

道路交通の危殆化（「追い越しの際の誤った運転」の概念）

§315c Abs. 1 Nr. 2 lit. b StGB

根 津 洸 希*

行為者が道交法¹⁾ 5条 (§5 StVO) に定められた規定に違反し、あるいは追い越し自体の危険性を高めるような、その他の交通違反を犯し、当該交通違反と追い越しに特有の危険状況との間に内的な連関が存する場合には、追い越しの際の誤った運転にあたるといえる。

BGH 4 StR 501/16 (LG Köln)

NZV 2017, 135

《事案の概要》

[3] 認定によれば、被告人は2015年7月10日20時16分、レンタカーのBMWを運転し、Kの中心部にある片側二車線のA通りを“かなりの超過

* 中央大学大学院法学研究科博士課程後期課程在学中

1) ドイツにおいては道路交通について規定する法規として、Straßenverkehrsordnung (StVO) と Straßenverkehrsgesetz (SVG) が存するところ、前者を「道路交通秩序 (法)」, 後者を「道路交通法」と訳し分けることもあるようであるが、我が国ではそれぞれに一对一で対応する法規はなく、道路交通法のみであること、また本事案で問題となっている「追い越しの方法」の規定は、我が国においては道路交通法に規定されていることから、理解を助けるために StVO に「道交法」という語をあてることとする。

速度で”走行していた。その際被告人は、交通ルールを守って走行する車両を追い越すために、“少なめの交通量”のなかを、連続して何度も進路変更をした。追い越し操作の直後、このとき左側の走行レーンを走行していた被告人は、あと僅か30～40メートルほど先の、A通りとKa通り、U通りが交わる交差点の信号機が黄色に変わったのを視認した。A通りにおいては、交差点の約40メートル前から、右側に3つ目の直進レーンがくわわり、そのレーンは交差点の100メートルほど進んだところで右折レーンとなる。被告人は、信号待ちをしないで済むように、信号が赤に変わってしまう前に交差点を通過してしまおうとした。しかし被告人の前には左のレーンにも右のレーンにも並走している自動車があり、それら車両は信号機の黄色信号を見て減速しており、それゆえ被告人よりもかなり遅い速度で走行していたため、被告人は僅かな距離のうちに左のレーンから真ん中のレーンを通過し、新たにくわわる直進レーンへと一挙に進路変更をした。進路変更をした時点ではそのレーンには他の車両はおらず、被告人は交差点の停止線まで車一台分もないほど直前でそのレーンに進入した。被告人は少なくとも時速109kmで交差点へと進入しようとした。このとき、証人 Ku は BMW のミニクーパー（当時の価格約9000€）を運転し、真ん中のレーンを走行していた。証人 Ku は右の車線へと進路変更をしようとした。証人 Ku は新たにくわわるその直進車線に他の車両がないことを肩越しに確認してから、ウインカーを出し、あらためて肩越しに見てから右の走行レーンへと進路変更をはじめた。その際の証人 Ku の速度は、停止線で止まるために、時速30kmであった。まさにその瞬間、被告人の車両が後方から近付いてきたのである。被告人の車両は、証人 Ku が肩越しに確認したときにはまだ左か真ん中のレーンにいたため、証人 Ku はこれに気付くことができなかつたのである。被告人の走行速度のせいで、被告人には、証人 Ku の進路変更に対して適時に反応することができなかつた。それゆえ、両者の車両が鋭角に衝突した。その結果、被告人の BMW は右へ回転しながら飛んでいった。それに続いて、被告人の車両は交差点をスピンして、信号機の柱に衝突し、衝突箇所から約75メートル先の別の信

号機の柱の側で自転車に乗って信号待ちをしていた26歳のFを巻き込んだ。Fは約11メートル飛ばされ、傷害により死亡した。Fのすぐ隣に立っていた証人Lはとっさに避けることができ、無傷であった。信号機に関しては、14848€82ct.の物損を生じた。証人Kuの車両は全損であったが、本人は無傷であった。

