

危険運転致死傷罪における赤色信号を 「殊更に無視」することの意義

伊 藤 亮 吉

千葉地方裁判所平成 28 年 11 月 7 日刑事第 5 部判決

平成 27 年（わ）第 2707 号 危険運転致死（予備的訴因・過失運転致死）

被告事件

有罪、確定

判夕 1436 号 243 頁

目次

- 一 事実の概要
- 二 判決要旨
- 三 評釈
 - 1 問題の所在
 - 2 交差点への進入が避けられない地点で初めて赤色信号を認識した場合
 - 3 本判決の意義・評価
 - 4 結びにかえて

一 事実の概要

千葉地裁が認定したところによると、「被告人は、平成 27 年 4 月 23 日午前 6 時 52 分頃、普通乗用自動車を運転し、千葉市...道路を...時速約 65 kmで進行し...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当

たり...赤色の灯火信号に気付いたものの、その時速では同交差点に進入することが避けられなかったことから、自車を時速約 70 km に加速させて同交差点に進入し、折から左方道路から信号に従って同交差点に進行してきた被害者...運転の普通自動二輪車を左前方約 12.9 m 地点に認め、同車に自車左前部を衝突させて同自動二輪車もろとも同人を路上に転倒させ、よって、同人に多発外傷の傷害を負わせ、同日午前 7 時 40 分頃...同人を前記傷害により死亡させた」。

被告人の本件交差点への進入態様につき、検察官は、「被告人は...同交差点の対面信号機...が赤色の灯火信号を表示しているのを同交差点入口の停止線手前約 33 m ないし約 39.5 m の地点で認め、直ちに制動措置を講じれば交差道路等の交通の安全を阻害するおそれがない場所に停止することができたにもかかわらず、先を急ぐあまり、これを殊更に見せしめ、重大な交通の危険を生じさせる速度である時速約 70 km に加速して自車を運転した上...同交差点に進入した」として、危険運転致死罪（赤色信号殊更無視罪）（自動車運転死傷行為処罰法 2 条 5 号）（以下、「本法」、「本罪」とする）（なお、本稿において「本罪」という用語を使用する場合には致死罪だけでなく致傷罪を含めるものとし、また、平成 25 年改正前の刑法 208 条の 2 第 2 項後段の罪についても同一の犯罪として区別することなく扱う）の成立を主張した。

これに対して、本判決は、被告人は「交差点を直進するに当たり、同交差点の対面信号機の信号表示に留意し、これに従って進行すべき自動車運転上の注意義務があるのにこれを怠り、同信号表示に留意せず、同信号機が赤色の灯火信号を表示しているのを看過したまま漫然前記速度で進行した過失により、同交差点入口手前付近で赤色の灯火信号に気付いたものの...自車を時速約 70 km に加速させて同交差点に進入し [た]」として、過失運転致死罪（本法 5 条）の成立を認めた。

二 判決要旨

「検察官の主張する事実関係から被告人が赤色信号を本件交差点の相当

危険運転致死傷罪における赤色信号を「殊更に無視」することの意義

程度前から認識していたと推認する程度は弱く、本件実況見分時の被告人の指示説明についてはその信用性に疑問が残り、被告人の公判供述を証拠上排斥できないことからすると、被告人が遅くとも本件停止線手前約 33 m ないし約 39.5 m の地点で本件信号機が赤色信号であったことを認識していたと認定するには合理的な疑いが残るといわざるを得ない。」

「信号機による交通整理がされており、片側 2 車線の道路と交差するといった本件交差点の形状に照らし、本件交差点内が交通の安全を阻害するおそれがない場所であるとはいえないことも考慮すると、本件交差点内に止まることを避けようとして本件信号機の赤色信号を無視した被告人に、およそ赤色信号に従う意思がなかったとはいえず、被告人が赤色信号を『殊更に無視した』と認めることはできない。」

三 評釈

1 問題の所在

「赤色信号を殊更に無視」することの意義について、本罪の立法趣旨は、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う¹とし、これを受けて判例は、「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為も、これに含まれる²」とする。

