

安全運転義務違反罪

鬼塚 賢太郎

目次

- 一 問題の所在
- 二 下級裁判所の判例
- 三 最高裁第二小法廷昭和四六年五月一三日決定
- 四 最高裁第一小法廷昭和四六年一〇月一四日判決
- 五 最高裁第一小法廷昭和四八年四月一九日判決
- 六 結び（若干の提言）

一 問題の所在

本稿は、最高裁判所の判例を主な手がかりとして、道路交通法（以下道交法という）七〇条違反の罪、すなわち、いわゆる安全運転義務違反罪の問題について、考察と提言を試みようとするものである。

周知のとおり、道交法は、道路における危険を防止し、交通の安全と円滑を図るために（一条）、詳細な規定を設け、違反行為についてはほとんど処罰することを定めている。それだけでなく、同法は「安全運転の義務」と題して「車両等の運転者は、当該車両等のハンドル、ブレーキその他の装置を確実に操作し、かつ、道路、交通及び当該車両等の状況に応じ、他人に危害を及ぼさないような速度と方法で運転しなければならない。」と規定し、これに違反した者は一一九条一項九号により三月以下の懲役又は三万円以下の罰金に処せられること、また、過失により七〇条違反の罪を犯した者は、一一九条二項により五万円以下の罰金に処せられることを定めている。

この七〇条は、道交法の前身である道路交通取締法七条二項四号と八条一項とを合わせたもので、前者は「たずな、ハンドルその他の装置による安全な操縦に必要な操作を怠って車馬又は軌道車を操縦すること」をいわゆる無謀操縦の一つとして禁止したものであり、後者は「車馬又は軌道車の操縦者は、道路、交通、及び積載の状況に応じ公衆に危害を及ぼさないような速度と方法で操縦しなければならない」として、いわゆる安全運転の義務を定めたものであった。この八条一項は、他の規定で賄い切れない危険な行為を捕捉するための包括的な補完規定であり、そのようなものとして道交法七〇条に引き継がれた。⁽¹⁾

そもそも道交法は、車両等の運転者の行為のうち、他人に危害を及ぼすおそれのある行為であって類型化の可能なものについては、明確な内容の規定を極力設けて、禁止又は制限を図っている。しかし、交通の危険は、道路、交通、車両等の状況によって千差万別であり、これに対応すべき運転者の義務をすべて具体的に各条に規定することは不可能に近い。これが前記八条一項ないし七〇条の立法理由であり、そのような条文の必要性については十分理解で

きる。

問題は、この規定があまりにも抽象的、一般的な表現をとっており、他の各本条にくらべて内容が著しく明確性を欠き、解釈によっては、ほとんどすべての運転方法がこれにあたるとされるおそれがあるおそれはないか、ということである。もとより、この規定の位置づけを、六五条一項（酒気帯び運転等の禁止）のように、命令規範又は禁止規範にとどめるのならば、さしつかえない。むしろ、交通教育又は指導の指針として望ましいことでさえある。しかし、六五条一項の場合のような絞り（一一七条の二第一号、一九九条一項七号の二参照）をかけず、ストリートに罰則を設け（一九九条一項九号）、しかも過失犯まで処罰することを明示した（同条二項）⁽²⁾ため、罪刑法定主義との関係で、刑罰法規としての妥当性を問われるものとなった。

この点については、すでに昭和三五年道交法が制定された際、七〇条は抽象的な規定であるから拡大解釈のおそれがあるとして、衆参両院の各地方行政委員会から「安全運転の一般原則に関する基準を設定してその運用の適正を期すること」⁽³⁾との附帯決議がつけられていることから、そのような問題性を含んでいることがうかがわれていたが、昭和三八年岩田誠判事（当時静岡地裁所長、後に最高裁判事）が、判例タイムズ一五〇号に「道路交通法第七〇条の規定について」⁽⁴⁾と題する論文を発表するに及んで、同法の問題点がかなり明確に浮き彫りされるに至った。その要点は、次のようなものである。

① 本規定の表現は極めて抽象的一般的で明確性を欠き、考えようによればどんな運転方法をしてても本規定違反にあたるとされるおそれがあるから、適用を誤ると極めて危険な規定である。したがって、その解釈は厳格にすべ

きである（厳格解釈説）。

② 本規定は、その他の道交法の各本条に規定してある運転者の義務違反にあたらな行為を捕提するための補充的規定であるから、本規定違反の罪とその他の各本条違反の罪とは法条競合にあたると解すべきである（法条競合説）。

③ 過失による安全運転義務違反（一一九条二項）というのは、過失が原因で七〇条違反の具体的な運転行為（たとえば、ドアを開けたままの運転）に陥ったことであって、過失が原因でなんらかの事故が起きたこと（たとえば転落とか物損）ではない（過失衝突罪の否定）。

④ 事故が起こったのち、事故それ自体について刑事責任を問えないために、事故直前の運転方法を本規定の違反として処罰することは不当である。⁽⁵⁾

(1) 岩田誠「道路交通法第七〇条の規定について」判例タイムズ一五〇号一五三頁以下、なお、同論文引用の横井大三―木宮高彦、注釈道路交通法二九八頁、宮崎清文、条解道路交通法一九八頁各参照。

