

## 只木ゼミ前期第 10 問検察レジュメ

文責：1 班

### I. 事実の概要

X は、午後 10 時 50 分に業務として自己所有の普通貨物自動車（軽トラック）に乗り込み、道路標識により指定されていた最高速度 30km/h を大幅に超えた 65km/h で走行し、更にブレーキやハンドルを的確に操作する義務を怠り漫然と運転していた。しばらくして、X は反対車線を対向して走行してきた車両に気がつき、それによって狼狽し、ハンドル操作を誤ったところ、自車の走行の自由を失わせ、蛇行して進行させた後に暴走させたあげく、道路左側に設置してあった信号柱に自車左側後部荷台を追突させた。その衝突により、助手席に座っていた A に対し全治二週間の傷害を負わせた。更に、後部荷台に乗車していた B と C を、衝突の衝撃によって荷台から道路に転落させ、死亡に至らせた。

B 及び C は、X の軽トラックが停車し X が乗り込む前から荷台に忍び込んでいた。荷台にはホロなどはかかっておらず、貨物はむき出しの状態であった。

### II. 問題の所在

X が指定された最高速度を超え的確に自動車を操作する義務を怠った結果、事故を起こして後部荷台に乗車させていた B と C を死亡させたことについて、自動車運転過失致死罪（211 条 2 項）が成立しないか。この点、過失の成立要件と関連して、過失犯の本質及び構造が問題となる。

また、X は B と C を認識していたかどうかかわからないが、この場合にも過失犯が成立するのか、過失犯成立に必要な認識可能性の範囲が問題となる。

### III. 学説の状況

#### 1. 過失犯の問題の本質について

A 説：旧過失論<sup>1</sup>

故意犯における責任要素・形式としての故意に対応して、過失を過失犯における責任要素・形式と解する説。

B 説：新過失論<sup>2</sup>

過失を責任要素のみならず違法要素、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し、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とした結果回避義務とし、一般人を基準とした客観的注意義務違反とする説。

C 説：新・新過失論<sup>3</sup>

新過失論を前提としつつ結果予見可能性を不安感・危惧感で足りるとする説。

<sup>1</sup> 西田典之『刑法総論〔第 2 版〕』（弘文堂,2010 年）258 頁参照。

<sup>2</sup> 大谷實『刑法講義総論〔第 4 版〕』（成文堂,2012 年）196 頁以下・福田平『刑法総論〔第 5 版〕』（有斐閣,2011 年）125～128,201～202 頁。

<sup>3</sup> 藤木英雄『刑法講義総論〔オンデマンド版〕』（弘文堂,2004 年）240 頁。

## 2. 予見の対象について

甲説：故意錯誤論の考え方を過失の場合にも適用する説。

甲α説：故意錯誤論における具体的符合説の見解を過失論においても採用し、過失犯を肯定するためには、具体的客体の認識可能性及びそこに生じる具体的結果の予見可能性が必要であるとする説<sup>4</sup>。

甲β説：故意錯誤論における法定的符合説の見解を過失論においても採用し、法定の構成要件要素として抽象化された故意と同じ程度に抽象化された予見可能性で足りるとする説<sup>5</sup>。

乙説：故意錯誤論と過失は直接関係ないとする説<sup>6</sup>。

## IV. 判例

名古屋高判昭和 36 年 7 月 1 日

〈事実の概要〉

強度の酩酊状態で自己の操縦に係る自動四輪車を疾走させたが、後部荷台に被害者らが同乗していることを認識していなかったところ、交通標識に当該自動車を衝突させ、後部荷台に乗車中の被害者を死傷させた事案。

〈判旨〉

「強い酩酊に陥りながら、交通事故発生の大い危険の大きい街路上を高速度で自動車を疾走させる以上、原判示の如き衝突事故の発生した場合、他人の死、傷を惹起せしめる危険のあることは、自動車運転者としては当然認識し得べかりしところであるから、被告人において、たとい、原判示自動車後部荷台に原判示被害者の乗車している事実を認識していなかったとしても、被告人が原判示自己の運転する自動車の衝突により原判示死、傷の結果を生ぜしめた以上、被告人としては、同人らに対する原判示重過失致死、傷の罪責を免れないことは、当然である。」

## V. 学説の検討

### 1. 過失犯の問題の本質について

(1) A 説は過失を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。しかし、現代社会においては法益侵害の危険を伴うが社会的に有用な行為(自動車の運転など)が多く存在しており、法益侵害結果の予見が容易であるから、事故が起こると大抵の場合に結果予見義務違反が認められやすく、過失犯の成立範囲が広くなりすぎてしまうため妥当でない。また、過失による犯罪結果について責任非難を向けるにしても、法律上客観的に要求される注意を払っても、なおかつ結果発生

