

悪質・危険な運転行為に関する 犯罪の日英比較（1）

——日本における危険運転致死傷罪を中心に——

方 牧 雲*

目 次

はじめに

第1章 問題の背景

第1節 悪質・危険な運転の主な態様と日本の道路交通法

第2節 交通事故に対する刑事法上の処罰の概観

第3節 イギリスにおける法状況の概観

第4節 問題の所在

第2章 日本における危険・悪質な運転行為に対する刑事法上の
規制

第1節 歴史的背景

第2節 危険な運転行為と刑法上の犯罪 (以上、本号)

第3節 危険運転致死傷罪

第4節 自動車運転死傷行為等処罰法の他の犯罪

第5節 小 括

第3章 イギリスにおける危険・悪質な運転行為処罰

第4章 イギリス法の示唆からの再検討

むすびにかえて——規制の在り方の展望

はじめに

本稿では、悪質・危険な自動車運転行為による死傷事犯に関する法的対応としての危険運転致死傷罪の問題につき、イギリス (=the United Kingdom

* ホウ・ボクウン 立命館大学大学院法学研究科博士課程後期課程

(連合王国))との比較から、日本における現在の処罰の在り方を検討する。とりわけ、危険運転致死傷罪を主眼にしつつ、危険・悪質な運転に対して成立しうる犯罪として、過失運転致死傷罪や、道路交通法及び刑法上の罪について、それらの罪に対応するイギリスの処罰の状況との比較を行う。ここにいう「危険・悪質な運転」は、日本における危険運転致死傷罪が問題となることから、主として本罪の各類型的行為に相当するものを想定するが、危険運転致死傷罪の成立が争われるような過失運転致死傷罪に該当しうる重大な交通違反行為と、イギリスにおける「悪質な運転」に該当しうるような行為態様とが重なるのについても言及する。もっとも、日本では危険運転致死傷罪の一類型として規定されている飲酒運転は、危険運転の重罰化の発端となったものとして重要な意義を有するが、イギリスにおいては、本文でも述べるように、道路交通法において運転犯罪とは別の章に規定が設けられている。そのため、本稿ではイギリスとの比較で日本における処罰の問題点を言及するにとどめる。なおイギリス法については、イングランドおよびウェールズを対象とし、これらと法制度を異にするスコットランドは、本稿では検討対象としない。

ところで、2017年に東名高速道路において、いわゆる「あおり運転」を発端とする停車中の重大な死傷事故（以下、本件事故を「2017年東名高速道路事件」と呼ぶ。）が発生したことをきっかけとして、停車強制を含むあおり運転等の妨害運転問題が国民の関心を集めた。2017年東名高速道路事件について、裁判所は、改正前の「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、「自動車運転死傷行為等処罰法」という。）2条4号に規定する危険運転致死傷罪（以下では、原則として本罪につき、号数のみの記載とする。）の成立を認めた¹⁾。これに対しては、解釈論上の問題につ

1) 本件については、第1審（横浜地判平成30年12月14日LEX/DB25570337）、控訴審（東京高判令和元年12月6日高刑速（令1）号339頁）、差し戻後第1審（横浜地判令和4年6月6日LEX/DB25592990）が一貫して妨害運転類型の危険運転致死傷罪の成立を肯定している。

き、学説では批判も多くみられたところである²⁾。妨害運転行為に関しては、そのような悪質な運転行為を重く処罰すべきという世論が強まっているなか、停車強制行為に対しては、現行法での一般的な対応が難しいことを理由に、2020年に法改正が行われた。とりわけ、自動車運転死傷行為等処罰法において、妨害目的での停車に関するものとして危険運転致死傷罪の新たな類型が5号および6号で新設されたことが重要であるが、同時に、道路交通法においても妨害運転罪（117条の2第6号、117条の2の2第11号）が創設された点も注目される。

かねてより、危険運転致死傷罪における速度要件を求める運転類型に関連する事故も問題視されてきた。すなわち、制御困難高速度運転類型で必要とされる「進行を制御することが困難な高速度」である。ここでの問題は、この高速度要件の不明確さである。制御困難高速度運転類型については、従前よりいわゆる「ドリフト運転」に関連する事件につき限界旋回速度が議論されてきたが、近時では津市で起きた制限速度を時速84キロメートル超過による4人が死傷した事故につき名古屋高判令和3年2月12日判時2510号81頁が他の交通関与者の状況を「高速度」要件の判断に入れないとして、本罪の成立が否定されたことが関心を集めた³⁾。また、2021年に、大分市内で発生した時速194キロメートルで自動車を運転し対向車を運転する被害者を死亡させたと言われる被告人は当初、過失運転致死罪で起訴されたものの、遺族の要望からのちに危険運転致死罪を加える訴因変更がなされたほか⁴⁾、2023年2月に発生した時速160キロメートルで自動車

2) 例えば、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64巻5号（2019年）49-53頁、松宮孝明「『あおり運転』と危険運転致死傷罪」新・判例解説WATCH26号（2020年）175-178頁、福永俊輔「判例研究 あおり運転行為と危険運転致死傷罪」西南学院大学法学論集53巻2・3号（2021年）325-347頁などがある。

3) 本件について論じたものとして、安達光治「判批」法学セミナー789号（2020年）120頁、永井善之「危険運転致死傷罪における進行制御困難高速度（走行）性の判断について」金沢法学64巻2号（2022年）173-207頁がある。

4) 「時速194キロ死亡事故、『危険運転』に訴因変更許可 【西部】」『朝日新聞』朝刊・2社会（2022年12月21日）。

を運転し被害車両に追突し死亡させた事件に対しても、被害者の会が過失運転致死罪から危険運転致死罪への訴因変更を求めている⁵⁾。一方で、進行制御困難高速度運転類型と異なり、妨害運転類型・停車強制類型・赤色信号殊更無視類型・通行禁止道路進行類型では「重大な交通の危険を生じさせる速度」が要求される。しかし、この危険速度要件は、立法時に一般的に重大な死傷事故を発生させる高度の危険性を有しない低速度を排除する目的で設けられたにもかかわらず、例えば通行禁止道路進行類型について神戸地判令和5年10月27日公刊物未登載⁶⁾が一方通行の道路を時速16キロメートルで60メートルにわたり後退したことにつき、「重大な交通の危険を生じさせる速度」に該当するとされたのである。

上記のような事例はいずれも危険・悪質な運転行為に対する処罰、とりわけ危険運転致死傷罪の成立範囲の不明確さという問題を示している。それには、解釈論・立法論（さらには刑罰論）における問題が存在する。解釈論として、危険運転致死傷罪における各要件の曖昧さや、因果関係が認められる範囲の広さについての批判がある。一方で、この一連の立法を経て、危険運転致死傷罪にとどまらず、交通事犯全般に対する厳罰化の流れについては、立法論として、真に当罰性のある行為のみが処罰対象とされているのか、また自動車運転を特別扱いすることについて、法の下の平等という憲法の基本原則への抵触はないのかといった問題を孕んでいる。そのような厳罰化の背景には、ピナル・ポピュリズムの問題、マスメディアの影響⁷⁾等の問題があると考えられるが、それ自身、再考すべき時期に来

5) 「被害者の会も訴因変更要望 『危険運転罪に』 宇都宮の追突事故/栃木県」『朝日新聞』朝刊・栃木全県・1地方(2023年08月31日)。

6) 「時速16キロでバック『危険運転』 神戸地裁、被告に実刑判決」『朝日新聞』朝刊・2社会(2023年10月28日)、「時速16キロでも『危険』 バック走行事故、地裁実刑判決/兵庫県」『朝日新聞』朝刊・淡路・1地方(2023年10月28日)。

7) 例えば、松嶋祐子「犯罪事件報道におけるメディア・フレーミングについて：交通事犯を取り上げて」専修人間科学論集心理学篇11号(2021年)1-9頁。余談であるが、本稿執筆時、まさに北海道でのタイヤ脱落による傷害事故をきっかけに、その後各地におけるタイヤ脱落事故が連日報道されるようになっている。

ているのではないかと思われる。すなわち、近時におけるあおり運転、高速度運転をはじめとする危険運転致死傷罪の適用をめぐる判例を再検討することで、交通事犯処罰に潜んでいる諸問題を今一度考えなおすべきではないかと思われるのである。

