

〔論 説〕

あおり運転と危険運転致死傷罪の成否
——東名高速あおり致死傷事件を素材に——

高 橋 則 夫

- I はじめに
- II 東名高速あおり致死傷事件
- III 検討
 - 1 直前停止行為の構成要件該当性
 - 2 妨害運転行為の「危険運転」性
 - 3 妨害運転行為と直前停止行為との関係
 - 4 妨害運転行為と結果発生との因果関係
 - 5 監禁致死傷罪の成否
 - 6 傷害致死罪の成否
- IV おわりに

I はじめに

あおり運転による死傷事件が多発している昨今である。あおり運転については、これまで道交法上の車間距離保持義務違反（26条，119条1項1号の4，120条1項2号）や暴行罪¹⁾などの成立が認められていたが，近時，きわめて悪質なあおり運転による死傷事故に対して，過失犯ではなく，危険運転致死傷罪，さらには，殺人罪の成立も認められた裁判例もある²⁾。この中で，最も微妙な問題が，危険運転致死傷罪の成否である。

危険運転致死傷罪は，平成13年11月の刑法の一部改正によって新設された。この改正以前において，自動車の運転による人身事故に対しては，道交法違反と業務上過失致死傷罪（刑211条）の併合罪で処罰されていた。しかし，業務上過失致死傷罪の法定刑の上限は5年であり，たとえば，酒酔い運転罪（道交法117条の2第1号[法定刑の上限は懲役2年]。平成13年の改正で懲役3年となり，平成19年の改正で懲役5年となった）と業務上過失致死傷罪との併合罪であれば，その処断刑の上限は懲役7年6月であった。そのような状況の下，悪質かつ危険な運転行為による死傷事犯の被害者・遺族等から刑が軽すぎるとの強い批判が展開され，その重罰化を求める声に世論も呼応したため，危険運転致死傷罪が新設されたわけである。しかし，その後，飲酒運転や無免許運転など悪質・危険な運転行為による死傷事犯が発生し，これらの行為が，危険運転過失致死傷罪に該当せず，自動車運転過失致死傷罪（改正前の刑211条2項）が適用された事件などを契機に，自動車運転による死傷事犯に対する罰則の見直しの結果として，「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，自動車運転処罰法と略する）が制定された。自動車運転処罰法2条は，改正前の刑208条の2に規定されていた危険運転致死傷罪をここに移す（1号から5号）とともに，6号において新たな危険運転行為を追加したものであり，さらに，同法3条は，新たな危険運転致死傷罪（準危険運転致死傷罪）を規定した。このうち，「あおり運転」については，同法2条4号の妨害運転致死傷罪の成否が問題となる。

¹⁾ たとえば，東京高判平成16年12月1日判時1920号154頁など参照。

²⁾ 殺人罪の成立を認めたものとして，大阪高判令和元年9月11日LEX/DB25570477（はい終わり事件）参照。

本稿は、妨害運転致死傷罪の実行行為、因果関係などの問題について、横浜地裁平成30年判決（第1審）および東京高裁令和元年判決（第2審）を素材に検討するものである。

II 東名高速あおり致死傷事件

第1審の横浜地裁（横浜地判平成30年12月14日裁判所HP, LEX/DB25570337）が認定した事実は、以下のようなものであった。

被告人は、パーキングエリアにおいてIから駐車方法について非難されたことに憤慨し、平成29年6月5日午後9時33分頃、普通乗用自動車を運転し、東名高速道路の片側3車線道路を進行中、Iが乗車するJ運転の普通乗用自動車（以下、「J車両」とする。）を停止させようと企て、同車を追い越した後に同車直前の車両通行帯に車線変更した上で減速して自車を同車に著しく接近させる行為を4度繰り返した。被告人車両は、その後も減速して、午後9時34分頃、第3車両通行帯上に自車を停止させるとともに、その後方約2.2m地点にJ車両を停車させた。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、停車した後降車し、スライドドアが開いていたJ車両の助手席側付近へ歩いて行き、Iに対し怒鳴りながら暴行を加えた後、自車に同乗していたYに促され同車に戻ろうとした。そのころ、大型貨物自動車を運転し、前方の大型トラックに追従して第3車両通行帯を走行していたZは、前方の大型貨物自動車が急に左に車線変更し始めたことからJ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、同日午後9時36分頃、J車両後部に衝突した結果、J車両付近にいたIおよびJが死亡し、J車両に同乗していたAおよびBが負傷した。

