



過失犯における結果回避可能性と予見可能性 : 黄色点減信号事件最高裁判決を手掛かりに

大塚, 裕史

(Citation)

神戸法學雑誌, 54(4):1-37

(Issue Date)

2005-03

(Resource Type)

departmental bulletin paper

(Version)

Version of Record

(JaLCD0I)

<https://doi.org/10.24546/81004987>

(URL)

<https://hdl.handle.net/20.500.14094/81004987>



過失犯における結果回避可能性と予見可能性

——黄色点滅信号事件最高裁判決を手掛かりに——

大塚 裕 史

過失犯における結果回避可能性と予見可能性

- 1
- 二 はじめに
- 二 黄色点滅信号と二つの最高裁判決
 - 1 第一黄色点滅信号事件（最高裁昭和四八年五月二二日判決）
 - 2 第二黄色点滅信号事件（最高裁平成一五年一月二四日判決）
- 三 結果回避可能性
 - 1 結果回避可能性の意義
 - 2 昭和四八年判決と平成一五年判決との関係
 - 3 平成一五年判決における合義務的行為の内容
 - 4 平成一五年判決における結果回避可能性の判断
- 四 予見可能性と信頼の原則
 - 1 昭和四八年判決と信頼の原則

2 因果経過の予見可能性と平成一五年判決 五 おわりに

一 はじめに

過失犯の成立に結果回避可能性が必要であることは判例・学説が一致して認めているところであるが、最高裁は、最近、黄色点減信号で徐行義務を怠って交差点に進入し衝突事故を起こした被告人に対して、結果回避可能性に疑問があるとして無罪を言い渡した^①。他方、最高裁は、この判決の約三〇年前、黄色点減信号で徐行義務を怠って交差点に進入し衝突事故を起こした被告人に対して、信賴の原則を適用して無罪を言い渡した^②。この二つの判決は、極めて類似した事案であるにもかかわらず、最高裁は被告人の無罪を、一方は結果回避可能性、他方は信賴の原則という異なる法原理を用いて説明した。しかし、平成一五年判決は、弁護人の上告趣意書が昭和四八年判決を援用していないこともあり^③、昭和四八年判決との關係に一切言及していない。そのため、両判決の關係をどのように理解するかが問題となる^④。本稿では、この両判決を手掛かりにしながら過失犯における結果回避可能性と予見可能性の關係について若干の検討を試みることにしたい。

二 黄色点減信号と二つの最高裁判決

周知のように、昭和四〇年代には、道路交通事故における過失の認定に関し、信賴の原則の適用範囲ないし適用条件をめぐる判例理論の發展がみられた。すなわち、最高裁は、昭和四一年の二つの判決によって信賴の原則を我が国の実務に定着させた⁽⁵⁾。さらに、自ら交通法規違反を犯している運転者に対し信賴の原則を適用し得るかについて、判例は、行為者の交通法規違反が注意義務の存否と関係のないときにはそれを肯定しうると判断した⁽⁶⁾。このような新しい動向は、黄色点滅信号に関する判断にも影響を与えずにはおれなかった。

道路交通法施行令二条一項によれば、「黄色の燈火の点滅」の意味は「歩行者及び車両等は、他の交通に注意して進行することができること」であり、「赤色の燈火の点滅」の意味は「歩行者は、他の交通に注意して進行することができること。車両等は、停止位置において一時停止しなければならないこと」であると規定している。他方、道路交通法四二条によれば、「左右の見とおしがきかない交差点に入ろうと……するとき（当該交差点において交通整理が行われている場合及び優先道路を通行している場合を除く）」には徐行しなければならないとされている。「徐行」とは、「車両が直ちに停止することができるような速度で進行することをいう」（道交法二条一項二〇号）と定義されている。そこで、黄色点滅の信号のある交差点が左右の見とおしのきかないものであった場合には、道交法四二条の方が優先適用され、黄色点滅が「注意進行」を意味するにもかかわらず、それよりもさらに進んで「徐行」しなければならないかが問題となる。この問題は、道交法の解釈問題であるが、現実には、業務上過失致死傷被告事件において被告人の過失の有無を論ずる際に議論されてきた。黄色点滅信号の効力などという問題は、一見すると道交法上のごく片隅の問題のように見受けられるが、実は、刑法上の過失の認定にとって極めて重要な問題である⁽⁷⁾。

この種の問題は、黄色点滅信号という制度が設けられた当初から提起されていた問題であるが、昭和四〇年代以前は全く争われるところがなかった。それは、おそらく、黄色点滅信号のある交差点は「交通整理の行われていな

「交差点」に当たるので道交法四二条によって徐行義務が生じ、したがって、徐行していない以上道交法違反があり、これが事故に対して因果関係を有する以上刑事事過失の責任は免れないという暗黙の法理が実務を支配していたからであろうと推測される。

このような実務慣行を正面から否定したのが名古屋高裁昭和四三年判決で、黄色点滅信号のある交差点を「交通整理の行われている交差点」に当たると解して徐行義務を否定した⁽⁸⁾。もつとも、同判決は、対面信号が黄色点滅であることは他の交通に注意して交差点を進行することを許容するのみで絶対的な優先通行権を認めたものではないとし、被告人は「既に交差点に進入して北進中の相被告人A運転の車両を認めたのであるから、直ちに減速徐行して、右車両の動静に注意し、その通過を待つ等の注意義務が課せられていた」として業務上過失致死傷罪の成立を肯定した。

これに対し、最高裁は、「道路交通法三六条二項、三項にいう『交通整理の行われていない交差点』とは、信号機の表示する信号または警察官の手信号等により、『進め』『注意』『止まれ』等の表示による交通規制の行われていない交差点をいい、本件交差点のように、一方の道路からの入口に黄色の燈火による点滅信号が作動しており、他方の道路からの入口に赤色の燈火の点滅信号が作動している交差点も、これにあたるものと解するのが相当である。」と判示し、原判断には法令違反があるが、被告人に注意義務があるとした原判決は結論において相当であるとして上告を棄却した⁽⁹⁾。

その直後、この最高裁昭和四四年決定にしたがい、被告人に対して道路交通法上の徐行義務違反は認めつつも刑法上の過失を否定する裁判例が登場した。事案は、被告人が大型乗用自動車（マイクロバス）を運転して時速四〇キロメートルで県道二三号線を進行中、黄色点滅信号のある左右の見とおしのきかない交差点にさしかかったので、時速三〇キロメートルに減速して交差点に進入し、交差点の中央手前七、八メートルあたりまできたところ、

右方より被害者Aが県道三二号線を自動二輪車を運転し、赤色点滅信号を無視し、一時停止もしないで時速六〇キロメートルの高速で交差点に進入してくるのを右斜前方一五・六メートルの地点で発見し、衝突の危険を感じて急制動の措置をとったがすでに遅く、交差点中央付近で被害車両と衝突し、Aおよび同乗者を死傷に致したというものであった。

第一審は被告人に業務上過失致死傷罪の成立を認め¹⁰たが、控訴審である東京高裁は、「被告人は、被害者のライトの光芒を認めた時点において既に被害者に対し優先通行権のある左方の道路から先に交差点に入り優先進行中の状態にあつたのであり、前記のように交差点に入るに当たり被告人は交通安全を確認し被害者の存在を認めなかつたことを合わせ考えると、前記の状態にあつた被告人としては、その時点において、徐行義務に違反しているとはいへ、被害車が一時停止の信号を無視して暴走し、被告人車の進路を妨害するようなことまで予測し、事故の発生を未然に防止すべき注意義務を負うものではない」と判示し被告人に無罪を言い渡した¹¹。

注意義務が否定される理由として、同判決は「この状況において徐行義務違反の故に特に被害車の法規違反による異常な事態の生ずることまで予測しなければならぬという新たな注意義務が生ずるものとは認め得られないからである」としている。本判決は、黄色点滅信号があるにもかかわらず徐行しなかつた自動車運転者につき過失の成立を否定した最初の裁判例としてその意義は大きかつた。

1 第一黄色点滅信号事件（最高裁昭和四八年五月二二日判決）

このような状況の中で、最高裁は、昭和四八年、この問題について極めて進歩的な判断を下した。事案は、被告人が、午前四時二〇分頃、大型貨物自動車を運転して、国道（幅員七・八五ないし七・九〇メートル）を時速五〇キロメートルで進行中、黄色点滅信号のある左右の見通しのきかない交差点直前（交差点の中央から約一〇メー

