

同乗者による危険運転致死傷罪の幫助

（危険運転致死傷幫助事件，

さいたま地方裁判所平成21年（わ）第1465号，

平成23年2月14日判決）

坂 本 学 史

1. 事 実 の 概 要

被告人XおよびYは、運送会社のトラック等の運転手であり、先輩運転手として後輩のPに仕事の指導等をしていたところ、平成20年2月17日午後、5時間近くにわたりS県K市内の甲食堂においてPらと共に飲酒した後、他の飲食店（乙）で更に飲酒することとし、同日午後7時すぎごろ、同市内の乙飲食店駐車場に移動し、Pと共に同店の開店を待つうち、同日午後7時10分ごろ、Pから「まだ時間あるんですよ。一回りしてきましようか」などと、P運転の本件車両に付近道路を走行させることの了解を求められ、いずれも、Pがアルコールの影響により正常な運転が困難な状態で本件車両を走行させることになることを認識しながら、これに了解を与え、黙認した結果、Pが同日午後7時10分前後ごろ、PがM被告人Xを助手席に、被告人Yを後部座席に同乗させて本件車両を発進させて、アルコールの影響により正常な運転が困難な状態で走行させたことにより、同日午後7時25分ごろ、同市内の道路において、本件車両を時速100ないし120キロメートルの速度で走行させて対向車線に進出させ、2名を死亡、4名を負傷させる危険運転致死傷罪の犯行を行ったことについて、これを容易にさせて幫助した。

(判決要旨)

1) 被告人XおよびYの両名が了解を与えたことによる幫助罪の成否について

被告人両名が了解を与えた際の状況、被告人両名とPとの関係に照らせば、被告人XおよびYの両名が了解を与えたことにより、Pが、単に自身の提案が受け入れられたと認識したにとどまらず、本件車両を走行させる意思をより強固なものにしたことは明らかであるから、被告人XおよびYの両名が了解を与えたことにより、Pの犯行が容易になったというべきである。

(また) Pの食堂での飲酒状況や言動、飲食店での言動(飲食店の責任者が、Pを見て大分酔っていると感じ、酔っぱらい運転をしてきたことを叱っている)及び血中アルコール濃度等に照らせば、被告人XおよびYの両名は、Pが、本件当時、アルコールの影響により正常な運転が困難な状態にあったことを認識していたと認めるのが相当である。さらに、被告人両名がPに了解を与えた際の状況、被告人両名とPとの関係をも併せ考えると、被告人XおよびYの両名は、Pの犯行を容易にさせることを分かっているながら、それでも了解を与えたものと認められるから、被告人XおよびYの両名には幫助の故意があったというべきである。

以上によれば、被告人XおよびYの両名が了解を与えたことは、Pの犯行を容易にさせる行為に当たると認められる。

2) 黙認による幫助罪の成否について

被告人両名とPとの関係、被告人両名は、Pが本件車両を発進させることについて了解を与え、これにより、Pは本件車両を走行させる意思をより強固なものにしたこと、被告人両名は、Pが、本件当時、アルコールの影響により正常な運転が困難な状態にあったことを認識していたことなどの事情に照らすと、被告人XおよびYの両名には、Pが本件車両を走行させることを制止しなければならない作為義務があったことは

明らかである。

(また) 上記 1) の事情に加えて、P が飲食店駐車場から本件車両を発進、走行させて事故に至るまでに数十分の時間的間隔があったことを併せ考えれば、被告人 X および Y の両名において、P に対して本件車両を止めるよう指示、説得することが可能かつ容易であり、また、P も、先輩である被告人 X および Y の両名から指示、説得されれば、走行を継続することに心理的な障害が生じたと認められるから、被告人 X および Y の両名が制止しなかったことにより、P の犯行が容易になったことは明らかである。

(そして) 上記 1) の事情に照らせば、被告人 X および Y の両名は、P の犯行を容易にさせることを分かっているが、それでも制止しなかったと認めることが相当であるから、被告人 X および Y の両名は、幫助の故意に欠けるところがないというべきである。

以上によれば、被告人両名の黙認は、P の犯行を容易にさせる行為に当たると認められる。

以上の次第で、被告人 X および Y の両名には、いずれも了解及び黙認の一連の幫助による危険運転致死傷幫助罪が成立する。

2. 判 例 研 究

すでに新聞等の報道でご存知の方も多くおられるかとは思われるが、本件は、平成23年2月14日に、全国ではじめて、危険運転致死傷罪の幫助の罪で起訴され、有罪となった裁判員裁判対象事件⁽¹⁾である。

近年の飲酒運転等についての社会的な非難の高まりに伴い、2001年に危険運転致死傷罪、そして2007年には自動車運転致死傷罪が我が国の刑

(1) なお、その後の新聞報道等によると弁護側は即日控訴したが、検察側は控訴を見送ったようである。(朝日新聞2011年2月19日付、同年3月1日付)

法典に新設および、それに伴い道路交通法（以下、道交法）も改正され、さらには2007年に飲酒運転の幫助にあたる「同乗罪」や「提供罪」として、道交法上に独立の犯罪に構成し直して規定するに至ったことは周知の通りである。⁽²⁾

ところで、本件では、被告人両名が、正犯たるPがアルコールの影響により正常な運転が困難な状態で本件車両を走行させることを、了解あるいは黙認により、容易にさせたか否かが争点となっていた。本件の特徴を端的に述べると、道交法に（飲酒運転の幫助たる）同乗罪が新設されたにもかかわらず、酩酊者が運転する車の助手席および後部座席の同乗者が、刑法典上の犯罪である危険運転致死傷罪の幫助に当たるとされたことにあると思われる。客観的には同じ行為である助手席への同乗行為が、危険運転致死傷罪の幫助行為と飲酒運転の幫助行為とに、どのように区別されることになるのであろうか。

