

競技者用自転車（いわゆるピストバイク）による 事故と過失責任 一松本刑事実務研究会研究報告(1)*

丸 橋 昌 太 郎

1 事実の概要

本件は、競技者用自転車（いわゆるピストバイク）による事故の過失責任が問題となった事案である。

本件の被疑者運転車両は、ペダルと後輪車が直結しており、ペダルを止めれば後輪車の回転を止めることができる構造になっている（それ以外に制動を加えるものは付いていない。）。制動の方法は、走行中に後輪車を少し浮かせてペダルを止めて後輪車の回転を止め、その状態のまま後輪車を地面につけて減速するというを繰り返して制動する（被疑者は、事故当時、このような制動措置をとることで十分制動できると考えていた。）。

事故の現場の交差点は、いわゆるスクランブル交差点で、歩行者用灯器が青（人の形の記号を有する青色の灯火信号）のときは、交差点における車両用信号はすべて赤であり、歩行者は交差点内の中を最短距離をもって、自由に目的地に横断することができる交差点であった（なお、歩行者用灯器には、「歩行者・自転車専用」等の歩行者及び自転車に対して表示する標示はなかった）。

被疑者は、道路左側の自転車専用通行帯を進行していたところ、同自転車専用通行帯に原付バイクが駐車していたことから、車線を変更することにした^が、直進左折車線は前方に3、4台の車が止まっていたので、右折車線に

* 松本の刑事事務について、信州大学と地域の法曹実務家が定期的に関いている研究会である。本稿では、その研究会の内容の一部を報告する。なお、研究会の性質上、判例を中心に整理し、学説への言及は必要最小限度にとどめる。また文責は、すべて信州大学経済学部・丸橋昌太郎にある。

進路を変更した。

被疑者は、横断歩道の手前約38メートル時点で、歩行者用灯器が青信号に変わったのを認めた。

被疑者は、信号に従って横断者がスクランブル交差点の横断歩道を横断し始めたのは分かったが、歩行者用灯器に従えばよいと思っており、歩行者用灯器が青信号のうちに同交差点を横断してしまおうと考えた。

被疑者は、加速して時速約25ないし30キロメートルで進行していたところ、同横断歩道上を信号に従い右から左へ横断歩行していたV（当時8歳）を前方約11.2メートルの地点に認め、制動装置をとろうとしたが、狼狽して十分な制動措置をとることができず、自転車前部をVに衝突させて路上に転倒させ、Vに全治まで41日間を要する右鳥口突起骨折等の傷害を負わせた。

2 問題の所在

本件で使用された車両は、十分な制動装置が付いていないことから、本件車両によって上記運転することが道路交通法上許されるか、許されないとしたら、それは過失の判断においてどのように評価されるべきかが問題となる。

3 本件競技用自転車の使用と道路交通法

本件競技用自転車は、ペダルを用いて人の力によって運転する二輪の車であるから、道路交通法上、「自転車」にあたり（道交法2条11号の2）、したがって、「軽車両」（同11号）並びに「車両」（同8号）にあたる。

そして、すべての「車両」は、車両用信号機に従わなければならないが、歩行者用信号機（人の形の記号によって示される信号機）は、原則として歩行者のみがこれに従うことができる（施行令2条）。もっとも、平成20年6月から、特別の表示がなくても、普通自転車に限り、歩行者用信号機に従い通行することができるようになった（同）。本件は、歩行者用信号機が青色を表示していた一方で、車両用信号機が赤色を表示していたため、本件車両が普通自転車にあたらぬ場合には、赤信号無視ということになる。

「普通自転車」とは、以下の基準に適合する二輪又は三輪の自転車のことをいう（法63条の3、規9条の2）。

- 一 車体の大きさは、次に掲げる長さ及び幅を超えないこと。
 - イ 長さ 百九十センチメートル
 - ロ 幅 六十センチメートル
- 二 車体の構造は、次に掲げるものであること。
 - イ 側車を付していないこと。
 - ロ 一の運転者席以外の乗車装置（幼児用座席を除く。）を備えていないこと。
 - ハ 制動装置が走行中容易に操作できる位置にあること。
 - ニ 歩行者に危害を及ぼすおそれがある鋭利な突出部がないこと。

本件で問題となるのは、車両の制動する構造が上記二ハを満たすかどうか、とりわけ本件車両の構造が制動装置といえるかどうか、である。

福岡高判昭和31年1月21日高刑集9巻1号21頁は、本件と同様の構造を持つ競走用自転車の制動構造について、「制動装置とはコースター、又はブレーキ等制動の為に特別に設けられた仕掛けを指すものと解すべきところ、記録によると、被告人の操縦した競走用自転車は前示のごとき装置を備えず、ただ両脚でペダルを逆に踏むことによつて、惰性回転が漸次緩慢となりやがて停止する型のものであることが明らかであるので、平坦な道路を緩やかな速度で運転している場合には、ペダルを逆に踏むだけで比較的短時間内に停止し得ることが推測されるが、その制動力においてコースター又はブレーキ等の制動装置あるものに比すべくもないことは容易に首肯されることであつて、乗者の意のままにその速度の加減、制動を行い得るものとは到底認められない」として、「制動装置」にはあたらないという判断をしている。