しかし、これは本件事案の解決に際して直接的に何らかの帰結をもたらすものではない。本件事案においては、制動措置を講じても交差点への進

-
- 1 井上宏他「刑法の一部を改正する法律の解説」法曹時報 54 巻 4 号（平成 14 年）73 頁。
 - 2 最決平成 20 年 10 月 16 日刑集 62 巻 9 号 2797 頁。この決定の解説として、任介辰哉「判解」『最高裁判所判例解説刑事篇平成 20 年度』（平成 24 年）661 - 678 頁。

入が避けられない地点で初めて赤色信号を認識した者が、制動措置を講じることなく赤色信号を無視して交差点内に進入し、結果として死傷事故を起こした場合に、「およそ赤色信号に従う意思のないもの」として本罪の成立が認められるかが問題となる。

そして、本件事案において、「被告人は、遅くとも本件交差点に進入する時点においては、本件信号機が赤色信号であることを認識していた」にもかかわらず交差点に進入し、「本件交差点内において…衝突する事故を起こし、被害者が死亡した」点に争いはないものの、被告人が赤色信号を認識した地点とその後にとるべき措置の可能性については判断がわかれた。すなわち、検察官は、被告人は本件交差点入口の手前約 33 m ないし約 39.5 m の地点で赤色信号を認識し、その時点で直ちに制動措置を講じれば交通の安全を阻害するおそれがない場所に停止することができたにもかかわらず、それをせずに交差点に進入したとして、本罪の成立を主張したのに対して、本判決は、被告人が赤色信号を認識したのは検察官主張の地点よりもかなり本件交差点に近い地点であった可能性を否定できず、その地点で制動措置を講じても交差点への進入が避けられなかったことから、加速させて交差点に進入したとして、過失運転致死罪の成立を認めた。つまり、赤色信号を認識した地点とその後に適切な制動措置をとることができたか否かの判断がわかれたことが、本罪の成否を決定することとなった。

2 交差点への進入が避けられない地点で初めて赤色信号を認識した場合

(1) 立法趣旨は、本罪の典型例として、) 赤色信号についての確定的な認識があり、停止位置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、) 信号の規制事態を無視し、およそ赤色信号であるか否かについては一切意に会することなく、赤色信号の規制に違反して進行する行為をあげ、これに対して、赤色信号無視であっても、) 赤色信号を看過した場合、) すでに安全に停止することが困難な地点に至って初めて赤色信号に気づいた場合、) 信号の変わり際で、赤色信号であることについて未必的な認識しかない場合等はこれに当たらな

い³とする。本件事案について、検察官は) の類型に当たることを主張したのに対して、本判決は) の類型と判断したものといえる。

) の類型に関する下級審裁判例においては、赤色信号を認めて直ちに制動措置を講ずれば交差点の停止線の手前で停止できたにもかかわらず、交差点に進入した場合に本罪の成立を認めたものがある⁴。立法趣旨が) の類型として「停止位置で停止することが十分可能である」ことを指摘するところ、車両は、交差点内、交差点の側端から5メートル以内、横断歩道の前後の側端からそれぞれ前後に5メートル以内の部分では原則的に駐車禁止される(道路交通法44条)とともに、交通整理の行なわれている交差点に入ろうとする場合には、その進行しようとする進路の前方の車両等の状況により、交差点...に入ると交差点内で停止する(道路交通法50条1項)、さらには、赤色信号では車両等は停止位置を越えて進行してはならない(道路交通法施行令2条2項)との規定を考慮すると、) の類型であげられる「停止位置で停止する」とは停止線の手前での停止を一般的に意味すると解することができ、そうであれば、ここでの裁判例が制動措置を講じたことによる停止線の手前での停止可能性に言及して本罪の成否を判断するのは理解しうるところである。

