

規範目的と過失犯

——先行車との車間距離保持義務と異なった車線での追突事故——

松 宮 孝 明*

目 次

1. 問題の所在——冒頭事例——
2. 規範（の保護）目的論の概要
3. 判例における規範目的論の展開
4. 車間距離保持義務の目的
5. 冒頭事例への適用

1. 問題の所在——冒頭事例——

高速道路の第2車両通行帯（追越車線）を走行中のA車の運転者Xが前方注視義務を怠り、かつ、先行車との適切な車間を保持する義務を怠って接近し過ぎていたところ、先行B車が制動ないし急制動をかけたので、これとの衝突を避けるために第1車両通行帯（走行車線）に進路を変更したところ、その車線上に事故を起こして停車中のC車が停車しており、これとの衝突を避けようと元の車線に戻る過程でB車を避けきれずこれに衝突し、さらにC車にも衝突してC車の運転者を含む死傷者を出した場合（以下、「冒頭事例」と呼ぶ。）、A車の運転者Xは、前方注視義務および当初の車線にいたB車との車間距離保持義務違反を根拠として、自動車運転過失致死傷罪に問われるべきであろうか。これが、本稿で検討する問題である。

ここでは、まず、Xに何らかの前方不注視があったためB車の急制動に

* まつみや・たかあき 立命館大学大学院法務研究科教授

気づくことが遅れたことをも前提とし、かつ、C車の存在に気づくことは車線変更後の本件事故直前までできなかったことを前提とする。この場合、Xには、① B車の動静を注視し進路前方の安全を確認する義務の違反と、② B車が減速したときでもこれに応じた措置がとれるような安全な車間（転把しないで事故を回避できる距離）を保持する義務の存在とその違反を根拠として、過失運転致死傷罪の成立が認められるであろうか。つまり、Xは転把によってB車への追突は一旦回避していたにもかかわらず、変更後の車線に予期に反して停車していたC車との衝突を回避しようとして起こした死傷事故について、① B車の動静を注視し、② B車との間の車間距離を保持するという義務の違反を根拠として過失を認めてよいであろうか。言い換えれば、①②の義務違反と本件結果との間に「関係」はあるのだろうか。これが、ここで問われている問題である。

これは、学説においては、発生した結果が違反された注意義務に関する「規範の保護目的」ないし「規範の保護範囲」の内にあるか否かという問題として論じられてきたものである。そこで、以下では、このような「規範（の保護）目的論」の概要をおさらいしつつ（2）、日本の裁判例においても、とりわけ過失判断においてこれが実質的に考慮されていることを明らかにし（3）、車間距離保持義務の目的を明らかにした上で（4）、その延長上で、本件への適用を検討する（5）。

2. 規範（の保護）目的論の概要

(1) C. ロクシンによる「規範の保護目的論」

「規範（の保護）目的論」の提唱者は、ドイツのクラウス・ロクシンである。その概要は、彼の刑法総論に関する教科書の第3版を翻訳したものから窺うことができる¹⁾。ここでは、「注意規範の保護目的」は、結果を

1) 平野龍一監修、町野朔＝吉田宣之監訳『ロクシン 刑法総論 第一巻〔基礎・犯罪論の構造〕〔第三版〕（翻訳第一分冊）』（信山社、2003年）413頁以下参照。

行為者に帰属させる「客観的構成要件への帰属」における「許されない危険の創出」の中で扱われている。

そこでは、行為者によって結果発生 of 「許されない危険」が創出されても、結果が、違反された注意規範の保護目的の内にない場合には、行為者への結果帰属が否定され、その結果、過失結果犯ではその成立が否定されることが示されている。具体的には、2人がそれぞれ無灯火の自転車に乗って相前後して走行していたところ、先行していた自転車が対向してきた自転車と衝突しその運転者を死亡させた事案につき、後続していた自転車の灯火が点いていれば事故が回避されたという事情があっても、後続自転車の灯火義務は他の車両同士の衝突事故を回避するためのものではないとして過失が否定された裁判例(RGSt 63, 392)を是認するとともに、歯科医が患者に全身麻酔をして歯を抜いたところ隠れた心臓疾患により患者は死亡したが、この歯科医が内科医を呼んで検査をさせていたとしてもこの心臓疾患は発見できず、ただその間だけ被害者の死亡を遅らせることができたにすぎない事案において、内科医を呼ぶ義務は単に患者の死期を遅らせるためのものではなく結果帰属は否定されるべきだとするのである(もともと、この歯科医の事件では、裁判所は結果発生が遅くなっていたであろうことを根拠に、注意義務違反と結果との間の因果関係を認めていた。BGHSt 21, 59²⁾)。

ここでは、「因果経過が許されない危険と相当な関係にある場合であっても……、このような結果の防止が保護目的ではなく、注意義務の保護の反射にすぎない場合には……、なお結果の帰属は阻止される³⁾」のであ

2) わが国において、同様に結果発生を遅らせることができたことを理由に、未熟児医療の不作为と結果との間の因果関係を認めたとされるものに、保護責任者不保護致死罪に関する最決昭和63・1・19刑集42巻1号1頁と、その調査官解説(原田國男「判解」『最高裁判所判例解説刑事篇(昭和63年度)』1頁)がある。しかし、未熟児医療は単に未熟児を数時間延命させるためにあると考えるのは、「瀕死の患者でも延命が可能である限り延命措置の懈怠による生命短縮に関する刑事責任が生じ得る」という形で消極的安楽死一般の問題に波及する恐れがあるがゆえに、疑問である。

3) 平野監修・前掲書414頁。看過してならないのは、「規範目的」を援用することは、「相当因果関係が認められない場合でも結果帰属を認める」ことではなくて、「相当因果関係