さらに、それらの幫助行為に対応する故意、特に、危険運転致死傷罪の幫助の故意も問題となる。すなわち、人の死傷結果によって危険運転

(2) 2007年に行われた自動車運転過失致死傷罪の新設および道路交通法改正については、今井猛嘉「飲酒運転対策立法の意義と課題」ジュリスト1342号（2007）128頁以下、江口和伸「刑法の一部を改正する法律について」同135頁以下、檜垣重臣「道路交通法の一部を改正する法律（平成19年法律第90号）について」同141頁、などがある。なお、危険運転致死傷罪の立法経緯を含むものについては、山田利行「自動車運転による死傷事犯に関する法制審議会の答申」ジュリスト1210号（2001）5頁、井上宏「自動車運転による死傷事犯に対する罰則の整備（刑法の一部改正）等について」ジュリスト1210号（2001）39頁・同「刑法の一部を改正する法律等について——危険運転致死傷罪の新設等——」現代刑事法4巻4号（2002）93頁、井田良「危険運転致死傷罪の立法論的・解釈論的検討」法律時報75巻2号31頁、川端博＝西田典之＝河村博＝笠井治「危険運転致死傷罪を新設する刑法一部改正をめぐって」現代刑事法4巻4号（2002）79頁、曾根威彦「交通犯罪に関する刑法改正の問題点」ジュリスト1216号（2002）46頁、34頁、佐伯仁志「交通犯罪に関する刑法改正」法学教室258号（2002）71頁、などがある。

同乗者による危険運転致死傷罪の幫助

致死傷罪と道交法に規定されている犯罪とを区別しないことを前提とすると、一般的に、危険運転致死傷罪は結果的加重犯であり、その基本犯を道交法に規定されている犯罪として理解されていることからすれば、⁽³⁾本件被告人らは危険運転致死傷罪の基本犯である危険運転行為をまさに幫助したということになる。換言すれば、加重結果たる死傷結果につき、故意のない正犯に対する故意のない共犯という問題が生じることに⁽⁴⁾なるのである。

そこで、本稿では、すでに平成21年11月27日の控訴審において有罪が⁽⁵⁾確定した、本件危険運転行為の実行行為者たる正犯者Pの第一審判決で認定された事実を補足的に用いながら、同乗者に危険運転致死傷罪の幫助を認めた本件裁判所の判断方法をはじめに分析した上で、次にその判断方法につき批判的に検討を加えることにする。

1) 「了解あるいは黙認」による幫助行為

そもそも、幫助犯（従犯）とは、刑法62条1項によると、正犯を幫助することをいう。したがって、幫助犯が成立するためには、「正犯の存在」が必要条件となる。つまり、単独犯および共同正犯は、正犯を前提としない非従属的な遂行形態であるという意味で、「一次的責任」類型（正犯）であり、それに対して、正犯の存在を前提とする従属的な関与

(3) 井田良・前掲注(2)・33頁

(4) もちろん、危険運転致死傷罪が純然たる結果的加重犯ではないにせよ、加重結果に対し「過失」すら要求しない従来判例の立場に従えば、結果的加重犯であるがゆえに「当然に」その共犯の成立が肯定されることになる。本判決も従前の例に倣い、正犯の危険運転行為に対する共犯者の認識を根拠に、危険運転致死傷罪に対する幫助の故意を認めているけれども、真に「結果的加重犯」であるがゆえに当然のごとくその共犯の成立を認めても良いのであろうか。（拙稿「危険運転致死傷罪と幫助犯の故意（道路交通法違反幫助被告事件，仙台地方裁判所 平成二〇年(わ)第二六八号，平成二〇年九月一九日判決）」神戸学院法学38巻2号149頁以下）

(5) さいたま地裁平成20年11月12日判決

形態である幫助は、「一次的責任」類型の背後に位置する、派生的・従属的な「二次的責任」類型であるといえる。その意味で、幫助犯は、「すでに実行に出る決意をした正犯の犯罪の構成要件該当行為、さらには構成要件該当事実の惹起を容易にする行為を行う者」と定義することができよう。⁽⁶⁾そして、正犯と同様、共犯も正犯を介して犯罪を実現するがゆえに共犯者も処罰されるとする因果的共犯論の立場によれば、幫助は、幫助行為により正犯が犯罪実行に取りかかり犯罪結果を惹起した点にまで及ぶことにもなる。

では、幫助行為とはいかなる行為であろうか。この点、我が国の刑法典上、幫助とは何かについて規定はされていないが、最高裁判例によると、従犯とは、「他人の犯罪に加功する意思をもって、有形、無形の方法によりこれを幫助し、他人の犯罪を容易ならしむるものであって、自ら当該犯罪行為それ自体を実行するものではない点においては、教唆と異なることはない」とされている。⁽⁸⁾すなわち、その犯罪の構成要件該

(6) 山口厚『刑法総論（第2版）』（2007）293頁

(7) 大判大正6年5月25日刑録23輯519頁

(8) 最判昭和24年10月1日刑集3巻10号1629頁。なお大審院判例によると、従犯は「罪ノ実行行為ニ属セサル行為ヲ以テ正犯ノ実行行為ヲ幫助スルコトニ依リテ成立ス而シテ其ノ手段ハ器具ヲ供与スルカ如キ物質的幫助タルト将タ助言ヲ与フルコトニ依リテ正犯ノ実行ヲ奨励スルカ如キ精神的幫助タルト問フ所ニアラサルナリ」（大判明治43年9月20日刑録16輯1522頁）あるいは、「所謂犯罪ノ幫助行為アリトスルニハ犯罪アルコトヲ知りテ犯人ニ犯罪遂行ノ便宜ヲ与ヘ之ヲ容易ナラシメタルヲ以テ足り其ノ遂行ニ必要不可欠ナル助力ヲ与フルコトヲ必要トセス」（大判大正2年7月9日刑録19輯771頁）、さらには「犯罪ハ罪ノ実行行為ニ属セサル行為ヲ以テ正犯ノ実行行為ヲ幫助スルニヨリ成立スルモノナルヲ以テ懐胎ノ婦女ノ依頼ニヨリ墮胎手術ヲ受クル費用トシテ金員ノ供与ヲ為スカ如キハ墮胎罪ノ従犯ヲ以テ論スルヘキモノトス蓋刑法第62条1項ノ幫助行為ニ付イテハ其ノ手段ヲ制限セサルヲ以テ墮胎ノ用具ヲ供与スルト金銭ヲ供与スルトヲ問ハス又其ノ金銭タルヤ直接手術者ニ支払ハレタルト否トヲ問ハサレハナリ」（大判昭和15年10月14日刑集19巻685頁）と判示されている。

当行為以外の方法によって、正犯の犯罪の実行を容易にする行為を幫助行為ということになろう。したがって、幫助行為の方法は、凶器の貸与などの物理的方法（有形的な方法）であれ、犯行方法の助言などの精神的方法（無形的な方法）であれ、正犯の犯罪実行を容易にしさえすれば、それで足りることになり、いわゆる条件関係までは要求されないことにもなる。⁽⁹⁾

