

判例研究

あおり運転行為と危険運転致死傷罪

福永俊輔

東京高裁令和元年12月6日判決¹

平成31年(う)第201号

危険運転致死傷、暴行(予備的訴因：監禁致死傷)、器物損壊、強要未遂被告事件

【事実の概要】

被告人Xは、東名高速道路下り線NパーキングエリアでAから駐車方法を非難されたことに憤慨し、Aが乗車しBが運転する車両(以下、「B車両」という)を停止させようと企て、平成29年6月5日午後9時33分頃、東名高速道路下り54.1キロポスト先道路において、第2車両通行帯を走行中のB車両を重大な交通の危険を生じさせる速度である時速約100kmで第1車両通行帯から追い越してB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車両がX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、X車両は、B車両の直前に第2車両通行帯から重大な交通の危険を生じさせる速度である時速約100kmで車線変更した後、減速して著しく接近し、B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車両の直前に第3車両通行帯から重大な交通の危険を生じさせる速度である時速約100kmで車線変更した後、減速して著しく接近した。さらに、X車両は、X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車両の直前に第2車両通行帯から重大な交通の危険を生じさせる速度である時速約63kmで車線変更した後、時速約

1 裁判所ウェブサイト(LEX/DB:25570641)。

29kmまで減速して著しく接近した(以下、上記Xの一連の運転を「4度の妨害運転」という)。X車両はその後も減速して54.8キロポスト先道路の第3車両通行帯上で停止したことにより、午後9時34分頃、BをしてX車両の後方約2.2m地点にB車両を停止させることを余儀なくさせた。両車両が停止した後、Xは降車し、スライドドアが開いていたB車両2列目助手席側付近へ歩いて行き、Aに対し胸ぐらをつかむなどの暴行を加えた。なお、いずれの車両と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、テールランプを点灯させていただけであった。

他方、Eは、大型貨物自動車(以下「E車両」という)を運転し、前方の大型トラックに追従して第3車両通行帯を進行していたところ、前方の大型貨物自動車が急に左に車線変更し始めた。その後方最大約24mを走行していたEは、時速約91kmで走行中、B車両の後方最大約53.8m地点で同車両に気づき、急ブレーキをかけると同時に左にハンドルを切ったが、午後9時36分頃、B車両後部に衝突し、さらにB車両の左側部およびE車両が前方に停止していたX車両の後部に衝突し、いずれかの車両がB車両付近にいたAおよびBに衝突した。なお、E車両は、B車両を発見した地点において、制動距離が不足するためB車両と衝突せずに停止することは不可能であった上、第2車両通行帯では大型貨物自動車が並走していたため、第2車両通行帯に車線変更することも不可能であった。この事故により、AおよびBが死亡するとともに、B車両に同乗していたCおよびDが負傷した。

以上の事実につき、検察官は、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、「自動車運転死傷行為等処罰法」という)2条4号の危険運転致死傷罪(妨害運転類型。以下、「本罪」ということもある)²、暴行(なお、以上の予備的訴因として監禁致死傷)、および別の機會の2件の強要未遂と1件の器物損壊でXを起訴した。

原判決(横浜地判平成30年12月14日裁判所ウェブサイト(LEX/DB:

2 なお、捜査段階において、警察は、Xを自動車運転死傷行為等処罰法5条の過失運転致死傷罪の容疑で逮捕している。

25570337)) は、公訴事実記載の日時場所において、XがX車両を運転してB車両に対し公訴事実記載の運転行為に及んだこと、X車両およびB車両が停車中、B車両およびX車両にE車両が衝突するなどして公訴事実記載の死傷結果が生じたこと、および、公訴事実記載のXの運転行為のうち、Xが4度目にB車両前方に車線変更した上、減速して自車をB車両に著しく接近させるまでの行為が本罪の実行行為に当たることには争いが無いとした。その上で、本罪の成否に関する争点を、「〔1〕被告人がB運転車両の直前で自車を停止した行為（以下「直前停止行為」という。）について、重大な交通の危険を生じさせる速度で運転したといえるか否か、〔2〕被告人の運転行為とAらの死傷結果との間の因果関係の有無」に求め、次のように判断した。

争点〔1〕につき、本罪が定める速度要件は、重大な死傷の結果を生じさせる危険が典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のであり、その下限は概ね時速約20kmないし30km程度であるところ、直前停止行為（時速0kmで停止すること）は一般的・典型的に衝突により大きな事故が生じる速度また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上に、本罪の「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」という文言によれば、運転行為として、自動車を進行させることが要求されると解され、そこに停止まで含まれると読み取るとは、文言の解釈上無理がある。したがって、Xの直前停止行為は本罪の実行行為には当たらない。

もっとも、争点〔2〕につき、XはB車両を停止させてAに文句を言いたいという一貫した意思の下で4度の妨害運転と直前停止行為を行っており、直前停止行為は4度の妨害運転と密接に関連する行為であること。B車両についても、X車両の4度の妨害運転によりB車両は停止せざるを得なかったし、X車両がB車両の前方に停止したためにB車両は停止し続けることを余儀なくされたうえに、Xの妨害運転によりBが冷静な判断が困