このような事実に対して、警察は、自動車運転処罰法5条の過失運転致死傷罪の容疑で逮捕したが、検察官は、被告人を危険運転致死傷罪（妨害運転致死傷罪＝同法2条4号）で起訴した（予備的訴因として監禁致死傷罪）。横浜地裁は、危険運転致死傷罪（同法2条4号）の成立を認め、2件の強要未遂罪、1件の器物損壊罪、1件の暴行罪と併せて、懲役18年を言い渡した。危険運転致死傷罪に関する判旨は、以下のようなものであった。

①直前停止行為の構成要件該当性について

「検察官は、被告人が、被告人車両を運転中、J 運転車両を停止させようと企て、4 度の妨害運転後に更に減速して直前停止行為に及んだという一連一体の運転行為が危険運転致死傷罪の実行行為であると主張するが、当裁判所は、被告人の 4 度の妨害運転は同罪の実行行為に該当するものの、直前停止行為は同罪の実行行為には該当しないと判断したので、その理由について説明する。……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 20 km ないし 30 km 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。そうすると、直前停止行為、すなわち、時速 0 km 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られないことは明らかである。」「自動車運転処罰法 2 条 4 号の『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るとは、文言の解釈上無理がある。……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。」

②因果関係の有無について

「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ころ、その制定経緯や同条の文言に照らせば、運転行為と死亡結果との間に通常の原因関係があれば足り、刑法上の因果関係と別異に解する理由はない。」「被告人は、同パーキングエリアで I から非難されたことに憤慨し、J 車両を停止させて I に文句を言いたいとの一貫した意思のもとで、それ自体 J 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」び、

「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」。また、「J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J車両に近づきI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、J車両を停止させてI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、J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、……また、本件事故は、被告人車両及びJ車両が停止してから2分後、被告人がI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。」「以上によれば、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、I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、Iらの死傷結果は、被告人がJ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Iらの死傷結果との間の因果関係が認められる」。

第2審の東京高裁（東京高判令和元年12月6日裁判所HP, LEX/DB25570641）は、危険運転致死傷罪の成立可能性を是認したものの、公判前整理手続に不備があり、訴訟手続の違法性があったと判断して第1審判決を破棄し、横浜地裁に差し戻した³⁾。もっとも、実行行為の範囲および因果関係の判断構造につき、第1審と若干異なる点がある。

①実行行為の範囲について

この点については、第2審判決も同様の判断をしている。すなわち、「2条4号は、『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（以下『速度要件』という。）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

³⁾ 本件における刑事手続上の問題については、黒澤睦「判批」法学教室477号（2020年）144頁参照。

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ず、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。このような同条同号の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る。そして、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、異なるところはないと解すべきである。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 20 km ないし 30 km 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。」としている。注目すべきは、第 2 審判決が、実行行為の範囲を以下のように限定したことである。すなわち、「この点に関し、原判決は、被告人が被害車両を停止させて I に文句を言いたいとの『一貫した意思』の下で、本件妨害運転に及び、その後も減速を続けて自車を停止させた直前停止行為は、本件妨害運転と密接に関連する行為といえる」と説示して、この点を本件因果関係を肯定する根拠の一つに挙げている。しかし、そもそも原判決は、前記のとおり、直前停止行為は本件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、それを実質的に本件の実行行為に取り込むかのような説示は、相当でないといふべきである。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。また、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。

②因果関係の有無について

第 2 審判決は、本件の因果関係について、より詳細に論じている。すなわち、「原判決が認定した事実によれば、本件妨害運転は、高速道路上で時速約 100 km 又は約 63 km 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、……I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、……（これらの一筆者注）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。……さらに、（追突車両の運転者の追突行為という一筆者注）介在事情については、原判決が認定する、本件事故直前の追突車両とその前を走行するキャリアカーとの車間距離、追突車両から被害車両を発見できた際の被害車両との間隔、その際の追突車両の速度、追突車両の停止に必要な距離等の事実関係に照らすと、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。しかし、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ず、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りる異常な介在事情に当たるとみるのは困難であるといわざるを得ない」と。