危険運転致死傷罪の処罰範囲の限界の問題は、成立当初から議論が絶えることがなかった。本罪は、従来では過失犯として処罰されてきた運転死傷事犯を、飲酒運転への対応を発端に、危険運転致死傷罪の新設によって重く処罰するとしつつも、処罰範囲の限定を図るべく、類型的・具体的な規定形式が採られている。しかし、従来の並列方式から列举方式に変わり、度重なる法改正を経て具体的に類型化された所定の行為が現在8類型となっている。前述するような現状をみると、危険・悪質な運転行為による死傷事故に対して危険運転致死傷罪と過失運転致死傷罪のどちらかが成立するか（もっとも、殺人罪や傷害・傷害致死罪等で捕捉される場合もある。）が度々争われるのは、危険運転致死傷罪の処罰範囲の曖昧さに由来しているといわざるをえず、類型化の狙いとされている限定機能が果たされているかが問題となる。

この問題を考えるにあたっては、日本における悪質・危険な運転行為に対する処罰、とりわけ危険運転致死傷罪を創設する際に参考にしたとされるイギリスの法制度に立ち返って検討することが有意義に思われる。悪質・危険な運転行為に関し、イギリスでは、道路交通法において悪質な運転（=Bad Driving）とは一般的に⁸⁾、運転犯罪（=Driving Offences）の部分に規定されている危険運転（=Dangerous Driving）および不注意・迷惑運転（=Careless, or Inconsiderate Driving）を指し、死傷結果の有無にかかわ

8) もっとも、イギリス内務省は、飲酒運転、無免許運転、危険運転（致死）の3つの犯罪を Serious Driving Offences と呼んでいた (Gerry Rose, The Criminal Histories of Serious Offenders, Home Office Research Study 206, 2000. (守山正『イギリス犯罪学研究 I』(成文堂、2010年) 45頁、川本哲郎「交通犯罪者の処遇～危険運転致死傷罪の新設に際して」犯罪と非行133号(2002年) 16頁以下参照))。これを「悪質な運転犯罪」と訳するものもみられるが、ここではあくまでも道路交通法上の Bad Driving としての悪質な運転を中心に検討する。

らず処罰の対象とされるが、日本と異なり、危険運転に関する罪に当たる所定の行為に関しては抽象的な規定にとどまる。他方で、危険運転に関する罪には、不注意・迷惑運転罪との区別が困難なことから一度削除されたものの、飲酒運転をきっかけとした重大運転犯罪への対応として、従来の主観的な証明を要する無謀運転に関する犯罪に代わり、より立証可能な客観的基準が求められる本罪が復活した。

このように、両国では同様に重罰化の流れを辿ってきているものの、立法形式が異なる。一般的なイメージとして、処罰対象となる行為類型を具体的に規定する方が、抽象的な規定形式によるよりも、処罰範囲が明確であるといえよう。そこで問題は、抽象的な規定形式が採られているイギリスにおける悪質な運転に対する処罰の範囲は、果たして日本のそれと比して、明確に画されていないという問題が生じているのかである。そのような問題意識の下、イギリスにおける悪質な運転行為についての改正の経緯、処罰対象、法定刑、適用状況等の考察を通じて、この問題を明らかにすることは、日本における危険運転致死傷罪による処罰の在り方を考える上で、検討すべき課題の明確化に資するようと思われる。

以上の点を踏まえ、本稿では、第1章で問題の背景を概観したうえで、第2章で日本における危険な運転行為の処罰の現状と問題点を明らかにする。問題点の検討にあたり、第3章において検討するイギリスにおける悪質な運転行為に対する規定と状況を踏まえて、第4章でイギリスとの比較で得られた示唆を明確にしたうえで、危険・悪質な運転の規制に向けた施策について若干の考察を行う。

第1章 問題の背景

第1節 悪質・危険な運転の主な態様と道路交通法

それでは、一般的にみられるような悪質・危険な運転にはどのようなものがあるか。ここでは、主として危険運転致死傷罪の類型的な危険運転行

為として規定されている各行為態様が想定される。後に詳述するが、現在では、危険運転致死傷罪には8つの行為類型が規定されている。具体的には、酩酊運転類型（自動車運転致死傷行為等処罰法2条1号）、制御困難高速度運転類型（2号）、未熟運転類型（3号）、妨害運転類型（4号）、被害者危険速度停車強制類型（5号）、高速道路等停車強制類型（6号）、赤色信号無視類型（7号）、通行禁止道路進行類型（8号）である。

そのほかにも、いわゆる「ながら運転」、わき見運転のような過失行為でも一般的に危険と思われるような運転行為がある。

ここでは、危険運転致死傷罪の成否が争われるような悪質・危険な運転行為が問題となることから、危険運転致死傷罪の各類型で捕捉しようとしている基本行為に対応しうる道路交通法の規定を概観しておく。

(1) 飲酒運転

いわゆる「飲酒運転」は、道路交通法において酒気帯び運転と酒酔い運転に分けられて規定されている。

酒気帯び運転に関する罰則は65条1項、117条の2の2第3号で規定され、アルコール濃度が血中1ミリリットル中0.3ミリグラム、又は呼気1リットル中0.15ミリグラム以上の状態で運転することとされる。法定刑は3年以下の懲役又は50万円以下の罰金と規定される。

同条2項、3項、4項により、酒気帯び運転行為した者を周辺的に関与した者として、車両を提供した者、酒類を提供した者・飲酒をすすめた者、車両に同乗した者に対しても罰則が設けられている。

酒酔い運転は、117条の2に規定され、同条1号により「第65条第1項（酒気帯び運転等の禁止）の規定に違反して車両等を運転した者で、その運転をした場合において酒に酔った状態（アルコールの影響により正常な運転ができないおそれがある状態をいう。以下同じ。）にあったもの」と定義される。その法定刑は、5年以下の懲役又は100万円以下の罰金とされる。

ここでの「酒酔い」状態は、正常な運転ができない「おそれ」がある状

態であれば足り、後述する危険運転致死傷罪における酩酊運転類型にいう「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」に比して、基準が低くなっている。

危険運転致死傷罪の新設前は、酒気帯び運転または酒酔い運転による死傷事故につき、道路交通法違反と業務上過失致死傷罪（刑法211条）の併合罪として処罰されてきた。酒酔い運転の道路交通法違反と業務上過失致死傷罪の罪数に関し、最大判昭和49年5月29日刑集28巻4号114頁は、「酒に酔った状態で自動車を運転中に過失により人身事故を発生させた場合における道路交通法65条1項、117条の2第1号酒酔い運転の所為と業務上過失致死の所為とは、酒に酔った状態で運転したことが右過失の内容をなすものかどうにかかわりなく、併合罪の関係にある。」との判断を示している。

その後、危険運転致死傷罪の新設により、悪質な飲酒運転に起因する死傷事故が故意犯として重罰化が図られたが、本罪の実行行為の認識等により過失運転致死傷罪との峻別が困難となるなど、後述する事案で見られるさらなる問題と呼んだのである。

(2) 妨害運転

妨害運転は、他の交通関与者を妨害することを目的とするものである。一般の認識において、いわゆる「あおり運転」とも呼ばれている。「あおり運転」そのものに法によって定められた明確な定義は存在しないようであるが⁹⁾、日本大百科全書は、これについて、「他の車両の通行を意図的に妨害する運転。車間距離を極端に詰めることや、急な進路変更を行うこと、他の車の前で急ブレーキをかけることなどが該当する。」といい、車間距離を極端に詰めることや、急な進路変更を行うこと、他の車の前で急ブレーキをかけることなどが該当するとする¹⁰⁾。「走行中、他の特定の車両に対し

9) 「衆議院議員中谷一馬君提出あおり運転の対応に関する質問に対する答弁書」（令和元年10月15日内閣衆質200第15号）参照。

10) 日本大百科全書 HP japanknowledge.com（2022年10月16日閲覧）。

て故意に運転を妨害したり威圧したりする悪質・危険な運転行為であり、
 道路交通法や刑法等の法律に抵触する犯罪」であるとするものもある¹¹⁾。

取締りにあたっては警察庁は、妨害運転の態様について以下の通り整理している¹²⁾。

妨害を目的とする運転の態様と違反の種別

運転の態様(例)	違反の種別(道路交通法)
前方の自動車に激しく接近し、もっと速く走ろうと挑発する	車間距離保持義務違反(法第26条)
危険防止を理由としない、不必要な急なブレーキをかける	急ブレーキ禁止違反(法第24条)
後方から進行してくる車両等が急ブレーキや急ハンドルで避けなければならなくなるような進路変更を行う	進路変更禁止違反(法第26条の2第2項)
左側から追い越す	追越しの方法違反(法第28条)
夜間、他の車両の交通を妨げる目的でハイビームを継続する	減光等義務違反(法第52条第2項)
執拗にクラクションを鳴らす	警告音使用制限違反(法第54条第2項)
車体を極めて接近させる幅寄せ行為を行う	安全運転義務違反(法第70条) 初心運転者等保護義務違反(法第71条第5号の4)

