



Title	公道での違法な自動車レースと致死結果
Author(s)	レンギーマ, ルドルフ; 瀧本, 京太郎//訳
Citation	北大法学論集, 65(4), 216[117]-203[130]
Issue Date	2014-11-28
Doc URL	http://hdl.handle.net/2115/57460
Type	bulletin (article)
File Information	lawreview_vol65no4_03.pdf



[Instructions for use](#)

公道での違法な自動車レースと 致死結果

Prof. Dr. Rudolf Rengier

瀧本京太郎 (訳)

I はじめに

近時、ドイツの刑事裁判所において、公道での、死亡結果を伴う違法な自動車レースが問題となった事例が増加している。それらは単に重要な判決をしたというにとどまらず、特に興味のある問題を過失犯論に対して投げかけている。このような問題は、ドイツ刑法にとっても日本刑法にとっても重要である。本日の講演では、2つの事例と判例を取り上げたいと思う。

II 第1の事例：加速レース事例

2008年に出された連邦通常裁判所の基本的な判決¹は、以下のような事実関係に基づいていた。

【事実の概要】

4人が路側帯のない片側2車線のアウトバーンのような道路上で「加速レース」を行うことを取り決めた。この加速レースの魅力は、「いつ最終速度のポルシェが、初期速度のチューンされたゴルフに追いつくか？」という問いにあったようである。ゴルフには運転者のGと同乗者のOが、ポルシェには運転手

【原注】

¹ BGHSt 53, 55.

のPと同乗者のBがそれぞれ乗っていた。4人の当事者は皆、かねてより何度か同じようなレースに参加したことがあり、同乗者は運転者としても参加したことがあった。OとBがこのレースを撮影している間、GとPは、最高速度が時速120キロメートルに制限されている道路上をすでにそれぞれ時速200キロメートルを超える速度で走行していたが、彼らの前に、時速116キロメートルで、道路のいちばん右側を走行中の車両が現れたのが見えた。しかしGとPはレースを中止することなく、さらに加速を続けた。左側車線を走行していたGは、可能な限り左側に寄って走行することで、右側車線でゴルフに追いつこうとしているボルシェのための場所を作った。そのため、Gは時速213キロメートルで、Pは時速約240キロメートルで、左側車線の2台の車両が平行して、わずか30センチメートルほどの間隔で遅い車両を追い越すこととなった。その際Gの乗用車は中央分離帯に入り込んでスピンして転覆し、同乗していたOが死亡した。Gは重大な傷害を負ったが、死亡するには至らなかった。

ここでは、ゴルフの運転者であるG、ボルシェの運転者であるP、およびボルシェの同乗者であるBの可罰性がそれぞれ問題となる。

1 Gの可罰性

まずはゴルフの運転者であるGの可罰性から検討しよう。ドイツの視点に立って考えると、特にGは過失致死罪（ドイツ刑法222条ⁱ）によって罰せられるかどうかという点が問題となる。一方、日本の視点に立って考えると、特に日本刑法211条2項の自動車運転過失致死傷罪による可罰性が問題となる。さらに、日本刑法208条の2第1項後段も関連することになるであろうⁱⁱ。この条文は、進行を制御することが困難なまでの高速で自動車を運転し、よって人を死傷させた場合に、特に重い刑罰を科すものである。本講演では主に、両方の国で関連している過失致死罪に焦点を絞って検討していく。

Gが重大な注意義務違反状態で行為しており、死亡結果が客観的にも主観的にも予見可能であったことについては、まったく問題は無い。早めにブレーキをかけることによって、事故を回避することも可能だったであろう。しかし、それだけでは過失致死罪の構成要件を満たすには十分ではない。そこには判例や学説において様々な観点の下で議論が行われており、部分的には未だ明らかとなっていないさらなる法律問題が存在しているのである。私が過失犯論を考えるに当たってはドイツ法の議論を基礎に置いているが、日本の著者によるド

イツ語で書かれた日本刑法に関する文献²のおかげで、日本に存在している問題はドイツに存在している問題と同じであるという印象を得るに至った。この議論が過失犯論にさらなる知見をもたらすことを願っている。