しかし、制動措置による停止線の手前での停止可能性は、本罪成立の必要条件とするべきではない。停止位置が停止線の手前か否かと、本罪の特徴としてあげられる、特定の相手方との関係で、または特定の場所において、重大な死傷事故を発生させる高度の危険性を有する運転行為⁵とは直接的な関連性を有するものではないからである。) の類型に関するとして提示した裁判例では、事案の性質上制動措置を講じることで停止線の手前で停止できたことを認定しているにすぎず、これを本罪成立の要件とし

3 井上他・前掲注(1)73-74頁。

4 津地判平成14年5月8日判時1790号159頁、名古屋高判平成21年7月27日高刑速平成21年195頁。

5 井上他・前掲注(1)65頁。

ているわけではない。また、交差点内での停止は原則禁止されているところ、危険を防止するため一時停止する場合は例外的に認められる（道路交通法 44 条）との規定は、交通の危険の回避を重視し、そのためには停止線を越えて交差点内に進入する行為を一定の場合に許容するものである。そうすると、（ ）の両類型は、急制動により交通の安全を阻害するおそれのない地点で停止し、その結果衝突事故を回避することが可能か否かでその特色を異にするものであり、このことから、停止線を越えての停止は、その事実のみをもって本罪の成立可能性から除外されると判断することはできないと考えられる⁶。

(2) 下級審裁判例においては、本件事案と同様に、交差点への進入が避けられない地点で初めて赤色信号に気づいた事案に関して判断したものが存在する。まず、赤色信号に気づいた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 1 個分越えた位置で停止できるだろうと考えたものの、止まるのも面倒だと考えて、従前の速度のまま交差点内に進入して、被害者と衝突して傷害を負わせた、という事案において、「被告人が、本件赤色信号を発見し、直ちにブレーキをかけたとしても、本件交差点手前の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 5.514 メートル越える程度で済むと認められる。そして、この時の位置は…停止線を越えて横断歩道上となる。」「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。」「被告人は、直ちに急ブレーキをかければ、前述のとおり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」「被告人は、赤色信号を守るべき必要

6 橋爪隆「危険運転致死傷罪における赤色信号を『殊更に無視し』の意義について」『山中敬一先生古稀祝賀論文集下巻』（平成 29 年）391 頁は、停止線で停車できたという事情は、危険回避が容易であったことを示す典型的な状況にすぎないから、この基準を過度に強調するべきではない、とする。

性の高い状況を認識しながら、およそ許容し得ない動機に基づき、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当たる」（判決）⁷として、本罪の成立が肯定された。

また、赤色信号を認めた交差点の北側停止線手前で急ブレーキをかければ、他の車両の通行を妨げるおそれがなく、事故の起こった交差点南側出口の横断歩道の手前で停止できるにもかかわらず、ほとんど従前の速度のまま交差点内に進入して、被害者と衝突して死傷させた、という事案において、「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じる赤色信号の意味は、単に停止位置を越えることを禁じるのみならず、停止位置を越えた場合にもなお進行を禁じ、その停止を義務付けるものである。…『殊更無視』の解釈に当たり、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。」「赤色信号を…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つた」（判決）⁸として、本罪の成立が肯定された。

両判決は、a) 赤色信号に気づいた地点で急制動の措置を講じたとしても停止線の手前で停止することが可能であったとはいえないこと、b) 赤色信号の意味は停止線を越えることのみを禁じるのではなく、停止線を越えた後も進行を禁じることを指摘している点で共通する。そのうえで、

判決は、c) 急制動により停止線から約5メートル越えた横断歩道上に停止することができたと実際の停止可能地点を示すとともに、d) 被告人

7 高松高判平成18年10月24日高刑速平成18年391頁。

8 東京高判平成26年3月26日高刑集67巻1号8頁。

自身もそのような地点に停止できると考えており、e) 停止により他の交通の阻害を招くとは考えていなかったと認定し、さらには、f) 当該行為に至った被告人の動機の悪質性についても言及する。これに対して、判決は、g) 急制動により他の交通を阻害しない地点で停止することができ、事故を回避することができたことを認定し、さらに、判決と同様に、e) 「被告人は、赤色信号を確定的に認識し、その時点でブレーキを踏めば、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」とする原判決の認定を否定しないことから、被告人にその認識があったことを認定したと評価することができる。

