

「あおり運転」に関する 2020年交通関連法改正の検討（3・完）

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、第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4章 2017年東名高速道路事件と危険運転致死傷罪	(以上、第404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1節 法制審議会における議論	
第2節 処罰範囲の限界	
第3節 立法の在り方	
第6章 道路交通法改正について	
第1節 改正の背景	
第2節 妨害運転罪の概要	
第3節 適用状況	
第4節 妨害運転罪の問題点	
おわりに	(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

2017年東名高速道路事件でみられたような停車後の事故における危険運転致死傷罪の適用の困難さを受け、2020年に危険運転致死傷罪の改正が行われた。しかし、前述したように、本件では被告人の暴行の介在により、

* 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

危険運転致死傷罪の適用は本来できないものとなるし、仮に適用できるのであれば、法改正は無意味なものということになる。

もっとも、改正後の危険運転致死傷罪は刑罰法規の不遡及原則によって本件への適用は当然不可能であるが、まったく同様の事件が発生すれば改正法が対応できるだろうか。すなわち、どのような場合に本罪の適用が可能になるか、処罰範囲の限界が問題となる。

他方で、既に述べたように、危険運転致死傷罪をはじめとする自動車運転に対する処罰範囲の拡大、重罰化が一貫してなされてきた。このような立法の在り方についても問題はないだろうか。

第1節 法制審議会における議論

(1) 法改正の必要性について

本稿では、2017年東名高速道路事件に対して妨害運転類型の危険運転致死傷罪の適用を認めつつも、停車類型を新設する法改正を行うことは、それ自体矛盾であることを繰り返して指摘してきた。

これに対して、立案関係者は異なる考え方を示す。東名あおり運転事件における第一審と控訴審が出ていることとの関わりの点や、5号がないとどうしてもカバーできない、現行法では処罰できないものはどういうものか¹¹⁵⁾という質問に対して、東名高速道路での事件については、(当時の)現行2条4号が適用されているが、4号の場合には、加害者車両の速度の要件として、重大な交通の危険を生じさせる速度で運転するということが必要とされている。そのため、東名高速道路の事件とはやや事実関係が異なって、その速度要件を加害者側が満たさない、そういう速度要件を満たす行為がない事案があるとする、それについては、第4号は適用できない。したがって、そのような加害者側車両が速度要件を満たさない場合、例えば加害者車両が通行妨害目的で被害者車両の前方で停止して、被害者車両がそこに追突

115) 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回会議事録15頁。

するなどして、人が死傷した場合であって、その著しく接近したときの加害者車両の速度が重大な交通の危険を生じさせる速度に至っていないようなケース、しかも、4号を満たすような行為もなかったような場合は、やはり5号で対処する必要があるとの旨の回答がなされている¹¹⁶⁾。

(2) 除外事例について

法制審議会では、どのような場合に本罪の適用が否定されるか、適用範囲の具体化、明確化をめぐり、議論が行われた。

① 停止して一定時間が経過した後の事故について

他の車両にとって通行妨害になり得ることを十分に分かった上で、違法に路上駐車をし続けた結果、それから数分後、数十分後に衝突事故が起きたとしても、本罪（5号）は成立しないか¹¹⁷⁾という質問に対し、5号における停止とは、この罪が自動車の運転行為の危険性に着目して特に重い処罰をするものであることから、運転行為としての停止をいうもの、つまり走行している状態から止まる行為を意味するため、停止を続けることは、運転行為としての停止には当たらない。さらに、5号における「前方」という文言は、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、通常、著しく接近することとなる位置関係、距離関係にある範囲をいうものと考えており、運転行為としての停止の時点では、後にこれと衝突することになる被害者車両は、いまだ加害者車両から遠い地点を走行していることになるので、その時点での両車両の位置関係を前提とすると、加害者車両は、5号にいう「前方で停止」には当たらない。この場合、運転行為としての停止は、前方という要件を満たさないため、本罪の実行行為には該当せず、5号の罪は成立しないとの回答がなされた¹¹⁸⁾。

116) 前掲（注115）15頁。

117) 前掲（注115）16-17頁。

118) 法制審議会刑事法（危険運転による死傷事犯関係）部会第2回会議事録17頁。

② 渋滞中に追突事故が発生した場合について(6号)

6号は、「高速自動車国道又は自動車専用道路」と規定することにより、他の自動車が高速度で走行している場合に限定する。そこで、渋滞中に追突させた場合、妨害目的があれば、本罪は成立し得るか¹¹⁹⁾という質問に対し、同一方向に進行する自動車が徐行や停止を繰り返すような渋滞の中にいる自動車については、その運転をする者としては、自分の前方を走行している自動車が徐行や停止を繰り返すということを当然想定しながら走行しているものと考えられる。そのため、高速自動車国道又は自動車専用道路であっても、渋滞中で、他の走行車両が徐行や停止を繰り返しているというような場合には、通行妨害目的で、自己の運転する自動車を被害者車両の前方で停止させるなど、被害者車両に著しく接近することとなる方法で運転し、これにより、被害者車両を停止又は徐行させたとしても、重大な死傷の結果が生じる危険性が典型的に高いとはいえないため、そのような行為によって、人に死傷結果が生じたとしても、6号の罪の実行行為が予定している危険性が現実化したものとはいえないために、当該行為と死傷結果との間の因果関係が認められないこととなって、この危険運転致死傷罪の処罰の対象とはならないとの回答がなされた¹²⁰⁾。

また、この理論構成について、立案関係者は、渋滞のため、同一方向に進行する自動車が停止や徐行を繰り返している場合に、そのさなかで6号に掲げる行為が行われ、それによって死傷結果が生じたとしても、固有の危険性が死傷結果に現実化したものとはいえないことから、当該行為と死傷結果との間の因果関係が認められないことによって、危険運転致死傷罪は成立しないことがあり得ると考えられるとする¹²¹⁾。

松原は、これについて、『『危険の現実化』という定式自体は白地手形のようなものであって、実際に結果が発生した以上、危険の現実化は常にあ

119) 前掲(注115)20頁。

120) 前掲(注118)21頁。

121) 前掲(注118)5-6頁。

るともいえる。本定式において重要なのは、当該構成要件が防止しようとした危険（当該行為を禁止する理由となった危険）が結果に現実化したことである。……立案当局の見解は、『6号の罪の実行行為が予定している危険性』、『高速自動車国道等における固有の危険性』の現実化を問題とするものであって、上記のような危険の現実化に関する正当な理解に適うものとして、新6号の解釈・運用においても前提とされるべきものと思われる。¹²²⁾と述べる。

このように、渋滞中における事故は形式上6号の罪の構成要件に該当することとなる。しかし、このような場合は、6号が捕捉しようとしている高速度で走行する第三者車両に対する危険の実現とはいえず、本罪の適用から除外されることが確認されたが、この速度要件を条文上明示することは困難である。したがって、本罪の適用を否定するならば、解釈により個別判断されることとなるが、松原の懸念に対応するためには、本罪が予定する危険の実現と認められる場合に限定することが徹底される必要がある。

③ 後方からのバイクのすり抜けについて

渋滞中に加害者側の車が停止している場合に、後方からバイクがすり抜けてくることを認識しながらも妨害する目的で、ハンドルを切り前方を妨害することによって追突させた場合には、通行妨害目的で、相手方車両であるバイク、すなわち妨害相手となる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ところに、自車の前部を進入させたということであれば、自車の速度は低速だとしても、その行為自体が5号の罪に当たるとされる¹²³⁾。

この点は、5号のみならず、6号においても問題となるだろう。例えば、高

122) 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）99頁。

123) 前掲（注118）14-15頁。

速道路において渋滞中に他車を妨害し、停止させたところ、存在を認識していないバイクがすり抜けして追突した場合が問題となり得る。

第2節 処罰範囲の限界

(1) 停車強制事件への対応

まず、今般の法改正が、問題となる事例に対応できるものとなっているかを検討する必要がある。そこでは、特に、停車強制による死傷事故に対応するものとしての危険運転致死傷罪の改正が問題となる。

今回の危険運転致死傷罪の改正は、2017年東名高速道路事件がきっかけとなっていることはすでに確認した通りである。しかし、本件においては、被害者Aに対しては傷害致死罪の適用が妥当であることはすでに述べたところである。そこで、これに類する事例、すなわち停車後に暴行を行った場合において危険運転致死傷罪の適用の可否が問題となる。

このような事例に対して、停車強制と死傷結果との因果関係が疑わしい場合が生じ得るのは確かである。これまで考察してきたように、実際には、被害者に文句を言う意思で、妨害運転を行い、停車させたうえ、被害者に対し暴行や脅迫を行うことが停車事例においては一般的にみられ、そのような暴行等の行為を一律に介在事情としてみることは実態にそぐわないし、妥当ではない。しかし、2017年東名高速道路事件において傷害致死罪が適用できるのは、あくまでも高速道路上での暴行の危険が死亡結果に現実化したといえる例外的で極めて特殊な事例であったためであり、傷害致死罪の適用は極力限定的であるべきである。前述したように、死亡事故の場合は、傷害致死罪はその法定刑の重さからむやみに適用することは妥当ではなく、死傷結果は、暴行によるものか、あるいは運転行為によるものかを慎重に判断しなければならない。このような見地からは、傷害致死罪の適用が認められる事例はごく少数にとどまろう。

