

刑事判例研究(3)

中央大学刑事判例研究会

対面信号機の赤色表示を認識した時点では交差点手前の停止位置で停止できない場合において、刑法二〇八条の二第二項後段にいう赤色信号を「殊更に無視し」に該当するとされた事例

根 津 洸 希

〔東京高裁平成二六年三月二六日判決、判例タイムズ一四〇三号三五六頁〕

【事案の概要】

被告人は大型貨物自動車を運転し、信号機により交通整理の行われている丁字路交差点を直進するに当たり、その入り口に設置されていた停止線手前約四メートルの地点で、対面信号機が赤色信号を表示しているのを認めたが、時速約六〇キロメートルの速度で同交差点内に進入し、その出口に設けられた横断歩道上を青色信号に従って横断中の被害者二名に自車を衝突させ、一名を脳挫傷により死亡させ、一名に全治約七日間を要する頭部打撲等の傷害を負わせた。この行為が刑法二〇八条の二第二項後段の「赤

色信号を（中略）殊更に無視し」た場合に当たるか否かが問題となった。

原審は、自動車の停止距離を約四三・六四メートルと認定し、被告人が赤色信号を認識した時点でブレーキを踏んでも停止線の手前で停止することが十分に可能であったとはいえないとしたが、赤色信号を認識した時点ですぐブレーキを踏めば、仮に停止線を越えても安全な位置に停止することが可能であるのにあえて進行する場合も赤色信号の殊更無視に含まれるとして危険運転致死傷罪の成立を認め、被告人に懲役六年の刑を言い渡した。

これに対し被告人が事実誤認、法令適用の誤り及び量刑不当を理由に控訴した。

【判旨】

「所論は、危険運転致死傷罪の成否に関して、原判決は、被告人が赤色信号を認識した時点でブレーキを踏んでも本件停止線の手前で停止することが十分に可能であったとは認め難いとしながら、他の交通を妨げない安全な位置で停止することができ、かつ、そのような認識があったのに、赤色信号を無視して進行し、交差点に進入しているから、およそ赤色信号に従う意思がなく、赤色信号を殊更に無視したのものとして危険運転致死傷罪の成立を認めたが、赤色信号を認めた時点でブレーキをかけても本件停止線を越えてしまう場合には、赤色信号を殊更に無視したとはいえず同罪は成立しないから、原判決には判決に影響を及ぼすことが明らかな法令の適用の誤りがあると主張する。

そこで検討すると、『赤色信号を殊更に無視する』とは、故意に赤色信号に従わない行為のうち、およそ赤色信号に従う意思のないものをいい、赤色信号であることについて確定的な認識があり、停止位置（本件では本件停止線）で停止することが十分可能であるにもかかわらず、これを無視して進行する行為がその典型的なものであるが、ここで停止位置で停止する可能性が問題とされるのは、赤色信号の意味として車両等が停止位置を越えて進行してはならない旨定められていること（道路交通法施行令二二条一項）による。しかし、停止位置で停止できず、それを越えて進行する車両に対し、赤色信号が何も規制しないということではなく、停

止位置を越えて進行することを禁ずる赤色信号の意味は、単に停止位置を越えるのみならず、停止位置を越えた場合にもなお進行を禁ずり、その停止を義務付けるものである。黄色信号が同じように停止位置を越えて進行してはならないものとしながら、当該停止位置に近接しているため安全に停止することができない場合を除く旨の例外が定められているのに対し、赤色信号についてそのような例外の定めがないことはそれを示している。そうすると、『殊更無視』の解釈に当たり、本件停止線で停止可能か否かが決定的な意味を持つものではなく、本件停止線で停止できないことから直ちに赤色信号の「殊更無視」が否定されるものではない。

