

「あおり運転」に関する 2020年交通関連法改正の検討（1）

方 牧 雲*

目 次

はじめに	
第1章 「あおり運転」の概観	
第1節 あおり運転の意義・態様	
第2節 あおり運転と道路交通法	
第3節 あおり運転に関する刑事法上の処罰規定	
第2章 あおり運転と犯罪	
第1節 死傷を構成要件としない犯罪	
第2節 殺人罪——堺あおり運転事件	
第3節 傷害罪・傷害致死罪	
第4節 危険運転致死傷罪	
第5節 業務上過失致死傷罪・過失運転致死傷罪 ——2002年常磐高速道路追突事件	（以上、本号）
第3章 改正危険運転致死傷罪について	
第4章 2017年東名高速道路事件と危険運転致死傷罪	
第5章 停車強制類型の危険運転致死傷罪の適用範囲	
第6章 道路交通法改正について	
おわりに	

はじめに

2017年6月に、神奈川県の東名高速においていわゆる「あおり運転」により強制停車させられた家族が死傷した事故が発生した（以下、本件事故を「2017年東名高速道路事件」と呼ぶ。「本件」と呼ぶこともある。）。事故はマスコ

* ホウ・ボクウン 立命館大学大学院法学研究科博士課程後期課程

ミで報道され、世間からも加害者に対する厳罰を求めるなど、厳しい批判を集めた。この事故は被告人が被害者車両を停止させた後に起きたため、当時の「自動車の運転により人を死傷させる行為等の処罰に関する法律」(以下、「自動車運転致死傷行為等処罰法」という。)2条4号に規定する危険運転致死傷罪にあたるか否かが大きな争点になった。第1審(横浜地判平成30年12月14日LEX/DB25570337)では妨害運転と停車強制とを一連の行為として一個の危険運転行為とみるという枠組みをとったうえで危険運転致死傷罪の成立を認める判決が出された。第2審(東京高判令和元年12月6日高刑速(令1)号339頁)は、後述するように、手続上の理由により同判決を破棄し差し戻したが¹⁾、一方で、原判決が危険運転致死傷罪の適用を認めた点について正当であると言及した。また、差戻審(横浜地判令和4年6月6日LEX/DB25592990)において、裁判所は、被害者車両の停止は被告人の妨害運転によるものであるため、被害者らの死傷結果は、本件妨害運転の危険が現実化したものとみることができるとして、危険運転致死傷罪の成立を認めた。

しかし、2017年東名高速道路事件の上記各判決の妥当性が問われるべきである。というのも、自動車運転致死傷行為等処罰法の2020年改正前の法状況においては、いわゆる妨害運転による危険運転致死傷罪(同法2条4号)の成否が問題となるところ、「運転する行為」という文言からは、実行行為である危険運転として運転行為のみが想定されていることが明らかであり、本件のように停車中に事故が起きた場合においても同号が適用できるのが問題となるからである。裁判所の判断に対しては、危険運転致死傷罪規定の類推適用として罪刑法定主義に違反する疑いがあり、後に検討す

1) 第1審における手続上の問題について、とりわけ公判前整理手続では裁判官が危険運転致死傷罪の成立を否定しながら、公判でその適用を認めた点にある。交通事故に関しては、略式手続や、裁判員裁判などといった他の手続の問題も存在するが、本論文では実体法における問題のみを検討対象とする。手続上の問題を論じるものとして、春山九州男「最高裁の危険運転致死傷罪認定方法の問題点」高山俊吉・本庄武編『検証・自動車運転致死傷行為等処罰法』(日本評論社、2020年)47-58頁、正木裕史「危険運転致死傷罪の手続的問題——訴因変更にかかる論点について」前掲高山ほか編83-96頁などがある。

るように、とりわけ、妨害行為と死傷結果との因果関係が否定されるべきであるとの批判が多くみられる²⁾。

同事故をはじめ、後に取り上げるように、堺で起きたバイクとの接触事故や、常磐道での強制停車後に暴行に及んだ事件など「あおり運転」に関連する事件が注目を集めている中、「あおり運転」に対する国民感情による取り締まり強化、厳罰化の要請が高まりつつあるといえる。それにこたえるため、交通安全の啓発活動や、道路交通法違反行為の取り締まりの強化といった悪質・危険な運転行為の減少に向けた取り組みがみられる。

さらに、2017年東名高速道路事件判決から明らかとなった問題として、妨害運転を行わずに強制停車をさせた場合との罪名のアンバランスや、停車行為を「運転」行為として認めることに対する罪刑法定主義違反の疑い等がある。これらは強制停車行為に直接危険運転致死傷罪を適用することから生じるものといえる。そこで、2020年に自動車運転死傷行為等処罰法の改正が行われ、停車に関するものとして危険運転致死傷罪の新たな類型として同法2条5号および6号が新設された。これと同時に、道路交通法においても妨害運転罪（117条の2第6号、117条の2の2第11号）が創設された。

しかし、危険運転致死傷罪は本来危険な「運転行為」を処罰対象とするものであるにもかかわらず、新設された二類型は主として停止行為に対応するものである。停車行為は運転に該当しないという一般的な見解によっても、前記2017年東名高速道路事件各判決における裁判所の見解によっても、「運転」を前提としない行為を危険運転致死傷罪の処罰対象に追加する今般の法改正は、そもそも本罪の前提を突き破るものではないだろうか。すなわち、停車後に発生した事件を、従来の危険「運転」の枠組みの

2) 例えば、松原芳博「あおり運転裁判からみる罪刑法定主義」法学セミナー64巻5号（2019年）49-53頁、松宮孝明「『あおり運転』と危険運転致死傷罪」新・判例解説WATCH 26号（2020年）175-178頁、福永俊輔「判例研究 あおり運転行為と危険運転致死傷罪」西南学院大学法学論集53巻2・3号（2021年）325-347頁などがある。

中で捉えることができるかが問題となる。

他方で、2017年東名高速道路事件の裁判が進んでいるものの、本件は当然、行為当時の法規を前提に対応している。本件に関して、各判決の妥当性はともかく、少なくとも裁判上は停車後の事故について、行為当時の枠組みにおいて解決を図ろうとしている。しかしながら、それができるのであれば、そもそも立法の必要性がなかったのではなかろうか。むしろ、それに対応する法改正を必要とするならば、本件における危険運転致死傷罪の適用は本来できないことがうかがえる。

