

《判例研究》

未熟運転の避止としての監督義務

—軽井沢バス横転事故第一審判決—

稲垣 悠 一

長野地方裁判所令和5年6月8日刑事部判決（判決文作成日同月16日）

（令和3年（わ）第3号 業務上過失致死傷被告事件）

裁判所ウェブサイト

〔参照条文〕刑法第211条前段

【事実の概要】

平成28年1月15日深夜、長野県北佐久郡軽井沢町内の国道18号碓氷バイパスにおいて、東京都内を出発して北志賀方面に向かう大型バスによる夜行日帰りのスキーツアーを運行中のD1運転にかかるバス（以下このツアーを「本件スキーツアー」、このバスを「本件バス」という。）が、下り坂で加速し続けカーブ（第43号カーブ）を曲がり切れずに路外崖下に転落し、乗客39名およびD1を含む乗員が死傷する事故（以下「本件事故」という。）が発生した。その後、長期に亘る捜査を経て、本件バスを運行していた株式会社C（以下、「C社」という。）の代表取締役である被告人Aおよび事業部本社営業所長である被告人Bが業務上過失致死傷罪で起訴された。運転者D1の指揮・監督者にあたる両名の監督責任が問われたものである。

被告人Bは、事故当時、被告人Aの下で、同社バス事業部の業務全般

を統括するとともに、道路運送法に基づき、被告人Aが選任した安全統括管理者および運行管理者（以下併せて「運行管理者等」ということがある。）として、同社安全管理規程および運行管理規程を遵守し、同社において事業用自動車の運行の安全を確保するための事業の運営方針、その実施ならびに安全管理体制および運行管理等に関する業務を統括管理し、同社における事業用自動車の運行の安全確保に関する業務に従事していた。これに対して、被告人Aは、同社の経営および業務全般を統括管理するとともに、道路運送法に基づき、運行管理者に対する運行管理業務の適確な実行および同社運行管理規程の遵守について適切な指導監督を行い、同社安全管理規程に基づき、安全統括管理者に対する安全管理業務の適確な実行についても適切な指導監督を行うなどして、同社における旅客輸送の安全を確保するなどの業務に従事していたものである。

本事案の争点は、①被告人兩名が、D1の運転技量（車両の特性の理解及び操縦運転の技術）の程度を把握し、必要な運転訓練等を実施するなどして大型バスの運転に必要な運転技量が十分に備わっていることを確認してから本件スキーツアーの運行業務に従事させるべき注意義務があったのにこれに違反したか、②同注意義務違反が認められた場合、その注意義務違反と本件事故の発生に因果関係が認められるかである。そして、①に関して、(a)本件バスが第43号カーブに限界旋回速度を超えて進入することとなった原因、すなわち、本件事故直前の本件バスの挙動および運転者の運転操作がどのようなもので、前記原因がD1の大型バスの運転技量不足に基づくものかどうかにつき争いがあり、(b)前記(a)を前提として、被告人兩名の本件事故に関する予見可能性の有無にも争いがある。

【判旨】

本判決は、以下のように論じて被告人兩名の過失責任を認め、被告人A

に禁錮3年、被告人Bに禁錮4年の実刑を言い渡した（検察官の求刑は各被告人に禁錮5年、被害者参加人の意見は懲役5年のものと禁錮5年のものがある。両被告人とも控訴）。なお、見出しおよびその整理番号、下線(i)ないし(ix)は筆者が付したものであり、引用する頁数は、裁判所ウェブサイトの判決文に依っている。

1 本件事故の要因とD1の運転技量（争点①前提(a)）

本判決は、本件事故が起きた要因を次のように認定している。すなわち、
「①急な下り勾配でカーブが連続する事故直前区間において、本件バスの時速が70kmを超えた44.0kp付近でD1が減速のためのギアチェンジに失敗し、ギアがニュートラルになって補助ブレーキが効かない状態となり、本件バスを更に加速させ、②第40号カーブを抜けた後の直線区間で本件バスの時速が80kmを超え、目前に第41号カーブが迫っていたのに、D1が同カーブ手前では急ブレーキをかけることで、深夜で就寝していた可能性が高い乗客に怪我をさせることをおそれ、同カーブでは本件バスを横転させることをおそれてフットブレーキを強くかけず、速度の出過ぎと暗くて視界が狭く道路状況の把握も十分できずに、ハンドル操作の遅れから本件バスを対向車線にはみ出させ、同カーブを抜けた軽井沢橋上では本件バスの車体を大きく傾かせて走行しながら、本件バスを更に加速させ、③数秒後には、時速90km超という非常な高速度で、第42号カーブに差し掛かり、D1が急ブレーキをかけたが本件バスは減速せず、速度の出過ぎとハンドル操作の遅れから車体を大きく傾けさせて道路左側のガードレールに車体左後方を接触させ、それでも本件バスを更に加速させ、④その数秒後、限界旋回速度を超える時速約95kmで第43号カーブに進入し、D1が急ブレーキをかけ急ハンドルを切ったが、本件バスが制御不能に陥り崖下に転落し、⑤この間、D1がギアを入れ直して補助ブレーキを効かせることができなかつたこと、これらD1の一連の運転状況が本件事故発生の要因で

あったと認められる。」(21～22頁) というのである。

そのうえで、D1の運転行為については、次のように評価している。

「D1は、FCTMの大型バスで夜行日帰りのスキーツアーの運行に従事した経験が極めて乏しく、大型バスの特性等の理解が不十分であったことに加え、前記D1の運転特性等と相俟って、夜間、暗さから視野が狭まる中で、下り急勾配とカーブが連続する峠道等の区間を多数の客を乗せた大型バスで走行し、時々刻々と変化する道路状況を的確に捉えて、(i)大型バスの特性等を踏まえた適切なハンドル操作、ブレーキ操作及びギア操作を行う操縦運転の技術が不十分であり、こうしたD1の大型バスの運転技量の不十分さが本件事故の原因と直結したものと評価できる。」(46頁)

2 被告人Bの過失

運行管理者である被告人Bの過失は、罪となるべき事実において、以下のように判示されている。

(1) 予見可能性(争点①前提(b))

「被告人Bは、平成27年12月29日に同社が大型バスの運転者として雇用したD1について、大型バスの運転には高度の運転技量(車両の特性の理解及び操縦運転の技術)が必要であり、特に長野県北志賀(以下「北志賀」という。)方面への夜行日帰りのスキーツアーの場合は、運行区間にカーブが連続する急な下り急勾配道路を含む峠道等の難所が存在し、冬季の夜間に長時間運転することになり、かつ、採用面接時には、D1らから、ここ約5年間は大型バスの運転に従事していないと聞き、大型バスの運転に慣れていないと認識していたことなどから、(ii)大型バスの運転技量が不十分のままD1が運転すれば死傷事故を起こす可能性があることを予見でき」た(1～2頁)。

