

判例研究

時差式信号の未標示と信頼の原則

清水晴生

- 一 本件最高裁判例（最三小決平成一六年七月一三日裁判所時報一三六七号二二頁）の検討
 - 1 原則と例外
 - 2 信頼の許否
 - 3 信頼の対象
- 二 本件高裁判例（東京高判平成一一年一二月二七日判例時報一七〇二号一六四頁）の検討
 - 1 第一審（横浜地判平成一一年三月三〇日）
 - 2 本件右直の事故での注意義務を構成する内容
 - 3 批判

一 本件最高裁判例の検討

本件の事案は、最高裁^①が判示するところによれば、自動車運転者が交差点を右折進行するにあたり、自己の対面する信号機の表示を根拠として、対向車両(被害者車両。自動二輪車)の対面信号の表示を判断し、それに基づき対向車両の運転者がこれに従って進行してきた対向車両と衝突した、というものである。

これについて最高裁は、以上のような事実関係の下において、被告人は対向車両が本件交差点に進入してくると予見することが可能であり、その動静を注視すべき注意義務を負うとした原判断は相当であると述べた。

1 原則と例外

ところで、その原判断に対しては、次のような短い評釈が寄せられていた。^② いわく、一般の信号の場合には、「対向車が赤色信号で停止することを信頼しても無理もない場合等特段の事情がある場合に過失が否定されるべきもの」ではなく、逆に、「対向車が赤色信号で停止しないことが予想される特段の事情がある場合に過失が肯定されるべきもの」である、それが「信頼の『原則』」の意味にほかならない、と。

更に、特段の事情がある場合だけ「過失が否定される」というのは、交通実態を無視した「不信頼の原則」を主張するものであり、常識的な市民の感覚とはかけ離れた判断である、と。

右評釈は、原判断の次の部分に向けられていたものであろう。

「右折運転者としても、対向直進車等の動静を注視する等、自動車運転者としての基本的注意義務を尽くす必要はやはりあるというべきであり、それを尽くした上で、対向車が赤色信号で停止することを信頼しても無理もない場合等特段の事情がある場合に過失が否定されるべきものである。原判決も、その理論の当否はともかく、そのこと自体まで否定する趣旨とは思われない。」³⁾

右評釈はこの部分を、信頼の「原則」と「例外」の問題として扱い、間違いなく「信頼の原則」の問題として扱わなかった、という意味において正当である。

しかし無論、原判決は、赤信号全般が原則的な信頼の対象とはならないなどと述べたものではなく、対向車両が停止線に安全に停止できるかどうかという不確定な事項が、注意義務の対象であつて、信頼の対象ではないことを述べていた。⁴⁾

問題は、対向直進車両が交差点に進入してくることに ついての、予見可能性ないし予見義務如何である。

端的にいつて、赤色信号での停止一般は原則信頼可能であるが、信号の変わり目に関しては例外的に相応の注意義務が要求されてしかるべきである。この限りでは、「常識的な市民の感覚」からかけ離れているとはいえない。

右評釈が、信頼の「原則」について云々したのは、原判示上掲箇所の不用意な表現を牽強付会と感じたからではなからうか。

ここでは、「対向車が赤色信号で停止することを信頼しても無理もない場合等特段の事情がある場合に」とされ、「信頼」や「特段の事情」といった術語が持ち出され、そうでありながら、本来「原則」の文脈で用いられるはずの「信頼」概念が、例外たる「特段の事情」の中で用いられているのである。

右評釈はこれを「不信頼の原則」であると難じた。右原判示は、用語法上の問題であるとしても、不用意なものといわざるをえない。

2 信頼の許否

いずれにしても、第一審の無罪判決を破棄自判した原審東京高裁の有罪判決に対しては上告がなされ、最高裁第三小法廷はそれに対して棄却決定を下した。最高裁は、原審の注意義務（動静注視義務）に関する判断は相当だと述べたあと、なお書きで次の点に触れた。

即ち「自動車運転者が、本件のような交差点を右折進行するに当たり、自己の対面する信号機の表示を根拠として、対向車両の対面信号の表示を判断し、それに基づき対向車両の運転者がこれに従って運転すると信頼することは許されないものというべきである」。