ル地点)に達したところ、交差道路(歩車道の区別のない幅員六・六メートルの県道)を交差点に向かって時速六〇キロメートルで進行するA運転の普通乗用車(対面信号は赤色点滅信号)を右斜め前方一五メートルの地点にはじめて発見し、急制動をかけたが間に合わず、交差点中央付近でこれと衝突し、同乗者Bを死亡させAほか三名を負傷させたというものであった。第一審¹²⁾と第二審¹³⁾は、被告人には道路交通法上徐行義務があることを認めた上で「被告人は減速もしくは徐行をせず、漫然同一速度で同交差点を進入しようとして事故を発生させた」として業務上過失致死傷罪の成立を認めた。

これに対し、最高裁は、原判決を破棄して自判し、次のように被告人に無罪の言い渡しをした。¹⁴⁾

「被告人が本件交差点に差しかかった際に、交差道路からすでに交差点に入った車両や交差点の直前で一時停止し、発進して交差点に入ろうとしている車両があるような場合には、そのまま進行すれば衝突する危険があるから、被告人においてもその動靜に注意しつつ、減速徐行あるいは一時停止等、臨機の措置に出て、もっぱら危険を回避すべき義務があるけれども、……特段の事情の認められない本件において、被告人が、交差道路を進行してくる現認できない車両は当然交差点直前で一時停止するから衝突の危険はないものとして、徐行することなく交差点に入れたとしても、これをもって不注意であるということはできないのである。」

「本件交差点の前示状況に照らし、被告人がその直前で徐行しなかったことは道路交通法四二条に違反している疑いがないではなく、かつ、被告人がこの徐行をしていれば本件衝突は起こらなかったかもしれないと考える余地があつて、この意味で、右徐行懈怠と本件結果発生との間には条件的な因果関係があるといえなくはないけれども、交通法規違反のあることが直ちに、刑法上、個別的に業務上の過失があることを意味しないことは多言を要しない」

「もしも、道路交通法上、被告人が徐行しておれば交差道路上の車両は一時停止義務を解除されるようなことに

なっていたのであれば……Aが被告人において徐行するものと考えて一時停止をしないことをも予想すべきであるが「本件交差点では、Aは、国道上の交通状況如何にかかわらず、必ず一時停止のうえ安全を確認すべく、本件のように、時速六〇キロメートルという速度のまま、交差点に突入することが道路交通法上許容されることはありえなかったのであり、かつ、Aにおいてこのように適法な運転をしていさえすれば、被告人の徐行の有無に関係なく、本件衝突の発生するおそれはまったくなかったのであるから、被告人の徐行しなかったことは、本件の具体的状況のもとでは、なんら事故に直結したものとはいえず、これをもって不注意ということもできない。」

「本件被告人のように、自車と対面する信号機が黄色の燈火の点滅を表示しており、交差道路上の交通に對面する信号機が赤色の燈火の点滅を表示している交差点に進入しようとする自動車運転者としては、特段の事情がない本件では、交差道路から交差点に接近してくる車両があつても、その運転者において右信号に従い一時停止およびこれに伴う事故回避のために適切な行動をするものとして信頼して運転すれば足り、それ以上に、本件Aのように、あえて法規に違反して一時停止することなく高速度で交差点を突破しようとする車両のありうることまで予想した周到な安全確認をすべき業務上の注意義務を負うものでなく、当時被告人が道路交通法四二条所定の徐行義務を懈怠していたとしても、それはこのことに影響を及ぼさないと解するのが相当である。」

本判決の特徴は、黄色点滅信号のある交差点を「交通整理の行われていない交差点」に含まれるとしつつ、徐行はもちろん減速もしなかつた被告人に対し過失を否定していることである。その理論的根拠は、黄色点滅信号の表示する「注意進行」は、ただ他の交通に注意することを意味するにとどまり特殊な運転方法ないし注意義務を課すものではないこと、本件交差点では、被害者に一時停止義務があるから、被害車両が現認できない場合、被告人としては被害者が一時停止をするから衝突の危険はないものとして徐行せずに交差点に進入してもこれをもって不注

意とはいえないことにある。

2 第二黄色点滅信号事件（最高裁平成一五年一月二四日判決）

第一黄色点滅信号事件判決から約三〇年後、類似の事案について、最高裁は再び被告人を無罪とする判決を下した。

事案は、被告人が、午前〇時三〇分頃、タクシーである普通乗用車を運転し、左右の見通しがきかない交差点に時速三〇ないし四〇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に自車を衝突させ、自車に同乗していた乗客Bを車外に放出させて両側血気胸、脳挫傷により死亡させ、助手席に同乗していた乗客Cに加療約六〇日間を要する頭蓋骨折、脳挫傷等の傷害を負わせたというものであった。本件事故現場は、被告人運転の車両が進行する幅員八・七メートルの車道とA運転の車両が進行する幅員七・三メートルの車両が交差する交差点であり、各進路には、それぞれ対面信号機が設置されているものの、本件事故当時は、被告人車の対面信号機は黄色灯火の点滅を表示し、A車の対面信号機は赤色灯火の点滅を表示していた。そして、いずれの道路にも、道路標識等による優先道路の指定はなく、それぞれの道路の指定最高速度は時速三〇キロメートルであり、被告人車の進行方向から見て、左右の見通しは困難であった。また、Aについては、本件事故当時、酒気を帯び、指定最高速度である時速三〇キロメートルを大幅に超える時速七〇キロメートルで、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という事実が認められた。⁵⁵

第一審は、「被告人が本件交差点に進入するに当たっては、……その手前において徐行し、左右道路の交通の安全を確認して進入すべき注意義務があったものであるところ、被告人車は、本件交差点に進入するに当たり、左右

道路の交通の安全を確認しないまま、漫然時速三〇ないし四〇キロメートルの速度で進行した過失により、折りから前記赤色灯火の点滅信号に従わないで左方道路から本件交差点に進入してきたA車の前部に被告人車の左後側部を衝突させ、判示の致死傷の結果を惹起した」として、業務上過失致死傷罪の成立を認めた。¹⁶⁾

第二審も、「被告人としても、前方に左右の見通しが困難な本件交差点があることを認識していたから、夜間ではあっても交差道路から車両が進行してくるかもしれないことを予測して、本件交差点の手前で一〇ないし一五キロメートルに減速徐行し交差道路の安全を確認していれば、上記速度で進行してくるA車を直接確認することができ、制動の措置を講じてA車との衝突を回避することが可能であったことが認められる」と判示し、業務上過失致死傷罪の成立を認めた。¹⁷⁾

これに対し、被告人側から上告がなされ、最高裁は、以下のような判断を下し、原判決を破棄して自判し、被告人に無罪を言い渡した。¹⁸⁾

「このような状況の下で、左右の見通しの利かない交差点に進入するに当たり、何ら徐行することなく、時速三〇ないし四〇キロメートルの速度で進行を続けた被告人の行為は、道路交通法四二条一号所定の徐行義務を怠ったものといわざるを得ず、また、業務上過失致死傷罪の観点からも危険な走行であったとみられるのであって、取り分けタクシーの運転手として乗客の安全を確保すべき立場にある被告人が、上記のような態様で走行した点は、それ自体、非難に値するといわなければならない。」

「しかしながら、他方、本件は、被告人車の左後側部にA車の前部が突っ込む形で衝突した事故であり、本件事故の発生については、A車の特異な走行状況に留意する必要がある。…：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、時速七〇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ふべきである。しかも、当時は夜間であつたから、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つたと考えられる。こうした諸点にかんがみると、被告人車がA車を視認可能な地点に達したとしても、被告人人において、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つて、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。そうすると、上記②（被告人車が時速一〇キロメートルで走行していた場合―筆者注）あるいは③の場合（被告人車が時速一五キロメートルで走行していた場合―筆者注）のように、被告人が時速一〇ないし一五キロメートルに減速して交差点内に進入していたとしても、上記の急制動の措置を講ずるまでの時間を考えると、被告人車が衝突地点の手前で停止することができ、衝突を回避することができたものと断定することは、困難であるといわざるを得ない。そして、他に特段の証拠がない本件においては、被告人車が本件交差点手前で時速一〇ないし一五キロメートルに減速して交差道路の安全を確認していれば、A車との衝突を回避することが可能であつたという事実は、合理的な疑いを容れる余地があるといふべきである。」

本判決は、被告人が交差点の手前で時速一〇ないし一五キロメートルに減速徐行したとしても事故は回避し得なかつたかもしれないとして業務上過失致死傷罪の成立を否定した。本判決の事案は、被告人側が黄色点滅信号で相手側が赤色点滅信号であつたこと、左右の見通しがきかない交差点であつた点、二つの道路の幅員に大差がなかつた点、相手方が一時停止せず高速で交差点に進入してきた点、被告人が徐行を怠つていたなどの諸点において昭和四八年判決の事案と類似する面があるが、昭和四八年判決は、道路交通法上の徐行義務を遵守していれば事故は回避し得た可能性があるとしながらも、信頼の原則を用いて被告人との過失を否定した点に相違点がある。