(2) 注意義務の内容とその違反（争点①）

「(iii) 同人を大型バスによるスキーツアーの運行に従事させるに当たっては、適性診断結果等を基に客を乗せていない大型バスを実際に運転させて実技試験を行うなどして同人の大型バスの運転技量の程度を把握するとともに、必要に応じて運転訓練を実施するなどして大型バスの運転に必要な運転技量を習得させ、これが十分に備わっていることを確認してから客を乗せた大型バスの運行に従事させるとともに、(iv) 実際にこれらを把握、確認しないまま大型バスの運行に従事させる場合には、その際の運転状況についても事後点呼その他の方法で情報を収集してD1の運転技量を把握し、同人に大型バスの運転に必要な運転技量が十分に備わっていることを確認してから、その後の客を乗せた大型バスの運行に従事させ、もって死傷事故の発生を未然に防止すべき業務上の注意義務」があった（2頁）。

にも拘らず、これを怠り、「漫然、同人をして、(v) 平成28年1月14日午後10時50分頃、東京都内を出発して北志賀方面に向かう大型バスによる夜行日帰りのスキーツアー（中略）の運転業務に従事させた」（2頁）。

3 被告人Aの過失

次に、被告人Aの過失は、罪となるべき事実において、以下のように判示している。

(1) 予見可能性（争点①前提(b)）

被告人Aは、「D1について、大型バスの運転には高度の運転技量（車両の特性の理解及び操縦運転の技術）が必要であり、特に北志賀方面への夜行日帰りのスキーツアーの場合は、運行区間に前記のような峠道等の難所が存在し、冬季の夜間に長時間運転することになり、かつ、(vi) 遅くとも平成28年1月5日までは、被告人Bから、D1について直前の勤務先では大型バスを運転しておらず、慣れさせるためにベテラン運転者とペアを組ませて大型バスによるスキーツアーの運行に従事させている旨の報告

を受け、D1の大型バスの運転経験が少ないと認識していたことなどから、大型バスの運転技量が不十分なままD1が運転すれば死傷事故を起こす可能性があることを予見でき、しかも、平成27年2月に実施された関東運輸局による一般監査の結果、被告人Bが運行管理者として運転者に対する指導監督や点呼等を適切に実施しておらず、同社においては法令に違背した運行管理が常態化していることを認識していた」(3頁)。

(2) 注意義務の内容とその違反(争点①)

「D1を(vii)引き続き大型バスによるスキーツアーの運行に従事させるに当たっては、代表取締役として、自ら又は運行管理者等である被告人Bを指導監督し、適性診断結果等を基に前記実技試験を行うなどしてD1の大型バスの運転技量の程度を把握するとともに、必要に応じて運転訓練を実施するなどして大型バスの運転に必要な運転技量を習得させ、これが十分に備わっていることを確認してから客を乗せた大型バスの運行に従事させるとともに、(viii)実際にこれらを把握、確認しないまま大型バスの運行に従事させる場合には、その際の運転状況についても事後点呼その他の方法で情報を収集してD1の運転技量を把握し、同人に大型バスの運転に必要な運転技量が十分に備わっていることを確認してから、その後の客を乗せた大型バスの運行に従事させ、もって死傷事故の発生を未然に防止すべき業務上の注意義務があ」った(3頁)。

にも拘らず、これを怠り、「漫然、同人をして、(ix)平成28年1月14日午後10時50分頃、本件スキーツアーの本件スキーツアーの運転業務に従事させた」(3頁)。

4 被告人A B過失の競合および構成要件的结果との因果関係(争点②)

「それぞれの過失の競合により、D1が、同月15日午前1時52分頃、長野県北佐久郡軽井沢町内の国道18号碓氷バイパスのカーブが連続する急な下り勾配道路において、大型バスの運転技量が不十分であることに起因し

て、ギア操作及びブレーキ操作等を的確に行うことができず、同バイパスの高崎起点44.65（中略）kp（中略）付近左カーブ（中略）において、本件バスを限界旋回速度を超えた時速約96kmまで加速させて制御不能の状態に陥らせ、同バスを同カーブ右側の路外崖下に転落させ、よって、（中略）乗客13名及び交替運転者D2を頸椎損傷等によりそれぞれ死亡させ、（中略）乗客26名に脳挫傷等の傷害をそれぞれ負わせたものである」（4頁）。

【研究】

I はじめに

本件⁽¹⁾は、多数の死傷者を生んだ高速ツアーバスの悲惨な事故⁽²⁾であり、裁判の動向には社会的に高い関心が向けられていた。監督過失論の観点からも注視されていたが、理論面以前に重要になるのが、捜査でも究明が難航していた争点①(a)の事故原因である⁽³⁾。

本判決の認定では、本件バスは、事故直前の下り坂を補助ブレーキが利かないニュートラルの状態で行っているが、その間フットブレーキが使

(1) 本判決の評釈等としては、船山泰範「輸送安全を担う企業トップの過失犯一軽井沢バス転落事件―」日本法学89巻4号（2024年）103頁以下等がある。

(2) 本件事故を含め高速ツアーバスの死傷事故は、しばしば起きている。たとえば、「あずみ野観光バス死傷事故」（大阪地判平成20・1・25裁判所ウェブサイト）、「関越道高速ツアーバス事故」（前橋地判平成26・3・25裁判所ウェブサイト）などである。社会構造的な背景としては、2000年以降の乗合・貸切バス事業の規制緩和（免許制から許可制へ）に伴う構造的な問題（過当競争の激化による安全対策コストの削減・軽視等）がある。規制緩和前から2012年頃までの高速ツアーバスに関する構造的な問題について整理したものとして、山越伸浩「高速ツアーバスの問題について―関越道高速ツアーバス事故と高速ツアーバスのあり方の見直し―」立法と調査No. 332（2012年）73頁以下が詳しい。

(3) 事故原因特定的重要性については、稲垣「建造物の設計・施工・管理上の注意義務」専修法学論集133号（2018年）49頁以下（52頁以下）参照。

われていない(判旨1①②)。本判決は、その理由について、検察官の主張に沿う形で、下線部(i)のように、D1の運転技量の不十分さ(ギアチェンジミス等)や情勢判断(深夜で就寝していた可能性が高い乗客に怪我をさせることへのおそれ⁽⁴⁾)の甘さにあるとしている。エンジンプレーキが利かないニュートラル状態になったことから、D1によるFCTMギアのチェンジミスが窺われるものの⁽⁵⁾、その状態でも主要ブレーキであるフットブレーキを踏めばブレーキはかかるのであって(41頁)、80kmの高速走行にも拘らずそれを「あえて使わない」という想定は、直ちに受け入れられるものではない。仮に、フットブレーキの「欠陥」や凍結等による「故障」により「踏んでも機能しなかった」という別の要因が介在していたとすれば、事案の評価は全く異なったものとなりうる⁽⁶⁾。事故原因

(4) この推測の根拠は、本件バスを製造したG1株式会社の開発担当部長E1の証言(15頁)とそれと軌を一にする交通鑑識官E3の証言(16頁)であり、これらが相互に信用性を補強しあっているとす(17頁)。

