

平成 16 年 3 月 23 日

学生の交通事故に関する調査小委員会報告

1. 本調査小委員会の位置付け

本調査小委員会は平成 16 年 2 月 17 日(火)開催の学生委員会において、平成 16 年 2 月に本学の学生が起こした交通事故(死亡事故)に関して設置された。

ここで、「学生の交通事故に関する懲戒ガイドライン」(平成 15 年 11 月 28 日、学長裁定)では、「4. 交通事件における懲戒の手続きと執行、(3)学生委員会による審査」において、「学長は学生委員長から報告のあった交通事件の中に、懲戒について検討すべき事案が含まれていると認めた場合、学生委員会に対し当該事件に係わる学生への懲戒の要否、懲戒の種類及び内容等について審議を求めるものとする。学生委員長は、速やかに学生委員会内に調査小委員会を設置する。なお、……」とされており、本来、調査小委員会の設置は、学長が審査の要を認め、学生委員会における審議が求められた後である。

しかしながら本調査小委員会は、ガイドライン制定後最初のケースであることを鑑み、懲戒について検討すべき事案が含まれているかどうかの初期段階から調査すべく、学長の了承の基に、特に設置されたものである。

従って本調査小委員会の任務は、上記ガイドラインの定める調査小委員会設置以前の段階にあり、懲戒について検討すべき事案の有無の判断を、学長の判断と並行して行うことであり、その結果を学生委員長に報告することにある。また同時に、ガイドラインの想定する手続きと執行の流れが、問題なく進められるかどうかを確認することにある。

2. 本調査小委員会の審議経過

本調査小委員会が設置された平成 16 年 2 月 17 日(火)の学生委員会閉会后、直ちに第 1 回調査小委員会を開催し、ガイドラインに定める「4. 交通事件における懲戒の手続きと執行、(1)交通事件の報告」並びに「同、(2)事実関係の調査と当該事件に係わる学生への教育的指導」に沿って、それまでに収集された情報、並びに学内の対応について確認を行った。その後引き続き学内外の情報を収集し、3 月 9 日(火)および 3 月 16 日(火)にそれぞれ第 2 回、第 3 回調査小委員会を開催し、慎重に審議を行った。

本調査小委員会の審議の概要は以下の通りである。

調査小委員会設置以前、事故確認の 4 日間間に、既に所属学部において、所轄警察署への事実照会と、当該学生からの事情聴取および指導が迅速かつ適切に行われており、学内における調査および報告等はほぼ済んでいた。しかしながら事故捜査を行った所轄警察署および所轄交番からは、予想通り送致前に事故の具体的な説明を得ることは困難な状況であった。このため、所属学部による当該学生からの具体的な聴取内容、および学務部と警察との電話連絡から得た感触の範囲においては、本交通事故は懲戒の対象になりえる悪質な態様(10 項目)に該当する可能性はほとんど無いと考えられたものの、当該学生からの聴取のみで判断は下せないこと、また現場検証および事故関係者からの調書取りも済んでいないことから、引き続き情報の収集を行うとともに、判断の根拠および時期を慎重に検討した。

本件は比較的事実関係の把握が容易と考えられるものであり、当初は送致された時点のひとつの

区切りと考えたが、事故当日、事故関係者双方の言い分に相違がなかったため、逆に本格的な現場検証と調書作成が急がれておらず、また一方の事故関係者（被害者の弟）が被害者の事業の後始末に忙殺されていることから調書取りが遅れ、送致の時期はかなり先になることが判明した。

しかしながら学務部による所轄警察署および所轄交番との数回に及ぶ交渉の過程で、本学の「学生の交通事故に関する懲戒ガイドライン」の特徴と趣旨を理解していただくことができ、所轄交番による事故現場における簡単な説明を受けることが可能になった。これを受け、その後提出された所属学部からの調書取りの結果についての報告および、学務部職員による所轄交番からの調査結果を基に、これまで収集された情報に相違がないことを確認し、調査小委員会としての判断を行った。

3. 本調査小委員会の審議結果

本交通事故においては「学生の交通事故に関する懲戒ガイドライン」に定める悪質な態様（10項目）に該当する点は無く、懲戒について検討すべき事案は含まれていない。

判断の理由は以下の通りである。

- (1) 本事故は、平成16年2月当該学生が自家用車で九州内の県道を走行中、積雪のためスリップしてセンターラインを跨ぎ真横に近い状態で停車していた相手車両を発見し、回避しようと車両を操作したがスリップして相手車両の右側後部に衝突したため、学生の視界からは見えない相手車両の左側後部で車両を押していた被害者は衝撃で跳ね飛ばされ胸部を打ち、死亡するに至ったものである。事故現場は1cmの積雪があり、事故当時、両車両ともそのまま通過可能と考えてチェーンを装着していなかった。学生は事故前には時速30kmで走行していたが、事故現場では時速20kmに減速していた。学生は事故後、警察に連絡し、救急車の到着まで蘇生措置をとっている。
- (2) 事故の内容について、本人からの説明と、警察の説明に相違は無い。
- (3) 事故原因（過失）は、本人からの事情聴取では急ハンドル操作の可能性があったが、警察による現場の説明ではハンドルは切ったようであるがハンドル操作は不能状態でタイヤはそのまま滑っており、ブレーキ操作が事故原因の可能性があるとということであった。
- (4) いずれの過失であっても悪質な態様（10項目）に該当しない。

