

〈判例評釈〉

危険運転致死傷罪と幫助犯の故意

（道路交通法違反幫助被告事件，仙台地方裁判所

平成20年（わ）第268号，平成20年9月19日判決）

坂 本 学 史

1. 事実の概要

被告人は，S市内の飲食店においてAとともに飲酒したが，Aが，その飲酒の影響によって，前方注視及び運転操作が困難な状態で普通貨物自動車を時速約60kmで走行させ，アルコールの影響により正常な運転が困難な状態で本件車両を走行させたことにより，T市内の道路において仮睡状態に陥り，信号機により交通整理の行われているT字路交差点の対面信号機が赤色の灯火信号を表示しているのを看過したまま上記速度で同交差点に進入し，折から同交差点出口に設けられた横断歩道手前で一時停止中のB運転の普通乗用自動車右側前部に本件車両左前部を衝突させ，B運転車両を左前方に押し出して，同横断歩道上を歩行者用信号機の青色信号表示に従い左方から右方に横断歩行中又は同横断歩道付近にいたC（当時15歳），D（当時15歳）及びE（当時15歳）ほか15名に本件車両又はB運転車両を衝突させるなどしてCらをそれぞれ路上に転倒させ，よって，C及びDにそれぞれ頸椎骨折等の傷害を負わせ，両名を上記傷害により死亡させるとともに，Eに頭蓋底骨折等の傷害を負わせ，Eを上記傷害により死亡させたほか，G（当時15歳）ら15名にそれぞれ加療約3か月間ないし全治約1週間を要する骨盤骨折等の傷害を負わせた。

もっとも、被告人はこれに先立ち、S市内の駐車場「H」において、同所に駐車中の本件車両の助手席に乗り込み、Aが本件車両を運転して自己を自宅まで送り届けるよう依頼した上、本件車両の駐車料金の一部として現金600円をAに交付して本件車両を同駐車場から出庫させることにより、Aの危険運転致死傷の犯行を容易にさせたが、被告人は、Aが酒気を帯びて運転することは知っていたものの、アルコールの影響により正常な運転が困難な状態であることまでは知らず、酒酔い運転を幫助する意思しかなかった。

(判決要旨)

「危険運転致死傷罪は、故意に危険な自動車の運転を行い、その結果、人を死傷させた者を、その行為の実質的危険性に照らし、暴行により人を死傷させた者に準じて処罰しようとするものであり、第一次的には、人の生命、身体の安全を保護法益とするが、危険運転致死傷罪が成立するときには、交通の安全等を保護法益とする道路交通法上の罪にも当たることから、二次的には交通の安全についても保護法益とされている」。そして、「アルコールの影響により正常な運転が困難な状態での走行という危険運転行為は、構成要件として酒酔い運転の道路交通法違反の罪を完全に取り込んでいる上、危険運転致死傷罪の法定刑は酒酔い運転の罪のそれよりも重く規定されているのであるから、危険運転致死傷罪が成立する場合には、酒酔い運転の罪が成立することはないとされる」。したがって、「アルコールの影響により正常な運転が困難な状態での走行を危険運転行為とする危険運転致死傷罪は、酒酔い運転の罪の範囲内で構成要件的に重なり合いがある」。

(また)「被告人は、Aとともに飲酒していた飲食店を出て、Aの車を止めていた駐車場に向かった。被告人は、この時、飲食店で途中から寝ており、寝起きが悪いこともあって眠くて仕方がないという状態で、運転代行のことを考えず、Aが車に向かったので、Aが車を運転して帰

危険運転致死傷罪と幫助犯の故意

ると思ひ、そのままAの車の助手席に乗り込んだ。被告人は、眠かったので少しでも早く帰って寝たいと考えていた。Aは車の中で仮眠を取ってから帰ろうかとも考えたが、一緒に帰るつもりであった被告人が助手席に乗り込んできたので、車を運転して帰ることにした。被告人とAが車に乗り込むと、Aはすぐに車を発進させた。被告人は、すぐに寝ようとしたが、車が止まってAの話し声が聞こえてきた。被告人が目を開けて見ると、Aが駐車場の係員と話をしていた。そこで、被告人は駐車料金の一部を財布から出してAに渡し、Aがその金を係員に払っていた。被告人は、車が駐車場を出てすぐに寝てしまい、次に目を覚ましたのはAが事故を起こした直後であった。Aは、被告人を自宅に送り届けるため、車を走らせて危険運転行為を行っており、事故現場は、Aの自宅に向かう道路を過ぎた場所で、被告人の自宅に向かう途中の道路であった。」「被告人が助手席に乗り込むことにより、Aは車を運転して帰ることを決めて車を走らせ事故現場に至っていること、事故現場は被告人の自宅に向かう途中の道路であり、Aは被告人を自宅に送ろうと車を走らせていたこと、駐車場を出る際、被告人が駐車料金の一部を支払っていることからすれば、被告人は、Aの運転行為を助けたと評価することができる（なお、被告人はAの飲酒を知った上で、Aの車の助手席に乗り込み、Aに仮眠や代行運転等の利用を勧めるなどしていないのであって、その後、Aが被告人をその自宅に送ろうとしたことからしても、被告人は、Aに対して自宅に送るよう依頼したといえることができる）。そして、Aは、結果的に事故現場付近に至り危険運転行為に及んでおり、Aの運転行為は一連の行動であるから、結局、被告人が、Aの運転行為を助けたことは、客観的には、Aの危険運転行為を幫助したと評価することができる」。

「以上、被告人は、Aの危険運転行為を幫助したといえるが、上記認定のとおり、被告人は車が駐車場を出てすぐに寝てしまい、Aの実際の運転行為を認識していないことからすれば、その故意は酒酔い運転の幫

助にとどまると認められる」。

2. 判例研究

危険運転致死傷罪（刑法208条の2）は、悪質で重大な交通事故の増加を背景として⁽¹⁾、悪質な交通事故に対し業務上過失致死傷罪⁽²⁾によっては十分に重い刑をもって対処することができず、とりわけ被害者またはその遺族の納得が得られないとする世論の後押しにより、その悪質性や重大性につき罪質や法定刑の面での確に対応するべく、2001年に刑法典に

