



Title	刑事判例研究
Author(s)	鋤本, 豊博
Citation	北大法学論集, 48(5), 299-310
Issue Date	1998-01-16
Doc URL	http://hdl.handle.net/2115/15755
Type	bulletin (article)
File Information	48(5)_p299-310.pdf



[Instructions for use](#)

刑事判例研究

鋤本豊博

被告人車両の速度を前提にすると、被害者の発見・認知が可能で、回避措置を期待できる地点において、被告人が当該措置をとったとしても、衝突を回避できた可能性がないとして前方注視義務違反が否定された事例ほか

千葉地裁平成七年七月二六日判決（確定）判例時報一五六六号一四九頁

【事実】

被告人は、平成四年一〇月一二日午後一時五三分ころ、大

型貨物自動車を運転し、千葉県八千代市大字村上三七九三番地先道路を、柏市方面から千葉市方面に向かい時速約六五キロメートルで進行していた。現場道路は街灯設備がなく、事故当時は薄暗い状況であり、しかも降雨のため路面は濡れていた。被告人が前照灯を下向きにしたまま車線変更したとき、前方に黒い影のような物を認めたが、ブレーキをかけずそのまま進行し、その直後に初めて進路前方を右方から左方に横断中の被害者（八八歳の男性で、暗っぽい服装に黒い傘をさしていた）を発見、急制動の措置を講じたが間に合わず、同人に自車前部を衝突させ、脳挫創等の傷害を負わせて死亡するに至らした。

検察官は、当時降雨のため前方の見通しが悪かったのであるから、被告人には、最高制限速度（五〇キロメートル毎時）を遵守するのとはより、適宜減速した上、前方左右を注視して進路の安全を確認しつつ進行すべき業務上の注意義務があるのに、進路変更するに際し左後方に気を奪われ、前方注視不十分のまま漫然と時速六五キロメートルで進行した点に過失があると主張した。

これに対し、本判決は、まず①前方注視義務違反の有無を検討して、これを否定した後、②速度調節・減速義務違反の有無の検討に移り、この点の過失も認められずとする一方、③前照灯を上向きにして走行すべき注意義務違反を内容とする訴因に変更するよう勧告ないし命令する必要はないとして、無罪を言い渡し、これがそのまま確定した。

【判旨】

① 「被告人の前方注視義務違反を肯定するためには、被告人が被害者を発見、認知することが可能で、被告人に回避措置を期待できる地点において、当該措置をとったとすれば衝突が回避できたと認められることが必要である」とした上で、本件の場合、「単に被告人車両から被害者の存在を感じてき

るばかりでなく、これを人間（かもしれない）と認知して危険を感じ、回避措置に出ることが可能な距離〔「認知可能距離」としては、…：「照射」実験結果の右寄りの値、すなわち、被害者の前方一七・三メートルからせいぜい二〇メートル程度であったと認められるところ、被告人車両の停止距離は、少なくとも四三メートル（「空走距離一二・五メートル十制動距離三〇・五メートル）であるから、「被告人が認知可能地点で直ちに急ブレーキによる回避措置に出たとしても、かなりの速度で被害者に衝突した可能性が高く、結果回避可能性を肯定することはできない」（急ブレーキと共にハンドル操作による回避を行ったとしても同様である）」と述べ、「被告人が被害者を認知するのが遅れたとしても、被告人に前方注視義務違反の過失は認められない」とした。

② 「一般に、自動車の運転者には、障害物の認知可能距離や道路の状況に応じて、自車の速度を、障害物を発見した際にブレーキ及びハンドルの操作等によって衝突を回避し安全に走行できる範囲に適宜調節し、ときには制限速度以下に減速して進行すべき注意義務がある。しかしながら、いかなる場合においても、衝突を回避できるだけの速度に調節すべき義務を課すことは高速交通手段としての自動車の性格上妥当で