なお、懲戒について検討すべき事案の有無の検討とは別に、調査小委員会では以下のような議論があったことを付記しておく。

積雪のある路面においてチェーン装着の判断が遅れたことは残念なことであるが、風によって積雪が吹き飛ばすこともあり路面の状況は一様ではなく、一概にその判断の時期の必然性を論じることが難しいであろう。被害者の車両もチェーン装着無しで通行可能と考えて逆方向から事故現場に差し掛かり、スリップして手押しで方向転換の最中であった。

事故後の学生の対応については、路側に車両が滑落し、同乗者の母親が骨折負傷する状態であったが、現場に這い上がり、警察に連絡するとともに被害者に救命措置を施すなど、過誤は無かったと考えられる。

当該学生による大学への人身事故の報告より大学による事故確認が先になった点については、事故後から、警察からの事情聴取や実況検分、また京都の被害者宅まで日参して謝罪を行っている期間であり、情状するべきであろう。

4. 初のガイドライン適用について

- (1) 平成12年度以来、学生の交通事故が発生する度に学生委員会で指摘され、またガイドライン原案作成においても懸念されていた事項であるが、遠隔地で発生した学生の交通事故を、捜査機関でもない大学が察知することは非常に難しい。今回の交通事故の察知は、たまたま長崎地方紙の掲載記事を当該学生の所属する学部の学務係で見つけたことによるものである。記事はいわゆるベタ記事であり、学生の所属する大学名も記載されていなかった。死亡事故でなければ記事にならなかった可能性も高いし、熟練した職員が学生の氏名だけで気が付かなければ、事故直後の大学の対応はかなり遅れた可能性も高い。ましてや地方紙や地方版の取材範囲である九州以外の地域で発生した場合や、学生が未成年の場合は、学生の報告以外に事故を察知することはできないであろう。

この点に関しては、ガイドライン作成時にアドバイスを受けた弁護士からは、ガイドラインは事後の懲戒処分手続きのためよりも、予測可能な事故の防止を学生に周知させることに最も重要な意義があると指摘されている。今後の学外交通事故についても、限界を知った上で事前防止教育に力を入れることが重要であると考えられる。

- (2) 大学が事故を知っても、捜査機関から事実照会以上の情報を得ることは非常に難しいことも、これまで学生委員会で指摘されてきたことである。今回の事故は事故関係者間で争点はほとんど無いケースと考えられたが、捜査機関の情報管理は過去に比較すると相当厳しくなっており、加害者である学生の同意を取っても送致前に情報を得ることの困難を知ることになった。本学との接点が無い遠隔地ではなおさらであるし、ましてや事故関係者間で争点がある場合は公判まで大学が判断を下せるような情報は得られないことになるだろう。しかし、本学のガイドラインはその趣旨や内容が明瞭であり、悪質な態様(10項目)に該当する可能性があるかどうかに関しては、捜査機関と交渉し理解を得て説明を受けることができた。これはガイドラインを公開された文書として制定したひとつの効果であったと考えられる。
- (3) 新聞記事では積雪10cmと報道されており、調査小委員会ではなぜチェーン装着をしなかったのかと訝しむ意見が出たが、本人からの聴取および所轄交番での説明と現場写真閲覧では路面の積雪は1cmであった。また本人からの事情聴取では急ハンドル操作が事故原因(過失)の可能性があったが、現場の説明ではハンドルは切ったようであるがハンドル操作は不能状態でタイヤはそのまま滑っているようであり、ブレーキ操作が事故原因の可能性があるということであった。いずれの過失も悪質な態様(10項目)に該当しないので調査小委員会ではそれ以上踏み込んだ判断をする必要が無かったが、情報収集やクロスチェックの重要性は確認された。
- (4) ガイドライン制定によって、当該学生の所属する学部では迅速かつ適切に当該学生からの情報収集および指導に専念でき、懲戒の要否やその種類・内容を審議するといった量刑判断まがいの労苦にとらわれずに済んだとの報告があった。また、ガイドラインによる調査小委員会が設置されたとしても前記のように情報収集と判断についての難しさは残るが、判断の時期が多少延びたとしても当該学生に対しては全体の流れを明確に説明可能であり、不安を軽減することが可能になった。特に重大事故では学生は精神的に不安定になったり、自主的に謹慎して試験や科目履修を放棄してしまうようなケースも考えられるが、今回はこのような状況は防止できたと考えられる。
- (5) 一方の事故関係者である被害者側への情報収集は、より複雑な事態を招致しかねないこともあり、慎重にすべきである。今回の事故に関しては当該学生の所属する学部および学務部により謝罪のための接触が行われた。一方の事故関係者である被害者の弟氏からは多忙で対応不能であるが、当該学生の対応の誠意を認め、刑事告発や大学による懲戒処分は望まず、学業に専念し卒業後は社会に役立つことを願うとの返答があったが、情報収集的なことは行っていない。このように配慮有る控えめな対応が重要であろう。

- (6) ガイドラインは、学則に基づいて行う学生の交通事件に関する懲戒処分の適正と公正を図るためには大きな効果をもつことが確認できたと考えられる。しかしながら情報収集を行う当該学生の所属する学部および学務部の職員の業務が明確にされただけに、その責務は重くなっている。大学当局としても、これら学生への直接的なサービスを行う部門に、より関心を払うべきであろう。

以上のように、ガイドライン制定は予想通りの効果をもたらしたと考えられるが、その限界を知悉した上で、さらに知見を蓄積し、よりよい運用を目指すべきであると考ええる。

以上