

# 刑事判例研究 (3)

中央大学刑事判例研究会

いわゆる東名高速あおり運転事件控訴審判決

菅 沼 真 也 子

〔東京高裁令和一年二月六日判決高刑速(令一)号三三九頁〕

## 【事実の概要】

被告人Xは、二〇一七年六月五日に普通乗用自動車(以下、「X車」という。)を運転して東名高速道路の神奈川県内の路上を走行していたが、東名高速道路下り線のHパーキングエリアにおいてEから駐車方法を非難されたことに憤慨し、Eの同乗者Fが運転する普通乗用自動車(以下、「F車」という。)を高速道路上で停止させようと企てた。Xは、同日午後九時三三分頃、①片側三車線の第二通行帯を走行するF車を時速約一〇〇kmの速度で左側(第一通行帯)から追い越してF車の直前(第二通行帯)に車線変更したうえ、減速してX車をF車に著しく接近させ、②F車がX車との接触を避けるために第三通行帯に車線変更したところ、

F車の直前（第三通行帯）に車線変更したうえで減速してX車をF車に接近させ、③X車との衝突を避けるためにF車が第二通行帯に車線変更したところ、ふたたびF車の直前（第二通行帯）に車線変更したうえで減速し車両を接近させた。④FがX車との接触を避けるために再度F車を第三通行帯に車線変更したところ、XはF車の直前（第三通行帯）に時速約六三kmで車線変更したうえ、時速約二九kmまで減速してX車をF車に著しく接近させたことにより、同日午後九時三四分頃、Xは、Eらが東名高速道路の第三通行帯にF車を停止させることを余儀なくさせ、⑤停止したF車の前方にX車を停止させた（以下、①～④を「四度の妨害運転」、⑤を「直前停止行為」という）。さらに午後九時三四分頃、Xは車外に出て、同じく車外に出たEの胸倉をつかむなどの暴行を加えた。午後九時三六分頃、同所において、F車後方から進行してきた大型貨物自動車（車間保持義務に違反していたことが認定されている）が停止中のF車後部に衝突して同車を押し出させ、F車左側部をX車両後部に衝突させるとともに、F車ないしX車を付近の路上にいたEおよびFに衝突させて死亡させ、F車内にいたAおよびBに傷害を負わせた。

### 【訴訟の経緯】

以上の事実について、妨害目的運転類型の危険運転致死傷罪（自動車運転処罰法二条四号）の成否が争われたが、原審の横浜地裁（横浜地裁平成三〇年一月一日判決裁判所ウェブサイト掲載）は、以下のような理由で⑤直前停止行為を本罪の実行行為から除外し、①～④の四度の妨害運転を実行行為として、四度の妨害運転とEらの死傷結果との因果関係を肯定し、Xについて本罪の成立を認めた。

まず「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。）について、一般にその「下限は概ね時速約二〇kmないし三〇km程度である」として、「時速〇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は認められ」ず、また、「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、文言解釈上無理がある」。

次に因果関係について、実行行為たる四度の妨害運転を「F車両を停止させてEに文句を言いたいとの一貫した意思のもと」で行われた、「それ自体……重大な人身事故につながる重大な危険性を有する」行為としたうえで、「被告人は、四度目の妨害運転後にも減速を続けて自転車を停止させたものであるから、直前停止行為は四度の妨害運転と密接に関連する行為といえる」。また、四度の妨害運転の態様や当時の交通量から、④のXの減速に対して回避行動をとることは困難であったがゆえにF車は停止せざるを得ず、さらにFはXに対する恐怖心や焦り等から冷静な判断が困難になっていたことから、「F車両が四度の妨害運転によって第三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、不相当とはいえない」。Eに対する暴行についても、「Eに文句を言いたいとの被告人の妨害運転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……四度の妨害運転と密接に関連する行為である」。最後に追突事故について、「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から、F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が高く、かつ、一旦そのような事故が発生した場合のE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」。

以上のことから、「本件事故は、被告人の四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、Eに対する暴行等に誘発されて生じたものといえる」から、「Eらの死傷結果はXの妨害運転によって生じた事故発生の危険性が現実化したに過ぎない」として、Xの妨害運転行為とEらの死傷結果との間の因果関係が肯定された。

