

信 頼 の 原 則

——大型貨物自動車の左折時の後続車両に対する注意義務——

東京高裁昭和五六年五月一三日第一一刑事部判決（昭和五五年(ろ)第一二九号、業務上過失致死被告事件）判例時報一〇一三号七頁、判例タイムズ四四四号五頁

横 瀬 浩 司

〈事実の概要〉

本件は、昭和五三年九月二七日午前八時四〇分ごろ、大型貨物自動車（車長七・五メートル、車幅二・四メートル、車高二・八メートル）を運転する被告人が、幅員約二・五メートルの歩道が両端に設けられた片側一車線（幅員約三メートル）の道路を直進し、前方の交通整理の行われていない交差点を左折しようとしたが、付近の交通が渋滞していたため、交差点の約一〇メートル手前の踏切直前の停止線で約一〇秒ないし一五

秒間停止した後、左折の合図をするのと同時に発進し（その際、被告人は、一時停止後発進を開始するまで左折の合図をせず、左折態勢に入った後、初めて後写鏡により左後方を一瞥しただけで、踏切直前の停止線上で停止中あるいは発進時には、左側方および左後方において並進または後続車両の有無を確認していない）、幅員約一三メートルの踏切のやや中央に寄りながら次第に加速し、踏切を越えた辺りで左に転把を開始し左折を継続して進行中、おりから被告人車両の左側を直進中の足踏式自転車に自車左側前部を接触させて、自転車に乗っていた母子三

人（三三歳女性が後部に六歳と四歳の二児を乗せて進行）を左後輪で轢過して死亡させたものである。

〈判旨〉

控訴趣意（法令の解釈適用の誤りの主張）について

一 所論は、原判決が後写鏡によって自車左側を通行する自転車等の有無、動静に絶えず注意を払うことを要求しているのは運転者に対して不可能を強いるものである旨主張する。もとより運転者は通常の運転方法として左方のみでなく、前方、右方にも注意を払うべきであるから、原判決のいう絶えず自車左側に注意を払うという表現はやや適切を欠くとしても、その趣旨は、左折する場合には左方に対してとくに入念に注意すべきことを意味しているものであることは自ら明らかである。とくに本件の場合には、一時停止後に再発進しかつ踏切を渡って左折する場合であったから、一時停止することなく進行してきてそのまま左折する場合に比較して、前方ならびに右方に対するよりも左後方に対して注意を傾ける度合が多く要求されるのは理の当然といへ、このような場合、被告人としては、本件交差点の三〇メートル手前から左折の合図をするともに、一時停止中からつとめて、おそくとも発進直前には、後写鏡により左側歩道上を後方から進行してくる自転車等の有無・動静を注視しそれが自車の死角内に入る前にこれを把握したうえ、こ

れとの関係で進路の安全を確保しながら進行し、もって接触・衝突等を未然に防止すべき業務上の注意義務があるといわなければならない、これが運転者にとってさほど苛酷な負担を強いるものとは解されない。

二 所論は、最高裁判所昭和四十六年六月二五日第二小法廷判決（刑集二五巻四号六五頁）を引用して、被告人車両が適切な準備態勢に入っていたのであるから、被害者において事故回避義務が強く要請されるとし被告人の刑事責任を否定するが、右判決の事案は、大型貨物自動車を運転し時速約四〇キロメートルで直進中、交差点の手前約三五メートルないし六〇メートルで自車左側を並進中の自転車を追いつき、交差点を左折進行しようとしたもので、特別の事情のないかぎり道路交通法三四条五項が適用ないし類推適用される場合であるところ、本件は交差点の手前約一〇メートルの踏切直前で一時停止中被害者が左後方の歩道上を自転車運転、直進してきて被告人車両の左側方を並進するに至ったもので、しかも、被告人が左折合図をしたのは発進時で、被害者がすでにそれを視認できない位置にきていた時点で、さらにその後も視認することは甚しく困難であったと認められる。したがって、被告人車両は具体的な状況に応じた適切な左折準備態勢をとっていなかったのであるから、本件は右の判例とは事案を異にする。

