

駐車トレーラー追突致死事件

船 山 泰 範

〔業務上過失致死事件、金沢地判令和三年四月八日、無罪確定、D1-Law.com判例体系、判例ID28291805〕

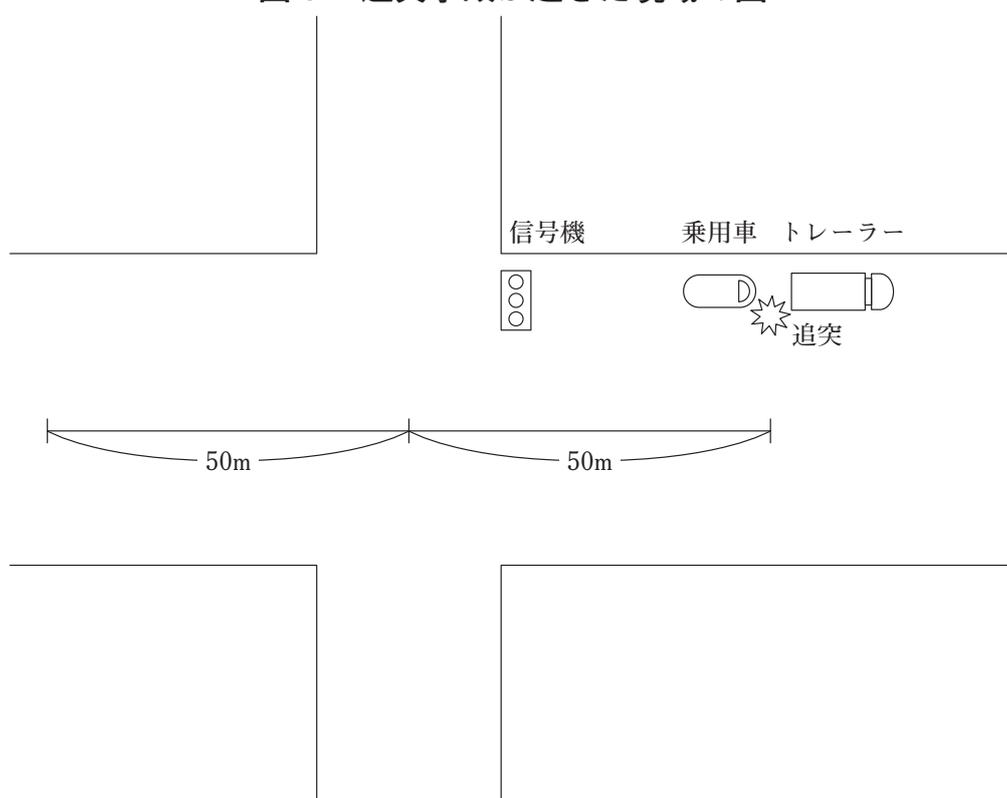
〔事実〕

被告人は、令和二年七月二七日午後二時四分頃、大型貨物自動車（石川県野々市市の片側二車線の駐車禁止区間の道路端に止め、車内で仮眠していた。ところが、翌日の七月二八日午前三時四九分頃、Y運転の普通乗用自動車（被告人車の後部に時速五四キロメートル以上で追突し、Yは出血性ショック等の傷害を負い、搬送先の

病院で死亡した。なお、事故当時は降雨であった。また、被告人は、追突事故自体には気付かず、車両を運転し、現場を離れている。

被告人車両は、トラクターとその後部に茶色コンテナを搭載したトレーラーが接続されたものである。被告人は、被告人車両を駐車した際、左側の尾灯（右側尾灯は点灯しなかった）と、ナンバープレート（非常点滅表示ランプを点灯させ、ハザードランプ（非常点滅表示灯）を点滅させており、これらのランプ付近に大型の反射器が装備されていた。なお、追突地点より西側一〇〇メートル以上にわたってほぼ直線であり、少なくとも被

図1 追突事故が起きた現場の図



告人車両後方約一〇〇メートルの地点からも被告人車両のハザードランプを視認することができた(図1参照)。

被告人は、駐車禁止区間に、駐車は厳に差し控える業務上の注意義務があるのにこれを怠って駐車した過失により、追突事故を起こさせ、その傷害によりYを死亡させたとして、業務上過失致死罪で起訴されたのである。

なお、ここで起訴罪名について触れておく。被告人(当時は被疑者)は、令和二年七月二十九日、自動車運転過失致死容疑(自動車運転処罰法五条)と救護義務違反・報告義務違反容疑(道交法七二条一項)で逮捕された。ところが被告人は事故に気付かなかったと容疑を否認し、トレーラーは車体の後部がわずかにへこむ程度だったことから、翌三〇日には釈放されている(北陸中日新聞令和二・八・一)。自動車の「運転」には停止中のもも含まれるとする解釈^①が有力である。さらに、自動車運転過失致死罪と業務上過失致死罪は、両者とも生命・身体を保護法益とし、犯行態様も同一であり、法定刑の上限は七年の懲役と五年の懲役である。してみると、「特別法は一般法に優先する」の原則からも、法定刑の重い前者が適用されるのではないかと考えられる。