難になっていたことからB車両が第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こと。XのAに対する暴行等についても、B車両を停止させてAに文句を言いたいという一貫した意思に基づくものであることから、4度の妨害運転と密接に関連する行為といえること。本件事故現場は、片側3車線の高速道路の追越車線に当たる第3車両通行帯であり、照明灯が設置されているとはいえ当時は夜間であったこと、本件事故現場付近は相応の交通量があったことを踏まえると、後続車が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上に、本件事故はこうした追突可能性が何ら解消していない状況下で発生したものであること。以上によれば、本件事故は、Xの4度の妨害運転およ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であり、Aらの死傷結果は、X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危険性が現実化したにすぎず、X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。

こうして原判決は本罪の成立を認め、暴行罪1件、強要未遂罪2件、器物損壊罪1件と合わせてXに懲役18年(求刑懲役23年)を言い渡した。

これに対し、被告人側から控訴がなされた。その趣意は、Xによる妨害運転行為とAらの死傷結果の間には因果関係がないのに、これを認めて危険運転致死傷罪の成立を認めた原判決には、判決に影響を及ぼすことが明らかな法令適用の誤りがあるというものである。

【判旨】破棄差戻し

控訴審である東京高裁は、上記主張に対して、まず、「本件因果関係の有無を判断するうえでの前提」として、実行行為の範囲について言及する。これは、原判決における争点〔1〕に対応するものである。すなわち、本罪は、「『人又は車の通行を妨害する目的で、走行中の自動車の直前に進入し、その他通行中の人又は車に著しく接近』する行為について、『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』との要件・・・・を満たす場合に限って処罰の対象としている。その趣旨は、相手方と衝突しても重大な事故を生じさせると一般的に認められない低速度での運転行為は、重大な死傷事故を発生させる危険性が典型的に高度のものとはいえ、危険運転致死傷として特に重く処罰するだけの当罰性を肯定することが困難であることによるものと解される」として本罪の立法趣旨に触れたうえで、こうした「立法趣旨を踏まえると、速度要件を満たす下限を具体的な数値で一般的に画することは困難であるとしても、速度が零となる直前停止行為が典型的にこれに該当しないことは、上記の立法趣旨及び法文の文理に照らして明らか」であり、「この法理は、高速道路上で行為が行われた場合であっても、異なることはない」として、「この点に関する原判決の説示は、速度要件の下限を時速約 20km ないし 30km と限定している点が必ずしも相当とはいえないが、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」とした。

このように本件の実行行為を 4 度の妨害運転に限定したうえで、次いで本件因果関係の有無について言及する。これは、原判決における争点〔2〕に対応するものである。この点、東京高裁は、原判決が認定した「Xによる直前停止行為」、「B 車両の第 3 車両通行帯上での停止行為」、「X の暴行等」、「E 車両の車間距離保持義務違反等の過失行為」という複数の行為を、実行行為終了後死傷結果発生までの介入事情と捉え、「本法 2 条 4 号が規定する危険運転致死傷罪の危険運転行為と、死傷の結果との間の因果関係については、同条が過失運転致死傷罪に該当し得る運転行為のうち、特に危険な類型について重罰を科している趣旨を踏まえても、刑法上の因果関係と別異に解すべき理由がないことは、原判決が説示するとおりであり、「このことは、行為後の介入事情がある場合についても同様であって、実行行為に死傷の結果を引き起こす危険が内在し、それが具体的結果に現実化したものと評価できる限り、本罪の成立を否定すべき理由はない」とする。その上で、「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」であり、「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、……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」こと、「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」こと、「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」ことから、Xの直前停止行為および暴行等は異常な介在事情とは言えないとする。さらに、E車両の車間距離保持義務違反等の過失行為についても、「追突車両の運転者が適切な車間距離を保持すべき注意義務に違反した過失行為が本件事故の一因となったことは否定できない」としながらも、「高速道路上において、車両通行帯に停止車両はないであろうとの信頼の下に走行することは、それほど特異、不合理な運転行為とはいえ、その車間保持義務違反の過失の程度は、特に高度なものとはいえないものであるのに対し、追突車両による追突は、高速道路上での被告人車両及び被害車両の停止という極めて特異な事情が前提となって生じていることからすれば、特段の事情のない限り、本件因果関係を否定するに足る異常な介在事情に当たると

みるのは困難である」とする。こうして、実行行為後介在する複数の行為は異常な介在事情とは言えず、因果関係を肯定する上で支障とはならないとして、因果関係を認めて危険運転致死傷罪を適用した原判決につき、原判決の認定した事実関係を前提とする限り、理由中の説示に一部適切でない部分があるものの、法令の適用の誤りはなく、その結論は是認することができるとした。

【評釈】

東京高裁は、法令適用の誤りとする被告人側の主張を容れず、本罪の成立を認めた原判決を是認した。本評釈は、この判断について検討を行うものであるが、もっとも上で示したように、東京高裁は原判決を破棄し、原裁判所に差し戻すとした。これは、被告人側が法令適用の誤りとする控訴趣意に加えて、「原裁判所は、公判前整理手続において、本件については因果関係が認められず、危険運転致死傷罪は成立しないとの見解を予め表明していたにもかかわらず、その見解の変更を一切当事者に告げることなく、原判決で因果関係を肯定したのは、被告人に不意打ちを与えて防御の機会を失わせたのであるから、判決に影響を及ぼすことが明らかな訴訟手続の法令違反がある」ことも主張しており、東京高裁がこの点についての被告人側の主張を容れたことによるものである³。