る⁴⁾。

このような「因果関係があっても注意義務の保護範囲にない結果は帰属されない」という命題は、現在のドイツにあっても、「危険実現の関係」が欠けるとか、「行為規範違反の保護範囲にない」といった表現上のバリエーションはあるが、一般的に承認されている。この場合には、たしかに行為者は禁止に違反して危険を作り出しているが、しかし、それは結果に実現しておらず、実現したのは別の危険だというのである。そこで問われるべきは、結果を惹起した具体的な事象の阻止が、行為規範がすでにその抽象的な危険の創出をも禁止するという目的に属するものであったかどうかである⁵⁾。

(2) 斉藤誠二による紹介と山中敬一によるその展開

このロクシンの「規範目的論」は、とりわけ1970年に公刊されたホーニツヒ古稀祝賀論文集に掲載された彼の論文⁶⁾で展開されている。この理論を日本に紹介したのは、斉藤誠二であり⁷⁾、また、これを日本の法状況

↘係が認められる場合でも結果帰属を否定する」ことだということである。なお、ここで紹介した内容は、その後公刊された第4版の教科書においても、そのまま維持されている。C. Roxin, Strafrecht Allgemeiner Teil, Band I Grundlagen. Der Aufbau der Verbrechenslehre, 4. Aufl. 2006, Rn. 11/84 ff. S. 390 f.

4) この相当因果関係が認められる場合であっても結果帰属を否定するという考え方は、後述する三菱自工車輪脱落事件最高裁決定でも、すでに採用されている。というのも、この決定の調査官解説は、「相当因果関係説によっても、Dハブの強度不足を認定しないまま、被告人らの不作為と本件事結果との間の因果関係を肯定し得ることになるうか。」と述べて、そのような考え方を否定した本決定を、相当因果関係説を超えるものとして位置付けているからである。矢野直邦「判解」『最高裁判所判例解説刑事篇（平成24年度）』83頁（脚注21）参照。

5) 以上の記述については、シェーンケ＝シュレーダーの刑法コンメンタールを参照した。Vgl., Schönke/Schröder/Eisele, Strafgesetzbuch Kommentar, 29. Aufl. 2014, Rn. 95 vor 13.

6) C. Roxin, Gedanken zur Problematik der Zurechnung im Strafrecht, in: Festschrift für R. Honig, 1970, S. 133.

7) とりわけ斉藤誠二『刑法講義各論〔新訂版〕』（多賀出版、1979年）251頁以下が重要である。

に合わせて展開したのは、山中敬一である。

山中は、その刑法総論に関する教科書において、ロクシンにならない、「規範の保護目的の理論」を許されない危険（法的に否認された危険）の創出があった後の危険実現連関において扱っている。そこでは、具体例として、後述する昭和4年4月11日の大審院判決（「京踏切事件」判決）や昭和45年5月6日の東京高裁判決（「T字交差点事故事件」判決）、昭和61年2月6日の福岡高裁那覇支部判決（「Uターン事故事件」判決）が挙げられている⁸⁾。山中は、これらの裁判例が「因果関係」を否定するという手法を用いていることに対して、「過失」という実体のないものが結果を「惹起」するわけではないから、これを「因果関係」の問題として扱うのは不当だとして、「規範の保護目的の理論」に拠るべきだとするのである⁹⁾。

(3) 日本刑法学界における定着

この「規範の保護目的論」は、批判的にはあるが、日本の刑法学界一般にも浸透していった。たとえば、九州大学教授であった井上祐司は、後述する昭和45年5月6日の東京高裁判決¹⁰⁾への論評において、「規範の保護目的」を考慮する「規範主義的な方向」と、義務違反の結果に対する「条件性を超えた原因性を要求する事実主義的な方向」とがあるとし、「それぞれの義務の規範的な意味内容が、結果回避義務の認定の過程で因果論的に理解されること（時間をかせぐための義務ではなく麻酔適格性を知るための義務、あるいは、衝突の地点により遅く到達するためのスピード制限ではなく車の制動能力を失わないための義務、又は、義務違反と結果との間に、因果的な一般命題が成立しているとか、危険発生時点以前の義務違反であるとか）は有意義であ¹¹⁾」るとする。その際、井上は、義務の内容は事件ごとに千差万別であ

8) 山中敬一『刑法総論 [第3版]』（成文堂、2015年）426頁以下参照。

9) 山中・前掲書429頁。

10) 東京高判昭和45・5・6高刑集23巻2号374頁。

11) 井上祐司『因果関係と刑事過失』（成文堂、1979年）133頁。

ることを指摘して、「規範目的では如何とも区別の基準になりえないことも多々起こりうる¹²⁾」とする。

この「規範目的では如何とも区別の基準になりえない」こともあるという井上の指摘は、ドイツ流の規範目的論を日本に応用して定着させるために避けて通れないものである。現に、筆者もまた、車同士の衝突事故に関する1984年11月6日のドイツ連邦通常裁判所の決定を紹介する中で、本決定が、被告人車が相手方車両の進入を認識できた時点で制限速度を守っていれば、相手方車両との衝突地点の手前で停止することはできなかったが、減速によって衝突地点への到着が遅れ、その間に相手方車両が衝突地点を通過してしまう場合には、法的因果関係は認められると述べた¹³⁾ことを示し、その際、本決定が「速度制限……の規範目的は、他の交通関与者に危険のない対面交通及び交差交通を可能にする点にもある」と述べたことを捉えて、次のようにコメントしたことがある。すなわち、「規範目的判断は、着目される機能によって、事案ごとに異なり得るのであって、重要なのは、突然の横断等の事象が一般的にどの程度起こるのか、つまりそれは事前に計算に入れておかなければならないものか否か、及び、それを計算に入れるべきだとすれば現在の自分の行動はどの程度の事故発生の危険を有するか、入れなくてよいとすれば驚愕時間¹⁴⁾は免責されるか等の実質的判断であると思われる¹⁵⁾。」と。つまり、「規範目的」を決めるために