これらの事情を踏まえ、本論文では、あおり運転に関連する事件・事故を手掛かりに、2017年東名高速道路事件および今般の改正法の問題について考察する。2017年東名高速道路事件の検討を行った上、それに関連して改正法それ自体の問題として、①立法によって解決が図られている事例が発生した場合においてそれに対応することができるか、②処罰範囲ないしは重罰化する範囲を不当に広げすぎていないかという二つの問題をめぐって、新設された危険運転致死傷罪の二類型を検討するとともに、道路交通法における妨害運転罪についても考察を行う。具体的には、第1章において「あおり運転」の定義・態様等について概観したうえで、第2章では、あおり運転と刑法上の罪を考察する。第3章では、2020年改正により新設された危険運転致死傷罪の二類型について整理し、第4章において2017年東名高速道路事件について検討を行う。それを踏まえて、第5章で前記停車強制類型の危険運転致死傷罪が孕んでいる問題点を考察し、第6章では、道路交通法における妨害運転罪についても言及する。

第1章 「あおり運転」の概観

第1節 あおり運転の意義・態様

「あおり運転」に明確な定義は存在しないようであるが、日本大百科全書は、これについて、「他の車両の通行を意図的に妨害する運転。車間距

「あおり運転」に関する2020年交通関連法改正の検討（1）（方）

離を極端に詰めることや、急な進路変更を行うこと、他の車の前で急ブレーキをかけることなどが該当する。」³⁾という⁴⁾。

取締りにあたっては、あおり運転の態様について以下の通り整理している⁵⁾。

妨害を目的とする運転の態様と違反の種別

運転の態様(例)	違反の種別(道路交通法)
前方の自動車に激しく接近し、もっと速く走ろうと挑発する	車間距離保持義務違反(法第26条)
危険防止を理由としない、不必要な急なブレーキをかける	急ブレーキ禁止違反(法第24条)
後方から進行してくる車両等が急ブレーキや急ハンドルで避けなければならなくなるような進路変更を行う	進路変更禁止違反(法第26条の2第2項)
左側から追い越す	追越しの方法違反(法第28条)
夜間、他の車両の交通を妨げる目的でハイビームを継続する	減光等義務違反(法第52条第2項)
執拗にクラクションを鳴らす	警音器使用制限違反(法第54条第2項)
車体を極めて接近させる幅寄せ行為を行う	安全運転義務違反(法第70条) 初心運転者等保護義務違反(法第71条第5号の4)

故意に自車を他人の車に著しく接近させるなどの運転態様、当事者の認識、周囲の道路状況等に照らし、その行為が、相手の運転者に対する有形力の行使と認められる場合には、暴行罪(刑法第208条)が成立する可能性がある。

このように、「あおり運転」においては、様々な態様が存在するが、本件における「あおり運転」としては、「妨害運転」と「停車強制」という類型を中心に検討する。

3) 日本大百科全書 HP japanknowledge.com (2022年10月16日閲覧)。

4) 実際において、「被害者」が法定速度をはるかに下回る速度で走行したり、頻繁にブレーキを踏んだり、追い越し車線上で走行し続けることにに対し、妨害された後方車両がパッシングすることや、車間距離を詰めることが多々見られる。この場合、後方車両に妨害目的がないため、あおり運転のような外観をもつものの、あおり運転とは言えないといふべきである。本稿における検討対象としないが、このようないわゆる「あおられ運転」問題についても注目されたい。

5) 平成30年1月16日付け警察庁交通局交通指導課長等通達「いわゆる『あおり運転』等の悪質・危険な運転に対する厳正な対処について」www.npa.go.jp/laws/notification/koutuu/shidou/aoirunntenttuutatsu.pdf (2022年10月16日閲覧)。一部修正。

第2節 あおり運転と道路交通法

従来では、前掲の表において警察庁でも列挙しているように、いわゆる「あおり運転」の態様が、形式的に道路交通法上の違反行為に該当する場合には、道路交通法違反の罪が成立することとなる。

しかし、あおり運転に対する取り締まり強化による取り締まり件数の増加等を背景に、2020年道路交通法改正では、通行妨害目的で一定の違反行為を行った者に対する罰則として妨害運転罪が新設された。

妨害運転に関する罰則は、道路交通法第117条の2第6号、第117条の2の2第11号に規定されており、妨害運転（交通の危険のおそれ）および妨害運転（著しい交通の危険）に分けられる。

改正法についての具体的検討は第6章で行うが、施行後、すでに妨害運転罪が適用された事例が見受けられる。例えば、被害者の乗用車の後方から軽乗用車で急接近したうえ、クラクションを鳴らし続け、約3km走行した後、乗用車の前に割り込んで衝突させ、被害者に暴行を加え「包丁で刺すぞ」と脅した被告人に対し、大分地判令和2年12月1日公刊物未登載は、妨害運転の道路交通法違反の罪の成立を認め、懲役2年6月執行猶予4年を言い渡した⁶⁾。さらに、被告人が、家でウイスキーを飲んだ上で車を運転し、トラックに対し約4kmにわたりクラクションを鳴らしたり、約80cmまで近づいたりする妨害運転をした事件について、秋田地判令和3年5月26日公刊物未登載は、酒気帯び運転、妨害運転の道路交通法違反の罪が成立するとし、懲役10月執行猶予3年を言い渡した⁷⁾。

そのほか、自動車のみならず、自転車への適用も存在する。自転車を運転し、道路を進行する自動車の前方に飛び出し、自動車の通行の妨害などを繰り返して行った被告人に対し、さいたま地判令和3年5月17日LEX/DB25571539は、道路交通法119条1項9号、道路交通法117条の2の2第11号チ、70条など複数の道路交通法違反の罪の成立を認め、懲役8月を言

6) 「『妨害運転』に執行猶予判決」『朝日新聞』朝刊・3社会（2020年12月2日）。

7) 「あおり運転で有罪判決／秋田県」『朝日新聞』朝刊・秋田全県・1地方（2021年5月27日）。

い渡した。裁判所は、被告人の行為について、「被告人は、自転車を運転中、自動車の通行を妨害する目的で、急転把して後続車両の直前に自車を進出させたり、車道の中央線上に進出して対向車両に自車を接近させたりしたもので、重大な交通事故を引き起こしかねない危険で悪質な犯行である。犯行の動機は、自動車の運転者に嫌がらせをすることによる快感を味わいたいなどというもので、身勝手極まりない。」と指摘した。

第3節 あおり運転に関する刑事法上の処罰規定

あおり運転に関連する交通事犯においては、道路交通法違反にとどまらず、人の生命・身体の法益侵害結果を惹起した場合には、刑法上の犯罪を構成することがある。まず、刑法上、人の死傷を構成要件としない犯罪について、あおり運転の態様が、有形力行使と認められる程度のもので評価できる場合に、判例は暴行罪（刑法208条）の成立を認めている。さらに、妨害運転を手段として他人に義務のないことを行わせた場合には、強要罪（223条）の構成要件に該当するとした裁判例が存在する。

