追突事故における注意義務(東北縦貫自動車道追突事故無罪事例)

【文献種別】 判決/仙台高等裁判所

【裁判年月日】 令和 4 年 12 月 1 日

【事件番号】 令和4年(う)第75号

【事 件 名】 自動車運転過失致死傷被告事件

【裁 判 結 果】 控訴棄却(確定)

【参 照 法 令】 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 5 条

【掲 載 誌】 判例集未登載

◆ LEX/DB 文献番号 25594005

立命館大学教授 松宮孝明

事実の概要

被告人は、2012 (平成24) 年6月5日午 前零時33分頃、中型貨物自動車を運転し、東北 縦貫自動車道弘前線下り線 450.7 キロポスト付近 道路の第2通行帯を仙台方面から盛岡方面に向か い、A運転の普通貨物自動車(以下「A車」と記す。) に約 40m の車間距離で追従し時速約 100km で進 行していたところ、A車のブレーキランプが点灯 したため、アクセルを外して排気ブレーキがかか る状態にしたが、約3秒後にはA車が自車前方の 間近に迫って衝突の危険を感じ、急制動の措置を 講じるとともに左転把して自車を第1通行帯に 進出させたところ、第1通行帯上の前方に交通 事故を起こして停車していたB運転の大型貨物自 動車(以下「B車」と記す。)を認め、これとの衝 突を避けるために右転把した。その結果、被告人 は、A車左側面に自車右前部を衝突させた上、第 1 通行帯上に停車中のB車右後部に自車左前部を 衝突させるなどしてBを死亡させるとともに、A に傷害を負わせた。

なお、被告人車の後方約 43m には大型トレーラーのC車が追走していた。また、本件当時は深夜で事故現場付近は暗く、道路照明灯は設置されておらず、A車のブレーキランプが点灯した時点において、B車のハザードランプの点滅や三角停止表示板の設置などの事故防止措置も講じられていなかったため、被告人が、左転把時に本件事故現場の第1通行帯上に停止していたB車の存在を認識し得たことを示す証拠はなかった。

2 差戻前第一審である盛岡地判平 29・12・7 (LEX/DB25561554) は、被告人に対し、検察官主 張の「A車の動静を注視し、進路前方の安全を確認しながら進行するとともに、A車が減速したときでも、これに応じた措置がとれるよう安全な車間距離を保って進行すべき自動車運転上の注意義務」(以下「動静等注視義務」および「車間距離保持義務」と記す。)の懈怠のうち、「車間距離保持義務」の懈怠を認定して、禁錮1年4月執行猶予3年の判決を言い渡した。

3 弁護人が控訴したところ、仙台高判平30・10・2 (LEX/DB25561555) は、差戻前第一審判決に釈明義務に反し審理不尽を生ぜしめた違法(刑事訴訟法379条)と理由不備の違法(刑事訴訟法378条4号)があるという理由でこれを破棄し、本件を地裁に差し戻した¹⁾。

すなわち、本件は、夜間の高速道路上で、1 トンの積み荷を積載した被告人車が、時速約 100km で先行する A 車に追従して走行中であり、 被告人車の後方約 43m には大型トレーラーの C 車も追走していた状況であったから、A車の急減 速を認識したにしても急制動の措置を講じるべき であったとはいい難く、第1通行帯前方に、被 告人には認識し得なかったB車の事故による停車 とその前方のBの佇立という事態があり、しかも、 Bは、事故後ハザードランプの点滅や三角停止表 示板の設置などの二次的な事故防止措置を講じて いなかったことなどにより、本件事故の発生を回 避できなかった合理的疑いが残るのであれば、被 告人に注意義務違反は認められないこととなるの であるから、検察官は、被告人に課せられる安全 な車間距離保持義務の内容を具体的に明示して主 張した上で、被告人がそのような車間距離保持義 務を遵守していれば本件事故が回避できたことを 立証する必要があったのに、差戻前第一審は、被告人が保持すべきであった車間距離と現実的に採り得た結果回避行動について具体的に主張を明示するよう検察官に促すこともなく審理を終結したので、被告人の防御が尽くされずに判決に至ったものであり、さらに、差戻前第一審判決が認定した最大約40mというA車との車間距離より長い車間距離を被告人車が保っていれば、本件の状況下で、本件事故を回避することが可能であったことを示す証拠は挙示されていないので、理由不備の違法があるとしたのである。

