

只木ゼミ第11問(前期) 検察レジュメ

文責：1班

・事実の概要

甲はタクシードライバーで、客を乗せ普通乗用自動車を運転中、対面信号機が黄色灯火の点滅を表示しているにもかかわらず、左右の見通しが利かない交差点に、減速して徐行することなく進入したところ、法定速度を超過し、酒気を帯び、また、前方を注視していなかったために赤信号の表示に気付かなかったAの運転する自動車は左方道路より進行してきた。そして、両自動車は衝突し、甲の自動車の後部座席に乗っていたB及び助手席に乗っていたCは頭蓋骨骨折、脳挫傷等の傷害を負い、その後、Bは病院で死亡するに至った。

・問題の所在

本問において、甲は、対面信号機が他の交通に注意して進行しなければならないことを意味する黄色灯火の点滅を表示しているにも関わらず、減速して徐行することなく自動車の走行を続けたところ、Aの運転する自動車と衝突し、同乗者であったCを負傷させ、Bを死亡させるに至っている。

しかし、本問衝突事故においては、Aも法定速度超過、飲酒運転かつ前方不注意による信号無視という不適切な運転をしている。

そこで、本問甲に、いわゆる「信賴の原則」¹を適用するのが妥当であるといえるか、「信賴の原則」の体系的地位及びその前提となる過失犯の構造、また、行為者に交通法規違反がある場合の「信賴の原則」適用の肯否が問題となる。

・学説の状況

過失犯の構造²

A説・伝統的過失論(旧過失論)

過失の本質を、結果を予見すべきであったにもかかわらず、不注意で結果を予見しなかった点(結果予見義務違反)のみに求め、過失を故意と並ぶ責任形式であるとする。故意犯と過失犯とは責任形式に違いがあるだけで、構成要件・違法性については共通であるとする。

B説・新過失論

過失の本質を、結果予見義務違反のみならず、なおかつ予見された結果を回避しなかった点(結果回避義務違反)に求め、過失を違法要素として定型的に把握した上でこれを構成要件要素であるとする。

構成要件・違法性の段階で一般人を判断基準とする客観的注意義務の検討を行い、行為者を判断基準とする主観的注意義務の検討は責任の段階で行う。

注意義務の内容としては、結果回避義務を中心に考え、その前提として結果予見可能性を考慮する。

信賴の原則の体系的地位³

¹ 被害者又は第三者(とくに被害者)が不適切な行動にでないことを信賴するに足る事情がある場合、それを前提として適切な行為をすれば足り、その信賴が裏切られた結果として法益侵害が生じたとしても、過失責任が問われることはないとする原則(山口厚『刑法総論(第2版)』(2007年)有斐閣237頁以下)

² 大谷實『刑法講義総論』(新版第2版)(2007年)成文堂 195頁以下

³ 立石二六編著『刑法総論30講』(2007年)成文堂 181頁以下

A説．予見可能性認定基準説

事実上の予見可能性と刑法上の注意義務が課される程度の予見可能性とを分け、信頼の原則によって、後者の予見可能性が否定されるとする。

B説．結果回避義務認定基準説

客観的予見可能性が存在することを前提として、信頼の原則によって結果回避義務が制限されると解する。

行為者に交通法規違反がある場合の「信頼の原則」適用の肯否

A説．肯定説⁴

行為者の違反が他の交通関係者にとりすでに既成事実となり、他の関係者がある違反を考慮に入れて行動していると考えることが相当な場合と、自己に違反があると否とにかかわらず、およそ相手方の適切な行動を信頼するのが相当な場合には、信頼の原則の適用が認められると解する。

B説．否定説⁵

交通法規を違反し、自ら結果発生の現実的な危険を基礎付けた者には「信頼の原則」の適用は認められないと解する。

・判例

(最判42.10.13刑集21巻8号1097頁)

<事案の概要>

第一種原動機付自動車運転する甲が当時の道交法に違反して道路中央付近から右折しようとしたところ、その右側から猛スピードで追い越そうとしたAの原動機付自転車と衝突し、Aを死亡させた。

<判旨>

「センターラインの若干左側から、右折の合図をしながら、右折を始めようとする原動機付自転車の運転者としては、後方からくる他の車両の運転者が、交通法規を守り、速度をおとし、自車の右折を待って進行する等、安全な速度と方法で進行するであろうことを信頼して運転すれば足」とし、本件Aのように、高速度で追い越すといった違反行為をなす車両のありうることまでも予想して安全を確認し、事故の発生を未然に防止すべき業務上の注意義務はないと解すべきである、とした。⁶

・学説の検討

過失犯の構造について

(1) この点について、過失は結果発生を予見するように精神を集中させる注意を怠った心理状態であるとし、過失を責任条件ないし責任形式として把握する見解(A説 伝統的過失論)がある。

しかし、かかる見解では、偶然や不可抗力によって生じた結果も、行為者の行為と因

⁴ 西原春夫『交通事故と過失の認定』(1975年)成文堂 128頁以下

⁵ 土本武司『過失犯の研究』成文堂 84頁以下

⁶ なお、本問類似の事例において、最高裁は、「左右の見通しが利かない交差点に進入するに当たり、何ら徐行することなく、時速約30ないし40キロメートルの速度で進行を続けた被告人の行為は...それ自体非難に値するといわなければならない」が、「A車の走行状況にかんがみると...被告人車が本件交差点手前で時速10ないし15キロメートルに減速して交差道路の安全を確認していれば、A車との衝突を回避することが可能であったという事実については、合理的な疑いを容れる余地がある」として、業務上過失致死傷罪の成立を否定している。

