

救護義務違反罪・報告義務違反罪における 義務の履行

萩 野 貴 史

横浜地方裁判所平成 28 年 6 月 9 日第 2 刑事部判決
平成 26 年（わ）第 1872 号 危険運転致死、道路交通法違反被告事件
一部有罪・一部無罪、控訴
LLI/DB L07150443

目次

- 一 事実の概要
- 二 判旨
- 三 評釈
 - 1 問題の所在
 - 2 救護義務違反罪および報告義務違反罪
 - 3 停車後の本罪等の成立可能性
 - 4 停車前の本罪等の成立可能性
 - 5 おわりに

一 事実の概要

被告人 X は、平成 26 年 11 月 18 日の夜から翌 19 日の朝にかけて、婚約者である F とともに 3 軒の飲食店を順次訪れるなどして、その際に F は各店舗で飲酒をし、X も少なくとも最初の 2 軒で飲酒をした。

Xは、翌19日の午前7時頃、3軒目の店を出てコインパーキングに駐車していたX車両に乗り込み、Fを助手席に乗せて運転を開始した。

Xは、国道を進行中に、a交差点において赤色信号を無視して時速約80kmで通過しようとした。その際に、折から同交差点直進方向出口に設けられた横断歩道上を青色信号に従って歩行中のAに自車左前部を衝突させて同人をボンネット上に跳ね上げ、フロントガラスに衝突させたうえ、路上に転倒させ、よって同人を外傷性くも膜下出血等の傷害により死亡させた。

Xは、本件事故後、その進行方向にあるb、c、d、eの各交差点を通過してから、e交差点とf交差点の間（a交差点から約300mの地点）で最終的に停車した。

Xが停車した後、（タクシー運転手Bが運転する）タクシーに乗ってX車両を追い掛けてきた二人組の男が現れ¹、Xに対し殴る蹴るなどの暴行を加えた。その結果、Xは、歯を数本破損するなどの傷害を負った。

以上の事実関係のもとで、Xは、危険運転致死罪および道路交通法違反の罪で起訴された。

二 判旨

横浜地裁は、被告人Xに対して危険運転致死罪の成立を認めたとうえで、大要、以下のように述べて、道路交通法違反（救護義務違反および報告義務違反）の罪については無罪を言い渡した。

「被告人は、被告人車両を停止した後、必要な連絡等をするために携帯電話機を探していたところを、間もなく二人組の男に暴行を受けて救護や報告が不可能な状態に至った可能性を否定することはできない。

1 この二人組の男とXとのトラブルの発端、場所等については、関係者の供述が一致しておらず、明らかでない。なお、本判決では、二人組がすぐ後ろを追いかけてきていると確信し、パニック状態になったとのXの主張に対して、「被告人車両をそのすぐ後から追跡する車両等は存在しなかったと認められ」、また「被告人が状況判断ができなくなるような心理状態に陥っていたとは認め難い」ものとされている。

以上によれば、被告人が救護義務及び報告義務を履行できた可能性がある期間は、本件事故発生から被告人が被告人車両を本件停車位置……に停止させるまでの間に限定され、その後の期間は除外されるというべきである。」

そして、「被告人が救護義務及び報告義務を履行できたかについて検討するに、かかる義務が発生するためには、被告人が本件事故を認識したことが前提となる」としたうえで、「被告人車両のフロントガラスには……大きくももの巣状の破損が生じていたこと等に照らすと、被告人は、容易に本件事故に気付き得る状況にあったといえる。そして、被告人車両がc交差点において信号待ちの車両に続いて停止したとすれば、被告人は、遅くとも、その頃までには、人身事故を含む交通事故を起こしたことを認識したことが合理的に推認できる」。

「被告人車両が本件事故交差点からe交差点付近まで1分強程度で移動していると考えられることからすると、被告人が人身事故を起こしたことを認識してから本件停車位置に停車してBのタクシーに乗った二人組の男に追い付かれるまでの時間は、正確には不明であるものの、数十秒程度であったと考えられる。

人身事故を起こしたことを認識した者は、客観的に停車可能な場所があれば、すぐさまそこに自転車を停止させ、救護義務及び報告義務を履行することが求められることはいうまでもない。c交差点付近から本件停車位置に至るまでの間においても、被告人が被告人車両を停止させることが可能な場所があったと考えられ、被告人が本件事故を認識したのであれば、本来そうすべきであったことは明らかである。