ところで本件交差点は、その北側入口には横断歩道等がなく、本件停止線から約四六・三メートル先の南側出口に横断歩道及び自転車横断帯が設置されているところ、被告人が対面信号機が赤色信号に変わるのを見た地点から、本件交差点南側出口の横断歩道等までの距離は約八七・三メートルだったのだから、停止距離に関する原判決の認定ではもちろん、所論が主張する数値を前提にしても本件横断歩道の手前で停止できることになる。この場合、本件交差点内で停止してしまうことになるが、交差点内での停車は原則として禁止されているものの、危険を防止するため一時停止する場合は例外とされている上（道交法四四条柱書き本文（二号））、原判決が説示するとおり、本件当時本件交差点内で停止することになっても他の車両の通行を妨げるおそれはなく（なお、原判決は本件交差点中程での停止について述べているが、本件横断歩道手前辺りで停止したとしても状況は変わらないと考えられる。）、安全に停止することができたのである。そして、関係証拠によれば、被告人は、かかる状況の下で、本件停止線手前約五一・一メートル地点で黄色信号を認識して、一度アクセルから足を離し排気ブレーキが作動する状況になったが、すぐ赤色信号に変わったので止まれないと思ひ、再びアクセルに「ミリぐらい足を乗せて排気ブレーキを解除して進行したところ、その頃の速度は時速約五九・二キロメートル、被害者らが本件横断歩道を渡り始めたときの速度は時速約五八・八キロメートルであつて、ほとんど変わらない速度で進行しており、減速の措置などはとっていなかったと認められる。そうすると、被告人は、本件横断歩道等から約九七・四メートル手前の地点で黄色信号を、同じく約八七・三メートル手前の地点で赤色信号をそれぞれ認識し、同地点で直ち

にブレーキをかければ、本件停止線を越えたとしても本件交差点内の本件横断歩道等の手前で停止することができ、これによって本件交差点内での事故発生などの危険が生じる可能性はまずなく、かつ本件交差点での衝突事故を回避できる状況にあり、さらにそもそも対面信号が赤色であるから本件トラックを進行させることが絶対的に禁じられているのに、黄色信号を認識した時点でいったんアクセルから足を離したものの、赤色信号を認識して排気ブレーキを解除し、減速することもなくあえて従前の速度のまま進行したのであり、およそ赤色信号に従う意思がなく、赤色信号を殊更に無視したものと評価すべきであるから、危険運転致死傷罪の成立を肯定した原判決の判断に誤りはない。」

【研究】

一 問題の所在

本件は、被告人が赤色信号に気付いた時点で、既に停止線前での停車が間に合わなかった事案であり、刑法二〇八条の二にいう「赤色信号を殊更に無視し」にあたるかが問題となる。⁽²⁾ 刑法二〇八条の二の創設時、内閣法制審議会にて「赤色信号を看過した場合はこれに含まれず、信号の発見が遅れて交差点の入り口の直前で赤になって気付いたけれどもも止まれないという場合も、看過に準じて、意図的に無視したことにはならない」という旨の説明がなされており、本件はその後者の類型に該当する可能性がある。もしそうであれば本事案における被告人の行為は意図的な無視ではないこととなり、赤色信号を「殊更に無視し」たとはいえないことになる。そこで「殊更に無視し」という文言の意味が問題となるのである。

二 法制審議会における議論

この危険運転致死傷罪の立法の際の内閣法制審議会における議論は概ね以下の通りであった。すなわち、立法当時、飲酒運転や著しい高速運転など、最も基本的な交通ルールを無視した無謀な運転による悪質重大な死傷事故が発生し、マスコミにも大きく取り上げられ、広く国民からその刑が軽すぎると指摘されたことなどを受け、危険な運転行為であることを認識しながら、衝突の危険やこれによる死傷の結果発生の可能性を真摯に考慮することなく、悪質な運転行為を行い、その結果、人を死傷させた場合には、一般的な過失の死傷事犯とは別に、危険運転致死傷罪を創設して、暴行による傷害、傷害致死に準じた罪として処罰し得るものとする⁽⁴⁾ことが、事案の実態に即した刑罰の実現のために適当なことであるとされた。その際、本事案で問題とされた赤色信号無視という類型が検討され、当初は単に「赤色信号に従わず⁽⁵⁾」との立法案が提示されていた。しかし、前述の立法にいたった趣旨に照らすと、あらゆる赤色信号無視が必ずしも危険性の高いものあるいは反社会性の高いものであるとはいえない旨の指摘がなされた。たとえば①信号の変わり目で、赤色信号に対する未必的な認識しか有していなかったような場合や②赤色信号を看過してしまつた場合、あるいは③赤色信号を認識してはいたが、それに気付いた時点では安全に停止できない地点に達していた場合などがその例である。このような議論を経て、「殊更に⁽⁵⁾」、という文言が追加された。「殊更に無視」するとは、赤色信号であることの確定的な認識があり、停止位置で停止することが可能であるにもかかわらず、これを無視して進行する行為を指す。あるいは信号の規制自体を無視し、およそ赤色信号であるか否かについては一切意に介することなく、赤色信号の規制に違反して進行する行為に見られるように、故意に赤色信号に従わない行為のうち、およそ赤色信号に従う意思のないものをいうとの説明がなされた。