詳細に言うと、ドイツでは以下の4点を巡って議論が行われている。

(1) 問題となっているのは、自己答責的な自己危殆化の状況なのか、あるいは合意に基づく他者危殆化なのか。

(2) 過失致死罪における同意というものが、一般的にあり得るのか。

(3) あり得るとした場合、今回の事例では、死亡したOの同意は自らの死をもたらした生命に危険のある行為にまで及ぶか。

(4) Oの同意があったとしても、その同意はドイツ法の観点からは制限されるのではないか。すなわち、ドイツ刑法228条ⁱⁱⁱによって同意は無効となるのではないか。

(1) 第1の問題 合意に基づく他者危殆化

連邦通常裁判所及び通説は正当にも、本件において存在していた状況は、Oの自己答責的な自己危殆化に運転手であったG及びPがはじめから不可罰的に関与していたという状況ではなく、合意に基づく他者危殆化という状況であるということを認めている。他者危殆化と自己危殆化の間の区別は、他人に対

² *Yamanaka*, Von dem Irrtum über den Kausalverlauf und der Vorhersehbarkeit des Kausalverlaufs, in: *ders.*, Strafrechtsdogmatik in der japanischen Risikogesellschaft, 2008, S. 160 ff. (erstmalig erschienen 1981); *Yamanaka*, Die Entwicklung der japanischen Fahrlässigkeitsdogmatik im Lichte des sozialen Wandels, in: *ders.*, Strafrechtsdogmatik in der japanischen Risikogesellschaft, 2008, S. 214 ff. (erstmalig erschienen 1990); *Yamanaka*, Die Lehre von der objektiven Zurechnung in der japanischen Strafrechtswissenschaft, in: *ders.*, Geschichte und Gegenwart der japanischen Strafrechtswissenschaft, 2012, S. 147 ff. (erstmalig erschienen 2006); *Yamanaka*, Die Normstruktur der Fahrlässigkeitsdelikte, in: *ders.*, Geschichte und Gegenwart der japanischen Strafrechtswissenschaft, 2012, S. 169 ff. (erstmalig erschienen 2009); *Yoshida*, Die Einwilligung des Verletzten im japanischen Strafrecht, in: *Eser/Nishihara* (Hrsg.), Rechtfertigung und Entschuldigung IV, 1995, S. 349 ff.

する傷害と自傷行為との区別、あるいは他人を殺害することと自殺との区別と同様の原則によって行われる。それによれば、誰が危険な出来事についての行為支配、すなわち「危険支配」を持っている者であるかが重要となる³。

本件で認定された事実においては、Gによって事件が支配されていたことには疑いがない。Oは単なる同乗者であり、この危険な出来事には消極的に参加していた。本件加速レースにおいて彼は、身体を後ろ向きにしながらゴルフの後方を走行していたボルシェを撮影していたため、彼に迫っていた出来事を正確に理解することさえできなかった。それゆえ、Oは走行を支配していたGに身を委ねていたのである⁴。

判例・通説に照らせば、合意に基づく他者危殆化のカテゴリーに本件加速レースをあてはめることは、重大な事故においては行為者の行為は構成要件に該当しており、行為者の可罰性は正当化の同意の規定に左右されるという結論になる。それゆえ、これは同意による解決と言われている。これに対して、自己危殆化としてあてはめると、客観的帰属が欠け、そしてそれゆえ客観的構成要件がすでに欠ける。

他者危殆化の状況における同意による解決にはもちろん異論の余地がある。否定説は、過失の領域においてはそのような行為支配の基準が適合しないという理由で危険支配の区別の基準を役に立たないと評価し、自己危殆化の概念と自己答責性の概念を強調する。さらに彼らは、過失の領域で同意の規定を適用することができるのかという一般的な問題も提示している。

否定説の陣営では、特にロクシンの見解が特に大きな影響を有している。ロクシンは、「合意に基づく他者危殆化が、すべての重要な観点において自己危殆化と同等であるか」ということを考慮し、このような前提が存する場合には不可罰であるとみなしているのである。具体的に言うと、同等であると言えるためには、まず1つ目の要素として危険の認識、すなわちあらゆる危険因子を知っていることと、2つ目の要素として、損害の原因となる危険な行為についての合意が存在していることが前提とされなければならない。この2つの前提は、通説に基づけば同意の基準でもある。さらに、第3の要素として、危険に

³ BGH NJW 2003, 2325, 2326.

