

## I. 反対尋問

1. 不安感ないし危惧感とはどのような状態をいうのか。
2. 予見可能性について、事実上の予見可能性と法律上のそれを分けているが、これはどのような理由からか。
3. 「…比較的軽度の負担～といえる。」という一文があるが、これはいかなる意味か。

## II. 学説の検討

### 1. 過失について

(1)まず、B説(新過失論)は検察側と同様の理由から、採用することができない。

次に、C説(新新過失論)は危惧感という要素を用いて過失の有無を判断するが、これは危惧感の不解消という行為無価値的要素をあまりにも重視しすぎており妥当でない<sup>1</sup>。

(2)したがって、弁護側はA説(旧過失論)を採用する。

### 2. ①信頼の原則の法的性質および②交通法規違反をした行為者への信頼の原則適用の肯否について

(1)まず、①について、丙説(客観的注意義務制限説)は検察側と同様の理由から採用することができない。

(2)次に、前述の通り、弁護側は過失論につきA説を採用し過失を結果予見義務違反と捉える。そして、他人の不適切な行為がないと予測し信頼することができるときは結果の予見可能性が低いというべきであるから、信頼の原則とは予見可能性を限定する基準となるものと考えべきである。

そして、このように解する以上、行為者に規則違反がある場合であっても、それが被害者・第三者の不適切な行為を誘発して結果を発生させるものでない限り、結果発生の予見可能性が高まるものでなく、信頼が許されなくなるわけではないと考える。

この点、検察側は②につきα説を採用するが、結果発生の危険を増大させるものでない法規違反についても直ちに信頼の原則の適用が許されなくなるとする点で、当該原則の適用範囲を著しく狭めることになり妥当でない。

(3)よって、弁護側は①につき乙説(予見可能性制限説)を採用し、②につき、β説を採用する。

## III. 本問の検討

1. Xの運転行為は「自動車の運転」に当たり、その運転によってA車と衝突し、B及びCはそれぞれ死亡、負傷していることから、「人を死傷させた」といえる。そしてXの運転行為とかかる死傷結果の発生との間には因果関係がある。

したがって、Xの当該行為は、自動車運転致死傷罪(211条2項)の構成要件に該当する。

なお、弁護側はA説を採用することから、構成要件段階において過失を考慮しない。

2. もっとも、Xの行為には過失が認められないのではないか。この点、前述の通り弁護側はA説を採用するので、結果予見

<sup>1</sup> 山口厚『刑法総論〔第2版〕』有斐閣[2007]203頁

義務違反が認められれば過失が肯定される。

本件においては、黄色信号が点滅しており X としては徐行しなければならないにもかかわらず、法定速度を 10km 超過して交差点に進入したのであるから、自動車と衝突し乗客を死傷させることは十分に予見できたとして結果予見義務違反があり、過失が認められるとも思える。

3. しかし、本件では A の道交法違反行為も事故の発生要因となっていることから信頼の原則が適用されないか、信頼の原則の適用の可否及びその法的性質が問題となる。

(1)この点、弁護側はβ説を採用することから、自己の交通法規違反が、その交通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のであれば、法規違反は結果の予見可能性に影響を及ぼしていないということを理由に信頼の原則の適用の余地があると考ええる。

(2)本件においては、確かに X は徐行運転をせず、制限速度を超過していたのであるが、A が赤色点灯信号無視及び時速 70km という制限速度を大幅に超過した速度で交差点に進入していることからすれば、本件事故はもっぱら A に原因があったといえる。

すなわち、たとえ X が制限速度を守り徐行運転をして交差点に進入したとしても、本件のように深夜の時間帯で、かつ見通しのきかない交差点では、法定速度を大幅に違反し猛スピードで交差点に進入した A 車をその視界において確認する時間的余裕はなく、回避行動をとることは不可能であったというほかはない。また、たとえ X が急ブレーキを踏んだとしてもその制動距離を考慮に入れば、やはり衝突は避けることができなかったといえる。

(3)したがって、X の交通法規違反が、交通違反がない場合と比べて、事故発生の可能性を増大させたということは到底できないのであり、本件につき信頼の原則の適用がある。

4. そして、弁護側は乙説を採用することから、信頼の原則は予見可能性を限定する機能を有すると考える。

(1)本件につき検討するに、深夜の時間帯で周辺の様子が把握しづらくなっているだけでなく、それに加えて本件交差点は左右の見通しのきかないところであることに照らせば、交差点に進入する際には信号および法定速度を遵守することは当然であり、かつ運転者は周囲の状況に細心の注意を払って自動車を運転するものと信頼することが通常である。

そうであるならば、X は、A 車が赤信号を無視するにとどまらず、時速 70km という制限速度を大幅に超過した猛スピードで、夜間の左右の見通しの悪い交差点に進入してくることは到底予見することができなかったというべきである。

なお、X は自ら法規違反を犯してはいるが、これによって X の予見可能性の程度が変動するわけではなく、結論には何ら影響を及ぼさない。

(2)したがって、本件事故発生の具体的予見可能性がなく、結果予見義務の前提を欠くので、X に過失は認められない。

5. 以上より、X は何ら罪責を負わない。

#### IV. 結論

X は何ら罪責を負わない。

以上