

# 危険運転致死傷罪 (4号型妨害運転類型)における 通行妨害目的要件の機能とその意義

松尾 誠 紀

1. 問題の所在
2. 通行妨害目的の内容理解をめぐる状況
3. 各理解のメリットとデメリット
4. 本罪の成立範囲と通行妨害目的要件の捉え方の整理

## 1. 問題の所在

本稿で検討対象とする危険運転致死傷罪の4号型妨害運転類型(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。以下、同法を「本法」、同条号の罪を「本罪」とする<sup>(1)</sup>)は、2001年(平成13年)に刑法208条の2第2項前段の罪として創設された後、2013年(平成25年)の本法成立に伴い、本法2条4号に移された。本罪は、「人又は車の通行を妨害する目的」(通行妨害目的)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し、かつ、重大な交通の危険

---

(1) 後述のとおり、2020年6月5日に本法を一部改正する法律が成立し、停止行為等による妨害運転類型が、新たに本法2条5号および6号の罪として追加された。そのため、本罪の妨害運転類型を「4号型妨害運転類型」と表記した。

を生じさせる速度で自動車を運転する行為」(危険接近行為)を行い、<sup>(2)</sup>よって人を死傷させた場合に成立する。

本罪は、故意に危険接近行為を行い、その結果、人を死傷させた者を処罰する規定であるため、<sup>(3)</sup>その成立には、危険接近行為を行うことの認識が必要であるが、それだけでなく、「人又は車の通行を妨害する目的」(通行妨害目的)も必要である。通行の妨害とは、相手方に自車との衝突を避けるために急な回避措置をとらせるなど、相手方の自由かつ安全な通行を妨げ<sup>(4)</sup>ることをいう。もっとも、相手方の車等に危険接近行為を行う認識があれば、通常、相手方の通行を妨害することになる認識をも有していると思<sup>(5)</sup>われる。そのため、通行妨害目的要件が置かれたことの意味および同目的の意義が問題となる。

後に詳しく検討を行うが、通行妨害目的要件の解釈をめぐっては、立法時の解説およびその後の判例の多くは、①通行の妨害を積極的に意図することと理解している。<sup>(6)</sup>もっとも、これに対して、近時の判例では、②積極的意図を有していなくとも通行の妨害を来すことの確定的認識があれば足り<sup>(7)</sup>るとする理解、さらに、③危険回避のためやむを得ないような状況等も

(2) 本罪の法定刑は、人を負傷させた場合が15年以下の懲役、人を死亡させた場合が1年以上の有期懲役である(本法2条)。

(3) 危険運転致死傷罪は、暴行罪の結果的加重犯としての傷害罪および傷害致死罪に類似した犯罪類型とされる(井上宏ほか「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)55頁)。これに対し、危険運転致死傷罪を、重い過失運転致死傷罪として捉える見方として、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」長井圓先生古稀記念『刑事法学の未来』(2017年)267頁以下(以下、同論文は、「古川・危険運転致死傷罪」と引用する)参照。

(4) 井上ほか・前掲註(3)71頁参照。

(5) 吉川崇「判批」警察学論集67巻4号(2014年)179頁参照。

(6) 井上ほか・前掲註(3)71頁参照。

ないのに、人又は車の自由かつ安全な通行を妨げる可能性があることを認識しながら、あえて危険接近行為を行う場合にも通行妨害目的が認められるとする<sup>(8)</sup>理解も示されている。

こうした判例の状況に対し、学説では、積極的意図がある場合よりも成立範囲を広げたこと自体を直ちに批判する<sup>(9)</sup>見解、あるいは、本罪は、通貨偽造罪のような「後の行為を目的とする犯罪」ではなく、「結果を目的とする犯罪」であると位置づけて、そこから直ちに、確定的認識がある場合にまで通行妨害目的が認められると結論づける<sup>(10)</sup>見解が主張されている。しかし、目的要件が当該犯罪の成立範囲を限定するために設けられた付加的な要件であることからすると、前述の①②③の理解がいずれも本罪の成立範囲の限定を成し遂げている以上、直ちに否定されるべきものではない。目的要件の解釈において問われるべきは、どの範囲に当該犯罪の成立範囲を限定すべきなのか、そしてその実現すべき成立範囲を目的要件の解釈に適切に落とし込むことができているのかである。積極的意図がある場合よりも広げたから不当、あるいは、「結果を目的とする犯罪」だから確定的認識まで含まれると結論づけるだけでは不十分である。そこで、本稿では、本罪の成立範囲をどの範囲に限定すべきなのか、そしてその理解をどのようにして通行妨害目的要件の解釈に落とし込むべきなのかという観点から、本罪の通行妨害目的要件について考察することにしたい。

なお、いわゆるあおり運転をめぐる問題を受けて、本罪を直接適用でき

---

(7) 東京高判平成25・2・22高刑集66巻1号3頁(裁判所ウェブサイト掲載)。

(8) 大阪高判平成28・12・13高刑集69巻2号12頁(裁判所ウェブサイト掲載)。

(9) 岡本昌子「判批」判例セレクト2013〔I〕(2014年)32頁参照。

(10) 岡部雅人「判批」愛媛法学会雑誌41巻1・2合併号(2015年)157頁以下参照。

ない範囲を補うかたちで、<sup>(11)</sup>停止行為等による妨害運転類型が、新たに本法2条5号および6号の罪として追加された。<sup>(12)</sup>そして新规定にも、「車の通行を妨害する目的」（同5号）、「自動車の通行を妨害する目的」（同6号）の要件があり、これらの目的要件については、法制審議会刑事法（危険運転による死傷事犯関係）部会において、立案当局から、本罪の目的要件とその意義は同じであるとの説明がなされている。<sup>(13)</sup>その意味で、本罪の目的要件に関する検討は、新规定における目的要件の解釈にも応用することが可能と思われる。<sup>(14)</sup>