また、過去の停車事例を概観してもわかるように、妨害目的で停車を強制した事例については、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)のような特殊な事案を除き、停車強制行為によって死傷結果が惹起されたとして停車強制のみを捉え、過失犯とされていたのである。このような過失犯とされていた停車強制の類型的危険性を捉え、特別に危険運転として規定し、処罰するのが今般の法改正である。

したがって、2017年東名高速道路事件については傷害致死罪が妥当であるとはいえ、一般に停車を強制したことによって事故が発生した場合には、原則として危険運転致死傷罪の適用が可能である。改正法は、暴行など他の介在事情の存在により、停車強制行為に内在する類型的危険が直接結果に現実化したと認めることができないような場合には適用が否定される可能性は当然残されるものの、従来過失として処罰されてきた停車強制に直接起因している事例には対応できるものではないかと思われる。

例えば、佐賀地判令和5年1月11日公刊物未登載は、片側1車線の県道を走行中、前方を走る軽トラックを妨害しようと右側から追い越した直後に急ブレーキを踏み、停車して自車の後部に軽トラックを衝突させ、運転者に約2週間のけがを負わせた被告人に対し、危険運転致傷罪の成立を認め、懲役1年執行猶予3年を言い渡した¹²⁴⁾。

大分地判令和5年2月27日公刊物未登載は、乗用車を運転中に路線バスを追い越して前方に割り込み、時速約25キロで走るバスの通行を妨害する目的で急減速して接近し、バスの乗客の女性の足にけがを負わせた被告人に対し、危険運転致傷罪の成立を認め、懲役1年執行猶予3年を言い渡した¹²⁵⁾。

他方で、近時においては、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)、2002年常磐高速道路追突事件(第2章第5節参照)をはじめ、前記第2章第1節で挙げた判例等、停車強制行為はあくまでもその後の暴行等を行うための手段としてなされていることも一般的にみられるよ

124) 「あおり運転事故、73歳に有罪判決 10代男性にけが／佐賀県」『朝日新聞』朝刊・佐賀全県・1地方(2023年1月12日)。

125) 「路線バスにあおり運転、被告に判決／大分県」『朝日新聞』朝刊・大分全県・1地方(2023年2月28日)。

うになっていることを鑑みれば、減速ないし停車の最中に死傷事故が発生したといったような停車行為の類型的危険性が直接死傷結果に現実化したといえる場合はむしろ危険運転致死傷罪の適用が認められるが、暴行等の介在行為が存在する場合にはそれらの犯罪が成立する可能性も検討されねばならない。そうすれば、危険運転致死傷罪と認められるケースは実際において限定されるように思われる。

実際に、平成30年、令和元年におけるあおり運転に関する死傷事故に対して、刑法の適用件数は以下の通りである¹²⁶⁾。

「あおり運転」への刑法適用件数

種別 \ 年次	平成30年	令和元年
殺人罪	1	0
傷害罪	4	7
暴行罪	24	34
強要罪	0	1
威力業務妨害罪	0	2

一方で、平成30年、令和元年における妨害運転行為類型の危険運転致死傷罪による公判請求人員はそれぞれ25件、33件にとどまる。

妨害行為類型の危険運転致死傷による公判請求人員¹²⁷⁾

年次	平成29年 (2条4号)	平成30年 (2条4号)	令和元年 (2条4号)	令和2年 (2条4号・ 5号・6号)	令和3年 (2条4号・ 5号・6号)	令和4年 (2条4号・ 5号・6号)
件数	24	25	33	35	43	40

126) 内閣府 HP www8.cao.go.jp/koutu/taisaku/r01kou_haku/zenbun/genkyo/topics/topic_13.html (2023年5月23日閲覧)。

127) 警察庁 HP www.npa.go.jp (2023年5月24日閲覧) による。

また、2条5号・6号の成立後も停車強制類型を含む妨害運転に関する危険運転致死傷罪の適用件数は2条4号のみの適用件数に比して大幅な増加はみられない。そうであるとする、停車強制類型の危険運転致死傷罪立法自体の問題はともかく、立法理由とされた停車強制行為への対応としての必要性すら疑われる。2条5号・6号は停車強制行為に直接起因する交通死傷事故に対応できるものの、現在の適用事例に鑑みれば、停車強制による死傷事故がごく少数に限られる特殊な事案であるといえ、その限りで、立法をもって特に重く処罰することは、危険運転致死傷罪は世論ないし遺族や社会一般の処罰感情を満足させるためのものになっていないだろうか。傷害罪、傷害致死罪や他の類型と危険運転致死傷罪等との関係において、今般の立法が如何に運用されるか、今後の適用例にさらに注目する必要がある。

(2) 処罰範囲の制限

次に、処罰範囲を不当に広げすぎていないかが問題となる。この点、停車類型の危険運転致死傷罪については、上記の除外事例が、本件の処罰範囲の限界に一定の基準を画している。一定時間後に事故が発生した場合や、渋滞中に事故が発生した場合にそれぞれ5号、6号の罪の成立を否定するという結論は、妥当というべきであろう。

これに対して、妨害目的と危険性の認識をはじめとする様々な問題が関連する、後方からのバイクのすり抜けの場合に議論すべき点が多いように思われる。法制審議会の議論では5号の場合を想定し、自車の車速が低速であっても、バイクの速度を危険速度ととらえ、5号の罪の成立が認められるとする。この場合に、バイクにすり抜けの違反行為はあるものの、加害者はバイクの存在を認識したうえでこれを妨害する目的で前方に進入したものであることから、5号の罪の構成要件を満たしているといつてもよいようにも思われる。しかしながら、渋滞中に他車を妨害しようとしてその前方に進入したところ、認識していないバイクが高速度ですり抜けてきて衝突した場合はどうか。この場合、妨害の対象及び自車のいずれも危険速

度ではないことが明らかであり、5号の罪の構成要件に該当しないように思われる。

また、前述したように、この問題は6号の場合においても存在するが、特に渋滞中の場合が検討されるべきである。とりわけ、高速道路の渋滞中において加害者車両が妨害目的で被害者車両を路肩に停止ないし徐行させたところ、後方から認識していないバイクがすり抜けてきたことにより死傷事故が発生した場合を想定する。この場合、前記除外事例に関していえば、妨害対象に対する危険速度の要求はなされていないことから、行為者の妨害行為は形式的に6号の構成要件に該当するものの、6号が捕捉する高速道路で停止ないし徐行をさせることに内在する類型的危険に該当しないため、6号の罪の成立が否定され得る。妨害目的はあるものの、渋滞を繰り返しているため、加害者が特に危険とっていなければ、少なくとも妨害の対象に対しては危険性の認識が認められないように思われる。

他方で、客観的帰属論の観点でいえば、認識していない、ないしは認識しえない道路交通法違反の交通関与者との事故は果たして本罪の保護目的に含まれるか疑問の余地がある。しかも、具体的な道路交通状況に鑑み、5号・6号の構成要件該当行為を行っているからといって、必ずしも本罪に内在する類型的危険があるとは限らない。特に、この場合に事故が発生したとしても妨害行為と死傷結果との直接性が否定され得よう。なぜなら、加害者に妨害目的がなく、単に車線変更をしたとしても認識していなかったバイクとの衝突を避けることができなかつたとすれば、この死傷は妨害目的で停車強制を行ったことに内在する類型的危険が現実化した結果ではないからである。この場合は、バイク運転手の死傷結果を加害者の運転行為に帰属させることはできない。もっとも、立法説明でも、通常運転を行っていても事故の回避ができない場合には本罪の成立が否定されることが確認されている(第3章第5節参照)¹²⁸⁾。ここでは、加害者の過失の有

128) 井上ほか・前掲(注8)43頁。

無が検討されよう。過失運転致死傷罪の成否について、道路交通法に規定する妨害運転罪がかかわるため、後述する。

いずれにしても、適用が否定される場合かについて条文上明確にされておらず、検察官・裁判官の裁量に委ねられることで、適用範囲がかなり広げられることになり得る。また、すでに検討したように、改正後の危険運転致死傷罪は、停車類型特有の適用問題のほか、従来と同様に、構成要件の曖昧さ、因果関係の拡大などといった問題点はそのまま残っているし、立法説明とは異なる解釈をすることで実務において処罰範囲がさらに広がる可能性は否めない。例えば、今般の法改正にかかわる法制審議会での立案関係者による説明では、妨害目的について積極的意図が依然として必要であることが維持されている。しかしながら、従来の妨害目的運転に関する判例は未必的な認識で足りるとされていることは上記で確認した通りである。その意味で、今般の法改正における説明が今後の妨害目的の認定に対し、これを限定するものとなり得るかが懸念される。このような規定の仕方は、処罰範囲が拡大する恐れを孕んでいるといわざるを得ない。