III 検討

本件における「あおり運転」による死傷結果について、危険運転致死傷罪が成立するであろうか⁴⁾。自動車運転処罰法2条は以下のように規定する。

「第2条（危険運転致死傷）

次に掲げる行為を行い、よって、人を負傷させた者は15年以下の懲役に処し、人を死亡させた者は1年以上の有期懲役に処する。

1 アルコール又は薬物の影響により正常な運転が困難な状態で自動車を走行させる行為

2 その進行を制御することが困難な高速度で自動車を走行させる行為

3 その進行を制御する技能を有しないで自動車を走行させる行為

4 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

5 赤色信号又はこれに相当する信号を殊更に無視し、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

6 通行禁止道路（道路標識若しくは道路標示により、又はその他法令の規定により自動車の通行が禁止されている道路又はその部分であつて、これを通行することが人又は車に交通の危険を生じさせるものとして政令で定めるものをいう。）を進行し、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」

本件で問題となるのは、2条4号の妨害運転行為による類型の危険運転致死傷罪、すなわち、妨害運転致死傷罪の成否である。論点は、第1審判決が述べるよ

⁴⁾ 第1審判決の評釈として、古川伸彦「判批」刑事法ジャーナル60号（2019年）17頁、成瀬幸典「判批」法学教室470号（2019年）138頁、松宮孝明「判批」新判例解説 Watch 刑法 No.142（2019）、松原芳博「判批」早稲田法学95巻2号（2020年）281頁参照。なお、第1審判決を素材とした論稿として、松本圭史「あおり運転行為と傷害罪・傷害致死罪および妨害型危険運転致死傷罪の成否」早稲田法学95巻2号（2020年）235頁以下参照。

うに 2 つあり、①妨害運転行為後になされた直前停止行為の構成要件該当性の問題と、②妨害運転行為と死傷結果との間の因果関係の問題がこれである。

1 直前停止行為の構成要件該当性

第 1 審判決は、「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。」として、直前停止行為の構成要件該当性を否定した。これは妥当な結論である。4 号は、「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」を要件としており、停止行為はこれに該当しない。第 1 審判決が述べるように、「直前停止行為、すなわち、時速 0 km 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。」といえよう。4 号の構成要件該当性のためには、重大な交通の危険を生じさせる速度、すなわち、「速度要件」が必要なのであり、第 1 審判決も指摘するように、速度要件とは、「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 20 km ないし 30 km 程度である。」といえるのである⁵⁾。第 2 審判決も、「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」としつつ、結論において同旨である。

この速度要件は、2 条 5 号（赤色信号を殊更に無視する類型）においても規定されており、この類型が問題となった最決平成 18 年 3 月 14 日刑集 60 卷 3 号 363 頁は、交差点手前で信号待ちしていた先行車両の後方から、赤色信号を殊更に無視し、対向車線に進出し時速 20 km で普通乗用自動車を運転して同交差点に進入しようとしたため、自車を右方道路から青色信号に従い左折して対向進行してきた普通貨物自動車に同交差点入口手前において衝突させ、同車運転手らを負傷させた事案につき、「重大な交通の危険を生じさせる速度」であると判示した。

⁵⁾ 立法解説においても、「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」とされている。この点につき、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 卷 4 号（2002 年）72 頁参照。

このような速度要件は、危険運転致死傷罪が過失犯的な性質を有する犯罪ではなく⁶⁾、傷害罪・傷害致死罪に準じた犯罪として立法された趣旨から規定されたものであり、たとえば、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などのように、重大な死傷結果を発生させる危険性が典型的に高いとはいえない行為を処罰対象としないための要件である。さらに、道路交通法は、「運転」(2条1項17号)と「停車」(同条同項19号)を区別して使用していることも考慮すべきであろう。

