

危険運転致死傷罪の共同正犯に関する一考察

伊藤嘉亮

早稲田大学先端社会科学研究所

アブストラクト：最決平成30年10月23日（砂川市事件）の被告人をめぐっては、危険運転致死傷罪の共同正犯を認めることで大方の見方は一致している。しかし、本件とは異なり、被告人らの危険運転が場所的または時間的に離れている場合であっても実行共同正犯を成立させる余地があるかは分からない。また、危険運転致死傷罪がその性質ゆえに共謀共同正犯の成立をおよそ排除しているのかも未だに判然としない。砂川市事件は、その原審および原々審において、道交法72条1項の救護・報告義務違反についても重要な問題提起をしている。すなわち、本件の被告人は、危険運転致死傷罪の共同正犯であることを理由に救護・報告義務違反にも問われているが、その理論的根拠を示しておく必要があるのである。以上のようにより、危険運転致死傷罪の共同正犯をめぐって検討すべき課題は、その多くが未解決のままになっている。本稿は、そうした課題のいくつかに取り組み、事故関与者の責任の範囲を明示しようと試みるものである。

The Liability of a Co-principal in Offense of Dangerous Driving Causing Death and Injury

Yoshisuke ITO

Institute for Advanced Social Sciences, Waseda University

Abstract: In the Sunakawa City Case (the decision of the Supreme Court on October 23, 2018), the accused was found to be undoubtedly criminally liable as a co-principal for the offense of dangerous driving causing death and injury. However, it is unclear whether an accused person can be liable as a co-principal if he/she committed the offense of dangerous driving together with his/her accomplice, at different places or at different times. It is also unclear whether an accused, who participated only by collusion, is liable as a co-principal for this crime. The court of the prior instance poses another problem concerning the breach of obligation to aid the injured person and report the incident to a police officer (Art. 72 para. 1 Road Traffic Act). Therefore, it is essential to explain why the accused in the Sunakawa City Case should be held liable for the breach of the obligation provided for under the Road Traffic Act due to the fact that he/she is liable as a co-principal for the offense of dangerous driving causing death and injury. As stated above, there are still a number of issues that need to be resolved. This paper explores the extent of the criminal responsibility of a person who is an accomplice to a traffic accident causing death or injury.

1. はじめに

(1) 危険運転致死傷罪の共犯責任

交通事故は、かつてはもっぱら過失犯として処理されてきた。過失犯の場合、共同正犯は限定的に認められるに過ぎず、狭義の共犯はおよそ成立し得ないと解されてきたため、事故を自ら起こした運転者のみが処罰され、他方で、事故を起こした車両の同乗者や併走車の運転者など（以下、「事故関与者」）が共同正犯または幫助犯として処罰されることはなかった⁽¹⁾。しかし、結果的加重犯と類似の構造⁽²⁾を有する危険運転致死傷罪（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（以下、「自動車運転死傷行為処罰法」）2条、3条）が導入されてからは、事故関与者を（広義の）共犯として処罰することも可能となり、実際に共犯責任が問われた裁判例も見受けられるようになってきている⁽³⁾。

もっとも、事故関与者の共犯責任は、危険運転致死傷罪の導入によって意識され始めたものであって、その根拠および限界は明らかになっていない⁽⁴⁾。そうした状況の中、最決平成30年10月23日刑集72巻5号471頁（砂川市事件）は、被告人XとYがそれぞれの車両の速度を競うように高速度で走行し、対面信号機が赤色を表示していた本件交差点に両車両を進入させ、Aが運転する車両（B、C、D、E同乗）にY車両が衝突し、車外に放出されたCをX車両がれき跨して引きずるなどしてA、B、C、Dを死亡させたほか、Eに重傷を負わせた事案について、「被告人とYは、互いに、相手が本件交差点において赤色信号を殊更に無視する意思であることを認識しながら、相手の運転行為にも触発され、速度を競うように高速度のまま本件交差点を通過する意図の下に赤色信号を殊更に無視する意思を強め合い、時速100kmを上回る高速度で一体となって自車を本件交差点に進入させたといえる。〔原文改行〕以上の事実関係によれば、被告人とYは、赤色信号を殊更に無視し、かつ、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意思を暗黙に相通じた上、共同して危険運転行為を行ったものといえるから、被告人には、Y車による死傷の結果も含め、法2条5号の危険運転致死傷罪の共同正犯が成立するというべきである」とした。以下では、砂川市事件を素材に、事故関与者の罪責を分析していくことにする。

(1) 自動車運転過失の主体が運転者に限定されることについては、古川伸彦「業務上過失・自動車運転過失の加重根拠」山口厚ほか編『西田典之先生献呈論文集』（有斐閣、2017年）130頁以下参照。

(2) 例えば、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」曹時54巻4号（2002年）55頁などを参照。結果的加重犯としての性格を否定するものとして、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」高橋則夫ほか編『刑事法学の未来（長井圓先生古稀記念）』（信山社、2017年）267頁以下。

(3) 例えば、名古屋地判平成22年1月7日判例秘書L06550015（共同正犯）、最決平成25年4月15日刑集67巻4号437頁（幫助犯）、静岡地判平成26年1月9日LEX/DB25502757（幫助犯）、福岡地判平成27年2月13日LEX/DB25506029（幫助犯）、長野地判平成28年6月13日LEX/DB25543347（幫助犯）、最決平成30年10月23日刑集72巻5号471頁（共同正犯）など。

(4) 例えば、古川伸彦「危険運転致死傷罪およびいわゆる準危険運転致死傷罪について」名法274号（2017年）44頁以下参照。

(2) 考察の前提：実行共同正犯と共謀共同正犯の区別

砂川市事件の被告人Xに共同正犯が成立するとしても、その基礎づけ方には争いがある。一方で、Xは「実行行為を分担したのではなく、共謀により加担した者と位置づけられる」と解する場合、共謀共同正犯の成否を問うことになる⁽⁵⁾。他方で、Xの危険運転を実行行為（の一部）と解するのであれば、本件は、実行共同正犯と捉える余地もあることになる⁽⁶⁾。実行共同正犯と共謀共同正犯を区別することに対しては批判⁽⁷⁾もあるが、たとえ成立要件としては異ならないとしても、その成否を考える上で着目すべき間接事実やその意味には自ずと違いが生じるのではないだろうか⁽⁸⁾。砂川市事件を共謀共同正犯の事案とすることには疑問を示しつつも、実行共同正犯としてならその成立を認めうとの指摘もあるように⁽⁹⁾、両者の区別は、共同正犯の成否を考える上でも重要な視点になるはずである⁽¹⁰⁾。

そこで、以下では、実行共同正犯と共謀共同正犯の区別を前提にした上で、それぞれの成立範囲を探ることにする。第一に、交通事犯としての特殊性を踏まえながら、実行共同正犯の限界を分析する（下記2.）。第二に、自手犯としての性格を検討した上で、本罪における共謀共同正犯の成否を検討する（下記3.）。最後に、補論として、砂川市事件の原審（札幌高判平成29年4月14日刑集72巻5号545頁参照）および原々審（札幌地判平成28年11月10日刑集72巻5号528頁参照）で検討されていた道路交通法（以下、「道交法」）の救護・報告義務違反にも言及する。ここでは、危険運転致死傷罪の共犯責任と救護・報告義務違反との関係が検討課題になる（下記4.）。

2. 実行共同正犯

(1) 問題の所在

砂川市事件において、被告人らは、同一の交差点に相前後して進入しており、それぞれの危険運転が「一体」と評価できるほどに場所的にも時間的にも接着していた。本件を実行共同正犯として捉えられる理由はここにある⁽¹¹⁾。

(5) 匿名解説・判時2373号（2018年）106頁。

(6) 伊藤嘉亮「判批」法時91巻9号（2019年）178頁参照。

(7) 例えば、小林憲太郎「危険運転致死傷罪の共同正犯」研修855号（2019年）10頁以下。

(8) 樋口亮介「実行共同正犯」酒巻匡ほか編『井上正仁先生古稀祝賀論文集』（有斐閣、2019年）141頁以下参照。

(9) 例えば、伊藤・前掲注6）178頁以下、久禮博一「判解」曹時72巻8号（2020年）182頁以下。豊田兼彦「危険運転致死傷罪と共同正犯」刑ジャ60号（2019年）19頁以下、同「共同正犯の構造の再検討」佐伯仁志ほか編『刑事法の理論と実務②』（成文堂、2020年）96頁、水落伸介「判批」新報126巻9＝10号（2020年）189頁以下も参照。