<sup>4</sup> 山口厚『刑法総論〔第2版〕』(有斐閣,2007年)235頁。

<sup>5</sup> 大谷・前掲 198頁。

<sup>6</sup> 松宮孝明『刑法総論講義〔第4版〕』(成文堂,2009年)218頁。

を回避し得ない場合にそれによって生じた法益侵害の結果を違法とするのは合理性を欠くといえるのでやはり妥当でない。

(2) C 説は B 説を前提としながらも結果予見可能性を不安感・危惧感で足りるとしているが、これでは予見可能性を余りにも抽象化してしまい、過失犯の成立範囲を不当に拡大する恐れがあるため妥当ではない。

(3) B 説は過失を責任の問題、つまり不注意な「心理状態」と把握する以前に、過失を「行為」として把握し、法律上要求される注意義務を尽くしてもなお結果が発生した場合には、社会的相当性を有する行為として過失行為の違法性が阻却され、責任の問題に立ち入る必要がないという形で過失を違法性の場面で論じる。そして、注意義務の内容を結果予見義務と結果回避可能性を前提とした結果回避義務とし、一般人を基準とした客観的注意義務違反とする。この説によれば、過失を行為として把握するため、法律上要求される注意義務を尽くしてもなお結果が発生した場合には、社会的相当性を有する行為として過失行為の違法性が阻却されることとなる。すなわち、法益侵害の客体の保護を図りつつ、行為者の法益侵害惹起についての処罰範囲を相当程度絞り込んでいる点で、法益保護と自由保障機能の調和をはかることができ、妥当である。

よって、検察側は B 説を採用する。

## 2. 予見の対象について

(1) 乙説は、生じた結果に対する過失を認めるためには、「可罰的違法性のある危険」の認識の他に、更に、行為者に認識可能な結果と現実の結果との一致(=符号)がなければならず、これは客体についても因果関係にも必要とされるとする。例えば、ある工場から有毒物質を含む廃液が流れ出て、工場外の不特定多数の人に傷害を及ぼすという事例の場合、乙説では具体的な客体や因果経過を認識することは不可能であるため、過失犯を認定することができない。

しかし乙説は、かかる事例の場合、概括的故意の考え方を用いて過失犯を認定することができるかと修正を加える。この修正は、乙説の出発点である、故意と過失は別物であり、過失については独自に考察すべきであるという点と矛盾する。

(2) 甲 α 説は、行為者の認識した事実と現実に発生した事実が具体的に符合していなければ発生結果 に故意は認められないとする。この立場に立ち、また、過失犯の成立に具体的予見可能性を要求する立場によれば、過失犯の場合でも、現実に侵害された客体に侵害が生じることが予見可能でなければ、過失は否定されることになる。たとえば、自動車を運転中、公園の入り口にさしかかったとき、徐行せずに通り過ぎようとしたら、公園から飛び出してきた子供 A を跳ね飛ばして死亡させてしまったとする。この場合においては、甲 α 説では、「公園から誰かが飛び出してきた死亡させるかもしれない」という、飛び出してくる「人」一般に対する法益侵害（死亡結果）発生の予見可能性ではなく、「子供 A が飛び出してきた死亡させるかもしれない」というほどまで具体的な予見

可能性を必要としているので、通常前者の予見可能性しか有していないであろう一般人には、たいてい過失犯は成立しないことになる。このように、甲 α 説によれば、処罰範囲が不当に狭くなり、妥当でない。

- (3) 一方、甲 β 説は、行為者の認識した事実と現実に発生した事実が法的に符合していれば発生結果に故意は認められるとする。この立場によると、上記の事例では、「公園から誰かが飛び出してきた死亡させるかもしれない」という予見が可能であれば足り、「子供 A が飛び出してきた死亡させるかもしれない」というほどまで具体的な予見は、過失犯成立において必要ない。よほどの超能力者でない限り、一般通常人は、公園から飛び出してくる人が誰かは特定することができないので、客体を具体的に予見する必要性をも求めると、過失犯の認定が極度に困難となるのである。すなわち、法益侵害結果を生じさせる具体的な客体についての予見可能性を要求しえない現代の過失事件の実情に合致している。

したがって、検察側は甲 β 説を採用する。

## VI. 本問の検討

1. X の、軽トラックを制限速度を大幅に越えて漫然と運転し、信号柱に後部荷台を衝突させて B 及び C を死亡させた行為について、自動車運転過失致死罪(211 条 2 項)が成立しないか。

- 2.(1) まず、過失犯の成立要件に関連して、過失犯の本質が問題となるが、検察側は B 説(新過失論)を採用するところ、過失犯において重要なのは、結果の発生を回避するために適切な行動をとったかという結果回避義務であり、結果予見義務はその前提として要求される。そして、かかる客観的結果予見義務を前提とする客観的結果回避義務違反が過失犯の実行行為といえる。

では、具体的な予見可能性とは、どの程度の具体的な結果を予見する必要があるか。これについては検察側は甲 β 説を採用し、法定の構成要件要素として抽象化された故意と同じ程度に抽象化された予見可能性で足りると解する。