三 「殊更に無視し」について判断した先例

この「殊更に無視し」について判断した最高裁判例としては、最高裁平成二〇年一月一六日第一小法廷決定が挙げられる。これはパトカーで警邏中の警察官に赤色信号無視を現認された被告人が、追跡をされて停止を求められたが、そのまま逃走し、信号機により交通整理の行われている交差点を直進するにあたり、対面信号機が赤色信号を表示していたにもかかわらず、その表示を認識しないまま、同交差点手前で車が止まっているのを見て、赤色信号だろうと思ったものの、パトカーの追跡を振り切るため、同信号機の表示を意に介することなく時速七〇キロメートルで同交差点に進入し、折から同交差点内を横断中の歩行者をはねて死亡させた事案である。これについて最高裁は、以下のように判示して危険運転致死罪の成立を肯定した。「赤色信号を『殊更に無視し』とは、およそ赤色信号に従う意思のないものをいい、赤色信号であることの確定的な認識がない場合であっても、信号の規制自体に従うつもりがないため、その表示を意に介することなく、たとえ赤色信号であったとしてもこれを無視する意思で進行する行爲も、これに含まれると解すべきである」。これは前述の法制審議会の説明に符合するものであり、判例もこの説明を意識しているものと思われる。⁽⁷⁾

そこで問題となるのは、本件のように赤色信号を確定的に認識した時点では、ブレーキをかけても停止線の前で停止することができないといった事情がある場合にも、この「およそ信号に従わない意思」が認められうるかである。

この「およそ信号に従わない意思」が問題となった事案として本件と類似した事案をとりあつたのが高松高裁平成一八年一〇月二四日判決である。⁽⁸⁾ 同事件は、被告人が時速約六〇キロメートルの速度で当該事故現場となる交差点に接近していたが、その際被告人は、同交差点の対面信号を見ることなく、その先の交差点の対面信号を見ながら

進行しており、事故現場となる交差点手前の停止線から約三一・四メートル手前に差し掛かった際に、同交差点の信号が既に赤色信号を表示していることに気付き、その時点で急ブレーキをかければ停止線の手前あるいはせいぜい停止線をタイヤ一個分越えた位置で停止できると考えたものの、見た範囲では交差道路を進行する車両や横断者の姿がなかったことから、友人のもとに早く駆けつけてやりたい、それに止まるのも面倒だと考えて速度を維持し、時速六〇キロメートルのまま同交差点に進入し、被害者運転の自転車に衝突し、傷害を負わせた、という事案である。

これについて高松高等裁判所は、被告人が赤色信号を発見し、ただちに急ブレーキをかけたとしても停止線の手前で停止できなかった可能性はあるものの、停止線を約五・五一メートル越える程度で済んだであろうと認定した上で、以下のように判示して危険運転致傷罪を肯定した。すなわち「被告人が本件赤色信号に気付いてすぐに急ブレーキをかけていたとしても、停止位置を越えていたのだとすると、そもそも、被告人の行為が故意に赤色信号に従わなかったものと評価できるかどうかが問題となる。すなわち、仮に、車両に対する赤色信号の意味が、停止線を越えることのみを禁ずるものだとすると、本件の場合、被告人が、本件赤色信号に気付いた時点で、直ちに急ブレーキをかけたとしても、停止線を越えざるを得なかったのであるから、被告人運転車両が停止線を越えたことをもって、直ちに、被告人が、故意に赤色信号に従わなかったものと評価することはできない。しかしながら、上記法条の趣旨に照らすと、少なくとも、被告人運転車両のような直進車両に対する赤色信号の意味は、停止線を越えた後もなお、その進行を禁ずるものであると解するのが相当である。したがって急ブレーキをかけることによって停止可能な位置を越えて自動車を進行させた被告人の行為は、故意に赤色信号に従わずに自動車を運転したものと評価することができる。また停止することにより他の交通を阻害したり、他の車両等との接触事故を起こすような事態を招きかねないとも考