12) 井上・前掲書133頁。

13) 連邦通常裁判所には、「速度制限の保護目的は、交通違反を犯して車道を横断する者にもっと長い距離を進めるようにしてやることではない」と述べた先例があったのである（1961年のBGH VRS 20, 129と1964年のBGH VRS 26, 203）。

14) 原語は、ドイツ語の Schreckzeit である。これは、歩行者や車両の予期せぬ飛び出しに驚いて、すぐには急制動等の結果回避措置を執れない心理状態に陥っている時間を意味する。後述する最判平成15・1・24最集刑283号241頁＝判時1806号157頁のいう「被告人において、現実にはA車の存在を確認した上、衝突の危険を察知するまで」の「若干の時間」にも、これは含まれていたかもしれない。

15) 松宮孝明「交通事故と速度違反との法的因果関係」関大院・法学ジャーナル46号（1986年）137頁。

は、具体的状況に即した、かつ一般的な経験則判断が重要なのである。しかし、そのような変動はあり得るとしても、たとえば、通過しようとする自動車の直前に賠償金目的で飛び出した歩行者のように、およそ速度制限の保護目的とは考えられないような結果が運転者に帰責されないことについては、異論はないであろう。言い換えれば、「規範主義的な方向」と「事実主義的な方向」とは排斥し合うものではなく、規範主義は事実の裏付けを要するということなのである¹⁶⁾。

3. 判例における規範目的論の展開

(1) 三菱自工車輪脱落事件最高裁決定の重要性

このような「規範目的論」は、すでに最高裁でも認められている。それを端的に示したのが、「三菱自工車輪脱落事件」に関する最高裁決定¹⁷⁾であった。事件は、三菱自工株式会社の子会社である品質保証部門の部長であったXおよびYを補佐して品質保証業務に従事していたYは、同社の製造したトラック・バスに使用されていたフロントホイールハブ（以下、ハブと呼ぶ。）が破損して車輪が脱落する事故がすでに16件、本件事故車両に装備されていたものと同種のハブ（Dハブ）でもすでに8件発生していた1999（平成11）年の中国 JR バス事故の時点で、Dハブを装備した車両についてリコール等の改善措置を実施するための措置を何ら講じなかったところ、2002（平成14）年、このDハブを装備したトレーラーの前輪がハブの破損によって

16) その意味では、「危険の実現」や「規範目的」の判断にとって「因果経過の経験的通常性」は不可欠の前提である。なぜなら、ある結果が創出された「危険の実現」であるか否か、あるいはその不発生が違反された「規範の目的」とするところであるかどうかは、創出された危険から、または当該規範の違反から、経験上想定可能な因果経過を経ての結果であるかどうかによって左右されるからである。その点では、山口厚『刑法総論 [第3版]』（有斐閣、2016年）60頁が「因果経過の経験的通常性には独自の意味はなく、それが認められなくても、行為の危険性の結果への現実化が肯定されうる」と述べるのは、疑問である。

17) 最決平成24・2・8刑集66巻4号200頁。

脱落し、歩行者1名が死亡し2名が負傷したというものである（事故地点にちなみ、これを「瀬谷事故」と呼ぶ）。この事故につき、XおよびYは、Dハブを装備した車両についてリコール等の改善措置を実施するための措置を怠ったことを理由に、業務上過失致死傷で起訴された。

問題は、結果回避可能性ないし因果関係の判断である。これにつき、この事件の原判決（東京高判平21・2・2刑集66巻4号371頁）は、本件事故の原因がハブの強度不足ではなく摩耗による輪切り破損であると仮定しても、リコールによって本件事故も防止できたとして因果関係を認めた。

これに対して最高裁は、確かに「被告人両名が上記注意義務を尽くすことによってDハブにつきリコールを実施するなどの改善措置が講じられ、Fハブが装備されるなどしていれば、本件瀬谷事故車両につき、ハブの輪切り破損事故それ自体を防ぐことができたか、あるいは、輪切り破損事故が起こったとしても、その時期は本件瀬谷事故とは異なるものになったといえ、結果回避可能性自体は肯定し得る」としつつ、「しかし、被告人両名に課される注意義務は、前記のとおり、あくまで強度不足に起因するDハブの輪切り破損事故が更に発生することを防止すべき業務上の注意義務であり、「Dハブに強度不足があったとはいえず、本件瀬谷事故がDハブの強度不足に起因するとは認められないというのであれば、本件瀬谷事故は、被告人両名の上記義務違反に基づく危険が現実化したものとはいえないから、被告人両名の上記義務違反と本件瀬谷事故との間の因果関係を認めることはできない」」（下線筆者）として、「この点に関する原判決の説示は相当でない。」と判示した。

この決定の趣旨は、以下のように解される。たしかに、原判決の言うように、Dハブに強度不足のおそれがあることは、リコール義務を根拠づける事情にはなる。加えて、義務を尽くしていれば、たとえ別の原因でDハブが破損し本件事故が生じたとしても、「Dハブの破損による死傷結果」は避けられたのであるから、これを理由に因果関係を認めた原判決にも一理ある。しかし、このような結果は、Dハブの強度不足から生じた危険の

現実化とはいえない。なぜなら、被告人両名に課される注意義務は、「あくまで強度不足に起因するDハブの輪切り破損事故が更に発生することを防止すべき」ことを目的とするものだからである、と。

