

判例研究

複数の介在行為が問題となる事例と 危険の現実化による判断枠組み

——東名高速道路あおり運転事件控訴審判決

東京高判令和元年 12 月 6 日——

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の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ったこと、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ったといえ、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っ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うこと

1) LEX/DB25570337.

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、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はあった」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。

【判旨】

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續上の違反を指摘し、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るとすると、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

2) LEX/DB25570641。

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。]

【評釈】

1. 本件裁判例の基本的視点

刑法上の因果関係論は、古典的な議論であるかのように印象をもたれうる分野の1つであるが、それは誤りである。社会の中で起こる諸問題の中には因果関係の間われる場面がしばしば登場しうる。

近年におけるその典型的な例が、東名高速道路あおり運転事件である。東名高速道路路上であおり運転行為を行い、被害者車両を高速道路上に停止させることを余儀なくさせたところ、走ってきた第三者の車両が被害者らに追突し、被害者は死亡したという事案であり、被告人に危険運転致死傷罪が成立するか否かが争われた。その際に問題とされたのが、被告人のあおり運転行為と被害者の死亡結果との間の因果関係の有無である。一審、二審ともに「危険の現実化」の観点から因果関係を肯定するという判断を示した。危険運転致死傷罪は刑事法分野の中でも比較的新しく、また議論も盛んに行われている分野の1つであるが、そのような論点に関連して因果関係もまた問題となるのである。しかし、危険の現実化は「諸判例の集積」によって示されていく基準であるとされ³⁾、その基準に精微化の必要性はなお残されている。その際には、犯罪類型ごとの相異も考慮される必要がある。従来、刑法総論としての因果関係論は、傷害致死罪や殺人罪に関して論じられてきたが、それらとは異なる犯罪類型を対象にした場合、因果関係の存否に関する判断基準は微妙に異なることも想定される。また、本件のように実行行為から結果までの経過に「複数の異なる行為者による介在行為」が存在する事案における危険の現実化の判断枠組みの明確化は、社会の発展の中で複雑化する事案の解決のために必要不可欠である。

そこで、因果関係論の観点からも新たな検討対象と考えられる裁判例の東名高速道路あおり運転事件判決に関する検討を行う。もちろん、同事案は因果関係以外に現行法上の危険運転致死傷罪固有の論点も含まれる裁判例ではあるが、本稿では主に因果関係論の観点から論じることとする。

3) 永井敏雄「判解」最判解刑事事篇昭和 63 年 277 頁。

2. 事案の性質

刑法上の因果関係は被告人の行為と結果との間に何らかの介在事情が存在することで問題となるが、被告人の行為がなお結果に直接的な影響力を持ち続けている場合と、介在事情が結果に重大な影響を与えている場合に大別される。危険の現実化の判断枠組みからは、前者は「直接実現類型」、後者は「間接実現型」に分類される⁴⁾。

直接実現類型の場合、介在事情の性質に関わらず、被告人の実行行為と結果との因果関係が肯定される⁵⁾。そもそも、因果関係判断の際に介在事情の異常性を問うという相当因果関係説が通説となっていたのも、従来、介在事情が結果に直接的あるいは重大な影響を与えていた事例が因果関係の問題の対象として想定され、そのような事例において被告人へ結果帰責することが酷である場合に「介在事情の異常性」を問うことで不都合な結果の回避を図っていたからであると考えられ⁶⁾、したがって被告人の行為の影響力が重大である場合には、影響力の少ない介在事情の異常性を問うことの重要性はそれほど大きいものではない。

本件は被告人の行為と被害者の致死傷結果との間に介在した行為によって直接的には結果が発生している。すなわち、危険の現実化の類型に当てはめれば間接実現型に属する事案といえる。

ただし、本件の検討が単なる類型化判断で処理できるものではなく複雑化しているのは、介在行為が被告人の行為等を含めた複数存在し、かつ危険運転致死傷罪を問う上で、被告人による数度にわたるあおり運転と本件事故に重大な影響を与えた直前停止行為との関連性も考慮しなければならない点である。

