

Title	スイスにおける信頼の原則
Sub Title	Das Vertrauensprinzip im Spiegel der schweizerischen Rechtsprechung des Bundesgerichts
Author	宮沢, 浩一 (Miyazawa, Kōichi)
Publisher	慶應義塾大学法学研究会
Publication year	1969
Jtitle	法學研究 : 法律・政治・社会 (Journal of law, politics, and sociology). Vol.42, No.2 (1969. 2) ,p.1- 21
JaLC DOI	
Abstract	
Notes	論説
Genre	Journal Article
URL	<a href="https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN00224504-19690215-0001">https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN00224504-19690215-0001</a>

慶應義塾大学学術情報リポジトリ(KOARA)に掲載されているコンテンツの著作権は、それぞれの著作者、学会または出版社/発行者に帰属し、その権利は著作権法によって保護されています。引用にあたっては、著作権法を遵守してご利用ください。

The copyrights of content available on the Keio Associated Repository of Academic resources (KOARA) belong to the respective authors, academic societies, or publishers/issuers, and these rights are protected by the Japanese Copyright Act. When quoting the content, please follow the Japanese copyright act.

# スイスにおける信賴の原則

宮 沢 浩 一

## 一 はじめに

近代の高速度交通機関の発達に伴い、道路の利用者間、殊に、自動車道を利用する運転者相互の間に、相手方が、交通規則を正しく遵守し、運転技術にかなつた正しい態度をとることを信賴しつつ、車輛に与えられた機能をフルに發揮するべく、自動車を運転することができるとする、いわゆる信賴の原則が、形成されきたつた。<sup>(1)</sup>我が国においても、都市交通網の整備、産業道路の高速道路化という技術革新時代に入つた結果、若干の限定はなお留保されているとはいえ、最高裁判所判例においても、この原則は是認されるに至つた。<sup>(2)</sup>

信賴の原則は、今では、実務上、学問上、共有財産となつた感があり、一般に知られるに至つて<sup>(3)</sup>いる。

いづれにしろ、過失事犯の多くの部分を占めるに至つた「道路交通事犯」において、交通機関に従事する者は、相互にいかなる態度をとることが出来るか、否、いかなる態度で、道路を利用することが、危険を回避するために必要であるのかにつ

いて、このような明確な基準を確保する必要性は大きい。

そして、信頼の原則のごとき、判例によつて形成されきたつた法原則を、判例の発展経過にそつて追及し、これを我々の前に具体性を帯びた概念像として提示したのは、西原春夫教授<sup>(4)</sup>であり、信頼の原則を生み出すについて、交通違反の様々な態様について多年にわたつて判例上集積しきたつた戦前のライヒ裁判所と戦後の西ドイツの連邦裁判所の九〇点ほどを蒐集し、分析をした同教授の努力は、西ドイツにおいてもその例を見ない業績として結実した<sup>(5)</sup>。私達は、この研究に、限りない恩恵を蒙つて居り、深甚の敬意を表するものである。

小稿は、信頼の原則が、スイスにおいても、ドイツのライヒ裁判所の判例とほぼ同じ頃から、その連邦裁判所の判例において形成され、今日に至つていふという事実について、極く粗雑な切り口をつけようとする試論である<sup>(7)</sup>。というのは、西原論文に、「信頼の原則は、元来ドイツの交通事故判例の中に生れ育つたものである」とされ、「それは決してドイツ特有の問題ではなく、むしろ物質文明の進歩に伴う道路交通事情の変化に応じて自然発生的に生成するものであり、ただ論理的に緻密なドイツ刑法学がいち早く名もなき実体に形を与えたとすぎないものと考えられる<sup>(8)</sup>」と指摘されていた。まさに、スイスにおける信頼の原則の生成過程は、右の説明の通りであつた。例えば、最近、弁護士オスワルトは、その信頼の原則に関する論稿の中で、一九三八年に連邦裁判官ロイヒが自動車交通の刑事事件の判例分析で、他人による交通規則遵守への信頼を論じているのは、信頼の原則と書き換えることができるのであつて、まさに、西原教授の指摘と同旨である<sup>(9)</sup>。

又、スイスのみならず、オーストリアにおいても、信頼の原則は承認され、一九六〇年の道交法第三条には、それが明文化せられていふのである<sup>(11)</sup>。

すべての道路利用者は、他の者が、道路の利用につき基準となる法規定に従ふことを信頼してよい、とする趣旨が、「信頼の原則」とはつきり銘うたれた表題の下に掲げられている。そして、一九六三年一月一日に施行されたスイスの新道交法