(2) 道路交通取締法には過失犯処罰の明文がなく、過失犯を処罰できるかどうかについては高裁判例が分れていた。道交法の制定にあたり、過失で処罰を必要とするものについて過失犯の規定を整備することにし、明文の処罰規定が設けられた。小田健司判例解説昭和四八年度六八頁、同解説引用の「前田宏新道路交通法における過失犯について」警察研究三一巻一一号一九頁各参照。

(3) 昭和三五年三月三〇日参議院地方行政委員会附帯決議、同三五年五月一七日衆議院地方行政委員会附帯決議。

(4) この論文は、岩田誠、ある裁判官の思索と意見一一一頁以下にも収録されている。

(5) 原文は「遅い速度で運転することも時によっては「のろろ運転」として他人に危害をおよぼすおそれもあるものである。(中略)自動車等を運転していて事故を起した場合には、その事故に至る直前の運転方法は何らか他人に危害を及ぼすような要素を含んでいることが多かろうと思われる。右にあげた東京高裁の判決及び松本簡裁の判決も共に事故が起ってから後に、事故それ自体については刑事責任が問えないために事故直前の運転方法を旧法八条一項違反として捉えようとしたものである。かくては事故を起したものは、その事故について過失の有無に拘らず、何でも彼でもその事故前の運転行為を捕えて旧法八条一項又は新法七〇条により処罰される危険がある。」

二 下級裁判所の判例

ここで、最高裁判例が出る前の下級裁判所判例の動向につき、概観しておこう。

まず、七〇条違反の罪と他の各本条違反の罪とは法条競合にあたるとした簡裁判決を二つ見受ける。その一は、四二条の徐行義務違反の罪に関する長野簡裁昭和三八年一月一九日判決(下刑集五卷一一・一二号一一四六頁)、その二は、六二条の整備不良車両運転禁止違反の罪に関する同簡裁同四〇年十二月一日判決(下刑集七卷二二号二二〇三頁)である。

次に、時速二〇キロ程度の自動二輪車の片手運転について、これを七〇条違反とした遠軽簡裁同四〇年一月二七日判決(下刑集七卷一一号二〇九一頁)と、同条違反にあたらないとした森簡裁同四二年十二月二三日判決(下刑集九卷一二号一五七二頁)とがある。前者のケースは、左手に左官用の手板、こてを下げ、後者のケースは、左手に出前箱を下げており、どちらも左手でハンドルを把握することはできない状態であった。両判決とも、右のような運転

方法は一般的にみて危険な行為であるが、七〇条違反というためには、それだけでなく、具体的状況からみて他人に危害を及ぼすおそれが現に存在していなければならないとし、前者は、交通頻繁な交差点を右折したことを理由に有罪とし、後者は、非常に閑散な道路を直進したことを理由に無罪としている。

安全確認を怠って物損事故をひきおこした場合については、見解が分れている。

まず、路上のテントに接触して破損させたが、当時通行人がなかったため他人に危害を加えるおそれなかったとして、七〇条違反を否定した大津地裁彦根支部同四一年七月二〇日判決（下刑集八巻七号一〇一七頁）がある。また、車同士の衝突であっても、直前の運転行為が一般的にみて事故に結びつく蓋然性の強い危険な運転行為であると断ずることはできないことを理由に、七〇条違反を否定した、いわき簡裁同四三年六月三日判決（下刑集一〇巻六号六三五頁）は、前記岩田論文の見解を明確に意識してなされたものであることがうかがわれ、注目に値する。

これに対し、そのような厳格な解釈をとらないで、いわばストレートに七〇条違反の成立を認めた東京高裁判決を、少くとも四つ見受ける。その一は、「不注意により左右の安全を十分確認しないで交差点に進入した行為」についての同三九年一月一六日判決（東京高裁判決時報一五巻一二号二六二頁）、その二は、「交差点を直進する際前方に右折車が停止しているのを避けようとして、左側および左後方の安全を十分に確認せずに漫然ハンドルを左に切って進出した行為」についての同年二月二八日判決（前同時報同巻同号二六八頁）、その三は、「左右道路の見通しのわるい交差点直前で停止しないで進入し、進入後も停止または加速しないで右方から進行してくる車両の前面をのろのろと徐行した行為」についての同四一年九月二六日判決（前同時報一七巻九号一九四頁）であり、その四は、後に

述べる最高裁第二小法廷昭和四六年五月一三日決定事件の控訴審判決（東京高裁）である。

なお、人身事故につき、刑法二二一条前段のほか七〇条違反が成立するとしたものに、名古屋高裁金沢支部同四一年一二月八日判決（下刑集八巻二二号一五一〇頁）がある。このケースは、軽四輪貨物自動車運転している被告人が、同方向に進行している第二種原動機付自転車（右側から追い越し、道路の左側にある倉庫に進入するため、左折の合図をしたうえ減速したが、「助手席のガラス越しに左方の安全を確認したのみで、後方なにかんずく前記原動機付自転車の動静を十分に確認しないまま漫然左折した」過失により、右原動機付自転車に自車を衝突させて相手方に傷害を負わせたものである。右判決は、右「」の行為が七〇条違反にあたるとしている。⁽¹⁾⁽²⁾