3. 本件の実行行為

「危険の現実化」とは、実行行為の危険性が結果に実現したか否かを問う判断基準であり、当該事案における被告人の実行行為の危険性の内容が重要となる。東名高速道路あおり運転事件の重要な争点の1つは被告人の直前停止行為が実行行為にあたるかという点であるが、この点について一審は数度にわたる妨害運転行為は危険運転致死傷罪の構

4) このような分類をするものとして例えば、橋爪隆「危険の現実化としての因果関係(1)」法教403号(2014年)90—91頁。

5) 橋爪・前掲注(4)90頁。同類型に分類される典型的な判例として挙げられるのは、いわゆる大阪南港事件(最決平成2年11月20日刑集44巻8号837頁)である。

6) 拙稿「因果関係論における近時の学説および被害者の介在事情の特殊な類型に関する考察」都法60巻1号(2019年)200頁以下参照。

成要件に該当すると判断できるものの、直前停止行為は、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 2 条 4 号の「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」との要件に照らし合わせると、実行行為と解することは文言の解釈上無理であるとしてこれを否定している。この点について二審も「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、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」として同様の判断を示している。

つまり、本件の実行行為は妨害運転行為に限定されるため、因果関係は妨害運転行為を起点として、危険の現実化の観点からは妨害運転行為の危険性が当該結果に生じたかが検討されることになる。しかし、本件事故の直接的な原因は第三者車両の追突であり、当該事故は被告人の妨害運転行為の危険性の内容として含まれると直ちに判断できるものではない。

したがって、介入事情の惹起可能性が実行行為の危険性の内容に含められるかの検討が必要となる⁷⁾。

4. 介入事情の検討

そこで、本件において複数存在する主な介入事情を判旨のとおり再度列挙すると次のようになる。すなわち、被告人による妨害運転行為と致死傷結果との間に、(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、が介入している。

(1) 第三者の介入行為

このうち、まず直接的な致傷結果の原因は (d) によるものであるため、(d) が被告人の行為と結果との因果関係を否定しうるものかの検討は当然必要となる。

控訴審は一審の認定をもとに、「追突車両の運転者が適切な車間距離を保持すべき注意

7) 危険の現実化の判断において、介入事情を「誘発」した場合（例えば、後述の夜間潜水事件等）も実行行為の危険性として判断されることは周知の通りである。

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」としつつも、「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」と判断している⁸⁾。

このように本事例における第三者の注意義務違反による過失行為は被告人の行為と結果との因果関係を断ち切るほどの行為とはいえないとする判断は、危険の現実化に依る近時の判例の立場と反するものではない。

例えば、いわゆる夜間潜水事件（最決平成4年12月17日刑集46巻9号683頁）は、夜間スキューバダイビングの講習中に、指導者である被告人が被害者を含んだ受講生らと指導補助者を見失ったところ、指導補助者が水中を移動する中で、受講者の1人である被害者が水中で圧縮空気タンク内の空気を使い果たして恐慌状態に陥り、自ら適切な措置をとることができないまま溺死したという事案であるが、最高裁は、「夜間潜水の講習指導中、受講生らの動向に注意することなく不用意に移動して受講生らのそばから離れ、同人らを見失うにいたった行為は、それ自身が、指導者からの適切な指示、誘導がなければ事態に適応した措置を講ずることができないおそれがあった被害者をして、海中で空気を使い果たし、ひいては適切な措置を講ずることもできないままに、でき死させる結果を引き起こしかねない危険性を持つものであり、被告人を見失った後の指導補助者及び被害者に適切を欠く行動があったことは否定できないが、それは被告人の右行為から誘発されたものであって、被告人の行為と被害者の死亡との間の因果関係を肯定するに妨げない」としている。

このように指導補助者らの不適切な行動が直接的には結果につながったとしても、それをもって因果関係を否定する要素とはならないとする、実行行為の危険性の中に「介在事情の惹起可能性」を含めることの実務的な説明が「誘発」という文言を用いてなされている。また、夜間潜水事件では、不適切な行動をとらざるをえない状況下に被害者らが置かれたこと自体、被告人の行為に起因するものであり、この点は判旨で「追突車