第3節 立法の在り方

しかしながら、危険運転致死傷罪は、条文以前に、立法の在り方そのものに根本的な問題があると思われる。

(1) ポピュリズムの問題

2017年東名高速道路事件は、確定はしていないものの、現在のところ、いずれの審級においても危険運転致死傷罪の適用が可能とされている。しかし、当否はともあれ、前述したように、このような停車事例を重く処罰するのであれば、本来、従来と同様に、立法によってなされるべきものである。

交通事犯に関連する法改正は、およそ約6年周期で行われてきた。そのいずれも、重大な死傷結果が発生する度、現行法では重罰、とりわけ危険

運転致死傷罪の適用をもって対応することができないことに対する世論の批判を受け、その種の事案に関連する立法がなされた。しかし、そういった国民感情が盛り上がっている中での立法の是非が本来議論されるべきである。国民の批判に対応する形で立法を行うことは、場当たりの立法につながりかねないし、今後さらなる危険な運転行為が問題となった場合に対応を困難にする。

高山は、「厳罰を求める『世論』が存在することそれ自体が、果たして重い犯罪類型を創設する根拠となりうるのだろうか。これには疑問がある。なぜなら、世論も、一定の事実を前提として、それに対する評価として形成されてくるものである以上、法改正の理由としては、世論自体ではなく、前提となる事実を挙げるべきことになるはずだからである（脚注番号は割愛した——筆者注。）」と述べ、このような「『世論』における内容の正当化の欠如」を立法の契機の一つの問題とする¹²⁹⁾。

星は、現行規定に対する世論の批判の内実を、①危険運転致死傷罪の成立範囲が不明確（「不透明感」）、②同罪の実行行為に該当しないが、一定程度以上の危険な運転行為を故意に行い、結果として死傷結果を生じさせる行為態様全体が刑法上すべて過失と評価され（「不信感」）、さらに、その根底にある③危険運転致死傷罪と過失運転致死傷罪の評価の落差（「違和感」）と推論する。そこで、①危険運転致死傷罪の類型化が適切なものたりえているかについての不断の検討、②同罪に該当しない場合に、運転者が故意に行った危険な運転行為は道路交通法違反の罰則により、死傷結果については刑法上の過失犯としてそれぞれ評価し、両者を併合罪として処理するという法理上の「本来的なスタンス」について、国民一般の理解が十分に得られていないことへの対応が求められると指摘する¹³⁰⁾。

ここでは、星の指摘にもかかわらず、そもそも「危険運転致死傷罪」と

129) 高山・前掲（注47）399頁。高山は、本罪の問題として立法の契機以外に、犯罪構成要件、法定刑、刑事政策の面から批判する。

130) 星・前掲（注94）8-9頁。

いう罪名に原因があるとも考えられる。危険運転致死傷罪の罪名は、運転行為そのものが「危険」であるという評価を含んでいる。しかし、危険な運転行為は、本罪所定の危険運転行為のほかにも多く存在しているし、むしろ事故につながっている点を捉えれば、過失犯とされているものも、結果としてみた場合に、そのすべてが危険であるともいい得る。国民が、危険運転致死傷罪の適用を望むことにつき、刑の重さのほか、やはり「危険」という評価が根底にあるのではないか。前述したように、悪質な運転行為につき過失運転致死傷罪が適用された場合においても、多くの場合は救護義務違反と併合されることから、危険運転致死傷罪と比してそれほど処断刑の落差は生じない。星が述べるように、このスタンスの理解が不可欠である。加えて、危険運転致死傷罪に「危険」という評価が含まれているとはいえ、あらゆる危険と思われる運転行為を網羅しているわけではなく、むしろ危険な運転行為の中のごく少数を特別に加重処罰する、極めて限定されたものであるとの理解を得られなければならない。この点、「危険」運転致死傷罪ではなく、「特定危険」運転致死傷罪という方がふさわしいと考える。

もともと、国民の批判の背景には、マスコミの報道の影響が否めない。報道量の増加や報道の仕方により、国民がこの種の事件の悪質性や、件数の増加を誤認することにつながる。そこで、国民感情の形成過程そのものの匡正が考えられる。「世論」に基づく法改正の問題点は当然論じられるべきものでありながらも、自動車関連立法におけるピナル・ポピュリズム（すなわち、ポピュリズム刑事政策）の問題¹³¹⁾は、立法論・法哲学の関連にお

131) 危険運転致死傷罪にかかわるピナル・ポピュリズムについては、例えば、本庄・前掲（注37）37頁以下（第3章第2節（立命館法学404号（2022年）119頁）にて既出であるが、当該頁における引用については脚注で出典が示されていないため、ここに記載する。）、船山泰範「自動車犯罪立法の未整備と罪刑法定主義」日本法學76巻4号（2011年）1549-1579頁が指摘している。また、ピナル・ポピュリズムについては、橋本祐子「刑事司法における『感情』の所在：応報を中心に」論究ジュリスト22号（2017年）34-40頁、長谷川みゆき「『責任概念拡大への企図：犯罪を止めようとするれば出来たあなたにも責メ

いて検討されていくべきである。

(2) 危険運転の限界

処罰感情に応えるために法改正が行われてきたことが、現在における危険運転致死傷罪という規定自体にも様々な問題をもたらしている。既に確認したように、自動車運転による死傷事故に対する処罰は、範囲の拡大化、重罰化の経緯を辿ってきた。

危険運転致死傷罪は、列举方式が変わったことにより、新たな運転行為を本罪の実行行為として加えることを容易にした。これにより、危険運転致死傷罪は、制定当初の5類型から、現在の8類型に増加し、従来過失犯として処罰されていたものも本罪の処罰の対象にされた。

しかしながら、処罰範囲の拡大より以前に、危険運転致死傷罪における重罰化には責任主義に反するとの疑いが持たれる。とりわけ、そこでの問題は、死傷結果に対する故意がないことを前提に、特定の故意の運転行為を危険運転として類型化されていない単なる過失運転の場合よりも重く処罰することにある。

既に確認したように、危険運転致死傷罪は特殊な結果的加重犯ととらえるべきである。そうでなければ、本来人の生命・身体に対するものでない運転行為から死傷結果が生じた場合に、これを故意犯として処罰することは、「基本犯なき結果的加重犯」であり、加重処罰する根拠が欠如しているとの批判は免れない¹³²⁾。

従来は原則過失として処罰し、例外的に傷害・傷害致死罪の成立を認めるとされていた交通死傷事故を、次第に故意犯としての自動車運転として独立して処罰する(第3章第1節参照)こととなった。

↘任があると言えるための法哲学的考察』研究ノート——厳罰化と Penal Populism (ポピュリズム刑事政策) と体感治安』千葉大学人文社会科学研究所研究プロジェクト報告書 185集(2010年)9-16頁などがある。

132) 前掲(注53)参照。

稲垣悠一は、「本罪の構成要件で禁止される対象については、『危険運転の禁止』は当然として、さらに進んで『運転自体の禁止』を意味する場合もある。前者の場合、危険運転にならない運転はなお許容されるが、後者の場合、『運転避止義務』が課せられ、そもそも運転の自由も認められていない。」とする。後者に「相当するのは、『アルコール・薬物運転類型』（処罰法2条1号、3条1項）、『制御技能無保有類型』（同法2条3号）、『病気運転類型』（3条2項）であり、自動車の制御不能状態を運転者が自招していることを特徴とし、飲酒・薬物摂取状態、進行制御技能の欠如状態および特定の病気の発症可能性のある状態での運転自体が禁止されており、運転避止義務に違反した状態での運転行為が実行行為を構成している。こういった状態の運転は、死傷事故を惹起する危険性があるのみならず、その悪質性故に『自由』の範疇には属さず、反価値性が宣言されているといえる」。これに対して、前者に「相当するのは、『高速度運転類型』（処罰法2条2号）、『妨害運転類型』（同条4～6号）、『赤色信号殊更無視運転類型』（同条7号）、『通行禁止道路運転類型』（同法8号）であり、運転自体の避止義務違反を前提とするものではなく、適法に開始された運転から状況的・場所的に限定された局面において危険運転に転化するものである。」とする。そのうえで、それぞれの因果関係の判断が異なるとして、前者は、「運転避止義務違反を前提としない類型であって、禁止の対象は、危険運転であり、運転行為自体にまでは及ばない。その論理的帰結として適法な運転行為を仮定して回避可能性の判断をすることになる。」が、この判断方法は、後者「……の構造に馴染まないと解する。……（後者——筆者挿入。）の構成要件に取り込まれている運転避止義務は、過失犯の注意義務をも構成している。そのため、運転避止義務を基軸に、本罪と過失犯との類型的考察が可能になる。」とする¹³³⁾。