ところが、本件では、検察官が格別の理由なく業務上過失致死罪で起訴している^②。

令和三年四月八日、金沢地裁は、以下のような理由を示して、被告人に無罪を言い渡した。同四月二二日、金沢地検は控訴を断念したので、本判決は確定した。

「判旨」

(1) 判決は、本件の争点として、①予見可能性、②因果関係、③道路上に駐車する行為が業務上過失致死罪における業務といえるか、の三つがあるとしながら、①の予見可能性に絞って検討している。

(2) 被告人の予見可能性については、三つの点から検討している。

第一に、車両を駐車していると、後方車両運転者の発見が遅ければ、追突される危険があるのではないかという点である。これについては、次のように判示している。「被告人車両はハザードランプを点滅させるなどしており、少なくともその一〇〇メートル程度（あるいはそれ以上）後方からでも、その点滅状況を視認することが

できるから、後方車両の運転者は、被告人車両を認識して、減速や車線変更により追突を回避することが極めて容易であったといえる。」

第二に、後方車両運転者の著しい前方注視義務違反を被告人が予見する必要があるかについて、次のように言及している。

「著しい前方注視義務違反等のある車両が進行して行くことを、一般的抽象的な可能性を超えて予見することは甚だ困難といわざるを得ない。」

これは、被告人は著しい前方注視義務違反等のある車両が進行してくることを予見する必要はない、ということにほかならない。判決がわかりにくい表現をしている点についてあえて言えば、裁判官が論点を把握していない故ではないかと思う（評釈で論ずる）。なお、判決がこのように述べる前提としては、「被告人車両を発見、回避することができなかった後続車両の運転者は、少なくとも……交差点付近から進行方向を全く注視していないものと考えられる。」との事実認定がある。

第三に、「車両の運転者は降雨時にはより進路上の安全に注意を払うなどの対応をするのが通常である」から、

「本件道路の形状やハザードランプの点滅状況や路面の水たまりへの反射状況からして被告人車両の発見可能性に有意な変化はない」とする。

(3) 検察官の主張についての検討は、次の通りである。
(ア) 検察官は、車両を駐車する場合には後続車を含む車両の安全を害してはならないとする。しかし、判決は、「駐車禁止の指定があるのみで駐車のもたらず危険性が直ちに追突事故の予見可能性を肯定できるほどに具体化されるものとはいえない。」とする。

(イ) 検察官は、駐車禁止場所に通常駐車車両がないことを前提として自動車が行っているから、ハザードランプが点滅しているだけでは駐車車両の存在を認識することは容易ではないとする。この点については、「駐車禁止区間であっても停車車両が適法に存在する可能性」があり得るから、「本件道路が駐車禁止区間であることは、他の車両等の走行あるいは前方注視の仕方等に大きな影響を及ぼすものとはいえない」とする。

(ウ) 検察官は、停止表示板を設置していない点を追突事故の予見可能性を基礎づける根拠の一つとして主張している。この点については、法律上、夜間停車時の他の

車両への注意喚起としては、ハザードランプか停止表示板のいずれか一方で足りるからとして、検察官の主張は採用できないとする。

以上、検察官の主張三点はいずれも排斥されている。
(4) そして、判決は次のように結論する。

被告人は、本件地点における状態において、「車両を駐車するに当たって、その後方から車両が追突することを予見することは甚だ困難といわざるを得ないから、被告人にその予見可能性を前提とした注意義務違反、すなわち過失があるとは認められない。」とする。
よって、本件被告事件について犯罪の証明がないから、無罪であるとする。

〔評釈〕

一 判決の論理構成の検討

(1) 本判決の特色

本判決は、トレーラーの運転者として、夜間、片側二車線の第一車両通行帯に、交差点から約五〇メートル進んだ地点で駐車するにあたって、どのような予見可能性

(ないし予見義務)があつたかを検討する、という手法をとっているところに、その特色がある。

なお、本事案では、「駐車」行為が問題になっているので、道路交通法の定義を見ておこう。道交法二条一項一八号は、「駐車」について二つの態様をあげており、前段は継続的停止、後段は運転者の離脱である。すなわち、前段は、「車両等が客待ち、荷待ち、貨物の積卸し、故障その他の理由により継続的に停止すること」を規定している。車内での休憩は「その他の理由」にあたる^③と解されている。

その上で、①本件事故当時、被告人が駐車した地点付近は暗く、②被告人車両は目立つあるいは光を反射しやすいものではないこと、③最高速度が時速五〇キロメートルと指定されていることからすれば、「何らの措置を講じずに同所に被告人車両を駐車すれば、後方から進行してくる車両(以下、「後方車両」という。)運転者による発見が遅れて追突される危険性がある。」としている。すなわち、被告人には、駐車することによって、後方車両が追突するという予見可能性があるとするのである。ところで、上述の判決文の引用からも明らかのように、

本判決は、どのような予見可能性があつた場合にいかなる結果回避措置をとるべきかという点について検討しているのである。裁判官が意識しているかどうかは別として、過失犯の成否を判断するにあたって、予見可能性と結果回避措置をセットで捉える必要があることは了解されているのである。その意味において、判決の当該段落の表題として「予見可能性(ないし予見義務)について検討する」という掲げ方をしているのは一方を欠いており、齟齬があるといわざるをえない。