三 結果回避可能性

1 結果回避可能性の意義

結果回避可能性¹⁹⁾が存在しない場合には過失犯は成立しないという結論自体については判例・学説の一致がみられるが、その結果回避可能性を犯罪論上どこに位置づけるかについては、周知のように、条件関係、相当性、客観的帰属連関（危険増加）、実行行為性、過失責任など見解が対立している。²⁰⁾

結果回避可能性の有無が問題となった最初の判例は、京路切事件大審院判決である。²¹⁾ 事案は、機関手である被告が前方注視義務を怠り踏切上にいた幼児に気づかず轢死させたというもので、大審院は、被告が前方を注視して、被害者の存在を認識し得た時点で警笛を吹鳴し非常制動の措置をとったとしても被害者の死亡は避け得ないとして、被告人を無罪とした。この事例では、被害者を事実上発見できた時点・地点では、警笛吹鳴・急制動という措置（それ以外の代替措置は考えられない）をとっても結果は回避できないとして「因果関係」を否定している。

これに対し、期待される行為を行ったとしても結果を回避できないときは「過失ないし注意義務違反」を否定する判例もある。最高裁は、被告人が夜間、国道の第二通行帯（追い越し車線）を時速約四〇キロで進行中、被告人車の進路上を無灯火なまま対向進行してきたAの普通乗用自動車、前方七・九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正面衝突し、その結果Aを死亡させたという事案で、「被告人車は時速四〇キロメートル、A車の時速は三五キロメートル、視認距離は約二四・五メートルないし三〇メートルであったとするならば、視認可能となった時点から衝突までは約一・二秒ないし一・四秒しかなく、警音器を吹鳴するなどしてAの注意を喚起する時間的余裕のなかつたことも明らかであって、結局、被告人において原判決が視認可能とする地点で直ちにA車を発見し、これを注視していたとしても、同車のその後の進路を予測するのは困難であるというほかはない。

まして、夜間、無灯火で自転車の進行車線を逆行して来る車両があるなどということは通常の予測を超える異常事態であつて、突如自転車の進路上に対向車を発見した運転者の驚がく、ろうばいを考慮すれば、到底、右約一・二秒ないし一・四秒の間に回避が可能であるなどといえないことも、経験則上明らかである。……被告人において前方注視を怠っていなければ本件事故を回避することが可能であつたとはいえず、また、他に被告人に注意義務違反があつたとも認められないから、本件事故につき被告人に過失があつたとはいえない」と判示して被告人の過失を否定している。²²

平成一五年判決は、信頼の原則を適用せず、結果回避可能性の欠如を理由に無罪としているが、それが因果関係が欠けるという趣旨なのか、過失ないし注意義務違反を否定する趣旨なのかは明らかではない。ただ、調査官サイドの解説では「過失」を否定したものと理解が示されている。²³

2 昭和四八年判決と平成一五年判決との関係

ほぼ類似した事案であるにもかかわらず、平成一五年判決は結果回避可能性の欠如を理由に、昭和四八年判決では信頼の原則の適用により、被告人を無罪としている。そこで、両判決の関係が問題となる。

平成一五年判決について、調査官サイドの解説によれば、「昭和四八年判決においては、過失を否定する理由として、信頼の原則という法解釈の側面が強調されていた。これと異なり、今回の判決においては、衝突の回避可能性という事実認定に近い領域での問題解決が図られているといえよう。」とされ、「本判決は、黄色点滅信号で交差点に進入した際、交差道路を暴走してきた車両と衝突したという、かねてから議論があつたケースについて、昭和四八年判決を踏まえた上、新たな視点から問題の解決を図つたものである」と評されている。²⁴

それでは「新たな視点」による解決がなぜ必要だったのであるか。昭和四八年判決については、徐行義務に違

反した被告人の過失を否定したことに対し、後にみるように、法曹実務家の間から激しい批判が展開されたことは記憶に新しい。もし、最高裁が再び信頼の原則を適用して被告人を無罪とした場合、信頼の相当性をめぐって様々な議論が出るのが予想される。それならば、価値判断を含む解釈問題以前の、結果回避可能性という（信頼の原則よりは）事実認定に近い領域で解決した方がベターであるという判断があったのかもしれない。

平成に入ってから、最高裁は、暴力団員である被告人が一三歳の少女にホテルで覚せい剤を注射したところ錯乱状態に陥ったので、救急医療を要請することなくホテルの一室に残したまま立ち去ったところ少女が死亡したという事案において、「直ちに被告人が救急医療を要請していれば……十中八九同女の救命が可能であつたといふのである。そうすると、同女の救命は合理的な疑いを超える程度に確実であつたことが認められるから、被告人がこのような措置をとることなく漫然同女をホテル客室に放置した行為と午前二時一五分ころから午前四時ころまでの間に同女が同室で覚せい剤による急性心不全のため死亡した結果との間には、刑法上の因果関係がある」と判示した。これは、不作為犯において、結果回避可能性に合理的な疑いがあるときは、「疑わしきは被告人の利益に」の原則にしたがい結果を帰責できないとしたものであるが、過失作為犯においても同様に考える下地ができていたことが平成一五年判決のような考え方を促進したようにも思われる。

両判決の理解についての一つの可能性について次の点を指摘できるかもしれない。昭和四八年判決は、被告人車が交差点に進入する時の速度が「時速五〇キロメートル」であり、しかも、交差点の手前数メートルでのところで被害車両を右斜め前方一五メートル地点で「発見した」が間に合わなかったケースである。もし、被告人が注意進行の内容として、もう少し「減速」していたら、交差道路に対する注意力の及ぶ範囲が広がり、被害者の発見が早まり、あるいは、発見後適切な措置がとれた可能性があつたかもしれない。

この点につき、齋野彦弥教授は、「相手車両を現認できる時点では、被告人の側において結果を回避するために

とりうる手段は事実上残されていない」ので結果回避可能性がないことは明らかであるとされ、平成一五年判決と昭和四八年判決は結果回避可能性がないという意味では共通であると指摘される。^②この見解は、時速五〇キロメートルで走行することを前提に結果回避可能性がないとされているが、結果回避可能性の判断は、現実の行為に期待される仮定的な行為を置き換えて、期待される行為を行えば結果が回避できるかの判断であるから、「注意進行」といえる行為、すなわち、交差点に進入する際、時速五〇キロメートルを一定限度に減速していたならば結果を回避できたかを判断しなければならない。

昭和四八年判決は結果回避可能性の判断に直接言及してはいないが、判決文の中に、「たしかに、被告人が右指示のような注意（徐行して交差点に臨むこと―筆者注）をしておれば、本件事故は発生しなかったか、少なくとも本件事故とは異なる事故になっていたであろうと思われる」とか、「被告人がこの徐行をしていれば本件衝突は起こらなかったかもしれないと考える余地があつて、この意味で、右徐行懈怠と本件結果発生との間には条件的な因果関係があるといえなくはないけれども」等の記述があるので、結果回避可能性は否定できないとする前提に立っていたと解する余地があるように思われる。

もしそうだとすると、昭和四八年判決は、無罪の結論を、結果回避可能性ないし因果関係の欠如で説明することは難しく、したがって、信頼の原則の適用により注意義務ないし予見可能性を否定する必要性が高かつたのではないかと推測される。

3 平成一五年判決における合義務的行為の内容

それでは、次に、平成一五年判決における「結果回避可能性」の判断内容について検討してみることしたい。（事後的な）結果回避可能性の判断は、現実の行為を法によって期待された行為（いわゆる合義務的行為）に置き

換えて結果が回避できたかを判断するものであるから、まず刑法が期待する行為が何かを考える必要がある。そして、その前提として道路交通法上の義務の内容を検討しておく必要がある。

(1) 道路交通法上の徐行義務

道路交通法施行令二条一項によれば、黄色の点滅信号の意味は「注意進行」であり、赤色点滅信号の意味は「一時停止」にある。他方、道路交通法四二条は「左右の見とおしがきかない交差点」(交通整理が行われている場合と優先道路を通行している場合を除く)における「徐行義務」を規定している。そこで、黄色点滅の信号のある交差点が左右の見とおしのきかないものであった場合には、道交法四二条の方が優先適用されて「徐行義務」が生ずるか否かが道交法の解釈問題となる。

この点につき、判例は、「交通整理の行われていない交差点」(道交法三六条二項、三項)とは、信号機の表示する信号または警察官の手信号等により「進め」「注意」「止まれ」等の表示による交通規制の行われていない交差点をいうので、一方の道路からの入口に黄色点滅信号が作動し、他方の道路からの入口に赤色点滅信号が作動している交差点も、「交通整理の行われていない交差点」にあたるとしている。