(11) 法制審議会刑事法（危険運転による死傷事犯関係）部会第1回会議事録9頁（井田良発言）参照。

(12) 本法2条5号が、「車の通行を妨害する目的で、走行中の車（重大な交通の危険が生じることとなる速度で走行中のものに限る。）の前方で停止し、その他これに著しく接近することとなる方法で自動車を運転する行為」を、同6号が、「高速自動車国道……又は自動車専用道路……において、自動車の通行を妨害する目的で、走行中の自動車の前方で停止し、その他これに著しく接近することとなる方法で自動車を運転することにより、走行中の自動車に停止又は徐行（自動車が直ちに停止することができるような速度で進行することをいう。）をさせる行為」を、新たな妨害運転類型として規定する。

(13) 法制審議会刑事法（危険運転による死傷事犯関係）部会第1回会議事録5頁以下〔吉田雅之発言〕参照。

なお、2020年4月3日に道路交通法を一部改正する法律が成立し、他の車両等の通行を妨害する目的で、一定の違反行為であって、当該他の車両等に道路における交通の危険を生じさせるおそれのある方法による場合を処罰する規定が新設された。ただ、同罪にも「他の車両等の通行を妨害する目的」が規定されているが、同罪では（後述する）過失運転致死傷罪とのすみわけという問題が存しないなどの点から、道交法上の「通行を妨害する目的」を本罪の通行妨害目的と同様に解する必然性はないと思われる。

(14) 本稿の脱稿は、改正法の成立後まもない2020年6月22日であるから、新规定に関しては、同改正法に関する法制審議会刑事法部会の議事録の参

## 2. 通行妨害目的の内容理解をめぐる状況

### (1) 通行妨害の積極的意図に基づく理解

本罪に関し、2001年の法制審議会刑事法（自動車運転による死傷事犯関係）部会で扱われた諮問第54号の要綱（骨子）では、通行妨害目的の要件はなく、単に、「走行中の自動車等の直前への進入その他の人若しくは自動車等に著しく接近してその通行を妨害する方法で」という文言であった<sup>(15)</sup>。ただ、その文言のままでは、運転者に通行妨害となる方法の認識があれば足りるため、それほど悪質とは思われない事例、すなわち例えば、何らかの事情でやむなく走行車線を変更し、他の車両の直前に進入する事例にも、本罪が成立する可能性がある。そこで、本罪の成立範囲を限定するために、同第3回部会において、立案当局から、「人又は自動車等の通行を妨害する目的で」との文言を加えることで、本罪を目的犯とする提案が示され<sup>(16)</sup>、それが取り入れられた<sup>(17)</sup>。そしてその提案と同時に、通行妨害目

---

照にとどまる。なお、同改正法の成立前の時点において、いわゆるあおり運転をめぐる問題を考察する論考として、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60号（2019年）10頁、星周一郎「あおり運転と危険運転致死傷罪」交通法研究48号（2020年）95頁がある。

(15) 諮問第54号の要綱（骨子）一の2は、「赤色信号に従わず、又は走行中の自動車等の直前への進入その他の人若しくは自動車等に著しく接近してその通行を妨害する方法で、かつ、これらの方法によるときは重大な交通の危険を生じさせる速度で自動車を運転し、よって人を死傷させた者」は処罰するとの文言であった。

(16) 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3回会議事録2頁以下参照。井上ほか・前掲註（3）45頁も参照。

(17) 法制審議会刑事法（自動車運転による死傷事犯関係）部会の答申添付の要綱（骨子）でも、目的要件は、「人又は自動車等の通行を妨害する目的で」との文言であったが（井上ほか・前掲註（3）47頁参照）、刑法の一部を改正する法律案が第153回国会に提出された時点で、「人又は車の通

的は、通行の妨害を積極的に意図することを意味するとの理解が示され、<sup>(18)</sup>  
それが立法時の解説でも再度示されることとなる。<sup>(19)</sup>

判例でも、通行妨害目的は通行妨害の積極的意図を意味するとの理解に従い、多くの事例において、当該被告人に積極的意図があったから通行妨害目的が認められる、との判断が示されている。例えば、暴走族らのオートバイに対し、被告人が自動車で後ろからクラクションを鳴らすなどしてあおったり、横から幅寄せをし、当たるか当たらないかという距離まで接近するなどの「タチワル」と呼ばれる行為を行って、被害者2名の乗るオートバイを転倒させて両名に傷害を負わせた事例で、通行妨害の積極的意図を肯定した上で通行妨害目的が認められている。<sup>(20)</sup> また、警察車両の追

---

行を妨害する目的で」とする現規定と同じ文言が採用された。

(18) 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3回会議議事録7頁以下参照。

(19) 井上ほか・前掲註（3）71頁は、「『通行を妨害する目的』とは、相手方に自車との衝突を避けるために急な回避措置をとらせるなど、相手方の自由かつ安全な通行を妨げることを積極的に意図することをいう。これらについての未必的な認識、認容があるだけでは足りない」とする。

なお、本法2条5号および6号に新たな妨害運転類型を追加することに関する法制審議会刑事法（危険運転による死傷事犯関係）部会でも、立案当局は、新規定にいう「通行を妨害する目的」も通行妨害の積極的意図を意味すると説明する（同部会第1回会議議事録5頁以下〔吉田雅之発言〕参照）。同部会において、通行妨害目的に関し、「確定的に認識していれば、主たる動機でなくても構わないというような感じですかね」（同議事録13頁〔井田良発言〕）との質問に対し、立案当局は、「その点についても、高裁レベルでも裁判例がございまして、個別の事案で争われて、判断がされていくということになりますので、この場では、積極的に意図することをいいますということで御理解いただければと思います」（同議事録13頁〔保坂和人発言〕）と回答している。

(20) 名古屋地判平成22・1・7 LLI/DB L06550015。通行妨害目的に関する数多くの判例を詳しく考察する論考として、島戸純「危険運転致死傷罪の

跡から逃れることを意図してバイパス道路を逆行した結果、対向してきた被害車両と衝突して、被害車両の運転者に傷害を負わせた事例において、被告人の意思は一貫して警察車両から逃れることにあったから通行妨害の積極的意図はなかったとする被告人側の主張に対し、「バイパス道路を逆行することと対向車両の自由かつ安全な通行を妨げることとは、表裏一体の関係にある」から、「バイパスを逆行することを積極的に意図していた以上、被告人は、これと表裏一体の関係にある対向車両の自由かつ安全な通行を妨げることをも積極的に意図していた」と認められるとして積極的意図を肯定し、通行妨害目的が認められた事案もある。<sup>(21)</sup>