しかしながら、自動車を走行させている間に自転車が事故を起こした可能性を認識した場合、そのような不測の事態に対して、内心が動揺ないし混乱し、様々な心理が去来することは通常あり得ることと考えられる。そのような状況下において、法の求める作為義務に及ぶことの決意を瞬時にしに行くことが必ずしも容易でないことは否定できない。そして、運転者において救護や報告をする意思が生じていたとしても、赤色から青色に変

わった信号表示や車の流れに従って一旦は自車を走行させてしまうこともあり得るし、進行道路の左側路肩に駐車車両があるなどのために走行しながら適切な停車場所をうかがっているうちに数十秒が経過してしまうこともまたあり得る。」

「以上のように考えると、被告人車両がc交差点付近で停止したことを前提としたとしても、被告人が数十秒程度被告人車両を走行させて本件停車位置に至って停止したことをもって、直ちに自車を停止していないと認めることには、疑問が残るといわざるを得ない。そして、被告人は、本件停車位置に被告人車両を自らの意思で停止しているのであり、前記のとおり、被告人が、被告人車両を停止した後、必要な連絡を取るために携帯電話機を探していた可能性は否定できず、また、その後いずれにしてもBのタクシーに乗った二人組の男に襲われ義務履行が困難な状態になったと認められるのであって、それまでの時間が僅かしかなかった可能性も否定できないのである。そうすると、被告人が直ちに自車を停止して救護義務及び報告義務を履行しなかったと評価できるだけの事実を認めることについては、合理的な疑いが残るといふべきである。」

三 評釈

1 問題の所在

本判決では、普通乗用自動車を運転するXが、赤色信号にもかかわらず時速約80kmの速度で交差点に進入して、被害者Aに衝突し、死に至らしめたという事実が認定されている。被告人側は、信号機の内容を認識しておらず、信号表示を守って運転しているつもりであったので、「赤色信号……を殊更に見逃し」しているとはいえないなどと主張して危険運転致死罪の成立をも争っている。だが、認定された事実に従う限り、赤色信号殊更無視型による同罪（自動車運転死傷行為等処罰法2条5号）が成立するという結論は妥当なものといえよう。

主な検討対象となるのは、道路交通法（道交法）上の救護措置等義務（以下では、本判決の用語法に従い、「救護義務」とする）違反罪および報告

義務違反罪である。本件では、最終的に救護措置等が行われていないにもかかわらず無罪の判決が下されており、主としてその根拠が問題となる。

2 救護義務違反罪および報告義務違反罪

道交法は、交通事故があったときは、運転者等は、「直ちに車両等の運転を停止して、負傷者を救護し、道路における危険を防止する等必要な措置を講じなければならない」（72条1項前段）として救護義務を定め、さらには「警察官が現場にいないときは直ちに最寄りの警察署……の警察官に当該交通事故が発生した日時及び場所、当該交通事故における死傷者の数及び負傷者の程度〔等〕……を報告しなければならない」（同条1項後段）として報告義務を定めている。そして、救護義務に違反した場合²にも、報告義務に違反した場合³にも、それぞれ刑罰が規定されている⁴。

これらの犯罪（以下では、「本罪等」とすることもある）においては、直ちに車両等の運転を停止して（停止・確認義務）、負傷者の応急手当をしたり救急車を要請したりする（救護義務）など各種の作為義務を履行することが求められており、不作為犯の一種であるといえる⁵。そして、従

-
- 2 罰則は、大別すると2つに分かれている。第1に、軽車両を除く車両等の運転者が、人の死傷があったのに救護義務を果たさなかった場合には5年以下の懲役または50万円以下の罰金（ただし、人の死傷が当該運転者の運転に起因する場合は10年以下の懲役または100万円以下の罰金）に処せられる（同法117条1項および2項）。第2に、物の損壊があった場合の軽車両以外の運転者や、人の死傷または物の損壊があった場合の軽車両の運転者、あるいは車両等の運転者以外の乗務員が救護義務を果たさなかった場合には、1年以下の懲役または10万円以下の罰金に処せられる（同法117条の5）。
 - 3 報告義務を果たさなかった場合には、3月以下の懲役または5万円以下の罰金に処せられる（同法119条1項10号）。
 - 4 両罪の関係について、最判昭和38年4月17日（刑集17巻3号229頁）は、併合罪と解していたが、その後、最判昭和51年9月22日（刑集30巻8号1640頁）において観念的競合の関係に立つものと判例変更されている。この点から、本稿では、必要のない限り、より罪の重い救護義務違反罪（救護義務）を代表させて論じることとする。
 - 5 とりわけ72条1項前段違反の罪の保護法益や罪質については、松尾誠紀「道路交通法における負傷者救護義務違反罪の義務内容」法と政治66巻2号（2015年）229頁以下等を参照。