8) 加えてこの点については一審においても、「D運転車両を発見した地点において、制動距離が不足するためD運転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と並走していたため、第2車両通行帯に車線変更することも不可能であった」という認定がなされている。

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」と指摘されているように東名高速道路あり運転事件においても同様である。すなわち、第三者の介在行為の性質は単に介在行為単体の性質の検討のみならず、介在行為の発生状況の惹起に被告人の行為がどの程度寄与しているかが重要となる⁹⁾。いわば、過失の程度、介在事情の異常性を問うことは介在事情の被告人の行為との別個独立性を問うことと同旨である。

(2) 介在事情の別個独立性

被告人の実行行為と介在事情とのむすびつきについて判例における危険の現実化の判断枠組みからは前述のとおり、「誘発」等の文言によって説明がなされるが、この文言も関連性についての明確な要件というわけではない¹⁰⁾。

例えば、英米の因果関係論においては、このような場合に被告人の行為と介在事情との関連性を説明する次のような法理が展開されている。イギリスにおいて展開されている「代替的危険」の原理は、被告人がある者を、一方は自己に危険が及ぶもの、他方は他者に危険が及ぶものといった二択を迫られるような状況下に置いた場合、結果は選択を行った不運な者ではなく、緊急事態を作出した者に帰属すべきであるという理論である¹¹⁾。すなわち、直接的な結果を惹起させた者が結果惹起した行為に及ばざるをえない状況を創出した被告人の行為が帰責の対象となり、結果との因果関係を肯定する判断要素となる考え方である。

また、アメリカにおいて展開されている「明白な安全性の理論 (Apparent Safety Doctrine)¹²⁾」も被告人による危険状況の創出という観点に着目して因果関係を判断する法理である。例えば、A が配偶者 B の生命を危険に晒したため、B はその危険から逃れるために極寒の夜に家を出て少し離れた実家に向かったが、実父に迷惑をかけることを

9) 危険の現実化の類型の 1 つとして、「行為者の設定した危険状況が、結果発生にむすびついている場合」を挙げるのは、島田聡一郎「相当因果関係・客観的帰属をめぐる判例と学説」法教 387 号 (2012 年) 11 頁。

10) 「判例上は、この概念は介在事情が誘発されていれば、介在事情が当初の危険に由来していたと認めやすい、という限度で意味を持つと理解しておく」とするのは、島田聡一郎「相当因果関係と客観的帰属」法教 359 頁 (2010 年) 10 頁。

11) A. ASHWORTH & J. HORDER, PRINCIPLES OF CRIMINAL LAW 109 (7th ed. 2013). また、イギリスの因果関係論における法理等の詳細については、拙稿「イギリスにおける因果関係論に関する一考察」都法 59 卷 2 号 (2019 年) 205 以下参照。

12) Joshua Dresslar, Understanding Criminal Law 184 (8th ed.2018).

避け、外で一夜を過ごすことにしたところ、Bは凍死したという事案¹³⁾の場合、いったんは被告人の行為によって被害者が凍死しうる危険性のある状況が創出されたものの、被害者は当該状況から離脱することが可能であったにもかかわらず、自らの意思で選択して当該状況に居続けたとして被告人の行為と結果との因果関係が否定されている。これは、被害者の自由意思に基づく危険状況の離脱が可能と認められる場合、すなわち被害者が被告人の創出した危険な状況を脱し、安全な状況に身を置くことができるようになったと認められる場合には、すでに被告人の行為の危険性は結果に重大な影響を及ぼしていないと判断される。

両者は、英米の因果関係論における「自由で、計画的な、情報に基づく行為 (free, deliberate, and informed act)」¹⁴⁾は因果関係を断ち切るという考え方に基づくものである。

本件における介在事情の中には、前述のとおり (b) Dによる被害車両の第3車両通行帯上での停止行為という被害者の介在行為も含まれている。被害者らの車両が高速道路上に停止していた状態も事故に大きな影響を与えているものの、「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」と判旨で指摘されているように、被害者車両の高速道路上の停止行為はそれ自体危険の高い行為であるが、被告人による妨害運転行為に起因するものであると同時に、被告人の行為から独立した「被害者の自由意思に基づくもの」とはいえない。英米の因果関係論における「自由で、計画的な、情報に基づく行為 (free, deliberate, and informed act)」は因果関係を断ち切るという考え方は、危険の現実化における被害者の介在行為の検討についても共通する部分があるとも考えられる。

