

# 日本危險駕駛致死傷罪之 解釋現況與分析

## ——以行為的危險性與因果關係的 判斷為中心\*

簡 至 鴻\*\*

### 要 目

壹、緒 論	(四)妨害駕駛型(第2條第4款)
貳、立法背景與規範結構	(五)無視紅燈號誌駕駛型(第2條第5款)
一、重罰化的立法脈絡	(六)禁止通行道路上駕駛型(第2條第6款)
二、個別行為類型與規範內容	三、小 結
(一)酩酊駕駛型(第2條第1款)	參、固有解釋問題議論
(二)駕馭困難的高速駕駛型(第2條第2款)	一、本罪的罪質：「特殊」類型的加重結果犯與其疑義
(三)駕駛技能欠缺而駕駛型(第2條第3款)	

DOI : 10.3966/102398202018090154001

\* 本文承蒙兩位匿名審稿委員提供寶貴的修正建議，於此敬致謝忱，惟文責當由筆者承擔。

\*\* 臺灣大學法律研究所、日本東北大學法學研究科國際共同博士課程博士生，臺北大學法學碩士。

投稿日期：一〇六年十一月七日；接受刊登日期：一〇七年三月二十一日

責任校對：林嘉瑛

(一)基於責任主義的質疑	(二)車輛行進中「駕馭困難」的高速度要件
(二)與道路交通法的關係	(三)致生「重大交通危險」的速度要件
(三)小 結	(四)小 結
二、駕駛行為的危險內容及疑問點	二、因果關係的判斷態度
(一)酩酊駕駛型：「正常駕駛困難的狀態」	(一)基本判斷立場
(二)二種類型的速度要件	(二)酩酊駕駛與未注視前方過失的關係
(三)其他要件的疑問點	(三)其他類型中的介入情事
三、因果關係的判斷疑義	(四)小 結
肆、實務判斷狀況分析	伍、我國「不能安全駕駛致死傷罪」的反省契機 ——代結語
一、危險駕駛行為的判斷諸相	
(一)酩酊駕駛型：「正常駕駛困難狀態」的判斷傾向	

元照出版提供 請勿公開散布

## 摘 要

以社會高度關注的交通事故案件所引發的輿論效應為契機，日本危險駕駛致死傷罪在重罰化的立法脈絡下，呈現出處罰內涵空洞化的問題傾向。首先，在罪質方面，所謂無獨立處罰危險駕駛行為規定的加重結果犯，可說是實質掏空不法內容與責任內涵的立法設計。其次，各行為類型欠缺規範明確性而有危險判斷寬鬆化的傾向之外，將事故發生前的過失行為一律包攝於行為危險性之中的解釋立場，也使因果關係的判斷適用有明顯形式化的疑慮。基此，本文試圖藉由相關學說議論以及實務運作狀況的觀察與批判式分析，以釐清本罪解釋上的問題脈絡。透過這樣的比較法研究，希冀從中探求具有相同問題結構與解釋傾向的我國不能安全駕駛致死傷罪，在解釋論上的反省契機。

關鍵詞：危險駕駛致死傷罪、加重結果犯、因果關係、介入情事、酩酊駕駛、準危險駕駛、日本駕駛動力車輛致死傷行為處罰法

## 壹、緒論

眾所周知，近年來國內刑法第185條之3不能安全駕駛罪歷經兩次重大修正。首先是二〇一一年十一月修法，除了提高不能安全駕駛罪的法定刑之外，並增訂第2項因不能安全駕駛行為導致重傷或死亡的加重結果犯規定（致死者一年以上七年以下有期徒刑、致重傷者六月以上五年以下有期徒刑）。緊接著，短短二年不到，二〇一三年六月修正則是在服用酒類物品導致不能安全駕駛的類型中，基於所謂「抽象危險犯不具體判斷行為危險性」的理解<sup>1</sup>，透過形式犯的立法方式，將「吐氣所含酒精濃度達每公升零點二五毫克或血液中酒精濃度達百分之零點零五以上」的「絕對不能安全駕駛」判準寫入條文中（刑法第185條之3第1項第1款），藉此替代危險狀態的實質判斷，並且再度提高加重結果犯的法定刑（致死者三年以上十年以下有期徒刑、致重傷者一年以上七年以下有期徒刑）。

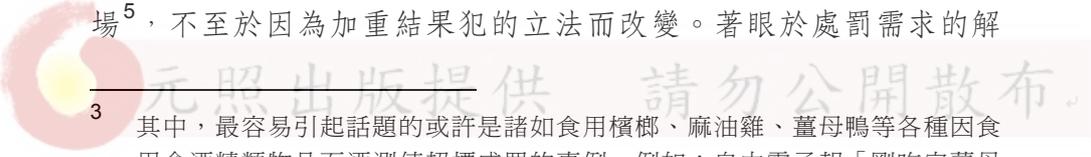
從這兩次修法的過程當中，不難看出所謂「寬鬆認定酒駕行為」與「加重刑罰」的修法方向，實由來於特定社會事件所引發的政治性對應<sup>2</sup>。只是，重罰化、嚴罰化的立法成果固然已無可挽

<sup>1</sup> 2013年刑法第185條之3修正理由參照：「不能安全駕駛罪係屬抽象危險犯，不以發生具體危險為必要。爰修正原條文第一項，增訂酒精濃度標準值，以此作為認定『不能安全駕駛』之判斷標準，以有效遏阻酒醉駕車事件發生。……」

<sup>2</sup> 一如被稱之為「賴文莉條款」的2011年修法內容，正是為了回應消防員賴文莉於執勤時遭酒駕車輛撞上導致傷重截肢一案所引發的立法動議；而2013年修法的契機則由來於所謂的「葉少爺事件」，針對此一犯行重大及態度惡劣的酒駕者所引發的政治性反應。詳見王皇玉，2013年刑事法發展回顧：酒駕與肇逃之立法與實務判決，國立臺灣大學法學論叢，43卷特刊，頁1229-1232，2014年11月。

回，觀察相關判決則不難發現，在法律的適用上，實務的解釋論述可說是進一步加深了伴隨修法所造成的處罰範圍寬鬆化傾向。申言之，除了在不能安全駕駛行為的認定上明顯地呈現出各種不問客觀情事、僅藉由有如「絕對危險數值」的探求而形式化操作的判斷傾向之外<sup>3</sup>；作為二〇一一年修法通過不能安全致死傷罪之後的代表性見解，最高法院100年度臺非字第373號判決針對本罪的罪質，則是在所謂的加重結果犯「本質上不限於一行為」的奇妙理解之下，作出了本罪在「本質上係二行為」的代表性解釋<sup>4</sup>。

姑且不論本件最高法院的見解，實有在最大化處罰程度的考量下，為了確保實務對於不能安全駕駛罪與過失致傷害罪競合的情形，依數罪併罰及道路交通管理處罰條例加重刑罰的固有解釋立場<sup>5</sup>，不至於因為加重結果犯的立法而改變。著眼於處罰需求的解

  
3 其中，最容易引起話題的或許是諸如食用檳榔、麻油雞、薑母鴨等各種因食用含酒精類物品而酒測值超標成罪的事例。例如：自由電子報「剛吃完薑母鴨 酒測未過嚇哭」、「……天氣漸冷，入夜後，路邊的薑母鴨、燒酒雞店家，總是門庭若市，但警方提醒，依現行取締酒駕規定，哪怕只是喝個兩口湯，酒測值也可能超標。」<http://news.ltn.com.tw/news/society/paper/720836>，最後瀏覽日：2017年10月1日。

4 最高法院100年度臺非字第373號判決參照：「現行刑法第一百八十五條之三不能安全駕駛動力交通工具而駕駛罪，雖甫經法定程序修正公布施行，並參酌日本及其他各國立法例，增訂第二項，而有因而致人於死或重傷之加重結果犯處罰規定，然仍不影響其本質上係二行為之認定，即不能安全駕駛動力交通工具而駕駛途中，因過失致人受普通傷害時仍應認係二行為，予以併合處罰，不因上開法律之增訂而改變。且由於本次修正提高不能安全駕駛動力交通工具而駕駛罪之法定刑，並基於刑事政策考量，增訂同法條第二項之加重結果犯，彰顯加重處罰之規定，適足以印證，就與過失致人受普通傷害罪間，苟僅認係一行為之想像競合犯而論以一罪，顯然評價不足而有違罪刑衡平原則，不符國民之法律感情。」

5 臺灣高等法院暨所屬法院88年法律座談會刑事類提案第5號（88年12月）參照。

釋傾向固不足取，更重要的是，將本罪視為一種單純併罰不能安全駕駛罪與過失致死、致重傷罪的「特殊加重結果犯」的理解，不論從客觀因果關係或是主觀責任的要求來看，無異已掏空了加重結果犯的實質不法內涵。反映在解釋論的操作上，因果關係判斷的形式化、空洞化，應可說是必然會出現的現象。也因此，在此一代表性見解的引導下，實務對於本罪因果關係的判斷重心即是置於所謂的過失介入行為之上，頂多以類似「酒後判斷及操控力不佳」的酒精作用描述，象徵性地一語帶過行為危險與死傷結果實現關連性的認定<sup>6</sup>。如此一來，伴隨因果關係空洞化的結果，在飲酒駕駛、特別是酒精濃度超過絕對標準值的情況下，所有的肇事行為將會一概被視為是受到酒精作用的影響所導致。易言之，就客觀的事故態樣而言，本罪與一般的交通事故之間事實上並無區別的可能性，二者最終的差別毋寧僅在於行為人有無喝酒一事之上。

值得注意的是，在前述最高法院的判決中亦揭示了——「日本於平成十三年（西元二〇〇二年<sup>7</sup>）增訂刑法第二百零八條之二，將危險駕駛，因而致人傷害或死亡時，分別將之結合為加重結果犯之獨立一罪予以處罰」——這樣一段比較法的觀察，來強化前述所謂我

<sup>6</sup> 例如，臺灣高等法院高雄分院103年度交上訴字第97號判決明白指出，相較於所謂「一個故意行為時就加重結果之發生有過失」的加重結果犯「通常情形」——「刑法第185條之3第2項犯罪所規定之加重結果犯，行為人除先有一個故意之危險駕駛行為外，其後則另有一個過失致肇事行為介入後始發生加重結果，故本罪本質上為二行為，此即與前開通常刑法上之加重結果犯不同」——基此，該判決認為行為人在為不能安全駕駛行為時對於加重結果之發生無須有過失，只需其後「結合」一個導致加重結果的過失行為即可成立本罪。從而，本件死亡事故即是被告在飲酒後「仍駕駛動力交通工具而危險駕駛，嗣因超速、違規超車、未注意車前狀況，及因酒後判斷及操控力不佳而過失肇事因酒後判斷及操控力不佳而過失肇事」所導致。

<sup>7</sup> 應為2001年之誤植。

國的不能安全駕駛致死傷罪本質上係二行為加重結果犯的論述。只是，這段說明應可說是顯然的誤解。

首先簡單瀏覽日本危險駕駛致死傷罪（以下除另有說明外，皆指日本法）所規範的行為類型。本罪於二〇〇一年刑法修正新設時，確立了包括：酩酊駕駛、駕馭困難的高速駕駛、駕駛技能欠缺的駕駛、妨害駕駛、無視紅燈號誌駕駛等五種危險駕駛行為的類型（刑法第208條之2）。其後於二〇一三年創設「駕駛動力車輛致死傷行為處罰法」，除了將本罪從刑法移除並挪至該法規範之外，另外新增在禁止通行道路上駕駛的行為類型。藉由各類型危險要件表現（詳後述），這些駕駛行為被視為具有造成交通重大死傷事故的危險性，而有別於道路交通法上的違規駕駛行為。依擬定法案的法務省刑事局（以下簡稱立法提案機關）說明所示，從這類駕駛行為的「實質危險性」與刑法上的暴行行為（刑法第208條）相當一事來看，本罪在性質上即屬於「類似於」暴行罪的加重結果犯（傷害罪、傷害致死罪）類型；值得注意的是，與一般加重結果犯的情形不同，本罪的基本行為，亦即危險駕駛行為本身並沒有獨立的罪名與處罰規定，其理由在於未出現死傷結果時，作為結果發生前階段的危險駕駛行為仍可藉由諸如醉態駕駛（酒酔い運転）等道路交通法上的規定，以違反道路交通法的駕駛行為加以處罰，而無特別另設處罰規定的必要<sup>8</sup>。

是以，不論是從等同於暴行的危險駕駛行為所導致死傷結果的加重結果犯理解，或是無獨立處罰基本犯的特殊立法體例來看，本罪並不存在我國最高法院所謂「危險駕駛罪」與過失致人死傷罪相「結合」的理解。

<sup>8</sup> 以上說明詳見井上宏＝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1065-1066頁（2002年4月）。

然而，本罪在解釋論上的固有問題，究其實質，正是由來於這樣一個獨特的規範結構。質言之，從前述立法說明來看，所謂本罪與暴行的加重結果犯相「類似」的犯罪類型說法本身，並無法清楚定義本罪究竟是在什麼意義理解下的加重結果犯。

首先，從行為類型來看，所謂的危險駕駛行為在性質上是否能與以特定侵害對象為客體的暴行行為同視？事實上，除了以妨害特定人車通行為目的的妨害型駕駛尚可稱的上是與暴行行為類似之外<sup>9</sup>，其他類型的危險駕駛行為都與所謂的「對人施加暴行」一事有著本質上的差異。將危險駕駛致死傷罪在性質上與傷害罪、傷害致死傷同視，並且比照其法定刑加以規範一事，可說是有相當的疑問<sup>10</sup>。其次，本罪的危險駕駛行為本身雖無獨立的處罰罪名，但從其仍舊可以依照道路交通法處罰的作法來看，本罪在性質上或許有從違反道路交通法犯罪的加重結果犯加以理解的餘地。然而，就規範內容的本質而言，本罪的危險駕駛行為既然是在違反道路交通法的行為之上，附加上表彰法益侵害危險性的要件所組成，則所謂「危險駕駛行為本身不罰」即無法與「違反道路交通法的行為有處罰」一事相提並論。要言之，二者在違法程度及性質上既然有顯著

<sup>9</sup> 依照實務見解固有的理解脈絡，所謂「為了使對方感到不快而將自車接近被害人車輛的行為」，諸如危險的逼車、超車、突然切換車道至被害人車輛前方等駕駛行為，係對於被害人身體未施加物理接觸力的暴行行為。對於這種將身體「周遭空間」的侵入行為視為暴行行為的理解，學者則有持否定的立場。說明可見：町野朔「生命・身体に対する罪」小暮得雄ほか編『刑法講義各論——現代型犯罪の体系的位置つき（第一編第一章）』有斐閣36-37頁（1988年7月）。

<sup>10</sup> 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38号39頁（2002年6月）；中山研一「危険運転致死傷罪と業務上過失致死傷罪との関係（下）——最近の判例を素材として」判例時報2113号6頁（2011年7月）。

的差異，本罪實欠缺從道路交通法上犯罪的加重結果犯加以解釋的空間<sup>11</sup>。

因此，從上述質疑可以理解到，日本的危險駕駛致死傷罪雖然具有加重結果犯的外形，但是在基本行為欠缺明確不法內容的情況下，其罪質與其說是一個不處罰基本行為的「特殊」型加重結果犯，實有僅著眼於死傷結果的發生，作為一種過失犯罪的加重處罰類型而存在的疑慮。另外，暫且不論不法實質內涵空洞化的問題，即便在「某種加重結果犯」的現行法脈絡下：一、從危險駕駛行為的規範內容來看，條文中有關表徵危險性的要件充斥著文義上欠缺明確性的規範性要素；二、在因果關係的適用方面，依照日本實務對於加重結果犯的固有解釋脈絡，僅以基本行為與加重結果間具有條件意義的因果關係為已足，而不以行為的危險實現關係為必要。就這兩點而言，本罪在實際的解釋適用上，可說是難以排除處罰範圍不明確的疑慮。

綜合上述，不論是駕駛行為的危險內涵，乃至其與實害結果發生間的因果關係，單從判斷上的形式化以及概念內涵空洞化的疑慮來看，我國不能安全駕駛致死傷罪與日本危險駕駛致死傷罪在解釋適用上，實有相同的問題傾向。基於這樣的問題意識，作為比較法的研究，本文擬將觀察重點置於：(一)本罪的罪質內容乃至各行為類型及因果關係在解釋論上的固有疑義；(二)實務上針對本罪行為的危

<sup>11</sup> 一如論者所指出，從法定刑的程度來看，本罪在酩酊駕駛類型的情形尚有依道路交通法上醉態駕駛罪（5年以下有期徒刑或100萬圓以下罰金）的加重結果犯解釋的空間。與此相對，在無視紅燈號誌類型的情形，從道路交通法上單純闖越紅燈號誌的行為（3個月以下或5萬圓以下罰金）與本罪在法定刑程度上的顯著差異來看，即難以從無視紅燈號誌行為的加重結果犯加以理解。宮川基「危險運輸致死傷罪の解釋論上の諸問題」現代刑事法53号76頁（2003年9月）。

險內容及因果關係的判斷狀況。試圖藉由釐清日本法上問題脈絡的分析式介紹，從中探求我國不能安全駕駛致死傷罪在解釋論上的反省契機。

## 貳、立法背景與規範結構

### 一、重罰化的立法脈絡

日本危險駕駛致死傷罪於二〇〇一年的刑法部分修正中，係作為侵害個人法益的犯罪，新設於傷害罪章的暴行罪之後（刑法第208條之2）。一如前述，該次立法確立了在包括酩酊駕駛在內的五種危險駕駛行為類型致人死傷的情形，科處有如傷害罪、傷害致死罪程度的法定刑（致傷者十年以下有期徒刑、二〇〇四年修法提高至十五年以下，致死者一年以上有期徒刑）。接著，二〇〇七年的修正進一步擴張本罪的處罰範圍，將條文中「四輪以上的動力車輛」的文字調整為包含二輪機車在內的「動力車輛」<sup>12</sup>。其後於二〇一三年立法通過的「駕駛動力車輛致死傷行為處罰法」<sup>13</sup>（以下簡稱本法或同法），則是將本罪從刑法中獨立至本法加以規範，並且追加「禁止通行道路上駕駛」的行為類型（同法第2條第6款）。另外，該法同時新增介於危險駕駛致死傷罪及其過失犯（駕駛動力車輛過失致死傷罪、同法第5條）的中間類型，亦即所謂的「準危險駕駛致死傷罪」（同法第3條）。針對行為人因為飲酒、服用藥

<sup>12</sup> 論者有謂，從動力車輛造成事故的危險性有如「行進中的兇器」來看，本罪的處罰對象自應包含機車在內。今井猛嘉「飲酒運転対策としての罰則の整備」ジュリスト1330号29頁（2007年3月）。

<sup>13</sup> 本法全名為「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」，於此依一般所慣用的「自動車運転致死傷行為處罰法」略稱。

物或是法令所規定疾病類型的影響<sup>14</sup>，在產生「正常駕駛障礙之虞」的情況下駕駛，並且於駕駛途中陷入「正常駕駛困難」的危險狀態而致人死傷的情形加以處罰（致傷者十二年以下、致死者十五年以下有期徒刑）。該罪在客觀上的危險態樣與酩酊型危險駕駛致死傷罪並無不同，僅是緩和危險故意證明的程度，並且基於此點在刑度上與危險駕駛致死傷罪有別<sup>15</sup>。

從上述立法經緯的說明，不難看出危險駕駛致死傷罪自創設以來，其重罰化的法律效果與處罰範圍擴張的過程。目前日本的危險駕駛致死傷罪，並非刑法上的犯罪而是以特別單行法加以規範。對此立法例，持肯定立場的論者認為，從危險駕駛致死傷罪立法創設至特別法成立以來已經過十二年，對一般國民而言本罪可說是具有相當高的認知度，不至於因為移到單行法規範就與國民疏遠而影響其預防嚇阻效果；此外，本罪在性質上既與駕駛動力車輛一事具有高度的關連性，就立法技術而言實有充分理由將本罪有別於刑法典而另於單行法加以規範<sup>16</sup>。

以這樣的分析為切入點，或許適足以說明本罪的立法背景與行為內容。

首先，一般國民對危險駕駛致死傷罪的高認知度，固然是與長年間的判決積累有關。然而，追溯本罪最初制定時的立法背景，其立法契機正是由來於受到社會高度關注、所謂「惡質且危險的動力車輛駕駛行為造成重大死傷」的案件，所引發諸如受害者遺族團體