これに関し、本罪を過失犯の特別な加重類型とする見解や、故意行為と

133) 稲垣悠一「危険運転致死傷罪の罪質と過失犯との限界」専修ロージャーナル17号（2021年）77頁。

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見解があるが、いずれも適切とは思われない(第3章第5節(3)参照)。稲垣が危険運転致死傷罪における各類型の行為を2つに分類し、分析する見解は因果関係の判断にとって有益であろう。しかし、従来の過失犯とした場合との量刑のアンバランスの問題は解消されないし、真に悪質で危険な行為に限定して類型化していると説明されているものの、刑法上の処罰根拠たる基本犯はいまだ設けられていないのが現状である。しかも、責任の観点からしても、松宮が述べるように、「本罪の前提となる危険運転行為が、必ずしも暴行とはいえないにもかかわらず、危険な運転行為を認識しているという理由で、故意犯とされ、過失致死傷罪ではなく傷害致死傷罪に準じたものとして重い法定刑が定められている」¹³⁴⁾のである。所定の道路交通法違反たる危険運転行為を行う認識は、必ずしも傷害・傷害致死罪における他人の身体ないし生命の危険に対する認識と同置できるものとはいえない。人の生命・身体に対する故意がないことを前提にすれば、このような重い法定刑の根拠づけは不十分ではあるように思われる。この点、陶山二郎は、「交通事犯の被害の深刻さに鑑みれば、一連の法改正の背景が見えてこようが、それでも、道路交通法上の違法が、通常の過失より重い自動車運転過失なり、危険運転となるという法的対応には、処罰の拡大についての理論的歯止めがないままそれが不必要に広がっていないかという観点での検証は重要である。」と指摘する¹³⁵⁾。

本罪の構造上、特殊な結果的加重犯と解さざるを得ないものの、現行法では根本的な解決はされないままである。たしかに、後述するように、妨害運転罪が、刑法ではなく、道路交通法に新設されたことには、それ自体の問題をさておくとしても留意すべきかもしれない。しかしながら、本罪についても、「基本犯なき結果的加重犯」の問題の解消に一定資する可能

134) 松宮孝明『『刑法各論講義〔第3版第2刷〕』補遺』(成文堂、2014年)2頁。

135) 陶山二郎「自動車運転致死傷行為等処罰法における無免許を理由とする加重処罰の問題性」社会科学論集7号(2021年)17頁。

性はあるものの、根本的な解決にはならない。稲垣は、「危険運転は、基本行為の処罰の在り方が特殊ではあるが、死傷事故に至る危険性と悪質性を備え、裁判規範の裏付けのある行為として、禁止の対象となっている。」とする¹³⁶⁾。松宮は、これについて、「本条は、判例では加重結果に過失を要しないとされる結果的加重犯の形態をとっており（結果的加重犯について過失を不要とするのは、最判昭和26・9・20刑集5-10-1937）、責任原理上の問題をも拡大するものである。」と批判する¹³⁷⁾。さらに、高山は、本罪の成立自体を、「結果責任主義の先鋭化であり、それは日本の刑法における責任主義全体に対する打撃であったといえる。」と批判する¹³⁸⁾。前述したように（第3章第5節参照）、結果的加重犯につき、判例では過失説が取られていないことが確認されたことからすれば、危険性説に基づき、通常の因果関係よりも一層緊密な関係を求めることで、処罰範囲の制限が一定可能になるし、本罪の重罰化が一貫して進んできている以上は、そうすべきである。

他方で、今後新たな危険な運転行為が問題となった場合にどう対応すべきか。抽象的な規定の仕方採ることで、危険・悪質（ないしは無謀）な運転行為を一般的、包括的に本罪の対象とする見解も存在するが¹³⁹⁾、今までの流れと同様に、類型の増加と刑の引き上げがなされるべきであろうか。前者は処罰対象となる行為の不明確さから処罰範囲が無限定に広がる恐れのみならず、類型化された場合に以上に危険運転致死傷罪における責任主義の問題が顕著に現れることから、妥当とは思われない。後者を採るとしても、そのような対応が今後も続いていくとするなら、危険運転致死傷罪として把握される運転類型はますます増大し、従来過失犯とされてきた類型が際限なく故意犯に包含されていくことが懸念される。

136) 稲垣・前掲（注133）77頁。

137) 松宮・前掲（注134）2頁。

138) 高山・前掲（注47）406頁。

139) 例えば、本庄・前掲（注37）37頁、川本哲郎『交通犯罪対策の研究』（成文堂、2015年）16頁、星・前掲（注94）9頁などがある。

(3) 法の下の平等

むろん、自動車運転それ自体に対する重罰の問題は、以前から指摘されてきている。自動車運転自体は、人の生命・身体を侵害し得る危険な行為であり、あくまでも社会にとっての有用性を考量し、許された危険として正当化される。これが許される領域を超えれば、禁止の対象として、犯罪が成立し得る。

2001年刑法改正では、従来業務上過失致傷罪で処罰していた交通死傷事故につき、自動車運転に対するものとして別途規定が設けられた。当時の法規定の欠如から、危険かつ悪質な運転行為による重大な死傷事故に対する国民の応報感情が立法理由とされた。

松宮は、過失運転致死傷罪が「自動車運転中の過失という意味でしかなく、通常の過失に比べて特に重いわけではない」にもかかわらず、「船舶の事故にくらべて自動車運転の場合だけ、運転者がさらに重く処罰される」¹⁴⁰⁾こと、危険運転致死傷罪が「自動車による故意のない結果犯を特別扱いする規定を設ける」ことについて、「法の下での平等（憲法14条1項）からみても疑義がある……（たとえば、モーターボート事故には、本規定は適用されない。）」と批判する¹⁴¹⁾。

亀井源太郎も、自動車運転だけを特別扱いすることを疑問視し、自動車運転の無軌道性を理由に「現行規定（211条）の法定刑を超えた重い処罰に相当するだけの危険性を認める」¹⁴²⁾とする今井猛嘉の見解に対し、電車等の他の交通手段は、システムの整備や運転者の技能によって事故防止が図られていることから、「軌道があることのみで事故防止ができるわけではない。……無軌道性は、自動車運転だけを特別扱いする決定的な理由とはなりえない」としたうえで、「自動車が、一般の国民にとって自ら用いる（＝運転する）ことが最も容易な『凶器（となりうるもの）』の一つだとすれ

140) 松宮孝明『先端刑法総論』（日本評論社、2019年）136頁。

141) 松宮・前掲（注134）2頁。

142) 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）22頁以下。

ば、その理由について、他の『凶器（となりうるもの）』に比して、とくに注意深い姿勢を要求することも、まったく不合理とまではいえない……。……ただし、この場合、『とくに注意深い姿勢を要求する』ことの必要性が問われなければならない。交通事故の発生件数、死者数、重症者数が近年では減少傾向にあることに鑑みれば、刑の引き上げを行ってまで、このような『姿勢』を要求すべきかは、慎重な検討を要するようと思われる（脚注番号は割愛した——筆者注。）」とする¹⁴³⁾。

しかも、交通死傷事犯に対する重罰化の予防効果自体も疑しい。2007年交通刑法改正に際し、曾根は「……一般的に、重罰化によって犯罪を効果的に抑止できるか否かについて明確な実証データが存在しないと言われており、むしろ交通事故犯に関しては、過去の経験に照らし、重罰化による抑止効果は即効的なものにとどまっており、持続的な抑止効果は期待できない、という推測も成り立つように思われる。それにもかかわらず、道路交通分野において十分な検証を経ないまま罰則の強化という刑罰政策が押し進められていることには大いに再考の余地がありそうである（脚注番号は割愛した——筆者注。）」と述べている¹⁴⁴⁾。実際に、この改正により「逃げ得」の問題が生じ、それを解決すべく2013年刑法改正がなされたものの、ひき逃ぎの再増加につながる恐れがあるとの指摘もなされている¹⁴⁵⁾。

もっとも、その背景には歴史的経緯が存在するように思われる。例えば、「車」という交通手段に対する厳罰の歴史は、江戸期に遡ることができる。過失による交通事故の処罰に関して、「享保度法律類寄」では、重過失を意味する「不念」という語が一つの項目として、規定が置かれている¹⁴⁶⁾。また、1742年に「享保改革」の一環として成立した刑法典「公事

143) 亀井源太郎「刑事立法の時代と自動車運転過失致死傷罪」刑事法ジャーナル8号（2007年）22頁。

144) 曾根威彦「交通刑法の改正問題」刑事法ジャーナル8号（2007年）8頁。

145) 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）16頁。

146) 条文は、代田清嗣「徳川幕府刑法における刑事責任の本質——判例法理の分析による——」（名古屋大学学術機関リポジトリ HP <https://nagoya.repo.nii.ac.jp>（2023年5月）

方御定書」の下巻である「御定書百箇条」における交通事故に関する規定は、車・牛馬による過失殺の場合は、故意による殺人よりも重く罰せられる一方で、渡船により人を死なせた場合の刑罰は遠島にとどまる¹⁴⁷⁾。

このように、最も一般的な交通手段としての「車」の運転行為に対して、事故の抑制手段として厳罰を科すという考え方はもともと存在していたと言わざるを得ず、これが現代においても交通事犯の対応として最初に想起されやすいものかもしれない。