[4] LGは、追い越しの直前に被告人が右の直進レーンに進入したこと、並びに被告人の車両がかなりの速度超過をしていたこと、被告人の車両と証人Kuの車両の速度が異なっていたことなどに照らして、被告人が証人Kuのウインカーを見ることができなかったということを前提としている。

《判示》

[5] 上記認定によれば、被告人が追い越しの際に誤った運転をした(刑法315c条1項2号b)ことが認められる。

[6] 行為者が道交法5条に定められた規定に違反し、あるいは追い越し自体の危険性を高めるような、その他の交通違反を犯し、当該交通違反と追い越しに特有の危険状況との間に内的な連関が存する場合には、追い越しの際の誤った運転にあたるといえる(vgl. BayObLG, Beschluss vom 19. Februar 1993 – 2 St RR 244/92, DAR 1993, 269, 271; Urteil vom 7. Februar 1968 – 1 b St 404/67, VRS 35, 280, 282; OLG Düsseldorf, Beschluss vom 20. April 1989 – 5 Ss 86/89, VRS77, 280, 281; Urteil vom 28. Juli 1981 – 2 Ss 433/81, VRS 62, 44, 46; König in: Leipziger Kommentar zum StGB, 12. Aufl., § 315c Rn. 96, 99 f.; Sternberg-Lieben/Hecker in: Schönke/Schröder, StGB, 29. Aufl., § 315c Rn. 18; Ernemann in: SSW-StGB, 2. Aufl., § 315c Rn. 16)。

[7] 被告人の走行速度に鑑みれば、被告人は〔衝突を避けるために(訳者)〕見込んだ〔停止せねばならない(訳者)〕距離を越えずに停止することができなかった(道交法3条1項4文)のであり、道交法3条3項1号(市街地での制限速度)に違反しているのであるから、被告人は追い越しの際に誤った運転をしたと認められる。これらの法規違反によって、

当該追い越し自体の危険性は相当高められていたといえる。なぜなら、被告人は、証人 Ku がウインカーを出して車線変更したことにもはや反応できなかったからである。これらの規定が(市街地での)追い越し操作[の安全性]も保護するために規定されているということは明白である。

[8] 本件の事情において、前記認定によって道交法5条3項1号にいう見通しのきかない交通状況であるといえるか否かは、当刑事部が判断する必要はない。

[9] その他の点でも、LGの判決を検討しても、上告人の不利となるような法的な誤りはみられない(刑訴法349条2項)。

[参考：原審判示(一部抜粋)]

[226] 被告人は所為単一で刑法315条c 1項2号bの故意の交通危険化の罪責を負う。

[227] 上述のように、被告人は見通しのきかない交通状況において道交法5条3項1号に違反するかたちで証人車両を追い越している。これにより刑法315条c 1項2号bにいう、追い越しの際の誤った運転が認められる。追い越しの際の誤った運転は、(この場合に限られるものではないが)行為者が道交法5条に定められた規定を無視した場合に肯定される(vgl. Fischer, StGB, 63. Aufl. 2016, §315c, Rdnr. 6)。

《研究》

(1) 「交通危険化罪」とは

被告人は制限速度時速50kmの市街地における一般道を、時速100km以上の速度で走行し、黄色信号を視認して、信号待ちをするのも煩わしいと思ひ、前方を走行する車両を追い越すべく交差点手前約40mのあたりから新たにくわわる直進車線へと進入し、交差点を通過しようとしたところ、折から同直進車線に進入してきていた被害者車両と接触し、重大な損害を与え、被告人車両はそのまま制御不能となり信号機に衝突した後、信号待ちをしていた別の被害者を巻き込みこれを死亡させたことにつき、ド