(1) ちなみに、平成20年度版犯罪白書によれば、交通事故の発生件数および負傷者数は、平成12年以降ほぼ横ばいのまま高水準で推移していたが、18年および19年は連続して前年より減少している。たとえば、死亡者数は、15年以降減少傾向にあり、17年には昭和31年以来7000人を下回り、19年には昭和28年以来54年ぶりに5000人台となった。また、飲酒運転に伴う死亡事故発生件数も12年以降、減少傾向にあり、さらに19年の道交法改正に伴い19年度はさらに大幅に減少した。その一方で、ひき逃げ等の悪質な自動車運転に関する交通事故発生件数は増加傾向にあり、それに比例する形で、危険運転致死傷罪の検挙件数も17年以降、増加傾向にあり、17年は危険運転致死傷227件、19年は379件であった。もっとも、危険運転致死罪での検挙件数はほぼ横ばいのまま推移している。『平成20年版犯罪白書』136、139、152頁)

(2) 現行法では刑法211条2項の自動車運転過失致死傷罪に当たる。また、危険運転致死傷罪が新設された2001年以前、悪質な自動車運転を処罰するに当たって、業務上過失致死傷罪と道交法上の犯罪との併合罪処理が行われ、たとえば、道交法117の2の酒酔い運転罪はその上限が2年であったため（2003年改正によって3年）その併合罪処理によって、最長7年（改正後は7年6月）の刑を科されることになっていた。この量刑の軽さも危険運転致死傷罪が新設された背景の1つにあったが、現在では業務上過失致死傷罪の代わりに自動車運転過失致死傷罪が新設され、その量刑も5年から7年に引き上げられ、それと道交法上の酒酔い運転罪（平成19年改正によって5年）との併合罪処理をすると、その上限は10年6月となり、量刑の軽さはなくなったと思える。その意味では、危険運転致死傷罪を、自動車運転過失致死傷罪との関係性を含め、再検討する時期に来ているようにも思える。なお、平成19年の道路交通法の改正により、酒気帯び運転や酒酔い運転の際の同乗罪が新設された。

危険運転致死傷罪と幫助犯の故意

⁽³⁾
新設された規定である。本判決は、道路交通法（以下、道交法）上の酒酔い運転の幫助に関するものであるが、そこでは、(1) 危険運転致死罪は、一次的には人の生命・身体の安全を保護法益とするが、二次的には交通の安全も保護法益として危険運転致死罪の構成要件は酒酔い運転の罪を完全に取り込んでいるとし、(2) 危険運転致死罪を客観的には幫助したと評価される事実があったとしても、その故意が及ばないために、危険運転致死傷罪の幫助ではなく、酒酔い運転の幫助にとどまると判断した。

ところで、交通事犯に対し適用されてきた従前の規定である業務上過失致死傷罪のような過失結果犯が成立するためには、単に、行為者には不適切または許されない危険な行為があり、そこから結果が予見可能だけでなく、「結果およびそれに至る因果の基本的な部分」が予見可能であったとの意味での「具体的予見可能性」が必要であるとされてき⁽⁴⁾た。もっとも、酒酔い運転に起因する居眠り運転を犯し、かつ、前方不注視で運転したという場合には、「段階的過失（直近過失）」として「酒酔い運転」「居眠り運転」「前方不注視」を段階的に考慮するのではなく、

(3) 山田利行「自動車運転による死傷事犯に関する法制審議会の答申」ジュリスト1210号（2001）5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1210号（2001）39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）93頁、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31頁、川端博＝西田典之＝河村博＝笠井治「危険運転致死傷罪を新設する刑法一部改正をめぐって」現代刑事法4巻4号（2002）79頁、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）46頁、長井圓「道路交通犯罪と過失犯——自動車危険運転致死傷罪への疑問」現代刑事法4巻6号（2002）34頁、佐伯仁志「交通犯罪に関する刑法改正」法学教室258号（2002）71頁、岡野光雄「『危険運転致死傷罪』に関する一考察」研修648号（2002）3頁、内田博文「危険運転致死傷罪と結果的加重犯論」現代刑事法5巻4号（2003）70頁など。

(4) 例えば、札幌高判昭和51年3月18日高刑集29巻1号78頁

その全てが1個の危険行為として捉えられ、その1個の危険行為から結果が予見可能であるかどうかを判断することになる。つまり、初期の危険行為において、すでに行為者に結果発生の危険性をコントロールする余地がない場合には、初期段階から直近段階に至るまでの全ての危険行為を1個の危険行為として判断するということである。⁽⁵⁾したがって、自動車を運転中、酒気の影響から眠気を覚え、前方注視が困難になった場合には到底安全運転を行い得ないので、直ちに運転を中止すべきは当然であり、⁽⁶⁾それゆえに飲酒酩酊状態で運転を中止せず、事故を起こした場合には、注意義務違反が著しいとして「重過失」として扱われることにもなるのである。⁽⁷⁾このように、数個の行為を全体として1つの行為として理解する点は、より悪質な運転行為をその処罰対象とする危険運転致死傷罪でも同様であると思われる。⁽⁸⁾

たとえば、平成18年の仙台地裁判決では、本件のA（正犯）が、駐車場から事故発生現場に至るまでの間、「3回にわたり加速と減速を繰り返し、T病院前交差点において居眠りをして以降、2、3回にわたり合図もなく第2車線から第1車線へ割り込んで戻ることを繰り返し、その後3回にわたり、赤色灯火の信号表示で停車後、青色灯火の信号表示に変わっても発進せず、衝突直前には、右折車が右折直後に、右折用車線上を走行し、当該交差点において、信号表示が赤色灯火を表示しているにもかかわらず、そのまま交差点に侵入しており」、また「被告人（A）は飲食店において眠ることなく、相当量のアルコールを摂取した後、そ

(5) 松宮孝明『過失犯論の現代的課題』（2004）138頁

(6) 大塚仁＝河上和雄＝佐藤文哉＝古田祐紀『大コンメンタル刑法（第二版）第五巻』（2002）72頁

(7) 大塚＝河上＝佐藤＝古田・前掲注(6)・121－122頁

(8) 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2回会議事録参照。なお、法制審議会における議事録については、法務省のホームページ（<http://www.moj.go.jp>）の審議会情報コーナーにアップロードされているテキストファイルをダウンロードして参照した。

危険運転致死傷罪と幫助犯の故意

のまま運転を開始しているものであり、衝突直後には強い酒臭があり、被告人の体調に問題がなかったというのであるから、被告人において正常な運転が困難な状態になった原因についてはアルコール摂取にあったと認められ、そして「(被告人は)自らの意思で飲酒した後、運転を開始し、T病院前交差点で居眠りをして発進遅滞をした後、その状態を認識しながら運転したのであるから」、危険運転の認識があったとして、結果発生に至るまでの一連の危険(運転)行為を1つの危険行為として認定して危険運転致死傷罪で有罪であると判断しており、また、他の酩酊運転による危険運転致死傷事件判決でも、同様の判断方法が採られている⁽¹⁰⁾。

