

危険運転致死傷罪と因果関係の認定

—東名高速道路あおり運転事件差戻し審判決

横浜地判令和 4 年 6 月 6 日 (LEX/DB25592990) —

里見 聡瞭

【事案の概要】

被告人は、普通乗用自動車を運転し、神奈川県足柄上郡の高速自動車国道第一東海自動車道下り 54.1 キロポスト先の片側 3 車線道路の第 2 車両通行帯を、c インターチェンジ方面から d インターチェンジ方面に向かい進行中、東名高速道路下り線 e パーキングエリアにおいて C 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 D 運転の普通乗用自動車を停止させようと企て、同自動車道下り 54.1 キロポスト先道路から同郡同自動車道下り 54.8 キロポスト先道路の間において、同車の通行を妨害する目的で、第 2 車両通行帯を走行する同車を重大な交通の危険を生じさせる速度である時速約 100km の速度で左側から追い越して同車直前の同車両通行帯上に車線変更した上、減速して自車を D 運転車両に著しく接近させ、自車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 D 運転車両直前の同車両通行帯上に重大な交通の危険を生じさせる速度である前記速度で車線変更した上、減速して自車を D 運転車両に著しく接近させ、自車との衝突を避けるために第 2 車両通行帯に車線変更した D 運転車両直前の同車両通行帯上に重大な交通の危険を生じさせる速度である前記速度で車線変更した上、減速して自車を D 運転車両に著しく接近させ、さらに、自車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 D 運転車両直前の同車両通行帯上に重大な交通の危険を生じさせる速度である時速約 63km の速度

で車線変更した上、時速約 29kmまで減速して自車をD運転車両に著しく接近させたことにより、同日午後9時34分頃、Dをして、前記自動車道下り54.8キロポスト先道路に同車を停止することを余儀なくさせ、同日午後9時36分頃、同所において、同車の後方から進行してきた大型貨物自動車前部をE及びFが乗車していたD運転車両後部に衝突させて同車を押し出させ、同車左側部をその前方で停止していた自転車右後部に衝突させるなどするとともに、これらいずれかの車両をD運転車両付近にいたC及びDに衝突させ死亡させるとともに、E及びFにそれぞれ傷害を負わせた。

一審（横浜地判平成30年12月14日¹⁾）は因果関係の判断についてまず、「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因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」としつつ、被告人による直前停止行為が本件の実行行為にあたるかという争点については「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」うため、「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」としてこれを否定し、本件の実行行為は妨害運転行為に限られるとした。

その上で、「被告人は、同パーキングエリアでCから非難されたことに憤慨し、D運転車両を停止させてCに文句を言いたいとの一貫した意思のもとで、それ自体D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

1) LEX/DB25570337。

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」と判断した。そしてDが高速道路上に車両を停止させた行為について、「D運転車両の動きをみると、被告人車両の短時間で4回にわたる妨害運転に対し、車線変更するなどして逃れようとするも逃れることができなかつたこと、被告人の4度目の妨害運転の際の被告人車両の進入・接近状況、減速状況や当時の交通量からすると、前方の被告人車両の減速に対して回避行動をとることは困難であつたといえ、被告人の4度の妨害運転により、D運転車両は停止せざるを得なかつたというべきであり、「両車両の停車状態からすれば、D運転車両が被告人車両を避けて前方に逃れるのは困難であり、被告人車両がD運転車両の前方に停止したためにD運転車両は停止し続けることを余儀なくされたといふことができ」るのであり、さらに「被告人の妨害運転により、D運転車両を運転するDは恐怖や焦り等から冷静な判断が困難になっていたと認められることからすれば、D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」とした。

また、被告人による妨害運転行為と直前停止行為との関係について、「両車両が停車した後、被告人がD運転車両に近づきC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、D運転車両を停止させてC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」と述べている。

さらに、「本事故現場は、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つたこと、本事故現場付近は相応の交通量があつ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、D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C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D運転車両が停止してから2分後、被告人がC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」とした上で、「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、C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、Cらの死傷結果は、被告人がD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Cらの死傷結果との間の因果関係が認められる」として危険運転致死傷罪の成立を認めた。

一審に対して控訴審（東京高判令和元年12月6日²⁾）は、一審における重大な訴訟手続上の違反を指摘し、破棄差し戻しの判断を示した。一方で、因果関係については次のように述べて一審の結論を支持した。

