

1 (伝統的) 自動車の事故との関係で問題となりうる過失犯の規定

- ・自動車運転致死傷行為処罰法第5条(過失運転致死傷罪)

「自動車の運転上必要な注意を怠り、よって人を死傷させた者は、7年以下の懲役若しくは禁錮又は百万円以下の罰金に処する。ただし、その傷害が軽いときは、情状により、その刑を免除することができる。」

- ・刑法第211条(業務上過失致死傷罪)

「業務上必要な注意を怠り、よって人を死傷させた者は、5年以下の懲役若しくは禁錮又は百万円以下の罰金に処する。重大な過失により人を死傷させた者も、同様とする。」

- ・必要な注意を怠り(過失) → よって(因果関係) → 人を死傷(違法な結果の発生)
- ・犯罪の成立要件: 構成要件該当性、違法性、有責性(責任)

2 過失の意義—学説による理解（前提知識）

- ・共有されている基本的視点

→刑法の目的＝法益（ex..生命、身体の生理機能）の保護

→法益侵害を認識又は予見した者には、当該法益侵害を回避する義務が課せられる。

それにも係わらず当該義務に違反した行為者には、故意犯が成立する。

→行為時に、自己の行為と因果関係をもって法益侵害が生じることを予見せず、現に法益侵害を生ぜしめた者との関係。

事後的に見て、法益侵害の予見が可能であったと判断されれば、法益侵害を予見する義務があったと認定される。その上で、当該法益侵害を回避可能であったとすれば、これを回避することを義務付け、当該結果を回避することが、刑法の目的に合致する。そこで、結果回避可能性の存在を前提として、結果回避義務も課せられ、当該義務の違反があったとして、処罰される（過失犯の成立）。

このように、法益侵害という違法な結果の予見が可能であり、予見する義務があるとされた者には、この義務を履行して、結果を回避する措置を執る義務が生じる。即ち、(1) 予見義務に違反した場合、又は (2) 予見義務は履行したが結果回避義務に違反した場合に、成立する犯罪が、過失犯である。

・旧過失論：過失＝行為者の心理状況→有責性の要素

「発生した結果を予見するよう意識を緊張させるべき注意義務（結果予見義務）を欠いた内心の心理状態」（予見可能性＝行為者の心理状況＝を重視）

・新過失論：過失＝行為の性質を基礎付ける要素→違法性の要素

「結果を回避するために適切な措置をとるべき注意義務（結果回避義務）に違反した行為」（結果回避可能性→結果回避措置＝行為の態様＝を重視）

・新新過失論（危惧感説）：公害、薬害等、未知の危険には危惧感を有した者に過失行為を認定しやすくするための論理

予見可能性は「何事かは特定できないがある種の危険が絶無であると無視するわけにはいかない程度」の危惧感（不安感）があれば足りる。

危惧感を有した行為者には、結果回避義務が課され、その不履行という行為態様があれば過失が肯定される、との理解。

・修正旧過失論

旧過失論を前提としつつ、過失犯における実行行為（構成要件該当行為）を「結果発生の実質的な危険性を有する行為」と理解する立場

・留意点

どの学説においても、(違法な法益侵害という)結果回避可能性の存在に基づく、結果回避義務の有無が、過失の判断において問題とされている。そして結果回避義務の前提として、結果予見可能性に基づく結果予見義務の存在が必要とされる。

しかし、結果回避が不可能な場合は、そもそも犯罪の成立は認められないから、結果回避可能性は、本来は、因果関係の判断要素である。

2 判例による過失の解釈：その傾向

2-1 総説

- ・特定の学説に依拠して、過失の有無を検討しているわけではない。
- ・個別具体的な事案の特徴を踏まえ、以下のステップに沿って、結果回避可能性又は結果予見可能性(各可能性に基づく各義務を含む。)の有無が検討されている。なお、過失の有無は、飽くまでも個別の判断であり、例えば、一般的な判断基準を明確に定めて法律に書き込むようなことは困難である。