そして、これら一連の高裁判決が、いずれも私が先に岩田論文の要点③、④として指摘した問題点に留意することなく、過失によって物損事故を起こしたこと（過失衝突罪？）をもって七〇条違反の罪を犯したものと解しているように見えることは、大いに気になることである。この点については、また後に触れることにする。

（１）小田中聰樹、交通事故判例百選80事件「安全運転義務違反」（同書一六六頁）参照。

（２）被告人は、道路の中心線附近を進行していたのであるが、道路左側の倉庫に進入するため、それまでの進行方向に対し直角又はこれに近い角度をもって左折しようとしたのであった。私は、この行為は当時の法二五条の二「横断」にあたると解し、その違反と七〇条違反の罪とは法条競合にあたるとから、この判決は誤りではないかと論じたことがある（鬼塚判例解説昭和四六年度一〇九頁）。現行法の二五条の二は、「車両は、歩行者又は他の車両等の正常な交通を妨害するおそれがあるときは、道路外の施設若しくは場所に出入するための左折若しくは右折をし、横断し、転回し、又は後退してはならない。」

となっており、被告人の行為はこの「左折」そのものであるから、本件のような場合は法条競合であることがますます明らかになった。

三 最高裁第二小法廷昭和四六年五月一日決定

本決定⁽¹⁾の事案は、幅七・七五メートルの道路と幅五・七五メートルの道路とが直角に交わっている交差点において、広い道路を進行していた被告人の乗用車と狭い道路を進行していた相手方の乗用車とが接触して物損事故を生じた、というものである。

原判決の東京高裁は、「同所は交通整理の行われていない、左右の見通しがきかない状況にあったのであるから、徐行して左右の安全を確認して進行すべき注意義務があったにもかかわらずこれを怠り、漫然前記速度で進行し、左右の安全を確認しないで交差点に進入した過失により、左方道路から時速約七〇キロメートルで同交差点に進入したN運転の普通乗用自動車に自車左前部フェンダー部分を接触するに至らせたものであるから、道路、交通および当該車両等の状況に応じ、他人に危害を及ぼさないような速度と方法で運転しなかったものといわなければならない。」として、過失による安全運転義務違反罪の成立を認めた。このうち、被告人の行為として認定されているのは、要するに「交通整理の行われていない、左右の見通しがきかない交差点で徐行しなかったこと」（これをAとする）と、「左右の安全確認不十分のまま進行したこと」（これをBとする）の二つである。

これに対し、最高裁第二小法廷は、次のような判断を示した。

「道路交通法七〇条のいわゆる安全運転義務は、同法の他の各条に定められている運転者の具体的個別的義務を補充する趣旨で設けられたものであり、同法七〇条違反の罪の規定と右各条の義務違反の罪の規定との関係は、いわゆる法条競合にあたるものと解するのが相当である。したがって、右各条の義務違反の罪が成立する場合には、その行為が同時に右七〇条違反の構成要件に該当しても、同条違反の罪は成立しないものと解するのが相当であるから、前記のような事実関係のもとにおいては、道路交通法四二条、一一九条一項二号の罪のみが成立し、同法七〇条違反の罪は成立しないものといわなければならない。」

この決定は、私が先に岩田論文の要点②として指摘した部分および前記長野簡裁の二つの判決の見解を採用したもので、おそらく異論のないところであろう。⁽²⁾

本件行為のうちA（徐行義務違反）の点については、七〇条違反の罪の成立しないことが明らかにされた。B（左右の安全確認不十分）の点についてはどうか。本決定は、一見Aの点だけに判断を示してBの点には触れていないように見えるが、「……徐行して左右の安全を確認して進行すべき注意義務があるのに、左右の安全確認不十分のまま漫然前記速度で進行した過失により他車と接触した」旨の一審横浜簡裁判決の認定部分を判示し、これを受けて、「前記のような事実関係のもとにおいては」七〇条違反の罪は成立しないと断定しているのであるから、Bの点についても同条違反の罪が成立しないことを当然の前提としているものと思われる。⁽³⁾ 暗黙の判断であるから、一般化するのとは相当でないが、少くとも本件のような単純な「安全確認不十分」だけでは、物損事故を生じた場合⁽⁴⁾でも、七〇条違反の罪は成立しないと解してよい趣旨ではないであろうか。

なお、本決定は全く触れなかったが、本件一、二審判決の判示方法には、別の大きな問題がある。⁽⁵⁾

本来七〇条違反の罪は故意犯であって、構成要件に定められた違反行為は、車両等の運転者が「車両等のハンドル、ブレーキその他の装置を確実に操作しなかったこと」または「道路、交通及び当該車両等の状況に応じ、他人に危害を及ぼすような速度と方法で運転したこと」である。前者の例としては、ハンドルから両手を離し地図をひろげながら運転した場合、後者の例としては、ことさらジグザグ運転をした場合などがこれにあたると思われる。

先に岩田論文の要点③として指摘したように、過失による安全運転義務違反罪（一一九条二項）とは、なんらかの過失によって右のような運転状態に陥ったことであって、過失によってなんらかの事故（接触、物損等）を起こしたことではない。たとえば、ドアを開けたまま走れば、故意による七〇条違反の罪（一一九条一項九号）であるが、ドアを確実に閉めなかったため、走行中開いてしまったのに気づかず運転を続ければ、過失による七〇条違反の罪（同条二項）になる。