(2) 本判決の論理矛盾

右のことから明らかのように、本判決は、トレーラーを駐車するにあたっては、後方車両から追突される危険性があると、予見可能性の存在を明言しているのである。しかも、被告人自身がハザードランプを点滅させてから仮眠をとっているのは、本人が追突を予見して、回避措置をとったと捉えるのが素直な理解といえよう。

ところが、当該段落の結論部分で、「被告人車両を駐車するに当たって、その後方から車両が追突することを予見することは甚だ困難といわざるを得ないから、被告人にその予見可能性を前提とした注意義務違反、すなわ

「過失があるとは認められない。」(傍点は筆者)と論じているのは、少なくとも舌足らずな表現、端的に言うとは論理矛盾ということになる。

では、判決のこのような難点はどこから生ずるのであろうか。

(3) 矛盾惹起の要因

本判決が論理矛盾を惹き起こした要因を探ってみると、過失犯を予見可能性という要素のみの問題として捉える傾向に流されているため、と言わざるをえない。

過失犯の成立要件は、判例が夙に示すように、予見可能性と結果回避措置の組み合わせ⁴⁾として理解する必要がある。たとえば、自動車運転をしているとき、急に雨が激しく降ってきたとする。その場合、他車が見えにくくなったり、ブレーキが利きにくくなり、事故発生の可能性が高まると予見できるから、事故を回避するために、減速したり、点灯したり、あまり雨が激しいときは路肩に自動車を止めるなどの回避措置をとる必要がでてくるのである。そのような適切な運転態度をとらなかつたために事故を発生させれば、過失責任を問われることになるのである。

一方、予見可能性という要素は、過失犯のみの要件ではない。故意犯においても規範問題を引き出す契機となる。他人の胸腹部を鋭利な刃物で突き刺せば死亡させると、予見できるにもかかわらず、さらにそのような法益侵害をすることは人間として許されないと認識しながら、あえてそのような行為をしたからこそ、殺人罪として重い刑責に問われるのである。

さて、そこで、過失犯を構成する予見可能性と結果回避措置の関係であるが(後述のように、最も重要な課題)、予見可能性は、ある程度抽象的なもの、回避措置を思い付く程度のもので足りる⁵⁾というべきである。運転中に雨が降り出した例でいえば、降雨によって事故の確率が高まったから、運転動作を切り替える必要があるのであり、実際の事故が、正面衝突なのか追突なのか、一丁目で起きるか二丁目で起きるか、はたまた、その対象が人なのか自動車なのかはわからないのである。

この点を、判例(森永ドライミルク砒素中毒事件)で考えてみよう。ドライミルクの製造にあたって、ミルクの中に工業用第二リン酸ソーダを混ぜて製品化するとすれば、化学薬品を混ぜるに伴って不純物の混入する危険が

予見できるのであるから、製品として出荷する前にはいくつかの段階で危険性を点検する必要があるのである。第一には、納入された薬品が本当に第二燐酸ソーダであるか、第二には、製造された段階で不純物が入っていないかのチェックである。森永乳業徳島工場では、これらの基本的点検作業を怠っていたのである。その意味において、予見可能性は、実際にあった具体的な因果関係（松野製剤と呼ばれた、アルミ製造過程で生産された産業廃棄物が納入され、その中に砒素などがあつた）を見通すことである必要はないのである。⁶ すなわち、何事かは特定できないが、ある種の危険が絶無であるとして無視するわけにはいかなないという程度の危惧感であれば、足りるのである。

(4) 評価

本判決が、實際上、過失犯の要素として回避措置が大事であるとかわかっていたことは付度してあげないと、不公平になるであろう。というのは、判決が、何らの措置を構じずに同所に被告人車両を駐車すれば、後方車両運転者による発見が遅れて追突される危険性があるが、被告人はハザードランプを点滅させるなどして、少なくとも

もその一〇〇メートル程度後方から視認することができると、確認しているからである。してみれば、判決は、その筋道に沿って、被告人は結果回避措置を十分にとっていたから過失責任は問われない、との論理展開をして、結論に至ればよかったのである、といえる。

そして、後方車両が追突したことに關しては、後方車両の運転者が、少なくとも交差点付近から進行方向を全く注視していないような運転態度をとるようなことまで被告人が予見する必要はない、とすればよいのである。

以上、私は、本判決の結論には賛成するものの論理構成に疑問を抱いたところから、批判を述べてきた。次に、私なりに論理の筋道を示すことにする。

二 本事案の争点

私は、本事案の争点として、①因果関係、②結果回避措置、③信賴の原則を取りあげ、かつ、この順序で検討を加える。

(1) 因果関係

まず、道路上に駐停車している自動車に追突⁷がなされ

て人身事故が発生した場合、駐停車していた運転者の刑事責任を明らかにする段取りとしては、因果関係の問題を検討すべきは当然のことである。なぜなら、人身事故の直接的な原因は、後方車両運転者の追突行為にあると考えられるからである。