他方で、交通死傷事故に関して、2001年までは、自動車運転に起因する死傷事故は、故意がないことを前提に刑法211条に規定する業務上過失致死傷罪で処罰されていたが、特別にあおり運転行為が暴行として評価できる場合に、その結果的加重犯として、傷害・傷害致死罪の成立を認めた裁判例が存在する。そうした中、東名高速道路で大型トラックが酒酔い運転により追突事件を起こし幼児を死亡させた事故が発生したことなどをきっかけに、2001年に、悪質・危険な運転行為に対する厳罰化を求める世論の要求が高まり、これに応える形で、危険運転致死傷罪（旧）208条の2が新設された。暴行罪および傷害・傷害致死罪との関係において、本罪の新設にかかわった立法担当者からは、本条所定の危険運転行為を行い、なお暴行の故意があっても本罪が適用されるとの説明がなされた⁸⁾。2007年に

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）62頁。

は、過失犯の領域においても、自動車事故を一般の過失犯から切り離し、自動車運転過失致死傷罪（(旧) 211条2項）が新設され、法定刑が引き上げられた。さらに、2013年には、自動車運転死傷行為等処罰法の制定により、危険運転致死傷罪および自動車運転過失致死傷罪が刑法から同法へ移動された（その際、自動車運転過失致死傷罪は過失運転致死傷罪と名を変えた）。このように、度重なる自動車事故関連立法により悪質な運転行為に対する重罰化の改正が進められてきた。

自動車運転死傷行為等処罰法では、2条各号に規定する特定の危険運転を行い、人を死傷させた場合の危険運転致死傷罪とともに、処罰範囲を拡大する中間類型を定める規定（3条）が置かれている。さらに、いわゆる「逃げ得」を防ぐため、酩酊運転類型により事故を起こし、アルコール等の影響の発覚を免れる行為を重く処罰する過失運転致死傷アルコール等影響発覚免脱罪（4条）が存在する。過失による人の死傷の処罰は5条に規定され、無免許運転による事故の加重処罰に関する規定（6条）も定められている。これらは、従来問題となる行為でありながらも、処罰できなかったものを補充する形で法改正を重ね、処罰の範囲の拡張がなされてきたことによるものである。

このように、2017年東名高速道路事件以前では、いわゆる「あおり運転」行為による自動車死傷事故についても過失犯で処罰することを前提としつつ、特別に危険・悪質なもので、かつ自動車運転死傷行為等処罰法2条4号に規定する要件を満たす場合においては危険運転致死傷罪で処罰される。他方で、加害者に殺意が認められる場合には、殺人罪が適用される。暴行、傷害の故意がある場合においては、特別法である危険運転致死傷罪の適用が優先される。

第2章 あおり運転と犯罪

第1節 死傷を構成要件としない犯罪

(1) あおり運転と暴行罪

暴行罪（刑法208条）でいう「暴行」とは、一般的に、人に対する不法な有形力の行使と解される。この「不法な」という限定は、社会生活上当たり前とされる「人に対する有形力の行使」を除外する機能を持ち、また、「暴行」には「身体の接触のあるものや傷害の危険のあるものに限られないとされる⁹⁾。

これにつき、狭い四畳半の室内で被害者を脅かすために日本刀の抜き身を数回振り廻した事件について、最決昭和39年1月28日刑集18巻1号31頁は、第1審、原審の判断を是認し、被告人の行為は、「とりもなおさず同女に対する暴行であるというべきであ」と判示した。

あおり運転についても同様に、不法な有形力行使と認められる程度と評価できるものであれば、暴行罪の適用を受けることが考えられる。

もとより、危険運転致死傷罪が創設される以前に、故意によりあおり運転を行った後、さらに過失により人を死傷させた事件において、当該あおり運転行為が暴行として評価できるとし、その結果的加重犯として傷害、傷害致死罪の成立を認めた判例が存在する。これについては、同判決で言及されるあおり運転と暴行との関係を含め、第3章第3節で検討を行うため、ここではあおり運転に暴行罪の成立を認めた判決を整理するとどめる。

あおり運転に対して暴行罪が適用された判決として以下のようなものがある。

例えば、高松地判令和2年2月6日公刊物未登載¹⁰⁾は、被告人が、軽乗

9) 松宮孝明『先端刑法各論』（日本評論社、2021年）41頁。

10) 「あおり停車、実刑判決 高松地裁、暴行罪で／香川県」『朝日新聞』朝刊・香川全県・1地方（2020年2月7日）。

用車で走行中、前を走っていた軽乗用車を追い越し、進路に割り込んで急停車させたうえで、車から降り、乗っていた被害者2人の胸ぐらをつかむなどした行為につき、相手の車の直前に割り込み、急停車させた行為が暴行に当たると認めたとうえで、懲役10月を言い渡した。

また、新潟地高田支判令和2年8月20日公刊物未登載¹¹⁾は、被告人が、軽自動車を運転中、後続車のクラクションに腹を立て、被害者が運転する乗用車に対し、車間を詰めたり、対向車線に出て並走したりした後、被害者車両の前に割り込んで自車と衝突させたうえ、被害者の顔や腹を殴ったり蹴ったりなどした行為につき、「死亡事故を招く可能性がある重大な危険行為」としてあおり運転を暴行と認め、懲役6月執行猶予2年を言い渡した。

そのほかに、2017年東名高速道路事件後に、各地において「あおり運転」につき、暴行罪での摘発例がみられる¹²⁾。

(2) 停車強制を含むあおり運転と強要罪

2017年東名高速道路事件以降では、停車強制について強要罪を認める判例もある。そのようなものとして、あおり運転の後停車させ、暴行を行った事例として、2020年に発生した常磐高速道路事件がある。

この事件において、水戸地判令和2年10月2日LEX/DB25567002は、妨害運転を行ったうえで被害者に停車させ、暴行を行った被告人に強要罪(223条)および傷害罪(204条)が成立するとして、懲役2年6月執行猶予4年の判決を言い渡した。

被告人の強要行為について、裁判所は、被告人は、「常磐自動車道……を被告人運転車両で進行中、たまたま同一方向に車両を進行させていたD

11) 「上越あおり運転、猶予付きの有罪 暴行罪 地裁高田支部／新潟県」『朝日新聞』朝刊・新潟県・1地方(2020年8月22日)。

12) 例えば、「あおり運転、暴行容疑で逮捕 県内初 稲敷の国道で幅寄せなど／茨城県」『朝日新聞』朝刊・茨城県・1地方(2019年11月20日)、「あおり運転、暴行容疑で逮捕／愛知県」『朝日新聞』朝刊・愛知・1地方(2020年6月14日)などがある。

