

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)

里見 聡瞭

はじめに

- I. 介在事情による類型化の意義
 - II. 危険の現実化と英米法の因果関係に関する一般的な理論
 - III. 各介在行為類型に関する危険の現実化の判断と具体的事例の検討
 1. 第三者の介在行為類型 (以上、61 卷 2 号)
 2. 被害者の介在行為類型
 3. 被告人の介在行為類型
 4. 小括 (以上、62 卷 1 号)
 - IV. 複合型事例と危険の現実化の判断
- むすびに代えて (以上、本号)

IV. 複合型事例と危険の現実化の判断

ここまで行為後の介在事情が問題となる類型について、各分類における代表的な裁判例の判断をもとに検討を加えてきた。

しかし、実際に起こる事案は、教科書事例のような単純明解なものばかりとは限らず、様々な事情が複雑に関連して結果が起きている場合も少なくはない。そういった介在事情の「複合型事例」については、危険の現実化によるとしてもどのような観点から因果関係判断が行われるのかを明確化しておくことが、実務において用いられる判断基準としても必要なことである。

そこで、本章では、これまでの検討を踏まえて、近時の複合型事例に属する実際の事案をもとに若干の検討を加えることとする。

1. 近時の複合型事例と事案の概要

①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¹¹²⁾)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・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」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

112) LEX/DB25570337。

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ったこと、本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¹¹³⁾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

113) LEX/DB25570641、判時2470号101頁、判タ1479号72頁。

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。]

②被告人Xは、知人女性を助手席に乗せた普通乗用自動車を運転して、午前6時ごろ、高速自動車国道(片側3車線)を走行中、トレーラーを運転していたYの運転態度に腹を立て、Y車を停止させて文句を言い謝罪させようと考えた。そして、Xはパッシングやウィンカーを点滅させる行為、さらには幅寄せを行い、窓から右手を出してYに車を停止するよう求めた。YもXが執ように停止を求めてくるので、X車の減速に合わせて減速し、Xが第3通行帯に自車を停止させると、YもX車の後方に自車を停止させた。当時、現場付近は照

明設備の無い場所であり、相応の交通量はあった。

X は降車後、Y 車まで歩いて行き、「謝れ」などと怒鳴ったり、ステップに上がりエンジンキーに手を伸ばしたり、Y の顔面を殴打したりするなどの暴行を加えたため、Y は X にエンジンキーをとられることを恐れて、キーボックスから抜いてズボンのポケットに入れた。

さらに、X は Y を自車まで引っ張っていき、同乗女性に謝罪させ、Y の腰部等を足蹴りし、さらに殴り掛かったので、Y は X に対して殴打するなどの反撃を行った。

X が上記方向を加えていたころ、本件現場付近道路の第 3 通行帯を進行していた W 車および Z 車は、Y 車を避けようとして第 2 通行帯に車線変更したが、Z 車が W 車に追突したため、Z 車は第 3 通行帯上の Y 車の前方に、W 車は Z 車のさらに前方の地点に停止した。

X は、午前 6 時 17 分頃、同乗女性に自車を運転させ、本件現場から走り去ったが、Y は、自車を発進させようとしたところ、エンジンキーをポケットに入れていたことを失念しており、X に投棄したものと勘違いして発進が遅れた。

さらに Y は、前方に W 車と Z 車が停止していたため、自車を第 3 通行帯で十分に加速し、安全に発進できないものと判断したため、Z 車および W 車に対して進路を空けるよう依頼しようと自車から降りて、Z 車に向かって歩き出した午前 6 時 25 分頃、停止中の Y 車後方部分に、同通行帯を進行してきた普通乗用自動車と衝突し、同車の運転者および同乗者 3 名が死亡し、同乗者 1 名が全治 3 か月の重傷を負った。

最高裁（最決平成 16 年 10 月 19 日刑集 58 卷 7 号 645 頁）は、「Y 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 通行帯上に自車および Y 車を停止させたという X 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、X の上記過失行為の後、Y 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、X 車が本件事故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

となども、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X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、X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」としている。

2. 複数の介在行為の存する場合の危険の現実化判断

(1) 両事案の性質

事案①と事案②は共に高速道路上で発生した交通事故に関する事例である。そして共に、被告人の行為と結果との間には複数の異なる性質の介在事情が存在しており、そのような複合型事例において危険の現実化という観点からはいかなる判断が行われるのかに関して、近時の実務が提供する数少ない重要な検討素材である。

