

特別講演

第二届 中日犯罪学学术研讨会

第一部：特别讲演

主 题：信赖原则

讲演人：西原春夫

(早稻田大学原校长、中日刑事法研究会名誉会长)

第二部：学术研讨会

主 题：中日交通违法犯罪法律对策

- 1、交通犯罪及其处罚
- 2、道路交通的刑事规制与行政规制
- 3、道路交通管理与犯罪对策
- 4、交通犯罪与交通犯罪人

时间：2008年10月25日（星期六）上午9:00

2008年10月26日（星期日）上午9:30

地点：中国政法大学学院路校区图书馆学术报告厅

主办单位：中国犯罪学学会、日中犯罪学学术交流会

承办单位：中国政法大学

信 頼 の 原 則

—経済発展に伴う新道路交通秩序
に応じたその実務史的意義—

西原 春夫

1. 日本が1945年に敗戦を迎えたとき、経済力はほとんど皆無の状態に陥り、戦後の日本はそこから出発せざるをえなかった。それから30年後、1975年頃には世界第二位と言われるぐらいに経済力を回復させたが、戦後の日本がはっきりそれに向けて経済成長を遂げ始めたのは、敗戦から10年後、1955年頃からであった。なぜわざわざそのことに触れるかというと、それが今回の日中犯罪学学術シンポジウムのテーマである「交通犯罪」や、私の講演のテーマである「信頼の原則」と関係があるからである。

これは中国でも今まさに体験しつつあるところだと思うが、経済成長が始まると、必ず自動車が増える。安全対策が未熟なところに自動車が増えると、必ず交通事故が増える。交通事故が増えると、国としては必ずその予防策を講ぜざるを得ないことになる。

予防策は、交通規則の完備、その順守の教育、信号機や道路標識などの道路設備の整備などさまざまなものがあるが、要するに、自動車運転者の側から見ると、他の自動車、自転車の運転者や歩行者が規則どりの適切な行動をとることを前提にして運転を続けられるようになってはじめて効果を発揮したと言える、そのような本質を持つのが、交通事故の予防策にほかならない。

そうすると、予防策が効果を発揮したと言えるような状況のもとにおいては、例えば自転車の運転者とか歩行者が規則を守らず適切でない行動をとったために事故が起こったと言うとき、事故を起こした自動車運転者の過失は、たとい事故が死傷事故であっても否定されてしかるべきだということになる。

しかし、裁判官の中には伝統的な過失認定から抜け出せずに、自動車運転者は道路上に起こり得るあらゆる事態を想定して運転すべきものであって、前述のような場合も過失は否定されない、という判断を下す者も多いだろう。このように変化の激しい時代には、裁判官の判断に差異が生じ、不公平が起こりかねない。それをどうすべきか、中国でも必ず問題になるはずである。日本でこれにどう対応したか、その経験をお話するのが私の講演の目的である。

2. 日本では、1955年頃から経済成長が始まったが、たちまちにして自動車が増え、それに伴って交通事故も急増した。交通事故の防止、これは当時の最大の国家的社会的課題のひとつであった。

そこで日本刑法学会（中国法学会刑法研究会に相当）では1959年に「過失と交通事故犯」と題する共同研究を実施することになった。そして、交通先進国の実情を紹介する必要があるということで、外国としてはアメリカとドイツを参考として取り上げることとなり、ドイツは私が担当することになった。

準備のためにこの問題に関するドイツの文献を調べてみると、次のことが明らかになった。第二次世界大戦の前、1935年頃、ドイツでは第一次大戦後の経済不況を克服し、経済が発展した結果、自動車も自動車事故も増えて来たが、そのような状態のもとで、帝国裁判所（中国の最高人民法院に相当）の判例の中に、信頼の原則と呼ばれる過失認定基準が形成されてきた。

それによれば、「自動車運転者は他の交通関与者が交通規則を守るであろうことを信頼してもよく、他人が交通違反の態度に出ることを念頭に置く必要はない。したがって、他の交通関与者が交通違反の態度に出たために事故が起こった場合、その自動車運転者は過失の責任を負わない」というのであった。

帝国裁判所は、それまでは「およそ自動車運転者は他の交通関与者が秩序正しい態度をとることを期待してはならない。ただ他の道路利用者の無思慮が『日常の生活経験上考えられない』ような場合のみ過失は否定される」と