その後、黄色点滅信号があるにもかかわらず徐行しなかった自動車運転者につき刑法上の過失を否定した最初の判例として前述の最高裁昭和四八年判決が登場し、この四八年判決の基準を適用した下級審判例が相次いで出された。

学説も、判例と同様、黄色点滅信号による規制は「交通整理」に当たらないと考え、黄色点滅信号に対面した車両等の運転者には道交法四二条一号の徐行義務があるとする見解が最も有力であるが、他方、黄色点滅信号による規制は「交通整理」に当たると考え、黄色点滅信号に対面した車両等の運転者から道交法四二条一号の徐行義務を解除し「注意進行」でよいとする見解や、黄色点滅信号による規制は「交通整理」に当たらないと考えつつも徐行

義務を否定し「注意進行」でよいとする見解³²⁾も有力である。

たしかに、車両運転者は交通信号あるいは交通標識を見ていかに運転すべきかをとつさの瞬間に決定するよう訓練され、それが習性となっている。法が信号の意味を「注意進行」と規定しておきながら、信号の表示よりも、運転者にとって判断のしにくい交差点の状況の方を優先し、運転者は信号の表示でなく交差点の状況如何によつて運転方法を決定しなければならぬとするのは、信号に従うという習性をもつ運転者の意識と合致しないという主張³³⁾にも一理ある。

しかし、道路交通法上、「交通整理」とは、信号機による信号または警察官等による手信号による表示によつて、交差する一方の道路からの交通を一時停止させ、他方の道路からの交通のみを進行させ、これを短時間ずつ交互または順次反復することにより、交差点における交通の混雑を緩和し、その安全と円滑を図る作用をいうとされている³⁴⁾。そして、点滅信号は、交通量の少なくなる夜間、昼間と全く同一の信号により無用な待避時間を強制すること避ける等を目的としたものであり、通常の信号の場合のように、「一定の時間一の道路からの交通を停止させ、他の道路からの交通のみを通行させる」という厳格な規制をはずし、「他の交通に注意して」あるいは「一時停止して安全確認をしようえで」のいわば条件付で交差点通過を認めたものである³⁵⁾。

学説の中には、交通整理を「警察官の手信号と赤青黄の信号機による信号のみをいう」という従来の定義に条文上の根拠はないので、この両者と同程度の明瞭さと事実上の拘束力を持つものであれば「交通整理」に加えて差し支えないとし、点滅信号もこれに加えるべきだと主張もある³⁶⁾。しかし、赤青黄の信号の場合は、それが性質上厳格な規制であるだけに、交差点で適用される一般的規制は排除され、その信号の意味するところが絶対的に優先適用されてしかるべきであるが、黄色点滅信号の場合は、これと異なり、当該交差点に本来適用されている各種規制は存続させつつ、それについて、黄色点滅信号のない場合よりも、「注意進行」というより高度の留意を義務づけ

たと解すべきであろう。³⁷⁾したがって、判例のとおり、黄色点滅信号の場合、道路交通法上は、「交通整理の行われていない交差点」として徐行義務が存在すると解するのが妥当であるように思われる。

(2) 刑法上の徐行義務

しかし、道路交通法上徐行義務を認めても、その義務違反は刑法上の過失の有無と直結するわけではない。道路交通法における交通規則は、本来、理想的・普遍妥当的であり、個々の道路事情、交通事情などを考慮する余地は少ないものである。ここでは、「理想的模範的な運転者」が標準となっている。これに対し、刑法は、具体的な事情のもとにおける行為者の行為の法益侵害性、非難可能性を問題とするものであるから、刑法上の過失責任を論ずる際は、つねに個別具体的な行為事情が考慮されることになる。刑法上の過失の有無では、「通常一般の平均的運転者」が標準となるのである。これは、道路交通法という行政取締法規と刑法の機能の相違からくる帰結である。

そこで、刑法上の注意義務の内容を明らかにする必要がある。この点は、結果回避義務を過失の中核にすえる新過失論に立つ場合はもちろんであるが、旧過失論に立つ場合であっても、結果回避可能性の判断の際に、現実の行為に代えて置き換えるべき行為（代替行為）を考える上でも極めて重要であると思う。

ところで、黄色点滅信号の意味が「注意進行」でありながら「徐行すること」を刑法上の注意義務ないし合義務的行為と認めることは、当該交差点に信号が設置されているながら、実際に気を配らなければならぬのが信号ではなく道路状況であるということになり、当該信号に特別の意義を認めないことになり、平均的な運転者が信号に対して抱いている感覚に反する。

また、赤色点滅信号に対面した車両等の運転者には、「一時停止」義務があるばかりでなく、判例によれば、交差道路を進行する車両に対する「進行妨害禁止」義務がある³⁸⁾ので、黄色点滅信号に対面した車両等の運転者から（少なくとも刑法上は）「徐行」義務を解除しても、交通事故発生危険性が増加するとも思われない。

徐行とは、「車両等が直ちに停止することができるような速度で進行することをいう。」と定義されており（道交法二条二〇号）、具体的には、時速八ないし一〇キロメートル程度であるとされている³⁸。平成一五年判決も、道路交法上は徐行義務違反を認めながらも、「被告人車が本件交差点手前で時速一〇ないし一五キロメートルに減速して交差道路の安全を確認していれば」と判示している。本判決が「もし道交法上の徐行義務の内容を直ちに合義務的態度として措定したのであれば、行政取締法規と注意義務を混同するものといわねばならない」³⁹が、判決は刑法上の注意義務の内容が「徐行」ではなく「減速」であることを明らかにしており、行政取締法規と注意義務とを明確に区別しているように思われる。

このように黄色点減信号の場合には、一律の徐行義務は刑法上は認められず、一定程度の「減速」をすればよいと考える。その場合でも、相手方が赤色点減信号の場合、いつ発進するかは運転者の判断に委ねられているので、相手方が一時停止をしても自分が先に交差点を横断し得ると誤信して不適切な時期に交差点に進入することがあり得ることは十分予想される。そこで、黄色点減信号に直面する運転者としても、そのような相手方の行動を計算に入れた程度の「減速」をすることは必要であると思われる。それが具体的にどの程度の減速でよいかは、交差点（道路）が広ければ減速は少なくてよい）や相手方の行動（広路車の場合、相手方が右方から来るときは、左方から来るときよりも減速は少なくてよい）などの具体的状況如何によるのである。

4 平成一五年判決における結果回避可能性の判断

平成一五年判決の場合、被告人車の速度は「時速三〇ないし四〇キロメートル」で、これを「時速一〇ないし一五キロメートル」に「減速」しても結果回避可能性がないと認定している。しかし、結果回避可能性を否定した判決の論理に問題がないわけではない。

一審、二審判決は、実況見分調書の実験結果から、被告人車が時速一〇キロメートルで走行していたならば、衝突地点から被告人車が停止するのに必要な距離に相当する二・六五メートル手前の地点においては、衝突地点から二二・三〇メートルの地点にいるはずのA車を直接視認することが可能であり、時速一五キロメートルで走行していたならば、衝突地点から被告人車が停止するのに必要な距離に相当する四・四〇メートル手前の地点においては、衝突地点から二六・二四メートルの地点にいるはずのA車を直接視認することが可能であったと認定し結果回避可能性を肯定した。これに対し、最高裁は、急制動の措置を講ずるまでの時間を考えると結果回避可能性があったと断定することは困難であったとしている。ここでは、被告人車の速度から急制動後の停止時間を測定し、その時間内に衝突位置から逆算した相手車両の距離を割り出し、その距離での被告人の視認可能性を判断している。⁽⁴⁾

問題は、本判決が、他の多くの判例と同様、結果回避可能性の対象としての結果を「衝突」ととらえている点である。⁽⁴⁾しかし、「衝突」は結果に至る因果経過に介入する事情に過ぎず、業務上過失致死罪における結果はあくまでも「死」である。そして、本件で、被告人車の時速を一〇ないし一五キロメートルに減速した場合、果たして死亡という結果が回避できたか否かがまさに問題となる。相手車両が時速約七〇キロメートルで暴走しているで、被告人が減速しても死が回避できたかどうか必ずしも明らかではないが、少なくともこの点を検討する必要があるように思われる。

また、本判決は、時速一〇キロメートルないし二五キロメートルに減速すれば衝突の回避は可能であるとした一審、二審判決を否定し、実験結果の数値だけを手掛かりに回避可能性を論ずることは人間の「心理」を無視するもので妥当でないとしている。本判決は、①赤点滅信号に直面する被害車両が一時停止も徐行もせず、時速約七〇キロメートルという高速で進入することは通常想定し難いこと、②夜間、相手方を視認しても、その速度を一瞬のうちに把握するのは困難であることを考えると、被害車両の存在を確認しても、衝突の危険を察知するまでには若干