の運転に怒りを募らせ、同人を怖がらせてその運転する普通乗用自動車（以下「D運転車両」という。）を停車させることなどを考え、……同道路を第3、第2、第1の順で各車両通行帯に車線変更しつつ進行していたD運転車両に対し、その都度繰り返し被告人運転車両をD運転車両の至近距離まで接近させて幅寄せし、その進路前方に割り込み減速するなどしてD運転車両に法定最低速度を下回る低速走行をさせるなどし、さらに、第二車両通行帯に車線変更したD運転車両の進路前方に被告人運転車両を停止させてD運転車両を第二車両通行帯に一時的に停止させ、『今すぐ出てこい。殺してやる。』などと怒鳴るなどし、再度進行を開始したD運転車両が第一車両通行帯に車線変更するや、D運転車両の進路前方に被告人運転車両を割り込ませて再び停止させるなどして前記自動車道入り線の道路上にD運転車両を停車させるように要求し、Dに、その要求に応じなければ、同人の生命等に何らかの危害を加えられるかもしれないと怖がらせ、よって、……D運転車両を停車させ」たことにつき、強要罪の成立を認めた。

これに対し、2017年東名高速道路事件判決における被告人の第1事件では、横浜地裁¹³⁾は、あおり運転による停車強制につき、強要未遂罪の成立を認めている。このように、2020年常磐高速道路事件と2017年東名高速道路事件判決の第1事件は、被告人があおり運転をし、被告人に停車を強制させた点について類似しているものの、前者は、被害者車両を停車させたことをもって強要既遂とするのに対し、後者は、被害者を降車させようとしたことを既遂結果とみて強要未遂としている。両事案におけるあおり運転及び停車強制の位置づけが異なっており、停車あるいは降車どちらが要求の対象とされていたかによって強要罪の未遂と既遂が区別される。

第2節 殺人罪——堺あおり運転事件

あおり運転を行い、その後自車を被害者車両に衝突させたとして、殺人

13) 横浜地判平成30年12月14日LEX/DB25570337。

罪が適用されたものとして、いわゆる堺あり運転事件が注目を集めた。

(1) 事実の概要

被告人は、2018年7月2日午後7時35分頃、普通乗用自動車を運転し、被害者が運転する大型自動二輪車に後方から追い抜かれて自車前方に進入されたことなどに立腹し、加速して自車を引き離した被害車両を追跡し、自車を第1車線から第3車線まで車線変更した上、同車線を走行する被害車両の後方に接近させ、時速約96ないし97kmで進行させながら、被害車両後部に自車前部を衝突させ、よって、被害車両もろとも同人を転倒させて死亡させた。

(2) 裁判所の判断

第1審判決(大阪地堺支判平成31年1月25日LEX/DB25562745)は、被告人に殺人罪の成立を認め、懲役16年を言い渡した。

とりわけ、①被告人は被告人車両をあえて被害車両に衝突させたかどうかについて、「衝突前後に見せた被告人の一連の言動を、常識に照らして評価すると、そこには、被害車両と衝突してもかまわないという被告人の気持ちが表れているとしか考えられない」としつつ、「本件衝突に至る一連の経緯、特に被告人が衝突直前に弱いながらもブレーキを掛けていることに加え、被害車両の前方には加速できるだけのスペースがあったから、被告人とすれば、被害車両に衝突するかもしれないが、被害者が被告人車両の急接近に気が付いて逃げるかもしれないと思っていた可能性を否定できないことからすると、被害車両に衝突させる意欲があったとまで認めることはできない」ものの、「被告人は、被害車両と衝突してもかまわないという気持ちから、あえて被告人車両を被害車両に衝突させたと認められる」と判断した。

また、②被告人に殺意が認められるかについては、以下のように判断している。

「被害車両は、自動二輪車の中では大型に分類されるとはいえ、運転者の体が車体に覆われておらず、バランスを失いやすい二輪車であるのに対し、被告人車両は、総重量が被害車両の約5倍ある普通乗用自動車である。また、衝突時の被害車両は時速80kmを超える高速度であった上、その時の現場の交通量は多かったことが認められる。したがって、衝突時における被告人車両と被害車両の速度差が時速約11ないし14kmであったことを考慮しても、本件のような状況で被告人車両が被害車両に衝突すれば、被害者が、被害車両もろとも転倒し、地面や支柱等に頭をぶつけたり、被告人車両や他の車両に轢過されたりするなどして、死亡する危険は高かったといえる。そして、このことは、日常的に本件現場を通行し、衝突直前まで被害車両を見ていた被告人も十分認識していたと認められる。それにもかかわらず、被告人は、被害車両に衝突してもかまわないという気持ちで、あえて被告人車両を被害車両に衝突させたのであるから、そこには、その衝突により被害者が死んでもかまわないという気持ちが表れていると認められる。……被告人車両を被害車両に衝突させた際、被告人には、殺意があったと認められる。」

第2審（大阪高判令和元年9月11日LEX/DB25570477）は、第1審判決を是認し、最高裁（最決令和2年7月31日LEX/DB25566937）においても被告人の上告を棄却したため、刑が確定した。

（3） 検 討

本件においては、殺人の未必の故意の有無が争点となった。この場合、特に、殺人の故意があるといえる場合と妨害運転の故意しかない場合とをどのように峻別すべきかという困難が生じ得る。殺人罪の故意、すなわち殺意は、被害者の死に対する認識および認容を内容とする。松原芳博は、本件をめぐる、殺意の認定は、「犯行の前後を含めた行為者の行動等の間接事実から、行為者が現実被害者の死の可能性を認識し、それを受け入れている心理状態であったかを推認することが求められる」としたうえ

で、「重大な結果が生ずると人々はそれだけで強い処罰感情を抱きがちであることから、故意・過失といった行為者の心理状態を慎重に検討することは、責任主義の見地から極めて重要である」¹⁴⁾と述べる。

さらに、あおり運転行為における殺人の故意の射程について、松原は、「本件で殺意を肯定しうるとしても、その判断は、被害車両が二輪車であって衝突による被害者の生命に対する危険がきわめて大きいのに対して、被告人車両が普通乗用自動車であって衝突による被告人の生命に対する危険は小さいという事情に基づくものである。」と説明する¹⁵⁾。

また、小池直希は、本件における殺意の推認を妨げる事情として、「興奮した心理状態であること」および「殺意を抱くほどの動機の存否や行為後の事情」の二点を挙げている。前者については、「一般人が冷静に見れば当然に死亡結果が認識・予見できる場合であっても、本件……のように興奮状態で衝突に及んだ場合には、行為者自身の心理状態として死亡結果まで認識認容していたといえるか、特に慎重な認定を要する。」とするとともに、後者について、「被告人による衝突行為が怒りを発散させる手段だったとしても、……それが見ず知らずの被害者に対する殺害の動機とまでいえるかについて疑問もありえよう」と指摘したうえ、「自動車対自動車の衝突の場合における殺意の認定についても考える必要が出てくるだろう」とする¹⁶⁾。