(5) FCTMとは、「フィンガーコントロールトランスミッション」と呼ばれる電子制御式の6速マニュアル変速ギアである。操作感覚として、FCTMのギアチェンジをする場合、ギアのシフトレバーをチェンジ先のギアに入れて1、2秒ほど押し込み続ける必要があり、ギアチェンジの完了前にシフトレバーの押し込みをやめると電気信号が断たれてギアが入らず、シフトレバーはバネの力でニュートラルの位置に戻り、ギアがニュートラル状態となる。オーバーラン防止機能があり、走行速度が各ギアの設定速度を超えているときは、コンピュータ制御により当該ギアにシフトダウンできず、ギアがニュートラル状態のままとなるとの特性がある(9頁)。証拠上、44.0kpから44.1kpの地点の間で加速度の変化(問題の変化点)があり(13頁)、その変化後の加速度に近い走行実験結果および加速度理論値の中に、ニュートラルの加速度があること(13~14頁)、ニュートラル走行中にシフトレバーがN3からN4へ移動したことを示す「問題のエラーコード」が存在していること(12頁)などから、44.0kpで(5速からの)ギアチェンジに失敗してニュートラルになったことが窺われる。

(6) 実際、バスの横転死傷事故について運転手が業務上過失致死傷罪で起訴されたものの、車両の故障が関係しているなどとして過失責任が否定とされた事案として、「白老町バス横転事故判決」(札幌地室蘭支判平成31・3・11裁判所ウェブサイト)がある。

を取り違えてD1を「未熟者」と位置づけてしまえば、烙印（ステイグマ）そのものであり、それを前提とした監督者の過失責任（未熟運転放置）の追及も、一種の魔女狩りになり兼ねない危険性を有する⁽⁷⁾。上記の想定が一つの推測に過ぎない以上、これを採用するのであれば、他のあり得る原因が十分に排除されていなければならない。

この点について、本判決は、事故に繋がるような走行性能の不具合は認められなかったと端的に認定したうえで（11頁）⁽⁸⁾、フットブレーキが機能していなかった41号カーブ以外の42号、43号カーブではフットブレーキを踏んでいたと指摘している（47頁）。これらが正しければ、フットブレーキの欠陥や故障の可能性⁽⁹⁾は排除しうることから、D1の「未熟運転」の可能性や前記想定の説得力が高まる。その他、判決文からは直接窺い知ることができない証拠関係も含めて、他の可能性が十分に排除されて判旨1の認定に至っていることを期待し、以下では過失犯論の面から本判決の分析をする。

(7) 本件バスにドライブレコーダーは設置されていなかったが、2017（平成29）年12月以降、段階的に、貸し切りバスのドライブレコーダーの設置が義務づけられていった。運転者への効果的な指導・監督のみならず、事故発生時の事故原因の解明（事故時の運転者の挙動の確認）にも資するといえる。

(8) その他、本事案では、ツアーバスの事故によく見られる「眠気」やD1が尿意を催したこと（膀胱内に多量の尿が存在していた証拠あり）に起因する操作ミスの可能性が指摘されているが、いずれも排斥されている（23、26頁）。

(9) 前掲注(6)のような事案もあることから、事故原因の究明においては、人為的な面に偏重することなく、機器の故障の可能性も踏まえた虚心坦懐な捜査が求められる。この点に関連して、運転者死亡の事故を起こしたバスを製造したG1株式会社に車両の調査等をさせることが果たして適切といえるかについては、疑問のあるところである。事故調査そのものの在り方（第三者調査機関による事故調査等）まで遡った考察を要する問題であるが、判例研究の役割を超えることから、疑問のみを指摘しておく。

II 「罪となるべき事実」への疑問

本判決の事故原因を前提にすれば、直接的過失は、D1の不十分な運転技量による情勢判断の過誤となるが、問題は、それが被告人らの監督過失に起因するといえるかである。過失の要件は、「罪となるべき事実」に明確に示されるべきである。しかし、本判決の罪となるべき事実は、非常に分かりにくい。大きく2点挙げられる。

1 注意義務の内容について

第1に、刑法上の注意義務として多岐に亘る措置が列挙されている一方で、最終的になすべき措置が不明瞭なことである。この点に関連し、弁護側は「検察官は、被告人兩名がD1の運転技量を的確に把握し、運行に必要な運転技量が備わっていることを確認する指導監督…をせずに運転に従事させたとの不作為を論じる」(111頁)と指摘し、「道路運送法等の関係法令で規定されている輸送の安全確保のための各種義務について、どの程度の措置を講じれば注意義務を尽くしたといえるか不明確」(123頁)などと批判している。これに対し、本判決は、「株式会社Cにおいては輸送の安全確保に向けた運行管理業務が全くといってよいほど行われておらず、被告人Bと被告人Aは、そのことを監督官庁からの本件一般監査によって指摘され具体的な指導を受けていたのに、その状況を全く改めようとせず、虚偽の弁明書まで提出していたというのである。このような株式会社Cにおける杜撰な運行管理業務について、関係法令の基準等が明確でなかったからなどという弁解が通るはずはない。」(123頁)と断じている。本判決の説明は、「情報収集・危険減少措置」に相当する各種措置を被告人らが講じていないことを指摘したものと思われるが、議論があまりかみ合っていない。その原因は、①最終的に問われるべき刑法上の措置と②その前提に位置づけられる措置⁽¹⁰⁾の区別が不十分であり、②のみが罪となるべき事実に表記されている一方で、肝心の①が明示されていないことに

ある。事実認定の補足説明を慎重に分析すれば、①の内容として、「運転避止」（運転者の交替）というシンプルな措置が抽出可能ではあるが⁽¹¹⁾、後述するように、これが①として意識されているのかは疑わしい。仮に意識されているとしても、「刑法上の注意義務」は、「罪となるべき事実」を一読して了解できる内容でなければならない。その意味で本判決の罪となるべき事実の記載は、必ずしも成功しているとは言えない⁽¹²⁾。もっとも、運転避止を明示すれば足りるというものではなく、①と②の相互関係を適切に把握することが課題になる。

2 予見可能性・注意義務の発生時期について

D1は平成27年12月29日に採用された後、3回のスキーツアーの乗務経験を経て16日後に本件ツアーバスの運転をして事故を起こしている。判決文全体から読み取れる上記①の「運転避止」を本件ツアーバスの出発時に被告人らに義務づけるためには、当然、それ以前の段階において、かかる措置を動機づける程度の危険がなければならない。「対処すべき危険」がなければ事故の予見などしようがなく、運転避止に繋げようがないからである。そこで、予見可能性の発生時期と注意義務の発生時期が重要となるが、本判決ではそれが必ずしも明確ではない。これが第2の問題である。被告人Bの注意義務について、下線部(ii)の予見可能性を前提に、下線

(10) ②の措置は、事業者が果たすべき「輸送の安全確保のためのサイクル」（運転技量の確認、習得の指導監督、乗務前の体調確認、運行指示、出発判断）の一部を構成する（55～56頁）が、一つのサイクルの区切りには、「最終的に運転者を出発させるかどうかの判断」がある。

(11) 「D1を本件スキーツアーに乗務させなかった」（97頁〈被告人Bによる運転避止〉、108頁〈被告人Aによる運転避止〉）、「D1を本件スキーツアーに乗務させてはならず」（110頁：運転避止による結果回避可能性）が挙げられる。弁護人も「運転を禁止する事情」を問題にしている（112頁）。