なく、当該状況において、そこに障害となりうる物（人間、自動車等）が存在する蓋然性や、それが自車と衝突するような行動をする蓋然性の程度によって、運転者に課される速度調節・減速義務の程度は限定される」と述べた後、本件のような「現場道路及びその周囲の状況、本件事故の時間帯、当時の視界等を考慮すると、被告人に対し、制限速度である時速約五〇キロメートルないし若干それを下回る速度であればともかく、これを約一〇キロメートル、確實なところでは約一四キロメートル下回る速度に調節・減速すべき義務を課すことは、通常運転者に要求、期待されている注意と掛け離れた義務を課すものであって、相当でなく、「被告人が遵守すべき速度、例えば制限速度ないし若干それを下回る程度の速度で走行したとしても、衝突が回避できたとは認められないのであるから、被告人に速度調節・減速義務違反の過失を認めることはできない」とした。

③ 「検察官は、当初の論告において、被告人が前照灯を上向きにしていれば、時速約六五キロメートルの停止距離を超える六〇メートル以上手前で被害者を発見することができたとし、被告人には前照灯を上向きにするなどして前方注視を十分に行わなかった過失があると主張した。しかし、右主張は

前照灯を上向きにすべき注意義務を含むもので、本件訴因における前方不注視の内容と質的、場所的（訴因上は被害者の約四五メートル手前……以降、論告上は被害者の六〇メートル以上手前）に異なることから、当裁判所は検察官に訴因と論告の整合性について釈明を求めた。その後、第九回公判において、あらためて当裁判所は検察官に前照灯を上向きにすべき注意義務の違反を訴因とするか否か釈明を求めたが、検察官はその旨の訴因変更の予定はない旨釈明し、被告人車両の速度についてののみ訴因変更を請求した。

確かに、当初の論告のとおり、……前照灯が上向きであれば、本件事故が回避できた可能性はある。しかしながら、本件の状況において、被告人に前照灯を上向きにして走行すべき注意義務のあることが明らかであるとはいえず、前記のような訴訟経過も考慮すると、右注意義務の違反を内容とする訴因変更を勧告ないし命令する必要はない」とした。

【評釈】

一、問題の所在

(1) はじめに

自動車事故では、しばしば結果発生に至る過程において複数

の不注意が認められるだけでなく、同じ状況下でも注意義務の構成が異なることもある。この場合、業務上過失ないしその前提となる注意義務をどのように構成すべきかが問われることになるが、この問題は、起訴状の訴因の記載や訴因変更の要否といった訴訟法上の問題を生ぜしめるだけでなく、過失犯の成立範囲や量刑に影響を及ぼすことから、実体法上も重要な意義を有するのである。

本判決は、右の問題を考えさせる素材を提供するほか、結果回避可能性を欠く過失犯事案の処理の面でも、考察に値する問題点を含んでいるので、いささか時機を失した感もあるが、本稿で取り上げることにした。

(2) 実体法上の問題点

本件における結果発生に至る過程において、注意義務の構成の前提となる具体的状況事実としては、次の三点が認められる。第一に、前照灯の下向きの照射距離が基準値をかなり下回っている大型自動車を、状況に応じて前照灯を上向きにするといった措置をとることもなく走行させたこと、第二に、車線変更の直後に黒い影を認めたもののゴミと軽信したため、進路前方を横断していた被害者の発見に遅れたこと、第三に、降雨のため前方の見通しが悪い中、最高制限速度を上回る高速度で走行し

たことである。

検察官は、前方注視義務違反と速度調節・減速義務違反の有無を、過失の双方が併存するとの立場（過失併存説）から構成して争ったのに対し、本判決は、結果に結び付く法律上の過失は事故に最も近接したものに限られるという考えの下に、段階的に過失を構成していくアプローチ（段階的過失論）⁽²⁾を採った。現在の裁判実務の大勢は過失併存説と言われる中、注目すべき判決であり、その過失認定に対する評価を交えつつ、その当否を検討しなければならない。