①了解による幫助

そうであるとすれば、助手席および後部座席にそれぞれ同乗したXおよびYの両名が「了解」を与えたことで、正犯Pの危険運転行為を容易にしえたと言えるのであろうか。まず、その前提として、少なくとも、Pが危険運転致死傷罪の構成要件該当行為に取りかかっている必要がある。

この点につき、本件正犯者たるPの事実審⁽¹⁰⁾によると、正犯者Pは「甲食堂において相当多量のアルコールを摂取しており、この飲酒量が普段の飲酒量をかなり上回っていることをも合わせ考慮すれば、乙飲食店を出発してから本件衝突に至るまでの間、被告人Pが相当程度酩酊していたことは強く推認でき、本件衝突時、被告人Pは、本件カーブの状況に照らせば、あまりに無謀かつ危険な高速度で走行したのであって、そのこと自体、アルコールの影響により道路状況に即した運転ができなかったことを端的に示している。甲食堂における被告人Pの言動が普段と相当異なっていることや、（甲食堂から乙飲食店に向かう途中の）橋で前方注視が困難となったことも、被告人Pが相当程度酩酊していたことを示している。以上の事実によれば、被告人Pが、乙飲食店を出発してから本件衝突に至るまでの間、飲酒の影響により前方注視及び運転操作が困難な状態であったことはこれを優に認めることができる」として、そ

(9) 松宮孝明『刑法総論講義（第4版）』（2009）289-290頁

(10) 前掲注(5)

それぞれの事実を総合的に評価した上で、Pが危険運転行為を行っていたと判断した。したがって、本件衝突事故からみて、直近の乙飲食店の駐車場からドライブに出発した時点で、少なくとも正犯のPが危険運転致死傷罪の構成要件該当行為たる危険運転行為を行っていたとすることは、問題はないであろう。

では、本件で被告人XおよびY両名は、このような正犯Pの危険運転行為に幫助行為をしたといえるのであろうか。この点につき、本件裁判所は、「(Xは)言葉ははっきりしないが、Pの誘いに賛成しているとしか受け取れない態度を取った。私もPに対して『そうしようか』と言って、本件車両でドライブに行くことに賛成した」旨のYの供述を根拠に、被告人XおよびY両名が、Pが本件車両を発進させることに了解を与えたことは明らかであると判断している。すなわち、Pが、被告人XおよびY両名らにドライブに行くことへの了解を求めたことに対し、助手席に同乗したXが顔を縦に振るなどし、後部座席に同乗したYが「そうしようか」などと言ってそれぞれ了解を与えたことが、危険運転行為の幫助行為であると判断したのである。⁽¹¹⁾

では、この顔を立てに振るとか、そうしようかとの発言による「了解」という幫助行為によって、Pの危険運転行為が容易になったといえるのであろうか。この点につき、本件裁判所は、被告人XおよびYは、運送会社のトラック等の運転手であり、先輩運転手として後輩のPに仕事の指導等をしていたことや、彼らとPとはゴルフ仲間であったこと、Pは飲酒することが分かっているながら、自車を運転して甲食堂に向かい、通常の飲酒量をかなり上回る量の飲酒をしたこと、Pは現に甲食堂でト

(11) 前掲注(5)：もっとも、正犯Pの事実認定によると、乙飲食店の駐車場から出発し本件衝突現場に至るまでの間に、後部座席のYから「この車どうなの」と尋ねられたため、Pが自車の性能を見せつけるために急加速をした点につき本件裁判所は特に判断していないが、この点もPの危険運転行為を促進する事実として評価することも可能であろう。

同乗者による危険運転致死傷罪の幫助

イレに立ったときにふらつきを覚えるなどしていたにもかかわらず、妻に迎えを頼んだり、代行運転を頼んだりして帰宅しようとはせず、あろうことかXおよびYとともにさらに別の店で飲酒しようなどと考えて甲食堂から自車を出発させたこと、(その後も)乙飲食店に到着するまでの間、目が霞むのを感じたり、乙飲食店到着後には、乙飲食店の店長から飲酒運転を注意されたりしたにもかかわらず、Pは、乙飲食店の開店時間まで時間をつぶすためという全く必要性がなく、かつ安易な理由で、正常な運転が困難な状態であるのに、XおよびYを同乗させた状態で運転を再開したことなどの事実から総合的に評価して、Pが、単に自身の提案が受け入れられたと認識したにとどまらず、本件車両を走行させる意思をより強固なものにしたと評価し、被告人XおよびYの両名が了解を与えたことにより、Pの犯行が容易になったと判断している。つまり、XおよびYの了解により、Pの危険運転行為を心理的に助長したと言え、かつ、正犯者Pがその了解を認識したことで危険運転行為を行う決意が強化されたと言っているのであるから、XおよびYの了解行為が、Pの危険運転行為を容易にしたということになろう。

②黙認による幫助

その一方で、本件裁判所は、被告人XおよびYが、乙飲食店駐車場を出て以降のPの危険運転行為を「黙認」したことについても幫助の成立を認めている。では、了解を与えた後に、Pの危険運転行為を「黙認」したことでも、Pの危険運転行為を容易にしたと言えるのであろうか。XおよびYによる作為正犯に対する「不作为による」幫助の成否が問題となる。もっとも、本件では、不作为犯における正犯と共犯の区別は問題となっていないことから、この点に関する我が国の学説状況を大きく展開することは避けるが、不作为による関与はすべて正犯になるとの立場を除き、我が国の判例および多数説は、不作为の幫助を認めている。⁽¹²⁾

では、どのような場合に「不作为による」幫助が認められることにな

るのであろうか。その成立要件が問題となる。この点につき、不真正不作為犯が作為犯と同価値であるがゆえに処罰されるとの立場を前提にすれば、当然、不作為による共犯の場合も、作為による共犯と同価値である場合に限って、処罰されることになるはずである。つまり、保障人に当たる単独正犯が存在するのと同様に、作為義務を負うことになる不作為共犯が存在するということである。そうであるとすれば、不作為正犯と同様、不作為共犯も i) 作為義務 ii) 作為の容易性・可能性がその成立要件として要求されることになる。

