

I. 反対尋問

1. 検察側は予見可能性をどのように捉えるのか、またその理由は何か。
2. 甲説では予見可能性の対象を「人」というように抽象化しているが、どこまで抽象化されるのか。
3. 予見可能性を構成要件の段階と責任の段階の双方で検討をしているが、分けて検討する理由は何か。
4. 結果回避義務の具体的内容は何か。

II. 学説の検討

1. 過失犯の問題の本質について

- (1) 弁護側も検察側と同一の理由から C 説を採用しない。
- (2) 検察側採用の B 説は一見法益保護と自由保障機能を調和させており妥当なように思える。しかし、弁護側は以下の理由から B 説を採用することが出来ない。

まず B 説は過失を行為と見て、法律上要求される注意義務に違反した場合の行為態様を捉えて過失犯が成立しうるとする。この理論では行政法上の規制についても注意義務違反が成立しうが、行政法上の規制は多岐に渡ることにより、本来責任主義の見地からも謙抑的に処断されるべき過失犯が却って結果発生を処罰条件にして（重）過失致傷罪に行政規制違反の代替的機能を営ませるということになりかねず、責任主義を余りにも蔑ろにすることになりかねない。

加えて B 説は法律上要求される注意義務を尽くせば社会的相当性を有する行為として違法性が阻却されるとするが、違法性の本質は法益侵害にあるところ、客観的な法益侵害が現に発生している以上は違法と断じざるを得ない。

- (3) そもそも過失責任の本質は犯罪結果が生じようとしているのに意思の緊張を欠いたためそのことを認識しなかったことへの非難可能性にある。

そうだとすれば過失は非難可能性という面において責任要素ではあるが、結果の予見可能性を介した非難可能性である点において故意と異なる要素であるものといえる。

従って行為者にその認識が可能であったと言えるときに初めて意思の緊張を欠いたと言いうことが出来るから、行為者に予見可能性があったといえる時にはじめて過失責任を問うるものと解するべきである。A 説を採れば行為者に対しあくまで予見可能性が存在した時のみ過失責任を問うとする形で「法は不可能を強いるものではない」とする法諺通り処罰可能性を限定し自由保障機能としての面も果たす一方で、予見可能性が存在した場合に限り行為者を処罰するものであるから法益保護の客体についての保護もなされている。よって A 説が妥当であり、弁護側はこれを採用する。

2. 予見の対象について

- (1) まず弁護側は故意と過失を同じ責任要素とは認めるもののこれを別個のものとして考慮するため、故意錯誤論の考えを直接適用する甲説の考え方は採り得ない。
- (2) そもそも予見可能性とは刑事責任を問う前提である以上、単に許されない危険をさすというものではなく、当該罰条によって刑事責任を問うに値するといえるような可罰的違法性のある危険性を認識した上で、行為者が認識可能な結果と現実に発生した結果の一致（＝符合）を求めるものと解する¹。この乙説は単に具体的な認識のみならず可罰的違法性のある危険性の認識まで要求した上、さらに認識した結果と結果の一致まで要求する点で無制約に処罰範囲を拡大しがちな過失犯成立を抑えるという自由保障機能的側面において優れているものといえる。

¹ 松宮孝明『刑法総論講義（第4版）』（成文堂、2009年）219頁。

この点検察側は乙説について公害など不特定多数の人に傷害を及ぼす場合に具体的客体や因果関係を認識することが不可能であるから過失犯を認定できず不当であるとする。

しかし不特定多数に対して危害を加えることに対して不注意からそれを認識しなかった場合には概括的な予見可能性を肯定することは可能であり、このような事例に対しても乙説は十分に対応することができる。この点検察側は故意と過失を別個にとらえるという乙説の出発点と矛盾するとするが、そもそも故意と過失は非難可能性という面で同じである以上全く矛盾しないものである。

Ⅲ. 本問の検討

1. Xが業務として軽トラックで制限速度を大幅に超えた上で運転上必要な注意を怠り漫然と運転していたところ、信号柱に後部荷台を衝突させてしまい、たまたま荷台に忍び乗っていた B および C を死亡させた行為につき自動車運転過失致死罪(211条2項)が成立するか。

2. (1)Xは自動車の運転で人を死傷させていることから、自動車運転過失致死罪の客観的構成要件を満たす。

(2)ア. では本件において X に過失は認められるか。

イ. この点、弁護側は A 説(旧過失論)を採用するところ、過失犯において重要なのは意思の緊張を欠かなければ結果を回避できたかという点にあり、結果予見可能性が要求されることになるところ、結果予見可能性に基づく予見義務違反が認められれば過失は認められると考える。

それではこの予見可能性についてどの程度具体的な結果を予見する必要があるか。

これについて弁護側は乙説を採用するため、単に許されない危険を指すというのではなく、当該罰条によって刑事責任を問うに値するといえるような可罰的違法性のある危険性を認識したうえで、行為者が認識可能な結果と現実に発生した結果の一致(=符合)を必要とすると解する。

ウ. 本問において、Xは反対車線を対抗して走行してきた車両を避けようとして本件追突に及び、その結果、後方の荷台に潜んでいた B・C を死亡させたところ X に予見可能性が認められるかを以下検討する。

まず、本件暴走行為及びその結果として信号柱に自車左側後部荷台を追突させた行為は、刑事責任を問うに値するような可罰的違法性のある危険性あるものと一般に言え、Xも認識し得るものだと言える。

では、Xが「後ろに乗っている誰かが事故の結果荷台から落ちて死亡する」という現実に発生した結果が、Xにとって具体的に認識可能な結果であると言えるか。

本件においては確かに荷台にホロなどはかかっておらず、貨物がむき出しの状態であったため、一見他者が忍び込んでいたとすれば通常運転者はこれに気付くことが想定されるとも思える。しかしXが乗車した時刻は午後10時10分と日が沈んで久しい時間帯であった上、当時トラックは街灯のない路地に駐車されていたことを考慮すると発見することは容易ではない。さらに B・C は X が乗り込む以前に荷台に忍びこんでいたわけであるから灯火のない夜間においては人と気付かずに荷物と誤認してしまうことは決して珍しいことではない。そもそも通常赤の他人が自分のトラックの荷台に潜むということは考えられないことでもあり、以上の事情を考慮すれば本件トラックの荷台に「後ろに誰かが乗っている」ということをXが認識することは不可能であり、存在がわからない人の死亡は予見不可能であるから「後ろに乗っている誰かが事故により荷台から転落して死亡する」ことなど予見不可能である。

よって後方の荷台に潜んでいた B・C の死亡について予見可能性が認められない。

したがって結果予見可能性が認められない以上、Xに過失は認められない。

3. 以上より、Xの当該行為につき自動車運転過失致死罪(211条2項)は成立しない。

Ⅳ. 結論

XはBおよびCに対する行為について、何ら罪責を負わない

以上