ところが、本件一、二審判決は、先に述べたとおり、いずれも、被告人は「徐行義務と安全確認義務を怠って交差点に進入した過失」により他車に自車を接触させたのだから、過失による安全運転義務違反罪になると判示している。これでは、過失によってなんらかの事故（本件では接触）を起こしたことを同罪の構成要件と解していると評されても、反論ができないであろう。もし、本件第一、二審判決が、上告審決定とは違った法解釈をとり、本件のような徐行義務違反と安全確認義務違反とが七〇条違反の罪になると考えていたのなら、一一九条二項を適用する以上、右の各条違反を過失の内容とするのは明らかに誤りであったのであり、別のなんらかの過失によって右の各義務違反

に陥ったものであることを判決理由に明示すべきであった。

この問題点については、次の第一小法廷判決によって明快な判断が示されることになる。

(1) 刑集二五卷三号五五六頁。なお、鬼塚判例解説昭和四六年度一〇一頁参照。

(2) もっとも、七〇条以外の各条に定められている義務違反の罪が成立する場合であっても、例外的に七〇条違反の罪が成立する場合もありうる。たとえば、無免許運転中にことさらジグザグ運転をしたような場合がこれにあたる。酒酔い運転についても同様のことが考えられる。しかし、現行法は、単純な酒気帯び運転を罰しておらず、法一一七条の二第一号が「アルコールの影響により正常な運転ができないおそれがある状態」で運転することを構成要件としており、法七〇条違反の要件も実質的にはこれに含まれているとみれるし（ジグザグ運転は酒酔い運転の典型的な形態である）、無免許運転の罪より刑罰が重く、一一七条第一号で処罰されれば、七〇条違反罪の可罰性もそれによって評価し尽くされているものとみてよいのではなからうか（法条競合説）。前記解説一一一頁参照。同説、坂詰幸次郎「安全運転義務」判例タイムズ二八四号二三七頁。併合罪説、法曹会編例題解説道路交通法（改訂版）七八頁。

(3) 前記解説一〇八頁。

(4) なお、昭和四十六年法律九八号により新設された法三六条四項に、交差点に入ろうとする車両等の義務として、「当該交差点の状況に応じ、交差道路を通行する車両等、反対方向から進行してきて右折する車両等及び当該交差点又はその直近で道路を横断する歩行者に特に注意し、かつ、できる限り安全な速度と方法で進行しなければならない。」とあるので、現行法のもとは、本件の事案についてはBの点も含めて、同条違反の罪（一一九条一項二号の二）にあたるかどうかの検討がなされることになる。

(5) 前記解説一〇九頁参照。

四 最高裁第一小法廷昭和四六年一〇月一四日判決

本判決の事案は、安全運転義務違反のほかに、本件現場が交差点にあたるかどうかの問題と、信頼の原則の適用があるかどうかの問題もからんでおり、かなり複雑である。

本件現場は、東西に走る幅約二二メートルの広い市街路（水平路）の中央約九・六メートルの部分が東に向い次第に盛り上がり、立体的に南北両側の部分と分離したような形をしており、この盛り上がった部分は、「陸橋取付道路」として通称西川口陸橋（京浜東北線の線路をまたいでいる）と右水平路とを結ぶ役割をしている。⁽²⁾

被告人は、普通貨物自動車運転して、右陸橋から取付道路へと西進し、坂を下って同道路のいわば付け根にあたる陸橋出口から北側の並行道路へＵターンしようとした。被告人は右出口から約七〇メートル手前で右折の合図をしたが、その前に後方約七〇メートルの地点に自車と同方向に進行してくるＹ運転の小型貨物自動車を認めており、被告人が時速約二〇キロメートルに減速しつつ右出口から約十数メートルの地点に達したときには、右Ｙの車両がかなりの高速で接近しつつあるのを認めた。

一審の川口簡裁は、このような事実を認定したうえ、「このような後続車両の状況を認識しており、このような道路状況の下で、このような交差点を一八〇度に右折しようとする自動車の運転者としては、道路の総幅員が約二二メートルに広がっている交差点内に、後続車において自車の左側を通過できる余地あるまでに前進して、右折を開始するかもしれない後続車の通過をまって、右折するなどして、後続車との衝突による危険の発生を未然に防止し、もっ

て他人に危害を及ぼさないような方法で安全に運転すべき注意義務があるのにこれを怠り、後続するY運転の車両が自車に接近する前に右折し終るものと軽信して交差点入口（陸橋出口）から約二・一メートル交差点内に進入した地点で右折を開始した過失により、被告人車両との衝突による危険を避けようとして急ブレーキを踏みつつ右へ避讓の措置を講じたY運転の車両の左前部を、自車右側部ドア付近に衝突せしめ」たとし、この行為は道交法七〇条、一一九条二項、同条一項九号の過失安全運転義務違反罪に該当すると判決した（なお、弁護人が信賴の原則の適用を主張したのに対し、同判決は、これを排斥した）。

控訴審の東京高裁は、一審判決が認定判示した事実には優に肯認できるとし、これによれば被告人が一審判示の過失により道交法七〇条所定のいわゆる安全運転義務に違反したものといわざるをえないとし、弁護人の信賴の原則の主張を退けて、一審判決を維持した。