4 差戻後第一審の盛岡地判令 4・3・24 (LEX/DB25592252) は、被告人に対し、無罪の判決を言い渡した(以下「原判決」と記す。)。

すなわち、まず、ドライブレコーダーの記録か ら認められる被告人車の走行状況から信用性の認 められる被告人の供述に係る運転状況を前提とす ると、被告人が動静等注視義務を怠った事実は認 められず、つぎに、被告人車とその前車が時速 100km で走行している状況において、前車が急 制動により停止した場合に被告人車が前車に追突 することなく停止するためには、理論上少なくと も20.85mの車間距離が必要であることになるが、 被告人車とA車との間の車間距離は約40mであ りこれを上回っており、直ちに被告人が車間距離 保持義務に違反したとはいえない上に、被告人車 は、前車への追突を急制動により回避しようとす れば、追従車に追突されてしまう状況にあったか ら、急制動による減速は、本件事故を回避するた めに現実的に採り得る方法ではなく、ゆえに検察 側鑑定により示されたより長い車間距離を保持 していた場合に、減速によって本件事故を回避で きる具体的な立証はなく、仮に、急制動ではなく A車の動静に応じて適官制動措置を講じて減速す ることによってA車の後方にとどまり、かつ、後 続車による追突を回避する方法があり得たとして も、前後車両との衝突の危険が迫っている状況で、 数秒の間にそのような操作を的確に行うことは困 難であって、被告人が、検察官の主張する動静等 注視義務および車間距離保持義務を履践していて も、左転把ではなく、A車の動静に応じて適宜制 動措置を講じることにより本件事故を回避するこ とはできなかったという合理的疑いを払拭するこ とはできないというのである。

判決の要旨

本判決は、原判決に事実の誤認はないとして検察官による控訴を棄却した。

すなわち、高速道路上ではやむを得ない場合を 除き急減速は禁止されているのであるから、「被 告人がA車のブレーキランプを認め、一定の時間 が経過した後に、A車との関係で急制動をかけて も追突を回避できない状況に至ったからといっ て」被告人が動静等注視義務に違反したとはいえ ず、かつ、検察官は、動静等注視義務違反と車間 距離保持義務違反が競合して初めて本件事故との 因果関係がある旨を主張しているのであるから、 動静等注視義務違反が認められない以上、その余 の点について検討するまでもなく、被告人に過失 があったということはできないが、車間距離保持 義務違反について付言すれば、「A車のブレーキ ランプが点灯した時点において、被告人車が走行 する車線として第1通行帯を選択すること自体が 危険を生じさせることをうかがわせる事情も見当 たらない」のであるから、「被告人車が、A車と の間に、検察官が主張するような車間距離を保っ ていたとしても | 左転把が「直ちに不適切であっ たとはいい難く、その場合には、左転把後に至っ て初めて前方に停車するB車を発見し、再度右転 把するなどして本件事故を回避できない結果とな る」合理的疑いが残るので、結局過失は認められ ない、としたのである。

判例の解説

一 本判決の意義

本件は、被告人が先行車の急激な減速による自車との追突を避けるために左車線に転把したところ、事前には予想できなかった事故車が存在しており、これとの衝突を避けきれずに死傷事故を起こしたというものである。したがって、先行車との追突を避ける手段として事前判断では左転把も許容されるというのであれば、その後の事態が被告人に適時に予見可能かつ回避可能であったという証明はないので、被告人の過失責任は否定される。そして、左車線に進路を妨害されるような車両はなかったのであるから、事前判断において左転把も許容されるか否かは、左転把を実施する時点で左車線前方に事故車が存在していることが認

識可能であったか否かに左右される。

この点に関し、本件当時は深夜で事故現場付近は暗く、道路照明灯は設置されておらず、また、A車のブレーキランプが点灯した時点において、B車のハザードランプの点滅や三角停止表示板の設置などの事故防止措置は講じられていなかったことなどから、本件では、被告人が左転把時に本件事故現場の第1通行帯上に停止していたB車の存在を認識し得たことを示す証拠はなく、先行車との追突を避ける手段として左転把も事前判断では許容されることは明らかであった。