ところが、本判決では、Aの共犯者である被告人が、駐車代金を支払いつつも、駐車場を出発してから事故発生に至るまでの間、助手席で寝ていたことを重視して、危険運転を援助する故意がなかったと判断した。そこでは、危険運転致死傷罪における危険運転行為(正常な運転の困難

(9) 仙台地方裁判所平成18年1月23日判決

(10) アルコールの影響による危険運転致死傷罪につき、たとえば、千葉地裁平成18年2月14日判決では、被告人は「自動車の運転を開始する前に、相当多量に飲酒し、第三者から見て分かるほど平衡感覚を正常に保てない状態にあった上、本件自動車の運転を開始した後は、2ヶ所の交差点で信号を見落とし、右カーブで路外に接近してガードレールに衝突しそうになり、本件事故現場付近では、緩やかな左カーブになっているほぼ直線の道路で自動車を左外側線側に進出させ、視認しやすい状況にあった被害者らに全く気付かないまま、自車を被害者らに衝突させた」として「アルコールの影響により現実には前方の注視及び道路の状況に応じた運転操作が困難な状態で自動車を走行させた」と判断したし、また、大阪地裁平成15年6月19日判決では、被告人は「無免許でありながら、相当量のアルコールを保有する状態で自動車を運転し、指定速度を大幅に超過する速度で走行していたのであり、いわゆる交通三悪のすべてに当てはまる状況で本件犯行に及んだものであり」、「このような状態で交通量の多い交差点に赤色信号を無視して進入した被告人運転車両は、無謀かつ危険極まりないものである」と判断している。

性)の認識・予見と、道交法上の酒酔い運転罪における運転行為(正常な運転ができない可能性)の認識・予見に区別した上で、被告人は、乗車時に正犯が正常な運転ができない「可能性」は認識・予見できても、正犯が運転している際に寝ていた被告人には、その運転行為の「困難性」を現実に認識・予見できなかったということを根拠とするのであろう。つまり、そこでは、正犯であれば全体として1つの危険行為として考慮するが、共犯の場合には、段階的に危険行為を考慮するとの立場に立っていることが推測される。したがって、仮に、本件被告人が事故発生時まで寝ておらず起きていたとすれば、正常な運転の困難性を基礎付ける事実を認識していたとして、危険運転致死傷罪の幫助犯の成立を肯定したのかもしれない。

このように、本判決は、危険運転致死傷罪における「正常な運転の困難性」の認識と酒酔い運転罪における「正常な運転ができない可能性」の認識につき区別することを前提として、危険運転致死傷罪の幫助犯の成立を否定したものであると説明することが可能であろう。しかし、実質的にはそのような区別はできないはずであり⁽¹¹⁾、また、人の死傷結果によって危険運転致死傷罪と道交法に規定されている犯罪とを区別しないことを前提とすると、一般的に、危険運転致死傷罪は結果的加重犯であり、その基本犯を道交法に規定されている犯罪として理解されていることからすれば⁽¹²⁾、本件被告人が危険運転致死傷罪の基本犯である危険運転行為をまさに幫助したということになろう。そうであるとすれば、危険運転致死傷罪が純然たる結果的加重犯ではないにせよ、従来の判例の立場に従えば、結果的加重犯であるがゆえに「当然に」危険運転致死傷罪の共犯の成立が肯定されることになるはずである。

そこで、以下では、危険運転致死傷罪の構造を分析した上で、結果的加重犯と共犯との関係から派生する問題点につき検討を加えることにす

(11) この点については、本稿12頁以下。

(12) 井田・前掲注(3)・33頁

る。

(1) 危険運転致死傷罪と結果的加重犯

本判決では、危険運転致死傷罪が道交法上の酒酔い運転罪の構成要件を完全に取り込んでいるとするが、そこでは、危険運転致死傷罪（刑法208条の2）と酒酔い運転の罪（道交法117条の2）はどのような関係で理解されているのであろうか。

そもそも、危険運転致死傷罪は「過失傷害の罪」ではなく、「傷害の罪」の章に置かれている。したがって、本罪の危険運転行為を「暴行に準じる」ものとして扱うことになる。すなわち、条文解釈上、危険運転致死傷罪の法定刑の上限が、傷害罪（204条）および傷害致死罪（205条）と平行な形で規定されていることからすれば、危険運転行為それ自体は、「暴行に準じて」扱うものと考えられるのである。⁽¹³⁾たとえば、本件で問題となった酩酊運転による危険運転行為が、たとえ人に対する暴行の故意なく行われるとしても、死傷の結果を生じさせる危険性を持つという点では、通常の暴行行為と変わらないと考えられることから、「故意に高度な危険な運転行為をした結果、人を死傷させた者を、暴行により人を死傷させた者に準じて処罰しようとするものである」⁽¹⁴⁾とする。

しかしながら、「傷害の罪」で言う「暴行」とは「他人に対する物理力の行使」を意味するのであるから、そもそも、他人に向けられる以前のアルコールの影響による危険運転行為それ自体を「他人に対する物理力の行使」として理解することはできないはずである。したがって、危険運転行為を「暴行に準じる」ものとして理解するために残された道は、危険運転致死傷罪を例外的に「危険犯」として理解することである。そうでなければ、死傷結果が生じたがゆえに、危険運転行為が「他人に対する物理力の行使」として理解されることになりかねないし、そして、

(13) 法制審議会刑事法部会第2回会議事録参照。

(14) 法制審議会刑事法部会第1回会議事録参照。

危険運転致死傷罪が危険運転行為による死傷結果につき責任を科す以上、あくまでも、危険運転行為に「よって」結果が実現したかどうかを、「具体的」に判断する必要もあろう。したがって、この危険運転行為は、その結果発生現場における、ある程度高度な「具体的な危険」を意味することになるはずである⁽¹⁵⁾。もっとも、危険運転致死傷罪は、第一次的に人の生命・身体の安全を保護法益とするものであるから、個人的法益に対する罪に位置づけられることは明らかであるが、その一方で、その基本犯である危険運転行為は、不特定または多数の人を危険にさらす行為であるとも考えられることから、社会的法益に対する罪としての性格も兼ね備えていることになろう⁽¹⁶⁾。換言すれば、危険運転致死傷罪は、条文上、危険運転行為につき具体的な危険の発生を必要としない抽象的危険犯ではあるが、その実質として、構成要件該当行為としてある程度具体的な「実質的な危険」の発生が要求されている具体的危険犯であるということになる⁽¹⁷⁾。