イツ刑法315条c 1項2号bの「追い越しの際の誤った運転」による故意の交通危険化の罪責を負うものとされた。

ここにいう交通危険化罪とは、交通参加者とりわけ自動車運転者などの危険な運転態様につき、特に危険性の高いものを抽出して類型化し、傷害や死亡結果、器物損害結果などが生じる前段階で、危険犯として処罰することを可能にすることによって、交通の安全を保護すべく設けられた犯罪類型である。それゆえ規範の保護目的ないし保護法益は、一部争いはあるものの、個人法益たる「人の生命身体」「他人の重要な物」と並んで社会的法益たる「交通の安全」も含まれると解されている²⁾。本条文は、我が国の危険運転致死傷罪が創設される際にも参考として挙げられた経緯がある。

現ドイツ刑法315条cは、1952年の法改正により「交通事故の撲滅」が目指され、その際に315条aとして刑法典に追加された。その後、1964年に再度の刑法改正がなされ、現在の315条c 1項2号のいわゆる「七大罪」構造へと至った。

ドイツ刑法315条c 1項2号の条文は次のとおりである。「著しい交通違反をし、無謀に」、[優先通行権を尊重せず (Buchst. a)], 「誤った追い越しをし若しくはその他追い越しの際に誤った運転をし (Buchst. b)], 「横断歩道で誤った運転をし (Buchst. c)], 「見通しのきかない場所、交差点、合流地点若しくは鉄道の踏み切りにおいて、過度の高速度で運転し (Buchst. d)], 「見通しのきかない場所で、右側通行を遵守せず (Buchst. e)], 「アウトバーン若しくは自動車道路上で方向転換し、後ろに向けて若しくは運転方向とは逆に走行し、若しくは、これらを試み (Buchst. f)], 若しくは「交通の安全のために必要であるにもかかわらず、停車し若しくは動けなくなった乗り物を、十分な距離をとって標示せず (Buchst. g)],

2) *Frank Zieschang*, in: Kindhäuser/Neumann/Paeffgen, Strafgesetzbuch 5. Auflage 2017. §315c Rn.2. *Pegel*, in: Münchener Kommentar zum StGB 2. Auflage 2014. §315c Rn. 1. *Sternberg-Lieben/Hecker*, in: Schönke/Schröder Strafgesetzbuch 29. Auflage 2014. §315c Rn. 2.

「これにより、他の者の身体若しくは生命又は大きな価値のある他人の物を危険にさらした者は、5年以下の自由刑又は罰金に処する」。条文構造をまとめると、重大な交通違反、かつ無謀に運転をし、各 Buchst. の a～g に掲げられた状況における行為（いわゆる七大罪）によって、人の生命、身体、重要な諸価値に対する具体的危険を生ぜしめたことが交通危険化罪にあたる行為となる。

（2）問題の所在

本件で問題となっているのは Buchst. b であり、本件被告人の「制限速度を著しく超過して被害車両の右後方から追い越しをし、衝突した行為等」が、「追い越しの際の誤った運転」といえるか、という点である。本件については、被害者車両と衝突したのは、被告人車両が交差点手前で前方を走行する車両を追い越す際に生じているため、「追い越しの際」であったことは争いなく肯定されよう。本件で争われたのは、この運転態様が「誤った」ものであったか否かである。その際重要となるのは、「誤った運転」であるといえるためには、前提として「正しい運転」があり、そこからの逸脱が認められる場合にその運転が「誤っている」ものとされるのであろうが、その正しい運転として、何が基準とされるのかという点、また基準となる運転方法からの逸脱があれば、すべての「誤った運転」は、本条の適用を受けるのか、という点である。

この「誤った追い越し」あるいは「追い越しの際の誤った運転」について直接判断した事例は、筆者の調べた限りでは、BGH レベルにはなく、OLG レベルに数件みられるにとどまる。本稿では、以下で本件 BGH 決定において引用されている4件の OLG 判例を検討していくこととする。

（3）先例の判断

本決定が引用する最も古い判例が BayOLG 1968年2月7日判決³⁾であ

3) BayOLG Urteil vom 7.2.1968. (RReg 1b St 404/67), BayObLGSt 1968, S. 15 ff.