単に「誘発」というだけでなく、状況創出に関する法理に基づく被告人の行為と結果との関連性の認定基準が危険の現実化の判断枠組みには重要である¹⁵⁾。そういった意味では、因果関係の判断に関して被告人の妨害運転行為によって被害者らが危険状況下に置かれたことに言及する東名高速道路あおり運転事件の一審および控訴審の判断は事例の

13) State v. Preslar, 48 N.C.421 (1856).

14) H. L. A. Hart and T. Honoré, Causation in law 326 (2nd, ed. 1985); R v Pagett (1983) 76 Cr App R279, at 339. A. ASHWORTH & J. HORDER, supra note (11), at 104 では「自律原理 (principle of autonomy)」とされている。

15) 客観的帰属論においても危険状況の創出に関する考え方は主張されている。山中敬一『刑法総論 第3版』(成文堂、2015年) 305頁以下参照。

集積によって明確化されていくとされる危険の現実化に意義をもたらすものと思われる。

(3) 行為者の介在行為

次に (a) 被告人による直前停止行為、(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といった「行為者の介在行為」の検討に移る。

(i) 行為者の介在行為類型に属する諸判例とその検討

行為者の実行行為後のさらなる介在行為の事例については、危険の現実化の立場から因果関係の判断を行う近時の典型的な判例は登場していないが、同類型に属する過去の判例として、①砂末吸引事件（大判大正 12 年 4 月 30 日刑集 2 卷 378 頁）と②熊撃ち事件（最決昭和 53 年 3 月 22 日刑集 32 卷 2 号 381 頁）が挙げられる。

判例①は被告人が被害者を殺害しようとして被害者の頸部を麻縄で絞めたところ、被害者は身動きをしなくなったため、既に死亡したものと思い、犯行発覚を防ぐ目的で被害者を海岸の砂浜に運んで放置したが、実はこの時点ではまだ被害者は生存しており、砂末を吸引したことによって死亡したという事案である。大審院は「殺人ノ目的ヲ以テ為シタル行為ナキハ於テハ犯行発覚ヲ防ク目的ヲ以テスル砂上ノ放置行為モ亦発生セザリシコトハ勿論ニシテ之ヲ社会生活上ノ普通観念ニ照シ…原因結果のアルコトヲ認ムルヲ正当トスヘク…死体遺棄ノ目的ニ出テタル行為ハ毫モ前記ノ因果関係ヲ遮断スルモノニ非サル」として殺人罪の成立を認めた。

判例②は被告人が被害者を熊と誤信し、猟銃を 2 発発射して下腹部と下肢そけい部に命中させて瀕死の重傷を負わせた後、被告人は誤射に気づき、苦しむ被害者をいっそ殺して早く楽にしてから逃げることを決意し、さらに猟銃で被害者に発砲し死亡させたという事案である。控訴審が「殺人の実行行為が開始された時点までの被告人の犯罪行為は業務上過失傷害の程度にとどまり、殺人の実行行為が開始された時点以後は殺人罪の構成要件に該当する行為のみが存在したものである」とした点も踏まえて、最高裁は「なお、本件業務上過失傷害罪と殺人罪とは責任条件を異にする関係上併合罪の関係にあるものと解すべきである、とした原審の罪数判断は、その理由に首肯しえないところがあるが、結論においては正当である」と判断した。

判例①と判例②は共に行為者の介在行為が存在しているが、前者は第 1 行為が故意行為であり、第 2 行為が過失行為であるのに対し、後者は第 1 行為が過失行為、第 2 行為は故意行為という差異がある。