## (2) 通行妨害の確定的認識に基づく理解——東京高裁判決

これに対し、通行妨害の積極的意図はなくとも、通行の妨害を来すことの確定的認識があれば、通行妨害目的を肯定できるとしたのが東京高裁判決<sup>(22)</sup>成25年2月22日判決（以下、「東京高裁判決」とする）である。すなわち、パトカーに追跡されて逃走する被告人の車両が、先行車を追い越そうと車体の半分を反対車線に出した状況で走行を続けた上、対向車とのすれ違いざまに先行車を追い抜いたけれども、すれ違った対向車の後方を走行してきたオートバイを転倒させ、オートバイの運転者を死亡させた事案について、東京高裁判決は、被告人の主たる目的はパトカーの追跡をかわすことであったが、被告人は、その状態で走行を続ければ、対向車両の通行を妨

---

妨害態様類型における『人又は車の通行を妨害する目的』植村立郎編『刑事事実認定重要判決50選(上)』（第3版，2020年）263頁がある（以下、同論文は、「島戸・通行妨害目的」と引用する）。なお、本罪全体については、同「危険運転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72巻1号（2019年）13頁も参照。

(21) 広島高判平成20・5・27裁判所ウェブサイト。

(22) 前掲註（7）の東京高裁判決。

害するのが確実であることを認識していたとの事実を前提に、「自分の運転行為によって……通行の妨害を来すのが確実であることを認識していた場合も、同条項にいう『人又は車の通行を妨害する目的』が肯定される」とした。このようにして東京高裁判決は、通行妨害の積極的意図を持っていなくとも、通行の妨害を来すのが確実と認識して当該運転行為に及んだ場合（通行妨害の確定的認識の場合）には、通行妨害目的が認められるとしたが、その理由としては、自己の運転行為の危険性に関する認識は、通行の妨害を来すのが確実と認識して当該運転行為に及んだ場合と、通行の妨害を主たる目的にした場合とで異ならないとする点を挙げる。

（3）「引き算の構成」で、やむを得ない状況での危険接近行為を本罪の成立範囲から除外する理解——大阪高裁判決

東京高裁判決の判断枠組みを批判しつつ、通行妨害目的要件に関する新たな見方を示したのが、大阪高裁平成28年12月13日判決<sup>(23)</sup>（以下、「大阪高裁判決」とする）である。事案は、1台に3名が乗車していたオートバイに被告人の知り合いがいたことから、自動車を運転する被告人が、同オートバイを止めようとして、クラクションを鳴らしながら追走し、接近したところ、それを暴走族狩りと誤信したオートバイの運転者が被告人の車両から逃げようとした結果、転倒し、運転者が死亡、2名の同乗者が傷害を負ったというものである。第1審は、前述の東京高裁判決の判断枠組みに従い、被告人が被害車両の通行妨害を積極的に意図していたとは認められないが、通行の妨害を来す確定的認識はあったとして通行妨害目的を認め<sup>(24)</sup>た。これに対し、大阪高裁判決は、その判断枠組みを批判し、本罪の「通行妨害目的には、人又は車の自由かつ安全な通行を妨げることを

（23） 前掲註（8）の大阪高裁判決。

（24） 神戸地姫路支判平成28・2・2判時2365号100頁参照。

積極的に意図する場合のほか、危険回避のためやむを得ないような状況等もないのに、人又は車の自由かつ安全な通行を妨げる可能性があることを認識しながら、あえて危険接近行為を行う場合も含むと解するのが相当である」との新たな判断枠組みを示し、結論において、同事案では、被告人に通行妨害の積極的意図はないが、被告人が危険な追跡行為をして被害車両を止めることが正当化される事情もないとして、被告人に通行妨害目的を認めた。

大阪高裁判決がこのような判断枠組みを採るに至った最大の理由は、東京高裁判決のように通行妨害に対する確定的認識があれば通行妨害目的が認められるとすると、「自分の運転行為によって通行の妨害を来すことが確実にであることを認識していれば、後方からあおられるなどして自らに対する危険が生じこれを避けるためやむなく危険接近行為に及んだ場合であっても本件罪が成立することになり、立法趣旨に沿わない」との批判的判示に表れている。つまり、やむを得ない状況における危険接近行為については、確定的認識があっても本罪の成立が否定されるべきなのだとすると、通行妨害目的要件を置くことで実現しようとした本罪の成立範囲は、確定的認識が存在する範囲と一致しないから、確定的認識の存否で本罪の成立範囲を限界づけることはできない、という問題意識である。このような問題意識から、大阪高裁判決は、通行妨害目的要件に関する捉え方を変えて（つまり排除すべき事例の外し方を変えて）、通行妨害目的要件を、背任罪における図利加害目的と同様に捉える。すなわち、背任罪では、図利加害目的を、本人図利目的があるという一部の事例を同罪の成立範囲から除外するためのものと理解するのと同様に、通行妨害目的要件も、危険

---

(25) 永井敏雄「判解」『最高裁判所判例解説刑事篇（昭和63年度）』（1988年）460頁以下参照。学説でもこのような理解が有力である（例えば、山口厚『刑法各論』（第2版，2010年）326頁以下）。

回避のためやむを得ないような状況により行われた一部の事例を、通行妨害目的がないと評価することで、本罪の成立範囲から除外するためのものだ、という捉え方をする。この判断枠組みでは、確定的認識の存否で処罰が限界づけられることを否定し、通行妨害目的要件を、やむを得ない状況で危険接近行為を行った事例を本罪から除外するための機能を有するものと捉え直すため、結果的には、やむを得ない状況での危険接近行為でなければ、通行妨害の未必的認識の場合でも本罪が成立しうることになる。<sup>(26)</sup>