### 【判決要旨】

破棄差戻。

東京高裁は、原判決の訴訟手続に判決に影響を及ぼす法令違反があることを理由として破棄差戻としたが、危険運転致死傷罪の成否の点については、原判決の理由の示すに一部適切でない部分があるとしつつ、以下のような理由でその結論を是認した。

まず速度要件について、「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

直前停止行為が類型的にこれに該当しないことは、……（本罪の）立法趣旨及び法文の文理に照らして明らかであり、これは「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」として、原判決の判断を是認した。

次に因果関係について、実行行為が「妨害運転に限定されるとすると、その終了後、死傷の結果が生じるまでには、（a）被告人による直前停止行為、（b）Fによる被害車両の第三通行帯上での停止行為、（c）被告人が……Eに……暴行を加えた行為、（d）第三者による車間保持義務違反等の過失行為という、複数の行為が介在している」。これらの介在事情について、四度の妨害運転をそれ自体「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」としたうえで、（b）について、この妨害運転行為はF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り、また「停止を求める被告人車両を振り切つてこれに応じないことが……著しく困難である」から、「高速道路の第三通行帯に自車を停止させるといふ、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」。 （b）は（a）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見ることができ」。さらに、本件死傷結果は、「被害車両の停止という事態が、前記（c）のE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から、前記（a）及び（c）の介在事情は異常なものとはいえない。最後に（d）について、追突車両の運転者の車間保持義務違反という「過失行為が本件事故の要因となったことは否定できない」が、「高速道路上で車両通行帯に停止車両はい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……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」。

以上により、原判決の判断は実質的に上記の判断と異なるものではないとして、原判決の判断を結論として是認した。

## 【研究】

### 1. はじめに

自動車運転処罰法二条四号に定められた妨害目的運転型の危険運転致死傷罪は、人又は自動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たり著しく接近する行為を処罰の対象としており、これには、意図的な割込みや、割込み後に急ブレーキをかけるといった、いわゆるあおり運転も含まれる<sup>(1)</sup>。本判決は、破棄差戻の理由は訴訟手続の法令違反によるものであるが、本罪の成立に関して次の二つの争点に言及している。第一に、Xの行為のうち、直前停止行為が本罪の構成要件における「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」に当たるか否か、という点、第二に、直前停止行為が本罪の実行行為に含まれない場合、Xによる妨害目的運転とEらの死傷結果との間に存在する(a)～(d)の介在事情があっても、Xの行為と結果との間に因果関係が認められるか、という点である。以下では、この二点について、各判決の理論構成に着目して検討を加える<sup>(2)</sup>。

### 2. 争点1…直前停止行為の構成要件該当性

#### (1) 直前停止行為の実行行為性

第一の争点は、直前停止行為の実行行為性である。すなわち、本罪の構成要件である「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」について、検察官から、最低速度が法定され(道交法七五条の四)、停車又は駐車が禁止されている(同法七五条の八)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本罪の速度要件を満たすと主張されたことにより、速度が○kmである直前停止行為が速度要件を満たすが争点と

された。

本罪の速度要件は、「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」と理解される<sup>3)</sup>。妨害行為の態様によってこの速度要件が満たされる速度は左右されるが、危険運転致死傷罪制定時の法制審議会では、状況次第では時速二〇〜三〇kmという速度でこれに含まれうる旨が示されていることから、立法段階では一定の速度で走行中の危険運転行為が想定されている<sup>4)</sup>。

たしかに、高速道路上の第三通行帯に自動車を停止させる行為は「特定の場所において重大な危険性を有する行為」といえるものの、危険運転致死傷罪が、道交法違反行為の中でも悪質かつ危険なものに相当することが明らか、人を死傷させる実質的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ることに鑑みると、重大な危険性があるからといって、停止状態を本罪の構成要件に含めてよいことにはならない。本罪は構成要件上、あくまでも重大な交通の危険性と併せて速度要件が定められているのであって、停止の直前まではこれに含まれるとしても、速度が〇kmの状態を含めるのは無理があるといえよう。