えていなかったのであるから、赤色信号に従うにつき心理的な障害となるべきものはなかった。しかるに被告人は止まるのが面倒だった、あるいは早く目的地に到着したかったという動機から本件赤色信号を無視したが、このような動機は信号による交通規制の観点からはおよそ許容しがたいものである。このように信号による交通規制の観点からいえば、被告人は赤色信号を守るべき必要性の高い状況を認識しながら、およそ許容しえない動機に基づき、赤色信号規制が実現しようとする道路上の安全の確保に対する配慮を全く欠いた態様で自動車を運転したと認められ、このような被告人の行為は、およそ赤色信号に従う意思のないものにあたる⁹と解するのが相当である」と。

ここでの判断構造は、被告人の行為がそもそも「故意の信号無視」にあたるかを検討した上で、この信号無視が「殊更に」為されたものであるかを検討している⁹のであり、この検討手順は、赤色信号無視行為のうちとりわけ危険性・反社会性の高いものを選定し重く処罰しようとした立法趣旨にも合致するものであると思われる。

この事件において、高松高裁は、停止線を越えてしまうという事情が問題となりうるのは、故意の信号無視の成立如何であり、その無視のいわば「殊更性」はその動機や「道路上の安全の確保に対する配慮を全く欠いた態様」などによって基礎づけられるとしている。道路交通法施行令二条一項が赤色信号の意味を「車両等は、停止位置を越えて進行してはならないこと」としているが、これを「車両等は、停止位置の前に停止せねばならない」と解し、さらにこれを厳格に反対解釈すれば「停止線を越えた位置にしか停止できない場合には進行できる」ということになる。しかし、赤色信号の意味は、停止線を越えた後もなおその進行を禁じるものとし、停止線を越えるであろうことによつてただちに故意の信号無視が否定されるとはいえないとしたのである。それを前提として、停止することにより他の交通を危殆化するおそれがないこと、したがって危険を回避するために行つた行為ではなく早く目的地に着きたいと

いう身勝手な動機に基づく行為であったことから、このような行為はおよそ赤色信号に従う意思のないものにあたる
とされたのである。

四 本判決の判断

この高松高裁と本件を比較すると、本件も高松高裁と判断構造においては同様の検討によるものと思われるが、事実認定の手法に若干の差異が認められるようにも見える。ひとつに、高松高裁が、停止線からの距離のみを問題としていたのに対し、本件では停止線までの距離に加え、事故現場たる横断歩道までの距離にも言及しているという点である。また、高松高裁が殊更性の認定に「許容されえない動機」「安全の確保に対する配慮を全く欠いた状態」といった主客両面の事情を用いているのに対し、本件では直接被告人の動機や主観面などを認定する方法によるのではなく、「排気ブレーキを解除してあえて速度を維持した」という行為態様を基礎事情として殊更性が肯定されているという点である。

横断歩道までの距離に言及したのは、被告人の控訴趣意に制動距離が八二・二七三メートルである旨の主張があったため、それに応えたということもあろう。しかしこの事情は殊更性の認定にも影響を与えていると考えられる。というのも、横断歩道までの距離を問題とするのは、本件事故が停止によって容易に避けられたか否かを検討するためである。言い換えれば、急ブレーキをかけてもなお当該死傷結果を生じるのであれば、もはや「安全に停止できる状況」とはいえず、これは殊更性を否定する事情であるからである。本件ではそのような状況にはなく、さらにこれに加えて「排気ブレーキを解除し、減速することもなくあえて従前の速度のまま進行した」という事情が、その他の交