この点では、本決定は、因果関係という言葉で、正確には、「生じた結果は、違反された(注意ないし作為)義務が対処しようとしていた危険の現実化であることを要する」という意味での客観的帰属関係を要求しているのである¹⁸⁾。これを言い換えれば、生じた結果が「義務違反のゆえに放置された危険の現実化ないし義務の保護目的範囲内の結果」でない場合には、結果の客観的帰属が否定されるというべきであろう。したがって、本決定は、従来から「客観的帰属論」の一つの具体化として主張されてきた、このような「規範の保護目的」の考え方を、明示的に採用した初の最高裁判例であるといえるのである¹⁹⁾。

その際、このような「規範の保護目的」の考慮が因果関係要件で行われるのか過失要件(中でも結果回避可能性)で行われるのかについては、事案に応じて選択可能である。現に、本決定に関する調査官解説は、「本件についても、因果関係の問題と整理するか、過失の要件の問題と整理するかについては見解が分かれ得る²⁰⁾。」と述べている。

なお、このような「義務違反に基づく危険の現実化」の必要性については、最近の「澁谷温泉施設爆発事件」に関する最高裁決定²¹⁾も、これを否定するものではない。というのも、この事件は、温泉から発生するメタン

18) この点については、前掲注4)で述べたように、本決定の調査官解説も、「相当因果関係によっても、Dハブの強度不足を認定しないまま、被告人らの不作為と本件事故結果との間の因果関係を肯定し得ることになるか。」と述べて、そのような考え方を否定した本決定を、相当因果関係説を超えるものとして位置付けている。矢野・前掲83頁(脚注21)参照。

19) 従来最高裁判例には、ここまで明言したものはなかった。なお、この最高裁決定に対する詳細な評釈については、松宮孝明「判批」立命館法学343号(2012年)601頁を参照されたい。

20) 矢野・前掲87頁。

21) 最決平成28・5・25刑集70巻5号117頁。

ガスを抜く配管を設計した被告人が、ガス抜き配管に溜まる結露水を定期的に排出すべきであることを温泉施設側に伝えなかったために、結露水滞留によって漏出したメタンガスに温泉制御盤のマグネットスイッチが発した火花が引火して爆発し死傷結果を生むに至ったものであるが、本決定は、被告人が十分な情報を伝達していなかったために、本件配管の施工担当者らによって温泉施設側に水抜きの必要性に関する情報が的確に伝達されると信頼する基盤に欠けていたことを指摘して「信頼の原則」適用の主張を排斥し、本件爆発事故に関する被告人の過失を認めたものだからである。

たしかに、本件事案には、排気ファンの停止とそれを知らせる警報ブザーが鳴らなかったという異常事態が介在しているが、本来的なメタンガス排出装置はガス抜き配管であり、排気ファンは「その安全を更に担保するもの²²⁾」にすぎなかったのであって、「何らかの原因で停止したり、警報が発報しなかったりするような事態が起きることも十分考えられ²³⁾」る以上、これらの事情が介在して生じた結果についても、被告人の注意義務の保護目的の範囲内にある、あるいは被告人の「注意義務違反に基づく危険の現実化」であると解される。

(2) 広島黄色点滅信号機事件最高裁判決の意味するもの

もっとも、明示的ではなくても、このような規範目的論の発想は、従来から、過失犯に関する幾多の裁判例の中で採用されている。そのようなものとして、まず、2013（平成15）年1月の「広島黄色点滅信号機事件」に関する最高裁判決²⁴⁾が挙げられよう。

本判決の事案は、対面信号が黄色点滅を示している見通しの悪い交差点に、タクシー運転手として乗客を乗せて走行中であった被告人車が徐行せ

22) 前掲最決平成28・5・25における大谷直人裁判官の補足意見。

23) 北川佳世子「判批」法学教室433号（2016年）74頁。

24) 最判平成15・1・24集刑283号241頁＝判時1806号157頁。

ずに入進したところ、左方道路より酒気を帯び、指定最高速度である時速30キロメートルを大幅に超える時速約70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、そのまま交差点に入進してきたA運転の普通乗用自動車と衝突事故を起こし、被告人の乗客であった同乗者を死傷させたというものである。

これにつき、最高裁は、「このような状況の下で、左右の見通しが利かない交差点に入進するに当たり、何ら徐行することなく、時速約30ないし40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42条1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。」として被告人の徐行義務違反を非難しつつ、「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。すなわち、1、2審判決の認定及び記録によると、Aは、酒気を帯び、指定最高速度である時速30キロメートルを大幅に超える時速約70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、そのまま交差点に入進してきたことが認められるのである。」と述べて、「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、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。そうすると、……被告人が時速10ないし15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10ないし15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ったという事実については、合理的な疑いを容れる余地があるというべきである。」と判示し、被告人の過失を否定したのである。

本判決で注目されるのは、まず、① 本決定が要求する予見可能性は、「A車との衝突の危険を察知する」という意味での具体的なものだということである。けして、「見通しの悪い交差点に徐行せずに進入すれば衝突事故の危険がある」という程度の抽象的な危険ないし「危惧感」ではない。

次に注目されるのは、② 予見可能性の判断は、被告人車が交通法規に従って徐行していたことを仮定して行われることである。これは、本判決では、被告人が相手方車両を認識した時点において時速10～15キロメートルで徐行していたことを前提に、本件衝突事故の予見可能性と回避可能性が判断されていることに現れている。その際、注意すべきは、「徐行」は本件衝突事故を直接に回避するための措置ではなく²⁵⁾、本件交差点内で衝突事故が起きる可能性を探るための情報収集時間を確保するためのものだということである。その意味で、本件における「徐行」は情報収集措置である。

さらに注目されるのは、③「徐行」は、現に被告人が相手方車両を認識できた時点においてそうであるべき被告人車両の状況であって、交差点のはるか手前から徐行することによって交差点到達が遅れることによる結果回避の可能性は、規範的に、除外されていることである。これは、(3)で述