最高裁第一小法廷は、二つの理由で原判決を破棄し、本件を東京高裁に差し戻した。第一の理由は、前記一審判決が認定した事実によれば、被告人の安全運転義務違反についてどんな過失があったかが確定されていない、というのであり、第二の理由は、信賴の原則適用の關係で、当時被告人に後方確認の義務を負わせるのを相当とするような特別の事情のあることが確定されていない、というのである。

第一の理由中で、上告審判決は、過失による安全運転義務違反罪の「過失」の意義について懇切な説示をしているので、ここに煩をいわず引用することにする。

「同法一一九条二項により過失による安全運転義務違反として処断するためには、過失によって、「他人に危害を

及ぼすような速度と方法で運転した」事実を確定しなければならない。踏切の直前で停止せず、かつ、安全であることを確認しないで車両を運転して踏切に立ち入り、列車と衝突して列車に乗っていた人を死傷に致した場合には、過失致死傷の罪が成立することは論をまたないけれども、一方踏切直前で停止せず安全を確認しないで進行した点で道路交通法三三条違反の故意犯（同法一一九条一項二号の罪）が成立するのであって、この場合過失による同法三三条違反の罪（同法一一九条二項の罪）が成立するものではない。踏切直前で停止せず、安全を確認しないで進行した行為は、一面においては、過失致死傷罪の構成要件である過失の内容をなすから、過失致死傷罪を構成するのであるけれども、踏切直前で停止せず安全を確認しないで進行したとの行為は、それ自体故意による道路交通法三三条違反の罪を構成する。過失による同法三三条違反の罪が成立するためには、前方注視義務を怠ったため、踏切のあることに気づかず、その直前で停止せず、安全を確認しないで進行したというように、停止せず安全を確認しないこと自体について過失が存することを要する。このことは同法七〇条（安全運転の義務）違反の罪についても同様である。」

「原判決が維持し第一審判決が認定した事実によれば、被告人の安全運転の義務違反についていかなる過失が存したか確定されていない。被告人の運転する車両と被告人の後から進んできたY運転の車両とが衝突したという事故は被告人もしくはZの過失によって発生したものかもしれない、あるいは被告人に安全運転の義務に違反した行為があったと仮定すれば、これが右衝突事故発生の原因と考えられないことはないけれども（しかし過失により他人の車両〔器物〕を損壊した所為はなんら罪とならない）、これをもって直ちに被告人の右安全運転義務違反が過失によるものということはできない。」

本判決のこのような見解は、関係条文の文理解釈上当然であるにもかかわらず、これまでの実務においては、過失によって七〇条違反の運転に陥ったことでなく、過失によって交通事故（接触、衝突等）を起こしたことが構成要件であるかのような記載をする傾向があった。交通事故特に車同士の衝突（接触）事故が発生すると、警察官は、まず人身に傷害があるかどうかを調べ、傷害があれば業務上過失傷害事件（刑法二二一条）として処理し、傷害がなければ法令上過失衝突罪というものがないので、道交法七〇条違反として処理することが多いといわれている。その際業務上過失傷害事件については、被疑事実の記載方法として、過失により衝突事故が生じた旨の一定の型ができており、捜査官はそれに慣れているので、七〇条違反の過失犯についてもそれにならい過失による衝突事故が生じた旨の記載をする慣行ができてしまったものと思われる。裁判所もそれに気づかず、そのまま判文に受け継いでいたのである⁽³⁾⁽⁴⁾。

原判決を破棄した第二の理由について、本判決は、「故意か過失かの点はさておき、被告人は他人に危害を及ぼすような速度と方法によって運転したものであったか否かにつき按ずるに」として、まず、前述した一、二審判決の判示により本件の事実関係を要約している。ただ、一、二審は本件現場を「交差点」と解しているが、本判決は「交差点」にあたらないとした⁽⁵⁾（興味のある問題であるが、本稿のテーマから離れているので、ここでは触れないことにする）。

次に、本判決は、右折車について信賴の原則の適用を認めた第一小法廷昭和四五年九月二四日判決⁽⁶⁾を引用し、第一審判決の判示によれば、当時の被告人の「右折準備態勢に特段の落度はなく、後続車の運転者Yが前方注視義務を怠

りさえしなければ容易に追突等の事故を回避できたものであることがうかがわれる。」として、次のような判断を示した。

「してみれば、本件において、被告人が他人に危害を及ぼすような速度と方法で本件車両を運転したというためには、本件当時被告人に後続車両との衝突を避けるため特に後方の安全を確認すべき義務を負わせるのを相当とするような特段の事情が存したのに被告人が後方の安全を確認しないで本件行動に出たというような何人においても衝突事故発生の危険を感じる状況の存することが必要である。しかるに、第一審判決およびこれを維持した原判決は、本件当時被告人に後方確認の義務を負わせるのを相当とするような特別の事情の存否については何ら確定していないのであるから、原判決にはこの点においても審理不尽の違法があるといわなければならない。」