1. 危険運転致死傷罪の構造

危険運転致死傷罪は、自動車運転による死傷事犯の実情等に鑑み、悪質・危険な運転行為による重大な死傷事犯に対応するとして、酩酊運転、制御

3 本判決を検討するものとして、秋山栄一「判批」秋田法学61号（2020年）79頁以下、里見聡瞭「判批」法学会雑誌61巻1号（2020年）159頁以下、黒沢睦「判批」法学教室477号（2020年）144頁、村瀬均「判批」刑事法ジャーナル64号（2020年）110頁以下、趙誠峰「公判前整理手続における裁判所の役割：東名高速あおり運転事件における違法な手続を検証する」季刊刑事弁護103号（2020年）155頁以下。なお、前二者が法令適用に誤りに関する検討を、後三者が訴訟手続の法令違反に関する検討を行うものである。

困難運転、未熟運転、妨害運転、赤色信号無視運転といった悪質・危険な運転行為を行ない人を死傷させた者を、その行為の実質的な危険性に照らし傷害(致死)罪に準じて処罰するとして、2001年に刑法典に新設された犯罪である⁴。以後、2004年にはその法定刑を引き上げる⁵、2007年には「四輪以上の自動車」に限っていた危険運転致死傷罪の対象を「自動車」へと改め自動二輪車や原動機付自転車にまで拡大する⁶といった改正が行われたほか、2013年には特別法として自動車運転死傷行為等処罰法を制定し、刑法典に規定されていた危険運転致死傷罪を本法に移すとともに危険運転致死傷罪の対象行為が追加され(自動車運転死傷行為等処罰法2条6号(通行禁止道路進行類型))、さらに危険運転致死傷罪よりは軽く自動車運転過失致死傷罪よりは重い中間類型としての危険運転致死傷罪(いわゆる準危険運転致死傷罪、自動車運転死傷行為等処罰法3条)が新設された⁷。また、2020年には、本件事故を契機として、2条危険運転致死傷罪の対象行為に新たに2類型(「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に停止するなどの行為」(新5号)、「高速道路上で停止するなどして走行中の車を停止または徐行させる行為」(新6号))が追加された⁸。

本罪との関係では、2条危険運転致死傷罪が認定されれば致傷の場合15年以下の懲役、致死の場合1年以上の有期懲役が科せられるが、2001年以前には、あえて自動車を用いて人を轢き殺す、あえて自動車を用いて人を轢き怪我をさせるといった、殺人罪、傷害(致死)罪に該当する場合でな

-
- 4 2001年改正にかかる内容に関して、井上宏ほか「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)33頁以下。
 - 5 もっとも、2004年改正は、傷害罪等の法定刑が改正されたことに伴って、危険運転致死傷罪の法定刑が引き上げられたものである。なお、危険運転致死罪に関して、同改正によって有期懲役の上限が20年とされたことから、実質的には危険運転致死傷罪の法定刑の加重がなされたと見ることができる。2004年改正にかかる内容に関して、佐藤弘規「刑法等の一部を改正する法律」ジュリスト1285号(2005年)33頁以下。
 - 6 2007年改正にかかる内容に関して、江口和伸「刑法の一部を改正する法律について」ジュリスト1342号(2007年)135頁以下。
 - 7 2013年改正にかかる内容として、高井良浩「『自動車の運転により人を死傷させる行為等の処罰に関する法律』について」刑事法ジャーナル41号(2014年)35頁以下。
 - 8 なお、これに伴い、赤色信号殊更無視類型(旧5号)が新7号に、通行禁止道路進行類型(旧6号)が新8号となった。

い限り、自動車運転による事故に伴い致死傷結果を生ぜしめた場合には刑法上過失犯とされ、専ら業務上過失致死傷罪によって対応してきたことから、結果として、2条危険運転致死傷罪が認定された場合、従前と比して、致傷結果を惹起した場合で3倍、致死結果を惹起した場合で4倍の法定刑の長期の引上げがなされることとなった。もっとも、危険運転致死傷罪と業務上過失致死傷罪を比較すれば、いずれも自動車運転によって死傷結果が発生することが処罰の基礎とされ、しかも、そうした死傷結果について認容がないという点で、基本的な構造を同一にする。ところで、死傷結果に対する認容がない以上、その認容のある殺人罪や傷害罪よりは一段と軽い刑で足りるはずであるが、危険運転致死傷罪は傷害（致死）罪に準じた処罰がなされており、同一の基本構造を有する業務上過失致死傷罪と比しても極端に重い法定刑が設定されている。こうした危険運転致死傷罪の法定刑を根拠づけるために、危険運転致死傷罪をして故意犯とした。すなわち、所定の危険運転行為を故意に行って人を死傷させた場合につき、故意の犯罪として構成したのである。しかしながら、いかに危険運転行為に故意を要求したとしても、人の死傷という結果については認容を欠くことには変わりはない。仮に認容がある場合、結果に対する故意があるということになり、傷害（致死）罪、殺人罪の適用が問題となるからである。それゆえ、立案当局からは危険運転致死傷罪は結果的加重犯の一種であるという構成を採用したとの説明がなされており⁹、学説上も多くの見解が危険運転致死傷罪を結果的加重犯に類する犯罪類型として理解する¹⁰。本件でも、原判決が「危険運転致死傷罪は、自動車運転処罰法2条各号所定の運転行為により人の死傷結果が生じた場合に成立する結果的加重犯である」と明確に述べてい