従来最高裁は、特段の事情がない限り、交差点において信号の表示と、他の車両もそれに従うことを信頼してよいと繰り返し述べてきた。⁵⁾

「本件の事実関係においては、交差点において、青信号により発進した被告人の車が、赤信号を無視して突入してきた相手方の車と衝突した事案である疑いが濃厚であるところ、原判決は、このような場合においても、被告人としては信号を無視して交差点に進入してくる車両がありうることを予想して左右を注視すべき注意義務があるものとして、被告人の過失を認定したことになるが、自動車運転者としては、特別な事情のないかぎり、そのような交通法規無視の車

両のありうることまでも予想すべき業務上の注意義務がないものと解すべきことは、いわゆる信頼の原則に関する当小法廷の昭和四〇年(あ)第一七五二号同四一年一月二〇日判決(刑集二〇卷一〇号一二二二頁)が判示しているところである。そして、原判決は、他に何ら特別な事情にあたる事実を認定していないにもかかわらず、被告人に右の注意義務があることを前提として被告人の過失を認めているのであるから、原判決には、法令の解釈の誤り、審理不尽または重大な事実誤認の疑いがあり、この違法は判決に影響を及ぼすことが明らか」と述べたのは、最三小判昭和四三年一月二四日判例時報五四四号九〇頁である。

同じ第三小法廷は、昭和四五年九月二五日判例時報六〇六号九五頁でも、見通しの悪い交差点であつてさえ、「いやしくも信号機の表示するところに従つて運転をすれば、他の道路から進入する車両と衝突するようなことはないはずであるから、自動車運転者としては、信号機の表示するところに従つて自動車を運転すれば足り、いちいち徐行して左右道路の車両との安全を確認すべき注意義務はないものと解するのが相当である」と、「当然の判示」を繰り返した。

こうした見解の当然の理由を、当時の第三小法定は、一時停止の道路標識及び停止線の表示を信頼してよいとした判断(昭和四三年一月二七日刑集二二卷一三号一五二五頁)の中で、次のように述べている。いわく、「被告人が、一度右方を望見したうえ、前記のような交差点の状況から、現認することのできなかつた車両等は一時停止するものと信じて、そのまま交差点に進入したことをもつて、不注意であるといふことはできない。もし、原判示のような注意をしなければならぬとすれば、進路左側に対する注意がおろそかになつてかえつて危険であるばかりでなく、一時停止などを定めた道路交通法の趣旨は没却され、無理が通れば道理がひっこむという不合理を是認しなければならないことになる。その不当なことは多言を要しない」と。

同時期の第二小法廷（昭和四二年一〇月一三日刑集二二巻八号一〇九七頁）もいう。「ところで、車両の運転者は、互いに他の運転者が交通法規に従って適切な行動に出るであろうことを信頼して運転すべきものであり、そのような信頼がなければ、一時といえども安心して運転をすることはできないものである。そして、すべての運転者が、交通法規に従って適切な行動に出るとともに、そのことを互いに信頼し合つて運転することになれば、事故の発生が未然に防止され、車両等の高速度交通機関の効用が十分に発揮されるに至るものと考えられる。したがって、車両の運転者の注意義務を考えるに当っては、この点を十分配慮しなければならないわけである」と。

こうした立場は、最三小判昭和四八年五月二二日刑集二七巻五号一〇七七頁以下に示された判断にも引き継がれている。いわく、「原判示のような注意を被告人においてしなければならないとすれば、一時停止などを定めた道路交通法の趣旨は没却されることになるといわなければならない。このようにみえると、本件被告人のように、自車と対面する信号機が黄色の燈火の点滅を表示しており、交差道路上の交通に対面する信号機が赤色の燈火の点滅を表示している信号機が黄色の燈火の点滅を表示してあり、交差道路上の交通に対面する信号機が赤色の燈火の点滅を表示している交差点に進入しようとする自動車運転者としては、特段の事情がない本件では、交差道路から交差点に接近してくる車両があつても、その運転者において右信号に従い一時停止およびこれに伴う事故回避のための適切な行動をするものとして信頼して運転すれば足り、それ以上に」、本件のその運転者のように、「あえて法規に違反して一時停止をすることなく高速度で交差点を突破しようとする車両のあることまで予想した周到な安全確認をすべき業務上の注意義務を負うものでない」と。