ここで想起されるのは、岩田論文と先に概観した一連の地簡裁判決にみられる厳格解釈説、特にいわき簡裁判決の次の判示である。

「安全運転義務は具体的義務規定でまかないきれないところを補充する意味で設けられたものであるが、その規定の仕方はきわめて抽象的で明確を欠き（とくに同法第七〇条後段についてその感が深い）、それ故に拡大して解釈されるおそれも大きい。（中略）従ってその解釈にあたっては罪刑法定主義の趣旨に則り、厳格に解釈すべきであり、拡大して解釈適用することを厳に慎しまなければならない。右のような趣旨から同法第七〇条後段により可罰的とされるのは、道路、交通、当該車両等の具体的状況のもとで、一般的にみて事故に結びつく蓋然性の強い危険な速度方法による運転行為に限られるものと考ええる。（具体的に物件事故が起きたからといって常に安全運転義務があるとい

えないことはいうまでもない。」

すなわち、右判決は「具体的状況のもとで、一般的にみて事故に結びつく蓋然性の強い危険方法による運転行為」といい、本件第一小法廷判決は「何人においても衝突事故発生の危険を感じる状況の存すること」として、表現方法が異なるが、どちらも同様の趣旨で厳格な解釈を示したものと解される。

なお、七〇条違反の罪はいわゆる危険犯であるが、抽象的危険犯であるか具体的危険犯であるかは必ずしも明らかでなく、抽象的危険犯であると明言した簡裁判決もある（前記遠軽簡裁判決）。しかし、厳格解釈説の立場からは具体的危険犯と解するのが相当であり、従来厳格解釈説をとるその他の判決は、いずれも本罪を具体的危険犯の方向で考察したと思われる。⁽⁷⁾この第一小法廷判決も、その例外とは考えられない。

(1) 刑集二五卷六号八一七頁。なお、鬼塚判例解説昭和四六年度一八九頁参照。

(2) 同解説二〇二頁（一九〇頁の図面参照）。

(3) 同解説一一〇頁、二〇〇頁。

(4) この最高裁判例が出たことにより、従来の誤った記載方法が一挙に改められることを期待した（同解説二〇一頁）が、その後の昭和五〇年代になっても、同じ誤りを犯し東京高裁で破棄された事例が、私の記憶によるだけでも二件ある（そのうちの一件には、私自身が関与した）。また、現在交通実務で使われている「交通判例要旨集」（真正書籍）「交通判例ハンドブック」（近代警察社）などが、いずれも道交法七〇条のところに業過事件の「過失」に関する判例を多く掲げるところからみて、いまだに、最高裁判例の趣旨が第一線に浸透していないような気がする。

(5) 本件現場が交差点であれば、三四条二項の「右折」の問題、そうでなければ、二五条の二の「転回」の問題になる。しか

し、その時の合図の方法と時期は同じ（道路交通法施行令二二条）なので、右の違いは本件の処理に影響がない。本件判決の判文参照。

（6） 刑集二四卷一〇号一三八〇頁。なお、田尾勇判例解説昭和四五年度二二三頁参照。

（7） 坂詰前掲論文二三八頁参照。

五 最高裁第一小法廷昭和四八年四月一九日判決

本判決の事案は、三差路で被告人が普通貨物自動車⁽¹⁾を運転して狭い町道から広い国道に後退する際、左右の安全確認をしないで後退したため、国道を直進していた普通乗用自動車に衝突した、というものである。一審の岩国簡裁は、故意による安全運転義務違反罪にあたるとして、被告人を罰金に処した。

控訴審である広島高裁は、被告人が車体後部を国道に突出させた行為は過失によるもので（控訴審の検察官は、過失による安全運転義務違反罪の予備的訴因を追加した）、これを故意によるものと認定した一審判決は破棄を免れないとしたうえ、本件後退行為は、二五条の二第一項に定められている「他の車両等の正常な交通を妨害するおそれがあるときは後退してはならない」に違反する内容をもつものであるが、被告人にはその故意がなく、また同規定には過失犯処罰の明文もないので、過失犯として処罰することもできない。そして、道交法は、ある種の類型的義務違反につき過失犯処罰の規定を設けなかった以上、当然それらの義務違反については過失犯を処罰しない法意と解されるから、本件については過失による安全運転義務違反罪とすることもできない、として被告人を無罪とした。検察官から上告があり、最高裁第一小法廷は、次のように判示して原判決を破棄し、本件を広島高裁に差し戻した。

「他の各条の義務違反の罪の構成要件に該当する行為が、直ちに同法七〇条後段の安全運転義務違反の罪の構成要件に該当するわけではない。同法七〇条後段の安全運転義務違反の罪が成立するためには、具体的な道路、交通および当該車両等の状況において、他人に危害を及ぼす客観的な危険のある速度または方法で運転することを要するのである。したがって、他の各条の義務違反の罪の過失犯自体が処罰されないことから、直ちにこれらの罪の過失犯たる内容をもつ行為のうち同法七〇条後段の安全運転義務違反の構成要件を充たすものについて、それが同法七〇条後段の安全運転義務違反の過失犯としても処罰されないということとはできないのである。」