いう基本原則を採っていたから、1935年頃を境として原則と例外が逆転し、新たな過失認定基準が形成されたことになる。

ただ1935年というのはナチスが政権をとって2年後のことであり、そこにナチス的な共同体思想とか道徳観が反映したことは想像に難くない。ところが戦後ナチスやその思想を厳しく否定したドイツで、裁判所の判例の中にその原則は定着し、学説も次第にこれを容認するようになってきた。つまり、ドイツでは信頼の原則そのものは、発生の背景にもかかわらず、普遍的な過失認定基準として是認されたのであった。しかも、さらによく研究してみると、第二次世界大戦後のドイツにおけるそのような事情の背景には、さらに、次のような、社会生活の変化に伴う新たな刑法理論の台頭があることが判明した。それは次のようなものであった。

それまでの刑法理論では、例えば交通事故によって死傷の結果が発生した場合、加害者の結果惹起は一応すべて「違法」行為とされるが、ただそれが被害者の不適切な行動によって引き起こされたような場合には、加害者は過失の「責任」を免れる、というような論理構造を経て無罪とされたのであった。

ところが、物質文明が進歩するにつれて、結果惹起を伴うことを本来甘受しなければならないような分野が社会生活の中に増大するようになった。例えば自動車のような高速度交通機関、手術などの医療、鉱山業、大土木・建築事業などがこれである。そのような分野に属する行為は常に結果発生の危険を伴うが、だからといって一概に抑止すべきものではなく、むしろ社会生活の便益のために必要不可欠のものとしてますます発展・促進させられるべきものですらある。そこで、このような分野に属する個々の行為は、そのような行為の実行のため順守すべき規則に従ったものであれば、たとえ結果を惹起したとしても「違法」とみられるべきではない、ということになる。このような考慮から、戦後のドイツでは、すべての結果発生を違法とする考え方が否定され、そのうち落度のある態度にもとづくもののみを違法とする考え方が、つまり過失の有無を違法性の問題とする考え方が登場し、学説の中で

大きな地位を占めるようになった。

このような考え方は、科学技術が高度に発達し、これに伴って危険ではあるけれども社会生活上存在を認めなければならない人間行動のあることを正面から是認し、その中における個々人の責任の在り方を新たな観点から捉え直したものであった。いわゆる「許された危険」の法理がこれである。

このような考え方によれば、自動車運転というのはそれ自体危険行為であるけれども、交通規則に従って落度のない態度で自動車を走らせていた以上、たとえ死傷の結果が発生しても、それが、被害者が交通規則に従わない不適切な行動をとったために起こったとすれば、加害者の行為を違法とするわけにはいかないことになる。判例の中に生成発展した信頼の原則は、このような戦後の考え方にまさに適合するものと考えられたようであった。

これが学会での報告準備のために行った研究成果であった。のちに述べるように、日本の最高裁判所（中国の最高人民法院にほぼ該当）は1966年に突然信頼の原則を正面から認めるようになったのであるが、ドイツの判例理論であるその信頼の原則を初めて日本に紹介したのは、1959年の刑法学会におけるこの私の報告だったと言われている。

3. しかし、実は私はその学会報告の中で信頼の原則を紹介するにとどめ、このような過失認定基準は、ドイツのように交通規則が徹底し、これを順守する意識の強い国でなければ採ることはできず、日本にはまだその条件は確立されていない。したがってこれを認めるのは日本ではまだ時期尚早である、という見解を述べた。当時私はまだドイツに行ったことがなく、ドイツの実情を目の当たりにしたことはなかったけれども、ドイツについて書かれたものとか、長年おつきあいをしたドイツ人から直接聞いたところによれば、そのような判断ができると確信してそのような見解を述べたのであった。

それから3年後、私は幸いにもドイツに留学する機会を得た。留学先はフライブルクにある外国国際刑法研究所で、今はマックス・プランク研究所になっているが、当時はフライブルク大学付属の研究所であった。

当時の研究課題は過失認定や信頼の原則ではなく、当時ドイツで進行していた刑法改正事業の経過や論争点であった。しかし、信頼の原則をはじめて日本に紹介した張本人であり、しかも日本でこれを採用するのは時期尚早などと唱えた責任もあるので、この点も私の大きな関心事であった。

留学してしばらくして家族を呼び寄せたこともあり、ドイツを隅々まで知りたいという欲求も強かったので、中古のフォルクスワーゲンを買って求めた。当時ドイツは西と東に分かれており、東ドイツには入りにくかったので、ほとんど西ドイツばかりだったが、この愛車を駆って西ドイツ中を走り回り、周辺のスイス、オーストリア、フランスにもしばしば旅をした。

その体験の中で痛感したのは、まずドイツ人の順法精神の強さと几帳面さであった。次に目に付いたのは、道路標識の完備だった。日本では交差点の優先順位が少なくとも交通の実態の中でははっきりせず、交差点の出会い事故が多発していたが、ドイツでは優先順位が標識によって驚くほどはっきりしていた。そもそも日本では道路標識が立っていても電信柱や広告などによってまぎらわしく、見過ごしがちであるのに対して、ドイツでは実にはっきり目に入るのである。

