

「あおり運転」に関する 2020年交通関連法改正の検討（2）

方 牧 雲*

目 次

はじめに

第1章 「あおり運転」の概観

第2章 あおり運転と犯罪 (以上, 403号)

第3章 2020年改正危険運転致死傷罪5号・6号について

第1節 成 立 背 景

第2節 本罪の内容

第3節 構成要件該当行為及びその認識

第4節 妨 害 目 的

第5節 所定の危険運転行為と死傷結果との因果関係

第4章 2017年東名高速道路事件と危険運転致死傷罪

第1節 事実の概要

第2節 裁判所の判断

第3節 学 説

第4節 危険運転致死傷罪の成否

第5節 危険運転致死傷罪以外の犯罪の成否

第6節 小 括 (以上, 本号)

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

* 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

第3章 2020年改正危険運転致死傷罪5号・6号について

第1節 成立背景

前述したように、2001年に、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のと同時に、交通事故件数及び死傷者数が史上最悪の数値に達していたことに対し、従来適用されている業務上過失致死罪の「刑が軽すぎる」との国民の批判が強まった。これを背景に、危険運転致死傷罪（刑法旧208条の2）が新設された。同条1項は、① アルコール又は薬物の影響によるいわゆる酩酊運転類型、② 制御困難高速度類型、③ 進行制御技能不保有類型を設けており、2項では、④ 通行妨害類型及び⑤ 赤色信号殊更無視類型による死傷事故に対する処罰が定められている。また、適用の対象は四輪以上の自動車に限定されていた。

同罪の立法理由は、立案関係者により、「飲酒運転や著しい高速度運転などの悪質かつ危険な自動車の運転行為による重大な死傷事犯が少なからず発生している状況にあった」ことや、「広く国民の間から、これらの事犯が過失犯として処罰されることや、法定刑の長期が懲役5年であることに対する疑問の声が上がる」ことを踏まえて、「業務上過失致死傷罪は、悪質かつ危険な運転による重大な死傷事犯の悪質性や重大性に的確に対応するものではなく」、本罪の新設は、「事案の実態に即した適切な処罰の実現の観点から必要である」と説明されている³⁶⁾。学説においては、同罪の新設は、「事故抑止という一般予防の観点と規範意識に即した処罰の実現という応報の観点の両者が立法の理由」³⁷⁾との見解もみられる。

このような重罰の正当化根拠については、暴行と傷害罪・傷害致死罪と

36) 井上ほか・前掲（注8）35-36頁。

37) 本庄武「第1部 第2章 刑事立法論としての交通刑法重罰化」高山ほか編・前掲（注1）23頁。

の関係に類比したものとされる。すなわち、同条所定の「危険運転行為を故意に行い、その結果人を死傷させた場合を、暴行により人を死傷させた傷害罪・傷害致死罪（刑法204条・205条）に類似した犯罪と観念することにより、法定刑の上限をこれらの罪と同じくする大幅な厳罰化が正当化された」³⁸⁾のであった。さらに、2004年の刑法改正では、危険運転致傷罪の法定刑の上限は10年から15年に、危険運転致死罪の法定刑の上限は15年から20年に引き上げられた。

ところで、2006年に発生した福岡飲酒運転3人死亡事故（いわゆる海の中道事件、最決平成23年10月31日刑集第65巻7号1138頁）をはじめ、危険運転致死傷罪の適用の可否が紙一重の事件においては、事案の軽微な差異にもかかわらず、業務上過失致死傷罪と危険運転致死傷罪とのどちらが適用されるかにより、刑の軽重が大きく異なることになる。実質的危险性が高いものの、危険運転致死傷罪の各類型に該当しない運転行為に対しては同罪を適用できないという被害者遺族の不満を契機に、2007年刑法改正では、自動車事故が一般の過失犯から切り離され、自動車運転過失致死傷罪（旧211条2項）が新設され、法定刑は7年以下の懲役若しくは禁錮又は100万円以下の罰金とされた。その立法事実は、厳罰化を求める署名など被害者遺族団体からの要望と科刑状況に求められた³⁹⁾。また、二輪事故で悪質かつ危険な運転行為により重大な結果を生じたと認定された事案⁴⁰⁾を踏まえ、同改正では危険運転致死傷罪の「四輪以上の」という限定が削除され、同罪の適用対象が二輪自動車へ拡大された。この改正につき、本庄武は、「類型的に危険性が低いとしても、個別に重大な事案が発生している以上、本罪を適用すべきだという発想は、本罪の重点を、危険な犯罪の抑止から個別事案での応報の実現に移行させるもの」⁴¹⁾と指摘している。

38) 本庄・前掲（注37）24頁のまとめによる（井上ほか・前掲（注8）44頁以下も参照）。

39) 本庄・前掲（注37）26頁。

40) 本庄武「第2部 第1章 第1節 危険運転致死傷罪（2条）／本罪の基本構造」高山ほか編・前掲（注1）100頁。

41) 本庄・前掲（注40）101頁。

2013年刑法改正は、2012年亀岡暴走事故（京都地判平成25年2月19日 LEX/DB25502068、大阪高判平成25年9月30日 LEX/DB25502069）等で危険運転致死傷罪の適用が否定されたことを受け、危険運転致死傷罪の適用範囲が狭すぎるとの批判に応じてなされた。改正点は、①「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」の制定による特別法化、危険運転致死傷罪、自動車運転過失致死傷罪の刑法からの移動、②危険運転致死傷罪への通行禁止道路への進入類型の追加、③危険運転罪より軽く自動車運転過失罪よりは重い中間類型の新設、また、いわゆる「逃げ得」問題への対策として④事故後にアルコール等の影響の発覚を免れる行為をした場合の結合犯化による加重処罰、⑤危険運転罪、中間類型、発覚免脱罪および過失運転致死傷罪を無免許で犯した場合の加重処罰であった。本改正の立法理由について、「もはや事故抑止や処罰の有効性の観点には全く言及されなくなった」⁴²⁾との指摘もある。

その後、2020年に、2017年に発生した東名高速道路事件を典型とするあおり運転に関連する事件でみられるような停車強制による死傷事件に対する処罰の問題を解決すべく、危険運転致死傷罪5号・6号が新設された。立法背景について、「いわゆる『あおり運転』は、悪質・危険な運転行為であり、こうした運転行為による死傷事犯等が少なからず発生しており、この種事犯に対して厳正な対処を求める国民の声も高まっている。」⁴³⁾ものの、それにより死傷事故について危険運転致死傷罪2条4号の要件を満たさなければ本罪を適用できないが、「こうした行為は、被害者車両の走行速度や周囲の交通状況等によっては、重大な死傷事故につながる危険性が典型的に高く、現行の危険運転致死傷罪に規定されている行為と同等の当罰性を有するものと考えられる。そこで、自動車運転による死傷事犯の実情等に鑑み、事案の実態に即した対処をするため、早急に罰則を整備する

42) 本庄・前掲（注37）30頁。

43) 鈴木邦夫・岡田祐樹「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の一部を改正する法律について」警察学論集73巻10号（2020年）111頁。

必要があると考えられた。』⁴⁴⁾とされる。

また、立法趣旨について、5号は、「加害者が、通行妨害目的で、重大な交通の危険が生じることとなる速度で走行している被害者車両に著しく接近することとなる方法で自車を運転した場合には、両車両が衝突するなどして重大な死傷結果が生じる危険性が典型的に高いことに着目し、危険運転致死傷罪の対象行為とするものである。』⁴⁵⁾との説明がなされているに對し、6号については、「高速自動車国道又は自動車専用道路においては、自動車を駐停車させること自体が原則として禁止されており（道路交通法第75条の8）、これらの道路で自動車を運転している者にとって、一般に、その進路上で他の自動車が停止又は徐行をしているという事態を具体的に想定しながら運転しているわけではないことから、加害者が、これらの道路において、通行妨害目的で被害者車両に著しく接近することとなる方法で自車を運転し、被害者車両に停止又は徐行をさせる場合には、これらの道路を走行中の他の運転者としては、そのような事態を想定して回避措置をとることが通常困難であるため、重大な交通の危険が生じることとなる速度で走行中の第三者車両が被害者車両又は加害者車両に追突するなどして重大な死傷結果が生じる危険性が典型的に高いことに着目し、危険運転致死傷罪の対象行為とするものである。』⁴⁶⁾と説明された。

これらの改正の経緯を辿れば、交通死傷事犯に対する処罰の強化は、重罰化に加え、処罰範囲の拡大もなされてきた。特に危険運転致死傷罪は、従来刑法によって規定されていたものと比較し、抽象的であったものをより具体化し、また列挙方式に変わったことで新たな類型の追加が容易になった。

重大な事故が発生する度に、世論の批判を受けて交通事犯に対する法改正が繰り返されてきた厳罰化の歴史に対して、学説では一貫して強い批判

44) 鈴木ほか・前掲（注43）111頁。

45) 鈴木ほか・前掲（注43）113頁。

46) 鈴木ほか・前掲（注43）115頁。

が存在する。本庄は、「重大な事故が発生して世論の厳罰要求が沸き立つ毎に法改正を繰り返すことは場当たりの」であり、「刑事立法政策が理性的な討論を経て形成されたとは言いがたい一時的な世論に左右される、『ピナル・ポピュリズム』の現象が発生している、との印象を与える」と指摘する。さらに、高山佳奈子は、そういった「『世論』における内容的正当化の欠如」⁴⁷⁾という問題点を指摘したうえで、「本罪は、遺族の報復感情・国民の処罰感情を満足させるために立法されたものであるにもかかわらず、これらの感情を実際には満足させていないばかりか、果てしない先鋭化へと追いやっている」⁴⁸⁾と批判している。

そういった立法の在り方に加え、この厳罰化の一般予防効果も問われるところであり、また自動車事故との他の同種事案との処罰の不均衡も問題視されるべきである。他方で、中間類型の新設や過失運転致死傷罪の法定刑の引き上げにより危険運転致死傷罪との刑の落差が縮小されたものの、最も重い危険運転致死傷罪の適用が否定されれば、やはり遺族・国民の不満が残るとの見解がある⁴⁹⁾。

他方で、両罪における法定刑の差を縮小させるべく、救護義務違反との併合罪が可能であり、その併合加重により過失運転致死傷罪の成立にとどまるとしても、危険運転致死傷罪の場合とそれほどの落差はないように思われるが、一般に認知されておらず、危険運転致死傷罪の適用を要求する背景には「危険運転」という罪名に対する一般人の印象が影響していると考えられる。

危険運転致死傷罪は、立法の是非そのもののみならず、内容についても批判を集めた。とりわけ、本罪の構造・罪質、構成要件、傷害・傷害致死罪等、他の犯罪との関係の問題である。次節では、議論の前提として、本罪の内容を概観する。

47) 高山佳奈子「交通犯罪と刑法改正」刑法雑誌44巻3号（2005年）399頁。

48) 高山・前掲（注47）403頁。

49) 本庄・前掲（注37）34頁。

第 2 節 本罪の内容

立案関係者は、危険運転致死傷罪の保護法益について、第一次的に人の生命・身体の安全、第二次的に交通の安全とし⁵⁰⁾、個人的法益に対する罪と公共危険犯との複合的性格を有する⁵¹⁾とする。前述したように、本罪は傷害罪の一種として把握され、法定刑の上限は傷害罪・傷害致死罪と同程度に定められている。

危険運転致死傷罪は、一般的に、故意に危険な運転行為を行うことを基本行為とし、それによって人を死傷させた場合を結果的加重犯として処罰するものと理解される。

危険運転行為と死傷結果の間の因果関係は、現在の判例・通説と同様に、実行行為の危険性が結果に現実化した関係が必要であると解されている⁵²⁾。その運転行為の人の生命・身体に対する危険性の存否を判断は、天候、道路状況などといった客観的な要素によって異なるため、それらを総合考慮し、個別のかつ実質的に判断する必要があるとされている。

しかし、本罪を結果的加重犯と解する場合に、いわゆる「基本犯なき結果的加重犯」として批判するものも多い。本罪に規定される基本行為は、確かにその一部は道路交通法違反の罪に当てはまるものの、刑法上の犯罪とは同視できず、危険運転行為それ自体の処罰規定が存在しない⁵³⁾。

危険運転行為そのものが処罰の対象とされていない点について、本罪創設当初の法制審議会では検討の対象となっていたが、立案関係者は、「本罪の定める危険運転行為は人を死傷させる実質かつ高度の危険性を有する運転行為を類型化したものであり、道路交通法違反に当たる行為の中でも悪質かつ危険なものに相当することからも明らかなように、結果的加重犯の基本行為たりうる実質的な違法性が認められると解される。なお、本罪

50) 井上ほか・前掲(注8)55-56頁。

51) 本庄・前掲(注40)101頁。

52) 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)22頁。

53) 「基本犯なき結果的加重犯」に対する批判については、例えば、高山・前掲(注47)401頁、本庄・前掲(注40)109頁等。

の危険運転行為は、酒酔い運転その他の道路交通法違反に当たるので、人の死傷の結果発生前においてまったく処罰できないという不都合はないこと等を考慮して、当該行為自体を処罰する規定は特に設けないこととされた。」⁵⁴⁾との説明がなされた。

これに対して、曾根威彦は、「基本行為が他罪（道交法違反等の罪）を構成しない場合については、行為者の責任の観点からすると、可罰性のない基本行為の認識のみで発生した重い結果の処罰を基礎づけることになって、責任主義からの潜脱という批判を甘受せざるをえなくなる」と批判したうえで、「解釈論上は、一般の結果的加重犯以上に死傷結果について過失ないし予見可能性を要求する必要がある」と主張する⁵⁵⁾。