故意に自車を他人の車に著しく接近させるなどの運転態様、当事者の認識、周囲の道路状況等に照らし、その行為が、相手の運転者に対する有形力の行使と認められる場合には、暴行罪(刑法第208条)が成立する場合がある。

このように、妨害運転の態様は、多岐に渡っている。

従来では、上記警察庁通達でも列挙しているように、妨害運転の態様が、形式的に道路交通法上の違反行為に該当する場合には、道路交通法違反の罪が成立することとなる。

しかし、あおり運転に対する取り締まり強化による取り締まり件数の増加等を背景に、2020年道路交通法改正では、通行妨害目的で一定の違反行為を行った者に対する罰則として妨害運転罪が新設された。

妨害運転に関する罰則は、道路交通法117条の2第6号、117条の2の2第11号に規定されており、妨害運転（交通の危険のおそれ）および妨害運転

11) 林秀明「いわゆる「あおり運転」への積極的な刑法犯適用について」月刊交通50巻11号(2019年)34-35頁。

12) 平成30年1月16日付け警察庁交通局交通指導課長等通達「いわゆる『あおり運転』等の悪質・危険な運転に対する厳正な対処について(通達)」(www.npa.go.jp/laws/notification/koutuu/shidou/auriunntenttuutatsu.pdf(2024年1月18日閲覧))。

(著しい交通の危険)に分けられる。施行後、すでに妨害運転罪が適用された事例が見受けられる。被害者の乗用車の後方から軽乗用車で急接近したうえ、クラクションを鳴らし続け、約3キロメートル走行した後、乗用車の前に割り込んで衝突させ、被害者に暴行を加え「包丁で刺すぞ」と脅した被告人に対し、大分地判令和2年12月1日公刊物未登載は、妨害運転の道路交通法違反の罪の成立を認めた¹³⁾。さらに、被告人が、家でウイスキーを飲んだ上で車を運転し、トラックに対し4キロメートルにわたりクラクションを鳴らしたり、約80センチメートルまで近づいたりする妨害運転をした事件について、秋田地判令和3年5月26日公刊物未登載は、酒気帯び運転、妨害運転の道路交通法違反の罪が成立するとした¹⁴⁾。

そのほか、自動車のみならず、自転車への適用も存在する。自転車を運転し、道路を進行する自動車の前方に飛び出し、自動車の通行の妨害などを繰り返して行った被告人に対し、さいたま地判令和3年5月17日LEX/DB25571539は、道路交通法119条1項9号、道路交通法117条の2の2第11号チ、70条など複数の道路交通法違反の罪の成立を認め、懲役8月の実刑を言い渡した。裁判所は、被告人の行為について、「被告人は、自転車を運転中、自動車の通行を妨害する目的で、急転把して後続車両の直前に自車を進出させたり、車道の中央線上に進出して対向車両に自車を接近させたりしたもので、重大な交通事故を引き起こしかねない危険で悪質な犯行である。犯行の動機は、自動車の運転者に嫌がらせをすることによる快感を味わいたいなどというもので、身勝手極まりない。」と指弾する。

(3) その他の運転行為

上記の各違反や妨害運転罪のほかにも、交通安全に対する刑事規制として、道路交通法において刑罰が予定されているものがあり、その中の運転

13) 「『妨害運転』に執行猶予判決」『朝日新聞』朝刊・3社会(2020年12月2日)。

14) 「あおり運転で有罪判決／秋田県」『朝日新聞』朝刊・秋田全県・1地方(2021年5月27日)。

に関する規定に該当する行為は悪質・危険な運転行為と一般的に認められよう。危険運転致死傷罪との関連において、飲酒に関する罪、スピード違反、信号機に従う義務違反、通行禁止違反等が問題となり、過失運転では安全運転義務違反の罪等が挙げられる。

第2節 交通事犯に対する刑事法上の処罰の概観

悪質・危険な運転行為は、原則として道路交通法上の罪にとどまるとされるが、例外的に人の生命・身体の法益侵害結果を惹起した場合には、刑事法上の犯罪を構成することもありうる。

この点、悪質・危険な運転行為の中でも他の態様とは異なり、妨害の相手を必要とすることから、あおり運転等の妨害運転が問題となる場合が多い。妨害運転に関して、刑法上、人の死傷を構成要件としない犯罪について、あおり運転の態様が、有形力行使と認められる程度のものと評価できる場合に、判例は暴行罪（刑法208条）の成立を認めている。さらに、妨害運転を手段として他人に義務のないことを行わせた場合には、強要罪（223条）の構成要件に該当するとした判例が存在する¹⁵⁾。

他方で、交通死傷事故に関して、2001年までは、自動車運転に起因する死傷事故は、死傷結果に対する故意がないことを前提に刑法211条に規定する業務上過失致死傷罪で処罰されていたが、特別にあおり運転行為が暴行として評価できる場合に、その結果的加重犯として、傷害罪、傷害致死罪の成立を認めた判例が存在する。そうした中、東名高速道路で大型トラックが酒酔い運転により追突事件を起こし幼児を死亡させた事故が発生したことなどをきっかけに、2001年に、悪質・危険な運転行為に対する厳罰化を求める世論の要求が高まり、これに応える形で、危険運転致死傷罪（刑法（旧）208条の2）が新設された。後述するように、本罪の新設にかか

15) 詳しくは、方牧雲「『あおり運転』に関する2020年交通関連法改正の検討（1）～（3・完）」立命館法学403号（2022年）253-279頁、404号（2023年）114-171頁、408号（2023年）141-179頁（以下、「前稿」と呼ぶ。）を参照されたい。

わった立法担当者からは、本条所定の危険運転行為を行い、なお暴行の故意があっても本罪が適用されるとの説明がなされた¹⁶⁾。2007年には、過失犯の領域においても、自動車事故を一般の過失犯から切り離し、自動車運転過失致死傷罪(刑法(旧)211条2項)が新設され、法定刑が引き上げられた。さらに、2013年には、自動車運転死傷行為等処罰法の制定により、危険運転致死傷罪および自動車運転過失致死傷罪が刑法から同法へ移動された(その際、自動車運転過失致死傷罪は過失運転致死傷罪と名を変えた)。このように、度重なる自動車事故関連立法により悪質・危険な運転行為に対する重罰化の改正が進められてきた。

死傷結果に対する故意のない運転行為に起因する死傷事故については、自動車運転死傷行為等処罰法によって規定される。本法では、2条各号に規定する特定の危険運転を行い、人を死傷させた場合の危険運転致死傷罪とともに、処罰範囲を拡大する中間類型を定める規定(3条)が置かれている。さらに、いわゆる「逃げ得」を防ぐため、酩酊運転類型により事故を起こし、アルコール等の影響の発覚を免れる行為を重く処罰する過失運転致死傷アルコール等影響発覚免脱罪(4条)が存在する。過失運転による人の死傷の処罰は5条に規定され、無免許運転による事故の加重処罰に関する規定(6条)も定められている。これらは、従来問題となる行為でありながらも、立証の困難さ等により重く処罰できなかったものを、行為類型・加重処罰の追加により、補充する形で法改正を重ね、処罰の範囲の拡張がなされてきたことによるものである。

このように、故意が認められない自動車死傷事故については過失犯で処罰することを前提としつつ、自動車運転死傷行為等処罰法2条(ないし3条)で捕捉されるような特別に危険・悪質な運転行為については、要件を満たす場合に危険運転致死傷罪で処罰される。

他方で、妨害運転のケースでは、加害者に殺意が認められる場合には、

16) 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54巻4号(2002年)62頁。

殺人罪が適用される。暴行、傷害の故意がある場合においては、特別法である危険運転致死傷罪の適用が優先される。

それでは、その参考対象となるイギリスでは現状、どのような法制度となっているか、次に概観する。

第3節 イギリスにおける法状況の概観

今井猛嘉によれば、「イギリスにおける道路交通犯罪の対象は、当初は馬車、その他各種の車（vehicle）であった。そしてコモン・ローの理解に基づいて一定の法律を制定し、いわば、コモン・ロー上の犯罪（common law offence）を制定法上の犯罪（statutory law offence）とすることで、道路交通に関する悪質な行為に対処してきたのである。しかし、自動車時代が到来し、自動車による犯罪的現象が激増するに至り、交通犯罪に特化した法律を設けて処罰範囲を明確化・拡大することが要請されるようになった。そこで今日の道路交通犯罪は、この最後の類型を中核として構成されている。（原文改行——筆者注。）こうして、関連する犯罪の大多数は、現在では制定法の中に存在する。」とされる¹⁷⁾。