しかし、自動車の運転は、我々の日常生活で普通に行われており、現代社会の流通にもはや欠かせないものといえる。だからこそ、誰でも被害者にも加害者にもなり得るのである。危険運転致死傷罪の法定刑の重さについては、応報感情に応えるとともに一般予防効果への期待もいわれているものの、誰も自分が加害者になるとは思わない、すなわち人の死傷を惹起させるほどのものとは一般的に認識していないからこそ行為に出るのである。そのような行為について予防効果は果たされるのか。死傷の結果が発生した場合について重罰化するよりも、むしろ、予防の観点からは、悪質な運転行為に対する取り締まりが重要ではなかろうか。この点、松宮や曾根が指摘したような、危険運転致死傷罪の創設当初の、飲酒運転に対する重罰を誘因とするひき逃げが増加したことを想起しなければならない。特に、ひき逃げ問題に対して松宮が、「悪質な運転者は厳罰に処すべきであるという憎しみの感情に囚われずに、発想を転換して……、これによって我々は、重罰化スパイラルを脱することも可能となるであろう（脚注番号は割愛した——筆者注。）」として、救護減免制度を提案する¹⁴⁸⁾。亀井も、「規範の実効性を担保する手段として規範の遵守を是認したり促進したりする意図で報賞を行う肯定的サンクションの活用は真剣な検討に値しよう

↘31日閲覧)) (2017年) 12-13頁参照。

147) 条文は、内藤聡叟校訂『御定書百ヶ条 再版』(近藤活版所、1895年) 113-118頁(国会図書館デジタルコレクション HP info.ndljp/pid/2937120 (2023年5月31日閲覧)) 参照。

148) 松宮・前掲(注145) 16-18頁。

（脚注番号は割愛した——筆者注。）¹⁴⁹⁾とする。このように、自動車運転による死傷事犯の予防に向けて重罰以外の施策こそ検討されるべきである。

第6章 道路交通法改正について

第1節 改正の背景

2017年東名高速道路事件以来、警察による「あおり運転」の取り締まりを強化し、危険・悪質な運転行為の防止へ向けた動きがみられる。

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」では、①悪質・危険な運転に対する厳正な捜査の徹底、②悪質・危険な運転者に対する行政処分の実施、具体的には迅速かつ積極的な行政処分の実施、関連情報の行政処分担当課への集約、③更新時講習等における教育の推進、具体的には更新時講習等における危険性の説明、運転適性検査による安全指導、④安全運転管理者等に対する講習における教育の推進、⑤広報啓発活動の推進等のあおり運転をはじめとする危険・悪質な運転行為の防止に向けた諸対策を推進するよう促した。

それを受けて、平成30年におけるあおり運転の典型態様である「車間距離保持義務違反」、「急ブレーキ禁止違反」の取締り件数が大幅に増加しているが¹⁵⁰⁾、これは運転者に対する一般予防としての威嚇効果が狙いであるとみられる。

立案関係者は、妨害運転に関する2020年道路交通法改正は、2017年東名高速道路事件が背景にあると説明する。本件のようなこの種の悪質・危険な運転（いわゆる「あおり運転」）に対する厳正な対処を求める国民の声は

149) 亀井・前掲（注143）22頁。

150) 車間距離保持義務違反平成26年から29年平均8128件（うち高速道路約7358件）、平成30年13025件（うち高速道路11793件）、急ブレーキ禁止違反平成26年から29年平均約11件（うち高速道路約2件）、平成30年35件（うち高速道路9件）（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回会議配布資料4参照）。

大きく、警察庁では、平成30年1月、都道府県警察に対して通達を發出し、あらゆる法令を駆使した厳正な取締りの徹底、迅速かつ積極的な行政処分の実施等の諸対策を推進してきた。また、2020年8月、常磐自動車道におけるあおり運転・停止強制事件が発生し、「あおり運転」は後を絶たず、依然として重大な社会問題となっていた。また、これまでの法には、「あおり運転」そのものを取り締まるための規定がなく、法定刑や行政処分が十分でないとの指摘もみられた。このような状況を踏まえ、警察庁において「あおり運転」を効果的に抑止するための規定の在り方について検討を進めた結果、道路交通法を改正し、他の車両等の通行を妨害する目的で一定の違反行為を行った者に対する罰則（妨害運転罪）の創設等を行うこととしたとされる¹⁵¹⁾。

他方で、同時に行われた危険運転致死傷罪改正と、妨害運転罪の新設との関連について、法制審議会では以下のように説明されている¹⁵²⁾。

今回意図されている法改正は、あおり運転のような危険運転行為から死傷結果が発生したときに、特に重い刑を科すものであるが、それにより、そうした危険運転行為、それ自体を強く抑止しようとするものであり、そして、それが抑止されることは期待できるだろうと考えるものである。また、事後的には、それにより当該事実関係に適合した、バランスのとれた、正に適正な処罰を可能とすること、それが狙いとなっていると思われる。

ただ、あおり運転の抑止のためには、事後的に結果が発生したときに対応するというだけでなく、危険運転行為それ自体を、結果の発生・不発生にかかわらず、直接に規制し、抑止するようなことも求められよう。言い換えれば、危険運転致死傷罪の規定だけが頑張っても十分ではないので、道路交通法によるあおり運転自体の規制も必要となろう。他方で、

151) 作道英文・小山慧「悪質・危険運転者対策の推進に関する規定の整備（妨害運転に対する罰則の創設等）」警察学論集73巻9号（2020年）99-100頁。

152) 前掲（注118）2頁。

刑罰とは別に、行政処分による対応というものも要請されようかと考える。

このように、停車強制行為を危険運転致死傷罪として重罰することで一般予防を目論みつつ、死傷結果が発生する前の段階においてあおり運転をはじめとする危険運転、とりわけ妨害運転を積極的に処罰する姿勢を示した。

第2節 妨害運転罪の概要

(1) 内 容

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号に規定する。

妨害運転（交通の危険のおそれ）について、立案関係者は、本罪は、道路における交通の危険を生じさせるおそれのある行為を他の車両等の通行を妨害する目的であえて行うことの悪質性・危険性を踏まえ、一般に「あおり運転」と呼ばれるこのような行為を厳罰の対象とすることとしたものであり、「他の車両等の通行を妨害する目的」を要件とすることにより、厳罰の対象を真に悪質危険な行為に限定していると説明する¹⁵³⁾。

本罪に規定する一定の違反行為は、他の車両等の通行を妨害する直接の手段として行われることが一般的に想定されるものの列挙である¹⁵⁴⁾。また、「当該他の車両等に道路における交通の危険を生じさせるおそれのある方法」とは、妨害の対象となる車両等に交通事故の発生に至る一般的・抽象的可能性を生じさせるような方法をいい、具体的な交通状況等に照らし、妨害の対象となる車両等に交通事故の発生の危険性を生じさせる可能性がある方法をいい、その可能性の程度が高いものであることは要しないとの説明がなされている¹⁵⁵⁾。したがって、たとえ被疑者の内心では「他

153) 作道ほか・前掲（注151）102頁。

154) 作道ほか・前掲（注151）103頁。

155) 作道ほか・前掲（注151）104頁。

の車両等の通行を妨害する目的」が存在し、かつ、当該目的で一定の違反が行われた場合であっても、具体的な交通状況等に照らし、社会通念上、妨害の対象となる車両等を交通事故に至らしめるような可能性がおよそ存在しないような場合には、「当該他の車両等に道路における交通の危険を生じさせるおそれのある方法」には当たらず、本罪が成立しないこととなるが、本罪は抽象的危険犯であり、交通事故の発生の危険性が現に生じるまでの必要はないと解されるという¹⁵⁶⁾。

妨害運転(著しい交通の危険)について、立案関係者は、本罪は、妨害運転(交通の危険のおそれ)の罪を犯し、よって道路における著しい交通の危険を生じさせた者について、結果的加重犯として更に厳罰に処することとしたものであり、本罪の成立要件はあくまでも具体的な危険を発生させることであり、現に重大な交通事故(人身事故)が発生したことを要するものではないことから、事故の態様が物損事故にとどまりその被害の程度が軽微であった場合や、物損事故すら発生しなかった場合であっても、加害車両による実行行為が行われた時点における加害車両や被害車両の距離・速度、交通量その他の事情に鑑みて、社会通念上、重大な交通事故(人身事故)につながる危険性が現に生じていたと認められる場合には、本要件に該当すると説明する¹⁵⁷⁾。

そのほか、妨害運転行為に対する行政制裁として、運転免許を受けることができない期間等に関する規定の整備(道路交通法90条2項3号、103条2項3号、107条の5第3号)、運転免許の効力の仮停止に関する規定の整備(道路交通法103条の2第2号)がなされた。