三 また、所論が引用する最高裁判所昭和四十五年三月三十一日第三小法廷判決（刑集二四巻三九二頁）の事案は、普通貨物

自動車の運転者が、交差点の約三〇メートル手前から左折の合図をして除行し、交差点の手前で赤信号によって瞬時停止したのち信号が青になるや後写鏡を見て後続車両の有無を確認したうえ左折を開始したものである。しかし、本件においては、被告人車両は大型貨物自動車であつて死角の大きさに差異があること、踏切手前で約一〇秒ないし一五秒もの間停止していたのであるから、その間に被告人車両の左方に自転車等が入り込む可能性がより多いと考えられること、道路交通法所定の左折の合図をしておらず、発進時に後写鏡による後続車両の有無を確認していないことが認められるのであるから、右判例は本件に適切ではない。

控訴趣意（公訴権濫用の主張）について

大型貨物自動車の運行は社会的経済的に必要不可欠の要請であり、現に広大な死角を有する大型貨物自動車が多数運転に供されている実情にある。このような大型車を運転する者に対して当該車両に死角のあることを念頭において可能な限りの注意義務が要求されるのはむしろ当然であり、大型車に死角があることから直ちに被告人に過失責任がないとして、右の死角のある自動車を製造したこれを認可した自動車メーカーや国に当該事故に関する刑事責任を転嫁することはできないし、自動車メーカーや国の責任を追及しなければ運転者の責任が明らかとならないという関係にあるとはいえない。

控訴趣意（量刑不当の主張）について

現段階においては、諸般の事情からみて、被告人に対し禁錮一年六月の実刑を科した原判決の量刑は重きに過ぎ、禁錮刑の執行を三年間猶予するのが相当である。

〈研究〉

一 問題の所在

大型自動車は、その構造上、運転者が運転席より、バックミラーおよび、サイドミラーで視認できる範囲はおのずから限度があり、車両の左後方ならびに右後方に、いわゆる死角ができ、また、右左折の際には、いわゆる内輪差が大きく生じる。これは、普通自動車より大型貨物自動車により顕著に現われ、さらに、右折より左折時にその危険性は、増大する。これらのことは、ドライバーにとって特に注意が必要とされることも熟知されていることである。

本件は、まさに、その大型貨物自動車の左折時の後続車両に対して注意義務が認められた事案であり、いわゆる信頼の原則の適用が否定された事例である。そこで、本稿においては、信頼の原則と注意義務の要件である予見可能性との関連を考察・検討するとともに、大型自動車の左折時の交通事故の判例の中で、本件がいかなる意義を有するのかを明らかにしてゆきたい。

二 信頼の原則

一 信頼の原則とは、「行為者がある行為をなすにあたって、被害者あるいは第三者が適切な行動をすることを信頼するの

相当な場合には、たといその被害者あるいは第三者の不適切な行動によって結果が発生したとしても、それに対しては責任を負わない^①とする原則と定義づけられる。この原則は、当初ドイツの交通事故判例において認められ確立したもので、わが国の判例においても、道路交通事故の分野では、最高裁昭和四一年十二月二〇日判決（刑集二〇巻一〇号一二二頁）以来、意識的に採用され、その確立を見、そして、さらに、チーム医療や組織的企業活動等によって危険な業務を分担する共同作業の分野においても信頼の原則の適用範囲が広められてきている^②。この信頼の原則の生成・発展には、「許された危険」と「社会的相当性」の思想が背後にあるといつてよいであろう^③。

二 過失犯とは、注意義務違反をいい、その過失犯の構造は、予見可能性——予見義務、結果回避可能性——結果回避義務に分析される。しかし、この構造をどのように理解するかについては、過失犯はあくまで責任要素であり、予見可能性を中心に考えるべきであるという伝統的過失論と、過失犯の本質は違法要素にあり、結果回避義務を中心に考えるべきであるという新過失論との対立がある^④。この対立の本質は、過失犯を結果無価値的にとらえるか、それとも、行為無価値的にとらえるかの相違に起因しており、信頼の原則を過失犯の構造の中でどのように位置づけるかという問題とも深く関連している。すなわち、結果無価値的に過失犯をとらえる伝統的過失論にあっては、予見可能性が過失犯の中核となり、信頼の原則は予見可能性自体

を限定する方向で機能させることとなり、これに対して、行為無価値的に過失犯をとらえる新過失論においては、結果回避義務が過失犯の中核となり、信頼の原則は、予見可能性とは別個に注意義務を制限する機能が認められることとなる。