要するに、左転把によって人を死傷させることが被告人に具体的に予見可能であるか否かが、過失の有無を左右するのであり、本件では、このような予見可能性はなかったので、過失が否定されたのである。しかも、これ自体は、差戻前第一審時から明らかであった²⁾。

にもかかわらず差戻前第一審は、「車間距離保持義務」の懈怠を認定して過失を認め、そして旧控訴審は無罪自判をせず差し戻したことから、本件は事故発生以来10年余に及ぶ長期裁判になったのである。

しかし、差戻前第一審が認めた「車間距離保持 義務」は、本件において左転把は許容されないと いう判断を前提としたものである。なぜなら、事 前判断において左転把も許容されるなら、「車間 距離保持義務」を履行していなくても、追突を避 けるための被告人の行動は不適切とはいえなくな るからである。

これについて原判決は、後続車による追突の危険を考慮して、「車間距離保持義務」ではA車の動静に応じて適宜制動措置を講じることにより本件事故を回避することはできなかった合理的疑いが残ることを理由に、過失を認めなかった。

しかし、本判決は、後続車との追突の一般的な危険も理由に(制動措置と併せた)<u>左転把は「直ちに不適切であったとはいい難」いとして</u>、「自動車運転過失致死傷罪における注意義務として」の「車間距離保持義務」(の違反)を否定した。つまり、「車間距離保持義務」を前提とした制動措置のみでの追突回避が適切でないことよりも、<u>左転把が不適切でないことを根拠に、被告人の過失を否定した</u>のである。ここに、本判決の意義がある。

二 車間距離保持義務の実態

ところで、本判決では車間距離保持義務違反すら認定されていない。それは、保持すべき車間距離自体が、一義的には決まらないからである。

たしかに、道路交通法 26条の「車間距離の保持」では、「その直前の車両等が急に停止したときにおいてもこれに追突するのを避けることができるため必要な距離」を保持することが定められている。そこで、先行車がその場で停止した事態を想定すれば、「路面が乾燥していて、タイヤが新しい場合、時速 100km では約 100m……の車間距離をとる必要があ³⁾」ることになる。

しかし、これに対しては「100km/h 走行時に 100m の車間距離を空けると割り込みにより逆に 危険度が増し、混雑時は車間距離が短くなりな お一層危険な状況になる 41 」という指摘がある。そこで、割り込みを考慮すると、それより短い 60m 程度が適切と考えられる 51 。 さらに本件では、先行車がその場で急停止したわけではないので、先行車の移動距離も考慮するなら、原判決が 述べたように、追突回避には理論上少なくとも 20.85m の車間距離で足りることになるが、被告人車と A 車との間の車間距離は約 40m でありこれを上回っているのである。これは、追突回避のために必要な車間距離は、割り込み誘発の危険や先行車の速度も考慮すれば一義的には決まらないことを意味する。

三 後続車追突の具体的な危険を要するか

さらに、本件のような状況で左転把によって先行車との追突を避ける方法は後続車追突の具体的な危険のある場合にしか許されないものではない。この点につき本判決は、C車が被告人車の後方約43.lmに迫っている状況も指摘しつつ、その前に「高速道路上で制動措置を採ることは、一般に後方車両との関係で危険を生じさせかねない運転行動」であると述べている。

さらに踏み込んでいえば、後続車追突の危険がまったくない場合でも、左車線の通行を妨害する 虞がない限り、左転把による事故回避は不適切とはいえないであろう。実際、追突事故回避については、「40~50km/h以上の車速領域では制動のみによる回避よりも操舵のみによる回避の方が有利であり、また制動中に操舵を行うと車両挙動が不安定となりドライバに制御不能となる可能性が ある6)」との指摘もある。