<sup>14</sup> 依本法施行令第3條所示，此處有導致喪失正常駕駛能力之虞的疾病，包括：統合失調症、癲癇症、再發性失神、低血糖症、躁鬱症、睡眠障礙等類型。

<sup>15</sup> 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8-9頁（2014年3月）。

<sup>16</sup> 今井猛嘉「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6頁（2014年8月）。

發起立法連署運動等輿論效應<sup>17</sup>。

代表性知名案例，即為所謂的「東名高速公路飲酒駕駛事故」與「小池大橋飲酒駕駛事故」。前者係被告於酒醉狀態下駕駛大型貨物車行進在東名高速公路的過程中撞上同方向減速行進中的前方車輛，造成該車起火、位於同車後座的二名幼兒（當時分別3歲、1歲）被大火燒死，另造成其他五名受害者負傷。對此，原審判決<sup>18</sup>依業務上過失致死罪及道路交通法上的飲酒駕駛罪（酒気帯び運転、道路交通法第65條第1款）併合處罰的結果，科處被告四年有期徒刑。後者被告則是在酒駕、無照駕駛的途中（該車輛未經車檢且無加入保險），遭遇警方臨檢時逃離現場並且為了擺脫警車的追緝而高速行駛；過程中車輛失控衝上人行步道，撞擊步行中的二名被害人（皆19歲、剛參加完大學的入學典禮）並造成其等死亡。對此，判決<sup>19</sup>依無照駕駛、飲酒駕駛、駕駛無車檢及無保險車輛等相關道路交通的罰則中「法定刑及犯罪情節最重」的罪刑，與刑法業務上過失致死罪併合處罰，科處被告五年六個月有期徒刑。

從上述二案例的判決結果來看，在修法之前，對於所謂「惡質且危險的駕駛行為」所導致的重大事故，司法實務基本上是依業務過失致死傷罪的刑度上限（五年以下有期徒刑）加以處斷。值得注意的是，在量刑適用方面，二判決則展現出截然不同的態度。

首先，在東名高速公路飲酒駕駛事故一案中，相對於檢察官以原審量刑不當為由——「業務上過失致死傷的事件，其犯罪結果重大、對受害者及其遺族所造成的悔恨實與殺人事件及傷害致死事件無

<sup>17</sup> 井上宏＝山田利行＝島戸純，同註8，1046頁；高山佳奈子「交通犯罪と刑法改正」刑法雜誌44卷3号399頁（2005年4月）。

<sup>18</sup> 東京地判平成12・6・8判時1718号176頁。

<sup>19</sup> 横浜地相模原支判平成12・7・4判時1737号150頁。

異，刑事司法應該真摯地傾聽受害者或其遺族的心聲以及國民一般的感覺」——的上訴主張，二審判決<sup>20</sup>指出，關於量刑是否符合國民感情的問題，其根本的解決之道應循求立法的途徑，針對飲酒駕駛等行為造成死傷事故的情形創設新的犯罪構成要件類型並提高法定刑。在未採取立法手段之前，本件原審判決與實務向來的量刑狀況相比並無任何不當之處，若針對本案科以較重的刑罰，即使能回應國民感情卻會有損及處罰公平性的疑慮。

相對於這樣的消極立場，在小池大橋飲酒駕駛事故案件中，判決雖然最終是依法定處斷刑的最上限加以科處，不過，該判決亦指出，本件被告在「對於道路交通法規違反一事的不在乎與放任態度」下故意違犯上開道路交通法規的行為，其後，為了逃避警方的取締未考慮任何後果而高速行駛；以此時點作為過失的前提，從被告所展現出「概括性地無視人命的態度」來看，本件事故當時被告所駕駛的車輛實與「行走中的兇器」相當。基於這種可評價為與未必故意高度相近的有認識過失，以及本件造成二人死亡的案情重大性來看——「本件在量刑上就算是準用傷害致死罪加以非難也決非不當」。

要言之，針對這類受到社會高度關注、所謂「惡質且危險的駕駛行為」所造成死傷的事件，實務固有的業務上過失致死傷罪量刑適用情況是否有改變的必要？前揭二案的判決毋寧展現出不同的態度，同時也呈現出在基於事件重大性、行為人惡性的考量下應適用傷害致死罪刑的實務脈絡。日後的法制審議會，正是基於向來業務上過失致死罪的法定刑上限無法對應這類交通事件中行為人的「惡質性」或「重大性」為由，在所謂實現「適切處罰」的考量下，作出肯認故意為「惡質且危險的駕駛行為」而導致死傷結果的情形，

<sup>20</sup> 東京高判平成13・1・12判時1738号37頁。

有必要準用暴行導致死傷的情形加以處罰的審議結論<sup>21</sup>。也因此，在這樣的脈絡下，危險駕駛致死傷罪最終以「作為暴行加重結果犯的傷害罪、傷害致死罪相類似的犯罪類型」的姿態出現，其處罰的程度也隨之從五年一舉飆升至十五年（致傷）及二十年（致死<sup>22</sup>）有期徒刑。

## 二、個別行為類型與規範內容

其次，所謂本罪在立法規範駕駛動力車輛行為上所展現出的高度技術取向，適可從危險駕駛行為的內容加以理解。以下，以立法提案機關的說明為中心，呈現個別行為類型的基本規範內容。

### \*駕駛動力車輛致死傷行為處罰法第2條

犯下列行為因而致傷者，處十五年以下有期徒刑，致人於死者，處一年以上有期徒刑。

- 一 因酒精或藥物之影響，致生正常駕駛困難狀態而駕駛動力車輛的行為。
- 二 以行進中駕馭困難的高速度駕駛動力車輛的行為。
- 三 欠缺車輛行進中的駕馭技能而駕駛動力車輛的行為。
- 四 以妨害人車通行為目的，進入行進中的動力車輛之前，或是顯著接近其他通行中的人或車輛，並且以致生重大交通危險的速度駕駛動力交通工具的行為。
- 五 惡意無視紅燈號誌或與其相當之號誌，並且以致生重大交通危險的速度駕駛動力交通工具的行為。
- 六 在禁止通行道路（依照道路標誌標線，或是依其他法令的規定

<sup>21</sup> 井上宏＝山田利行＝島戶純，同註8，1046頁。

<sup>22</sup> 依現行日本刑法第12條規定，有期徒刑的範圍在1月以上20年以下。

動力車輛被禁止通行的道路或其部分，此等依政令所規定在其上通行足生人車交通危險的道路或其部分之謂），並且以致生重大交通危險的速度駕駛動力交通工具的行為。

#### (一) 酩酊駕駛型（第2條第1款）

酩酊型的危險駕駛行為，一如條文所示，係藉由「正常駕駛困難狀態」一語表現行為的危險內容。此處所指涉的「正常駕駛困難」狀態，一般是以——「在對應道路及交通等狀況的駕駛操作上有困難的身心狀態」來加以理解。相對於道路交通法上的醉態駕駛罪（道路交通法第117條之2第1款）以酒精影響所導致「有無法正常駕駛之虞的狀態」、亦即無法正常駕駛「可能性」的態樣為要件，本罪的駕駛困難狀態則是以確實存在為必要。基於這樣的理解，本類型行為與道路交通法上的酒醉駕駛行為，在概念上即有區分的可能性。另外，在能實質證立酒精作用與過勞、疾病等複合原因產生駕駛困難狀態的情形，是受到酒精或藥物影響的前提下，同樣能肯認本罪的適用。<sup>23</sup>

#### (二) 駕駛困難的高速駕駛型（第2條第2款）

本類型所稱的高速駕駛行為，並非泛指一般交通違規意義下的超速行為，而是在「由於車速過快，導致相應於道路狀況行駛一事變得困難」的危險狀態下所為的車輛駕駛行為。典型的事例即為在以無法完全通過彎道的高速度駕駛情況下，依車輛的構造、性能，或是「僅因方向盤或煞車的操作失誤」等客觀事實，足以肯認會出現車輛逸脫車道造成事故的情況。因此，在這種車體駕馭、控制困難的脈絡下，本類型的速度要件在判斷上，包括彎道幅度、道路寬

<sup>23</sup> 井上宏＝山田利行＝島戶純，同註8，1077頁。

度等具體的道路狀況；或是車輛性能、貨物搭載狀況等足以影響車輛在高速行進中穩定性的具體情事，就成為主要的判斷依據。<sup>24</sup>

### (三) 駕駛技能欠缺而駕駛型（第2條第3款）

一如字面意義所示，本類型係指欠缺控制車輛行進的駕駛技能所為的駕駛行為。此處所指涉的駕駛技能欠缺，是所謂「連操作方向盤或煞車等駕駛裝置的初步技能都不具備」的駕駛技術極端不純熟情形<sup>25</sup>。在判斷上，行為人是否持有駕照一事固然是重要的依據，但是基於實質判斷的觀點，仍應依照行為人實際的駕駛經驗、事故前的駕駛狀況、該當事故態樣等情事加以判斷，行為人是否無照駕駛一事並非唯一的判斷標準<sup>26</sup>。

### (四) 妨害駕駛型（第2條第4款）

從條文所揭示的客觀行為態樣來看，本類型所想定的具體情況，包括切換車道進入行駛中的車輛前方、逼車、對前車挑釁駕駛、進入對向車道逼近對向車輛再返回自車道等行為造成道路交通危險的駕駛情形。再者，所謂「致生重大交通危險」的速度，係指一般認為「若是發生衝撞的話會產生重大事故」或是「難以迴避重大事故」的速度<sup>27</sup>。值得注意的是，若從立法提案機關所揭示「通常以時速20~30公里的速度行駛的話」多半就會該當此一危險速度

<sup>24</sup> 井上宏=山田利行=島戶純，同註8，1079頁。

<sup>25</sup> 井上宏=山田利行=島戶純，同註8，1080頁。

<sup>26</sup> 例如行為人雖然持有駕照但是長年沒有實際駕駛經驗的情形，自應有本要件的適用；與此相對，行為人雖然有駕駛的經驗及技能，但現實上未持有駕照或是駕照吊扣中等情形，則不該當本要件。西田典之『刑法各論（第五版）』弘文堂52頁（2010年3月）。

<sup>27</sup> 井上宏=山田利行=島戶純，同註8，1082頁。

要件的理解來看<sup>28</sup>，就算是一般的行車速度，依具體道路交通狀況仍有適用本要件的可能<sup>29</sup>。

另外，本類型行為的成立，在主觀上尚必須有「妨害人車通行」的目的，例如「逼使對方為了避免與自車衝突採取緊急採取迴避手段」等妨害他人自由且安全通行的積極意圖。此一目的犯的立法設計，係為了將本類型的處罰限定在「極為惡質且危險」的駕駛行為，將所謂「不得不妨害其他車輛行進」的情形排除在本罪的處罰範圍之外<sup>30</sup>。

#### (五)無視紅燈號誌駕駛型（第2條第5款）

本類型係在產生「重大交通危險的速度」下，駕駛車輛闖越紅燈號誌或與其相當信號（例如警察官的指揮手勢）的行為。首先，本類型的速度要件一如前述，是在重大交通事故發生可能性的脈絡下加以理解。進一步言，本類型危險的實質內容，在於信賴他人都能遵守交通號誌行駛的前提下，對於此種違反信賴的駕駛行為採取對應迴避舉措的困難性之上<sup>31</sup>。

其次，本類型行為同樣有目的犯的設計。此處所謂的主觀上「惡意」要件，係指「完全沒有遵守紅燈號誌的意思」的積極意圖。諸如「行駛到已經安全停止困難的地點始發現該路段處於紅燈狀態」，或是「在號誌變換之際，對於現正處於紅燈狀態一事只有

<sup>28</sup> 井上宏＝山田利行＝島戸純，同註8，1084頁。

<sup>29</sup> 橋爪隆「危險運転致死傷罪をめぐる諸問題」法律のひろば67卷10号23頁（2014年10月）。

<sup>30</sup> 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41頁（2002年2月）。

<sup>31</sup> 橋爪隆，同註29，23頁。

未必認識」等反面解釋例<sup>32</sup>，對於行駛路段現正處於紅燈狀態的積極認識與否，就成為本要件在判斷上的重點。

#### (六)禁止通行道路上駕駛型（第2條第6款）

本類型行為係以致生重大交通危險的速度，行駛車輛於禁止通行道路上。首先，所謂的「禁止通行道路」要件一如條文所示，除了一般禁止通行的道路標識標線外，尚包括依法令規定的空白刑法情形。依本法施行令第2條所示，此處禁止通行道路的內容有：1. 車輛通行禁止道路、自行車及步行者專用道路（第1款）；2. 單向通行道路（第2款）；3. 高速道路（包含動力車輛專用道路）中央至右側的部分（第3款）；4. 道路上的安全地帶及禁止進入的區塊（第4款）。另外，諸如「學校交通區」（school zone）這類在特定時段通行禁止的道路，也包含在內（1.及2.的情形）<sup>33</sup>。

其次，有關本類型致生重大交通危險的速度要件，與妨害駕駛型及無視紅燈號誌駕駛型的情形相同，係從重大事故發生可能性的情況加以理解<sup>34</sup>。如同無視紅燈號誌駕駛型的情形，本類型行為所蘊含的危險態樣，即在於違反其他交通參與者對於「此處無來車」的信賴一事所衍生的交通危險情狀<sup>35</sup>。

<sup>32</sup> 井上宏=山田利行=島戸純，同註8，1083-1084頁。

<sup>33</sup> 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について」刑事法ジャーナル41号36頁（2014年8月）。

<sup>34</sup> 同前註，36頁。

<sup>35</sup> 橋爪隆，同註29，27-28頁。關於此二類型的異同，另有認為在未規定有主觀意圖要件的情況下，有關本類型的速度要件在解釋上實應與無視紅燈號誌類型加以區別，亦即不能僅以一般行車的速度為已足，方有限定處罰範圍的可能。古川伸彦「自動車運転死傷行為処罰法——新設犯罪類型的批判的検討」名古屋大学法政論集264号13-14頁（2015年12月）。

### 三、小 結

一如「國民間要求重整罰則的呼聲日益升高」的提案理由說明<sup>36</sup>，日本的危險駕駛致死傷罪，可說是以社會高度關注的交通死亡事故所引發的輿論效應為契機，在既有業務上過失致死傷罪的處罰程度無法對應特定交通事犯的「惡質性」及「重大性」的立法需求脈絡下，藉由輿論為掩護大幅提升處罰的上限，形成顯著偏向被害人立場的立法<sup>37</sup>。

檢視立法提案機關的說明，本罪是在行為具有致人死傷的「實質危險性」基礎上與暴行導致死傷的加重結果情形類比，從而依傷害罪及傷害致死罪的法定刑一舉提高處罰程度。然而，本罪的危險駕駛行為在性質上既然與以特定客體為侵害對象的暴行行為有別，僅從行為足以導致死傷結果發生一事，似乎無法作為以暴行罪的加重結果犯論處的充分基礎。事實上，一如前述小池大橋飲酒駕駛事故判決所展現的實務態度，將所謂「惡質且危險的駕駛行為所導致的死傷事犯」於量刑上準用傷害致死罪的理由，與其說是相關道路交通法規違反行為的實質危險性，毋寧是在於這類行為導致死傷結果時所反映出的行為人主觀「惡性」之上。觀察立法審議的過程同樣不難發現，作為本罪的處罰根據，所謂危險駕駛行為的「惡質性」、「重大性」所著眼的正是該等行為所展現的「反社會性」一事<sup>38</sup>。

<sup>36</sup> 井上宏＝山田利行＝島戶純，同註8，1058頁。

<sup>37</sup> 內田博文「危險運転致死傷罪と結果の加重犯論」現代刑事法5卷4号71頁（2003年4月）；高山佳奈子，同註17，399頁。

<sup>38</sup> 事實上，在法務省法制審議會召開的法案審議過程中，亦有從惡質、重大事犯的處罰意旨，認為應將輕微傷害結果的情形排除在本罪處罰範圍外的議論。對此，立法提案機關的回應則是以本罪的行為態樣所具有的「強烈極端反社會性」為由，在行為既已造成事故的情況下，即使僅「偶然」地產生輕

這種側重於行為惡性而忽視危險內涵的立法傾向，也反映在最終的立法成果上。觀察本罪的規範內容及其基本理解可知，首先，有別於道路交通上的違反行為，本罪所規範的行為態樣係藉由諸如「正常駕駛困難」的狀態、行進中「駕馭困難」的高速度、「駕馭技能」、「顯著接近」其他通行中的人或車輛、致生「重大交通危險」的速度等要件表徵行為的危險內容。然而，對於這些彰顯行為危險內涵的要件，向來的批判重點就在於其顯而易見的文義不明確性之上（詳後述）。另外，從具體的解釋例來看，對於妨害駕駛、無視紅燈號誌駕駛、禁止通行道路上駕駛等類型中所共同具備的「致生重大交通危險」速度要件，若依立法提案機關所提示，所謂20至30公里的通常行駛速度即為已足的基本理解，則這些類型實與在一般行車速度狀況下的妨害駕駛、闖越紅燈、逆向行駛等違反道路交通法規的行為無異；易言之，此處的速度要件毋寧失去其表徵行為危險性的機能。在行為危險內涵有空洞化疑慮的情況下，在妨害駕駛、無視紅燈號誌駕駛類型中，所謂妨害通行的目的、「惡意」無視等加入主觀意圖要件立法設計，更難以期待在實際的解釋判斷中能發揮限定處罰範圍的機能。

綜合上述，在釐清本罪重罰化的脈絡及其基本的規範內容之後，應可理解到本罪以行為人的主觀惡性為導向的強烈立法傾向，以及規範內容乃至實質不法內涵（行為的危險內容）本身欠缺明確

---

微傷害結果仍應依本罪加以處罰。法制審議會刑事法（自動車運転による死傷事犯関係）部会第2回会議議事録（平成13年7月11日開催）參照。該會議紀錄取得來源：[http://www.moj.go.jp/shingi1/shingi\\_010711-1.html](http://www.moj.go.jp/shingi1/shingi_010711-1.html)，最後瀏覽日：2017年10月1日。如此一來，本罪處罰的著眼點可說是置於行為所展現的「惡性」而非其所造成的實害結果之上。說明參照葦名ゆき「自動車運転による死傷事犯に関する刑法改正——審議過程の紹介と分析」交通法科学研究会編『危険運転致死傷罪の総合的研究——重罪化立法の検証（第一部第四章）』信山社64-65頁（2005年11月）。

性的疑慮。承接這樣的初步觀察所得，以下進一步從相關的議論出發，檢視本罪的罪質、行為與因果關係的解釋疑義。

### 參、固有解釋問題議論

#### 一、本罪的罪質：「特殊」類型的加重結果犯與其疑義

一如前述立法說明所示，本罪作為加重結果犯的罪質理解，除了表現在「故意為危險的車輛駕駛行為導致死傷結果」的規範形式上；就實質內容而言，基於該等駕駛行為造成死傷結果時，其實質危險性與暴行行為相當的理解，故以「類似於暴行罪的加重結果犯」的犯罪類型而存在。此外，針對本罪最重要的特徵，亦即作為基本行為的危險駕駛行為無獨立處罰罪刑一事，立法提案機關則是以「該當本罪的行為同時也滿足各該道路交通法上犯罪的構成要件」為由，強調在死傷結果未發生的情況下，危險駕駛行為仍可依相應的道路交通法規加以處罰，而不致發生死傷結果發生前階段的行為無從處罰的立法漏洞<sup>39</sup>。基於這樣的規範組成，有關危險駕駛致死傷罪的保護法益也被理解為除了個人生命、身體安全的主要法益（一次法益）之外，並且在成立本罪情況下的危險駕駛行為必然該當違反道路交通法行為的理解下，兼及副次的「交通安全」法益（二次法益）的保護<sup>40</sup>。

只是，本罪雖然具有加重結果犯的規範形式，但是對於這種基本犯罪行為未設有處罰的規定，而是藉由他法作為處罰「擔保」的

<sup>39</sup> 井上宏＝山田利行＝島戶純，同註8，1066頁。此處日文的原文「不都合」一語，雖然依文脈應理解為對於本罪的危險駕駛行為並未產生無從處罰的障礙；然而，從該詞彙亦有「不便」的字義來看，對照後述學者的批判，立法提案機關的說明讀來實有另類的諷刺意味。