また、本判決は、上記の義務違反の双方につき、結果回避可能性がないとして過失の成立を否定した。かかる処理は、最近最高裁が、夜間無灯火で自車の進行車線を逆行してきた対向車と正面衝突した事案で過失を否定した際に用いた手法であり、⁽³⁾理論的には過失の客観的注意義務ないしは実行行為性を否定したものと解される。ただ、ここで注意を要するのは、前方注視義務違反を否定せしめる結果回避不能概念と、速度調節・減速義務違反を否定せしめる結果回避不能概念とは、その内容が異なっていることである。即ち、前者は既に回避措置をとる余地が現実的になかったという事実的概念であるのに対し、後者は社会生活上回避措置を要求ないし期待できないという規範的概

念であつて、本判決がこの点を明確に意識していたか、疑問のあるところである。

(3) 訴訟法上の問題点

本件の審理過程で注目されるのは、検察官が当初、前方注視義務の内容として前照灯を上向きにして走行すべきことを主張していたにもかかわらず、裁判所から求釈明された際に、訴因変更の予定はない旨釈明したという点である。これが如何なる理由に基づくのかは明らかでない。ことによると、前方注視義務を尽くすための手段を具体的に表明しただけであり、過失の

態様に差異は認められないから、訴因変更の必要はないと判断したのかもしれない。しかし、本件において前照灯を上向きにして走行すべき義務があるというためには、被告人が自車の前照灯における照射能力の不完全さを認識していることが当然の前提となるから、この主張は注意の向けられるべき対象の追加に他ならず、従つて、攻撃防御の態様も変わつて来るから、訴因変更の必要性を否定できないことは明らかであるように思われる。

おそらく、検察官は、裁判所も過失併合説の立場から過失を構成すると想定していたために、ことさら訴因変更を請求しなくとも、過失の成否に実質的な影響はないと考えたのではな

らうか。だとすれば、この見込み違いがなければ訴因変更を請求してははずであるから、裁判所が訴因変更を命じてよい契機は存していたことになる。のみならず、本判決も判示しているように、前照灯が上向きであれば本件事故は回避できたのであるから、求釈明したただけで無罪判決を下した点を問題視してみる余地はあるように思われる。即ち、訴因変更の必要のある場合において、裁判所はどこまで検察官に対する後見的役割を果たすべきかを考える必要があるのである。

以上の問題意識から、本稿では、考察の対象を「交通事故における過失の捉え方」と「訴因変更命令の義務性」に設定し、若干の検討を試みることにしたい。

二、交通事故における過失の捉え方

(1) 問題の核心

過失犯の成否は、当該「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」とその義務の諸点から順次考察⁽⁴⁾されるのであるが、これは既に具体的に主張されている特定の注意義務違反が過失を構成するか否かを判断するための枠組みであり、発生した結果と結び

付く注意義務違反を発見するための考察ではない。業務上過失致死傷罪（刑二二一条）のような「開かれた構成要件」の場合、裁判官は交通事故ごとに具体的な注意義務を設定して行かねばならないが、その際の指標となるのが、道路交通法を始めとする各種の取締法規である。

ところで、従前の実務における過失認定は、「加害者に交通法規や交通上の条理に反する数個の不注意な行為が存在した場合には、それらについて予見可能性と結果回避の可能性の有無を検討することなく、安易にそれらがいずれも注意義務に違反するものであると認定し、しかも判例の依拠する条件説にもとづいて、それらが結果の発生との間に条件的な因果関係が認められるかぎり、過失の内容をなす注意義務違反にあたるとしていた⁽⁵⁾と評されている。そうであるなら、本来過失を構成する注意義務を尽くすための手段・方法に過ぎない取締規定に違反した場合までも過失犯が成立してしまい、処罰範囲を合理的に決定し得なくなる。そこで、事故という結果から因果の系列を遡ってその原因となった落度を探求し、結果の発生に最も近接した時点における「予見可能性と結果回避可能性を兼ね備えた落度」だけを過失と捉え、他の落度は事故の縁由・誘発原因に過ぎないとする見解（直近過失一個説）が提唱され、実務に大

きな影響力を与えた。しかしながら、現時点においても、段階的過失論ないし直近過失一個説に対する異論は、実務において依然根強いものがある。それは何故なのか、判旨①②の検討を通じて考察してみよう。