イギリスにおける交通規範は道路規則（=The Highway Code、「道路規範」とも訳される。）¹⁸⁾によって規制される。道路規則については、「違反しても処罰されないが、交通事故等の訴訟の際に、訴訟の争点となる責任の所在についての立証、またはその回避に関する相手方の立証の論拠として採用されるという性質の規範である（英国道路交通法37条参照。）」と説明される¹⁹⁾。また、人の死傷に対する故意がない制定法上の交通事犯に対応する刑事法として、主として道路交通法（=Road Traffic Act (RTA)）に規定されている。

17) 今井猛嘉「イギリスにおける道路交通犯罪の概要」現代刑事法30号（2001年）91頁。

18) イギリス政府 HP www.gov.uk/guidance/the-highway-code（2023年11月26日閲覧）。

19) 岩寄勝成「イギリス交通規範」日本交通法学会編『世界の交通法』（西神田編集室、1992年）74頁。

いわゆる悪質運転と呼ばれるのは、道路交通法における運転犯罪(= Driving Offences)という部分に規定されている危険運転、不注意・迷惑運転である。

危険運転に関する罪は、1930年道路交通法(=Road Traffic Act 1930)11条に、無謀運転に関する罪とともに規定されていたが、下記の不注意・迷惑運転との区別が困難なことを理由に、1977年に削除されたものの、世論の要求に応えるべく、1991年道路交通法(=Road Traffic Act 1991)により改正が行われ(無謀運転に関する罪はこれにより置き換えられた)、現行法である1988年道路交通法(=Road Traffic Act 1988。以下、イギリス現行法を指す場合において、原則「道路交通法」と呼ぶ。)で再度新設された。この改正では、従来無謀運転罪で求められる運転者の主観的基準を可視的な客観的運転基準に変更し、他人に対する傷害又は財物に対する損害を引き起こす危険性のある運転を危険運転と定義した。現在危険運転に関する犯罪およびその定義は、1988年道路交通法1条、1A条、2条、2A条によって規定される。1条では、危険運転致死罪が規定され、1A条では、危険運転致(重)傷罪が規定されている。また、2条及び2A条では、それぞれ危険運転罪とその定義が規定されている。

不注意・迷惑(「思いやりのない」とも訳される。)運転に関する罪は、2B条、2C条、3条、3ZA条に規定される。そのうち、2B条は不注意・迷惑運転致死、2C条は不注意・迷惑運転致(重)傷、3条は不注意・迷惑運転罪がそれぞれ規定されており、3ZA条では不注意・迷惑運転の定義が定められている。また、不注意運転との関連において、3A条では酒類または薬品の影響下における不注意運転致死罪(=Causing death by careless driving when under influence of drink or drugs)が設けられている。

後に詳述するが、イギリス警察は、危険運転及び不注意・迷惑運転の態様を例示しており²⁰⁾、クラウン検察局(=The Crown Prosecution Service

20) イギリス警察 HP www.police.uk/advice/advice-and-information/rs/road-safety/driving-offences/ (2023年11月25日閲覧)。

(CPS))のガイダンスも、両者の区別等をはじめとして、それらの罪の起訴に際して従うべき一般的な原則を示している²¹⁾。また、量刑評議会でも、個々の罪の適用、量刑等のガイダンスを公開している²²⁾。もっとも、クラウン検察局は、警察・犯罪・量刑および裁判法(=Police, Crime, Sentencing and Courts Act 2022)5条・6条に基づき、特定の状況における指定された者に対する基準が異なりうることに留意する必要があるとの注意書きもなされている²³⁾。

そのほか、3ZB条は無免許または無保険運転者による運転致死罪(=Causing death by driving: unlicensed... or uninsured drivers)、3ZC、3ZD条はそれぞれ失格運転者による運転致死(=Causing death by driving: disqualified drivers(4~11条))、運転致(重)傷罪(=Causing serious injury by driving: disqualified drivers(12~12I条))が規定されている。

そして、道路交通法では、自動車：酒類及び薬品(=Motor vehicles: drink and drugs)に関する罪や、公道における自動車競走(=Motor racing on public ways)に関する罪なども、運転犯罪に続いて定められている。また、駐停車等による交通に対する妨害等との関係において1991年に新設された22A条は道路利用者に対する危険(=Causing danger to road-users)の罪がある。

とりわけ、重大運転犯罪について、道路交通法における運転による死亡事故に対する罰則は、危険運転及び不注意・迷惑運転による致死のほか、無免許または無保険運転致死(3ZB条)、失格運転者運転致死(3ZC)である。また、致重傷の場合における「重傷」とは、1861年人身に対する犯罪法(=Offences Against the Person Act 1861)にいう重大な身体傷害(=Grievous bodily harm)の範囲に属するものをいい、実際に深刻な傷害を意味する²⁴⁾。

21) クラウン検察局 HP www.cps.gov.uk/legal-guidance/road-traffic-fatal-offences-and-bad-driving (2023年11月25日閲覧)。

22) 例えば、量刑評議会 HP www.sentencingcouncil.org.uk/offences/magistrates-court/item/causing-serious-injury-by-dangerous-driving/ (2023年12月7日閲覧)。

23) クラウン検察局 HP・前掲(注21)。

24) クラウン検察局 HP www.cps.gov.uk/crime-info/driving-offences (2023年12月1日)

そのほか、交通事犯に対する規制として、人身に対する犯罪法においては、故殺罪(=Manslaughter(5条)。「マンスローター」、「非謀殺罪」とも訳される。)、車両運転者の猛烈運転による身体傷害罪(=Drivers of carriages injuring persons by furious driving(35条))が規定される。また、盗罪法(=Theft Act 1968)においても、自動車窃取罪(12条)、加重自動車窃取罪・同致死傷罪(12A条)がある²⁵⁾。もっとも、車両運転者の猛烈運転による身体傷害罪は、道路交通法による罰則が適用できない場合に、たとえば、車両が「道路または公共の場所」で運転されていない場合、または車両に原動機がついていない場合(自転車など)に使用されるものである²⁶⁾。

以上述べたものは、故殺罪を除き、いずれも、人の生命・身体に対する故意がないことが前提とされる犯罪である。ただ、故殺罪については異なる。イギリスにおける生命犯は、謀殺罪(=Murder、「マードー」)とも訳される。)と故殺罪に分けられるが、「前者は通常の殺人のすべてを含み、後者は主としてわが国の傷害致死をその内容とする特殊の性質のものであり、「……相手方の挑発等の結果謀殺とならないもの、刑事過失によって死の結果が起こされた場合を含む。もっとも刑事上の過失のすべてを含むわけではなく、重大な過失を要するものとされている。……自動車の危険な運転の結果生じた致死は……通常この故殺とはされていない。』²⁷⁾とされる。しかし、後述するが、行為者の重大な過失や不法行為を行う故意の存在の立証の困難さにより故殺罪の成否が争われることが1991年に危険運転(致死)罪の新設の契機となったことからわかるように、故殺罪の成立基準は危険運転致死罪のそれよりも厳格となっている。運転による死亡事故について故殺罪が成立するのはごく限定された場合のみである。そして、自動車運転死傷事故につき、成立しうる故殺罪は、コモン・ロー上の不法

↘ 閲覧)。

25) 今井・前掲(注17)91-92頁。

26) クラウン検察局 HP・前掲(注24)。

27) 法務省 HP hakusyol.moj.go.jp/jp/3/nfm/n_3_2_1_7_7_2.html (2023年11月22日閲覧)。

行為過失致死罪、重過失致死罪、企業過失致死罪である²⁸⁾。

対して、人の生命に対する故意のある運転により、人を死傷させるような場合、それ自体特殊の犯罪として規定が設けられているわけではない。イギリス政府は、それを「武器としての自動車攻撃（= Vehicle as a weapon (VAW) attack）」といい、自動車を意図的に人を傷害ないし死亡させるための武器として利用することと定義し²⁹⁾、一般的にテロ活動との関連で検討がなされていることが多い³⁰⁾。武器としての自動車攻撃は、謀殺罪に該当する故意、すなわち、殺人ないし重大な傷害を負わせる意図で、車両を暴行の手段として使用し、その結果として人が死亡すれば、原則としてコモン・ロー上の謀殺罪³¹⁾として処罰されうる。一例として、口論になり、復讐として、盗難車を運転し被害者をひき殺したうえ、車の後ろに0.5メートルに渡り引きずった者に対し、謀殺罪の成立を認めた判例がある³²⁾。