<sup>40</sup> 井上宏＝山田利行＝島戶純，同註8，1065-1066頁。

立法設計<sup>41</sup>，是否仍具備加重結果犯的實質不法內涵？應可說是本罪在解釋論上最基本的問題意識<sup>42</sup>。

### (一)基於責任主義的質疑

檢視這種「沒有基本犯的加重結果犯」的規範結構，首先無可避免招致的正是責任內容空洞化的疑慮。

質言之，不論是因果關係或是對於加重結果的過失責任要求，在一般的加重結果犯類型中，無非是以故意犯罪行為（基本犯）的存在為處罰的前提基礎。事實上，立法提案機關並不是沒有注意到這個問題，依其說明所示，本罪的危險駕駛行為係——「具有發生死傷結果實質危險性的故意構成要件行為」<sup>43</sup>，並且在該等行為可以完全被違反道路交通法的行為所涵攝的理解下，建構本罪作為加重結果犯的不法內容。

然而，對於這種不具備罪名及處罰內容的「故意構成要件行為」，在此意義下的「故意」是否仍具有責任要素的實質內涵？應是明顯的疑問。首先，就規範形式而言，作為加重結果犯的本罪在沒有明示規定故意基本犯內容的情況下，不論透過如何的解釋手法，就文義的形式而言都難以符合刑法「故意犯處罰原則」的責任要求（刑法第38條第1項）<sup>44</sup>。同樣的，作為基本犯的危險駕駛行為既然欠缺明確的罪質與獨立的處罰內容，本罪形式上的加重結果

<sup>41</sup> 川端博＝西田典之＝河村博＝笠井治「緊急特別座談會：危險運轉致死傷罪を新設する刑法の一部改正をめぐる」現代刑事法36号79頁（2002年4月），西田典之發言參照。

<sup>42</sup> 學者即指出，從本罪的基本行為並非構成獨立的犯罪一事來看，將本罪的罪質以「加重結果犯」加以稱呼本身可說正是問題所在。曾根威彥「交通犯罪に関する刑法改正の問題点」ジュリスト1216号48頁（2002年2月）。

<sup>43</sup> 井上宏＝山田利行＝島戸純，同註8，1066頁。

<sup>44</sup> 高山佳奈子，同註17，401頁。

犯規定就有招致違反罪刑法定主義的強烈質疑<sup>45</sup>。

再者，就實質的解釋層面而言，基本行為欠缺明確的故意內容一事也使本罪的違法性認識機能隨之弱化。首先，就加重結果犯的歸責原理而言，促使行為人產生反對動機的基礎並不在於加重結果，而是依存於故意基本行為的可罰性之上；從而，本罪欠缺基本犯罪行為、有如僅處罰死傷結果發生的規範內容本身，是否具有形成反對動機的機能即不無疑問<sup>46</sup>。其次，若依立法提案機關的解釋立場將本罪的「實質違法性」定位在所謂「最為惡質且危險」的違反道路交通法行為類型上<sup>47</sup>，從歸責基礎不充分的疑慮，亦即作為基本行為實際處罰依據的道路交通法與本罪之間在處罰程度上的明顯差距來看，實難以說明在違反道路交通法的基礎上所形成的反對動機，可與傷害罪、傷害致死罪的故意犯相當的本罪情形相類比<sup>48</sup>。

上述的批判質疑毋寧是指出，所謂「沒有基本犯的加重結果犯」一事，應可說僅是一個形式上維持加重結果犯的框架，但是在欠缺不法內涵的情況下流於責任空洞化的「結果責任」規範結構<sup>49</sup>。表現在解釋論上的具體影響，基於這樣一個——「甘於接受

<sup>45</sup> 中山研一，同註10，6頁。基此，中山教授更進一步批判，前述立法主導機關所謂在沒有死傷結果的情形仍可依道路交通法加以處罰而「沒有任何不便之處」的說明，毋寧是一種「過度便利處罰機關」的說法。

<sup>46</sup> 內田博文，同註37，76頁。

<sup>47</sup> 井上宏，同註30，39頁。

<sup>48</sup> 內田博文，同註37，76頁；同旨：高山佳奈子，同註17，401-402頁。

<sup>49</sup> 內田博文，同註37，76頁參照。從加重結果犯的發展歷程來看，修正結果責任、使其處罰符合責任主義的要求，可說正是刑法學理固有的解釋任務。說明可見山本光英「結果的加重犯の不法内容」法學新報97卷3・4号248-251頁（1990年12月）。

規避責任主義的批判<sup>50</sup>」的立法設計，將本罪的處罰基礎置於「不具可罰性的基本行為」的認識下所發生的加重結果，對於死傷結果發生的預見可能性程度，勢必會因為基本行為故意內容的空洞化而隨之抽象化。在與行為人責任欠缺關連性的情況下，本罪的死傷結果即有因此客觀處罰條件化的解釋傾向<sup>51</sup>。

### (二)與道路交通法的關係

承接前述，不論從不法內容乃至歸責內涵的差異來看，論理上，本罪的罪質並無法從特定道路交通法違反行為的加重結果犯加以理解<sup>52</sup>。然而，從本罪的基本行為終究是依存於道路交通法加以處罰一事來看，作為跨越道路交通法與刑法規範的加重結果犯「變形」態樣，本罪的解釋傾向即難以排除來自道路交通法本身行政刑法特殊性質的影響<sup>53</sup>。除了前述責任內涵空洞化的疑慮之外，更具體表現在行為性質區分的難題上。

關於此點，論者有謂，若是將本罪的危險駕駛行為以獨立的罪刑加以規範，這類未發生死傷結果的「高度危險故意行為」勢必會出現龐大的犯罪量<sup>54</sup>。本罪所謂欠缺「基本犯」的規範結構，可說正是考量到從違反道路交通法的行為當中，抽繹出所謂「高度危險」類型並加以構成要件化的困難度而有的立法設計<sup>55</sup>。同樣的，

50 曾根威彥，同註42，48頁。

51 內田博文，同註37，74頁。

52 立法提案機關的解釋立場亦是基於行為危險性的區別，強調本罪的罪質並非道路交通法上的加重結果犯。川端博＝西田典之＝河村博＝笠井治，同註41，79頁，河村博（法務大臣官房審議官）發言參照。

53 岡野光雄「『危險運転致死傷罪』に関する一考察」研修648号5頁（2002年6月）。

54 川本哲郎「交通犯罪者の処遇」犯罪と非行133号11頁（2002年8月）。

55 本庄武「交通刑法の動向——危険運転致死傷、自動車運転過失致死傷、業務

學者亦指出，本罪將處罰重心置於實害結果發生一事的立法選擇，無可否認實具有避免將「實體不明確的危險行為」予以重罰化，以及因此所衍生處罰範圍早期化、曖昧化、擴張化等解釋傾向的優點<sup>56</sup>。

從這些行為性質區辨困難的說明來看，其無異也點出本罪的行為類型實際上未必具有足以與道路交通違規行為相區別的危險內涵。對此，學者或有認為，從本罪的保護法益兼及所謂的「交通安全」副次法益，亦即危險駕駛行為係對於交通安全具有高度危險性一事來看，本罪同時具有公共危險犯罪的複合性質<sup>57</sup>。然而，這樣的理解實有值得商榷之處。

首先，從法益的具體內容觀之，在道路交通法的脈絡下所指涉的交通安全法益是否具有社會法益的實質內涵？應是顯然的疑問。質言之，相較於刑法上以不特定或特定多數人生命、身體法益受侵害的實質危險性為內容的公共危險犯罪類型，立基於道路交通法所理解的「交通安全」法益侵害態樣，其本質無非僅是在「道路危險、道路的安全與順暢、道路障礙防止」等行政管制規範目的（道路交通法第1條）的脈絡下，對於道路交通方法規制的違反。將行政罰的概念內容置於刑法的法益侵害脈絡下，毋寧是透過有如「當然會招致重大交通危險的駕駛方法<sup>58</sup>」的修辭，將道路

---

上過失致死傷」ロースクール研究14号125頁（2009年11月）；内田博文，同註37，73頁。

<sup>56</sup> 井田良「交通犯罪と道路交通法改正」刑法雜誌44卷3号414頁（2005年4月）。

<sup>57</sup> 佐伯仁志「交通犯罪に関する刑法改正」法学教室258号72頁（2002年3月）。

<sup>58</sup> 谷田川知恵「いわゆる悪質業過に対する厳罰化要求をめぐって」法学政治学論究50号395頁（2001年9月）。

交通法上的形式犯違反一事作為法益侵害的態樣。

其次，就行為危險的內容而言，一如前述，危險駕駛行為是在所謂「造成死傷結果的實質危險性」理解下，作為其從道路交通法的相關形式犯規定中被抽繹成為「刑事犯」的實質不法內涵<sup>59</sup>。進一步檢視立法提案機關的說明內容，其係基於車輛駕駛行為性質上具有「一次事故的發生會造成多數死傷者」的危險理解，為了避免此等情形發生時依想像競合論處導致無法加重處罰的適用結果，故將本罪的法定刑上限比照傷害罪及傷害致死罪的情形加以規定<sup>60</sup>。

然而，單就行為具有發生死傷、甚至是多數死傷的危險性為理由，實不足以將危險駕駛行為與刑法上的公共危險犯罪類型同視。從前述說明可知，對於立法提案機關而言，本罪的駕駛行為雖然具有侵害多數個人法益的危險性，但是這樣的性質一如傷害罪、傷害致死罪的情形，並非危險駕駛的情形所特有，僅是作為交通死傷事故情形中的一種態樣而已。亦即，相較於一般公共危險犯罪的加重結果犯類型中，其基本犯（危險犯）的性質必然具有多數法益侵害的危險性，並且以此等危險的存在作為犯罪成立的前提；在危險駕駛致死傷罪的情形，多數法益受侵害的危險態樣毋寧只展現在造成多數死傷的交通事故中。在此意義下，本罪實難以肯認具有公共危險犯罪的性質<sup>61</sup>。

<sup>59</sup> 學者亦有指出，道路交通法的處罰規定本質上雖然是行政刑罰，但從其數次逼近刑法上犯罪處罰程度的刑度修正以及重罰化的量刑現況來看，至少有一部分的重大違反類型實際上已是被置於刑事犯的脈絡下理解，亦即，在形式犯的構成要件外形下隱藏其刑事犯的實質內涵。這種立法現象，可說是相較刑法典改正的困難度（包括學者對新設犯罪類型所展現出的「冷漠」態度），隸屬於警察廳立法管轄下的道路交通法所具備的修法機動性等現實層面所使然。井田良，同註56，413頁。

<sup>60</sup> 井上宏＝山田利行＝島戶純，同註8，1067-1068頁。

<sup>61</sup> 上述說明意旨，詳參本庄武「危險運転致死傷罪における危険概念」交通法

因此，不論從道路交通法乃至法益侵害危險性的實質內涵加以檢討，本罪所謂的「交通安全」法益，事實上僅是將違反道路交通法的形式犯進一步「危險化」後的極度抽象概念<sup>62</sup>。作為行為類型的重要解釋指標，在這種空洞化的交通安全法益影響下，有關本罪危險駕駛行為的特定及其類型內涵，就有因此解釋寬鬆化而趨向行政犯化的疑慮<sup>63</sup>。

### (三)小 結

綜合以上關於罪質的批判性論述，危險駕駛致死傷罪最終是以「無基本行為處罰規定的加重結果犯」的規範形式，作為一種「極為獨特」的犯罪類型而存在<sup>64</sup>。然而，從客觀面及主觀面加以檢視，不論是行為危險的內容乃至責任主義的要求，皆有隨著這樣一個特殊的規範結構而形式化、空洞化的傾向，本罪在解釋適用上即難以擺脫處罰範圍不明確的疑慮。

相對於前述質疑，論者則有認為，在本罪的基本行為類型兼有對個人生命身體的危險，以及對於道路交通的公共危險性質理解下，只要能在具體的案例關係中掌握這樣的危險內涵並嚴密認定行為的該當性，同時在行為人認識到這樣的基本行為內涵的情況下判斷對於加重結果的預見可能性，就算本罪並沒有在相關刑法典中規

---

科学研究会編『危険運転致死傷罪の総合的研究——重罪化立法の検証（第Ⅱ部第二章）』日本評論社110-111頁（2005年11月）。

62 同前註，111頁參照。承前意旨，本庄教授指出，若要將本罪所兼及的「交通安全法益」置於公共危險犯的脈絡下理解，就必須說明在危險駕駛致死傷罪成立之際，經常會被侵害但並非作為主要法益的內容為何，而不是僅以現實上發生多數死傷者一事作為副次法益侵害的態樣。

63 岡野光雄，同註53，5頁。

64 曾根威彥，同註42，47頁。

定基本犯的處罰，同樣可以充分確保處罰範圍的明確性<sup>65</sup>。易言之，扣除「何謂加重結果犯」的罪質用語問題，對於本罪而言，在既有的加重結果犯架構下所開展的解釋論仍有高度的適用可能<sup>66</sup>。

因此，在立法內容「先天失調」的情況下，本罪或許終究只能訴諸嚴謹的解釋論操作以維持處罰的適當性。如此一來，個別行為類型的規定，特別是其表徵行為危險態樣的要件，是否足以作為嚴密解釋的前提？就成為進一步應探問的問題。

## 二、駕駛行為的危險內容及疑問點

綜覽本罪各類型的行為態樣，大別可區分為：受酒精藥物影響、高速度、駕駛技能未純熟等原因，所造成車輛行進中駕駛操作困難狀態下的駕駛行為；以及在「致生重大交通危險的速度」下，顯著接近人車、闖越紅燈號誌、進入禁止通行道路等，依行為人車輛與特定對象、場所的關係，對人車造成通行危險的妨害行為等二大駕駛類型<sup>67</sup>。從條文規定中不論是「正常」、「困難」、「技能」、「顯著」、「重大」、「相當」、「惡意」等用語來看，本罪的行為類型在規範上充斥著涉及價值判斷的規範性要素，隨著規範內容不明確所衍生判斷上的寬鬆化傾向可說是當然的疑慮<sup>68</sup>。基於這樣的問題意識，以下，將以醜陋型的「正常駕駛困難狀態」要件，以及作為典型客觀危險態樣表現的速度要件為中心，呈現相關論述對於本罪行為危險內涵的質疑。

65 星周一郎「危險運転による死傷と危険運転致死傷罪・自動車運転過失致死傷罪」法学会雑誌53卷1号203-204頁（2012年7月）。

66 宮川基，同註11，76頁。

67 說明可見：曾根威彥，同註42，49頁；佐伯仁志，同註57，72頁。

68 曾根威彥，同註42，49頁；長井圓，同註10，39頁；內田博文，同註37，74頁。

### (一) 酩酊駕駛型：「正常駕駛困難的狀態」

如前所述，本類型係以酒精或藥物影響導致的「正常駕駛困難狀態」要件，作為行為危險性的表現。藉由所謂「對應於道路及交通等狀況駕駛操作上有困難的身心狀態」的危險內容，本要件在概念上被理解為是具體且現實的存在，而與道路交通法中酒醉駕駛罪的情形有別。

然而，對於此等立法理解的質疑，也正是本要件相關批判所集中之處。

首先是對於「正常駕駛困難狀態」一語的文義明確性所提出的質疑。這一類的批評，主要著眼於本類型的危險態樣與道路交通法中「無法正常駕駛之虞（可能性）」的酒醉駕駛態樣，不論是在用語及概念上所產生的混淆。申言之，二者在概念上既然有程度的區別，則與所謂「無法正常駕駛可能性」態樣所相對應的概念理應是「無法正常駕駛」、亦即完全失去駕駛能力而非駕駛「困難」狀態的理解<sup>69</sup>。本類型的危險駕駛態樣既然不以正常駕駛能力的完全喪失為必要，則所謂「正常駕駛困難」與「無法正常駕駛之虞」之間充其量只有修辭形式的不同，在實質內容上可說是幾無差異<sup>70</sup>。從而，正常駕駛的「困難」一語既欠缺規範明確性，本要件亦無法正確說明危險駕駛行為與道路交通法違反行為在概念上的對應關係，在此意義下，本要件的規定即招致有牴觸罪刑法定主義之虞的批判<sup>71</sup>。如此一來，在死傷結果發生時，相對於道路交通法與業務上過失致死傷罪併合處罰的情形，危險駕駛致死傷罪明顯重罰的法律

<sup>69</sup> 中山研一，同註10，4頁。

<sup>70</sup> 曾根威彥，同註42，50頁。

<sup>71</sup> 中山研一，同註10，4頁。

效果可說是欠缺充分的根據<sup>72</sup>。

在規範欠缺明確性的情況下，對於本要件實質判斷可能性的疑慮也隨之而生。討論上常見的邊界事例在於：1. 行為人雖有飲酒駕駛行為，但是客觀上欠缺諸如蛇行等明確可見的危險駕駛情事；2. 在酒精與過勞、身體不適等複合原因競合的情況下，對於「正常駕駛困難狀態」判斷的難題<sup>73</sup>。前者所涉及的是對於駕駛「困難」的危險態樣在判斷基礎上應要求至何等程度的問題，而後者則是如何判斷駕駛困難狀態與酒精作用影響間的關係。對此，解釋論上的標準答案不外是基於「足以」認定危險狀態與酒精作用關連性的事實基礎假設而來。亦即，在前者的情形，就算行為人並未有不能操作方向盤蛇行等駕駛情事，或是意識模糊等酒醉狀態的典型反應，但是若能說明行為人係處於酒精作用影響所導致的——「某種程度持續未注視前方狀態」等足以判斷駕駛操作困難身心狀態的情況，仍有符合本要件的可能。同樣的，在酒精作用與其他原因複合產生危險狀態的情形中，在能夠確認酒精作用「加速或促進」該狀態產生的前提下，仍應肯認行為人的駕駛困難狀態與酒精作用的關連性<sup>74</sup>。

然而，諸如酒精作用影響所導致的「持續地前方不注視狀態」乃至酒精強化了複合原因間的作用力等足以說明危險駕駛狀態的客觀情事，本不是容易解明的事實關係。在本類型行為內容欠缺明確性的情況下，對於這類「正常駕駛困難」狀態與否的事後判斷，實際上就容易受到已發生的死傷結果所影響，特別是在透過呼氣檢查

<sup>72</sup> 曾根威彥，同註42，50頁；同旨可見：中山研一，同註10，7頁。

<sup>73</sup> 川端博＝西田典之＝河村博＝笠井治，同註41，83-84頁，西田典之發言參照。

<sup>74</sup> 上述基於立法提案機關立場的解釋說明：川端博＝西田典之＝河村博＝笠井治，同註41，83-84頁，河村博（法務大臣官房審議官）發言參照。

等方式確認酒醉狀態的前提下，著眼於死傷結果既已發生一事而優先肯認危險駕駛行為的成立<sup>75</sup>。在這種有如以加重結果的發生回推基本行為存在的判斷取向操作下，凡是在酒醉駕駛狀態下所出現的死傷事故即有成立本罪的高度可能，本罪的處罰範圍實有隨著行為危險內涵的空洞化而不當擴張的傾向<sup>76</sup>。

基於本要件在概念及判斷上的不明確性，藉由行為人體內的酒精濃度數值所呈現的「酩酊程度」作為駕駛困難狀態的判斷標準，就成了限縮處罰範圍考量下的主張。持此主張的學者指出，雖然酒精作用的影響效果因人而異，酒精濃度數值在判斷是否該當行為態樣上亦沒有決定性的意義；但是為了避免判斷上的恣意，將行為人體內酒精保有量、數值加以指標化，用以作為區別本罪與道路交通法上酒醉駕駛罪的重要判斷資料仍有其必要性<sup>77</sup>。承此脈絡，論者即有主張，基於實務上係以呼氣中酒精濃度每公升0.5毫克以上的判準認定行為人陷入道路交通法上「無法正常駕駛之虞」的酒醉狀態，在避免「連酒醉駕駛行為都不該當的酩酊狀態」卻有該當危險駕駛行為疑慮的考量下，有關「正常駕駛困難狀態」的認定至少應以此數值作為最低門檻<sup>78</sup>。

相對於此，持反對立場的學者則是指出，這類將酒精濃度值基準化的主張，其內涵充其量只是法院在「綜合判斷」本要件時，對於作為證據資料之一的酒精濃度在危險態樣的認定上應占多少比重的問題。若是強調本罪的危險狀態可以透過數值基準化、「明確化」，則其在實際判斷操作上就有忽略其他證據、架空實質判斷意