来の判例においては、履行した行為が期待される内容を伴っているか、「直ちに」義務を履行したといえるかといった点を争うものが散見される⁶。

本件では前述のように、Xが停車した後に間もなく現れた二人組の男がXに対して暴行を加えたという事情が認められており、本罪等の成否の判断に大きな影響を及ぼしているといえる。

その際、本判決では、停車後の段階について判断した後に、停車前の段階についても判断するというように、2つの段階に分けて本罪等の成否を検討している。そこで、以下ではこれに倣って、停車後の本罪等の成立可能性を検討したうえで、停車前の本罪等の成立可能性を検討していく。

3 停車後の本罪等の成立可能性

本罪等は、前述のように不作為犯の一種である。そして、不作為犯においてはその体系的な位置づけや判断基準において相違がみられるものの⁷、作為可能性を犯罪成立の要件とする理解が一般的である。すなわち、期待される作為が不可能である場合には、犯罪が成立しないと解されている。

本件において、Xは、停車した後、携帯電話機を探していたところ、間もなく二人組の男から歯を数本破損するほどの暴行を受けている。こうした状況において、本判決は、「暴行を受けて救護や報告が不可能な状態に至った可能性を否定することができない」と判断している。この判断は、作為可能性を、X個人の能力を基準として考えるか⁸、あるいは一般人ないし社会通念を基準として考えるか⁹にかかわらず、妥当なものとして評価されよう。

6 たとえば、大阪高判昭和47年8月8日（刑月4巻8号1437頁）は、病院に運んでもらうため、交通事故の負傷者をタクシーに乗せただけでは救護義務を尽くしたとはいえない旨を判示する。「直ちに」義務を果たしたといえるかが争われた事例については、後掲するものを参照。

7 山口厚『刑法総論〔第3版〕』（2016年）94-5頁等参照。また、結果回避可能性との関係について、高橋則夫ほか『理論刑法学入門 刑法理論の味わい方』（2014年）55-6頁〔仲道祐樹〕等参照。

8 山口・前掲注（7）95頁等。

9 大谷實『刑法講義総論〔新版第4版〕』（2012年）138-9頁等。

なお、作為が不可能な状態にあったことを理由として不作為犯の成立を否定した先例は現在までに参照し得た資料では見当たらず、その意味においても本判決は注目に値するといえる¹⁰。

4 停車前の本罪等の成立可能性

本判決は、停車後の上述のような事情から、義務の履行が可能だった期間は「本件事故発生から被告人が被告人車両を本件停車位置……に停止させるまでの間に限定され[る]」としている（ここで検討対象となる期間についてより精確にいうと、本判決は、救護義務等が発生するには行為者が事故の発生を認識している必要があるとしたうえで¹¹、X車両がc交差点においていったん停止した頃までにはXが「人身事故を含む交通事故を起こしたことを認識した」と推認し、それからX車を停車し二人組の男に追いつかれるまでの数十秒程度の時間を問題としている）。そこで次に、この期間の本罪等の成否についてみることにする。

本判決は、「本件停車位置に至るまでの間においても、被告人が被告人車両を停車させることが可能な場所があったと考えられ、被告人が本件事故を認識したのであれば、本来そうすべきであったことは明らかである」として、停止・確認義務の履行が可能であったと評価しているようにみえる。しかし、①事故という不測の事態に対して「内心が動揺ないし混乱し、様々な心理が去来することは通常あり得る」ため、「法の求める作為義務

10 これまでの判例においても、たとえば交通事故を起こした運転者が、遺棄目的で被害者を自車内に引き入れて走行中に被害者が死亡したという事案において、直ちに救護措置を受けたとしても被害者の死の結果を回避できたとは言えない（不作為と死亡結果との間の因果関係が認められない）等の理由で不作為による殺人罪の成立を否定したもの（盛岡地判昭和44年4月16日刑月1巻4号434頁）はみられる。

したがって、厳密には、作為可能性と結果回避可能性が異なるという前提のもとで初めて本文のように言い得ることになる。

11 人の死傷または物の損壊に関する（少なくとも未必的な）認識が必要である点については、従来、一般に認められてきたといえよう（最判昭和40年10月27日刑集19巻7号773頁、最判昭和45年7月28日刑集24巻7号569頁等）。安西温『特別刑法2』（1983年）49-50頁も参照。