さらに、因果関係の課題と、どのような故意行為・過失行為になるかの問題は、ともに構成要件該当性の要素なのだから、因果関係を先に論ずる必然性があるのか、という疑問に答えておきたいと思う。

因果関係が論点となった浜口雄狷狙撃事件（東京控判昭八・二・二八法律新聞三五四五・五）や自動車屋根から引き降ろし事件（最決昭四二・一〇・二四刑集二一・八・一一一六）では、最終的な結果発生より前に、一定の構成要件に該当する行為（殺害を惹き起こす危険な行為、自動車を人に衝突させ傷害を負わせる行為）がなされているから、それに加えて重い結果まで責任を負うのかが問われるのである。それに対し、本件では、死亡という結果が起きなければ過失犯が問われることはない。ハザードランプを点滅させて仮眠しただけでは過失犯罪に問われるわけではないのである。そして、実際、そ

のような危険な例が相当に（俗な言い方をすれば、五万と）あるのであろう。

そこで、結果が発生して初めて前提となる行為の責任が問われる場合は、因果関係のありなしから検討する必要がある。いわば、潜在していた危険にスポットライトを当てるのが因果関係という論点なのである。

ここでは、判例上争われた追突二例を取りあげてみよう。(い)道路上で停車中の普通乗用自動車後部のトランク内に被害者を監禁した行為と、追突されてトランク内の被害者が死亡した場合の因果関係が問われた場合である。(ろ)高速道路上に自車及び他人の自動車を停止させた行為と、自車が走り去った後に、他人の自動車に後続車が追突して、後続車の五人が死傷した場合の因果関係が問われた場合である。以下、順次、検討する。

(い)例 Aは、二名と共謀の上、平成一六年三月六日午前三時四〇分頃、普通乗用自動車後部のトランク内に被害者を押し込み、トランクカバーを閉めて脱出不能にし同車を発進走行させた後、呼び出した知人らと合流するため、車道の幅員が約七・五メートルの片側一車線のほぼ直線の見通しのよい道路上で停車した。ところが、数

分後の午前三時五〇分頃、Bは前方不注意のために、Aの車に至近距離に至るまで気付かず、ほぼ真後ろから時速約六〇キロメートルでその後部に追突した。これによつてトランク内に押し込まれていた被害者は、第二・第三頸髄挫傷の傷害を負つて、間もなく同傷害により死亡した。

問題となつたのは、被害者の死亡原因が直接的には追突事故を起こした第三者Bの甚だしい過失行為にある以上、トランク内に被害者を監禁したAの監禁行為と被害者の死亡との間に因果関係を認めることができるかという点である。⁽⁸⁾

折衷的相当因果関係説によつて、この問題を考えてみよう。折衷説は、まず、一般人が認識しえたことを前提として、将来どのようなことが起きるかを予見し、さらに、行為者がたまたま認識していたことがあれば、それをもとに将来どのようなことが起きるかを予見するのである。

さて、折衷説によると、第一基準は、行為の時点で一般人が認識しえたことを基にして将来どうなるかを予測するわけである。①自動車を片側一車線の路上に停車す

れば、後ろから追突される危険性がある。特に夜間であるとすれば、昼間より危険性は高まる。②日本国産の自動車は一般に堅牢にできていないから、追突されたりすれば、トランクなどはつぶれ、人が中に入っていたら死ぬかもしれない。右の①・②を合わせて考えれば、トランクの中に人を監禁して片側一車線の路上に夜間停止した場合、第三者の過失行為によつて追突を受け、中の人死亡することは十分可能性があることである。したがつて、Aの行為と被害者の死亡との間には相当因果関係が認められる。そして、Aの故意は監禁であるから、監禁罪の結果的加重犯として監禁致死罪が認められる。

最高裁は、この件について、因果関係を認めている（最決平一八・三・二七刑集六〇・三・二八二）。

(ろ)例 Cは、知人女性を助手席に乗せ、普通乗用自動車を運転していたが、同方向に進行していた大型トレーラーのDの運転態度に立腹し、D車を停止させて文句を言い、自分や同乗女性に謝罪させようと考え、平成一四年一月一二日午前六時少し前、高速道路の第三通行帯に自車を停止させ、後方約五・五メートルの地点にD車を停止させた。CはDを運転席から路上に引きずり降ろし、

Dの腰部等を足げりするなどしたので、DはCの顔面に頭突きをするなどの反撃を加えた。その後、現場で他の二台の車の追突などが発生し、Cは午前六時一七・一八分頃、本件現場から走り去ったが、Dは、自らエンジンキーをズボンのポケットに入れたことを失念し周囲を捜すなどして、Cが走り去ってから七・八分後まで、本件現場にD車を停止させ続けた。午前六時二五分頃、D車の後部に五名の乗った普通乗用自動車が増突し、うち四名が死亡し、一名が重傷を負った。

問題となったのは、Cの一連の行為と最後の追突による被害者死亡との間に因果関係を認めることができるかという点である。ここでは、判例の結論を先に示すと、次の通りである。「Dに文句を言い謝罪させるため、夜明け前の暗い高速道路の第三通行帯上に自車及びD車を停止させたという被告人の本件過失行為は、それ自体において後続車の追突等による人身事故につながる重大な危険性を有していたというべきである。そして本件事故は、被告人の上記過失行為の後、…（略）…少なからぬ他人の行動等が介在して発生したものであるが、それらは被告人の上記過失行為及びこれと密接に関連してされ