(10) 菊池則明「危険運転致死傷罪における実行共同正犯と共謀共同正犯——平成30年最高裁決定を巡って——」佐伯仁志ほか編『刑事法の理論と実務②』（成文堂、2020年）75頁は、公判前整理手続における争点整理にも資するとする。

(11) 久禮・前掲注9）183頁以下参照。これに対して、「一般論として実行共同正犯に関して『一体性』のような新たな『成立要件』を要求したものとまで解するのは明らかに行き過ぎである」とするものとして、照沼亮

それでは、危険運転の一体性、ひいては実行共同正犯の成立は、如何なる場合に肯定または否定されるのだろうか。例えば、〔事例1〕Xが甲通りを、Yが甲通りに並行する乙通りを走行して競争したところ、Yが乙通りの交差点で衝突事故を起こしAを死亡させた場合、または〔事例2〕XとYはタイムトライアル形式で競うことにし、Xが先に走行し、その15分後に走行したYが交差点で衝突事故を起こしAを死亡させた場合、それぞれの危険運転の間には場所的または時間的な隔りがある。それにもかかわらず、実行共同正犯を認めうるだけの「一体性」を見出すことはできるだろうか。また、〔事例3〕Xが交差点に進入する直前で警察車両に妨害されて急ブレーキをかけたため、Yのみが交差点に進入し、衝突事故によってAを死亡させた場合、Xは、赤色信号殊更無視による危険運転致死罪の実行行為には及んでいない。こうした場合に実行共同正犯を成立させる余地はあるだろうか⁽¹²⁾。

(2) 時間的・場所的接着性の限界

(i) 危険運転致死傷罪における実行共同正犯

まず、実行共同正犯の特徴を確認しておく。例えば、XとYが意思連絡の下、Aに向かって同時にけん銃を発砲し、Yの撃った銃弾のみがAに命中してAを殺害した場合、実行共同正犯が成立すると解される（いわゆる付加的共同正犯）。このように、実行共同正犯を成立させるには、それぞれの実行行為が同一の対象に向けられていなければならない。

次に、危険運転致死傷罪における実行行為の特徴を確認しておく。通説によると、危険運転致死傷罪は、人の生命・身体を一次的な保護法益としつつ、道路交通の安全を副次的な保護法益としている⁽¹³⁾。したがって、本罪の実行行為というためには、致死傷結果が生じた具体的な被害者（個人的法益）およびその他の交通関与者ら（社会的法益）との関係において規範的障害を介さない危険を創出しておく必要がある。

以上の点を併せ考えると、危険運転致死傷罪の実行共同正犯が成立するには、それぞれの危険運転によって危殆化される具体的な被害者およびその他の交通関与者が同一でなければならないことになろう。砂川市事件のXの場合、被害車両と衝突こそしなかったが、そのすぐ近くを通過したことから、直接的にはYが死傷させたA、B、D、Eとの関係でも実行行為性を認めうる。また、XとYが

介「近年の共同正犯論とその問題点」佐伯仁志ほか編『刑事法の理論と実務②』（成文堂、2020年）109頁。

(12) こうした問題提起として、伊藤・前掲注6）180頁、菊池・前掲10）76頁以下、豊田・前掲注9）刑ジャ60号21頁、水落・前掲注9）191頁。

(13) 例えば、井上ほか・前掲注2）56頁、佐伯仁志「交通犯罪に関する刑法改正」法教258号（2002年）72頁、曾根威彦『現代社会と刑法』（成文堂、2013年）234頁、井田良「危険運転致死傷罪の立法論的・解釈論的検討」法時75巻2号（2003年）33頁、本庄武「危険運転致死傷罪における危険概念」交通法科学研究会『危険運転致死傷罪の総合的研究——重罪化立法の検証』（日本評論社、2005年）109頁以下、星周一郎「危険運転致死傷罪の実行行為性判断に関する一考察」信法9号（2007年）109頁、嘉門優『法益論』（成文堂、2019年）141頁。他方で、個人的法益に限定する立場として、例えば、岡野光雄「『危険運転致死傷罪』に関する一考察」研修648号（2002年）5頁以下、小島透「危険運転致死傷罪の構造とその問題」岡山理科大学紀要38号（2002年）45頁。

危殆化したその他の交通関与者についても重なり合いが認められる。それゆえに、実行共同正犯が成立するのである。

(ii) 〔事例1〕および〔事例2〕の検討

以上の考察を前提に、〔事例1〕および〔事例2〕を検討する。

〔事例1〕の場合、Y車両が危険に晒したAおよびその他の交通関与者らについて、彼らが当該時刻に(X車両が走行した)甲通りを利用していただ可能性を問うことになる。その可能性を肯定できるのであれば、それぞれの危険運転が危殆化する客体に重なり合いが認められるので、実行共同正犯は成立するだろう。他方で、甲通りの利用をおよそ観念できないほどに甲通りと乙通りが離れているのであれば、XとYが共通の客体を危殆化したとはいえなくなるため、実行共同正犯は否定される。

〔事例2〕の場合、Xの危険運転によって危殆化された交通関与者らが、Y車両が創出する危険の範囲内に留まっていたかを問うことになる。この点、交通関与者らも車両や徒歩で移動し続けるから、X車両が交差点で危険に晒した者らは、たとえ徒歩での移動(時速約4km)だったとしても、Y車両がその交差点に到達する頃には既に約1kmは移動していると推測できる。そうすると、当該交差点でY車両が創出した危険は、Xの危険運転によって危殆化された交通関与者らには及んでいないことになる。したがって、〔事例2〕のXに実行共同正犯は成立しない。他方で、もしXとYが数十秒程度の間隔で走行したのであれば、実行共同正犯を認める余地はあろう。

(3) 実行行為の拡張の限界

(i) 現実基準アプローチと計画基準アプローチ

〔事例3〕のXは、危険運転致死傷罪の実行行為を行う予定ではあったが、実際には行っていない。こうした事例において共同正犯の成否を考えるにあたっては、まず、Xの如何なる役割を基準に据えるべきかを明らかにしておく必要がある。ここでは、現実には遂行した役割に着目し、「赤色信号を殊更に無視して危険運転を遂行するべく走行したが、交差点の手前で停止したこと」をXの役割として考える立場(現実基準アプローチ)と、計画上遂行する予定であった役割に着目し、「赤色信号を殊更に無視して危険運転を遂行する(はずだった)こと」をXの役割として考える立場(計画基準アプローチ)がありうる⁽¹⁴⁾。

共同正犯としての罪責を現実に生じた犯罪事実との関係で考えるのであれば、現実基準アプローチが妥当であるといえる⁽¹⁵⁾。また、裁判例には、「被告人は、実行行為に出るべき決意を抱いて共謀に加わり、そのために活動中、はからずも官憲に逮捕されたため、実行行為に参加できなかつたとどまるものであつて、あたかも、実行行為に出るべく犯行予定現場に赴く途中、交通事故のため参加でき

(14) 現実基準アプローチと計画基準アプローチについては、伊藤嘉亮「特殊詐欺における承継的共同正犯と共謀の射程」法時91巻11号(2019年)70頁以下も参照。

(15) 伊藤嘉亮「共同正犯における未遂」高橋則夫ほか編『曾根威彦先生・田口守一先生古稀祝賀論文集〔上巻〕』(成文堂, 2014年)867頁以下参照。

なくなり、あるいは到着が遅延して、その時には犯行が終了してしまっていたような場合と同様、共謀共同正犯としての責を負うべきことは勿論である⁽¹⁶⁾とするものがあるが、現実基準アプローチに親和的であるといえる。