もっとも、2020年改正により道路交通法における妨害運転罪が新設されたことが、この議論に影響を及ぼす可能性がある。

他方で、結果的加重犯は、一般的にその加重結果につき、過失を必要としないのは判例の見解である。したがって、本罪を結果的加重犯に類似した構造と解する場合には、責任主義の観点から、所定の基本行為に当たる危険運転行為について限定がされねばならない。

また、本罪は、死傷結果について認識・認容はないものの、行為者が自己の危険な運転行為について認識していたという故意が求められる。

現在では、危険運転致死傷罪には8つの行為類型が規定されている。具体的には、酩酊運転類型（2条1号）、制御困難運転類型（2条2号）、未熟運転類型（2条3号）、妨害運転類型（2条4号）、被害者危険速度停車強制類型（2条5号）、高速道路等停車強制類型（2条6号）、赤色信号無視類型（2条7号）、通行禁止道路進行類型（2条8号）である。

本稿において、検討の対象となるのは、停車強制に関する2種類の危険運転致死傷罪である。これらの類型は、他の運転者の通行を妨害する目的

54) 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）39頁。

55) 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）48頁。

で、重大な交通の危険が生じることとなる速度で走行中の車の前方で停止する等の行為を主眼とするものである。2条5号所定の危険運転行為は、「車の通行を妨害する目的で、走行中の車（重大な交通の危険が生じることとなる速度で走行中のものに限る。）の前方で停止し、その他これに著しく接近することとなる方法で自動車を運転する行為」とされており、それに「よって人を死傷させた」場合の結果的加重犯として、危険運転致死傷罪が成立する。また、2条6号は、「高速自動車国道（高速自動車国道法（昭和三十二年法律第七十九号）第4条第1項に規定する道路をいう。）又は自動車専用道路（道路法（昭和二十七年法律第百八十号）第48条の4に規定する自動車専用道路をいう。）において、自動車の通行を妨害する目的で、走行中の自動車の前方で停止し、その他これに著しく接近することとなる方法で自動車を運転することにより、走行中の自動車に停止又は徐行（自動車が直ちに停止することができるような速度で進行することをいう。）をさせる行為」により人を死傷させた場合を処罰の対象とする。このように、5号は、被害者車両が「重大な交通の危険が生じることとなる速度」で走行している場合に対応するものである。それに対して、6号は、第三者車両との関係で生じる危険性に着目したものであるため、「高速自動車国道又は自動車専用道路において」という場所の限定を設けることにより、第三者車両の高速度を実質的に要求し、加害者車両及び被害者車両については、速度要件が規定されていない。また、文言の定義に関しては、6号は、5号と同様に考えられるが、6号では単なる「停止」ではなく、「停止又は徐行をさせる」と規定している点で異なる。

停車強制類型の危険運転致死傷罪は、基本行為につき故意犯であるため、①妨害運転行為の存在及びそれを行う認識、②妨害運転と死傷結果との因果関係に加えて、妨害運転類型と共通するものとして③妨害目的を成立要件とする。また、結果として人の死傷が要求される。以下でこれらの要件について考察する。具体的な状況における適用の可否については、法制審議会において議論されており、これについては後に検討する。

もっとも、本罪を過失犯と解するものなど、さまざまな見解が存在する。妨害運転は、「刑法犯たる暴行罪の行為との類似性があると考えられていた」ものの、「道路交通において……しばしば通常の運転行為の延長上に生じ得る」ことから、「通常の運転行為とは一線を画し、危険運転致死傷罪として格段に重い法定刑をもって処罰すべき特有の危険性や悪質性を論証することが一層強く求められる」ため、「本類型の犯罪の成否を論ずるにあたり、危険運転致死傷罪としての固有の構造を解明することが重要である」と金澤真理が指摘する⁵⁶⁾。このように、本罪の構造について争いがあり、これについては因果関係に関する問題も含めて後述する。

第3節 構成要件該当行為及びその認識

(1) 停車強制行為の意義

2条5号に規定する停車行為の態様は、「走行中の車（重大な交通の危険が生じることとなる速度で走行中のものに限る。）の前方で停止し、その他これに著しく接近することとなる方法で」自動車を運転する行為とされ、それに対する認識も必要となる。

① 「重大な交通の危険が生じることとなる速度」

「重大な交通の危険が生じることとなる速度」とは、「被害者車両の前方で停止するなど、被害者車両に著しく接近することとなる方法で自動車を運転した場合に、被害者車両が加害者車両と衝突すれば大きな事故が生じることとなると一般的に認められる速度、あるいは、被害者車両が加害者車両の動作に即応するなどしてそのような大きな事故になることを回避することが困難であると一般的に認められる速度を意味する。」⁵⁷⁾としたうえで、「第4号に規定する『重大な交通の危険を生じさせる速度』と同程度

56) 金澤真理「第2部 第1章 第5節 危険運転致死傷罪（2条）／妨害運転類型」高山ほか編・前掲（注1）167-168頁。

57) 鈴木ほか・前掲（注43）114頁。

の速度を表す趣旨である。」という。

そこで、4号における「重大な交通の危険を生じさせる速度」とはどのようなものか。「重大な交通の危険を生じさせる速度」とは、「妨害目的で特定の相手方に著しく接近した場合に、自車が相手方と衝突すれば大きな事故を生じさせると一般的に認められる速度、あるいは、相手方の動作に即応するなどしてそのような大きな事故になることを回避することが困難であると一般的に認められる速度を意味する。」⁵⁸⁾という。速度要件は、「妨害目的で著しく接近した場合であっても、例えば、渋滞中に、同一方向に走行中の車両の直前に低速で割り込む場合のように、このような速度に至らない場合には、重大な死傷結果を発生させる危険性が典型的に高い行為とは言えないため」⁵⁹⁾、必要とされる。赤色信号無視類型に関するものであるが、速度要件について、最決平成18年3月14日刑集60巻3号363頁は、普通乗用自動車を運転していた被告人が、赤信号を無視し対向車線に進出して時速約20kmの速度で交差点に進入しようとしたため、本件交差点を左折して対向進行してきた被害者運転の普通貨物自動車に自車を衝突させ、同人及び同乗者に傷害を負わせた事案において、被告人の運転行為が危険運転致傷罪に当たるとした。金澤は、このような速度要件につき、「不明確の誹りを免れない。高速度であることも必要ではなく、……危険性・悪質性を帯びた行為の限定には十分ではない」⁶⁰⁾と批判する。

さらに、立案関係者は、「重大な交通の危険を生じさせる速度」の認識として、「衝突すれば大きな事故になると一般的に認められる速度であること、あるいは、そのような大きな事故になるような衝突を回避することが困難であると一般的に認められる速度であることの認識が必要である。」⁶¹⁾と説明している。一方で、「大きな事故になる蓋然性や衝突回避の

58) 井上ほか・前掲(注8)72頁。

59) 井上ほか・前掲(注8)72頁。

60) 金澤・前掲(注56)174頁。

61) 井上ほか・前掲(注8)72頁。

困難性という評価自体の認識が必要とされるわけではなく、これらを基礎づける事実の認識があれば足りる。」⁶²⁾とする。さらに、「具体的には、当該相手方車両等の走行状態、位置関係等に照らし判断されることとなる。いずれにしても、一定の速度で進行している自動車が、人や車と衝突した場合に大きな事故になるかどうかは、あるいは、そのような大きな事故になるような衝突を回避することが困難であるかどうかは、一般人の常識に基づいて容易に、かつ、瞬間的に判断し得るものである」⁶³⁾とする。

② 「走行中の車……の前方で停止し、その他これに著しく接近することとなる方法」

「前方」については、「第4号の『直前』よりも空間的な距離が長い趣旨であり、加害者車両が、被害者車両の進行方向の前の方で停止したときに著しく接近することとなる範囲をいう。」とする。「停止」については、「運転行為としての『停止』をい」⁶⁴⁾う。

「著しく接近することとなる方法」とは、「加害者車両及び被害者車両の走行速度や位置関係等を前提とした場合に、加害者の運転行為がなされることにより、両車両が著しく接近することとなる場合を指すものである。……例えば、被害者車両と同一の車線の前方を走行する加害者車両が急減速したり、第一通行帯に停止していた加害者車両が、第二通行帯を走行する被害者車両が自車を後方から追い越していく寸前に発進して、自車前部を被害者車両が走行する第二通行帯にはみ出させたりすることなどが考えられる。」とする。4号における「著しく接近し」とは異なっている点について、立案関係者は、「実行行為の時点で加害者車両と被害者車両が実際に接近していることまで必要とされていない」のは、「被害者車両が重大な交通の危険が生じることとなる速度で走行している場合、そのような

62) 井上ほか・前掲（注8）72頁。

63) 井上ほか・前掲（注8）73頁。

64) 鈴木ほか・前掲（注43）114頁。

被害者車両の前方で停止するなど両車両が著しく接近することとなる方法で自動車を運転すれば、その時点ではいまだ著しく接近していなかったとしても、被害者車両の走行速度や両車両の位置関係等によっては、加害者車両と被害者車両の接近・衝突が不可避であり、重大な死傷の結果が生じる危険性が典型的に高いと考えられることによる。」と説明する。また、『著しく接近することとなる方法』は実行行為の要件であり、これに該当するか否かは、実行行為の時点で判断されることとなる。

6号における危険運転行為の態様は、「高速自動車国道（高速自動車国道法（昭和三十二年法律第七十九号）第4条第1項に規定する道路をいう。）又は自動車専用道路（道路法（昭和二十七年法律第百八十号）第48条の4に規定する自動車専用道路をいう。）において」、「走行中の自動車の前方で停止し、その他これに著しく接近することとなる方法で自動車を運転する」ことにより、走行中の自動車に停止又は徐行（自動車が直ちに停止することができるような速度で進行することをいう。）をさせる行為と規定されており、文言の意味は5号と同義に考えられる。もっとも、6号は、場所を限定することにより、通常は高速度で走行し、他の車両も同様の速度で走行することを想定しながら運転する第三者車両との関係で生じる危険性に着目したものであるため、加害者車両及び被害者車両について速度要件が設けられていない⁶⁵⁾。

(2) 危険性の認識

停車強制類型の危険運転致死傷罪5号・6号は、4号と同様に、前述したように、所定の妨害運転行為を行う認識に加え、自己の運転行為の危険性についての認識の要否が問題となる。小島透は、これを「行為の属性としての『個別的／具体的な人に対する生命・身体への危険』」⁶⁶⁾と説明し、

65) 鈴木ほか・前掲（注43）115頁。

66) 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38号（2002年）47頁。

その理論的根拠を「条文の文言との関係でいえば、2項の前段と後段の双方に係る『重大な交通の危険を生じさせる速度で四輪以上の自動車を運転し』における『危険』は、ここでは直接的には『速度要件』に関する属性としての危険であるが、『その速度で運転』することで、速度要件を介して運転行為の性質を決定づけるもの、と理解することもできる。また、危険運転致死傷罪は『危険な運転』に対する処罰規定であり、危険運転致死傷罪における（基本行為としての）危険運転行為は、人の死傷を発生させる実質的な危険を有する行為の類型である。このような趣旨からも、『行為の危険』を、危険運転行為の実行行為性に関する要件として、危険運転致死傷罪における構成要件該当性判断に係る要件であると理解することが可能なのである。」⁶⁷⁾と述べる。

本罪は、構成要件の行為を一定の危険がある運転行為に限定している点に鑑み、運転行為に内在する危険性は、本罪の構成要件要素となる。行為者に対し、運転行為の危険性の認識も本罪の故意として求められると思われる。その際、「重大な交通の危険を生じさせる速度」の認識と同様に、危険性の認識については、行為者が現に自己の運転行為が「危険」とあるとの評価に対する認識が必ずしも必要ではなく、具体的な危険な状況に対する認識、すなわち危険性を基礎づける事実の認識をもってこれが認定されることがと解されよう。

他方で、本類型における危険性の認識は、後述するように、妨害目的を認定する際に、問題となる場合が多い。現在では、危険が現実存在している場合に、その危険な状態の認識を危険性の認識をするのはいまだ述べた通りであるが、判例における妨害目的は、行為の危険から妨害することとなる危険性を前提としたものであり、とりわけ、妨害目的を認めるための妨害することとなる危険性の認識は、ここでいう運転行為の危険性に包含されよう。もっとも、後で検討するように、裁判所における妨害目的の認

67) 小島・前掲（注66）46頁。

定の前提となる危険性の認識とは、確定的認識を必要とせず、未必的認識で足りるとされる。これは、妨害目的に関し、危険性の認識は、確定的なものでなければならないとする一般的な見解と異なるし、積極的意図を必要とする立法説明とはかけ離れているのである。

しかしながら、妨害目的というためには、それを裏付ける一定程度の結果発生の危険性を前提とする確定的認識が必要となる。さらに、積極的意図は、結果発生の危険性の認識を前提としなければならない。危険性の認識の程度が、未必的なものに過ぎないのであれば、積極的意図は想定されない。

このように、危険性の認識は、本罪における故意の内容だけでなく、妨害目的を肯定するための前提でもあると解すべきである。

第4節 妨害目的

立法説明によれば、5号・6号における「通行を妨害する目的」は、第4号の「通行を妨害する目的」と同義であり、相手方に自車との衝突を避けるために急な回避措置をとらせるなど、相手方の自由かつ安全な通行を妨げることを積極的に意図することをいう⁶⁸⁾。ここでは、4号における通行妨害目的について考察する。

ところで、危険性の認識との関係において、故意を「知っていてあえて行為に出る」とする理解に立てば、自己の妨害運転行為に対する認識をもって妨害目的を認めることになるが、その限定の意義が問われる。

(1) 立法説明

妨害運転類型の危険運転致死傷罪では、客観的要件を充足しているものの、第三者車両との衝突を避けるために反対車線へ進入するなど、運転者による危険回避のための措置が他者の車両の妨害となり、外観上危険で