の時間がかかることを考慮し、結果回避可能性を否定している。

しかし、なぜ、相手方を視認しても「直ちに」急制動がとれないかを突き詰めていくと、それは、相手方の対面する信号が赤色点滅信号であるから、そのまま交差点に七〇キロメートルの高速のまま進入してくるとは予測できにくいからであろう。その意味では、「相手方の異常な行動が予見できないということ」、言い換えれば、「相手方の適切な行動への信頼が相当であること」が結果回避可能性を否定する根本的な理由となっている。つまり、予見が不可能だから回避が不可能なのであって、その意味では、昭和四八年判決と平成一五年判決は、実は、根底において、共通性を有する判決であるように思われる。結果回避可能性は、予見可能であることを仮定して判断されるべきものであり、予見可能性が否定されるために結果回避可能性が否定されるような場合は、端的に予見可能性の問題として解決されるべきであるように思われる。

四 予見可能性と信頼の原則

1 昭和四八年判決と信頼の原則

昭和四八年判決は、信頼の原則を適用して注意義務を否定した。その理論的根拠は、①黄色点滅信号の表示する「注意進行」は、ただ他の交通に注意することの意味するにとどまり特殊な運転方法ないし注意義務を課するものではないこと、②本件交差点では被害者に一時停止義務があるから、被害車両が現認できない場合、被告人としては被害者が一時停止をするから衝突の危険はないものとして徐行せずに交差点に進入してもこれをもって不注意とはいえないことにある。

ところが、昭和四八年判決に対しては、最高裁が学界および下級審実務の大勢から抜きん出て過失責任解除の方向へ速い足取りを示したものとしてこれに批判的な見解が多い。⁴³⁾

まず、本判決には天野裁判官の反対意見がある。すなわち、天野裁判官は、「私は、原判決とともに、本件における被告人の交差点直前における徐行義務は交差点内における円滑な運行の不可欠の前提をなすものと解し、この義務違反は交差点内における衝突事故と直結する性質のものであることにその存在理由の重さを認めざるをえないので、被告人の右不徐行は本件事故にとつて単に間接の關係にとどまるものとみるが如きは実体に即しない独断であるとさえ考える。すなわち、本件事故はA車の不停止と被告人車の不徐行との競合によつて発生したものと認識することによつてはじめて、本件の交差点進行の場合における両者の注意義務相互のあり方を正しく問うことができるのであり、また、この具体的状況のもとで競合する過失責任の配分においては、もとよりAの過失の重大さを強く責めなければならぬが、被告人も徐行して交差点に臨んでいれば当然本件事故を十分回避しえたものと判断した原判決に対し、これを誤りとすべき合理的な理由は全く存しない。」と主張している。この意見は、被告人の徐行義務は交差点内における円滑な運行の不可欠の前提であり、この義務違反は交差点内における衝突事故と直結する性質のものであり、信頼の原則を安易に適用してはならないという主張である。

このような反対意見に賛成する立場から、朝岡智幸判事は、「本件において被告人車が徐行したうでの安全確認義務を尽くさなかつたことは、それを尽くした場合よりも結果発生 of 蓋然性の程度を増加せしめていることは否定できないし、またその不注意の程度が刑法上の評価として無視してよいような小過失とは到底いえない」のであつて、「かような刑法上無視してもよいような小さな過失でない以上は、やはりみずからに課せられた注意義務を遵守した場合において、はじめて信頼の原則の適用をみるものというべく、原判決および本判決の反対意見に賛成したい」として本判決に批判的な見解を主張される。⁴⁴⁾

同様に、岡野光雄教授も、昭和四八年判決は「もつばらAの異常な行動だけが前面に出ており、被告人の交通法規違反は不問に付されているといえる。結果的には、被告人が青信号に従って進行した場合と変わらない理論構成であり、きわめて安易に信賴の原則を適用したものと見えよう」と批判された上で、信賴の原則は「その当然の前提として、自己も原則として交通法規を遵守していることが要求される」と主張されている⁴⁵⁾。

さらに、西原春夫博士は、被告人には徐行義務はないとしながらも「被告人には『注意進行』すなわち左右の安全確認と減速とが原則的には義務づけられていると考えるので、本件を無罪とするためには、左右からくる車両の『減速』と相まって衝突事故を防止しうる程度に減速していてもなお事故は発生しえた、という事実か、あるいは右にあげたような例外にあたる事実（交差道路の広狭が明らかでない交差点の場合「黄色点滅信号」に直面する車両には減速義務はない」、交差道路の広狭が明らかでない左右の見通しのきかない交差点であっても、黄色点滅側が交通頻繁な国道であつて赤色点滅側にそのことが容易に認識しうる場合や黄色点滅信号に直面する車両が鎖状に連続して走行している場合―筆者注）を認定しなければならぬ」と主張され、信賴の原則の適用に反対される⁴⁶⁾。

しかし、これらの批判的見解にはいくつかの問題点があるように思われる。第一に、天野裁判官の反対意見や朝岡判事の見解は、被告人の徐行義務違反の過失が刑法上無視し得るような小さな過失ではなく、むしろAの一時停止義務違反と被告人の徐行義務違反が競合して結果を惹起したことを被告人有罪の根拠としている。たしかに、被告人が徐行義務を遵守すれば結果は回避できた可能性はある⁴⁷⁾。しかし、結果回避可能性は過失犯の必要条件であつて、十分条件ではないので、それだけで過失犯が成立するわけではない。

第二に、昭和四八年判決に反対する見解は、被告人の徐行義務違反という道路交通法上の義務違反を、それを遵守すれば結果が回避できるといふ理由だけで直ちに刑法上の注意義務違反としてしまつている。しかし、道路交通法は事故を回避するために運転者に様々な義務を課し万全の安全対策をとつてゐる。したがつて、一定の具体的状

況のもとにおける過失が問題となつてゐる時には、道交法の義務の中から、具体的事案に即した刑法上の注意義務を選別することが必要である。過失犯は、決して道路交通法上の義務違反の結果的加重犯ではないのである。

ところで、徐行義務は、黄色点滅信号の陰に隠れた（道交法四二条に基づく）一般的な義務であるのに対し、一時停止義務は（この徐行義務を超える）赤色点滅信号による特別の義務であるから、後者の事実上の拘束力は、前者に比べて格段に強く、またその不遵守は直ちに交通の危険をもたらす性質のものであるとするならば、本件事故にとつて決定的なのは赤色点滅信号にもかかわらず一時停止も徐行もせずに暴走したAの運転行為にあることは明白であろう。刑法上の注意義務を選別する際には、単に結果回避にとつて有効か否かだけでなく、双方の義務違反の態様を比較衡量することが必要である。安易に過失の競合を認めるのは、損害の公平な分担を目的とする民事過失的な発想であり妥当であると思われぬ。

第三に、昭和四八年判決に反対する見解が信頼の原則の適用に批判的であるのは、被告人自身に徐行義務違反という道路交通法違反が存するからである。しかし、この見解の前提には、信頼の原則の根拠を交通法規を遵守した交通関与者には事故が起きたときに責任の免除という報奨を与えるという報奨説の考え方があつた。しかし、交通関与法規には二重の危険防止措置を数多く含んでおり、他者への不信を前提にした義務まで守っていれば責任が免除されるのは当然であり、特に報奨というほどのものではない。⁴⁹

たしかに、信頼の原則の根拠を過失犯における行為無価値の欠如に求める新過失論の立場からは、行為者の交通法規違反などの不適切な行為があつた場合に信頼の原則の援用を認めるのは社会的に不当であるとしてこれを否定する見解も主張される。しかし、過失責任の成否は予見可能性の有無によつて決せられるものであり、信頼の原則は予見可能性の認定基準に過ぎないと解すべきである。被害者等が不適切に行動することが予見できないときは結果の予見も不可能である。もし、他人の不適切な行動が予見できない場合にも結果の予見可能性が肯定され、あ

とは信頼の原則によって注意義務を制限するという構成をとるならば、予見可能性要件は過失の限定法理としての機能をほとんどたないものとなり、予見可能性を過失の成立要件とした意義が失われることになる。責任主義を貫徹し過失責任の本質的要件を予見可能性に求める以上、信頼の原則は予見可能性の判断に関連づけなければならぬように思われる。^⑤

昭和四八年判決に反対する見解は、被告人の徐行義務違反が交差点内での衝突事故と直結するものであることから信頼の原則の適用を否定しようとする。これは、交通法規違反の行為が結果発生 of 危険を具体的に増加させるときには信頼の原則の適用が否定されるとする学説と軌を一にするものであろう。しかし、危険の増加は予見可能性と常に一致するわけではない。危険の増加が認められても、結果発生 of 予見が不可能である場合には過失責任は否定されるのである。