ところで、わが国において、結果的加重犯とは、一般的に、それ自体可罰的な犯罪を構成する基本犯に「よって」重い結果が発生した場合に加重される犯罪類型であり、したがって、基本犯の部分と重い結果の部分とから構成されている。もっとも、この基本犯と重い結果の「つながり」につき、どのような「つながり」が必要なのか⁽¹⁸⁾が問題となる。この点につき、通説的な見解に従えば、結果的加重犯の構造は、基本犯部分につき「故意」、重い結果部分については「過失」を要求することになる。端的に言えば、結果的加重犯は「故意と過失の結合体」であるということになる⁽¹⁹⁾。

(15) 佐伯・前掲注(3)・74

(16) 井田・前掲注(3)・33頁

(17) 山口は、このようにある程度より具体的な抽象的危険を、通常の抽象的危険と区別するために「準抽象的危険」とする。(山口厚『危険犯の研究』(1982)248-257頁)

(18) 丸山雅夫『結果的加重犯論』(1990)9-14頁

この点、危険運転致死傷罪は、条文上、故意行為としての4種の危険運転行為（酩酊運転、高速度・未熟運転、妨害運転、信号無視運転）が行われ、そこから意図しない死傷結果が発生したときに成立する犯罪である。したがって、「純然」たる故意犯ではなく、「一種の」結果的加重犯として把握することが可能であるとされる⁽²⁰⁾。というもの、この基本犯たる危険運転行為は、わが国の刑法典において、それ自体可罰的な行為として独立に規定はされていないが、道交法にすでにその処罰規定があるからである⁽²¹⁾。そうであるとすれば、ここで言う危険運転行為は、道交法違反の罪のうち、特に違法性の程度の重いものが基本犯として想定されているということになろう⁽²²⁾。

しかしながら、ここで言う「一種の」の意味につき注意を払うべきである。というのも、危険運転致死傷罪については、道交法の結果的加重犯という考えは採っていないとされるからである⁽²³⁾。つまり、道交法自体は、形式的なルール違反にとどまる場合もあるが、危険運転致死傷罪は、人の死傷結果を生じさせる「実質的な危険」性を有する一定の自動車の運転行為を故意に行い、その結果、人を死傷させた者を処罰するものであって、刑法犯と行政取締を目的とする道交法違反とでは質的に大きな違いがあるのである⁽²⁴⁾。したがって、危険運転致死傷罪は第一次的に人の生命・身体の安全を保護法益とするものであって、それゆえに、道交法を基本犯とする結果的加重犯でも、自動車運転過失致死傷罪を基本犯と

(19) もちろん、その例外として、過失による結果的加重犯（「過失・過失」の結合体）もありうる。（丸山・前掲書注(18)・10-11頁）

(20) 井上・前掲注(3)「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」・39頁、同・前掲注(3)「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——」・93頁、川端＝西田＝河村＝笠井・前掲注(3)・79頁、井田・前掲注(3)・33頁

(21) 井田・前掲注(3)・33頁

(22) 法制審議会刑事法部会第2回会議事録参照。

(23) 法制審議会刑事法部会第1回会議事録参照。

(24) 法制審議会刑事法部会第1回会議事録参照。

する結果的加重犯でもないということになる。

ただし、危険運転致死傷罪が、道交法を基本犯とする結果的加重犯ではなく、さらには自動車運転過失致死傷罪を基本犯とする結果的加重犯でもないとしても、危険運転致死傷罪という「危険運転行為」と、道交法上の「運転行為」（あるいは自動車運転致死傷罪という「不注意運転行為」）とを区別することは容易ではない。

本件で問題となったアルコールの影響による「危険運転行為」とは、アルコールの影響により正常な運転が「困難」な状態での自動車運転行為である。一方で、道交法117条の2の「酒酔い運転行為」とは、アルコールの影響により正常な運転のできない「おそれ」がある状態での運転行為である。したがって、危険運転致死傷罪という危険運転行為が、道交法違反の内、程度が重いものをその対象としていることからすれば、正常な運転が「困難」な状態と、できない「おそれ」がある状態（身体にアルコールを保有する状態）は概念上区別することができるはずである。

この点につき、危険運転致死傷罪の正常な運転が「困難」な状態とは、道路および交通の状況、運転車両の性能等に応じた運転操作を行うことが困難な状態を意味し、このような運転操作を行うことができない「おそれ（可能性）」のある状態では足りない⁽²⁵⁾とされている。では、そのような客観的な区別ができるかどうかであるが、これは困難であろう。というのも、危険運転致死傷罪でも正常な運転がおよそ不可能である必要はなく、そうであれば、道交法で言う「おそれ」という「正常な運転のできない可能性」と区別することはできないはずであるからである。また、極論すれば、外見上、明確に運転が困難な状態にあると分かる者は、運転することもできないはずであり、したがって、実際に自動車を運転した者が正常な運転が「困難」であったか、正常な運転ができない「お

(25) 井上・前掲注(3)「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」・40頁

それ」があったかどうかは、結局、運転手自身の主観（評価）に依拠するしかないことになる。もちろん、アルコールの数値等によって、機械的に「困難か」それとも「おそれか」を区別することも可能であるかもしれないが、アルコールの影響力には個人差があることから、一概に数値等で判断することはできないであろう⁽²⁶⁾、またアルコールの数値等だけでは、両罪の量刑の差を説明する合理的な根拠を示すことにはならないであろう。

そこで、「困難か」あるいは「おそれか」の区別は、自動車運転者本人の主観によることになるが、本人がどのような状態であれ実際に自動車を運転した以上、本人は運転ができると考えているはずである。その意味で、運転者本人の「正常な運転が困難な状態」の認識があるかどうかという評価の問題ということに還元されることになるが、そもそも、危険運転致死傷罪の故意は、「正常な運転が困難な状態」に対する評価の認識を必要とせず、足元がふらつくとかハンドル操作が思うように行えない等の運転の困難性を基礎付ける事実の認識で足りるとされている⁽²⁷⁾。つまり、その評価までは要求されないということである。一方で、酒酔い運転の故意についても、最高裁は「正常な運転ができないおそれがある状態についての認識は不要であり、アルコールを身体に保有しながら運転することの認識があれば足りる⁽²⁸⁾」として、評価まで要求しないと判断した。しかしながら、道交法上、酒酔い運転罪と酒気帯び運転罪とにその程度に差があることからすれば、酒酔い運転罪の故意の内容は、相当量のアルコールを身体に保有する酩酊状態の認識を意味することになり、結局は、危険運転致死傷罪で言う「困難性」を基礎付ける事実の