25) 現に、徐行していても本件衝突事故が避けられなかったことや、本命の結果回避義務は急制動をかける義務であることを考えれば、このことは容易に理解できよう。

べる「位置・時差問題」,つまり事故地点への到着が遅れることで偶然に結果を回避できたという事情は考慮しないという「ルール」を意識してのことと思われる。

加えて注目されるのは,④結果の予見可能性と回避可能性は,以上の①②を前提にし,夜間に交差点に接近してくる車に気づいた時に通常想定される相手方車両の接近速度を一応の前提とし,これと異なる特段の事情に気づきこれに反応できる時間を考慮して判断されていることである。これは,明示されていないが,点滅信号器のある交差点に接近してくる車両の行動予測について,経験的通常性に基づいた「信頼の原則」を適用したことを意味する²⁶⁾。

そして,⑤その結果として,現に生じた衝突事故による死傷結果につき,あらかじめこれを予見して回避する可能性がない(合理的な疑いがある)として過失が否定されたことが注目される。これは,言い換えれば,現に生じた結果につき,本件のような場合には,徐行義務は,現に発生したような赤色点滅信号を無視して一旦停止も徐行もせず時速70キロメートルで交差点に突入してくる車両との衝突による死傷結果を保護範囲に含まないことを意味する。つまり,徐行義務の違反は本件死傷事故に関して「過失」とはならないのである。

(3) 過失犯における「位置・時差問題」

車間距離保持義務違反と変更後の車線に停車していた車両との衝突回避行動によって生じた本件事故に即して,より具体的にこの規範目的論を見るなら,以前から,一部の学説において「位置・時差問題」と呼ばれている事例・判例群の重要性に気づかされる。その代表は,昭和45年5月6日の東京高裁判決²⁷⁾である。本判決は,東西に走る国道(車道幅員11.2メートル

26) ここに「信頼の原則」が用いられていることにつき,松宮孝明編『判例刑法演習』(法律文化社,2015年)98頁以下〔松宮〕も参照されたい。

27) 東京高判昭和45・5・6高刑集23巻2号374頁。

ル）と北から南に向う道路（車道幅員7メートル）との交通整理の行なわれていないT字型交差点において、国道を直進する自動車運転者には、交通法規に違反して左方道路から国道上深くまで進出してくる車両のあり得ることまで予想して自車の速度を減速すべき注意義務はなく、この場合自車の速度が制限時速60キロメートルより約10キロメートル超過していた速度違反の点は、右運転者の注意義務の存否とは関係がない、と述べたものである。

注目すべきなのは、本判決がその理由中のカッコ内で、「もし被告人が発見地点の相当手前から時速六〇キロメートルで走っていたとすれば、今井の車（被害車両——筆者注）が国道上に進出してきた時点には、被告人は実際の発見地点より手前にいたはずで、そうだとすれば被害車両との距離が長くなるうえに、制動距離が短くなるから、事故の発生を防止することができたと考える余地はある。いま試みに、衝突地点の手前約二〇八メートルの地点から時速六〇キロメートルで走行していたと仮定して計算すると、今井の車が進出してきた時点において被告人の車はこれと約四八メートルの距離にいたことになるから、本件事故は避けることができたといえるであろう。そして、被告人の当公判廷で述べるところによれば、被告人は右の事故防止可能とみられる距離より相当前から時速約七〇キロメートルで走っていたことが認められるから、そのことが本件衝突事故発生の一つの前提条件をなしていることは疑がない。しかしながら、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、その後今井忠一の子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、これをもって本件事故の原因たる過失だとすることはできない。」（下線筆者）と述べている部分である。

ここで、被告人車両が本件交差点の相当手前から時速六〇キロメートル

で走行していたと仮定すれば本件衝突事故は回避できたとして「過失」を認める考え方が、井上祐司のいう「位置・時差問題による義務違反と結果との因果関係の肯定²⁸⁾」である。この判決は、これを明示的に排斥している。また、この判決でも、適法な速度での走行を仮定するのは、被告人が相手方車両の進入を発見することのできた最初の時点である。

(4) 前方(ないし後方)注視義務違反と結果発生との関係を否定した裁判例

以下では、その他の、義務違反と結果との関係を否定した裁判例を、前方(ないし後方)注視義務違反と結果発生との関係に関するもの(4)と、車間距離保持義務等と結果発生との関係に関するもの(5)に分けて、簡単に紹介しよう。

前者の部類に属するものとしては、まず、① 大判昭和4・4・11新聞3006号15頁(「京踏切事件」)が著名である。この判決は、列車を運転していた被告人に前方注視義務の違反はあるが、仮に被告人が前方を注視していたとしても、現場付近がカーブしており、被害者を認識可能な時点で急制動をかけていても事故地点までに停止をすることができないため、注意義務違反と被害者死亡結果との間の因果関係がないとして、業務上過失致死罪を否定した。これは、被害者の存在を認識できる時点での物理的な意味での車両停止距離が不十分なことを、前方注視義務違反と結果との関係を否定する根拠としたものである。

次に、② 最判平成4・7・10最集刑260号311頁＝判時1430号145頁(「前方注視義務違反と無灯火・逆行中の車両との衝突事故」)が重要である。この判決は、被告人の怠った前方注視をしていても対向車線にはみ出して

28) 井上・前掲書131頁。井上は、このような考え方を「条件説的な因果思想を道具とした、実質的な秩序思想(ナチ時代のカール・シュミットが述べた「具体的秩序」を連想させる言葉——筆者注)、ないし、ベルサリ・イン・レ・イリキタ(違法な状態にある者はそこから生じたあらゆる結果につき責任を負わなければならないとする古い教会法の考え方——筆者注)の再生を意味するといつてよいであろう。」とまで述べる。井上・前掲書131頁。