2 妨害運転行為の「危険運転」性

以上のように、直前停止行為は、危険運転致死傷罪における「危険運転」には当たらないが、本件における4度の妨害運転行為は、「危険運転」に該当するといえるだろう。妨害運転行為には、たとえば、①走行中の自動車の直前に侵入する行為(割り込み)、②幅寄せ行為、③進路前方を走行している車両を後方からおおる行為、④先行車両において急制動の措置に及ぶ行為、⑤対向車線上に一部はみ出すなどして走行する行為、⑥反対車線を逆走する行為、⑦車線変更をしようとしている車両の車線変更を妨げる行為などがある⁷⁾。

以上の類型につき、裁判例としては以下のようなものがある。①には、先行して走行する自動車を追い越し、その前方に割り込もうとする行為(京都地判平成29年12月27日LEX/DB25449196)、2台の車両が異なる通行帯を並進する場合に、一方が他方の進路を妨害して前に出させないようにするため、前に出ようとする車両の直前に割り込もうとする行為(東京高判平成16年4月15日判時1890号158頁)などがあり、②には、時速約100kmの高速度で普通乗用自動車を運転し、同程度の高速度で第1通行帯を走行していた自動二輪車の直前に第3通行帯から急激に車線変更して進入した上減速して幅員2.8mの第1通行帯の中で同車に著しく接近した状態で並進した行為(東京高判平成21年10月14日LEX/DB25470491)、自動車の運転手が、自動二輪車を追い上げ、片側一車線の道路において、時速約40kmの速度で二輪車の右側方を並進しながら、左に寄せてその左側面が二輪車

⁶⁾ これに対して、危険運転致死傷罪は、従来過失犯として処罰されていたものを特別に加重したものであるから、あくまで「過失犯」として捉えるべきと解するのは、古川・前掲注3)13頁である。しかし、立法趣旨および規定形式の点から妥当ではないだろう。

⁷⁾ 妨害運転行為の類型につき、島戸純「危険運転致死傷罪の妨害態様類型に関する事実認定について」警察学論集72巻1号(2019年)13頁以下参照。

の中心線と約 90 cm の距離に到るまで著しく接近させた行為（名古屋地判平成 22 年 1 月 7 日 LLI/DB06550015）などがあり、③には、最高速度が 40 km 毎時に指定されている道路において、自車を時速約 120 km ないし 130 km の速度で進行して、運転車両を追い上げ、同車の後方約 8.1 m（車間距離にして約 5.7 m）ないし約 30.1 m（車間距離にして約 27.7 m）まで同車に自車を著しく接近させた行為（静岡地判平成 18 年 8 月 31 日判タ 1223 号 306 頁）などがあり、④には、第 2 車両通行帯から第 1 車両通行帯に進路変更して普通貨物自動車を追いついた上、右に急転把して同通行帯から第 2 車両通行帯に進路変更し、同車の直前である約 4 m 前に進入するとともにブレーキランプの点灯しないトレーラブレーキを用いて急制動して同車に自車を著しく接近させる運転をした行為（東京地判平成 25 年 10 月 2 日 LLI/DB06830562）などがあり、⑤には、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つこうとした行為（東京高判平成 25 年 2 月 22 日 LEX/DB25445797）などがあり、⑥には、警察車両に追尾されたことから、酒気帯び運転の発覚を免れるため、自動車専用道路の反対車線へ進入して逆走した行為（広島高判平成 20 年 5 月 27 日 LEX/DB28145350）などがあり、⑦には、自車に著しく接近して走行していた普通乗用自動車が、進路変更をしようとしていることを認識しながら、それを妨げる目的で時速約 87 km に至るまで加速して進出した行為（東京高判平成 16 年 4 月 13 日判時 1890 号 156 頁）などがある。

本件においては、被告人が、普通乗用自動車を運転し、東名高速道路の片側 3 車線道路を進行中、I が乗車する J 運転の普通乗用自動車を停止させようとして、同車を追い越した後に同車直前の車両通行帯に車線変更した上で減速して自車を同車に著しく接近させる行為を 4 度繰り返したというのであるから、妨害運転行為に当たることは自明であろう。問題は、この妨害運転行為と直前停止行為との関係である。

3 妨害運転行為と直前停止行為との関係

以上のように、妨害運転行為は危険運転に該当するが、直前停止行為は危険運転に該当しないことから、本件における実行行為をどこに求めるかによって判断構造が異なってくる。これには 3 つの考え方が可能であろう。