る。以下、同事案を簡単に素描する。同事案において、被告人は自車の前方を走行するバスを追い越すために対向車線に進入し、バスを追い越した後、遅くとも右側車線に復帰することもできたはずの時点でも、速度を維持したまま対向車線を走り続け、同一方向に向かって道路左側の路側帯を歩いていた夫婦に衝突した。

これについて同判決は、「具体的危険は、追い越しの抽象的な危険性と内的な連関を有していなければならない」ところ、「本件においては、被告人の重大な交通違反のもとでの追い越しによりもたらされた抽象的危険が、被告人車両が右側の車線へと適時に復帰しなかったことにより維持されている。この危険は両歩行者を危殆化するというかたちで具体的に実現されている」として「誤った追い越し」にあたるとした。

次に、OLG Düsseldorf 1981年7月28日判決⁴⁾であるが、同判決によれば「ここにいう誤った追い越しには、追い越しについて直接規定している道交法規定の違反のみならず、ある規則違反が追い越しそれ自体をより危険なものにしてしまう場合における、あらゆる道交法違反行為が含まれる。すなわち、ドイツ刑法315条c 1項2号bは、追い越しと内的な連関を有し、かつ道交法5条に違反するあるいは他の道交法規定や判例によってこの交通状態を実施するための命令に合致しない、あらゆる運転態度を捕捉する」とした。

OLG Düsseldorf 1989年4月20日決定⁵⁾では、被告人は高速道路の左側車線を走行していたところ、右側車線の前方を走行していた被害者車両が、そのさらに前方のトラック数台を追い越すため、左側車線すなわち被告人車両の前方へと車線変更をした。被害者車両は時速約120kmで走行していたが、被告人は被害者車両に前方に入られたため、軽くブレーキを

4) OLG Düsseldorf Urteil vom 28.7.1981. (2 Ss 433/81 – 204/81 II), VRS 62, S. 44 ff. なお事案の詳細は残念ながら入手できなかった。上記は要旨からの抜粋である。

5) OLG Düsseldorf Beschluß vom 20.4.1989. (5 Ss 86/89 – 34/89 I), NZV 1989, S. 441 ff.

かけざるをえなかった。そのため、被告人としては、この割り込み行為がなければ、時速180kmで前方のトラック数台を追い越すことができたのに、これを邪魔されたと感じ、怒りから被害者車両にプレッシャーをかけ、「懲らしめてやろう」と考えた。それゆえ、被告人は、トラック数台を追い越そうとしている間中、被害者車両の背後に車一台分の距離も空けずにぴったりとつき、たえずパッシングライトを浴びせた。このあおり行為が「追い越しの際の誤った運転」にあたるかが争われた。

同決定では「自動車運転手が右側車線を走行する車両を追い越す間、高速道路の追い越し車線でなされたあらゆる過誤態度が、誤った追い越しや追い越しの際の誤った運転という法定構成要件要素を充足するわけではない。過誤態度が誤った追い越しや追い越しの際の誤った運転にあたるといえるのは、その過誤態度が追い越しと事実的な連関を有する場合のみである。」としつつ、弁護人の「本件あおり行為は被害者車両を追い越す前になされた行為であり、いまだ『追い越しの際』ではない」旨の主張に対して「刑法315条c 1項2号bは、追い越しの開始時でも危険な段階であればすでに適用が可能であるから、被告人が実際に被害者車両を追い越すことができるようになるまでは、被害者車両の走行態様によって邪魔をされたと思ったことから、プレッシャーをかけようと思っていたことや、懲らしめてやろうとしていたということは、瑣末なことである。」として被告人に追い越しの意図を肯定し、このあおり行為が追い越しの開始であるとして、「追い越しの際の誤った運転」にあたるとした。

最後に、BayOLG 1993年2月19日決定⁶⁾である。同決定は「比較的低速で走行している右側車線にいる車両数台を追い越す際、追い越し車線で必要な先行車両との車間距離を空けることなく走行することは、ドイツ刑法315条c 1項2号bにいう『追い越しの際の誤った運転』にはあたらない。なぜなら、この構成要件によって捕捉されるのは、道交法5条を含む、追