「本件の実行行為が、上記のとおり、本件妨害運転に限定されたとすると、原判決の認定によれば、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)Dによる被害車両の第3車両通行帯上での停止行為、(c)被告人が停止した被害車両内に上半身を乗り入れてCに文句を言いながら暴行を加えた行為、及び、(d)後続の追突車両の運転者による適切な車間距離の保持義務違反等の過失行為という、複数の行為等が介在している。原判決は、前記のとおり説示して本件因果関係を肯定したが、原判決の認定した事実関係の下では、本件因果関係を認めて危険運転致死傷罪を適用した原判決は、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、その結論は当裁判所も是認することができる。」

「すなわち、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

2) LEX/DB25570641。

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る。このことは、行為後の介在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。」

「そこで検討すると、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 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。」

「前記 (b) の被害車両の停止は、前記 (a) の被告人の直前停止行為を直接の契機とするものであるが、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、前記(c)の C 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、前記 (a) 及び (c) の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。」

【判旨】

差戻し審（横浜地裁令和4年6月6日³⁾）では次のように述べて因果関係の認定がなされた。

「本件妨害運転は、夜間、相応の交通量のある高速道路上において、被告人車両を重大な交通の危険を生じさせる速度である時速63kmないし約118kmで、4回にわたり被害者車両の直前に進入させ、急な減速をして被害者車両に接近させる行為を繰り返したというものである。このような運転態様に照らすと、本件妨害運転は、それ自体、被害者車両と、先行する被告人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。」

「さらに、上記運転態様によれば、本件妨害運転は、被害者車両の運転者に対して、停止を求める被告人の強い意志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被害者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、停止した被害者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。」

以上のことから、被害者らの死傷結果は「本件妨害運転の危険性が現実化したものと見ることができる」とした。

また、本件では妨害運転行為と結果との間の複数の介在行為が存在しているが、当該介在行為が因果関係を否定するような異常な介在行為といえるかについては次のように判断した。

まず、被告人車両の直前停止行為と被害者車両の停止行為との関係について「各車両のいずれが先に停止したかについては証拠上確定できないが、被害者車両が先に停止した場合はもとより、被告人車両が先に停止した後これに引き続き被害者車両が停止した場合であっても、この被告人車両の停止行為は、本

3) LEX/DB25592990。

件の因果関係が否定されるような異常な介入事情には当たらない」とし、その根拠として、「まず、被告人が、相応の交通量のある高速道路の第 3 通行帯上で被害者車両を停止させるという危険極まりない行為に敢えて及んだ理由」に関しては「本件妨害運転の影響により冷静な判断ができず、もはや被告人の求めに応じて停止するほかないとの判断に追い込まれたとの経緯以外想定できず、弁護人が主張するように、被害者が被害者車両内で自分が被告人と話をつけるなどと言ったことから、被害者が自らの意思で被害者車両を停止させたとは到底考えられない」のであるから、「被害者による被害者車両の停止行為は、被害者に上記のような影響を与えた本件妨害運転自体によって直接引き起こされたものということができる」とした。

さらに、「被告人による被告人車両の停止行為自体は、被害者に対して文句を言うために被害者車両に対して停止を求める被告人の強い意思を示す本件妨害運転に引き続いて生じる事態としてはごく自然なものといえる」のであって、以上のことから「被告人車両の停止行為は、本件の因果関係が否定されるような異常な介入事情には当たらない」としている。

また被害者車両の停止行為について、弁護側からの「停止状況や本件道路の状況等からすれば、被害者は、被告人車両が停止する前後に同車両の左右のいずれかを通り抜けてその場から逃れることが十分可能であったのに、自らの意思で P 6 車両を停止させたものである」とする主張に対しては、「幅員を含む本件現場付近の道路状況や各車両の停止状況等に照らして、被害者車両が被告人車両の左右を通り抜けるなどしてその場から逃れることが物理的には可能であったとしても、被害者が本件妨害運転の影響を受けて、もはや被告人の求めに応じて停止するほかないと判断して被害者車両を停止させた」のは前述の通りであるから、「このような心理状態にあった被害者が、引き続き被告人が追跡してくることが容易に想定される状況下で、被告人車両の左右の状況を冷静に見定めて合理的な行動をとることは容易でなかったと思われる。そうすると、被害者が、弁護人が主張する方法によってその場から逃れることは著しく困難であったといえるから、弁護人の主張は採用できない」と述べている。

