

I. 反対尋問

- 5 1. 検察レジュメ4頁5行目に、「過失の認定において結果回避義務および結果予見可能性を問題としている点において、過失を結果回避義務違反と解するγ説を前提としている」とあるが、新過失論は、注意義務違反の有無を論ずる前提として、結果発生 of 具体的予見可能性の存在を求めている。検察側が挙げた森永ドライミルク事件においては具体的な予見可能性までは求められておらず、過失の認定においてγ説を前提としているとは判断しきれないのではないか。この点について、ご説明いただきたい。
- 10 2. 検察レジュメ5頁27行目に、「結果発生に至る具体的経過を、科学的に正確に予見しえない場合であっても、なお過失責任を問いうる場合は考えうる」とあるが、これは科学的知見を持っていない者は、当然罪を問いうることが前提であるとしているようにみえる。医学界において常識とされることに基づいて手術を行った場合に、予見されなかった未知の危険がある場合でも一抹の危惧を抱いていたと認定され、結果予見可能性があることにならないか。この点について、ご説明いただきたい。
- 15

II. 学説の検討

1. 過失犯の構造

20 α説（旧過失論）

検察側と同様の理由により、α説を採用しない。

γ説（新過失論）

- 25 客観的注意義務に違反した行為が過失行為であるとする同説においては、かかる義務およびその違反行為を具体的に決定することは困難である。そうすると、結局は行政取締法規が定める義務に帰着せざるを得ない¹。これでは結局、過失犯を「行政取締法規違反の結果的加重犯」として理解するものであり、基準行為違反のみで過失犯の成立を認めることは責任主義に反する²。

¹ 西田典之(橋爪隆 補訂)『刑法総論[第4版]』(弘文堂,2025)277頁参照。

² 高橋則夫『刑法総論[第5版]』(成文堂,2022)230頁参照。

よって、弁護側はγ説を採用しない。

β説（修正旧過失論）

過失行為は、単に結果に対して因果関係があるというだけの行為ではなく、結果発生

- 5 「実質的で許されない危険」を持った行為であり、その危険の現実化として結果が発生した時処罰する³ものである。結果の予見可能性があれば実質的危険性があるが、主観のみならず客観でもって判断しなければならない。そして、このように実質的危険性を判断することによって責任要素のみならず因果関係についても考慮することができる。

よって、弁護側はβ説を採用する。

10

2. 予見可能性の程度

イ説（危惧感説）

予見可能性を余りにも抽象化してしまうため刑事過失の成立範囲を無限定にし、不当に拡大するおそれがあるものとして妥当でない⁴。

- 15 よって、弁護側はイ説を採用しない。

ア説（具体的予見可能性説）

故意においては、構成要件において抽象化された程度の認識があれば直接的な反規範的意思活動を認めることができるという観点から認識の対象を抽象化したのであるが、過失における予見可能性は、客観的注意義務違反として必要になるものであるから、結果回避を動機付ける程度の「高度の予見可能性」または「具体的予見可能性」が必要になると解すべき⁵である。

よって、弁護側はア説を採用する。

25

³ 平野龍一『刑法総論I』（有斐閣,1996）193頁。

⁴ 大谷實『刑法講義総論[新版第6版]』（成文堂,2025）187頁。

⁵ 大谷・前掲188頁。

3. 予見可能性の対象

B説 ([抽象的]法定符合説)

検察側と同様の理由により、B説を採用しない。

5 C説 (過失犯独自の観点から検討する見解)

予見していない者にまで対象を広げるのは妥当ではなく、予見可能性の対象を不当に拡大してしまい不当である。

よって、弁護側はC説を採用しない。

10 A説 (具体的[法定]符合説)

故意には、犯罪結果の認識という知的要素と共にそれを実現する意思である意思的要素が必要である。後者の実現意思は行為者の認識した特定の客体についてのみ存在しうるのであり、認識していな客体に結果を実現する意思はあり得ない⁶。よって、構成要件該当事実のうち法益主体(被害者)の違いは重要であり、無視できないと解される⁷。

15 よって、弁護側はA説を採用する。

Ⅲ. 本問の検討

第1 Aの傷害結果について

1. Xがブレーキやハンドルを適切に操作する義務を怠って漫然と運転し、ハンドル操作を誤って
20 て自車を信号柱に衝突させ、Aに傷害を負わせた行為に過失運転致傷罪(自動車の運転により人を死傷させる行為等の処罰に関する法律5条本文)が成立しないか。