計画基準アプローチの立場からは、〔事例3〕のXを実行共同正犯として扱うことに問題はない。これに対して、現実基準アプローチにおいては、〔事例3〕のXは実行行為以外の役割でもって本件犯行に関与したわけだから、一見したところ、実行共同正犯を認めるのは難しいようにも思われる。しかし、一般に、実行共同正犯の範囲が実行行為そのものの担当に限定されていない点には注意を要する。

(ii) 共同実行の範囲

例えば、XがAを背後から羽交い絞めにし、YがAをナイフで刺殺した場合、Xの行為は——単独犯として見れば——殺人罪の実行行為ではない。しかし、それにもかかわらず、共謀共同正犯をおよそ認めない立場⁽¹⁷⁾からも、Xに共同正犯の成立を認めることに異論はないはずである⁽¹⁸⁾。つまり、実行共同正犯における「『実行』(共同実行)は、必ずしも単独正犯における実行(単独実行)と同じでなければならない、というものではなく、「各自の行為を全体としてみても犯罪の実行と評価できるかどうかの問題なのであって、単独正犯と異なり各自の行為がそれ自体独立して実行行為性を備えている必要はない」⁽¹⁹⁾のである。

それでは、如何なる行為であれば共同実行と評価しうるのであろうか。必ずしも明らかではないが、以下の二つが重要な視点になると思われる。第一に、共謀共同正犯が直接実行者(規範的障害)を介した間接的な危険創出であるのに対して、実行共同正犯の場合は、それぞれの行為が規範的障害を介さずに危険を創出している必要がある⁽²⁰⁾。第二に、正犯としての処罰を基礎づける以上、実行行為に対する禁圧と同程度の禁圧が当該行為に向けられる必要がある⁽²¹⁾。実行行為そのものではなかったとしても、以上の条件を充たすのであれば、共同実行を認めてよいだろう。

(16) 東京高判昭和55年6月10日刑集37巻10号1712頁。

(17) 例えば、山中敬一『刑法総論〔第3版〕』(成文堂、2015年)936頁以下、曾根威彦『刑法原論』(成文堂、2016年)578頁以下、浅田和茂『刑法総論〔第2版〕』(成文堂、2019年)431頁以下。

(18) 例えば、山中・前掲注17)936頁。「被告人は、その後方から、殺害実行者がAを跳ね殺す目的で車を運転して迫ってきていることを認識しながら、そのような逃げ場のない高速道路上にAを降車させ、そのまま被告人車両を運転して立ち去ってAを放置したのであり、その結果、Aは、まもなく本件犯行車両に跳ね殺されたものである。このような被告人の行為は、いわば、凶器でもって殺されそうになっている者に対し、その後ろから羽交い絞めにするなどして身動きできない状態に陥らせ、その殺害を遂行せしめたのと実質的に何ら変わるところがないというべきである。そうすると、被告人が本件殺人現場にAを降車させて放置した行為は、Aをまさに絶体絶命の状況に陥れた行為にほかならず、殺人の実行行為の重要部分を分担したことは明らかであって、被告人は、本件殺人を共同して実行したものと認められる」として、実行共同正犯の成立を認めた甲府地判平成14年12月5日LEX/DB28085268も参照。

(19) 曾根・前掲注17)570頁。

(20) 樋口・前掲注8)161頁以下が挙げる「被害者領域への介入」も、これと同趣旨であると思われる。

(21) 伊藤嘉亮「共同正犯における『重要な役割』に関する一考察(3・完)」早研156号(2015年)30頁以下参照。

この点、自動車運転死傷行為処罰法1条は、ここでの「自動車」を自動車（道交法2条1項9号）および原動機付自転車（同10号）と定義している。それゆえ、例えば、Yが自動車を被害車両に著しく接近させ、Xが自転車（同11の2号）で被害車両の直前に進入するなどしてその走行を妨害して事故を起こした場合、Xは——たとえ「重大な交通の危険を生じさせる速度で」走行していたとしても——危険運転致死傷罪の実行行為を行ったわけではない。しかし、こうした場合であれば、上記①・②を充たすものとして、Xの行為を実行行為に準じて評価し、実行共同正犯を認めてよいのではないだろうか。

名古屋地判平成22年1月7日判例秘書L06550015は、Yが普通乗用車を運転し、被害車両に著しく接近させた際、被告人Xが助手席の窓から身を乗り出して木刀を振り回し、被害車両の後部をたたくなどした事案について、「木刀を振り回し、木刀で本件二輪車の後部をたたき、本件二輪車の運転者が顔見知りであることに気づくまでY車から身を乗り出していたことが認められるから、被告人は『タチワル』行為を積極的に分担し、本件二輪車の通行の危険を生じさせる上で重要な関与行為に及んでいる。そうすると、被告人に運転者であるYとの危険運転致死傷罪の共謀共同正犯が成立することは明らかである」としている。本件の「タチワル」行為は、遊び感覚の暇つぶしのためにXの側からYに持ちかけられたものである。また、Xは、本来の実行行為（妨害運転）ではないが、木刀の振り回しなどを通じて、本件の実現にとって極めて重要な役割を担っていたと評価することができる。したがって、裁判所がXの罪責を共謀共同正犯と解するのも十分理解できるところである⁽²²⁾。もっとも、本件の場合、Xの行為も被害車両などに対する直接的な危険を創出していることに着目し、それを実行行為に準じて評価することで、実行共同正犯として構成する余地もあったように思われる⁽²³⁾。

(iii) 【事例3】の検討

それでは、【事例3】のXを実行共同正犯と評価することもできるだろうか。ここでは、とりわけ上記②をめぐる、正犯としての禁圧をどの時点から観念できるかが問われることになる。

この問題を考えるにあたっては、実行共同正犯の客観的要件を実行行為そのものより拡張することにつき、実行の着手論と連動させる議論が参考になる。そこでは、「実行行為よりも未遂の成立が前倒しされるのは、刑法規範が決定的に乗り越えられたと評価できる範囲にまで刑法の介入を拡張する、という議論によって基礎づけられる」ことを前提に、「刑法規範への決定的乗り越えを共同しているといえれば、実行共同正犯と評価するのに十分」であるとして、実行共同正犯と実行の着手論の間に共通点が見出されている⁽²⁴⁾。

(22) これに対して、原田保「判批」愛学55巻3＝4号（2014年）249頁以下は、「タチワル」行為を「持ちかけたという事実だけで共謀が認定できる訳ではないことは勿論であ」って、「共謀共同正犯は論証されていないと評さざるを得ない」とする。

(23) 例えば、公然わいせつ罪の成否が問われる事案であれば、わいせつな行為を行っていないとしても、公然性（構成要件的状况）の作出に基づく実行共同正犯を認める余地があることについては、伊藤嘉亮「判批」法時91巻5号（2019年）153頁以下、樋口・前掲注8）166頁以下。

(24) 樋口・前掲注8）161頁。

この議論を危険運転致死傷罪に応用すれば、以下のように考えることができる。すなわち、「実行の着手」と評価できる運転行為が行われていれば、当該運転者は、既にその時点で——未遂犯処罰規定があれば刑罰をもって禁圧するほどの——危険を創出しており、そうした危険の創出を禁圧する刑法規範に違反しているわけである。そして、そうであれば、実際に交差点に進入し、事故を起こして死傷者を出したYと共同して危険を創出し、共同して刑法規範に違反しているといえよう。危険運転致死傷罪の実行の着手が認められる時点は事案ごとに異なるが、〔事例3〕のXのように既に交差点の直前に迫っていた場合であれば、着手を認めることはできる。したがって、〔事例3〕のXの場合、交差点への進入を警察車両に妨害されたという事情があるとしても、実行共同正犯は成立すると思われる。

3. 共謀共同正犯

(1) 共謀共同正犯の成立可能性

(i) 自手犯と共謀共同正犯

実行共同正犯の成立が否定されたとしても、通常は共謀共同正犯の成否を別途問うことができる。これに対して、危険運転致死傷罪の場合、もし「自手犯」としての性格を強調するのであれば、共謀共同正犯の成否を問う余地はそもそもないことになる⁽²⁵⁾。そこで、以下では、自手犯をめぐるドイツやスイスの議論を参照しながら、本罪における共謀共同正犯の成立可能性を検討することにする。