次に、被告人の暴行行為については、「被害者車両の停止後、被告人が被害者に対して暴行に及んだことから被害者車両の停止状態が約2分間継続し、本件妨害運転が有する後続車による追突の危険性を継続、増強させた結果、本件事故が発生したといえるから、上記暴行は本件事故を招いた一事情とはいえる。しかしながら、被告人は、被害者に文句を言うためにP6車両に対して停止を求める被告人の強い意思を示す本件妨害運転を行ったものであり、そのような被告人が本件妨害運転を受けて停止した被害者車両内の被害者に暴行を加えることは、本件妨害運転に引き続いて生じる事態としてはごく自然なものといえる」から、「被告人の暴行行為は、本件の因果関係が否定されるような異常な介入事情には当たらない」としている。

また、本判決では、被害者らの車外への降車行為も介入事情として抽出して判断しているが、当該判断は以下の通りである。「被害者らは自ら被害者車両から降車した直後に第三者車両が追突したため死亡していることから、この降車行為（以下「本件降車 行為」ということがある。）は本件の結果を招いた一因であるといえる。しかしながら、本件降車行為は、被害者が、既に説明した経緯で、本件妨害運転の影響により冷静な判断が困難な状態に追い込まれて被害者車両を停止し、そのような状況で被告人の被害者に対する前記暴行がされたことと関連して行われたものであることは明らかである」。したがって、本件降車行為は、本件妨害運転及びこれに引き続く異常性の認められない暴行の心理的な影響によるものといえるから、本件の因果関係が否定されるような異常な介入事情には当たらないとしている。

続いて、第三者の衝突行為については「本件事故について、第三者には車間保持義務違反の過失があったことが認められる。また、第三者には、通行帯違反、速度違反があったことも明らかである」とした上で次のような判断を示している。

「高速道路の通行带上、ましてや追越車線である第3通行带上に停止している車両はないものと考えて走行することは、運転行為としてごく一般的であると考えられるところ、本件事故は、夜間、高速道路の第3通行带上に被告人車

両及び被害者車両がハザードランプも付けずに停止しているという通常では想定し難い状況下で発生している。さらに、第三者車両のように、先行車両と約 20 m から約 24 m 程度の車間距離で高速走行している車両は、高速道路上では比較的よく見られる。」そうすると、「本件妨害運転が、被害者車両の停止により後続車両との追突を生じさせる危険性は相当に高いものであったといえることができるのに対し、第三者の車間保持義務違反は、高速道路上の運転行為として異常あるいは重大なものであったとまでは認められない。また、その他の各義務違反についても、車間保持義務違反とは異なり、本件事故を招いた直接的な過失とは法律上評価できない上、いずれについても、高速道路でよく見られる走行態様の域を出ず、異常あるいは重大な過失であったと見ることはできない。したがって、第三者の過失行為は、本件の因果関係が否定されるような異常な介入事情には当たらない」と判断している。

以上のような介入事情に関する判断から、「以上から、本件妨害運転は、対象となる被害者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被害者車両が停止し、その後、第三者車両が追突したため被害者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、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入事情は認められないから、結論は変わらない。したがって、本件妨害運転と被害者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。」

【評釈】

1. 本評釈の基本的視点

本判決は東名高速道路おとり運転事件の差戻し審であるが、一審における手続上の不備を指摘した控訴審の差戻しの判断を受けて示されたものである。

具体的には、公判前整理手続において、裁判所からは本件は危険運転致死傷罪が成立する可能性が低い事案である旨の見解が示されていたにもかかわらず、結論において危険運転致死傷罪の成立を認める判断が下されたことは被告人にとって「不意打ち」であったという弁護側からの主張が認められたことによる。

さらに、本件の特徴は当該手続上の不備という点のみならず、危険運転致死傷罪の成立の可否、つまり、被告人の行為と結果との「因果関係の認定」が重要な争点になっている点にもある。本件は改正前の危険運転致死傷罪の要件を巡って、被告人の行為が実行行為に該当するか否かが争われている。すなわち、事故の直接原因の1つであるのは被害者車両の停止行為であり、それは直接的には被告人車両の停止に伴って生じたものであるが、当時の危険運転致死傷罪の条文には「重大な交通の危険を生じさせる速度」と規定されており、被告人の停止行為は時速0kmであるため危険運転致死傷罪の実行行為として認められないのではないか、として問題となったのである。