(1)「自動車の運転上必要な注意を怠り」といえるためにはXに構成要件的過失(刑法38条1項但書)が認められることが必要である。

ア この点、過失犯の構造につき、弁護側はB説を採用する。すなわち、過失行為とは、結
25 果発生の「実質的で許されない危険」を持った行為であり、その危険の現実化として結果が発生した時、処罰するものであると解する。

イ また、予見可能性の程度につき、弁護側はア説を採用する。すなわち、特定の構成要

⁶ 町野朔『刑法総論』(信山社出版株式会社,2019)202頁。

⁷ 山口厚『刑法総論[第4版]』(有斐閣,2025)225頁。

件的結果発生及びその結果の発生に至る因果関係の基本的部分の予見可能性を必要とすると解する。

ウ 加えて、予見可能性の対象の限定について、弁護側はA説を採用する。すなわち、予見の対象が現に結果の発生した「その人」であるなら、予見可能性の対象にあたると解する。

(2) では、Xの本件行為は上記基準に照らして違法な過失行為であるといえるか。

ア Xは道路標識により最高速度が30km/sに制限されていたにもかかわらず、これを大幅に上回る時速65km/sで走行していた。その際、ブレーキやハンドルを適切に操作すべき注意義務を怠り漫然と運転を続けていた行為は事故を起こす危険がある行為であったと言える。よって、Xの当該行為は結果発生「実質的で許されない危険」をもった行為であり、その結果として本件交通事故が起きているため危険が現実化したといえる。

イ 本件でAは全治2週間の傷害を負い、構成要件的結果の発生が認められる。また、本件事故のためにAは傷害を負ったため、因果関係が認められる。これらの点について、Xは本件行為に及ぶうえで、かかる注意散漫な運転をすれば、本件事故のような危険な自動車事故を起こし、同乗者のAを負傷させるといった因果経過および結果の発生を予見することは可能であった。したがって、予見可能性はあったといえる。また、予見可能性の対象には、同乗者であるAがあたり、本件事故による傷害結果もAに発生しているため、この点不一致はない。

本件では、かかる予見可能性があったにもかかわらず、「実質的で許されない危険」をもった本件行為を継続し、本件事故の発生及び同乗者Aの傷害結果発生という危険を現実化させた。したがって、過失が認められる。

2. 以上より、Xの本件行為は「自動車の運転上必要な注意を怠」ったものであり、客観的構成要件を充足する。

よって、Xの上記行為にはAに傷害を負わせた行為に過失運転致傷罪(自動車の運転により人を死傷させる行為等の処罰に関する法律5条本文)が成立する。

第2 B及びCの死亡結果について

1. Xがブレーキやハンドルを適切に操作する義務を怠って漫然と運転し、ハンドル操作を誤って自車を信号柱に衝突させ、B及びCを死亡させた行為に過失運転致死罪(自動車の運転により人を死傷させる行為等の処罰に関する法律5条本文)が成立しないか。

(1) 先述のとおり、「自動車の運転上必要な注意を怠り」といえるかすなわち過失が認められるかはB説、ア説、A説の見解を採用する。

(2) ここで、Xは対向車線を走行してきた車両に狼狽し本件衝突に及び、その結果後部荷台に乗っていたB・Cを死亡させたことにつき予見可能性が認められるかが問題となる。

5 本件において後部荷台にホロ等の覆いはなく貨物は剥き出しであったため、一見B・Cが乗っていることを通常運転者は気づくことができたとも思える。しかし、事故が発生したのは午後10時50分頃の夜間であり、さらに、B・CはXが乗り込む以前から荷台に乗り込んでいたため夜間の暗闇において人と気づかず、貨物と誤認してしまうことも想定しうる。そもそも、通常トラックの荷台に人が乗り込むということは想定できないことであり、以上の事情を考慮すればトラックの荷台の「後ろに誰かが乗っている」ということをXが認識することは通常不可能である。つまり、後部荷台に乗っているB・Cが本件事故により荷台
10 から転落して死亡するという具体的な予見は不可能である。

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

2. 以上より、XがB及びCを死亡させた行為につき過失運転致死罪(自動車の運転により人を死傷させる行為等の処罰に関する法律5条本文)は成立しない。

15 IV. 結論

XにはAに対する過失運転致傷罪が成立し、B及びCに対しては何ら罪責を負わない。

以上