(ii) 自手犯の意義

我が国の危険運転致死傷罪は、その実行行為として、自動車を「走行させる」または「運転する」行為（自動車運転死傷行為処罰法2条、3条）を規定している。ドイツやスイスにも、これと同様に「運転」が実行行為として定められている犯罪がある。これらの犯罪をめぐるのは、我が国でいうところの「実行共同正犯」に限定するべきかが争われている。

まず、自手犯としての性格を重視し、実行共同正犯に限定しようとする立場（以下、「消極説」）がある⁽²⁶⁾。例えば、ドイツの判例においては、道路交通の危険化（ドイツ刑法315条c）や交通における酩酊（同316条）のように運転を実行行為として規定する犯罪類型⁽²⁷⁾の場合、車両を自ら運転する者の

(25) 豊田・前掲注9）刑ジャ60号20頁以下参照。

(26) 例えば、上野幸彦「判批」刑ジャ35号（2013年）129頁、安達光治「判批」新・判例解説Watch18号（2016年）156頁、松宮孝明『先端刑法総論』（日本評論社、2019年）220頁、福永俊輔「危険運転致死傷罪の共犯」高山俊吉ほか編『検証・自動車運転死傷行為等処罰法』（日本評論社、2020年）280頁以下など。無免許運転罪の間接正犯を否定した裁判例として、岡山簡判昭和44年3月25日刑月1巻3号310頁も参照。ドイツではこうした見解が通説である（Statt vieler Christian Pegel, in MK 2. Aufl., 2014, § 315c Rn. 118, § 316 Rn.119）。Vgl. auch Jörg Rehberg, Fremdhändige Täterschaft bei Verkehrsdelikten?, in: Festgabe für Hans Schulz, ZStrR, 94 (1977), S. 72 ff.; Günther Stratenwerth, Gibt es eigenhändige Delikte?, ZStrR 115 (1997), S. 86 ff.; Wolfgang Wohlers, Trunkenheitsfahrten als eigenhändige Delikte, SchwZStR 116 (1998), S. 95 ff.

(27) 他方で、道路交通に係る犯罪であっても、「道路交通への危険な介入（ドイツ刑法315条b）」のように運

みが（共同）正犯になりうる⁽²⁸⁾のであって、共謀共同正犯はおよそ認められないとされている⁽²⁹⁾。また、スイスの判例にも、酩酊運転を禁止するスイス道交法91条1項が運転を実行行為として規定していることから、車両の運転をしない者に同条違反の共同正犯は成立しないとするものがある⁽³⁰⁾。これに対して、たとえ条文上は「運転」または「運転者」に着目する構造になっていたとしても、必ずしも実行共同正犯に限定されないとする立場もある（以下、「積極説」⁽³¹⁾）。例えば、スイスの判例には、著しい交通規則違反を禁止するスイス道交法90条について、たとえこれが同法91条1項と同様に運転に着目するものだったとしても、運転者以外の事故関与者に共同正犯が成立する余地はあるとするものもある⁽³²⁾。

消極説と積極説は、一方で、出発点としての法益保護主義を共有しつつ、他方で、自手犯としての性格に由来する限定原理をめぐって対立している。積極説は、道路交通関係の犯罪を禁止する目的が交通関与者の生命・身体の保護にあることを確認した上で、その点で殺人罪や傷害罪などの犯罪とは何ら異ならないから、共犯論としても異なって扱う必要はなく、運転者以外の事故関与者も共同正犯になりうる⁽³³⁾と解している。これに対して、消極説は、法益保護主義とは異なる視点をここに導入し、共同正犯の範囲を実行共同正犯に限定しようとするのである。

消極説が依拠する限定原理としては、第一に、条文の「文言」が考えられる⁽³⁴⁾。「運転」という文言

転を実行行為として規定していない場合には、運転以外の行為でもって関与する者も共同正犯になりうる。例えば、OLG Hamm, BeckRS 2017, 102989は、併走する自転車を妨害するために助手席のドアを開けた被告人について、本罪の共同正犯を認めている。

(28) 例えば、一方がブレーキを、他方がハンドルを担当するように複数人で運転を分担する場合であれば、共同正犯が成立しうる（vgl. BGHSt 36, 341 [344]）。これに対して、我が国の裁判例としては、被告人が運転免許を有さないYに運転席を譲り、ハンドルを操作させ、自身は助手席でアクセル、クラッチ、ブレーキなどを操作した事案について、無免許運転罪の幫助犯としたものがある（墨田簡判昭和43年6月4日判タ225号182頁）。

(29) BGHSt 18, 6; BGHSt 35, 390; BGHSt 36, 341; BGH, NJW 1996, 208; BGH, BeckRS 2007, 14142.

(30) BGE 116 IV 71; BGE 117 IV 186.

(31) 我が国では危険運転致死傷罪における共謀共同正犯の成立可能性を認める立場が一般的であると思われる。例えば、内田文昭「間接正犯と自手犯」神奈川44巻2 = 3号（2011年）191頁以下、内田浩「自手犯論序説」高橋則夫ほか編『刑事法学の未来（長井圓先生古稀記念）』（信山社、2017年）330頁、橋爪隆「危険運転致死傷罪の解釈について」曹時69巻3号（2017年）33頁以下、古川・前掲注4）46頁以下、小林・前掲注7）8頁以下、水落・前掲注9）191頁以下など。無免許運転罪の間接正犯を肯定するものとして、渡邊卓也「無免許運転罪の間接正犯」曾根威彦ほか編『交通刑事法の現代的課題（岡野光雄先生古稀記念）』（成文堂、2007年）211頁以下も参照。Vgl. auch Martin Schubarth, *Eigenhändiges Delikt und mittelbare Täterschaft*, ZStrR 114 (1996), S. 325 ff.; Frank Zimmermann, *Die Straßenverkehrsgefährdung* (§ 315c StGB), JuS 2010, S. 25; Helmut Satzger, *Die eigenhändigen Delikte*, JURA 2011, S. 110; Sönke Gerhold/Elisa Kuhne, *Über den bislang unbeachteten Einfluss des 2. Strafrechtsreformgesetzes auf die Eigenhändigkeitsdoktrin speziell im Rahmen der Straßenverkehrsdelikte*, ZStW 124 (2012), S. 943 ff.

(32) BGE 126 IV 84.

(33) BGE 126 IV 84 [90]. Vgl. auch Schubarth, a. a. O. (Anm. 31), S. 333.

(34) BGHSt 18, 6 [8 f.].

が既に自ら実行を含意していると解するのである⁽³⁵⁾。しかし、そもそも、共同正犯は、正犯の範囲を自ら実行しない者にまで拡張する概念であったはずである⁽³⁶⁾。それは、例えば、刑法235条が「窃取」を窃盗罪の実行行為と規定しており、「窃取」という文言それ自体は自ら実行を意味するにもかかわらず、刑法60条を介することで窃取させた者を共同正犯として処罰できるのと同じである⁽³⁷⁾。文言は、共謀共同正犯を排除する限定原理としては十分でない。

第二に、運転者のみに課される特別な「義務」に本罪の限定原理を見出す立場がある。ドイツの有力説によれば、犯罪の中には、行為支配によって正犯性が基礎づけられる支配犯だけでなく、当事者のみに課される義務の違反によって正犯性が基礎づけられる義務犯もある⁽³⁸⁾。自ら犯の中にも一身専属的な義務違反に正犯性の重点が置かれる犯罪類型があり、それらは義務犯の一種と解されることになる（不真正自手犯⁽³⁹⁾）。以上の理解を前提に、道路交通関係の犯罪もそこに位置づけるのである⁽⁴⁰⁾。もっとも、こうした理解が必ずしも「義務犯」概念を前提にしない点には注意を要する。義務といった視点を經由せずとも、保護法益との関係でとりわけ注視すべき行為を選別し、当該行為の担当者に正犯の範囲を限定することで、その他の行為はそれに劣後するとの類型的評価を予め示しておくことは可能である⁽⁴¹⁾。こうした考え方は、「義務犯」概念の導入に消極的な我が国の議論にも取り入れうると思われる。

それでは、道路交通関係の犯罪につき、その義務者を運転者に、または重要な行為を運転に限定する理由に十分な合理性はあるだろうか。ここでは、自手犯としての性格が処罰範囲の明確化につながるとする見解を取り上げる。Bernd Schünemannによれば、刑法が法益保護のための最終手段（ultima ratio）である以上、危険犯を通じて処罰の早期化を図るにあたっては、禁止対象を明示しておく必要がある。例えば、酩酊運転を禁止するドイツ刑法316条は、その名宛人を運転者に限定し、明確な規範を運転者に示しているからこそ、正当化されるのである⁽⁴²⁾。確かに、個々の行為と結果（法益侵害

(35) Karl Engisch, Zur "Natur der Sache" im Strafrecht, in: Festschrift für Eberhard Schmidt, 1961, S. 109.

