

## 東名高速道路「あおり運転」事故判決に思う

(特非) シビル NPO 連携プラットフォーム 法人正会員  
特定非営利活動法人 道路の安全性向上協議会  
専務理事 吉川 良一



### 1. 判決内容

2017年6月5日に起きた東名高速道路「あおり運転」事故で、横浜地裁は12月14日、自動車運転死傷行為処罰法で定められた危険運転致死傷罪の成立を認め、懲役18年の判決を出した。

この判決には、全く異議は無いものの、判決理由の中で、高速道路上の停止させる行為が、危険運転には当たらないとするところは、全く間違っており、決して納得できるものではない。

危険運転致死傷罪には、構成要件が6つあり、今回はその内の「走行中の車の直前に進入し、その他通行中の人または車に著しく接近し、かつ重大な交通の危険を生じさせる速度で自動車を運転する行為」を適用した。判決では、妨害運転や停止等が実行行為には該当するが、高速道路上で停止することが、衝突により大事故が生じる、または回避することが困難な速度とは認められないとした。これは、高速道路と一般道路を混同した明らかな間違いである。また、判決では、もう一つの争点である被告人の運転行為と被害者の死傷との間には因果関係があるとし、危険運転致死傷罪が成立するとしたが、これは極めて妥当な判断である。

### 2. 高速道路上での停止は、最も危険な運転

高速道路で停止することが、いかに危険な行為であるかは、図-1の「平成29年NEXCO中日本管内交通死亡事故件数」を見れば分かるように、死亡事故の3割強が対停止車両である。死亡事故の形態では、最大値を占めている。

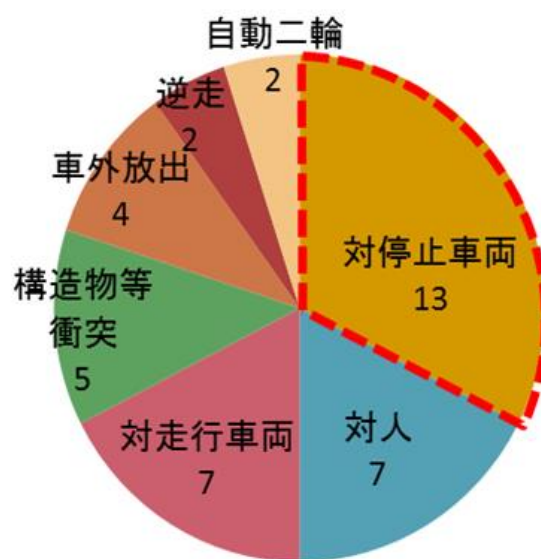


図-1 平成29年NEXCO中日本管内交通死亡事故件数

しかも、今回の事故は、交通量の極めて多い東名高速道路の片側 3 車線の追越車線に無理矢理、停止させられたことにより起きている。更に、夜間であったことを考えれば、後続車が追突を回避することは不可能に近いと思われる。

従って、高速道路上に時速0で停止させる行為が危険運転に当たらないとするのは、実態を全く理解していない誤った判断であると言わざるを得ない。

### 3. 高速道路は止まると危険！

警察庁では、高速道路と普通の道路との違いを、高速道路における緊急時の3原則「①路上に立たない ②車内に残らない ③安全な場所に避難する」として、高速道路で車を止める危険性を示している。

当NPOでも、交通安全の啓発に関する講演会、研修会を年間10回程度行っている。その中では常に、事故や故障等で、高速道路上に停止せざるを得なくなった時の危険回避の心得を、次の資料を用いて説明している。


事故や故障時の対応

TN内 停止車電話


**「後続車が気づいてくれる」と過信しない！**

- ① 車は可能な限り路肩か非常駐車帯へ！  
ハザードランプをつけ、後続車に合図  
停車後、発炎筒や停止表示板で更に合図
- ② 乗員は安全な場所へ退避！  
路上や車内ではなく  
ガードレールの外など安全な場所に避難
- ③ 道路管制センターに通報！  
非常電話が #9910 で

1kmおき  
(トンネル200m)  
(休憩施設にも設置)



キロポスト  
標識  
390



セーフティブックP20

図一2道路の安全性向上協議会が交通安全講習に使っている資料から