

やつぱり知つておきたい！ 法制度や一輪環境のいろいろ

第十三回

バイク業界ジャーナル

レースがコンマ何秒を競い感動を与えるように、バイクを取り巻く交通環境もごくわずかな変化が、大きな違いを生む。変わるために知ること。それが走りの技術を磨くことく必要だ



◎「道路は安全と思わない方がいい」と警告する高山俊吉弁護士

「実はね、死」事故を含めて交通事故では10件のうち9件までが起訴されない。これもそのひとつということなのです」

交通事故に詳しい高山俊吉弁護士が話す事故は、ライダーなら他人事ではない。本誌12年7月号でも取り上げた落下物乗り上げによる転倒死亡事故だ。

事故が起きたのは11年4月、場所は横浜横須賀道路下り線。当時47歳男性が運転する自動二輪車のシート後部に積んでいたビジネスバッグ(30×40センチ)が落下。その後、この男性とは無関係の当時45歳男性の運転する自動二輪車が、気が付かずにバッグに乗り上げて転倒、死亡した。

その後、事故原因について捜査を進めた神奈川県警は、同年11月に47歳のライダーを自動車運転過失致死容疑で送検した。

しかし、約1年をかけて12年10月11日に横浜地方検察庁が出した結論は不起訴だった。

落下物で事故を起こすのは誰のせいか。積載物の落下防止は運転者に義務付けられ、違反者には懲役や罰金の処罰もある。

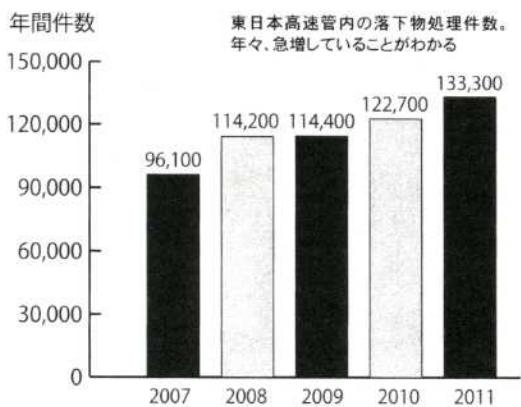
神奈川県警は、バッグの中に残された書類などからバッグの持ち主を持た定。被害者が死んでいることなどか

ライダーがビジネスバッグを落とせば、必ず事故が起きるという因果関係を証明することだが、この事故の場合のポイントとなる。

通常、運転者は道路の落下物を想定して運転しているわけではない。だから、落とすことは道路交通法で違反行為とされ、落とさないための措置をする必要があった。では、バッグを落とす性の度合いが低く、因果関係が証明できない可能性があると、高山氏は言う。

「歩行者や自転車がない高速道路で、必ず死」事故が起きるのか。確実に死に至る。被害者からすれば、先行するライダーが荷物を落としさえしなければ事故は起きなかつたという思いはぬきえない。警察の送検は被害者感情に沿うものだったが、なぜ横浜地検はそれを不起訴としたのか。地検はその判断(裁定主文)を明らかにしていないため、前述の高山弁護士に解説をお願いした。

「不起訴となる主な理由は3つあります。被疑者を含めた情況から検察が処罰するほど悪質ではないと考える『起訴猶予』。それと犯罪を成立させる証拠が十分でない場合の『嫌疑なし』や『嫌疑不十分』です。おそらく検察は、後者の嫌疑不十分と考えたのではないでしょうか」



「交通事故の処罰は厳罰化に流れているようと思うかもしれません。現実は選別された厳罰化。それは「ユースになるような悪質な事故だけで、大多数は省力化で、かたづけしから不起訴にされています」

「刑事裁判で不起訴になると、民事裁判で加害者の責任を追求しても、裁判官に伝わらないことも少なくない。被害が大きくなりやすいバイク事故では、当事者が治療のために十分な主張ができる場合もある。自分は悪くないというだけでは足りない。余裕の走りを心がけることが、結局は自分自身の身を守ることになら。そう思われるを得ない結果である。

でも、標識には動物や落石注意の標識があります。それは道路に予期しないものが出てくる可能性があるから表示するわけです。つまり、道路はいつも安全な状態であるとはいえないという議論が不起訴の中ではされていたのではないか」

高速道路の落下物は、決して少

くない。事故のあつた東日本高速管内での落下物発見は、11年の1年間で13万3300件(グラフ参照)。ライダーが身を守るために、落下物を見発し、安全に回避できる運転を心がけるしかないことになる。さらに、高山氏は二つも付け加える。

「交通事故の処罰は厳罰化に流れているようと思うかもしれません。現実は選別された厳罰化。それは「ユースになるような悪質な事故だけで、大多数は省力化で、かたづけしから不起訴にされています」

中島みなみ：写真・文
photo & text by Minami Nakajima