⁴ これについては *Rengier*, Strafrecht BT II, Delikte gegen die Person und die Allgemeinheit; 15.Aufl. 2014, § 8 Rn. 1 ff.; § 20 Rn. 3 ff., 11 ff., 27 ff. も参照。

晒された者が、危険に晒した者と共同でした行為について、危険に晒した者が負う責任と同じ責任を負っていることを追加すべきである。これら3つの前提がすべて満たされた場合には、他者危殆化は自己危殆化と同視される。解釈論的には、これは客観的帰属の規定について、構成要件該当性を阻却することになる客観的帰属の原則の適用へと至る。それゆえロクシンは帰属論による解決と呼んでいる。

(2) 第2の問題 過失致死罪における同意の可能性(処分権)

通説によって主張されている同意による解決の見解からは、構成要件に該当している過失致死が0の同意によって正当化されるのかという疑問が出てくる。これは処分権が前提となっている。この点について連邦通常裁判所は、ドイツ刑法216条^{iv}(要求に基づく殺人)を指摘するに際し、過失致死罪における同意というものは考えられないという見解を長きにわたって主張してきた⁵。今ここで問題とされている判決は、連邦通常裁判所が過失致死罪において正当化的同意の可能性を初めて認めたという点で、画期的な意義を有している。それについての解釈学的基礎は、過失犯においては危険な(過失致死罪の事例では、生命に危険な)行為における同意のみが問題となりうるという認識にある。その際同意の、そして少なくとも黙示の同意表明の対象は、まさにその危険が後の結果発生において現実化した、危険な行為態様でなければならない。さらに同意の有効性は、危険に晒された者が危険に晒した者と全く同様に危険の程度を自覚しているということが前提となっている。過失致死罪においても同意が可能でありうるということにプラスの材料をもたらすのは、そうでなければ危険に対する同意の有効性は、その危険から単なる身体傷害結果だけが発生したのか(正当化される)、あるいは死亡結果が発生したのか(正当化されない)という、偶然の展開に左右されることになろう、ということである。

(3) 第3の問題 同意の対象

連邦通常裁判所の判例が示した新たな方針によれば、過失犯における同意の問題については構成要件の結果を考慮するのではなく、過失致死罪の犯罪構成

⁵ BGHSt 4, 88, 93; 7, 112, 114; VRS 17, 277, 279; BGH 4 StR 162/00 vom 20. 6. 2000, S. 8. NSTz 2000, 583 については、明文で述べられてはいない。

要件にあてはめて、後に死亡した者が、致死の危険を創出した（生命に）危険な行為に同意したか否かが問われなければならない。したがって、被害者が承諾した危険行為と危険結果の間には危険連関が存在していなければならない。そしてここで、さらに解明されていない問題が現れる。その限りでは、客観的帰属の基準を持ち出すのが自然である。

同乗者が、著しく酒に酔っているとはっきり分かる運転者に同行したという非常に良く起こる事例を考えてみると、同意はアルコールに由来する危険（例えば道路をそれる）ゆえに現実化した死亡結果に関係する。しかし、もし運転者が飲酒運転で逮捕されるのを免れるために危険な方法で警察から逃走しようとしたときは、運転者は新たな危険を作り出しており、この危険は結果発生の危険との関連性を断絶する。この点では、同意は犯人追跡の危険にまでは及ばないということも可能である。

ここで議論されているレースに関する議論も、同じ方向に向かわなければならない。問題となるのは、なお、本件の死亡事故が、Oが同意した加速レースの危険と関連がある展開とみなされるか否かである。もしその事故が、暴走する2台の車両が相互に接触して、1台がカーブでスピンしたことに、あるいは運転者が、突然現れた障害（他の車両）を前にして、もはや早めのブレーキを踏むことができなかったことに由来する場合は、危険連関を肯定できるだろう。本件においては、確かに右側の車道をゆっくり走行している車両が妨げになっていたが、G及びPは両者とも、高速で走行している車両に早めにブレーキをかけることができたであろう、と認定されている。にもかかわらずG及びPは、まったくブレーキをかけなかったというのみならず、意図してレースを続行し、最も危険な追い越し運転（2車線上に3台の車両がかなりの高速度で並走する）を始めたのである。Oがそのような危険な状況下でのレースの続行に同意していたということはできない。むしろ、Oの見地に立って考えると、とてもゆっくり走行している車両^vが右側に見えたにもかかわらずレースを続行するというG及びPの意思決定は、もはやOが同意した結果発生の危険が現実化したというような展開ではないのである。