た一連の暴行等に誘発されたものであったといえる。」その上で、被告人の過失行為と被害者らの死傷との間には因果関係があるとして、業務上過失致死傷罪の成立を認めているのである（最決平一六・一〇・一九刑集五八・七・六四五）。

判例が被告人の過失行為というのは、夜明け前の暗い高速道路の第三通行帯上にCとDの自動車を停止させた行為のことである。折衷説の第一基準によれば、行為の時点で一般人が認識しえたことを前提に将来を予測するわけである。①夜明け前の暗い高速道路上であること、②第三通行帯、すなわち、いわゆる追い越し車線であること、③普通乗用自動車の後ろに大型トレーラーを停止させたとなると、いつ大型トレーラーに追突が起きるか分からないという「重大な危険性」をCは招来したものと認めてよいと思われる。

では、本件に戻って検討してみよう。被告人が、午後一時四分頃、交差点から約五〇メートル先の第一車両通行帯にトレーラーを駐車させた行為と、翌日午前三時四九分頃、被害者運転の普通乗用自動車が増突し、追突したことの間に因果関係はあるといえるであろう

か。本件事故当時、被告人の駐車地点は暗く、被告人車両が目立つものではなかったこと、最高速度が時速五〇キロメートルと指定されていることからすれば、後方車両運転者による発見が遅れたりすると、追突される危険性があると一般人は予測すると考えられる。また、被告人が仮眠前にハザードランプを点滅させたことは、一般人の予測の範囲内の回避措置であったといえる。したがって、折衷的相当因果関係説によれば、本件行為と結果との間に因果関係は認められることになる。

そして、因果関係があるとされてこそ、次に被告人に過失行為があつたといえるかが問われるのである。本判決がどの論点でも無罪になればよいかのごとき判断方法をとっているのは、論理として十分とはいえない。

(2) 結果回避措置

つぎに、本事案の中心論点は、被告人が車内で仮眠する目的で駐車するにあたって、トレーラーのハザードランプを点滅させる行為が、結果回避措置として足りるといえるか、という問題である。

予見可能性としては、被告人がハザードランプを点滅させたこと自体、追突などの事故発生を予測したからだ

といえる。被告人としては、自分が仮眠している間にいつ追突されるかわからないと危惧していたと思われる。そこで、予防措置としてハザードランプを点滅させたのである。

なお、検察官は、ハザードランプでは足りず、加えて停止表示板を設置していない点を捉え、回避措置として十分でなかったと主張している。しかし、この点は本判決も述べるように、法律上、具体的には道路交通法施行令によって、夜間停車時の他の車両への注意喚起としては、ハザードランプか停止表示板のいずれか一方で足りるものとされているのであるから、検察官の主張は認められない。

さらに、判決が述べるように、停止表示板は、後方車両の前照灯の照射範囲である四〇メートル（ロービーム時）ないし一〇〇メートル（ハイビーム時）の範囲内に入らなければ、反射によって駐停車車両の存在を知らせることはできないのである。本件のようにハザードランプの点滅が一〇〇メートル以上後方から視認できる場合に比べて、追突回避に「有意な差異」は生じないのであって、その意味でも検察官の主張は説得力に乏しいと

いわねばならない。

結論として、被告人が後方車両による追突がありうる
と予見して、ハザードランプを点滅させた行為は、予見
に基づく結果回避措置として十分であり、過失責任を問
われることはない。

しかし、このような私見に対し、以下のような批判が
ある。^⑩それは、追突車両が時速五四キロメートルで走行
していたとすると、仮に交差点で駐車車両を発見しても
三、四秒で衝突してしまうから事故は避けようがなかつ
たのではないか、そうするとハザードランプを点滅して
いたからよいというわけにはいかず、やはり当該場所に
駐車していたこと自体が危険性を高めたというべきでは
ないかとするものである。また、同趣旨の意見としては、
本件駐車行為がどのような危険を発生させるかについて、
危惧感説に立てば、ハザードランプをつけていても追突
してくる後続車両がありうると思われるべきではないか、
という疑問も呈せられた。

私は、次のように答えよう。本稿で随所に触れている
が、予見可能性と結果回避措置は相互関係の中で捉えら
れるものであって、さらに、予見可能性は合理的な危惧

感である必要がある。例をあげれば、ドライミルクに第
二燐酸ソーダを添加するから事故につながったのだから、
第二燐酸ソーダの添加そのものをすべきでなかった、と
の立論には賛成できない。第二燐酸ソーダを適量添加す
ることによって、ドライミルクの溶解度が向上すること
がわかったのでそのような工夫をしているのである。^⑪そ
うであるとすれば、その製品は乳児が飲むのであるから、
薬剤としては局方品や規格品を使うべきであり、それと
ともに、事故を防ぐために、製造工程や出荷前に適切に
化学的検査をし、不合格の場合は出荷を阻止すべきで
あったのである。