第二六条に、この趣旨の規定が置かれた。<sup>(13)</sup> オーストリアのように、明文の形で信頼の原則をうたつたものではないが、「根本規則」という標題の下に、「すべての者は、他人の規則に従つた道路の使用を妨げ、又は危険に陥らしめないような態度を、交通上、とらなければならぬ」としたのである。

オーストリアについては、私の集めた資料はまだ不十分であるから、本稿では、極く少しふれるにとどめておく。もとより、スイスに関する資料も、西ドイツのそれと比べれば、まことに貧弱である。しかし、観光資源を一つの重要な産業とし、各州、連邦をあげて道路の整備、交通標識の充実に全力をつくし、そこにヨーロッパ各国の旅行者、それらの者の運転する各種車輛を受けいれているスイスにおいて、裁判実務上、「信頼の原則」が形成されきたつた事実について、たとえ不完全なものではあれ、一応の報告をまとめる必要はある。すでに指摘したことではあるが、我が国の刑法学は、スイスについての研究において、驚くほど、立ち遅れている。<sup>(14)</sup> スイス連邦裁判所の判例集も、私の調べた限りでは、これをすべて揃えている大学の資料室はないようである。道交法の注釈書も、自動車損害賠償法の注釈書も持たないで、スイスにおける「信頼の原則」を論ずることは、無理な話であるが、本稿は、私自身の今後の研究のためのメモのつもりで整理したものである。若し、このような粗雑な論文でも、同学の士の関心をひき、或いはどこかの大学・研究所に眠っているかも知れない資料に気づかれ、私の拓いた道をより完全なものに改め、本稿のテーマをより正確なものに、共に研究を進める契機となれば、望外の幸である。そのために、私がまだ手にしていない資料なども、出来るだけ注に入れておいた。勿論、今後、それらを手すべく努力をしたい。もとより、外国文献で小稿を装飾するつもりはないから、手元のないものは、その旨、明示している。

不完全な本稿を、よりよいもの、内容的により完全なものにするため、今後、鋭意努力してゆきたいものと念願している。<sup>(15)</sup>

- (1) Wimmer, *Ansehnung oder Einschränkung des Vertrauensgrundsatzes?* Deutsches Autorecht (DAR と略称), 1963, S. 369 ff. 特に、その論文の三七頁以下に、「信頼の原則」の社会学的・法解釈学的基礎につき詳細に論じられている。
- (2) 昭和四一年一月二〇日第三小法廷判決(最高刑集二〇卷一〇号一三三頁)。この判例につき、西原・最高裁と信頼の原則、法学セミナー一三三号(刑事法研究第二巻に収録)。その後の最高裁判例を含め、信頼の原則に関する下級審判例を集大成したものととして判例タイムズ二一〇号八三頁以下がある。
- (3) 宮沢・西原春夫著・刑事法研究、第一巻、第二巻、本誌四一巻三号一四二頁を見よ。
- (4) すでに、西原・西ドイツにおける過失交通事犯、刑法雑誌一〇巻二号(刑事法研究第一巻に収録)において論じられた。そして、西ドイツの判例と信頼の原則——その確立の経緯——早稲田法学四三巻一・二合併号一八一頁以下が公刊された。
- わが国の判例における信頼の原則の発展過程について、同・判例にあらわれた「信頼の原則」、ジュリスト三五五号(刑事法研究、第二巻に収録)。
- (5) 西原・西ドイツの判例と信頼の原則——その適用の現状——判例タイムズ二二〇号二頁以下。
- (6) Floegel-Hartung (Jagusch), *Straßenverkehrsrecht*, 17. Aufl., 1968, S. 33 ff. に判例の整理がなされている。最近入手した *Verkehrrechtssammlung* Bd. 1-31 を見た結果、西原論文では、信頼の原則に関する殆んど重要な判例が網羅されていることを知った。
- (7) 本稿の成立にたいして、Hans Oswald, *Der Vertrauensgrundsatz als Grundregel für das Verhalten im Straßenverkehr* (SVG 26), *Schweizerische Juristen-Zeitung*, 59. Jg., 1963, S. 281 ff. が、その直接の刺激となった。この雑誌にある判例欄の他、大部分の判例は、*Entscheidungen des schweizerischen Bundesgerichts* を参照した。
- (8) 西原・前出判例タイムズ二二〇号二頁、なお、同・前出早稲田法学四三巻一・二号一八二頁も参照。
- (9) Georg Leuch, *Fünf Jahre Rechtsprechung des Kassationshofes des Bundesgerichts in Strafsachen des Motorfahrzeugverkehrs*, *Schweizerische Zeitschrift für Strafrecht*, Bd. 52, 1938, S. 270 ff.
- (10) Oswald, *op. cit.*, S. 282, Anm. 4.
- (11) 一九六二年、西ドイツにおいて発表された道交法改正案において、その第一条、第一〇条に道路利用者の運転について基本的な規定の提案がなされたが、信頼の原則を明規しなかった。その理由は、この原則が内容的に不明確であること、これを道交法に採用すれば、運転者が常に緊張して、慎重な運転をするべきであるとする要請が緩和されたという印象を与えるものであり、多くの条項において、損害の防止を強く要求し、現行法や判例に対して、より強い注意への義務を負わせて居り、信頼の原則を限定する草案の規定態度と相容れないからである。一九六二年草案(Entwurf einer Strassenverkehrs-Ordnung), in: DAR, 1963, S. 29 ff. 及び、信頼の原則に対する消極的な理由については、Begründung zum Entwurf einer Strassenverkehrs-Ordnung, DAR, 1963, S. 45 ff., bes. S. 48 ff. 及び、Wimmer, *op. cit.*, S. 370 以下を参照。