過去に行われたレースにおいてこのような生命に対する危険が生じており、3台の車両が並行して追い越し運転をするような危険な状況に関するOの同意があったとみなしうる根拠はない。もしOに対して、彼の同意について質問することができたなら、2つの質問をしなければならないであろう。すなわ

ち、まず、とても遅い車両が車道の右側に見えたとき、それにもかかわらずG及びPは加速レースをやめなかったことについての危険をOが同意していたかどうかという質問であり、次に、時速200キロ以上の速度で、お互い30センチしか離れておらず、はるかに遅い車両を路側帯のない片側2車線の車道上で追い越さなければならぬようなレースを、自らを犠牲にしてまで続けることに同意したのか、という質問である。しかし、これらの質問に対して肯定的な回答はなされないであろう。

それゆえ通説によれば、本件においては、死亡したOが生命に危険のある行為、すなわち、死亡結果の危険を創出した特に危険な追い越し運転に同意していなかったため、同意はすでに無効となっているのである。

特に、ロクシンによって支持されている帰属論による解決は、ここではこれと異なる結果にはならない。というのは、ロクシンにとって、合意に基づく他者危殆化がすべての重要な観点において自己危殆化と同等であるかについての決定的な基準は、危険に晒された者が全ての危険因子を認識しており、損害の原因となる危険行為に同意しているということにある。まさにこれは、Oについてはこの事例には当たらない。というのは、Oは特に危険な追い越し運転を自らの考慮に含めていなかったからである。

(4) 第4の問題 ドイツ刑法228条に基づく同意の制限

もし事例が異なっていて、死亡したOが3台の車両が並行して特に危険な追い越し運転をすることに同意していたとしたら、本件はロクシンの客観的帰属論的な解決によれば、自己責任による自己危殆化と同視され、過失致死罪によるGの可罰性は問題とならないという結論になるであろう。

これに対して判例及び通説によれば、Gの可罰性についてはなお以下のような点が問題となろう。すなわち、ドイツ刑法228条が、合意に基づく他者危殆化の事例においても正当化の同意を制限するのである。ドイツ刑法228条によれば、同意に基づいて行われた傷害は、当該行為が、同意があるにもかかわらず善良な風俗に反するときは違法となる。この規定の明確性についての憲法上の疑念を回避するために(基本法103条2項)、ドイツの判例は善良な風俗の意義を狭く、法益関係的に理解している。ドイツ刑法228条の制限は、この望ましい法益関係の解釈をすると、とりわけ同意者が危険行為に同意したときに介入するものであり、その危険行為とは、同意者に具体的な死亡の危険がもたら

されたもののことである。Oにとっては致命的で高度に危険な追い越し運転は明らかに生命に危険がある行為であったのだから、万一Oの同意があったとしても、そのような同意はドイツ刑法228条の制限に基づいて否定されなければならないであろう。というのは、追い越し状況においてはその場に居合わせた人は皆、具体的な生命の危険に晒されているからである。彼らは切迫した危険な状況に置かれており、その状況の中では、危険が致死結果に現実化するかどうかということが、偶然に左右されていたのである⁶。

それゆえ、以上によれば、連邦通常裁判所がGを過失致死罪により有罪とし、その限りで過失致死罪につき無罪判決を下したコンスタンツ地方裁判所の判決を破棄したのは正当である。それでも第1審のコンスタンツ地裁で出された無罪判決は、過失致死罪を理由とする有罪判決はそれほど自明なものではなく、疑ってみるべきであるということを示している。日本では、自動車運転過失致死罪によっても、可罰性は十分肯定されるであろうし、有効な同意の可能性も否定されよう。しかし私にはそれを超えて、日本刑法208条の2第1項後段（危険運転致死罪）を満たしているように思われる。というのは、私のこの犯罪構成要件の理解が正しければ、Gは制御できないほどの高速度で自動車を運転していたからである。

2 Pの可罰性

関係者であるPについてもさしあたり、Oの死に関して過失致死罪により責任を問うるかどうかの問題となるが、これは先に説明したように、本質的な疑問はない。またPも、右側車線に現れ、ゆっくり走行していた車両がいたにもかかわらず、猛スピードで自動車を走行させ続け、それによってGがかなり危険な方法で左側の車道の縁を走行するきっかけを作ったのだから、Oの死に対する共同原因となっていた。Gと同様に、Pは高度に注意義務違反状態で行為していた。そしてさらに、Gにおけるのと同様の問題が明らかとなる。というのは、Gと同様に、PもOの死に対する過失致死罪（ドイツ刑法222条、もしくは日本刑法211条2項）の構成要件を満たしており、また、日本刑法によれば、Pも同様に制御できないほどの高速度で自動車を運転しており、日本刑法208条の2第1項後段（危険運転致死罪）を満たしていたと言えよう。