<sup>75</sup> 岡野光雄，同註53，7頁。

<sup>76</sup> 川端博＝西田典之＝河村博＝笠井治，同註41，84頁，西田典之發言。

<sup>77</sup> 岡野光雄，同註53，7頁。

<sup>78</sup> 杉山和之「危險運転致死傷罪と準危険運転致死傷罪の成立範囲」志学館法学17号198頁（2016年3月）。

旨而形式化的疑慮<sup>79</sup>。

## (二)二種類型的速度要件

### 1. 駕馭困難的高速度

依前述立法說明，本類型行為的危險態樣係著眼於高速駕駛情況下，相應於道路物理狀況所衍生的行車不穩定性上。因此，此處所指涉的「高速度」要件並非單指道路交通法上的速度限制，亦即在一般超速行駛而導致事故的情形，並不會因為諸如在直線道路上「未能即時煞車的速度」而該當本要件<sup>80</sup>。

然而，本要件的解釋難題正是由來於這種相對意義下的「高速度」概念。

首先是判斷形式化的質疑。學者有謂，所謂個案中「車體駕馭控制困難」與否的判斷在性質上係與駕駛者自身的駕駛技能相關，但在不考慮駕駛者主觀能力而以所謂「平均駕駛人」為判準的客觀判斷操作下，各該道路的行車速限將成為最「客觀」的判斷基準，本類型行為與道路交通法上的最高速度違反罪（同法第118條第1項第1款）之間實際上即難以區別。如此一來，只要一有超速並導致死傷結果的情形基本上都有成立本罪的可能<sup>81</sup>，本類型行為在適用上即難以排除行政犯化的傾向。

其次，從此處的「高速度」要件係基於具體道路、車輛等客觀情事的對應困難性加以理解一事來看，本類型與過失犯類型之間即有難以區辨及相互混淆的疑慮。申言之，在本類型行為態樣的判斷

<sup>79</sup> 星周一郎「危険運転致死傷罪にいう『アルコールの影響により正常な運転が困難な状態の意義』」ジュリスト臨時増刊1440号平成23年度重要判例解説154頁（2012年4月）。

<sup>80</sup> 川端博＝西田典之＝河村博＝笠井治，同註41，85頁，西田典之發言參照。

<sup>81</sup> 岡野光雄，同註53，8頁。

上，包括道路狀況、車輛性能等影響行車穩定性的具體情事，同樣也是過失情事中對於死傷結果發生有無預見可能性的判斷基礎；基此，所謂「行進中駕馭困難」意義下的高速駕駛行為，其本質上就有如僅是將業務上過失致死傷罪的實行行為中「特別重大」的類型加以構成要件化<sup>82</sup>。易言之，就客觀上所呈現的行為態樣來看，本類型可說是最接近業務上過失致死傷罪的情形，二者間具有高度的連續性而難以明確區分<sup>83</sup>。例如，在路面結冰、通過彎道時因車輛過載等不減速就會產生危險的狀況中，行為人因為減速不足而造成死傷事故時，此處的「減速不充分」一事究竟應評價為是行為人在「車輛控制可能」認識下的過失行為？還是「既然行為人已踩了煞車，就代表其已認知到危險狀況」而有「駕馭困難」情狀的故意認識，從而應依危險駕駛行為論處<sup>84</sup>？對於這種因為行為類型的不明確所衍生故意與過失區別的難題，或許終究只能消極地訴諸行為人對於所謂「一般認為以這樣的速度行駛會產生危險狀況」的主觀認識加以回應<sup>85</sup>。

綜合上述質疑，在駕馭困難的高速危險駕駛類型中，一如學者的批評，在這種概念上僅有相對意義並且判斷上取決於「社會通念」的理解下，此處「高速度」要件的解釋範圍可說是相當寬泛<sup>86</sup>。

## 2. 致生「重大交通危險」的速度

相對意義的速度要件及其所衍生的判斷難題，同樣出現在以重

<sup>82</sup> 曾根威彥，同註42，50頁。

<sup>83</sup> 川端博＝西田典之＝河村博＝笠井治，同註41，86頁，西田典之發言。

<sup>84</sup> 關於上述解釋例的討論，川端博＝西田典之＝河村博＝笠井治，同註41，85-86頁，西田典之、笠井治發言參照。

<sup>85</sup> 川端博＝西田典之＝河村博＝笠井治，同註41，85頁，河村博（法務大臣官房審議官）發言。

<sup>86</sup> 曾根威彥，同註42，50頁。

大交通危險速度為要件的各行為類型中。一如前述說明，此處所指涉的「重大交通危險」情狀，係著眼於「重大事故」發生可能性的意義下被理解。基此，諸如對方車輛的行駛狀態、自車與他車的位置關係等交通狀況的客觀情事，就成了重要的判斷基礎。依立法提案機關的說明，這類不論是重大事故的發生、或是迴避困難的危險交通狀況，可說是基於一般人的常識就可以「容易且瞬間」判斷的情事<sup>87</sup>。

然而，有關本要件的解釋運用，事實上卻未必如此容易。質言之，本速度要件既然是依憑於具體的交通狀況而相對化，但是作為判斷基礎的交通危險情狀則有欠缺實質判斷可能性的疑慮。進一步言，在所謂「重大事故」發生的蓋然性與迴避困難性的脈絡下，不論是極低的行車速度，或是一如前述立法說明所示時速20至30公里程度的通常行車速度，依照個案情事都有造成對應困難的交通狀況、乃至因此發生死傷事故的危險態樣<sup>88</sup>。如此一來，所謂對應困難的「危險」交通情狀本身並不受行為人是「高速」或「低速」所影響，本要件可說毫無限縮處罰範圍的功能可言<sup>89</sup>。進而，本要件實有在一出現交通死傷事故隨即肯認交通危險情狀存在的情況下而當然成立的解釋傾向<sup>90</sup>。

因此，所謂致生「重大交通危險」的速度要件，可說是在危險內容空泛化的理解下而有判斷形式化的疑慮。藉由本要件的使用，

<sup>87</sup> 井上宏＝山田利行＝島戶純，同註8，1083頁。

<sup>88</sup> 特別是在切車、逼車等妨害駕駛行為的情形中，此處「危險速度」的認定某程度可說亦取決於對方的車速。川端博＝西田典之＝河村博＝笠井治，同註41，88頁，西田典之發言參照。

<sup>89</sup> 川端博＝西田典之＝河村博＝笠井治，同註41，88頁，西田典之發言；曾根威彥，同註42，51頁。

<sup>90</sup> 曾根威彥，同註42，51頁；岡野光雄，同註53，10頁。

是否能夠如其文義所示排除低速行駛的情形，以充分明確各該行為的類型而限縮處罰範圍？應可說是難以得出肯定的答案。

### (三)其他要件的疑問點

#### 1. 駕駛技能欠缺而駕駛型：最低限度的「駕駛技能」

一如前述說明，本類型的危險態樣，所謂「欠缺車輛行進中的駕駛技能」一事，係指行為人的駕駛技術「極為不純熟」的情形而言。然而，相較於其他行為類型的危險內涵，以行為人自身欠缺一般程度的駕駛能力作為危險態樣，亦即所謂「不會開車」的「行為」本身，其內容可說是毫無明確性可言<sup>91</sup>。在判斷上，除了訴諸顯然極端重大的駕駛失誤態樣之外<sup>92</sup>，觀察立法提案機關的解釋立場亦不難發現，判斷上終究是以行為人領有駕照一事的關連為中心；諸如行為人領有手排車的駕照卻駕駛自排車，或是上完駕訓班的課程但最後沒拿到駕照等情形，均可被肯認是具有最低限度的駕駛經驗及技術<sup>93</sup>。也因此，在本類型的行為內容「極端」欠缺實質解釋可能的情況下，除了解釋論上明顯可推導出以道路交通法上無照駕駛為內容的形式犯化傾向之外；事實上，能該當本要件的事例亦屬殊難想像<sup>94</sup>。

<sup>91</sup> 曾根威彥，同註42，50頁。對此，曾根教授指出，從這種以主觀「能力」當作危險態樣的理解來看，本要件的文義範圍本身可說是相當的「伸縮自如」。

<sup>92</sup> 諸如：「車輛左右轉之際無法確實操作一般地大幅過彎」、「急轉方向盤」、「起步急加速、急停止」、「無法沿著道路行駛」、「撞上自車周邊附近的建築物」、「有如使他車停止般突然轉換行車方向等行為」、「蛇行駕駛」等。城祐一郎『ケーススタディ危険運転致死傷罪』東京法令195頁（2016年9月）。

<sup>93</sup> 川端博＝西田典之＝河村博＝笠井治，同註41，86頁，河村博（法務大臣官房審議官）發言。

<sup>94</sup> 同註92中論者所列舉的各種客觀駕駛態樣，正是本罪自立法創設以來，直至

## 2. 禁止通行道路駕駛型：「禁止通行道路」的範圍

相對於文義本身欠缺明確性的固有行為類型，二〇一三年新設的禁止通行道路駕駛類型固然已藉由法令明文規範「禁止通行道路」的內容。然而，在立法審議過程中，針對駕駛行為不在禁止通行道路範圍的情形，亦即，行為人車輛在單向通行道路逆向行駛時：(1)車體完全駛出單行道後隨即與被害人發生衝撞事故，以及(2)在車體尚未進入單行道之前，與剛駛出單行道的被害車輛發生衝撞事故等二個解釋例，立法提案機關則有相異的解釋結論。首先，在前者的情形，其認為在能肯認以重大危險車速逆向行駛的行為與死傷結果發生間有因果關係的前提下，包括與單行道出口接續的道路交叉口在內，不問實際上妨害通行的地點是否在禁止通行道路之內都有本類型的適用<sup>95</sup>。反之，在後者的情形，亦即在行為人車輛進入通行道路之前的階段，則是以欠缺交通參與者信賴為前提的實質危險根據，基於「行駛在通行禁止道路」要件的文義為由否定本罪的適用<sup>96</sup>。

然而，在前述二種解釋例的情形中，事故發生時行為人車輛既

---

近年始出現唯一一起適用本類型的案件內容。從該案被告的狀況來看（初次嘗試開車的16歲少年），能適用本類型的事例應可說是相當特殊的交通情事。大阪地決平成28・8・2〈LEX/DB:25543573〉參照。另外，觀察警察廳的歷年統計資料可知，適用本類型移送的案件亦占本罪的相當少數（以2016年為例，在362件中僅有3件）。警察庁編『犯罪統計書平成28年の犯罪』，<https://www.npa.go.jp/toukei/soubunkan/h28/h28hanzaitoukei.htm>，最後瀏覽日：2018年2月10日。

<sup>95</sup> 法制審議會刑事法（自動車運転による死傷事犯関係）部会第5回會議議事録（平成25年1月16日開催）8頁，上富敏伸幹事發言。會議紀錄取得來源：<http://www.moj.go.jp/shingi1/shingikai-keijihou.html>，最後瀏覽日：2017年10月1日。

<sup>96</sup> 同前註，9頁，保坂和人幹事發言。

然同樣是行駛在禁止通行道路的範圍之外，對於行為採取相異處理方式的解釋立場就不難想見會招致欠缺一貫性的批評。質言之，除了依文義形式無法說明上開情形在構成要件該當與否的認定上，為何可以得出不同的結論之外；從本類型的實質危險內容來看，基於所謂破壞交通參與者對於特定場所、方向「應該不會有車」的信賴進而引發交通危險的理解，則不論發生事故的地點是在單行道路的出口還是入口，對於死傷的被害人而言，同樣都是在「沒有預想到會出現車輛」的地方而遭遇事故。因此，僅針對車輛離開道路範圍的情形認定有本類型適用的解釋，就欠缺合理的說明。<sup>97</sup>

從上述立法提案機關的解釋論述以及相對應的批判脈絡可知，相對於前者試圖將本類型的危險駕駛行為依法條文義限縮在禁止通行的道路範圍內，另藉由因果關係的操作，將適用範圍擴張至離開道路後的解釋立場；後者則是基於本類型所設定的類型危險理解，在「實質判斷」危險內涵的引導下試圖將行為擺脫道路範圍的形式限制<sup>98</sup>。不論依何種立場，肯認禁止通行道路「周邊」危險駕駛行為的解釋態度無異是其共通之處。如此一來，從逸脫道路的空間範圍，加上對於「重大交通危險」速度要件的形式化解釋傾向來看，本類型同樣有適用範圍欠缺明確性的問題。

<sup>97</sup> 上開質疑可見：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——議事録を読んで」刑事法ジャーナル41号33頁（2014年8月）；古川伸彦，同註35，15頁。

<sup>98</sup> 從本類型係植基於破壞其他交通參與者信賴的危險理解，論者指出，包括未依指定方向標誌（非單行道）、警察官指揮下的方向管制、禁止右側超車標誌而駕駛等情形被排除於本類型適用範圍一事可說是欠缺充分的理由。古川伸彦，同註35，15頁參照。只是，從這種將使本類型全然行政犯化的觀點來看，單從交通參與者的信賴違反一事，實不足以作為本類型危險內涵的充分理解。

### 3. 妨害駕駛、無視紅燈號誌駕駛型：主觀目的要件

最後，檢視本罪規範內容中目的犯的立法設計。一如前述，在妨害駕駛類型及無視紅燈號誌駕駛類型中，本法另藉由「妨害人車通行」目的、「惡意」無視紅燈號誌等要件之規定，試圖從主觀面限縮本罪的規範對象。在所謂確保「極為惡質且危險」行為態樣的立法脈絡下，此處的主觀目的要件作為一種「積極意圖」，在認識程度的要求上即以超過未必認識、容認的情形為必要。

然而，行為人的主觀認識程度顯然不具有區別行為態樣、明確化行為類型的功能。申言之，若從行為的客觀危險性檢視前述立法思維，則主觀目的要件在解釋適用上可說僅具有形式意義而已。首先，在妨害駕駛類型的情形中，若是以致生重大交通危險的速度「顯著接近其他通行中的人或車輛」通常已足以造成妨害通行的效果，此時要求行為人對於這樣的客觀危險情事必須有「超過」（未必）故意程度的主觀認識一事，充其量除了宣示行為人對於妨害駕駛一事有充分認識之外並不具有任何實質意義<sup>99</sup>。同樣的，在無視紅燈號誌駕駛的情形，若將一般交通違規的闖紅燈行為與危險駕駛行為的區別判準，置於有如「漫不經心」與「惡意無視」之間主觀態度的程度差異之上；一如本要件在適用上除了「暴走族無視紅燈號誌」或是「脫免警車追緝」等情形之外，「一般的」闖紅燈行為應難以想像會有該當本要件可能性的肯定論述<sup>100</sup>，在欠缺行為客觀危險態樣作為說明基礎的情況下，所謂行為人的主觀惡意態度在

<sup>99</sup> 反之，若本類型的行為態樣通常不足以造成客觀的危險情事，則此處與客觀事實無涉的主觀目的要件，只是凸顯本罪是以行為人「惡劣」的主觀意思作為重罰基礎的疑問。曾根威彥，同註42，52頁。

<sup>100</sup> 岡野光雄，同註53，10頁；同旨：井田良「危險運転致死傷罪の立法論的・解釋論的検討」法律時報75卷2号34頁（2003年2月）。

解釋操作上並沒有任何的明確性可言<sup>101</sup>。

因此，不論從「惡意無視」的規範用語本身<sup>102</sup>、乃至解釋適用上幾近不具判斷可行性的形式化傾向來看，此等目的犯類型的立法設計毋寧僅是增添本罪係基於（以死傷事故發生的既成事實所彰顯）行為人的主觀惡性而加重處罰的疑慮。

### 三、因果關係的判斷疑義

首先觀察立法提案機關的基本說明。其指出，有關本罪因果關係的探求，就在於「危險駕駛行為」與該當交通事故之間的關係上，例如在酩酊駕駛類型的情形中，就必須說明酒精或藥物影響所導致「正常駕駛困難」的危險態樣與該當交通事故之間的關係。基於這樣的理解，在所謂「車輛行進中因車行前方突然竄出步行者而造成交通事故」這類事故發生與駕駛行為危險性無涉的情形，即應否定因果關係的成立<sup>103</sup>。對此說法，論者指出，相對於在加重結果犯的因果關係判斷上採取條件說的實務態度，立法提案機關毋寧是強調對於本罪因果關係的要求，必須在條件關係以上更為密接的解釋立場<sup>104</sup>。持肯定立場的學者亦認為，依照這樣的解釋說明，除了依條件說判斷事實因果關係之外，本罪尚可以藉由相當因果關係乃至客觀歸責的判斷，從危險實現的關係進一步限縮因果關係的

<sup>101</sup> 相同批判意旨：照沼亮介「危險運転致死傷罪における赤色信号を『殊更に無視し』の意義」ジュリスト臨時増刊1376号平成20年重要判例解説183頁（2009年4月）。

<sup>102</sup> 一如學者所批判，將所謂「惡意」（殊更に）與「無視」合併使用一事，除了文義上的疊床架屋之外，更凸顯出立法者對於主觀內心要素的愛用程度。曾根威彦，同註42，52頁。

<sup>103</sup> 井上宏＝山田利行＝島戸純，同註8，1070-1071頁。

<sup>104</sup> 宮川基，同註11，77頁。

範圍，立法提案機關可說是揭示了適切的限定解釋方針<sup>105</sup>。

只是，進一步檢視立法提案機關的解釋立場則不難發現，其對於危險實現關係的適用未必會有一致的結論。依立法審議過程所示，對於行為人雖然以控制困難的高速度駕駛車輛，但因「未注視前方」而導致死傷事故發生的解釋例，其認為在這種顯著高速駕駛的危險狀態中——「經常會有因為方向盤、煞車的操作等，僅因一點失誤而造成衝撞事故的高度危險性。在這種高度危險性、動力車輛駕駛困難的狀況下駕駛，發生事故所造成的死傷結果，一般而言可以肯認係起因於該當駕駛行為的危險性」。基於這樣的理解，凡是在本罪各該危險駕駛的狀態中，不論是東張西望（脇見運轉）而未注視前方駕駛、或是方向盤操作失誤等死傷事故發生前的各種駕駛失誤情形，都是由來於危險駕駛的狀態所導致，從而可以肯認因果關係的成立<sup>106</sup>。

要言之，歸納前揭說明可知，立法提案機關在危險實現關係的判斷上雖然採取排除被害人乃至第三人介入情事的解釋立場；但是對於特別是未注視前方駕駛等行為人的過失介入情事，則是在輕微程度的操作「失誤」理解下，作為危險態樣的一部分包攝在行為危險的射程範圍中。

然而，基於危險實現關係的要求，這樣的說法顯然無法被學者所接受。首先，不論是基於——「在死傷結果可以評價為確實是內在於駕駛行為的危險性所引起的限度內認定因果關係<sup>107</sup>」，或是「因為基本行為的特別危險性而無法迴避結果發生的關係<sup>108</sup>」等

<sup>105</sup> 佐伯仁志，同註57，74頁。

<sup>106</sup> 法制審議會刑事法部會第2回會議，同註38參照。

<sup>107</sup> 橋爪隆，同註29，22頁。

<sup>108</sup> 井田良，同註100，35頁。

理解；在事故原因與車速無關而是由來於行為人未注視前方駕駛的事例中，就難以肯認所謂「控制困難的高速駕駛行為」的危險性對於死傷結果的發生有任何實質的作用<sup>109</sup>。易言之，此時造成死傷結果發生的原因，並不在於駕駛行為的危險性，而是由來於鄰接在事故發生前的過失行為所實現，對於這種情形本應否定危險駕駛行為與死傷結果之間的因果關係<sup>110</sup>。若依前述立法提案機關的解釋立場，形式性地將所有事故發生前的過失行為均內包於駕駛行為的危險性之中，則本罪的處罰對象事實上就有如是置於（無獨立處罰規定的）危險駕駛行為之後、造成死傷結果的過失行為之上。從而，伴隨著因果關係的形式化理解，在行為與結果間欠缺實質關連的情況下，本罪的死傷結果毋寧失去責任判斷的基礎而加深其客觀處罰條件化的疑慮<sup>111</sup>。

綜上所述，採取條件說的實務立場自不待言，檢視立法提案機關所揭示的解釋立場，首先，僅排除明顯被害人、第三人介入情事的解釋原則，同樣有無法明確限定本罪處罰範圍的疑慮；此外，從其將危險駕駛狀態下的事故前過失行為一律認定為是伴隨著危險態