交差する道路の車両の運転者については、その適切な行動を信頼して運転してもよいとされてきた。「いやしくも信

号機の表示するところに従つて運転をすれば、他の道路から進入する車両と衝突するようなことはないはずであるから、自動車運転者としては、信号機の表示するところに従つて自動車を運転すれば足り、いちいち徐行して左右道路の車両との安全を確認すべき注意義務はないものと解するのが相当」ともされた。

そうでなければ、「注意がおろそかになつてかえつて危険であるばかりでなく、一時停止などを定めた道路交通法の趣旨は没却され、無理が通れば道理がひっこむという不合理を是認しなければならぬことになり、また「すべての運転者が、交通法規に従つて適切な行動に出るとともに、そのことを互いに信頼し合つて運転することになれば、事故の発生が未然に防止され、車両等の高速度交通機関の効用が十分に発揮されるに至るものと考えられる。」したがつて、車両の運転者の注意義務を考えるに当つては、この点を十分配慮しなければならないわけである」。

右の場合と、本事実のような対向車両の場合との間で、信号の表示を信頼し、他の車両がそれに従うことを信頼し、更には、信号や一時停止等の道路標識及び停止線等の表示と同様に、時差式信号の標示板の有無を信頼するということに関して、いかなる違いが見出されるのか。この点に区別があることを示した最高裁は、その理由を一切示さなかつた。最高裁があえて返答したこの内容は、第一審検察官が避け、原審東京高裁が避け、それゆえに前掲評釈が、「Xの過失の有無は、あくまでXが対向車の対面信号も赤になつたと誤信したことに落度はなかつたという前提で判断すべきこととなる」と述べたまさにその点に対するものであつた。

信号の表示とそれに従つた行動への信頼という最高裁が打ち立てた原則であるがゆえに第一審検察も原審も踏み込めなかつた判断を、第三小法廷(裁判長裁判官 濱田邦夫 裁判官 金谷利廣 裁判官 上田豊三 裁判官 藤田宙靖)は一言の理由付けもなしに打ち出した、ということになる。

ただし、最高裁が右の判断に踏み込んだ理由は、むしろ時差式信号の未標示を云々する余地を否定するためであったろう。

3 信頼の対象

他方、原審東京高裁は、本事案における注意義務を考えるにあたって、この時差式信号の標示板の有無という点を十分考慮に入れていた。というよりもむしろ、そこを考察の出発点とし、慎重に注意義務の内容を構成した上で、この点をあえて事案の検討の最後に置き、それに基づく反論を斥けたように読める。

前掲評釈も、「本件では、検察官も裁判所も、Xにこの信号が時差式であることを認識すべき注意義務があるとは述べていない。したがって、Xの過失の有無は、あくまでXが対向車の対面信号も赤になったと誤信したことに落度はなかつたという前提で判断すべきことになる」といつていた。確かに高裁は、被告人が無理な右折を試みたのは標示板がなかつたためだと認めている。ただし、過失の有無は、右誤信に落度があつたか否かを前提とせずに判断すべきというのが、高裁の見解である。

高裁は次のように述べていた。「標示板等の設置のない時差式信号が交通事故を惹起させかねない点で一種危険であることは弁護士指摘の警察庁の通達を待つまでもないところである。そして、本件において、被告人がやや無理な右折をしようとしたのもそのためであると認められる。しかしながら、本件事故において、その責任を専らこの時差式信号のせいにするのはやはりおかしいのであり、本件の事故は標示板の設置云々以前に、被告人の対向直進車に対する動静不注視に起因することは前記説示のとおりである」と。

即ち、高裁は右標示板の設置の有無が、注意義務の内容を構成する可能性については認めていた。しかし、注意義務を「やや」減弱させる意味は持ちうるとしても、「専らこの時差式信号のせい」だとして、注意義務そのものを否定するまでには「やはり」至らない。つまり、「標示板の設置云々以前」に、過失責任を問うのに十分な注意義務の内容とその違反とが見出されうる、と。

高裁が投げかけたこの問いに対しては、それを受け止めて、次のように投げ返すことができる。即ち、標示板の設置の有無は、やはり注意義務の内容を構成すべき余地があるのではないかと。

最高裁のなお書きは、こうした問答自体を封じ込めるものであった。即ち「自動車運転者が、本件のような交差点を右折進行するに当たり、自己の対面する信号機の表示を根拠として、対向車両の対面信号の表示を判断し、それに基づき対向車両の運転者がこれに従って運転すると信頼することは許されないものというべきである」と。