⁶ 具体的危険の概念については *Rengier*, BT II (Fn. 3), § 44 Rn. 10 ff 参照。

Gの傷害に関連する法的状況は、また別である。過失傷害罪（ドイツ刑法229条）あるいは自動車運転過失傷害罪（日本刑法211条2項）による可罰性に目を向けると、確かに一目見れば、すべての前提が過失犯の可罰性を満たしているようにも思える。しかし、Gはブレーキを踏んで加速レースを中断することができたのである。それにもかかわらずGはそれをせず、Pと暗黙の合意の下で、レースを続けたのである。従って、Gはレースを続けたことで、自己答責的に事故の危険をもたらしたのである。それゆえ、Pの視点に立つと、Gの側に自己答責的な自己危殆化が存在しており、それが帰責連関を断絶するのである。従ってPはGの傷害について刑法的な責任を負うことはない。

具体的な科刑に関しては、連邦通常裁判所によって第一審の判決が破棄された後で、（差戻審において）コンスタンツ地方裁判所は前科のない運転者G及びPの双方にそれぞれ執行猶予付きで2年の自由刑を科した。もし日本の裁判所が、道路交通における過失致死のみならず、最低1年以上の懲役が規定されている日本刑法208条の2第1項後段をも肯定したら、相当に厳しい刑罰が科されていたであろう。これについては議論の余地があるように思われる。

3 Bの可罰性

同乗者のBもOの過失致死について非難されうるかという問題は、先の2名と比べると、議論は少ない⁷。少なくともBは禁止されているレースや速度違反に関与しており、それによって予見可能な致死結果となりうるような、法的に許されない危険を創出している。しかし、彼は極端に危険な追い越し運転（3台の車両が並行して走行する）には、Oと全く同様に、ほとんど関与していない。すなわち、その限りでは同意を欠いているのである。

それゆえ、過失非難がありうるとしても、ただ単に、レースの取り決めを根拠とすることができるのみである。確かに追い越し運転の決断は、レースを最後まで継続する意思が示されたという点において、全参加者に帰せられるレースの取り決めと結びついている。しかし、GおよびPは、結局レースの中止ではなく、高度に具体的に生命への危険がある方法でレースを続けることを決断したのであり、これは過剰な要素である。そのような過剰も、侵害された規

⁷ ただし、*Renzikowski, Eigenverantwortliche Selbstgefährdung, einverständliche Fremdgefährdung und ihre Grenzen*, HRRS 2009, 347, 351 f. 参照。

範の保護範囲外にある。それゆえ、レースの危険性はこの事故においてはもはや反映されず、Bは事故において危険を創出していないことになる。したがって、刑法的な見地からは、Oの死は実際には、Bの責任領域には属していないのである。

Ⅲ 第2の事例：「ここでは私を追い抜くな」—幹線道路での暴走（シュテュットガルト上級地方裁判所 StV2012,23）

2011年に出された2つ目の判例については、幾分詳細に立ち入った説明をしたいと思う。この事例の事実関係は、以下のようなものである。

【事実の概要】

この事例では、「ここでは私を追い抜くな^{vi}」というモットーに特徴づけられるロードレースの中で、高度に改造された乗用車に乗っていた、本来後ろにいたHが、これまで前にいたVを追い越してから約1キロ、時間になると約36秒後に、自律的な判断に基づいて、自己答責的に、Vを前に行かせないために高速度（時速100ないし105キロメートル）でカーブに突入した^{vii}。それゆえHは車道から外れてしまい、それによって通行人に衝突し、死亡させた。VはHのすぐ後ろを走っていたが、Vは速度を適切に保っていたので、カーブを通過することができた。

ここでは、事故の直接の原因となったHが通行人に対する過失致死罪により可罰的であるということ詳しく議論する必要はない。問題となるのは、過失致死罪によるVの可罰性である。下級審は、Vの挑発的な交通違反行為と、Hの事故を引き起こすような高速度には十分な帰責連関があると判断し、Vを過失致死罪によって有罪とした。それに対してシュテュットガルト上級地方裁判所は、殺害行為をHの責任領域にのみ割り当て、Vの過失致死罪については無罪判決を下した。すなわち、HはVを追い抜いてから「36秒後に自ら独立した判断によって、不適切な速度で急カーブを」運転した、というのである。