また、たとえば妨害目的で走行中の車両の直前に進入し、急ブレーキを踏んだ直後に車両同士が衝突した場合、衝突の瞬間は零に近い速度になっていたとしても、事故の瞬間の速度を理由として本罪の成立が否定されることはないと考えられる。そうだとすると、本罪の速度要件が求められる運転行為は、必ずしも事故時そのものではなく、危険な妨害運転行為の際にこの速度要件が満たされていけばよいこととなる<sup>5)</sup>。後述するように、実行行為として争いのな

い四度の妨害運転と死傷結果との間の因果関係が認められれば本罪は成立するのであるから、通常の言語理解を超えてまで直前停止行為を実行行為に含める必要はないと思われる。以上のことから、Xの実行行為を四度の妨害運転行為とした原判決および本判決の判断は妥当である。

(2) 実行行為の終了時期

直前停止行為が実行行為とならない場合、実行行為の終了時期が四度目の妨害運転のどの時点となるのか問題となりうる。前述のように、立法時には時速二〇〇〜三〇kmで速度要件は満たされると考えられていることに加えて、赤信号を殊更に無視して時速約二〇kmで交差点に進入した事案でも、右速度で「重大な交通の危険を生じさせる速度」であることが肯定されていることから、妨害目的運転類型でも時速二〇km程度で速度要件は満たされうる。原判決で速度要件の下限が「概ね時速二〇km〜三〇km程度」と説示され、四度目の妨害運転時に時速二九kmとなった時点が実行行為の終期とされたのも、このような理解がその前提にあると思われる。

もっとも、本判決では、速度要件の下限を一般的に画することは困難であることを理由として、原判決が妨害運転の終期を時速二九kmの時点と特定したことの合理性に疑問が呈されている。たしかに、本罪に該当する行為か否かは妨害の態様や周囲の交通状況等に左右されるため、走行中の妨害運転であればいかなる速度でも本罪の行為にあたりうると考えられるが、他方で、実行行為の時点で速度要件を満たしているか否かは本罪の行為を確定するにあたって重要な事情であるから、これを明らかにするためには、実行行為の終期たるX車のF車への著しい接近時点で時速何kmであったかを検討する必要がある。原判決では、この時点で時速二九kmであったから速度要件を満たす、と示され

ていることから、ここでの具体的な数値の特定が必ずしも不当とはいえないが、証拠としては妨害運転の時点で速度要件を満たしていることが明らかとなればいいのであるから、実行為の終了時期も「急激に減速してF車に著しく接近した時点」といった形で特定されていればよいことになる。本判決の指摘もこのような趣旨であると考えられる。

### 3. 争点2…因果関係

#### (1) 原判決と本判決の介在事情の評価

原判決と本判決では、第二の争点である因果関係の判断手法に相違が見られる。すなわち、原判決は、(a)(c)を「一貫した意思」に基づいて密接関連行為と位置づけたうえで、(b)は被害者の行為として不自然、不相当とはいえないとし、(d)は第三者の車間保持義務違反という具体的な過失には言及せず、第三通行帯での停止車両への一般的な追突の可能性の高さを理由として、これらはそれぞれ介在事情として異常性が大きいとはいえないことから、本件事故が妨害運転および(a)(c)という密接関連行為に「誘発」されて生じた、<sup>(1)</sup>として対して、本判決は、(a)(c)を一貫した意思に基づく密接関連行為として取り込むという原判決の説示は相当でないとし、「誘発」という概念も用いずに、各介在事情の異常性とこれら相互の関連性を検討している点で、双方の介在事情の評価は異なっている。以下では、実行為と結果との間に複数の介在事情が存在する場合の判例を参照して、因果関係の存否判断に際してどのように介在事情を評価すべきか検討する。



## (2) 危険の現実化

行為者の行為後に介在事情が存在する場合の因果関係の存否判断基準については、柔道整復師事件<sup>(8)</sup>以降、最高裁判例は実行行為の危険性が結果に現実化したことを要求しているという評価が一般的であり、日航機ニアミス事件<sup>(10)</sup>では「危険の現実化」という表現が使用されるに至っている。この判断基準は、実行行為に内在している危険性の内容を明らかにしたうえで、それが現実の因果経過および結果惹起によって実現されていると評価できるかを検証するプロセスをとるので、実行行為と結果との間に介在事情があり、かつ直接的には介在事情から結果が惹起された場合には、実行行為自体に介在事情を引き起こす危険性が内在しているといえるかが問題となる。<sup>(11)</sup>