両者の着目すべき差異については例えば次の点を挙げる事が出来る。第一に、事案②では直前停止行為を実行行為とした判断がなされているのに対し、事案①では直前停止行為が実行行為に含まれるかが争われ、これが除外されている点である¹¹⁴⁾。その理由は適用が争われた罪名に関して、事案①は危険運転致死傷罪、事案②は業務上過失致死傷罪、の差異にある¹¹⁵⁾。

そして第二に、被告人の実行行為の対象と結果発生の対象が異なるという点である。東名高速道路あおり運転事件では被告人が妨害運転を行った対象が実際の被害者であるのに対し、高速道路停止事件では被告人が妨害運転を行った対象とは異なる対象に結果が発生している。たしかに両事案の被告人は共に「交通事故の危険」を生じさせてはいるものの、行為と結果との間に複数の異なる性質の介在事情が存在し、少なからず影響を与えている場合にも発生した

114) 松原芳博「あおり運転裁判からみる罪刑法定主義」法セ772号(2019年)52頁。

115) 2020年の法改正(7月2日施行)により自動車運転処罰法(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)の第2条第5号・第6号が追加され、現在では両事案のような事件が発生すれば同法が適用されることとなる。

当該結果に対して全て因果関係を肯定するとすれば、適正な処罰範囲の画定という法的因果関係の目的を達しえない。

すなわち「行為の危険性の範囲」についての検討に関わる問題でもあり、特に行為自体が抽象的な結果発生の危険性を有しており、行為と結果との間に複数の介入事情が存在した場合に、どのような危険の現実化の判断を行うべきかの検討対象となるべき事案である。

(2) 事案①と事案②の差異：適用法令の差異について

事案①である東名高速道路あおり運転事件判決について論じる中で、比較対象として事案②である高速道路停止事件が挙げられる理由の一つとしては¹¹⁶⁾、事案①の原審が事案②の最高裁判決を意識したものであるとの評価が加えられている点にある¹¹⁷⁾。

しかし、両者を単純に比較することには注意するべきである。なぜなら、両事案では適用が争われた法令が異なるからである。

現在では両事案共に危険運転致死傷罪（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）が適用される可能性が極めて高い事案であるが、直前停止行為を実行行為として認定した事案②では業務上過失致死傷罪（刑法 211 条 1 項前段）の適用が争われたのに対し、妨害運転行為を実行行為として認定した事案①では危険運転致死傷罪の適用が争われた。つまり、事案①でも事案②と同様に業務上過失致死傷罪の適用で検討されていれば、直前停止行為を実行行為として因果関係を判断することも困難なことではなかったものと考えられるが、危険運転致死傷罪の適用を念頭に置いた検討が行われたため、速度要件（同法 2 条 4 号「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」）によって実行行為の対象が問題となったのである。そして、この点は事案①の原審、控訴審共に停止行為は速度要件に当たらず実行行為とは認定

116) 例えば、松原・前掲注 (114) 52 頁、福永俊輔「判批」西南学院大学法学論集 第 53 卷 2・3 号 (2021 年) 339 頁以下。

117) 松原・前掲注 (114) 52 頁、福永・前掲注 (116) 340 頁。

できないとしている。

このように、実際の結果発生に大きく影響を与えたともいえる両事案における同様の直前停止行為が異なった取り扱われ方をするのは、以上より当然のことである。したがって、この点の認定については、事案①の原審、控訴審共に適切な判断であったといえる。

(3) 事案①と事案②の差異：実行行為と結果発生の対象の差異について

事案①の場合、実行行為とされた被告人の4度にわたる妨害運転行為の危険性は、当該妨害運転行為を受けた被害者に結果として実現している。これに対し、事案②では、被告人の直前停止行為という実行行為が行われた対象とは異なる対象に結果が生じている。これは危険性の内容を検討する上でも重要な部分である。