そこで、本件に関してである。まず、長距離を運転し
てきた運転者が道路の端に駐車して仮眠をとることは、
事故防止のためにも許されることである。ただし、後続
車両の追突などを予防する配慮が必要なことはいうまで
もない。本件では、①夜間駐車する場合の法令上の注意
として、ハザードランプを点滅させるか、停止表示板を
設置すればよいのであり、その注意義務は尽くしている。
②判決では、相当明確に、駐車位置から一〇〇メートル
を越える地点からハザードランプの点滅を視認できたは

ずという事実認定をしている。③一方、被害者は何らの回避行動をとっておらず、そのような無謀な運転まで配慮する必要はないというべきである。すなわち、被告人は合理的な危惧感に基づいて、ハザードランプの点滅という通常の方法による回避措置をとっているのであるから、後方車両の追突結果についてまで責任を問われない。

(3) 信頼の原則

本判決は、後方車両の運転者は、被告人車両を認識して、減速や車線変更により追突を回避することが極めて容易であったはずなのに、衝突したのはなぜだろうか、原因を追及する作業をしている。その上で、被告人車両を発見、回避することができなかった後方車両の運転者は、少なくとも「交差点付近から進行方向を全く注視していないもの」との考えを述べている。

しかし、判決が具体的根拠を示さずにこのように断ずるのは奇異である。そのような見解を披露するなら、たとえば被害者車両のドライブレコーダーの記録などを基に述べるのであればならないはずである。しかも、前述の判決文に続いて、「このような著しい前方注視義務違反等のある車両が進行してくることを、一般的抽象的

な可能性を超えて予見することは甚だ困難といわざるを得ない。」と論ずるのは、既述のようにわかりにくい。

この点を指摘するのであれば、むしろ、過失犯における信頼の原則を論点として掲げるべきであると思う。

信頼の原則は、危険な作業（業務）に携わる者同士において、特別な事情のないかぎり、それぞれの要求される結果回避措置を尽くせば足り、他者の不注意で危険が生ずることをあくまで予想して、万全の措置を採ることまでは必要とされない、とする原則である¹²。

この原則を本件に当てはめてみれば、被告人は、駐車するにあたって後方車両の運転者に対してはハザードランプを点滅させれば、通常、後方車両運転者はそれを視認して衝突を回避する挙動にでると信頼してよく、それを無視して車両が進行してくることで予想する必要はないということである。

したがって、信頼の原則の視点からも、被告人には注意義務違反は認められず、無罪である。

(4) 小括

以上の私の論理構成について、あるべき判決の骨子として述べれば、次の通りである。

被告人は駐車をする際、後方車両の追突を予見したからこそ、結果回避措置としてハザードランプを点滅させた上で仮眠した。ただし、そのハザードランプを無視して追突する後方車両があるとまでは予想しなかった。本件のように一〇〇メートル以上後方からハザードランプが視認できるように回避措置をとっていれば十分であり、その点で注意義務違反とはいえない。したがって、被告人は過失犯とならず、無罪である。

ところで、本判決が一度は争点としてあげた③道路上に駐車する行為が業務上過失致死罪における「業務」といえるかについて一瞥しておこう。

かつて、業務の意義について、判例は、人が社会生活上の地位に基づき反復・継続して行う行為であつて、他人の生命・身体等に危害を加えるおそれあるものとしていた（最判昭三三・四・一八刑集一二・六・一〇九〇〔猟銃発砲事件〕）。ところが、その後、範囲をやや広げて、人の生命・身体の危険を防止することを業務内容とするものも含まれるとしている（最決昭六〇・一〇・二二刑集三九・六・三六二〔ウレタンフォーム引火事件〕）。したがって、本件駐車行為が業務にあたることは異論がな

い。

さて、判例評釈としてはここまでで足りると思うが、私見の基には、回避措置重心説¹³があるので、蛇足とのお叱りを覚悟で管見を述べさせて頂く。

三 回避措置重心説の素描

(1) 予見可能性に傾斜するのはなぜか

過失犯というと、予見可能性が前提となるという考え方に理由がないわけではない。それは、予見可能性があるからこそ、結果回避措置をするべきという要請が働くという論理である。しかも、この理屈は、故意犯がなぜ処罰されるかという法理と並行に捉えられる。自分の行うことが犯罪に当たると気づくと、人には規範が働いて、それをしてはいけないという抑制が作用して、止めるのが通常であり、それをあえて破った場合は処罰されるという処罰根拠である。しかし、過失犯をこのような故意犯の延長で捉えると、本質的な違いを見失うといわねばならない。

故意犯と過失犯では、その基盤となる人間の理解のしかたに大きな違いがあると考えられる。故意犯は、人間とし

てあるべき規範を踏み破る人間像である。ただし、これは、故意犯人は見るからに悪辣な反社会的人間という意味ではない。というのは、故意犯には、いわゆるホワイトカラー犯罪¹⁴の一群が含まれるからである。他方、過失犯の大半は普通の国民（庶民）が関わる領域である¹⁵。過失犯現象として最も多い自動車交通事故を考えてみればわかることである。人間は、うっかりまちがえたり、忘れたり、勘違いをしたりする。空巢事件の半分は、家の鍵をかけ忘れて出かけた人の被害だ¹⁷ということである。