第4節 問題の所在

次章でさらに詳述するが、日本における悪質・危険な運転行為に対する処罰範囲の拡大の現状は本章第2節で概観したとおりである。そのような立法による拡大の背景には、既存の規定の解釈論によって危険運転致死傷罪の適用を認めることが困難なことに対する国民感情の不満があり、2020

28) クラウン検察局 HP・前掲（注21）。

29) イギリス政府 HP www.gov.uk/government/publications/security-guidance-for-goods-vehicle-operators-and-drivers/countering-vehicle-as-a-weapon-best-practice-guidance-for-goods-vehicle-operators-and-drivers（2023年11月26日閲覧）。

30) イギリス政府 HP www.gov.uk/government/publications/crowded-places-guidance/vehicle-as-a-weapon（2023年11月26日閲覧）。

31) クラウン検察局 HP・前掲（注21）。判例は、本罪における犯意について、「殺意まで必要でなく、相手方に重大な傷害を加える意図があれば足りる。しかもこの意図は、現実存在したかどうかという形で問題となるのではなく、通常人ならば重傷が生じそうだと考えられたに違いないという程度で足りるものとされている。」（法務省 HP・前掲（注27）参照）としていることに留意する必要がある。

32) The Guardian HP www.theguardian.com/uk-news/2022/apr/06/man-jailed-for-30-years-for-using-car-as-weapon（2023年11月27日閲覧）。

年改正までの経緯をなしている。ところで、2020年における危険運転致死傷罪への2類型の追加であるが、注目すべきは、問題となった2017年東名高速道路事件では、被告人の行為につき危険運転致死傷罪の適用が裁判所において認められている点である。この事件については、本罪の適用自体、学説では、拡張解釈の疑いから、処罰範囲を不当に広げているという批判がなされているが、仮に裁判所の判断が妥当なのであれば、そもそも立法する必要性がなかったということにもなる。そうであれば、解釈論で解決することができないからこそ、立法を検討するという本来のスタンスに反するのである。立法が必要であるということは、解釈論上は本来適用を認めることができない事案につき、適用を肯定したことを意味する。それは、本件に関し、処罰範囲を不当に拡大したことを意味するであろう。以上のとおり運転に関する問題は、前稿で言及したものであるが、このような無理な解釈に関する問題は、危険運転致死傷罪の他の類型に関連する事件からもみてとれる。交通事犯に関する処罰範囲は全体的な拡大を傾向としているように見えるが、それは国民の処罰感情を背景とすることに加え、危険運転致死傷罪の文言の曖昧さに由来するものであり、解釈論を超えて、立法論の問題としても捉えられるべきである。

道路交通法において妨害運転罪が設けられた2020年交通関連法改正を経て、日本におけるあおり運転に関連する交通事犯に関する処罰は、イギリスの法制度とより似た構造に近づいた形となったといえる。一方で、日本の危険運転致死傷罪とは異なり、イギリスでは、危険運転に関する罪の行為態様を類型化せず、抽象的・網羅的な規定の形式としている。日本でも本罪の新設に際し、行為類型を具体化するのではなく、抽象的な規定でもってあらゆる危険な運転行為に対応する可能性が検討されたものの、処罰範囲を限定する観点から、現在のような条文となっている。すなわち、処罰範囲の明確化の観点から、行為類型を具体的に規定する方法が選択された。しかし、次章で検討するように、果たして実際の適用ではその機能が図られているか疑わしいように思われる。それに対して、抽象的な規定

の形式となっているイギリスでは実際に処罰範囲の不明確さを生んでいるのであろうか。

この問題を明らかにすることは、日本における危険・悪質な運転行為に対する処罰を検討するにあたり重要な意義を有する。その背景には、解釈論、立法論、さらには刑罰論をめぐる議論すべき問題を数多く孕んでいる。もっとも、両国における交通状況や歴史的背景にも留意しなければならない。

第2章 日本における危険・悪質な運転行為に対する 刑事法上の規制

第1節 歴史的背景

危険・悪質な運転の処罰の動向は、主として危険運転致死傷罪の厳罰化の流れである。1999年に、東名高速道路で大型トラックが酒酔い運転により追突事件を起こし幼児を死亡させた事故（いわゆる「東名高速飲酒運転事故」）が発生した。東京地判平成12年6月8日判時1718号176頁は、業務上過失致死傷罪及び酒気帯び運転による道路交通法違反の罪の成立を認め、東京高判平成13年1月12日判時1738号37頁もこれを是認した。それとほぼ同じ時期に、いわゆる「小池大橋飲酒運転事件」（横浜地相模原支判平成12年7月4日判時1737号150頁）が発生するなど、多数の死傷者を出す悪質な飲酒運転による交通事故が目立っていた。それと同時に、交通事故件数及び死傷者数が史上最悪の数値に達していたことに対し、従来適用されている業務上過失致死罪の「刑が軽すぎる」との国民の批判が強まった。これを背景に、2001年に危険運転致死傷罪（刑法（旧）208条の2）が新設された。同条1項は、①アルコール又は薬物の影響によるいわゆる酩酊運転類型、②制御困難高速度類型、③進行制御技能不保有類型を設けており、2項では、④通行妨害類型及び⑤赤色信号殊更無視類型による死傷事故に対する処罰が定められている。本罪の適用の対象は四輪以上の自動車に限定

されていた。

本罪を新設した理由について、立案関係者からは、「飲酒運転や著しい高速度運転などの悪質かつ危険な自動車の運転行為による重大な死傷事犯が少なからず発生している状況にあった」ことや、「広く国民の間から、これらの事犯が過失犯として処罰されることや、法定刑の長期が懲役5年であることに対する疑問の声が上が」っていることを踏まえて、「業務上過失致死傷罪は、悪質かつ危険な運転による重大な死傷事犯の悪質性や重大性的に的確に対応するものではなく」、「事案の実態に即した適切な処罰の実現の観点から必要である」と説明されている³³⁾。学説では、本罪の新設は、「事故抑止という一般予防の観点と規範意識に即した処罰の実現という応報の観点の両者が立法の理由」³⁴⁾との見解もみられる。

このような重罰を科す正当化根拠については、暴行と傷害罪・傷害致死罪との関係に類比したものとされる。すなわち、同条所定の「危険運転行為を故意に行い、その結果人を死傷させた場合を、暴行により人を死傷させた傷害罪・傷害致死罪(刑法204条・205条)に類似した犯罪と観念することにより、法定刑の上限をこれらの罪と同じくする大幅な厳罰化が正当化された」³⁵⁾のであった。さらに、2004年の刑法改正では、危険運転致傷罪の法定刑の上限は10年から15年に、危険運転致死罪の法定刑の上限は15年から20年に引き上げられた。

ところで、2006年に発生した福岡飲酒運転3児死亡事故(いわゆる「海の中道事件」、最決平成23年10月31日刑集65巻7号1138頁)をはじめ、危険運転致死傷罪の適用の可否が紙一重の事件においては、事案の軽微な差異にもかかわらず、業務上過失致死傷罪と危険運転致死傷罪とのどちらが適用されるかにより、法定刑ないしは処断刑が大きく異なることになる。実質的

33) 井上ほか・前掲(注16)35-36頁。

34) 本庄武「第1部 第2章 刑事立法論としての交通刑法重罰化」高山俊吉・本庄武編『検証・自動車運転死傷行為等処罰法』(日本評論社、2020年)23頁。

35) 本庄・前掲(注34)24頁のまとめによる(井上ほか・前掲(注16)44頁以下も参照)。

危険性が高いものの、危険運転致死傷罪の各類型に該当しない運転行為に対しては本罪を適用できないという被害者遺族の不満を契機に、2007年刑法改正では、自動車事故が一般の過失犯から切り離され、自動車運転過失致死傷罪（旧）211条2項が新設され、法定刑は7年以下の懲役若しくは禁錮又は100万円以下の罰金とされた。その立法事実は、厳罰化を求める署名など被害者遺族団体からの要望と科刑状況に求められた³⁶⁾。また、二輪事故で悪質かつ危険な運転行為により重大な結果を生じたと認定された事案³⁷⁾を踏まえ、同改正では危険運転致死傷罪の「四輪以上の」という限定が削除され、同罪の適用対象が二輪自動車へ拡大された。この改正につき、本庄武は、「類型的に危険性が低いとしても、個別に重大な事案が発生している以上、本罪を適用すべきだという発想は、本罪の重点を、危険な犯罪の抑止から個別事案での応報の実現に移行させるもの」³⁸⁾と指摘している。