(2) 法定刑

法定刑について、立案関係者は、法における各違反行為の法定刑は、当該違反行為の悪質性や法益侵害の程度、感銘力の維持等の観点から、合理

156) 作道ほか・前掲(注151)104頁。

157) 作道ほか・前掲(注151)108-109頁。

的かつ合目的的に定められていると述べ、警察では、「あおり運転」に対してあらゆる法令を駆使した厳正な取締りを推進し、例えば、運転の態様が他の車両等の運転者に対する有形力の行使と認められる場合について、暴行罪（2年以下の懲役若しくは30万円以下の罰金又は拘留若しくは科料）を適用するなどしてきたが、「あおり運転」が依然として重大な社会問題となる状況が続いていたことに鑑みて、新設された妨害運転に対する罰則の法定刑については、① 処罰の対象行為が暴行罪等も適用できるような危険な運転行為であることを十分に踏まえたものにする必要があること、② 暴行罪等を適用した取締りでは「あおり運転」の根絶には至っていないことを踏まえた、十分な感銘力・抑止力のあるものにする必要があることから、既存の法における各違反行為の法定刑の体系も踏まえ、妨害運転（交通の危険のおそれ）については3年以下の懲役又は50万円以下の罰金、妨害運転（著しい交通の危険）については5年以下の懲役又は100万円以下の罰金としたという¹⁵⁸⁾。

(3) 保護法益

立案関係者は、妨害運転罪は、危険運転致死傷罪とは異なり、人の死傷の結果が生じない場合も処罰の対象とするものであり、保護法益は、第一次的には、道路における交通の安全である。したがって、妨害運転（著しい交通の危険）における「道路における著しい交通の危険を生じさせた」には、妨害運転の被害車両のみならず、被疑者の車両や第三者車両に関し著しい交通の危険が生じた場合も含まれるとする。もっとも、妨害運転罪が他の車両等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行われる犯罪であり、他の車両等の運転者に対する暴行等にも準ずるものであることに鑑みれば、第二次的には、人の生命・身体の安全も保護法益に含まれると説明する¹⁵⁹⁾。

158) 作道ほか・前掲（注151）109-110頁。

159) 作道ほか・前掲（注151）110頁。

(4) 罪 数

① 他の車両等の通行を妨害する目的で妨害運転罪の構成要件に該当する行為が複数回行われた場合

立案関係者は、例えば、後方を走行する他の車両の通行を妨害するため、急な進路変更を行って当該他の車両の直前に割り込んだ上、その直後に急ブレーキをかけた場合等、同一の対象に対して一定の違反行為が行われ、かつ、その行為が時間的・場所的に接着して行われる場合には、複数の行為が行われたとしても、包括一罪となると説明する¹⁶⁰⁾。

② 道路交通法の各違反との関係

立案関係者は、妨害運転罪は一定の違反行為を構成要件的に完全に取り込んでいる。したがって、妨害運転罪が成立する場合には、実行行為時に行われた一定の違反行為は、妨害運転罪に吸収され、同罪のみが成立するとする一方で、妨害運転罪が構成要件的に取り込んでいない他の法違反の罪は、妨害運転罪とは別個に成立するとする。例えば、無免許で妨害運転罪を犯した場合や、酒気帯びで妨害運転罪を犯した場合ないには、妨害運転罪とは別に法違反（無免許運転、酒気帯び運転）の罪が成立し、両者は併合罪の関係に立つと説明する¹⁶¹⁾。

③ 危険運転致死傷罪及び過失運転致死傷罪との関係

立案関係者は、他の車両等の通行を妨害する目的で、一定の違反行為であって、当該他の車両等に道路における交通の危険を生じさせるおそれのある方法によるものをして、よって人身事故を生じさせた場合には、妨害運転（著しい交通の危険）の罪のほか、具体的な事故の態様に応じて、危険運転致死傷罪や過失運転致死傷罪の構成要件にも該当する場合の罪数については、個別の事案に即して判断する必要があり、例えば、他の自動車の通

160) 作道ほか・前掲（注151）110頁。

161) 作道ほか・前掲（注151）111頁。

行を妨害する目的で、走行中の当該他の自動車の直前に、重大な交通の危険を生じさせる速度で進路変更禁止違反を犯して侵入し、よって人を死傷させた場合には、本件事案における妨害運転（著しい交通の危険）は構成要件的に自動車運転死傷行為等処罰法2条4号の危険運転致死傷罪に完全に取り込まれていることから、妨害運転（著しい交通の危険）は危険運転致死傷罪に吸収され、同罪のみが成立するものと考えられると説明する¹⁶²⁾。

これに対し、他の自動車の通行を妨害する目的で、走行中の当該他の自動車に対して執ように警音器使用制限違反をし、さらに、当該他の自動車の直前に、重大な交通の危険を生じさせる速度で進路変更禁止違反を犯して進入し、よって人を死傷させた場合には、妨害運転（著しい交通の危険）は、警音器使用制限義務違反が行われているという点で、構成要件的に危険運転致死傷罪に完全に取り込まれているとはいえないことから、両罪は観念的競合の関係に立ち、最も重い危険運転致死傷罪の刑により処断されることとなると考えられるとされる¹⁶³⁾。

第3節 適用状況

改正法施行後、すでに妨害運転罪が適用された事例が見受けられる。

大分地判令和2年12月1日公刊物未登載は、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3キロ走行した後、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、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¹⁶⁴⁾。

また、秋田地判令和3年5月26日公刊物未登載は、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4キロにわたりクラクションを鳴らしたり、約80センチまで近づいたりする妨害運転をした事件

162) 作道ほか・前掲（注151）111頁。

163) 作道ほか・前掲（注151）111-112頁。

164) 『『妨害運転』に執行猶予判決』『朝日新聞』朝刊・3社会（2020年12月02日）。

について、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¹⁶⁵⁾。

そのほか、自動車のみならず、自転車への適用が注目される。さいたま地判令和3年5月17日 LEX/DB25571539 は、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、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転車を進出させたり、車道の中央線上に進出して対向車両に自転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4節 妨害運転罪の問題点

(1) 道路交通法と妨害運転罪の罪質

道路交通法は、その1条において、「道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図り、及び道路の交通に起因する障害の防止に資することを目的とする。」と規定し、警察庁の立法管轄に属している。本法は、「行政法規の一つであるが、その違反行為に対して刑法上の刑罰(刑9条)が科せられるものは、実質的意義の刑法であるという意味で、いわゆる『行政刑法』に属する。」とも説明される¹⁶⁶⁾。

したがって、道路交通法違反の罪は、一般的に形式犯とされているところ、「最近は、道路交通法違反に対する量刑水準もかなり上昇する傾向が

165) 「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05月27日)。

166) 伊藤栄樹ほか編『注釈特別刑法 第六卷 交通法・通信法編 I』(立花書房、1982年) 5-15頁参照。

見受けられる。現行法上、重い交通犯罪は、少なくとも部分的には刑事犯としての位置づけを与えられているといえよう。道路交通法の処罰規定は、その違法の実質が構成要件上は隠された形式犯の外見をとりつつも、その内実において刑事犯を（も）含んでいるということである（脚注番号は割愛した——筆者注。）。¹⁶⁷⁾との指摘がある。

妨害運転罪は、もはや構成要件としても形式犯との構成は取られていない。妨害運転罪は、妨害目的があり、しかも著しい交通の危険ないし危険のおそれがある場合に、すでに道路交通法の処罰対象となっている形式的な行為を加重処罰するものとして、実質犯、かつ故意犯である。また、危険性ないしそのおそれを要求している点からすれば、妨害運転（交通の危険のおそれ）は準抽象的危険犯であり、妨害運転（著しい交通の危険）は具体的危険犯と解されよう。もっとも、本罪の最大な問題は、「妨害目的」という主観的構成要件を規定することで、目的が認められない、形式的な交通違反と比較し、加重処罰することの妥当性である。これは、まず危険運転致死傷罪との関係を見無視してはならない。

(2) 危険運転致死傷罪と妨害運転罪

危険運転致死傷罪は、第一次に人の生命身体、第二次に公共の安全を保護法益とするのに対し、妨害運転罪は人の死傷に至らなかった場合に、妨害目的で一定の交通違反を行うことを加重処罰するものであり、第一次に公共の安全、第二次に人の生命・身体を保護する。

危険運転致死傷罪をめぐる、基本犯なき結果的加重犯という批判に対し、立案関係者は、所定の危険運転行為が道路交通法上の罪に当たるとを理由に、その点は問題とならないと説明する¹⁶⁸⁾。しかしながら、道路交通法上の罪は刑法に規定する犯罪とは同視できないことや、所定の危険運転行為のすべてが道路交通法違反に当たるとは限らないことが指摘され

167) 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）413頁。

168) 井上・前掲（注54）39頁。

る。いずれにせよ、今般の立法により、危険運転致死傷罪の前段階に当たる妨害運転行為そのものをも処罰の対象にすることに加え、免許取消等の行政制裁も課される点について、検討が必要である。

2020年交通事犯に関する法改正が行われる前に、金澤は、「東名高速道路における死傷事故を契機にあがったさらなる厳罰化を求める声に応えようと、危険な態様での運転や無謀運転自体を処罰の対象とする諸外国の立法例が紹介、検討されている。危険運転致死傷罪の新設に際し、人の生命、身体にとどまらず公共の安全を保護法益に加えたとき、既にその方向性は開かれていたとも言える。現代の社会を支える便利な手段の危険な利用を、刑罰を用いて制御すべきか、その際、伝統的な刑法理論との整合性を如何に保つかが問われている」¹⁶⁹⁾として、懸念を示していた。