2-2 判例で、過失の有無が認定される際の手順

- ・判例の思考過程を要約すると、以下の様になろう。

結果（違法な法益侵害）の確認

→結果回避可能性の確認。結果回避義務と、その違反の認定

→因果関係の確認（結果回避義務違反と、法益侵害との間の関連性）。これを肯定

→過失の有無の検討

→結果回避義務の不履行（故に、結果が生じたこと）の再確認

→結果予見可能性が認められれば、これを予見すべき義務（結果予見義務）が認定され、同義務違反の有無が検討される。

→この判断過程で、予見の対象が一定程度抽象化されることがある。

>生じた結果に即して、具体的に予見可能性の有無を検討すると、予見可能性無しとされ、過失が否定されることも考えられる（判例②）。

そこで、予見の対象及び程度を、一定程度、抽象化した上で過失を肯定するという手法が採られることがある。

Ex.特定の車両同乗者ではなく、犯行現場で同乗していた可能性がある人間一般に係る傷害又は死亡の結果（判例②）。

>他方で、別の観点から、予見可能性が否定され、結論として過失が否定される場合がある。

Ex.信頼の原則。

交通参加者は、道路交通法等のルールを守っているはずだから、道交法に違反して横断歩道を渡る者がいるなどとは予見できなかった。このように認定されれば、即ち、信頼が相当であったと評価されれば、予見可能性が否定されるか（旧過失論又は修正旧過失論的発想）、あるいは、結果回避可能性が否定される（新過失論又は新新過失論的発想）。3 具体的な事案：自動車事故に係る過失類型等

3-1 予見可能性の判断

①札幌高判昭51年3月18日（高刑集29巻1号78頁）北大電気メス事件第二審判決
（予見可能性に関する危惧感説を否定）

「結果発生の子見とは、内容の特定しない一般的・抽象的な危惧感ないし不安感を抱く程度では足りず、特定の構成要件的结果及びその結果の発生に至る因果関係の基本的部分の子見を意味するものと解すべきである」

→予見可能性の有無は、当該行為者が置かれた具体的状況と同様の状況に置かれた通常人を基準として判断すべき旨も判示。

②最決平元年3月14日刑集43巻3号262頁（無断で荷台に乗り込んでいた者の死亡

事案。予見の対象を抽象化して予見可能性を肯定)

被告人は、無謀とも言える運転をし、車両を信号柱に衝突させた。その衝撃の結果、後部荷台に（被告人には）無断で乗り込んでいた2名（V1,V2）が死亡した。被告人はV1,V2の存在を全く気づいていなかった。

「被告人において、右のような無謀ともいふべき自動車運転をすれば人の死傷を伴ういかなる事故を惹起するかもしれないことは、当然認識しえたものといふべきであるから、たとえ被告人が自車の後部荷台に前記兩名が乗車している事実を認識していなかったとしても、右兩名に関する業務上過失致死罪（現在の過失運転致死罪。自動車運転致死傷行為処罰法第5条の罪）の成立を妨げないと解すべきであり、これと同旨の原判断は正当である」

→結果回避義務（無謀な運転をして車両を信号柱に衝突させることの回避）を被告人に課したい、そのためには、被告人は何を予見し得たと認定する必要があるか？

→被告人は、後部荷台のV1、V2に気づいておらず、彼らの死亡につき、予見可能性が否定される事案とも言えるが

→最高裁は、「走行する車両内に居るかもしれない不特定の者の死亡という結果」（抽象化された結果）を問題として、その予見可能性を肯定することで、彼らの死亡という結果回避可能性と同義務を認定した、との評価が可能

③最決平 29 年 6 月 12 日刑集 71 卷 5 号 315 頁(JR 福知山線脱線事故事件。予見可能性を否定)

X は、JR 西日本が運行する列車の運転士であったが、JR 福知山線の某所に敷設された線路上のカーブに、時速約 115 キロメートルで進入した。その結果、同列車は脱線し、多数の者が死亡した (X も死亡した)。当該事故発生箇所には、ATS(Automatic Train Stop device)が設置されていなかった。そこで、JR 西日本の代取 Y が、同社鉄道本部長 Z に、同所での ATS 設置を指示していなかったことが、業務上過失致死罪に該当するか (Y に同罪の過失を認定可能か) が問題となった (検察審査会の起訴議決による起訴事案)。

最高裁は Y に過失があったとの主張を認めなかった (以下のように判示)。

「本件事故以前の法令上、ATS に速度照査機能を備えることも、曲線に ATS を整備することも義務づけられておらず、大半の鉄道事業者は曲線に ATS を整備していなかった上、後に新省令等で示された転覆危険率を用いて脱線転覆の危険性を判別し、ATS の整備箇所を選別する方法は、本件事故以前において、JR 西日本はもとより、国内の他の鉄道事業者でも採用されていなかった。また、JR 西日本の職掌上、曲線への ATS 整備は、線路の安全対策に関する事項を所管する鉄道本部長の判断に委ねられており、被告人ら代表取締役においてかかる判断の前提となる個別の曲線の危険性に関

する情報に接する機会は乏しかった。JR 西日本の組織内において、本件曲線における脱線転覆事故発生の危険性が他の曲線におけるそれよりも高いと認識されていた事情もうかがわれない。したがって、被告人（Y）らが、管内に 2000 か所以上も存在する同種曲線の中から、特に本件曲線を脱線転覆事故発生の危険性が高い曲線として認識できたとは認められない」。