て、一九六二年の道交法草案の起草に際し、ドイツよりも一足先きに、信賴の原則を成文化したオーストリアの一九六〇年道交法とその判例の動向が参考とされたという。

信賴の原則に対するオーストリアの判例については、Dittlich, Die Rechtsprechung zu den österreichischen Straßenverkehrsvorschriften, DAR, 1960, S. 166 ff. 新法については、Ders.: Die Rechtsprechung zu den österreichischen Straßenverkehrsvorschriften, 1963, S. 109 ff. (旧法については一頁以下)に、詳細な判例の分析がある。

その他、オーストリアの「信賴の原則」については、Hohenleitner, Vertrauensgrundsatz und gebotene Vorsicht im Straßenverkehr, ÖJZ, 1961, S. 146 ff. がある。同国の道交法の関係で、Leitner-Kammerhofer, Straßenverkehrsordnung, 1960, Dittlich-Weit, Schuchlanz, Österreichisches Straßenverkehrsrecht, I. Teil, 1962 があるところが私は入手してゐない。

(12) 第三条は、次のような内容である。

### 第三条 信賴の原則

すべての道路利用者は、他の者が、道路の利用につき基準となる法規定に従うことを信賴してよい。但し、児童、白い杖または黄色の腕章をつけた盲者または聾者、若しくは明らかな身体障害者または不具者であること、若しくは、その者の顕著な挙動によつて、道路交通の危険を認識したはその認識に従つて行動する能力がないことが推測されざるをえない者であると認めるときはこの限りでない。

もし当つて、この文言を、Oswald, op. cit., S. 282, Anm. 6 や Wimmer, op. cit., S. 370 から知りえた。

(13) 本法は、一九五八年二月九日に公布され、正式の名称は、連邦道路交通法である。その第二六条第一項は、次のような内容である。

II 児童、不具者及び老者に對し、または道路の利用者が正しい行動をとりえないことの目印のある場合には、特別な注意が必要である。

この文言は、もし当つて、Oswald, op. cit., S. 282 から知りうる。

(14) 宮沢・一九六五年スイス刑法一部改正草案における少年法制の改正について、家裁月報一八卷三号一頁、四頁注2・3、同・世界諸邦少年

法制の動向九五頁、九六頁注2・3。

(15) 學術雜誌綜合目錄・文部省大學生術局編一九六七年版によれば、スイス連邦裁判所判例集が全部揃つてゐる研究機関はないようである。廣應義塾にも、法學資料室は八〇巻(一九五四年)までしか保有してゐない。本稿に引用した八一巻は専修大学、八三巻は明治大学の資料を複写したものである。謝意を表す。

(16) スイス道交法について、注釈書があるかどうか不明である。オスワルトの論文にも、ドイツやオーストリアの注釈書の引用はあるが、スイスの文献としては、Oftringer, Schweizerisches Haftpflichtrecht, Bd. II/2, 2. Aufl., 1962 があるにすぎず、判例集や雜誌の判例欄の引用が主となつてゐる。

なお、インスブルック大学のホーエンライトナーの論文参照。Hohenleitner, Das neue Schweizer Straßenverkehrsgesetz und der Vertrauens-

Grundsatz, QJZ, 1963, S. 427 f.