まず、判決が言及する動機の悪質性 (f) については、行為者の動機が量刑に影響を与えることは否定することはできないが、「殊更に見做す」ことの成立要件ではないとするのが判例学説の基本的な立場といえる⁹。そうであれば、判決が被告人の動機について言及していないことに特に問題はないといえよう。

そこで、停止可能位置に関して両判決を比較すると、判決は約5メートルという実際の停止可能地点 (c) を示すのみで、その地点が交通を阻害するおそれがあるかどうか (g) までの具体的な認定はなされていない。ただし、停止線から約5メートル越えた横断歩道上であることは、当然に交通を阻害するおそれはない、あるいは、そのおそれが少ないものと解していると読み取れないわけではなく、また、交通阻害のおそれの認識 (e) を判断していることから、交通阻害のおそれは実際の停止可能地点 (c) に含まれて判断が示されていると考えることもできる。これに対して、判決は、交通阻害のおそれなくしての停止 (g) は認定しているものの、実際の停止可能地点 (c) までには認定していない (さらには、当該事故現場の手前で停止することができたことに言及することはないが、「他の交通を妨げない安全な位置で停止することができ」た) ことから、この点は当然に認められる) が、これはむしろ、交通を阻害するおそれと事故

9 井上他・前掲注 (1) 73 頁。

の回避可能性を認定すればそれで足りるとするものと考えられる。その意味では、c) と g) の説示の相違はそれほど大きな相違というものではないと評価することも可能であり、そうであれば、この点に対応する認識を示す d) と e) の説示の相違も大きな相違ではないということになる。

こうして、両判決は、交差点への進入が避けられない地点で初めて赤色信号を認識した場合においても、急制動により交通の安全を阻害するおそれのない地点で停止することができ、衝突事故を回避することができたにもかかわらず交差点に進入し、死傷事故を発生させた場合には、本罪の成立を肯定しうることを認めたものと評価することができる。

(3) これに対して、類似の事案において本罪の成立を否定した下級審裁判例としては、「そもそも被告人が本件停止線手前約 31.2 メートルの時点で本件信号機が赤色であることを認識して急制動の措置をとったとしても、本件停止線を約 10.2 メートル超えた Q 地点付近に至って停止可能となるのであるから、停止位置で停止することが十分に可能であったとはいえない。」「本件停止線の手前約 31.2 メートルの地点で本件信号機の赤色に気付いたというのである。したがって、被告人は、信号の変わり際で、当初は赤色信号を無視することについて未必的な認識しか有していなかったところ、もはや安全に停止することが困難な地点となって赤色信号に気付いたということができる。」(判決)¹⁰ とするものがある。

判決は、被告人の停止が「もはや安全に停止することが困難な地点」であったとするが、その実際に停止可能な地点がどのような状況であったのかを認定したうえで、当該事故の回避が可能であったか否かを判断すべきところ、判決は、その具体的な判断をしているとはおもわれぬ。そこで、判決は、停止線を越えた停止は安全に停止することが困難な地点での停止であると判断しているのではないかと考えられる¹¹。

10 名古屋地判平成 21 年 8 月 10 日 LEX/DB25441527.

11 中村芳生「判批」研修 738 号(平成 21 年) 21 頁は、特段道路上の危険を生じさせない場所に停止することが可能かどうかを評価する必要があると指摘する。

しかし、判決は、「被害者側の赤色信号無視等と相まって」という被害者側の落ち度があることをあげつつも、主として、被告人は「もはや安全に停止することが困難な地点となって赤色信号に気付いた」とともに、検察官の「交差道路から車両等の走行を妨害するおそれのない地点で被告人車両を停止することが十分に可能であり、当然それを認識していたはずである」との主張に対して、「被告人が現実にもそのような認識を持つことができたかは甚だ疑問である。…このような瞬時の判断を怠ったことをもって、あえて赤色信号を無視したもとは言い難い」として、被告人が走行妨害のおそれのない地点で停止することの認識があったとは言えないとしたことが本罪の成否の判断に影響を及ぼしたものと考えられる¹²。この視点からすると、判決が 両判決と矛盾するものとすることはできないであろう。