一方で、あおり運転そのものを処罰の対象とする海外の法規制もみられる¹⁷⁰⁾。例えば、アメリカ(カルフォルニア州)では、無謀運転を行えば、死亡・負傷に至らなかった場合でも処罰の対象となり、高速道路・一般道路と区別し、刑が異なる。イギリスでも、死傷結果に至らなかった危険運転について、2年以下の禁錮刑、または無制限罰金が科される。

確かに、妨害目的で交通違反を行う場合は、単なる形式的な違反より当罰性が高いことはいうまでもない。井田良は、「違法性の程度が重く刑事犯の実質を持つものを何らかの基準で類型化し、刑の下限も上限も、より引き上げた形の処罰規定を設けて、形式犯の場合と差別化する……ようにしてできた処罰規定をどこに置くか、刑法典に置くべきか、それとも道路交通法の罰則の中に置くべきかという問題もあるが、それはそれほど重要なことではない。むしろここで注目すべきことは、その種の刑事犯規定を設けることは、たとえば危険運転致死傷罪の基本犯を独立の犯罪類型として規定することを意味するものにほかならない……。」とする¹⁷¹⁾。しか

169) 金澤・前掲(注56)179頁。

170) 矢武陽子「世界のあおり運転について」警察學論集72巻1号(2019年)55頁。

171) 井田・前掲(注167)413-414頁。

し、妨害運転罪は危険運転致死傷罪の「基本犯」的な性格を有しながらも、本罪に規定される行為が構成要件的に危険運転致死傷罪に完全に取り込まれておらず、危険運転致死傷罪の基本犯となるものではないことは明らかである。しかも、道路交通法はあくまでも道路規制を行う形式的なものであり、妨害目的のような内心を規制することは本来道路交通法で行うべきではないと考えられる。

妨害を目的とするあおり運転行為は、速度超過、車間距離不保持等といった形式犯としての道路交通法違反をも構成する。形式犯の処罰根拠からして¹⁷²⁾、この種の道路交通法違反は、それ自体交通の危険をもたらすおそれがあり、一定の妨害目的が認められる場合をも含むものと想定して制定されたと考えられる。したがって、あおり運転が行われた場合に、死傷事故が発生したならば、それに応じた刑法上の罪で処罰すれば足りるし、発生していなければ、その妨害運転行為が道路交通法違反に該当する限りで、その形式的違反を処罰することで足りるはずである。

それにもかかわらず、当初の救護義務違反の罪の新設でも見られる道路交通法違反の罪を刑事犯としての側面をもたせるような重罰化は、今般新設された妨害運転罪ではさらに進んでいる。道路交通法が行政法規である以上、そのような重罰を科すことが妥当とは到底思われたいし、本罪の新設自体の正当化根拠が十分でないといえる。

今般の立法は、危険運転致死傷罪の「基本犯」として想定されていることが罪数に関する立法説明からもわかる。ただ、妨害目的がある場合を加重処罰する必要があるというならば、「基本犯なき結果的加重犯」という問題との関連においても、死傷事故につながる類型的危険性が高い悪質なものに限定し、刑法で対応すべきものであったといえる。

172) 山川秀道「形式犯の制裁について——当罰的不法と可罰性の判断に関する予備的考察——」広島法学38巻4号（2015年）87-124頁参照。

(3) 過失運転致死傷罪と妨害運転罪——バイクすり抜け事例

また、危険運転致死傷罪の成立が否定された妨害運転罪に該当する行為については、過失運転致死傷罪の成否が問題となり得ることから、前記した渋滞中のバイクすり抜け事例について検討を加えたい。これらのいずれの場合にも、被害者であるバイク運転者の道路交通法違反行為が存在する。この場合における加害者に対する過失運転致死傷罪の成否については、信頼の原則の適用と被害者の自己答責性の問題がかかわる。

信頼の原則は、「あらゆる交通関与者は、他の交通関与者が交通秩序にしたがった適切な行動に出ることを信頼するのが相当な場合には、たとえ他の交通関与者の不適切な行動によって結果が発生したとしても、これに対しては責任を負わない」とするものであり、日本の道路交通事件の刑事実務において過失認定の際の限定法理として定着するに至ったが、特に行為者に交通法令違反があった場合、その適用限界についてはなお議論があり、判例は、行為者が交通法規に違反した場合にも、信頼の原則の適用があり得ることを認めてきたという¹⁷³⁾。そのため、行為者が妨害運転罪に該当する行為を行ったからといって直ちに信頼の原則の適用が否定されるわけではない。

西原春夫は、信頼の原則の主観的要件を、第一に、「信頼の存在」、第二に、「信頼の相当性」、第三に、「事故の原因となった規則違反の不存在」の三つに帰結させる。特に、第二の「信頼の相当性」について、「具体的な交通事情を前提として、そのような信頼をすることが社会倫理的にみて相当である場合にはじめて、刑法は加害者の信頼を保護し、そのような信頼のあった場合にはじめて、事実上の予見可能性も存在にもかかわらず予見義務の発生を否定することとなるのである。」とする¹⁷⁴⁾。確かに、すり抜けという行為そのものを規定する条文は存在しないが、例えば高速道路

173) 北川佳世子「最近の道路交通事件最高裁判例にみる信頼の原則の意義」曾根威彦等編『交通刑事法の現代的課題 岡野光雄先生古稀記念』(2007年、成文堂)149頁。

174) 西原春夫『交通事故と信頼の原則』(1969年、成文堂)43-45頁。

での路側帯等のすり抜けは、通行区分違反（道路交通法17条）に該当する行為であり、車線変更をする車両と衝突する可能性の高い危険な行為である。一方で、加害者の行為も妨害運転罪に該当する。もっとも、一般的な形式犯としての道路交通法違反とは異なり、妨害運転罪には妨害目的という主観的な要件が求められるのであり、もとより故意行為である。妨害目的で妨害行為を行った行為者に他者が交通秩序にしたがった適切な行動をすることを信頼することはもはや許されるものではなく、この場合、「信頼の相当性」が否定されよう。

したがって、渋滞中において行為者が実際に衝突の危険性を認識していなかったとしても、道路交通法に規定する妨害運転罪に該当する妨害運転行為を行うことによって他車が衝突する可能性を認識しうるにもかかわらず、妨害運転行為に出た注意義務違反が認められ、この場合に行為者に信頼の原則は適用されない。しかもそれがバイク運転者の死傷結果に直接現実化したといえるのであるから、過失運転致死傷罪の成立を認めてよいであろう。

他方で、この事例の場合には前提として信頼の原則の適用の前提となる主観的要件を満たしていないことから、信頼の原則の適用が否定されるのであるが、近年において信頼の原則の過失概念における位置づけをめぐる議論が進んできており¹⁷⁵⁾、その見解の違いにより他の事例においては結論が異なることも否めないため、引き続き検討が必要である。この点は、今後の課題としたい。

(4) 刑事政策としての妨害運転罪

もっとも、あおり運転が後を絶たないことから、妨害運転罪の新設は従来の法定刑と行政処分が軽すぎることに由来する威嚇効果の不十分さに基

175) 例えば、平野潔「信頼の原則と自己答責性原理」人文社会論叢（社会科学篇）16号（2006年）79-97頁、岡部雅人「信頼の原則の体系的地位」愛媛法学会雑誌42巻3・4号（2016年）113-129頁などがある。

づいているとされているが、その予防効果はいかなるものか。そもそも、立法理由であるあおり運転の増加という事実そのものは存在するだろうか。とりわけ、あおり運転の典型的態様である車間距離保持義務違反の取締り件数は以下の通りである¹⁷⁶⁾。

車間距離保持義務違反の取締り件数

年次	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	令和3年	令和4年
件数	7,133	13,025	15,065	13,062	—	—
うち高速道路	6,139	11,793	13,787	11,523	7,422	5,213

一見して増加しているようにみえるが、2017年東名高速道路事件をはじめとするあおり運転の事件の発生の対応として、取り締まりの強化が影響を及ぼしており、あおり運転行為が増加している根拠づけとして不十分と思われる。また、「19年の取り締まり件数は前年比16%増の1万5065件だったが、20年は一転して同13%減の1万3062件。特に同年後半に大きく減少しており、警察庁幹部は『法改正による厳罰化が功を奏したのではないかとみている。』¹⁷⁷⁾という。その厳罰化としての妨害運転罪が適用された妨害運転の摘発について、警察庁は以下の通り発表している¹⁷⁸⁾。

176) 前掲(注12)による。

177) 『『あおり運転』摘発、9割が映像あり 重要証拠に』『日本経済新聞』(2021年2月25日)(www.nikkei.com/article/DGXZQODG2402A0U1A220C2000000/(2023年5月23日閲覧))。