<sup>109</sup> 佐伯仁志，同註57，74頁。

<sup>110</sup> 與此相對，對於立法提案機關的解釋立場持肯定論的學者則認為，在駕馭困難高速駕駛的狀態下，例如因行為人未注視前方、東張西望駕駛的過失介入行為而「過遲發現路上行人」導致死傷事故的情形，本類型行為既已設定在高速駕駛狀況下會有「僅因些許失誤而易於發生死傷事故」的類型危險，則行為人自身的過失介入行為本身並無法評價為是極為不自然、「顯著異常」的程度，應肯認危險駕駛行為與死傷結果之間的因果關係。參照橋爪隆「危險運転致死傷罪の解釈について」法曹時報69卷3号681頁（2017年3月）。只是，值得商榷的是，本類型的危險態樣既然是在車輛高速行進的狀態下，相應於道路物理狀況所衍生的駕駛操作困難情事而被加以理解；則其所舉之例，亦即所謂因「高速行駛中不及閃避路上行人」一事，這種對於「交通狀況」的應變困難情事，應非本類型行為的危險內涵。

<sup>111</sup> 曾根威彥，同註42，49頁。

樣所實現的形式判斷立場來看，可以想見的是，有關行為危險的射程範圍勢將成為實際解釋操作上的問題所在。

### 肆、實務判斷狀況分析

扣除目前尚未有足夠案件可供分析的駕駛技能欠缺類型及禁止通行道路駕駛類型，以及判斷適用上實必須與客觀危險態樣相呼應的主觀目的要件情形；在進一步分析實務判決的判斷傾向之前，於此簡要歸納前述相關議論對於本罪行為態樣及因果關係所提出的解釋疑義。

首先是行為危險的部分：(一)在酩酊駕駛類型的情形中，作為本類型行為的危險態樣，所謂受酒精或藥物影響所導致的「正常駕駛困難狀態」要件在文義上的不明確性，也使本要件的實質判斷可能性一事產生疑問。在此疑慮下，行為人的飲酒情事、特別是體內酒精保有量的描述，就有取代客觀駕駛情事成為主要的判斷基礎而產生形式化判斷的傾向。(二)在駕馭困難的高速駕駛類型中，概念上依存於因應道路、車輛性能等狀況所衍生的車體操作控制困難情事而理解的速度要件，其在判斷上可行性的質疑也使本要件有解釋範圍空泛、乃至於依憑道路的行車速限規定而形式化的疑慮。(三)在以「重大交通危險」速度為要件的各類型中，本要件不論在解釋論乃至實際判斷上的空洞化疑慮，正如一般的行車速度通常即可該當本要件的立法理解所示，將判斷基礎置於死傷事故發生可能性的脈絡下，進而導致以死傷事故的發生一事認定危險態樣存在的高度形式化傾向。

其次，在因果關係的部分，不論是對於加重結果犯的因果關係採取條件說的實務固有解釋立場，或是立法提案機關看似基於行為危險關連的要求，卻將事故前過失行為一律包攝在行為危險射程內

的基本解釋立場，在判斷上同樣可說有顯著的形式化疑慮。

從上述解釋疑義為切入點，以下，進一步觀察實務見解對於此等問體的具體回應。

## 一、危險駕駛行為的判斷諸相

### (一) 酩酊駕駛型：「正常駕駛困難狀態」的判斷傾向

觀察酩酊駕駛類型的相關案例，不難發現：1. 包括被告體內酒精保有量在內的具體飲酒狀況；2. 事故發生前的駕駛狀況（特別是大幅蛇行的事態）；3. 該當事故的客觀態樣，應可說是實務在判斷「正常駕駛困難狀態」時的基本指標<sup>112</sup>。然而，相對於個案中有諸如蛇行、車輛暴衝等客觀情事的情形，對於本要件概念明確性乃至其所衍生的判斷疑義，無非是出現在客觀上並非如此明顯「異常」駕駛狀況的案件類型中。此時，被告駕駛前的飲酒狀況，特別是酒精濃度所表現的酩酊程度就成為判斷上的重點。

最常見的案例類型，即為被告未注意前方車輛狀況的過失駕駛情形。

例如，福井地裁平成十五年三月十三日判決<sup>113</sup>（《案例1.》）針對本件被告於酒後駕駛車輛行駛於高速公路途中，直到被害人所駕駛的前車後方「6.7公尺處始發現」該車，進而發生追撞事故並造成被害人死亡一事；判決基於被告在事故發生前有相當程度的飲酒量，以及事故發生後所測得的酒精濃度值（呼氣中每公升0.5毫克）為由，在犯行時被告處於相當程度的酒醉狀態的理解下，肯認被告是在酒精及睡意作用的影響下，陷入所謂「前方注視

<sup>112</sup> 例如危險駕駛致傷罪最初適用事例，宇都宮地真岡支判平成14・3・13判夕1088号31頁參照。

<sup>113</sup> 福井地判平成15・3・13〈LEX/DB:28085418〉。

及駕駛操作困難」的狀態而引發本件事故。相較於這種尚且基於被告的「飲酒量」強調危險駕駛態樣存在的判斷說理，鹿兒島地裁平成十四年五月九日判決<sup>114</sup>（《案例2.》）則是在未說明被告體內酒精濃度等任何飲酒情事的情況下，針對被告於酒後駕駛途中，以時速10公里的車速通過道路交叉口前方等待號誌變換的車輛左側之際，擦撞到該車的左後方、並造成同車乘客二人受傷一事，直接肯認本件的傷害結果同樣是被告在酒精作用影響所產生「前方注視及駕駛操作困難」狀態下的駕駛行為所導致。易言之，本判決可說僅是在被告有「喝酒」以及事故發生的事實基礎上，就作出了其處於駕駛困難狀態的判斷。

不論是在高速公路上的高速駕駛撞上前車乃至一般的交通擦撞事故，面對這種就客觀情狀而言究竟是「異常」駕駛行為，還是單純前方不注意過失所導致交通事故的判斷難題，一如《案例1.》及《案例2.》的判決說理所示，實務顯然是將判斷重心置於被告有無飲酒一事。亦即透過被告飲酒事實的強調，在被告（必然）處於酒醉狀態、乃至駕駛行為必然受酒精作用影響的理解上，藉由酒精作用所導致的「前方注視困難」狀態一語肯認本罪的成立<sup>115</sup>。

這種強調被告飲酒及酒精作用的判斷方式，也展現在本類型與其他類型的行為區辨上。例如，那霸地裁平成十五年七月二十二日判決<sup>116</sup>（《案例3.》）基於事故後所測得的高酒精濃度值（血液中每毫升2.74毫克），在被告因受酒精作用影響——「連交通號誌的表示是否有正確認識的可能」都極有疑慮的理解下，肯認被告高

<sup>114</sup> 鹿兒島地判平成14・5・9〈LEX/DB:28075558〉。

<sup>115</sup> 同樣是對於被告飲酒及酩酊情況欠缺說明的事例，判決更有僅用被告在「多量飲酒造成體內高濃度酒精保有的狀態」下駕駛，一語帶過對於正常駕駛困難狀態的判斷。水戶地判平成27・4・24〈LEX/DB:25506269〉參照。

<sup>116</sup> 那霸地判平成15・7・22〈LEX/DB:28095310〉。

速駕駛車輛闖越紅燈號誌路口之際撞上被害車輛所造成的死亡事故，是由來於酒精作用影響下的「前方注視及駕駛操作困難狀態」所導致。或如水戶地裁平成二十六年十月十七日判決<sup>117</sup>（《案例4.》）儘管沒有具體說明被告飲酒狀況及體內酒精保有量等情事，仍肯認本件事故是被告在體內有——「相當高濃度酒精保有的狀態下，並且以二倍於車速限制的高速度」駕駛車輛，在「前方注視、駕駛操作及速度調整困難」狀態下無法順利通過本件彎曲道路所導致。要言之，不論是高速闖紅燈或是高速過彎造成車體失控等行為態樣，上述案例本有適用無視紅燈號誌駕駛及駕馭困難高速駕駛類型的可能。然而，判決均在未說明適用理由的情況下，僅藉由酒精作用的描述形式性地將被告「飲酒駕駛」一事附加在各該類型行為的客觀態樣上。

基於這種飲酒之後的駕駛行為必然受到「酒精作用」所影響的判斷思維，實務在面對酒精作用與過勞、身體狀況等複合的原因競合下產生駕駛困難狀態的案件類型時，同樣可說是在被告有攝取酒類的事實基礎上，優先認定該等狀態與酒精作用之間的關連性。例如，在仙台地裁平成十八年一月二十三日判決<sup>118</sup>（《案例5.》）案件中，相對於被告在酒精作用影響下陷入瞌睡狀態、進而導致本件死傷事故發生的事實認定；本案辯護人則是主張事故發生後所測得的呼氣中酒精濃度每公升0.3毫克一事，適足以推認被告行為時「非處於泥醉狀態」，從而造成被告打瞌睡的原因，並非來自於酒精作用的影響而是其自身的睡眠不足所導致。關於此點，判決則是

<sup>117</sup> 水戶地判平成26・10・17〈LEX/DB:25505094〉。

<sup>118</sup> 仙台地判平成18・1・23〈LEX/DB:28115121〉。本案係被告在酒後以時速60公里的車速駕駛普通貨物車進入丁字道路交叉口之際，撞上A所駕駛停在行人穿越道前等候號誌變換的車輛右側前部，兩車因此失控衝入正在穿越路口及在行人穿越道附近的高中生一行人，造成其中3名死亡、15名受傷的結果。

基於被告在本件事故發生約八年前同樣有酒駕打瞌睡肇生事故的前例中，當時的呼氣檢查結果正是每公升0.25毫克以上0.3毫克未滿為由，肯認本案酒精濃度數值所代表的酒精作用影響力，據此否定辯護人的主張。

易言之，關於被告駕駛困難狀態的原因，究竟是來自於睡眠不足、酒精作用，又或者是在二者併存的情況下酒精作用所產生的加速或促進效果的判斷，包括被告有如「飲酒至呼氣中酒精濃度每公升0.3毫克的程度就會打瞌睡」的過往經驗描述，《案例5.》的判決可說僅是將判斷重心置於被告體內有相當程度酒精保有量的事實之上。如此一來，所謂複合原因競合情況下對於酒精作用力的實質判斷，在實務的操作上就有如僅是針對被告飲酒量的再確認而已。

## (二)車輛行進中「駕馭困難」的高速度要件

### 1. 基本判斷立場

觀察相關判決的論述脈絡可知，實務見解對於本要件所對應的危險態樣並非從形式的、交通法規違反意義下的「交通危險」，而是植基於道路的形狀、狀態等物理意義下的客觀情狀所衍生的實質危險加以理解<sup>119</sup>。此外，在本要件的判斷上，基於所謂「通常駕駛人」的判斷基準，諸如行為人的身心狀態、駕駛技能等個人情事則是一概不加以考慮<sup>120</sup>。

<sup>119</sup> 例如，廣島地判平成25・11・7〈LEX/DB:25504229〉參照。該判決指出，從條中文「行進中駕馭困難的高速度」一語的文義來看，此處所指涉的高速度應從「因為高速度所導致的，物理意義上的動力車輛駕馭困難狀態」加以理解。諸如駕駛人應依交通法規、或是以不造成其他交通參與者產生「交通危險」的方式駕馭車輛等，都難以從條文文義中解讀。本案被告因行車過速進入「交通法規上不應妨害通行的地點（優先通行道路）」導致事故的情形，自無本罪的適用。

<sup>120</sup> 代表性見解，千葉地判平成16・5・7判夕1159号118頁參照。針對檢察官在判

基此理解，相應於道路狀況所能通行的「極限速度」就成了本要件常見的判斷基礎。以被告行駛車輛於彎曲道路的常見案例為例，千葉地裁平成十六年五月七日判決<sup>121</sup>（《案例6.》）基於：(1)衝撞事故發生時被告車速小於本件彎道所計算出的最大過彎速度；(2)事故當時被告車輛基本上已通過本件彎曲道路的客觀情事；(3)從本件彎道開始地點附近往事故現場方向通行車輛的測定結果來看，被告車速大致符合該路段一般的行車狀況為由，否定本案有該當駕駛困難速度的情事。從而認定本件被告是在——「怠於調節適當的速度及保持車行路線行駛的注意義務，未能確實操作方向盤及煞車漫不經心地以時速70公里以上的高速度行駛車輛」的過失情況下導致本件事故的發生。

一如《案例6.》所示，在涉及彎曲道路的個案情形中，道路的極限過彎速度以及該路段通常的行車狀況，應可說是實務在判斷相應於道路狀況的車輛駕駛困難狀態與否時相當重要的指標<sup>122</sup>。這種植基於物理法則的判斷取向，在特殊道路狀況的情形中可說是尤為明顯。例如，千葉地裁平成二十五年五月二十三日判決<sup>123</sup>

---

斷上著眼於被告所測得的呼氣酒精濃度值一事，本件判決指出，若把因人而異的酒精作用影響效果作為此處速度要件的判斷基礎，本要件將失去客觀化及類型化判斷的可能；再者，若依檢方的主張，在本類型行為判斷上加入駕駛人身心狀態等個人情事的考量，則有創設——「在酒精影響及高速行駛相互作用下致人死傷」的新型態危險駕駛類型的疑慮。

<sup>121</sup> 千葉地判平成16・5・7判夕1159号118頁。

<sup>122</sup> 值得注意的是，這樣的判斷指標並非危險狀態的絕對判準，東京高判平成22・12・10判夕1375号246頁、京都地判平成26・9・5〈LEX/DB:25505070〉等參照。此外，相對於這類實質判斷態度，判決亦有在未說明極限過彎速度內容的情況下，僅形式性地強調被告車輛已違反此等極限速度為由肯認本要件的成立。静岡地浜松支判平成15・6・3〈LEX/DB:28085734〉、札幌地判平成27・4・23〈LEX/DB:25506267〉等參照。

<sup>123</sup> 千葉地判平成25・5・23〈LEX/DB:25445816〉參照。

（《案例 7.》）根據與被告所駕駛的同型車輛、相同車速行進在本案系爭道路上的行車實驗結果，肯認在通過本案橋樑「入口的急上坡」乃至駛出該橋樑「出口的急下坡」這段過程中，依被告當時的車速，輪胎與路面之間將會持續地處於幾乎喪失磨擦力的狀態。基於一般駕駛人在這種車輛「失重（0G）狀態」的情況下駕駛操作將會變得極為困難的理解，認定本件被告的車速與危險狀態之間的關係。

## 2. 形式化操作的判決類型

然而，相對於重視物理法則說明的判斷立場，事實上，多數判決的判斷基準及說理方式則未必如此明確。常見的情形正是在未說明適用理由的情況下，僅著眼於超過速限及既有的事故態樣，藉由諸如被告車輛以——「限制速度2倍以上、時速75公里的高速度」行進在最高限速時速30公里而「視線惡劣、道幅狹窄的左方彎曲道路」等慣用句型，一語帶過對於本要件的認定<sup>124</sup>。又如在釧路地裁北見支部平成十七年七月二十八日判決<sup>125</sup>（《案例 8.》）中，對於本案「因降雨導致路面積水」的直線道路狀況，以及「前後輪有磨耗狀態」的車輛狀況等客觀情事，判決在未具體說明車輪的磨耗程度以及其與行車之間影響的情況下，認定被告——「以超過法定最高速度的時速約60公里，亦即以時速100公里的速度持續駕駛車輛，在通過道路左側積水之處車體往道路的中央線方向滑動、快速將方向盤左切的瞬間，車輛隨即衝出路外造成本件事故」。易言之，在這類判決當中，縱或有提及所謂的道路或是車輛的「物理狀況」，但對於與其相應的駕駛困難狀態乃至該當速度的判斷，實有如僅是在死傷事故發生的既成事實基礎上，進行既有事故態樣的描

<sup>124</sup> 東京地八王子支判平成19・3・22判夕1264号340頁參照。

<sup>125</sup> 釧路地北見支判平成17・7・28判夕1203号300頁。

述而已。

在這種一有死傷事故發生，被告車速即該當本要件的形式判斷操作影響下，一如橫濱地裁平成二十七年二月十七日判決<sup>126</sup>（《案例9.》）所示，有關本類型行為內涵的理解甚至有產生混淆的疑慮。依該判決所示，本案被告駕駛車輛在——「視線惡劣、單側車道寬度約3.5公尺的直線道路上，以超過指定最高速度4倍的時速177公里的速度」行進，從而在「無法對應道路狀況」的情況下，因不慎緊急煞車導致自車逸脫至右前方的對向車道，與對向來車碰撞進而導致本件死傷事故的發生。

關於這樣的判斷內容，首先應釐清的是，本件判決雖然是基於「視線惡劣的單側寬約3.5公尺」的理解，肯認被告的車速無法對應此等道路的物理狀況。然而，依判決內容所示，本件系爭道路既無特殊的路面、彎曲等狀況，而所謂「道路寬度約3.5公尺」的描述，亦不過是道路區分類型中「普通道路」的標準寬度<sup>127</sup>。易言之，本案的客觀情事，或可說是被告以高速行駛車輛於一般直線道路上所導致的交通事故。如此一來，在欠缺與道路、車輛等物理狀況關連性說明的情況下，高速駕駛車輛於一般無特殊物理狀況的直線道路上所能引起的危險情事，與其說是相應於道路的「物理狀況」所衍生，毋寧是針對車道上交通狀況的應變困難性而言<sup>128</sup>。從而，本件的危險情事既然難以從道路物理狀況的關連性加以理解，即使本件事故係被告在極為高速駕駛的情況下因緊急煞車操作

<sup>126</sup> 橫濱地判平成27・2・17〈LEX/DB:25505954〉。

<sup>127</sup> 日本道路構造令第5條第4款參照。

<sup>128</sup> 從判決所示的事故態樣（對向車道上依交通號誌機指示行駛通過道路交叉口的被害車輛B，在遭到被告車輛碰撞後往左迴轉，嗣經其後甫通過道路交叉口的被害車輛C撞上左側部）來看，被告之所以採取緊急煞車的原因，實有為了對應即將通過道路交叉口的可能。

的失誤所導致，仍有依過失犯的脈絡加以檢討適用的餘地。判決未就本件關連的道路狀況等情事多作說明，僅著眼於「超過最高限速甚多」的車速，以及在被告車輛逸脫車道造成死傷的既有事故態樣強調下肯認本罪的成立，有關本案行為態樣的辨明可說是解消在此等形式判斷的操作之中。

### (三)致生「重大交通危險」的速度要件

#### 1. 代表性判例及其相關議論

關於本要件解釋的代表性判例為最高裁平成十八年三月十四日決定<sup>129</sup>（《案例10.》），亦為最高裁判所針對危險駕駛致死傷罪的第一個適用例。本案係被告車輛從停等紅燈的車輛後方向右駛入對向車道，以時速約20公里的速度行進並即將進入本案道路交叉口之際，與依照交通號誌左轉的右方來車發生衝撞，造成該被害車輛的駕駛人與同乘者受有傷害。對此，本件最高裁決定並未積極說明足以左右判斷危險速度要件該當與否的個別情事，僅是在重複描述原審判決所認定事實關係的情況下，肯認被告的車速已該當重大交通危險速度的要件。

這種不附理由的認定方式，也使本件決定被理解為是最高裁針對無視紅燈號誌的危險駕駛類型——「若無特別情事，時速20公里已該當危險速度」的基本表態<sup>130</sup>。對於這樣的判斷取向持肯定論者，不外是立基於行為類型危險內容的理解而來。首先，關於交通危險速度要件的判斷本質，論者指出，相較於在妨害駕駛類型的情形中，尚可依行為人車輛與對方來車之間諸如車輛行進的狀態、與自車位置的關係等因素，進行個別、具體地判斷；在無視紅燈號誌

<sup>129</sup> 最決平成18・3・14刑集60卷3号363頁。

<sup>130</sup> 判例時報1982号156-157頁2007年12月說明參照。

駕駛的情形中，不論是行為人車輛與依號誌通行的車輛、或是與步行者等之間的關係等判斷基礎，基於設置紅燈號誌的路口必然有一定交通流量的危險前提，此處速度要件的認定即有近似於類型化的判斷傾向<sup>131</sup>。因此，在無視紅燈號誌駕駛車輛進入道路交叉路口的行為本身就具有惹起死傷事故的類型危險理解下，論者除了肯認時速20公里的速度即該當危險速度要件的解釋妥當性之外；對於本件最高裁決定未特別提及其他具體判斷情事一事，其亦指出這正是最高裁對於本案事實並未逸脫類型危險所設想狀況之外的判斷<sup>132</sup>。此外，在這種類型危險的思考脈絡下，亦有論者主張本要件應有將「時速10公里程度的極低速駕駛」情形排除於本罪適用範圍之外的意義，藉以避免此處的速度要件失去限縮處罰範圍的設立意旨<sup>133</sup>。