まず判例①における直接的な死因は第2行為が形成しているが、殺人罪を認める上での実行行為は第1行為となる。危険の現実化という観点から結果を第1行為に帰属させるためには、2つのアプローチが考えられる。1つは第1行為がそれ自体結果を発生させる危険性を有していたとするアプローチ、もう1つは直接的な結果の原因である第2行為の発生が第1行為の危険性の内容として含まれるとするアプローチである¹⁶⁾。麻縄で絞めて窒息させようとする事自体、被害者の死亡の危険性を含むものであり、具体的に生じた結果も窒息死である。しかし、結果が第1行為の危険性から想定されるものと同質でない場合や、結果を具体的に把握した場合（同事案では具体的には砂末を吸引したことによる窒息死）には、第2行為の発生が第1行為の危険性に含まれていたとする方が、自然であるようにも考えられる。すなわち、判旨で指摘されているように、行為者が故意行為を行った後に犯行発覚を防ぐ行為は異常とはいえない行為であって、当初の行為から質的に独立した行為とはいえず、危険の現実化の観点からは行為の危険性の内容に含まれると判断できるため第1行為と結果との因果関係が肯定されることになる。

この点、判例②が第1行為と結果との因果関係を否定していることと比較するとより明確である。第1行為である誤射それ自体で被害者に致命傷を与えているのであるから、1つ目のアプローチからは第1行為に結果帰属されうるが、それは判例の立場と異なる。本事案は第1行為、第2行為いずれも死に大きな影響を与えていたと事実認定がなされていることから、第1行為の危険性の内容には被告人がさらに殺意を持って第2行為を行うことは一般的とはいえず含まれない、とすることで判例の立場との整合性もとれる。

したがって、被告人の第1行為が故意行為であった場合には、第2行為の介在も第1行為の危険性の内容として含まれると判断され、結論が異なることも考えられる。

(ii) 行為者の介在行為に関する近時の下級審判例

(a) 事案の概要

被告人は、栃木県内の当時の被告人方において、幼児用椅子に座って食事をしていた長男である被害者に対し、姿勢について注意しても聞かなかったことから、同人の背中

16) 同事案について「ウェーバーの概括的故意」の問題として処理する考え方もあるが、「第1行為と第2行為を別個独立に判断するか否かは、具体的事案による。また「因果関係の錯誤の有無は、主観と客観のズレが相当因果関係の範囲を超えるか否かによる」とされているので、実質的に第1行為と結果との因果関係判断とほぼ重なることになる」とするのは、前田雅英『最新重要判例250〔刑法〕第11版』（弘文堂、2017年）27頁。

を 2 度平手で叩く暴行を加え、同人の腹部を前に置いたテーブルの縁に打ち付けさせて腸間膜破裂の傷害を負わせた。翌日、被害者は上記傷害に伴う出血性ショックにより死亡した。被告人は傷害致死罪で起訴された。ところが、被告人は暴行を行った翌日、被害者が吐き気をもよおした際に、吐くのを手伝うために腹部を押すなどの行為を行っていたため、その行為の結果への影響と関連して因果関係が問題となった。

原審判決（宇都宮地判平成 28 年 6 月 3 日¹⁷⁾）は被告人の暴行と被害者との因果関係について、翌日の暴行により「発生していた腸間膜破裂が拡大した可能性があること、しかし、翌日の暴行により腸間膜破裂が拡大するためには、その前に生じていた腸間膜破裂が相当程度の大きさであること」、「普段の吐き癖とは異なる状態に被害者があったこと」、「翌日の暴行直後に被害者の容体・状態が変化の様子は見られず、その後被害者の死亡まで 10 時間以上が経過していること」などの事情を総合考慮すると、「本件暴行により生じた腸間膜破裂の大きさでも死亡に至る危険性を十分に有していた」と認定し、「翌日の暴行により、既に生じていた腸間膜破裂が拡大したり、出血が促進されたりしたとしてもそれらは、本件暴行により生じた死亡に至る危険性を促進させたに過ぎず、翌日の暴行により死の危険性が新たに生じたなどとはいえない」として因果関係を肯定した。