(4) 学説においても、たとえ停止線を越えて停止することになっても特段の道路上の危険を生じさせないのであれば、いったん赤色信号に従って停止することなくそのまま赤色信号を無視して交差点を通過する方が一層悪質で危険な行為であり、形式的に停止線で停止することが十分可能であるかどうかだけで判断するのではなく、赤色信号を認識し、客観的にみて交差道路を走行する車両の進行を妨害し危険を生じさせるような状況にない位置に止まることが可能であるにもかかわらず、そのまま直進することは仕方がないレベルであるとはいえず、それ自体が、およそ赤色信号に従う意思のないものといえ、実質的観点から、あえて赤色信号を無視したよ

12 橋爪・前掲注(6) 393頁は、判決について、安全な位置に停車することができたか否かでなく、被告人がそのような事実を認識していたかを重視するものであり、適切な理解であるとする。また、本庄武「判批」『速報判例解説6号』(平成22年)173頁は、一瞬の判断ミスの本罪に取り込んでしまうおそれについて指摘する。そのような場合は、交通の安全を阻害するおそれのない地点で停止することができたか否か、衝突を回避する措置をとれたか否か、これに対応してこれらの認識すなわち本罪の故意があったか否か、を考慮することで対応することができるであろう。その意味で判決は、そのような一瞬の判断ミスに対して慎重な判断を示したものと評価することができよう。

うな積極的な意思的な要素があるかどうか判断すべきである¹³との指摘がなされている。

また、判決の評釈において、「たとえ停止位置を越えたとしても、交差点内での事故発生等の危険が生じないような地点で停止することが可能であった以上、そのことを認識しながら赤色信号を無視して減速せず走行する場合は、赤色信号無視について積極的な意思が認められ[る]」¹⁴、「赤色信号を認識した段階ではもはや停止線手前の停車は無理であっても、そのままの通行が許されるわけではなく、当該時点からできる限りの停止措置を講じるなどして、(なお回避もしくは軽減可能な)事故防止に努めるべき結果回避義務が課されている」¹⁵とされる。これらは、赤色信号を無視した走行について、前者は交通の危険を回避しようとの認識から積極的な意思と位置づけ、後者は停止措置を講じないという不作為犯的構成を提唱することから、その理論的構成の詳細においては差異が認められるものの、大枠においては裁判例で示されてきた基本的立場に賛同するものと評価することができる。

3 本判決の意義・評価

(1) 本判決は、両判決で示された本罪成立の基準について、「被告人が遅くとも本件停止線手前約 33 m ないし約 39.5 m の地点で本件信号機が赤色信号であったことを認識していたと認定するには合理的な疑いが残るといわざるを得ない」とすることから、赤色信号を認識した地点で急制動の措置を講じたとしても停止線手前で停止することが可能であったとはいえないこと (a) を指摘するものと認められるとともに、実際の停止可能地点 (c) ではなく、「本件交差点内が交通の安全を阻害するおそれがない場所であるとはいえない」として交通阻害のおそれなくしての停止 (g)

13 任介・前掲注 (2) 676 頁。

14 十河太郎「判批」法学教室 413 号判例セレクト 2014 [] (平成 27 年) 32 頁。

15 岩間康夫「判批」ジュリスト 1479 号 (平成 27 年) 175 頁。

を指摘し、これを否定する。それによって、「赤色信号に従う意思」、すなわち、本罪の故意を否定する。

いずれにしても、本判決は、交差点への進入が避けられない地点で初めて赤色信号を認識した場合における本罪の成立可能性について、停止線で停止することが可能か否かではなく、交通の安全を阻害するおそれのない場所で停止することが可能か否かがその判断において決定的であるとする点では、従来の裁判例と軌を一にする方向性を有するものであり、そこでの一事例における判断を示したものと評価できる。

しかしながら、本判決における具体的な判断の手法については問題点を提示することができるので、赤色信号を認識した時点ですでに停止線を越えてしか停止することのできない場合の取扱いとともにいくつか指摘をさせていただきます。