68) 鈴木ほか・前掲(注43)114頁。

あっても、これを処罰するのは不適切な場合があるため、真に危険・悪質な運転行為から区別し、主観的要件として処罰範囲の限定を図る必要があるとされた。そこで、発案当時にはなかった「妨害目的」が検討され、加えられた。

立法説明では、「妨害目的」について、「相手方に自車との衝突を避けるために急な回避措置をとらせるなど、相手方の自由かつ安全な通行を妨げることが積極的に意図することをいう。これらについての未必的な認識、認容があるだけでは足りない」⁶⁹⁾とされる。したがって、「例えば、何らかの事情でやむなく走行車線を変更し、他の車両の直前に進入したために衝突した場合や、交差点で直進車両の車を横切って右折する際に、場合によっては当該車両に急ブレーキを踏ませることになるかもしれないと考えていた場合等においては」、通行妨害目的は認められないと説明される⁷⁰⁾。

（2）判 例

妨害目的の有無については、裁判でも争われることが多いものの、その要件が緩和されていく流れがみられる。とりわけ、従来では積極的意図を必要とされていたところ、のちに確定的認識、さらには未必的認識で足りるとされるようになった。

① 積極的意図と解する裁判例

横浜地横須賀支判平成15年7月8日 LEX/DB28085774 は、『通行を妨害する目的』とは、相手方の自由かつ安全な通行を妨げることが積極的に意図することと解される」とする。また、東京高判平成16年4月13日判時1890号156頁（第1審、東京地判平成15年11月26日 LEX/DB28095061）は、「被告人は、自車に著しく接近し第2車線のうちの第3車線寄りを走行していたB車が、第3車線に進路変更をしようとしていることを認識しながら、

69) 井上ほか・前掲（注8）71頁。

70) 井上ほか・前掲（注8）71-72頁。

それを妨げる目的で時速約87kmに至るまで加速しているのであるから、B車の進路変更をさせないようにして、その自由かつ安全な通行を妨げることを積極的に意図しているものといえるのであって、車の通行を妨害する目的があったことは明らかである。」とする。

他方で、通行妨害目的については積極的意図を必要としつつ、その判断基準の内実は他の目的の存在をもって通行妨害目的を肯定する判決がみられる。松山地判平成20年11月28日 LEX/DB25440219 は、被告人が、飲酒の上、被告人車を運転中、交通事故を起こしたため、交通事故現場から逃走しようと企て、対向車線上にはみ出して先行車両の追越しを始め、対向してくるV車に被告人車を著しく接近させ、道路左端に避譲しようとしたB車右側面に被告人車左前部を衝突させて対向車線上に進出し、そのまま被告人車前部をV車前部に正面衝突させ、Vを死亡させた事件において、被告人に対し、危険運転致死罪の成立を認め、懲役4年6月を言い渡した。裁判所は、「被告人は、V車との衝突を意図していたものではないにせよ、自らの走行が、V車の自由かつ安全な通行をおびやかす危険なものになることを十分理解しながら、逃走目的を達成するためあえてその行為に及んだ」ことから通行妨害の積極的意図を肯定する。また、広島高判平成20年5月27日高刑速(平20)224頁は、「被告人が、警察車両の追跡から逃れるため、バイパスを逆行することを積極的に意図していたことは明らかであり、バイパスを逆行することを積極的に意図していた以上、被告人は、これと表裏一体の関係にある対向車両の自由かつ安全な通行を妨げることをも積極的に意図していたと認めるのが相当である。」と判示した。このように、被告人の主たる目的はあくまでも逃走することであったため、通行の妨害はこれに付随する結果にすぎず、逃走するための運転行為の積極的意図と通行妨害の積極的意図とを同視することができるかという問題点が残る。

② 確定的認識と解する裁判例

被告人が、窃盗を行った後、パトカーに追跡されながら自動車を運転して片側1車線の道路を逃走し、車体の半分を反対車線に進出させた状態で走行して先行車両を追い抜こうとしたところ、自車を対向車両に衝突させ、被害者を死亡させた事件について、東京高判平成25年2月22日高刑集66巻1号3頁は、「被告人が、車体の半分を反対車線に進出させた状態で走行し、先行車両を追い抜こうとしたのは、パトカーの追跡をかわすことが主たる目的であった」と認めながらも、「その際、被告人は、反対車線を走行してきている車両が間近に接近していることを認識していたのであるから、上記の状態で走行を続ければ、対向車両に自車との衝突を避けるため急な回避措置を取らせることになり、対向車両の通行を妨害するのが確実であることを認識していたものと認めることができる」とし、「運転の主たる目的が上記のような通行の妨害になくとも、本件のように、自分の運転行為によって上記のような通行の妨害を来するのが確実であることを認識して、当該運転行為に及んだ場合には、自己の運転行為の危険性に関する認識は、上記のような通行の妨害を主たる目的にした場合と異なるところがない。」とする。このように、本判決は、積極的意図を必要とする従来の判決と異なり、確定的認識をもって妨害目的の存在を肯定するのである。

③ 未必的認識と解する裁判例

最も問題となるのは、他者への通行妨害を未必的にしか認識していない場合である。これに関し、被告人が、被害者Aが運転し、被害者B及び同Cが後部座席に同乗したA車両が3人乗りで危ないから止めようなどとの考えから追走を開始し、Aらが被告人車両を暴走族狩りであるなどと誤信して逃走しようとしていることを意識しながらなおも追走を継続した結果、A車両を道路左側の縁石に接触させ、被害者らを同車もろとも路上に転倒させるなどして、Aを死亡させ、B及びCに傷害を負わせたとされた

事件について、通行妨害目的の有無が争われた。大阪高判平成28年12月13日高刑集69巻2号12頁は、「確定的認識と未必的認識は、認識という点では同一であり、ただその程度に違いがあるにとどまるに過ぎない上、その判定は、確定的認識について信用できる自白がある場合や、犯行の性質からこれを肯定できる場合はともかく、当時の状況等から認識自体を推認しなければならない場合には、甚だ微妙なものにならざるを得ないから、そのような認識の程度の違いによって犯罪の成否を区別することが相当とも思われない。」という。したがって、「本件罪の通行妨害目的には、人又は車の自由かつ安全な通行を妨げることを積極的に意図する場合のほか、危険回避のためやむを得ないような状況等もないのに、人又は車の自由かつ安全な通行を妨げる可能性があることを認識しながら、あえて危険接近行為を行う場合も含むと解するのが相当である」とした。

この判決が出されて以降、現在では、妨害目的につき、未必的な認識で足りるという解釈が判例において定着している。近時のものとして、例えば、金沢地判令和3年12月7日 LEX/DB25591878（控訴審、名古屋高金沢支判令和4年10月11日 LEX/DB25593752）は、「被告人は危険回避のためやむを得ないような状況等もないのに、被害者車両に急な回避措置をとらせるなど通行を妨げる可能性があることを認識しながら、あえて危険接近行為を行ったものと認められるから、通行妨害目的を有していた事実を優に認定できる。」として、妨害運転類型の危険運転致死傷罪の成立を認めた。

(3) 通行妨害目的に関する学説

日本における目的犯の判例は、犯罪の違いによってその目的が4つの類型に分けられるとされている⁷¹⁾。すなわち、① 目的が確定的認識の意味で理解される類型、② 目的が動機の意味で理解される類型、③ 目的が意

71) 以下の整理は、伊藤のまとめによる（伊藤亮吉『目的犯の研究序説』（成文堂、2017年）109頁以下）。

図の意味で理解される類型、④ 目的が未必的認識の意味で理解される類型である。

そして、通行妨害目的に関する判例の理解は、積極的意図から、確定的認識を経て未必的認識へと緩和されてきた流れは、上で確認した通りである。このうち、前記大阪高判平成28年12月13日は、危険運転致死傷罪における故意を広くとらえ、「未必的認識」をも認めることによって同罪の成立範囲を拡大しようとするが、それに対する批判も強い。金澤は、このような実務における運用は、「目的犯における目的の意義に照らしても疑問がある上、あえて妨害目的を要求することで処罰範囲の限定をはかった立法当時の趣旨にもそぐわない」⁷²⁾と批判する。松宮孝明は、『『通行妨害目的』危険運転致死傷罪もまた、行為を意味づける『目的』を有する傾向犯に属するものと考えられる。ゆえに、正犯者と共に単独正犯については、この『目的』は、『未必的認識』では足りないと解される」⁷³⁾と述べている。岡本昌子も、前記大阪高裁判決の通行妨害目的を認める理論構成を批判し、それにより「本罪の立法趣旨より処罰範囲が広がる可能性がある」⁷⁴⁾と懸念する。

他方で、伊藤亮吉は、やむを得ない危険回避の場合と目的とを別個で考えるべきと主張する。伊藤は、「本判決は……『自分の運転行為によって通行の妨害をきたすことが確実であることを認識していれば、後方からあおられるなどして自らに対する危険が生じこれを避けるためやむなく危険接近行為に及んだ場合であっても本件罪が成立することにな』」⁷⁵⁾として確定的認識説を批判する。しかし、確定的認識説は（さらには、積極的意図説も）、そのような場合にまで本罪の成立を認める趣旨ではなく、緊急避難等の違法性阻却の余地は当然認められるものであり、さらに、立法趣旨

72) 金澤・前掲（注56）179頁。

73) 松宮孝明「危険運転致死傷罪における『通行妨害目的』の意味」新・判例解説 WATCH 22号（2018年）179頁。

74) 岡本昌子「刑法208条の2第2項前段の『人又は車の通行を妨害する目的』（東京高判平成25・2・22）」判例セレクト2013〔I〕（2014年）32頁。

が、『何らかの事情でやむなく走行車線を変更し』た場合には目的は認められないとするとおり、故意や通行妨害目的が否定されることも考えられる。そうであれば、この問題は、目的の内容の問題とは関係なく別個の問題として処理することができ、また、そうすべきであろう」(出典表示等は割愛した——筆者注)⁷⁵⁾とする。

そのほかにも、学説において、前記大阪高裁判決と異なる見解を唱えるものが多い。岡部雅人は、目的犯を、①通貨偽造罪や文書偽造罪のような「後の行為を目的とする犯罪」、②虚偽告訴罪等の「結果を目的とする犯罪」、③「未遂犯」の3つに分類し、本罪における妨害目的は、「その存在が法益侵害の危険性に影響を及ぼすものとは言い難いから、同罪は、②『結果を目的とする犯罪』に分類され」とする。本罪の目的は、「確定的故意と同義ということになる。……したがって、この要件が、客観的な妨害行為につき未必的な認識・認容があるにとどまる場合を処罰の対象から外すものであることからすると、客観的な妨害行為についての認識・認容が確定的なものである場合には、他車の自由かつ安全な通行の妨害を積極的に意図するものとして、『通行を妨害する目的』を認めてよいことになる」と結論付ける⁷⁶⁾。

曾根威彦は、通行妨害目的要件の解釈として、「行為の客観的危険性(違法性)の観点からも本罪の重い処罰を基礎づけるためには、解釈論上、本罪の実行行為を『妨害の危険のある』接近行為に限定したうえで、主観的要件としてはその認識で足りる」と解し、妨害目的を独立の主観的違法要素として構成すべきでなく、むしろ「妨害結果に至る客観的危険性があり、かつ、その事実を認識しているのであれば、緊急避難等に当たらない限り、たとい行為者に積極的な妨害目的が認められないとしても、そのよ

75) 伊藤亮吉「〔平成29年度重要判例解説〕危険運転致死傷罪にいう『通行を妨害する目的』の意義」ジュリスト臨時増刊1518号(2018年)166頁。

76) 岡部雅人「妨害運転致死傷罪にいう『人又は車の通行を妨害する目的』(東京高判平成25年2月22日高刑集66巻1号3頁)」愛媛法学会雑誌41巻1・2合併号(2015年)157-158頁。

うな危険な接近行為は法的に許されないというべき」⁷⁷⁾であるとする。

松尾誠紀も、「目的要件が当該犯罪の成立範囲を限定するために設けられた付加的な要件であることからすると、……（判例——筆者補充）の理解がいずれも本罪の成立範囲の限定を成し遂げている以上、直ちに否定されるべきものではない。目的要件の解釈において問われるべきは、どの範囲に当該犯罪の成立範囲を限定すべきなのか、そしてその実現すべき成立範囲を目的要件の解釈に適切に落とし込むことができているのかである。」と指摘する⁷⁸⁾。そのうえで、「本罪の成立範囲を実現するためには、通行妨害目的要件を、一部の事例を本罪の成立範囲から除外する機能を持つものと理解すること、すなわち『引き算の構成』で理解するのが有効である」と主張し、「引き算の構成」に基づく危険運転致死傷罪の成否に関わる要素を、「絶対的肯定要素：通行妨害の積極的意図」、「相対的否定要素：通行妨害の未必的認識」、「絶対的否定要素：やむを得ない状況」と位置付けることができるとする⁷⁹⁾。その理由は、「通行妨害目的要件を『引き算の構成』に基づき、単純な未必的認識に基づく事例を本罪の成立範囲から除外するために機能するものと捉えれば、積極的意図ないし確定的認識の存在によって形作られた本罪の成立範囲というものは、積極的意図ないし確定的認識があること自体により基礎づけられたものではなく、単純な未必的認識の事例ではないという事実の範囲によって基礎づけられたものであるといえる。……通行妨害目的要件が、単純な未必的認識に基づく事例を本罪の成立範囲から除外するために機能するものなのだとすれば、そこでは、未必的認識ではないということにこそ意味があるのであって、確定的認識は未必的認識ではないことの反射的な結果にすぎない。このようにして、『引き算の構成』を採ることで、本罪の成立範囲を積極的に根

