

そうすると、被告人は、赤色信号を認識した時点で急制動の措置を取れば、特段の危険なく停止させることが可能であって、被告人もそのことを認識していたにもかかわらず、赤色信号に従うことなく、時速約 57 キロメートルのまま被告人車両を進行させたと認めることができる。

3 以上によれば、被告人は、赤色信号を殊更に無視し、時速約 57 キロメートルという、重大な交通の危険を生じさせる速度で被告人車両を進行させたと認められるから、被告人には、判示のと通りの危険運転致死傷罪が成立する。」

三 評釈

1 問題の所在

本件は、被告人が車両を運転し、片側 3 車線の道路の第 1 通行帯を走行中に、赤色信号を無視して停止線を通過し、その際本件交差点出口の第 1 通行帯に車両が停止していた（本件停止車両）ことから、第 2 通行帯に向かって進路を変更しながら進行して交差点内に進入し、自車を被害者らに衝突させて死傷させた事案において、本罪の成立が肯定されたものである¹。本件事案においては、「本件信号機が黄色信号から赤色信号へ変わったのは、被告人が本件停止線手前約 39.6 メートル地点を走行していた頃であ」るところ、被告人が赤色信号を認識した地点について主張に争いがあり、検察官は本件停止線手前約 27.9 メートルである（赤色信号に変わってから約 11.7 メートル進行した地点）としたのに対して、弁護人は本件停止線手前約 12.4 メートルである（同約 27.2 メートル）とした。

1 信号機により交通が規制されている場所（交差点）における停止位置とは停止線を意味する（道路交通施行令は 2 条 1 項赤色の灯火 2 号、備考）。そして、交差点への進入は、「車両等の通行の妨害となるおそれがあるときは」故意によると過失によると問わず処罰対象とされている（道路交通法 50 条 1 項、120 条 1 項 5 号、3 項）。ここでの「車両等」に歩行者が含まれることは当然である。

本判決は検察官の主張を採用して前記のとおり認定した。特に、赤色信号を認識した被告人が急制動を講じれば「本件停止線先約 10.2 メートルの地点（本件交差点入口から約 15.3 メートル手前の地点）で停止可能であった」とするのは、被告人が赤色信号を認識した地点では本件停止線手前で停止することはできなかったが、本件交差点内に入ることなく本件交差点入口手前で停止することが可能であることを示すものであり、本件事案は「停止位置を越えるが交差点に進入する前で停止が可能な場合」と位置づけることができよう。

これに対して、弁護人主張のとおり、被告人が赤色信号を認識した本件停止線手前約 12.4 メートルの地点で急制動を講じた場合には、本判決が急制動から停止まで約 38.1 メートル要すると認定したことに基づけば、急制動の地点から約 38.1 メートル進んだ本件停止線から約 25.7 メートル先の地点、すなわち、本件交差点入口から約 0.2 メートル進んだ地点で被告人車両は停止することが可能であったと計算することができる。これからすると、被告人が赤色信号を認識した時点では、被告人車両を本件交差点内に（若干とはいえ）進入させることなくして停止させることができなかったことが示される。そうすると、本件事案は「交差点内に（若干）進入することなくしては停止できない場合」と位置づけることができよう。

こうして本件事案では、「停止位置を越えるが交差点に進入する前で停止が可能な場合」は犯罪の成否にどのような影響があるか、また、これと「交差点内に（若干）進入することなくしては停止できない場合」の両者は本罪の成否にどのような影響があるか、両者を区別する意味はどの程度あるかを問題とすることができる。

2 停止位置と交通の危険

(1) 本罪が規定する赤色信号を「殊更に無視し」とは、故意に赤色信号に従わない行為のうち、およそ赤色信号に従う意思のないものをいう²

2 井上宏ほか「刑法の一部を改正する法律の解説」法曹時報 54 巻 4 号（平成 14 年）73 頁。

ところ、本罪成否に関する典型例として、赤色信号についての確定的な認識があり、停止位置で停止することが十分可能であるにもかかわらず、これを無視して進行する場合には、本罪の成立が肯定されるが、これに対して、赤色信号無視であっても、すでに安全に停止することが困難な地点に至って初めて赤色信号に気づいた場合には本罪の成立が否定されるとするのが立法趣旨である³。この相違は、赤色信号の存在を認識した時点で、「停止位置で停止することが十分可能」なのか、それとも、「すでに安全に停止することが困難」なのかを問題とするようにおもえる⁴。