このように、信頼の原則は、他人の行動の予測の問題に尽きるので、被告人の徐行義務違反の有無と赤色点滅信号にもかかわらず一時停止せずに暴走した相手方の行為の予測とは別問題のはずである。同様に、被告人の減速と安全確認の懈怠も、信頼の原則の適用、つまり予見可能性の否定を拒む理由にはなり得ないと思われる。

過失犯は、結果発生 of 具体的な予見可能性が肯定されて初めて成立する。昭和四八年判決に反対する見解は、被告人の結果発生 of 予見が容易であるかについて十分な言及をしておらず、そこにこの立場の最大の問題点であるように思われる。

ところで、昭和四八年判決が信頼の原則の適用を肯定したことはどのように評価されるべきであろうか。交通規則があってもそれが現実の道路交通の中であまり守られていないのであればその遵守を信頼することは相当ではない。また、守られないながらもそこに一定の事実上の限度がある場合には、その限度以上に出ないことを信頼することはなお相当である。本件第一審裁判所が、事故現場の交差点の交通状況を知るため、本件事故発生時刻である

午前四時過ぎに実施した検証結果によると、午前四時から四時三〇分の三〇分間に（被告人車が通行した）国道を進行する自動車（A車）が七八台、（A車が通行した）県道を進行する自動車（B車）が四台、歩行者は皆無であり、かつ国道を直進する自動車はいずれも時速六〇キロメートル前後で本件交差点をそのまま通過し、右折車以外に減速・徐行するものはなく、また県道上を進行する自動車はすべて例外なく交差点手前で一時停止をした後交差点に進入しており、危険な状態は見られなかったとのことである。事故発生直後の実況見分の際の状況もほぼ同様で、県道上にはほとんど車がなく、国道上には三分に一台くらいの割合で大型貨物車が進行していた模様であった。

このような本件現場付近の具体的状況を考慮すると、赤色点滅信号に直面している相手車が「赤色点滅信号にしたがって一時停止をすること」、少なくとも、「一時停止はしなくても減速しながら交差点に進入してくること」までは信頼してよいと思われる。以上のように考えると、昭和四八年判決の事案の場合、「赤色点滅信号に従わずに暴走してくる車両等がないこと」への信頼は相当であり、信頼の原則が適用されて過失が否定されたと説明することは十分可能であったと思われる。^②

2 因果経過の予見可能性と平成一五年判決

信頼の原則の体系的位置づけについては、結果回避義務を免除する基準であるとする見解と予見可能性を認定する思考基準であるとする見解が対立している。本稿は、前述のように、信頼の原則を予見可能性認定の思考基準に過ぎないと考える立場をとるが、この立場からは、信頼の原則が問題となる場面は、他人の不適切な行動が因果経過に介入する場合であるから、端的に、信頼の原則の問題は因果経過の予見可能性の問題に還元されると思われる。^③

具体的予見可能性説によれば、予見可能性の対象は結果及び因果関係の基本部分（重要部分）であるとされる。そして、この「因果経過の基本的部分」の予見可能性を「現実に生じた因果系列」の重要部分という意味に理解

し、しかも、それをある程度抽象化する見解が通説とされている。しかし、現実の因果経過の中で何が重要で何が重要でないかを選別する基準を明らかにすることは不可能であるから、どの段階まで抽象化が許されるのかは不明で、恣意的な判断がなされる危険がある。また、このように抽象化された因果経過の予見「可能性」を判断する際に、一般人の法則的知識を判断資料とすると、対象となる因果経過を抽象化すればするほど、科学的知識に乏しい一般人の「不安感」によって予見可能性が肯定されることになりやすいように思われる。

本判決でも、相手方車両の速度を抽象化し、赤信号にもかかわらず一時停止せずに交差点に進入してくることであれば、そのような車両の存在は予見不可能ではないとされ結果発生⁴の予見可能性が肯定される可能性が十分ある。いずれにせよ、現実の因果経過を抽象化してその予見可能性を判断する考え方は、抽象化の程度が高まるにつれて、責任主義の観点から予見可能性の範囲を絞ろうとする具体的予見可能性説とは相いれないものとなる。これに対し、因果関係はその存在自体が構成要件要素であり、その具体的なあり方は犯罪の成否に関する構成要件該当性の評価にあたって重要でないという理論的前提から、実際の因果経路が予見不可能でも、仮定的な因果経路が具体的に予見可能であればよいとする見解も有力である⁵。

しかし、(現実化していない) 仮定的な因果経過が予見可能であればよいとすると、事案の個別性に応じた具体的な予見可能性判断が不可能になる恐れがある。平成一五年判決の事案においても、相手方の対面信号が赤色点滅信号の場合、いつ発進するかは運転者の判断に委ねられているので、相手方が一時停止をしても自分が先に交差点を横断し得ると誤信して不適切な時期に交差点に進入することがあり得ることは十分予想されるから、黄色点滅信号に対面する運転者としても、そのような自動車との衝突は予見可能であり、右の事例についても予見可能性は肯定されることになる。しかし、「赤色点滅信号に従わずに一時停止を怠って時速七〇キロメートルの高速度で暴走してくる車両」の存在という介在事情は具体的には予見不可能であるから、結果の「具体的」予見可能性は否定さ

れるべきであるように思われる。

平成一五年判決は、昭和四八年判決と異なり、被告人が交差道路の信号が赤色点滅であったことを信頼したの点を摘示していない。これは一つには、本件被告人が交差道路の信号を認識していなかったことによるものとも考えられるが、他方、「交差道路側の道路標識等を見て自己の運転行動を決定するというようなことは、本来法の予定していないところというべきである」⁵⁶ からかもしれない。最高裁は、近時、時差式信号機が設置された交差点において右折する自動車の運転者が、対面する信号機の表示を根拠として対向車両Aの対面信号の表示を赤色と誤信したため右折進行しA車と衝突しAを死亡させた事案において、「自動車の運転者が、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」と判示して被告人に業務上過失致死罪の成立を認めた。⁵⁷

しかし、自己の対面信号が青色である時交差点にそのまま進入できるのは、対向車両の対面信号が赤色表示であるからである。もしこれを信頼してはならないとすると、青色信号でも減速や徐行などの安全確認の措置が必ず必要になる。しかし、これでは信頼の原則を根底から覆すことになりかねない。⁵⁸

対向車両の対面信号が何であったか、被告人がそれをどのように認識したかは、あくまでも予見可能性の判断資料に過ぎない。したがって、被告人が対向車両の対面信号を赤色点滅と現に認識したか、あるいは、対向車両の対面信号を全く考えなかったかが、予見可能性の有無の結論に直ちに影響を与えるわけではない。信頼の原則は、予見可能性の問題であるから、行為者が何かを具体的に「信頼」しない限り適用できないというものではない。平成一五年判決の事案のように、対向車両の対面信号を全く考えなかったとしても、対向車が酒気を帯び、制限速度を四〇キロメートル超過した時速七〇キロメートルの高速で、しかも、床に落とした携帯電話を拾おうとして下を向

いたまま交差点に進入してくることを予測することは困難であるといわざるを得ない。

信頼の原則が問題となるような場面は、規範的観点から予見可能性を限定的に解する必要がある場合である。前述のように、平成一五年判決は結果回避可能性は必ずしも否定されない事案であり、また判決に従って仮に結果回避可能性が否定されると解した場合でもその実質的な理由は交差道路の信号が赤色点滅であったため、相手方の不適切な行動が予見できない点に求められることを考えると、被告人無罪の結論は因果経過の具体的予見可能性が否定されるという理由で説明されるべきであつたように思われる。

五 おわりに

昭和四八年判決と平成一五年判決の関係を、小林憲太郎助教授は「最高裁は、少なくともこの二つの判決を限り、まず①道路交通法に定める義務の違反を特定したうえで、②かりにそれを守つたとすれば事故は回避し得たかを判断し、この点が否定的に解されれば直ちに過失を否定するが、③たとえ肯定的に解されても、他者の適切な振舞いを信頼してよい場合には、なお注意義務違反が否定される、言い換えれば右道路交通法上の義務が注意義務を構成しない余地がある、と考えているようである」と説明される^⑧。判例（特に平成一五年判決）が道路交通法上の義務を必ずしも刑法上の注意義務とは考えていないことは前述したが、その点を別とすれば、結果回避可能性の判断が先行し、信頼の原則ないし予見可能性の判断が後行するという二つの要件の犯罪体系論上の位置づけは様々であるが、過失犯が成立するた
能であろう。