これは、「自己の対面する信号機の表示を根拠として、対向車両の対面信号の表示を判断し、それに基づき対向車両の運転者がこれに従って運転すると信頼すること」のみを許されないとするのであって、これまで判例の蓄積のある、自己の対面する信号機の表示を信頼することができ、更に交差道路の車両のドライバーも信号に従うということをも信頼してよい、という原則まで否定するものではないと解すべきだろう。

だとしても、同じく自己の対面する信号機の表示を根拠として、なぜ交差車両については信頼してよく、対向車両についてはそれが許されないのかについて全く説明が欠けている。

なるほど右直の事故での直進優先を説くものではあるが、赤色信号の場合全般において、右折車両の運転者はつねに、あたかも青色信号が表示されているかのように、注意義務を果たさなければならぬのであろうか。クリアランス

の三秒の全赤表示が終わろうとしていてもなお、最後まで直進車が万が一交差点に進入してくるのを待ち続けなければならないのか。右折専用の信号が青色の矢印を表示している場合でも、なお直進車の進入を警戒しながら右折しなければならぬのであろうか。

最高裁がこの点につき、「特段の事情」といった留保を一切付さなかつたことについては、疑問とせざるをえない。

他方、高裁は「ただ対面信号の表示のみで対向信号などの表示を予想して行動する車両が現に存在するという自動車交通の実態」があると指摘した。無論交差点での運転者の注意義務は、対面信号の表示の確認に尽きるものではない。

しかしそれがもつとも基本的で、主要なものであることも間違いない。対面信号の表示を信頼して進行してよいということは、その信頼に基づいて更に、交差道路の表示や対向信号の表示をも合理的に想定し、その合理的に想定したところも信頼して行動してよいということである。対面信号の表示に従って交差点に進入するという行動は、同時に、交差道路の車両に対しては停止が命じられていると信頼することができて初めて行われうる。

同様に、時差式信号の標示を信頼して交差点を通過するという行動は、対向信号が対向車両の進入禁止を命じていると信頼することができて初めて成り立ちうる。

同様に、時差式信号の標示がないことを信頼して全赤信号時に交差点を右折するということは、対向信号が対向車両の進入禁止を命じていると信頼することができて初めて成り立ちうるのである。

時差式信号が設置され、その標示のない交差点に進入するに際して、その未標示の責任はひとえに行政にあり、被告人には何ら責任はない。当然被告人は、その交差点が時差式でない信号機の設置された交差点であると信頼してよい。

あとはただ、交差点内での本件注意義務の具体的な内容を判断する上で、右の信頼の内容がどこまで加味されるか、どの程度重要視されるべきかという問題が残る。高裁はここに至って、その重要性を専ら否定してみせたのである。

しかし最高裁は、すでに見たように、「自己の対面する信号機の表示を根拠として、対向車両の対面信号の表示を判断し、それに基つぎ対向車両の運転者がこれに従つて運転すると信頼すること」を許さず、それにより「標示板の設置云々」に関して信頼することも許されないことになった。

端的にいえば、他の車両の進行を予測するのに、対面信号の表示も、標示板の有無も一切信頼してはならない、あてにならないというのである。

信頼の原則は、特段の事情がない限り、他の車両が交通法規を遵守して行動することを信頼することが許されるとするものである。

しかし最高裁は、そうした交通法規を遵守して行動することを促し、その手がかりとなるべき信号の表示や標示板の有り無しそのものを信頼することは許されないとした。標示があろうとなかろうと、信号がいかなる表示をしていようと、運転者はそのすべてを疑い、万全の注意義務を果たすことが要求されるというのである。

このように運転者には万全の注意義務が課された一方で、時差式信号であるにもかかわらずその旨の標示板の設置を懈怠したという重大な点は不問に付された。これでは行政の無謬性を司法が下支えしたと批判されても仕方がない。

また同時にそこには、信頼の原則の適用範囲をより限定していこうとする姿勢も看取されないではない。この点、今後注目していく必要がある。

二 本件高裁判例の検討

1 第一審(横浜地判平成二十一年三月三〇日)