そこでまず、共犯の i) 作為義務から検討するが、ここで言う共犯の作為義務とは、単独正犯の作為義務とは異なり、他人の犯罪を阻止する義務となるのか、それとも、正犯を助けまい義務を負うのが問題となる。もっとも、正犯を通じて犯罪結果を生じさせたが故に共犯も処罰されるとする因果的共犯論の立場からすれば、不作為共犯の作為義務も、正犯の実行行為を介して惹起することになる犯罪結果の発生を防止することということになろう。ただし、この作為義務が、不作為による共犯で特に問題となる。というのも、不作為とは、社会において期待された役割を負う者が期待された行為をしないことであるから、およそ犯罪行為を発見した人が、それを阻止する必要が常にあるというわけではないからである。したがって、犯罪者間の関係性や被害者との関係から、不作為共犯に、特別に正犯の犯罪遂行を阻止する義務があるかどうかの問題となってくる。

この点につき、たとえば、平成12年の札幌高裁判決は、一審の釧路地裁で、暴行を阻止する作為義務はあったが、その結果回避可能性について

(12) 神山敏雄「不作為をめぐる共犯の新様相」現代刑事法5巻9号(2005)45頁以下。ところで、不作為の幫助の成立を否定する判例とは対照的に、その成立を肯定した本判決でも、他の判例と同様、作為義務およびその発生根拠について厳格に検討を加えていない(同48-49頁)。しかしながら、その成立を肯定しようがしまいが、作為義務が犯罪成立要件である以上、精密に検討する必要がある。

て「犯罪の実行をほぼ確実に阻止し得たにかかわらず、これを放置した」ことが必要であるとして、一定程度の強度な作為義務を肯定しほぼ確実に犯罪を阻止しえたとは認められないと判断した⁽¹⁴⁾ことに対し、その結果回避可能性につき「ほぼ確実に阻止し得た」までは必要ではなく、また実力による阻止に限定されず、共犯の側で監視し、言葉によって制止することは相当程度可能であり、さらに実力による阻止についても困難であったとは言えないとして、暴行を阻止する行為をしなかったことが「作為による」幫助と同視できると判断した。この点につき、先述のように、幫助は正犯の犯行を容易にしさえすればよいとする判例の立場からすれば、平成12年の札幌高裁の判断は首肯しうるものであると言えよう。したがって、本件においても、XおよびYに要求されるべき作為は、Pが危険運転行為を行わないよう監視する行為や、言葉で制止する行為だけで足りるということになる。

では、本件のXおよびYは、このような作為を行うべき保障人的な立場にあったと言えるかどうかであるが、先述のように、XおよびYは、Pと同じ運送会社のトラック等の運転手であり先輩運転手として後輩のPに仕事の指導等をしていたこと、そして、5時間に渡り、Pと一緒に通常の飲酒量に比してかなり多い量の飲酒をし、また（甲食堂での飲食の際）Pが他のゴルフ仲間の食べ残しを口にしたり、年長のゴルフ仲間であるXと激しい口論をしたなどという普段と異なる状態であった上、トイレに行く際にいわゆる千鳥足の状態であったことなどからすれば、XおよびYは、Pが本件当時アルコールの影響により正常な運転が困難な状態にあったことを認識したうえで、Pのドライブに行こうとの提案に対しXおよびYが了解を与えたのであるから、先行する了解という幫助行為により、XおよびYには、Pの犯行を阻止する義務があったとすることは可能であろう。

(13) 札幌高判平成12・3・16判時1711号170頁

(14) 釧路地判平成11・2・12判時1675号148頁

次にii) 作為の容易性・可能性についてであるが、まずその判断基準については、作為が履行可能でなければ意味がないことからすれば、個人の能力を基準とするべきであり、⁽¹⁵⁾ また、先述のように不作為共犯に要求される作為は「犯行をほぼ確実に阻止し得た行為」ではなく、「犯行を阻止することが不可能ないし相当程度可能な行為」であることからすれば、この容易性・可能性の判断もある程度、緩和されることになる。では、本件のXおよびYにつき、作為の容易性・可能性があったと言えるかどうかであるが、会社の先輩後輩および遊び仲間という関係性からすれば、たとえXおよびYも斟酌し、かつ、本件車両に同乗しており実力的に犯行を阻止しがたい状態にあったと言えたとしても、それでもなお、XおよびYの言葉によってPの犯行を阻止することは、乙飲食店を出発してから被害車両に衝突するまでの間が約15分あったことからしても、容易にできたと言いうるであろう。

以上のことから、XおよびYは、客観的にPの危険運転行為を助けていたと評価することができる。

2) 了解あるいは黙認による幫助の故意

では、XおよびYは、「わざ」とPの危険運転行為を助けたと言っているのであろうか。XおよびYの故意が問題となる。通常、幫助の故意が認められるためには、幫助者が正犯の実行行為を認識し、かつ、自己の幫助行為が正犯者の実行を容易にするものであることを認識・認容することが必要であるとするには問題がないと思われる。もっとも、これに加えて、正犯の実行の結果についての認識・認容まで必要かどうかにつき、⁽¹⁶⁾ 学説は対立している。この点につき、判例は、「共同正犯ノ成

(15) 山口・前掲注(6)・92-93頁

(16) 大塚仁＝河上和雄＝佐藤文哉＝古田祐紀『大コンメンタール刑法(第二版)第五巻』(2002)545-546頁。もちろん、因果的共犯論の立場からすれば、正犯の実行の結果についての認識・認容は当然に要求されることに

同乗者による危険運転致死傷罪の幫助

立ニハ其ノ主観的要件トシテ共犯者間ニ意思ノ連絡即チ主観的要件トシテ従犯者ニ於テ正犯ノ行為ヲ認識シ之ヲ以テ足り従犯者ト正犯者トノ間ニ相互ノ意思連絡アルコトヲ必要トセサルヲ以テ正犯者カ従犯ノ幫助行為ヲ認識スルノ必要ナキモノトス」として、幫助行為の結果、正犯の実行が容易になることの認識があれば足り⁽¹⁷⁾としている。つまり、幫助の故意として正犯が構成要件該当行為を行うことの認識があればそれで足り、幫助行為と結果との因果関係の認識を必要としないということであろう。

したがって、本判決でも、「Pの食堂での飲酒状況や言動、飲食店での言動及び血中アルコール濃度等に照らせば、被告人XおよびYの両名は、Pが、本件当時、アルコールの影響により正常な運転が困難な状態にあったことを認識していたと認めるのが相当である。さらに、被告人両名がPに了解を与えた際の状況、被告人両名とPとの関係をも併せ考えると、被告人XおよびYの両名は、Pの犯行を容易にさせることを分かっているながら、それでも了解を与えたものと認められ、さらに「(Pの犯行を容易にさせることを分かっているながら)それでも制止しなかったと認めるのが相当である」として、被告人XおよびYの両名に幫助の故意を認めたことには、首肯できる。