第1は、妨害運転行為を実行行為と解する考え方である（第2審判決）。これによれば、その後の直前停止行為、および暴行行為などは、因果関係の介在事情と位置づけられることになる。

第2は、直前停止行為を実行行為と解する考え方であるが、これは前述のように採り得ない考え方である。もっとも、これによれば、その前の妨害運転行為とは切り離されるとともに、その後の暴行行為などが因果関係の介在事情と位置づけられる。

第3は、妨害運転行為と直前停止行為の両方を一連の実行行為と解する考え方である（第1審判決）。これによれば、第2の考え方と同様、その後の暴行行為などが因果関係の介在事情と位置づけられる。

以上の、実行行為および因果関係（介在事情）のそれぞれの位置づけは、結局、実行行為と因果関係を犯罪論上どのように位置づけるかの問題に他ならない。一般には、実行行為は法益への危険な行為であり、因果関係はその危険の現実化と解されるだけで、両者の異同についてはそれ以上検討されてはいないように思われる。私見によれば、両者は、規範論的に決定的に異なると解されるのである⁸⁾。

実行行為は、行為に対する構成要件該当性判断によって決定されることから、行為に対する判断であり、禁止規範（命令規範）から構成される行為規範のカテゴリーに位置づけられる。そして、行為規範は、事前に設定され、人間の行為をコントロールすることから、行為規範違反は事前判断によって確定される。行為規範は、事前的な法益保護のために設定されることから、行為規範違反は、法益への危険の存在によって具体化される危険創出判断である。ここにおける危険は、行為規範違反を確定するためのものであるから、法益への「抽象的危険」で足りると解される。これに対して、因果関係の判断（介在事情の判断）は、結果（法益の侵害とその危険）をその実行行為に帰属し得るかという危険実現判断であり、これは事後判断によって確定される制裁規範のカテゴリーに位置づけられる。したがって、事前判断で実行行為と位置づけられなかった行為を、事後的に実行行為と位置づけることは、危険創出判断と危険実現判断、つまり、行為規範性と制裁規範性とを混同するものである⁹⁾。

⁸⁾ 拙著『刑法総論』（成文堂、第4版、2018年）11頁以下、同『規範論と刑法解釈論』（成文堂、2007年）7頁以下参照。

⁹⁾ 拙著・前掲注7)『刑法総論』151頁以下参照。

このような理解からすれば、危険運転致死傷罪の実行行為は、当該行為が行為時において危険運転か否かという視点から判断されることになる。この視点から、前述した3つの考え方を検討するならば、まず、第2の考え方は、前述したように、直前停止行為を危険運転と解することはできないから、危険運転致死傷罪の実行行為として認められないことになる。次に、第3の考え方は、第1審判決の採用するところであるが、妨害運転行為と直前停止行為との一連性の根拠をどこに求めるかが問題となる。「意思の一貫性」に求めるだけでは不十分であるとともに、前者は危険運転であるが、後者は危険運転ではないから、両者が結合したとしても、全体が危険運転になるわけではないだろう。この点で、第2審判決が、第1審判決に対して「直前停止行為は本件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、それを実質的に本件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。」と指摘した点はきわめて正当である。

したがって、本件においては、第1の考え方、すなわち、危険運転である妨害運転行為が実行行為であり、その後の直前停止行為および暴行行為は因果関係の介在事情と位置づける見解が妥当といえよう。

4 妨害運転行為と結果発生との因果関係

因果関係判断は「危険の現実化」という枠組みで行うのが、現在の判例・通説である。第1審判決も、「死傷結果は、被告人がJ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」ものであると結論づけ、第2審判決も、より詳細に展開してこれを是認した。しかし、その理由づけには問題があるように思われる。

前述のように、第1審判決は、妨害運転行為後の「直前停止行為」などを、妨害運転行為に密接に関連する行為と位置づけたが、その根拠は、それらの介在事情が「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」というのである。たしかに、行為後の介在事情として「行為者の行為」が介在した場合、行為者の意思の一貫性は、危険の現実化判断において重要な役割を果たすであろう。しかし、この判断は、それぞれの行為の刑法的評価を前提とするのである。たとえば、熊撃ち事件（最決昭和53年3月22日刑集32巻2号381頁）においては、第1行為は業務上過失、第2行為は殺人と、それぞれ刑法