「そうすると、道路交通法（昭和四十六年法律第九八号による改正前のも）二五条の二第一項違反の過失犯たる内容をもつ被告人の本件後退行為につき、道路交通法七〇条後段の安全運転義務違反の過失犯処罰の規定の適用がないとする理由はなく、かえって、同法七〇条の安全運転義務が、同法の他の各条に定められている運転者の具体的個別的義務を補充する趣旨で設けられていることから考えると、他の各条の義務違反の罪のうち過失犯処罰の規定を欠く罪の過失犯たる内容を有する行為についても、同法七〇条の安全運転義務違反の過失犯の構成要件を充たすかぎり、その処罰規定（同法一一九条二項、一項九号）が適用されるものと解するのが相当である。」

「原審の認定するところによれば、被告人は、国道を南進中の車があり、かつ国道から町道への見通しが極めてよくない状況であるのに、その交通状況を十分確認しないで南進中の車はないものと軽信した過失により、後退の時機、程度、方法についての判断を誤り、車体後部を国道（車道）に突出させるまで後退させるという危険な運転方法をとったというのであるから、被告人の右後退行為は、具体的な道路、交通および当該車両等の状況において、他人

に危害を及ぼす客観的な危険のある方法による運転で、かつ、かかる運転をするについて被告人に過失があったと認められる可能性が十分ある」

運転者の具体的個別的な義務違反を定めた各条の規定中には、故意犯を処罰する規定だけあって、過失犯を処罰する規定のないものがある（これを問題規定と呼ぶことにする）。本件で問題になった二五条の二第一項もその一つである。このような問題規定の過失犯にあたる行為を七〇条違反の過失犯として処罰できるかどうかについては、これまで、岩田論文はもとより他の学説もなく、判例としては、本件の原判決と、本件検察官の上告趣意に引用された東京高裁昭和四四年一月五日判決（判例時報五八八号九六頁）があるだけであった。⁽²⁾

本件の原判決が、問題規定の過失犯にあたる行為には、一切七〇条違反の過失犯処罰規定の適用がないと解したのに対し、右東京高裁判決は、原則として各条の故意犯につき定められた刑が七〇条違反の過失犯の刑より重い場合だけその適用があり、逆に軽い場合には、その過失行為の危険性が具体的に高度であるなど特段の事情のあるときに限りその適用がある、と解している。

本件の上告審判決は、前記のように、七〇条後段の罪の成立要件を「具体的な道路、交通および当該車両等の状況において、他人に危害を及ぼす客観的な危険のある速度または方法で運転すること」と限定的に解したうえ、その要件を充たすかぎりには、問題規定の過失犯にあたる行為に対し、過失による七〇条違反の罪の規定が適用される、という新判断を示した。そしてこの判断は、小田調査官の解説によれば、「同法七〇条後段の安全運転義務違反として処罰される行為が、他の各条の義務違反として処罰される行為に比し、他人に危害を及ぼす危険が具体的に、かつ高度

のものであることを要する」趣旨を含んでいるという。⁽³⁾ そうであるとすれば、本判決は、昭和四六年の前記第一小法廷判決と同様嚴格解釈説をとり、しかも七〇条後段の安全運転義務違反罪が具体的危険犯であることを明らかにしたものと見て注目すべきものであらう。

(1) 刑集二七卷三号三九九頁。なお、小田判例解説昭和四八年度五九頁参照。

(2) 同解説六六頁参照。

(3) 同解説七〇頁。なお、前記東京高裁昭和四四年一月五日判決は、法七〇条違反の規定につき、「このような罰則を設けてこれを規制することをやむを得ないものとしていえるのではあるが、他面車両等（特に自動車）交通の社会的有用性から考えてその運転に伴うある程度の危険は、社会生活上これを甘受すべく、安全運転義務違反の行為もその危険が具体的に高度である等特段の事情の存しない限り、直ちにこれを処罰する趣旨ではないと解すべきである。」と明言している。

六 結び（若干の提言）

以上昭和四〇年代後半に相次いで三つの最高裁判例が出たことにより、先に岩田論文が指摘した七〇条違反の罪の問題点については、解釈上そのマイナス面がかなりの程度まで克服された。しかし、「安全不確認」や「安全確認不十分」については、依然として問題が残されている。

運転にあたり、前方注視義務や左右後方の安全確認義務を守ることが、運転者が遵守すべき最も基本的な行為である。したがって、故意にこれらの義務を怠ることは、故意犯としての七〇条違反罪にあたることは、疑いの余地がな

い。たとえば、実例はあまりないと思うが、暴走族の度胸だめしや自殺などの目的で、目隠しをし、又は極端に濃いサングラスをかけ、ことさら前方注視を困難な状況にするとか、それほど極端でなくても、わき見運転をするとか、後方を全く見ないでターンやバックをする行為は皆これにあたる。⁽¹⁾テレビ受信機を車内に持ち込み、映像を見ながら運転することも同様である。

しかし、このような外観からとらえうる「前方注視不十分」や「安全確認不十分」でなく、運転者のいわば内心だけの「不十分」となると、理論上はともかく、実際問題として外部からの判定は非常に困難であり、本当は故意によるものであっても、否認されれば過失の問題として扱わざるをえない。そして、運転中「前方注視不十分」や「安全確認不十分」に陥るおそれがままあることは、おそらくすべての運転者が体験しているところであり、それについて自分はその例外であると言い切れる人がはたしてあるであろうか。前記昭和四六年の第二小法廷決定が、その事件につき単純な「安全確認不十分」だけでは七〇条違反の罪が成立しないことを暗黙の判断としたのも、そのためと思われる。