(2) 本判決の過失認定に対する評価

直近過失一個説によると、前方注視義務を尽くさずすれば被害者を停止距離範囲外で発見でき、結果回避措置をとることができるならば、速度調節・減速義務違反の点を過失の内容とする余地はない。他方、いかに前方注視義務を尽くしても、車両速度を前提にして、被害者の認知可能地点で結果回避措置をとることができなければ、前方注視義務違反の点は過失の内容にはなり得ない。しかし、まず、本件において前方注視義務を尽くしたというためには、どの程度のことをしなければならぬいかは自明ではない。本判決は、認知可能距離を下向きの前照灯の照射距離としているが、上向きにした場合の照射距離という余地もないのではないのである。また、前方注視していれば「衝突が回避できたと認められる」かどうかは、交通事故における事実認定の困難さを考えれば、容易には認定し得えないし、回避できたという事実を確定する必要があるのかも疑問である。

前方注視により被害者の救命が合理的に期待できる限り、その

不注視は刑罰的非難に値するからである。

のみならず、仮に本件で、下向きの前照灯の照射距離が法定速度五〇キロメートルの停止距離約三〇メートル（＝空走距離九・七メートル＋制動距離一九・六メートル）であつて、被告人が前方注視を怠つたため、被害者の前方約二〇メートルで発見し急制動措置を講じたが、間に合わなかつたとしてみよう。

この場合、制限速度義務を遵守しただけでは結果を回避し得ず、他方、認知可能距離が約三〇メートルで、被告人車両の速度約六五キロメートルの停止距離が約四三メートルである以上、前方注視義務の遵守だけでも結果は回避し得ない。まさに、両方の義務を遵守して初めて結果を回避し得るのであつて、このことは、二つ以上の注意義務違反が一個の過失を構成し得ることを示していると言えよう。

さらに、本判決のような過失認定では、事案の重要部分（本件では整備不良車両の走行）が訴因に反映しない点に問題がある。およそ過失は、その発現形態により、①事実認識の不十分さ、②状況判断の不適切さ、及び③必要な操作の不完全に分類される一方、注意の向けられる対象により、①運転の適格性、②車両の性能、及び③道路状況の危険性に分類できるが、確かに、過失の発現形態は、前者があれば後者を考える必要がない

という意味で段階的に考察されねばならない。しかし、注意の向けられる対象は同時性が可能であり、これを一つに限定する方が無理なように思える。

では、何故、整備不良車両の走行が本件にとつて重要なのであろうか。それは、本判決の展開した速度調節・減速義務違反否定の論理を、以下のような意味において覆すことになるからである。判旨②で特に注目されるのは、遵守すべき速度で走行したとしても結果が回避不能であれば、速度調節・減速義務違反の過失は認められないとした点である。これを一般命題として捉えれば、「合法的行為との代替性」の問題となるが、本判決が、遵守すべき速度を「制限速度である時速五〇キロメートルないしそれを若干下回る速度」としてしまつたために現れた幻影でしかない。本件で遵守すべき速度は、本判決が通常人比べへ掛け離れた義務を課すことになるとした時速三六―四〇キロメートルである。何故なら、下向きの前照灯の照射距離二〇メートル弱の車両を走行したことが、直ちに過失を構成する注意義務違反となるものではないとはいへ、保安基準値以下の前照灯で夜間走行することは、障害物を発見してからその照射距離（二〇メートル弱）内で停止できる速度での走行であつて初めて許容されると解されるのであり、本件の事故原因は、これ