原判決および本判決でも、危険運転致死傷罪の場合であっても実行行為たる運転行為と死亡結果との間に通常の結果関係があれば足り、刑法上の因果関係と別異に解する理由はないとして、四度の妨害運転に内在する危険がEらの死傷結果に現実化したと評価できるかが検討されている。危険運転致死傷罪は、故意に危険な運転行為をした結果人を死傷させる犯罪として、暴行による傷害、傷害致死に準じる類型であるとされており、これを結果的加重犯の一種と理解するならば、<sup>(13)</sup>暴行からの傷害ないし傷害致死の場合と同様に、妨害運転と被害者の死傷結果との間に因果関係があれば、本罪は成立することとなる。

## (3) 実行行為と介在事情および結果との因果連関と「誘発」

本事実と事実関係が類似している事案として、高速道路停車事件<sup>(14)</sup>がある。被告人が大型トレーラー運転手Aの運転態度に立腹し、夜明け前の高速道路の第三通行帯に自車およびA車を停車させてAに暴行を加えるなどし、被告人が

現場から走り去ったあと七、八分間その場にとどまっていたA車に後続車が追突して、後続車の運転者と同乗者が死亡した、というこの事案では、被告人が自車およびA車を停止させたという過失行為自体が「人身事故につながる重大な危険性を有していた」とされたうえで、本件事故はAが現場にA車を停止させ続けるという「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」であることを理由として、被告人の過失行為と被害者らの死傷との間の因果関係が肯定されている。本事案の原判決での(a)(c)を密接関連行為とする説示は、この判例の判断構造に準じたものであると思われる。

また、夜間潜水訓練事件<sup>(15)</sup>でも、スキューバダイビングの指導者である被告人が夜間潜水の講習指導中に被害者(受講者)らを見失い、被害者らに帯同していた指導補助者の不適切な指導と被害者らの不適切な行動により、被害者らが溺死したことについて、被告人が被害者らを見失うに至った行為自体に溺死の結果発生の危険性があつたとしたうえで、「指導補助者及び被害者に適切を欠く行動があつたことは否定できないが、それは被告人の右行動から誘発されたもの」であるがゆえに、被告人の行為と被害者の死亡との間の因果関係が肯定されている。

これらの判例においては、第三者ないし被害者の過失行為は、結果発生の危険性の高い行為者の行為に誘発されたものであるとして、因果関係が肯定されている。すなわち、ここでは、第三者ないし被害者の不適切な行動を引き起こす危険性をも、行為者の行為の危険性の中に取り込むという理論構成で、「誘発」という概念が用いられている。<sup>(16)</sup> そうすると、これは原判決での「誘発」の概念とは異なる。上記二判例では、「実行行為(および密接関連行為)」から「第三者ないし被害者の過失行為」が誘発されたことが問題とされているのに対して、原判決では、「実行行為および

密接関連行為」から「事故という結果」が誘発されたといわれているからである。判例と同じ枠組みを用いるのであれば、本案では、「四度の妨害運転および密接関連行為」から「被害車両の停止」や「第三者による追突」が誘発されたことが問題とされなければならないであろう。実行行為および密接関連行為から事故が誘発されたというのは、単に「事故とこれらの行為には因果的な連関がある」といった程度の意味しか持たず、「誘発」という文言でこれを表すのは適切でないとと思われる。

これに伴って、直前停止行為を実行行為と密接関連行為であるとして取り込んだ点についても、これらの行為から事故という「結果」が誘発されたというならば、それは実質的に直前停止行為を実行行為に取り込んでいるのと異なることになる。直前停止行為を密接関連行為として取り込むという原判決の説示を否定し、密接関連行為も「介在事情の一つとして位置づけるべきである」とした本判決の指摘は、正当であるといえる。