要言之，這類見解可說都是在一有闖越紅燈號誌進入路口即有造成死傷事故可能的危險理解下，對於危險態樣容許某種程度類型化判斷的表現。相對於此，誠如學者對於本件最高裁決定的批判，在此等類型判斷的操作下，所謂無視紅燈號誌駕駛的「重大交通危險」內容事實上已與行車的速度無關，無異僅是闖越紅燈進出交叉路口的駕駛行為本身而已，此處的速度要件在解釋上可說是毫無限

<sup>131</sup> 前田巖「交差点手前で信号待ちをしていた先行車両の後方から赤色信号を殊更に無視し対向車線に進出し時速約20kmで普通乗用自動車を運転して同交差点に進入しようとしたため自車を右方道路から左折進行してきた自動車に衝突させ同車運転者らを負傷させた行為が刑法208条の2第2項後段の危険運転致傷罪に当たるとされた事例」ジュリスト1326号311頁（2007年1月）。

<sup>132</sup> 金光旭「危険運転致傷罪」西田典之＝山口厚＝佐伯仁志編『刑法判例百選Ⅱ各論（第六版）（I-1-6）』有斐閣14頁（2008年3月）。

<sup>133</sup> 南由介「赤色信号を無視し対向車線に進出して、自車を、左折してきた自動車に衝突させた行為が、危険運転致傷罪にあたりとされた事例（最決平成18年3月14日刑集60巻3号363頁）」桃山法学9号57頁（2007年3月）。

定處罰範圍的機能可言<sup>134</sup>。為了不使本速度要件的規定成為具文，論者亦有主張即使在低速行駛的情形中，有關本速度要件的判斷基礎仍必須建構在對於危險狀況客觀情事的補充說明之上<sup>135</sup>。

## 2. 個別類型檢視

不論是對於類型化判斷傾向的肯認，乃至對其所衍生危險內涵空洞化的質疑與對應；前揭最高裁決定的關連議論所呈現出的問題交集，毋寧在於本要件的具體、實質判斷一事該如何理解，以及其操作可能性之上。

首先，在無視紅燈號誌類型的案件中，不難發現，多數判決可說是完全未提及具體的認定方法或是相應的判斷基礎，僅在事實認定的部分以所謂「致生重大交通危險的速度時速約〇〇公里的速度」的例句，一語帶過對於本要件的認定<sup>136</sup>。在這類判決中，諸如強調被告——「以大幅超過限制速度的高速度使車輛行進的犯行態樣，已然導致交通上的危險」的說明<sup>137</sup>；或是針對辯護人提出被告車速並非未該當本要件的主張，對之以——「在不會有車輛無視紅燈號誌進入道路交叉點的前提下，依綠燈號誌以通常的速度進入道路交叉口的一般情形，時速約70公里的速度已該當『致生重大交通危險的速度』一事即自不待言」的回應<sup>138</sup>，可說都是在一般論對於類型危險的理解脈絡下，基於既有死傷事故的發生，隨即肯認各該案例中被告的行車速度已該當危險速度要件的典型表現。

<sup>134</sup> 松宮孝明「危險運転致死傷罪の成立要件」法学教室318号別冊附録判例セレクト35頁（2007年3月）。

<sup>135</sup> 葛原力三「危險運転致傷罪の成否」ジュリスト1332号（平成18年度重要判例解説）166頁（2007年4月）。

<sup>136</sup> 同前註，165頁。

<sup>137</sup> 津地判平成14・5・8判タ1109号270頁。

<sup>138</sup> 神戸地姫路支判平成15・3・5判タ1143号304頁。

值得注意的是，即便是明示強調採取具體判斷取向的判決，在類型危險內容的指引下，其所謂的實質判斷內容同樣有如是對於既有犯行態樣的描述。例如，東京高裁平成十六年十二月十五日判決<sup>139</sup>（《案例II.》）雖然明確揭示對於重大交通危險速度在具體的情形中是否該當一事——「應對照與其他車輛的行進狀態、自車的位置關係等情事加以判斷」的立場。然而，從該判決的涵攝內容來看，實有如僅是針對原審所認定的事實加入危險描述後的「換句話說」而已<sup>140</sup>。

同樣的，在前揭《案例10.》中，該案二審札幌高裁平成十七年九月八日判決<sup>141</sup>亦指出，本件被告為了闖越路口以時速約20公里的速度行駛車輛於對向車道上的行為——「具有極高度與依照交通號誌行駛的對向車道來車發生衝撞的危險，以及因此所生使人負傷的危險性」；從而認定在這樣的場所及狀況下，被告事故當時的行車速度已該當重大危險速度的要件。暫且不論將無視紅燈號誌闖越路口之前的逆向駕駛行為，包含在本類型危險駕駛行為射程之中的解釋適切性（詳後述）；若依前揭論者所述，本判決可被視為是基於客觀情事認定低速駕駛危險態樣的判斷適例<sup>142</sup>，則其對於危險情事「補充說明」的要求，充其量將不過僅是就個案的客觀事故態樣，亦即犯罪事實本身的再描述而已。

<sup>139</sup> 東京高判平成16・12・15高檢速報（平16）号138頁。

<sup>140</sup> 亦即——「被害車輛因為遵從綠色號誌前行，可以肯認通常會以相當的高速度接近道路交叉口，在這類行進中車輛的前方以時速20公里的速度右轉行駛的話，即使一發現被告車輛立刻採取煞車或轉動方向盤變換方向等舉措來迴避衝撞一事是極為困難的，應有高度發生重大事故的可能性」。同旨，東京高判平成18・9・12高檢速報（平18）号132頁。

<sup>141</sup> 札幌高判平成17・9・8刑集60卷3号377頁。

<sup>142</sup> 葛原力三，同註135，166頁。

其次，這種以事故態樣的描述充作危險判斷的操作模式，同樣可見於所謂「相對具有實質判斷可能性」的妨害駕駛類型案件。事實上，在本類型的多數判決中，同樣不會特別提及對於危險速度的判斷及認定理由。例如，在靜岡地裁沼津支部平成二十三年十月二十八日判決<sup>143</sup>（《案例12》）的脈絡中，僅能從本件挑釁駕駛情事的危險態樣說明，亦即，本案被告一再按鳴喇叭以及閃爍車燈向被害人施加壓力，並且無視紅燈或是停止標示等號誌，在長距離追逐被害人所駕駛機車的過程中——「被告車輛的速度最高達到時速約90公里，時有以對方若採取煞車舉措的話會立即發生追撞程度的距離接近被害人車，其追逐態樣極為危險」的描述，理解該判決對於危險速度的認定理由。

相對於這種既已肯認個案中的危險態樣，從而危險速度要件的成立「固不待言」的說理取向，在橫濱地裁橫須賀支部平成十五年七月八日判決<sup>144</sup>（《案例13》）中，則是明確地提出其判斷基準。本案係被告車輛在彎曲道路上追逐被害人所駕駛重型機車的過程中，因一度「顯著接近」被害車輛，最終導致該車摔倒並使被害人受有傷害。對此，判決指出——「從本案道路的彎曲狀況、路寬、禁止超車的路段、四輪對二輪動力車輛、被告與被害車輛兩者間的位置關係來看，被告車輛時速70公里的速度，係一般所肯認『與對方車輛相衝撞的話會產生重大事故』的重大交通危險速度」。只是，本件判決雖然看似針對危險速度的要件揭示了明確的判斷指標，然而，從整體的判斷脈絡來看，其並未具體說明這些判斷基礎與所認定的交通危險情狀之間的關連性。究其實質，判決仍是在描述本案的客觀情事之後，有如不附理由地肯認既有事故的危

<sup>143</sup> 靜岡地沼津支判平成23・10・28〈LEX/DB:25473540〉。

<sup>144</sup> 橫濱地橫須賀支判平成15・7・8〈LEX/DB:28085774〉。

險態樣並作成前述的認定與說明。

#### (四)小 結

綜合上述判決的觀察不難發現，前揭學說議論所提出的相關疑慮，應可說是得到相當程度的證實。

首先，在酩酊駕駛的類型中，對於所謂受酒精或藥物影響所導致「正常駕駛困難狀態」的危險態樣，實務上固然不是採取以特定的酒精保有量、數值作為絕對基準的形式判斷立場。然而，一如本罪係隨著酩酊程度而提升正常駕駛的困難度及其違法性程度的實務理解<sup>145</sup>，不問酒精濃度值的有無、所謂被告的「飲酒量」仍是左右本要件該當與否的判斷重心。在這樣的判斷取向操作下，實務見解即呈現出不問駕駛行為及事故的客觀態樣，在發生死傷事故的既有事實基礎上，僅藉由被告飲酒狀況的強調證立酒精作用的影響力乃至駕駛行為危險性的傾向（《案例 1.》、《案例 2.》）。判決中常見的「前方注視及駕駛操作困難」一語，此時毋寧只是被告處於「酒醉狀態」的一種修辭表現。同樣的，對照本類型與其他類型交錯（《案例 3.》、《案例 4.》），或是酒精作用與其他生理狀況競合（《案例 5.》）等事例來看；實務見解在優先肯認酒精作用效力的判斷取向下，有關本類型行為態樣的區辨與說明也就因此而形式化。

其次，在駕馭困難的高速駕駛類型中，實務上對於本類型速度要件的判斷，雖有揭示應從道路、車輛狀況等物理意義的客觀情事，進行個別、具體判斷的態度與立場（《案例 6.》、《案例 7.》）。然而，從實際的判斷情形來看，判決對於本要件的判斷基準未必是援用基於科學知識的物理法則，而是多有在既有死傷事故

<sup>145</sup> 長崎地判平成16・10・21〈LEX/DB:25410608〉參照。

發生的事實基礎上，僅著眼於道路限制速度的違反一事呈現出形式化、規範化的判斷傾向（《案例 8.》），並且有因此架空行為內涵的疑慮（《案例 9.》）。

然而，相較於駕馭困難的高速駕駛類型在危險行為態樣的判斷上，尚有藉由諸如與道路、車輛狀況相關連的科學知識、物理法則加以說理的餘地；植基於「重大交通危險」情狀所理解的速度要件，就其危險態樣本質而言，實難以避免全然規範化的判斷操作傾向。進一步言，基於所謂「發生車輛衝撞的話會形成重大事故」的危險內容理解，就算是強調採取實質判斷立場的判決（《案例 11.》、《案例 13.》），在一般「經驗法則」的操作下，不論是被告闖越紅燈號誌、顯著接近其他車輛等行為，面對死傷事故既已發生的犯行態樣，似乎即難以否定「重大交通危險」情狀的存在。從而，本要件在判斷上即呈現出一有死傷事故的發生，則行為的危險態樣自不待言、無須特別說明該當理由的形式化傾向（《案例 10.》）。

如此一來，相較於一有闖越紅燈號誌所在的路口造成死傷事故即成立本罪的情形，所謂妨害駕駛類型的危險態樣相對具有實質判斷可能性的理解，或許僅在於二者事故態樣的描述上詳盡與否的差異而已。

## 二、因果關係的判斷態度

### （一）基本判斷立場

前揭《案例 10.》的最高裁平成十八年三月十四日決定，同樣可說是實務見解在本罪因果關係判斷上的代表性事例<sup>146</sup>。關於本案

---

<sup>146</sup> 判例時報1982号157頁2007年12月說明參照。

的因果關係，辯護人主張，造成本件事故的直接原因並不在於被告無視紅燈號誌，而是其駕駛車輛進入對向車道一事；因此，所謂的惡意無視紅燈號誌駕駛行為與本件被害人等的傷害結果之間，並無從肯認因果關係的存在。對此質疑，本件最高裁決定則是指出——「被告毫不在意交通號誌機上的紅燈表示，駕駛車輛進入對向車道並即將進入本件道路交叉口一事，其行為本身不外是惡意無視紅燈號誌的危險駕駛行為」。在肯認本案危險駕駛行為成立的前提下，進而認定——「該行為既已導致被害人等的傷害結果發生，即便有其他交通法規或是注意義務的違反，都不應否定因果關係的成立」。

從本件事故發生的地點終究是在道路交叉口之前「與停止線相當位置的附近」一事來看，前揭辯護人的主張毋寧也點出了本案中，行為危險性以及其與結果之間欠缺關連性的疑問。

首先，從所謂「惡意無視紅燈號誌」駕駛的類型危險內容來看，本件被告的行為是否該當危險駕駛行為？實有檢討的餘地。一如學者指出，基於「無視紅燈號誌」文義的理解，本類型行為的危險內容自是指涉道路交叉路口內的死傷事故發生可能性<sup>147</sup>；在進入道路交叉口前的行為，充其量僅是無視紅燈號誌駕駛的（不可罰）未遂行為，本件駕駛行為本身實有欠缺類型危險內容而不具該當性的疑慮<sup>148</sup>。相對於此，對本件決定持肯定論者則認為，關於

<sup>147</sup> 松宮孝明，同註134，35頁。其認為，從一般「常識」或是依道路交通法施行令第2條對於紅燈號誌表示的意義係「車輛等，不能越過停止位置行進」的說明，本罪「無視紅燈號誌」駕駛行為在文義上自應作相同解釋。

<sup>148</sup> 松宮孝明，同註134，35頁。同旨，學者更進一步指出，本件最高裁決定的判斷實已違反了罪刑法定主義。嘉門優「赤色信号を無視して対向車線に進出し、時速約20kmで交差点に進入しようとしたため対向車に衝突し、同車運転者らを負傷させた行為が危険運転致傷罪に当たるとされた事例」法学セ

行為是否有造成死傷事故發生的「實質危險性」判斷，與被告車輛是否進入交叉路口一事並無必然的關連性。進一步言，本案被告的行為既已展現其惡意無視紅燈號誌的「輕率駕駛態度」，則縱使本件事故是在其闖越紅燈之前發生，仍無礙於本件危險駕駛行為該當性的解釋<sup>149</sup>。同此理解脈絡，學者亦有認為，若是能肯認駕駛行為的危險性在進入道路交叉口之前既已「現實化」而導致事故發生的話仍應有成立本罪的餘地，並且強調，這樣的情形在一般無視紅燈號誌駕駛的事例中並不多見，本件最高裁決定解釋的射程並不至於有範圍過廣的問題<sup>150</sup>。

然而，若是依照肯定論者的解釋脈絡，一如學者所批評，則本類型行為的危險內容顯然也將從所謂致人死傷的實質且高度客觀危險性質變為主觀的「危險態度」。如此一來，有關此等主觀態度「展現」的特點，亦即著手實行的判斷乃至行為類型不明確的難題都將隨之而生<sup>151</sup>。綜合本件最高裁決定的判斷脈絡，這樣的批判應可說是適切的。質言之，從本件決定有如將被告「毫不在意紅燈號誌」的舉動概括地認定為具有本類型危險內涵的行為來看，其可說是在一有（通常行車速度20公里）闖越紅燈號誌路口，就有造成死傷事故發生可能的類型危險理解下，僅著眼於既有傷害結果發生的事故態樣而忽略了行為類型的區辨。從而，在因果關係的認定上，本決定依循實務固有的判斷立場，以本件應「遵守紅燈號誌不逆向」的合義務行為代入條件關係的操作之中，在（必然）得出因果關係的情況下，關於本件被告車輛進入對向車道一事，亦即道路

---

ミナー増刊1号速報判例解説183-184頁（2007年10月）。

<sup>149</sup> 前田巖，同註131，312頁。

<sup>150</sup> 橋爪隆，同註29，24頁。

<sup>151</sup> 嘉門優，同註148，184頁。

交通法上遵守通行區分規定的義務，就算成為本件事故迴避的注意義務內容亦不會影響因果關係的判斷<sup>152</sup>。

因此，不論是對於行為類型乃至因果關係的認定，本件最高裁決定可說是在抽象化的類型危險內涵理解以及條件因果關係的操作下，呈現出形式化的判斷傾向。

### (二) 酩酊駕駛與未注視前方過失的關係

相較於《案例 10.》的最高裁決定在實務固有的條件因果關係操作脈絡下，明確揭示一律排除過失介入情事的基本立場；值得注意的是，在酩酊型危險駕駛的案件類型中，若是涉及到被告因前方不注意的過失，特別是未注視前方、東張西望等駕駛行為（脇見運転）介入導致死傷事故發生的情形，實務見解則是呈現出不同的操作面向。

代表性案例為最高裁平成二十三年十月三十一日決定<sup>153</sup>（《案例 14.》），本件為當時受到社會高度關注的「福岡飲酒駕駛三兒死亡事故」，係被告在飲酒後駕駛自車、並以時速約100公里的速度行駛在跨海大橋的過程中，追撞上前方行進中的被害車輛導致同車從橋上墜入海中，從而造成車內幼子三人溺死、駕駛人及其妻受有傷害的重大交通事故。本案爭點在於，被告在事故發生前的瞬間始注意到被害車輛一事，是否可以肯認是在酒精作用的影響下，陷入「正常駕駛困難狀態」的危險情狀所導致。

首先檢視原審判決對於此點的理解。第一審福岡地裁判決<sup>154</sup>

<sup>152</sup> 基此理解，論者指出，對於本件決定而言，辯護人對於本件行為係被告車輛進入對向車道，並以此作為獨立且直接事故原因的主張即為錯誤的討論前提。前田巖，同註131，311-312頁。

<sup>153</sup> 最決平成23・10・31判夕1373号136頁。

<sup>154</sup> 福岡地判平成20・1・8判夕1268号330頁。

基於本件道路的狀況，以及被告與之對應的駕駛行為態樣等客觀情事<sup>155</sup>，否定了本件危險駕駛行為的成立。從而，針對事故發生前被告有相當時間未注視前方駕駛一事，在無法肯認被告對前方路況已完全喪失注意力的情況下<sup>156</sup>，判決認定本件事故係被告在駕駛過程中——「漫不經心地將視線置於行車方向的右方，並以時速約100公里的速度行車」的過失行為所導致，將本案依業務上過失致死罪論處<sup>157</sup>。相對於此，第二審福岡高裁判決<sup>158</sup>則有截然不同的事實認定。該判決主要依據本件大橋上的直線道路狀況，認定被告必須採取相應的進路修正或調整方向盤等駕駛行為始能保持車輛直線前進，從而否定有長時間未注視前方駕駛的可能性。基於這樣的認定前提，其認為造成本件事故的原因並不在於被告未注視前方駕駛一事，而是其雖然目視前方駕駛，但是「最遲在衝撞事故發生前

元照出版提供 請勿公開散布

<sup>155</sup> 要言之：1. 基於本件事故發生後48分鐘所測得呼氣酒精濃每公升0.25毫克的結果，否認被告行為時處於相當大程度的酒醉狀態。2. 從被告發動車輛離開停車場到本件事故現場的駕駛狀況來看，被告在對應途中左右彎曲道路、道路寬度有限的住宅區道路等道路狀況時，呈現「並未發生任何擦撞事故」的駕駛態樣。3. 在本件事故發生前，被告在一發現被害車輛後，立刻採取緊急煞車等事故迴避舉措之外，並且在本件衝撞事故發生後的瞬間意識到自車正在進入對向車道，隨即轉動方向盤將自車調整回原本的車道。

<sup>156</sup> 依判決所示，從被告未注視前方駕駛時的路段係幾乎完全直線的道路、被告慣走的通勤道路等情事來看，其在駕駛當下確實處於「容易未注視前方」的狀況。再者，在這段駕駛過程中，被告並沒有蛇行駕駛、大幅偏離車道等情況。

<sup>157</sup> 本件一審最終科處被告7年6個月有期徒刑。這樣的判決結果也招致無法反映本件事故所引發社會的憤怒、對飲酒駕駛的高度批判等，「與國民感情相差甚遠」論調下的輿論批判。北川佳世子「危險運転致死傷罪を適用できないとする司法判断は常識はずれか？——福岡飲酒運転3児死亡事件の福岡地裁を契機に」法学セミナー641号6頁（2008年5月）。

<sup>158</sup> 福岡高判平成21・5・15判夕1323号65頁。

約9秒」能發現被害車輛的情況下，在極度接近、事故發生前的瞬間發現被害人車輛之前，已有約八秒程度的長時間處於無法認識前方車輛存在的狀態。進而，著眼於被告體內具有相當程度的酒精保有量一事<sup>159</sup>，二審判決認定此等事故態樣，正是由來於酒精作用的影響所造成——「注視前方所必要的視覺探索能力低下」而陷入前方注視困難的正常駕駛困難狀態所致。