「行為の危険性」の内容の分析に関して、因果関係が認められるための「許されない危険の創出」と実行行為性は別であるとする考え方が示されている。

従来の考え方として「許されない危険の創出」は実行行為性の問題であるという見解は、(あ)結果犯の実行行為は、所定の犯罪結果を惹起する可能性、すなわち、その現実的危険性を含んだものであることを要するが、(い)この現実的危険性を含む行為を開始することは、同時に未遂犯の要件である実行の着手が認められることであり、(う)不能犯と区別される未遂犯の要件である具体的危険は、この現実的危険性と同じものであり、さらには、(え)正犯・共同正犯も実行行為を行ったかどうかにより決まる、と説く¹¹⁸⁾。

これに対して、(え)の区別については、結果発生の現実性が高い場合が教唆犯となる一方、現実性の低い場合には間接正犯となってしまう場合があること、構成要件の行為を分担しない共謀共同正犯を認めるのであれば、現実的危険性を含む実行行為を行ったか否かとは別問題となることが指摘されている¹¹⁹⁾。

118) 大塚仁『刑法概説(総論)[第4版]』(有斐閣、2008年)148頁以下、160頁、171頁、271頁、299頁以下。

119) 安田・前掲注(74)94頁。

また、(う)における具体的危険犯は、予備段階でも問題となるため(可罰的な行為と不可罰的な行為を区別する要件)、実行行為の問題に限られず、因果関係の起点としての危険の創出と具体的危険説にいう不安感の別称である危険は異なること、さらに(い)における実行の着手は未遂段階での問題であり、(う)における具体的危険の発生とは異なる問題であるとも指摘する¹²⁰⁾。

さらに、これらの指摘を総合的に考慮すれば、因果関係判断における許されない危険の創出は、未遂犯の成立要件となる具体的危険説における危険と実行の着手に上乘せされる問題であって、それがなければ、実行行為が認められず、未遂犯にはならないわけではないので、(あ)についても、実行行為の属性として位置付けられるものではない、とする¹²¹⁾。

このような指摘は基本的には妥当であり、因果関係を検討する上では、実行行為と行為の結果発生の危険性を区別して考えることが、結果に発生した危険の内容の正確な分析と結果帰属の適正な判断に資するものと考えられる。

(4) 行為の危険性の内容と複数の異なる介在行為に関する検討

ここからは、本章での主たる目的である、「複数の異なる介在事情が存在する複合型事例」における介在事情の分析に焦点を当てて、被告人の行為の危険性に関する検討を行っていくこととする。

まず事案①についての介在行為を再度挙げると次の通りである。すなわち実行行為とされた被告人の妨害行為と致死傷結果との間に「①被告人車両による被害者車両の直前停止行為、②被害者車両の停止行為、③被告人が停止した被害者車両に上半身を乗り入れて暴行をくわえた行為、④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」が介在している。介在行為の性質の分類に基づけば、①は被告人の故意的な介在行為、②は被害者の介在行為、③も被告人の故意的な介在行為、④は第三者の過失的な介在行為、ということになる。

120) 安田・前掲注(74)94頁。

121) 安田・前掲注(74)94頁。

(i) 各介在行為類型における因果関係判断の要点

まず、これまで各類型における判断に関して行ってきた検討について再度、要約的に述べていく。

ここまで各類型を検討する中で、性質によってはさらにいくつかの分類がなされることを紹介してきたが、事案①、事案②共に介在事情の性質としては「第三者の過失的な介在行為」「被告人の故意的な介在行為」「被害者の介在行為」が存在しているため、それらを主に挙げていくこととする。

はじめに、第三者の過失的な介在行為についてである。第三者の過失的な介在行為に関しては、しばしば判例の中で「誘発」概念が用いられるものの（いわゆる、夜間潜水事件等）、その概念のみを持って行為の危険性が肯定されるわけではない¹²²⁾。そして、「過失」が異常性などの評価により行為の危険性を否定する要素となりえるかに関しては、そもそも行為の結果発生の危険性に当該過失的な介在行為が含まれうるような場合については、必ずしも過失的な介在行為を持って危険の現実化を否定する要素となるわけではないことはすでに述べた通りである。すなわち交通事故における第三車両の追突などは、被告人の行為の危険性として一般的に起こりうる交通事故が想定されている場合には、第三者の不注意運転などの過失があったとしても必ずしも異常性が認定される介在事情と判断されるというわけではなく、因果関係が肯定される判断もありうる（いわゆる、トランク監禁事件等）。