しかし、シュテュットガルト上級地方裁判所の答責原則に関する見解とは異なり、これはVの過失致死罪の非難について無罪とするには不十分である。Vが事故の直前にHを後ろから攻め立てて挑発し、過失行為をさせたかどうかということは問題ではない。重要なのは、Hのすぐ後ろをずっと走っていたV

の行為によっても、Vによって設定された、許されない結果が発生する危険（レース状況）が続いていたということである。事件のレースの性質は、追いつきの時点と事故の時点とではなにも変わっていなかった。公道でのレースを禁止しているドイツ道路交通規則29条^Ⅷの保護目的に鑑みれば、レースの参加者が思わず交通違反行為をしてしまうということも阻止されなければならない。Hの運転ミスは、Vによって同じように創出された危険状況と、なお密接に関連している。したがって、死亡事故についてはVの答責領域にも割り当てられなければならないのである⁸。

IV 補論：因果経過及び結果発生 of 客観的予見可能性について

本日の講演は過失犯の問題に重点を置いているので、最後に一般的な過失の問題にも言及したい。過失の問題は、私の印象では、日本とドイツでは同じような問題が提供され、そして同様の議論が展開されているように感じられる。私は、因果経過の客観的予見可能性と結果発生 of 客観的予見可能性が、過失犯の客観的要素であると考えている。

批判的な点をより際立たせるために、先ほど紹介した2つ目の通行人が死亡した事例を以下のように改変してみよう。

運転者2名の義務違反的行為については何も変更しない。Hは元の事例と全く同様に車道から外れ、通行人を巻き込んで彼を殺してしまった。しかし、ここに3つの変更を加え、通行人の死は、以下のような理由で生じたということにする。すなわち、

(1) 彼は重傷を負って病院に運ばれたが、その病院が火事になったために死亡した。

(2) Hに轢かれた通行人は地面に倒れ、その衝撃によって死亡したが、その傷害について鑑定人は、「医学上極めて稀なこと」であると述べた。

⁸ Puppe JR 2012, 164; Rengier, Strafrecht Allgemeiner Teil, 5. Aufl. 2013, § 52 Rn. 72. これに対して Eisele はシュテユットガルト上級地方裁判所に賛成している。Objektive Zurechnung bei illegalen Straßenrennen, in: Festschrift für Kristian Kühl, 2014, S. 159, 167 ff.

(3) 通行人は乗用車に轢かれて出血したが、通行人はまれにしか見ない血友病に罹患していたため、その傷によって死亡してしまった。

この議論の出発点においては、客観的構成要件要素は、結果のみならず、結果をもたらした因果経過をも意味しているということに留意しなければならない。因果経過については書かれざる客観的構成要件要素が問題となっているという点に、この違いがある。当該因果経過が、思慮分別に従えば考慮する必要のないほどに経験則の範囲外にあったときは、結果の発生を客観的に帰属させることができないう点については(見解が)一致している。ここで問題となっているのは、全く異常で起こりそうにない状況の連鎖によって結果が発生したという事例を選別するという点である。(1)の病院火災事例はそのような事例のひとつであり、過失致死罪による有罪判決が生じることはないであろう。

しかし、「医学上極めて稀な」傷害によって死亡した(2)の場合と(3)の血友病の場合は、ドイツの判例は(1)とは異なる評価をする傾向がある。今日の判例は、以下のような原則を好んで使用している。すなわち、基本的には結果の予見可能性は最終結果が予見可能であれば十分であるというべきであり、その限りでは、当該結果をもたらした因果経過の詳細は問題とはならないが、誰も考慮する必要がないというほど経験則から大きく外れた因果経過をたどったという場合は別である。

すでに帝国裁判所は、血友病患者事例に関して、それと同じような事例において、以下のような点を考慮している。すなわち、帝国裁判所の事例では、投石行為が生命に危険があるものとされ、結果の一般的な予見可能性のみが問題とされた。それに従うのなら、第2の事例における通行人が異常な因子としての特異体質を有していたとしても、それは過失致死罪による可罰性には何ら影響を与えないだろう。運転者双方が過失致死罪により可罰的であることにかわりはない。ドイツ連邦通常裁判所は同じような状況について判決を下したことはなかった。