2013年刑法改正は、2012年亀岡暴走事故（京都地判平成25年2月19日LEX/DB25502068、大阪高判平成25年9月30日LEX/DB25502069）等で危険運転致死傷罪の適用が否定されたことを受け、危険運転致死傷罪の適用範囲が狭すぎるとの批判に答えてなされた。改正点は、①「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」の制定による特別法化と、本法への危険運転致死傷罪、自動車運転過失致死傷罪の刑法からの移動、②危険運転致死傷罪への通行禁止道路への進入類型の追加、③危険運転致死傷罪より軽く自動車運転過失罪よりは重い中間類型の危険運転致死傷罪（以下、「準危険運転致死傷罪」と呼ぶ。）の新設、また、いわゆる「逃げ得」問題への対策として④事故後にアルコール等の影響の発覚を免れる行為をした場合の結合犯化による加重処罰、⑤危険運転致死傷罪（準危険運転

36) 本庄・前掲（注34）26頁。

37) 本庄武「第2部 第1章 第1節 危険運転致死傷罪（2条）／本罪の基本構造」高山ほか編・前掲（注34）100頁。

38) 本庄・前掲（注37）101頁。

致死傷罪を含む。)、発覚免脱罪および過失運転致死傷罪を無免許で犯した場合の加重処罰であった。本改正の立法理由について、「もはや事故抑止や処罰の有効性の観点には全く言及されなくなった³⁹⁾との指摘もある。

その後、2020年に、2017年東名高速道路事件を典型とするあおり運転に関連する事件でみられるような停車強制による死傷事件に対する処罰の問題を解決すべく、危険運転致死傷罪として5号・6号が新設された。立法背景について、「いわゆる『あおり運転』は、悪質・危険な運転行為であり、こうした運転行為による死傷事犯等が少なからず発生しており、この種事犯に対して厳正な対処を求める国民の声も高まっている。」⁴⁰⁾とされる。停車強制による死傷事故について4号の要件を満たさなければ本罪を適用できないが、「こうした行為は、被害者車両の走行速度や周囲の交通状況等によっては、重大な死傷事故につながる危険性が典型的に高く、現行の危険運転致死傷罪に規定されている行為と同等の当罰性を有するものと考えられる。そこで、自動車運転による死傷事犯の実情等に鑑み、事案の実態に即した対処をするため、早急に罰則を整備する必要があると考えられた。」⁴¹⁾とされる。

また、立法趣旨について、5号は、「加害者が、通行妨害目的で、重大な交通の危険が生じることとなる速度で走行している被害者車両に著しく接近することとなる方法で自車を運転した場合には、両車両が衝突するなどして重大な死傷結果が生じる危険性が典型的に高いことに着目し、危険運転致死傷罪の対象行為とするものである。」⁴²⁾との説明がなされている。これに対し、6号については、「高速自動車国道又は自動車専用道路においては、自動車を駐停車させること自体が原則として禁止されており(道路交通法75条の8)、これらの道路で自動車を運転している者にとって、一

39) 本庄・前掲(注34)30頁。

40) 鈴木邦夫・岡田祐樹「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一部を改正する法律について」警察学論集73巻10号(2020年)111頁。

41) 鈴木ほか・前掲(注40)111頁。

42) 鈴木ほか・前掲(注40)113頁。

般に、その進路上で他の自動車が停止又は徐行をしているという事態を具体的に想定しながら運転しているわけではないことから、加害者が、これらの道路において、通行妨害目的で被害者車両に著しく接近することとなる方法で自車を運転し、被害者車両に停止又は徐行をさせる場合には、これらの道路を走行中の他の運転者としては、そのような事態を想定して回避措置をとることが通常困難であるため、重大な交通の危険が生じることとなる速度で走行中の第三者車両が被害者車両又は加害者車両に追突するなどして重大な死傷結果が生じる危険性が典型的に高いことに着目し、危険運転致死傷罪の対象行為とするものである。』⁴³⁾とされる。

これらの改正の経緯を辿れば、交通死傷事犯に対する処罰の強化は、重罰化に加え、処罰範囲の拡大もなされてきたことがわかる。特に危険運転致死傷罪は、従来刑法によって規定されていたものと比較し、抽象的であったものをより具体化し、また列举方式に変わったことで新たな類型の追加が容易になった。しかしながら、刑法の断片性という観点からすれば、問題となる危険な運転行為を広く網羅しようとする姿勢が本罪の立法趣旨にそぐわないし、適切とは思われない。

重大な事故が発生する度に、マスメディアによる報道の影響を受け、世論の批判を受けて交通事犯に対する法改正が繰り返されてきた厳罰化の歴史に対して、学説では一貫して強い批判が存在する。本庄は、「重大な事故が発生して世論の厳罰要求が沸き立つ毎に法改正を繰り返すことは場当たりの」であり、「刑事立法政策が理性的な討論を経て形成されたとは言いがたい一時的な世論に左右される、『ピナル・ポピュリズム』の現象が発生している、との印象を与える」と指摘する。さらに、高山佳奈子は、そういった「『世論』における内容的正当化の欠如」⁴⁴⁾という問題点を指摘したうえで、「本罪は、遺族の報復感情・国民の処罰感情を満足させるために立法されたものであるにもかかわらず、これらの感情を実

43) 鈴木ほか・前掲（注40）115頁。

44) 高山佳奈子「交通犯罪と刑法改正」刑法雑誌44巻3号（2005年）399頁。

際には満足させていないばかりか、果てしない先鋭化へと追いやっている」⁴⁵⁾と批判している。

そういった立法の在り方に加え、この厳罰化の一般予防効果も問われるところであり、また自動車事故との他の同種事案との処罰の不均衡も問題視されるべきである。他方で、準危険運転致死傷罪の新設や過失運転致死傷罪の法定刑の引き上げにより危険運転致死傷罪との刑の落差が縮小されたものの、最も重い危険運転致死傷罪の適用が否定されればやはり遺族・国民の不満が残るとの見解がある⁴⁶⁾。

他方で、事案によっては、救護義務違反との併合罪が可能であり、過失運転致死傷罪の成立にとどまるとしても、併合加重により危険運転致死傷罪の場合とそれほどの落差はないように思われる。しかし、このような併合加重は、一般に認知されているとはいえない。危険運転致死傷罪の適用を要求する背景には「危険運転」という罪名に対する国民の印象が影響していると考えられる。

もっとも、そのような国民感情が生じる背景には、一度重大な事故が発生すれば、類似した事故が度々取り上げられるようになり、いかにも同様の事故が多発している外観が作られてしまうことから、マスメディアの報道による影響が否めない。このことは、別途検討が必要とされよう。

第2節 危険な運転行為と刑法上の犯罪

危険運転致死傷罪が新設される以前は、現在では危険運転致死傷罪の基本行為に該当する運転を行い、それによって人を死傷させたとしても、原則として故意が認められないことを前提に、業務上過失致死傷罪で処理されていた。しかし、危険運転致死傷罪が新設された後にもかかわらず、刑法上の犯罪として処罰されるケースがある。それらは、人の生命・身体に対する故意が認められなければならないことから、相手を必要とする妨害

45) 高山・前掲(注44)403頁。

46) 本庄・前掲(注34)34頁。

運転（ないし「あおり運転」）に関するものであるが多いが、車両がそのまま暴行、ないし傷害・殺人の手段に使用される場合もある。もっとも、死傷に至らなかった事案としても、道路交通法違反の罪にとどまらず、刑法犯となる場合がある。

(1) 死傷結果を伴わない場合

① あおり運転と暴行罪

あおり運転については、狭い四畳半の室内で被害者を脅かすために日本刀の抜き身を数回振り廻したという最決昭和39年1月28日刑集18巻1号31頁と同様に、不法な有形力行使と認められる程度と評価できるものであれば、暴行罪の適用を受けることありうるが考えられる。

危険運転致死傷罪が新設される前には、故意にあおり運転を行った後、さらに過失により人を死傷させた事件において、当該あおり運転行為は暴行と評価できるとし、その結果的加重犯として傷害罪、傷害致死罪の成立を認めた判例（後述の東京高判昭和50年4月15日刑月7巻4号480頁）が存在する。