（２）そうすると、この分類からは、停止位置での停止が不可能であれば、安全に停止することが困難であることを示すことになりそうである。しかし、この両者は直接的な排他関係を有するものではない。停止位置での停止が不可能であっても、安全に停止することが可能な例はいくらでもありうるから、両者を直結させる必要性はないからである⁵。本判決においても、「本件停止線先約 10.2 メートル地点…で停止可能であった」と、被告人車の停止可能位置について言及するが、停止位置での停止ができなかったとしても本罪の成立を肯定している。

また、停止位置での停止は道路交通法規上求められる規範ではあるが、それだけで本罪の成否が決定されるものではない。本罪を含む危険運転致死傷罪に掲げられている危険運転行為は、悪質・危険な自動車の運転行為のうち、重大な死傷事犯となる危険が典型的に極めて高い運転行為であり、暴行による傷害・傷害致死に準じた重い法定刑により処罰すべきものと認められる⁶ことから、本罪の基本行為に内在される人を死傷させる危険性

3 井上ほか・前掲注（２）73－74 頁。

4 本罪の成立範囲について詳細は、伊藤亮吉「判批」名城法学 67 巻 4 号（平成 30 年）27－44 頁。

5 判例には、赤色信号を認識した地点で直ちに制動措置を講じれば停止線の手前で停止できたことに言及するものがある（津地判平成 14 年 5 月 8 日判時 1790 号 159 頁、名古屋高判平成 21 年 7 月 27 日高刑速平成 21 年 195 頁）が、これは事実関係を述べるだけで、停止線の手前で停止できることが本罪の成否にとって決定的なことを指摘するわけではない。伊藤・前掲注（４）31 頁を参照。

6 井上ほか・前掲注（２）55－56 頁。

と関係する安全に停止することの可否を重視すべきこととなる。

こうして、本罪においては、停止位置での停止に意味があるわけではない。停止位置での停止は安全な停止の基本であり、立法趣旨であげられるのは本罪の成否に関する典型例を示す程度の意味しかないといえよう⁷。本罪の成否については、安全に停止できる地点と、すでに安全に停止することが困難な地点の、いずれの地点で赤色信号を認識したのかが問題とされるべきであり、それは交通の危険が発生する地点か否かと言い替えることができる⁸。

(3) そうすると、本判決における停止可能位置の指摘それ自体は特に重要な意味を持つというものではない。ただし、被告人車が本件停止線を越えても本件交差点入口手前で停止することができるのであれば、交通の危険が発生するものではないことを示す限りにおいて、停止可能位置の指摘は意味を有するといえ、また、停止可能位置と交通の危険の関連性についても理解できるものといえる。

そうすると、本件事案における問題点として提示した「停止位置を越えるが交差点に進入する前で停止が可能な場合」か「交差点内に（若干）進入することなくしては停止できない場合」かの区別はそれ自体では意味がないこととなる。より問題として把握すべきは、どの地点で停止可能であっても、交通の危険を生じさせることなく停止が可能であったか否かということである。

(4) 交通の危険は、自転車とは別の車両や歩行者等が進行方向上に存在することとの関係で、これを基礎づけることができる。その存否は事案に応じて判断されるものではあるが、自転車の進行方向に別の車両や歩行者等

7 橋爪隆「危険運転致死傷罪における赤色信号を『殊更に無視し』の意義について」『山中敬一先生古稀祝賀論文集下巻』（平成29年）391頁は、停止線で停車できたという事情は、危険回避が容易であったことを示す典型的な状況にすぎないとする。

8 その点で、本罪の成否においては、停止線からどの程度の地点で停止可能であったかは、それ自体では問題とはなりえず、それによってどの程度の交通の危険が発生したかが判断されるべきことになる。

が存在すれば交通の危険は存在し、存在しなければ交通の危険も存在しない、また、停止線から交差点入口までは交通の危険はそれほど高いものではなく、交差点内に進入すれば交通の危険はより高まると一般的に考えられるだろう。交差点内への進入それ自体でもって交通の危険が存在する、あるいは、高いということにはならない。

本判決は交通の危険について、「仮に本件交差点内に進入し…たとしても、本件交差点内に…危険が発生するような状況でもなかった」とする。交差点内への進入を交通の危険に直結させることなく、交通の危険を判断するものと評価することができる。しかし、本判決の交通の危険に関する判断はこれだけであり、本件交差点手前で停止した場合における交通の危険の存否について直接的に言及するものはない。本判決がこのような説示をした意図は不明だが、仮に本件交差点内に進入したとしても交通の危険はなかったのであるから、交差点手前ではなおさら交通の危険の発生は認められないとする趣旨と考えるのであれば、被告人は客観的に交通の危険なしに自車を停止させることができたことを示す説示であると評価することができよう。