77) 曾根威彦『現代社会と刑法』（成文堂、2013年）244頁。

78) 松尾誠紀「危険運転致死傷罪（4号型妨害運転類型）における通行妨害目的要件の機能とその意義」法と政治71巻2号（2020年）377頁。

79) 松尾・前掲（注78）393-394頁。

抛づけることができるのである。」⁸⁰⁾という。

(4) 考 察

現在の判例は、一般的に、妨害目的について必ずしも積極的意図を必要としておらず、危険回避のためやむを得ないような状況等でない限り、他の目的に付随して他車を妨害することとなる認識している場合も含むとしている。しかし、「目的」という言葉の本来の意味からすれば付随結果を含めるべきではない。

このような付随結果を目的として取り込む時は、「目的」という文言そのものの解釈上の問題がある一方で、これを排除すれば、結局他の目的に付随して妨害結果が生じるような場合に本罪が成立しないことになり、妥当ではないという考え方が前記大阪高判平成28年12月13日の発想の根底にあると思われる。

もっとも、この判例は、他車への妨害を積極的に意図する場合のほか、もっぱら逃走することを目的している場合においても、その結果他車への妨害となりうることを未必的に認識している場合をも本罪における「妨害目的」に当たるとする。そのような結果発生認識の程度が問題となり、これを確定的なものに限定するなど、高い妨害可能性の認識を要求すれば、慎重な者ほど不利に取り扱われることとなる。逆に言うと、危険予測をせず、いい加減な者が寛大に取り扱われるという問題に留意すべきである。この点、大阪高裁の問題意識は重要であろう。

しかしながら、例えば、6号の場合、あおり運転の被害者が他の運転者を妨害することとなることを認識しながらも追跡から逃れるため高速道路で急停車したところ、後続車が追突した場合において、他の交通関与者を妨害することとなる（確定的な、ないしは未必的な）認識があるところ、これをもって妨害目的を認めるという結論は不当に思える。前記大阪高判の

80) 松尾・前掲（注78）399-397頁。

見解によれば、このような場合は「危険回避のためやむを得ないような状況」の有無を判断することとなるが、個別具体的判断によらざるを得ないし、アンバランスが生じる可能性がある。

また、積極的意図を不要とする判例は、「危険回避のためやむを得ないような状況」においては妨害目的が認められないとするが、このような場合には、自己の危険回避行為が他の自動車の通行を妨害することを認識してなお行動に出たとしても、緊急避難が成立する可能性があることを鑑みれば、確定的認識があっても本罪の違法性が阻却される場合はある。しかし、伊藤が指摘するように、危険回避状況の有無は、本来、通行妨害目的の判断枠組みに取り込むのではなく、違法性阻却の面において考慮されるべきものである。

そもそも、通行妨害目的という限定は、やはり正当な目的が認められないものの、妨害を積極的に意図していない、本罪の適用を受けるほどの悪質性・危険性がないもの、すなわち危険運転致死傷罪の当罰性のない運転行為を排除しようとする趣旨であることから、本罪における通行妨害目的は、行為者の通行妨害の積極的意図が必要であると思われる。したがって、危険回避のためのやむを得ない妨害運転行為は、他車への妨害を意図しておらず、妨害認識の程度にかかわらず、本罪がいう妨害目的とは認められないため、本罪の構成要件を満たさない。この限りで、緊急避難の成立の可能性は問題とならない。

他方で、本罪における妨害目的の認定は、それを基礎づける確定的認識が必要とする点からすれば、妨害目的は、中間結果である他車の妨害に対応する認識を前提とし、単なる超過要素とも異なる。

第5節 所定の危険運転行為と死傷結果との因果関係

危険運転致死傷罪において、所定の危険運転行為と死傷結果との因果関係が必要とされる。その因果関係は、実行行為の危険性が結果に現実化した関係、すなわち危険の現実化であると一般的に解されている。

立案関係者は、同罪の因果関係につき、「危険な運転行為をした結果、人の死傷という結果が生じたことが必要であり、自動車の直前への飛び出しによる事故など、結果の発生が運転行為の危険性とは関係ないものについて、因果関係がない」⁸¹⁾と説明される。

このような場合、行為時に認識しえない被害者の死傷結果は、およそ運転行為の危険性が現実化したものとはいえないからである。

(1) 行為後の介入事情と因果関係

危険運転致死傷罪では、一般的に妨害運転行為から直接死傷結果が生じることが予定されている。これに対し、①妨害運転により被害者自身が高不適切な回避行為を行った場合や、②妨害行為の後に行動者や被害者の行為が介入するなど、介入事情がある場合が存在する。そういった場合に、危険運転致死傷罪の因果関係が認められるかが問題となる。

一般的に、条件説による広すぎる帰責範囲を限定するため、結果犯ないし結果的加重犯における因果関係は相当因果関係説が有力であったが、その判断基底および基準が曖昧であるとの批判がなされた。例えば、予見可能性がないものの、結果への寄与度が小さい介入事情が存在する場合においては、実行行為が結果発生に大きく寄与しているため、結局行為そのものの危険性を考慮に入れる必要があった。そこで、相当因果関係説をより精緻化し、具体的な判断を可能にしたのが危険の現実化説である⁸²⁾。危険の現実化説は、行為の危険性が結果に現実化したといえる場合に因果関係を肯定することにより、行為後の介入事情の結果発生に対する影響力について具体的に判断することを可能にした。

明言されていないものの、危険の現実化を採用したと理解される判例として、①のように、被害者の不適切な行動が死傷結果に影響した事例に関

81) 井上ほか・前掲(注8)43頁。

82) 安達光治「因果主義の限界と客観的帰属論の意義」刑法雑誌48巻2号(2009年)222-223頁。

し、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）で、最高裁は、被告人の過失行為それ自体「でき死させる結果を引き起こしかねない危険性を持つものであり」、被害者の不適切な行動は「被告人の右行為から誘発されたもの」であるとして、被告人の行為と被害者の死亡との因果関係を肯定し、業務上過失致死罪の成立を認めた。

2002年常磐高速道路追突事件においても、最高裁は、「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。」として、いずれも「誘発」という文言が使われている。しかし、被害者の不適切な行動という介在事情が、被告人の実行行為に「誘発」されたか否かは、明確な基準は存在せず、直観的な判断になりかねない。

その後、判例においても、航空管制官便名言い間違い事件（最決平成22年10月26日刑集64巻7号1019頁）、三菱自工タイヤ脱落事件（最決平成24年2月8日刑集66巻4号200頁）判決は「危険の現実化」について明示的に言及しているものの、とくに後者については、ハブの破損は摩耗による可能性があることから、死傷事故の発生を、ハブの強度不足によるリコールを行わなかったという注意義務違反に帰属できるかどうか争われた。このように、結果に対して他の原因が存在している場合に、行為者の行為の危険性が結果に現実化したといえるかが問題となる。すなわち、危険の現実化説は、相当因果関係説を精緻化したものであるはずであったにもかかわらず、第三者の不適切な行為が介在している場合等に、いかなる場合に行為の危険が結果に現実化したと言えるかについて、従来同様に不明確な部分もそのまま含んでおり、明確な解決が得られるわけではない。

さらに、留意すべきは、以上のものはすべて過失犯に関する判例である点である。結果的加重犯に関しては、責任主義の観点から、その重い法定刑が設定されている。それゆえ、過失犯より一層高められた基準として、結果を基本行為に帰属させるための法的な因果関係を認めるには、所定の

基本行為に内在する独自の類型的危険が求められるべきであるという「危険性説」に基づき、「直接性の法理」が提唱され、そういった介在事情の寄与度は直接性の中で判断されていくこととなる。

(2) 結果的加重犯と直接性説

危険運転致死傷罪の性質について、結果的加重犯か否かについて争いが存在するが、一般的に、本罪は妨害運転行為を基本犯とし、それによって死傷結果が引き起こされた場合に適用される特殊的な結果的加重犯と解される。立案関係者も、結果的加重犯に類する構造のものと説明する。したがって、本罪が成立するには、妨害運転行為と死傷結果の間に因果関係が必要とされるものの、その加重結果につき、過失を必要としないのは判例の見解によれば、行為に内在する危険性が結果に現実化した（結果の現実化）と認められれば足りるのである。

ところで、本罪について、危険の現実化という因果関係が存するだけでは足りず、行為と加重結果との間に妨害行為と死傷結果との間により一層の緊密な関係が必要であるとして、直接性を要求する見解が主張される⁸³⁾。すなわち、一般的な因果関係が認められることを前提に、所定の基本行為から死傷結果との直接性を必要とする。

山本光英は、「結果的加重犯において基本行為と加重結果との間にいかなる関係が必要とされるかとの問題は、……わが国においては、この点に関して、大別すれば、第1に因果関係の存在することで足りるとする見解、第2に因果関係のほか加重結果の発生について行為者に過失または予見可能性があったことをも必要とする見解に分かれる。」に対して、ドイツにおいては、因果関係については一貫して条件説を採用しつつ、結果的加重犯については因果関係とは異なる次元でその成立を限定しようとして試みられてきたという⁸⁴⁾。また、従来では、「結果的加重犯は、基本

83) 例えば、松宮・前掲（注2）175-178頁、高橋・前掲（注28）147-160頁等がある。

84) 山本光英「結果的加重犯における『直接性』要件について（有岡繁教授退官記念）」

犯と加重結果との間に条件説の意味における因果関係があること、および、加重結果につき行為者に過失のあったことが要件とされているのであり、かつ、本来はこれをもって足りることになる。しかしながら、近年、ドイツにおいては、判例および学説の多くは、結果的加重犯の場合、基本犯と加重結果との間に『一層密接な関係（eine engere Beziehung）』が認められることを要求している。すなわち、行為者の主観面に関する『過失』要件のみならず、さらに客観面として因果関係のほか、基本行為と加重結果との間の『直接性（Unmittelbarkeit）』関係ないし『直接的関係（unmittelbarer Zusammenhang）』が存在することが必要とされるのである。⁸⁵⁾と述べる。

直接性説は、ドイツのライヒ裁判所及び連邦通常裁判所の判例を通して確立され、結果的加重犯が特有の不法内容（構造）を有する犯罪類型であることを前提とし、その特殊性に相応した結果の実現だけを結果的加重犯として処断しうとするものである⁸⁶⁾。「故意犯と過失犯の観念的競合を超える処罰を正当化するには、行為と結果の間の因果関係だけでなく、それに加えて、基本犯に内在する特殊な類型的危険性が、直接に、そのまま重い結果として実現したか否かを検討すべき⁸⁷⁾」と説明される。

この点、ドイツでは、連邦通常裁判所第三刑事部1970年9月30日判決（BGH NJW 1971, 152=JR 1971, 205）は、被告人が、二階で、女中に暴行を加え、傷害を負わせたところ、おびえた被害者が、被告人のより以上の攻撃を避けるために、部屋の窓を通してバルコニーへ逃げようとしたが、誤って窓から転落し、死亡した事件について、直接性の要求を前提とした判断を示した。この事件で陪審裁判所が傷害致死罪（ドイツ刑法226条）の成立を認めたのに対し、第三刑事部は、被告人の殴打行為と被害者の死亡との

↘山口経済学雑誌2巻（1999年）513-514頁。

85) 山本・前掲（注84）514-515頁。

86) 丸山雅夫『結果的加重犯論』（成文堂、1990年）152頁。

87) 榎本桃也『結果的加重犯論の再検討』（成文堂、2011年）88頁。

条件関係があるとしながらも、直接性を否定し、過失致死罪（222条）と傷害罪（223条）の観念的競合にとどまるとした。これに関し、第三刑事部は、226条の意義と目的からは、傷害行為と死の結果との間には、条件説による因果関係が予定している以上の緊密な結びつきが必要であり、本条は、傷害に内在する加重結果発生についての固有の危険性をはばむために規定されたものであるという。その上で、第三者ないし被害者自身の行為が介入することによって初めて直接的に死の結果が生じた場合には、立法者によって予定された基本構成要件（刑法223条〔傷害罪〕）に固有の危険性は実現しなかったものであると判示した⁸⁸⁾。

ところで、丸山雅夫は、結果的加重犯に関しては、二つの立場に見解が分かれるという。まず、①基本犯と加重結果との間に特別な内在的連関を認めない見解であり、これは、とりわけ故意犯（基本犯）と過失犯（加重結果）とが単純に積み重ねられた、故意——過失結合として結果的加重犯を理解する。これに対し、②基本犯と加重結果との間に密接な連関があるものとして結果的加重犯を理解する見解がある。この見解は、結果的加重犯という犯罪類型として規定されている犯罪とそうでない犯罪とを比較して考察し、さらに、結果的加重犯の成立史を考察することによって、結果的加重犯は、基本構成要件のうちに加重結果発生についての固有の危険性が内在するという、それ自体固有の構造を有する犯罪類型であると考える。前記連邦通常裁判所判決は、後者の立場に与することを明示していると説明される⁸⁹⁾。また、同判決は、「結果的加重犯における法定刑のもつ苛酷さを意識し」⁹⁰⁾、傷害致死罪における因果関係を厳格に判断しているとされる。

しかし、刑法上の因果関係については、一般的に、ドイツでは条件説が

88) 丸山雅夫「5 結果的加重犯と『直接性』」堀内捷三・町野朔・西田典之編『判例によるドイツ刑法（総論）』（良書普及会、1987年）21-23頁。

89) 丸山・前掲（注88）25-26頁。

90) 丸山・前掲（注88）26頁。

原則とされているところ、日本においては相当因果関係説、ないし危険の現実化説が採られている。すなわち、ドイツでは広く肯定されてしまう因果関係の限定を図り、「結果的加重犯の成立範囲を、その固有の不法内容に即して限定しようとする」⁹¹⁾直接性が説かれるようになったのであり、それが、直接性説が日本において有力に主張されていない背景と考えられる。