を超えた速度違反に求めることができるからである。

以上の検討から、本判決の過失認定の問題性は、専ら刑法上の過失を直近唯一のものに限定した点に起因しているといつてよいであろう。

(3) 段階的過失論と過失併存説

さて、ここまでは、過失Ⅱ注意義務違反であることから、違反された注意義務の数を基準に過失の個数を論じてきた。ところが、周知のように、その注意義務概念をめぐって、結果を回避する措置に出るべき「外部的注意義務」と捉えるか、自己の行為の結果を予見するよう意思を緊張させるべき「内部的注意義務」と捉えるかの対立がある。前者の立場によれば、結果回避のための具体的な措置（前方注視、速度調節・減速など）によって注意義務が識別され、注意義務違反の数と過失行為（結果回避のための行動基準を逸脱する行為）の数は一致するから、両者を区別して論じる実益はない。これに対し、後者の立場によれば、結果回避措置は結果発生の危険を解消するための手段に過ぎず、一つの結果回避措置をとらなくても、他の結果回避措置をとるつもりでいる限り「不当な心理状態」とはいえず、従って、過失行為（結果発生の実質的な危険性を持つ行為）を構成するのは直近一個の不注意な行為に限られるとしながらも、

過失責任（不注意により自己の行為の実質的な危険性を認識しなかったこと）を構成する注意義務違反は数個併存し得るという見解を導くこともできるのである。例えば、酩酊状態で制限速度を超えて運転していた際に、前方不注視のため歩行者をねたという場合でも、不注意な行為自体は一個であり、その範囲は、結果回避措置を講じることなくして実質的な危険が解消されている状態に至るまで、因果系列を遡ることになる（従って、途中停車していたような場合、それ以前の行為は別個の行為となる）。

以上のように解せるならば、段階的過失論は、過失犯における過失行為の個数を問題とするものであるのに対し、直近過失一個説と過失併存説は、過失責任を構成する注意義務違反の個数を問題とするものということになるから、段階的過失論と過失併存説との対立を止揚させることが可能なように思われる。

もっとも、過失「行為」の数を基準に「過失」の数を問題とする段階的過失論¹⁾に対しては、例えば、トラックの運転手の荷物の積み方がずさんであったため、乱暴な運転がなかったにもかかわらず荷物が崩れ落ち、通行人を傷害したという場合、もし積載行為が過失行為たり得ないとするならば、積荷が崩れたときには過失行為はどこにも存在せず、過失犯は成立しないこと

になつてしまふとの批判がある。⁽¹²⁾しかしながら、慎重過ぎる運転という危険解消手段によつて積載行為に起因する危険を十分コントロールできる限り、積載行為には結果発生の実質的危険はないと解されるのであり、逆に、単に乱暴でない運転というだけでは危険コントロールが十分でないとなれば、その運転行為には実質的な危険が存することになるであらう。本件の被告人車両も、まさにこの事例と同じであり、下向きの前照灯の性能が劣る車両を夜間運転する場合には、前照灯を適宜上向きにするとか、照射距離内で停止できる速度で走行するといった危険解消手段を講じない限り、被告人の運転行為には実質的危険が存しているのであつて、実体法的に考へるならば、本件の場合、業務上過失致死罪の成立を認めることも十分可能である。

三、訴因変更命令の義務性

(1) 問題の核心

裁判所は、審理の経過に鑑み適当と認めるときは、訴因の変更を命じることができるが（刑訴三二二条二項）、これをしないことが審理不届の違法（刑訴三七九条）となる場合があるのが問題とされている。というのも、裁判所は訴訟の主催者として、検察官に対しても公平な裁判を実現する責務があるだけ

でなく、専ら裁判所の心証に関する検察官の見込み違い——特に過失の態様の捉え方については齟齬が生じやすい——から、訴因変更の機会を逸している事態が想定され、従つて、訴因変更請求がないという事実から、直ちに訴因に掲げなかつた犯罪事実を終局的に訴追しない意思だと解すべきではないからである。

本件において、千葉地方裁判所は、求釈明により事実上訴因変更を促しただけで無罪判決を下したが、果たして「訴因変更の勧告ないし命令義務を負わないことは、最三判昭58・9・6刑集三七・七・九三〇……に照らし明らかである」と⁽¹³⁾、簡単に言い切つてしまつてよいものであらうか。