6) BayOLG Beschluss vom 19.2.1993. (2 St RR 244/92), DAR 1993, S. 269 ff. こちらも事案の詳細は残念ながら入手できなかった。上記は要旨からの抜粋である。

い越しの安全性を守るための交通規則に違反する行為だけだからである。後続車両に課される必要な車間距離の維持は、追い越しの安全性には直接は関係しない」とした。

以上の4判例におおむね共通していることは、第一にその追い越しが誤っているといえるか、そして第二に、その運転の過誤は追い越しの危険性との内的な連関を有しているか、という判断枠組みを有しているように思われる。具体的な判断基準としては、一段階目ではその追い越し行為が道交法上に規定されている走行態様からの逸脱はあるかが検討され、二段階目ではその交通違反は追い越しをより危険なものにするようなものであるかが検討されている。

(4) 本件の判断

このような判断枠組みを前提として本件の判断をみていくと、まず原審は、基準となる道交法上の規定を5条3項1号の「交通状況に見通しがきかない場合 unklare Verkehrslage」に設定し、ここから「追い越しの際の誤った運転」にあたるとしている。詳しい理由が付されていないため、これは推測になるが、LGは被告人が被害者車両のウインカーに気付くことができなかった点を取り上げて、見通しがきかない交通状況において追い越しをしたという過誤行為を認定したのであろう。なお、LGは内的関連性の基準については特に言及していない。その意図は判然としないが、考えられるものとして、①そもそも判例実務は内的関連性を要求していない、②内的関連性は要求されうるが、それは違反行為が道交法5条以外の違反の場合、③道交法5条違反でも内的関連性は要求されるが、本件ではわざわざ指摘しなくとも関連性は明白であった、という可能性が挙げられる。しかし、先例において比較的明確に道交法違反と危険結果との間になんらかの関係性が要求されると述べられているところをみると、また本件BGHの書きぶりをみると、①の可能性は低い。ただしLGが②か③のいずれの考え方を採用しているかは決め手に欠けるところである。

これに対し、本件BGH決定は、LGと異なり道交法上の基準行為を道

交法5条3項1号ではなく、同法3条1項4文（停止距離が予測できなくなるほどの速度で走行してはならない）と、同法3条3項1号（市街地での制限速度）に求めており、同法5条3項1号の場合にあたるか否かは判断する必要はない旨述べている。そして被告人はこの速度違反によって、被害者車両のウインカーに気付くことができなかつたがゆえに、追い越しの危険性を高めているといえ、当該速度制限は追い越しの際の安全性をも保護している点に鑑みれば、被告人が当該速度違反によって増加させたこの危険と追い越し行為の危険性は内的にも関連しているから、「追い越しの際の誤った運転」にあたるとしたのである。

BGHがなぜLGと異なり道交法上の基準行為を道交法5条3項1号ではなく、同法3条1項4文と3条3項1号に求めたのかは、やはりこれについて判文からは直接読み取することは難しいが、おそらく「見通しがきかない交通状況」の解釈に差があったものと考えられる。LGは先述のとおり、被告人が被害者車両のウインカーに気付けなかつた点をもって道交法3条3項1号の適用を想定したのであろうが、おそらくBGHは同法3条3項1号にいう「見通しがきかない」というのは、自らの態度すなわち高速度などによって見通しがきかなくなっている、ということ想定しているのではなく、天候条件や、他の交通参加者の多さなど、まさに交通状況それ自体について、たとえば雨で視界が悪いだとか、交通量が多く、他の自動車の動きが読めない、といった事情がそれにあたるのだと解釈したのであろう⁷⁾。それゆえ、本件では、停止距離が予測できないほどの速度であったがゆえに証人Ku車両に接触している点と、制限速度の2倍を上回る速度であったという点を取り上げて、上述のような検討手順となったものであると考えられる。