他方で、被告人が堺市南区において2022年3月28日午後6時25分ごろ、同区の府道で乗用車を運転中、被害者が運転するバイクの通行を妨害する行為をした上、急に右にハンドルを切ってバイクの前に入り込んで衝突し、被害者を死亡させた事件では当初、運転者は殺人罪で逮捕されたものの¹⁷⁾、「殺意を認定するに足る証拠が収集でき」ないとして、危険運転

14) 松原芳博「あおり運転裁判の刑法学的検討：実行行為、因果関係、故意をめぐって」法学セミナー66巻2号(2021年)9頁。

15) 松原・前掲(注14)9頁。

16) 小池直希「刑事裁判例批評(443)あおり運転と殺人罪の故意——堺あおり運転事件——」[大阪高裁令和元.9.11第4刑事部判決] 刑事法ジャーナル73号(2022年)130-132頁。

17) 「あおり運転、殺人の疑い 大阪府警、27歳逮捕【大阪】」『朝日新聞』朝刊・2社会

致死罪で起訴されている¹⁸⁾。同事件ではドライブレコーダーの映像を被告人によって廃棄されている可能性がある¹⁹⁾ことから、前記堺あおり運転事件において未必の殺意の認定にあたり、ドライブレコーダーの映像に捉えられた加害者の事故前後の言動が決定的であったかもしれない。このようなドライブレコーダーによる映像証拠の有無のほか、両事件における具体的状況等の差異を比較することがあおり運転における殺人の故意を議論するうえで有意義であろう。もっとも、映像証拠が重要視されていると思われる現在においては、映像証拠がある場合の加害者の心理状態等を考慮すると、記録されている言動には様々な解釈の余地が残されるし、このような映像証拠がない場合にはなお「疑わしきは被告人の利益に」という原則のもと、事故の状況等に基づきより慎重な判断が求められよう。

第3節 傷害罪・傷害致死罪

前述した通り、あおり運転行為が有形力行使と認められる程度と評価できるものであれば、暴行罪の適用を受けることが考えられる。さらに、それによって人の死傷結果を惹起させた場合には、暴行罪の結果的加重犯として傷害罪、傷害致死罪が成立するとされる。

(1) 妨害運転が暴行とされた事例

あおり運転を行い、さらに過失により人を死傷させた事件において、まず、あおり運転行為が暴行に当たり、傷害・傷害致死罪が成立するとされた事例として、東京高判昭和50年4月15日刑刑7巻4号480頁²⁰⁾が存在する。

事案は、被告人が大型車を運転して都内の高速道路を進行中、先行車の

↘(2022年3月30日)。

18) 「あおり運転の容疑者を起訴 危険運転致死罪／大阪府」『朝日新聞』朝刊・大阪市内・1地方(2022年4月20日)。

19) 「ドラレコの映像、容疑者が廃棄か あおり運転殺人事件／大阪府」『朝日新聞』朝刊・大阪市内・1地方(2022年4月6日)。

20) 第1審、東京地判昭和49年11月17日公刊物未登載。

動きが緩慢すぎると感じて神経をいらだたせ、同車を追い越す際いわゆる幅寄せをしていやがらせをしたところ、運転を誤って右先行車と衝突し、その結果右先行車が、中央分離帯を越えて対向車線上にまで暴走したうえ、対向車と正面衝突し、1名を死亡させ、4名に重軽傷を負わせたというものである。これにつき、東京高裁は、「大型自動車を運転して、傾斜やカーブも少なくなく、多数の車両が二車線上を同一方向に毎時5,60kmの速さで、相い続いて走行している高速道路上で、しかも進路変更禁止区間内において、いわゆる幅寄せという目的をもつて、他の車両を追い越しながら、故意に自車をその車両に著しく接近させれば、その結果として、自己の運転方法の确实さを失うことによるとか、相手車両の運転者をしてその運転方法に支障をもたらすことなどにより、それが相手方に対する交通上の危険につながることは明白で、右のような状況下における幅寄せの所為は、刑法上、相手車両の車内にいる者に対する不法な有形力の行使として、暴行罪に当たると解するのが相当である。即ち被告人としては、相手車両との接触・衝突までを意欲・認容していなかつたとしても、前記状況下において意識して幅寄せをなし、相手に対しいやがらせをするということについての意欲・認容があつたと認定できることが前記のとおりである以上、被告人には暴行の故意があつたといわざるを得ない」として、あおり運転行為を暴行と認定した上で、傷害罪および傷害致死罪の成立を認めた。

これに対し、内田浩は、「『接触必要説』が論ずるように、そもそも暴行罪は『身体的法益』を保護する規定と解される以上、……（被害者——筆者補充）の『身辺』に有形力・物理力が及ぶことから生ずる『恐怖感』などは、208条そのものの暴行とすらいえないだろう。判例の態度は、実質的には『脅迫致死傷罪』と評価されるべき事案を、そのような結果的加重犯が存在しないために、暴行概念を拡張することによって暴行致傷・暴行致死罪として捕捉しようとするのに等しく、不当であると思われる。」²¹⁾と

21) 内田浩『結果的加重犯の構造』（信山社、2005年）264-265頁。

批判的に論じる。

他方で、2001年危険運転致死傷罪が新設された後は、所定の妨害運転を行い、かつその故意がある場合においても、それにより人を死傷させた際に危険運転致死傷罪が適用されるようになった。あおり運転と暴行罪に関する議論は、前述したようにとりわけ人の死傷結果を惹起していないあおり運転の場合や、あおり運転が停車強制など強要罪の手段となった場合に問題となると一般的に考えられる。

（2） 停止を含む妨害運転と車両への攻撃が暴行とされた事例

ただ、同罪が新設された後も傷害致死罪の適用が認められた判例が存在する。

東京高判平成16年12月1日判時1920号154頁²²⁾は、被告人らによる幅寄せ行為等を受けた挙げ句、橋上道路に停止した車内で更に車両に対する足蹴り等の暴行を受け車外に逃走した被害者が、視界のない待避所に入りその端にある欄干手前の段差につまずいて高さ約95cmの欄干を飛び越え転落死した事案につき、被告人らの暴行と被害者の死亡との間に因果関係があるとして、傷害致死罪の成立を認めた。

東京高裁は、① 暴行及びその故意、② 因果関係の二点につき、判断を行った。特に、①について、被告人の追跡行為は、「……最高で時速100kmまで加速するなど高速度で走行し、かつ被告人車両自ら対向車線に進出するなど危険な方法で被害車両と併走し、追い越そうとし、被告人車