しかし、危険運転致死傷罪は、責任主義の下、あくまでも死傷結果に対する認識・認容がないことを前提に、従来過失犯として処罰されていた特別に危険かつ悪質な運転行為を類型化したうえ、それをより重く処罰するために設けられたものであることを鑑みれば、死傷結果は所定の危険運転行為に内在する危険性、すなわち危険運転行為固有の不法内容に直接起因するものでなければならない。本罪の処罰対象以外の運転行為やその他の介在事情については、たとえ一般的に危険・悪質なものとして評価でき、死傷結果の発生とのつながりが存在するとしても、それが本罪所定の行為における特殊な危険性とは同視できないことから、むやみに加重結果の帰属を肯定すべきではない。

さらに、危険運転致死傷罪と過失運転致死傷罪は、死傷結果の発生が所定の「危険運転行為」に起因するものか否かによって、単に故意犯か過失犯かの差異のみならず、量刑においてもアンバランスをもたらす。危険運転致死傷罪に規定する危険性のある運転行為のみに本罪の処罰対象に限定し、適用に慎重を期すためにも、本罪における結果の帰属は、一般的な因果関係（因果的なつながり）の存在を前提に、基本行為と加重結果との間に結果的加重犯の特別な帰属要件としての直接性が認められねばならない。それが認められない場合には、加重結果の行為者への帰属が否定されるというべきである。

91) 榎本・前掲（注87）88頁。

(3) 結果的加重犯として理解しない学説

上述のような理解に対し、古川伸彦は、危険運転致死傷罪を結果的加重犯と解釈することに反対する。古川は、危険運転致死傷罪創設の趣旨について、自動車運転行為による死傷事犯につき、従前当然視されてきた、故意犯か過失犯かという二者択一を改め、特殊危険・悪質な行為を過失犯に「落ちる」前に掬い上げるようとする点にあると指摘したうえで、基本犯（故意犯）の結果的加重ではなく、元来過失犯であるが、その行為態様が所定の危険運転行為に当たることを条件とした特別な加重類型であると主張する⁹²⁾。そのため、妨害行為と被害者の死傷結果との間に因果関係があれば足り、妨害行為と死傷結果との直接的な因果関係が必要であるということには判例上の根拠がないことも理由に、直接性を不要とする⁹³⁾。

このように、古川は、危険運転致死傷罪を過失犯に対する特別な加重類型であるとするが、本罪は、所定の危険運転行為を故意に行う点を踏まえると、単なる過失犯として捉えることはできないはずである。故意犯である危険運転致死傷罪は、本来過失犯とは異なるものであり、星周一郎が述べるように、両者は刑法理論として「大が小を兼ねる」関係ではない⁹⁴⁾。その意味で、古川の見解は妥当とは思われない。

単なる過失犯の加重と理解する古川の見解と異なり、宮川基は、本罪を故意行為と過失行為が結合した特殊の犯罪形式と解すべきと主張する。そのうえで、危険な運転行為と事故直近の過失行為との間に条件関係がない場合に、「危険運転行為の危険性が死傷結果に実現したとはいえないにもかかわらず、危険運転行為と結果との間の因果関係を肯定すると、本罪の違法性は危険運転行為に尽き、死傷結果は単なる客観的処罰条件に過ぎなくなる。したがって、本罪を結果的加重犯と把握するか否かにかかわら

92) 古川伸彦「あおり運転と危険運転致死傷罪（特集 危険運転致死傷罪をめぐる諸問題）」
刑事法ジャーナル60巻（2019年）13頁。

93) 古川・前掲（注92）12-13頁。

94) 星周一郎「危険運転致死傷罪の拡大の意義と課題（特集 自動車運転死傷行為等処罰法の動向）」
刑事法ジャーナル52巻（2017年）6頁。

ず、危険運転行為と死傷結果との間に、……直接性の要件を要求すべきである」とする。さらに、「通行妨害危険運転致死傷罪（刑法旧208条の2第——筆者補充）2項前段）につき、相手方の通行を妨害する目的で、車の直前に進入したところ、行為者がその存在を認識していなかった歩行者に衝突して死亡させた場合には」、危険運転行為と死亡結果との間に相当因果関係及び危険の直接的な実現が認められるため、因果関係を否定するには、「規範の保護目的の理論を用いる必要がある。」と結論付ける⁹⁵⁾。

小島も、宮川と同様に、結果的加重犯を参考にしつつ、「危険運転致死傷罪を危険運転行為の部分についての故意犯とそれ以外の部分についての過失犯の結合形態であると理解し、かつ、過失犯における予見可能性について具体的予見可能性を要求する見解」に立ち、「危険運転行為と死傷結果との間の因果関係の（基本的）重要部分については予見可能性が必要」とする⁹⁶⁾。

しかしながら、結果的加重犯について、ドイツにおける刑法理論では、それを本来故意行為と過失行為とのコンビネーションであると一般的に理解されている⁹⁷⁾ことから、このような見解は結果的加重犯の本質を再確認しているにすぎない。この点において、その理解は、結果的加重犯と異ならない。しかしながら、結果的加重犯は、その法定刑の重さから、責任主義に基づき、基本行為に重い結果に対する類型的危険性が要求される。この思い法定刑について、危険運転致死傷罪を単なる故意と過失の結合という理解では説明できない。本罪は、特に死傷の危険がある運転行為を重処罰するため、死傷結果の危険を内包している基本行為ゆえに重い法定刑を正当化するものであり、加重結果につき過失があるだけで足りるとすれば、本罪の法定刑の重さが根拠づけられない。

95) 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）76-77頁。

96) 小島・前掲（注66）48頁。

97) 西原春夫監訳『イエシェック＝ヴァイгент ドイツ刑法総論〔第5版〕』（成文堂、1999年）192頁（関哲夫・訳）、445頁以下（神山敏雄・訳）。

また、宮川は、前記歩行者の事例において、「規範の保護目的の理論を用いる必要がある」とするが、そのような場合では、結果的加重犯という理解の下、因果関係を妨害運転の対象となる者の生命・身体の危険から直接生じる必要があるとする直接性説と解するならば、行為者は歩行者の存在すら認識していなかったことから、直接性が否定されるべきであり、危険運転致死傷罪は成立しないこととなる。

危険運転致死傷罪は、基本行為が刑法上の罪として規定されていないという問題を抱えながらも、責任主義の下、法定刑の重さ、また一般の過失犯よりも保護目的が限定されていること等から、特殊な結果的加重犯という構成を採らざるを得ないだろう。

第 4 章 2017年東名高速道路事件と危険運転致死傷罪

第 1 節 事実の概要

被告人は、普通乗用自動車運転し、高速自動車国道第一東海自動車道（通称東名高速道路）を進行中、パーキングエリアにおいて A から駐車方法を非難されたことに憤慨し、同人が乗車する A の妻である B 運転の普通乗用自動車を停止させようと企て、同車の通行を妨害する目的で、時速約 100km で被害車両を追い越してその直前に車線変更し、減速して著しく接近させるといった執拗な妨害行為を 4 回行った後、被害車両の直前に進入して停止し、追い越し車線である第 3 通行帯に停止を余儀なくさせた。その後、自車から降りて路上で A の胸ぐらをつかむなどの暴行、脅迫を加えた後、被告人車両に同乗していた女性の説得によって同車両に戻ろうとしたところ、後方から進行してきた大型貨物自動車前部を A 及び B の長女、次女である C 及び D が乗車していた B 運転車両後部に衝突させ、B 運転車両付近にいた A 及び B をそれぞれ死亡させるとともに、C 及び D にそれぞれ傷害を負わせた。

具体的に、差戻前第 1 審裁判所が認定した事実は、以下のとおりである

（一部省略，一部変名を改変したところがある。以下裁判所判決についても同じ。）。

被告人は，助手席に当時交際していた甲を乗せ，片側3車線の東名高速道路下り線を走行中，eパーキングエリア売店南側出入口前の身体障害者用スロープ付近の道幅4.6mの通路左側に被告人車両を駐車し，歩道で喫煙していた。

Bは，前記eパーキングエリアでAと運転を交代して，助手席にC，2列目助手席側にA，3列目にDが乗車するB運転車両の運転を始め，通路上に駐車していた被告人車両の右側を低速で通過した際，Aは，B運転車両左側スライドドアを開けて被告人に対し，「邪魔だ，ボケ。」と怒鳴って駐車方法を非難した。

被告人は，Aから非難されたことに憤慨し，B運転車両を停止させて文句を言おうと考え，被告人車両を運転してB運転車両を追跡し，B運転車両の後方に追いつき，パッシングしたり蛇行したりした。

被告人車両は，第2車両通行帯を走行中のB運転車両を時速約100kmで第1車両通行帯から追い越して，B運転車両の直前の第2車両通行帯に車線変更した後，減速して著しく接近した。B運転車両が被告人車両との衝突を回避するために第3車両通行帯に車線変更すると，被告人車両は，B運転車両の直前に第2車両通行帯から時速約100kmで車線変更した後，減速して著しく接近し，B運転車両が衝突を回避するために第2車両通行帯に車線変更すると，B運転車両の直前に第3車両通行帯から時速約100kmで車線変更した後，減速して著しく接近した。さらに，被告人車両は，被告人車両との衝突を避けるために第3車両通行帯に車線変更したB運転車両の直前に第2車両通行帯から時速約63kmで車線変更した後，時速約29kmまで減速して著しく接近した（以下，上記被告人の一連の運転を「4度の妨害運転」という。）。

被告人車両は，その後も減速して，第3車両通行帯上で停止し，その後方約2.2m地点にB運転車両が停止した。そのいずれの車両もエンジンをかけていたがハザードランプを点滅させず，両車両ともテールランプを点灯させていただけであった。

被告人は、両車両が停車した後、被告人車両から降車し、スライドドアが開いていたB運転車両2列目助手席側付近へ歩いて行き、Aに対し、「けんか売ってんのか。」「海に沈めるぞ。」「車の方に投げるぞ。」「高速道路路上に投げてやろうか。」「殺されたいのか。」などと怒鳴りながら、Aの胸ぐらをつかんで……車外に引っ張り出そうとしたり、B運転車両内に上半身を乗り入れてAを車内に押し倒したりした。

これに対し、Aは、「けんか売ってません。すみません。」などと謝罪し、車外に引きずり出されないように、車内にしがみついたり踏ん張ったりし、BやCは、座っていた席から、Aが車外に引きずり出されないように、Aの腕や手をつかみ、被告人に対し、謝罪し、やめるように言うなどした。

甲は、被告人車両から降りてB運転車両付近にいた被告人に近づき、被告人の腰を両手で引っ張ったり、やめるように言ったりした後、泣き出したCをなだめ、子供がいるからやめるよう被告人に言った。

すると、被告人は、Aから手を離し、被告人車両に歩いて戻ろうとし、甲も後から付いて行った。

丁は、大型貨物自動車（以下「丁運転車両」という。）を運転し、時速約91kmで走行中、B運転車両の後方最大約53.8m地点で同車両に気付き、急ブレーキをかけると同時に左にハンドルを切ったが、B運転車両後部に衝突し、更にB運転車両の左側部及び丁運転車両が前方に停止していた被告人車両の後部に衝突し、いずれかの車両がB運転車両付近にいたA及びBに衝突した。

本件事故により、A及びBが死亡し、C及びDが負傷し、被告人及び甲も負傷した。

第2節 裁判所の判断

(1) 差戻前第1審判決

本件では、停車後に事故が起きた場合に危険運転致死傷罪が適用されるかが争点となった。

横浜地判平成30年12月14日 LEX/DB25570337 は、被告人が、高速道路上で被害者運転車両の通行を妨害する目的で危険運転行為をし、さらに、走行する同車の直前に自車を停止させた行為自体は、「重大な交通の危険を生じさせる速度で自動車を運転する行為」とは認められないとしつつ、被告人の当該危険運転行為と被害者らの死傷結果の間に因果関係を認め、危険運転致死傷罪の成立を肯定したのである。

とりわけ、裁判所は、① 直前停止行為の構成要件該当性、② 被告人の運転と死傷結果の因果関係の有無の二点を問題とし、以下のような判断を示した。

争点①について、「自動車運転処罰法2条4号所定の重大な交通の危険を生じさせる速度（以下「速度要件」という。）とは、通行を妨害する目的で特定の相手方に著しく接近した場合に、自車が相手方と衝突すれば大きな事故を生じさせると一般的に認められる速度又は相手方の動作に即応するなどしてそのような大きな事故になることを回避することが困難であると一般的に認められる速度をいい、その下限は概ね時速約20kmないし30km程度である。こうした速度要件は、重大な交通の危険を生じさせる速度に至らない速度で割込み運転を行った場合のように重大な死傷の結果を発生させる危険が類型的に高いとまではいえない運転行為を本罪の処罰対象から除外し、本罪の重い処罰に値する程度の当罰性を有する行為を限定する趣旨で設けられている。（原文改段）そうすると、直前停止行為、すなわち、時速0kmで停止することが、一般的・類型的に衝突により大きな事故が生じる速度又は大きな事故になることを回避することが困難な速度であると認められないことは明らかである。……よって、被告人の直前停止行為は同条号の実行行為には当たらない。」と判示された。

争点②について、「まず、……被告人は、パーキングエリアでAから非難されたことに憤慨し、B運転車両を停止させてAに文句を言いたいとの一貫した意思のもとで、それ自体B運転車両及びその他の車両の衝突等による重大な人身事故につながる重大な危険性を有する4度の妨害運転に及