(2) 本判決では、被告人が「本件交差点の直前になって赤色信号であることに気が付き、急ブレーキを踏んでも交差点の真ん中で止まってしまうと思ったことから、アクセルを踏んで早く交差点を抜けようとした」との供述を「あながち不自然とはいえない」とし、被告人の「具体的な地点を特定することはできない」との供述と合わせて、「具体的にどの地点かを特定することはできないものの、少なくとも本件停止線手前約 33 m... よりもかなり本件交差点に近い地点であった可能性」を否定しない。このように本判決は、被告人が広く「交差点入口手前付近」で赤色信号を認識したとしても、被告人車両がどの地点で停止することができたかについて具体的な認定がなされていないが、その認定をする必要性の有無をまずは問題点として提起することができる。

この点については、前述のとおり、両判決で判断がわかれたが、判決は同時に他の交通を妨げない安全な地点での停止可能性を認定しているから、行為者がどのような状況で停止することができたかの認定があれば、具体的な停止位置までの認定がなされていないことは、裁判例の傾向に反することにはならないであろう。むしろ、本罪の特徴が、停止線の手前での停止ではなく交通の安全を阻害するおそれのない地点で停止ができ

たにもかかわらず交差点に進入し死傷事故を起こした点にあることからすると、このことが示されている限りでは、具体的な停止位置まで示す必要はないといえよう。本判決においてそのための説示と考えられる部分は、「本件交差点の形状に照らし、本件交差点が交通の安全を阻害するおそれがない場所であるとはいえない」である。

(3) そこで次に、本判決をはじめとする裁判例があげる「交通の安全を阻害するおそれ」とは、一般的な状況で判断されるのか、それとも、具体的な状況も含めて判断されるのか、ということが問題となる¹⁶。

判決では、「本件当時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…安全に停止することができた」と、具体的な状況における判断が示されている。これに対して、本判決の説示は、それだけでは一般的な状況なのか具体的な状況なのかを断言することはできず、本件事故当時の交通の安全を阻害するおそれを示す具体的な状況について認定がなされているかは不明確と言わざるをえない。

これについて、交通の安全を阻害するおそれが一般的な状況を意味するのであれば、交差点内は、法の規制に服することから、常に交通の安全を阻害するおそれがあるものと考えられるため、その中で停止することはいかなる事情のもとでも許容されないこととなり、そうだとすると、交差点への進入についての故意責任を問うことができないことになってしまう¹⁷。

16 平尾覚「判批」研修 709号（平成 19年）42 頁は、道路交通法 7 条の目的は、道路交通の安全・秩序の維持にあり、図らずも停止位置を越えたとしても、なお、それ以上進行することは交通の安全・秩序を著しく害するものであるから、赤色信号によって、停止位置を越えた場所においてもなお進行を禁止していると解するのが相当である、とする。このような構成は、停止位置を越えての進行について、当該交通事情を考慮することなく一般的な危険性を認める方向性を有すると考えられるが、このような一般的な危険性は、道路交通法 1 条が目的として規定する「道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図り、及び道路の交通に起因する障害の防止」という行政法規としての道路交通法上の要請であって、これは刑事責任の前提条件と、重なり合うところはあっても、その実体は基本的には異なるものと言える。

17 平尾・前掲注（16）41 - 42 頁は、運転者が赤色信号に気づいた時点では、交差点入口の停止位置を越えない場所で止まろうとしても止まれない状況にあっ

これによると、極論を言えば、停止線を通り越してしか止まることのできない地点で初めて赤色信号を認識した場合、行為者はそのまま進行することが許され、交差点内での事故を回避する措置を講じることが求められないこととなり、その結果死傷事故を起こしても故意責任を問えないことになってしまう可能性があることとなってしまうが、そのような帰結は妥当ではないであろう。