9 井上ほか・前掲註4）56頁。

10 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、岡野光雄「『危険運転致死傷罪』に関する一考察」研修648号（2002年）4頁、佐伯仁志「交通犯罪に関する刑法改正」法学教室258号（2002年）72頁、井田良「危険運転致死傷罪の立法論的・解釈論的検討」法律時報75巻2号（2003年）33頁等。これに対し、学説上危険運転致死傷罪をして結果的加重犯の一種ではないとするものとして、古川伸彦「危険運転致死傷罪は結果的加重犯の一種ではない」高橋則夫ほか編『刑事法学の未来—長井圓先生古稀記念』（信山社 2017年）267頁以下。

る。

2. 本罪の実行行為の範囲

本罪は、危険運転行為のうち「人又は車の通行を妨害する目的で、走行中の自動車の直前に進入し、その他通行中の人又は車に著しく接近し、かつ、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」によって、人に死傷結果を生じさせた場合を規定する。「走行中の自動車の直前に進入」することは例示であり¹¹、その他、割り込み、幅寄せ、あおり、対向車線へのはみ出し等がこれに含まれる。また、単にこれら行為がなされれば足りるというわけではなく、これら行為が「重大な交通の危険を生じさせる速度」下でなされる必要がある。「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いう¹²。このように速度要件が必要とされている理由につき、所定の危険運転行為は形式的なものではなく典型的に人の死傷という結果発生の高危険性の高い行為を抽出して規定したものであることから、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ような場合には、重大な死傷の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にこうした運転行為を危険運転致死傷罪の処罰対象から除外し、危険運転致死傷罪の重い処罰に値する程度の当罰性を有する行為に限定するためであるとされ、時速20～30kmの速度であれば制限速度内であってもこれを満たすと説かれる¹³。

こうした立法趣旨を踏まえ、原判決は「直前停止行為、すなわち、時速0kmで停止することが、一般的・典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

11 井上ほか・前掲註4) 71頁。

12 井上ほか・前掲註4) 72頁。

13 井上ほか・前掲註4) 74頁。

られないことは明らか」であり、また、本罪の「『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』との文言によれば、運転行為として、自動車を進行させることが要求されると解され、そこに停止まで含まれると読み取することは、文言の解釈上無理がある」として、Xの直前停止行為は本罪の実行行為に当たらないとした。他方、時速29kmまで減速して著しく接近した行為までの4度の妨害運転を本罪の実行行為として認定しており、これは、本判決も言及するように、概ね時速約20kmないし30km程度をその下限とした本罪の速度要件を考慮したものであると解される。本判決も、Xの直前停止行為を本罪の実行行為に当たらないとした原判決の判断を妥当としている。

危険運転致死傷罪をめぐるのは、かねてよりその構成要件の不明確さが指摘されてきた¹⁴。速度要件に関しても、最高裁平成18年3月14日決定(刑集60巻3号363頁)¹⁵は時速20kmでこれを肯定しており、必ずしも高速度であることは必要とされていない。しかし、確かに一般論としては低速度での運転行為は相手方と衝突しても重大な事故を生じさせると認められないことが多く、高速度での運転行為であれば重大な事故に結びつくと認められることが多いことは本判決が述べるとおりであろうが、そもそも、問題となる運転が行われた具体的状況において危険速度は変わりうるものであり、一概に高速度だからということでもって速度要件を満たし、逆に低速度だからということでもって速度要件を満たさないというわけではないのも事実である。この点、例えば高速道路上において後方から時速100kmで進行してきた車の直前に時速10kmの低速で割り込んだ場合、衝突すれば大きな事故となりうるし、衝突を回避することも困難であると認められよう。その意味では、この状況下において時速10kmは危険速度であるといえまいか。危険運転致死傷罪は、原則として自動車事故を前提とした犯罪といえるが、自動車の運用の場はその多くが歩行者と同じ平面であり、また、排他的ではなく他の車両も往来する平面でもある。それゆえ、重大

14 例えば、曾根・前掲注10) 49頁。

15 なお、ここで問題となった類型は、赤色信号殊更無視類型である。

な死傷の結果を発生させる一事故の一危険性は行為者の運転のみに内在するのではなく、他の外在的事実もその要素となりうるのである¹⁶。したがって、危険速度の不明確性は、本罪のような類型を前提に置く限り一面では本罪特有の性格といえ、速度要件は、具体的な数値による明確化に馴染むものではない。このように見れば、原判決が、速度要件につき、「その下限は概ね時速約20kmないし30km程度である」と一般的に限定したことは、疑問である。したがって、本判決が、「原判決の説示は、速度要件の下限を時速約20kmないし30kmと限定している点が必ずしも相当とはいえない」とした点は正しいといえる。なお、この点、原判決は上で示した立法趣旨を踏まえこうした数字を示したとも考えられるが、これは、具体的状況においては、時速20～30kmの速度であれば制限速度内であっても危険速度と認定されることがあるという趣旨に理解するべきである。しかし、これでは、本罪の成立を限定するために要求されているはずの速度要件が、その意図とは裏腹に機能不全に陥っていることを意味する。この点、自動車衝突すれば重大な死傷事故となるのが通常なので、速度要件はほとんど限定になっていないとの指摘もなされているところである¹⁷。もちろん、このように述べても、本罪、さらには危険運転致死傷罪のこうした性格を是とするものではなく、このこと自体、明確性という点において罪刑法定原則との関係で問題とされるべきであるし、速度要件の機能不全により当罰性を備えていない行為を危険運転致死傷罪で捕捉してしまっているのではないかということも問題とされるべきであるが、本評釈はこれを指摘するにとどめ、そこに言及することまではしない。