- (2)ア 本問において、X は夜 10 時という暗く、見通しの悪い状況下で、自動車が安全に走行することのできる最高の速度である法定最高速度が 30km/h の道路を 65km/h で走行している上に、ハンドルやブレーキを的確に操作することなく運転している。自動車はおおよそ 1 トンを超える鉄の塊であり、その塊が人間よりもはるかに高速度で走行するもので、危険な存在である。更に、自動車の運転は、自動車学校に通って検定に合格した後に運転免許証の交付を受けてから初めて可能になるものであり、かかる運転免許制度を設けるほど、自動車の運転とは危険なものであるという認識が社会に浸透している。すなわち、そのような危険な存在たる自動車を、法定最高速度が 30km/h の道路を、その 2 倍以上である 65km/h で走行させることが、交通事故を招き、人を死傷させる可能性があることは通常予見することが可能であ

る。その上、ブレーキやハンドルの操作をも漫然と行っているため、事故を引き起こし、誰かを死傷させるかもしれないという予見は十分に可能であるし、自動車を運転している者であれば、当然にかかる予見をしていなければならない。したがって X には「おおよそ人の死傷」が発生することの客観的結果予見義務があったといえる。

イ そして、スピードを遵守したり、ハンドルやブレーキを適切に操作し、前方の交通状況に注意を払って運転するなど、いわゆる安全運転義務(道交法 70 条)を果たしていれば、事故を起こして「おおよそ人の死傷」という結果を回避することは、十分に可能であった。更に、X には、竜巻が背後から迫って来ておりスピード超過せざるを得ないなど、かかる義務を果たすことのできない特段の事情はないので、X は安全運転義務を果たすことが可能であった。したがって、X には結果回避可能性があったといえる。

ウ そして、かかる客観的予見義務及び、結果回避可能性に基づき、X は、自車のスピードを落とし、ハンドルやブレーキを的確に操作するという安全運転義務を果たし、「おおよそ人の死傷」という結果を回避すべき義務を負っており、それを怠った。

(3) したがって、X の当該行為は、客観的結果予見義務及び結果回避可能性に基づく客観的結果回避義務違反といえ、過失犯の実行行為性が認められる。

3. そして、B 及び C は死亡しており、結果が発生しているといえる。

4.(1) では、因果関係は認められるか。B 及び C は、X に黙って軽トラックの荷台に忍び乗り込んでいた。かかる事情は、ある種特殊な事情とも考えられるため、因果関係について慎重に検討する。

(2) そもそも、因果関係は構成要件該当性の問題であり、構成要件とは、当罰行為を社会通念に基づいて類型化したものである。とすれば、因果関係とは条件関係の存在に加えて、当該行為から当該結果が発生することが社会通念上相当であることが必要である。相当性の判断については、構成要件が当罰行為を社会通念上類型化したものに加え責任類型であることに鑑み、行為時に一般人が認識・予見しえた事情及び、行為者が特に認識・予見した事情を基礎として相当性の有無を判断すべきであると解する。

(3)ア まず、X の当該行為がなければ、B 及び C の死亡という結果は発生しなかったといえるので条件関係は認められる。

イ(ア) では、当該行為から当該結果が発生したことについて相当性を有するか。本問において B 及び C が X の軽トラックの荷台に忍び乗り込んでいた事情は基礎事情に含めることができるか否かが問題となる。

B 及び C は、X が軽トラックに乗車する前から忍び込んでいる。貨物を載せたトラックを運転する際、荷崩れが起きないように荷台に載せている貨物の安定性などの確認をするのが通常であり、むき出しの状態に貨物を積載していたのならなおさら確認するのが当然である。かかる確認をすれば荷台に忍び込ん

でいる人を見つけることは容易である。また、二人の人間が忍び込んでいた場合、貨物の重量は少なくとも 100kg は増加すると考えられる。更に、X の乗車していたのはトラックとはいえ、軽トラックであり、普通自動車よりもパワーはない。そのような軽トラックの貨物が、100kg も増加していれば加速具合や制動具合に大きな変化が生じるのは必至であり、一般的な運転者ならば、かかる車体重量の違和感に気がつき、貨物及び車輻を確認し、その時に二人を発見することは十分に可能である。

以上から、荷台に B 及び C が忍び乗り込んでいたことは、行為時に一般人が認識・予見しえた事情といえ、基礎事情に含まれる。

(イ) 上記の事情を基礎として考察すると、X が、荷台に B 及び C を乗せた状態で軽トラックの走行の自由を失わせ、左側後部荷台を信号柱に激突させたという行為があれば、後部荷台に乗っていた B 及び C が道路に転落し脳挫傷、頭蓋骨骨折及び脳損傷の傷害を負い死亡するのは、通常考えられる因果経過であり、相当性を有する。したがって、当該行為と当該結果の間には因果関係が認められる。

4. そして、本問において X が、かかる客観的注意義務を認識することができなかったとする事情は存在しないため、主観的注意義務違反も認められる。
5. よって、X の漫然運転によって自車後部荷台を信号柱に衝突させ、B 及び C を死亡させた行為について、自動車運転過失致死罪(211 条 2 項)が成立する。

## VII. 結論

X は自動車運転過失致死罪(211 条 2 項)の罪責を負う。

以上