このような帰結を回避することからも、交通の安全を阻害するおそれは、当該交通の具体的状況下で判断されるべきである。つまり、交差点内は一般的にはそのようなおそれがあるものと観念できるけれども、交差点内での停止が、自動車や歩行者の通行の有無等の具体的状況から交通の安全を阻害するおそれなくして可能であれば、交差点を無条件に進行および通過することが認められるものではなく、一旦停止し、その後安全を確認したうえで即座にその場を離れるといった行動に出るなどの措置をとるべきであろう（この場合には、交差点内に進入したことについて緊急避難や正当業務行為として違法性が阻却されることが考えられる）。すなわち、車両の運転者には停止線を通り越してしか停止することができないとしても、さらに、道路交通に危険を生じさせないように安全な地点で停止することが求められており、それにもかかわらず、あえて赤色信号を無視して交差点内に進入し、死傷事故が発生した場合には本罪の成立を認めうるのである。

(4) 以上のことからすると、赤色信号を認識した時点において急制動の措置をとるなどして交通の安全を阻害するおそれがない地点で車両を停止でき、それによって事故を回避することができたのであれば、そのための対応をとることが要請されるべきであり、その認識があるにもかかわらず、

た場合、運転者にとっては、赤色信号に従うことが客観的に不可能な状態にあったといえるのであるから、赤色信号にしたがわず交差点入口の停止位置を越えて進行したこと自体は、責任を問うことができず、故意犯である「赤色信号無視」の罪には問えず、過失犯としての罪責を問うほかないということになるが、このような帰結を疑問視する。

赤色信号を無視して交差点内に進入し死傷事故を起こした場合には本罪の成立を肯定できると解する。したがって、判決においても、具体的な停止可能地点までは明示しなくとも、以上の点についての認定が求められるべきと考える¹⁸。

これを本判決についてみると、被害者車両が片側二車線の右方交差道路ではなく左方交差道路から交差点に進入してきたという事実は、真実であることとらえられる被告人の「急ブレーキを踏んでも交差点の真ん中で止まってしまうと思った」との供述と合わせて考慮すると、被告人が赤色信号を認識した時点で急制動の措置を講じれば本件事故は回避することができたか否かに大いに関係する事項と考えられる。つまり、左方交差道路では交差点の真ん中よりも交差点の出口側から車両が進行してくるのであるから、「被告人が赤色信号を認識した [のが] …少なくとも本件停止線手前約 33 m よりもかなり本件交差点に近い地点であ」り、「急ブレーキを踏んでも交差点の真ん中で止まってしまうと思った」としても、本件事故当時の具体的な諸状況を考慮に入れると、認識時に制動措置を講じたのであれば交通の安全を阻害することのない地点で停止して事故を回避することができたかもしれないからである。このことは、立法趣旨における「すでに安全に停止することが困難な地点に至って初めて赤色信号に気づいた場合」に当たるか否かとして本罪の成否の判断に影響を及ぼすものであると解する。

(5) 本判決が本罪の成立を否定する直接的な根拠は、前述のとおり、赤色信号を認識した地点で急制動の措置を講じたとしても停止線手前で停止することが可能であったとはいえないこと (a) と、交通阻害のおそれなくしての停止 (g) ができないことから、故意を否定することにある。その意味では、本判決は 判決と共通する性格を有するともいえる。本件交差点が交通の安全を阻害するおそれがあるから交差点内に止まることを避け交差点を通り抜けようとしたという構成は、交通の阻害のおそれを認識

18 判決は、「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」と述べている。

し、それを避けるためには交差点に進入せざるをえなかったと理解するのであればわからなくはないが、そうでなければ、この構成がそもそも成立しうるかは問題となりうるところである。交通の安全を阻害するおそれがあれば、まずは停止する等してそのおそれを回避すべきであって、それにもかかわらずあえて交通の安全を阻害しかねない交差点に進入することは考えにくいからである。