(12) このことは、事実認定の補足説明において、被告人らの注意義務について詳細に論じている箇所でも同様である（93頁、105頁）。

部(iii)ではD1採用直後の措置(適性検査結果に基づく運転技量確認等)が、下線部(iv)では、1回目の乗務から3回目の乗務までの措置(事後点検等)が、そして、下線部(v)では、本件事故前の措置(明確ではないが、おそらく運転禁止)が問題とされている。D1の採用時から16日間に果たすべき各種の措置をすべて注意義務として構成する方法が完全に誤っているとはいえないが、本判決の記載では、D1採用時点から事故の予見可能性があったということになる⁽¹³⁾。採用時にD1が大型バスの運転に慣れていないと述べたとしても、この時点で、本件事故を含む事故の予見可能性を認めるのは飛躍があり、何らかの予見可能性があるとしても、せいぜい「事故が発生するかもしれない」という抽象的な不安感に止まるのではないかという疑問が生じる。

こうした問題は、やはり、前記②の危険認識に至るための手段だけを刑法上の注意義務として記述していることと関係しているように思われる。その意味で、前記①と②の論理関係を把握する必要がある。

Ⅲ 運転者に対する監督者の指揮・監督について

1 自動車の制御と背後者の関与形態

普通乗用自動車にせよ旅客バスにせよ、運転中の自動車の「制御」は、基本的に運転者に依存している⁽¹⁴⁾。運転者には、走行を制御する基本的な技能のみならず道路状況等に応じた適切な危険回避能力が要求される。

(13) 事実認定の補足説明でも、本件事故前までのC社の運行管理状況(89~90頁)、D1採用から3回の乗務までの事情(90~91頁)を示した後、D1採用直後を基準にして被告人Bにおける予見可能性を肯定し(91~93頁)、下線部(iii)から(iv)において挙げられている措置を刑法上の注意義務と位置づけている(93頁)。

(14) 現在、「人の監視」が伴わない「システムによる完全自動運転」が実現するのでもそう遠くない程度まで自動運転の技術開発と法的議論は進展しているが、本稿では、「自動運転」の問題は論じない。以下の整理は、あくまで現行法を前提とする整理である。

「制御不能状態」をもたらす原因は、他にもアルコール・薬物摂取、過労、病気など多様である⁽¹⁵⁾が、運転技量の場合は、制御レベルが問題になる。この点について、「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」（以下、「処罰法」と「道路交通法」（以下、「道交法」）に着目すれば、「運転避止」が直ちに要求される程度のレベルかかどうかで二分しうる。そして運転者が死傷事故を起こした場合、運転者と背後者（監督者）に生じうる刑事責任は、おおむね次のように考えることができる。

第1に、運転避止義務を内包する行為類型としては、危険運転のうちの「その進行を制御する技能を有しないで自動車を走行させる行為」（処罰法第2条3号：制御技能無保有類型）と無免許運転（道交法第64条）の場合である。制御技能無保有類型は、「ハンドル、ブレーキ等の運転装置を操作する初歩的な技能すら有しないような、運転の技量が極めて未熟なこと」をいう。具体的には、「免許を有していないことのみならず、それまでの運転経験、事故前の運転状況、当該事故の態様等を総合考慮して判断される」とされている⁽¹⁶⁾。基本犯として運転避止義務を負う無免許運転を内包しており⁽¹⁷⁾、自招的に制御不能状態をもたらす点で危険性と悪質性を備えている。「運転の技量が極めて未熟」な運転により生じた死傷事故の場合は、運転者には本類型の危険運転致死傷罪が成立し⁽¹⁸⁾、これに

(15) 「制御不能状態とその自招性」、および「運転避止」に着目した危険運転致死傷罪の分析につき、稲垣「危険運転致死傷罪の罪質と過失犯との限界」専修ロージャーナル17号（2021年）47頁以下（55頁以下）参照。

(16) 井上宏・山田利行・島戸純「刑法の一部を改正する法律の解説」曹時54巻4号（2002年）33頁以下（70頁）。

(17) 無免許運転のすべてが制御不能状態をもたらすわけではないが、人の死傷に繋がる一定の危険性と悪質性を備えており、刑の加重事由（処罰法第6条）にもなっている。

(18) 本類型の適用事例は少ない。例として、大阪地決平成28・8・2 LEX/DB 25543573、大阪地決平成29・1・24裁判所ウェブサイト（いずれも少年の裁判員裁判対象事件であり、公訴事実を認定しつつ、少年法55条により家裁に移送決定）。

関与した者は状況に応じて刑法60条以下の共犯になりうる。この場合、関与者にも基本的に危険運転行為の故意が必要である。また、本類型に該当しない未熟さに基づく無免許運転で死傷事故が生じた場合でも、運転者には過失運転致死傷罪（処罰法第5条）が成立しうる。運転以外の関与者にも過失犯（刑法209条以下）が考えられるが、成立するのは稀であろう。

第2に、運転免許は保有しており、「直ちに」運転禁止義務は生じないが、運転技量が未熟という場合である。ある種の矛盾した状況ではあるが、免許取得・更新後に加齢等の影響で運転技量が低下するといった事態は考えられる⁽¹⁹⁾。また、多数の乗客の命を預かる旅客バス等の場合に、大型免許等は保有していても、本来の責務の重大さに比して運転技量が未熟な者が運転しているという憂慮すべき実態もある。これらの場合の死傷事故では、運転者は、通常個々の情勢判断の過誤について過失責任が問われる⁽²⁰⁾が、特に、運行管理者等の監督者がいる事案では、「未熟運転を放置した監督過失」が問題となりうる⁽²¹⁾。その場合、実質的観点から監督義務として「運転禁止」が要求されることもあるため、監督過失の構造からの分析が必要になる。

(19) 近時は、高齢者の免許の自主返納の問題もある。なお、過労、病気等により「正常な運転ができないおそれがある状態」（道交法第66条）の場合に禁止義務が生じるのは当然である。特定の「病気」の場合は、危険運転致死傷罪（処罰法第3条2項）も問題になる。

(20) 高齢者のアクセル・ブレーキペダルの踏み間違いの例として、東京地判令和3・9・2 LEX/DB25591292（池袋暴走事件：車両異常の主張がなされたが排斥）。

(21) 「運転技量が不十分なことによる事故かそうでない事故かの線引き」（115頁）の難しさはあるが、「D1が存命して処罰されていれば起訴されていないはず」（112頁）などという主張に合理的な根拠はない。その他の原因（病気、過労、アルコール・薬物摂取）の放置の場合も監督過失は考え得る（後掲注<33>等）。

2 監督過失の構造

(1) 危険創出の事前回避

監督過失は、直接行為者（被監督者）の直接過失を契機として表面化するが、監督義務の発現形態は2つに大別される。直接行為者の過失行為が現になされ危険が創出された後の是正が問題となる場面（創出危険の事後回避）と、事前に適切な監督・指導を怠った結果、直接行為者の不適切な行為によって法益侵害が生じた場合（危険創出の事前回避）である⁽²²⁾。本事案は後者の問題であり、運行管理者その他の監督者がなすべき固有の措置は、通信等の手段での指示の他は、基本的に運行前の措置に止まる。監督者が過失責任を免れるか否かは、被監督者の不適切な行為を未然に防止する措置（危険減少措置）を講じていたかどうかによって左右されると解される。

①事前に不適切な行為の具体的徴候⁽²³⁾があれば、それを放置することで生じうる法益侵害の予見が可能であり、危険な徴候を除去する措置を注意義務として導出することに困難はない。また、②ある時点では具体的な徴候がなくても、何らかの事情から結果発生危険がないとは断定できず、危惧感を払拭し切れない場合は、危惧感ある合理的一般人の立場から、その払拭のために一定の情報収集・危険減少措置が求められる。①とは過程は異なるが、調査により具体的徴候を掴み、より具体的な措置（終局の措

