

〔判例研究〕

右折転回の際の後方安全確認義務の懈怠と事故との間の相当因果関係が否定された事例

(福岡高裁那覇支判昭和61年2月6日(確定)判例時報1184号158頁)

丸山雅夫

はじめに

自動車運転者の交通秩序に反した行為にもとづいて死傷事故が発生した場合、行為者に過失が認定される以上は、たとえ被害者の側にも落度があったとしても、業務上過失致死傷罪(刑法211条前段)の成立するのが通例である¹⁾。これは、刑事責任については、民事責任の場合と異なり、過失相殺ということが否定されるからである。しかし、事故のなかには、たとえ行為者が交通秩序に合致した行為をしていたとしても同様の結果が避けられなかったであろう、と考えられる場合がある。このような場合に行為者の刑事責任を否定する点ではほとんど異論がないが、その理由づけは必ずしも一致していないのが現状である。そして、最近、このような事案のひとつについて、右折転回の際の後方安全確認義務の懈怠を認定しながら、それと死傷結果との間に相当因果関係が存在しないことを理由として被告人を無罪とする下級審判決が現われた(福岡高

1) たとえば、大判昭和8年11月10日刑集12巻1972頁、大判昭和9年11月22日刑集13巻1581頁、最決昭和34年2月6日刑集13巻1号66頁、最判昭和35年3月24日裁判集刑132号631頁、名古屋高裁金沢支判昭和28年6月6日高裁判判決特報33号129頁、東京高判昭和40年10月27日下刑集7巻10号1864頁、等参照。なお、藤木英雄・注釈刑法第5巻各則(3)(昭和40年)135頁。

裁那覇支判昭和61年2月6日(確定)判例時報1184号158頁)。

本判決は、下級審のものでもあり、事例判決のひとつにすぎないと言いうる一方で、相当因果関係の存否を正面から問題にしている点、および相当因果関係の存在を否定するにあたって信頼の原則に言及している点等、いくつかの論ずべき点を持っているものでもある。そこで、以下において、本判決を紹介し、若干の検討を試みることにしたい。

事案の概要と福岡高裁那覇支部の判断

原判決挙示の関係各証拠によって認定される事実は、次の通りである。被告人は本件事故当日所用で出かけた帰途、本件普通乗用自動車(以下、「被告人車」という)を運転して深夜の国道を時速約50kmで走行中、本件事故現場付近にさしかかり適当な停車場所を物色するうち、友人の車両が進行方向右側の反対車線路側帯に駐車されているのを認め、該車両の後方に駐車するため転回しようと考え、減速しながら交通事故現場見取図(略)③(転回開始地点手前約30m)の地点で方向指示器を右に入れ、④(転回開始地点手前約15m)の地点で後方を車内のバックミラーで一瞥して確認したが、後続車両は見当らなかった。同地点で被告人車の速度は時速約30kmに落ちていたが、自車の回転半径に比べ道路の幅員が狭かったため、一度には転回できないとして更に減速しながらハンドルを一旦左に切り、自車を道路左側端(左側路側帯をまたぐ位置)まで寄せた上、改めて⑦地点でハンドルを右にいっぱい切って時速約10kmで右折転回を始めたが、その際被告人は後方の安全を全く確認しなかった。一方、被害者Oは、当時、友人から借りた本件自動二輪車(以下、「O車」という)に同人を後部座席に乗せて被告人車と同方向に向い時速約100kmで走行中、本件事故現場の北方約150m付近の西に曲がるカーブを回り、直線道路に入った頃前方に被告人車を発見したが、同車が自車の進路上に出て来る様子であったためその右側を追い越そうと考え反対車線に入ったところ、思いがけず被告人車が同車線を横切る形で転回して来たため衝突の危険を感じて急制動の措置をとった。被告人車が反対車線上を横切る形で一時停止直後切り返して後退しよう

とした際、急制動でバランスを失い横倒しになったO車が滑走して来て被告人車の右側面最後部付近に激突し、本件事故（Oが負傷、同乗者は負傷後病院で死亡）が発生した（なお、④地点における被告人の後方確認が十全であったか否かについては、弁護人が争っている）。

原審の那覇地裁名護支部は、以上の事実にもとづき、被告人は右折転回しようとするにあたり、予め右折の合図をした上後続車両の有無・安全を確認して右折転回すべき業務上の注意義務があるのにこれを怠り、右折の合図をなしただけで後続車両の有無・安全を確認しないまま漫然と右折転回した、との過失を認定し、刑法211条前段で処断した（昭和58年10月6日判決）。