あおり運転に対して暴行罪が適用された判例として、近時では以下のようなものがある。留意すべきは、それらはいずれも、あおり運転を行い、停車後に被害者に対して直接暴行を行っている点である。例えば、高松地判令和2年2月6日公刊物未登載⁴⁷⁾は、被告人が、軽乗用車で走行中、前を走っていた軽乗用車を追い越し、進路に割り込んで急停車させたうえで、車から降り、乗っていた被害者2人の胸ぐらをつかむなどした行為につき、相手の車の直前に割り込み、急停車させた行為が暴行に当たるとした。

また、新潟地高田支判令和2年8月20日公刊物未登載⁴⁸⁾は、被告人が、

47) 「あおり停車、実刑判決 高松地裁、暴行罪で／香川県」『朝日新聞』朝刊・香川県・1地方（2020年2月7日）。

48) 「上越あおり運転、猶予付きの有罪 暴行罪 地裁高田支部／新潟県」『朝日新聞』

軽自動車を運転中、後続車のクラクションに腹を立て、被害者が運転する乗用車に対し、車間を詰めたり、対向車線に出て並走したりした後、被害者車両の前に割り込んで自車と衝突させたうえ、被害者の顔や腹を殴ったり蹴ったりなどした行為につき、「死亡事故を招く可能性がある重大な危険行為」としてあおり運転を暴行と認めた。

そのほか、2017年東名高速道路事件後に、各地において「あおり運転」につき、暴行罪での摘発例がみられたが⁴⁹⁾、妨害運転罪施行後は、あおり運転行為に関して同罪で広く対応できるようになった(第1章第1節(2)参照)。

② 停車強制を含むあおり運転と強要罪

2017年東名高速道路事件以降では、停車強制について強要罪を認める判例もある。

2019年に発生した、いわゆる「常磐道あおり運転事件」について、水戸地判令和2年10月2日LEX/DB25567002は、妨害運転を行ったうえで被害者に停車させ、暴行を行った被告人に強要罪および傷害罪が成立するとした。被告人の強要行為について、裁判所は、被告人が、数度にわたり被害者運転車両へ接近、割り込み、停止等して高速道路上に被害者運転車両を停車させるように要求し、被害者に、その要求に応じなければ、同人的生命等に何らかの危害を加えられるかもしれないと怖がらせ、それによって、被害者運転車両を停車させたことにつき、強要罪の成立を認めた。

これに対し、2017年東名高速道路事件判決における被告人の第1事件では、横浜地判平成30年12月14日LEX/DB25570337は、被告人がパッシング、クラクションや、同車の進路前方に自車を停車させるなどの行為を繰

↳朝刊・新潟県・1地方(2020年8月22日)。

49) 例えば、「あおり運転、暴行容疑で逮捕 県内初 稲敷の国道で幅寄せなど/茨城県」『朝日新聞』朝刊・茨城県・1地方(2019年11月20日)、「あおり運転、暴行容疑で逮捕/愛知県」『朝日新聞』朝刊・愛知・1地方(2020年06月14日)などがある。

り返し、両車が停車した後に、降車してA運転車両の運転席側付近に近づき、同運転席側窓ガラス及びフロントガラスを手で叩きながら、怒号して降車を要求し、その要求に応じなければ同人的生命及び身体に危害を加えかねない氣勢を示して同人を怖がらせ、もって人に義務のないことを行わせようとしたが、Aが警察に通報したため、その目的を遂げなかったとして、強要未遂罪の成立を認めている。

そのようにみると、2019年常磐道あおり運転事件と2017年東名高速道路事件判決の第1事件は、被告人が妨害運転をし、被告人に停車を強制させた点について類似しているものの、前者は、被害者車両を停車させたことをもって強要既遂とするのに対し、後者は、被害者を降車させようとしたことを既遂結果とみて強要未遂としている。両事案におけるあおり運転及び停車強制の位置づけが異なっており、停車あるいは降車のどちらが行為者による要求の対象とされていたかによって強要罪の未遂と既遂が区別されている。

(2) 死傷の場合

① 業務上過失致死傷罪

本件は、2002年に発生したいわゆる「常磐高速道路追突事件」として知られており、過失運転致死傷罪が成立する前の、過失犯として処罰された代表的なものである。

本件では、第三者が運転する車両への停車強制とその後に発生した追突事故による被害者の死亡結果との因果関係が問題となったものである。最決平成16年10月19日刑集58巻7号645頁は、被告人の停車という過失と一連の暴行が、停車させられた車両運転者の不適切な介在行為を誘発されたとして、本件死傷結果との間の因果関係を認め、過失運転致死傷罪が成立するとした原判決を是認した。

本決定における実行行為の内容と因果関係の判断について学界での批判が多くみられる。例えば、松宮孝明は、「仮にA（トレーラー運転手——筆

者注。本件に関する限り、以下も同じ。)の不適切な行動が被告人によって誘発されたものであり(本決定)、かつ、それは予想可能な『危険の実現』であったとしても(本件1、2審判決)、これだけで、結果の帰属にとって十分であるか否かは、まだ、明らかではない。さらに検討を要するのは、Aの行動と『遡及禁止』との関係である。』⁵⁰⁾とする。それに対し、本件の調査官である上田哲は、「学説における相当因果関係説の概念を用いると、被告人が乙車等を停止させた行為からさらに暴行等に及ぶことには経験的通常性が優に肯定できるといえるであろうし、客観的帰属論の概念を援用すれば、高い動機連関が認められるといえるであろうから、第2行為の介入により生じた結果であっても、それと第1行為との間の因果関係が否定されるとは考えられないところである。そして、本件においては、行為者の第1行為と第2行為が相まって、他人の不適切な行動等を誘発して結果を発生させていると言えるのであるから、結局、第1行為と結果との間の因果関係も優に認められるといえるであろう。』⁵¹⁾と反論する。

もっとも、高橋則夫は、高速道路での停止行為の後に行われた被告人の「暴行」の位置づけが問題であると指摘する⁵²⁾。安達光治も、「このような根拠づけは、危険の現実化の判断対象という観点からみるとき、理論的な問題を含んでいる。」とし、「夜間潜水訓練事件」と異なり、「本件では、被告人の過失行為だけでなく、その後の暴行も含めた被告人の一連の行為が、Aの行動を誘発したものとしている。介在事情の誘発を根拠に危険の現実化が肯定されるのは、その判断の対象となる行為に、当該介在事情を誘発する危険が含まれていたことを理由とするはずである。たしかに、被

50) 松宮孝明「他車を高速道路上で停止させた行為と追突事故による死傷結果との間の因果関係」判例時報1934号(2006年)213頁。

51) 上田哲「高速道路上に自車及び他人が運転する自動車を停止させた過失行為と自車が走り去った後に上記自動車が追突した交通事故により生じた死傷との間に因果関係があるとされた事例」法曹時報59巻7号(2007年)289頁。

52) 高橋則夫『刑法総論〔第4版〕』(成文堂、2018年)151-152頁、高橋則夫「あおり運転と危険運転致死傷罪の成否」Law&Practice14号(2020年)42頁。

告人が本件過失行為に及んだのは、Aに謝罪させるためであり、Aに謝罪を迫る中でいうことを聞かなければ暴行することも辞さないことは、被告人の中では想定されていたであろう。その意味では、本件過失行為とその後の暴行には密接なつながりがある。しかし、そうであっても、危険の現実化の判断対象でない因果経過を、介在事情を誘発した行為に含めるのは、危険の現実化の判断対象と判断過程を混交させるものであり、理論的に適切とはいえない。むしろ、被告人が本件過失行為に及んだ動機からすると、Aに対する暴行こそ、本件過失行為から誘発されたものと評価してもよかったように思われる。（脚注は割愛した——筆者注。）⁵³⁾とする。

本件では、一見すると夜間潜水訓練事件（最判平成4年12月17日刑集46巻9号683頁）と同様の判断枠組みであるように伺えるが、夜間潜水訓練事件では被告人の実行行為に当たる過失行為が被害者（ないし講習補助者）の不適切な介在行為を直接誘発したのに対し、本件はあくまでも実行行為と介在事情の両方から第三者の不適切な行為（すなわちトレーラーへの追突行為）が誘発されたに過ぎない。このように、本決定では、過失の内容となる行為、すなわち実行行為と、因果関係の判断起点となる行為が異なっている点が問題となる。すなわち、本決定は、過失行為である被告人の停車に続く故意行為である暴行から、介在事情が誘発されたとしつつ、暴行を因果経過としているが、因果経過から介在事情が誘発されるという評価は、過失の実行行為からの誘発とは本来異なるものである。そして、このような実行行為と因果関係の評価をめぐる問題は、2017年東名高速道路事件における危険運転致死傷罪の適用でもみられる。