22) 本件事案の発生日時は2003年1月9日である。原審（水戸地裁下妻支判平成15年11月26日公判物未登載）は、被告人2人に対し、傷害致死罪の成立を認め、それぞれ懲役3年（求刑懲役6年）を言い渡した。それに対して、検察官・被告人ともに控訴し、東京高裁は、原判決を一部棄却、一部破棄自判とし、被告人Aについて「犯行の主導的な役割を担った」として、懲役4年を言い渡した。被告人Bについては、懲役3年とした原判決を支持した（「傷害致死認め実刑 総和町の転落死で2被告に判決／茨城」『朝日新聞』朝刊・茨城1（2003年11月27日）、「一審破棄、主犯格に懲役4年 総和の転落死で東京高裁／茨城」『朝日新聞』朝刊・茨城1（2004年12月2日）参照。）。

両を、被害車両に最短約1m以下と極めて接近させるいわゆる幅寄せ行為を頻繁に行い、かつ、被害車両を強引に追越してその前に斜めに割り込む進路妨害行為を数回行い、この間、……計2回停止した被害車両が、逃走するときに、被告人両名ともに危険な思いをしたとしますますます激昂し、何が何でも停車させ、被害者に直接暴行を加えよとの強い意図で、被害車両に、『このやろう、止まれ。』などと怒号しながら、……約3kmの距離にわたって執ように追跡し、……被害車両の前に、被告人車両を斜めに割り込ませて停止させ」というものである。被告人車両の被害者の車両ないしはその身体への接触に関しては、その必要はなく実質的な危険があれば足りるとした。その理由として、「そう解さないと、4輪車同士の場合には、そもそも運転者である被害者の身体への直接の接触などは想定し難い上に、被害車両への接触が必要となると、例えば、追跡行為により被告人車両を被害車両と接触させて、ガードレール等に激突させて被害者を死亡させた場合には傷害致死罪が成立するのに、被害者がとっさのハンドル操作で被告人車両との接触は避けたものの結局ガードレール等に激突して死亡した場合には同罪が成立しないことになり、接触という極めて偶然の出来事の有無により結論が大きく異なることになってしまい、これは、事態の実質から見て、到底妥当とはいえない」とする。

この判決は、被告人らによる自動車での執ような追跡行為及び被害車両への攻撃という行為が暴行に当たるとした。その際、いわゆる「接触不要説」に基づき、車両及び被害者の身体に対する接触を不要とする。

また、②の因果関係の点については、被告人が、被害者の逃走行為が予測不可能であるとして相当因果関係が否定されると主張していることもあり、被害者の逃走行為が予測可能なものか否かが問題とされた。このような因果関係の判断は、前掲判時匿名解説において危険の現実化によるものと説明される²³⁾が、その内実は、相当因果関係説に依拠していると思われる

23) 東京高判平成16年12月1日判時1920号154-155頁。

る。ここでは、のちに見るような、2002年常磐高速道路追突事件における「誘発」という基準を問題にしていない。

曲田統は、この事件に関し、逃走事例について分析したうえで、「かなり相当説らしい評価手法を用いている」としながら、「本判決には、重要な個別的特徴がある。それは、被害者は実際には追跡されていなかったにもかかわらず、被害者が狼狽して危険な逃走方法をとったことは不合理ではない、とされた点である。東京高裁は、このことを説得的に説くために、被告人らの攻撃が激烈であったことをもとに、被告人らによる追撃・追跡の可能性の存在について重ねて指摘するという工夫している」と説明する²⁴⁾。さらに、本判決にいわゆる「二重の結果的加重犯」の成立を肯定した点について、「因果関係が認められたとしても、当該結果的加重犯の成立まで認めるには」、一定の絞り込みが必要であると指摘する²⁵⁾。

曲田が述べるように、本件では激しい態様の暴行を加えている点が着目され、被害者の逃走行為ないしその後の死亡について因果関係の存在を肯定している。もっとも、被告人らの暴行は、被害者の身体に対する直接暴行ではなく、被害者の逃走後に追いかけていない点を鑑みれば、被害者の死亡結果まで被告人に帰責できるか疑問が残される。

他方で、このような因果関係の問題が残るとして、危険運転致死罪ではなく、暴行に着目した点については評価されるべきである。前述したように、東京高裁は、被告人の追跡行為、停車行為と停車後の暴行をも含めて全体を一つの暴行としてみたうえで、傷害致死罪の実行行為である暴行を認めた。この事件は、危険運転致死傷罪が新設された後に発生したものであるが、危険運転致死傷罪は適用されなかった。これは、介在事情である

24) 曲田統「刑事判例研究(1)被告人らによる幅寄せ行為等を受けた挙げ句橋上道路に停止した車内で更に車両に対する足蹴り等の暴行を受け車外に逃走した被害者が、視界のない待避所に入りその端にある欄干手前の段差につまずいて高さ九五センチメートルの欄干を飛び越え転落死した事案につき、被告人らの暴行と被害者の死亡との間に因果関係があるとされた事例 [東京高判平成16.12.1]」法学新報113巻3 = 4号（2007年）582-583頁。

25) 曲田・前掲（注24）584-585頁。

被害者の逃走行為を直接招いたのは車両への暴行であることから、傷害致死罪とした方が本事案の実態にかなっていると考えられたためとうかがえる。すなわち、追跡等の妨害運転後の停車および暴行を危険運転致死傷罪の実行行為に含むことが不可能であるからこそ、傷害致死罪としたとしたのであろう。

この点は、後述するように、本件と同様に、妨害運転を行い停車後に暴行を行った事例として、業務上過失致死傷罪の成立が認められた2002年常磐高速道路追突事件や、危険運転致死傷罪の成立が認められた2017年東名高速道路事件とも異なる。

第4節 危険運転致死傷罪

いわゆる「あおり運転」にあたる妨害行為が、自動車運転死傷行為等処罰法2条4号の要件を満たすものである場合には、危険運転致死傷罪が適用される。

近時のものとして、例えば、京都地判平成29年12月27日LEX/DB25449196は、被告人が、普通乗用自動車を運転中、片側2車線道路の第2車両通行帯を南から北に向かいAがBを同乗させて時速約40kmで運転する普通自動車二輪車の後方に追従して同速度で進行中、その速度が遅いのにより自車に進路を譲らないことに腹を立て、A運転車両の通行を妨害する目的で、時速約48kmに加速してその左側方に進出した上、重大な交通の危険を生じさせる速度である前記速度のままハンドルを右に切り、走行中の同車の直前に進入したことにより、同車の左側部に自車右側後部を衝突させて、A及びBをA運転車両もろとも路上に転倒させ、よって、A及びBに傷害をそれぞれ負わせた事案につき、本罪の成立を認めた。また、静岡地裁沼津支判平成23年10月28日LEX/DB25473540も、あおり運転による死傷事故の事案につき、本罪の成立を認めている。