(22) 稲垣「危険創出行為を基軸とした過失競合事例の注意義務の類型化」佐伯仁志ほか編『刑事法の理論と実務⑤』（2023年、成文堂）91頁以下（102頁以下）。

(23) 島田聡一郎「管理・監督過失における正犯性、信頼の原則、作為義務」山口厚編著『クローズアップ刑法総論』（2003年、成文堂）80頁以下（94～97頁）は、第三者が罪を犯さないという信頼を覆す典型的状況として、①直接行為者の生理的・規範的心理能力が欠如している場合、②ミスが誘発されやすい緊急状況、結果回避行為の動機を減少させるような錯誤が誘発され易い状況に直接行為者が置かれている場合、③直接行為者等によってミスが犯され、その後の事故に結び付く予兆がある場合の3つを指摘する。なお、③は、創出された危険と見ることができるとは、「創出危険の事後回避」の契機にもなる。

置)に繋げることができる場合は、やはり監督責任は否定されないというべきである⁽²⁴⁾。これに対して、③一定の調査をしても具体的徴候を掴むことができないのであれば、対処すべき危険はないと判断せざるを得ず、具体的な予見可能性はもとより回避措置を講じることに繋がない。この場合の被監督者の直接過失はさておき、監督者の過失は問題とならない。

(2) 監督者の取りうる措置—危険減少行為と中止(避止)義務の関係
監督者には、基本的に、危険減少措置(不適切な行為の徴候がないことの確認も含む)を講じて被監督者に業務を任せるか、中止(避止)するかという2つの選択肢しかないといえる⁽²⁵⁾。危険回避の手段として有効な技術・技能の指導、情報の伝達が想定できる場合は、それを履行していることが、直接行為者の適切な振舞いを「信頼」する前提となる。実際、監督者の監督・指導(安全教育・指示)に被監督者が従うことの信頼性がある場合に、監督者の義務が制限されることと、そうした信頼がない場合に監督者に中止義務が生じるという論理関係を示した事案として、「日本アエロジル事件判決」⁽²⁶⁾が存在する。

(24) 稲垣「原発施設が対処すべき自然現象の限界」法時93巻3号(2021年)29頁以下(32頁:そこでの指摘文献も参照)。

(25) 監督・被監督の関係がある場合に、被監督者の熟練度等の関係で、監督・指導の程度が変動することはありうるが、「無条件の信頼(業務の丸投げ)」という事態は、事実上はあっても、法的観点からはありえない。直接行為者に不適切な行動の徴候がなく、信頼に値すると評価できる場合は、格別の措置を講じていないように見えても、徴候の有無の確認は伴うわけであり、業務の丸投げとは異なる。また業務の丸投げ後に事故が生じなかったとしても、偶然によるところが大きく、監督行為が不必要であったことを意味しない。

(26) 最決昭和63・10・27刑集42巻8号1109頁は、「右の安全教育又は指示を徹底しておきさえすれば、通常、熟練技術員らの側においてこれを順守するものと信頼することが許されるのであり、それでもなお信頼することができない特別な事情があるときは、そもそも未熟練技術員を技術班に配置すること自体が許されないと判示している。なお、ここでの「信頼」の意味は、「被害者又は第三者の不適切な振舞いが危険を生じさせる前提事実」に取込まれる場合、当該高度の危険の防止措置と

事前に対処できる危険に対して現に危険減少措置を講じ、無視できる程度に払拭すれば「許された危険」といえることから、被監督者に業務を任せるとは許容される。したがって、その後に被監督者の情勢判断の過誤や監督者の指示に反した行動を取って死傷事故が起きたとしても、基本的には被監督者の責任となる。事故が起きたからといって、可能な限りの危険減少措置を講じた監督者を処罰するのは結果責任そのものとなるからである⁽²⁷⁾。この場合、予見可能性、結果回避義務のいずれかを否定するのが通常の説明であるが、監督者として為しうる危険減少措置を講じたのであれば、その「対処すべき危険」は打ち消されており、事後の直接過失は、専ら被監督者が対処すべき危険について適切に対処しなかった結果ともいえる。いずれにせよ監督者としてなしうる指導・監督をして、被監督者が適切な振る舞いをするものと信頼することが相当な場合には、監督者の過失制限という形で保護する必要がある。

逆に、監督者が危険減少措置を講じることなく被監督者に業務を任せ、これを講じていれば除去できた危険性と被監督者の過失行為とが相まって結果に現実化した場合は、監督過失も成立し得る⁽²⁸⁾。この際、単一の措置で確実に結果を回避できるならば、その懈怠が監督過失を構成するが、複数の措置を実施しなければ回避できない場合は、複数の措置の懈怠が監

して行為者の不適切な振舞いを行う者に対する指示が有効と評価できるか」の問題であるとの指摘がある(樋口亮介「注意義務の内容確定基準」高山佳奈子ほか編『山口厚先生献呈論文集』(2014年、成文堂)197頁以下(246頁))。

(27) 裁判実務では、信頼の原則は、被害者との関係だけではなく、被監督者(直接行為者)の行為により別の被害者が生じた場合にも適用されている。例として、ポイラーマンの失火によって病院で火災が発生した後、看護婦の不適切な行動で新生児等が死傷した事故について、看護婦の不適切な行動に対する経営管理者たる病院長の子見可能性を否定した白石中央病院事件(札幌高判昭和56・1・22刑月13巻1・2号12頁)がある。

(28) 危険減少措置を全く行うことなく信頼の原則が適用(あるいは許された危険として許容)されることは、直接行為が、危険減少措置とは無関係の専ら被監督者に依存する要因に基づく場合以外は、ほとんど考えられない。

督過失を構成することもある。後者の場合、注意義務の相互関係の把握が重要となり、危険減少措置を全く講じない場合や、一部の危険減少措置を講じただけでは危険の除去が不十分な場合には、論理的に活動の中止が導かれることがある⁽²⁹⁾。この場合、危険減少行為と中止措置の懈怠とを併せて過失とすることもできるが、注意義務の中核は、あくまで当該活動の中止措置と考えられる。危険減少措置のみを独立の注意義務と構成してしまうと事案の本質を見失うことになる。

(3) 運転者に対する監督の具体的措置

道路運送関係法令等は、事業者の義務⁽³⁰⁾、運転者に対して運行管理者等が講じるべき措置などについて規定しており、かかる法令等を受けて各事業者は安全管理規程、運行管理規程を設けることになっている。代表的な措置は、前記「輸送の安全確保のためのサイクル」を構成する点呼、運

(29) この点については、稲垣「遭難事故における引率者の注意義務」専修ロージャーナル13号（2017年）1頁以下（6頁）。もっとも、危険減少措置を講じるか、中止するかの二者択一的な関係ばかりではないので、注意を要する（稲垣「判批」専修法学論集139号（2020年）237頁（255頁））。