3) 批判的検討

ここまで、本判決の判断方法につき分析を加えてきた。従来の裁判所の立場からすれば、本判決の判断方法についてもある程度、首肯しうる点もあるけれども、その判断方法につき問題がないというわけではない。

まず、本判決では危険運転致死傷罪の幫助が成立するとしたが、そもそも、従来の判例の立場からすれば、本件においても(共謀)共同正犯を肯定することはできなかったのであろうか。もっとも、この点について

なる。

(17) 大判大正14年1月22日刑集3巻921頁

ては、危険運転致死傷罪の性質およびその構成要件該当行為の判断にも関連することから、これらについても併せて議論をしていくことにする。

ところで、共同正犯が成立するためには、客観的要件として、2人以上の者が共同して構成要件該当行為を行うという「共同実行の事実」と、その主観的要件として、行為者相互間に意思の連絡があり、相互に他行為者の行為を利用して全行為者が協力して犯罪を実現する意思という「共同実行の意思」を各人が有することが必要である。もっとも、裁判実務では、構成要件該当行為を複数人が分担して実行する者だけでなく、犯行現場における見張りのような分担実行を行わない者や、さらには、「2人以上の者が、一定の犯罪について共謀したうえ、その中のある者が実行に出た場合に、直接には実行行為を行わなかった共謀者も共同正犯とする」との共謀共同正犯を共同正犯の一形態とすることで、共同正犯の成立を広く認めるに至っている⁽¹⁸⁾。要するに、共謀に参加した者は、直接に犯罪実行に関与しなくても、他人の行為を自己の手段として犯罪を行った、換言すれば「自己の犯罪」として関与したという意味で、実行担当者とその刑責に差異はないということになり、現に実行分担していなくても正犯として扱われることになるのである。

では、本件において幫助犯と判断されたXおよびYは、このような意味においても正犯として評価される可能性はないのであろうか。この点につき、本件裁判所は、積極的にPの危険運転行為に関与しなかったことをその根拠としている。確かに、「そうしようか」とか「領く」などといったXおよびYの言動からすると、乙飲食店から当該事故現場まで、

(18) 浅田和茂『刑法総論（補訂版）』（2007）413-415頁

(19) 見張りを共同正犯にした判例につき、ここで枚挙を挙げる暇はないが、代表的なものとして、大判明治28年12月19日刑録1輯5巻89頁や、最判昭和23年3月16日刑集2巻3号220頁などがある。

(20) 共謀共同正犯を認めた判例につき、ここで枚挙を挙げる暇はないが、代表的なものとして、大連判昭和11年5月28日刑集15巻715頁や、最大判昭和33年5月28日刑集12巻8号1718頁（練馬事件）などがある。

Pの危険運転行為には積極的に関与していなかったと言いうるかもしれない。しかしながら、果たしてそのように言い切れるのであろうか。

そもそも、危険運転致死傷罪とは、一次的に人の生命・身体の安全を保護法益とし、二次的に交通の安全という社会的法益を兼ね備えた犯罪であり、そして、危険運転行為それ自体は「暴行に準じて」扱われると考えられる。つまり、危険運転行為が、たとえ人に対する暴行の故意なく行われるとしても、死傷の結果を生じさせる危険性を持つという点では、通常の暴行行為と変わらないと考えられることから、危険運転致死傷罪は「故意に高度な危険な運転行為をした結果、人を死傷させた者を、暴行により人を死傷させた者に準じて処罰しようとするものである⁽²¹⁾」と理解されることになる。しかしながら、「傷害の罪」で言う「暴行」とは「他人に対する物理力の行使」を意味するのであるから、そもそも、他人に向けられる以前のアルコールの影響による危険運転行為それ自体を「他人に対する物理力の行使」として理解することはできないはずである。したがって、危険運転行為を「暴行に準じる」ものとして理解するためには、危険運転致死傷罪を例外的に「危険犯」として理解する必要がある。そうでなければ、死傷結果が生じたがゆえに、危険運転行為が「他人に対する物理力の行使」として理解されることになりかねないし、そして、危険運転致死傷罪が危険運転行為による死傷結果につき責任を科す以上、あくまでも、危険運転行為に「よって」結果が実現したかどうかを、「具体的」に判断する必要もあろう。したがって、この危険運転行為は、ある程度高度な「具体的な危険」を意味することになる⁽²²⁾。換言すれば、危険運転致死傷罪は、条文上、危険運転行為につき具体的な危険の発生を必要としない抽象的危険犯ではあるが、その実質として、構成要件該当行為として、人の死傷結果に結びつくある程度

(21) 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1回会議事録

(22) 佐伯仁志「交通犯罪に関する刑法改正」法学教室258号（2002）74頁

具体的な「実質的な危険」の発生が要求されている具体的危険犯であるということになる。

では、本件において、人の死傷結果に対する実質的な危険性が発生するような危険運転行為は、どの時点から開始されたと見るべきなのであろうか。この点につき、本件裁判所のように、ある程度具体的な危険運転行為とは、死傷結果から見て直近の「乙飲食店から当該事故現場までの15分間の運転行為」とすることも理解はできる。しかしながら、素直に考えれば、本件の危険運転行為を開始したのは「甲食堂から乙飲食店に向かった運転行為」となるのではなからうか。つまり、Pを含めた被告人らの目的は、5時間もの間一緒に、(いつも以上に)飲酒した甲食堂から約6キロメートル離れたところにある乙飲食店に移動し、再度飲酒することであったはずであり、乙飲食店から当該事故現場まで運転行為は、あくまでも乙飲食店の開店時間まで時間をつぶすことにあった、いわば付随的なものであったはずである。したがって、このような付随的な運転行為を、危険運転行為の開始行為とするのは、死傷結果が発生したが故に、その直近の運転行為を危険運転行為と評価するに等しいようにも思われる。すなわち、危険運転致死傷罪が二次的に交通の安全という社会的法益を包含している以上、その具体的に危険な行為を開始した時こそが、危険運転致死傷罪にふさわしい行為を開始したということになるはずであり、⁽²³⁾したがって、甲食堂及び当該事故現場が郊外にあり、乙飲食店が駅の近くの市街地にあるという地理的な位置関係からしても、乙飲食店の駐車場からの、郊外へ向けての運転行為よりも、さらに酩酊状態にあったことが容易に想像できる甲食堂から乙飲食店に向けて出発した、市街地へ向けての運転行為こそが危険運転致死傷罪にふさわしい行為を開始したと評価するべきであるように思われる。もちろん、Pを含む被告人らは、一旦乙飲食店の駐車場でそれぞれの車から降りており、