(b) 判決要旨

控訴審判決（東京高判平成 29 年 9 月 26 日¹⁸⁾）は、「本件暴行によって生じた腸間膜破裂は、それ自体が死亡の結果をもたらし得るものであるとしても、その段階で死亡するに至るまでの危険性を有するものであったとは認められず、本件暴行後に介在した被告人が被害者の腹部を押したという事情が被害者の死亡に大きく影響していると見るべきところ、この介在事情は、通常一般的に起こり得ることが想定されるとは言えない性質のものであり、また、被告人自身の行為であるとはいえ、本件暴行とは異質な非難できないものであった。そうすると、本件では、本件暴行の有する危険性が被害者の死の結果へ現実化したものとは評価できず、本件暴行と被害者の死亡との間の因果関係を肯定することはできない」と判示した。

(c) 本件との比較検討

同裁判例についてはすでに検討を加えたところであるが¹⁹⁾、危険の現実化の観点から因

17) D1-law.com 判例体系：28243754。

18) D1-law.com 判例体系：28253757。

19) 拙稿「因果関係の否定された事例と危険の現実化—東京高判平成 29 年 9 月 26 日」都法 59 卷 1 号 (2018 年) 303 頁。

果関係を否定した事例、さらに被告人の行為の介在という他の介在行為類型（被害者の行為の介在、第三者の行為の介在等）に比べて事案の少ない類型に検討対象を提供するものとして注目し得る裁判例である。原審と控訴審では結論が分かれたが、その理由は原審が被告人の第1行為が結果に重大な影響を与えているとしているのに対し、控訴審は第2行為が結果に重大な影響を与えているとし、第2行為は第1行為と質的に異なるため、両者のむすびつきは認められないと判断している点にある。原審のように第1行為が結果の重要な原因であるとするならば、危険の現実化における直接実現類型に属するため、因果関係は認められることになるが、控訴審のように第2行為が結果の重要な原因であるとするならば、第2行為の介在が第1行為から予測されることが危険の現実化を認める上で重要となる。控訴審は、第2行為は被害者の救護を目的とする行為であるため、第1行為である暴行とは質的に異なるとし、さらに、控訴審は吐き気を催した者の腹部を押すということは一般的通常性を有する行為ではないと判示している。すなわち、第1行為と第2行為の関連性について行為の質的な観点、そして一般的通常性の観点をもとに暴行と死亡結果との因果関係を否定する。

そこで本件についてみると、事故の直接的契機となったのは被告人による被害車両の直前停止行為および被害車両の高速道路上の停止を継続させた行為といえるが、本件の実行行為はそれ以前の被告人による高速道路上の妨害運転行為とする点は原審、控訴審共に同じである。そうであるとする、妨害運転行為と結果との因果関係を肯定するためには直前停止行為との関連性を認定する必要があるが、判旨で指摘の通り、そもそも第1行為は「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。さらに、「一連の本件妨害運転は、それ自体他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」であるから、妨害運転行為と直前停止行為とは質的に異なるものではなく、被告人の創出した結果発生危険性の観点では同質であるといえる。また、「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」行われた一連の妨害運転行為から直前停止行為が行われることは予想しえないものとはいえない。「一貫した意思」という主観的な要素はそれ自体を因果関係の主要な判断要素とするべきではないが、介在行為の通常性を判断する上での一資料としてのみ考慮することは

因果関係判断の客観性を損なわせるものではないと考えられる。

被告人の行為の介在事例の場合、実行行為と介在行為の同質性および介在行為の一般的通常性の観点をもとに因果関係判断が行われている点は共通であるといえる。

(iii) 本件裁判例の検討

本件裁判例における実行行為である妨害運転行為と、介在行為である直前停止行為はいずれも前述の判例における性質の分類に照らせば、故意行為に分類されるものと思われる。そうすると、故意行為の後に、さらに故意行為が介在したという事例類型ということができる。

ただし、妨害運転行為と直前停止行為との関連性を検討するに際して、一審判決では被告人の「一貫した意思」のもとで行われた行為であるといった点に言及もしているが、控訴審はこの点について「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、相当でないというべきであり、また「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」としている。たしかに、「一貫した意思」という主観的な要素は曖昧であり、因果関係判断の客観性という観点からはこれに否定的な見解を示した控訴審の判断は妥当である。前述の被告人の介在行為に関する故意行為と過失行為の差異も、「実行行為から介在が一般的に予想するか」という客観的判断の一要素として働くにすぎず、そのみをもって行為間の関連性の判断要素となるわけではない。