そして、このような観点から見れば、最低速度が法定され(道路交通法75条の4)、停車または駐車が禁止されている(同法75条の8)という高速道路の特質を考慮すれば、高速道路上においては低速走行や停止行為も速度要件を充たすのであって、4度の妨害運転後に更に減速して直前停止

16 本庄武「判批」刑法判例百選Ⅱ各論〔第7版〕(2014年)17頁。

17 松原芳博『刑法各論』(日本評論社 2016年)73頁。なお、行為車両の行為時点での速度要件を問わない新5、6号が新設されたことにより、とりわけ本罪においては、こうした実情に変化が生じる可能性が出てきたといえるかもしれない。

行為に及んだという一連一体の行為が本件における本罪の実行行為であるとする原審検察官の主張も、一定程度の説得性があるようにも映る¹⁸。しかし、上で述べたような理由から4度の妨害運転後の減速については一先ず措くとしても、停止行為を本罪の実行行為に含むと解することはできないと思われる。これは、本罪の規定する「運転」の意義と関わる。本罪は「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」とされており、ここでいう「運転」につき、「各種装置を操作して運転者のコントロール下において自動車を動かすという語感がある」旨、立案当局から説かれる¹⁹。一般には自動車を運転するという場合、発進から停止までの一連の動作を含む意味に解することもできようが²⁰、このように、とりわけ本罪においては、行為者が行為車両を走行させることが要求されているのであり、およそ時速0kmで自動車を動かすことはできないのであるから、少なくともXの直前停止行為は本罪にいう自動車を運転する行為には当たらないということになる。また、本罪の文言解釈としても、「重大な交通の危険を生じさせる速度」については具体的な数値により明確化できるものではなく、具体的状況により左右されることは上述のように否めないが、少なくともこうした速度で「自動車を運転する」とは、行為者が行為車両を走行させることを指すと解するのが文理に素直であるし、時速0kmでの停止行為を速度要件を満たす運転と解することは、言葉の可能な意味の範囲を超えた理解と言わざるを得ないように思われる²¹。したがって、Xの直前停止行為は本罪の実行行為には当たらないとした原判決は結論において妥当であり、こうした判断を是認した本判決の判断も、妥当である。

3. 本件因果関係の有無

本件では、実行行為とされたXの4度の妨害運転からAらの死傷結果が

18 原審検察官の主張を支持するものとして、前田雅英「判批」WLJ判例コラム臨時号176号（2019年）3～4頁（https://www.westlawjapan.com/pdf/column_law/20190808.pdf）。

19 井上ほか・前掲註4）66頁註）36。

20 松原・前掲註17）75頁。

21 松原芳博「判批」早稲田法学95巻2号（2020年）286頁。

生ずるまでの間に、「Xによる直前停止行為→B車両の第3車両通行帯上での停止行為→Xの暴行等→E車両の衝突」という複数の行為が介在している。ところで、介在行為を含む場合において、裁判実務は、「誘発」や「行為の危険性」といった基準を用いて因果判断を行っている。すなわち、いわゆる夜間潜水訓練事件(最決平成4年12月17日刑集46巻9号683頁)に代表されるように、被告人の行為それ自体が結果を発生させ得る重大な危険性を有しており、その行為後に介在する複数の行為が被告人の行為によって誘発されたものである場合には、発生した結果と被告人の行為との間の因果関係が認められるとするものである。こうした態度は、発生した結果が、被告人の行為によって誘発された介在行為を通じて、介在行為の背後にある被告人の行為の危険性が実現したものであることを明らかにして、介在行為が結果に至る別の因果経過にあるのではないこと、すなわち、介在行為が被告人の行為とは独立した原因行為となるものではなく、合法的に同一の因果経過過程の上にあることを示すものである²²。

原判決は、X車両の4度の妨害運転によりB車両は停止せざるを得なかったし、X車両がB車両の前方に停止したためにB車両は停止し続けることを余儀なくされたうえで、Xの妨害運転によりBが冷静な判断が困難になっていたことからB車両が第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として、B車両の停止およびその継続とXの4度の妨害運転行為が同一の因果経過過程の上にあるとする。さらに、Xの意思の一貫性を根拠に、直前停止行為および暴行を4度の妨害運転から一連の流れとして展開した事象である密接関連行為と位置づけ、いずれもXの4度の妨害運転とは独立した因果経過にはないことを示したうえで、E車両の衝突が、このようなB車両の停止により生じた追突可能性が解消していない状況下で発生したものであることから、本件事故は、Xの4度の妨害運転およ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であるとした。こうして、