(26) もっとも、岡野は、「アルコールの影響力は個人によって異なるものであるから、数値が決定的な意味を有するものではないが、これを一つの判断資料とすることによって、両者の区別の不明確さを少しでも除去できるものとする」とする。（岡野・前掲注(3)・7頁）

(27) 法制審議会刑事法部会第2回会議事録参照。

(28) 最判昭和46年12月23日刑集25巻9号100頁

認識と、酒酔い運転罪の「正常な運転ができないおそれ」を基礎付ける酩酊状態の認識を容易に区別することはできないことになってしまうのである。⁽²⁹⁾

また、道交法上の犯罪は、形式犯という性質上、不注意な運転行為という過失行為でもある。したがって、危険運転行為と不注意運転行為も概念上区別できるはずであるが、危険運転行為は、不注意運転行為の内、特に危険・悪質な違法性の程度の高い行為を取り出してその基本犯としているとの理解からすれば、危険運転行為は、故意行為だけでなく、必然的に、より容易に結果を予見しえたあるいは回避しえたとの意味で、重過失による不注意運転行為を包含していることにもなる。

以上のことからすれば、危険運転致死傷罪が「一種」の結果的加重犯であるとは、道交法違反を基本犯とする、換言すれば、道交法に従属する結果的加重犯ではなく、危険運転致死傷罪は、何らかの道交法違反が成立することになる危険運転行為をその基本犯とする、刑法犯としての結果的加重犯であるということになる。また、危険運転致死傷罪はその基本犯に故意の危険運転行為を要求するが、その最低限度として、重過失による危険運転行為をも包含しているのであるから、より正確に言えば、「重過失を含む故意と過失の結合体」ということにもなる。

このように、危険運転致死傷罪が「一種」の結果的加重犯であるとして把握されとしても、なお問題が残されている。つまり、危険運転致死傷罪は、その基本犯が刑法上独立に処罰されない規定であることからすれば、その構造上、死傷結果が発生したことに直接責任を問われることになる。そうであるとすれば、刑法211条2項の自動車運転過失致死傷罪とその構造上、相違はないということになる。

自動車運転過失致死傷罪は2007年に新設された規定であり、自動車運転に伴う過失死傷事故について、211条1項の業務上過失致死傷罪では

(29) 岡野・前掲注(3)・7-8頁

なく、同条2項の自動車運転過失致死傷罪が適用されることになった。もちろん、業務上過失致死傷罪と自動車運転過失致死傷罪とでその構造につき変わりはないが、自動車運転過失致死傷罪は単純過失であっても、210条の過失致死罪よりもはるかに重く、また業務上過失致死傷罪よりも重いことからすれば、危険運転致死傷罪を、自動車運転過失致死傷罪の加重類型とする構成も考えられることになるかもしれない。また、判例が結果的加重犯の成立につき、基本犯と発生した重い結果との間に因果関係があればそれで足り、重い結果につき過失を要求していない点につき、危険運転致死傷罪を、自動車運転過失致死傷罪の加重類型であると理解すれば、判例によっても、注意義務違反の前提として、死傷結果につき予見可能性を要求することになるはずである⁽³⁰⁾。

いずれにせよ、危険運転致死傷罪は条文上、抽象的危険犯でありながらも、その本質においては具体的危険犯的な性格を持つ結果的加重犯であり、かつ、刑法上、独立に処罰規定のない危険運転行為から生じる結果につき直接に責任を科す規定であることからすれば、重い結果に対し漠然とした不安感ではなく、少なくとも、ある程度具体的な予見可能性を要求する必要があるし、そうすることで、責任主義からの潜脱という批判を回避することが可能であるはずである⁽³¹⁾。

(2) 結果的加重犯と狭義の共犯⁽³²⁾

先述のように、その解釈につき問題があったとしても、危険運転致死

(30) しかしながら、危険運転致死傷罪は、あくまでも結果的加重犯であるから、判例によれば死傷結果につき過失は不要ということになってしまう。

(31) 曾根・前掲注(3)・48-49頁

(32) もちろん、共同正犯においても、結果的加重犯は問題となるが、共同正犯はあくまでも正犯である以上、判例の立場からは、特に問題が生じるわけではない。もっとも、現在のわが国の学説のほとんどは、重い結果につき過失を要求していることからすれば、「過失犯の共同正犯」を認めるかどうかによって、結論が変わることになる。ただし、通常、過失犯の共

傷罪は、条文形式上、結果的加重犯であるとするには問題がないはずである。では、結果的加重犯の基本犯に複数人が関与しそれによって加重結果が発生した場合、それぞれの関与者はどのように扱われるべきなのであろうか。

この点につき、少なくとも、「共犯もまた正犯と同じく構成要件該当結果を惹起する」として、共犯の処罰根拠につき正犯の処罰根拠と変わらないと考える惹起説に立つのであれば、結果的加重犯の共犯も肯定しても問題はないはずである。では、どのようにすれば結果的加重犯の共犯を肯定することができるのであろうか。換言すれば、故意の及ばない結果に対する故意のない共犯がなぜ成立するのであろうか。その理論的根拠が問題となる。

まず、加重結果につき過失を要求せず、因果関係があればそれで足りるとする判例の立場によれば、結果的加重犯の関与者につき、共同正犯者であれ、教唆・幫助者であれ、「当然」に重い結果について責任を負うとする⁽³³⁾。例えば、傷害致死罪の教唆につき、大審院は、「苟モ人ヲ教唆シテ他人ニ暴行ヲ加ヘシメタル以上ハ其ノ暴行ノ結果他人ノ身体ヲ傷害シ因テ死ニ致シタルニ於テハ教唆者ハ傷害致死ノ罪責ニ任セサルヘカラサルヤ事理ノ当然ト謂ウヘシ⁽³⁴⁾」としていたし、また、墮胎致死罪の幫助についても、「結果犯ノ成立ニハ結果ノ予見アルヲ要セス懐胎ノ婦女ヲ藥物其ノ他ノ方法ヲ以テ墮胎セシメ因テ死ニ致シタル罪ハ結果犯ニシテ其正犯ハ墮胎ノ犯意アルヲ以テ足ル墮胎ノ結果タル婦女ノ死亡ハ固ヨリ予見セサル所ナルモ猶且其結果ニ付キ責任ヲ負ハサルヘカラス從テ其