一方で、「過失の程度」が結果帰属を否定する要素として強く働く可能性があるのは、例えば医師の治療ミスの事案などである。交通事故の事案とは異なり、被告人に創傷を加えられた被害者が、病院で医師の治療ミスで死亡した場合、通常であれば、当初の被告人の行為（刺突行為や殴打行為）の危険性の内容に、医師の治療ミスが含まれるとは判断されない。それゆえ、行為の危険性判断の際に、医師の治療ミスの程度（適切な治療であったか否か）は考慮されるべき要素となりうる。

122) 島田・前掲注 (28) 10 頁。

この点に関して、イギリスおよびアメリカではすでに事例の集積および検討がより詳細に行われていることについては述べた通りであるが¹²³⁾、そこでは医師の治療ミスの事例において「当該創傷の治療のために明らかに不必要な治療が行われたことによって被害者が死亡した場合」にのみ因果関係が否定されるという判断が示されている。これは被告人の行為と介在事情との別個独立性の判断基準としてより限定的な基準であり、治療現場における単なる過失という性質のみによっては故意的な侵害を行った被告人の帰責は免除されないという価値判断も背後にあるように思われ、我が国における同類事案における検討の際にも参照とすべき基準になるのではないかと考えられる。

次に被害者の介在行為についてである。被害者が逃走行為あるいは回避行為をとった結果、自己の生命・身体に害が生じたという事案はままたるが、当該行動は被告人の侵害行為から逃れるためにやむを得ずとった自己防衛的な行動である。すなわち、被告人の行為の影響力下にある介在行為ということができ、その点が危険の現実化判断でも重視される。しかし、影響力下であることの範囲の画定は重要であり、あらゆる防御手段・逃走行為を含めるとすると処罰範囲が拡大し得る。それゆえ、被害者の介在行為の異常性なども含めた検討が行われる必要がある。

この点、逃走行為事例ではないものの、例えば柔道整復師事件で被害者の介在行為の異常性が否定されるのは、被告人が同様の行為を繰り返し行っていたことを理由とするものであり¹²⁴⁾、それゆえ「影響力の継続性」が肯定されると考えることが可能となる。

逃走行為（逃走経路）の異常性については、被告人に受けた当初の行為の「心理的影響」が考慮されることは、いわゆる高速道路侵入事件（最決平成 15 年 7 月 16 日刑集 57 卷 7 号 950 頁）の最高裁判決が示すところである。被害者の逃走経路が一般的には異常とも考えられるものであったとしても、被告人

123) 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 (1)」都法 61 卷 2 号 226 頁以下。

124) 橋爪・前掲注 (4) 89 頁。

から受けた暴行により正常な判断ができなくなっていたと認められる状況下での逃走行為は異常とは認められず、被告人の当初の行為と結果との因果関係が肯定されることになる。

すなわち、このような事例における判断は、まず①被告人による行為の危険性の程度の検討を行った上で、被害者のとった逃走経路の妥当性を検討するが、その「妥当性」の判断は、②仮に一般的には異常性が認められるようなものであったとしても、当該状況下で①との関連において「逃走経路以外にとるべき手段がないと考えられるような場合」あるいは「①の検討結果から被害者をして正常な判断をなしえないような心理状態に陥らせていた場合」には、行為と結果との因果関係が認められることとなる。

逃走行為ではない被害者の介在行為事例（例えば、Ⅲの2.(5)で挙げた札幌高判平成29年7月25日の事例）についても、「被害者の自由な意思決定に基づく選択」という観点も判断要素となりうる。すなわち、侵害を受けた被害者が、当該侵害行為の影響力下にはないと判断される介在行為を行った場合には因果関係が否定される余地がある。このような考え方が法理として明確に言及されているアメリカでは、「明白な安全性の理論 (Apparent Safety Doctrine)」と呼ばれる。被害者が危難を逃れ明らかに安全な状況に自らを置くことができた場合には、被告人の行為の持つ危険性はもはや介在行為によって結果への影響力を失ったと判断でき、被告人には帰責されないという考え方であり、日本の危険の現実化の判断においても十分に参考となりうる法理である。