22 この点につき、福永俊輔「因果関係の認定」西南学院大学法学論集47巻1号(2014年)86頁以下。

Aらの死傷結果、一連の複数の介入行為、Xの4度の妨害運転を同一の因果経過過程に載せ、因果関係を肯定している。

ところで、本件と同じように高速道路上に車両を停止させたことが原因となって死傷結果を伴う事故が発生した事案として、最高裁平成16年10月19日決定（刑集58巻7号645頁）がある。平成16年決定の事案は、概ね次のとおりである。被告人甲は、平成14年1月12日午前6時少し前頃、乗用車で高速道路である常磐自動車道を走行中、トレーラーを運転して同方向に進行中の乙の運転態度に立腹し、午前6時頃、乙に文句を言い謝罪させるために、乙車の前に自車を割り込ませて減速・停止をし、乙車を第3車両通行帯上で自車の後方に停止させた。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。停止後降車した甲は、乙車のところまで歩いて行き、「謝れ」などと怒鳴り、運転席のドアを開けてステップに上がり、エンジンキーに手を伸ばしたり、乙の顔面を殴打したりしたため、乙は、エンジンキーを抜いてズボンのポケットに入れた。その後、甲は、乙を運転席から路上に引きずり降ろし、自車まで引っ張って行って同乗女性に謝罪させ、なおも乙に足蹴り殴打を加えた。その頃、第3車両通行帯を走行していた丙車、丁車が乙車を避けようとして衝突し、両車両は乙車の前方（丁車は乙車の前方、丙車は丁車の前方）に停止した。丁車から同乗者が降りてきたので、甲は暴行をやめ、同乗女性に自車を運転させ、本件現場から走り去った。乙は、エンジンキーが見つからなかったため、丁車の同乗者とともに付近を捜したりしたが、結局ズボンのポケットに入っていたのを発見し、自車のエンジンを始動させたが、前方に停止していた丙車と丁車に進路を空けるよう依頼しようとして自車から降車し、歩き始めたところ、停止中の乙車後部に戊車が衝突し、戊車の運転者および同乗者3名が死亡し、同乗者1名が傷害を負った。これに対し、平成16年決定は、次のように判示した。「乙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乙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、乙が、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、それらは被告人的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」。

ここでは、甲車が走り去った後7～8分現場にとどまった乙の行為等を介在行為と捉え、甲の意思の一貫性を根拠に、暴行を停止行為から一連の流れとして展開した事象である密接関連行為と位置づけて停止行為とは独立した因果経過にはないことを示し、介在行為が停止行為およびこれと密接に関連した暴行等に誘発されたものであること、本件事故は、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停止行為の危険性が介在行為を通じて実現したものであることから、停止行為と死傷結果との間の因果関係が肯定され、業務上過失致死傷罪の成立が認められている。

見られるように、原判決は平成16年決定が示した判断と酷似しており、原判決が平成16年決定を参考にしたことは想像に難くない。もっとも、平成16年決定が実行行為を過失による停止行為としたのに対し、原判決は実行行為をXの4度の妨害運転としており、因果関係の起点となる実行行為をどこに求めているかという点で異なる。そして、この差異は、両者の結論の妥当性という面で、決定的な相違となって表れる。すなわち、介在行為の背後にある被告人の行為の危険性が実現したことが介在行為を含む場合において因果関係を肯定するために必要であるところ、平成16年決定が認定したように、衝突事故が、誘発された介在事情を通じた停止行為の危険の実現であるということは可能であろう。原判決も述べるように、高速道路の追い越し車線に当たる第3車両通行帯という停止場所、夜間であり相応の交通量があるという状況に鑑みれば、通常高速道路の車線上に停止車両はないことを前提に走行している後続車の追突の可能性は高く、ひ

とたびそのような事故が発生した場合の危険性の度合いも高いのであって、本件死傷結果は、直前停止行為の持つ危険性が、誘発された直前停止行為に伴い停止中のB車両への追突事故を介して実現した結果であるといえるからである。しかし、直前停止行為より以前の、4度の妨害運転の危険性が死傷結果に実現したとすることには問題がある。

確かに、4度の妨害運転それ自体、死傷結果を引き起こしうる危険性のある行為であるといえる。そして、4度の妨害運転が本罪の実行行為に当たることは、争われていない。本判決も言及するように、高速道路上で時速約100kmまたは約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すという行為は、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ことは明らかである。また、「2. 本罪の実行行為の範囲」で確認したように、危険運転致死傷罪で問題となっている危険運転行為は典型的に人の死傷という結果発生の高危険性の高い行為であり、本罪が第一次的に人の生命・身体の安全を保護法益とするものである点に鑑みれば、そもそも行われた危険運転に死傷結果を引き起こしうる危険性が伴っていないと問題とはならないともいえる。本罪について見れば、危険速度で行為車両が相手車両に著しく接近することにより衝突する危険ないし接触回避のための咄嗟の回避行動に伴う危険がこれに当たる。

もっとも、死傷結果を引き起こす高度の危険性を内包する行為が行われれば、常にその行為に死傷結果が結びつくとは限らない。問題となるのは、結果と行為との因果的機序であるからである。そこでは発生した結果とこうした行為の具体的関係が問われ、結果が行為の危険性が具体的に実現したものであるという場合に、当該行為が原因行為となりうるのである。このような観点から本件経過を眺めた場合、Xの直前停止行為が極めて大きな意味を持つ。