弁護人は、原判決には判決に影響を及ぼすべき事実の誤認があり、ひいて法令適用の誤りがある、として控訴した。

福岡高裁那覇支部は、(一)被告人は、現場見取図④の地点で車内のバックミラーを一瞥して後方の安全を確認しているが、右確認が不十分であったため、後方から接近走行して来るO車を見落したのではないか、(二)被告人は、その後、自車を道路左側端に寄せた上、何ら後方の安全を確認しないまま、同⑦の地点から右折転回を開始しているが、このような場合自動車運転者には、同地点において改めて後方の安全を確認する注意義務があるのではないか、(三)仮りに、(二)の後方安全確認の注意義務が肯定されるとして、右義務違反と本件事故との間に相当因果関係は認められるか、との点について、いずれも詳細に検討したうえで、原判決を破棄し、被告人を無罪とした。(一)については、「被告人が現場見取図④の地点で後方の安全を確認する注意義務があったことはいうを俟たない」が、④地点で被告人が後方を十分に確認したとしてもO車はその視野には入り得なかったと認定するのが合理的である、としている。他方、(二)については、④地点で右折の合図をした後一旦自車を道路左側端に寄せたうえで転回を開始している点は当時の交通の状況、道路の幅員等を考えると問題はなかった、としながら、「④の地点における後方確認は、車内のバックミラーを一瞥したに過ぎない不十分なものであって、後続車を見落とす可能性がなくはなかったこと……当時本件現場付近には多数の駐車車両が存し、これらの車が発進

進行して来るなどの事態もあり得たこと、ことに被告人車は、同③地点で右折（転回）の合図を出した後自転車を左側端に寄せており、後続車両からみれば転回するとは容易には考えられない状況を作成していること……更に本件転回にはかなりの時間を要し、その間道路を閉塞することになること等を総合して考慮すると、被告人に対しては、同⑦の地点においても後方の安全を確認する注意義務を肯定するのが相当」であり、「それ故、同地点において全く自転車の後方の安全を顧慮することなく転回を開始した被告人が、右注意義務に違反したことは明らかである」として、④地点で後方を確認した以上⑦地点で改めて後方の安全を確認すべき注意義務はないとする弁護人の主張を排斥している。しかし、(三)については、「仮に被告人が同地点において右確認義務を果たし〇車が後方から進行して来るのを認めたとしても、その際と同車との距離関係によっては、転回する被告人としては同車が交通法規に従い制限時速40キロメートルあるいはこれをある程度上回る速度（せいぜい60キロメートルくらいまでであろう。）で走行してくるものと信頼してよいのであって、特段の事情のない限り、同車の如く交通法規に違反し、時速約100キロメートルにも及ぶ高速度で疾走し被告人車を追い越そうとする車両のあり得ることまで予測し、それに備えて転回を差し控えるべき業務上の注意義務はないとしてよい場合があり得るから」、「⑦の地点において、被告人が前記後方の安全確認義務を尽くさないまま転回を開始したことが、直ちに本件事故の発生と相当因果関係を有するか否かは更に検討を要する」としたうえで、鑑定書によれば、被告人車が⑦地点を走行中〇車はその後方少なくとも約86メートルを走行していたと認められ、「仮に被告人が同⑦の地点において、後方の安全を確認したとしても、被告人は、少なくとも86メートル以上後方を追従走行して来る〇車の前照燈を認め得るに止まり、時間帯も深夜で本件現場が暗かったことを考慮すると、同車が前認定のような高速度で疾走して来ることを認識するのは困難であったと考えられるところ、右〇車と被告人車との車間距離は、〇車が本件現場の制限速度である時速40キロメートルで走行して来る場合約7.7秒……を要する距離であり、また制限速度を20キロメートル超過した時速60キロメートルで走行して来る場

合でも約5.2秒……を要する距離であることを考えると、本件の場合、転回をする運転者たる被告人としては、前記のとおり、後続車であるO車において交通法規に従い追突等の事故を回避する適切な運転をするであろうと信頼し、転回を開始して差し支えない事案であったというべきである。もっとも、検察官が弁論において示唆するように、当時の現場の状況からして、前照燈を確認するだけでは後続車の進行速度が把握できない以上、それを見極め、『後続車両の正常な交通を妨害するおそれ』のないことを確認した上転回を始めるべきであるとする考え方にももっともな点がないではないが、前照燈を確認することにより後続車とのおおよその車間距離を計り得ることに照らすと、右は自動車運転者に対する要求として些か過大であるように考えられ、「結局被告人が同⑦の地点で後方の安全を確認する注意義務を怠ったことは、本件事故と相当因果関係を有しないとわざるを得ない」としているのである。

検 討

1 本件事案と同じように、交通関与者の双方に交通法規違反行為がありそれらが競合して交通事故が発生したと見られるような場合、行為者に業務上過失致死傷罪の成立を否定する判例は、いわゆる「仮定的因果関係」の理論によって行為者の法規違反と事故との間の条件関係を否定するものと、いわゆる「信頼の原則」の適用によって行為者の法規違反に業務上過失致死傷罪としての注意義務違反を否定するものとに大別される。しかし、判例のなかには、そのいずれの立場にも属さず、法規違反と事故との間の相当因果関係を否定することによって業務上過失致死傷罪の成立を否定するものが、少数ながら見受けられる。本判決も相当因果関係の存否を問うことによって事案の解決を目ざすものであり、その意味で、従来の判例との関係では特異なもののひとつである。そこで、以下では、従来の判例の論理との関係なども念頭に置きながら、本判決の論理を検討することにする。