同正犯を否定する犯罪共同説の側からも、過失犯の共同正犯を認める説もあり、行為共同説か犯罪共同説かという対立基軸は、この問題に関してもはや役立つことはないことは明らかである。(松生光正「結果的加重犯と共犯」現代刑事法5巻4号(2003)65頁、中山研一=浅田和茂=松宮孝明『レヴィジョン刑法1 共犯論』59-61頁)

(33) 丸山・前掲書注(18)・341-346頁

(34) 大判大正13年4月29日刑集3巻387頁

従犯ノ成立ニモ亦正犯カ犯意ヲ有スル行為即チ単純ナル墮胎罪ヲ犯スコトヲ知テ之ヲ 幫助スルヲ以テ足ル其結果タル婦女ノ死亡ハ其予見スル所ニ非サルモ其結果ニ付キ責任ヲ負ハサルヘカラス⁽³⁵⁾』として、結果的加重犯に対する共犯責任を「当然」のこととして肯定する。要するに「結果的加重犯だから」その共犯も成立するというのである。たしかに、基本犯と加重結果との間の因果関係があればそれで足り、加重結果につき過失を要求しない判例の立場によれば、結果的加重犯の基本犯を教唆・幫助したところ、加重結果が生じた場合には、教唆・幫助した基本犯とその加重結果との間に因果関係があれば、重い結果につき共犯責任が問われることにもなろう。

もっとも、責任主義の観点から、加重結果に対して過失を必要とするわが国の学説状況からすれば、当然に、教唆・幫助者にも加重結果に対する過失が要求されることになるはずである。そうであるならば、結果的加重犯の共犯者は、あくまで結果的加重犯の基本犯を唆すあるいは援助することを意図して共犯行為を行っているのであるから、その基本犯から派生した加重結果については、過失によってその加重結果、すなわち、過失犯を唆すあるいは援助するということになるはずである。換言すれば、過失犯に対する過失による教唆・幫助ということである。つまり、加重結果に対する過失を必要とする立場から、結果的加重犯の共犯の成立を肯定するためには、必然的に、「過失犯」に対する「過失による共犯」を肯定する必要があることになろう。⁽³⁶⁾

しかしながら、わが国の多数説によれば、さらに言えば、過失犯に対する共同正犯を肯定する立場であっても、過失による共犯の成立は否定する。そこでは、過って正犯に犯意を誘発した場合や過って犯罪を助けた場合にまで処罰を広げる必要はないと⁽³⁷⁾か、教唆というのは故意を生ぜ

(35) 大判明治40年11月28日刑録13卷1319頁

(36) 松宮孝明『刑法総論講義 第3版』(2004) 252-253頁、西田典之『刑法総論』(2006) 356-361頁

しめることを言うのが日常用語であり、幫助についても故意の場合に限るのが妥当であるとした上で、刑法38条1項但書を援用して、罪を犯す意思のない行為の処罰が、特別な規定がある場合に限られるのは、過失による共犯の場合にも適用があるとして、「過失による共犯」の成立を否定するのである。ところが、このように「過失による共犯」の成立を否定する見解も、結果的加重犯の共犯の成立は肯定する⁽³⁸⁾。つまり、故意によって基本犯を教唆し、その重い結果について過失があったときは、例外的に、現行法の「教唆」の中に含まれると解釈するのである。そこでは、例外的な場合を含ませることは、たしかにやや不自然なことではあるとしながらも、結果的加重犯が、単なる過失犯ではなく、重い結果の発生によって刑が加重される基本犯であり、ただその重い結果について、因果関係だけではなく、過失が要求されているにすぎないという結果的加重犯の性質にもとづくものであるとする⁽³⁹⁾。

また、過失犯と共犯の問題に依拠することなく、結果的加重犯の性質に着目してその共犯の成立を肯定する立場もある。いわゆる危険性説である。そこでは、結果的加重犯を「故意・過失の結合体」として把握するのではなく、結果的加重犯が重く処罰される根拠を基本犯に内在する類型的危険性が重い結果において実現したことに求めることになる。したがって、その共犯は、加重結果との関係で、基本犯に対する共犯行為の一定の種類には、固有の危険性を持つ行為の実行によってもたらされ

(37) 前田雅英『刑法総論 第4版』(2006) 483-484頁

(38) 平野龍一『刑法Ⅱ』(1972) 393頁, 山口厚『刑法総論 第2版』(2007) 355-356頁。もっとも、山口は、過失による共犯の可罰性と結果的加重犯に対する共犯を認めることとは区別して考えるべきであるとする。つまり、結果的加重犯に責任主義の見地から過失を要求することは特別に課した限定にすぎないし、そして、これは結果的加重犯の解釈に基づくものであり、あくまでも結果的加重犯に対する共犯に限定されたものであるとする。

(39) 前田・前掲書注(37)・483-484頁

(40) 平野龍一『犯罪論の諸問題(上)』(1981) 125頁

る客観的注意義務違反が認められる場合があるということになるのである。すなわち、「基本犯との関係では狭義の共犯としてしか評価されない者であっても、重い結果との関係では、自己が関与することによって促進された正犯の実行行為との関係で、認識・予見した当該結果の発生を阻止すべく行動する義務を負う場合があると考えられるからである。この点では、基本犯を教唆・幫助しただけの事案と、基本犯全体との関係では共同実行の事実が存在しながら、固有の危険性を持つ行為それ自体は一部の加功者によって実行された事実との間に根本的な相違はないと言えるし、基本犯との関係で共同実行の事実が存在しない狭義の共犯についても、重い結果発生との関係では客観的注意義務違反を肯定する可能性があるという観点から、例外的に、結果的加重犯全体に対する狭義の共犯を構成しうる⁽⁴¹⁾とするのである。要するに、加重結果については基本犯の故意によって、同時に未必の故意に近似する客観的注意義務違反（ないしは重過失）が認められるので、通常の故意犯に準じる形で、結果的加重犯全体について共犯が成立するとするのであろう。