(36) 「運転」という文言はそもそも「自ら実行」を常に要請するものではないと解するものとして、渡邊・前掲注31) 215頁。

(37) BGE 126 IV 84 [88]. Vgl. auch Ingeborg Puppe, Jedem nach seiner Schuld – Die Akzessorietät und ihre Limitierung, ZStW 120 (2008), S. 515.

(38) Claus Roxin, Strafrecht AT II, 2003, § 25 Rn. 14, 267 ff.

(39) Roxin, a. a. O. (Anm. 38), § 25 Rn. 303 ff. Roxinの自手犯論については、町田行男「自手犯（二）」警察研究59巻5号（1988年）29頁以下、藤吉和史「自手犯の構造」明治大学大学院紀要21巻（1984年）230頁以下、藤澤牧子「自手犯論（二・完）」上法43巻3号（1999年）241頁以下などを参照。

(40) Bernd Schünemann, in: LK 12. Aufl., 2006, § 25 Rn. 52; Peter König, in: LK 12. Aufl., 2006, § 315c Rn. 202. ただし、Roxin自身は、交通における酩酊（ドイツ刑法316条）は自手犯ではないと解している（Claus Roxin, a. a. O. (Anm. 38), § 25 Rn. 295）。

(41) Vgl. Satzger, a. a. O. (Anm. 31), S. 109.

(42) Bernd Schünemann, Vom kriminalpolitischen Nutzen und Nachteil eigenhändiger Delikte, in: Festschrift für Heike Jung, 2007, S. 888 f. Schünemannの見解については、内田浩・前掲注31) 324頁以下も参照。

またはその危険)との関係が侵害犯に比べて不明瞭な危険犯(とりわけ抽象的危険犯)において、実行行為の担当者以外にも共同正犯を認めようとするれば、その範囲が不当に拡大してしまい、刑法の謙抑性に抵触しかねない。そうした懸念を払拭させる役割を「自手犯」概念に求め、実行行為の自手実行者のみに共同正犯を限定しようとするのも理解できるところである。

しかし、我が国の危険運転致死傷罪に同様の限定が必要になるとは思われない。本罪の本質は、故意に「危険運転」という手段を用い、その結果として人を死傷させる場合を捕捉する侵害犯であって、暴行の結果的加重犯としての傷害(致死)罪に類似する犯罪類型である⁽⁴³⁾。傷害(致死)罪の事例から「自動車」を手段にしたものを抽出し、特別に規制したものともいえる。そうだとすると、傷害(致死)罪の場合には考慮されない限定原理を本罪のみに導入するのは難しくなる。少なくとも我が国の危険運転致死傷罪の構造を前提にする限りは、共謀共同正犯の成立可能性を肯定してもよいのではないだろうか⁽⁴⁴⁾。

(2) 共謀共同正犯の認定

(i) 実務の傾向

以上のように、運転者以外の事故関係者を共謀共同正犯として処罰することも理論的には可能なはずである。しかし、それにもかかわらず、実務は、他の犯罪類型と比較して、危険運転致死傷罪の共犯責任としては幫助犯を認める傾向にあるといわれている⁽⁴⁵⁾。

例えば、長野地判平成28年6月13日LEX/DB25543347は、被告人が薬物を吸引して四肢硬直状態になったため、Yに運転させていたところ、Yも薬物の影響で正常な運転が困難な状態になり、被害者らを死傷させた事案について、被告人を危険運転致死傷罪の幫助犯としている。しかし、本件は、「被告人が薬物を一緒に吸っていたこと、当初被告人が運転していたことを考慮すれば、被告人が危険運転行為に主体的・積極的に関わり、重要な役割を果たしたと評価することも不可能ではない」⁽⁴⁶⁾との指摘もあるように、共同正犯一般に関する実務の傾向からすれば、共謀共同正犯が成立する余地もあったように見える。

(ii) 共謀共同正犯を認定するための間接事実

それでは、共謀共同正犯を認定することに消極的なのは何故だろうか。「危険運転致死傷罪について共謀共同正犯としての関与がそれほど認められてこなかったのは、非運転者が危険運転行為に主体的に関わり、かつ、重要な関与を行う場合があまり想定されなかったにすぎない」⁽⁴⁷⁾との分析もあるが、以下では、間接事実との関係からその理由を考察する。

(43) 井上ほか・前掲注2) 55頁参照。

(44) 内田浩・前掲注31) 328頁も参照。

(45) 水落・前掲注9) 186頁。

(46) 豊田・前掲注9) 刑ジャ60号22頁(脚注19)。

(47) 橋爪・前掲注31) 34頁。

共謀共同正犯の間接事実としては、一般に、①明示・黙示の意思連絡の存在、その意思疎通の状況・程度、②被告人と実行行為者との関係、③実行行為以外の被告人の具体的役割、④犯行動機といった事情が挙げられる⁽⁴⁸⁾。これらの事情の有無・程度によって、当該犯行が被告人の意思を実現するものであるかを問うことになる。

この点、危険運転致死傷罪の（広義の）共犯が問われる事例の多くは、突発的な現場共謀を発端とするものであって、十分な意思疎通を可能にするだけの緊密な事前共謀は想定しにくい（①）。スキームとして危険運転を予定し、反復継続する組織や集団といったものも考えづらい（②）。現場共謀における運転以外の役割としては手段（自動車や薬物など）の用意や運転の依頼などがありうるが、運転（実行行為）に比肩するだけの重要な役割とは評価しにくい（③）。また、危険運転致死傷罪の特徴として、そのリスクが周囲の交通関与者だけでなく、運転者や同乗者にも及びうることを指摘できる。そうしたリスクは、通常は合意形成を妨げる要因になる。それにもかかわらず被告人らが危険運転の取行に合意するには、リスクを上回る動機・目的を共有しておく必要がある。しかし、それほど動機・目的を認定できる事例は必ずしも多くはないと思われる（④）。これらはあくまでも間接事実であるから、その有無が共謀共同正犯の成否に直結するわけではない。しかし、これらの推認力を欠く状況では、被告人の意思が危険運転を通じて実現しているとは評価しにくくなるだろう。

もっとも、共謀共同正犯を肯定できる事例も考えられないではない。例えば、〔事例4〕Xが公道での賞金付きのタイムトライアルを主催し、Yが第一走者として赤色信号を無視しながら走行し、その後Zが第二走者として同様に走行して交差点で事故を起こし、被害者らを死傷させた場合、Xの利益・関心がZらの危険運転にあることは明らかである。また、賞金を得るためには相手より速いタイムで走行する必要があることから、Zらの危険運転を当然の前提として要求する構造になっている。主催者としての地位も併せ考えれば、Xを共謀共同正犯として処罰することは可能であろう。Yについても、時間的間隔を理由に実行共同正犯が否定されたとしても⁽⁴⁹⁾、Yのタイムを上回るためには赤色信号を無視せざるを得ない状況にZを追い込み、Zに危険運転を強いているのであるから、共謀共同正犯を認める余地はある⁽⁵⁰⁾。

これに対して、前掲長野地判平成28年6月13日の被告人については、かねてからYらと危険ドラッグを吸引していたほか、運転操作を誤って物損事故を起こすなどの経験もあったわけだが、これらの