2 本判決は、まず、④地点から⑦地点にかけての運転態様および⑦地点からの右折転回自体には問題がなかったとしながらも、弁護人の主張を排斥する

形で、⑦地点での後方安全確認義務の存在と被告人におけるその懈怠とを認定している。

弁護人の主張は、③地点での右折合図および④地点での後方安全確認に欠けるところはないとの前提のもとに、適切な右折態勢に入った後は信頼の原則の適用があるとするものである。弁護人の考えは、おそらく、③、④地点で適切な右折態勢に入った以上、遅くとも④地点以降の被告人の行為はすべて適切な右折行為にもとづく事態の一連の自然的な流れにすぎない、とするものであろう。しかし、弁護人が引用する昭和45年の最高裁判決の事案²⁾と本件事案とでは、被告人の車両の状況や周囲の状況とに相当程度の相違があることが看過されてはならない。すなわち、昭和45年の事案は、T字路交差点の事故で、しかも被告人車のすぐ後に続いていた被害車両からは被告人車の右折が容易に確認できた場合であったのに対し、本件事案は、深夜とは言え相当の交通量の予想される国道上の右折転回であったこと、④地点の後方約150mにはカーブがあり後続車から被告人車の確認が困難な状況にあったこと、③地点での右折合図および④地点での車内バックミラーによる後方一瞥後約11.5m先の道路左端に一旦車を寄せていること、が認められるのである。しかも、道路左端に車を寄せた際に停止させはしなかったものの相当程度減速されていたことは考えられ、④地点から⑦地点での右折転回開始までには相応の時間がかかったであろうことが予想される。このような事情からすれば、かりに④地点で十分な後方確認をし後続車を認めなかったとしても、また後続車が法定速度を遵守して走行していたとしても、被告人車が減速していることとの関係で⑦地点で相当に接近している後続車のありうることは到底否定できない、と言わなければならない。しかも、かりに⑦地点で真近に迫ってくる後続車を認めたとすれば、一時的に停止するなどして避讓することも容易であったと考えられる。したがって、このような事情のある本件においては、本判決が⑦地点での後方の不確認に義務違反を認めたことは正当であった³⁾、と言えよう。

2) 最判昭和45年9月24日刑集24巻10号1380頁。

3) ⑦地点より後の時点での法規違反も考えられないわけではないが、結果の回避可能

このような⑦地点での後方確認義務違反を前提として、本判決はそれと事故との間の相当因果関係の存否を判断するのであるが、その検討に入る前に、下級審判決で比較的多く採用されている仮定的因果関係による解決の是非について検討しておくことにする。

3(1) いわゆる仮定的因果関係の理論は、西ドイツの「トレーラー事件」判決(BGHSt. 11, 1)において最終的に確立されたものである⁴⁾。そして、そこで定立された「法規に合致した行為があったとしても同一の結果が生じたであろう場合、ないしは重要な事実を基礎としたときにその可能性が裁判官の確信によって排斥されえない場合には、条件関係が欠ける」とする命題は、その後の交通事故に関する判例において支配的な立場を獲得しているようである⁵⁾。

(2) 我が国でも、特に下級審の判決においては、この考え方に立って業務上過失致死傷罪の成立を否定するものが相当数見い出される。その例として、たとえば、対向してくる単車を発見した被告人が警笛を吹鳴せずにすれ違おうとしたところ、多少酒気を帯び無許可運転をしていた被害者が被告人車の前照燈で目が眩んで被告人車の進路に突然進入して衝突したという事案に対して、「これらの諸点を併せ考えると被告人がその前方約33米の地点において〔被害車が〕……蛇行したのを発見したとき直ちに警笛を吹鳴したとしても……被告人の自動車と衝突しないよう正常に運転進行することを必ずしも期待し得るとは認められないのである。しからば、被告人が警笛を吹鳴していても本件衝突事故の発生を防止することを期待することができたかどうかは不明と認めるの外なく被告人が警笛を吹鳴しなかった為に本件事故が発生したものと確認し得ないのである。従って、被告人の警笛吹鳴義務違反と本件衝突との間には原因、結果の因果関係が存在しない」とするものや⁶⁾、左右の見通しの困難な交

性との関係で、過失としての注意義務違反が問題になりうる法規違反は、⑦地点までのものに限られる。

4) 「トレーラー事件」については、拙稿「仮定的因果関係・ドイツ刑法判例研究(1)3」警察研究52巻11号(昭和56年)86頁以下。さらに、山中敬一・刑法における因果関係と帰属(昭和59年)8頁以下も参照。

5) たとえば、BGHSt. 24, 31; BGHVRS 24, 205; 32, 37; 37, 276, 278. さらに、BGHSt. 21, 59.