しかしながら、危険性説に拠ったとしても問題は解決されるわけではない。つまり、危険性説に依拠したとしても、加重結果について故意が認められないという事実は変わらないはずであろうし、また、そもそも、そこで言う危険性は、結果的加重犯の基本行為に内在するものであり、そのような類型的危険性のある行為が特別に取り上げられて規定されたものであったはずである。つまり、結果的加重犯規定は、正犯行為を基礎付けるものであって、逆に言えば、そのような特別規定が存在しない共犯行為を基礎付けることにはならないはずである。したがって、「基本犯を教唆・幫助しただけの場合と、共同実行の事実が存在しながら、固有の危険性を持つ行為それ自体は一部の加功者によって実行された場合との間に根本的な相違はない」とするのは、共犯行為と正犯行為の混

(41) 丸山・前掲書注(18)・391頁

同ということになる⁽⁴²⁾。

以上のことからすれば、たとえ危険性説に依拠したとしても、結果的加重犯の共犯の成立につき、過失犯に対する過失による共犯の問題を避けて通ることができないということになる。したがって、結果的加重犯に対する共犯の成立を肯定するということは、過失犯に対する過失による共犯を肯定する必要があるし、そのような説明が理論的に、唯一一貫したものである⁽⁴³⁾ということができよう。「通説は、過失による教唆を否認するが、これは規定上、明らかに故意を要件としたドイツ刑法の理論に無批判に盲従するものであって、理由がない。わが刑法典は、教唆を決して故意の場合のみに制限していないのである⁽⁴⁴⁾」。

もっとも、この点については、拡張的正犯概念あるいは二元的正犯概念からも説明は可能である。つまり、特別な規定のない過失による共犯は、原則論に帰って過失の正犯として処罰するということである。しかし、故意正犯と過失正犯とは、すでに客観的要件の次元で相違があることを認める二元的正犯概念に依拠したとしても、本件のような飲酒運転行為の場合に、故意であろうが過失であろうが、道交法上禁止されている飲酒運転をするという行為それ自体に相違があるとは考えられないはずである。したがって、行為が故意によって行われたか過失によって行われたかによっては、正犯概念は異なる⁽⁴⁵⁾ということになる。

そうであるとすれば、限縮的正犯概念に依拠した上で、故意による共犯行為と同様に、過失による共犯行為を認めるべきであろう。しかしながら、過失による共犯を無限定に認めることは、日常経済生活に影を落とすことにもなりかねない。というのも、たえず、他人の動向に目を向ける必要が生じてしまうからである。したがって、何らかの形で、過失

(42) 松生・前掲注(32)・68頁

(43) 松生・前掲注(32)・67頁、中山＝浅田＝松宮・前掲書注(32)・200頁

(44) 佐伯千仞『刑法講義（総論）4訂』（1981）354頁

(45) 松生・前掲注(32)・68頁

による共犯の成立の範囲を限定する必要がある。その1つとして、客観的帰属論に依拠することで、正犯および共犯の犯罪結果に対する客観的帰責の守備範囲を規範的に限定することが考えられるが、共犯がどの結果に帰属するかを問題とするべきであるように思われる。つまり、共犯側から見れば、共犯は正犯に加担し、その加担行為を通じて犯罪結果を実現したのであるから、共犯には、2つの意思、すなわち加担意思と犯罪実現意思があるはずである。とすれば、それぞれの意思に対応した（客観的な）行為があるはずであり、したがって、その帰属主体につき⁽⁴⁶⁾なお検討の余地が残されているように思われる。

そこで、ここでは、共犯の主観的帰責により共犯責任の範囲を限定する道を選択することにする。つまり、先述のように、共犯は、共犯行為を通じて犯罪結果を実現したがゆえに、処罰されるとするのであれば、共犯には、それに対応した主観、すなわち、「共犯行為それ自体に対する故意」と「正犯の犯罪に対する故意」があるはずである。そこで、「共犯の故意」を「共犯それ自体に対する故意」とすることで、刑法38条1項但書は、共犯規定に直接影響しないと解釈することもできるはずである。もっとも、共犯の故意を「共犯行為それ自体に対する故意」としたとしても、「共犯行為それ自体に対する故意」は、共犯独立性説に依拠しない限り、不適切なものとなる。というのも、そもそも「共犯行為」は、条文上、刑法38条1項で言う「罪（犯罪）」ではないが故に、

(46) 後掲注(47)：もっとも、共犯における因果性から客観的な帰責を問うことは理論的に不可能ではないとも考えている。なお、客観的帰属論に依拠して共犯の処罰範囲を限定しようと試みるものにつき、松生光正「過失による共犯（1）（2）」法学論叢117巻1号42頁以下（1985）・117巻5号27頁以下（1985）、同「中立的行為による幫助（1）（2）」姫路法学27・28合併号（1999）38頁以下・31・32合併号（2001）237頁以下、豊田兼彦「中立的行為による幫助と共犯の処罰根拠——共犯論と客観的帰属論の交差領域に関する一考察——」（『神山敏雄先生古稀祝賀論文集 第一巻』（2006）551頁以下、などがある。

「犯罪（行為）」を対象とする故意は、「共犯行為」には存在しえないからである。⁽⁴⁷⁾したがって、「共犯行為それ自体に対する故意」を単純に「正犯の犯罪に関与する意思（加担意思）」として理解しなおすならば、刑法38条1項は共犯規定に影響しないことになろう。このように、刑法38条1項が共犯規定には影響しないと、この「加担意思」を「共犯行為それ自体に対する故意」すなわち「共犯の故意」と同等のものとして見なすのであれば、故意に共犯行為する規定がないわが国においては、「過失による共犯」の成立の可能性があると⁽⁴⁸⁾と思われる。

では、「過失による共犯」を無限定に認めることができるかどうかであるが、先に述べたように、限縮的正犯概念によれば共犯は処罰拡張事由であり、したがって、合法の日常活動に暗い影を落とさないよう、共犯責任の範囲を制限する必要がある。そこで、「重過失」（あるいは「重過失」と同等と評価されうる程度の「認識ある過失」）をその罪質において内包する犯罪に限定し、その限りで「過失による共犯」を認めることは可能であるように⁽⁴⁹⁾と思われる。「過失による共犯」の成否の問題は、結局、共犯の主観的帰責の程度の問題と、共犯者が正犯の犯罪につきその主観的帰責を欠いて共犯行為する場合にさえ、正犯の犯罪につき帰責されるという問題とに還元されると思われる。逆に言えば、これら2つの問題が解決されるならば、「過失による共犯」を認めることが可能となるはずである。