(48) 司法研修所『難解な法律概念と裁判員裁判』（法曹会、2009年）58頁以下など参照。

(49) 上記2.(2)(ii)参照。

(50) スイスの判例の中には、被告人Xが咄嗟にYと競争を始め、Yに追い抜かれまいと高速度で走行した結果、コントロールを失ったYが交通事故を起こし、被害者らを死亡させた事案について、Xに故殺罪の共同正犯を認めたBGE 130 IV 58がある。本件におけるXは、自身の運転を通じて、Yが無謀な運転をするよう仕向けているといえる。この点に着目すれば、Xに共謀共同正犯の成立を認める余地はある。これに対して、最決平成30年10月23日（砂川市事件）の場合、赤色信号を無視して交差点に進入することの主導権がYにあったとすると、被告人XがYに危険運転を強いたとはいえず、共謀共同正犯を肯定することは難しくなるだろう（久禮・前掲注9）183頁以下参照）。

事情から、被告人らの間に危険運転のスキームが醸成されていたと推認することはできない。被告人の依頼がYによる運転の契機になったことは否めないとしても、それはあくまでもきっかけに過ぎず、運転するか否かはYが主体的に決定したと評価する余地は十分にある。このように考えれば、被告人を幫助犯とした結論も是認できるだろう。

4. 道路交通法における救護・報告義務違反

(1) 救護・報告義務違反の成立範囲

交通事故があった場合、当該事故に係る車両等の運転者は、直ちに車両等の運転を停止して、負傷者を救護し、道路における危険を防止するなど必要な措置を講じなければならない（以下、「救護義務」）、また、直ちに警察官に当該交通事故が発生した日時・場所、死傷者の数、負傷者の負傷の程度などを報告しなければならない（以下、「報告義務」）（道交法72条1項）。これらの義務は、通常、事故を起こした車両の運転者に課されるものである。

砂川市事件における交通事故は、X車両にれき跨されたCを除けば、直接的にはY車両が起こしたものである。それにもかかわらず、原審（前掲札幌高判平成29年4月14日）および原々審（前掲札幌地判平成28年11月10日）⁽⁵¹⁾は、危険運転致死傷罪の共同正犯が成立することを理由に、Xに救護・報告義務違反の成立を認めている。このように、危険運転致死傷罪の共犯責任を経由することで、事故を自ら起こしたわけではない者に救護・報告義務違反を問う可能性が生じることになる。しかし、こうした結論を導く理由は明らかでない。そこで、以下では、事故関与者に救護・報告義務違反の罪責を問うための理論構成を考えることにする。救護・報告義務違反を直接問う理論構成（下記(2)）と救護・報告義務違反の共犯責任を問う理論構成（下記(3)）に分けて検討を進める。

(2) 救護・報告義務違反を直接問う理論構成

(i) 問題の整理

第一に、事故を起こした運転者以外の事故関与者にも救護・報告義務を課す理論構成が考えられる。

こうした理論構成を適用する前提として、まず、事故関与者を「当該交通事故に係る車両等の運転者」（道交法72条1項）に含めうるかが問われなければならない（下記(ii)）。次に、人の死傷を伴う交通事故における救護義務違反は、その「人の死傷が当該運転者の運転に起因するものである」ことによって刑が加重される（道交法117条2項）ため、ここにいう「起因」が間接的な関与を含みうるかを考えておかなければならない（下記(iii)）。

(51) 札幌地裁は、「被告人兩名の間には、危険運転致死傷罪の共謀が成立するから、Y車が被害車両に衝突したことについても、被告人Xは責任を負う関係にある。すなわち、Y車が被害車両に衝突して被害を負わせた交通事故も、被告人Xの運転に起因するものといえる」とする。

(ii) 救助・報告義務者の範囲

砂川市事件のXに救助・報告義務が課されたのは、Xが①別の車両の「運転者」として本件に関与し、②危険運転致死傷罪について「共同正犯」とされたからである。以下では、〔事例5〕XがX車両を、YがY車両（Z同乗）をそれぞれ運転し、殊更に赤色信号を無視して交差点に進入した際、Y車両がA車両と衝突し、YおよびAが負傷したにもかかわらず、XとZが彼らを放置して逃走した場合を考える。

まず、危険運転致死傷罪の関与類型（上記②）について検討する。〔事例5〕のXは「運転者」として危険運転致死傷罪に関与しており、Xらの運転に一体性（時間的・場所的接着性）が認められれば、Xは実行共同正犯になる。それが否定される場合には、共謀共同正犯または幫助犯の成立が問われることになる。Xに危険運転致死傷罪の共同正犯が成立するのであれば、Yの危険運転およびそれに基づく事故は、Xが惹起したものと評価されることになる。運転者として本件事故を起こした以上、Xに救助・報告義務を課するのは当然ともいえる。他方で、車両を運転していたとはいえ、幫助犯として事故に関与したに過ぎない者を「当該交通事故に係る車両等の運転者」に含めることには異論もあるかもしれない。しかし、救護・報告義務は事故の発生につき無過失の者にも課されるものであるから⁽⁵²⁾、幫助犯とはいえ、事故に有責に関与する者を救護・報告義務者の範囲から排除する理由はない。〔事例5〕のXについては、危険運転致死傷罪の関与類型の如何を問わず、救護・報告義務を課しようと思われる。

次に、「運転者」要件（上記①）について検討する。ここでは、Z（非運転者）も危険運転致死傷罪の共同正犯または幫助犯であることを理由に救護・報告義務者になりうるかが問題になる。例えば、共同正犯が成立する場合には「実行分担者と共謀者のいわば『置き換え』」がなされ、「背後の共謀者については、もし自分が現実の実行行為を実行していればどのような評価が与えられたか、という観点から判断するという考え方」⁽⁵³⁾を前提にすると、Zは、危険運転致死傷罪の共同正犯であることを理由に、Y車両の運転者とみなされることになる。それに伴い、Zには、「当該交通事故に係る車両等の運転者」として救護・報告義務が課されることになる。しかし、刑法60条に非身分者を身分者とみなす機能はない。例えば、非公務員が公務員による収賄罪に共同正犯として関与したからといって、前者が公務員とみなされるわけではない。したがって、Zが危険運転致死傷罪の共同正犯であったとしても、あくまでも非運転者として関与するに過ぎないから、救護・報告義務者にはならないと考えられる。Zが危険運転致死傷罪に幫助犯として関与する場合も同様である。

(iii) 死傷事故の「起因」の範囲

以上のように、自らも車両を運転する者（〔事例5〕のX）は、他の共犯者が起こした事故についても救護義務者になりうる。もっとも、Xは、救護義務を負うとしても、当該事故についてはYに対する心理的因果性を通じて間接的に関わっているに過ぎない。このような場合にも道交法117条2項による

(52) 例えば、大阪地判平成20年10月23日裁判所ウェブサイト、東京高判平成25年6月7日高検速報（平25）71頁など。道路交通執務研究会編者『道路交通法解説〔第17訂版〕』（東京法令出版、2017年）805頁も参照。

(53) 橋爪隆「正当防衛状況における複数人の関与」齊藤豊治ほか編『神山敏雄先生古稀祝賀論文集〔第1巻〕』（成文堂、2006年）650頁以下はこうした考え方の可能性を示唆しつつ、結論としてはその妥当性を否定している。

刑の加重を認めうるだろうか。道交法117条2項が規定する「人の死傷が当該運転者の運転に起因するものであるとき」とは、「運転者の運転と人の死傷に係る交通事故との間に相当因果関係が認められる場合」⁽⁵⁴⁾と解されているが、これだけでは、間接的な事故関与者をそこに含めうるかは判然としない。

この点、道交法117条2項は、必ずしも接触型の交通事故であることを要しない。つまり、被害車両が被告人の車両との衝突を避けるために急転把したことによって事故が発生した場合なども対象になるのである⁽⁵⁵⁾。そうすると、例えば、X車両との衝突を避けるためにAがA車両を急転把し、並走していたB車両に衝突してBが傷害を負った場合、X車両はB車両に接触・衝突していないとしても、Bの傷害はXの運転に起因するものということになろう。この事例におけるXは、自身の運転を通じてAに急転把を強要し、その結果としてBに傷害を負わせている。こうした「起因」方法がありうるのであれば、[事例5]のXも心理的因果性を通じてYの運転に影響を及ぼし、その結果としてAに傷害を負わせている点で事案構造が類似しているので、道交法117条2項の「起因」に含めてよいと思われる。