んだ。そして、被告人は、4 度目の妨害運転後にも減速を続けて自車を停止させたものであるから、直前停止行為は 4 度の妨害運転と密接に関連する行為といえる。……次に、……B 運転車両が 4 度の妨害運転によって第 3 車両通行帯上に停止し、かつ、停止を継続したことが、不自然、不相当であるとはいえない。……そして、両車両が停車した後、被告人が B 運転車両に近づき A に対して胸ぐらをつかむ暴行を加えたり文句を言ったりしたことも、B 運転車両を停止させて A に文句を言いたいとの被告人の妨害運転行為開始当初からの一貫した意思に基づくものと認められるから、やはり 4 度の妨害運転と密接に関連する行為といえる。……さらに、高速道路を走行する車両は、通常、車線上に停止車両がないことを前提に走行しているのであるから、B 運転車両の後続車は停止車両の確認が遅れがちとなり、その結果、後続車が衝突を回避する措置をとることが遅れて追突する可能性は高く、かつ、一旦そのような事故が発生した場合の A らの生命身体に対する危険性は極めて高かったと認められる。……また、本件事故は、被告人車両及び B 運転車両が停止してから 2 分後、被告人が A に暴行を加えるなどした後、被告人車両に戻る際に発生したもので、前記の追突可能性が何ら解消していない状況下のものであった。」等を踏まえ、「本件事故は、被告人の 4 度の妨害運転及びこれと密接に関連した直前停止行為、A に対する暴行等に誘発されて生じたものといえる。そうすると、A らの死傷結果は、被告人が B 運転車両に対し妨害運転に及んだことによって生じた事故発生の危険性が現実化したにすぎず、被告人の妨害運転と A らの死傷結果との間の因果関係が認められる。」と判示された。

(2) 控訴審判決

東京高判令和元年12月6日高刑速（令1）号339頁は、原審の訴訟手続には判決に影響を及ぼすことが明らかな法令違反があるとして、原判決を破棄差し戻しながらも、危険運転致死傷罪の適用の可否について言及している。

とりわけ、① 本件因果関係の前提となる実行行為の範囲、および ② 本

件因果関係の有無を問題とした。

争点①について、原判決の「直前停止行為が速度要件を満たさず、本件の実行行為に当たらないとした判断に誤りはない。」と判示された。

争点②について、本罪における因果関係は危険の現実化に基づいて判断されると確認したうえで、「本件妨害運転は、高速道路上で時速約100km又は約63kmの速度で4回にわたり被害車両の直前に進入し、減速して同車に接近することを繰り返したというものであって、それ自体、被害車両に無理な車線変更や急減速による回避行動を余儀なくさせ、高速で走行してくる後続車両による追突や他の車両との接触等による重大な事故を引き起こす高度の危険性を内包する行為であるといえる。さらに、このような危険性を省みることなく、高速道路上で執拗に被害車両の直前への進入等を繰り返す行為は、被害車両の運転者に対し、強引に停止を求める強固な意思を示威するものであって、同人らに多大な恐怖心を覚えさせ、焦燥あるいは狼狽させるものであるから、このような一連の本件妨害運転は、それ自体同人にハンドル操作等の運転方法を誤らせる行為を惹起する危険性を有するにとどまらず、上記のとおり停止を求める被告人車両を振り切ってこれに応じないことが、不可能ではないとしても、著しく困難であることから、高速道路の第3車両通行帯上に自車を停止させるという、極めて危険な行為以外に他に採るべき手段がないと判断することを余儀なくさせるものといえる。……被害車両の停止は、……被告人の直前停止行為を直接の契機とするものではあるが、本件妨害運転自体が有する被害車両の運転者に与える上記の影響が直接に作用して生じた結果とみることができる。さらに、本件死傷の結果は、このような被害車両の停止という事態が、……Aに対する暴行等という被告人自らの行動によって増強され継続された結果、後続車両の追突の危険性が高められて顕在化したものとみることができるから、……（停車強制及び暴行の——筆者注）介在事情は異常なものとはいえず、本件因果関係を肯定する上で支障となるものではないと解すべきである。」と判示された。

(3) 差戻審判決

横浜地判令和 4 年 6 月 6 日 LEX/DB25592990 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であるとして、危険運転致死傷罪の成立を認めた。

因果関係について、「本件妨害運転と A らの死傷結果との間の因果関係については、A らの死傷結果が本件妨害運転の危険性が現実化したものといえればこれを認定することができる。」ことを前提に、本件妨害運転の危険性および異常な介入事情の有無を問題とした。

裁判所は、「……（被告人の——筆者注）運転態様に照らすと、本件妨害運転は、それ自体、A 車両と、先行する……車両のみならず後続車両との衝突等による重大な交通事故を招く客観的な危険性を有していたといえる。」としたうえで、「上記運転態様によれば、本件妨害運転は、A 車両の運転者に対して、停止を求める被告人の強い意思を示すとともに大きな恐怖感を抱かせ、焦りや狼狽等により冷静な判断を困難にさせるものであり、そのような心理状態に陥った A 車両の運転者をして、本件妨害運転から回避し、あるいはその継続を断ち切るために、高速道路上に自車を停止させるという極めて危険な行為を選択させ、さらには、停止した A 車両に後続車両が追突するという重大な事故を招く高い危険性を有するものであったといえることができる。」として、「B による A 車両の第 3 通行帯上で停止……、その後の丁車両の追突による本件事故……及びこれによる A らの死傷という主たる事実経過に着目すると（なお、本件妨害運転から丁車両の追突まで約 2 分 30 秒しか経過していない。）、A らの死傷結果は、本件妨害運転の危険性が現実化したものと見る……。」とした。

もっとも、裁判所は、妨害運転後の複数の介入事情について、「本件の因果関係が否定されるような異常な介入事情といえるかを検討する。」とするが、いずれも異常な介入事情として認められず、「以上から、本件妨害運転は、対象となる A 車両を高速道路の第 3 通行帯上に停止させて、後

続車両による追突事故を招く危険性が高いものであったところ、本件妨害運転によってA車両が停止し、その後、丁車両が追突したためAらの死傷結果が生じたものであって、このような主要な事実経過に着目すれば、A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見ることができる。加えて、前記のとおり、この間に生じた各事情を併せて検討しても、本件の因果関係が否定されるような異常な介在事情は認められないから、結論は変わらない。」として、「本件妨害運転とAらの死傷結果との間には因果関係を認めることができる。」と結論付けた。

第3節 学 説

（1）危険運転致死傷罪の成立を肯定する見解

① 停車強要行為がそのまま危険運転に含まれるとする見解

自動車運転死傷行為等処罰法2条4号の規定により、妨害運転型の危険運転致死傷罪の条文には、「自動車を運転する行為」という文言が存在するが、「運転」という言葉の定義を広くとらえ、乗車してから降車するまでの間が全て「運転」に含まれるという考え方が存在する。本件の場合、検察は、この見解を採り、停車を強要する行為も2条4号にいう「運転」に該当するため、つまり、速度ゼロの場合でも危険運転の実行行為に該当し、危険運転致死傷罪が適用されるべきと主張した。

しかし、本件で裁判所が示した判断のように、妨害運転型の危険運転致死傷罪を成立させるためには、「運転」という要件だけではなく、「重大な交通の危険を生じさせる速度」という要件を満たさなければならないが、停車強要行為はそういった高速度で行われることが不可能であることが明らかであり、そのまま危険運転に含まれるという見解は到底妥当とは言えない。

② 妨害運転行為と停車強要行為などを密接関連行為として本罪の実行行為とする見解

差戻前第1審判決の見解がこれに該当すると思われる。この見解が前提

とする一連の行為論は、「同一行為者が複数行為によって法益侵害結果を惹起した場合」、問責対象行為を特定すべく⁹⁸⁾とられるものである。一般的に、一連の行為として認めるためには、主観的要素である犯意の同一性、客観的要素である時間的場所的接着性・行為態様の同質性といった要件を満たすことが判例上必要とされる⁹⁹⁾。判例は、例えば、ベランダ転落死事件（東京高判平成13年2月20日判時1756号162頁）、クロロホルム事件（最決平成16年3月22日刑集58巻3号187頁）、シャクティパット事件の第1審判決（千葉地判平成14年2月5日判タ1105号284頁）などは、いずれも行為者の複数の行為による結果惹起について、複数行為が「一連の行為」として実行行為性を認めている。

本件について、差戻前第1審の横浜地裁判決は、被告人は被害者に文句を言いたいという一貫した意思で4度の妨害運転に及んでおり、ワゴン車の直前に自車を止めた行為は妨害運転と密接に関連するため、事故は4度の妨害運転と、これに密接に関連した両車の停止、および被害者への暴行に誘発されて生じたと判断したうえで、一家の死傷は、被告人が妨害運転に及んだことで生じた事故発生の危険性が現実化したにすぎず、被告人の妨害運転と死傷結果の間に因果関係が認められるとする。

横浜地裁判決は、「一連の行為」とは明言していないものの、意思の一貫性や、密接な関連といった基準から、本判決は従来の判例における一連の行為論に倣ったものとうかがえる。ただ、従来の判例の事案はいずれも殺人罪の実行行為性が問題となったものである点に注意せねばならない。すなわち危険運転致死傷罪のように、実行行為の態様・手段が条文で明示されている場合にも、「一連の行為」という概念によって運転行為とその後の行為を一体なものとして把握してよいかは疑わしい。

規範の保護目的説の立場から見ると、妨害運転類型の危険運転致死傷罪

98) 仲道祐樹『行為概念の再定位』（成文堂、2013年）1-4頁。

99) 樋口亮介「被害者の行為の介在と因果関係（2）」山口厚・佐伯仁志編『刑法判例百選 I 総論』（有斐閣、2014年）28頁。

は、妨害運転行為から生じる死傷事故の防止を目論んでいることが明らかである。それゆえ、危険運転致死傷罪の実行行為に停車強制を含むことはできず、危険運転致死傷罪における実行行為は、本来、所定の妨害行為、すなわち危険接近行為に限定されるはずである。

また、前述したように、本罪の因果関係は、単なる危険の現実化では足りず、構成要件に該当する実行行為と結果との間に直接性を要求すべきである。本罪の実行行為を、危険接近行為に限定したうえで、そこから死傷結果が直接生じたか否かによって因果関係が判断されねばならない。逆に、直接性を要求すべき点からみても、本罪の実行行為を停車強制をも含めて「一連の行為」としてみることはできないといえる。

本件において、死傷結果を直接惹起したのは停車強制ないしその後の暴行といわねばならず、本件妨害運転行為を致死傷結果についての問責対象行為とみるべきでない。それゆえ、本判決に言う密接に関連した行為は否定されるべきである。加えて、死傷結果の「誘発」という基準は明確でないことから、本判決の結論は妥当であるとは思われない。

前述したように、前記東京高判平成16年12月1日（第2章第3節(2)参照）が、危険運転致死傷罪ではなく、傷害致死罪が適用されるとしたことからも、危険運転致死傷罪の実行行為に停車行為および暴行を取り込むことは否定されるべきである。

③ 停車強制を本罪の実行行為である妨害運転後の介在事情とする見解

本件控訴審判決および差戻審判決は、この考え方に与する。これらの判決は、本罪の実行行為を本件妨害運転行為に限定しつつ、停車強制及びその後の暴行を実行行為後の介在事情とみて、妨害運転による被害者に対する心理的影響を認める。そのうえで、被害者らの死傷の結果は、その心理的影響により被害者が高速道路上で停車するという極めて危険な行為を余儀なくさせ、後続車が追突した結果、死傷結果が生じたのである。妨害運転後停車、暴行、後続車両の追突等の複数の介在事情はいずれも因果関係

が否定されるような異常なものとはいえず、妨害運転と死傷結果との因果関係を肯定するのが妥当とする。

この点においては、2002年常磐高速道路追突事件で最高裁決定が、過失行為を停車強制としてとらえ、その後の暴行及び被害者の行動を介在事情として因果関係を認める論理と類似するが、実行行為をどのようにとらえるかという点では異なる。というのも、停車強制を実行行為とした2002年常磐高速道路追突事件とは異なり、本件控訴審判決および差戻審判決は、本件の実行行為を、停車強制を越えて、本来死傷結果とを直接つながっていない妨害運転行為に求めている。しかし、このような実行行為の理解は適切でないというべきである。

介在事情に関する判例として、いわゆる「大阪南港事件」(最決平成2年11月20日刑集第44巻8号837頁)は、「犯人の暴行により被害者の死因となった傷害が形成された場合には、仮にその後第三者により加えられた暴行によって死期が早められたとしても、犯人の暴行と被害者の死亡との間の因果関係を肯定することができ、本件において傷害致死罪の成立」を認めたものの、それは、被告人の行為(第一暴行)に被害者の死をもたらし危険性が高いことが背景にあるからである。

本件における妨害運転行為は、それ自体危険なものであるというほかないが、その段階において真に被害者らに生命の危険が生じていたとまでは言い難い。園田寿は、「被害車両を運転していた被害者(妻)は、被告人にあおられる中で、たいへんな恐怖と闘ってハンドルを握り、必死になって車を制御し、その結果、なんとか奇跡的に事故を回避することに成功して」おり、「あおり運転という危険運転に内在する危険性が、本件では、被害者の必死の努力によっていったんは消滅している」¹⁰⁰⁾と説く。本件差戻前第1審判決に向けた批判であるが、控訴審判決・差戻審判決についても妥当する。さらに、松本圭史は、本判決が、被害車両の停止は妨害運転

100) 園田寿「東名高速一家死傷事件で〈危険運転致死傷罪〉を認めた判決の疑問点」<https://news.yahoo.co.jp/byline/sonodahisashi/20181214-00107701> (2021年11月15日閲覧)。