(23) 星周一朗「危険運転致死傷罪の実行行為性判断に関する一考察」信州大学法学論集第9号(2007)107-109頁

同乗者による危険運転致死傷罪の幫助

その意味で一旦、他者への死傷結果発生の危険性は解消されていると見ることもできるが、乙飲食店への到着時刻と、同場所からの本件事故現場に向けるドライブの出発時刻との時間的な接着性、また当該ドライブに向かう運転行為はあくまでも時間をつぶすための付随的な行為であったこと、そして乙飲食店の駐車場から出発して15分後に（距離にして約3キロメートル離れた場所で）事故を起こしたという場所的な接着性からすれば、甲食堂から乙飲食店までの運転行為と、乙飲食店から当該事故現場までの運転行為は一連一体のものとしてなお評価しうると思われる。

では、このように一連一体のものとして評価することが可能な危険運転行為につき、XおよびYも、Pと同様に、自己の犯罪として行ったと言えるかどうかが問題となる。この点につき、PおよびXは、それぞれ別の車を運転し、乙飲食店に向かったが、それぞれの車を運転していたPおよびXは、互いに一方の運転行為を利用して乙飲食店までの危険運転行為を実現したと言いうることからすれば危険運転行為の共同正犯者として評価されうることになろう。また、X車に同乗していたYについても、PおよびXと同様に、危険運転行為を行うために、5時間あまりにわたって通常以上に飲酒しつつ、甲食堂から約6キロメートル離れたところにある乙飲食店で再度飲酒する目的で他者の運転行為を利用して、各自の危険運転行為を行うことを内容とする意思連絡を甲食堂で行っていた事実からすれば、現に実行分担をしていなかったYについても、危険運転行為の共同正犯者として評価することも可能であろう。

したがって、甲食堂から乙飲食店までの運転行為につき、PおよびX、Yは、共謀共同正犯の関係にあったということになる。では、PがXおよびYを自車に乗せて乙飲食店からドライブに出発した際、この共謀関係は解消されていたのであろうか。共謀の範囲が問題となる。たしかに、彼らの共謀の内容は、甲食堂から乙飲食店までの運転行為であって、乙飲食店から当該事故現場までの運転行為とは異なるとすることも可能で

ある。しかしながら、先述したように、乙飲食店から当該事故現場までの運転行為は、あくまでも甲食堂から乙飲食店までの運転行為の付随的なものであったことや、P車とは別の車で甲食堂から乙飲食店まで運転してきたXおよびそのX車に同乗してきたYも、時間をつぶすために乙飲食店から当該事故現場までのドライブにつき、Pに了承を与えていたことからすれば、この共謀関係はまだ解消されていなかったと見るべきである。

以上のことから、甲食堂から乙飲食店に向かった運転行為と乙飲食店から当該事故現場までの運転行為は、危険運転致死傷罪の性質上から一連一体のものとして評価することができ、かつ、この間の共謀関係も解消されていないことからすれば、XおよびYも、Pと同様に危険運転致死傷罪の共同正犯として責任を科すことも、従来の判例の立場からすれば、可能であったように思われる⁽²⁴⁾。

ところで、この点は、本判決の理由中でも触れられていた「不作為による共犯」の成否の問題にも関連することになる。というのも、学説では、不作為犯における正犯と共犯の区別につき多くの説が存在しているが、我が国の実務において共謀共同正犯が広く認められているため、このような議論が問題とならないからである。共謀が存在する場合には共謀共同正犯として処理され、不作為による共犯は例外的に認められることになる。すなわち、作為犯のみならず、不作為の場合にも共謀があ

(24) もっとも、このように甲食堂から乙飲食店の駐車場へ向かった運転行為と、乙飲食店の駐車場から当該事故現場まで向かった運転行為とを一連一体のものとして評価できないとの立場を採ったとしても、判例によれば、共謀は必ずしも事前に成立している必要はなく、行為の現場で即時的に成立するものでもよいとした現場共謀も認めており（最判昭和23年12月14日刑集2巻13号1751頁、最決昭和32年10月18日刑集11巻10号2675頁など）、乙飲食店の駐車場から当該事故現場まで新たな共謀があったとして、XおよびYに共謀共同正犯を認めることも、従来の判例の立場からすれば可能であるのかもしれない。

りさえすれば、作為と同価値であると評価され、共謀による実行と判断されることになるのである。換言すると、関与の程度から、自己の犯罪として関与はしていないが、なお処罰に値する程度の関与がある場合にのみ、不作為による共犯の成否が問題となることになる⁽²⁵⁾。

たとえば、この犯罪阻止義務につき、第3者が被害者の殺害計画をしているのを阻止できるのは自分しかない状況で、その場に同席し続け犯行を阻止すべき立場にいなから、未必の故意をもって、その第3者と被害者のそばを離れ、第3者が被害者を絞殺した大阪高裁昭和62年判決⁽²⁶⁾で、これを阻止しなかったのを、殺人の幫助とした。そこでは、被告人の作為義務は被害者の保護に向けられたものか、加害者の監視に向けられたものかは定かではなかったけれども、故意正犯の背後には正犯は存在しえない、すなわち、故意の作為犯が存在する以上、不作為者は、侵害を防止する作為義務（保護的保障）や、作為者の侵害を防止する作為義務（監視的保障）にかかわりなく、作為正犯に対する不作為による共犯と評価されるとの考慮があったと言えよう⁽²⁷⁾。

したがって、故意正犯たるPが存在する本件において、本件裁判所が、不作為者たるXおよびYに幫助罪が成立するとしたことには、首肯しうる。もっとも、先述のように、従来の判例の立場からすれば、本件においても共謀関係が認めることは十分可能であり、それ故に、幫助犯の成立を観念する余地がないとも言えよう。ただし、もちろん、ここで共謀関係を認めること自体が不当であると述べるつもりはないけれども、少