要言之，相對於一審判決將判斷重心置於包括被告相當時間未注視前方駕駛在內，都不足以評價為「異常駕駛狀況」的本案客觀情事；二審判決則是一如前述所分析的實務判斷傾向，著眼於被告體內的酒精濃度而有本件事態樣係——「除了飲酒的影響之外想不到其他特別原因」所致的認定。

綜合下級審的判斷脈絡，本件最高裁決定則是進一步強化了原審判決偏重於被告體內酒精保有量的判斷取向。

首先，針對被告是否有未注視前方駕駛一事，本件決定否定了原審的認定<sup>160</sup>，肯認本案並無法排除被告在事故發生前有持續未注視前方駕駛的可能性。進而，在這樣的認定前提下，本件決定指出，被告在以時速約100公里的高速駕駛途中「經過8秒程度未認識到被害車輛存在」的理由，包括：1. 在這段期間完全未注視前方，或是，2. 其處於「雖然注視前方但是無法認識到被害車輛狀態」的

<sup>159</sup> 二審判決雖然認定被告於事故後接受酒測時，不論是回應警察的答詢、步行能力、直立能力等客觀態樣均呈現正常；但是仍基於被告事故前的飲酒量，以及被告體內的酒精濃度值所呈現的腦部機能、特別是眼球運動會受到抑制等酒精作用——「對腦的影響幾乎是沒有個人差異」的理解為由，肯定被告的酩酊狀態。

<sup>160</sup> 相對於前揭二審判決係基於「兩手未握方向盤」的行車實驗結果所作出的判斷，本件最高裁決定則是指出在一般的駕駛情況中「即使沒看著前方，手握方向盤的話其駕駛操作某種程度仍是可能」，否定該實驗報告的證據價值。

任一情形。不論是何種情形，亦即，在後者欠缺注意力而無法認識前方狀況的情形自不待言；即便是——「約8秒的長時間、無特殊的理由未看著前方進路而持續高速危險駕駛」的前者情形，仍可認定本件被告是處於「就正常狀態的駕駛人來說通常難以想像的異常狀態」下駕駛自車。從而，基於被告體內的酒精保有量等「相當程度酩酊」的情事，認定此等——「無法注視前方以確實對應危險車況」的正常駕駛困難狀態，正是由來於其駕駛前飲酒的影響所致，肯認原審判決對於本案應成立危險駕駛致死傷罪的判斷結論。

因此，從上開判斷脈絡來看，本件最高裁決定對於危險駕駛狀態的認定方式，不外仍是著眼於被告的飲酒狀況、特別是其體內的酒精保有量等飲酒情事。在所謂「相當程度的酩酊狀態」的事實認定基礎上，不論造成事故的原因是被告無法注視前方（二審的認定），或是就算能注視前方卻將視線一時置於海面（一審的認定）等事實認定均在所不問。亦即，在飲酒導致「前方注視困難」的實務固有判斷脈絡下，本件「無特別理由未注視前方」的駕駛行為即被理解為異常的駕駛態樣。

然而，這種無視個案的客觀情事，僅著眼於被告的飲酒事實進而肯認酒精作用對於事故影響效果的說理方式及判斷理由顯然並不充分。在本件決定中，田原睦夫裁判官所提出的反對意見，適可說明這樣的質疑。首先，其指出，本案被告所檢測出的體內酒精保有量（呼氣每公升0.25毫克、血液中每毫升0.5毫克），依一般酩酊基準的分類充其量只是最低的「微醉」程度；另外從酒測時被告的言語、步行能力等狀況來看，被告仍保有其運動機能。因此，多數意見可說是在無視客觀資料與外部情事的情況下，導出「相當程度的酩酊」這樣一個概念上極度曖昧的結論，此無異是將構成要件進行極為寬鬆化的解釋，自應為刑法解釋所不能容許。其次，就本案的

客觀情事而言<sup>161</sup>，所謂駕駛過程中「約8秒的未注視前方」一事，不論是未將視線置於前方，或是就算看著前方但未注意到前方車輛動靜等情形，均可說是——「就算在完全沒有喝酒的情形，仍是一般日常生活中常見的追撞事故原因」。多數意見將此等情事歸結為酩酊的影響所致，這樣的認定並非就本案的客觀事實關係依經驗法則所能當然推論得出。因此，本件最高裁決定可說是不當地擴張了——「本罪在立法時所想定的適用範圍」而非適切的解釋。

本件反對意見的質疑與批判，同樣可以用來回應前述實務上各種以酒精作用所導致的「前方注視困難」狀態作為判斷主軸的判決。質言之，在所謂「前方注視困難狀態」的危險理解脈絡下，對於行為態樣的解釋適用，實容易得出脫離個案事實關係的抽象化結論。以本案為例，從被告直到事故現場之前所展現的正常駕駛操作能力來看，似難以一概否認其注視前方的能力。進一步言，若依本件最高裁決定的理解，則所謂受到酒精作用影響導致「無法注視前方」的危險狀態，實際上有如僅是飲酒駕駛的過程中「何時發生事故都不意外」的修辭表現而已，這樣的危險態樣與無法確實操作方向盤、煞車等駕駛困難狀態相比，在程度上實有相當大的差距<sup>162</sup>。

<sup>161</sup> 要言之，從被告在進入本件跨海大橋時，從幾乎直線的道路狀況、以及直到事故發生前一臺車也沒有的交通狀況來看，田原裁判官肯認本件——「在深夜中即便限制速度50公里，但以100公里的速度行駛，雖然有點加速過頭但仍不能說是極為異常的行車速度」。進而，基於這樣的道路及交通狀況，所謂「約8秒的程度未注視前方」一事係「雖然有點久，但並非不可能」的時間；另外，其認為，即便是在駕駛的過程中將視線置於前方，但是諸如腦中思考著其他事情而未能充分注意到前車動靜等情形，這不外是一般交通追撞事故中常見的態樣。

<sup>162</sup> 說明可見：本庄武「危險運転致死傷罪における、『アルコールの影響により正常な運転が困難な状態』の意義」法学セミナー増刊11号新・判例解説 Watch 149頁（2012年10月）。同旨，對於本案客觀行為態樣是否足以評價為

此外，就算是以肯認危險狀態的存在為前提，一如前揭反對意見所示，在無法說明客觀的事故態樣與一般過失情事有何不同的情況下，在因果關係的判斷上，所謂未注視前方的駕駛行為就無法得出必然是由來於被告的飲酒行為所致的結論。從這點來看，本件最高裁決定可說是基於飲酒必然導致前方注視困難的理解前提，對於酒精作用如何導致、深化危險狀態的具體嚴密認定，展現出無須多作說明的判斷態度<sup>163</sup>。

綜上，本件最高裁決定可說是在行為類型寬鬆化解釋的脈絡下，將所謂「未注視前方」駕駛情形想當然爾地納入酩酊駕駛的危險範疇之中，而這也正是目前實務上所呈現的主要判斷理路<sup>164</sup>。

### (三)其他類型中的介入情事

首先，在駕馭困難的高速駕駛類型中，一如前述，在車輛高速行進的狀態下，何等程度的駕駛操作「失誤」方可被理解為高速駕駛狀態下的危險內容，而非足以阻斷危險行為進程的過失介入情事？二者之間的界限可說是判斷上的固有疑義。關於此點，判決或有基於被告持續加速的駕駛態樣，肯認個案中被告僅有「些許程度」的方向盤操作失誤，並且以被告「並無飲酒、未注視前方東張

---

危險狀態的疑慮，豐田兼彥「危險運転致死傷罪の成立が肯定された事例」  
法学セミナー685号121頁（2012年2月）。

<sup>163</sup> 本庄武，同前註，150頁參照。

<sup>164</sup> 近年代表性事例，札幌地判平成27・7・9〈LEX/DB:25540832〉參照。針對被告在酒後駕駛的過程中取出智慧型手機操作應用程式LINE，其間二度抬頭確認前方路況，視線反覆停留於手機畫面（三次）合計約15秒至20秒一事；該判決認為這已超過短暫未注視前方的程度，而屬於「無法想像係有正常注意力及判斷力的駕駛人會作的駕駛行為」。基於這樣的事實認定，其認為被告此等注意力及判斷力顯著減退、鈍麻的狀態——「從常識來看，只能認為是由來於酒精的影響所致」。

西望（脇見）等情事」為由，肯認此等操作失誤是伴隨在高速行駛狀態下所出現不及對應道路狀況的情事<sup>165</sup>。

然而，即便個案中出現被告未注視前方駕駛的過失介入情事，判決亦未必就會據此否定因果關係的成立。以函館地裁平成十四年九月十七日判決<sup>166</sup>（《案例 15.》）為例，本件事故係起因於被告在高速駕駛的過程中「分神看儀表板」，直到即將進入本件彎道之際始注意到自車已接近彎道而緊急煞車，並在減速不及的情況下導致本件事故。對此，判決終究僅是基於既有的事故態樣，認定被告「就算想在遭遇本件彎道時減速」但其行車速度係現實上無法進行「速度調節」程度的高速度為由，肯認——「本件正是危險駕駛致死傷罪所想定的事故態樣的典型例之一」。

確實，相應於道路的物理狀況而難以調整車速一事，固然是本類型行為的危險態樣。然而，在本案的情形中，被告所謂「速度調節」上的操作失誤本身，可說正是與「未注視前方」一事相結合。如此一來，本件事故是由於被告在無從減速的高速駕駛狀態、抑或是在前方不注意過失情況下的減速失誤所導致？實有加以檢討的餘地。易言之，關於被告從「未注視前方」到發見彎道入口之前的這段過程，是否有減速至足以通過彎道程度的可能性，毋寧才是判斷本件行為界限的重點所在。判決未針對此點多加說明即作出了前述

<sup>165</sup> 東京高判平成22・12・10判夕1375号246頁。本案係被告在駕駛車輛進入彎道前，從4檔變速至3檔並大力踩踏油門加速，因而在以「幾乎接近於本件彎道的極限過彎速度」程度的高速度下進入彎道後，「僅因方向盤向右切過頭」造成同車打滑、偏移進入對向車道，最終導致本件同乘者受傷事故的發生。其中，針對本件辯護人另主張本件事故的原因之一，並非過快的車速，而是被告「操作油門的失誤」所造成意料之外的加速一事；判決則是基於被告是爲了使同乘者體驗新車的加速性能而大力踩踏油門，且無任何減速等情事的認定，否認被告過度踩踏油門的行為本身係過失所致。

<sup>166</sup> 函館地判平成14・9・17判夕1108号297頁。

認定，可說僅是在條件關係的固有解釋脈絡下，將被告未注視前方一事不附理由地包攝於危險駕駛行為的射程之中<sup>167</sup>。

其次，在妨害駕駛類型的案例中，有關被害人過失的介入情事是否能被包含在行為危險的射程範圍中，則是判決內容中隱而不顯的部分。

以前揭《案例13》為例，檢視判決所認定的事實經緯可知，本件事故係被告車輛在顯著接近行進中的被害重型機車時——「使受到驚嚇的被害人發生駕駛操作的失誤」所致<sup>168</sup>。從而，在被告的挑釁駕駛行為導致被害人駕駛失誤的事實認定前提下，肯認本件危險駕駛行為與事故之間的因果關係。觀察本件判決的判斷脈絡，其並未針對有關本案被害人在駕駛操作上的失誤，究竟是被告的危險逼車行為、亦或是被害人在能正常駕駛的情況下受到「驚嚇」所導致一事作出說明。只能從判決基於本案被告車輛接近被害車輛的情事（特別是四輪車在彎道上自側方壓迫二輪車），已達「使被害人失去採取迴避舉措可能性」的「顯著接近」程度加以理解<sup>169</sup>。亦即，在能肯認本案被告逼車的客觀態樣，已壓制了被害人採取其他迴避舉措等安全駕駛可能性的前提下，被害人的駕駛失誤自應是妨害駕駛類型中固有的危險態樣。易言之，本件被害人受到「驚嚇」一事，或許尚可理解為係其在行車空間遭到壓迫的情況下所伴隨而

<sup>167</sup> 關於本件因果關係的說明另可參照佐藤芳嗣「危險運転致死傷罪の故意が問題となった事例」信州大学法学論集4卷214頁（2004年8月）。

<sup>168</sup> 本件判決所指涉被害人「駕駛失誤」的事故態樣，係被害人車輛在碰到道路邊的緣石後，因反作用力往右前方暴衝，隨之撞上被告車輛左側摔倒於路面，被害駕駛人因而受傷。

<sup>169</sup> 相對於這樣的規範判斷內容，學者則有指出，對於所謂的「顯著接近」一事，就算不要求精確的數字，在判斷上，仍有從具體產生車輛碰觸、衝撞等危險態樣的車間「距離」加以表現的必要。中山研一「『妨害型』危險運転致死傷罪の判例の検討」判例時報2041号8頁（2009年7月）參照。

生精神壓迫狀態的修辭，其後的駕駛失誤即為此等情狀下的正常反應<sup>170</sup>。

然而，這種由來於安全駕駛可能性被剝奪所衍生的危險態樣，在判斷上若僅是訴諸於心理層面的壓迫，顯然就會出現不當擴張行為危險射程的疑慮。例如前揭《案例12》判決所認定的事實，本件事故係被害人在駕駛機車的過程中，為了擺脫被告車輛的追逐而加速行駛，從而在——「未充分注視前方及進路安全的狀態下，忽視道路交叉口及停車再開的標誌，進入同路口後隨即與優先通行道路上的左方來車相撞」所致。一如前述，判決基於被告一再向被害人施壓，長距離（約1公里）地執意追逐「拼死逃離的被害機車」，並且在高速行駛的過程中——「有時會出現若對方採取煞車舉措的話將立即發生追撞程度的距離」接近被害人車的危險態樣，肯認本件危險駕駛行為的成立。此外，相對於被告所提出，其在事故現場前的相當距離已追丟被害車輛，故其行為與本件事故之間並無因果關係的主張；判決則是基於相關證言，除了肯認被告不但有出現在事故現場附近追逐被害車輛，並且著眼於被害車輛——「在視線不差、附有停車再開標誌的道路交叉口，未一時停止而以明顯的高速度進入該路口」的事故態樣本身，強調被害人直到駛入事發路口之前，都處於承受被告從後追趕的狀態。

從本件判決的判斷脈絡來看，首先，前揭對於被告車輛「顯著接近」被害車輛一事，可說是不附理由、僅是對於既有事故態樣進行規範化描述的內容。如此一來，就算能肯認本件有所謂長距離追

<sup>170</sup> 只是，從本案事實的經緯來看，被害人於事故發生前挑釁被告所參加的暴走團集會成員，並且在逃避被告車輛追逐的過程中，依恃於大型重機的速度優勢不時反覆減速對被告作出挑釁的手勢後再加速離去。如此一來，被害人面對自後方追上的被告車輛所呈現的「驚嚇反應」，是否由來於被告的逼車行為所造成的安全駕駛困難狀態所致？似仍有討論的空間。

逐的態樣，被告在追逐被害車輛的過程中，是否全程保持著「顯著接近」被害車輛的狀態？應可說是顯著的疑義。易言之，本件判決的實質內容，實有著眼於追逐被害車輛一事的強調，將其中被告車輛（可能）一時顯著逼近被害車輛的危險行為，涵蓋至全體追逐態樣直至被害人闖越路口的疑慮。

#### （四）小 結

事實上，這類排除行為危險內涵的思考、僅訴諸形式「行為」與結果間關係的實務判斷立場，更在近年有關禁止通行道路駕駛類型的判決中得到了明確的揭示。該件係被告以足生重大交通危險的速度（時速50公里）駕駛車輛逆向行進於一方通行道路的過程中，在通過該單向通行道路後、進入道路交叉口（無設置交通號誌機）之際，撞上左方來車並造成同車駕駛人死亡的事故。一如前揭解釋議論所示，本案無異涉及了禁止通行道路範圍以外的行為危險射程問題。相對於辯護人提出本罪因果關係的判斷，應限定在行為類型危險的主張，判決則是指出——從本罪條文中「犯下列行為……『致』人於死者」的文義來看，有關本罪因果關係的判斷，實無理由在「連接行為與死亡結果之間的通常因果關係」情形以外，探求所謂條文所想定的逆向行為危險內涵並以之作為判斷事故發生與否的直接原因。基此理解，判決在重複一次上述所認定的犯行態樣後，作出了本件逆向駕駛行為「顯然」是造成事故的原因，從而可以充分肯認本件因果關係成立的判斷結論<sup>171</sup>。

如此一來，實務對於加重結果犯的因果關係所採取條件說的固有解釋立場<sup>172</sup>，可說是具體展現在本罪的各種適用情形之中。

<sup>171</sup> 静岡地沼津支判平成27・7・16〈LEX/DB:25540930〉參照。

<sup>172</sup> 相關說明可參照內田浩『結果の加重犯の構造』信山社11-12頁（2005年7月）。

首先，觀察上述二件最高裁判所對於本罪的重要解釋，不論是基於條件關係的脈絡明示排除的立場（《案例10.》），或是評價為危險內容本身的操作手法（《案例14.》）；在無視個案中過失介入情事的解釋取向下，伴隨著因果關係內涵空洞化所衍生行為危險射程擴張的解釋結果，應可說是在此二案例中所共同呈現出的問題傾向。

這樣的判斷傾向與解釋疑義，同樣可見諸於其他類型的案例中。前舉之例，不論是駕馭困難的高速駕駛型或是妨害駕駛型的情形，由於行為性質的關係，有關行為類型與過失介入情事的區分在判斷上即會出現明顯交錯的現象（《案例12.》、《案例13.》、《案例15.》）。亦即，前者行為的危險態樣本身即包含了高速狀態下的駕駛操作失誤情形，而被害人因為迴避困難所衍生的不適切行為則是後者典型的危險內容。對於此等介入情事，或有認為，除非是極為不自然、不相當的情形，原則上即應肯認因果關係的成立<sup>173</sup>。

然而，除非是如立法提案機關的解釋說明所揭示「車輛行進中突然竄出步行者」這類極端無迴避可能性的情形，在行為乃至因果關係內涵的形式化判斷傾向及其操作之下，一如前揭事例所示，任何的介入情事可說均是「極為自然」地被包攝在行為的危險內涵之中。

## 伍、我國「不能安全駕駛致死傷罪」的反省契機

### ——代結語

以特定交通死傷事故案件所引發的輿論效應為契機，日本的危險駕駛致死傷罪可說是基於交通業務過失致死傷類型中特定駕駛行

<sup>173</sup> 橋爪隆，同註110，681-682頁。

為態樣所展現出的「惡質性」與「重大性」的強調而重罰化的立法。表現在解釋論上的具體影響，首先，在罪質設定方面，有別於一般公共危險犯罪的情形中，對於不特定或特定多數人法益侵害的危險性實現在特定個體的加重結果犯類型；本罪所謂與暴行罪加重結果犯「相類似」的犯罪類型，扣除不具實質內容的「交通安全」副次法益，其危險內涵僅是著眼於特定個人法益的侵害可能，亦即造成特定死傷結果的交通事故發生可能性之上。其次，在個人法益侵害危險的理解引導下，加上構成要件中大量使用有賴價值判斷的規範性要素，一如實務現況所示，現實上已壓縮了行為類型的實質解釋空間<sup>174</sup>，呈現出一有死傷事故發生即反推行為成立的判斷傾向。進而，在因果關係的判斷、特別是危險駕駛行為與其後過失介入情事對於死傷結果實現的區辨問題上，採取條件關係的實務固有立場自不待言；在行為危險內涵空洞化的情況下，立基於行為危險射程範圍所為的危險實現關連性判斷同樣失去其實質操作的可能。

易言之，本罪可說是在大量的交通事故類型中，擷取少數造成死傷結果的情形加以重罰<sup>175</sup>，並藉此重新宣示、確保交通秩序的安定性與穩定性。極端一點說，本罪的立法選擇，實有藉由特定少數人自由的（高度）剝奪，以換取多數國民相對自由空間（對交通

<sup>174</sup> 實務上所呈現出的形式化判斷取向，或許正是試圖形塑出相對具體明確行為內涵的展現。

<sup>175</sup> 以2016年的適用情形為例，在警察機關依違反本法所舉發的案件數（489,464件）中，危險駕駛致死傷的部分僅322件，最大宗的案件類型則為過失駕駛致死傷罪（同法第5條）487,490件。另外，在依危險駕駛致死傷罪起訴的案件中，占最多數的為酩酊駕駛（159件）及無視紅燈駕駛（92件）二類型，而本罪73.6%的起訴率亦明顯比一般事件來的高。詳參法務綜合研究所編『平成29年版犯罪白書』，<http://hakusy01.moj.go.jp/jp/64/nfm/mokuji.html>，最後瀏覽日：2018年2月10日。