さらに続けて、控訴審は「原判決は、上記説示に引き続いて、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、D 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のではないと解されるから、当裁判所の判断と実質的に異なるものではなく、結論において是認することがで

きる」とする。

そもそも控訴審は、被告人による直前停止行為はあくまで介在行為の1つであると位置付け、むしろ、被害者の高速道路上の停止行為がより本件事故に直接的な影響力を与えているとしているように思われる。しかし、被害者の停止行為は被告人の妨害運転行為によって生じたといえるものであり、その論拠として、(a) 被告人による直前停止行為、さらに (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を、被告人の妨害運転行為が惹起した危険状況を継続させる補助的行為と位置付けることで、実行行為である被告人の妨害運転行為それ自体が本件事故結果の生じるような危険性を有していたという判断がより説得的となるものと考えられる。「妨害運転行為と被告人の直前停止行為」の関連性ではなく、「妨害運転行為と被害者の停止行為」との関連性とする事で「一貫した意思」といった主観的な事情は、あくまで一般的通常性を判断する際の一要素としてのみ考慮するにとどまった因果関係の認定を行うことが可能となるのである。すなわち、妨害運転行為に続く、直前停止行為や被害車両の停止を継続させる暴行は一般的通常性を有しない行為とは言えず、かつ、結果発生の危険性の点では同質であると考えられるため、むすびつきを肯定することが可能となる。

むすびに代えて

本件はあおり運転という近時の社会問題に関し、さらに刑事法分野において比較的新しい論点である危険運転致死傷罪の成否に関連して因果関係が問題となった事案である。行為者の行為、被害者の行為、第三者の行為といった複数の異なる性質をもつ介在行為が存在しており、各介在行為類型で試みられているアプローチを単純に当てはめれば結論を見出せるような事案ではない。しかし、このような複数の事情が介在する複雑化した裁判例の蓄積・検討こそ、危険の現実化基準の精微化の前進に大きく資するものであると思われる。

本件のように被告人の実行行為後にさらに被告人の行為が介在した場合、両行為の関連性を考察するにあたって一審の言及する「一貫した意思」という点に目が行きがちであるが、控訴審の指摘するように因果関係の判断基準はより客観的であるべきであり、それは危険の現実化においても同様である。したがって「一貫した意思」という主観的な要素は危険の現実化の判断基準としては重視して考慮されるべき観点とはいえない。しかし、すでに述べたように、危険の現実化においても介在行為の一般的通常性は判断要素となるのであるから、一般的通常性を判断する際の一資料という限度では「一貫し

た意思」も考慮されることに問題はないと思われる。すなわち、原審のような判示では「一貫した意思」が判断基準として強く働くかのような誤解を与えかねないため、言及するとしても控訴審のように、被害車両を高速道路上に停止させることを余儀なくさせる行為の一環として、被害者に重大な心理的影響を与えたと判断する際の「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」といった表現にとどめる方が妥当であると考えられる。

以上、換言すれば、被告人の行為後のさらなる被告人の介在行為については、実行行為と同質的な介在行為か否か（結果発生の危険性という意味での同質性）、介在行為が一般的通常性を有するか否かによってむすびつきが判断される。

そして、被害者の介在行為については、本件では被害者の高速道路上の停止行為は被告人の行為の与えた心理的影響によるものであり、このような被害者の受けた心理的影響は近時の因果関係に関する判例においても考慮されることが示されており²⁰⁾、本件についても同様に考慮されている。すなわち、被告人の行為が被害者に与えた心理的影響が強いと判断される場合には被害者の介在行為の異常性が認められる範囲も狭まるものと考えられる。

本件は一審における訴訟手続上の違反により、控訴審によって破棄差し戻しが言い渡されたものの、因果関係に関する判断は近時の危険の現実化による典型的アプローチに沿いつつ、複雑化した事案を解決するものとして、その判断・結論は妥当なものといえる。

20) 例えば、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 卷 7 号 950 頁）。