(30) 根拠規範は、道路運送法（以下「法」）、旅客自動車運送事業運輸規則（以下、「規則」）、同規則に基づく国土交通省告示「旅客自動車運送事業者が事業用自動車の運転者に対して行う指導及び監督の指針」（以下、「指導監督指針」）などである。ツアーバス会社における監督者としての地位と義務について、本判決は、「事業主」が「条理上、事業活動に伴い生じる死傷等の結果を防止すべき一般的な注意義務（安全業務遂行義務）を負っている」（55頁）とした上で、その義務の第一次的負担者は、代表取締役等の「業務執行権限者」であり、法定の資格を有する「運行管理者」が運行管理上の注意義務を負うとし、さらに、事業者に安全管理体制を構築する「安全総括管理者」を選任させているとしている（56～58頁）。若干冗長であるが、「段階的手法」、「組織関係の観察」を意識したものとも解される。なお、事業主の義務が、「条理上」のものとなされる理由は、法の目的には「輸送の安全」、規則にはそれに加え「旅客の利便」までしか含まれておらず、「旅客の安全」は「指導監督指針」において漸く示されていることと関係している。しかし、これ以外にも、運転如何によって危険物に転化しうるバスを管理している点は、刑法上の注意義務の根拠になるように思われる。

行指示、運転者の運転技量の確認・指導に関する措置などである⁽³¹⁾が、当然のことながら、これらは直ちに監督者の刑法上の注意義務となるものではなく、その措置が有する危険・結果回避の機能を分析する必要がある。「特定時点での措置」、「継続的・段階的な措置」に分けて分析する。

①特定時点での措置

アルコール摂取・過労等による居眠り事故といった体調面から生じる事故の防止のためには、良好な労働環境の整備が必要であることは当然であるが、乗務前の点呼（規則第24条2、3号、48条6号等）による体調・健康確認が重要である。体調不良等が発見できれば、その者の運転は回避する必要がある（運転者の交替、交替要員がいなければ運行中止）。特別法でも規制・処罰されており⁽³²⁾、乗務前の点呼で見抜けるような過労等が原因で運転者が事故を起こした場合は、監督過失が成立する余地はある⁽³³⁾。

運行指示書は、運行ごとに必要な事項（たとえば、運行経路、運行に際して注意を要する箇所の位置情報、乗務員等の休憩地点・休憩時間、交替の地点等）を記載して運転者に指示して携行させる文書である（規則第28条の2）。運行ルートの管理は、基本的には、規定ルートから外れた走行をしない保証のためと解される（69頁）が、一定の事故防止の役割もある。たとえば、運転時間や休憩時間を管理することで「過労運転」の防止に役

(31) 前掲注(10)参照。

(32) たとえば、過労、病気、薬物の影響その他の理由により「正常な運転ができないおそれがある状態」での運転、および自動車の使用者等の下命・容認は禁止されており（道交法第66条、75条1項4号）、その違反には罰則が科せられる（運転者につき同法第117条の2第1項第3号〈薬物の場合〉、第117条の2の2第1項第7号〈それ以外の場合〉、使用者等の下命・容認につき、同法第117条の2第2項第2号〈薬物の場合〉、第117条の2の2第2項第3号〈それ以外の場合〉）。

(33) 過労運転により死傷事故を起こした事案で運行会社の代表取締役と運行管理者に過労運転下命罪の適用が認められた事案（前掲注〈2〉のあずみ野観光バス死傷事故）があるが、結果の発生は本罪の要件ではない。本罪とは別に、理論上、過失結果犯として監督過失が問題になりうる。

立つ。また豪雨によって特定区間が土砂崩れ等の危険があるといった特段の事情があれば、そうした「危険地帯」に関する情報を伝達することで事前に事故の危険を回避することができる⁽³⁴⁾。仮に監督者が情報伝達を怠り、実際に危険地帯で事故が起きた場合は、かかる情報伝達の懈怠が監督過失を構成する余地はあろう⁽³⁵⁾。また、難度の高い特定の区間の運転は、運転者の運転技量を踏まえ、練度の高い運転者と交替の上運転させるといった指示もできる。

②継続的・段階的な措置

バス運行中は、道路状況に応じた臨機応変な情勢判断が必要であるため、運転者の運転技量の保証は最も重要である。運転技量という総合的能力のチェックは、危険運転レベル（自動車の基本制御もできないレベル）の未熟さの場合は別として、①の措置によるピンポイントのチェックは期待できず、継続的・段階的なものとなる。本来は、採用前後に、免許・適性診断結果の確認、実技試験の実施、運転訓練等での指導を経て運転技能が保証されるべきである（初任、高齢者等の特定の運転者の場合は、さらに特別の指導を要する）が、監督者同乗の下での実際の運行と乗務終了後の事後点呼（規則第24条2項）まで含めた情報収集・指導も許容せざるを得ない⁽³⁶⁾。いずれにせよ、個々の措置の積み重ねにより運転技量を確認しつつ、①の措置を経て問題がなければ、一つの運行が許された危険となり、

(34) 本判決は、運行指示書の意義について、一般講習での講義内容を根拠に、「経路の安全」の見極め（60頁）や「速度の出やすい下り坂における減速方法等の運転技術に対する指導等」（88頁）を指摘する。運転技量に関する指示はやや具体性に欠けるが、運転者ごとの運転技量を把握していることを前提とした指示としての意義はあると解する。

(35) 本事案の場合、碓氷バイパスを通るルートが「危険地帯」だと言えれば、当該ルートの回避を内容とする注意義務と措定することもありうるが、判決文からこうした構成は見出せない。実際上も、このルートを危険地帯と断定することは困難であろう。

(36) 本件事故以降、運転技量の確認措置は厳格化されている。

前記「サイクル」が繰り返されることになる。

本事案で問われている運転技量の「未熟さ」は、こうした継続的措置を通して解消されるべきであるが、道路状況に応じた危険や突発的な危険を情勢判断として対処する能力を問題とすることから、その判断は容易ではない。しかも「当該大型バス」の特性⁽³⁷⁾を踏まえた未熟さという微妙な判断も介在する。乗客が不快感を覚えるような運転（ブレーキを踏むタイミングやカーブの曲がり方が悪く客に負荷を感じさせるなど）も回数が多ければ、総合的判断に影響しうる。熟練したベテラン運転者ごとに異なりうる「好み」の問題は別として、運転技量の判断は総合的判断にならざるを得ないが、事故に繋がりうる客観性を備えた未熟さの徴候を中心に評価する必要がある。

（４）指導・運行管理の「杜撰さ」が持つ意味

本判決は、C社では、道路運送法等の関係法令および社内規程に基づく運行管理業務が「殆ど行われておらず、安全管理体制も全く構築されていなかった。」と認定している（67頁）。また、他社の運行管理との相違が顕著であるとし（67～68頁）、「杜撰」と評する言葉も17か所（ただし半数以上は量刑の理由の箇所）で用いている。特に際立つのは、各種の虚偽記載である⁽³⁸⁾。安全規制を意図的に無視した違法な管理（各種の行政取締法

(37) 指導監督指針第一章・2(1)③、⑦等。本件では、バスの車体（重心位置が不安定）、構造面（オーバーハング部分が長いことから、右左折の際の巻き込みを避けるため通常よりハンドルを切るタイミングを遅くする必要がある）、エアサスペンション採用に伴う危険性（急ハンドルを切ると転倒の危険性が大きい等）、ブレーキおよびFCTM（前掲注(5)参照）の特性など（8～9頁）が相当する。