大阪高裁判決による理解も、積極的意図ないし確定的認識を求める理解も、ともに通行妨害目的要件を本罪の成立範囲を限定するためのものと理

(26) 大阪高裁判決の事案は、通行妨害の積極的意図はなくとも、確定的認識は認めうる事案であったと思われるが、大阪高裁判決の判断枠組みでは、認識が確定的か未必的かは意味を持たないため、認識の程度については同判決で触れられてはいない。大阪高裁判決の主張の力点は、東京高裁判決の示す判断枠組みが通行妨害の積極的意図がなくても本罪成立の余地を認める点は妥当だとしても、本罪の立法趣旨からすれば確定的認識の存否で本罪の成立範囲を限界づけることは妥当ではない、との点に置かれているのだと思われる。なお、大阪高裁判決は、『通行妨害目的』を肯定するためには通行妨害について確定的認識が必要と言い切ってしまうと、嫌がらせ目的で危険接近行為をしたが、通行妨害についての認識は未必的であったという場合、本件罪は成立しないことにな〔る〕』との批判をする。しかし、この点は、東京高裁判決も、通行妨害目的は通行妨害の積極的意図をいうと解されるが、通行の妨害を来すのが確実であることを認識していた場合「も」通行妨害目的が肯定される、としているので、「嫌がらせ目的」、すなわち通行妨害の積極的意図があれば、通行妨害についての認識が未必的であっても本罪の成立を認めるものと思われる（伊藤亮吉「判批」平成29年度重要判例解説（2018年）166頁〔以下、同評釈は、「伊藤・判批」と引用する〕、松宮孝明「判批」新・判例解説 Watch 22号（2018年）178頁〔以下、同評釈は、「松宮・判批」と引用する〕、同『『目的犯』と危険運転致死傷罪における『通行妨害目的』増田豊先生古稀祝賀論文集『市民的自由のための市民的熟議と刑事法』（2018年）341頁以下〔以下、同論文は、「松宮・目的犯」と引用する〕参照）。

解する点では共通しているが、両者は目的要件の機能に関する捉え方が異なる。すなわち、積極的意図ないし確定的認識がある場合に本罪の成立を認める理解は、構成要件該当行為およびその認識という通常の成立要件の充足だけでは本罪は成立しえず、それに加えて、積極的意図ないし確定的認識がある場合にのみ通行妨害目的が認められて本罪が成立すると解する。つまり、それは、通行妨害目的要件を、いわば「足し算の構成」で成立範囲を限定する機能を有するものと捉える理解である。これに対し、大阪高裁判決による理解は、構成要件該当行為およびその認識という通常の成立要件の充足で本罪は成立しうるが、一部の事例については通行妨害目的がないと評価することで、たとえ通常の成立要件を充足している場合でも、その一部の事例を本罪の成立範囲から除外するために機能するものとして通行妨害目的要件を理解するものである。つまり、それは、通行妨害目的要件を、いわば「引き算の構成」で成立範囲を限定する機能を有するものと捉える理解である。

### 3. 各理解のメリットとデメリット

#### (1) 通行妨害の積極的意図に基づく理解のメリットとデメリット

通行妨害目的要件に関する三つの理解は、それぞれに評価されるべき点を有する一方、不十分なところも指摘しうる。

第一に、積極的意図に基づく理解について考察する。例えば、相手方車両の走行に対する反感・仕返し的情感に基づいて、相手方車両に対する割り込み・幅寄せをする事例では、通行妨害の積極的意図が認められ、このような事例において本罪の成立が否定されるべきでないことは明らかである。

しかし、積極的意図がある事例で本罪の成立が認められるべきだとしても、積極的意図がなければ直ちに本罪の成立が否定されるべきであるとは限らない。このとき、積極的意図を、相手方に対し通行の妨害を実現する

強い意思を意味するものと解すると、東京高裁判決あるいは大阪高裁判決の事案のような、当該行為者の行為の意図が相手方の通行の妨害以外の事情に向けられていた事案では、その意味での積極的意図を認めることはできない<sup>(27)</sup>。しかし、基本的に危険な行為であるがゆえに、その危険が現実化しないよう不断の注意義務の履行が求められる自動車の運転において<sup>(28)</sup>、相手方の通行の妨害となることを認識しながら危険接近行為を行うことは、それだけで基本的に悪質かつ危険な行為というべきである。それを前提とすれば、前述の意味での積極的意図がなくても本罪の成立を認めようとする東京高裁判決や大阪高裁判決の態度は、自然なこととすらいいうる。

これに対して、行為者の行為の意図が相手方の通行の妨害に向けられていない事例においても、相手方の通行の妨害になることを十分に認識していれば積極的意図を認めてもよい<sup>(29)</sup>、すなわち、積極的意図の意味を緩めた

(27) 城祐一郎『ケーススタディ危険運転致死傷罪』（2016年）220頁は、「被疑者が逃走を目的として対向車線を走行した場合、幅寄せ等による妨害行為の場合とは異なって、被害者車両である対向車両に対して積極的に進路妨害をしてやろうなどという意図は、一般的には存しない」とする。

(28) 伊藤栄二ほか『刑法の一部を改正する法律』について」法曹時報59巻8号（2007年）38頁は、「自動車運転による事故を防止するためには、基本的に運転者個人の注意力に依存するところが大きいことから、自動車の運転者には、特に重い注意義務が課されているということが出来る」とする。また、古川伸彦「業務上過失・自動車運転過失の加重根拠」『西田典之先生献呈論文集』（2017年）129頁以下は、自動車の運転では、必要な注意を払うことを守らなければ自動車が凶器に変わるから、「片時も注意を怠ってはならない」とする。

(29) 島戸・通行妨害目的（前掲註（20））269頁以下は、通行妨害目的要件の充足に積極的意図の存在を求める判断枠組みを前提に、通行妨害目的の解釈は、認識的要素から広げるのではなく、意思的要素を中心に検討するとして、東京高裁判決や大阪高裁判決の事案についても、「相手方に危険を生じさせることを十分認識していれば、経験則上、特段の事情のない限り妨害目的が推認されるとすることもあり得ないことではないし、結論と