#### (4) 危険実現の判断構造

上記二判例の他にも、高速道路侵入事件<sup>(17)</sup>では、夜間、被告人らの数時間にわたる執拗な暴行から被害者が逃走する過程で高速道路に進入し、道路上での交通事故で死亡したことについて、被害者の行為は「それ自体極めて危険な行為であるというほかない」が、執拗な暴行を受けたことにより被告人らへの極度の恐怖心を抱いて必死に逃走する過程で選択された行為であるがゆえに、「その行動が著しく不自然、不相当とはいえない」として、被害者の交通事故による死亡が被告人らの暴行に起因するものと認められている。またトランク監禁事件<sup>(18)</sup>では、被告人らが自動車のトランク内に被害者を監禁した状態で道路上に停車中、後方から走行してきた自動車が運転者の前方不注意により被告

人車両に追突し、トランク内の被害者が死亡したことについて、「被害者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にあるとしても」、右監禁行為と被害者の死亡との間の因果関係を肯定できる、と判示されている。<sup>(19)</sup>

これらの判例を概観すると、裁判所は、介在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為することが不自然、不相当とはいえない、すなわち、実行行為がその介在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在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。

本判決でも、(b)および(d)を引き起こす危険性が四度の妨害運転に内在していたといえるかが客観的観点から検討されており、介在事情および結果に対する実行行為の因果的影響力が具体的に評価されている点で、判例の立場が踏襲されている。すなわち、本判決では、執拗な妨害運転が被害者の冷静な判断力を失わせ、高速道路上に自車を停車させると判断するに至らしたのであり、かつ、高速道路の第三通行帯に車両が停止していれば後続車が追突することはありうるがゆえに、(b)(d)の介在事情は妨害運転から惹起された、と評価されており、このような判断プロセスは従来の判例理論と異なるものではない。この部分については、実行行為が介在事情を誘発したと捉えることも可能であると思われる。(d)については(a)(b)が前提となつて生じていると述べられているが、高速道路停車事件において、密接関連行為たる一連の暴行も介在事情を誘発した事情として取り込まれていることから、介在事情を引き起こす行為は実行行為に限られないため、この点は、妨害運転の直接の影響で生じた(b)を介して(d)が妨害運転と結びつけられていると理解することができる。<sup>(20)</sup>

一方、(a)(c)は行為者自身の行為であるので、自らの行為によって因果関係が断絶されることがありうるか、ということが問題となる。本判決では、(a)については、原判決が実行行為と(a)との密接関連行為を認めたこと自体は否定されていないことから、(a)を密接関連行為としつつ、これは(b)の直接の契機となっているにすぎないとして、(c)についても、X自身によるEへの暴行によってまさにF車の停止が固定され、かつ継続されることになったがゆえに、「被害車両の停止という事態が……増強され継続され……後続車への追突の危険性が高められて顕在化した」として、(a)(c)それぞれの介在事情としての異常性は高くないと評価されていると考えられる。原判決ではここで「一貫した意思」が取り込まれているが、仮にこれを「妨害運転によって停止させて暴行を加える」という意思だとすれば、妨害運転の時点でF車を停止させることが予定されていたと捉えることもできるものの、「文句を言いたいという意思」との文言からはこのような意思は推認できず、この意思が妨害運転とどのように関係するものなのか判断としないといえるので、本罪の因果関係の存否判断に際してこのような意思が取り入れられるべきではない。<sup>(22)</sup>

なお、本事案は、高速道路上での交通事故による死傷結果の発生という事実在即して、危険運転致死傷罪で起訴されたと理解できるが、(c)のEに対するXの暴行を妨害目的運転とは別個の行為と捉え、Xの暴行によってEらの死傷結果が発生したという傷害致死罪の事案として構成することも可能であったと考えられる。(c)が、過失行為である(a)(b)(d)とは明らかに性質の異なる、Xの故意行為であることに鑑みれば、これを暴行の実行行為として、Xの暴行によってF車の停止が継続され、後続車の追突による死傷事故が発生したとして、実行行為の危険性が結果に実現していることも問題なく肯定されると思われる。<sup>(23)</sup>

## 5. 本判決の意義

以上のように、本罪の構成要件としては、文言上、停止行為はこれには含まれず、本件事案での実行行為は四度の妨害運転となり、その終了時期は時速六三kmでF車直前に車線変更後、減速してF車に著しく近接した時点となる。このような構成要件の理解に対する原判決と本判決の見解は基本的に一致しており、これに対しては批判も見られない。