(38) 本件事故前（平成27年2月）の一般監査で当局から指摘された4つの法令違反について、被告人Bがこれらを改善した旨の虚偽の弁明書を作成し、被告人Aが押印して当局に提出している（64～66頁）のを筆頭に、被告人Bは、D1に対する初任運転者教育をした旨（71頁）、1～3回目乗務前後の点呼をした旨（71、72頁）の虚偽記載をただけではなく、本件ツアーの乗務前後の点呼をした旨（73頁）の虚偽記載までしている。

規違反)が常態化していたことは疑いない。一般論として、こういった無責任体制から事故が生じたと考えるのは決して不自然ではない。安全規制の内容に合理性があればあるほど、その無視の反覆には、法益侵害結果に繋がる抽象的危険性があり、実際に死傷事故が起きていなくても、事故が起きやすい「土壌」は間違いなく形成されている⁽³⁹⁾。他方で、違法な管理実態のすべてが当該事故の刑事過失に直結するわけではない⁽⁴⁰⁾。違法な管理実態を十把一絡げにすると、判定者の価値判断が先行し、全体として感覚的判断となるおそれもある。そこで、こうした先行実態は、過失犯の(積極・消極)要件に関連づけることが重要と考える。基本的には、運転者の不調、運転技量の見落とし、あるいは伝達すべき情報の不伝達というように事故に繋がりうる危険の内容を具体的に整序し、場合により直接行為者の行動に対する「信頼」を否定する事実として関連付ける等の具体化が求められる。

3 本事案の評価について

(1) 本事案のあるべき判断枠組み

C社の違法な運行管理の実態に鑑みれば、D1採用前から同社には何等かの事故が発生する土壌はあったとはいえる。しかし、同人の採用時の情報だけから未熟な運転技量に起因する事故の具体的徴候があったとまでは言い難いことから、前記2(1)②の「情報収集型」として把握することが

(39) 杜撰な運行管理が常態化していたC社のバスツアーでは、「体調・健康の確認」、「運転技量確認」などの懈怠を原因するあらゆる事故の発生可能性があったともいえる(「そのようなバス事故がいつ起きてもおかしくない状況」〈90頁〉、「いつ死傷の結果を伴うバス事故が起きてもおかしくない状況」〈101頁〉)。

(40) すでに示したように各措置によって回避できる危険の中身は異なる。たとえば、「乗務前」の点呼は「体調不良の確認」として重要であるが、「運転技量の見落とし防止」には直結しない。乗務前の点呼が、被告人Bの「罪となるべき事実」に明示されていないのは当然である。せいぜい、被告人Bに運行管理を任すことができない事情として、被告人Aとの関係で意味が出てくるに過ぎない(判旨3(1))。

実態に即しているように思われる⁽⁴¹⁾。D1の採用当時にはツアーバスの運行を任すに値する運転技量があるかは不明だとして、各種の情報収集（危険減少）措置を通して事故発生の危険性・危惧感を払拭し切れているか、逆に危険性が払拭し切れない状態で運行を任せ、その危険性が事故に現実化したのかという問題として把握するのである⁽⁴²⁾。その際、あくまで中核的な注意義務は、「運転避止」であって、情報収集は危険認識に達するための手段であることを明確にすべきであろう⁽⁴³⁾。情報収集と運転避止とを繋げるポイントは、適切に情報収集をしていたら事故に繋がりうる客観性を備えた未熟さの徴候に到達しえたかである。到達しえた事情と現にある情報を基に、D1に本件ツアーバスの運転を任せられない程度の危険性があれば、運転者を交替するなどの運行避止義務が生じる。

順序としては、運行管理者である被告人Bから検討し、代表取締役の被告人Aについては、Bの運行管理が信頼できない事情が生じた時点を中心としてその過失を問題とすることになろう。

（2）本判決の論理矛盾

本判決は、運転避止の前提に過ぎない情報収集・危険減少義措置との関係でD1の運転技量は「信頼できる状況にない」として終局的な予見可能性があるかのように判示している⁽⁴⁴⁾。本判決は危惧感説を否定してい

(41) 事象を分析する場合、事象を「表」から評価するのか（所与の事実の危険分析）、「裏」から見るのか（仮定的になすべき措置の分析）がある。義務に相当する部分は、「裏」から分析することが多いが、それだけに固執すると、かえって事象の有する危険性の内実が分かりにくくなる。前提部分の義務は、むしろ、義務を果たしていない事実として「表」から見た方が、危険性を浮き彫りにすることができる場合もある。なお、念のため、このことは情報収集義務の根拠づけが不要だと述べているわけではない。

(42) そもそも、判決が指摘する「輸送の安全確保のためのサイクル」（56頁）が危険性を払拭するためのサイクルとしての特徴をもっている。

(43) これを明確にしないと、前提部分の情報収集措置が運転避止とは独立した注意義務と誤解されるおそれがある。現に「どうすれば義務を尽くしたといえるのか不明確に過ぎ（る）」（113頁）といった弁護人の指摘を誘発している。

るが、「運転技量への信頼の有無」という特定がなされたところで、D1採用時の事情では危惧感の域を超えるものではない。情報収集の前提としてはむしろ危惧感程度で足りるのであって⁽⁴⁵⁾、だからこそ、各種の情報収集措置を講じて危惧感を払拭していくことが重要になるのであるが、情報収集に接続する程度の予見でもって予見可能性の役割を終えようとするのはいささか性急と言わざるを得ない。C社においては、違法な運行管理の常態化により、(運転者の運転技量不足を原因とする事故を含む)バス事故が「いつ起きてもおかしくない状況」(90頁)があったとして、トリガーとなる事情が加われば、それに起因するバスの死傷事故に発展する抽象的な可能性はあったとはいえるが、D1採用時の事情だけではそうした「トリガー」となるかもまだ分からない状態であろう⁽⁴⁶⁾。そうではなく、その後の情報収集を通して達した事情を基に、運転禁止を導出できる程度の危険判断を改めて問題としなければならないと解する⁽⁴⁷⁾。

(44) まず、予見可能性については、「内容の特定しない一般的・抽象的な危惧感ないし不安感を抱く程度では足りない」としつつ、「直接行為者であるD1の大型バスの運転技量を信頼することができず、運転技量不足に基づく過失行為により死傷事故の結果を発生させる危険のある状況を認識していた」場合には、「これを予防するための措置をとることができる」として、予見可能性が認められるとする判断枠組み(91頁)を示す。そして、D1採用時の事情だけを基に「D1が事故を起こすことなく適切な運転を行えると信頼できる状況にはなく、前記峠道等を運行する際、運転技量の不足から運転ミスを犯して重大な事故を引き起こすおそれがあり、ひいては乗客等の生命や身体に危険を及ぼす可能性がある」として予見可能性を肯定している(92~93頁)。ここでの「予防するための措置」は、運転技量確認のための各種措置を意味している。なお、被告人Aの予見可能性の構造も、ほぼ同じである(103頁)。

(45) 本判決は、予見可能性は「問われている注意義務ないし結果回避義務との関係で相対的に判断される」とする最決平成29・6・12刑集71巻5号315頁補足意見を引用しており(118頁)、本旨はその適用結果かもしれない(学説の代表は、井田良『変革の時代における理論刑法学』〈慶應義塾大学出版会、2007年〉150~151頁等)。しかし、そうであれば、情報収集の契機は危惧感程度で足りることを明言した方が分かり易い。なお、私見は相関関係説自体を否定するものではない。