上で、当該事例についても積極的意図の存在を肯定する考え方もあるかもしれない。<sup>(30)</sup> 確かに、相手方の通行の妨害となる認識を持ちながらも危険接近行為を行う以上、そこに行為の意思はあるかもしれない。しかし、通行の妨害を実現する強い意思には及ばない程度の行為の意思にも積極的意図があるとの評価を与えるのだとすれば、どの程度の行為の意思にまで積極的意図を認めることができるのかという評価の問題となり、それは結果的に、そうした評価的要素をめぐる判断の不安定さから、本罪の成立範囲の拡大がもたらされることにもなりかねない（場合によっては、本罪で処罰すべきだと思われる事案に積極的意図が肯定されることにもなりかねない）。しかしそれは、積極的意図を求めることで本罪の成立範囲の絞り込みを行おうとした当初の趣旨に反するものと思われる。積極的意図という概念を介さなくても本罪の成立を基礎づけることができるとする立場からすると、意味を緩めてまで積極的意図の存在に固執することにどれほどの意味があるのか疑問である。<sup>(31)</sup>

このようにして、本理解は、相手方に対する通行妨害の積極的意図があれば本罪の成立は否定されるべきではないという点では適切であるけれども、積極的意図がなくても本罪の成立が認められるべき場合はあるという点でデメリットを有する。

---

して妨害目的を認定することも十分考えられる」とする。

(30) 伊藤亮吉「危険運転致死傷罪における『人又は車の通行を妨害する目的』」岡野光雄先生古稀記念『交通刑事法の現代的課題』（2007年）327頁（以下、同論文は、「伊藤・通行妨害目的」と引用する）は、判例における積極的意図の捉え方に関し、「積極的意図は、行為の動機であることは確かだが、結果実現（相手方の通行妨害）のための強い意思までは求める必要はなく、衝突の危険から回避措置をとらせようとする弱い意的側面で十分であると捉えることになると考えられる」とする。

(31) 内田浩「判批」平成25年度重要判例解説（2014年）173頁も参照。

## （2）通行妨害の確定的認識に基づく理解のメリットとデメリット

第二に、確定的認識に基づく理解について考察する。先の考察に基づけば、本理解が、積極的意図がなくても本罪が成立する余地を認めた点は適切である。しかし、確定的認識の存在に基づいて通行妨害目的を肯定すれば、大阪高裁判決が指摘するように、やむを得ない状況で相手方に危険接近行為をした場合にも、それが相手方の通行の妨害となることの確定的認識がある以上、本罪が成立してしまう。もっとも、こうした指摘に対しては、東京高裁判決も緊急避難として処罰対象から除外できると考えている、との見方もある<sup>(32)</sup>。しかし、やむを得ない状況で危険接近行為に至った場合には本罪を成立させないとの理解は、前述のとおり、法制審議会の部会では通行妨害目的を置いて本罪を目的犯とする提案をした際に示されたものであるが、その際、わざわざ通行妨害目的を置いてそのやむを得ない状況での事例を本罪の成立範囲から外そうとするのであるから、そこでは緊急避難が成立しない事案を含めて想定していたことは明らかである。実際にも、緊急避難の厳格な成立要件からすれば、仮に被害者が死亡していた事案では緊急避難が認められるのが難しい場合もあると思われる（むしろ、目的犯とする提案の趣旨は、そうした事例を緊急避難等により不可罰にしたいのではなく、本罪による重い処罰にはしないという意図にとどまるとすら<sup>(33)</sup>いいうる）。そうだとすると、通行妨害となることの確定的認識がありが

(32) 吉川・前掲註（5）182頁，岡部・前掲註（10）159頁参照。

(33) 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型危険運転致死傷罪の成否」早稲田法学95巻2号（2020年）261頁は、通行妨害の積極的意図を求める見解とその確定的認識で足りるとする見解には結論において大きな相違はないとの見地から、「立案当局が挙げる『何らかの事情でやむなく走行車線を変更し、他の車両の直前に進入した』場合について、通行妨害目的を積極的意図に限定する立場からは、積極的意図が認められないことを理由として処罰範囲から除外され、確定的認識でもよいと

から、やむをえない状況により危険接近行為を行った事例において本罪の成立を否定するためには、通行妨害目的がないと評価することで本罪の成立を否定するのが適切と思われる。<sup>(34)</sup>すなわちこれは、前述の「引き算の構成」で目的要件を理解するものである。このような理解では、目的要件は、特別な意思内容を求めるものではなく、通常の成立要件の充足で当該犯罪が成立しうるとは認めつつも、ただ、一部の事例を当該犯罪の成立範囲から外すための機能を担うものとして捉えられる。目的要件に関するこのような理解は、前述の背任罪以外にも、本法4条に規定される過失運転致死傷アルコール等影響発覚免脱罪の発覚免脱目的について、アルコール等の影響の発覚を免れる目的とは全く別の目的で事故現場から立ち去った事例を発覚免脱罪の成立範囲から除外するためにも採用されているもので

---

する立場からは、確定的認識があることから通行妨害目的は認められるが緊急避難が認められる限りで不処罰になるとされており、いずれの立場からでも不処罰という帰結が導かれている」との見方を示す。しかし、緊急避難が認められる場合には不処罰になるのだとしても、少なくとも積極的意図がないとしてやむを得ない状況での危険接近行為に本罪の成立を否定する見解は、本罪による処罰を差し控えるにとどまり、過失運転致死傷罪による処罰の可能性は残していると思われるから、不処罰（不可罰）とするわけではない。だとすると、本事例に関する両見解の相違は大きいものといわざるをえない。