また、2020年自動車運転死傷行為等処罰法改正によって、停車ないし徐行のあおり運転行為による死傷事故に関し、危険運転致死傷罪として、同

法2条5号及び6号が追加された。他方で、同法2条4号・5号・6号の危険運転致死傷罪では、いずれも、「通行妨害目的」が必要となる。特に、妨害運転類型の危険運転致死傷事件では、このような積極的に妨害を意図する場合と異なり、パトカーの追跡を免れようとして被害者車両への妨害行為を行った事例など、主たる目的が被害車両の妨害ではない場合では、目的と認識の関係において「妨害目的」の有無が争点となることが多い。この点、2条5号及び6号における妨害目的は、一貫して4号と同義と考えられるとの立法説明がなされていることから²⁶⁾、4号における妨害目的について後に検討する。

第5節 業務上過失致死傷罪・過失運転致死傷罪——2002年常磐高速道路追突事件

あおり運転が危険運転致死傷罪に規定する妨害行為に該当する場合は異なり、あおり運転の態様が危険運転致死傷罪の要件を満たさない場合には、停車強制は、過失行為として自動車運転死傷行為等処罰法5条の過失運転致死傷罪で処罰されることになる。

自動車運転死傷行為等処罰法制定前ではあったものの、過失犯として処罰された代表的な一例として、2002年に発生した常磐高速道路追突事件を取り上げたい。この事件は、「高速道路追突事件」として知られており、第三者が運転する車両への停車強制とその後発生した追突事故による被害者の死亡結果との因果関係が問題となったものである。

(1) 事実の概要

被告人は、知人女性を助手席に乗せ、普通乗用自動車を運転して、常磐自動車道を進行中、同道路で大型貨物自動車（トレーラー）を運転して自車と同方向に進行していたAの運転態度に立腹し、A車を停止させてAに

26) 法制審議会刑事法（危険運転による死傷事犯関係）部会第1回会議議事録5頁。

文句を言い、自分や同乗女性に謝罪させようと考えたため、パッシングをしたり、ウィンカーを点滅させたり、A車と併走しながら幅寄せをしたり、A車の前方に進入して速度を落としたりしたうえで、同車の直前にあえて自車を進入させた上、徐々に減速し、第3通行帯である追い越し車線に自車及び前記A車両を停止させ、Aの腰部等を足蹴りするなどの暴行を加えた。その後、被告人車が本件現場付近を離れ、Aは、エンジンキーを被告人に投棄され紛失したものと勘違いしたため、周囲を探するなどしていたが、その約7、8分後に、停止中のA車後部に、後方から進行してきた普通乗用自動車と衝突し、同車の運転者及び同乗者3名が死亡し、同乗者1名が全治約3か月の重傷を負った。なお、当時は夜明け前で、現場付近は照明設備のない暗い場所であり、相応の交通量があった。

(2) 裁判所の判断

本件において、事故は被告人が現場を離れてから約7、8分後に起きており、その間Aはその場に停車し続け、エンジンキーを探するなどしていたという介在事情が存在しているため、被告人の強制停車行為が直接死傷結果を惹起しておらず、そのようなAの行為の介在についてどのように判断すべきかが問題となる。

本件について、第1審(水戸地土浦支判平成15年1月10日刑集58巻7号654頁)は、業務上過失致死傷の成立を認め、懲役4年6月を言い渡した。控訴審(東京高判平成15年5月26日刑集58巻7号670頁)も被告人の行為と本件事故との因果関係を肯定することができるとし、控訴を棄却したため、被告人が上告した。最高裁(最決平成16年10月19日刑集58巻7号645頁)は、被告人の停車を強要したという過失と、本件死傷結果との間の因果関係について、以下のような判断を示し、原判決を是認した。すなわち、「Aに文句を言い謝罪させるため、夜明け前の暗い高速道路の第3通行帯上に自車及びA車を停止させたという被告人の本件過失行為は、それ自体において後続車の追突等による人身事故につながる重大な危険性を有していたという

べきである。そして、本件事故は、被告人の上記過失行為の後、Aが、自らエンジンキーをズボンのポケットに入れたことを失念し周囲を捜すなどして、被告人車が本件現場を走り去ってから7、8分後まで、危険な本件現場に自車を停止させ続けたことなど、少なからぬ他人の行動等が介在して発生したものであるが、それらは被告人の上記過失行為及びこれと密接に関連してされた一連の暴行等に誘発されたものであったといえる。そうすると、被告人の過失行為と被害者らの死傷との間には因果関係があるというべきである。」と。

なお、本件では、停車させられていた大型貨物自動車の運転者Aについても、過失致死罪の成立が認められている²⁷⁾。これに対し、2017年東名高速道路事件や2020年の常磐高速道路における事件では、停車させられた被害者の停車行為については過失責任が問われていない。例えば、被害者の停車行為により、第三者の死傷結果を生じさせた場合に、過失運転致死傷罪と評価できるかは疑問である。

(3) 考 察

この事件の最高裁決定は、被告人の停止行為を業務上過失致死傷罪の実行行為とし、停車を強制されたAの介在行為は停止行為及び暴行から誘発されたとして、停止行為と死亡結果の間に因果関係を認めた。

高橋則夫は、高速道路での停止行為の後に行われた被告人の「暴行」の位置づけが問題であると指摘する。本決定では、「過失行為と死傷結果との因果関係が問題とされていることから、暴行行為は介在事情として位置

27) 水戸地土浦支判平成15年1月10日LEX/DB28085344は、被告人が、普通乗用自動車執物に進路を妨害して停止を求めたのに応じて、追越車線上に自車を停止させるなどしたことにより、後続車を自車に衝突させ、4名を死亡させ、1名に重傷を負わせたことにつき、普通乗用自動車運転手が走り去った時点においては、被告人は自らの意思で行動できる状態であったのであるから、速やかに被告人車を発進させるか、被告人車が停止していることを後続車両に表示することが可能であったと認められ、被告人には前記義務を怠った過失が認められるとし、懲役2年8月を言い渡した。

づけられている。……本件では、第1行為が停止行為であり、第2行為が暴行であるが、第1行為を実行行為として、第2行為を介在事情として位置づけられたわけである」。しかし、本決定が「実行行為判断を第1行為に固定しつつ、介在事情判断に際して第1行為と第2行為から誘発されたとして、一連の実行行為性を認めている」のは、危険創出判断と危険実現判断を混同している。「本件では、正当にも、『停止させたという過失行為』が、『それ自体、後続車の追突等による人身事故につながる重大な危険性を有する』という、事前判断によって実行行為性が判断されている。しかし、因果関係判断においては、介在事情（被告人の介在行為）を実行行為とし、そこに（事前判断たる）危険創出を認めている点は妥当でない」と批判する²⁸⁾。「このように判断したのは、Aの『エンジンキーの失念』などの不適切な行為が、第1行為（停車行為）それ自体からではなく、第2行為（暴行行為）から生じたと認定せざるを得ないからであろう。しかし、そうだとすると、第1行為と結果との因果関係は、第2行為の寄与度が大きいということになり、否定されることになろう。」²⁹⁾とするのである。松宮孝明も、「仮にAの不適切な行動が被告人によって誘発されたものであり（本決定）、かつ、それは予想可能な『危険の実現』であったとしても（本件一、二審判決）、これだけで、結果の帰属にとって十分であるか否かは、まだ、明らかではない。さらに検討を要するのは、Aの行動と『遡及禁止』との関係である。」³⁰⁾とする。