この信頼の原則と予見可能との関連についての見解を大別すると以下のようになる。まず、第一説は、信頼の原則は、過失犯の一般的な成立要件を明示的に言い表したにすぎず、特別の原則ないし要件をなすわけではないとする^⑤。第二説は、予見可能性とは一応別に、予見義務そのものの範囲を制限する規範的な標準であるとする^⑥。第三説は、事実上の予見可能性と刑法上の注意義務を生じさせる刑法上の予見可能性とを区別して、事実上の予見可能性が否定できないにもかかわらず刑法上の予見可能性が否定される場合であるとする^⑦。第四説は、信頼の原則はもともと危険分配の原則から形成されたものであるから、予見可能性を前提としたうえで、結果回避義務の認定のひとつの基準要素であるとする^⑧。これらの見解の対立点は、前述したごとく、過失犯の本質をいかに解するかにあり、結局、予見可能性の概念の広狭によるものといつてよいものと思われる^⑨。すなわち、過失を結果回避義務を中心にとられる論者にとっては、信頼の原則を予見可能性とは一応別なものとして考えるのが論理的な帰結であり、そして、信頼の原則を予見可能性とは一応区別して掲げることが、過失認定についての予見可能性という基準に、さらに別の次元からする制限的・限定的な基準を与え

るという意味において実益があるように思われる。むろん、実践上、信頼の原則が「許された危険」の法理という利益衡量や価値判断を前提とするために、国家、社会の有益性が重視されるという批判や、この信頼の原則を判断基準とする場合、被害者の過失は、行為者の注意義務の範囲外にあるという仕方で行われ、事案の個別性が無視され機械的判断におちいるという批判があることを忘れてはならないだろう。

三 わが国の判例が交通事犯において、信頼の原則を承認していった背後には、自動車の高速度かつ円滑な交通の必要性、交通環境の整備、ならびに、交通教育・交通道德の普及、といった三つの要件が具備されていたからである。しかし、この信頼の原則の適用にも以下の限界が認められる。まず第一に、適切な行動を信頼しえない特別な事情が被害者自身に存する場合で、被害者が幼児・児童、老人、酩酊者、身体障害者、その他交通秩序になかった適切な行動をとりえない者がこれに含まれる。第二に、適切な行動を信頼しえない特別な事情が四囲の状況の中に存する場合で、道路その他の交通環境が整備されていない場合が考えられる。第三に、結果の発生を容易に認識しないいは回避しうる場合である。

三 判例の動向

一 左折車両と後続左側直進車両との衝突事故に関する判例は、多く、例えば、最高裁判昭和四五年三月三十一日（刑集二四

卷三号九二頁）は、「交差点で左折しようとする自動車の運転者は、進入しようとする道路の幅員が狭く、かつ鋭角をなしているため、あらかじめ道路左端に寄つて進行することが困難な場合にも、道路交通法規所定の左折の合図をし、かつ、できる限り道路左側に寄つて除行をし、更に後写鏡を見て後続車両の有無を確認したうえ左折を開始すれば足り、それ以上の方法を講じて、左後方のいわゆる死角にある他車両の有無を確認するまでの義務はない」としている。この最高裁判決の趣旨を踏襲したのが、最高裁判昭和四六年六月二五日（刑集二五卷四号六五頁）である。これは、大型貨物自動車が左折時に、足踏式自転車を横転し、被害者を轢死させたという事案であり、「交差点で左折しようとする車両の運転者は、その時の道路および交通の状態その他の具体的状況に応じた適切な左折準備態勢に入つたのちは、特別な事情がないかぎり、後進車があつても、その運転者が交通法規を守り追突等の事故を回避するよう適切な行動に出ることを信頼して運転すれば足り、それ以上に、あえて法規に違反し自車の左方を強引に突破しようとする車両のありうることもまでも予想した上での周到な後方安全確認をなすべき注意義務はないものと解するのが相当であり、後進車が足踏式自転車であつてもこれを例外とすべき理由はない。」としている。この判決は、大型貨物自動車と足踏式自転車との衝突事故に対して、「信頼の原則」の概念をもちいて、その左折時の注意義務を認定している点で画期的な判決であるとされている。この最

高裁判例に対して、西原教授は、「判断力の少ない足踏自転車
が被害者になりやすい左折の場合に、本決定のような程度で信
頼の原則を認めることは、大いに疑問であるといわなければな
らない。巾寄せをしない左折の際に信頼の原則を適用」するに
は、後方安全確認義務を果たしたあとでなければならぬ、と
批評されている。⁽¹⁷⁾