この点について、一審および控訴審は一貫して、停止行為は実行行為にあたらないと判断している。すなわち、一審で、危険運転致死傷罪の速度要件とは、「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」であるところ、本件被告人の停止行為は「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」として実行行為にはあたらないという判断が示され、この判断を控訴審も是認している。

そこで、本件の実行行為の問題として焦点が当てられたのが、数度にわたる被告人の妨害運転行為である。一審は当該妨害運転行為について、「それ自体D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」ものであって、「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」としている。そして、「Cらの死傷結果は、被告人がD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Cらの死傷結果との間の因果関係が認められる」と判断を行っているのであり、すなわち、妨害運転が本件の実行行為であると認定している。

このような実行行為の認定についての結論は二審も同様であり、本件妨害運転は「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」として危険性の判断を行い、被害者車両の停止は「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」などし、因果関係を否定する事情にはならないとしている。

一方で、一審は妨害運転行為と停車行為との間の「一貫した意思」の存在に言及しているものの、二審はこのような観点は本罪からいったん排除した直前停止行為を実質的に本件の実行行為に取り込むかのような説示であり、さらに客観的であるべき因果関係の判断に主観面を考慮するような判断を示すものであり是認できない、と指摘している点に差異がある。

一審と二審で因果関係の認定に関しては以上のような判断が示されたのであるが、本判決は、一審における手続法上の不備という点での差戻し審ではあるものの、一審および二審における因果関係の判断を踏まえた上で因果関係の認定についていかなる判断が下されるのかについても注目を集めることとなった裁判例である。

2. これまでの判決に対する学説の評価

そもそも、一審および二審の因果関係の認定に関する学説の評価はいかなるものであったのか。

第一の論点として、本件の実行行為は被告人の妨害運転行為であるのか、直前停止行為であるのかということについてであるが、この点、各裁判所が実行行為は被告人の停止行為ではないとした判断には好意的に評価する見解が多い⁴⁾。たしかに改正前の条文⁵⁾の「重大な交通の危険を生じさせる速度」に関して、該当速度の判断に幅はあるものの⁶⁾、時速0キロの停止状態が該当しないと判断することはその文言を素直に読むかぎり妥当であると考えられる。したがって、本件の実行行為が直前停止行為ではなく、妨害運転行為であるという結論については、各裁判所間のみならず学説においても大きく争われている論点ではないといえる。

これに対して、見解が分かれるのは第二の論点である妨害運転行為と被害者らの致死傷結果との因果関係である。この点に関しては判旨において若干の差異はあるものの、因果関係が認められるとの結論に至った一審と控訴審に対し、学説では因果関係は認められないとする評価が少なくない。そこで以下では判決への主たる批判についてみていく。

まず因果関係を肯定した一審は、妨害運転行為と直前停止行為との間の関連性について「一貫した意思」という点に言及しつつ判断を行っている。この点については控訴審が批判した前述の判示については好意的にとらえる見解が学説でも示されており⁷⁾、そのような見解は、特に、一度排除した直前停止行為を

4) 成瀬幸典「判批」法教470号(2019年)138頁、村井敏邦「あおり運転と危険運転致死傷罪」時の法令2067号(2019年)53頁、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運転致死傷罪の成否」早法95巻2号(2020年)244頁、秋山栄一「判批」秋田法学61号(2020年)86-87頁、里見聡瞭「判批」都法61巻1号165頁、福永俊輔「判批」西南学院法学論集53巻2・3号(2021年)337頁、松原芳博「判批」判時2477号(2021年)108頁等。一方で、高速道路上の停止行為が実行行為に含める考え方に好意的な見解として、前田雅英「判批」WLJ判例コラム臨時号第176号(2019年)3-4頁。

5) 2020年6月5日成立、同年7月2日施行の自動車運転処罰法の一部改正(令和2年法律第47号)によって新設された5号および6号によって、本件のような高速道路上での直前停止行為は捕捉されることとなった。

6) 福永・前掲注(4)335頁以下。

7) 例えば、松原・前掲注(4)108-109頁以下。さらに「妨害運転上記の意思とど

事実上、起点とみるものである一審のような論法は罪刑法定主義の潜脱ではないかという疑念を免れないとする⁸⁾。この点に関しては、控訴審では批判の対象とされており、そのような妥当であるとの評価が加えられている⁹⁾。