この点は措くとして、赤色信号を無視して交差点内に止まることを避ける、すなわち、交差点内を進行する意思だけでは本罪の故意として十分とはいえない。しかし逆に、交差点内に止まることを避ける意思はそれだけでは赤色信号に従う意思から除外されることにもならない。その意思が安全に停止することが困難な地点で停止しうるか否かの認識を伴って本罪の故意を構成することとなる。そのためには、当該交差点において実際に交通の安全を阻害するおそれがあったか否かがその前提として必要であり、その交通の安全を阻害するおそれの有無を認定しているか不明確な本判決は、その意味でも不明確なものと言わざるをえない。

なお、前述のような交通の阻害を避けるための交差点への進入という理解は、被告人は赤色信号を認識した時点ですでに交通の安全を阻害するおそれのない地点で停止できなかったということを示すものである。これは、行為者が赤色信号を認識して制動措置をとったとしてもなお本件事故を回避することができない場合、すなわち、赤色信号を認識した時点ですでに当該事故を回避できる地点での停止等の事故回避措置が不可能であった場合の問題である。この場合について、赤色信号であれば、原則として進行することが禁止されていると解するのが相当であり、交差点内にあり交差道路の進行を阻害している場合には、交差点内から直ちに車両を移動させる必要があり、それは緊急避難ないし正当行為として違法性が阻却される、との見解¹⁹が主張されている²⁰。これは義務衝突の一種と位置づけることが

19 平尾・前掲注(16) 42 - 43頁。

20 平尾・前掲注(16) 43頁は、そのうえで、赤色信号灯火の状況において交差

でき²¹、違法性阻却事由の存否が検討されるべきこととなろう²²。

しかしその前段階として、赤色信号を無視したとしても、殊更に無視したといえることができるか否かがまずは構成要件の問題として検討されるべきであり、本判決における故意の問題は、その1つの解決策と位置づけることができるであろう。

4 結びにかえて

以上検討してきたことからすると、本判決は、「交通の安全を阻害するおそれ」を本罪成立のための要件としている点では従来の裁判例に従ったものと評価することができるが、その判断については、そのおそれのない地点での停止可能性を事案の具体的事情に応じて判断がなされているかどうかは不明瞭であると言わざるをえない。

つまり、本判決においては、急制動措置が具体的に交通の安全を阻害するおそれを伴うものであったか否か、停止可能な位置で停止することを妨げるような事情があったか否か、が認定されるべきであったと言える。その上で、被告人の行為について、安全な地点での停止の可能性を認識しな

点内に停止し、危険を回避するために交差点内から移動する場合でも、そのまま交差点出口を通過進行することが許されているとは言い難く、交差点内の危険を回避するに十分な場所に至った場合には、赤色信号に従い、停止する義務がある、当該信号灯火を無視して進行することは極力避けなければならないと解すべきである、とする。

21 義務衝突については、例えば、山中敬一『刑法総論 [第3版]』（平成27年）578 - 583頁。

22 平尾・前掲注(16)46頁は、赤色信号に従って停止可能な位置で停止したのでは、逆に交通の安全を阻害するおそれがあることからやむなく赤色信号に従わず、交通の安全を阻害しない地点まで安全に移動させた場合などには、殊更に赤色信号を無視したとは言えないであろう、とする。また、内田浩「判批」刑事法ジャーナル42号(平成26年)96頁も、被告人が停止線を越えて交差点内に留まった場合、かえって、青色信号に従い進行する車両や歩行者の妨げとなる状況にあったのであれば、対面信号の赤色表示にもかかわらず、さらに当該交差点内を進行しても、場合によっては、本類型の罪の基礎をなす道路交通法上の赤色信号無視の罪の違法性ないし責任が阻却される可能性がある、と指摘する。

判例研究

がらそれでもなお赤色信号を無視したことが立証されれば、本罪の成立も可能ではなかったかとおもわれる²³。

23 ただし、本件の事案では、判決の事案のような交差点の反対側の出口付近での事故ではなく、交差点中央部分で事故が発生しており、これを被告人の「交差点の真ん中で止まってしまうと思った」との供述とあわせて考慮すると、安全な地点での停止は不可能であったのかもしれない、それゆえに、その認定がなされていないのかもしれないことは否定できない。また、場合によっては、判決と同様に、故意が否定される可能性もあるであろう。