

## I. 事実の概要

Xは、某日午前0時30分頃、業務としてタクシーである普通乗用自動車(以下、X車)を運転し、左右の見通しがきかない交差点に時速40キロメートルで進入し、左方道路より進行してきたA運転の普通乗用自動車(以下、A車)と衝突し、X車の乗客Bを死亡させ、乗客Cに傷害を負わせた。

本件事故当時、現場の各進路にそれぞれ対面信号機は、X車の方は黄色灯火の点滅を、A車の方は、赤色灯火の点滅を表示しており、それぞれの道路の指定最高速度は時速30キロメートルであった。

Aは、本件事故当時、酒気を帯び、時速70キロメートルで、足元に落とした携帯電話を拾うため前方を注視せずに走行し、対面信号機が赤色灯火の点滅を表示しているにもかかわらず、そのまま交差点に進入してきた事実が認められた。

## II. 問題の所在

1. XがX車をA車と衝突させたことが「注意を怠り」(211条2項)といえるか。過失犯の構造及び過失の内容が問題となる。
2. 被害者や第三者の不適切な行動により犯罪結果が発生した場合に信賴の原則が適用されることがありうるが、その内容はいかなるものか、すなわち信賴の原則の法的性質が問題となる。
3. 加害者側が交通法規に違反していた場合にも信賴の原則の適用はあるか、その適用条件が問題となる。

## III. 学説の状況

### 1. 過失について

A説：旧過失論<sup>1</sup>

過失は故意と並ぶ責任要素と解し、注意義務の内容は予見可能性を前提とした結果予見義務と解する関係。

B説：新過失論<sup>2</sup>

注意義務の内容を結果予見義務のみならず結果回避可能性を前提にした結果回避義務と解し、一般人を基準とした客観的注意義務違反として過失を把握して、過失を違法要素、ひいては違法行為を類型化したものとして構成要件要素と解する(結果予見義務が結果回避義務の中に包含されるとする考えもある)。結果予見義務の前提となる結果の予見可能性は、一般人を結果回避へと動機づける程度の具体的予見可能性が必要であるとする見解。

C説：新新過失論(不安感・危惧感説)<sup>3</sup>

新過失論を前提にしつつ、結果の予見可能性を不安感・危惧感で足りると解する見解。

### 2. 信賴の原則の法的性質

甲説：結果回避義務制限説<sup>4</sup>

信賴の原則は構成要件的過失の内容をなす結果回避義務を限定する基準となるものとする説。

乙説：予見可能性制限説<sup>5</sup>

信賴の原則は予見可能性を限定する基準となるものとする説。

<sup>1</sup> 西田典之『刑法総論〔第2版〕』弘文堂[2010]260頁

<sup>2</sup> 大塚仁『刑法概説(総論)〔第4版〕』有斐閣[2008]218頁

<sup>3</sup> 藤木英雄『刑法講義総論』弘文堂[2003]241頁

<sup>4</sup> 藤木・前掲249頁

<sup>5</sup> 西田・前掲274頁

丙説：客観的注意義務制限説<sup>6</sup>

信頼の原則は客観的注意義務を限定する基準となるものとする説。

### 3. 交通法規違反をした行為者への信頼の原則適用の肯否

α説：否定説<sup>7</sup>

行為者が自ら規則に違反しているような場合は、相手方の信頼しうる条件が整っていない、等の理由から、信頼の原則の適用はない、とする説。

β説：肯定説<sup>8</sup>

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、とする説。

## IV. 判例

予見可能性の程度について 高松高裁判決 昭和 41 年 3 月 31 日

< 事実の概要 >

森永乳業徳島工場で、薬問屋から納入した第二リン酸ソーダに砒素が多量に含まれていたため、工場生産されたドライミルクを飲用した乳児が死傷した事案。

< 判旨 >

「右薬品を使用する者は一抹の不安を感じる筈である。この不安感こそ、まさに本件で問題になっている危険の予見にほかならない」

## V. 学説の検討

### 1. 過失犯の構造

(1) A 説によれば、過失をもっぱら責任論に属する問題としてとらえるにとどまり、客観的構成要件を満たせば、構成要件該当性、違法性は満たされ、あとは、行為者がそのような結果の発生を予見することが可能であり、かつ予見する義務があったということで、過失の責任が根拠づけられるとしていた。すなわち、過失とは、意識の集中を欠いたため結果を予見しなかった心理状態をいうとするものである。

しかし、このような単純な理論によると、科学技術の進歩による生活革新が進んだ現代社会においては、社会的効用の高い各種の行為から生ずる事故については、通常、何らかの被害を及ぼす危険性が予知されているものであるため、容易に過失が認められ、過失犯の処罰範囲が広がりすぎるといえ、A 説は妥当ではない。

(2) また、B 説は、過失を主観的違法要素として、さらに定型化して主観的構成要件要素としてとらえている点で妥当ではある。

しかしながら、その過失の内容は、結果予見義務の前提となる結果の予見可能性を、一般人を結果回避へと動機づける程度の具体的予見可能性まで要求している。今日、科学技術の発達はわれわれにとって未知の危険を次々に生み出しており、かかる未知の危険において予見可能性が否定されてしまうと、公害や薬害事件に適切な対処ができないため、B 説も妥当ではない。

(3) 思うに、かかる公害や薬害事件においても、具体的にどのような態様で発生するかは別として、被害発生を全く無視できないほどの危惧感をともなうものであるときは、結果に対する予見可能性はあるとして、それを防止するための負担を注意義務として命ずるのが相当である。