一方で、控訴審は、そもそも 4 度にわたる被告人の妨害運転行為自体が「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」としている。そして被害者車両の停止行為は被告人車両の直前停止行為を直接の契機とするものであるとしつつも、被害者車両が停止に至ったのは、被告人の 4 度にわたる妨害運転行為によるものであり、また当該行為は「強引に停止を求める強固な意思を示威するもの」であるから、被害者らに「多大な恐怖心を覚えさせ、焦燥あるいは狼狽させ」、運転を誤らせる行為を惹起するのみならず、「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」であったといえるとして、妨害運転行為と直前停止行為および被害者車両の停止行為との関連性を認め、因果関係を認定している。

このような控訴審の判断については例えば、危険運転致死傷罪 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って、危険速度で走行中の被告人車両との接触による危険や接触回避のための咄嗟の行動に伴う危険が想定されていると考えられる¹⁰⁾」ところ、「被害車両の運転者に恐怖心を与えることにより停止を余儀なくさせることを通じた危険を含

のように関係するののか（上記意思の実現にとって妨害運転がいかなる意味をもつか）は判然とせず」とするのは、成瀬・前掲注（4）138 頁。

8) 松原・前掲注（4）108 頁、松原芳博「あおり運転裁判の刑法学的検討—実行行為、因果関係、故意をめぐって—」法セ 793 号（2021 年）7 頁。

9) 福永・前掲注（4）337 頁。

10) 松原・前掲注（8）7 頁。

んでいるとは考え難¹¹⁾」く、それゆえ、被害者車両の停止後の第三者車両との衝突は被告人車両の速度とは関係なく生じうるものであること、妨害運転行為の心理的影響とは関係なく直前停止行為により被害者車両も停止していたことが考えられることから、妨害運転行為と結果との結びつきは認められないといった批判が加えられている¹²⁾。

さらに、4度の妨害運転行為はきわめて危険性の高い行為であるものの、妨害運転が直接事故に発展しているわけではなく、直前停止行為直後に急停止した被害者車両へ第三者車両が追突したというものでもないのであるから、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とする批判も加えられている¹³⁾。このような批判は、意思の一貫性があつたとしても、直前停止行為から結果発生までの間には時間的経過が存在しているので、もはや直前停止行為が行われた時点ですでに妨害運転は終了しており、妨害運転行為に内在する危険性は直前停止行為により解消されたとしている¹⁴⁾。つまり、直前停止行為以後の介在行為は妨害運転ではなく、直前停止行為によって誘発されたものであるから、妨害運転行為とは同一の因果経過上にはないとするのである。

以上のような学説に依る批判を踏まえた上で、差戻し審はいかなる根拠に基づき因果関係を肯定したのかについてみていく。

3. 差戻し審における因果関係の認定

差戻し審ではまず、被告人の4度にわたる妨害運転行為について、「それ自体、被害者車両と、先行する被告人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」としている。これは、控訴審における、「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

11) 松原・前掲注(8)7頁。

12) 松原・前掲注(8)7頁。

13) 福永・前掲注(4)342頁。

14) 福永・前掲注(4)342頁。

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」という判断を踏襲したものであると考えられる。

さらに、被害者車両の停止についても、妨害運転行為が「停止を求める被告人の強い意志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」であったため、高速道路上に停止させるという極めて危険な行為を選択せざるを得なくし、当該被害者車両の停止によって後続車の追突の発生という重大な危険性を含んでいたとしている。

つまり、事故の直接原因は被害者車両の停止行為ではあるものの、被告人の妨害運転行為自体がそもそも被害者車両に対して後続車等の追突を生じさせる危険を含む行為であり、さらに被害者車両の停止自体も被告人の妨害運転行為に多大なる心理的影響を受け、かつ、そのような心理状態の下で妨害運転行為を断ち切るためにも選択せざるを得ない行為であったとして、停止した被害者車両に第三者車両が追突した結果は被告人の妨害運転行為の危険性に含まれるので危険が現実化したといえると判断している。すなわち、控訴審の妨害運転行為に関する「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」という判断も踏襲しているのである。