6) 東京高判昭和33年7月19日高裁刑裁判特報5巻8号337頁(〔 〕内引用者)。

差点に時速約40kmで進入したところ飲酒運転をしながら時速約10kmで進入してきた被害車両と衝突した事案に対して、被告人が自車の走行する道路を優先道路と考えていたことは無理からぬところであるとしたうえで、「〔被害〕車のかような交差点進入方法にもかんがみると、被告人において制限時速40キロメートルから多少の減速徐行をしたからといって、とうてい本件事故を避けることはできなかったものと認めるのが相当である」とするもの⁷⁾、など⁸⁾を挙げることができる。

従来有事案との関係で言えば、本件事案も、衝突の主たる原因が時速100kmにも及ぶ高速度で追い越しをかけてきた被害者の側にあると考えられることから、「かりに被告人が⑦地点で十分に後方を確認していたとしても本件事故が避けられなかったという可能性を否定することができない」とする形で条件関係を否定することは可能であったように思われる。事実、内田教授は、条件関係論を含めた因果関係論が客観的帰責論の一場面であるとの認識から仮定的な原因をつけ加えたうえで条件関係の存否を判断されることから、反義務的行為にもとづいた死と仮定的な合義務的行為によっても生じたであろう死とが法律上同じ意味を持ちうる場合には条件関係が欠けるとされ⁹⁾、特に本判決に対しては、「被告人が、いくら注意深い運転をしていたとしても、時速100キロメートルの速度で追走していたA〔被害〕車との衝突は避けえなかったのではないかという疑いが生じうるわけであって、もしそうだとすると、本件は、まさに、『条件関係』を欠く場合に属することになるものといわざるをえない」とされているのである¹⁰⁾。

7) 東京高判昭和46年10月25日(確定)刑事裁判月報3巻10号1326頁(〔 〕内引用者)。

8) 名古屋高裁金沢支判昭和41年1月25日(確定)下刑集8巻1号2頁、東京高判昭和51年6月14日(確定)刑事裁判月報8巻6=8号327頁、小松簡判昭和34年4月18日下刑集1巻4号1039頁。さらに、西原春夫・交通事故と過失の認定(昭和50年)89頁以下参照。

9) 内田文昭・改訂刑法I(総論)(昭和61年)143頁以下参照。さらに、同「医療行為の分担と過失犯の成否」ジュリスト427号(昭和44年)41頁以下、同・刑法における過失共働の理論(昭和48年)98頁注二、296頁注18、19、参照。

10) 内田文昭「過失行為(実行行為)の不存在か相当因果関係の欠如か」判例タイムズ600号(昭和61年)44頁(〔 〕内引用者)。

(3) 仮定的な原因をつけ加えて条件関係の存否を判断することに対しては、事実的判断ないしは犯罪論の事実的基礎としての条件関係の意義を失わせることになるとの批判が強く、それらによれば、本件のような事案は、条件関係の存否ではなしに過失の存否を問うことによって解決されるべきものとされることになる^{11), 12)}。

条件関係の存否を事実的判断に尽きるものと見るか客観的帰責論の一場面と見るかという点についての検討は措くとしても、つけ加えられるべき原因の態様との関係で、仮定的因果関係による解決方法には疑問がある。つけ加えられる原因が抽象的な「義務に合致した行為」であるならば、本件において付け加えられるべきは、「後方を確認したうえでの右折転回行為」ということになる。この点は、町野教授が言われるように、「不適切な運転手の行為がなかったとしたら、適切な行為があったであろうことになる」¹³⁾から、論理的に確定されうる。しかし、本件のような場合、かりに被告人が後方を確認したところ被害車両が高速度で追い越しをかけてくることに気づいたとすれば、被告人と

11) たとえば、平野龍一・刑法総論Ⅰ（昭和47年）135頁以下、井上祐司「因果関係論の現状」同・因果関係と刑事過失（昭和54年）27頁、内藤謙・刑法講義総論（上）（昭和58年）252頁以下。さらに、中山研一「因果関係」刑法講座第2巻（昭和38年）74頁注^三、山中敬一・前掲書19頁。

12) 西ドイツにおいても、学説は、一般に、この種の事案に因果関係を認めただけで過失犯の成否を問うべきだとしている。ただ、その際、結果の予見可能性を問題とする伝統的な方向（G. Spindel, Zur Unterscheidung von Tun und Unterlassen, Festschrift für Eb. Schmidt, 1961, S. 183 ff.）のほか、「危険増加原理」や「規範の保護目的」といった規範的な判断基準によって解決しようとする立場（C. Roxin, Pflichtwidrigkeit und Erfolg bei fahrlässigen Delikten, ZStW Bd. 74 [1962], S. 411 ff.; ders., Gedanken zur Problematik der Zurechnung, Festschrift für R. M. Honig, 1970, S. 133 ff.; ders., Zur Schutzzweck der Norm bei fahrlässigen Delikten, Festschrift für W. Gallas, 1973, S. 241 ff.; H.-J. Rudolphi, Vorhersehbarkeit und Schutzzweck der Norm in der strafrechtlichen Fahrlässigkeitslehre, JuS 1969, S. 550 ff. usw.）が強い。Vgl. A. Schönke/H. Schröder, Strafgesetzbuch Kommentar, 22. Aufl. 1985, Vorbem §§ 13 ff. (T. Lenckner) Rdn. 81, 95 ff. さらに、山中敬一・前掲書53頁以下参照。