上述の通り、4度の妨害運転はきわめて危険性の高い行為であるが、妨害運転が直接事故に発展してはいない。Xが直前停止行為を行い、それに

伴ってB車両も停止し、その後E車両が追突したものであるが、例えば直前停止したX車両との衝突を避けるために咄嗟にB車両が急停止した直後に第三者車両が追突したというようなものではなく、E車両の追突はXの直前停止行為直後に生じたものでもない。すなわち、本件事故はXの4度の妨害運転が直接誘発したものではなく、妨害運転に内在する危険性が具体的に実現したものではないのである。そして、Xの4度の妨害運転とXの直前停止行為は、全くの無関係ではなく、確かに一連の流れの中で関連して行われた密接な行為とみることができるであろうが、しかし、ここにより重要な事実は、Xの直前停止後それに伴いB車両も停止し、Xが降車し停止したB車両のもとに歩いて行って、Aに対して暴行等を行うなどの行為に及んでいるということ、そしてその間2分の時間的経過があることである。そうすると、意思の一貫性であろうと、もはや直前停止行為が行われた時点ではすでに妨害運転は終了しているとみるべきである。したがって、4度の妨害運転に内在する危険性も、直前停止行為により解消されたと言わざるを得ない。そして、危険運転行為が終了し、その後に結果が発生したのであれば、当該結果は危険な運転行為によるのではなく危険な停止行為によって誘発されたものである。すなわち、事態の推移という観点では結びつきがあっても、結果の帰属という観点では直前停止行為によって切れているのであって、直前停止行為以降と4度の妨害運転は同一の因果経過過程の上にあるものではない。

また、「1. 危険運転致死傷罪」の構造で確認したように、危険運転致死傷罪は結果的加重犯に類する犯罪類型である。裁判実務は、結果的加重犯に関して、その成立につき基本犯と加重結果との間に因果関係があれば足り、加重結果について過失は不要とする立場に立つが²³、危険運転致死傷罪の因果関係につき、立案当局によれば、「自動車の直前への歩行者の飛び出しによる事故など、当該交通事故の発生が運転行為の危険性とは関係ない

23 傷害致死罪につき、大判昭和4年2月4日大刑集8巻41頁、最判昭和26年9月20日大刑集5巻10号1937頁、最判昭和32年2月26日刑集11巻2号906頁等。

ものについては、因果関係が否定されることになる」旨説かれる²⁴。その理由としては結果回避可能性がないためであるとされ、問題は本罪における結果回避可能性の判断をいかに行うかという点にあり、諸説主張されているところではあるが、しかし、結果回避可能性が認められる場合であっても、死傷結果に危険運転行為の危険が具体的に現実化したという関係も必要となる²⁵。ところで、結果的加重犯においては、基本犯に「重い結果発生についての類型的な危険性」があり、こうした基本犯に内在する類型的な危険性がそのまま結果に現実化した場合に限って結果的加重犯の成立を認める危険性説ないし直接性説が多く支持を集めている²⁶。こうした見解を、結果的加重犯に類する犯罪類型である危険運転致死傷罪にも敷衍して、危険運転行為の高度な危険性が直接結果に実現したことを要求する見解が主張されている²⁷。この立場からは、4度の妨害運転を危険運転に至らない程度の運転行為に置きかえたとしても、停止後の追突事故によって死傷結果が生じる危険性に変化はないのであり²⁸、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とみることにはできない。もっとも、そもそも我が国の判例は、結果的加重犯について危険性説ないし直接性説に立つものではないとの指摘があるところでもある²⁹。しかし、危険運転致死傷罪の規定が、「次に掲げる（危険運転）行為を行い、よって、人を負傷させた者・・・・、人を死亡させた者・・・・」（括弧内、傍点引用者）とされていることから、文言上「次に掲げる（危険運転）行為」が死傷結

24 井上ほか・前掲註4）61頁。

25 この点につき、橋爪隆「危険運転致死傷罪の解釈について」法曹時報69巻3号（2017年）6頁以下。

26 危険性説ないし直接性説につき、丸山雅夫『結果的加重犯論』（成文堂 1990年）133頁以下、内田浩『結果的加重犯の構造』（信山社 2005年）101頁以下等。

27 内田浩「危険運転致死傷罪再考—ドイツ刑法を参考にした本罪の因果関係を中心として—」神奈川法学43巻1号（2010年）16頁以下。

28 なお、この立場に対する批判を考慮して適法な運転行為を対置しても、同様である。

29 井田・前掲註10）35頁、松宮孝明「判批」新・判例解説Watch26号（2020年）177頁。

果に実現したことを必要としていると解されるのであり³⁰、また、上述した本罪の立法趣旨から見ても、特に危険運転致死傷罪については、因果関係の直接性が必要とされていると解するべきである³¹。上述のように、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のではなく、そこに因果関係の直接性は存しない。