実際、本判決は、「前記刑法上の注意義務を果たすため、道路運送法等の関係法令に規定されていた各種措置等を講じていた場合に、本件事故を防ぐことができたかどうか」（95頁）を検討するとしながら、唐突に、「D1を本件スキーツアーに乗務させなかった」という「運転避止」を取り上げ、「そうすれば、本件事故は起きなかった」として（97頁）、避止義務との関係で回避可能性を判断している。前述のとおり、これが終局の注意義務であるのなら、はじめからこれを明示すべきであるし、この措置との関係で相対的に（118頁）予見可能性を論じないことも、裁判所自身が提示した論理に反している。

このように本判決は、一方では各種の情報収集義務が独立した注意義務であるかの構成をとりながら、他方では運転避止が終局の注意義務であるかの構成をとっており、首尾一貫しない理論構成となっている。これでは、問責対象行為（実行行為）が特定されていないのと同じであり、危険減少行為（情報収集措置）と中止（避止）義務との論理関係を適切に捉えているとは言い難い。

(46) 人的物的体制不足を前提に、「いったん火災が起これば」大規模火災に発展するという論理（最決平成5・11・25刑集47巻9号242頁〔ホテルニュージャパン事件〕）にも近いが、運行サイクル毎の独立性の高いバス運行の場合には、その論理は妥当しないように思われる。

(47) 各種の情報収集措置を講じていれば獲得しえた情報として、①5年間は大型バスの運転をしておらずブランクがあったことやFCTMの大型バスによる夜行日帰りのスキーツアーの運行に従事した経験はなかった可能性が高く、経験があったとしても非常に少なかったこと（D1への事情聴取）、②注意を要する運転特性（特に重複作業を行う際に間違いが多く反応が遅れがち、注意が一点に集中しがちといった特性）等があったこと（適性診断結果の入手。なお、平成27年12月10日にG4株式会社で実施された適性診断結果では、5段階評価の最下位で全体数の下位3%に位置する「特に注意」と評価されている〈29頁〉）、③D1の大型バスの運転技量の程度（実技試験や運転訓練）、④対向車に気を取られてハンドル操作を誤って後輪を縁石に擦ったり、FCTMのギアチェンジをミスしてニュートラル状態になったりして運転を交替したという事実（3回目の乗務の事後点呼）（95～97頁）がある。特に⑤の事実は、②を裏付けるものとして重要である。

(3) 「フットブレーキを踏むべきときに踏まないこと」の予見

ところで、弁護側は、争点①(a)については、事故はD1の未熟な運転技量に基づくものではないと争いながら、関連する争点①(b)については、フットブレーキが現に機能していなかった事実を「D1が踏むべきときに踏まなかった」と構成し直して予見可能性の対象に取り込み、「そんな事実は予見できなかった」という反論（ある意味ではD1に責任を押し付ける論法）を展開している。争点①(a)で「D1は未熟でない」と争いながら、争点①(b)では「D1はフットブレーキを踏むべきときに踏まなかった」とその未熟な判断を前提にしているわけである。この理論構成は、一見すると矛盾しているようでもあるが、論理的にあり得ない主張とまではいえない。直接行為者を「信頼」していたのに、それを凌駕する「異常な行動」とったという理屈は、信頼の原則が適用される場面でもまま見られるからである。

しかし、本件の認定事実によれば、被告人Bには、D1を信頼できる根拠は見出しがたい。D1採用時にその運転技量が保証できるかどうか不明という事態はありうるが、本件事故までの間において、運行管理者としてD1の運転技量を確認する措置をほぼ講じていないだけでなく、事後点呼の虚偽記載までしており、運転技量への懸念を増大させることはあっても、払拭されることはあり得ないからである。こうした運転技量の懸念を払拭するための措置を講じないこと自体が、不十分な運転技量の運転者による事故を引き起こす危険を基礎づけている⁽⁴⁸⁾。加えて、情報収集していれば獲得しえた事情⁽⁴⁹⁾を基にすれば、被告人Bにおいて、D1による

(48) 本判決でも、「必要な運転技量を有しているのか、健康上の問題はないのかといった点について、D1の状況を全く把握できていなかった」、「スキーツアーの運行に必要な運転技量を十分に備えているのかを確認しないまま、D1を本件スキーツアーの運行に従事させた」（90～91頁）と判示しており、情報収集・危険減少措置を講じないことの「表」からの評価（前掲注(41)参照）は存在する。

(49) 前掲注(47)参照。

死傷事故を基礎づける程度の未熟さの徴候はあったと判断することは可能であろう。

弁護人は「天竜川川下り船転覆事件高裁判決」⁽⁵⁰⁾を引用して、結果に至る現実の因果経過への予見を要求しているが、同判決の理論の妥当性については元々異論がある⁽⁵¹⁾。学説としては、責任論における「意思責任」の観点を強調する立場と関連がある考え方であるが、信頼の原則を適用する素地のない場面において、主観的な過失を否定するには無理があるであろう。

(4) その他の問題

本件バスツアーの前までの事情によれば、運転避止で回避しえた未熟運転の危険が残っており、今回の事故に現実化しているとして、争点②の因果関係を肯定することは可能とは思われる。しかし、これまで論じてきたように、因果関係以前の理論構成面で多くの問題がある。

被告人Aについては、元々違法な運行管理が常態化していたことから、D1への運転指導その他について当初から被告人Bに任せる基礎を欠いているともいえる。しかし、同人はD1の採用には直接関わっていないことから、実際にD1の指導・監督に関する介入のタイミングは必要になるだろう。その点では、下線部(vi)の平成28年1月5日を起点とすることはありうる。被告人Aは、被告人Bが運行管理者等の義務を果たしていなかったことを認識しており、同人が作成した監督官庁への虚偽弁明書(実施していない事後点呼の記載を含む)に署名までしていることから、被告人Bの運行管理が信頼に値しないとする点(124頁)は、妥当であろう。下線部(vii)、(viii)以降の情報収集措置と下線部(ix)で想定すべき運転避止

(50) 東京高判平成29・9・20裁判所ウェブサイト。

(51) 古川伸彦「判批」法政論集279号(2018年)245頁以下(254, 258, 262頁)、稲垣「結果回避義務定立段階における過失制限機能」山口厚ほか編『実務と理論の架橋—刑事法学の实践的課題に向けて—』(2023年、成文堂)47頁以下(68頁)。

との相互関係、その余の理論構成の問題は、被告人Bについて述べたことが基本的に妥当する。

Ⅳ おわりに

本件は控訴中であり事実が変動する可能性もあることから、本判決の認定と理論構成を前提とした批評しかなし得ない。それを踏まえて比喩的に言えば、「盤上に展開可能な状況と必要な駒が揃っているのに、それに即した駒の展開に不味さが残る判決」という印象である。被告人らの有罪判決は導き得るが、理論構成面で多くの疑問があり、裁判所の訴訟指揮（訴因の整理）の問題も窺われる。控訴審がこれらについてどういった判断をするものか、注目される。

[追記] 本稿は令和4年度相馬学術奨励基金海外研究員の研究成果の一部である。