ところで、過失犯が誰でも関わる可能性があるということは、過失犯のしくみ（構造）を考える場合のヒントになる。それというのは、われわれは、事故・過失犯罪を惹起しないためにふだんどうしているか、ということをおい起こさせてくれるからである。

結論を先に示すと、過失犯については、「予見可能性 ↓結果回避措置」という時間的順序であるとは限らない¹⁸ということである。

(2) 回避措置が先行することもある

一定の社会的状況が存在すると、結果回避措置がまずなされることがあり、予見可能性はいわば後からついて

くることがある。たとえば、母親が幼児を連れて歩いているとき、急に自転車がぶつかってきそうになれば、母親はとっさに幼児を抱えるものであり、後でひやっとする（ぶつかっていたらたいへんだったわ―後からくる予見可能性）のである。ちなみに、多くの母親は子どもを車道とは反対側に歩かせているものであるが。

また、回避措置を効果的に発現させるため、一定の練習・訓練がなされることもあり、その場合、回避措置のみが行動基準として浮かび上がる。東北地方で言い伝えられている「津波でんでんこ」¹⁹はその例であり、いわゆるマニュアルというものの大半はそのようなものである。

(3) 予見可能性は危惧感で足りる

過失犯について回避措置を重心に捉えるということは、予見可能性は回避措置との関係性で捉えるという意味である。

たとえば、柔道においては、まず受け身ができなければ試合をさせないという方針がとられているのは、回避措置を先に考える取り組みの重要性を明確に物語るものといえる。

柔道指導者事件²⁰において、判決は、「柔道指導者が柔

道の指導のため技量が未熟で受け身が十分に習得されていない小中学生(年少者)に対し投げ技をかけて投げられる場合、その力加減の程度はともかく、力加減をすべき義務があることは明らかである。⁽²¹⁾として、結果回避のための注意義務の存在を示したのである。そして、この判決は、回避措置を重心に捉える以上、予見可能性はある程度抽象的にならざるを得ないことを明らかにする。すなわち、「技量・体格等が未熟な者が強い力で投げられる身体が畳に打ち付けられたりすれば、直接打撲した部分に限らず、身体各部に無理な力が加わる可能性があるものであり、無理な力が加わった部分に何らかの障害が発生しうることは十分に予見可能である」としたのである。そこで、「頭部を畳に打ち付けることだけが危険であり、これを防止すれば安全であるとする見解に科学的な裏付けがあるとはいえない」として、頭部に重大な障害を負うと予見しなかったという被告人の主張は斥けられ、有罪が言い渡されたのである。

(4) 管理過失・監督過失を問う

回避措置重心説は、管理過失や監督過失を問う考え方を支持する。⁽²²⁾たとえば、事件から五年を経て起訴された

軽井沢バス転落事件⁽²³⁾では、運転者が死亡しているので代わりにバス会社社長や運行管理者が起訴されたのではなく、未熟な運転者(本人も不安を感じていたという)に深夜の山岳ルート的大型バスを運転させてしまった⁽²⁴⁾ところに、管理・監督の面において、回避措置の怠りが見られるのである。

いずれにしても、過失犯は、結果回避措置と予見可能性を組み合わせて考慮する必要があることは、これまでの叙述で明らかになったと思うので、こゝらで筆を擱くこととする。

(1) 井田良『講義刑法学・各論』(有斐閣、平二八年)は、「停止させる場所で適切でなかったために事故につながったとき」は自動車の運転に含まれるとする(同七八頁)。

(2) 自動車運転過失致死罪において、自動車運転者には、「運転者個人の注意力に依存するところが大きい」とくに重い注意義務を課していること(山中敬一『刑法各論(第3版)』成文堂、平成二七年、七九頁)を考えると、一ランク下げて起訴した理由の説明が必要である。

(3) 平野龍一他編『注解特別刑法第一卷交通編(1)』(第二版)『(青林書院、平成四年)』七一頁。

(4) 最決昭四二・五・二五刑集二二・四・五八四は、彦神社事件に関して、過失の要件は、「結果の発生を予見することの可能性とその義務および右結果の発生を未然に防止することの可能性とその義務」であるとしている。

(5) 藤木英雄『刑法講義総論』（弘文堂、昭和五〇年）は、「予見可能というためには、結果発生にいたる具体的因果過程の予見までが必要でなく、一般人ならばすくなくともその種の結果の発生がありうる」として、具体的な危惧感をいさぐ程度のものであれば足りる」とする（同二四〇頁）。

(6) 徳島地判昭四八・一一・二八判時七二一・七は、「予見可能性は結果防止に向けられたなんらかの負担を課するのが合理的であるということに裏付ける程度のものであればよい」とする。

(7) 一年間の交通死亡事故総計三、一三三件のうち、追突による場合は一五一件、四・八パーセントである。一番多いのは正面衝突の三一・五パーセントである（『令和二年版交通安全白書』）。また、ハザードランプの点滅なしで駐車していたトレーラーへの追突死亡事故も報告されている（神奈川新聞令和三年三月八日二時二六分）。