次に、被告人の介在行為の場合についてである。最高裁判所レベルにおける事案としてはいわゆる、砂末吸引事件や熊撃ち事件にとどまるため、下級審も含めた分析が重要となる類型であるが、危険の現実化の観点から因果関係を否定した近時の下級審裁判例（東京高判平成29年9月26日）は特に注目すべき事案である。同事案の控訴審判決は、被告人の第一行為と第二行為の「同質性」に着目し、それに加えて、第二行為に対する一般的通常性の判断も行った上で、危険の現実化は認められないとして因果関係を否定している。

被告人の第一行為と第二行為の「同質性」という観点は他の類型にはみられ

ない判断であり、被告人の介在行為という特殊性の検討には資するものと考えられるが、そのみでは主観的な要素が強くなるおそれもあるため、一般的通常性によって客観性を担保しようと試みる当該判断は基本的には妥当であると考えられる。

(ii) 事案①における危険の現実化判断の検討

以上の検討を踏まえて、事案①における危険の現実化を再検討する¹²⁵⁾。当時の自動車運転処罰法 2 条 4 号の速度要件に基づいて実行行為を直前停止行為ではなく、妨害運転行為であるとした原審、控訴審の判断は妥当である。すなわち、実行行為である妨害運転行為の危険性が被害者の結果に現実化したかを検討することとなる。

まず、結果の直接原因となった第三者の過失的な介在行為である「第三車両による追突行為」についてである。当該介在行為の異常性が高ければ被告人の行為とは別個独立の結果の原因であるとして因果関係が否定されることになる。

この点について、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。

Ⅲの 1. (1) (a) において、被告人の行為の危険性として当該過失的な第三者の介在行為の介入が含まれると判断される場合には、「過失の程度」それ単

125) すでに本事案の評釈を行ったものとして、里見聡瞭「判批」都法 61 卷 1 号 (2020 年) 159 頁以下。

体では危険の現実化において支配的な要素とはなりえないと述べた通りであり、本事案もまさにそれに該当するものといえる。さらに、判旨で述べられているように、本件追突事故は被告人車両および被害者車両の高速道路上の停止が前提となっているのであるから、第三者の介在行為の別個独立性が否定されることは当然のことである。

そうすると、次に追突事故の前提となる被告人車両の直前停止行為および被害者車両の停止行為の検討に移ることとなる。まず、被害者車両の停止行為であるが、一般的には高速道路上での停止行為は交通事故発生の危険を生じさせる異常な行為である。しかし、本件の被害者車両の停止行為は、被告人車両が妨害運転の後に減速して第3通行帯上に停止したことにより、余儀なくされた行為である。さらには、控訴審指摘の通り、再三にわたる高速道路上での被告人による妨害運転行為によって、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ていた可能性は十分に考えられ、したがって、停止行為は「被害者の自由な意思決定に基づく選択」とはいえず、そのような場合別個独立性は否定されうる。

問題となるのは、被告人の介在行為である被告人による直前停止行為についてである。実行行為が妨害運転行為であり、直前停止行為はあたらぬという判断については、それほど異論はないものと思われる。しかし、判例の結論に反対する立場もあり¹²⁶⁾、そのような立場からは妨害運転行為と直前停止行為の関係性について指摘されている。例えば、妨害運転行為がなくとも、直前停止行為によって被害者車両の停止行為さえあれば、高度の蓋然性をもって被害者車両は停止していたと考えられるのであり、妨害運転行為があっても直前停止行為がなければ被害者車両は停止することはなかったであろうから、そもそも妨害運転行為と死傷結果との条件関係の存在自体も疑わしいとする指摘である¹²⁷⁾。

126) 例えば、成瀬幸典「判批」法教470号(2019年)138頁、松原・前掲注(114)53頁、松宮孝明「判批」TKC Watch 刑法No.1(2019年)3頁等。

127) 松原芳博「東名高速道路おとり運転事件控訴審判決における因果関係の判断」

それでは、原審、控訴審のように妨害運転行為を実行行為と認定した場合に、危険の現実化の判断によって因果関係を肯定する判断は困難なことなのかを検討する。

実際の結果に直接的な影響力をもつのは、被告人の諸行為の中ではたしかに妨害運転行為というより、直前停止行為であるとするほうが自然である。このとき、実行行為は妨害運転行為であるから、直前停止行為は「被告人の介在行為」である。つまり、介在行為が結果に影響を与える間接危険実現類型といえる。間接危険実現類型の場合、介在行為の存在が実行行為の危険性に含まれるかが因果関係の存否の判断となるが、被告人の介在行為の場合は本稿でとりあげて検討したように特殊であり、判断も他類型とは少々異なる。