による直接的な心理的影響によるものであり、直接の契機である直前停止行為は介在事情にすぎないとする点について、「むしろ、被害車両の停止に決定的な影響を及ぼした直前停止行為にその原因があるのであって、これを被害車両の停止の契機にすぎないとみることはできない。……本件事故は、単に被害車両が停止したことによって生じたのではなく、被害車両の停止が『継続した』ことによって生じたものであり、そうした継続的な停止状態は、本件妨害運転ではなく、直前停止行為が継続されたことによって生じたものである」として、妨害運転と死傷結果との間の因果関係を否定する¹⁰¹⁾。被害者の死は、あくまでも妨害運転に続く停車強制及び暴行が持つ危険性が現実化したものである。そのため、妨害運転行為と結果との間の因果関係は、停車強制行為が行われた時点において途切れたといふべきであり、停車強制ないし暴行は、その結果に対する影響力の大きさからして単なる介在事情としてみることはできないため、本件控訴審判決・差戻審判決の論理についても賛成しえない。

④ 本罪を過失犯の特別加重と位置付ける見解

古川は、危険運転致死傷罪の成立を認めた第1審判決を支持し、それに類似する考え方を示している。古川が、危険運転致死傷罪を元来過失犯の、その行為態様が所定の危険運転行為に当たることを条件とした特別な加重という見解を採用しているのは前述のとおりである。そのうえで、古川は、2017年東名高速道路事件は速度ゼロの瞬間を切り取っているわけではなく、罪となるべき事実は被告人が走行中の被害者車両の直前に割り込み、徐々に減速し、ついに停止したという行為について、追突事故を招きかねない危険を顧みなかった過失であり、過失の態様は時速約100kmで追い越しては直前に割り込んで急減速するという妨害行為の典型に当たるため、危険運転致死傷罪の趣旨に照らし、過失犯に落とさず同罪で拘い上げ

101) 松本圭史「あおり運転行為と妨害型危険運転致死傷罪〈東名高速あおり運転事件〉」松原芳博・杉本一敏編『判例特別刑法』（日本評論社、2022年）96-97頁。

る¹⁰²⁾，という形で危険運転致死傷罪を成立させるための理論的根拠を示している。したがって、「妨害行為に当たる運転行為によって停止させたせいで死傷結果が発生したという事実が認められれば，妨害行為類型の危険運転行為は当然に成立する。」と主張する¹⁰³⁾。

この見解は，前章で確認したように，所定の危険運転を故意に行う点においては故意犯であり，単なる過失犯とは解されないため，妥当ではない。そのため，加害者に所定の運転行為を行い，死傷結果がそれとは条件関係があれば足りるわけではなく，やはり所定の運転行為に内在する類型的危険が結果に現実化したといえなければならない。さらに，本件の場合，減速して速度がゼロになろうとする瞬間に追突事故が発生しておらず，両車両とも停止したうえ，車外へ出ているところを追突されている。その危険は，やはり高速道路上で停車，ないし降車させたことに内在するものであり，2条4号に規定する妨害運転としての類型的危険性とは異なる。

そもそも，この見解を前提にした場合に，あおり運転行為を2条4号に規定される「特別加重された過失」の態様として認められるとしても，減速・停車行為は本号の速度要件を満たさないため該当しないし，さらにその後の被害者に対する暴行まで含めて過失とは言えない。それゆえ，このような構造をとった場合，停車強制ないし暴行を実行行為後の介在事情として見ざるを得ず，上記③と同様の構造になる。過失行為である妨害行為と死傷結果との間の因果関係が必要となるが，前述したように，そういった介在事情により妨害運転と死傷結果との因果関係が否定されるというべきであり，古川の主張についても無理があるように思われる。

(2) 危険運転致死傷罪の成立を否定する見解

危険運転致死傷罪の成立を否定する見解の多くは，妨害運転行為と停車

102) 古川・前掲(注92)13頁。

103) 古川・前掲(注92)13頁。

強制行為とを一体の行為として見る点について批判する。

松原は、直前停止行為の実行行為性については、自車を停止させる行為を自動車運転死傷行為等処罰法2条4号の実行行為とみるのは類推適用にあたるとして、罪刑法定主義に反する疑いがあるため、それを否定した各裁判所の判断は適切であると述べる。一方で、4度の妨害運転と死傷結果との間の因果関係について、差戻前第1審判決が2002年常磐高速道路追突事件に関する最高裁決定を意識しているのは明らかであるが、しかし、両者には、因果関係の起点となるべき実行行為をどこに求めるのかという点で決定的な相違がある。判旨が、①因果関係の起点を密接関連行為にまで拡張する趣旨であるのか、②因果経過上の介在事情として密接関連行為を考慮する趣旨であるのかは明らかでないものの、①であれば、罪刑法定主義に反する疑いがある。これに対して、②の場合においては、死傷結果が減速を含めた割込み行為の危険の実現といえなければならないはずである（停止後の衝突事故を、2条4号に規定する実行行為の危険の実現とみるのは、危険速度要件が定められている趣旨からしても、困難である）¹⁰⁴⁾。被害者の死傷結果をもたらした追突事故の原因は、直前停止行為を飛び越えて、4度の妨害運転に求めることには無理がある。2条4号の予定している危険は、被告人車両が危険速度で走行することに伴う危険であるため、被害車両の停止後の第三者車両との衝突による死傷結果は、被告人車両の速度とは関係なく生じうるものであって、危険速度による走行に含まれる危険の現実化とはいえない。本件差戻前第1審判決については、客観的な因果関係と意思の一貫性とは別物であるし、控訴審判決に対しては4度の妨害運転の心理的影響は本件追突事故との結びつきを欠くと指摘する¹⁰⁵⁾。したがって、本件について、「2条4号の罪の予定する危険の現実化が認められないことから、新6号の存在しない当時の法規定を前提とする限り、直

104) 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）52-53頁。

105) 松原・前掲（注14）6-7頁。

前停止行為を自動車運転上の注意を怠った行為とみて、……5条の過失運転致死傷罪に問うべきであったと思われる。」¹⁰⁶⁾と結論付ける。

松宮は、本件と2002年常磐高速道路追突事件とを比較し、業務上過失致死傷罪の成否が争われた後者では、直前停止行為は原因行為とすることができたが、「通行妨害目的危険運転致死傷罪」の成否が争われる本件では、直前停止行為自体を因果関係の起点とすることは許されないと批判する。それゆえ、本件では、妨害運転それ自体の危険性が死傷結果に実現したと認められなければ、「通行妨害目的危険運転致死傷罪」は成立しない。自己のおよび被害者らの車両を夜間に高速道路の追越車線上に停止させた行為のもつ危険の実現は、これに当たらないと述べる。さらに、松宮は、危険運転致死傷罪の因果関係について、「危険性説」を採用すべきと主張する。本罪の制定経緯や同条の文言に照らし、「危険運転致死傷罪については、『危険運転行為に認められる危険が死傷結果に実現したとき』を必要とし、このような『因果関係の直接性』を要求するべきなのである」とする。また、松宮は、「そうでなくても、仮に本件の被告人が本法2条4号に定める運転行為とは別の手段でD運転車両を停止させ、Cに暴行を加えるなどしたため、本件追突事故が起こった場合を想起すれば分かるように、追突事故の危険は、『直前停止行為』の前の妨害運転行為と無関係に生じるのである。しかし、この場合には本法2条4号は適用できない。これと比較すれば、本件妨害運転行為と死傷結果との間には『通常の因果関係』すら認めがたいことになる」と述べている¹⁰⁷⁾。福永俊輔も、「客観的には、4度の妨害運転の因果性は直前停止行為によって切れているのであって、本件事故は妨害運転に内在する危険性が直接具体的に実現したものではない。結論として4度の妨害運転とAらの死傷結果との間の因果関係を認めて本罪の成立を肯定した原判決を是認した本判決は妥当ではな

106) 松原芳博「東名高速あおり運転事件と自動車運転処罰法の改正」法律時報92巻11号(2020年)100頁。

107) 松宮・前掲(注2)176-177頁。

く、賛同し得ない。」¹⁰⁸⁾と主張する。

高橋は、前述したような2002年常磐高速道路追突事件の問題を指摘したうえ、「これと同じ問題が、第1審判決および第2審判決にも看取できるのである。すなわち、第1審は、行為の一連性の問題である『一連の行為』論を、因果関係の判断である『危険の現実化』において判断している点、第2審は、介在事情を誘発した行為を独立させて特定しない点に大きな問題がある。本件において、危険の創出は『直前停止行為』にあり、その危険が結果発生へと実現したと解するべきであろう。したがって、最高裁平成16年決定と同様に、過失運転致死傷罪の成立が認められるべきであるように思われる。」¹⁰⁹⁾とする。

第4節 危険運転致死傷罪の成否

2017年東名高速道路事件、2002年常磐高速道路追突事件ともに妨害運転が行われたにもかかわらず、前者の各審判決はこれを危険運転致死傷罪の実行行為として認めた一方、後者ではこれを過失の内容としていない。業務上過失致死罪であれば、停車強制行為及びその後の暴行が実行行為になりえたのに対し、危険運転致死傷罪の成立を認めるには、死傷結果と本罪の実行行為である妨害運転行為との因果関係がなければならない。

また、両事件における量刑のアンバランスも指摘できる。本件差戻前第1審・差戻審判決いずれも被告人を懲役18年としているのに対して、2002年常磐高速道路追突事件では被告人が懲役4年6月であった。両者とも妨害運転を行った後、停車を強要したうえで暴行を加え、それによって複数人を死傷させた点において、類似性が高い。量刑の格差の背景には、度重なる交通事犯関連改正による厳罰化に加え、世論の要求がみられる。2002年常磐高速道路追突事件において、妨害運転や停車強制はもっぱらトレ-

108) 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）347頁。

109) 高橋・前掲（注29）42-43頁。

ラー運転手に対するものである一方、2017年東名高速道路事件では、被告人の行為は4人家族に向けたものであり、その結果子供が両親を失った点において、報道で連日取り上げられ、国民の被害者に対する同情や、被告人への報復感情が判決に影響を及ぼしたと思われる。また、マスメディアの発展や、SNS等の普及により、一般人が意見を述べる場が増え、その影響力の拡大もその一因であろう。

以上の批判を踏まえ、結論として、危険運転致死傷罪の成立を否定する見方を支持したい。実行行為の危険性を判断するにあたって、妨害運転行為、停車強要行為及び暴行などを一連の行為としてみなすことの妥当性が疑わしい。被告人は4度にわたって被害車両に対し妨害運転を行っていることについて、それ自体は危険かつ悪質な行為ではあるが、被害者の生命・身体に対する現実的な危険が生じていたとは到底いいがたいため、先ほど挙げた停車強制やその後の暴行まで含め一連の行為として認めるための要件としての、行為態様の同質性を満たしていないのではないかと思われる。

前述したように、危険運転致死傷罪の立法趣旨を鑑みれば、同罪は予定されている同条所定の危険運転行為に内在する危険から直接死傷結果が生じていなければならないとの前提からは、直接性説に基づき、妨害運転行為と被害者の死傷の結果との直接の結びつきをより慎重に判断する必要がある。本件の場合、妨害運転と死傷結果との間に直接的な因果関係は存在せず、強制停車行為とその後に行われた暴行がなければ、事故の発生が回避できた可能性が高い。また、「重大な交通の危険を生じさせる速度」、「自動車を運転する行為」といった条文上必要とされる要件を厳格に解釈する必要があり、むやみに適用範囲を広げることは、罪刑法定主義の趣旨に反することになりかねないし、2002年常磐高速道路追突事件をはじめとする過去の同種の事案で過失運転致死傷罪の成立が認められたものの量刑のアンバランスを鑑みても、本件について危険運転致死傷罪の成立を認めるべきではない。

第5節 危険運転致死傷罪以外の犯罪の成否

改正前の危険運転致死傷罪の成立を認める2017年東名高速道路事件判決の不合理性を踏まえ、停車強制行為への適用を図った今般の立法に至ったものの、改正法の罰則規定は、2017年に発生した本件に対しては刑罰法規不遡及原則のために適用できない。そこで、本件ではどのような罪名が適用されるべきか検討を試みる。

（1）殺人罪

一部マスメディアや、世論においてこの見解がみられる。

松原は、「……東名高速あおり事件についても、メディアでは殺人罪を適用せよといった声が聞かれたが、同事件では、被告人も自身の行動によって生命の危険に晒される（現に被告人および被告人車両の同乗者も負傷している）のであって、自己の死にもつながりうる追突事故を被告人が認識・認容していたとは考え難いであろう。」¹¹⁰⁾と指摘する。

松原が述べるように、被告人及び被害者ともに車外に出ている状況下において、被害者の生命の危険は、同時に自己の生命の危険をも意味する。したがって、被告人には被害者の死に対する認識・認容があるとは言えないため、被告人に殺人罪の故意が認められないというべきである。

（2）監禁致死傷罪

これは、検察側が主張した予備的訴因であり、その理由として、被告人は一家を高速道路から逃げられなくさせようと、死傷させたことが挙げられる。監禁罪は、その方法が有形的であると無形的であるとを問わず、いやしくも一定の場所から脱出することのできないように継続して人の行動の自由を不法に拘束することによって成立する（大判昭和7年2月12日刑集11巻75頁）とされている。

110) 松原・前掲（注14）9頁。

園田も、この見解に与する。園田は、「監禁」という文言について、人を一定の場所に拘束して、その移動の自由を奪うことであり、その「場所」は、物理的に区切られた空間のほか、一定の「区域」からの脱出を不可能か、あるいは著しく困難にすることと解している。そのうえで、いわゆる「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）の例を挙げ、本件についても、高速道路の追い越し車線で被告人車両が前方に停まっている状態で停車を強制された被害者は、車両で脱出することや、家族を連れて逃走することが不可能であったため、危険な区域に留まらざるをえない状況にあり、このことは「監禁」に当たるとする。さらに、この「監禁」から死亡結果が生じており、これもこのような「監禁行為」に内在する危険性が現実化したといえるため、監禁致死傷罪の成立が妥当であると主張する¹¹¹⁾。