に及ぶことの決意を瞬時にして行うことが必ずしも容易でない」ことに加え、②「信号表示や車の流れに従って一旦は自車を走行させてしまうこともあり得るし、進行道路の左側路肩に駐車車両があるなどのために走行しながら適切な停車場所をうかがっているうちに数十秒が経過してしまうこともまたあり得る」として、「被告人が数十秒程度被告人車両を走行させて本件停車位置に至って停止したことをもって、直ちに自車を停止していないと認めることには、疑問が残るといわざるを得ない」とする。

ここで問題となるのは、(救護義務の前提として) 停止・確認義務の履行可能性を認めているようにみえつつも、本罪の成立が否定されている点を理論的に根拠づけ得るかである。

(1) 作為容易性の否定

1つには、本判決が、交通事故後の①運転者の内心状態や②交通状況などを例として挙げつつ、作為義務を果たすことが容易でないことを無罪の根拠としていると評価することが考えられるであろう。

従来判例においても、作為義務の履行が「容易」であったという表現を用いることは少なくなく¹²、学説においては不作為犯が成立するためには作為義務の履行が容易でなければならない(容易な作為のみが義務づけられる)との主張も多くみられる¹³。こうした見地から、本件のXの罪責を判断するに際しても、直ちに停車して救護等を行うことが容易であったか否かを問題としたということが考えられるのである。そして、このような理解のもとでは、本判決は、作為容易性を肯定できる「と評価できるだけの事実を認めることについては、合理的な疑いが残る」と判示したものと評されることになる。

12 大判大正7年12月18日(刑録24輯1558頁)等。

13 堀内捷三『刑法総論〔第2版〕』(2004年)59頁等。作為容易性に関する学説、およびこれを要件とすることに批判的な論拠について、蔡芸琦「不作為犯における作為義務の内容——『作為容易性』を中心に——」『曾根威彦先生 田口守一先生古稀祝賀論文集〔上巻〕』(2014年)179頁以下参照。

もつとも、このように解した場合、本判決には次のような課題が残されることになるように思われる。

従来、学説は、「重い火傷を負うことを受忍してまで火中の子どもを救う義務を認めることはできない」等の形で作為容易性に関する事案を想定し、その場合の処罰を否定してきた¹⁴。これに比して、本判決の示すように②「信号表示……に従って一旦は自車を走行させてしまうこともあり得る」等の交通状況が、停止・確認義務履行の容易性を否定する事情となり得るのが問われよう¹⁵。

また、①運転者の内心状態を作為容易性の判断事情として扱うべきか否か、もしその判断事情として扱い得るとしても、動揺による決意の困難さ等を理由に作為義務履行の容易性を否定することが妥当か否かという点についても問題となろう¹⁶。

(2) 義務履行の「猶予期間」

もう1つの根拠づけとして、本判決が、本件のXの事情としてではなく「通常」の事情や「あり得る」事情を挙げて本罪等の成立を否定している点から、一律に本罪等の成立範囲について限定を行ったとの理解を試みに示してみたい。

従来判例においては、道交法が「直ちに」義務を履行することを要求

-
- 14 たとえば小林憲太郎『刑法総論』（2014年）35頁に拠るならば、このように作為容易性の欠如が問題となるとされる事例は「人格の本質的部分の犠牲を強いることとなったり、むしろ社会的厚生を減少させる過度な負担の賦課につながったりする」場合であるとされてきた。
 - 15 ここでは、作為容易性を判断する決定的な事情とすることの当否を問題としており、道交法72条1項の目的に「交通事故が発生した場合には、他の交通関係者に危険が拡大する可能性があるので、その予防を図ること」（松尾・前掲注（5）232頁参照）等も含まれるとすれば、こうした事情を判断要素とすること自体はあり得るように思われる。
 - 16 作為容易性について、期待可能性が考慮されると述べるものとして、町野朔『刑法総論講義案I〔第2版〕』（1995年）132頁等。また、町野朔『「釧路せっかん死事件」について』『三井誠先生古稀祝賀論文集』（2012年）302-3頁は、物理的にであっても心理的にであっても困難な義務を不作為犯で想定してはならないとする。

している点に鑑みて、一切の遅延なく義務を履行することが求められてきた¹⁷。すなわち、たとえば、運転者が事故現場より逃走を図り、事故発生から15分程度たってから事故報告をした事案において、大阪高判昭和41年9月20日（高刑集19巻5号612頁）¹⁸は、「同条1項後段の『直ちに』とは右にいう救護等の措置以外の行為に時間を藉してはならないという意味であつて、例えば一旦自宅へ立帰るとか、目的地で他の用務を先に済すというような時間的遷延は許されないものと解すべき」であると判示する¹⁹。