なお、車線変更を思い止まる義務(の違反)を 否定した裁判例として、京都地判平 27・1・23 (LEX/ DB25447072) がある。本件の事案は、片側2車 線の国道上にある第1通行帯を走行していた被 告人車両の直前約 6.2m の距離に、右折のため停 止していた車両(以下「A車両」と呼ぶ。)を追い 越そうとして第2通行帯から第1通行帯に、安 全確認をせず車線変更の合図もなく車両(以下「H 車両」と呼ぶ。)が入り込んできたため、H車両と の衝突を避けようとして被告人が第2通行帯に 進路変更をしたところ、その約9.9mの距離にA 車両を発見したが、これとの衝突を避けきれず死 傷事故に至ったというものである。この判決で注 目されるのは、「第1車両通行帯上で的確な制動 措置を講ずるべきであった」という注意義務、す なわち「車線変更を思い止まる義務」が否定され たことである。これは、一般的にみて変更後の車 線上に停止車両の存在することが想定できない高 速道路上であれば、なおさら、「車線変更を思い 止まる義務」は認められないことを示唆するもの である。

四 動静等注視義務の位置づけ

さらに、本判決は、「動静等注視義務」を「それ自体で事故を回避するための義務ではなく、情報を適切に収集する義務」と位置づけている。

ある注意義務が結果を直接に回避するものではなく、その前提として情報を収集するもの、さらにはそのための時間を捻出するものである場合には、その義務の違反から直ちに過失を認定することはできない。なぜなら、その義務を果たしていても結果を回避できないことがあるからである。現に、本判決は、「本件において、被告人がA車のブレーキランプを認め、一定の時間が経過した後に、A車との関係で急制動をかけても追突を回避できない状況に至ったからといって、被告人がA車の動静等を注視していなかったという事実が推認されるとはいえない。」と述べて、本件においては「動静等注視義務」を果たしていても結果を回避できなかったことを認めている。

この理は、すでに最高裁の「第2の黄色点滅信号事故事件」判決⁷⁾によって示されていた。そこでは、仮に徐行義務を果たしていたとしても、「被告人において、現実にA車の存在を確認した

上、衝突の危険を察知するまでには、若干の時間を要すると考えられるのであって、急制動の措置を講ずるのが遅れる可能性があることは、否定し難い。」とされた。ここでの結果回避義務は――「徐行」ではなく――「急制動の措置」であり、予見すべきは「A車との衝突の危険」である。徐行義務は、相手方車両を視認してその速度を把握するための、つまり情報を収集するための時間を捻出するものにすぎないのである。

五 まとめ

本件が事故発生から10年余の長期裁判となったのは、差戻前第一審が制動のみでの追突回避を前提とする「車間距離保持義務」に固執したことと、旧控訴審もこれに引っ張られて無罪自判をしなかったことによる。これは、ひょっとすると、本件を一般的な追突事故と考え、具体的な結果と因果経過を考慮せずに一般的に「注意義務」を措定するという思考かもしれない。

●——注

- 1) 弁護人は自判無罪を求めて上告したが、最高裁は 2019 (平成 31) 年 2 月 22 日、決定で上告を棄却した(公刊 物未登載)。
- 2) 筆者は、差戻前第一審に向けて「意見書」を提出している。松宮孝明「規範目的と過失犯――先行車との車間距離保持義務と異なった車線での追突事故」立命369 = 370号(2017年)678頁。そこでは、左転把によって死傷事故を起こすことが予見できなければ過失は認められないと述べていた。
- 3)公益財団法人高速道路調査会 道路・交通工学研究部会 高速道路における適正な車両間隔に関する調査研究委員 会「高速道路における適正な車両間隔に関する調査研究 報告書」(2017年)5頁(https://www.express-highway. or.jp/research/document/sharyoukannkaku.pdf(2023年 1月7日確認))。
- 4) チューリッヒ保険会社「車間距離とは。車間距離不保 持違反や車間距離の目安」(https://www.zurich.co.jp/car/ useful/guide/cc-whatis-distance-between/ (2023 年 1 月 7 日確認))。
- 5) 公益財団法人高速道路調査会ほか・前掲注3)11頁。
- 6) 宇野宏=平松金雄「緊急状況における余裕時間とドラ イバの操舵回避との関係」人間工学 35 巻 4 号 (1999 年) 220 頁。
- 7) 最決平 15・1・24 判時 1806 号 157 頁。「徐行」が結果回避措置でないことにつき、松宮孝明『先端刑法総論現代刑法の理論と実務』(日本評論社、2019 年) 143 頁以下も参照されたい。