13) 町野 朔「因果関係論」中山研一・西原春夫・藤木英雄・宮沢浩一編・現代刑法講座第1巻（昭和52年）328頁。さらに、同「条件関係論」上智法学論集12巻2・3号（昭和44年）35頁以下、同「因果関係論の現状と問題点」刑法雑誌22巻1号（昭和53年）121頁以下、参照。

しては、後方を確認しただけでそのまま右折転回を開始してもよいことにはならないはずである。本件のような事案に条件関係を認めることは「結局、運転手がまったく運転していなかった事態を仮定して条件関係を肯定する、という論理をとらざるをえないことになる」との町野教授の批判も¹⁴⁾、高速度での後続車を発見した場合にも後方確認という義務に合致した行為があるからそのまま右折転回してもよいとするものではない。そうだとすれば、付け加えられるべき原因は、抽象的な意味での「後方確認を果した行為」ではなく、具体的な事態の経過の中で「高速で追い越しをかけてくるような後続車もなく、安全に右折転回ができると判断しうる後方確認行為」でなければならないことになる。内田教授が本件での仮定的原因として「注意深い運転」を考慮しておられるのも、具体的で個別的な行為を仮定しているためと思われる。しかし、このような形で仮定的な原因を具体的な事態の推移との関係で個別的に考えることは、とりもなおさず、高速で追い越しをかけてくる後続車の存在に対する予見可能性の存否を条件関係の段階で判断することになりはしないだろうか。仮定的な原因として「交通関与者に要求される形式に合致した後方確認」というような抽象的な行為を付け加える以外には、本件事案を仮定的因果関係の問題として解決することはできないように思われる。

(4) いずれにせよ、本判決は、条件関係の存在を否定しなかった。その理由は必ずしも明らかではないが、⑦地点で十分な後方確認を行なっていれば高速度で追走してくる被害車両を発見し、転回開始を多少遅らせるなどして本件事故を防止しえたかもしれないという可能性を捨て切れなかったからではないかと推測される。

4(1) 本判決は⑦地点での後方確認義務違反と事故との間に相当因果関係がないとしているのであるが、それはどのような基準によったものなのであろうか。

「注意深い一般人」ないしは「科学的な一般人」を基準として相当性を判断する「客観説」の立場からは、本件事案に相当因果関係を否定することはでき

14) 町野 朔・現代刑法講座第1巻328頁。

ないように思われる。事実、客観説を支持される平野博士や井上教授は、仮定的因果関係の問題とされてきた本件類似の事案に対して、条件関係の存在だけでなく相当因果関係の存在も明白に肯定されているのである¹⁵⁾。同様のことは、「折衷説」においても、相当性判断に厳しい基準を用い、「全くの偶然」としか言いえないような異常ないしは突飛な経過についてのみ相当性を否定する立場¹⁶⁾にも妥当しよう。この点は、本判決に対して、内田教授が「周知のように『客観的予見可能性』とは、かなり幅のある観念である。『ありがちな可能性』をもって満足するならば、本件のような場合、果たして、『客観的予見可能性』はなかったといえるであろうか。『夜間』、時速100キロメートルで『国道』を疾走する車両は、『ありがちではない』といえるであろうか。この点で、本判決の態度には疑問が残るように思われる¹⁷⁾とされる点に明白にうかがうことができる。たしかに、いわゆる暴走族の存在などを基盤として考えるならば、相当性の基準として「ありがちな可能性」を採る以上、本件のような事案に相当性を否定することは困難である。

(2) しかし、相当性の不存在を比較的ゆるやかに考える「折衷説」に立てば、本件で相当性を否定することもさして困難ではない。そして、本判決も、そのような立場に立っているのではないかと思われる。本判決が、かりに⑦地点で十分な後方確認義務を尽したとしてもせいぜい被害車両の前照燈を認め得るにとどまり、現場が暗かったことなどを考え合わせれば「被害車両が高速度で疾走して来ることを認識するのは困難であったと考えられる」とする点は、比較的ゆるやかな基準で相当性を否定する立場によるものとすれば理解しうるものである。ただ、「本件の場合、転回をする運転者たる被告人としては……後続……車において交通法規に従い追突等の事故を回避する適切な運転をするであ

15) 平野龍一・前掲書135頁以下、141頁以下、同「因果関係について」同・犯罪論の諸問題(上)総論(昭和56年)40頁以下、同「過失犯の構造について」同書97頁、井上祐司・前掲論文27頁。

16) 内田文昭・刑法における過失共働の理論131頁、同・改訂刑法I(総論)151頁、藤木英雄・刑法講義総論(昭和50年)101頁。

17) 内田文昭・判例タイムズ600号45頁。ただ、内田教授自身は、条件関係が欠ける事案として本件を理解されている。

ろうと信賴し、転回を開始して差し支えない事案であった」とする点は、信賴の原則の適用がありうる事案であるから相当性が否定されるとする趣旨に読め、その限りで、相当因果関係の相当性の存否と注意義務の認定の前提としての客観的予見可能性の存否とを混同しているのではないかとの疑問がある。