的評価されて、第2行為が殺人既遂罪となるのを前提に、第1行為が業務上過失致傷か業務上過失致死かが問題とされたのである。第1審判決における「直前停止行為」は、危険運転致死傷罪における危険運転ではないとされたのであるが、その刑法的評価はなされていない。それでは、この「直前停止行為」はどのように評価されるであろうか。

この点については、いわゆる「高速道路停車事件」（最決平成16年10月19日刑集58巻7号645頁＝以下「最高裁平成16年決定」と略す）が参考になる。最高裁平成16年決定は、高速道路の追い越し車線に自車とA車を停止させた行為を「過失行為」と捉え、この過失行為と結果との因果関係を問題としたのである。これから見れば、「直前停止行為」は「過失行為」と評価できることになろう。

したがって、本件における因果の流れは、実行行為としての妨害運転行為（故意行為）→被告人による直前停止行為（過失行為）→被害者による停止行為→被告人による暴行行為（故意行為）→後続車両の運転手による追突行為（過失行為）→結果発生となり、複数行為の介在事情が存在していることになる。この場合に、実行行為として特定した「妨害運転行為」による「危険の創出」が、結果発生に対する「危険の現実化」として認められるか否かが問題となるわけである。前述のように、第1審判決も第2審判決もこれを肯定したわけであるが、この因果関係判断は妥当なものといえるであろうか。

危険の現実化については、現在、3つの類型があると解されている。第1は、大阪南港事件（最決平成2年11月20日刑集44巻8号837頁）のように、実行行為の危険性が結果に直接実現した場合（直接型）であり、第2は、夜間潜水訓練事件（最決平成4年12月17日刑集46巻9号683頁）のように、実行行為が結果発生の直接的原因（介在行為）を誘発してその危険が実現した場合（間接型）であり、第3に、トランク監禁事件（最決平成18年3月27日刑集60巻3号382頁）のように、行為者の設定した危険状況が結果発生に結びついている場合（状況型）である。それでは、本件はどの類型であろうか。まず、妨害運転行為の危険が直接的に結果発生に実現したわけではないから、直接型ではない。次に、妨害運転行為によって、たしかに、その後の直前停止行為と暴行行為は、被告人の意思としては一貫しており、誘発したといえるかもしれないが、追突車両運転手による追突行為を誘発するものではない。この追突行為を誘発したのは、直前停止行為である。最後に、危険状況を設定したのも、妨害運転行為ではなく、直前停止行為である。

被害者の車両が停車されているという状況それ自体が危険なのである。結局、間接型と状況型によって、本件を捉えることは可能であるが、両者において、スタートとなる危険は直前停止行為である。とすれば、本件は、最高裁平成16年決定と同じ事案と解することができるように思われる。

最高裁平成16年決定の事案は以下の通りである。被告人は、知人女性を助手席に乗せ、乗用車を運転して、高速道路（片側3単線道路）を走行していたが、大型トレーラーの運転者Aの運転態度に文句を言うため、午前6時ころ、夜明け前で照明設備のない暗い場所で、相応の交通量がある高速道路の第3通行帯に自車及びA車を停止させ、A車まで歩いて行き、運転席ドア付近で怒鳴り、Aが、運転席ドアを少し開けたところ、被告人は、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、ドアの内側に入ってAの顔面を手けんで殴打したりしたため、Aは、被告人にエンジンキーを取上げられることを恐れ、これを自車のキーボックスから抜いて、ズボンのポケットに入れた。その後も、被告人は、Aを運転席から路上に引きずり降ろし、暴行を加え、Aもこれに反撃を加えた。午前6時7分ころ、第3通行帯を進行していたB車、C車がA車を避けようとして第2通行帯に車線変更した際、C車がB車に追突し、C車は第3通行帯上のA車の前方約17mの地点に、B車はC車の前方約5mの地点にそれぞれ停止した。C車から同乗者が降車したので、被告人は暴行をやめ、Aは、自車に戻って携帯電話で被告人に殴られたこと等を110番通報した。被告人は、午前6時17、18分ころ、同乗女性に自車を運転させ、現場から走り去った。Aは、自車を発車させようとしたものの、エンジンキーが見つからなかったため、暴行を受けた際に被告人に投棄されたものと勘違いして、再び110番通報したり、付近を捜したりしたが、結局、それが自分の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。しかし、Aは、前方にC車とB車が停止していたため、C車とB車に進路を空けるよう依頼しようとして再び降車し、C車に向かって歩き始めた午前6時25分ころ、停止中のA車後部に、D運転の乗用車が衝突し、Dおよび同乗者3名が死亡し、同乗者1名が全治約3か月の重傷を負った。