本件高裁判例は、第一審判決の無罪理由を確認している。

それによると、第一審判決は、自らが斥けた検察官主張の過失の内容を、次のように理解していた。即ち「被告人は、交差点の入口付近で、信号が全赤に変わるのに気付くと同時に、前方約五四・三メートルの地点に対向して進行して行くA運転の二輪車を認めたのであるから、同車の動静を注視し、同車が明らかに減速し、あるいは、同車及び運転者の挙動から右折者に進路を譲る旨の意思表示があつたと認められる場合等を除いては、同車が直進するため交差点に進入してくることを予見し、その安全を確認して右折進行すべき業務上の注意義務があるのにこれを怠つた」(判時一七〇二号一六六頁三段目)。

この主張に対する横浜地裁の回答は、そうした原則と例外の関係は、青信号や交通整理の行われていない交差点には該当するが、本件のような「被告人の認識としての全赤信号である場合」には、青信号等の場合と同様の注意義務を課すことは、クリアランス時間としての全赤の趣旨を没却するから、原則と例外を逆にすべきであり、直進車がその位置、速度等からして交差点に進入してくるものと認めるべき特段の事情がない限り、過失はない、というものであつた。

そして、本件ではA車が七〇ないし八〇キロメートル毎時の速度で走行して来たこと認められるのに対し、被告人が認識しうべきA車の速度は五〇ないし六〇キロメートル毎時であるから、右特段の事情は認められず、結局過失があつたと認めるに足る証拠はないとした(同三、四段目)。

検察官の主張内容から読み取れるように、第一審の「検察官は、本件信号が時差式であることの認識の有無は過失の内容ではなく、また被告人の過失は交通整理の有無とも信号灯火の色とも関係がない旨釈明し」たとされている(同二段目)。

しかし右に見たように、(実質的には、のちに高裁判例に引き継がれることとなった) こうした検察官の主張を、横浜地裁は真つ向から否定した。

第一審が前提としたのは、「被告人の認識としての(実際にはそうではなかった)全赤信号である場合」であり、それは一つに、「本件信号が時差式であることの認識の有無」を前提にした(この認識があれば全赤と認識することはなかった)理解であり、二つに、「信号灯火の色」そのものを前提としたものである。両前提は紛れもなく、「交通整理の有無」の内容そのものにほかならない。

右内容を考慮に入れ、原則と例外とを逆転することで、横浜地裁が否定したのは、クリアランスとしての赤信号時における、特段の事情のない限りでの、「対向車が直進すべく、赤信号を突破して、交差点に進入してくる」ことの予見義務」である。

交差点の遠くから猛スピードで赤信号に突入してくるような車の存在まで気にかけていなくともよい、というのである。

この結論は、「被告人の認識としての全赤」という被告人に責めない決定的な状況を、正当にも過失判断の前提としたことよって導かれたものである。

2 本件右直の事故での注意義務を構成する内容

こうした原審横浜地裁の無罪の判断には、重大な事実の誤認があるとした、本件東京高裁第一一刑事部（裁判長裁判官 荒木友雄 裁判官 田中亮一 林正彦）は、注意義務の具体的な内容について詳説している。

そこでの注意義務とは、「対向車が直進すべく、赤信号を突破して、交差点に進入してくるこの予見義務」であり、やや一般的に言えば、「いわゆる右直の事故における、対向直進車両に対する動静注視義務」ということになる。⁶⁾

(1) 距離

高裁の認定によれば、被告人側車線の停止線と、対向車線の停止線との間の距離は約三四メートルである（同一六七頁一段目）。また被告人は捜査段階において、対向車線の停止線から二〇メートル手前に（被告人の向きからすれば、二〇メートル向こうに）対向車両を見た旨供述している。これらにより、被告人車両が停止線を越えた辺りで、被告人は対面信号が赤色に変わったのを認め、それと同時に、被害者車両のライトをほんの一瞬だけ見たが、そのとき、両者間の距離は約五四メートルとなることが認められている（同一二、四段目）。

弁護人は、右のほんの一瞬の目撃の際の被害者車両の位置は、対向車線の停止線から三七から五三メートル向こうだったと主張し、第一審で被告人も同旨の公判供述をしているが、だとすると、被害者車両が本件衝突地点に到達するには、その速度が一〇〇キロ以上の高速とならざるをえないこととなり、被害者車両の速度に関する認定と一致しないから採用できないとされた（同一六七頁最下段以下）。