ご想像のように、これらの事はすべて、信頼の原則適用の不可欠の前提である。したがって私はドイツ中を走り回りながら、3年前の学会での報告の中で述べた見解、日本で信頼の原則を採用するのは時期尚早だという見解は正しかったと確信したものであった。

4. 1964年の8月末、私は2年間の留学を終えて帰国したが、愕然としたことがあった。

1964年と言えば、10月に東京オリンピックが開催された年である。中国も北京オリンピックに備えて都市整備をはじめ、国のさまざまな側面を国際的水準に引き上げるための努力を傾けた。敗戦で無一物になってから20年しか経っていない当時の日本も同様だった。

道路交通の分野について言うと、これまでの法制に比べると格段に完備さ

れた道路交通法を制定したのは確かに留学前の1960年のことだったが、留学前はただ法律を制定しただけという状況で、それに見合った交通秩序はとも形成されていなかった。ところが2年間の空白を経て日本に帰ってみると、あらゆることが違っていただのである。

例えば留学前には日本には高速自動車道路というものは存在しなかった。家から空港に行くにも、狭い路地を曲がりくねってやっと到達する状態であった。ところが2年経って帰国してみると、空港から東京の町並みを貫通して高速道路が出来上がっていたのである。信号機や道路標識も数多く設置され、歩道と車道を区画するガードレールもかなり建設されていた。

このような状況の変化を目の当たりにして、私は次第に、信託の原則に関するこれまでの見解を変えてもいいのではないかと思うようになった。確かに交通環境の整備とか、順法精神の徹底という点ではまだまだドイツには及ばないけれども、他の交通関与者が不適切な行動をとらないと信託できるような状況が増えて来たことだけは確かで、少なくともそのような状況、場所、場面では信託の原則の適用を認めることができるのではないか、いや、むしろ積極的に認めなければ正しい責任の認定ができないことになってしまうのではないか、と思うようになったのである。

帰国後、そのような問題意識を持って道路交通の分野における変化の程度を慎重に観察したところ、次第にそのような考えはまちがっていないと思うようになった。そこで私は帰国後2年経った1966年にある法律雑誌に「判例にあらわれた『信託の原則』」と題する論文を発表した。

それは考えてみれば相当大胆不敵な論文だったと言えよう。何故なら、当時まだ信託の原則という概念、用語自体があまり知られていないばかりか、裁判所もそのような原則を意識した上で判決を下したのではないことを重々承知のうえで、私の立場から見て実質的に信託の原則を適用したのと結論を同じくすると思われる無罪判決を選び出し、その類型を摘出したものであったからである。

私としては、交通環境の変化に適応した過失認定を、信託の原則という新

たな視点のもとで行って頂きたいという、司法実務に対する希望をそのような形で表明したのであった。

ところが驚くべきことが起こった。その論文発表から2ヶ月しか経っていない1966年12月20日、何と最高裁判所がまことに突然、実質的にも形式的にも信頼の原則を正面から認めたとしか解しようのない判決を下した。次のように述べている。なお、この判決文については、日本では中国と異なり車両は左側通行であることにご注意頂きたい。

「本件のように、交通整理の行われていない交差点において、右折途中車道中央付近で一時エンジンの停止を起こした自動車が、再び始動して時速約五キロの低速（歩行者の速度）で発車進行しようとする際には、自動車運転者としては、特別な事情のないかぎり、右側方から来る他の車両が交通法規を守り自車との衝突を回避するため適切な行動に出ることを信頼して運転すれば足りるのであって、本件被害者の車両のように、あえて交通法規に違反し、自車の前面を突破しようとする車両のありうることまでも予想して右側方に対する安全を確認し、もって事故の発生を未然に防止すべき業務上の注意義務はないものと解するのが相当」である。

なお、日本の交通規則によれば、「車両等は、交通整理の行われていない交差点に入ろうとする場合において、既に他の道路から当該交差点に入っている車両等があるときは、当該車両等の進行を妨げてはならない」「車両等は、交差点で直進し、又は左折しようとするときは、当該交差点において既に右折している車両等の進行を妨げてはならない」とされている。

たしかに本件の被害者は、被告人が止まったのは、自分に通路を譲ってくれるためだと誤信した、という事情はあるが、本件の被害者が二重の意味で交通規則違反を犯していたことは否定できない。ただ被害者に交通規則違反があるからといって直ちに被告人の過失が否定されるとは限らない。問題は、このような被害者の交通規則違反を考慮に入れてもなお被告人に過失すなわち注意義務違反を認めることが相当かどうかである。この問題を突き詰めると、過失の認定に信頼の原則を使用するかどうかで結論に違いが出て来るよ