秩序信賴感)的取向<sup>176</sup>。這樣的立法策略，更蘊含了在本質上發生偶然性極高的交通死傷事故情形中，抽繹出所謂與道路交通法違反行為有別的「高度危險」類型困難度的考量。

如此一來，面對本罪在適用上所呈現出處罰範圍空泛化的困境，在既有的加重結果犯規範架構下充實本罪的實質不法內涵，應可說是解釋對應策略必須進行的首要之務。關於此點，論者或有重申本罪兼及交通安全法益的保護，強調應以對於交通安全所造成的危險作為本罪加重處罰的基礎以及行為類型的判斷基準；從而在此脈絡下，有關本罪實行行為性的判斷則有——「例如，在無視紅燈號誌危險駕駛的情形，不單只是無視紅燈號誌進入道路交叉口，而應包含此際通常會伴隨的交通違反行為等情形在內」這種將過失介入情事納入行為危險內涵加以類型化的適用結論<sup>177</sup>。

然而，若所謂的「交通安全」僅是泛指特定交通事故的不發生，以個人法益侵害為核心的危險內容，實不足以作為本罪行為類型乃至因果關係的區辨基準。這樣的解釋取徑顯然僅是在重複前述本罪既有的問題結構。

相對於此，從公共危險犯的脈絡出發，將本罪罪質定位在道路交通意義上的公共危險所衍生的加重結果犯類型，應是解釋論上較為穩健可行的作法。在此意義下，本罪的成立即必須以——「對於不特定多數人的抽象危險，以及對於發生死傷結果客體的具體危險」，所謂「二重危險」的發生為必要<sup>178</sup>。前者係指本罪行為類型（實行行為性）的實質內涵，而後者則是在危險實現關連性的要

<sup>176</sup> 井田良，同註56，415頁參照。

<sup>177</sup> 星周一郎「危險運転致死傷罪の実行行為性判断に関する一考察」信州大学法学論集9号109頁（2007年12月）。

<sup>178</sup> 本庄武，同註61，115頁參照。

求下，對於因果關係的判斷指標。

首先，對於不特定多數人生命、身體法益侵害所及的抽象危險，除了作為條文中各類型危險要件的解釋基準之外<sup>179</sup>；在行為類型的判斷上，亦必須以此危險狀態的存在為必要。關於個案中行為是否有造成不特定多數人法益侵害的抽象危險情事，具體來說，例如在深夜時段鮮少人車出沒的山路、或是無人車通行的地點等情形，此時就算形式上該當危險駕駛行為的要件，但客觀上行為並沒有造成不特定多數人法益侵害的可能性，從而不具備行為該當性；在此情況下所發生的死傷結果、特別是被害人為同車乘客（僅針對特定少數客體出現危險）的情形，仍不成立本罪<sup>180</sup>。又或者，即便是在以行為人精神狀態、素質或能力為行為態樣的酩酊駕駛、欠缺駕駛技能類型中並沒有速度要件的規定，但是在低速駕駛的情況下為此等行為時，一般來說對於周遭的行人或其他通行車輛而言仍屬極易迴避事故發生的交通狀況，同樣無法肯認該等行為具有公共危險的性質<sup>181</sup>。

必須強調的是，這裡所處理的問題終究是從事前判斷的立場認定行為類型，亦即從行為時的情狀判斷不特定多數人法益受到侵害可能性與否的問題；而所謂「對於個別、具體個人的生命身體危險」一事，則是屬於因果關係判斷的範疇。易言之，有關本罪的因果關係，亦即行為危險是否直接作用在個別客體造成死傷結果的認定，係從事後判斷的觀點，在已知的因果流程中指出行為危險轉變

<sup>179</sup> 例如在致生「重大交通危險」速度的認定上，時速20公里的通常行車速度一般而言即難以評價為具有侵害不特定多數法益的危險性。本庄武，同註61，118頁。

<sup>180</sup> 本庄武，同註61，115頁。

<sup>181</sup> 本庄武，同註61，117頁。

為實害結果的具體時點<sup>182</sup>。此時，密接於個人法益侵害發生前的具體危險狀態（死傷結果發生前階段的「危險結果」），就成為行為與結果在危險關連性認定上的必要判斷基礎<sup>183</sup>。從而，在能肯認個別法益確實有受到侵害的高度危險情況下，若尚能區分出諸如行為人未注視前方駕駛等過失介入情事是造成結果發生的直接原因時，自應排除此等情形中的因果關係。

對於我國法的適用情形而言，這樣的解釋取徑應可說是提供了可行的問題解決方向。質言之，我國不能安全駕駛致死傷罪的罪質定位，雖然是被置於公共危險犯脈絡下的加重結果類型加以理解；但是如同本文開頭所述，從行為內涵空洞化、有如必須藉由過失行為的介入方能實現對於特定客體侵害結果的實務判斷傾向來看，本罪在實際的適用上已失去其應有以法益侵害危險性為處罰基礎的刑事不法內涵，而是質變為單純處（併）罰飲酒、或是服用毒品等交通違規行為情況下，出現死傷事故情形的「特殊」加重結果犯類型。也因此，即便在立法模式的選擇以及對於加重結果犯的解釋前提上有所不同<sup>184</sup>，我國法在適用上所呈現的問題結構，實與僅著眼於特定交通死傷事故發生可能性的日本法情形無異。

行為類型空洞化的問題，固然與二〇一三年修法以行為人體內超標的酒精濃度值替代「不安全駕駛」認定的形式犯化立法成果有關。然而，與其說現有的條文壓縮行為類型的實質解釋空間，事實

<sup>182</sup> 說明可參照李茂生，論義務遺棄罪的罪質與危險犯的概念（下）——兼評最高法院99年度台上字第3048號判決，法令月刊，63卷3期，頁186，2012年3月。

<sup>183</sup> 小島透「危險運転致死傷罪の構造とその問題——『危険』の意義と処罰範囲限定機能」岡山理科大学紀要B人文・社会科学編38号46頁（2003年3月）。

<sup>184</sup> 日本刑法對於加重結果犯並無如同我國刑法第17條之規定，實務上對於加重結果犯採取過失不要論及條件因果的固有解釋立場，亦與我國情形有所不同。

上，這種以「絕對基準值」為導向的危險判斷模式，正是國內長期著眼於抽象危險犯的舉證便利性以及確保一般預防效果的考量下，強調抽象危險犯禁止反證推翻危險認定的既有主流論述及實務固有解釋立場的具體展現<sup>185</sup>。因此，若試圖從公共危險犯的脈絡出發解構前揭問題，首先在行為類型的判斷上，就算條文內容僅有酒精濃度值，以不特定多數人法益保護的關連性為基點實質認定抽象危險行為的適格性，仍應是解釋論上的當然要求<sup>186</sup>。如此一來，實務上常見各種僅以被告體內檢測出的酒精濃度值反推行為時必然有危險情狀的判斷手法與適用結論，即難謂具有論理上的適當性<sup>187</sup>。進而，在因果關係的判斷上，單以行為人體內超標的酒精濃度值一事，亦無法連結起行為與一時未注視前方駕駛等過失介入情事之間

<sup>185</sup> 值得注意的是，近年來最高法院亦有——「雖抽象危險是立法上推定之危險，但對抽象危險是否存在之判斷仍有必要，即以行為本身之一般情況或一般之社會生活經驗為根據，判斷行為是否存在抽象的危險（具有發生侵害結果的危險），始能確定有無立法者推定之危險」的理論宣示。最高法院102年度臺上字第3977號判決參照。

<sup>186</sup> 面對2013年以超標的酒精濃度值替代行為危險內涵這類無理的立法，國內學說亦有重視回歸不能安全駕駛的脈絡實質判斷行為危險的解釋取向。許澤天，論酒精影響下的不能安全駕駛致死傷罪，興大法學，15期，頁160-162、170-171，2014年5月參照。另可詳見謝煜偉，交通犯罪中的危險犯立法與其解釋策略，月旦法學雜誌，236期，頁124-130，2012年11月；許恒達，不能安全駕駛罪與過失實害犯的罪責及競合難題——兼評最高法院100年度台非字第373號刑事判決，台灣法學雜誌，212期，頁106-107，2012年11月15日。

<sup>187</sup> 特別是在酒測值未超標的情形（刑法第185條之3第1項第2款），面對立法者揭示應依「其他情事」實質判斷行為危險的要求，實務見解多仍將判斷基礎置於酒精濃度值的探求，亦即藉由所謂的「國人體內酒精含量之代謝率」回溯計算被告於駕駛行為時或肇事時體內的酒精濃度值，並以超過標準值的計算結果作為判斷的唯一依據。其回溯的範圍甚至可長達十數小時之久。例如：臺南地方法院103年度交簡字第1280號判決（11.8小時）、彰化地方法院104年度審交訴字第79號判決（12小時許）等參照。

的關連性<sup>188</sup>。

行文至此，藉由不同立法模式的比較法分析，應已清楚對照出我國法在解釋適用上的問題結構，並從中探求初步的解決方向。面對這類以回應國民規範意識為由所作出「便利」於國家處罰操作的立法內容，如何透過客觀危險態樣的辨明以確保合理且明確的處罰範圍，應可說是刑法解釋學所無法迴避的任務。



<sup>188</sup> 例如，臺南地方法院100年度交易字第29號判決參照。該判決認定本案被告A於飲酒後駕駛機車行經設有閃光黃燈號誌之交岔路口處時，「本應注意車前狀況，隨時採取必要之安全措施……竟因酒後注意力降低及未為前揭注意，即向後轉頭要酒醉之黃○丸坐好」，再回頭後即因閃避不及與停在路口機車待轉區的機車碰撞（被告B所駕駛），導致A車後座乘客死亡。本判決認定被害人的死亡結果與被告A在車輛行駛中未注意車前狀況「回頭張望」的過失行為間有相當因果關係。至於這樣的行為是否是出自於酒精作用的影響？判決似乎僅是在被告酒測值（每公升0.82毫克）已達絕對不能安全駕駛的前提下，以本件被告酒醉駕車及過失致人於死之犯行「均事證明確」一語，認定本案「酒後注意力降低」的因果流程。

## 參考文獻

### 一、中 文

1. 王皇玉，2013年刑事法發展回顧：酒駕與肇逃之立法與實務判決，國立臺灣大學法學論叢，43卷特刊，頁1227-1264，2014年11月。(Huang-Yu Wang, *Developments in the Law in 2013: Criminal Law*, 43 (Special Issue November 2014) NATIONAL TAIWAN UNIVERSITY LAW JOURNAL, 1227-1264 (2014).)
2. 李茂生，論義務遺棄罪的罪質與危險犯的概念（下）——兼評最高法院99年度台上字第3048號判決，法令月刊，63卷3期，頁179-201，2012年3月。(Mau-Sheng Lee, *The Nature of Crime of Abandonment by a Person Responsible for Protection and Concept of Dangerousness offense (Part II)—Comment on Supreme Court Tai-Shan-Zi No. 3048 (2010) Criminal Division*, 63(3) THE LAW MONTHLY, 179-201 (2012).)
3. 許恒達，不能安全駕駛罪與過失實害犯的罪責及競合難題——兼評最高法院100年度台非字第373號刑事判決，台灣法學雜誌，212期，頁95-108，2012年11月。(Heng-Da Hsu, *The Dilemma of Liability and Concurrence between Unsafe Driving Offense and Negligence Offense—Comment on Supreme Court Tai-Fei-Zi No.373(2011) Criminal Division*, 212 TAIWAN LAW JOURNAL, 95-108 (2012).)
4. 許澤天，論酒精影響下的不能安全駕駛致死傷罪，興大法學，15期，頁142-178，2014年5月。(Tze-Tien Hsu, *Unsafe Driving Offenses under the Influence of Alcohol*, 15 CHUNG-HSING UNIVERSITY LAW REVIEW, 142-178 (2014).)
5. 謝煜偉，交通犯罪中的危險犯立法與其解釋策略，月旦法學雜誌，236期，頁107-130，2012年11月。(Yu-Wei Hsieh, *The Legislation of Dangerousness Offenses and Applicable Strategy on Traffic Offenses*, 236 THE TAIWAN LAW REVIEW, 107-130 (2012).)

## 二、日 文

1. 小島透「危険運転致死傷罪の構造とその問題——『危険』の意義と処罰範囲限定機能」岡山理科大学紀要B人文・社会科学編38号（2003年3月）。
2. 山本光英「結果的加重犯の不法内容」法学新報97巻3・4号（1990年12月）。
3. 川本哲郎「交通犯罪者の処遇」犯罪と非行133号（2002年8月）。
4. 川端博＝西田典之＝河村博＝笠井治「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36号（2002年4月）。
5. 中山研一「『妨害型』危険運転致死傷罪の判例の検討」判例時報2041号（2009年7月）。
6. 中山研一「危険運転致死傷罪と業務上過失致死傷罪との関係（下）——最近の判例を素材として」判例時報2113号（2011年7月）。
7. 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2月）。
8. 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巻4号（2002年4月）。
9. 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2月）。
10. 井田良「交通犯罪と道路交通法改正」刑法雑誌44巻3号（2005年4月）。
11. 今井猛嘉「飲酒運転対策としての罰則の整備」ジュリスト1330号（2007年3月）。
12. 今井猛嘉「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8月）。
13. 内田浩『結果的加重犯の構造』信山社（2005年7月）。
14. 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年4月）。
15. 北川佳世子「危険運転致死傷罪を適用できないとする司法判断は常識はズレか？——福岡飲酒運転3児死亡事件の福岡地裁を契機に」法学セミナー641号（2008年5月）。

16. 古川伸彦「自動車運転死傷行為処罰法——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12月）。
17. 本庄武「危険運転致死傷罪における危険概念」交通法科学研究会編『危険運転致死傷罪の総合的研究——重罪化立法の検証（第Ⅱ部第二章）』日本評論社（2005年11月）。
18. 本庄武「交通刑法の動向——危険運転致死傷、自動車運転過失致死傷、業務上過失致死傷」ロースクール研究14号（2009年11月）。
19. 本庄武「危険運転致死傷罪における、『アルコールの影響により正常な運転が困難な状態』の意義」法学セミナー増刊11号新・判例解説Watch（2012年10月）。
20. 西田典之『刑法各論（第五版）』弘文堂（2010年3月）。
21. 佐伯仁志「交通犯罪に関する刑法改正」法学教室258号（2002年3月）。
22. 佐藤芳嗣「危険運転致死傷罪の故意が問題となった事例」信州大学法学論集4巻（2004年8月）。
23. 杉山和之「危険運転致死傷罪と準危険運転致死傷罪の成立範囲」志学館法学17号（2016年3月）。
24. 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——議事録を讀んで」刑事法ジャーナル41号（2014年8月）。
25. 谷田川知恵「いわゆる悪質業過に対する厳罰化要求をめぐる」法学政治学論究50号（2001年9月）。
26. 町野朔「生命・身体に対する罪」小暮得雄ほか編『刑法講義各論——現代型犯罪の体系的な位置つき（第一編第一章）』有斐閣（1988年7月）。
27. 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6月）。
28. 松宮孝明「危険運転致死傷罪の成立要件」法学教室318号別冊附録判例セレクト（2007年3月）。
29. 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3月）。
30. 金光旭「危険運転致死傷罪」西田典之＝山口厚＝佐伯仁志編『刑法判例百選Ⅱ各論（第六版）（I-1-6）』有斐閣（2008年3月）。

31. 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38号（2002年6月）。
32. 前田巖「交差点手前で信号待ちをしていた先行車両の後方から赤色信号を殊更に無視し対向車線に進出し時速約20kmで普通乗用自動車を運転して同交差点に進入しようとしたため自車を右方道路から左折進行してきた自動車に衝突させ同車運転者らを負傷させた行為が刑法208条の2第2項後段の危険運転致傷罪に当たるとされた事例」ジュリスト1326号（2007年1月）。
33. 南由介「赤色信号を無視し対向車線に進出して、自車を、左折してきた自動車に衝突させた行為が、危険運転致傷罪にあたる」とされた事例（最決平成18年3月14日刑集60巻3号363頁）」桃山法学9号（2007年3月）。
34. 城祐一郎『ケーススタディ危険運転致死傷罪』東京法令（2016年9月）。
35. 星周一郎「危険運転致死傷罪の実行行為性判断に関する一考察」信州大学法学論集9号（2007年12月）。
36. 星周一郎「危険運転致死傷罪にいう『アルコールの影響により正常な運転が困難な状態の意義』」ジュリスト臨時増刊1440号平成23年度重要判例解説（2012年4月）。
37. 星周一郎「危険運転による死傷と危険運転致死傷罪・自動車運転過失致死傷罪」法学会雑誌53巻1号（2012年7月）。
38. 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53号（2003年9月）。
39. 高山佳奈子「交通犯罪と刑法改正」刑法雑誌44巻3号（2005年4月）。
40. 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について」刑事法ジャーナル41号（2014年8月）。
41. 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2月）。
42. 照沼亮介「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」ジュリスト臨時増刊1376号平成20年重要判例解説（2009年4月）。
43. 葦名ゆき「自動車運転による死傷事犯に関する刑法改正——審議過程の紹介と分析」交通法科学研究会編『危険運転致死傷罪の総合的研究——重罪

化立法の検証（第一部第四章）』信山社（2005年11月）。

44. 葛原力三「危険運転致傷罪の成否」ジュリスト1332号（平成18年度重要判例解説）（2007年4月）。
45. 豊田兼彦「危険運転致死傷罪の成立が肯定された事例」法学セミナー685号（2012年2月）。
46. 嘉門優「赤色信号を無視して対向車線に進出し、時速約20kmで交差点に進入しようとしたため対向車に衝突し、同車運転者らを負傷させた行為が危険運転致傷罪に当たるとされた事例」法学セミナー増刊1号速報判例解説（2007年10月）。
47. 橋爪隆「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10月）。
48. 橋爪隆「危険運転致死傷罪の解釈について」法曹時報69巻3号（2017年3月）。



元照出版提供 請勿公開散布

# **A Critical Analysis of Interpretation and Application on the Offences of Dangerous Driving Causing Death or Injury in Japan: In the Context of Judgement of Objective Dangerousness**

Chih-Hung Chien<sup>\*</sup>

## **Abstract**

The main purpose of this treatise is to clarify the issue of Dangerous Driving Causing Death or Injury in Japan (Act on Punishment of Acts Inflicting Injury or Death on Other(s) by Driving a Vehicle § 2). In 2000s, the purpose on legislation regarding this crime was to response the public opinions about severely punishment in terms of “Mean Driving”. However, in order to reach the social expectation, the end result of this crime bill was considered to be ambiguous. Such controversial issue could be stated in three significant figures. First, the Dangerous Driving Causing Death or Injury seems be reckoned as an offense aggravated by results of a crime. Nevertheless, dangerous driving is not to deem to be a distinct crime in the basic criminal act.

---

<sup>\*</sup> Doctoral Student, College of Law, National Taiwan University; Doctoral Student, Cross-National Doctoral Course, Graduate School of Law, Tohoku University. Master of Laws, Department of Law, National Taipei University.

Received: November 7, 2017; accepted: March 21, 2018

Second, the legal constitutive requirements of this crime, which were used to define the dangerous driving actions are equivocal—thus the interpretation of the behavior is onto personal value judgement. Third, as to the application of causation, it could be explained in certain formalized ways. For instance, the harmful results caused by driving mistakes may be deemed as lack of relevance in dangerous driving behaviors according to the legislative instructions but still found guilty on the court.

Overall, it can be addressed that the worst problem of interpretation and application in this crime at judicial adjudication is to ignore the nature of criminal danger, and the judgement of causation would be in mere form. Furthermore, the constitutive requirement of this crime is not in accordance with the seriousness of behavior. Rather, it is an act of against traffic regulations. Consequently, the objective dangerousness of this crime would be hollowing out—just like a normal car accident.

To resolve the dilemma, the issue with interpretation and application are illustrated by means of analysis to theories and cases based on the essential of aggravated resulting crime in criminal danger. Moreover the viewpoints suggested in this treatise could reflect the similar conundrum under the current circumstance in Taiwan (Art. 185-3 of the Criminal Code).

**Keywords:** Dangerous Driving Causing Death or Injury, Offense Aggravated by Results of a Crime, Causation, Intervening Cause, Driving with Intoxicated, Quasi-Dangerous Driving, Act on Punishment of Acts Inflicting Injury or Death on Other(s) by Driving a Vehicle in Japan