

一．反対尋問

・判例について

どうして判例を引用したのか

・学説の検討について

信頼の原則を構成要件、違法、責任のどこの段階の話と解しているか。

信頼の原則の要件をいかに解しているか。

二．立論

学説の検討

(1) 過失犯の構造について

この点、検察側と同様にB説（新過失論）を採用する。

(2) 信頼の原則の体系的地位について

この点、検察側と同様にB説（結果回避義務認定基準説）を採用する。

(3) 行為者に交通法規違反がある場合の「信頼の原則」適用の可否について

この点、検察側と異なり肯定説を採用し、以下で立証する。

交通法規と刑法典とでは規範態様をことにするため、交通法規違反から直ちに刑法の過失犯規定にいう「過失」が認められるわけではない。

また、行為者が交通法規違反に出ること（すなわち行為者自身の行為）と周りが適法な行為に出ること（周りの人間たちの行動）とは異なる次元の問題であるから、たとえ行為者が交通法規違反をしたとしても、信頼することが相当か否かは行為者の行為によって直ちに決せられるものではない。

そもそも信頼の原則なる法理の趣旨はおよそ次のようなものである。すなわち、高度に発展した経済社会においては事故などの結果に対して、程度の差こそあれ、いくらかの予見可能性が認められることが否定できない。

しかし、かかる場合に常に行行為者に結果に対して帰責させると過失犯処罰が広きに失し、社会生活を停滞させることになるため、結果回避義務を緩和して、かような不都合を回避することにある。

かかる趣旨はたとえ行為者に交通法規違反がある場合にも妥当するといえるため、信頼の原則を適用しうる。

以上より、行為者に交通法規違反がある場合にも「信頼の原則」の適用が肯定される。

三．本問の検討

1．本問甲が運転する自動車は、Aが運転する自動車と衝突し、よって同乗者である同乗していたBが死亡し、Cが負傷した。

2．かかる場合に甲に自動車運転過失致死罪（211条2項）および同致傷罪（211条2項）が成立するか。

(1) この点過失犯の法的性質につき新過失論によるため、甲の行為につき 予見義務のみならず、結果回避義務違反がなかったかにつき検討する。

まず、およそ自動車を運転する場合にはいつ何時でも交通事故の発生が発生するかもしれないという予見可能性はあるといえるので を充足する。

次に、結果回避義務の存否についてであるが、甲には黄色点滅信号に漫然と進入しており、かかる行為に交通法規違反がみとめられる。

もっとも、前述のとおり弁護側は、たとえ行為者に交通法規違反がある場合がある場合でも信頼の原則は適用されうると解するため、甲の交通法規違反から直ちに信頼の原則の適用が否定されるものでない。

次に、甲以外の第三者が適法な行為に出ると信頼することが相当か否かにつき検討するに、本問Aの進行方向にある信号は赤色点滅信号であり、甲としては、Aに限らず、およそ同方向から来る車両は一時停止するだろうと信頼するといえる。

また、検察側は甲がタクシードライバーであることを根拠に、予見可能性を肯定している。

しかし、かかる事由は、その周辺の地理に詳しいタクシードライバーだからこそ、当該地点においては他の行為者が適法な行為に出ることを信頼することが相当であるということ、より一層強固なものとするといえる。

よって、信頼の原則が適用され、 を満たさない。

したがって甲の行為は自動車運転過失致死および同致傷罪の構成要件に該当しない。

3．結論

以上より、甲には自動車運転過失致死罪（211条2項）および同致傷罪（211条2項）は成立せず、何ら罪責を負わない。

以上