確かに、「制動装置」という以上は、一定の停止能力があることが求められるものと考えられる。そうすると、本件のような制動能力しかもたない車

両は、「制動装置」そのものがあるとはいえ、普通自転車には当たらないというべきである。

また、現行の道交法では、制動装置が下記の基準を満たさない車両は、公道上運転することが禁止されている（法63条の9，規9条の3。なお、本基準は、公道上運転してよいかどうかの判断基準であり、規9条の2にいう「制動装置」にあたるかどうかを直接判断するものではない。）。

- 一 前車輪及び後車輪を制動すること。
- 二 乾燥した平坦な舗装路面において、制動初速度が十キロメートル毎時のとき、制動装置の操作を開始した場所から三メートル以内の距離で円滑に自転車を停止させる性能を有すること。

本件車両の制動する構造は、仮に同構造が「制動装置」だとしても、少なくとも一を満たしておらず、また二も満たさないものと考えられる。したがって、本件車両は、道路交通法上、そもそも公道を運転することが禁止されているものであったといえる。

そうすると、被疑者が本件車両を運転して、車両用信号が赤のスクランブル交差点に進入した行為は、道路交通法上、赤信号無視と運転禁止違反の2つの点において、道路交通法に違反しているものと考えられる。

4 道路交通法違反と「重大な過失」

それでは、前述の道路交通法違反が、刑法211条にいう「重大な過失」を判断するにあたってどのように評価されるべきか。

「重大な過失」とは、判例によれば、「注意義務違反の程度の著しい場合、すなわち、僅かな注意を払えば危険な事態を認識することができ、結果の発生を回避し得たであろうという場合を指称する」（広島高判昭和44年2月27日判例時報566号95頁）とされ、「その要件として、発生した結果が重大であることあるいは結果の発生すべき可能性が大であったことは必ずしも必要と

しない」(東京高判昭和57年8月10日判例時報1073号153頁)とされる。

信号機は、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、又は交通公害その他の道路の交通に起因する障害を防止するために設置されており(道交法4条)、これに従わなければ、一般的に、事故が起こる危険性が極めて高いといえる。そして、一般に赤信号無視が重大な過失と評価されるのは、故意に赤信号を無視する場合には、事故が起こる可能性を容易に予見できる点、過失により赤信号を無視する場合には、赤信号であることを容易に確認できる点に求められよう。過失による赤信号無視について、東京高判昭和57年8月10日判例時報1073号153頁は、被告人が、車道上を時速約10キロメートルの速度で自転車をけんけん乗りで走行させ、赤色信号を見落とし、歩行者との安全を何ら確認することなく、そのまま横断歩道に突っ込み、その結果、横断歩行中の被害者に傷害を角寄せたという事案について、上記の基準を示したうえで、「被告人が自己の対面信号を確認するに何らの支障もなかったところ、信号機による交通整理の行なわれている交差点ないしその直近の横断歩道内に進入するさい信号機の表示に従わなければ事故に至るべきことは当然のことであり、被告人は、わずかの注意を用いることにより赤色信号を確認しえたのは勿論、それを確認しておれば、直ちに停止措置を講ずるなどして横断中の歩行者との衝突も十分に回避しえたと認められる」として、重過失を認めている。

ただ、本件は、故意・過失により赤信号を無視した事案ではなく、制動装置の関係上、普通自転車に当たらず、その結果として赤信号無視となった事案であることに注意しなければならない。本件車両が普通自転車に当たらないことは、被疑者はおろか、一般人においてもほとんど認知されていない。そうすると、一般人において「わずかの注意を用いることにより赤色信号を確認しえた」とはいえず、本件の赤信号無視それ自体を過失の重大性において重く評価することは難しいように思われる。

もっとも、本件車両に制動装置がないという点は、過失においても重大な意味を持っているものといえよう。法63条の9が十分な制動装置がない車両

の運転を禁止している趣旨が道路における危険性を防止するためであることは一般人においても容易にわかることであろう。したがって、このような制動装置が付いていない車両によって、本件のような態様で横断歩道に進入すれば、歩行者を避けきれず衝突しうことは容易に想像ができ、この点に過失の重大性を評価することができるものと考えられる。

5 最後に

以上のように、本件のような車両による事故の本質は、制動能力に求めることができる。したがって、同種事件の捜査の方向性は、当該車両の制動能力の点が中心となつてこよう。

なお、業務上過失致傷罪の成否について言及すると、同罪の業務性は、判例によると、「人が社会生活上の地位に基き反覆継続して行う行為であつて、かつその行為は他人の生命身体等に危害を加える虞あるものであること」と解されている（最判昭和33年4月18日刑集12巻6号1090頁）。普通自転車による事故に同罪の業務性が認められないのは、一般に、普通自転車に人の生命・身体に対する危険性が認められないからと解されているところ、本件のような車両は、仮に人力であっても、速度や制動能力次第によっては、一般に人の生命・身体に対する危険性が認められることも考えられる。業務上過失致死傷罪であれば、典型的な処理が可能となり、今後の捜査にも資するものとならう。

また研究会において指摘があつた被害者の落ち度は、予見可能性の点に解消して考えることができよう。