178) 前掲(注127)による。

あおり運転の摘発状況	
違反行為	摘発件数
高速道路での駐停車	5（5）
急ブレーキ	11（5）
車間距離不保持	13（2）
安全運転義務（幅寄せや蛇行）	10（2）
急な車線変更	9（2）
左からの追い越し	4（1）
執拗なクラクション	3
逆走	2
高速道での低速走行	1
ハイビーム	0
計	58（17）

（注）警察庁まとめ（2020年6月30日～12月31日）。
カッコ内はより罰則の重い「著しい交通の危険」

このように、単なる道路交通法の違反行為の摘発件数に比して、妨害運転罪の適用はかなり限定されていることがわかる。重い法定刑が規定された妨害運転罪の謙抑的な適用は妥当といえる一方で、法改正の意味が改めて問われるべきであろう。むろん、高速道路における車間距離不保持の適用件数が著しく減少していることから、妨害運転罪の新設による威嚇効果は一定期待できるように思われようが、取り締まりの程度や、啓発活動による影響も否めないところである。

他方で、警察庁は、「他の車両等の通行を妨害する目的で、急ブレーキ禁止違反や車間距離不保持等の一定の違反をした者について、最大で5年の懲役に処するとともに、運転免許の取消処分を課し、悪質・危険な運転者をより効果的に道路交通の場から排除することが可能となった。」¹⁷⁹⁾と

179) 令和2年警察白書概要（www.npa.go.jp/hakusyo/r02/gaiyouban/r02gaiyouban.pdf）

するが、運転免許の取消の効果は疑わしいように思われる。もっとも、以前から、「自動車等を運転することが著しく道路における交通の危険を生じさせるおそれがあると認められる」者に対して行う運転免許の停止処分(道路交通法103条1項8号)がなされてきたが、妨害運転行為を行うような、規範遵守意識が低い者が免許を取り消されたとしても、運転しないという期待可能性は極めて低いように思われる。そうなれば、結局は取り締まりに頼らざるを得ないことになるが、「効果的に道路交通の場から排除する」という目的は達成しがたいであろう。もっとも、「道路交通の場からの排除」という点からすれば、本罪における重い法定刑は、予防目的のほか、これらの悪質・危険な運転者を強制的・物理的に隔離することを狙いとされているようである。しかしながら、前述したように、このような重い法定刑は合理的に根拠づけられていないといえよう。

(5) 処罰範囲

また、妨害運転罪に該当する行為についても検討の余地がある。矢武陽子は、「一言にあおり運転と言っても、その悪質性や頻度には幅がある¹⁸⁰⁾」という。妨害運転罪所定の行為は、その重い法定刑の根拠づけとして処罰の対象となる行為が暴行罪等も適用できるような危険な運転行為に限定される。現在の適用例は、いずれも長距離にわたり急接近し、クラクションを鳴らし続ける等、激しい態様のものである。しかし、態様が激しいとはいっても、クラクションを鳴らし続けること——もっとも、実際には執拗な追跡や急接近も行っているが——は暴行罪に準ずる危険性があるといえるであろうか。というのも、クラクション鳴らすだけでは交通の安全や人の生命・身体を害し得るとは考え難いからである。この点に鑑みると、妨害運転となり得る基本的な道路交通法違反行為については、保護法益に即して逐一再考する必要があるように思われる。

↘(2023年5月23日閲覧)10頁。

180) 矢武・前掲(注170)56頁。

他方で、危険運転致死傷罪の主体は、自動車であるのに対し、妨害運転罪は、道路交通法で規定することによって、自転車も対象となり得、前で見たとように、すでにその適用例が存在する。自転車による妨害運転の被害者が自転車との衝突を避けるため第三者を巻き込む等、自転車による交通違反が孕んでいる危険や、これまで自転車による交通違反ないし妨害運転に対する処罰・規制が十分でなかったことに鑑みれば、このような対応は、妥当というべきである。

妨害運転罪は、それ自体の必要性、および道路交通法で規定されている点の適切性が疑わしいと思われる。しかしながら、その運用に関する限り、現時点では、条文に規定される処罰の対象となる行為を適切に捉えられているといえよう。

おわりに

本稿では、2017年東名高速道路事件をはじめとするあおり運転事件を手掛かりに、改正危険運転致死傷罪を中心に考察した。そのうえで、①立法によって解決が図られている、停車強制に関する事例が発生した場合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2つの問題について検討を行った。

論点①については、2020年交通関連法改正は2017年東名高速道路事件の各判決でみられるような法適用の問題を解決すべくなされたものであるものの、危険運転致死傷罪の4号であれ、改正後の5号・6号であれ、所定の構成要件該当行為の危険性が死傷結果に直接現実化したという関係が認められない限り、危険運転致死傷罪の適用は否定されるべきである。そのため、死傷結果の実現は、停車強制行為の危険性によるものではなく、暴行によるものと評価せざるを得ない2017年東名高速道路事件のような事件に対し、5号・6号を適用することは妥当ではない。結局のところ、5号・6号の適用範囲は、停車強制行為そのものの危険性から直接死傷結果が生じたという関

係が認められる場合に絞られることから、かなり制限されることになるし、また、そうすべきであろう。他方で、そうであるすれば、今回の法改正の目指すところの問題、すなわち停車強制による死傷事故に広く対応できるようになったものの、一律に解決できるとはいいがたい。というのも、停車を強制した後に、暴行を行う事例もしばしばみられるからである。もっとも、私見では、傷害致死罪の成立には、暴行から直接死傷結果が生じたと認められる必要があるため、その点を踏まえると、危険運転致死傷罪の停車類型の新設には停車事件への対応として意義があるように思われる。

また、論点②についても、2020年交通事犯関連法改正を経て、危険運転致死傷罪、妨害運転罪の新設をはじめとする危険・悪質な交通事犯に対する厳罰、重罰化は進みつつある。重大な交通事故に対する国民の処罰感情は当然理解されるものであるとはいえ、刑罰が単に加害者に対する報復感情を満足させる道具として利用されないよう——もっとも、すでにこの指摘がなされているが¹⁸¹⁾——、司法の独立性と世論の監督作用との均衡を如何に図るべきか検討されるべきである。もっとも、危険運転致死傷罪は特別危険な運転行為のみに限定され、あらゆる一般的に危険と認められる運転を包含するものではないこと、同罪の成立が否定される場合でも過失運転致死傷罪と救護義務違反の罪を併合罪処理をすることで、一般の者が考えるほどの刑の不均衡が生じないことに鑑みれば、むやみに危険運転致死傷罪の成立を認めるべきではない。

妨害運転罪については、道路交通法違反の刑事犯化の問題が指摘されねばならない。もとより、救護義務違反の法定刑の重さにもこの問題が表されており、今般の改正により、顕著になってきているのが現状である。しかも、妨害運転罪が捕捉しようとしている行為については、交通の安全を超えて人の生命・身体をも侵害しうるものか疑わしいものも対象とされており、それらの行為については一般の道路交通法違反以上の重罰を科すに

181) 例えば、前掲・高山(注47)406頁は、「遺族による刑罰制度の私物化を認めたに等しいという評価すら可能である。」とする。

値するか否か、当罰性の観点から再検討が期待されるであろう。他方で、本罪の新設と取り締まりの効果が相まって、妨害運転の代表的な態様である車間距離不保持の件数が少なからず減少しているが、妨害運転罪自体の適用件数は依然として少数にとどまっており、限定的な適用がなされているように見受けられる。

危険運転致死傷罪は、今般の法改正により、8類型となった。今後において新たな危険運転が問題となった場合に、さらなる新類型が追加される可能性も残される。しかし、このように頻繁に法改正を行うことは、法の安定性を害しかねないのみならず、国民の混乱を招くことにもつながりうる。そもそも、危険運転致死傷罪は本来、すべての危険な運転行為を網羅する必要がないし、不可能である。刑法の断片性原則に基づき、このことは受容されねばならないし、交通犯罪におけるピナル・ポピュリズムの問題を踏まえてそれをいかに国民の理解を得られるか施策こそ考案する必要がある。運転行為は国民一般が日常的に行われている点を鑑みれば、誰もが被害者にも加害者にもなりうるため、その処罰についてなおのこと慎重でなければならない。

いずれにしても、今般の法改正では、危険運転致死傷罪における文言の不明確さにより、処罰範囲が拡大される恐れや、その前段階である妨害運転自体も道路交通法上の妨害運転罪として重罰の対象とされていることなど、懸念すべき点が多くあげられる。もとより、法改正そのものの正当化根拠に、ピナル・ポピュリズムや、予防効果等の観点から問題を孕んでいる。今後は、危険運転致死傷罪および妨害運転罪の処罰の動向に留意しながら、考察を続ける必要がある。この点、本稿では危険性の認識と妨害目的の関係、また妨害運転罪の罪質、及び本罪における信頼の原則の適用問題について必要最小限の検討にとどまっていることから、今後の課題としていきたい。また、本稿では日本におけるあおり運転等の危険運転に対する交通関連法についての検討を行ったが、今後は海外におけるあおり運転への法的対応をも含めて研究することとしたい。