(2) 最高裁判例準則と本判決の評価

訴因変更命令に関する最高裁判例準則は、①原則として、裁判所には訴因変更を促し又は命ずる義務はないが（最判昭和三三・五・二〇刑集一一・七・一四一六）、②例外的に、起訴状記載の訴因では無罪とするほかなくとも、訴因変更すれば有罪であることが証拠上明白であり（証拠の明白性）、しかもその罪が相当重大なものである場合には（犯罪の重大性）、訴因変更を促し又はこれを命ずる義務がある（最決昭和四三・一一・二六刑集二二・一一・一三五二）、③但し、この場合でも検察

官の訴追意思の内容が一義的かつ強固なものであり、被告人の防衛活動も検察官の主張を前提として行われていたこと等の事情があれば、釈明権の行使により事実上訴因変更を促せば足りる（最判昭和五八・九・六刑集三七・七・九三〇）、というものである。

本判決は、前照灯を上向きにして走行すべき注意義務の違反を内容とする訴因に変更しても、本件事故の回避可能性を肯定できるに止まり、本件状況下での当該注意義務の存在は明らかでないとして、「証拠の明白性」を否定した。しかしながら、既に指摘した通り、被告人車両の下向きの前照灯の性能は保安基準をかなり下回っているから、対向車両に対する配慮をしなくて済む車線変更直後からは、前照灯を上向きにして危険解消に努めるべきだとしても、必ずしも過当な要求とまでいえないであろう。そして、最高制限速度に減速する一方で、車線変更と同時に前照灯を上向きにしていたならば、本件の事故を回避できる高度の蓋然性があつたのであるから、この判示には疑問がある。これに対し、「犯罪の重大性」は容易に肯定される。判例準則②の事案は重過失致死罪の訴因に変更することが問題となったものであり、人命を奪うという点においても罰条の点においても、本件と同一だからである。

従って、「訴因変更を勧告ないし命令する必要はない」というためには、判例準則③の事案に特有の諸事情（既述のほか、訴因変更によって被告人と既に不起訴処分とされた者との間に著しい処分上の不均衡が生じること、事案の性質・内容及び被告人らの犯行への関与の程度）が存しなければならぬが、本件の場合、検察官が訴因変更の予定はない旨を釈明しただけであるから、最高裁判例準則を字義通り当てはめる限り、訴因変更を積極的に促し（勧告し）又は命ずる義務を肯定する余地があるように思われる。ではその場合、本判決には審理不届の違法があることになるのであろうか。この問いに答えるには、訴因変更命令の「義務性」の内容について考察する必要がある。

(3) 釈明義務・勧告義務・命令義務

右の課題に取り組む上で出発点とされるべきなのは、訴因変更命令につき、「実際的には、釈明義務、勧告義務、命令義務と順次段階をふんで行使されるのがぞましく、義務の範囲はこの順序で狭まることになろう（最後の場合は極限的な事例だけに制限されよう）」と指摘する学説である¹⁵⁾。以下、本稿では、この指針に従い考察した結果を簡潔に記すにとどめたい。

まず、訴因変更命令の主たる目的を、「検察官に対し訴因変更の機会を与えたい、新訴因により訴追をする意思の有無を

確認すること」に求めるならば⁽¹⁶⁾ 積明権の適切な行使によって
 検察官の訴追意思を確認していた場合には、訴因変更を勧告し
 なくても、審理不済の違法性はないといふべきであろう。しか
 し、以後新訴因での訴追を禁止する効果を導くには、訴因変更
 の勧告を要すると解すべきである。何故なら、当事者主義の下
 では異例の「裁判所による後見的な働きかけ」があるにもか
 わらず、従来の訴因を維持するという検察官の態度がなければ、
 新訴因に掲げることのできた犯罪事実を終局的に訴追から除外
 する処分意思の存在を見出し得ないからである。