やってきた相手方車両の行動が予測できないことを理由に、前方注視義務違反と結果との関係を否定したものである。

この判決では、前方注視義務違反の存在は肯定されている。その上で、「原判決は、被告人が、一八・七四メートルに接近するまでにA車を発見することができ、同車を発見した後進行方向左方へハンドルを切ることにより本件事故を回避できたとするが、進行方向左方へハンドルを切ることにより回避が可能であるというためには、被告人において回避措置を採るべき時点で、A車そのまま直進するのがあるいは左右いずれかに進路を変更し回避の措置を講ずるのかなど、同車の進路を予測することが可能でなければならない。しかしながら、本件においては、A車は、衝突の直前に至るまで、前照灯を点灯して進行中の被告人車に気付いた様子もなく、被告人車の進行車線は無灯火で逆行するという異常な行動を採っているため、対向車の運転者としては、A車がいつどのような行動に出るかを判断できず、A車が衝突の危険を察知した場合にろうばいの余りかえって危険な行動に出る可能性すら懸念されるところである。しかも、原判決が判示するように、被告人車の時速は四〇キロメートル、A車の時速は三五キロメートル、視認可能距離は約二四・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っ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ことは困難であるというほかはない。まして、夜間、無灯火で自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って、突如自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。もっとも、被告人車及びA車と同車種の車両を使用した原審鑑定人神作博の実験結果によれば約五九・九メートルの距離で対向車を

はっきり視認できたというのであるが、その場合でも右速度で進行した場合の衝突までの時間は約二・九秒にすぎず、記録によればAは当時血液一ミリリットル当たり一・七三ミリグラムという相当多量のアルコールを身体に保有していたことが認められ、同人に状況に応じた適切な措置を期待し難いことをも考慮すると、右距離でA車を発見してその動向を注視するとともに、警音器を吹鳴するなどAの注意を喚起する措置を併せて講じたとしても、必ずしもA車の進路の予測が可能となったとはいえず、被告人において本件事故を確実に回避することができたとはいえない。」と述べて、過失が否定された。ここでは、「運転者の驚がく、ろうばいを考慮すれば」と述べられているように、「驚愕時間」が考慮されていることも注目に値する。

さらに、後方確認義務と結果との関係に関する裁判例であるが、③ 福岡高那覇支判昭和61・2・6判時1184号158頁（「Uターン事件」）は、以下のような事案において、過失を否定している。

本判決は、被告人に右折転回直前に改めて後方を確認する義務とその違反があることは認めつつ、「仮に被告人が同地点において右確認義務を果たし大城車（被害車両——筆者注）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四〇キロメートルあるいはこれをある程度上回る速度（せいぜい六〇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、時速約一〇〇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」（下線筆者）と述べ、「仮に被告人が同〔7〕（右折転回直前の地点——筆者注）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、少なくとも八六メートル以上後方を追従走行して来る大城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、右大城車と被告人車との車間距離は、大城車が本件現場の制限速度である時速四〇キロメートルで走行して来る場合約七・七秒（前記のとおり、後方約一一〇メートルとすると九・九秒、後方約九八メートルとしても約八・八秒）を要する距離であり、また制限速度を二〇キロメートル超過した時速六〇キロメートルで走行して来る場合でも約五・二秒（後方約一一〇メートルとすると六・六秒、後方約九八メートルとしても約五・九秒）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、後続車である大城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。」と述べて、後方確認義務の違反と本件事故との間の相当因果関係を否定したのである²⁹⁾。ここでは、仮定判断の中で、後方を注視していた場合に想定可能な相手方車両の速度につき、黄色点減信号機事件最高裁判決と同様に、経験則に基づく「信頼の原則」が用いられていることが注目される。

(5) 車間距離保持義務ないし車線変更を思い止まる義務を否定した裁判例

この類型に属する裁判例は、それ自体、多くはない。その中で注目されるのは、平成27年1月23日の京都地裁判決³⁰⁾である。

本件の事案は、片側2車線の国道上にある第1通行帯（走行車線——筆者注）を走行していた被告人車両の直前約6.2メートルの距離に、右折のため停止していた車両（以下、「A車両」と呼ぶ。）を追い越そうとして第2通行帯（追越車線——筆者注）から第1通行帯に、安全確認をせず車線変更の合図もなく車両（以下「H車両」と呼ぶ。）が入り込んできたため、H車両との衝突を避けようとして被告人が第2通行帯に進路変更をしたところ、その約9.9mの距離にA車両を発見したが、これとの衝突を避けきれず

29) もっとも、類似の事案では、「因果関係」ではなく「過失」を否定した下級審判例も多い。

30) 京都地判平成27・1・23（LEX/DB 25447072）。

死傷事故に至ったものである。

裁判所は、まず、第1通行帯を走行していた被告人車両の直前に、進路変更禁止に違反し安全確認も方向指示器による合図もせずに行われる進路変更は、一般的な運転者がほとんど予期し得ない行為であったと評し、かつ、この時点での車間は約6.2メートルしかなかったことや通常の運転者であれば狼狽する状況であったこと等を考慮すると「このような状況に置かれた被告人が、第1車両通行帯上にとどまっただけの確かな制動措置を講ずることは不可能又は著しく困難であると認められる。」と評して、第2車両通行帯に車線変更をしない義務を認めることはできないとした(「第1車両通行帯上で確かな制動措置を講ずるべきであった」という注意義務の否定)。