(3) もっとも、このような傾向は、本判決に特有なものではなく、従来の判例においてもしばしば見受けられたものである。たとえば、福岡高判昭和48年2月16日判例タイムズ295号391頁は、変形交差点での右折に際して被告人が十分な前方安全確認をしなかったところ時速約50kmで進入してきた被害車両が衝突したという事案に対して、「本件事故は、もっぱら被害者岩永がその前方注視と安全な運転操作を誤った重大な一方的過失にもとづくものと言うを妨げないのであって、被告人には前記の過失が存するけれども、反面、たとえ、被告人がその際被害車両を発見していたとしても、当時の……交通事情、関係車両の速度や距離関係等からみれば、被告人は被害者岩永の安全運転を信賴して優に右折しうる状況に在ったものというべきであるから、被告人の前記過失と本件事故の発生との間には因果関係がない」として、信賴の原則の適用を根拠として因果関係を否定する論理を展開している。また、大阪高判昭和41年12月21日判例タイムズ208号205頁は、被告人が事故の直前に対向車の前照燈に眩惑され衝突するまで被害者の存在を認識していなかったという事案に対して、「『前方注視ができないような状態になった』ことと『衝突』はほとんど同時であるとみるほかに、これを否定する証拠はない。すると被告人がその際『直ちに停車』する義務があり、かつその措置に出たとするも、本件事故の発生を避けられなかったであろうと考えざるをえないのである。本件事故を被告人の前記『直ちに停車』する義務に違反する過失の点に求める限り相当因果関係の成立は否定せられることになる」として、結果の発生を防止できないような（したがって、業務上過失致死傷罪の実行行為たりえない¹⁸⁾）行為と事故との間の相当因果関係を否定するという論理的矛盾に陥っている¹⁹⁾。

18) 平野龍一・刑法総論Ⅰ195頁，同・犯罪論の諸問題(上)101頁，参照。

19) 同様に、大阪地判昭和47年2月9日（確定）刑事裁判月報4巻2号365頁は、相当

これらの判決に端的に示されているように、相当因果関係の問題として解決していこうとするものの中には、故意犯における形式的犯罪概念に対応する形での過失犯の構造を充分意識せずに事案を判断しているものがある、と言わざるをえない²⁰⁾。本判決もまた、すでに述べたように、信賴の原則の適用があるから相当因果関係が欠けるとするかの立言に出ていることからすれば、従来のいくつかの判例に見られたのと同様の体系的混乱を示しているものである。したがって、その意味では、本判決は、相当因果関係の欠如を真正面から認めた数少ない判例のひとつではあるが、東京高判昭和45年5月6日（確定）高刑集23巻2号374頁（制限速度を若干越える速度で優先道路から交差点を右折しようとした被告人車に徐行もせずに進入してきた被害車両が衝突したという事案に対して、「本件事故は、単に被告人が右のような時速で走っていたことにより発生したわけではなく、その後今井忠一の予期すべからざる交通法規違反という異常の事態が介入することによって発生したものであるから、被告人の速度違反行為から経験則上通常予想しえられる過程をたどって発生したものとはいい難く、その間に刑法上の因果関係を認めることは困難」であるとして²¹⁾）などと比べて、相当因果関係説による解決という意義は相当程度減殺

因果関係を否定することによって過失犯の実行行為性を否定しているし、札幌高判昭和40年3月20日（確定）高刑集18巻2号117頁は、実行行為の確定のための基準として実行行為の存在を前提とする相当因果関係を持ち出している。

- 20) 町野教授は、判例が「因果関係論で解決をはかろうとするのは、過失犯における責任原理の不徹底から来ているのである」とされている。町野 朔・現代刑法講座第1巻340頁。
- 21) 西原教授は、「この判決は、被告人の刑事責任を免除する論拠として、従来のように過失の成立を否定するのでもなく、またその前提として交通規則違反と事故とのあいだの因果関係を否定するにしても通常行われるように条件関係を否定するのではなく、刑法的因果関係すなわち相当因果関係を否定している点にきわめて特色がある」とされながらも（西原春夫・前掲書121頁）、「過失について第一に問題となる予見可能性は、元来一般人の立場からする予見可能性であり、その意味で、相当因果関係の有無を論ずる場合の予見可能性と一致する。したがって、もしこの判決のような理論構成を用いるならば、予見可能性がなかったことを理由として過失の成立を否定すべきすべての場合に、因果関係の不存在を理由としなければならないことになるのではなかろうか」とされ（135頁以下）、「わざわざ『刑法上の因果関係』を持ち出すには及ばず……端的に過失の有無を論ずればよかったのではあるまいか」とされている（136頁）。しかし、折衷説に立って相当因果関係の存在を否定し