(2) 速度

第一審横浜地裁は、最二小決昭和五二年二月七日刑集三二巻七号一〇四一頁を援用して、本件対向車両が実際には七〇ないし八〇キロで走行していたところ、被告人に課される注意義務としては、原則、直進車両がせいぜい制限速度を一〇ないし二〇キロ程度超過していることを予測すべきものであり、またそれで足りるから、直進車両が交差点に入ると認めるべき特段の事情もなく、従つて過失もないとした。

東京高裁は、被告人が対向車両の速度をはつきりと把握していたとまでは認められない(同一六八頁一、二段目)としながらも、対向車両の七〇ないし八〇キロという速度については、「その走行経験から本件国道の交通の実情を知る被告人自身が本件時間帯の交通状況なら右程度の速度は想定すべきものである旨率直に供述している」し、また当時本件国道が閑散としていたことなどからすれば、それはたとえ注意していたとしても車両の動静把握が困難となるような異常な高速だとはいえない(同一六九頁一、二段目)。むしろこの実際の七〇ないし八〇キロという速度での交差点への走行であつたということが、注意義務の内容とされてしかるべきであつた。

「そうしてみると、被告人がA車の動静に注意を払いさえすれば、その位置や、速度からみてA車が本件交差点に入ってくることを予見することは十分可能であるし、制動等の避讓行為をとることにより事故を回避することができたことも明らかなのである。本件事故の被告人の過失責任は明らかである」(同三段目)と判示した。

(3) 赤色信号での交差点への進入

第一審判決及び弁護側の主張の要点は、クリアランス時間としての全赤時は交差点内の車両の排出が第一義であり、

交差点内にいる右折車両としても、既に信号機の表示が赤色に変わっていた場合には、特段の事情がない限り、対向直進車が停止線で停止することを信頼して右折しても過失はない、というものである(同一六八頁二段目)。

これに対して東京高裁は、特段の事情がない限り、原則的には直進車も全赤中に交差点を通過しようとする(しかもなお直進優先を期待する)ことが予測されるのであるから、赤信号での停止を信頼することは許されないとした。

いわく「対向直進車も、自車の位置や速度から、黄色信号時点では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、赤色信号で交差点内に進入することが予定されているのであって、対向車の中には、被告人の意識と同様の判断から、自車の位置や速度のほか、交差点付近の交通状況等をも判断して、全赤色状態のうちに交差点内を走り抜けようとする車両もないわけではないのである」(同三段目)と。

(4) 義務違反の認定

右のことから高裁は、次のような注意義務を認める。

いわく「青色から黄色信号に続く全赤色信号の場合に右折車に優先通行権が与えられているわけではなく、黄色に続く全赤色信号のクリアランス時間は、直進車であれ、右左折車であれ、交差点内外にある車両等を安全に交差点外に停止しないし排出するためのものであるから、右折するにあたっては、やはり対向直進車や右折方向の交通の安全を確認しなければならぬ」。

そして、本件において被告人は、「やや無理に右折しようとしたこともあり右折方向の安全に気を取られ」、停止線上付近で対面信号が赤色になったのを目撃し、また、対向車線上約五四・三メートル先に被害一輪車のライトをほんの一

瞬だけ見てその接近を認めながら、「傍止線まで約二〇メートル位の距離があると思つたことから、単に信号が赤だから停止するだろうと即断しただけ」であり、以後同車両の動静に全く意を払わずに進行した、と、その義務違反を認定した(同三、四段目)。

3 批判

はたして高裁が付言したように、「本件事故において、その責任を専らこの時差式信号のせいにするのはやはりおかしいのであり、本件の事故は標示板の設置云々以前に、被告人の対向直進車に対する動静不注視に起因する」と言い切れようか。

高裁自身、「ただ、対面信号の表示のみで対向信号などの表示を予想して行動する車両が現に存在するという自動車交通の実態に照らすと、その旨の標示板等の設置のない時差式信号が交通事故を惹起させかねない点で一種危険であることは弁護人指摘の警察庁の通達を待つまでもないところである。そして、本件において、被告人がやや無理な右折をしようとしたのもそのためであると認められる」と述べざるをえなかったのである(同一六九頁三、四段目)。