本件は、理論上の問題が存するものの、悪質・危険なあおり運転行為の処罰の在り方の観点から、後の判例等に比して、刑罰として——罪名、処断刑は——謙抑的であったといえよう。とりわけ、あおり運転ないしその後の暴行が過失行為にとどまらず、暴行に当たるとされ、さらにはその結

53) 安達光治「危険の現実化論における判断対象・判断資料」立命館法学405・406号（2023年）1-22頁。

果的加重犯として傷害・傷害致死罪の成立を認める判例も現れるようになった。

もっとも、単なる妨害運転による停車行為は、危険運転致死傷罪が成立した後も、2017年東名高速道路事件までは、過失犯として処罰されてきたのである。例えば、大津地判平成26年1月10日公刊物未登載⁵⁴⁾は、被告人が新名神高速道路の走行車線に乗用車を停車し、続いて停車した軽乗用車に大型トラックを追突させ、乗っていた2人を死亡させた事案につき、「被告人は通行を巡ってトラブルとなった後続車を止める目的で減速した」と認定し、「追突の予見を怠り、走行車線上で被害車両を停止させる危険な行為は悪質である」としつつ、「被告人は被害者とパッシングなどの通行上のトラブルになっており、停車には被害者の意思も介在していると推認できる」として、被告人の被害者の車の前に停車したことが事故を誘発したと判断した。これにより、自動車運転過失致死罪⁵⁵⁾が成立するとした。

妨害運転につき業務上過失致死傷罪の成立が認められた事案のほか、危険運転致死傷罪が新設される前は、飲酒運転を含む運転死傷事犯に対し業務上過失致死傷罪が適用されるのが一般的であった。

② 傷害・傷害致死罪

あおり運転を行い、さらに過失により人を死傷させた事件として、東京高判昭和50年4月15日刑月7巻4号480頁⁵⁶⁾は、あおり運転行為が暴行に当たるとし、その結果、人を死傷させたとして、傷害罪及び傷害致死罪が成立するとした。

しかし、2001年危険運転致死傷罪が新設された後は、所定の妨害運転を

54) 「新名神死亡事故、猶予付きの判決 『被害者の意思推認』／滋賀県『朝日新聞』朝刊・滋賀全県・1地方(2014年1月11日)。

55) 事故発生は2013年7月であったため、2013年刑法改正が施行される前の自動車運転過失致死罪が適用されている。

56) 第1審は東京地判昭和49年11月17日公刊物未登載。

行い、かつその故意がある場合においても、それにより人を死傷させた際に危険運転致死傷罪が適用されるようになった。本庄も、「そもそも本罪創設により、あおり運転行為を暴行と評価する解釈自体も否定されたとみる余地もある。」とする⁵⁷⁾。もっとも、本節(1)で取り上げたあおり運転に関する事案は、いずれもあおり運転後に停車し、暴行を行ったものである。あおり運転と暴行罪に関する議論は、前述したようにとりわけ人の死傷結果を惹起していないあおり運転の場合や、あおり運転が停車強制など強要罪の手段となった場合に問題となると一般的に考えられる。

ただ、同罪が新設された後も傷害致死罪の適用が認められた判決も存在する。東京高判平成16年12月1日判時1920号154頁⁵⁸⁾は、被告人らによる幅寄せ行為等を受けた挙げ句、橋上道路に停止した車内で更に車両に対する足蹴り等の暴行を受け車外に逃走した被害者が、視界のない待避所に入りその端にある欄干手前の段差につまずいて高さ約95センチメートルの欄干を飛び越え転落死した事案につき、被告人らの暴行と被害者の死亡との間に因果関係があるとして、傷害致死罪の成立を認めた。とりわけ、裁判所は、被告人らが激しい態様の暴行を加えている点に着目し、被害者の逃走行為ないしその後の死亡について因果関係の存在を肯定している。もっとも、被告人らの暴行は、被害者の身体に対する直接暴行ではなく、被害者の逃走後に追いかけていない点に鑑みれば、被害者の死亡結果まで被告人に帰責できるかという点で、因果関係について疑問が残る。

他方で、車両が直接、暴行の手段となった札幌地判令和4年12月12日LEX/DB25572527は、被告人が路上からコインランドリー駐車場内までの間において、自転車を運転し、被害者が運転する車両の左側面部及び後部

57) 本庄・前掲（注37）117頁。もっとも、この見解は、後述の2017年東名高速道路事件において「あおり運転を暴行と評価する前提での傷害致死罪」を否定する旨のものである。

58) 本件事案の発生日時は2003年1月9日である。原審（水戸地裁下妻支判平成15年11月26日公刊物未登載）も、被告人2人に対し、傷害致死罪の成立を認めている（「傷害致死認め実刑 総和町の転落死で2被告に判決／茨城」『朝日新聞』朝刊・茨城1（2003年11月27日）参照。）。

等に自車を多数回衝突させるなどの暴行を加え、よって、被害者に加療約14日間を要する頸椎捻挫の傷害を負わせた事案に対し、傷害罪の成立を認めている。なお、本判決では後述するように、他の事件で殺人罪の成否も争われたものである。

③ 殺人罪

被告人が、普通乗用自動車を運転し、被害者が運転する大型自動二輪車に後方から追い抜かれて自車前方に進入されたことなどに立腹し、加速して自車を引き離れた被害車両を追跡し、自車を第1車線から第3車線まで車線変更した上、同車線を走行する被害車両の後方に接近させ、時速約96ないし97キロメートルで進行させながら、被害車両後部に自車前部を衝突させ、よって、被害車両もろとも同人を転倒させて死亡させた事案に対し、第1審判決（大阪地堺支判平成31年1月25日LEX/DB25562745）は、①被告人は被告人車両をあえて被害車両に衝突させたかどうか、②被告人に殺意が認められるかという2つの争点をいずれも是認し、被告人に殺人罪の成立を認めた。

第2審（大阪高判令和元年9月11日LEX/DB25570477）は、第1審判決を是認し、最高裁（最決令和2年7月31日LEX/DB25566937）においても被告人の上告を棄却したため、確定した。

本件については、殺人の未必の故意の有無が争点となった。未必の殺意と妨害運転の故意との峻別の困難さから、本件で未必の殺意が認められたことに対し、責任主義の見地から慎重に判断しなければならないという指摘が多くみられる。

そのほか、近時では何らかの精神的疾患の罹患者による事案が発生している。名古屋地岡崎支判令和4年6月3日LEX/DB25592765は、双極〈2〉型障害を罹患している被告人が、進路上で交通整理をしているB及び規制車両の存在を認識しながら、未必の殺意をもって、被告人車両を衝突させて同人を死亡させ、その際、付近にいたC及びDにも傷害を負わせたとし

て、殺人罪、殺人未遂罪の成立が認められた。前掲札幌地判令和4年12月12日の第3事件では、被告人が、コンビニ駐車場において、自車の左前方に自転車にまたがり立っていたDに対し、ハンドルを左に切りながらDに向けて自車を急発進させて、Dに衝突させ、同人を自転車もろとも自車前部ないしボンネット上に跳ね上げ、そのまま自車を加速させてDを同駐車場内に転落させるなどしたが、同人に加療約2週間を要する右肘・右膝擦過傷等の傷害を負わせた事案に対し、殺意の有無が争われた。裁判所は、「Dの存在を認識して、意図的に自車を衝突させたこと」を認めただけで、「被告人は、Dに対し意図的に自車を衝突させた当時、この行為によって人が死ぬ危険性が高いと認識していたというべきであり、Dに対する殺意が認められる」としたのである。本件でも被告人の精神遅滞及び広汎性発達障害の影響により心神耗弱の状態だったとして責任能力が争われたが、裁判所は、殺意があったと認定し、完全責任能力を認めた。

(3) 小 括

いずれにせよ、悪質な運転行為に対して、自動車運転死傷行為等処罰法上の犯罪にとどまらず、刑法犯としても厳しい処罰がなされてきたことが分かる。しかも、その範囲は、従来の過失犯を超えて、故意犯へと拡大した。問題は、その判断の当否には様々な疑問点が含まれ、とりわけ、本来であれば故意犯として処罰されるべきでないものまでも処罰範囲に包含され、刑も重くなっているのである。同様の問題は、自動車運転による事故を対象とする自動車運転死傷行為等処罰法における犯罪、特に悪質・危険な運転行為に限定して重い刑を科すことを目的とする危険運転致死傷罪にもみられる。そこで、次節では、本法における自動車運転にかかわる犯罪のうち、危険運転致死傷罪について検討を行い、さらに、次々節では、その他の犯罪についてみることにする。