因果関係についても、実行行為の危険性が結果に現実化しているかを問題とする判例の考え方を踏襲している点では原判決と本判決は一致しているものの、原判決の判断手法とは異なり、本判決は介入事情の異常性や介入事情への実行行為の影響を検討したうえで因果関係を肯定している。このような本判決の判断手法は判例に即したものであって、各介入事情の評価も一般的に理解可能なものであるといえる。前述のように、事故の瞬間に本罪の速度要件が満たされていないわけではなく、また本罪についても実行行為と結果の因果関係は他の犯罪と同様に検討されるべきであるから、介入事情の判断手法および具体的評価に問題がない限り、実行行為たる四度の妨害運転の危険性が死傷事故という結果に現実化している、という理論構成によって本罪の成立を肯定したとしても、本罪の構成要件を拡大していることにはならないと思われる。

本件事案はXの行為の悪質性ゆえに広く耳目を集め、また危険運転致死傷罪の成立要件に関する議論を引き起こすこととなり、本件事案を受けて、走行中の自動車の前に割り込むなどして停止する行為等を本罪の構成要件に追加する法改正が行われ、令和二年七月二日に施行されるに至っている。あおり運転自体を本罪の実行行為とし、その後の直前停止行為を介入事情と捉えて因果関係判断の中に取り込むのであれば、法改正せずともこのような事態に対処できる

と思われるが、妨害運転の態様がXほど執拗、悪質ではないといった事情により、速度要件を満たす時点で妨害目的の運転行為が認められない場合も想定される<sup>(25)</sup>。そのような場合も本罪の行為とすべきであると考えるのであれば、今回の法改正は必要といえよう。

- (1) あり運転の類型については、矢武陽子「日本におけるあり運転の事例調査——先行研究のレビュー結果をふまえて——」国際交通安全学会誌四三巻三号一九九頁。また、妨害行為の具体的な類型については、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」警察学論集第二七巻一号一四頁以下。
- (2) 本判決の評釈として、秋山栄一・秋田法学第六一巻七九頁、黒澤睦・法学教室四七七号一四四頁（訴訟手続きに関して）、村瀬均・刑事法ジャーナル六四号一〇頁（訴訟手続きに関して）。原判決の評釈として、北川佳世子・法学教室四七五号三七頁、成瀬幸典・法学教室四七〇号一三八頁、前田雅英・WJL判例コラム一七六号（文献番号2019WJLCC021）、松原芳博・法学セミナー七二号四九頁、松宮孝明・新判例解説Warch26号一七五頁。
- (3) 「刑法の一部を改正する法律の解説」法曹時報第五四巻四号七二頁。
- (4) 法務省・法制審議会刑事法（自動車運転による死傷事犯関係）部会・第三回会議（平成一三年七月二五日開催）[http://www.moj.go.jp/shingil/shingi\\_010725-1.html](http://www.moj.go.jp/shingil/shingi_010725-1.html) 議事録参照。
- (5) 城祐一郎『ケーススタディ危険運転致死傷罪（第二版）』二八〇頁以下および三二七頁以下（二〇一八年、東京法令出版）。
- (6) 最決平成一八年三月一四日刑集六〇巻三号三六三頁（刑法二〇八条の二第二項後段・現在の自動車運転処罰法二条五号の適用事例）。
- (7) このような原判決の判示に対しては、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、それとも因果経過上の介入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、と指摘されている（松原・前掲注（2）五三頁）。このような判旨の不明確さも、本判決が直前停止行為を介入事情の一つと位置付けるべきと明示していることとの相違点として挙げることができる。