- (34) やむを得ない状況で危険接近行為を行ったものとして通行妨害目的が否定されるのかどうかの判断は、違法性の問題ではないから、害の均衡は求められないと思われる。この点、東京高裁判決の匿名解説（判タ1395号369頁）は、『相手の自由かつ安全な通行の妨害を来すのが確実であることを認識している』ことのほか、『他に安全な運転が可能であるのに、あえて当該危険な運転に及んだ』ことが必要であるという解釈を付加した方が、『目的』の文言により適合するといえたかもしれない」として、他の安全な運転が可能ではなかった場合に本罪の成立を否定する理解を示すが、そこでも、そうした補充性の観点のみが示され、害の均衡については触れられていない。

<sup>(35)</sup>あるから、理論上も直ちに否定されるべきものでもない。

このようにして、本理解は、積極的意図がなくても本罪が成立する余地を認めた点では適切であるものの、通行妨害の確定的認識を持ちつつ、やむを得ない状況で危険接近行為を行った事例について本罪の不成立を導くことができない点でデメリットを有している。

(3)「引き算の構成」で、やむを得ない状況での危険接近行為を本罪の成立範囲から除外する理解のメリットとデメリット

第三に、「引き算の構成」で、やむを得ない状況での危険接近行為については本罪の成立範囲から除外する理解を考察する。本理解は、確定的認識の存否では本罪の成立範囲を適切に限界つけることはできないという正当な問題意識に基づいて、通行妨害目的を「引き算の構成」で理解することにより、積極的意図がない事例での本罪の成立可能性を認めるとともに、確定的認識がありつつも、やむを得ない状況で危険接近行為を行った事例を本罪の成立範囲から除外することに成功している点で妥当である。

しかし、通行妨害目的要件を置くことで、本罪の成立範囲から除外しようとした事例は、やむを得ない状況での危険接近行為だけではない。立法

---

(35) 保坂和人「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について」警察学論集67巻3号（2014年）61頁以下、高井良浩「『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』について」刑事法ジャーナル41号（2014年）39頁参照。例えば、自宅で飲酒をしていた際に子供が急病となったため病院に連れていくために自動車を運転し、病院に向かう途中で事故を起こしたが、まずは子供を病院に連れていくために病院に行き、子供の無事が確認できた後に最寄りの警察署に出頭した場合には、発覚免脱目的と欠くとされる（保坂・同62頁参照）。発覚免脱目的については、松尾誠紀「過失運転致死傷アルコール等影響発覚免脱罪の罪質とその要件解釈」法と政治68巻3号（2017年）22頁以下、同「判批」判例時報2436号（2020年）153頁も参照。

時の解説ではもう一つの事例が示されている。それは、交差点で直進車両の前を横切って右折する際に、場合によっては当該車両に急ブレーキを踏ませることになるかもしれないと考えていた事例<sup>(36)</sup>、すなわち、相手方への通行妨害の認識が未必的なものとどまっていた事例である。通行妨害の未必的認識にとどまる事例を本罪の成立範囲から外すべきであるとするこ  
とへの支持は、学説で、確定的認識がある場合にまで本罪の成立を認めるべきであるとする見解が有力であることに表れている<sup>(37)</sup>。

2001年の危険運転致死傷罪の立法当時、現在の本法2条1号から3号の類型（アルコール等影響運転・制御困難高速度運転・未熟運転の類型）は、運転者の意思によっては的確に自車の進行を制御することが困難な状態の下で自動車を走行させる行為と捉えられ、これに対し、4号および5号の類型（妨害運転・赤色信号無視運転の類型）は、運転者による自動車の進行の制御自体には特段の支障はないが、特定の相手方との関係で、又は特定の場所において、重大な死傷事故を発生させる高度の危険性を有する運転行為の類型と捉えられていた<sup>(38)</sup>。すなわち、本法1号から3号の類型では、運転の制御困難性ゆえに、所定の客観的行為自体でその悪質かつ危険な運転行為を特定することができるけれども、4号および5号の類型は、所定の客観的行為自体では処罰すべき範囲を適切に画することができず、それゆえに、4号では目的犯の形式が、5号では赤色信号を

---

(36) 井上ほか・前掲註(3)72頁参照。

(37) 武藤雅光「判批」研修789号(2014年)21頁、煙山明「判批」警察公論69巻6号(2014年)92頁、吉川・前掲註(5)179頁、内田・前掲註(31)172頁以下、岡部・前掲註(10)158頁以下、城・前掲註(27)225頁、伊藤・判批(前掲註(26))165頁以下、松宮・判批(前掲註(26))177頁以下、松宮・目的犯(前掲註(26))354頁以下参照。しかし、確定的認識の存否で本罪の成立範囲を限界つけることの問題性は前述のとおり。

(38) 井上ほか・前掲註(3)65頁参照。

「殊更に無視し」との文言が採用されることになったのだと思われる。つまりこのことは、本罪の危険接近行為の中に、必ずしも本罪による重い処罰に適さないものが含まれていることを意味する。

危険運転致死傷罪は、過失運転致死傷罪にあてはまる行為類型の中から、悪質かつ危険な運転行為の認識があるものを取り出して重い処罰を与えたものとされるが、<sup>(39)</sup> こうした構造に基づけば、危険接近行為の中には、その悪質・危険性の程度において過失運転致死傷罪による処罰で足りるものが含まれていると解することができる。それが、通行妨害の未必的認識に基づく危険接近行為の場合である。すなわち、通行妨害の未必的認識には、相手方への通行妨害になるかもしれないという認識を含む一方、その認識の中には、通行妨害にならない可能性への認識も含まれている。しかし、実際には、通行妨害が生じ、結果的に人を死傷させた以上、そこには行為の時点での判断の甘さが認められる。本罪が、積極的意図があるような比較的高度の悪質・危険な危険接近行為の処罰を想定していたのだとすれば、この判断の甘さに認められる過失的要素に鑑みて、未必的認識に基づく事例については、本罪による重い処罰の範囲から除外し、過失運転致死傷罪による処罰で足りると解したとしても、それほど不当なこととは思われない。

このようにして、本理解は、通行妨害目的を「引き算の構成」により理解することで、積極的意図がない事例での本罪の成立可能性を認めるとともに、確定的認識がありつつも、やむを得ない状況での危険接近行為を本罪の成立範囲から除外した点では適切である。しかし、通行妨害の未必的認識に基づく場合をも除外すべきであるとすると、その除外すべき範囲が不十分である点でデメリットを有する。