うに思われる。

5. 過失認定の論理構造については、日本でも中国でも人によって多少の差があるようだが、基本的には結果発生の予見可能性から出発し、それが肯定された場合、次に結果発生を防止すべき注意義務違反の有無を判定するという順序が認められているように思う。

問題は、予見可能性という概念の範囲があまりはっきりしていないところにある。極端に言う、同じ事例についてもあるともないともどちらの結論も出せるようなあいまいな概念と言わざるを得ないところに問題がある。それなのに、いったん予見可能性が肯定されると、注意義務違反もまた肯定されやすいという意味で、それが過失認定の基準を不確定にする原因となっているのである。

例えば自転車の走る車線は渋滞がなく順調に走行できるが、対向車線はひどい渋滞で、車両がほとんど動かない状況だったとしよう。そのような対向車線上の車両の陰から突然歩行者が飛び出してきたためにこれを轢いて死傷の結果を発生させたというような事故は、日本ではもうほとんど起こらないようになったが、それでも観念的には歩行者の飛び出しは考えられないことはない。むしろ運転者の頭の中には、そのような場面がしばしば去来していると言えるのではなかろうか。ということになると、予見可能性がなかったとは言えず、現に事故が起こった場合には、それが肯定されても論理的にはおかしくはない。

そこで、昔のように車両の陰から歩行者が突然飛び出してくるのがしばしばあった時代に形成された過失認定の基準、つまり自動車のように危険な道具を使う運転者は、道路上に起こり得るあらゆる事態を想定して運転をしなければならぬ、という基準を、歩行者の突然の飛び出しがほとんど無くなった時代にもなお適用するのを防ぐ道具としては、予見可能性という概念はきわめて弱体だと言わざるを得ない。予見可能性、注意義務違反という二つの要素以外の、社会生活の変化に即応した別個な基準が必要になって来る。

信頼の原則は、まさにそのような機能を期待されて登場したのであった。

今あげた事例に即して考えてみよう。従来の過失認定基準によれば、「渋滞している車両の列の陰から突然歩行者が飛び出てくることはそもそも予見できないことなのか」という問いになるが、これと「そのような車両の列の陰から突然歩行者が飛び出てくるようなことはない」と信頼するのは相当か」という問いとを比べてみると、考える方向や結論にかなり違いがあることがわかる。

つまり、「信頼の相当性」という基準によると、被害者の行動の適否の判断がより具体的に前提とされるが、予見可能性のみの基準によると、広く結果発生に対する加害者のかかわりがより強く考慮され、過失認定の結論にも寛厳の差が生ずるように思われる。

6. この1966年の最高裁判所判決は、私の目から見ても信頼の原則を適用して過失の成立を否定すべきか、限界的な事例にかかわるものであった上、第一審、第二審ともに従来の基準に従い過失の成立を認めたのをあえて退けている点からすると、最高裁判所は信頼の原則を導入することによって、道路交通事故に対する裁判所の過失認定に新たな基準を確立し、判例の統一を図ろうという意図に出たものと推測される。

現にその後も最高裁判所は「信頼」という用語をあえて用いた無罪判決を重ね、下級審裁判所もそれに倣う傾向が生まれた。

もっとも、信頼の原則という概念自体があまり知られていなかったから、かなり長く混乱が続いたことは事実である。それから10年近く、私は信頼の原則を日本に初めて紹介し、最近ではその適用例を分類している専門家ということで、いろいろなところから引っ張り風になった。この方面の研究をまとめた著書「交通事故と信頼の原則」はおかげで法律書としては大変よく売れた。

そういう中で弁護士からは初めから大変歓迎されたが、警察官や検察官からはしばらく非常に激しい批判や非難を受けた。しかし、しだいに議論は静

かになり、10年も経ってみると、このような考え方は、少なくとも道路交通事故分野ではすっかり定着したと見られる。議論は道路交通から出て、元来分業が必要な医療事故、土木建築事業に伴う事故、ホテルや百貨店や病院など大規模建築の火災などについてそれが有用であるかに及ぶようになった。

私は信頼の原則というのは、歴史的な意義を持ったものであり、その考え方自身が予見可能性や注意義務違反の認定の中で用いられれば、「信頼」という用語をあえて使う必要は無くなってくると考えている。それは信頼の原則が不必要になったからでは決してなく、それが定着した証拠だと考えている。

日本で信頼の原則が一時必要とされた経緯は、国情の違いを考慮に入れても中国にもそのまま当てはまると私は考えている。今日の講演は、中国では初めてのものであるので、皆さんの間でも賛否両論があると思われるが、過失認定を統一する手段として参考になるとすれば、まことに幸いである。ご清聴を感謝する。