この点は、特に、結果的加重犯の共犯に妥当すると思われる。という

(47) ただし、たしかに、条文解釈上、共犯（加担）行為は犯罪行為ではないかもしれないが、果たして、そう言い切れるものなのかどうか、なお検討の余地があるように思われる。

(48) その意味では、「共犯の故意」の対象は、制限従属性説に従えば、「正犯の犯罪（構成要件該当行為＋法違反行為）」しかないことになろう。（拙稿・「第二次的関与者のメンズ・レア」神戸学院法学36巻1号（2006）126頁）

(49) 丸山・前掲書注(18)・391頁

のも、判例によれば、共犯は、正犯の基本犯の共犯行為したことを根拠に、共犯行為と加重結果に因果関係があれば、加重結果つき「当然に」、換言すれば、無限定に帰責されることになるからである。そこで、共犯者に、直接的に加重結果に対する「重過失」を要求し、かつ、実質的に「重過失」を内包する犯罪に限定し、その限りで、共犯の故意である「加担意思」も「重過失」に緩和することで、加重結果につき共犯に帰責するとすれば、無限定に教唆・幫助が広く認められることにはならないように思われる。たしかに、他人のミスについて実行分担者ではない者にも責任を認めるという事実には変わりはないし、教唆・幫助が「処罰拡張事由」であったことを考えると、故意のない教唆・幫助を例外的に認めることには躊躇を覚えるかもしれないが、人はそれほど予測不可能⁽⁵⁰⁾ではないであろう。むしろ、問題なのは、当然のごとく結果的加重犯の共犯を肯定してきた従来の判例の立場である。

以上のことから、本件で問題となった危険運転致死傷罪の幫助の成否につき、まず、危険運転致死傷罪は、先述のように、「重過失」を内包する危険運転行為によって死傷結果を発生させ、かつ、その死傷結果につき「ある程度具体的」な予見可能性を必要とする犯罪である。つまり、逆に言えば、危険運転致死傷罪は「容易に死傷結果を予見し、それを回避しえた」が、それにもかかわらず、わざと危険な運転行為をしたとの意味で、「重過失」をその本質とする犯罪であるとも言えよう。

そして、本件被告人が、たとえ、事故発生時まで助手席で寝ていたとしても、本判決で、正犯Aの飲酒事実を認識した上で車の助手席に乗り込み、仮眠や代行運転等の利用を勧めるなどしていないこと、あるいは、正犯Aが被告人をその自宅に送ろうとしたことから、被告人は正犯Aに対して自宅に送るよう依頼したとすることができると判断したことから

(50) 中山＝浅田＝松宮・前掲書注(32)・200頁

(51) Sanford H. Kadish, *Reckless Complicity*, 87 J. CRIM. L. & CRIMINOLOGY 372-373 (1997)

すれば、酩酊運転に関与するとの加担意思もあったとすることは可能である。

さらに、本判決で、被告人が助手席に乗り込むことにより、正犯Aが車を運転して帰ることを決めて、車を走らせ、事故現場に至っていること、事故現場は被告人の自宅に向かう途中の道路であり、正犯Aは被告人を自宅に送ろうと車を走らせていたこと、駐車場を出る際に被告人が駐車料金の一部を支払っていることから、被告人は正犯Aの危険運転行為を助けたと評価することができるかと判断していることからすれば、たしかに駐車場から被告人の自宅に至るまでの間、被告人は助手席で寝ていたことから、酩酊運転によって死傷結果を発生させた正犯Aの危険運転行為を現実には認識はしていなかったけれども、正犯と共犯とで、危険行為につき違いはないはずである。したがって、たとえ共犯には直近過失がなかったとしても、正犯と同様に、共犯も全体として1個の危険行為を行ったこととなり、また、寝ている間に生じた死傷結果を発生させるであろうとの実質的な危険性につき、その乗車時点である程度具体的に予見していたと言いうる。

もっとも、これによれば、危険運転行為に対する加担意思さえあれば、重い結果である人の死傷結果の予見可能性を導くことになってしまう、換言すれば、重い結果に対する抽象的な予見可能性で足りることになってしまうかもしれない。しかしながら、そもそも、危険運転致死傷罪の基本犯として評価されうる危険運転行為は、死傷結果に結び付きやすい高度な危険行為のみを対象としているのであるから、危険運転行為に対する共犯行為は直接的に加重結果に結びつくことになる高度な危険運転行為への関与に限定されることになるし、また、そのように予見可能性の対象を抽象化したとしても、それは、ある種限定された、駐車場から事故現場に至るまでの一定の領域内における不特定・多数の人の死傷結果であって、それは、故意におけるのと同様に、「概括的」な重い結果に対する具体的な予見可能性ということになるのである。⁽⁵²⁾

このような視点からすれば、本件は、危険運転致死傷罪の幫助犯の成立が認められる事案であったように思われる。

(52) 松宮・前掲注書(36)・206-207頁：ただし、このように、概括的な故意と対比する形で、「駐車場から事故現場に至るまでの一定の領域内における不特定・多数の人」として限定することにつき、疑問がないわけではない。たとえば、最決平成元年3月14日刑集43巻3号262頁(荷台の未知の乗車人落下死亡事件)で、最高裁は、過失の予見可能な対象たる結果(「人」の「死」)につき、「およそ人一般」の「死一般」という抽象度で考えることを許容ないし要求する見解を採ったものと理解されているが、責任主義との関係からすればこのような見解には問題があるし、また「現実に死亡したまさにその人」の「その死」という高度の具体的予見可能性を要求することも過失犯全般を把握する意味で合理的ではないことからすれば、行為者は自己の行おうとする「当該(過失)行為が類型的に有する危険の範囲内に存する人」の「当該行為の現実としての死」というレベルで、予見可能な対象たる結果を考慮する必要がある(伊東研祐『刑法総論』(2008)122-124頁)。しかし、この「荷台の未知の乗車人の死」と、本件のような「駐車場から事故現場に至るまでの一定の領域内における不特定・多数の人の死」とを、はたして同等のものとして理解してよいのかどうか、なお検討の余地があるように思われる。

また、一般的に、概括的故意の典型例として「群衆に爆弾を投げて死亡させる」場合があるが、翻って、危険運転致死傷罪を見てみると、条文上、投げる爆弾の「種類」については規定されているが、「いつ」爆発させるかについては規定されていない。とすれば、結果的に「死傷という結果」が生じたがゆえに、危険運転行為につき責任を問われてしまうことにもなりかねないであろう。その意味でも、事件ごとの類型化作業も含め、危険運転致死傷罪につき再検討する時期がきているように思われる。