最高裁は、「Aに文句を言い謝罪させるため、夜明け前の暗い高速道路の第3通行帯上に自車及びA車を停止させたという被告人の本件過失行為は、それ自体において後続車の追突等による人身事故につながる重大な危険性を有してい

たというべきである。そして、本件事故は、被告人の上記過失行為の後、Aが、自らエンジンキーをズボンのポケットに入れたことを失念し周囲を捜すなどして、被告人車が本件現場を走り去ってから7、8分後まで、危険な本件現場に自転車を停止させ続けたことなど、少なからぬ他人の行動等が介在して発生したものであるが、それらは被告人の上記過失行為及びこれと密接に関連してされた一連の暴行等に誘発されたものであったといえる。そうすると、被告人の過失行為と被害者らの死傷との間には因果関係があるというべきである」と判示し、被告人の過失行為と被害者らの死傷との間の因果関係を認め、業務上過失致死傷罪（現在では、自動車運転処罰法5条の過失運転致死傷罪）の成立を肯定した。

この最高裁平成16年決定においては、介在事情が多様に存在している点に特色がある。すなわち、被告人の暴行、Aの反撃、C車のB車への追突、被告人の立ち去り、エンジンキー失念でその場に停車を続けたAの不適切な行為などがこれである。これらのうち、他人の行動等の介在事情の発生は、「被告人の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」として、因果関係を肯定したのである。ここでは、実行行為として特定された過失行為に対して、因果関係判断において、暴行行為を密接関連行為として付加し、裏から実行行為性を肯定するという判断構造となっている。すなわち、暴行行為は介在事情として位置づけたにもかかわらず、因果関係判断において実行行為とする論法が採られている。しかし、前述のように、事前判断で実行行為と位置づけられなかった行為を、事後的に実行行為と位置づけることは、危険創出判断と危険実現判断、つまり、行為規範性と制裁規範性とを混同するものといわねばならない。このように判断したのは、Aの「エンジンキーの失念」などの不適切な行為が、第1行為（停車行為）それ自体からではなく、第2行為（暴行行為）から生じたと認定せざるを得ないからであろう。しかし、そうだとすると、第1行為と結果との因果関係は、第2行為の寄与度が大きいということになり、否定されることになろう¹⁰⁾。

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

¹⁰⁾ したがって、傷害致死罪の成立可能性も否定できないであろう。

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¹¹⁾。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¹²⁾。

5 監禁致死傷罪の成否

本件について他の犯罪の成立可能性を論じることにはしたい。まずは、監禁致死傷罪の成否である。本件において、監禁致死傷罪は予備的訴因とされた。

監禁罪における監禁とは、一定の場所からの脱出を困難にして、移動の自由を奪うことをいうが、この「一定の場所」は、必ずしも壁や柵などによって囲まれた場所である必要はない。一定の区域や乗り物なども含まれる。たとえば、最高裁昭和38年決定（最決昭和38年4月18日刑集17巻3号248頁）は、疾走するバイクの荷台に乗せた事案につき、監禁罪の成立を認めている。

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日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ろう。

なお、常磐自動車道でのあおり運転殴打事件において、水戸地検土浦支部は2019年12月27日、強要と傷害の罪で起訴した。あおり運転行為を強要罪で起訴するのは全国初であろう。強要罪は、相手方の意思決定を拘束してその行動の自由を制約する犯罪であり、その成立可能性もあろう。もともと、強要罪は、他