このような見解に対し、本件の調査官である上田哲は、「学説における相当因果関係説の概念を用いると、被告人が乙車（A車——筆者注）等を停止させた行為からさらに暴行等に及ぶことには経験的通常性が優に肯定できるといえるであろうし、客観的帰属論の概念を援用すれば、高い動機連

28) 高橋則夫『刑法総論〔第4版〕』（成文堂、2018年）151-152頁。

29) 高橋則夫「あおり運転と危険運転致死傷罪の成否」Law&Practice14号（2020年）42頁。

30) 松宮孝明「他車を高速道路上で停止させた行為と追突事故による死傷結果との間の因果関係」判例時報1934号（2006年）213頁。

関が認められるといえるであろうから、第2行為の介入により生じた結果であっても、それと第1行為との間の因果関係が否定されるとは考えられないところである。そして、本件においては、行為者の第1行為と第2行為が相まって、他人の不適切な行動等を誘発して結果を発生させていると言えるのであるから、結局、第1行為と結果との間の因果関係も優に認められるといえるであろう。³¹⁾と反論する。そのうえで、暴行を受けた被害者が追跡から逃げるため危険な逃走手段を選択した結果死亡した例を挙げ、追跡行為は本件における被告人の暴行行為と第1行為との関連性や付随性がある点において共通の性質を有するとするとして、殊更第1行為だけ取り出して説示する必要性はないとする³²⁾。

しかし、本件は、逃走事例のように、被告人の行為から直接被害者の不適切な行為が誘発された場合とは異なる。高橋は、危険の現実化について、「第1は、大阪南港事件（最決平成2年11月20日刑集44巻8号837頁）のように、実行行為の危険性が結果に直接実現した場合（直接型）であり、第2は、夜間潜水訓練事件（最決平成4年12月17日刑集46巻9号683頁）のように、実行行為が結果発生の直接的原因（介在行為）を誘発してその危険が実現した場合（間接型）であり、第3に、トランク監禁事件（最決平成18年3月27日刑集60巻3号382頁）のように、行為者の設定した危険状況が結果発生に結びついている場合（状況型）である。」というように三つに分類する³³⁾。この事件は、一見すると夜間潜水訓練事件と同様の判断枠組みであるようにうかがえるが、夜間潜水訓練事件では被告人の実行行為に当たる過失行為が被害者（ないし講習補助者）の不適切な介在行為を直接誘発したのに対し、本件はあくまでも実行行為と介在事情の両方から第三者の不適切な行為（すなわちトレーラーへの追突行為）が誘発されたに過ぎない。こ

31) 上田哲「高速道路上に自転車及び他人が運転する自動車を停止させた過失行為と自転車が走り去った後に上記自動車が追突した交通事故により生じた死傷との間に因果関係があるとされた事例」法曹時報59巻7号（2007年）289頁。

32) 上田・前掲（注31）290-291頁。

33) 高橋・前掲（注29）40頁。

のように、本決定では、過失の内容となる行為、すなわち実行行為と、因果関係の判断起点となる行為が異なっている点が問題となる。すなわち、本決定は、過失行為である被告人の停車に続く故意行為である暴行から、介在事情が誘発されたとしつつ、暴行を因果経過としているが、因果経過から介在事情が誘発されるという評価は、過失の実行行為からの誘発とは本来異なるものであり、上田の見解には賛同しがたい。そして、このような実行行為と因果関係の評価をめぐる問題は、後述するように、2017年東名高速道路事件において危険運転致死傷罪の適用を認めるならば、なおのこと明白である。

また、停車後の暴行を単なる介在事情とみることができないことは、前記東京高判平成16年12月1日において、危険運転致死傷罪の新設後にもかかわらず、傷害致死罪が適用されたことからもうかがえる。被害者の行為の介在につき、前記東京高判平成16年12月1日が、一貫して行為者の予測可能性を問題にしているに対し、本件では、「誘発」されたという文言が使われる。これは、暴行の位置づけが異なることに起因すると思われる。とりわけ、前記東京高判平成16年12月1日の事案では、被害者の逃走行為ないしその後の死亡結果を直接もたらしたのは被告人らの被害者に対する暴行であるため、傷害致死罪の実行行為とみることができたといえる。これに対し、2002年常磐高速道路追突事件では、最高裁は、被告人の暴行はAによるトレーラーの発進を遅らせた原因であるエンジンキーを探す行為をもたらしたにすぎず、これが追突につながったとしても、本件の実行行為である過失行為に含むことができないため、介在事情としたのであると思われる。

前記東京高判平成16年12月1日は、傷害致死罪の適用が問題となっていくことから、本罪の実行行為である暴行を認めるため、追跡や停車等の運転行為と停車後の暴行をも含めて全体を一つの暴行として捉えており、この事件とは基本行為が異なる。この事件のように、停車強制を過失犯として捉えるならば、停車後の暴行との関係において、停車後の暴行と死傷結

果との因果関係の在り方は様々であることから、一律に介入事情とみることができないし、他方、すべての暴行を独立した実行行為として捉えることも妥当でない。そのため、過失運転致死傷罪の射程について適切に評価する必要がある。

（4） 停車強制に関するその他の判例

そのほかにも、大津地判平成26年1月10日公刊物未登載³⁴⁾は、被告人が新名神高速道路の走行車線に乗用車を停車し、続いて停車した軽乗用車に大型トラックを追突させ、乗っていた2人を死亡させた事案につき、「被告人は通行を巡ってトラブルとなった後続車を止める目的で減速した」と認定し、「追突の予見を怠り、走行車線上で被害車両を停止させる危険な行為は悪質である」としつつ、「被告人は被害者とパッシングなどの通行上のトラブルになっており、停車には被害者の意思も介入していると推認できる」として、被告人が被害者の車の前に停車したことが事故を誘発したと判断した。これにより、自動車運転過失致死罪³⁵⁾が成立するとし、懲役2年6月執行猶予5年を言い渡した。

このように、従来では停車強制行為につき、基本的に過失犯として処理されている中、2017年東名高速道路事件が発生した。

34) 「新名神死亡事故、猶予付きの判決『被害者の意思推認』／滋賀県『朝日新聞』滋賀全県・1地方（2014年1月11日）。

35) 事故発生は2013年7月であったため、2013年刑法改正が施行される前の自動車運転過失致死罪の適用である。