このような理解に基づけば、直前停止行為以前の4度の妨害運転を原因行為として、その危険性が死傷結果に実現したとする原判決は無理がある。また、原判決は、「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」とするものの、因果関係の起点とした実行行為である4度の妨害運転の危険性がどのように展開し、本件事故に実現していったか、その因果的機序について具体的言及がない憾みがある。他方で、「本件事故現場は、片側3車線の高速道路の追越車線に当たる第3車両通行帯で、本件事故現場には照明灯が設置されているとはいえ当時は夜間であったこと、本件事故現場付近は相応の交通量があったことを踏まえれば、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B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」、「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B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」と述べ、停止行為の危険性の高さとその危険の実現については言及がなされている。このことから、あくまでも本件事故は、Xの直前停止行為の危険性が、その後の介在行為を通じて現実化したとみるべきであろう。したがって、直前停止行為と死傷結果との間の因果関係は肯定し得るが、それより以前の4度の妨害運転と死傷結果と

30 松原・前掲註21) 289頁。

31 松宮・前掲註29) 177頁。

の間の因果関係は認められ得ない。これを肯定して危険運転致死傷罪の成立を認めた原判決は、妥当ではない。

もっとも、原判決は、「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」としており、この趣旨を、誘発原因を特に拡張的に捉えたものであると解するのであれば、直前停止行為と死傷結果との間の因果関係は肯定し得る以上、上の批判は当たらないことになる。しかし、原判決の判示の趣旨がこのようなものであるとすれば、そこには別の意味で問題がある。

被告人自身の行為ではあっても、実行行為でないものが結果との間に介在している場合には、その行為は介在行為の一種と理解されるべきものである。そして、原判決は、因果関係の問題の検討に先立って実行行為の検討を行い、Xの直前停止行為は本罪の実行行為に当たらないとしている。したがって、Xの直前停止行為は介在行為ということになるが、誘発原因を特に拡張的に捉えこれまでを含まし得るとすれば、本罪の実行行為に当たらない行為による死傷結果の創出を本罪で評価していることになり、問題であろう。また、誘発原因を特に拡張的に捉えることは、「直前停止行為を表向きは実行行為から除外しながら、密接関連行為という形で裏から実行行為に取り込んでいる」³² という批判が妥当する。

本判決は、「そもそも原判決は、……直前停止行為は本罪の実行行為に該当しないとの判断を示したのであるから、本件妨害運転と密接に関連する行為といえるとして、それを実質的に本罪の実行行為に取り込むかのような説示は、相当でないというべきである。直前停止行為は、本件妨害運転に引き続くものではあるが、本件因果関係の有無を判断する上では、あくまでも実行行為後結果発生に至るまでの介在事情の一つと位置づけるべきものである」と述べ、この点に関する原判決の判断手法を批判した。きわめて正当な指摘であろう。

ところで、このようにXの直前停止行為を介在行為として考慮するので

32 松原・前掲21) 289頁。

あれば、Aらの死傷結果が、介入行為を通じて、介入行為の背後にある被告人の行為であるXの4度の妨害運転の危険性が実現したものであると言えなければ、4度の妨害運転と死傷結果との間の因果関係は認められないはずである。本判決は、上記の原判決の判断手法に対する指摘に続けて、「原判決が、被告人による直前停止行為を、被告人の『一貫した意思』に基づく実行行為に密接に関連する行為と位置づけている点についても、本件因果関係の有無の判断に当たっては、実行行為に内在する危険性が具体的結果に現実化したものといえるかを客観的に検討すべきであるから、原判決の上記説示は、被告人の主観的な事情を重視したとも解し得るものであって、適切とはいえない」と述べている。因果関係の有無を客観的に図ることそれ自体については異論がなく、本判決の指摘のとおりである。しかし、本判決は、これに続けて「原判決は、……被害車両が本件妨害運転から逃れることができずに停止せざるを得なかったことや、被告人の妨害運転により生じる恐怖や焦り等が、Bに冷静な判断を困難ならしめたことから、被害車両の停止や、その停止の継続が不相当ではないことなどを指摘している。そうすると、原判決は、本件妨害運転が有する妨害の相手方に与えた影響等をも考慮した上で本件因果関係を肯定したものと解され、専ら被告人の一貫した意思を基に、直前停止行為を本件妨害運転と密接に関連する行為として取り込んだ上、因果関係を肯定したものではないと解される」とするが、これだと妨害運転が停止行為を惹き起こしたということは示すものの、惹起した停止行為を通じて、どのように妨害運転の危険性が展開、実現していったのかなおも明らかとなるものではなく、実行行為である4度の妨害運転の危険性がどのように展開し、本件事故に実現していったか、その因果的機序について具体的言及がない原判決の問題点は残されたままである。

なお、この点、本判決は、「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」であり、「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」として、実行行為としたXの4度の妨害運転の危険性について触れてはいる。もっとも、見られるように、妨害運転の危険性とそうした危険な妨害運転が被害者に与える心理的作用の危険性を並列させており、B車両の停止については、こうした恐怖心などの心理的影響ゆえに「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」であって、「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」としている。しかし、B車両は停止するまでに3度衝突を避けようとして車線変更をしており、B車両の停止はXの直前停止行為により余儀なくされたものであって、妨害運転が心理的に作用したゆえに停止したとは言い難い³³。また、仮に妨害運転の心理的作用によってB車両が停止したとしても、本判決も、Xの4度の妨害運転の危険性が、どのようにAらの死傷結果に展開し、実現していったか、その因果的機序について具体的に言及されていない。

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く、賛同し得ない。

33 松原・前掲註21) 291頁。