結果回避可能性と予見可能性という二つの要件の犯罪体系論上の位置づけは様々であるが、過失犯が成立するた

めにはこの両要件をクリアしなければならぬ点は共通の理解があるといつてよい。その際、結果回避可能性の判断は、予見可能性とは無関係に行われるべきものである。したがって、行為時に（予見が可能であると仮定した上で）結果が回避可能であるかが問われなければならない。平成一五年判決は、実験結果の数値だけでなく、赤点減信号に直面する被害車両が一時停止も徐行もせず時速約七〇キロメートルという高速で進入することは通常想定し難いことをも考慮して結果回避可能性を否定した。しかし、相手方を視認した段階で直ちにブレーキを踏むという結果回避措置がとれない最大の理由は、相手方の異常な行動が予測できないからであるとすると、予見可能性の低さが結果回避可能性を否定させたことになる。このような予見可能性の問題を結果回避可能性の判断資料に入れることは、予見可能性と結果回避可能性の関係を複雑にするだけで妥当でない。したがって、予見が不可能であるがゆえに結果回避が不可能である場合は端的に予見可能性を否定すればよいのである。このように考えると、平成一五年判決は、結果回避可能性を否定したが、実質的には予見可能性を否定したものと解することができる。その意味で昭和四八年判決を実質的に変更したものではないように思われる。

〈注〉

- (1) 最(二小)判平一五・一・二四判時一八〇六号一五七頁、判タ一一一〇号一三四頁。
- (2) 最(三小)判昭四八・五・二二刑集二七卷五号一〇七七頁。
- (3) 平成一五年判決の弁護人の上告趣意書の内容については、椎木緑司「最高裁で逆転無罪になった事例―業務上過失致死傷被告事件(無罪)―」季刊刑事弁護三五号(二〇〇三)一一五頁以下参照。

- (4) 平成一五年判決の評釈として、門田成人「業務上過失と衝突の回避可能性」法学セミナー一五八二号(二〇〇三)一
一六頁、松原久利「黄色点滅信号の交差点への進入時の徐行義務違反と結果回避可能性」受験新報五三卷六号(二〇
〇三)一四頁以下、松原芳博「過失犯と結果回避可能性」判例セレクト2003(二〇〇四)二七頁、平野潔「黄色
点滅信号で交差点に進入した際、交差道路を暴走してきた車両と衝突し、業務上過失致死傷罪に問われた自動車運転
者について、衝突の回避可能性に疑問があるとして無罪が言い渡された事例」現代刑事法六卷三号(二〇〇四)八六
頁以下。また、両判決を契機に結果回避可能性や信頼の原則の原則について本格的に検討したものとして、斎野彦彰
「結果回避可能性(上)(中)」——最近の最高裁判例を契機として——現代刑事法六卷四号(二〇〇四)五五頁以下、
六卷七号(二〇〇四)六二頁以下、小林憲太郎「信頼の原則と結果回避可能性——交差点衝突事故に関する二つの最高
裁判決の検討——」立教法学六六号(二〇〇四)一頁以下。
- (5) 最(三小)判昭四一・六・一四刑集二〇卷五号四四九頁「酔客転落死事件」、最(三小)判昭四一・一二・二〇刑
集二〇卷一〇号一二二二頁「エンスト事件」。
- (6) 最(二小)判昭四二・一〇・一三刑集二二卷八号一〇九七頁「第一種原動機付自転車事件」。
- (7) 黄色点滅信号の効力と過失についての包括的な研究として、西原春夫『交通事故と過失の認定』(成文堂、一九七
五)一六三頁以下。
- (8) 名古屋高判昭四三・一〇・二一刑集二三卷六号九一八頁。事案は、被告人が普通貨物自動車を運転し、時速約五〇
キロメートルの速度で幅員四〇メートルの道路(舗装部分だけでも三車線あり、速度制限時速七〇キロメートルの自
動車専用的高速道路とでもいべき道路)を進行中、黄色点滅信号のある左右の見とおしのきかない交差点にさしか
かったところ、A運転の車両を右斜前方約三四・四メートルのところに認めたが(幅員七メートルの道路)、同車が
待避してくれるものと信頼し、前記速度のまま交差点に進入したので、折りから赤色点滅信号にしたがい一旦一時停

止したものの、被告人より先に同交差点を通過し得ると軽信して時速一〇キロメートルの速度で交差点に進入してきたA運転の車両と衝突し、その同乗者を死傷に致したというものであった。第一審の名古屋地裁は、何ら理由を示さずことなく被告人及びAの兩名に対して業務上過失致死傷罪の成立を認め、本判決も控訴を棄却した。

- (9) 最(一小) 決昭四四・五・二二刑集二三卷六号九一八頁。このうち、黄色点滅信号のある交差点が「交通整理の行われていない交差点」にあると判示した部分は、現在もなお判例として生きている。

(10) 藤沢簡判昭四三・一一・一九高刑集二二卷五号七九三頁。

(11) 東京高判昭四四・一〇・二〇高刑集二二卷五号七七一頁。

(12) 伊勢崎簡判昭四六・三・一七刑集二七卷五号一一〇二頁。

(13) 東京高地判昭四六・一二・二二刑集二七卷五号一一〇六頁。

(14) 最(三小) 判昭四八・五・二二刑集二七卷五号一〇七七頁。

(15) 相手車両の運転者Aに対しては、既に別の裁判で懲役一年四月の実刑が確定している。

(16) 広島簡判平一三・七・二五公刊物未登載。

(17) 広島高判平一三・一二・二五公刊物未登載。

(18) 最(二小) 判平一五・一・二四判時一八〇六号一五七頁、判タ一一一〇号一三四頁。

(19) 結果回避可能性についての包括的な研究として、小林憲太郎『因果関係と客観的帰属』(弘文堂、二〇〇三) 四頁以下、同「いわゆる結果回避可能性について」刑法雑誌四二卷三号(二〇〇三) 一六頁以下、杉本一敏「相当因果関係と結果回避可能性」(一六・完) 早稲田大学大学院法研論集九七号(二〇〇二) 二七六頁以下、一〇一号(二〇〇二) 三八四頁以下、一〇三号(二〇〇二) 三六二頁以下、一〇四号(二〇〇二) 三〇二頁以下、一〇五号(二〇〇三) 四〇二頁以下、一〇六号(二〇〇三) 四二〇頁以下など。

- (20) 大塚裕史「過失犯における実行行為の構造」『下村康正博士古稀記念論文集・刑事法学の新動向(上巻)』(成文堂、一九九五)一六八頁以下。なお、合義務的態度の代置の問題に関する我が国の文献としては、山中敬一「刑法における因果関係と帰属」(成文堂、一九八四)一頁以下、林陽一「刑法における因果関係理論」(成文堂、二〇〇〇)二五頁以下、本間一也「過失犯における結果の客観的帰属(一)(二)」北大法学論集四〇巻四号(一九九〇)一頁以下、四一卷一号(一九九〇)五一頁以下、伊藤寧「過失犯における因果関係と客観的帰属に関する一考察(一)(二)」姫路法学二号(一九八九)二九頁以下、六号(一九九〇)二三頁以下、川口浩一「過失犯における仮定的事情の考慮について—西ドイツ交通判例を中心として—」大阪市大法学雑誌三二巻二号(一九八〇)一八一頁以下、島田雅子「仮定的予備条件について—その批判的考察—」法学新報八六巻一〇—一一二二号(一九八〇)一八一頁以下、伊東研祐「過失犯と危険概念—過失犯における結果の帰属を中心に—」法学セミナー三四六号(一九八三)三九頁以下、松宮孝明「過失犯における『客観的帰属論』の問題点について」京都大学大学院生論集一〇号(一九八二)四〇頁以下、鋤本豊博「刑法における『合法的行為との代替性』の問題について(一)」北大法学論集四七巻五号(一九九七)一三三頁以下など。
- (21) 大判昭四・四・一一新聞三〇〇六号一五頁。
- (22) 最(二小)判平四・七・一〇判時一四三〇号一四五頁。
- (23) 本判決に関する判例時報一八〇六号一五八頁および判例タイムズ一一一〇号一三四頁の匿名解説では、「本判決は、業務上過失致死傷罪における過失の有無について、衝突回避の可能性という角度から慎重な検討を加えていくのである」とされている。
- (24) 判例時報一八〇六号一五八頁「匿名解説」。
- (25) 最(三小)決平元・一二・一五刑集四三巻一三三号八七九頁「札幌ラブホテル事件」。