通への安全を一切顧みなかったという意思的な要素の客観的な徴表であると解され、これら客観的な事情から「殊更性」が認定されているのである。⁽¹²⁾

五 本判決の意義

本判決においては、危険運転致死傷罪の「殊更無視」にとって、停止線を若干越えてしまうという事情が決定的な影響力をもつものではないとした点で高松高裁と同様の判断を示しており、なぜ決定的でないといえるのかをより詳細に説示している。またその結論も妥当なものであるように思われる。

しかし、前述のとおり、本判決では殊更性の認定に客観的な事情が大きな役割を演じている。これが意味するところは大きいように思われる。というのも、刑法二〇八条の二の立法に際しては、「殊更に」という主観的要素によっては適切な処罰範囲への限定が困難となるのではないか、という批判がなされていた。⁽¹³⁾ しかしながら、本判決では殊更性の認定に動機や内心といった主観的要素ではなく、客観的な行為態様、すなわち余裕を持つて停止ができたこと、それによって他の交通を危殆化しないこと、再度アクセルを踏んで速度を維持したことなどが用いられている。したがって殊更性は客観的事情からも評価可能であるということであり、主観的に過ぎるといふ批判はあたらないうことになる。

本判例は事例判断ではあるが、「殊更に無視し」の意義について、改めて最高裁の見解を確認し、それを踏襲した判例であるといえる。また、先例である高松高裁と同様の判断構造をとりつつ、殊更性の認定に、動機や内心ではなく、客観的な行為態様を用いているという点も、今後の捜査・立証活動に影響を与えうると思われるため、参照する

価値は高いように思われる。⁽¹⁴⁾

- (1) 被告人は控訴趣意において、制動距離は八二・二七三メートルであり、これを四三・六四メートルとした原判決には事実誤認がある主張していた。
- (2) 本件の事件当時は「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」は公布にとどまっておらず、いまだ施行されていなかった。なおその後刑法二〇八条の二は同法二条五号に移されたが、その文言に変更が無い点を見るに内容の変更を伴うものではないから、本事案の検討により得られた帰結は新法にもなお妥当するものといえよう。
- (3) 法制審議会刑事法（自動車運転による死傷事犯関係）部会第二回会議事録。
- (4) 法制審議会刑事法（自動車運転による死傷事犯関係）部会第一回会議事録。
- (5) 法制審議会刑事法（自動車運転による死傷事犯関係）部会第三回会議事録。
- (6) LEX/DB 2814533、法律時報八一巻九号一二二頁、ジュリスト一三七六号一八二頁。
- (7) 同様の理解を示すものとして、任介辰哉「判批」ジュリスト一三八四号一二五頁、豊田兼彦「判批」法学セミナー六四九号一二七頁、南由介「判批」刑事法ジャーナル一六号九二頁、法律時報八一巻九号二二二頁。
- (8) LEX/DB 28145115、高速集（平一八）三九一頁以下。
- (9) 平尾寛「判批」研修七〇九号三五頁以下。
- (10) 同様に、本件が高松高裁の判旨と同旨であると指摘するものとして、岩間康夫「判批」ジュリスト一四七九号一七四頁（平成二六年度重要判例解説）。
- (11) このような点から、「殊更に」という文言は、緊急避難によって信号無視をした場合を構成要件該当性判断の段階で犯罪成立を否定する機能を担っていると主張するのは、平尾・前掲注(9)。さらに違法性阻却事由に限らず責任阻却事由が認められる事案を構成要件不該当とする機能を有するとするのは、内田浩「判批」刑事法ジャーナル四二号九五頁。
- (12) 北嶋良蔵「判批」警察公論七〇巻六号八七頁以下。
- (13) 曾根威彦「交通犯罪に関する刑法改正の問題点」ジュリスト二二一六号五二頁。

(14) 本判例の評釈として本文中で触れたもの以外にも、十河太郎「判批」法学教室四一三号（判例セレクト二〇一四 I）三三二頁。高松高裁の評釈として「判研」研修七三八号一三頁以下。

（本学大学院法学研究科博士課程後期課程在籍）