7) 本決定の評釈として、Tamina Preuß, NZV 2017, S. 135 ff. が挙げられるが、同様の指摘をしている。

(5) 本件の意義

本件は、事例判断ではあるものの、筆者が調べた限りではBGHとしてはじめてドイツ刑法315条c 1項2号b「追い越しの際の誤った運転」につき判断したものであり、その判断基準もOLGの先例が挙げた基準、すなわち「内的関連性」を採用することを明示した点で先例的価値があるように思われる。なお、この内的関連性というタームは、先に315条c 1項2号に定める他の行為類型で既に用いられており⁸⁾、同基準がこの「追い越し」類型にも採用可能であると明示した点も意義が認められよう。

位置付けとしても、おそらく引用されている先例並びにその他の判断から逸脱してはならず、先例の基準を踏襲したものといえることができるように思われる。

LGの判断とBGHの判断の比較の際に生じた疑問、すなわち道交法5条の違反の場合でも、内的関連性が要求されるのか否か、という点に関しては、本判決から直接に読み取ることは難しい。論理的にも、道交法5条に違反していれば、追い越し態様として誤っていると言いやすいであろうし、道交法の追い越し規定が、追い越しの安全性を保護しているというのは自明であるから、内的な関連性をわざわざ要求する必要はない、という立論は十分にありうる。本決定では、道交法5条3項1号ではなく同法3条1項4文と3条3項1号へと変更した点もあいまって、確実なことはいえない。

しかし、これは評釈とは離れた私見となるが、筆者としては道交法5条各規定の違反であっても、内容的関連性は要求されているものと考えられる。というのも、もし道交法5条各規定の違反の場合に内容的関連性が要求されていないと解するのであれば、本件の認定はよりシンプルなものとなったであろうからである。というのも、本件では被告人は前方を走行する車両を右側車線に進入することにより追い越そうとしている。それゆえ道交法5条1項「追い越しは左側からなされねばならない」という規定にも違

8) たとえば、BGH Beschluß vom 21.11.2006. (4 StR 459/6)

反しており、道交法5条各規定の違反の場合に内容的関連性が要求されていないのであれば、内的関連性の認定は不要となるはずだからである。このように、もし5条各規定違反の場合には内的関連性に触れず、より直裁的に認定ができるのだとすれば、なおあえて3条各規定違反を認定するのは遠回りであるように思われる。

そうであるとすれば、5条各規定違反の場合にも内的関連性を要求されると考えるのが合理的である。上述したOLGの判文でも一部同旨の記述があり、この先例と足並みを揃えたものと位置付けることも可能であろう。

（6）我が国への示唆

本稿で紹介した交通危険化罪は、我が国の危険運転致死傷罪の導入が検討された際、法制審議会において諸外国の立法状況資料の一部として参照された。最終的に我が国において導入された危険運転致死傷罪は、ドイツの交通危険化罪とは条文構造と文言においてかなり差異がみられるため、単純に両者を比較することは適切ではないと思われる。

しかしながら、危険運転致死傷罪の導入を検討する法制審議会において、いわゆる高速度類型について議論がなされた際、「高速度で住宅地を走行中、交差点で人が飛び出してきたのを轢いてしまった場合に、『制御困難な高速度』にはあたらない」旨の説明がなされ、批判が相次いだ経緯があり⁹⁾、本決定はこの議論に示唆を与えるのではないと思われる。

具体的には、本決定においては、「被告人が道交法に違反して、かなりの超過速度で運転していた」がゆえに「証人 Ku のウインカー、並びに進路変更に反応できず、衝突した」という認定がなされており、認識の遅れが速度に起因するものとされている。我が国の危険運転致死傷罪（高速度類型）においても、「制御困難状態」の原因が速度にあるといえる場合に

9) 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。なお寄せられた批判に対して十分な説明がなされたようには思われない。

「制御困難な高速度」にあたりとされる。そうであれば、法制審議会において批判が相次いだ仮想事例も同種の解決がなされるのではなかろうか。

すなわち、交差点で飛び出してきた人を認識し、回避ないし停止することができなかった原因が著しい高速度にあるのであれば、「制御困難な高速度」にあたりと解する余地もあるのである。無論、この結論が妥当なものであるかはなお議論の余地はあろうことと考えられるため、今後の検討課題としたい。