(39) 井上ほか・前掲註(3) 36頁参照。古川・危険運転致死傷罪（前掲註(3)）276頁以下も参照。

#### 4. 本罪の成立範囲と通行妨害目的要件の捉え方の整理

以上の考察に従えば、実現が求められる本罪の成立範囲は、次のように整理できる。

- ①積極的意図がある場合は必ず本罪の成立範囲に含めたい。
- ②他方で積極的意図がない場合も本罪の成立範囲に含めたい。
- ③やむを得ない状況での危険接近行為は本罪の成立範囲から外したい。
- ④そのため確定的認識の存否で本罪の成立範囲は限界づけられない。
- ⑤しかし未必的認識に基づく場合も本罪の成立範囲から外したい。

このような本罪の成立範囲を実現するためには、通行妨害目的要件を、一部の事例を本罪の成立範囲から除外する機能を持つものと理解すること、すなわち「引き算の構成」で理解するのが有効である。特に、③やむを得ない状況での危険接近行為を本罪の成立範囲から外すためには、「引き算の構成」を採る必要がある。なぜなら、確定的認識に基づく理解を採ると、③の事例を本罪の成立範囲から外せないのは前述のとおりであるし、他方で、積極的意図の不存在が必ずしも本罪の不成立を意味しないのだとすると、③の事例で積極的意図を否定したとしても直ちに本罪の不成立を導くことはできないからである。

また、「引き算の構成」を採ること自体の妥当性もある。というのも、自動車の運転は、基本的に危険な行為であるがゆえに、その際には不断の注意義務の履行が求められることに鑑みれば、人の死傷結果を惹き起こす可能性を高める、故意の危険接近行為自体が悪質かつ危険な行為といえるため、基本的には危険接近行為それ自体で処罰は根拠づけられているはずである。<sup>(40)</sup> その意味で、危険接近行為とその認識に加えて、積極的意図ある

いは確定的認識がある場合に初めて本罪の処罰根拠が基礎づけられるわけではない。むしろ、このとき、通行妨害目的要件は、未必的認識に基づく危険接近行為の事例について、通行妨害目的がないとの評価を与えることで、本罪の成立範囲から除外し、本罪から過失運転致死傷罪による処罰へと誘導するために機能していると見ることができる。

このようにして、通行妨害目的要件は、「引き算の構成」に基づき、やむを得ない状況での危険接近行為と、未必的認識に基づく危険接近行為の事例を本罪の成立範囲から除外するために機能するものとして捉えられる。そして、本理解において本罪の成否に関わる要素は、次のように位置づけることができる。

- ①絶対的肯定要素：通行妨害の積極的意図。
- ②相対的否定要素：通行妨害の未必的認識。
- ③絶対的否定要素：やむを得ない状況。

各要素について補足すると、第一に、通行妨害の積極的意図は絶対的肯定要素と位置づけられるが、それは、前述のとおり、積極的意図があることで処罰根拠が基礎づけられるとするものではなく、単に積極的意図がある場合には本罪の成立範囲から外されることはないという意味にすぎない。<sup>(41)</sup>第二に、通行妨害の未必的認識を相対的否定要素と位置つけたのは、

---

(40) 曾根威彦「交通犯罪に関する刑法改正の問題点」同『現代社会と刑法』(2013年)244頁は、通行妨害目的要件の解釈として、「本罪の実行行為を『妨害の危険のある』接近行為に限定したうえで、主観的要件としてはその認識で足りる」と解し、「妨害結果に至る客観的危険性があり、かつ、その事実を認識しているのであれば、緊急避難等に当たらない限り、たとい行為者に積極的な妨害目的が認められないとしても、そのような危険な接近行為は法的に許されないというべき」であるとする。

未必的認識であっても積極的意図があれば本罪の成立が認められるべきと思われるからである。危険接近行為に該当する行為のうち、過失運転致死傷罪による処罰で足りるとされるのは、危険接近行為が積極的意図なく未必的な認識により行われた場合に限られる（単純な未必的認識に基づく事例）。第三に、やむを得ない状況で危険接近行為を行った場合には本罪の成立が否定されることから、やむを得ない状況は絶対的否定要素と位置づけられるが、この絶対的否定要素と、絶対的肯定要素である通行妨害の積極的意図が一つの事例で重なって存在する状況にはならないと思われる。というのも、積極的意図は、事例状況として、割込み・幅寄せの必要のない状況で割込み・幅寄せを行うことが前提になると思われるが、これに対し、絶対的否定要素であるやむを得ない状況は、危険接近行為を行う必要性に基づくものであるからである。

通行妨害目的要件を、このように「引き算の構成」で捉えることのメリットは、やむを得ない状況での危険接近行為を本罪の成立範囲から除外することができる点にあるが、それだけではない。「引き算の構成」を採用することで、本罪の成立範囲を積極的に根拠づけることができるようになるのである。というのも、学説では、積極的意図ないし確定的認識がある範囲にまで本罪の成立を認める見解が有力であるけれども、必ずしもそれらの見解で、積極的意図ないし確定的認識があるからこそ本罪の成立が認められるとする根拠が十分に基礎づけられているわけではない。これに対し、<sup>(42)</sup>

---

(41) 大阪高裁判決も、「人又は車の自由かつ安全な通行を妨げることを積極的に意図して行う危険接近行為が極めて危険かつ悪質な運転行為であることはいうまでもない」としている。

(42) 伊藤・判批（前掲註（26））166頁は、通行妨害目的は「処罰の限界づけの役割を果たすことが期待されているものといえ、そうだとすると、妨害の認識認容では足りず、より強度の意思内容（積極的意図、確定的認識）を要求することで、処罰範囲の限定を図ることも可能である」とするにと