すなわち、既に述べた通り、実行行為後に被告人の介在行為が存在した場合、介在行為の「同質性」および一般的通常性によって判断されることになる。Ⅲの3.(2)でとりあげた、被告人の介在行為の事例に関して因果関係を否定した近時の下級審裁判例の2事例は共に上記の2つの観点によって危険の現実化の判断が行われている。両事例ともに「同質性の否定」、「一般的通常性の否定」によって因果関係が否定されると結論付ける。2つの判断要素の優劣に関しては明確ではないが、おそらく、同質性が肯定されれば、実行行為とのむすびつきは肯定されうるが、被告人の介在行為という性質上、それのみでは主観的要素に重きが置かれうる場合もでてくるおそれがある。例えば、事案①の原審の言及する「一貫した意思」という点について批判が向けられているように、因果関係の客観面は担保されなければならない。そこで、一般的通常性の観点も考慮することで一定のバランスが保たれるのではないかと考えられる。つまり、同質性が肯定されたとしても、介在行為の異常性が肯定されれば、実行行為と結果との因果関係は否定される場合もあり（介在行為と結果との因果関係が肯定される）、同質性が否定されても、第一行為後に第二行為が行われることの一般的通常性が肯定されれば、実行行為と結果との因果関係が肯定さ

れる場合もある、ということになる。

このような観点をもとに事案①についてみてみると、まず、「同質性」に関しては、高速道路上における被告人の妨害運転行為と直前停止行為とは、共に、被害者らに高速道路上での交通事故の危険性を生じさせる行為という点¹²⁸⁾では行為は質的に同じである。

次に介在行為の一般的通常性であるが、妨害運転行為から直前停止行為が行われることが一般的に予想しえるかということである。この点については、妨害運転行為が行われた目的が考慮される。すなわち、一審が妨害運転行為と直前停止行為とを「一貫した意思」によって結びつけられるかのように表現している点については、問題であるといわざるをえず、そのみをもって因果関係の主要な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¹²⁹⁾。したがって、そのように考えると本事案における妨害運転行為から直前停止行為が行われることは一般的に予想しえるのであり、一般的通常性も肯定される。

以上より、「同質性」と「一般的通常性」が肯定されるので、行為の危険性の結果への実現は肯定され、因果関係が認められるという結論になる。

次に、そもそも妨害運転行為と死傷結果との間に条件関係があったかが疑わしいという指摘については以下のように考える。例えば、事案①において妨害運転行為が無く、直前停止行為のみであったとする。高速道路上で前方を走っ

128) 控訴審は、妨害運転行為について「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」であって、さらに、「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」であるとしている。

129) 里見・前掲注(125)172頁以下。

ている車両が停止するために徐々に減速しているような場合、それまでに適切な車間距離を保持しているのであれば、通常、車線変更し、当該車両を追い越してそのまま走行を続けられるはずである（前方の車両が急停止したような場合は追突する蓋然性が高い）。事案①および事案②において被告人車両の後方に被害者車両が停止したのも、それ以前の再三にわたる妨害運転行為があったからであり、妨害運転行為により被害者車両は被告人車両を避けて車線変更するための適切な車間距離や速度が保てていなかった可能性の高いことは十分に考えられうる。そのように考えると、控訴審の指摘するように妨害運転行為は被害者に対し心理的影響を与えていたのみならず、物理的な影響を与えていたことも認めうるのであって、妨害運転行為と直前停止行為との条件関係を肯定しうるのではないかと考えられる。

また、上記で間接危険実現類型における行為と介在行為のむすびつきの判断について被告人の介在行為の場合の判断に関する検討を行ったが、条件関係が認められるとして実行行為である妨害運転行為が自動車運転処罰法の 2 条 4 号の危険を生じさせているかという指摘についても言及しておかなければならない¹³⁰⁾。この点、たしかに、当時の同法 2 条 4 号の「重大な交通の危険」は速度要件が付されているとはいえ、解釈の幅が限定されているとは言い難い規定であったといえる。それゆえ、本事案は、控訴審のように、妨害運転行為は「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」であって、「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」と解