先にあげた全赤時の右折車両の万全の注意義務は、既に赤色信号に変わつていても、「全赤色信号状態のうちに交差点内を走り抜けようとする車両もないわけではない」という実態を前提としたものであった。

そして、対面信号の表示から対向信号の表示を予想して行動する車両があるという実態は、むしろ右実態とは異なり、「常識的な市民の感覚」に限りなく近く、右実態よりもはるかにありふれたものである。

高裁は、本件で被告人が「やや無理な右折をしようとしたのもそのためであると認められる」としながら、「本件事

故において、その責任を専らこの時差式信号のせいにするのはやはりおかしい」と述べて、結局その責任を専ら被告人のせいにした。

また右に見てきたとおり、本件において被告人は、「やや無理に右折しようとしたこともあり右折方向の安全に気を取られ」たために、対向車線上約五四・三メートル先に被害二輪車のライトをほんの一瞬だけ見てその接近を認めながらも、「傍止線まで約二〇メートル位の距離があると思つたことから、単に信号が赤だから停止するだろうと即断した」として、その義務違反も認定されていた。

畢竟、義務違反の理由を明示的には、やや無理に右折しようとして右折方向の安全に気を取られたためと認定し、そのやや無理な右折の理由は、交通事故を惹起させかねない危険のある標示板の未設置のためと認められる、と述べたのである。

そうであるのになぜ、本件事故の責任が「標示板の設置云々以前」のところ論じられてしまうのか。「交通事故を惹起させかねない危険」が、まさに実現を見たのではないのか。

無論、本事案のような右直の事故においても、交差点に進入した右折車両運転者は、直進者が優先的に通過しうるべく注意義務を果たさなければならぬ。ただしそれも無限定なものではなく、やや無理に直進してくる車両までは予測すべきといえても、かなり無理に直進してくる車両まで予測すべきであるとはいえない。本件直進車両の速度は異常とは認定されなかったが、しかし三〇キロないし四〇キロの速度超過という、常に予測を要求するのでは酷というべきものであった。

しかもやや無理に右折を試みた被告人であれば、その予測、と同時に、直進車両が交差点に進入することの予測はいっ

そう困難となるが、その困難さは標示板の未設置により誘発されたものであり、その意味において、予測可能性ないし予測義務は低減すると解することができる。

万全の注意義務を尽くすべきとの判断が示されたが、はたして刑事法上の過失責任を問うに足りる予測可能性ないし予測義務が十分に認められるものかどうか、なお説明が尽くされるべきではなかったか。

しかし実際は逆に、自らの立論に都合のいい「実態」を取り上げてその根拠にし、そうでない「実態」は視界に入れながらも、「やはりおかしい」などという感覚的な感想だけを述べて、その差異については一切釈明するところがなかった。

それでも東京高裁判決は、実態を実態として認めていた、とはいえる。だからこそ、そこから目をそらしたのだとわかる。

これに対して、最高裁判決は、実態を実態として軽視することしかできなかった。

- (1) 最一小決平成一六年七月一三日裁判所時報一三六七号二二頁。
- (2) 松宮孝明「表示のない時差式信号機と信頼の原則」法学セミナー五五一号一一五頁。
- (3) 東京高判平成一一年一二月二七日判例時報一七〇二号一六八頁最下段。
- (4) 八木正一「信号表示と交通事故」荒木友雄編『刑事裁判実務体系 第五卷 交通事故』四四六頁参照。
- (5) 西川美敦・柏井康夫編『民事・刑事 交通訴訟の諸問題』二六三頁以下参照。ただし右直の事故について、小坂敏幸「直進車対右折車の事故」前掲荒木友雄編『刑事裁判実務体系 第五卷 交通事故』四八二頁参照。
- (6) 注意義務概念及び過失犯の構造に関する議論は多岐に亘り、論者間の主張に隔たりもあるが、少なくともここでの問題性に関して、そうした隔たりは、各立場の内的な処理により、互いに吸収可能な範囲内にあり、その意味で、ここで右の議論に立ち返る必要は必ずしもない。

と思われる。過失という責任形式に関する本稿の理解は、結果発生が予見可能であった場合に、予見せずに行為したこと(予見義務違反)、ないし、予見はし、また結果回避可能であった場合に、結果回避を志向せずに行為したこと(結果回避(志向)義務違反)というものであり、判例の理解と一致するものではない。

(本学法学部専任講師)