されている、と言わざるをえないであろう。

(4) また、相当因果関係の存在を否定する論拠について、本判決は何も明示していないことを指摘しておかなければならない。すなわち、本判決は、相当因果関係がないとするだけであって、被害車両の時速100kmを越す速度での追い越しという事態の介入が相当なものと思われるか否かの判断はしていないのである。もっとも、⑦地点での後方確認義務が果されていた場合には信賴の原則が適用されえたであろうことを認定することによって相当性の判断に代替させているのではないかと読めるふしもある。しかし、もしそうだとすれば、そのような方向は、客観的注意義務違反を認定するための客観的予見可能性の存否と相当因果関係を認定するための相当性の存否とを混同するものであり、適切であるとは言い難い。

5 このように見てくると、本判決は、相当因果関係の存在を否定するという形をとりながら、実は、客観的注意義務違反を認定するための客観的予見可能性を否定する趣旨に出たものではないか、との推測も成り立つ。しかし、本判決がかりにそのような趣旨に出たものであるとしても、その論理展開が成功しているとは言い難いのである。

すでに述べたように、本判決は、かりに⑦地点での後方確認義務が果されていたとすれば信賴の原則が適用される事案であった、としている。たしかに、本件がかりに後方確認義務の果されていた事案であったとすれば、認定された事実からする限り、信賴の原則の適用を認めた従来判例²²⁾や「特段の事情」

た意義は、過失判断と相当因果関係判断の基準とが通常「一致する」ことを理由として不当に低く評価されてはならないであろう。

22) 最判昭和42年10月13日刑集21巻8号1097頁(被告人車の右折を確認しながら減速せずに高速度で右側から追い越しをかけた車両が衝突した事案)、最判昭和43年7月16日判例時報524号80頁(ロータリーの左側に沿って右折する被告人車の前面を法規に反した高速度で突破しようとした車両が衝突した事案)、最判昭和45年9月24日刑集24巻10号1380頁(丁字路交差点で右折態勢にはいった被告人車に追走車両が衝突した事案)、最判昭和47年11月16日刑集26巻9号538頁(交差点手前で右折態勢に入った被告人車に高速で後続車を次々と追い越してきた車両が衝突した事案)、札幌高判昭和49年12月5日(確定)刑事裁判月報6巻12号1201頁(交差点で右折を始めた被告人車に高速で後続車を次々と追い越してきた車両が衝突した事案)、東

の存在を理由として信頼の原則の適用を否定した従来の判例²³⁾と比べても、信頼の原則の適用がありえたことにほとんど異論はない。その点からすれば、後方確認義務の果された事案を想定して客観的予見可能性を否定することも、理解しえないものでもない。しかし、本件は、まさに、後方確認義務が果されていない事案なのである。したがって、示されるべきは、後方確認義務の履行を想定した場合の信頼の原則の適用可能性なのではなくて、後方確認義務を果さなかった被告人に時速100kmを超える速度で追走してくる被害車両が客観的に予見可能であったか否かという点でなければならなかったはずである。

もっとも、信頼の原則は、その適用を肯定した一連の最高裁判決の事案から明らかなように、被告人が⑦地点で被害車両を現認していなかった場合にも適用のありうるものではある²⁴⁾。ただ、本件で被害車両を認識していなかった被告人に信頼の原則の適用を認めるとすれば、その前提として、⑦地点に至る以前にすでに右折転回の状態が作り出されていたこと、および⑦地点での後方不確認は右折転回のある流れの中にあつたことが認定されなければならな

京地判昭和47年11月21日（確定）判例タイムズ288号310頁（右折転回を始めた被告人車に無燈火のまま相当な高速で進行してきた後続車が衝突した事案）、等。

- 23) 東京高判昭和43年8月28日下刑集10巻8号810頁（右折を開始した被告人車に後続車が衝突した事案につき、事故当時の交通量が少なく、前後左右の見通しのよいことなどが考慮された）、福岡高判昭和47年7月15日判例タイムズ288号398頁（道路上を右折の被告人車に後続車が衝突した事案につき、右折開始地点の適確な予測がつかない点と後続車が間近に迫っていた点が考慮された）、高松高判昭和50年3月3日（確定）刑事裁判月報7巻3号137頁（右折の被告人車に後続車が衝突した事案につき、数台の後続車の後尾車からは被告人車の方向指示燈の確認が困難であった点や右折開始前に被害車両が追い越し態勢に入り真近に迫っていた点が考慮された）、大阪高判昭和56年8月27日（確定）刑事裁判月報13巻8・9号503頁（右折転回中の被告人車に追い越しをかけてきた後続車が衝突した事案につき、右折転回地点の予測が困難であった点や現場が特に交通量の多い道路であったこと等が考慮された）、東京地判昭和47年11月11日判例タイムズ288号307頁（交差点で右折を開始した被告人車に後続車が衝突した事案につき、クラクションを耳にした被告人がバックミラーで後続車の高速度での接近を現認していた点などが考慮された）、等。
- 24) この点につき、内田教授は「被告人は、A車の存在を認識していなかったのだから、A車の注意深い運転を信頼しうるわけではないのである」とされるが（内田文昭・判例タイムズ600号45頁注21。さらに、同・過失と共犯（総合判例研究叢書刑法（26）、昭和40年）50頁参照）、一連の最高裁判例は、被害車両を認識していなかった被告人に信頼の原則の適用を認めたものであった。