- (8) 最決昭和六三年五月一日刑集四二卷五号八〇七頁。
- (9) 山口厚『新判例から見た刑法(第三版)』一三頁(二〇一五年、有斐閣)。
- (10) 最決平成二二年一〇月二六日刑集六四卷七号一〇一九頁。
- (11) 橋爪隆『刑法総論の悩みどころ』一〇頁(二〇二〇年、有斐閣)。
- (12) 井上宏・山田利行・島戸純「刑法の一部を改正する法律の解説」法曹時報第五四卷第四号五五頁。
- (13) これを特別に加重された過失行為と理解すべきであるとする見解もあるが、因果関係の存否判断に際してはこのような理解の相違は影響がないと思われる(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」高橋則夫他編『刑事法学の未来・長井圓先生古稀記念』二六七頁以下(二〇一七年、信山社))。
- (14) 最決平成一六年一〇月一九日刑集五八卷七号六四五頁。
- (15) 最決平成四年二月一七日刑集四六卷九号六八三頁。
- (16) 葛原力三「被害者の行為の介在と因果関係(1)」山口厚・佐伯仁志編『刑法判例百選I総論「第七版」』二六頁(二〇一四年、有斐閣)。
- (17) 最決平成一五年七月二六日刑集五七卷七号九五〇頁。
- (18) 最決平成一八年三月二七日刑集六〇卷三号三八二頁。
- (19) この事案では、調査官解説によれば、自動車のトランクは人が入ることを想定されておらず、追突事故において脆弱ともいえる破損状況であることを考えると、トランクに人を監禁して走行ないし停止中に追突事故に巻き込まれた場合には死傷の結果が生じることは自明のことであり、それは本件のような態様の監禁行為に内在する危険というべきであるから、交通事故による死傷の結果は正に監禁に伴う危険が現実化したものとして、監禁行為そのものから生じたと説明できる、されている(多和田隆史・最高裁判所判例解説刑事篇平成一八年度・二三三頁)。
- (20) 島戸・前掲注(一)三〇頁以下では、公刊物未搭載の事例を含めた多数の裁判例を参照して、妨害行為と事故との間に時間的・場所的間隔が存在する場合でも因果関係が肯定されること、また妨害の相手方の運転に一定以上の問題(不適切さ)があるからといって必ずしも行為者の妨害運転と事故との因果関係が否定されるわけではないことが明らかにされている。
- (21) 行為者による暴行後に行為者自身の行為が介在して被害者の死亡結果が生じた事例で、下級審判例で因果関係が否定され



た事案の中には、介入事情たる行為者の行為は被害者を救護しようとしたものであったとして、実行行為とは目的や性質が異なるとした事案（東京高判平成二九年九月二六日高刑速（平二九）号一七九頁）や、介入行為が暴行終了後被害者への暴行の意思を失った後に行われたものであるとした事案（福岡高判平成二七年八月二八裁判所ウエブサイト掲載）もあることから、実行行為と介入事情の関係を考慮する際に、暴行の意思の有無や目的という主観面が取り入れられることはありうる。しかし、これらの事案で考慮されている意思はあくまでも「暴行の意思」であるのに対して、本事案の原判決では「文句を言いたいという意思」が考慮されている点で事案が異なる。

(22) 成瀬・前掲注(2) 一三八頁。

(23) 高速道路路停車事件についても、停車後のトレーラー運転手への直接的な暴行を実行行為とすることができた、という意味で、同様のことが妥当する。なお、本事案において傷害致死罪を予備的訴因とする場合、傷害致死罪のほうで危険運転致死罪よりも法定刑の下限が重いため、これを危険運転致死罪の予備的訴因とすることが可能か、という問題や、訴因変更の場合には公訴事実の同一性の問題が生じる。

(24) 高速道路上での停止行為については、これを危険運転行為の実行行為とするのが適切であると考えられるならば、これは法改正によってなされるべきであるとするとする見解と（松原・前掲注(2) 五二頁）、停止を強要する行為はそのまま妨害運転に該当するから、停止強要類型の危険運転致死傷罪の追加立法は無用であるとする見解がある（古川伸彦「あおり運転と危険運転致死傷罪」刑事法ジャーナル第六〇号一七頁）。

(25) 高速道路路停車事件はこのような類型にあたるがゆえに本罪が適用されなかつた事例であると思われる。

〔追記〕 なお、本稿脱稿後に、判例タイムズ二四七九号七二頁、里見聡瞭「判批」法学会雑誌六一巻一号一五九頁、高橋則夫「あおり運転と危険運転致死傷罪の成否——東名高速あおり運転致死傷罪を素材に——」Law and Practice 一四号二七頁、ならびに松原芳博「東名高速あおり運転事件と自動車運転処罰法の改正」法律時報九二巻一〇号九七頁に接した。

※本研究は「SPS科研費」PI7KI3627の助成を受けたものである。

（小樽商科大学商学部准教授）