(25) 中山研一＝浅田和茂＝松宮孝明『レヴィジオン刑法1 共犯論』186-187頁：もちろん、不作為者に犯罪阻止義務があると感じられるようなケースで、ほとんど現場共謀による共同正犯が安易に認定されてきたという共謀共同正犯それ自体の問題もある。（同187頁）

(26) 大阪高判昭和62年10月2日判タ675号246頁

(27) この点につき、不作為犯と作為犯の共同正犯を認める見解もあるが、結果惹起という側面からすれば、作為による因果力が決定的であるはずである。（中山研一＝浅田和茂＝松宮孝明・前掲書注(25)・190-191頁）

なくとも、黙示の意思連絡だけで共謀関係を認め、共謀共同正犯の成立⁽²⁸⁾範囲を広げる傾向にある、近年の判例の立場には問題があると考え。すなわち、共謀を根拠に実行分担のない者を正犯として扱う以上、その共謀の事実関係は、より具体的かつ厳密に認定するべきであろう。⁽²⁹⁾

次に、先述のように、構成要件該当行為への着手時期を甲食堂からの運転行為に前倒しするとすれば、それに合致する「故意」が存在するかどうか併せて問題となる。ところで、危険運転致死傷罪の故意とは、正常な運転が困難な状態を認識している、すなわち、容易に死傷結果を予見しそれを回避しえたが、それにもかかわらず、わざと危険な運転行為をすることである。⁽³⁰⁾そこで、甲食堂から乙飲食店に向かう際に、XおよびYにそのような故意があったと言えるのが問題となるが、5時間もの間、甲食堂で飲酒した上で、さらにそこから約6キロメートル離れた乙飲食店でPと共に飲酒するために、YがXを助手席に乗せて自車を運転したとの事実からすれば、正常な運転をすることが困難であり、その運転によって人を死傷させる予見があったとすることも可能であろう。

その一方で、本判決のように共謀関係は認めず、XおよびYの関与行為は幫助にとどまるとする場合、その関与に対する認識、すなわち、幫

(28) 最決平成15年5月1日刑集57巻5号507頁

(29) 松宮・前掲書注(9)・278頁：練馬事件判決(前掲注(20))によれば、共謀は罪となるべき事実として厳格な証明(刑事訴訟法335条1項)の対象となることが確認された。もっともそれと同時に、共謀の具体的な中身(日時や場所など)の特定は必要ではないともされた。しかし、分担実行せず共謀のみに関わった者を実行行為者と同等に扱うのであれば、その罪となるべき事実たる共謀も、当然に具体的に特定する必要がある。

(30) なお、危険運転致死傷罪の故意に関する最近の論考として、峰ひろみ「危険運転致死傷罪(アルコール影響型)における故意についての一考察」法学会雑誌50巻1号(2009)113頁以下、佐久間修「危険運転致死傷罪と故意・過失」刑事法ジャーナル26号(2010)2頁以下、星周一朗「危険運転致死傷罪における故意・過失の意義とその認定」刑事法ジャーナル26号(2010)8頁以下などがある。

同乗者による危険運転致死傷罪の幫助

助の故意が問題となる。この点につき、客観的には危険運転致死傷罪を幫助しているが、その故意がないと判断した平成20年の仙台地裁判決が⁽³¹⁾参考となる。そこでは、共犯者である被告人が、駐車代金を支払いつつも、駐車場を出発してから事故発生に至るまでの間、助手席で寝ていたことを重視して、危険運転を援助する故意がなかったと判断した。つまり、危険運転致死傷罪における危険運転行為（正常な運転の困難性）の認識・予見と、道交法上の酒酔い運転罪における運転行為（正常な運転ができない可能性）の認識・予見に区別した上で、被告人は、乗車時に正犯が正常な運転ができない「可能性」は認識・予見できても、正犯が運転している際に寝ていた被告人には、その運転行為の「困難性」を現実に認識・予見できなかったということを根拠とするのであろう。すなわち、そこでは、正犯であれば全体として1つの危険行為として考慮するが、共犯の場合には、段階的に危険行為を考慮するとの立場に立っていることが推測される。したがって、事故発生時まで寝ておらず起きていたとすれば、正常な運転の困難性を基礎付ける事実を認識していたとして、危険運転致死傷罪の幫助犯の成立を肯定したと推測することもできよう。⁽³²⁾以上のことからすれば、本件において、XおよびYは、Pが普段以上に飲酒をし、また普段と異なる言動をしていたと認識し、そして少なくとも、乙飲食店の駐車場から当該衝突現場までの間、P車の助手席および後部座席に同乗していたXおよびYは起きていたのであるから、XおよびYが、Pの運転行為の「困難性」を十分に認識しており、したがって、本件裁判所が、両者に危険運転致死傷罪の幫助の故意があったと判断したことは、自然な流れであったように思われる。

しかしながら、共犯の故意に関する問題はそこにとどまらない。すなわち、危険運転致死傷罪が結果的加重犯として理解されている以上、XおよびYがPの危険運転行為を容易にしたところ、Pが危険運転行為を

(31) 仙台地方裁判所平成20年9月19日判決

(32) 拙稿・前掲注(4)・155-156頁

したのみならず、被害者を死傷させてしまった本件において、死傷結果という加重結果につき、故意のない正犯者Pに対する、故意のない共犯という問題が生じるし、また結果的加重犯につき、加重結果に対し責任主義の観点から過失を要求する通説を前提とした場合、今度は、通説が否定する（過失犯に対する）「過失による共犯」となってしまうという問題が生じることになってしまうのである。⁽³³⁾

もっとも、この点はすでに別稿で検討しているため、本稿で大きくは展開しないが、共犯が共犯行為を通じて犯罪結果を実現したがゆえに処罰されるとするのであれば、少なくとも、共犯には、それに対応した主観、すなわち、「共犯行為それ自体に対する故意」と「正犯の犯罪に対する故意」があるはずであり、そして「共犯の故意」を「共犯それ自体に対する故意」とすることで、刑法38条1項但書は、共犯規定に直接影響しないと解釈することは可能であろう。このように、刑法38条1項が共犯規定には影響しないとし、この「加担意思」を「共犯の故意」と同等のものとして見なすのであれば、故意に共犯行為する規定がないわが国においても、「過失による共犯」の成立の可能性があるとと思われる。⁽³⁵⁾