[事例5]のXが幫助犯として危険運転致傷罪に関与するに過ぎない場合はどうだろうか。この場合、Xは、Aの負傷について二次的な刑事責任を負うに過ぎない。もし道交法117条2項の趣旨がとくに重大な救護義務違反を選別し、刑を加重する点にあるとすれば、交通事故に幫助犯として関与したに過ぎない者はそこから排除されるべきことになろう。道交法117条2項の「起因」は、正犯としての事故惹起を意味するものと解される。

(3) 救護・報告義務違反の共犯責任を問う理論構成

(i) 共犯責任を問う前提

第二に、事故を起こした車両の運転者Yを救護・報告義務者と解した上で、それ以外の事故関与者Xについては、救護・報告義務違反に対する（広義の）共犯の成否を問う理論構成が考えられる。実際、木刀で被害車両の後部をたたくなどした被告人Xに危険運転致傷罪の共同正犯を認めた前掲名古屋地判平成22年1月7日でも、Yの救護・報告義務違反に対するXの共謀共同正犯または幫助犯の成否が争われている⁽⁵⁶⁾。

(54) 道路交通法研究会編著『注解道路交通法〔第5版〕』（立花書房、2020年）442頁。道路交通執務研究会編著・前掲注52）1279頁も参照。

(55) 神戸地判平成27年3月2日LEX/DB25541353を参照。

(56) 名古屋地裁は、「道路交通法上、救護義務及び報告義務を負うのは、運転者すなわち真正身分犯の実行正犯であるYであり、同乗者に過ぎない被告人は、上記各義務はなく、刑法65条1項により共同正犯の成立を肯定し得るとはいえ、非身分者である被告人による上記各義務違反の実行行為自体を觀念しがたい。〔中略〕Yは、上記各義務を負うべき運転者であるところ、当初から自己の意思に基づきY車の運転を継続して事故現場から逃走し、その後も被告人の言動から逃走を促されるような影響を受けることもなかったことが認められる。したがって、被告人が、Yによる不救護不申告の実行に際し、Yと共謀をしたとは認められないのみならず、Yに対し心理的な幫助をしたとも認められない」として、救護・報告義務違反の共同正犯および幫助犯の成立を否定している。裁判所の結論を是認するものとして、原田・前掲注22）256頁以下。

この理論構成の場合、Yに救護・報告義務が課されていれば足りるから、Xが「当該交通事故に係る車両等の運転者」としての身分を有する必要はない。他方で、Xに共謀共同正犯または幫助犯が成立するには、最低限、Yに救護・報告義務違反の構成要件該当性が認められなければならない。なお、砂川市事件のYに救護・報告義務違反は成立していない。もしY自身が事故により傷害を負い、救護・報告義務を履行できない状態にあったのであれば、Yの救護・報告義務違反を観念できないので、この論理でXの責任を認めることもできなくなる。

(ii) 共謀共同正犯または幫助犯の認定

ここでは、事故関与者に救護・報告義務を課せない場合が念頭に置かれるので、もっぱら共謀共同正犯または幫助犯の成否が問われることになる。

交通事故を起こした際には救護・報告義務を履行せずに逃走することを予め計画していた場合を除き、救護・報告義務違反は、通常、事故を起こした運転者が咄嗟に判断したものであると思われる。また、事故関与者の関与態様として一般に想定されるのは、前掲名古屋地判平成22年1月7日の被告人Xのように事故後も車両に同乗し続けるといった消極的なものであって、積極的・主体的な関与を見出しにくい。こうした事情の下では、救護・報告義務違反の共謀共同正犯を基礎づけるのは難しくなる。あるいは、危険運転致死傷罪に共同正犯または幫助犯として関与したことを先行行為と解し、運転者の逃走を阻止すべき作為義務を事故関与者に課すことで、不作為態様の関与を見出す余地もあるかもしれない。しかし、不作為による関与は原則として幫助犯になるとする我が国の多数説⁽⁵⁷⁾を前提にすると、こうした観点から救護・報告義務違反の共謀共同正犯を認めるのも難しいだろう。救護・報告義務違反の共謀共同正犯が成立するのは、運転者による負傷者の救護や警察官への報告を妨害する、あるいは説得して中止させる場合などに限られると思われる。

事故関与者の関与が同乗などととどまる場合、幫助犯を認めるための幫助行為性や因果性（促進関係）を認定することすら難しくなる。車両に同乗し続けても、それは事故前の関与態様を継続しているに過ぎず、必ずしも救護・報告義務違反の了承を含意しないからである。不作為による幫助犯として構成するにしても、危険運転致死傷罪への関与（先行行為）を理由に救護・報告義務違反の幫助犯を安易に認定するわけにはいかない⁽⁵⁸⁾。いずれにせよ、救護・報告義務違反の幫助犯を認めうる事案もさほど多くはないだろう。

(57) 例えば、山口厚『刑法総論〔第3版〕』（有斐閣、2016年）389頁など。鎮目征樹「不作為と共犯」法教474号（2020年）94頁以下も参照。

(58) 例えば、「正犯者の犯罪を防止する法的作為義務のある者が、この義務に違反してその犯罪の防止を怠るとき、当該作為によって正犯者の犯罪を防止する事実的な可能性がある限り、不作為による幫助犯が成立するものと解されるが、不作為による幫助犯については、不真正不作為犯自体に実質的にみて犯罪成立の限界が不明確になりがちであるという点で罪刑法定主義にかかわる問題があり、更にそれが正犯の犯罪（刑罰）拡張事由としての幫助犯にかかる場合であるから、その成立の根拠となる法的作為義務の認定は特に慎重でなければならない」とする大阪高判平成2年1月23日判タ731号244頁を参照。

5. 結 語

(1) 本稿の帰結

危険運転致死傷罪の実行共同正犯は、砂川市事件の被告人らのように両車両が相前後して同一の交差点に進入した場合には限られない。被告人らが同一の危険を創出しているといえれば、場所的または時間的に多少の間隔があったとしても、危険運転致死傷罪の実行共同正犯は成立しうる。また、危険運転致死傷罪（赤色信号殊更無視）の実行行為に及ぶ直前に停車した場合であっても、既に実行の着手に至っているのであれば、実行共同正犯が成立する余地はある。

危険運転致死傷罪は、道路交通に対する罪としての側面も有するが、その本質は暴行の結果的加重犯としての傷害（致死）罪に類似する侵害犯であるから、自手犯としての性格を考慮する必要はない。したがって、理論的には、本罪の共謀共同正犯を認めることは可能である。それにもかかわらず、実務が共謀共同正犯の認定に消極的であるのは、共謀共同正犯を立証するための間接事実を見出しにくいからであると推測できる。

危険運転致死傷罪の（広義の）共犯が成立する者には、別途、道交法上の救護・報告義務違反も成立しうる。そのための理論構成としては、①救護・報告義務違反を直接問う方法と②救護・報告義務違反の共犯責任を問う方法が考えられる。両者は、事案の状況に応じて使い分けられることになる。①の場合、事故を起こした車両の運転者に救護・報告義務違反が成立するかは問題にならないが、被告人自身も「運転者」としての身分を有していなければならない。他方で、②の場合、事故を起こした車両の運転者に救護・報告義務違反が成立していなければならないが、被告人が「運転者」としての身分を有しておく必要はない。

(2) 残された課題

以上のように、事故関与者を危険運転致死傷罪の共同正犯として処罰し、更に救護・報告義務違反の罪責を問うことも理論的には十分考えられる。しかし、実際に危険運転致死傷罪の共同正犯を認めうる事案は限られ、通常は幫助犯が成立するにとどまると推測される。また、救護・報告義務違反についても、その成立を直接問える事案や本罪の共同正犯として処罰できる事案は想定しにくいいため、主として幫助犯の成否が問われることになる。