次いで、裁判所は、被告人が時速約65kmで進行したという指定時速50kmの最高速度遵守義務の違反につき、「被告人において最高速度遵守義務の違反が存在するとしても、本件事故が同義務違反に内在する危険が現実化したものとは認められないというのであれば、被告人による同義務違反行為と本件事故との因果関係を認めることはできない」と述べ、「被告人車両とH車両との位置関係やH車両の速度等に照らせば、仮に被告人がH車両の速度よりも遅い時速50kmで進行していたとしても、同様に右転把して第2車両通行帯に進路変更せざるを得なかったとみるべきであるから、被告人が第2車両通行帯に進路を変更したのは、やはりH車両の進路変更によって余儀なくされたものであると認められる。」と述べて「H車両による進路変更が、本件事故の直接的かつ主要な原因」であるとされた。さらに、「H車両の前記のような進路変更は、一般の自動車交通において当然に存在するような事態ではなく、被告人が最高速度を超過する速度で進行していたこととは全く無関係に生じた事象であって、被告人の最高速度遵守義務違反行為によって誘発されたものでもない。」ことを確認し、「本件事故は、被告人車両が最高速度を遵守せず進行したこと内在する危険が現実化したものであると認めることはできない。」と述べて、被告人の速度違反と本件事故との間の因果関係を否定した。

さらに、右折車両等の存在による第2車両通行帯上の車両の突然の車線変更の可能性に備えるための「第2車両通行帯上の車両と第1車両通行帯上の被告人車との間の車間距離保持義務」の違反については、裁判所は、「道路交通法上、……同一の進路を進行しない車両間において一定の距離を保持しなければならないという規定は存在せず、後行車両にそのような義務は課されていない。」ことを指摘して（それは、先行車両に安全確認や進路変更合図の義務を負わせることによって危険の回避が図られているからだとする。）、被告人に異なった車線にある車両との間の車間距離保持義務は認められないとした。そこでは、「先行車両と異なる進路にある後行車両においては、少なくとも、先行車両が自車の進路に進入してくることがほぼ確実に予測されるような特段の事情でもない限り、先行車両との間で車間距離を保持すべき義務は課されないというべきである。」と判示されている。

以上の理由から、裁判所は、「主位的訴因は、最高速度遵守義務の違反については本件事故との因果関係が認められず、車間距離保持義務の違反については注意義務自体が認められないこととなり、予備的訴因は、最高速度遵守義務の違反については本件事故との因果関係が認められず、第1車両通行帯上での衝突回避義務の違反については注意義務自体が認められないこととなる。」として、被告人を無罪とした。

この判決で注目されるのは、① 被告人の速度違反がそれに内在する危険が現実化したものでないとして本件事故との間の因果関係が否定されたことと、② 異なる車両通行帯上の車両との間には、交通規則に違反して「先行車両が自車の進路に進入してくることがほぼ確実に予測されるような特段の事情でもない限り」車間距離保持義務はないとされたことである。これは、それぞれ、① 最高速度制限の保護目的は、特段の事情がない限り、突然自車の前方に割り込んでくる車両を避けるために変更した車線上にある車両との衝突を回避することではないということであり、また、② 先行車両との車間距離保持義務は、特段の事情がない限り、異なる車線上にある車両が交通規則に違反して突然自車の直前に割り込んでく

ることによって生じる衝突事故を回避することではない、と読み替えることができる。

しかし、何よりも本判決で注目されるのは、「第1車両通行帯上での確な制動措置を講ずるべきであった」という注意義務、すなわち「車線変更を思い止まる義務」が否定されたことである。それも、本件事故は一般国道上で起きたものであり第2車両通行帯には右折車両の存在する一般的可能性があったにもかかわらず、「H車両との衝突の危険を感じた時点においては、急制動措置を講じても衝突は回避できず、右転把して第2車両通行帯へ進路を変更すれば衝突を回避できると瞬間的に判断して行動し」たことが上記の注意義務違反でないとされたのである。これは、一般的にみて変更後の車線上に停止車両の存在することが想定できない高速道路上であれば、なおさら、先行車との衝突回避のための「車線変更を思い止まる義務」は認められないことを示唆するものである。

4. 車間距離保持義務の目的

以上の検討から明らかになった「車間距離保持義務の目的」は、以下のよう考えることができよう。すなわち、「車間距離保持義務の目的」は、同一車線を走行中の先行車両との衝突事故を避けることにあり、と。ゆえに、「車間距離保持義務」の違反があったとしても、車線変更等の措置により同一車線を走行中の先行車両との衝突事故を避けることができたのであれば、その車線変更等の措置によって別の態様の事故——とりわけ他の車線上の車両との間の衝突事故やそれを回避する措置から生ずる事故——が惹起されたとしても、それは「車間距離保持義務の目的」に含まれないということである。もちろん、それは、例えば他の車線上に停止中の車両があり、ゆえに車線変更をして先行車との衝突を回避することにより別の態様の事故を引き起こすことが具体的に予見できるような場合等を除いてであって、具体的事件においてこのような事情がある場合には、そのよ

うな事故を回避することも、「車間距離保持義務の目的」に含まれる。しかし、それは、高速道路などのような車線上での停車が禁止されている道路の場合には例外的事態であるから、事故を惹起した車両の運転者には、「驚愕時間」をも考慮して、このような事故の具体的予見可能性と回避可能性が検討されなければならない。

「前方注視義務の目的」も、同様に考えることができる。すなわち、前方注視義務は、前方を注視することによって——「車間距離保持義務」のような他の一般的に適切な措置も前提としつつ——ブレーキやハンドルの操作等により避けることができる相手方との衝突（とこれによる死傷事故）を避けることにある、と。ゆえに、現に前方注視義務違反があったとしても、前方注視によって避けることができない死傷結果については、この前方注視義務違反は過失の根拠とならない。