3-2 結果回避可能性の判断

④大阪高判昭和 42 年 10 月 7 日高刑集 20 卷 5 号 628 頁

（判旨）自動車運転者としては、どれ程無鉄砲な信号違反の歩行者が、停止中の電車の後方から飛び出しても、事故の発生を完全に防止するに足りる措置を講ずべき必要はなく、信号違反の歩行者側の自己防衛手段と相まって、事故の発生を防止しうる程度の措置を講ずれば足りる。

→信号無視の歩行者対車両の交通事故に係る判決。信頼の原則を正面からとり上げて注意義務を否定したのではなく、信号に違反する歩行者との関係における自動車運転者としての注意義務を認めただうえで、被告人にはその義務違反がないと結論づけたもの、との理解も示されている。

⑤最判昭41年12月20日刑集20巻10号1212頁（信賴の原則）

「本件のように、交通整理の行なわれていない交差点において、右折途中車道中央付近で一時エンジンの停止を起こした自動車が、再び始動して時速約五料の低速（歩行者の速度）で発車進行しようとする際には、自動車運転者としては、特別な事情のないかぎり、右側方からくる他の車両が交通法規を守り自車との衝突を回避するため適切な行動に出ることを信賴して運転すれば足りるのであつて、本件Bの車両のように、あえて交通法規に違反し、自車の前面を突破しようとする車両のありうることまでも予想して右側方に対する安全を確認し、もつて事故の発生を未然に防止すべき業務上の注意義務はないものと解するのが相当であり、原判決が強調する、被告人の車の一時停止のため、右側方からくる車両が道路の左側部分を通行することは困難な状況にあつたとか、本件現場が交通頻繁な場所であることなどの事情は、かりにそれが認められるとしても、それだけでは、まだ前記の特別な事情にあたるものとは解されない。」

→交差点における交通法規無視の車両と交通法規遵守車両との衝突事故につき、「信賴の原則」の適用を認め、後者の運転者の過失責任を否定したもの。

結果予見可能性、結果回避可能性、いずれもが考慮されている。

⑥最判昭和 42 年 10 月 13 日刑集 21 卷 8 号 1097 頁（信頼の原則）

「本件被告人のように、センターラインの若干左側から、右折の合図をしながら、右折を始めようとする原動機付自転車の運転者としては、後方からくる他の車両の運転者が、交通法規を守り、速度をおとして自車の右折を待って進行する等、安全な速度と方法で進行するであろうことを信頼して運転すれば足り、本件 A のように、あえて交通法規に違反して、高速度で、センターラインの右側にはみ出してまで自車を追越そうとする車両のありうることも予想して、右後方に対する安全を確認し、もつて事故の発生を未然に防止すべき業務上の注意義務はないものと解するのが相当である（なお、本件当時の道路交通法三四条三項によると、第一種原動機付自転車は、右折するときは、あらかじめその前からできる限り道路の左端に寄り、かつ、交差点の側端に沿って徐行しなければならなかつたのにかかわらず、被告人は、第一種原動機付自転車を運転して、センターラインの若干左側からそのまま右折を始めたのであるから、これが同条項に違反し、同 121 条 1 項 5 号の罪を構成するものであることはいうまでもないが、このことは、右注意義務の存否とは関係のないことである。）」

・信頼の原則（上記判例を踏まえて再確認）

→被害者又は第三者の適切な行動を信頼するのが相当な場合には、結果回避義務（を

履行して結果回避措置を執ること)は求められず、法益侵害に至っても過失が否定されるとの論理

→ドイツ刑法学から導入され、昭和40年代からのモータリゼーション時代に日本でも採用された(これに基づき、交通事故事案で過失を否定する事案が現れた)

→近時は、「信頼の原則が適用されるから過失が否定される。」とする判示は、殆ど見られなくなった(判例では、予見可能性、結果回避可能性が、事案毎に検討され、その結果として過失の有無が判断される傾向が強まっている)。その一例として、後出⑧がある。

⑦最判平成4年7月10日判時1430号145頁

Xは、夜間、片側二車線の道路の第二通行帯を時速約40キロメートルで進行中、折から被告人車の進路上を無灯火のまま対向進行して来た、A運転に係る普通乗用自動車を前方約7.9メートルに迫って初めて発見し、急制動の措置を講じたが及ばず、A車と正面衝突し、その結果、Aが死亡した。

第一審判決は、Xに前方不注視の過失があったとしてXを罰金4万円に処した。

第二審判決も、この結論を是認した。

これに対して最高裁は、Xにおいて第二審判決がというようなハンドル操作により衝突を回避することが可能であるというためには、回避措置を採るべき時点で対向車の進路を予測することが可能でなければならないが、本件の事情の下では、Xが前方を注視し、更には必要なその他の措置を併せて講じたとしても、右予測が可能となったとはいえ、Xにおいて本件事故を確実に回避できたとはいえないとして、Xの過失を否定した。(結果回避可能性を否定することで、過失を否定)