また、妨害運転行為から結果発生までの各介在行為が因果関係を断ち切るか否かについてであるが、その前提として、控訴審と異なる点がある。控訴審が「本件妨害運転に限定されたとすると、原判決の認定によれば、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)D による被害車両の第 3 車両通行帯上での停止行為、(c)被告人が停止した被害車両内に上半身を乗り入れて C に文句を言いながら暴行を加えた行為、及び、(d)後続の追突車両の運転者による適切な車間距離の保持義務違反等の過失行為という、複数の行為等が介在している」として、因果系列を順序立てているのに対し、差戻し審は、被告人車両の直前停止行為と被害者車両の停止行為との関係について「各車両のいずれが先に停止したかについては証拠上確定できない」としているのである。つまり、差戻し審の認定では、必ずしも被告人が直前停

止行為をしたから被害者が停止せざるをえなくなったわけではない、ということになる。しかし、その上でも差戻し審は被告人の直前停止行為と被害者車両の停止行為のいずれが先であったとしても、因果関係を否定する根拠とはならないとする。

その根拠として、まず被害者車両の停止についての弁護側からの、被告人車両の左右のいずれかを通り抜けて逃れることは十分であったのに被害者が自らの意思で被害者車両を停止させたとの主張に対しては、そもそも本件妨害運転の影響により冷静な判断ができない状態であったといえるから、車両の左右の状況を冷静に見定めて合理的な行動をとることができる状態ではなかったのであり、弁護側の主張するような方法によってその場から逃れることは著しく困難であったとして弁護側の主張を否定した。

また被告人の直前停止行為についても「被害者に対して文句を言うために被害者車両に対して停止を求める被告人の強い意思を示す本件妨害運転に引き続いて生じる事態としてはごく自然なものといえる」として妨害運転行為との関連性を認めている。

すなわち、両介在行為の順序に関わらず、被告人の妨害運転行為と介在行為との関連性は認められるという判断を示したのである。

さらに、被告人が被害者に加えた暴行行為に関しては、被害者車両の停止状態を継続させ第三者による追突の危険性を増強させたので結果発生を招いた一事情であるとしつつも、被害者車両に対して「停止を求める被告人の強い意思を示す本件妨害運転を行ったもの」であるから、停止後の暴行行為については妨害運転行為に引き続いて生じる事態としてごく自然なものであり、異常な介在事情とはいえないと判断した。

また控訴審では特に介在事情として取り上げなかった「被害者らの降車行為」を介在事情として取り上げている点に特徴がある。しかし当該介在行為についても、「本件妨害運転の影響により冷静な判断が困難な状態に追い込まれて被害者車両を停止し、そのような状況で被告人の被害者に対する前記暴行がされたことと関連して行われたものであることは明らかである」とする。つま

り降車行為は、被告人の妨害運転行為と関連性があるが異常性が認められない暴行行為に基づく介在行為であるから因果関係を断ち切るものとはいえないという判断を示している。

最後に、第三者の追突行為についてである。まず本件事故の状況について、「夜間、高速道路の第 3 通行帯上に被告人車両及び被害者車両がハザードランプも付けずに停止しているという通常では想定し難い状況下で発生している」とした上で、第三者車両には車間保持義務違反が認められるものの、そのような車間距離で走行している車両はよく見られることであるから、被告人の妨害運転行為と比較すると追突を生じさせる危険性は少ないとする。つまり、比較衡量の結果、妨害運転行為を上回るほどの結果発生の影響力はないといった寄与度の判断を行っているわけである。また、車間距離保持義務違反以外の違反は「本件事故を招いた直接的な過失とは法律上評価できない」として「高速道路でよく見られる走行態様の域を出ず、異常あるいは重大な過失であったと見ることはできない」として、結果への影響力と一般的通常性の観点から異常な介在事情ではない、と判断している。

以上の論拠により、妨害運転行為と差戻し審の認定する各介在行為とは関連性が認められるため、妨害運転行為と結果との因果関係も認められる、すなわち、危険が現実化したものと認められるという結論を示している。

4. 検討

差戻し審においても本件の実行行為は被告人による妨害運転行為であるとの認定のもとに判断が行われている。したがって、もはや実行行為は妨害運転行為か直前停止行為かという争点は特に採り上げて論じる必要性はないものと考えられる。