したがって、事故関与者の共犯責任を考えるにあたっては、幫助犯の成立範囲を見定めることが重要な課題となる。もっとも、車両に同乗し続けるといった消極的な関与しかない事案において、危険運転致死傷罪や救護・報告義務違反の幫助を認定しうるだけの幫助行為性や因果性（促進関係）をそこに見出せるかは明らかでない。作為による幫助犯としてだけでなく、不作為による幫助犯として罪責を構成する場合も想定しつつ、幫助犯の成立要件の意味内容、およびそれらを立証しうる間接事実を分析しておかなければならない。これらについては、他日を期することにする。

【付 記】

本稿は、升本学術育英会2019年度学術研究助成による研究成果の一部である。

引用文献

- 浅田和茂『刑法総論〔第2版〕』（成文堂，2019年）。
- 安達光治「判批」新・判例解説Watch18号（2016年）155-158頁。
- 井田良「危険運転致死傷罪の立法論的・解釈論的検討」法時75巻2号（2003年）31-36頁。
- 伊藤嘉亮「共同正犯における未遂」高橋則夫ほか編『曾根威彦先生・田口守一先生古稀祝賀論文集〔上巻〕』（成文堂，2014年）855-874頁。
- 伊藤嘉亮「共同正犯における『重要な役割』に関する一考察（3・完）」早研156号（2015年）29-53頁。
- 伊藤嘉亮「判批」法時91巻5号（2019年）150-155頁。
- 伊藤嘉亮「判批」法時91巻9号（2019年）177-180頁。
- 伊藤嘉亮「特殊詐欺における承継的共同正犯と共謀の射程」法時91巻11号（2019年）67-73頁。
- 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」曹時54巻4号（2002年）33-89頁。
- 上野幸彦「判批」刑ジャ35号（2013年）127-135頁。
- 内田浩「自手犯論序説」高橋則夫ほか編『刑事法学の未来（長井圓先生古稀記念）』（信山社，2017年）313-330頁。
- 内田文昭「間接正犯と自手犯」神奈川44巻2＝3号（2011年）147-216頁。
- 岡野光雄「『危険運転致死傷罪』に関する一考察」研修648号（2002年）3-12頁。
- 嘉門優『法益論』（成文堂，2019年）。
- 菊池則明「危険運転致死傷罪における実行共同正犯と共謀共同正犯——平成30年最高裁決定を巡って——」佐伯仁志ほか編『刑事法の理論と実務②』（成文堂，2020年）67-77頁。
- 久禮博一「判解」曹時72巻8号（2020年）171-187頁。
- 小島透「危険運転致死傷罪の構造とその問題」岡山理科大学紀要38号（2002年）41-51頁。
- 小林憲太郎「危険運転致死傷罪の共同正犯」研修855号（2019年）3-14頁。
- 佐伯仁志「交通犯罪に関する刑法改正」法教258号（2002年）71-75頁。
- 鎮目征樹「不作為と共犯」法教474号（2020年）89-98頁。
- 司法研修所『難解な法律概念と裁判員裁判』（法曹会，2009年）。
- 曾根威彦『現代社会と刑法』（成文堂，2013年）。
- 曾根威彦『刑法原論』（成文堂，2016年）。
- 照沼亮介「近年の共同正犯論とその問題点」佐伯仁志ほか編『刑事法の理論と実務②』（成文堂，2020年）99-119頁。
- 道路交通執務研究会編著『道路交通法解説〔第17訂版〕』（東京法令出版，2017年）。
- 道路交通法研究会編著『注解道路交通法〔第5版〕』（立花書房，2020年）。
- 匿名解説・判時2373号（2018年）104-118頁。
- 豊田兼彦「危険運転致死傷罪と共同正犯」刑ジャ60号（2019年）18-23頁。
- 豊田兼彦「共同正犯の構造の再検討」佐伯仁志ほか編『刑事法の理論と実務②』（成文堂，2020年）79-97頁。
- 橋爪隆「正当防衛状況における複数人の関与」斉藤豊治ほか編『神山敏雄先生古稀祝賀論文集〔第1巻〕』（成文堂，2006年）635-668頁。
- 橋爪隆「危険運転致死傷罪の解釈について」曹時69巻3号（2017年）1-38頁。
- 原田保「判批」愛学55巻3＝4号（2014年）241-265頁。
- 樋口亮介「実行共同正犯」酒巻匡ほか編『井上正仁先生古稀祝賀論文集』（有斐閣，2019年）133-175頁。
- 福永俊輔「危険運転致死傷罪の共犯」高山俊吉ほか編『検証・自動車運転死傷行為等処罰法』（日本評論社，2020年）267-291頁。

- 藤澤牧子「自手犯論（二・完）」上法43巻3号（1999年）209-258頁。
- 藤吉和史「自手犯の構造」明治大学大学院紀要21巻（1984年）227-242頁。
- 古川伸彦「危険運転致死傷罪およびいわゆる準危険運転致死傷罪について」名法274号（2017年）39-51頁。
- 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」高橋則夫ほか編『刑事法学の未来（長井圓先生古稀記念）』（信山社，2017年）267-284頁。
- 古川伸彦「業務上過失・自動車運転過失の加重根拠」山口厚ほか編『西田典之先生献呈論文集』（有斐閣，2017年）115-135頁。
- 星周一郎「危険運転致死傷罪の実行行為性判断に関する一考察」信法9号（2007年）95-113頁。
- 本庄武「危険運転致死傷罪における危険概念」交通法科学研究会『危険運転致死傷罪の総合的研究——重罪化立法の検証』（日本評論社，2005年）104-124頁。
- 町田行男「自手犯（二）」警察研究59巻5号（1988年）24-41頁。
- 松宮孝明『先端刑法総論』（日本評論社，2019年）。
- 水落伸介「判批」新報126巻9 = 10号（2020年）183-196頁。
- 山口厚『刑法総論〔第3版〕』（有斐閣，2016年）。
- 山中敬一『刑法総論〔第3版〕』（成文堂，2015年）。
- 渡邊卓也「無免許運転罪の間接正犯」曾根威彦ほか編『交通刑事法の現代的課題（岡野光雄先生古稀記念）』（成文堂，2007年）211-222頁。
- Bernd Schünemann, in: LK 12. Aufl., 2006, § 25.
- Bernd Schünemann, *Vom kriminalpolitischen Nutzen und Nachteil eigenhändiger Delikte*, in: Festschrift für Heike Jung, 2007, S. 881-892.
- Christian Pegel, in MK 2. Aufl., 2014, § 315c, § 316.
- Claus Roxin, *Strafrecht AT II*, 2003.
- Frank Zimmermann, *Die Straßenverkehrsgefährdung (§ 315c StGB)*, JuS 2010, S. 22-26.
- Günther Stratenwerth, *Gibt es eigenhändige Delikte?*, ZStrR 115 (1997), S. 86-93.
- Helmut Satzger, *Die eigenhändigen Delikte*, JURA 2011, S. 103-110.
- Ingeborg Puppe, *Jedem nach seiner Schuld – Die Akzessorietät und ihre Limitierung*, ZStW 120 (2008), S. 504-525.
- Jörg Rehberg, *Fremdhändige Täterschaft bei Verkehrsdelikten?*, in: Festgabe für Hans Schulz, ZStrR, 94 (1977), S. 72-87.
- Karl Engisch, *Zur "Natur der Sache" im Strafrecht*, in: Festschrift für Eberhard Schmidt, 1961, S. 90-121.
- Martin Schubarth, *Eigenhändiges Delikt und mittelbare Täterschaft*, ZStrR 114 (1996), S. 325-337.
- Peter König, in: LK 12. Aufl., 2006, § 315c.
- Sönke Gerhold/Elisa Kuhne, *Über den bislang unbeachteten Einfluss des 2. Strafrechtsreformgesetzes auf die Eigenhändigkeitsdoktrin speziell im Rahmen der Straßenverkehrsdelikte*, ZStW 124 (2012), S. 943-990.
- Wolfgang Wohlers, *Trunkenheitsfahrten als eigenhändige Delikte*, SchwZStR 116 (1998), S. 95-111.