よって、検察側は C 説を採用する。

<sup>6</sup> 大塚・前掲 204 頁

<sup>7</sup> 大塚・前掲 223 頁

<sup>8</sup> 西田・前掲 274 頁

## 2. 信賴の原則の法的性質について

- (1) 乙説によれば、信賴の原則は結果の予見可能性を限定するとするが、これでは、事実上の予見可能性があるにもかかわらず、法的な予見可能性が否定されることになり、妥当でない。
- (2) また、丙説の注意義務の負担を軽減する、というのは、すなわち結果回避義務が認められたにもかかわらず、注意義務の段階で手抜きをすることを認めることになるため、これも妥当でない。
- (3) 信賴の原則は、社会的に有意義な行為をする者に対して、事故が生じたときには必ず過失があるとする絶対的責任にひとしい加重な注意義務の負担が課せられるのでは、その行為の社会的効用が著しく害せられ、また、協力関係者の業務の円滑を害する結果になるのを避けるという観点から、注意義務の合理的な軽減をはかる趣旨のものであると解する。

とすれば、信賴の原則は構成要件的過失の内容をなす結果回避義務を限定する基準となるものとする甲説が妥当である。

よって、検察側は甲説を採用する。

## 3. 信賴の原則適用範囲について

検察側は、信賴の原則の法的性質について、甲説に立ち、信賴の原則を、注意義務の合理的な軽減をはかる趣旨のものであると解する。したがって、それは行為者が比較的軽度の負担を果たせば一応予想される定型的な危険を防ぐことのできる場合にまで、その負担を免除すべきだとする趣旨のものであってはならず、被害者側に危険防止の責任の一部を転嫁することが社会的正義に反するような立場にある者の行為についてまでも、注意義務の負担を軽減する趣旨、すなわち手抜きをすることを認める趣旨に用いられるべきではないため、β説は妥当でなく、α説が妥当であるといえる。

よって、交通法規違反をした行為者への信賴の原則適用につき、検察側はα説を採用する。

## VI.本問の検討

一.1. Xが、自分の対面信号機が黄色灯火の点滅を表示していたにもかかわらず、X車を時速40キロメートルで本件交差点に進入させ、A車との事故を起こしてBを死亡させた行為につき、自動車運転致死罪(211条2項)が成立しないか。

2.(1) Xは本件事故をX車の運転中に起こしていることから、「自動車の運転上」であったといえる。

(2) では、「注意を怠」っていたといえるか。

ア. この点、検察側はC説に立ち、過失を構成要件要素として、行為者に注意義務違反があれば過失が認められ、同罪の構成要件に該当するといえる。

そして、注意義務の内容は、予見可能性のみならず、結果回避可能性に基づく結果回避義務と理解し、結果の予見可能性は、結果への不安感・危惧感で足りるものと解する。

イ. 本問において、午前0時30分頃という時間帯は、最終電車もなくなり、X車同様タクシー利用者が増加する時間帯でもあるので、交通量としては決して少なくはなかったものといえる。

ウ. そして、本件事故現場は、見通しのきかない交差点であることから、このような場所における交通事故の発生は十分起こり得るものであったといえる。

とすれば、Xは自動車を運転する者として、交通事故発生への不安感・危惧感は有していたものといえ、予見可能性が認められる。

そして、Xはその交差点で一時停止をしないまでも、時速10～15キロメートルまで速度を落とし、左右を確認したうえで徐行して本件交差点に進入していれば、A車が時速70キロメートルもの速度で交差点に進行してくることに気付き、停車ないし方向転換により衝突を未然に防ぐことはできたといえ、結果回避可能性も認められるので、Xに結果回避義務はあったといえる。

エ. もっとも、X車と衝突したのは、酒気を帯びたAが運転するA車が赤色灯火の点滅表示を無視して、時速70キロメートルものスピードで本件交差点に進行してきたものであり、かかる車のあ

ることを予想せず、第三者が適切な行動をとることを信頼するのが相当として X に信頼の原則が適用され、結果回避義務が制限されないか。

オ. この点、検察側は信頼の原則の適用につき α 説に立ち、行為者が法規違反をしていた場合にはかかる行為者に信頼の原則の適用は認めないものとするところ、本問における X は、事故当時、指定最高速度を超える速度で X 車を走行させている点で、スピード違反という交通法規違反を犯しているため、かかる原則の適用は認められず、結果回避義務の制限を受けない。

カ. したがって、X に注意義務を負っていたといえる。

それにもかかわらず、X は、徐行はおろか、指定最高速度の時速 30 キロメートルを超える時速 40 キロメートルの速度で進入しており、左右の確認もしていないことから、注意義務に違反していたといえる。

(3) したがって、X に過失が認められ、X は「注意を怠」っていたといえる。

(4) また、かかる X の過失行為により事故が発生し、よって B が死亡したことから、B の死の結果との因果関係も認められる。

(5) よって、構成要件に該当するので、かかる X の行為に、自動車運転致死罪が成立する。

二.1. では、X が A 車との事故を起こして C に傷害を負わせた行為につき、自動車運転致傷罪(211 条 2 項)が成立しないか。

2. 前述の通り、X に過失は認められ、この過失行為により事故が発生し、よって C が頭蓋骨骨折及び脳挫傷という生理的機能障害が生じたことから、同罪の構成要件を満たす。

3. よって、かかる X の行為に自動車運転致傷罪が成立する。

## VII. 結論

X には、自動車運転致死罪(211 条 2 項)と自動車運転致傷罪(211 条 2 項)が成立し、両罪は観念的競合(54 条 1 項前段)となり、X は自動車運転過失致死罪の罪責を負う。

以上