したがって本件で最も重要な論点となるのは妨害運転行為と致死傷結果との因果関係の有無である。判例の立場である危険の現実化によれば、例えば、いわゆる大阪南港事件（最決平成 2 年 11 月 20 日刑集 44 卷 8 号 837 頁）や、いわゆる抜管事件（最決平成 16 年 2 月 17 日刑集 58 卷 2 号 169 頁）のように、

行為者が結果惹起に決定的な影響を及ぼしうる危険を設定し、実際にその危険が結果に生じている「直接危険実現型」の事例では因果関係が肯定される¹⁵⁾。しかし、本件結果は直接的には停止した状態の車両に第三者車両が追突して発生しているため、当該事情をいかに考慮すべきかが検討の上で必要となる。

そこで本判決で注目すべきは、被告人の直前停止行為と被害者車両の停止行為のいずれが先であったか証拠上確定できないとしている点である。すなわち、直前停止行為が先である場合と被害者車両の停止行為が先である場合の両方で因果関係が否定される場合のみならず、いずれかで因果関係が否定される場合であっても、「疑わしきは被告人の利益に」の観点に基づき被告人への結果帰責は否定されなければならない。したがって、各々の場合における妨害運転行為と致死傷結果との因果関係を検討する必要がある。

(1) 被告人の直前停止行為の後に被害者車両の停止行為が介在した場合

直前停止行為が先行した場合については、控訴審までの中で認定された因果系列である。先に挙げた学説の批判もこの因果系列を念頭にしたものである。

つまり前述の通り、そのような批判は、本件結果は被告人の直前停止行為と被害者車両の停止行為によって直接的には生じているのであるから、妨害運転行為がなくとも直前停止行為があれば結果が発生したといえる、とする¹⁶⁾。さらに、それゆえ、妨害運転行為と本件致死傷結果との間に条件関係さえ存在するか疑わしいと批判する¹⁷⁾。

まず、このような批判は結果に関して「停止した状態の車両に対する後続車両の追突」と捉えている。直前停止行為によって、それ以後の因果経過と妨害運転行為とは同一経過上にはないと批判する見解も同様に捉えているものと考えられる。

15) 山口厚『基本判例に学ぶ刑法総論』（成文堂、2010年）19頁以下、島田聡一郎「判批」重要判例解説平成18年度157頁。

16) 松原・前掲注(4)109頁。

17) 松原・前掲注(4)109頁。

これに対し、控訴審や差戻し審の判決は結果について「停止した車両に他の車両が追突」という限定するのではなく、「後続車などによる追突」と捉えているものと考えられる。すなわち、結果をどこまで具体的にとらえるかが危険性の判断に影響を及ぼし、したがってその結論の差異にも現れているといえるのではないであろうか。

このような差異が表れるのは次の理由によるものと考えられる。すなわち、危険運転致死傷罪の速度要件はたしかに危険な「運転」を行っていることを必要としていると考えるのが妥当であるため、速度 0km の直前停止状態がこれに当たらないことは明白といえるが、危険な運転を行うことによりいかなる結果発生までを想定して規定されているのかについてまでは同様に明白とはいえないからではないかということである。

もちろん謙抑主義の観点から、処罰範囲は適正に画定される必要があるが、従来の危険運転致死傷罪のように適用事例の範囲がかなり少ないのではないかと指摘されてきた点にも鑑みれば、両者のバランスをも考慮して検討していく必要がある。

例えば、危険運転の行為者が他の車両や歩行者に直接接触し事故を起こすことは当然該当するとして、仮に危険運転を行っている車両を避けようとして第三者がハンドルを切った結果、行為者の車両との接触は回避できたものの、他車両との接触事故に至ったような場合、当該結果は危険運転行為者の行為に、条件関係のみならず法的因果関係が認められるものとされるべきである。

少なくとも、一連の裁判所の判断では、妨害運転行為に含まれる危険性とは被告人の妨害運転行為は被告人車両と被害者車両の接触に限定することなく、他の車両との接触の可能性も含まれるとしているため、「結果の態様」を「被害者車両と他の車両との追突」ととらえるのであれば当然、本件結果は危険が現実化したと判断されることになるであろう。

しかし、直接結果の原因となっているのはたしかに直前停止行為および被害者車両の停止行為であるから、これらの行為と妨害運転行為の関係が認められる必要があることは当然である。その検討のためにはまず、学説における批判