130) 松原・前掲注 (127) 109 頁。

積がされる一方で、「その危険は、速度要件が設けられている趣旨からしても、被告人車両との衝突・接触による危険や被告人車両との接触を避けるための咄嗟の行動を伴う危険であって、停止を求める強固な意思を志威することにより停止を余儀なくさせることに伴う危険は、これに含まれない¹³¹⁾」とする解釈も示される規定であったといえる。

交通の危険、すなわち、交通事故において行為から発生が想定されうる結果のヴァリエーションは多岐に亘るため、控訴審のような危険性の認定も可能ではあるものの、その立場を批判する見解も必ずしも誤ったものといえない。このような相違は当時の危険運転致死傷罪の規定の不十分な点に起因するものであり、その不十分な点を補うために、より具体的な状況下の行為態様を想定した同条第5号・第6号などが新設されるに至ったと考えられる。

(ii) 事案②における危険の現実化判断の検討

事案②は事案①と同様、被告人の行為と結果との間に複数の異なる性質の介在行為が存在している事案である。ただし、事案①と異なり、被告人の直前停止行為が実行行為とされている。また、被告人は危険運転致死傷罪ではなく、業務上過失致死傷罪（刑法211条1項前段）によって起訴されたのであり、その点では行為の危険性の検討を行うにあたっては、事案①ほどの複雑性はない事案といえる。

被害者車両の追突は、被告人が立ち去った後の行為であり、また、被告人は当該被害者に対して直接的に実行行為を行ったわけではないが、実行行為と各介在行為の関連性が認められれば、危険の現実化は認められうる。

そこで行為から結果までの介在行為を順序立てて列挙すると以下のようになる。①被告人の直前停止行為（実行行為）、②Yの高速道路上での停止行為（第三者の介在行為）、③被告人によるYへの暴行行為（被告人の故意的な介在行為）、④Z車がW車に追突し、Y車の前方に停車し進路をふさいだ行為（第

131) 松原・前掲注(127)109頁。

三者の過失的な介在行為)、⑤ Y がエンジンキーをポケットに入れたことを失念し車両を高速道路上に停止し続けた行為 (第三者の過失的な介在行為)、⑥ 被害者が停止している Y 車に追突した行為 (被害者の過失的な介在行為)、である。

③の暴行行為は別として、②および、④、⑤、⑥は実行行為である①から「誘発」されたものとみることもできる¹³²⁾。しかし、すでに述べてきた通り、「誘発」概念はそれ自体で因果関係の判断要素として強く働くものではない。

本事案における実行行為の危険性の内容は「高速道路上での交通事故の危険」である。そして、Y が②を行ったのは、すなわち、交通量も相応にある高速道路上で停止するという危険な行為に及んだのは、被告人の①によるものであり、「そうせざるをえない状況下に置かれた」ということになる。

この点、前述の通り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)¹³³⁾」は参考となりうる。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¹³⁴⁾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。

高速道路停止事件における Y の②の行為は、被告人による妨害運転行為を受

132) 前田雅英＝星周一郎『最新重要判例 250 [刑法] 第 12 版』(弘文堂、2020 年) 24 頁。

133) Joshua Dresslar, *supra* note (21), at 184.

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

け、直前停止行為をされる中で行われたものであり、「危険状況から脱した中で行われた自らの自由意志に基づく行為」とはいえないのである。したがって、①と別個独立に行われた行為とはいえ、①と②のむすびつきは肯定されることになる。

これはZ車およびW車による④のY車前方停止行為にも同様にいえることである。両車両の運転者の接触および停止行為は共に被告人の行為によって生み出された危険状況下で起こったものであり、介在行為の別個独立性は認め難く、その影響力の継続性が認められるため、実行行為との関連性を肯定することは難しいことではない。

問題は、被告人車両が現場を立ち去った後に、当該結果発生の原因となった事故が起こったという点についてである。そもそも被告人の実行行為は直接的には被害者に向けられたものではなく、被告人が現場を立ち去った時点で因果の連鎖は切れているとも判断しうるものの、最高裁はこれを否定し、因果関係を肯定している。