- (26) 齋野・前掲注(4)「結果回避可能性(上)」五九頁。
- (27) この問題についての詳細な研究として、曾根威彦Ⅱ深尾勇紀「黄色点滅信号の意味と徐行義務との関係(上)(下)」現代刑事法六卷二号(二〇〇四)七七頁以下、六卷三号(二〇〇四)八〇頁以下。
- (28) 最(一小) 決昭四四・五・二二刑集三卷六号九一八頁。
- (29) 例えば、大阪地塚支判昭四八・八・一六判時七二五号一一一頁、飯田簡判昭四八・九・二五判タ三〇四号二九六頁、大阪高判平三・四・二六判タ七七〇号二五七頁など。
- (30) 例えば、木谷明「信号」判例タイムズ二八四号(一九七三)一三六頁、西垣道夫「対面信号機が黄色点滅を表示している交差点に進入しようとする自動車運転者の業務上の注意義務」警察研究四九卷九号(一九七八)七二頁など。
- (31) 西原・前掲注(7)「交通事故と過失の認定」二〇二頁以下。
- (32) 岡野光雄「交差点における黄色点滅信号の意味と信頼の原則」ジュリスト五七五号(一九七四)一三七頁以下、曾根Ⅱ深尾・前掲注(27)「黄色点滅信号の意味と徐行義務との関係(下)」八二頁以下。
- (33) 西原・前掲注(7)「交通事故と過失の認定」一八九―一九〇頁。
- (34) 伊藤栄樹ほか編「注釈特別刑法第六卷交通法通信法編Ⅰ」新版(立花書房、一九八九)一八二頁「但木敬一執筆」。
- (35) 朝岡智幸「黄色点滅信号の点滅している左右の見とおしをよくない交差点を進入しようとする場合の自動車運転者の注意義務と信頼の原則」判例タイムズ三〇四号(一九七四)八九頁。
- (36) 西原・前掲注(7)「交通事故と過失の認定」一九一頁。
- (37) 朝岡・前掲注(35)「黄色点滅信号の点滅している左右の見とおしをよくない交差点を進入しようとする場合の自動車運転者の注意義務と信頼の原則」八九頁。
- (38) 最(一小) 決昭五〇・九・一一刑集二九卷八号五七六頁は、「交差する道路の一方の信号機が赤色の灯火の点滅信

号を表示し、他方の信号機が黄色の灯火の点滅信号を表示している交差点においては、赤色の灯火の点滅信号を表示する道路を進行する車両の運転者は、所定の停止位置において一時停止する義務を負うのはもとよりのこと（道路交通法施行令二条一項参照）、再度発進して交差点に進入するにあたっては、交差点上の交通の安全を確認し、接近してくる車両との衝突の危険を回避するためその進行妨害を避けるなど所要の措置をとるべき義務があるものといふべきである。道路交通法四三条は、交通整理の行われていない交差点において、道路標識等により一時停止すべきことが指示されているときは、車両は、所定の停止位置で一時停止するほか、交差点を通行する車両の進行妨害をしてはならない旨明定しているが、このような義務は、赤色の灯火の点滅信号により一時停止が義務づけられる車両の運転者もまた、一時停止の義務に当然伴うものとして、負うものと解するのが相当である。ただし、そのように解さなければ、赤色の灯火の点滅信号が一時停止を義務づけている実質的な意味が失われるばかりでなく、道路交通法の他の規定（特に三六条一項）との関係から、赤色の灯火の点滅信号により一時停止を義務づけられている車両の運転者の方が黄色の灯火の点滅信号を表示した交差点道路の進行車両より優先的に進行を許容される場合を生じ、これにより道路交通上の安全を確保することができないことになるからである」と判示し、赤色灯火点滅信号を表示する道路を進行する運転者に対して所定の停止位置で一時停止し、交差点上の車両の進行妨害を避ける義務を正面から認めた。

(39) 宮崎清文『新版注解道路交通法』（立花書房、一九九二）四三頁。

(40) 松原・前掲注（4）「過失犯と結果回避可能性」二七頁。

(41) 斎野彦弥教授は、このような判断方法は相手車両の走行状態とその衝突の時点を「動かしている」と指摘し、結果の変動ないし抽象化を批判される（斎野・前掲注（4）「結果回避可能性（上）」六一頁）。

(42) 佐伯仁志「刑法判例の動き」『平成15年度重要判例解説』（有斐閣、二〇〇四）一四八頁。

- (43) 昭和四八年判決に反対するものとして、天野裁判官の反対意見のほかに、朝岡・前掲注(35)「黄色点滅信号の点滅している左右の見とおしをよくない交差点を進入しようとする場合の自動車運転者の注意義務と信頼の原則」八七頁以下、三ツ木健益「信頼の原則の原点にかえれ」法律のひろば二六卷一〇号(一九七三)二二頁以下、柴田孝夫「交差点に進入しようとする自動車運転者に交通法規に違反して交差点に進入する車両を予想した安全確認をすべき業務上の注意義務がないとされた事例」『最高裁判所判例解説刑事事編昭和四八年度』(法曹会、一九七五)七三頁以下、西垣道夫「対面信号機が黄色点滅を表示している交差点に進入しようとする自動車運転者の業務上の注意義務」警察研究四九卷九号(一九七八)六七頁以下、西原・前掲注(7)「交通事故と過失の認定」二一〇頁以下、岡野・前掲注(32)「交差点における黄色点滅信号の意味と信頼の原則」一三六頁以下など。これに対し、昭和四八年判決を支持するものとして、田尾勇「交差点に進入しようとする自動車運転者に交通法規に違反して高速度で交差点を突破しようとする車両のありうることまでも予想した安全確認をすべき業務上の注意義務はないとされた事例」判例評論一八一号(一九七四)三七頁以下「判時七二七号一五一頁以下」、江口三角「黄色点滅と注意義務」加藤一郎・宮原守男・野村好弘編『交通事故判例百選』第二版(有斐閣、一九七五)一八六頁以下など。
- (44) 朝岡・前掲注(35)「黄色点滅信号の点滅している左右の見とおしをよくない交差点を進入しようとする場合の自動車運転者の注意義務と信頼の原則」九二頁。
- (45) 岡野・前掲注(32)「交差点における黄色点滅信号の意味と信頼の原則」三八頁。
- (46) 西原・前掲注(7)「交通事故と過失の認定」二二八頁。
- (47) 江口三角教授は「一般的には、単なる徐行では時速六〇キロで見とおしのかかない交差点に進入してくる車両を避けることは不可能であろう。そうだとすれば、本件事故は被告人の五〇キロのまままで進行する行為が持つ危険性が現実化して発生したのではない」と主張される(江口・前掲注(43)「黄色点滅と注意義務」一八七頁)。

- (48) 田尾・前掲注(43)「交差点に進入しようとする自動車運転者に交通法規に違反して高速度で交差点を突破しようとする車両のありうることまでも予想した安全確認をすべき業務上の注意義務はないとされた事例」三九頁。
- (49) 小林・前掲注(4)「信頼の原則と結果回避可能性」二七頁。
- (50) なお、近時、信頼の原則の根拠を自己答責性の原理に求める見解も有力に主張されているが(例えば、小林・前掲注(4)「信頼の原則と結果回避可能性」二八頁以下)、自己答責性を根拠とすると交通法規に違反し不適切に行動する者は道路交通の危険を自ら引き受けなければならないということになりかねない危険がある。
- (51) 山中敬一「信頼の原則」中山研一・西原春夫・藤木英雄・宮澤浩一編『現代刑法講座第三卷』(成文堂、一九七九)八三頁以下。
- (52) 斎野・前掲注(4)「結果回避可能性(上)」一五九頁。
- (53) 因果経過の予見可能性については、大塚裕史『因果経過』の予見可能性「板倉宏博士古稀祝賀論文編集委員会編『現代社会型犯罪の諸問題』(勁草書房、二〇〇四)一五九頁以下。
- (54) 例えば、山口厚『問題探究刑法総論』(有斐閣、一九九八)一六八頁以下、町野朔『刑法総論講義案I』(第二版)〔信山社、一九九五〕二八〇以下など。
- (55) 岡田雄一「交差点における車同士の事故」荒木友雄編『刑事裁判実務大系第五卷交通事故』(青林書院、一九九〇)四四〇頁。
- (56) 最(三小) 決平一六・七・一三刑集五八巻五号三六〇頁。本決定の評釈として、松宮孝明「標示のない時差式信号機がある交差点での右折事故と『信頼の原則』」法学セミナー五九九号(二〇〇四)一一二頁。
- (57) 松宮・前掲注(56)「標示のない時差式信号機がある交差点での右折事故と『信頼の原則』」一一二頁。
- (58) 片岡聡『最高裁判例にあらわれた信頼の原則』(東京法令出版、一九七五)四五頁。

(59) 小林・前掲注(4)「信頼の原則と結果回避可能性」八頁。

(付記)

本稿は、平成一五年―一七年度文部科学省科学研究費補助金基盤研究(B)(2)「現代の交通事故犯に対する刑事実体法・手続法的対応」(研究代表者 三井誠)による成果の一部である。