⑧最判平 15 年 1 月 24 日判時 1806 号 157 頁 (第 2 黄色点滅信号事件、信頼の原則)

タクシー運転車である X は、業務上、普通乗用車(X 車)を運転し、左右の見通しが利かない交差点に時速 40 キロメートルで進入した際、左方道路より進行してきた A 運転の普通乗用自動車と衝突した。この結果、X 車に同乗していた乗客 B が死亡し、乗客 C が傷害を負った。本件交差点では、これを構成する各道路(各道路の指定最高速度は時速 30 キロメートル)にそれぞれ対面信号機が設置されており、事件当時、X 車の対面信号機は黄色灯火の点滅を、A 車の対面信号機は赤色灯火の点滅を表示していた。A は、本件事故当時、酒気を帯び、時速 70 キロメートルで走行しており、足元に落とした携帯電話を拾うため前方を注視しておらず、その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ことが、事

故後、判明した。この事案において X に業務上過失致死罪が成立するか。

最高裁は、衝突の回避可能性に疑問があるとして、同罪の成立を認めた原審判決を破棄し自判（無罪）した。関連する判示は、次のとおり。

「対面信号機が黄色灯火の点滅を表示している際、交差道路から、一時停止も徐行もせず、時速約 70 キロメートルという高速で進入してくる車両があり得るとは、通常想定し難いものというべきである。しかも、当時は夜間であったから、たとえ相手方車両を視認したとしても、その速度を一瞬のうちに把握するのは困難であったと考えられる。こうした諸点にかんがみると、X 車が A 車を視認可能な地点に達したとしても、被告人において、現実に A 車の存在を確認した上、衝突の危険を察知するまでには、若干の時間を要すると考えられるのであって、急制動の措置を講ずるのが遅れる可能性があることは、否定し難い」。

>「A 車は、対面信号が赤色で点滅している道路を走行中であり、制動をかけず交差点に進入してくることはないであろう。」と X が信頼してもやむを得ない、X がそのように信頼する以上、X に交差点手前で減速すると結果回避措置を義務付けることはできない（から X には A 車との衝突という結果を回避する可能性が無かった）と判断したものの。

⑨最決平成16年7月13日刑集58巻5号360頁（時差式信号事件、信賴の原則）

被告人が幹線道路の中央寄り車線を走行し、右折予定の交差点の手前で対面信号が青から黄色に変わったが、信号の変わり目の間に右折しようと考え、停止線を丁度超えた辺りで信号が赤に変わるのを見ると同時に高速で対向直進してくる自動二輪車のライトを一瞥したものの、対向車線の対面信号も赤に変わって同車がそれに従って停止すると思ひ込み、その後は同車の動静に注意せずにそのまま右折進行して衝突した。実際には、この信号機は時差式であり、被告人の対面信号が黄色・赤になっても対向車線の対面信号は青のまま（時差は1.1秒）、対向車はこの青信号に従って直進してきていた。被告人は、信号機には時差式との標識標示がなかったため、過失なく対向車の対面信号も赤になったと認識し、対向車が対面の赤信号に従って停止するものと信賴して右折進行したから過失はない（信賴の原則が適用される）旨を主張した。

本決定は、被告人の過失を認めた原判決を是認した上で、信賴の原則に関する被告人の所論に答え、自己の対面信号の表示を根拠に対向車線の対面信号の表示を判断して対向車がこれに従うと信賴することは許されないとして、判示した。

「自動車運転者が、本件のような交差点を右折進行するに当たり、自己の対面する信号機の表示を根拠として、対向車両の対面信号の表示を判断し、それに基づき対向車両

の運転者がこれに従って運転すると信頼することは許されないものというべきである。」

4 伝統的自動車に関する過失犯の事案から、抽出される検討課題

- ・自動運転を可能とするプログラムを作成する際に、個別の車両に想定される ODD

との関係で、事故発生頻度（ないし確率）を、どの程度のものと予測するか

→結果の予見可能性

- ・予見可能な事故を防止するために、如何なる措置が実施可能か

→結果の回避可能性

- ・自動運転車が道交法を（例えば、法定速度を）遵守して走行中に、他の車両から、法定速度を超えて走行するようにパッシング等された場合、自動運転車はどう対処すべきか。

→法定速度での走行を継続すると、追突事故等も予見可能と認定され、事故が起きれば、（加速すれば回避できたので結果回避可能性に基づく同義務もあったと認定されるため）当該事故につき過失が認められるのか。

→他方で、自動運転車が、流れに乗って走行することを実現させるべくプログラムを

作成した者は、いつか事故が起きて人が死傷するであろうとの危惧感ないし抽象的な
予見可能性は認められるから、プログラム作成の時点で、過失が肯定されるのか。