通行妨害目的要件を「引き算の構成」に基づき、単純な未必的認識に基づく事例を本罪の成立範囲から除外するために機能するものと捉えれば、積極的意図ないし確定的認識の存在によって形作られた本罪の成立範囲というものは、積極的意図ないし確定的認識があること自体により基礎づけられたものではなく、単純な未必的認識の事例ではないという事実の範囲によって基礎づけられたものであるといえる。例えば、実際の事実認定に際して、確定的認識の存在により本罪の成立が認められる場合もあるかもし

どまる。他方、伊藤・通行妨害目的（前掲註（30））328頁は、「妨害運転致死傷罪は、数多の道交法違反ないしは暴行類似の危険運転の中から、相手方の運転を妨害しようとする行為者自身の一定の方向性により危険運転行為を処罰するものであるから、妨害目的があることで可罰性が備えられる、すなわち犯罪類型が構成されるものといえる。そうすると、妨害運転致死傷罪は……目的により犯罪類型が特徴づけられる類型に属し、目的は相手方の進行を妨害する意図が必要ということになる」とする。しかし、危険接近行為自体が通行妨害の性質を伴うから（伊藤・同328頁も、「妨害結果の発生は危険運転行為を通じて実現される」とする）、それとは別に目的要件によって行為の妨害性を特徴づける必要はないと思われる。

また、松宮・目的犯（前掲註（26））347頁以下は、目的犯を分類し、本罪の通行妨害目的は、後の行為を目的とするもの（短縮された結合犯）ではなく、後の結果を目的とするもの（切り落とされた結果犯）でもなく、純粹な行為の動機・心情要素でもなく、危険接近行為に「人又は車の通行を妨害する」という意味を付与する要素であるから、本罪は傾向犯に属するものであるとした上で、傾向犯では、行為者に「意図」または「意図と同視できる確定的認識」としての目的が必要であるから、通行妨害目的についても未必的認識では足りないとする。しかし、爆発物取締罰則1条にいう「治安ヲ妨ケ又ハ人ノ身体財産ヲ害セントスルノ目的」（治安妨害・加害目的）が、「爆発物」の「使用」という（違法ではない行為をも含む）幅広い行為の範囲のうち、治安妨害・加害目的を有する場合に限って同罪の成立を認めるために機能する目的要件であるがために、仮にそれが傾向犯に位置づけられたとしても（松宮・同352頁以下参照）、同罪の場合と、危険接近行為をすれば通常、人又は車の通行を妨害することとなる本罪の場合を同じに解する必然性はないように思われる。

れないが、しかし、そこで本罪の成立を根拠づけたのは、確定的認識の存在自体ではない。通行妨害目的要件が、単純な未必的認識に基づく事例を本罪の成立範囲から除外するために機能するものなのだとすれば、そこでは、未必的認識ではないということにこそ意味があるのであって、確定的認識は未必的認識ではないことの反射的な結果にすぎない。このようにして、「引き算の構成」を採ることで、本罪の成立範囲を積極的に根拠づけることができるのである。<sup>(43)</sup>

---

(43) 内田・前掲註(31) 173頁は、「危険運転致死傷罪の核心(加重処罰根拠)は当該運転行為に死傷結果発生の高度な危険が典型的に存在(し、それが死傷結果に実現)することにある点からすれば、本条項〔刑法の旧208条の2第2項前段〕の『目的』=積極的意図を理解するにあたって、上記危険性の『未必的認識を超える認識』のほかに、『意思の側面』を重視することにどれほどの意義がある……のかは、今後の検討課題であろう」と指摘し、また、武藤・前掲註(37) 21頁も、通行妨害目的は、危険接近行為に該当するものうち、「通行中の人又は車に著しく接近することにつき未必的な認識、認容があるにとどまる場合を危険運転致死傷罪の処罰の対象から外〔す〕」ためにあるとする(煙山・前掲註(37) 92頁、城・前掲註(27) 225頁も同旨)。さらに、松本・前掲註(33) 262頁は、「自動車の運転行為から死傷結果が生じた場合の処罰を考えるにあたって重要なのは、……日常的な運転行為から死傷結果が生じた場合をいかに処罰対象から除外するかであ〔る〕」との見地から、大阪高裁判決のように「未必的な認識・認容で足りるとすれば、こうした日常的な運転行為についても妨害運転目的が肯定され、死傷結果が生じた場合には妨害運転致死傷罪の成立が認められるおそれがある。そうした日常的な運転行為から死傷結果が生じた場合を処罰対象から除外し、適切な処罰範囲を確保するためには、通行妨害目的の内容として通行妨害に関する積極的意図ないし確定的認識を必要とすべきである」とする。これらの見解も、積極的意図ないし確定的認識がある場合が特別なのではなく、未必的認識による事例を本罪の成立範囲から外すために、(単純な未必的認識に基づく事例ではないという意味で)積極的意図ないし確定的認識が求められるにすぎないとする点では、本稿の理解と同じ方向性を有するものといえる。

Bezüglich der Voraussetzungen, hinsichtlich der Absicht, im Sinne des § 2 Nr. 4 des „Gesetzes betreffend die Bestrafung von Handlungen, durch welche, mittels der Führung eines Fahrzeuges, eine Körperverletzung oder der Tod eines Menschen verursacht wird u.a.“

### Motonori MATSUO

In Japan gibt es eine Vorschrift, welche als „Gesetz betreffend die Bestrafung von Handlungen, durch welche, mittels der Führung eines Fahrzeuges, eine Körperverletzung oder der Tod eines Menschen verursacht wird u.a.“ bezeichnet wird.

Dem § 2 Nr. 4 nach wird als Täter bestraft, wer: während der Führung eines Fahrzeugs, sich mit einer Geschwindigkeit, die eine erhebliche Gefahr für den allgemeinen Straßenverkehr herbeizuführen geeignet ist, in der Absicht andere Verkehrsteilnehmer zu behindern,

- a) das eigene Fahrzeug unmittelbar vor das andere fahrende Fahrzeug positioniert oder
- b) sich den anderen, in Bewegung befindlichen, Verkehrsteilnehmer ziemlich nähert.

In dem vorliegenden Beitrag geht es um die Absichtsvoraussetzungen des § 2 Nr. 4 und die daraus folgenden Beschränkungen des Strafrahmens.