ったはずである。しかし、本判決は、④地点を起点とする一連の経過に信頼の原則の適用があるはずだとする弁護人の主張を排斥している点からも明らかのように、そのような論理を採るものではない。また、信頼の原則が客観的予見可能性の存否判断の一場面であることに異論はないとしても²⁵⁾²⁶⁾、後方確認をしていたと仮定した場合に適用されるであろう信頼の原則を根拠として現に後方を確認していなかった事案の客観的予見可能性を否定することは許されない、と言わなければならない。したがって、本判決が注意義務違反の前提としての客観的予見可能性の有無によって解決を図るものであったとするならば、まさに、後方確認をしなかった被告人にとって100kmを超える速度で追い越しをかけてくる後続車の存在が客観的に予見可能であったかどうかを正面から問題にしなければならなかったのである。

6(1) 以上検討してきたところからすれば、本判決は、折衷説に立って相当因果関係を否定したものと見るにせよ、客観的予見可能性を否定することによって客観的注意義務違反の存在を否定したものと見るにせよ、相当性の判断ないしは客観的予見可能性の判断のいずれについても不十分なものであった、と言わざるをえないのである。

(2) なお、最後に、本件を過失の実行行為が存在しなかった事案と考えるおられる内田教授の見解に若干触れておくことにする。

内田教授は、「同じ右折転回でも、車間距離30メートルくらい後方を、時速40キロメートルで追走してきた後続車を確認しないまま漫然右折転回した場合と、本件のような場合とでは、『衝突事故』の具体的・現実的『危険性』は全く違うのであって、前者では、『過失致死行為』を肯定するのが容易であるが、後者では、それは無理だというべきではあるまいか」、「いわゆる『注意義務違

25) 西原春夫・交通事故と信頼の原則（昭和44年）20頁以下、平野龍一・刑法総論Ⅰ194頁、197頁以下、参照。

26) もっとも、予見可能性の内容を「危惧感」で足りるとするような「新過失犯論」では、信頼の原則は、結果の回避可能性判断の段階に位置づけられることになる。たとえば、藤木英雄「過失をめぐる学問上の論争点」藤木編著・過失犯—新旧過失論争—（昭和50年）63頁以下、土本武司「信頼の原則」同・過失犯の研究（昭和61年）54頁。

反』のうちで、結果発生 of 具体的・現実的『危険性』を具備した『行為』のみが『実行行為』なのである。本件のような場合は、事故の『直近』にも、経過の『全体』にも、『過失の実行行為』といえるものが存在しなかったとみるのが妥当というべきであろう」とされ、「本件は、実は、『実行行為』が存在しなかった事案ではなからうか」とされている²⁷⁾。

たしかに、交通法規の単たる不遵守がただちに過失致死罪の実行行為となるわけではなく、注意義務に反する行為が実質的にも危険なものでなければならぬことは²⁸⁾、内田教授が指摘される通りである。しかし、内田教授が『注意義務違反』のうちで、結果発生 of 具体的・現実的『危険性』を具備した『行為』のみが『実行行為』なのである」とされる点には、形式的犯罪概念との関係で疑問がある。すなわち、それは、実行行為に具体的で現実的な危険性を要求するならば、因果関係判断の前提としての実行行為を確定する段階で現実的な事実の経過をすべて考慮に入れなければならないことになりはしないか、という疑問である。実行行為に具体的で現実的な危険性を要求するのは、実は、「実行行為らしいもの」と結果との間の因果関係の存在を認めただけで、「実行行為らしいもの」が真に「実行行為」たりうるかどうかを個別的に判断しようとするものではないだろうか。そうだとすれば、このような方向は、過失犯においても三分体系の犯罪論の確立を強調されることとの関係で²⁹⁾、疑問が残らざるをえないのである。過失犯にも形式的犯罪概念が妥当すべきだとする立場からすれば、実行行為の認定としては一般的・抽象的な「実質的危険」を判断するにとどまり、具体的・現実的な危険の実現の有無は、実行行為の中に予想された一般的・抽象的な危険がどのような経過をたどって実現（不実現）したのかという相当性ないしは客観的予見可能性の問題として考えるべきであろう³⁰⁾。この点から、⑦地点での後方安全確認義務の懈怠は、過失致死罪に

27) 内田文昭・判例タイムズ600号45頁。

28) 平野龍一・刑法総論Ⅰ193頁以下、同・犯罪論の諸問題(上)97頁以下、参照。

29) 内田文昭・刑法における過失共働の理論276頁以下、同・改訂刑法Ⅰ(総論)30頁注②、92頁注⑥、参照。

30) このような方向は、エンギッシュの提唱する「広義の相当性」と「狭義の相当性」

おける実行行為性を否定することができないと考えられるのである。

の区別の中に明確に現われている。Vgl. K. Engisch, Die Kausalität als Merkmal der strafrechtlichen Tatbestände, 1931, S. 52 ff. さらに, 町野 朔・現代刑法講座第1巻336頁以下参照。