3 交通の危険の認識と「殊更に無視し」

(1) 本判決は、被告人の「交差道路から進入してくる車両もなく、今のうちだったら本件停止車両を追い越せるかなと思い、本件交差点に入ってしまった」旨の供述を採用し、「赤色信号を認識した時点で急制動の措置を取れば、特段の危険なく停止させることが可能であって、被告人もそのことを認識していた」と認定する。これは、被告人は主観的に交通の危険なしに自車を停止させることができると認識していることを示すものといえる。

(2) また、本判決は、「被告人は、本件停止線手前約 27.9 メートル地点で本件信号機が赤色信号であることを認識していた」、「急ブレーキをかければ、本件停止線先約 10.2 メートル地点（本件交差点入口から約 15.3 メートル手前の地点）で停止可能であった」などと、被告人車が本件停止線か

らどの程度進行して停止できたかなどを具体的な数値でもって指摘する。

しかし、自車をどの地点で停止させることができるかの具体的な数値の認識を行為者に要求することは不可能といえ、およそ現実的ではない。停止可能位置の指摘は交通の危険の発生との関係で意味を有することと同じように、交通の危険なしに停止できるかどうかの認識があればそれで十分であり、停止可能位置の認識は交通の危険の認識の基礎となるにすぎないと考えられる。本判決が交通の危険の有無の認識について判断しているのは、そのような趣旨であると考えられる。

(3) 以上のとおり、本件事案においては、被告人は赤色信号を無視して本件交差点内に進行したが、そこでは、被告人車を交通の危険を生じさせることなく停止させることが客観的に可能であり、また、主観的にもその可能性を認識していた。立法趣旨がすでに安全に停止することが困難な地点に至って初めて赤色信号に気づいた場合には本罪の成立が否定されることとの反対解釈から、行為者が自車を安全に、交通の危険を発生させることなしに停止させることができ、そのことを認識したにもかかわらず進行したことが、およそ赤色信号に従う意思がないもの、すなわち、「殊更に無視し」であると解することができる⁹。

4 その他の問題

本件事案においてはなお2点の問題点を提示することができる。

(1) まず、本罪の典型例として立法趣旨は、赤色信号についての確定的な認識や赤色信号であるか否かについては一切意に介することのない場合

9 そうはいっても、交通の危険なくして停止可能かどうかの認識は、自車がどのあたりで停止しうるかの認識に負うところが多いであろうから、どのあたりの地点で自車を停止させることができるか程度の認識は通常もちうるものといえる。具体的な数値はこの帰結を導くための条件となろう。本件事案では、本件停止線を越えても本件交差点に進入することなく停止できるであろうとの認識や、交差点に進入するか進入しないかはわからないが、進入するとしてもわずかに越える程度であろうとの認識に基づいて、交通の危険なしに自車を安全に停止させることができるかどうかの認識が導き出され、それが「殊更に無視し」に当たるかどうか判断されることになる。

をあげている¹⁰のに対して、本件事案では、被告人の交差点への進入は「信号の変わり目における咄嗟の判断によるもので、余裕をもって停止線手前に停止可能であるのに殊更赤信号を無視して進行したという事案や、制限速度の大幅超過や飲酒、ひき逃げを伴う事案ではない」ことから、本罪として想定されている事情に比べて悪質性の程度としては特に重いものではないと評価しうる¹¹。

確かに、本罪の典型は本判決が指摘するとおりの事情のように遂行されるであろうが、立法趣旨が「殊更に無視し」について、およそ赤色信号に従う意思のないものということからすると、本罪の成立範囲をこのように狭く解する必要はないこととなろう。つまり、本罪における危険運転行為は、重大な交通の危険を生じさせる速度で赤色信号を殊更に無視することなので、「飲酒、ひき逃げを伴う」ことは本罪の成否にはそもそも無関係である。また、交差点への進入が「信号の変わり目における咄嗟の判断によるもので、余裕をもって」停止可能でなかったとしても、本罪では赤色信号を認識して交通の危険がなければ安全に停止することが運転者には求められている。停止が余裕をもって可能であることまでは「殊更に無視し」の判断に影響を与えるものとはいえない。

（２）次に、「本件現場道路は、直線道路で、最高速度は時速 60 キロメートルとされていた」ところ、被告人は「時速約 57 キロメートルで本件停止線を通過し」、そのまま「時速約 57 キロメートルで自車を運転して同交差点に進入した」とあるとおり、被告人は制限速度を超過して運転したわけではない¹²。