付言すれば、車線変更の際の注意義務の保護目的についても、以下のよう言うことができよう。すなわち、車両の運転者は、車線変更の際は、変更後進路の先行車両等を確認するため前方を注視すべき通常の義務に加えて、道路交通法26条の2第1項により「みだりにその進路を変更してはならず、かつ、同条第2項により、「その変更した後の進路と同一の進路を後方から進行してくる車両等の速度又は方向を急に變更させることとなるおそれがあるときは、進路を變更してはならない」という注意義務を負う。ゆえに、運転者は、一般に、変更後の進路と同一の進路を後方から進行してくる車両等の速度または方向を急に變更させることがないように、進路変更の際、変更後の車線を後方からやって来る車両等が付近にいないかどうかを確認する義務を負う。

しかし、この義務もまた、変更後の進路と同一の進路を後方から進行してくる車両等との間の接触事故等を避けることを目的とするものである。ゆえに、冒頭事例のように、変更後の車線の前方に停止している車両等との間の衝突事故を避けるためには、道路交通法26条の2が規定する義務を根拠とするのではなく、通常の義務である前方注視を仮定して、そのよう

な停止車両等の存在が停止可能な距離および時間内に予見できたのでなければならぬ。その場合に、仮に、変更後の車線上を後方からやって来る車両等との関係で「安全を確認しないまま転把する」という注意義務違反があったとしても、変更後の車線の前方に停止している車両等が適時に確認できなければ、このような注意義務違反は、変更後の車線の前方に停止している車両等を避けるために起きた事故の防止をその目的とはしていないことになる。

5. 冒頭事例への適用

そこで、以上の考察を冒頭事例に適用してみよう。車間距離保持義務違反は同一車線上の先行B車との衝突を避けるための注意義務であり、Xに道交法上の注意義務に反した危険な運転があったとしても、車線変更により車間距離保持義務違反により保護されるべき危険は回避された。C車との関係で、B車との車間距離保持義務が課せられているわけではないし、C車との接触（及び付近に佇立していたC車運転手にC車を衝突させてしまうこと）は、XにC車の存在が適時に認識可能であった等の特段の事情がなければ、B車との車間距離保持義務の保護すべき危険が現実化したものとは言えない。

Xが、車線変更後に初めてC車の存在に気付き、再度の車線変更を迫られたという経緯からは、再度の車線変更後のB車への衝突も、上記のようにXにC車の存在が適時に認識可能であった等の特段の事情がなければ、B車との車間距離保持義務の保護すべき危険が現実化したものではない。

先行B車の急制動等に対するXの前方不注視も、本件事故とは関係がない。なぜなら、B車の急制動等気づくことのできた最も早い時点でXが前方注視によりB車の急制動等気づいたと仮定しても、この場合、第1車両通行帯に障害物がなければ、「車間距離保持義務違反」のゆえにXは急制動によって先行車との衝突を回避するという方法が執れなくても、第

1車両通行帯に車線変更をしてB車との衝突を避けることができたはずだからである。ゆえに、この場合にも、XにC車の存在が適時に認識可能であった等の特段の事情がなければ、本件事故はXの前方不注視による危険が現実化したものとは言えないことになる。

また、Xが前方注視しB車の急制動に気づくことのできた最も早い時点で十分な車間距離を保持していたと仮定した場合でも、Xは、急制動によってB車との衝突を回避するという方法を執ることもできたが、XにC車の存在が適時に認識可能であった等の特段の事情がなければ、上記と同様に第1車両通行帯に車線変更をしてB車との衝突を避けることも選択できたはずである³¹⁾。

もちろん、実際には、第1車両通行帯に停止中のC車があったのであるから、純客観的にみれば、第1車両通行帯への車線変更という回避方法は危険なものである。しかし、このような危険な回避方法を執ったことについてXを非難しうするためには、通常は車両が停止していることのない高速道路上であるがゆえになおさら、第1車両通行帯にC車のような障害物のあることが本件事故を物理的に回避可能である時間内に具体的に認識可能となるような特段の事情がなければならない。それは、端的に言えば、停止中のC車の存在が、Xが前方を注視しB車との間に十分な車間距離を執っていたと仮定した場合にC車との衝突を回避できる時間および距離のあるうちに、Xに具体的に認識可能であったことを裏付ける事情である。

冒頭事例においてそのような特段の事情が見当たらない場合には、本件事故は、結局のところ、第1車両通行帯に停止していることを適時に後続車両に伝える合図をせず、かつ、C車に後続車両が衝突した場合に死傷する危険のある場所に留まっていたC車の運転者に帰責されるべきものとなる³²⁾。

31) 実際、急制動によって後方から追突される危険や燃費のロスを考えるなら、高速道路では車線変更の方が選択される可能性は高い上、刑法学的にみて、このような場合に、急制動による回避措置のみを義務づける根拠があるとは言えない。

32) 同様に高速道路の車線上に車両を長く停止させて後続車との衝突事故を招いた人物の過失責任を認めた事例に、最決平成16・10・19刑集58巻7号645頁（事故車を停止させたメ

付言すれば、Xに車線変更の際の安全確認義務の違反があった場合でも、結論は同じである。現実には、Xの運転するA車は車線変更後の後続車両等との間で事故を起こしていないのであるから、変更後の車線の前方に停止しているC車との間の衝突事故を避けるためには、道路交通法26条の2が規定する義務は問題にならない。その代わりに、A車がC車との間の衝突を急制動によって回避できる距離および時間内に前方に停止しているC車の存在がXに認識可能であることを前提に、第1車両通行帯の前方を注視する義務と、これを通じて停止中のC車を認識した際に急制動をかけてこれとA車との衝突を回避する義務の違反が認められなければならない。そして、A車がC車との間の衝突を急制動によって回避できる距離および時間内に前方に停止しているC車の存在がXに認識可能でないなら、XがC車との衝突を避けようとして起こした本件死傷事故の回避は、これら前方注視および急制動の義務の目的とはならないのである。

↘人物につき、および水戸地土浦支判平成15・1・10(LEX/DB 28085344)(事故車の運転者につき)がある。