では、さらに訴因変更の命令義務を認める意味はどこにある
 のであろうか。この点で注目されるのは、訴因変更命令を裁判
 所の非常救済権として捉え、形成力を認めるといふ見解⁽¹⁷⁾である。
 確かに、「検察官が裁判所の訴因変更命令に従わないのに、裁
 判所の訴因変更命令により訴因が変更されたものとすることは、
 裁判所に直接訴因を動かす権限を認めることになり、かくては、
 訴因の変更を検察官の権限としている刑訴法の基本的構造に反
 する⁽¹⁸⁾」であろう。しかしながら、この議論は、当事者主義的訴
 訟構造が有効に機能し得る状況にあることを当然の前提とする
 ものであって、例えば、被告人側との間で不正な司法取引が行
 われたり、検察官が政治的な圧力に屈している事態が窺われる

ような極限的な場合には、当事者主義という「訴訟の構造」原
 理より高次元にある「訴訟の目的」原理（実体的真実主義）に
 基づき訴因変更命令の形成力を導いたとしても、直ちに不当だ
 とする謂れはない。このことを逆に言えば、訴因変更命令は、
 かかる極限的な状況でしか行使し得ない権限ということになる。
 以上の視角から本件を観れば、千葉地方裁判所は積明義務を
 尽くしたに止まっていることから、審理不済の違法はないもの
 の、仮に本判決の確定前に、検察官が前照灯を上向きにすべき
 注意義務に違反した旨の新訴因を追加して控訴したとすれば、
 破棄自判されて無罪が覆る可能性があったことになる。この帰
 結は、被告人に対し徒に訴訟手続の負担を強いるだけであるか
 ら、原訴因のままでは無罪になると確信していたならば、訴因
 変更を勧告すべきであったように思われる。

註

- (1) 摩擦係数 μ を0.5~0.6、空走時間を0.7秒、重力加速度
 g を9.8m/s²として、次の計算式から求められている。停
 止距離 (17.3~20m) \parallel 制動距離 + 空走距離 $\parallel V^2 \div 2g\mu +$
 0.7V \parallel 速度 (m/s)
- (2) 西修一郎「段階的過失論」荒木友雄編『刑事裁判実務

体系5・交通事故¹³六八頁。

- (3) 最高裁判平成四年七月一〇日判決、判例時報一四三〇号一四五頁。
- (4) 最高裁判昭和四二年五月二五日決定、刑集二一卷四号五八四頁。
- (5) 片岡聰「過失の認定に関する実務上の諸問題」法曹時報二七卷九号六頁。
- (6) 佐野昭一「過失の構成と訴因」判例タイムズ二六二二号二〇五頁以下。
- (7) 当事者の意図しない瞬間的な出来事であり、民事責任への配慮も加わって信用性の高い供述が得にくく、専門家による鑑定も不確定的要素を前提に行わざるを得ないこと等。尚、詳細は、大阪刑事実務研究会「事実認定の実証的研究」判例タイムズ二四九号四七頁以下参照。
- (8) 佐野・前掲論文二〇六一七頁。
- (9) 拙稿「刑法における『合法的行為との代替性』の問題について(1)」北大法学論集四七卷五号一三三頁以下。
- (10) ちなみに、照射距離が保安基準の四〇メートルだとすると、衝突回避の可能性が認められる速度は約六〇キロメートルという実生活の感覚にもマッチした速度になる。このことは、本文の解釈を裏付けるであろう。
- (11) 中野次雄「刑事法と裁判の諸問題」四八頁以下。
- (12) 町野朔「刑法総論講義案Ⅰ〔第二版〕」二六三―四頁。
- (13) 本判決の判例時報におけるコメント。
- (14) 時速五〇キロメートルの停止距離は、制動距離(一六・〇九)一・九・三(メートル)に空走距離(九・七二メートル)を加えた二五・八一―二九・〇三メートルであるから、「黒い影」発見地点から被害者の存在地点までの距離(二七・四メートル)に、車線変更地点からの距離を加えれば、事故を回避できた高度の蓋然性が生じる。
- (15) 田宮裕「刑事訴訟法〔新版〕」二二〇頁註(1)。
- (16) 香城敏磨「訴因制度の構造(下)」判例時報二二四〇号五頁。
- (17) 戸田弘「訴因変更命令の効力」判例タイムズ一七六号五〇頁。
- (18) 最大判昭和四〇・四・二八刑集一九・三・二七〇。