10 井上ほか・前掲注（２）73 頁。

11 例えば、前掲注（５）・津地判平成 14 年 5 月 8 日は、「制限速度を大幅に上回る上記高速度で進行した犯行態様は、交通上の危険をあえて生じさせ、他者の安全を全く顧みない、あまりにも無謀かつ危険なものであって」と、犯行態様の悪質性が目立つものといえる。

12 本判決は「被害者兩名には全く落ち度はなく、結果は極めて重大で、非常に理不尽な事件というほかない。」「もとより本件犯行は自動車運転者として到底容認できないものである」と示しているとおり、本件行為態様や死傷結果を軽視するものでないことは当然であるが、同時に、「本件が犯情面で同種事案（危

本罪が成立する場合の多数は、赤色信号を無視した進行や赤色信号については一切意に介さないような立法趣旨があげられる典型例のような事情のもとに遂行されると考えられる。しかし、制限速度を遵守した運転であっても、本罪においては赤色信号を無視した段階で制限速度の厳守は意味を有しなくなり、当該運転速度は「重大な交通の危険を生じさせる速度」といえるかが問題となる。重大な交通の危険を生じさせる速度については一概に決定することはできず、事案に応じて判断されることになるが、交差点への進入の際に時速約 20 キロメートルの場合¹³や時速約 70 キロメートルの場合¹⁴には重大な交通の危険を生じさせる速度と認められていることからすると、時速約 57 キロメートルという速度は「重大な交通の危険を生じさせる速度」として十分認めうるものといえよう¹⁵。

こうして、特に悪質とまではいえない運転態様や制限速度の遵守という事情は、本罪の成否を決定づける要素とはいえず、あくまでも量刑事情として考慮要素となりうるものと考えるべきであろう。

5 結びにかえて

以上のとおり、被告人が赤色信号を認識し、その時点で急制動の措置を

険運転致死、単独犯、信号殊更無視、歩行者が被害者)の中で重いものというには躊躇を覚えざるを得ない」ともしている。

- 13 最決平成 18 年 3 月 14 日刑集 60 巻 3 号 363 頁。なお、東京高判平成 18 年 9 月 12 日高刑裁速(平 18)号 132 頁は、進行道路の指定最高速度を下回るとしても、「この現場交差点において、交差道路を青色信号に従って直進する車両は、相当の速度で進行してくることが予想されるのであるから、対面の赤色信号表示を無視して時速約 20 キロメートルの速度で交差点に進入すれば、交差道路を直進してくる車両を発見したとしても、直ちに急制動や転把等の措置を講じることにより衝突を回避することは極めて困難であって、衝突の危険及びこれにより人身に危害を及ぼす危険は極めて大きいというべきである。」と指摘する。
- 14 最決平成 20 年 10 月 16 日刑集 62 巻 9 号 2797 頁。
- 15 なお、妨害運転致死傷罪(本法 2 条 4 号)においても「重大な交通の危険を生じさせる速度」と規定されているが、これについて「速度要件の下限を具体的な数値で一般的に画することが困難である…原判決が本件妨害運転の終期を…具体的な数値で特定したことは、合理性に疑問がある。しかし…被告人車両が減速して被害車両に著しく接近した時点で、速度要件を満たしていたことは明らかである」との指摘がある(東京高判令和元年 12 月 6 日判時 2470 号 101 頁)。

講じていれば、被告人は交通の危険を発生させることなく自車を停止させることができたことから、その点で本罪の成立を認めた本判決は理解できる¹⁶。

なお、本罪では、立法趣旨にあるとおり、赤色信号を無視しても、すでに安全に停止することが困難な地点に至って初めて赤色信号に気づいた場合にはその成立が否定される。つまり、赤色信号の発見が遅ければそれだけ本罪の成立が否定されることになりやすい。赤色信号を認識していない過失から結果が発生した場合には、過失運転致死傷罪（本法 5 条）は成立しても、故意による暴行による傷害・傷害致死に準じた重い法定刑により処罰すべきとはならないからである。この点に「殊更に無視し」の解釈の限界があると考えられる。

【付記】校正段階で、城祐一郎「危険運転致死傷罪における現実的かつ喫緊の課題（下）」警察学論集 75 巻 7 号（令和 5 年）143－168 頁に接した。特に 149－154 頁で本判決についての検討がなされている。

16 弁護人主張の事実立脚としても、本判決の認定した事実からは、本件事案は交通の危険が発生しない場合に当たることには変わりはなく、本罪の成立については本判決の内容と大きく変わることはなかったものと考えられる。