もっとも、「過失による共犯」を無限定に認めることになると日常の合法的な経済活動が制限される恐れがあるため、共犯責任の範囲を制限する必要がある。そこで、「重過失」（あるいは「重過失」と同等と評価される程度の「認識ある過失」）をその罪質において内包する犯罪に限定し、その限りで「過失による共犯」を認めることは可能であるように思われる。⁽³⁶⁾

(33) 松宮・前掲注書(9)・253頁

(34) 拙稿・「第二次的関与者のメンズ・レア」神戸学院法学36巻1号(2006)

(35) その意味では、「共犯の故意」の対象は、制限従属性説に従えば、「正犯の犯罪（構成要件該当行為＋法違反行為）」しかないことになる。 (拙稿・前掲注(34)・126頁)

(36) 丸山雅夫『結果的加重犯論』(1990) 391頁

この点は、特に、結果的加重犯の共犯に妥当するはずである。というのも、判例によれば、共犯は、正犯の基本犯の共犯行為したことを根拠に、共犯行為と加重結果に因果関係があれば、加重結果つき「当然に」、換言すれば、無限定に帰責されることになるからである。そこで、共犯者に、直接的に加重結果に対する「重過失」を要求し、かつ、実質的に「重過失」を内包する犯罪に限定し、その限りで、共犯の故意である「加担意思」も「重過失」に緩和することで、加重結果につき共犯に帰責するとすれば、無限定に、教唆・幫助が認められることにはならないであろう。⁽³⁷⁾

以上のことから、まず危険運転致死傷罪は、「重過失」を内包する危険運転行為によって死傷結果を発生させ、かつ、その死傷結果につき「ある程度具体的」な予見可能性を必要とする犯罪であり、逆に言えば、危険運転致死傷罪は「容易に死傷結果を予見し、それを回避しえた」が、それにもかかわらずわざと危険な運転行為をしたとの意味で、「重過失」をその本質とする犯罪であるということになる。また、共犯の故意たる「加担意思」は、正犯と共犯とで危険の度合いがかわらない以上、正犯と同様、共犯も段階的ではなく、全体として1個の危険行為を行ったと評価するべきであり、したがって、生じた死傷結果を発生させるであろうとの実質的な危険性に対するある程度具体的な予見可能性があったかどうかで判断されるべきである。そうであるとすれば、本件において、Pと一緒に5時間もの間、甲食堂で飲酒していたXおよびYも、人の死傷結果につき、甲食堂から市街地に向けてPと共に出発した時点で、より容易にある程度具体的に予見していたと言いうるであろう。

(37) 拙稿・前掲注(4)・171頁：たしかに、他人のミスについて実行分担者ではない者にも責任を認めるという事実は変わりはないし、共犯が「処罰拡張事由」であったことを考えると、故意のない共犯を例外的に認めることには躊躇を覚えるかもしれないが(中山＝浅田＝松宮・前掲書注(25)・200頁)、人はそれほど予測不可能ではないはずである。

もっとも、このままでは実際に正犯の危険運転行為を認識していなくても、加担意思さえあれば、死傷結果の予見可能性を導くことにもなりかねない。しかしながら、そもそも、危険運転致死傷罪の基本犯として評価される危険運転行為は、死傷結果に結び付きやすい高度な危険行為のみを対象としているのであるから、危険運転行為に対する共犯行為は直接的に加重結果に結びつくことになる高度な危険運転行為への関与に限定されることになるはずである。さらに、そのように予見可能性の対象を抽象化したとしても、それは、ある種限定された、甲食堂から乙飲食店の駐車場を經由して当該事故現場に至るまでの一定の領域内における不特定・多数の人の死傷結果であって、故意におけるのと同様に、「概括的」な重い結果に対する具体的な予見可能性ということになるはずであろう。⁽³⁸⁾ 以上のことからすれば、XおよびYに加担意思がある以上、両者に危険運転致死傷罪の幫助の故意を認めても問題はないように思われる。

ただし、このように、概括的な故意と対比する形で、「(甲食堂の) 駐車場から事故現場に至るまでの一定の領域内における不特定・多数の人」として限定することにつき、問題がないとは言いきれない。たとえば、「荷台の未知の乗車人落下死亡事件」⁽³⁹⁾で、最高裁は、過失の予見可能な対象たる結果たる「人」の「死」につき、「およそ人一般」の「死一般」という抽象度で考えることを許容ないし要求する見解を採ったものと理解されているけれども、責任主義との関係からすればこのような見解には問題があるし、また「現実に死亡したまさにその人」の「その死」という高度の具体的予見可能性を要求することも過失犯全般を把握する意味で合理的ではないことからすれば、行為者は自己の行おうとする「当該(過失)行為が典型的に有する危険の範囲内に存する人」の「当該行為の危険の現実としての死」というレベルで、予見可能な対象たる結果

(38) 松宮・前掲注書(9)・219-220頁

(39) 最決平成元年3月14日刑集43巻3号262頁

同乗者による危険運転致死傷罪の幫助

を考慮する必要がある⁽⁴⁰⁾。しかし、この「荷台の未知の乗車人の死」と、本件のような「甲食堂から乙飲食店の駐車場を經由して事故現場に至るまでの一定の領域内における不特定・多数の人の死」とを、はたして同等のものとして理解してよいのかどうか、なお検討の余地があるように思われる。

さらに、一般的に、概括的故意の典型例として「群衆に爆弾を投げて死亡させる」場合があるが、翻って、危険運転致死傷罪を見てみると、条文上、投げる爆弾の種類については規定されているが、いつ爆発させるかについては規定されていない。とすれば、やはり、最終的な結果として「死傷という結果」が生じたがゆえに、危険運転行為につき責任を問われかねないという問題も、なお残されたままであるとも言えよう⁽⁴¹⁾。

そのような意味でも、事件ごとの類型化作業も含め、類型ごとに様々な構成要件要素を含んでいる危険運転致死傷罪につき、再検討する時期がきているように思われる。

(40) 伊東研祐『刑法総論』(2008) 122-124頁

(41) 星・前掲注(23)・107-110頁：危険運転致死傷罪では人の死傷という結果が発生した後に、運転行為の危険性を判断することになる。つまり、運転行為の危険性判断は事後的な判断となるため、事故が発生した以上、常に危険運転行為に該当する危険性を孕んでいることにもなる。その意味でも、死傷結果を発生させた運転行為それ自体の危険性につき、行為時における一般的・類型的な危険判断が必要であり、またそのように判断することで、客観的な帰責判断としての「危険の現実化」という因果関係判断とも合致することにもなると思われる。(同109-110頁)