右の二つの最高裁判例に続き、最高裁決定昭和四九年四月六
日（刑集二八巻三号五二頁）は、「交差点で左折しようとする
車両の運転者は、交差点の手前約二メートル付近で左折の合
図をした場合であっても、車道左側端から約一・七メートルの
間隔をおいて徐行し、進路を左側に変更すると自車の左斜後方
を追尾しその左側を追いつく可能性のある後進車（自動二輪車）
の進路を妨害してこれと接触する危険があるときは、同車の
動静に注意を払い安全確認をしたらうえ左折を開始すべき注意義
務がある。」とした。この最高裁決定と先の二つの最高裁判例
と矛盾するのように見えるが、右決定においては、当時の道
交法二六条二項の適用がある場合で、先の過失を否定した二つ
の最高裁判例は、道交法三四条五項が優先的に適用される場合
で、その論旨の矛盾はないと解されている。⁽¹⁸⁾

その後、交差点における左折時の後方確認義務を否定した判
例として次の二つがあげられる。すなわち東京高判昭和四八年
一月一日（東高判時報二四巻二二号一七八頁）と大阪高判昭
和五〇年十一月三日（刑裁月報七巻一一二二号八八四頁）

である。大阪高裁昭和五〇年十一月三日判決は、「交差点で
左折しようとする車両の運転者は、交差点手前で左折の合図を
した後、できる限り車道左側端に寄つて左折の態勢に入つた場
合には、その時点において後続車があつても、同車が自車を適
法に追抜くことが許されない状況にあるときは、同車の運転者
において追突等の危険防止のため適切な措置をとり、左折を妨
害しないものと信頼して左折することができぬ。」として、自
動車の左折時における原動機付自転車との衝突の事案に、信頼
の原則の適用を肯定している。この二つの判例以外に、交差点
における左折時の後方確認義務を否定した判例は見られない。

このような、左折時の後方確認義務の否定の流れから肯定への
流れの判例の変化について、井上（祐）教授は、道交法三四条の
昭和四十六年改正を境にして顕著にその流れが転換していること
を主張しており、注目に値するものといふことができるものと思
われる。つまり、井上（祐）教授は、道交法上の行動基準は
具体的予見可能性の判断に決定的な影響を及ぼすものであると
し、昭和四十六年法九八改正（昭和四十六年二月一日施行）が、三
四条四項「左折……しようとする車両が……道路の左側に……
寄ろうとして……合図をしたときは、その後方にある車両は、
当該合図をした車両の進路を妨げてはならない」を同条五項
「……左側端に……寄ろうとして……合図をした場合においては、
その後方にある車両は、その速度又は方向を急に變更しなけれ
ばならないこととなる場合を除き、当該合図をした車両の進路

の変更を妨げてはならない」としたことは、道交法上の行動基準として、極めて重要な変化であるとされる。そして、昭和四六年の道交法改正前の右最高裁の二判決の認定基準は、義務の存否の基準を左折合図を現認した被害車の避讓措置を出発としているのであり、改正後の交差点における両車両の行動基準は、「左折車の左側端への幅寄せ又は左折開始のための転把が後進車の進路変更にどう影響するかという左折車の態度を出発とし、その進路変更が後進車の速度又は方向の急変を伴うおそれがある限り、左折そのものをその間避けよというように、左折行動にその基準をおいているからである。この両行動基準は、左折に際して生ずる危険分配において、その発想の基礎を異にする⁽³⁰⁾」とされ、本件はまさに、後者の基準に出発点をおいており、昭和四六年の改正前の右最高裁の二判決とは、単に「事案を異にする」といったレベルでないことを主張される。

四 結語——本判決の意義——

本件は、左折車と後続車との衝突、しかも大型貨物自動車と足踏式自転車との衝突事故であり、母子三人が犠死という悲惨な事案で、それゆえに、大型自動車の有する死角および著しい内輪差による左折時の危険というものが看取しうる。本判決は、まさにこのような危険の分配を、左折車規制の新しい行動基準にそって処理したものであることができるかもしれない。また、信頼の原則の適用が、ともすれば、事案の個性性を無視

し、機械的判断におちいりやすいという問題点において、本判決は、そのゆきすぎの反省であるとも捉えることができるかもしれない。石堂教授が指摘されるように「そもそも信頼の原則は、道路交通の円滑な運行と人命の安全とのバランスの上に立つ原則⁽³¹⁾」であることを考え合わせるならば、本判決は、信頼の原則のより具体的な認定をなしたものと評価でき、大変、重要な意義を有するものであり、今後の同様の事例における判例の集積が待たれるところである。