また、同年の前記第一小法廷判決が、過失による安全運転義務違反罪の「過失」について述べたところは当然であるとしても、実際問題として、どのような過失により「前方注視不十分」や「安全確認不十分」に陥ったかを具体的に明らかにするのは至難のわざであらう。⁽²⁾そして、交通取締の第一線で、衝突事故を迅速に処理して円滑な交通の回復を図るべき立場にある警察官に対し、あまりに複雑な考察を強いることは、必ずしも良策とはいえない。

このような諸点に対し、現行の七〇条違反罪の規定の解釈によるだけではもはや十分な対応が困難なので、私はむ

しる立法によって問題を解決すべきものと考ええる。先に岩田論文は、「傘さし運転、又は乗用車のドアを開いたままの運転等危険と認められる行為は、これを摘出して類型的な禁止規定を設けること」を提案したが、むしろ取締の実情に照らし、人身事故には至らないが比較的重い物損事故を対象とする過失衝突罪、たとえば、次のような新しい罰条を設けてはどうであろうか。

第一一六条の二 車両等の運転者が業務上必要な注意を怠り、又は重大な過失により他人の車両を損壊してこれを故障させ、又は運転に支障を生じさせたときは、五万円以下の罰金に処する。

これにより、現在過失による安全運転義務違反罪として処理されている衝突事故のうち比較的重い物損事故については、人身事故の場合と同様の「過失」の考えかたで処理できることになるので、捜査官の負担が実質的に軽減されることになる。これまで人身事故に至っていた衝突事故のうち、シートベルトやヘルメットの着用普及により物損事故にとどまることになったケースの多くも、右の処理の対象に含まれることになる。

また、その余の過失による安全運転義務違反罪については、一一九条二項の「第九号」を削除し、昭和四八年の最高裁第一小法廷の判例の趣旨に従い、同条三項に「過失により第一項第九号の罪を犯し著しく道路における交通の危険を生じさせた者は、五万円以下の罰金に処する。」⁽⁴⁾という明文を設けてはどうかと思う。

もし、このような限定的な規定にせず、現行法の構成要件を維持するのならば、次のような関連規定との均衡上、法定刑の上限を罰金三万円とするのが妥当であろう。

① 交差点の右折車が直進車又は左折車の進路を妨害したとき（三七条）。故意犯のみで罰金三万円以下（一二〇

条一項二号)。

② 運転者の視野やハンドルその他の装置の操作を妨げたり、後写鏡の効用を失わせるような乗車をさせ、又は積載をして運転したとき(五五条三項)。故意犯のみで罰金三万円以下(二〇条一項一〇号)。

③ ドアを開いたままの運転(七一条四号)。故意犯のみで罰金三万円以下(二〇条一項九号)。

これらの場合は、いずれも各条に過失犯処罰の規定がないので、過失によって右違反に陥った場合は、七〇条違反の過失犯として処罰されることになるが、その結果故意犯の場合(罰金三万円以下)より過失犯の場合(罰金五万円以下)のほうが法定刑が重いことになり、刑の均衡を失する(前記東京高裁昭和四四年一月五日判決参照)。

最後に、文言だけのことになるが、追越しの方法についての二八条四項や、交差点における通行方法についての三六条四項が、いずれも「できる限り安全な速度と方法で進行しなければならない」とあるので、七〇条後段は他人に危害を及ぼさないような速度と方法で運転しなければならない」とあるので、後者のほうが規定として厳格な印象を与えている。しかし、「安全な」と「他人に危害を及ぼさないような」とは同じ趣旨であり、追越しや交差点通過の際は、運転者として最も安全運転を心がけるべき危険な場合なので、法が特に七〇条と区別する趣旨でそのような表現をとっているとは思われない。とすれば、七〇条後段にも「できる限り」の文言を入れて、表現上も均衡を図るべきであろうと思う。

(1) 後方の安全不確認が、七〇条で禁止している「他人に危害を及ぼすような速度と方法で運転したこと」にあたるかどうか

について、前記昭和四六年の第一小法廷判決はUターンの場合に、同四八年の第一小法廷判決はバックの場合に、いずれもあたることがありうることを、当然の前提としている。

- (2) この点につき、坂詰前掲論文(二三八頁)が、「過失による法七〇条違反の罪の「過失」をどのように、あるいはどの程度認定判示するかは、他の過失犯の場合と同様、実務上かなりの難しさを伴うが、過失犯であるかぎり、構成要件に該当すべき結果(この場合は、他人に危害を及ぼすような危険な運転)から遡って、その原因と目される——因果関係の認められる——過失行為を把握するという方法によるほかはない。そして、「過失」の中核をなすのは注意義務違反であるから、当該案件においていかなる注意義務違反があったのか、またその義務を怠ったといえるかどうかを具体的に確定する必要がある。」と述べていることは、理論的にはうなづけるが、実際問題としてはたして可能であろうか。

- (3) 岩田前掲書一二六頁。

- (4) 共同危険行為等を禁止した六八条に「著しく道路における交通の危険を生じさせ」の文言がある。