(8) Aの行為とBの行為は結果との関係で競合することになるが、その点に関しては、日沖憲郎博士が述べられるように、「行為と結果との関係は、あくまで前者が後者の一条件をなしておればよい」のであって、「他の条件が

競合して結果を生じた場合であっても、原因を与えたものということができる」のである（日沖憲郎「因果関係」日本刑法学会編『刑事法講座第一卷刑法(1)』有斐閣、昭和二七年、一七八頁）。

(9) 道路交通法施行令一八条二項は、「夜間、道路……の幅員が五・五メートル以上の道路に停車し、又は駐車しているときは、車両の保安基準に関する規定により設けられる非常点滅表示灯（ハザードランプ）又は尾灯をつけなければならぬ。ただし、車両の保安基準に関する規定に定める基準に適合する駐車灯をつけて停車し、若しくは駐車しているとき……は、この限りでない。」（内は筆者注記）と規定している。

(10) 令和三年五月二二日に開催された日本大学法学部のリモートによる刑事法研究会における私の発表に対する質問として、当日、参加者から寄せられたものである。

(11) 前掲注(6)の判決。

(12) 判例は、自動車事故に関わる例をこの原則適用の嚆矢として認めた（最判昭四一・一二・二〇刑集二〇・一〇・一二二）。

(13) 私がこの見解を最初に示したのは、船山泰範「過失犯における回避措置重心説」『川端博先生古稀記念論文集「上巻」』（成文堂、平成二六年）四一一頁。

(14) E・H・サザーランド著、平野竜一・井口浩二訳『ホワイト・カラーの犯罪』（岩波書店、昭和三〇年）。な

お、カール・F・シユスラーによると、サザーランドがホワイト・カラー犯罪に着目したのは、これまでの犯罪学が「貧困とその結果とだけを強調する」ことへの不満であり、この研究を通して「すべての犯罪を残りなく説明できる理論をつくり上げよう」と努力したのだと解説されている(同書「日本版への序文」i頁)。

(15) 数は少ないが、東京電力福島第一原発事件に代表される大規模企業過失犯罪に関しては、別の観点から刑事責任の問い方が必要とされるの言うまでもない。

(16) 令和元年の警察の認知件数でみると、刑法犯は全体で七四八、五五九件であり、過失運転致死傷と危険運転致死傷(自動車の運転により人を死傷させる行為等の処罰に関する法律に含まれる)を合わせた数は二六九、一八二件である(『令和二年版犯罪白書』)。

(17) いわゆる無締り(鍵のかけ忘れ)による空巢の被害に関する統計では、一戸建では二四・一パーセント、中高層住宅では五一・四パーセント、その他では五四・二パーセントという数値が示されている(『警視庁令和元年中の住宅対象侵入窃盗の発生状況』について、生活安全総務課の手集計)。

(18) 他の学問領域でも、同種の論点があるようである。生理学では、通常、感覚が原因で運動が結果だという考え方をするが、必ずしもそうではないという。三木成夫『内臓と心臓』(河出文庫、平成二五年)によると、「感

覚と運動というものは、どちらが原因で、どちらが結果であるというものではない。……『感覚あるところに運動あり、運動あるところに感覚あり』というのが正しいとする(同八三頁)。三木は、動いたから新しい感覚が起る例として、「犬も歩けば棒にあたる」をあげている。

(19) 三陸沿岸部に伝わる戒めの言葉。津波のときは「互いに人のことには構わずに……『自分の命は自分で守れ』、共倒れの悲劇を防ごう」という趣旨(北原糸子ほか編『日本歴史災害事典』吉川弘文館、平成二四年、七八四頁)。

(20) この事件に関する私の判例研究として、船山泰範「柔道指導における過失責任」日本法学八〇巻四号(平成二七年)三七五頁がある。なお、この裁判は、検察審査会法改正により導入され、平成二二年五月二日から施行された強制起訴の八番目であり、かつ有罪判決が下された二件のうちの一件である。

(21) 長野地判平二六・四・三〇LEX/DB インターネットTKC法律情報データベース文献番号25503851。

(22) 結果回避措置は、結果が発生しないように安全への配慮をする合理的な精神から導かれるものであるから、この配慮は、事にあたっている人ばかりでなく、他者も行うことができるものであり、また、やらねばならぬ義務の根柢ともなるのである(船山泰範『刑法の礎・総論』法律文化社、平成二六年、七〇頁)。

(23) 事件は、平成二八年一月一五日午前一時五二分頃、運転手がスキーツアーバスを時速約九六キロメートルで制御不能に陥り、崖下に転落させ、運転手を含めて一五名を死亡させ、二六名に傷害を負わせたものであった。令和三年一月二一日、バス会社の社長と運行管理者が業務上過失致死傷罪で起訴された。同年一〇月二一日に初公判が開かれている。

(24) 私は、この事件の立証の行方に関して、被告人である二人には、「この運転手のバスに安心して乗れるのかと問うてみたい」とコメントしたことがある（令和三年四月六日読売新聞〔長野版〕朝刊）。