〔注〕

(1) 西原春夫『交通事故と信頼の原則』（昭和四四年）一四頁。

(2) 西原・同書七九頁以下参照。

(3) 信頼の原則は、ナチスの法思想の一端を担って登場したものである、とする主張がある（井上祐司「信頼の原則と過失犯の理論」法政研究三九卷一号（昭和四七年）三八頁以下参照）。これに対して齊藤（誠）教授は、「信頼の原則」という用語は用いていないが、この考えが、すでにナチスの法思想の登場以前に、実質的に認められている、とされる（齊藤誠二「信頼の原則とナチスの法思想(1)(2)」判例時報七〇一号（昭和四八年）八頁以下、七〇二号（昭和四八年）一三頁以下参照）。

(4) チーム医療過誤については、いわゆる北大電気メス過事件札幌高裁昭和五一年三月一八日判決（判例タイムズ三六号一七二頁）が挙げられる。

(5) 西原・前掲書三七頁以下参照、中義勝「過失犯における

許された危険の法理・危険分配』『日冲還暦祝賀・過失犯(1)』(昭和四一年)四九頁以下参照。

(6) この過失犯論の争いに関しては、拙稿「過失犯についての考察」中京大学大学院生法学研究論集創刊号(昭和五六年)一—三頁以下参照。

(7) 平野龍一『刑法総論I』(昭和四七年)一九七—一九八頁、三井誠「予見可能性」藤木英雄編『過失犯——新旧過失論争——』(昭和五〇年)一七六頁。

(8) 板倉宏「過失犯の研究(4)」警察学論集二〇巻六号(昭和四二年)八九頁、金沢文雄「過失」ジュリスト増刊『刑法の判例第二版』(昭和四八年)七七頁、木村静子「過失犯における信頼の原則」藤木編『判例と学説7刑法I』(昭和五二年)二二六頁。

(9) 西原・前掲書一二頁。なお、この見解は第二説と実質的にはほぼかわらないであろう。

(10) 藤木英雄『刑法講義総論』(昭和五〇年)二四九頁。

(11) 山中敬一「信頼の原則」山中研一他編『現代刑法講座第三巻』(昭和五四年)七七・七八頁。

(12) 井上祐司『行為無価値と過失犯論』(昭和四八年)五九頁参照。

(13) 山中・前掲論文八一頁以下参照。

(14) 西原・前掲書三二九—三三七頁参照。

(15) 西原・前掲書三三七・三三八頁参照。

(16) 西原・前掲書三三九—三五二頁参照。

(17) 西原春夫「左折車両の運転者の後方注意義務」判例タイムズ二七一号(昭和四七年)七八頁。同様の批評として、佐野昭一「交差点で左折しようとする自動車運転者の後続車両に対する注意義務の限度」判例タイムズ二六三号(昭和四六

年)九九頁以下、岡野光雄「左折車両の運転者の後方注意義務」判例時報六四九号(昭和四七年)一三九頁以下参照。

(18) 中武靖夫「左折の際の後続車に対する注意義務」『交通事故判例百選(第二版)』(昭和五〇年)一九七頁参照。これに対して、井上(祐)教授は、「左折車の後方安全確認義務違反を認めるに当り、裁判所は、死角内に被害自転車が入りこむ前にこれを摘提し、それとの関係で安全確認しつつ一時避讓して直進車の通過後に左折するか、死角内にある自転車の方で確実に回避体制をとったことを確認した上で左折せよというのである。この場合、自転車が左折車の左側を交差点に直進し左折車よりも先に交差点を通過することが道交法上何条によって基礎づけられるのか、また、被告人の安全確認義務違反が道交法との関係では何条違反に該当するのかについては言及するところがない。」(井上祐司「左折大型貨物自動車の後続車両に対する注意義務」『昭和五六年度重要判例解説』(昭和五七年)一五六頁)とされ、前述のようなパラルレルな関係について疑問を示されている。

(19) 井上・前掲論文一五七頁。

(20) 井上・前掲論文一五八頁。

(21) 石堂功卓「交通犯罪の今日の問題」刑法雑誌二七巻一号(昭和六一年)六一頁。