被告人が現場を立ち去った後も、Yが現場にとどまり続けた⑤の行為は、エンジンキーをポケットに入れたことを失念し捜していたことなどの理由によるものであるが、これは③の暴行行為によって生じたものといえる。すなわち、Yの自由な意思決定に基づく選択により⑤が行われたのではなく、①の行為の影響力が③によって補強された結果なのである（その点では①と③の「同質性」および「一般的通常性」は認めうる。）。そうすると、例えば被告人が現場を立ち去ったとしても、被告人の行為の影響力の継続性はなお認められるため、時間的接着性などを要するとしなかった最高裁の判断は妥当である。

以上より、異なる各介在行為に被告人の実行行為の影響力の継続性が認められる本事案は危険の現実化が認められる事案ということができる。

まとめに代えて

本稿では因果関係が問題となる近時の事案をもとに、危険の現実化の観点か

ら、英米の因果関係論を参照しつつ、各介在行為類型における検討を行い、最後に注目を浴びることとなった複合型事例に属する事案に関しての若干の考察を行ったものである。

危険の現実化は「諸判例の集積」によって示されていくものとされており、近時は、最高裁で明示的に用いるもの（いわゆる日航機ニアミス事件¹³⁵⁾ や三菱自動車ハブ脱落事件¹³⁶⁾）の登場や、下級審においても因果関係に関する判断が行われる際の多くは、行為の危険性の観点から検討がなされている。

危険の現実化の観点による因果関係判断は実務および学説の主流にはなりつつあるものの、複数の異なる性質の介在行為が存在する事例、すなわち「複合型類型」に関して危険の現実化から判断を行っている事案はまだそれほど多くはない。それゆえ、複合型類型の事例について近時の最高裁判例および近時の注目すべき下級審裁判例を挙げたが、当該事案の検討において、本稿で検討してきた英米の因果関係論における法理の適用による一部の分析を行ったものの、さらなる事案への適用についての検討が必要であると考え。これまで述べてきたように危険の現実化は「判例法主義的側面」が強い考え方であり、本稿で挙げた医師の治療ミスが介在した事例や、別稿において検討した被害者の信仰心に基づく介在行為が存在した事例¹³⁷⁾ などこれまで大きくとり挙げられてはこなかったものの、日本でも十分に問題となりうる事例類型について、日本に先立って行為の影響力の観点から分析が積み重ねられてきた英米の因果関係論はさらなる分析が必要な分野である。

例えば、東名高速道路あおり運転事件や高速道路停止事件において、被害者がエホバの証人の信徒であり、適切な治療を受ければ助かったものの、輸血を拒否したために死んだような場合はどのような判断になるのか、あるいは被害

135) 最決平成 22 年 10 月 26 日刑集 64 卷 7 号 1019 頁は、「本件ニアミスは、言い間違いによる本件降下指示の危険性が現実化したものであり、同指示と本件ニアミスとの間には因果関係があるというべきである」と判示している。

136) 最決平成 24 年 2 月 28 日刑集 66 卷 4 号 200 頁は、「被告人両名の上記義務違反に基づく危険が現実化したものといえる」と判示している。

137) 里見・前掲注 (34) 199 頁以下。

者が病院で運ばれた際に医師の治療ミスによって死亡していた場合にはどのような結論となりうるのかなどは、実際の事案として十分に起こりうることが考えられるのであり、検討の余地がある。

このような将来的に起こりうる事案を想定した因果関係論の検討は決して机上の空論ではない。なぜなら、刑法上の因果関係は、あおり運転という近年、注目を浴びることとなった社会問題と関連して議論の対象となったように、多様化する社会の中で常に問題となりうる可能性のある分野といえるからである。

かつての学説が相当因果関係説という、実は限定的な範囲でのみ事案の解決をなす理論を通説としていたことにより、大阪南港事件の登場で、「相当因果関係説の危機」に陥ったような過ちを繰り返さないために、深慮遠謀をもって分析にあたる必要がある。

各介在行為類型における因果関係判断の整理と英米の因果関係論との比較検討で一定の成果は得られたものの、複合型事例に関するさらなる分析が課題であると結論付ける。

因果関係が最高裁で大きくとりあげられるような事案はそれほど多くはないが、下級審ではしばしば検討の対象とされる事案が散見される。それらも分析の対象としつつ、日本に先んじて行為の影響力に焦点を当てた検討が行われ、さらに事例類型についてもより詳細な分類の事案を検討対象としてきた英米の因果関係論のさらなる比較研究が必要であると考えられる。