確かに、連邦通常裁判所は、鑑定人が「医学上稀有」と判断したような致死の因子が問題となった事件を扱ったことがあった。ここでは連邦通常裁判所は、血友病事例における帝国裁判所と全く同様に、最終結果の予見可能性のみを考慮した。また、めったにない要因による因果経過、すなわち「医学上稀有」と

いう事情が影響を及ぼしたということは、過失致死罪による可罰性にとって重大ではないと判断している。

しかし、それが正しいとは思わない。予見可能性は基本的には因果経過にも正しく及ぼされなければならない。なぜなら、因果関係は結果と同様、客観的構成要件に属するからである。もちろんすべてを含める必要はなく、因果経過の本質的な事情のみを予見可能性の範囲に含めるべきである（この制限は妥当である）。希少性が理由となり、予見不可能で本質的な因子があった場合は、帰責は否定されなければならない。

血友病事例に目を向けると、血友病患者に出会う確率は1万分の1であることが明らかとなっている。それゆえ、そのような異常で稀な因子は是認される。したがって、運転者は過失致死罪ではなく、過失傷害罪によって訴追されるにとどまる。

「医学上稀有」な場合も、全く同様に判断できる。そこでも、本質的に稀な因子が問題となる。ここでも問題となるのは運転者に対する過失傷害罪の処罰のみである。

(了)

【訳者あとがき】

本講演は、平成26年4月15日(火)に本学法学部で行われたルドルフ・レンギア(Rudolf Rengier)教授の講演を翻訳したものである。当日は、刑事法スタッフをはじめ、道外の刑法学会会員、本学大学院生、そして多数の学部生が聴講し、講演に引き続いて行われた質疑応答でも活発な議論がなされた。

Rudolf Rengier教授は1948年にオーストリアのインスブルックで生まれ、1967年から1973年にかけてBonn大学、München大学およびFreiburg大学で法学を学び、1978年にFreiburg大学法学部において、“Die Zeugnisverweigerungsrechte im geltenden und künftigen Strafverfahrensrecht”(「現在及び将来の刑事手続法における証言拒否権」と題する論文で博士号を取得した。同年より1984年までFreiburg大学の助手を務め、1984年に教授資格論文“Erfolgsqualifizierte Delikte und verwandte Erscheinungsformen”(「結果的加重犯と類似した現象形態」)によりFreiburg大学法学部において教授資格を得、1985年よりMünchen大学教授、1986年からKonstanz大学に籍を置いている。重点研究分野は刑法、刑事手続法、犯罪学と多岐にわたる。

今回、小名木明宏先生（北海道大学教授）、佐藤陽子先生（北海道大学准教授）からは、訳者に翻訳の機会を与えてくださったのみならず、翻訳に際して多大なご指摘とご助力を賜った次第である。この場を借りて、両先生に心より御礼を申し上げる。

【訳注】

i ドイツ刑法222条（過失致死） 過失によって人を死亡させた者は、5年以下の自由刑又は罰金に処する。

ii 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（平成25年11月17日法律第86号）が成立したことにより、これまでの刑法208条の2（危険運転致死傷）は新法2条及び3条に、また、刑法211条2項（自動車運転過失致死傷）は新法5条に、それぞれ移行された。なお、本講演の時点では新法は未施行であった（平成26年5月20日より施行）。

iii ドイツ刑法228条（承諾） 被害者の承諾を得て傷害を行った者は、その行為が、承諾があるにもかかわらず善良な風俗に反するときのみ、違法に行為したものとす。

iv ドイツ刑法216条（要求に基づく殺人）1項 被殺者の明示的かつ真摯な囑託により殺害を決意した者があるときは、6月以上5年以下の自由刑を言い渡すものとす。

v 当該車両の速度は時速120キロメートルであった。

vi レースの序盤では、Vはわざと左側車線を走行するなどしてHを挑発し、ある種の「力比べ」をしようとしていたということが、地方裁判所において認定されている。

vii HはこれまでVに挑発されながら後方を走行していたため、一度Vを追い越してからは再びVに追い抜かれないようにするために、速度を落とさず自動車を走行させたということが認定されている。また、本件右カーブを走行する際に出しうる速度は熟練したドライバーでも時速80キロメートルほどであった、という認定もなされている。

viii ドイツ道路交通規則29条1項（過度の道路利用） 自動車を用いてレースをしてはならない。