このように本罪等の義務履行において遅延は許されないのであるが、本判決においては、義務履行が可能な最初の時点において義務を履行しなければすなわち遅延とするのではなく、本罪等の成立まで多少の猶予の余地が肯定されたと理解するのである。

この猶予の点について、外国人登録令における登録不申請罪を例に説明を試みることにしよう。外国人登録令は、かつて、「外国人は、本邦に入ったときは60日以内に、……居住地を定め、……当該居住地の市町村……の長に対し、所要の事項の登録を申請しなければならない」（4条1項）と規定し、これに違反した者に対して刑罰を科していた²⁰。この登録不申請罪では一定の申請期間（「60日以内」等）が定められており、この申請期間を最判昭和28年5月14日（刑集7巻5号1026頁）は「右登録申請義務の履行を猶予する期間として定められた」と解していた²¹。

17 安西・前掲注（11）51頁参照。また、従来、本罪等における「直ちに」は、「遅滞なく」よりも即時性の強いもので、「事故後直ちにまたは事故に引続く必要措置を執った後直ちに」の趣旨であるとの指摘もなされている（鈴木雄八郎「報告義務」判タ284号（1973年）248頁等）。

18 同判決は報告義務違反罪の成立を認めたが、この上告審として、最決昭和42年10月12日（刑集21巻8号1040頁）がある（弁護人の上告趣意は「上告理由に当たらない」として上告棄却されている）。

19 そのほかに、東京高判昭和39年10月27日（高刑集17巻6号634頁）等も参照。

20 外国人登録令やその後の法令の変遷、真正不作為犯の本質については、萩野貴史「外国人登録不申請罪の構造と公訴時効の起算点」『曾根威彦先生 田口守一先生古稀祝賀論文集〔上巻〕』（2014年）214-5頁、218頁以下等。

21 ただし、同判決において、本文中の内容は、登録不申請罪の公訴時効の起算点

このように一定の時間内に義務の履行を求めるという法的性質を不作為犯一般に肯定し²²、その理解を本罪等にも援用してみる。本罪等においては、(外国人登録令とは異なり、明文上は猶予期間が存在しないため、よりいっそう)事故直後から運転者等には救護義務等の履行が要求されることになる。だが、運転者の心理状態や交通状況に鑑みて、事実上は可能な時点があったとしても、犯罪成立まで一定の猶予期間を与えると(限定的に)解釈し、何らかの理由で数十秒程度義務を履行しなかったとしてもこの猶予期間に含まれ、「直ちに自車を停止して救護義務及び報告義務を履行しなかったと評価」しないと本判決は認めたと捉えるのである。

もっとも、一般的な内心状態や交通状況等に鑑みて一定の猶予期間が与えられていると解したとしても、本罪ではこの期間がそれほど長く認められるとは考えにくいと、義務履行が10分以上も遅れた場合に本罪が成立するという従来の判例の帰結等に変更を迫るものではないだろう²³。

5 おわりに

救護義務違反罪等に関する本判決の特徴は、停車前の段階と停車後の段階に二分したうえで犯罪の成否を検討している点にある。

停車後の段階については、Xが二人組の男に暴行を受けるという事情に鑑みて、作為可能性の不存在を根拠に無罪という結論を導いている。

その一方で、停車前の段階についても本罪等の成立を否定しているが、刑法学上のいかなる根拠に基づくのか、本判決の文言からはやや判然としない。そこで、本稿では、作為容易性の要件が欠けることにより本罪が成

を問題とするにあたり、同罪を状態犯と捉えるか継続犯と捉えるかといった観点の下で判示されている。

22 萩野・前掲注(20)219-20頁、正田満三郎「外国人登録不申請罪の性質」判タ26号(1953年)31頁参照。

23 こうした理解のもとでは、(上述の作為容易性の理解とは異なり)事故発生直後に数十秒程度運転を継続した事例に関して、自車の停止等の義務を履行することが容易であったことの立証の有無にかかわらず、おおよそ一律に不可罰と結論づけることになろう。

判例研究

立しないという構成と、自車の停止等を行う義務には一定の猶予期間が存在しており、その猶予期間中の不作為を問責対象行為とすることはできないという構成を試みた。この両者の構成は、いずれの構成を採るにせよ、実際の事案で結論にそれほど大きな差が生じるようには思われない。だが、理論的には立証内容等が異なり得るのであり、今後、この点に関してさらに明示的な判断がなされることが望まれよう。

【付記】 本稿は、市原国際奨学財団平成 30 年度研究助成を受けた成果の一部である。