高橋は、「本件において、車両を移動させることが困難な状況で、その区域から脱出できないことから、監禁罪の成立の可能性は否定できないように思われる。致傷結果については、トランク監禁致死事件（最決平成18年3月27日刑集60巻3号382頁）と同様、監禁行為による危険状況設定から危険の現実化が肯定される結果、監禁致死傷罪の成立も認められることになる。」¹¹²⁾とする。すなわち、高橋は、直前停止行為を過失として捉えたうえ、その後の拘束を監禁に当たるとしているようにうかがえる。

上記トランク監禁事件は、道路上で停車中の普通乗用自動車後部のトランク内に被害者を監禁した行為と、同車に後方から走行してきた自動車を追突して生じた被害者の死亡との間には、同人の死亡原因が直接的には追突事故を起こした第三者の甚だしい過失行為にあるとしても、因果関係が

111) 園田寿「〈東名高速一家死傷事故〉どのような犯罪が成立するのか」<https://news.yahoo.co.jp/byline/sonodahisashi/20171013-00076883>（2021年10月8日閲覧）。

112) 高橋・前掲（注29）43頁。高橋は、「死傷結果」ではなく、「致傷結果」という文言を使用する。しかし、その後「監禁致死傷罪」の成立を認める点について、車外にいた被害者についても監禁を問題にしているように思われるが、いずれに対して成立するかは判然としない。

あるとして監禁致死罪の成立が認められたものである。しかし、トランク監禁事件は果たして本件と同様に考えられるか疑わしい。トランク監禁事件において因果関係が認められたのは、監禁場所がトランクである点が着目されているに過ぎない。すなわち、一般的に、乗用車のトランクは衝撃を和らげるために強度が弱く作られており、またそもそも道路交通法でトランクに人の乗り入れが禁止されていることから、被告人の被害者を「トランク」に監禁したことの危険が現実化しているといえたのである。そのため、園田が主張するように高速道路に監禁したことの危険性が現実化したと認めたものではなく、論拠として不十分である。

確かに、本件被告人は、被害者に対して停車を強要し、暴行を行ったことで、一定の時間継続して被害者ら（特に車内にいる被害者2人）を一定の場所にとどまらせ、移動の自由を不法に奪ったという点で、高橋が主張する「危険状況設定」に当たると言えよう。しかし、本件の場合に、「一定の場所」を東名高速道路であるとすれば、あまりにも広範囲に及ぶし、四方を囲まれた区域の特定が困難である。車内に閉じ込めた場合はまだ検討の余地が残されようが、本件において、被告人は被害者らが自動車から脱出できないような拘束はしておらず、監禁致死傷罪の適用は難しいと思われる。

（3）過失運転致死傷罪

これは当初の逮捕理由でもある。この場合、被告人は、夜間、相応の交通量がある高速道路の追い越し車線で停車し、また他人に停車させることによって、後方から進行してきた車両が衝突する危険性が十分に認識可能であるにもかかわらず、自車及び被害車両を停止させたという運転者としての注意義務違反が認められる。後続車が追突するという第三者の行為の介在が認められるが、被害者B・C・Dの死傷結果は、高速道路の追い越し車線に停車させたことに内在する危険性が現実化したものといえる。

しかし、2002年常磐高速道路追突事件と同様に、被害者Aに対する暴行という被告人の行為の位置づけが問題となる。実行行為を停止行為に限定

しつつ、暴行を介在事情として因果関係の判断に取り組むことの問題点は前述したように、高橋が指摘する通りである。本件においても、過失運転致死傷罪の実行行為は、停車強制であり、故意行為である暴行をも含むことはできない。この際、暴行を介在事情として考えることとなるが、被害者Aの死亡は、停車を強制されたことの危険性から直接生じたものとは言えず、暴行という行為の死亡結果に対する寄与度が大きい。これにより、過失である停車行為と死亡結果との因果関係を認めることができず、暴行を単なる介在事情とみることはできない。被害者Aの死亡結果をもたらした点につき、暴行それ自体を一個の実行行為として検討する必要がある。

したがって、過失運転致死傷罪は、暴行を加えられた被害者Aに対しては成立しないが、他の被害者3名に対してその成立を認めることは妥当であろう。

理論的にみて妥当な結論であると思われるが、危険運転致死傷罪に比べ、法定刑が軽すぎるという点で妥当性を欠くとの批判が予想される。しかしながら、この解釈でも救護義務違反との併合罪の適用が考えられるため、十分な法定刑が確保されよう。

(4) 傷害致死罪

停車強制行為について過失運転致死傷罪の適用が妥当と思われるのは上述のとおりであるが、被告人が被害者Aに対して暴行を加えた点について、過失運転致死傷罪では対応できず、傷害致死罪の成立が可能ではないかと考える。

とりわけ、被告人が被害者Aに対して行った暴行の危険性が、死亡結果に現実化したという構成から本罪の適用は認められないか。確かに、本件被告人の暴行は、車外への引きずり出しや、胸ぐらをつかむなどといったものにとどまっており、その手段自体が被害者の死をもたらすものではない。被害者が高速道路の車外にとどまっており、かかる行為の介在が影響したため、暴行から直接死亡結果が発生していないという批判も想定され

よう。これについては、いわゆる「高速道路進入事件」（最決平成15年7月16日刑集57巻7号950頁）と同様の論理で解決を図ることができるとの反論が可能であろう。この事件では、長時間にわたり監禁、暴行されていた被害者が、監禁場所から逃げ出し、高速道路に進入し、自動車にはねられて死亡した事案について、暴行と死亡結果との因果関係が争われたが、最高裁は、「被害者が逃走しようとして高速道路に進入したことは、それ自体極めて危険な行為であるというほかないが、被害者は、被告人らから長時間激しくかつ執ような暴行を受け、被告人らに対して極度の恐怖感を抱き、必死に逃走を図る過程で、とっさにそのような行動を選択したものと認められ、その行動が、被告人らからの暴行から逃げる方法として、著しく不自然、不相当とはいえない」として、暴行と死亡結果との因果関係を認めた。

菅沼真也子は、「……裁判所は、介入事情たる第三者または被害者の行為が極めて危険ないし不適切な行為であったとしても、客観的事情を基礎にして、実行行為との関係で被害者ないし第三者がそのように行うことが不自然、不相当とはいえない、すなわち、実行行為がその介入事情を生じさせることが『ありうる』という関係があれば、実行行為にはその介入事情を惹起する危険性が内在していたとして、危険の現実化を認めている。」¹¹³⁾と述べる。このように、被告人らの暴行そのものが手段として被害者を死亡させたとはいえないものの、判例は、被害者の行動が「不自然、不相当」ではないとして、被告人らの暴行から被害者が自らの死の危険にある行為に出ることについての予見可能性を認め、相当因果関係を肯定するが、このことはすなわち、被告人らの暴行行為には被害者の死の危険のある行動を惹起する危険性、さらには被害者の死亡そのものに対する危険性が内在しており、その危険性が死亡結果に現実化したとも理解できる。

113) 菅沼真也子「判例研究 いわゆる東名高速あおり運転事件控訴審判決〔東京高裁令和1年12月6日判決高刑速（令1）号339頁〕」法学新報127巻9・10号（2021年）400頁。

本件も、一見すると暴行そのものが被害者の死亡の直接な手段になっていないようにみえる。しかしながら、事故の発生は、被告人が被害者に暴行を行った後、被告人が自転車に戻ろうとする時点で発生している。その際、暴行そのものは確かに終了しているものの、被害者が高速道路上という生命の危険がある場所にいるという不適切な行為が強制されるのは、「車外に引きずり出されないように、車内にしがみついたり踏ん張ったりし、BやCは、座っていた席から、Aが車外に引きずり出されないように、Aの腕や手をつか」んでいた状況において、被害者を被告人が無理やり引きずり出したという暴行である。また、被害者が自転車に戻るまで、一定時間高速道路上にとどまっていることは、被告人が被害者を車内から引きずり出し、胸ぐらをつかむなどの暴行に必然的に随伴するものである。事故の発生は、被告人が暴行を行った直後、自転車に戻ろうとしたところであり、被害者が自転車に戻るのに時間を要することを鑑みれば、暴行終了した直後には、高速道路上にいさせること行為による被害者の生命への危険が存在し続けているため、その点において暴行の影響力が一定残っていると認められる。

もっとも、本件においては、前記高速道路進入事件と異なり、被害者が高速道路上にいるのは心理的影響によりも一層強い、被告人の暴行による身体的強制なのである。このように、被告人が車内から引きずり出すという暴行を用いて被害者を高速道路の追い越し車線という生命に危険のある場所にとどませたうえで、胸ぐらをつかむなどさらに暴行を行った。その暴行の終了後も、自転車に戻るまで被害者が高速道路上にとどまり、後続車に追突され死亡したことは、高速道路上において被害者の車外への移動等を強制するという暴行を行うことに内在する固有の危険が結果に直接現実化した結果というべきであり、被告人の暴行と被害者の死亡結果との間に因果関係があり、直接性も認められるといえる。それゆえ、被告人の被害者Aに対する暴行の結果的加重犯として、被害者Aに対しては傷害致死罪の成立を認めることが可能である。

他方で、2002年常磐高速道路追突事件においては、被告人が被害者に暴行を行ったにもかかわらず、その暴行が介在事情として捉えられ、停車強制についてのみ業務上過失致死傷罪の実行行為としたのである。これは、既に述べたように、被告人の暴行は被害者のエンジンキーを探すという介在行為を誘発したにすぎず、死傷結果に対する因果性は、停車強制に比較し、極めて軽微なものであったためである。この点、本件や、前記東京高判平成16年12月1日（第2章第3節(2)参照）とは異なる。例えば、本件において、被告人が引きずり出すことなく車内の被害者に対して暴行を行なった場合や、被害者が自らの意思で車外に出た場合は、暴行の危険の現実化が否定される可能性が高いといえよう。もっとも、後者の場合は、被害者の自己危殆化の問題について別途考慮される余地が残されるが、この点については立ち入らない。

高橋は、「結果的加重犯の場合に、基本犯に内包する『危険』が加重結果に『直接』実現されなければならないという『直接性法理』を要求するならば、傷害致死罪の成立は困難となる。」¹¹⁴⁾とする。しかし、暴行に内在する危険は単なる生理的機能の侵害に限らず、前述したように被害者の移動の制限も含まれるというべきである。もっとも、直接性法理を広く解釈しすぎることは、直接性を要求する意味を失わせることになりかねない。また、傷害致死罪は、危険運転致死罪の法定刑と比較し、その下限は3年となっていることから、危険運転致死罪を適用する場合よりも重くなっている。したがって、傷害致死罪の適用範囲は、厳格に限定する必要がある、むやみにその成立を認めるべきではないことに留意しなければならない。

第6節 小 括

本件は被告人が被害者に暴行を加えた点につき、過失運転行為である停

114) 高橋・前掲（注29）44頁。

車の強制と死亡結果との間の因果関係が否定され、過失運転致死罪の適用が困難であることから、暴行を一個の実行行為としてとらえることで傷害致死罪での評価が可能となった。前述したように、国民感情を酌んでの法律判断について是非が争われているところであり、停車強制行為から直接死傷結果が生じる事故については従来と同様に、原則としては過失運転致死傷罪の適用が望ましいと考える。

さらに、傷害致死罪を適用することで、危険運転致死罪に比して、法定刑の下限はさらに重くなっている。傷害致死罪の適用は、あくまでも本件や、前記東京高判平成16年12月1日（第2章第3節(2)参照）のように、暴行の危険が死傷結果に現実化したといえる場合に限られるべきで、謙抑的でないといけない。

もとより、本件の契機は被告人が被害者に駐車の方法を非難されたことであり、その非難の態様も適切なものとはいいがたい。確かに、あおり運転を行い、高速道路上で停車をさせた被告人の行為は、当然許されざるものであるし、本件前後においても数回に及ぶ強制停車させるなど、そのようなことを安易に行う加害者の性格上の欠陥は無視できない。しかし、裁判所の判断には影響を及ぼす程度ではないものの、事件の発端となった被害者側に原因がある場合も存在しうるため、そのことはあおり運転の防止に向けた対策を考えるに際しても重視されるべきである。

いずれにせよ、批判への対応や、国民感情の要請から、現行法では停車強制による死傷事故に対応しきれないことを踏まえ、停車強制に関するより一層の法的措置が求められる。これが、2020年自動車運転死傷行為等処罰法および道路交通法改正である。

後述するが、改正法は、本件でみられるような停車強制に対応するものである。この立法は、停車事件に対して、妨害運転類型の危険運転致死傷罪の適用が否定されるべきことを示す。というのも、過去の停車事件を概観すると、停車をさせる前にあおり運転ないし妨害運転を行うことが一般的である。このような停車事例に関しては、従来過失犯として処理されて

いた。これを妨害運転類型の危険運転致死傷罪で広く対応できるのであれば、危険運転致死傷罪の改正は本来不要なものになるし、本件に危険運転致死傷罪の適用を認めることは、今般の立法を無用にしたというほかない。

他方で、2002年常磐高速道路追突事件において、停車を強制されたトレーラーの運転手についても追突した第三者車両の死傷結果につき、業務上過失致死傷罪に問われている。本件においても、第三者車両の運転者が死傷した場合に、停車させられた被害者がハザードランプをつけるなどの安全措置をとらなかった点につき、事故防止の観点から問題となり得よう。