の妨害運転行為と直前停止行為が同一の因果経過上にはないとはどういうことであるかを考える必要がある。妨害運転行為と結果との間に条件関係さえないとすると妨害運転行為が取り除かれても結果は発生することになる。

そこで、具体的状況を想定して検討してみることにする。高速道路上において走行中、前方を走る車両が急停止したような場合、仮に適切な車間距離を保持していたとしても、前方車両に追突するか仮に前方車両を避けられたとしてもハンドルを切った先で他の車両との衝突、あるいは高速道路の壁やガードレールに激突し物損事故を起こす蓋然性は十分に考えられる。一方で本件では、両車両間2.2 mで停止している。つまり、被告人車両は急停止したわけではなく、被害者車両も追突や物損事故を起こすことのない速度で走行していたということである。仮に前方で直進中の車両が徐々に減速しているような場合、適切な車間距離を保持していれば、通常は、車線変更し、前方車両を追い越してそのまま走行を続けることは可能である。それにもかかわらず、被告人車両の後方に被害者車両が停止せざるをえなくなったのは、それ以前の4度にわたる妨害運転行為により一般的な車線変更による追い越しができない状態であったからである。仮に車線変更が物理的には可能であったとしても、4度にわたる妨害運転行為により通常ではない心理状態に陥っていた被害者らにとって停止することでしか事故を免れないという冷静な判断ができなくなっていたことは判旨の指摘の通りである¹⁸⁾。逃走経路が物理的には選択肢があったとしても、被告人の行為によって被害者が冷静な判断が行えない状況に陥っていた場合には発生した結果を被告人の行為に帰責させるという判断は、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）でも示されている判例の立場であり、被害者の心理状態という判断要素についてはこれを踏襲したものと考えられる。

したがって、本件では妨害運転行為が物理的影響のみならず、心理的影響をも被害者らに与えていたと考えられるのであるから、上記のように具体的状況

18) これらの点については里見聡瞭「英米法の因果関係論と危険の現実化への適用可能性に関する一考察（3・完）」都法62巻2号（2022年）324頁以下も参照。

をもとに考察するのであれば、妨害運転行為と直前停止行為以下の行為群とを切り離すべきではない。それゆえ、直前停止行為が先行した場合でも、妨害運転行為との条件関係はもちろん、致死傷結果に対する危険の現実化を認めるのも妥当な結論である。

(2) 被害者車両の停止行為後に被告人の直前停止行為が介在した場合

被害者車両の停止が先行した場合は妨害運転行為の影響力が認められるという判断は直前停止行為が先行した場合よりも容易である。判旨でも指摘のとおり、再三にわたる妨害運転行為により冷静な判断が出来ず、もはや被告人の求めに応じて停止するほかないとの判断に至った可能性は非常に高く、それ以外の理由で高速道路上での停止という極めて危険な行為をとらなければならない理由も事案上認められない。つまり、そこには被害者の自由な意思決定による介在行為は存在しないといえるのであり、被害者車両の停止行為は被害者に心理的影響を与えた「本件妨害運転自体によって直接引き起こされたものということができる」とする裁判所の判断は妥当である。そして、その後の直前停止行為は続く暴行行為と同様、危険状態を継続するものであり、妨害運転行為との因果関係を断ち切るものとはいえない。したがって、この場合についても因果関係は肯定できる。

5. おわりに

本評釈は東名高速道路あおり運転事件の差戻し審の判断について、主に因果関係の観点について検討を加えたものである。そして、結論としては差戻し審の判断は妥当であると考えられる。

一審の横浜地裁が手続法上の重大な違反を行ったことによる異例の差戻しの裁判であるが、一審から一貫する主な争点は危険運転致死傷罪に関する被告人の実行行為と致死傷結果との因果関係の認定の点にある。そして、各裁判所は、判断に若干の差異はありつつも、一貫して因果関係を肯定する結論を示し

てきた。その上で本判決の特徴は、本件のような事案で介在事情の時系列の前後関係が証拠上確定できなかったとしても因果関係を肯定することは可能であるという結論を示した点にある。すなわち、事例類型の集積の点で、判例の立場だけでなく学説の主流にもなりつつある危険の現実化の判断基準の精微化に資する裁判例であると位置付けることが可能である。

弁護側は即日控訴を行っており、今後も因果関係に関しては同様に主たる論点として争われるものと考えられるが、今後の裁判においていかなる結論が下されるかについてその判断が待たれる。