¹¹⁾ 第2審判決の因果関係判断は、因果の連鎖を一こま一こま追っていくことによって相当性判断を行うという考え方に依拠するものと評価できる。このような見解として、井上祐司『行為無価値と過失犯論』（1973年）165頁以下、同『因果関係と刑事過失』（1979年）23頁以下参照。しかし、現実には連続して生じたきわめて近い2事象間の相当性を問題とするため、つねに相当性が認められることになり、結局、条件説と同じものになってしまうであろう。こうした批判をするのは、内藤謙『刑法総論講義（上）』（1983年）284頁、西原春夫『刑法総論』（改訂版[上巻]、1993年）116頁、林陽一『刑法における因果関係理論』（2000年）135頁以下である。

¹²⁾ 同旨なのは、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772号（2019年）49頁以下、内田浩「最近の危険運転致死傷罪に関する裁判例の概観—その客観的構成要件該当性に関する問題を中心に—」刑事法ジャーナル60号（2019年）9頁、松宮・前掲注3）3頁である。

の犯罪が成立しない場合に苦肉の策として問題とされる犯罪であるから、原則として、その成立可能性を問題とする必要はないように思われる。

6 傷害致死罪の成否

前述したように、最高裁平成16年決定は、過失の実行行為を因果の起点として、そこに危険創出を位置づけたにもかかわらず、因果関係の判断において、その後の暴行を含めて、それらによって、第三者の過失行為を誘発したと判断した。しかし、第三者の過失行為である「キーの失念」を誘発したのは、停止行為ではなく、暴行行為によるものである。とすれば、停止行為の危険は、暴行行為によって凌駕されたとも評価できるのである。とすれば、暴行行為から死亡結果が発生したとして、傷害致死罪の成立可能性が問題となろう。暴行行為が危険創出とすれば、その危険が結果へと実現したと考えられることになる。本件においては、停車後の暴行行為が危険創出に当たるとすれば、傷害致死罪の成立可能性もあろう。判例は、暴行罪の成立に身体的接触も傷害の危険も要求しておらず、妨害運転行為についても暴行に当たり得ると解している¹³⁾。もっとも、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。しかし、この直接性法理からすれば、そもそも危険運転致死傷罪という犯罪類型が認められないのではないかという疑問がある。すなわち、危険運転致死傷罪の基本犯は危険運転であり、それは道路交通法で捕捉されている行為だからである。

IV おわりに

本事件後、こうした態様の「あおり運転」による死傷事件を厳しく罰することを可能にするため、新たな立法化の動きがある。

¹³⁾ たとえば、東京高判昭和50年4月15日刑月7巻4号480頁、東京高判平成16年12月1日判時1920号154頁など参照。これに対して、佐伯仁志「交通犯罪に関する刑法改正」法学教室258号(2002年)73頁は、「単に『重大な交通の危険を生じさせる速度で』『通行中の人又は車に著しく接近』するだけでは、(特に車に対する場合には)暴行とはいえず、継続的に追跡したり、幅寄せしたりするような行為があつて初めて暴行といえる、と解されているのであろう」とする。

一つは、警察庁が道交法を改正して、「あおり運転罪」の新設を検討している。報道によれば、1回の違反で免許を取り消すほか、暴行罪（2年以下の懲役）より重い罰則を科すことも検討されているとのことである。

もう一つは、法務省が危険運転致傷罪の一形態として、新たに停止型ともいべき類型の新設を検討している。法制審議会に諮問された要綱の骨子は以下のようなものである。すなわち、「次に掲げる行為を行い、よって、人を負傷させた者は15年以下の懲役に処し、人を死亡させた者は1年以上の有期懲役に処するものとする。一 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 二 高速自動車国道又は自動車専用道路において、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をさせる行為」と。

とくに問題となるのは、後者の危険運転致死傷罪の新たな類型である。（一）においては、加害車両について「速度要件」を外し、被害車両にのみ要求されており、それも「重大な危険が生じることとなる速度」という不明瞭な文言が使用されていること、（二）においては、「徐行をさせる行為」まで含まれていることなど、通常の運転行為が危険運転致死傷罪における危険運転行為となってしまう危険もあるように思われる。いずれにせよ、危険運転致死傷罪の新しい類型を立法化するということは、本件の場合について同罪では処罰できないことを如実に物語るものといえよう。