果関係の範囲内にある限り構成要件に該当する違法な結果とせざるをえず、構成要件及び違法性論の意味が過失犯においては失われてしまうため、妥当でない。

(2) そもそも、犯罪が違法であるとされるのは、単に法益侵害の危険性を惹起したからだけでなく、社会的相当性を逸脱した行為によって法益侵害を惹起したことにありと解する。

そして、積極的な規範違反態度が見られる故意犯とそうではない過失犯とは、社会的相当性逸脱の程度が異なると解する。

よって、故意犯とかかる違いを有する過失犯においては、違法な行為を類型化したものである構成要件段階から、故意犯とは別個に検討すべきであると解する。

(3) したがって、過失犯の構造については、過失は、予見義務に基づく結果回避義務を欠いた行為態様であり、構成要件段階から判定するとするB説(新過失論)を採用するのが妥当であると解する。

信頼の原則の体系的地位について

(1) この点について、における旧過失論(A説)によれば、過失犯の違法性の実質は法益侵害という結果無価値にあり、結果予見可能性 結果予見義務が認められれば責任が肯定されることから、信頼の原則は、刑法上の注意義務が課される程度の予見可能性を否定する機能を有すると解することになる(A説 予見可能性認定基準説)。

(2) 一方、における新過失論(B説)を採用した場合には、過失犯の違法性の実質は、社会生活上要求される基準から逸脱した「落度のある行為」を行ったという行為無価値にあると解される。

よって、信頼の原則は、結果の予見可能性があっても基準行為からの逸脱が認められないとして、結果回避義務の負担を軽減する理論として機能する(B説 結果回避義務認定基準説)と解することとなる。

(3) 我々は、前述のように、における新過失論(B説)を採用するため、信頼の原則の体系的地位については、B説(結果回避義務認定基準説)を採用することとなる。

行為者に交通法規違反がある場合の「信頼の原則」適用の肯否について

(1) この点について、当該行為者が交通法規を遵守している場合にのみ、その行為から生じた危険は「許された危険」⁷として社会的相当性を有すると解されるため、及びで、過失犯の違法性の実質を行為無価値にあるとする新過失論及びそれに基づく結果回避義務認定基準説を採用すれば、行為者自身に交通法規違反がある場合に信頼の原則を適用することはできないものと解する。

よって、行為者に交通法規違反がある場合の「信頼の原則」適用の肯否については、否定説(B説)を採用する。

(2) なお、伝統的過失論に基づく予見可能性基準説からは、自己の交通法規違反がない場合と比べて事故発生の可能性を増大させていない場合には、交通法規違反は結果の予見可能性に影響を及ぼしていないため、相手方の適切な行動を予測しうる限り、結果の予見可能性はないとして、肯定説(A説)が採用されるものと解する。

・本問の検討

⁷ 法益侵害をともなう鉄鋼業・高速度交通・医療などの行為につき、その社会的有用性を根拠に、法益侵害の結果が発生した場合にも一定の範囲で許容する考え方(前田雅英『刑法総論講義』(第4版)(2006年)東京大学出版会)

1. 本問甲の、運転中、Aの運転する自動車と衝突し、自己の同乗者であったCを負傷させ、Bを死亡させた行為は、自動車運転過失致傷罪（211条2項）及び自動車運転過失致死罪（211条2項）の客観的構成要件に該当する。

2. では、かかる行為について、甲に過失があったといえるか。

（1）この点について、我々は、Vで述べた通り、過失を構成要件要素と解する新過失論（B説）を採用するため、構成要件段階で一般人を基準とする客観的注意義務違反の有無を検討し、過失の存否を判断する。

（2）これを本問につきみるに、まず、対面信号機が黄色灯火の点滅を表示している、左右の見通しの利かない交差点に、減速・徐行せずに漫然と指定最高速度を少し超える速度で進入すれば事故が起きるということは、一般人であれば容易に予見することができることから、客観的予見可能性は認められる。

また、前述のような状況で、事故を発生させないよう、減速・徐行することは極めて容易であるため、客観的結果回避可能性も認められる。

よって、甲には客観的注意義務違反が認められ、過失があったといえる。

したがって、甲の行為は自動車運転過失致傷罪及び自動車運転過失致死罪の構成要件に該当する。

3. また、本問において、甲には、非常に疲れていて判断能力が低下していた等の特別の事情もなく、さらに甲は、タクシードライバーであることから、その運転能力は一般人より優れているものといえるため、主観的予見可能性、主観的結果回避可能性ともに認められると解する。

よって、甲には主観的注意義務違反もあるといえ、その責任は阻却されない。

4. さらに、我々は、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、新過失論に基づく否定説（B説）を採用しているため、本問においてAは、法定速度超過、飲酒運転かつ前方不注意による信号無視という不適切な運転をしているも、甲には黄色信号が意味する「他の交通に注意して進行せよ」という交通法規違反が認められることから、甲に「信頼の原則」は適用されない。

仮に、行為者に交通法規違反がある場合にも「信頼の原則」の適用を肯定する立場（A説）に立ったとしても、甲の、徐行しなければならないところを時速30ないし40キロメートルで走行したという違反行為は、事故を生じさせる可能性の非常に高い、重大な交通法規違反であると考えられるため、肯定説において適用が許される のどちらの場合にもあてはまらず、本問甲に「信頼の原則」は適用されないと解する。

・結論

以上より、甲には、自動車運転過失致傷罪（211条2項）及び自動車運転過失致死罪（211条2項）が成立し、両罪は観念的競合（54条1項前段）となって、甲はその罪責を負う。

以上