(17) 不必要に外国文献を引用する例として、重要なモノグラフィールとか注目すべき雑誌論文に言及をしないで、教科書や注釈書の最新版だけを追つて、頁数を書き改める例などあるが、勿論、あらゆる文献に気を配つて、ついでにこれらの最新版についても手を入れてある態度に対しては、別に異を立てるつもりはない。

(18) 西ドイツの信頼の原則を正確に追ひ、ほぼ完全な資料的裏づけをなしつつ、その内容をほぼつかむことに成功した西原教授の仕事と比べて、まことに不十分な論稿を発表することは、内心気恥しいものがある。極く少数の論文や資料を下敷にして紹介論文をまとめることも、何等の組織的・系統的な整理の意図も不明確で、雑然とした引用をする態度も、ともに、余り好ましいことだとは考えない。

本稿は残念ながら、前者の一例である。それだけに、他日を期するという気持は、私がこれまで発表したどの論文について抱いたときよりも強い。

医学部の米軍資金導入問題をめぐつて、私共に四ヶ月にわたる学園紛争があつた。その影響の下で、法学部の機関誌である本誌の編集にも、支障が生じた。本稿は、いわば、ピンチヒッターとして、急いで登場したものである。

本稿を書きながら、前後を考えないで、ただいたずらに自己の偏狭な視野と低劣な頭脳によつて歪曲した思考を操り、それによつて研究者・教育者の活動に障害をもたらしたことの破壊的意味を、心ある学生に訴えたいという気持で一杯になつた。これらの行動は、結局、慶應義塾に、マイナスにこそなれ、プラスになる結果を全くもたらさないという冷徹な事実を皆でかみしめたい。

## 二 スイスにおける信頼の原則の成立とその現状

### 一、自動車の出現と法規・判例

美しい山や湖、牧場や畑の続く先にアルプスの山々が聳え立つ。その景色を縫うようにのびる道路の上に、御者と歩行者が平和的に共存していた。このような牧歌的な風景の中に、騒音をもたららし、身をひるがえして危険を避けることが、必ずしも容易でないようなスピードで侵入する自動車という近代文明の産物がやつてきたのは、そんなに昔のことではない。

ダイムラーが自動車というものを発明したのは、一八八三年のこと、我が国では鹿鳴館が落成した年にあたる。この文明の新参者も、一九〇三年、ライト兄弟が飛行機を発明した年に、フォード自動車会社の設立を見るに至り、日常生活への優越が次第に激しさを加えていった。しかし、此の平和の攪乱者に対しては、必ずしも好意的な歓迎が示されたのではなく、当初は、自動車によつて危険なめにあわされた道路交通の安全に注意を払い、自動車運転者の自由を制限するという方向で問題の解決がはかられた。自動車は、次第にその型も大きくなり、排気量の増大につれて、スピードを増してくる。汽車と違つて、一定の軌道を走るわけではなく、日常生活を送っている住居のすぐそばを去来する。人間の生理的な能力では、対応できない程の速さと大きさで、路上を通行するものに近づいてくる。

このような、路上での不安、殊に、馬車や牛車になれていた人々の感覚では、ついてゆけない機械の発達に対抗して、その物理的な力を押えようとする試みが、法規や裁判によつて示された。

今世紀初頭の交通法令には、自動車運転者が他の道路利用者の正しい行動をあてにすることを許していなかつた。運転者は、他人の非理性的な挙動を予測しなければならず、例えば、いかなるときでも直ちに停車しうるほどゆつくりと交叉点に近づかねばならないとされた。優先通行権のなかつた証拠である。

一九一一年のライヒ裁判所の或る判決によれば、自動車運転者は、その車の危険性の故に、旅行に先立ち、地図、旅行の本及びそれに類似の材料によつて、さし迫つた支障、特に列車の踏切に通じ、この障害に近づいた際に、それに準備をすることが出来るようにする義務を負つていたといふ。<sup>(1)</sup>

一九一四年の自転車及び自動車を用いる交通に関する統一法についての協定の中で、「いかなる場合にも、速足の馬の速度(時速一八キロ)を越えてはならない」とあつた。スピードを制限することが、当時の交通安全対策の決め手であつたようである。<sup>(2)</sup> ついでながら、世界で交叉点に赤緑黄の交通信号塔をはじめ採用したのは一九二四年に、ベルリンのポツダム広



場に付設されたそれであつた。まさに近代都市交通史の一ページはこのときをもつて嚆矢とする。

オーストリアなどでも事情は似たようなものであつた。一九二八年に公刊されたアルトマン・ヤコブの刑法注釈書にも、「速い運転」という概念について、二〇キロ、場合によつては一〇キロというスピードを例示していた程である。<sup>(3)</sup>

歩行者とか自転車に乗つた人の保護は、逆に厚く、オフティンガーの引用によると、アアルガウ州の裁判例では、歩行者は路上で好きなように歩く完全な自由がある(道路の真中を歩行した事案)と認められていたというし、一九〇七年の連邦裁判所の一判例では、自転車に乗る人は、左側を走る権利があるとされていたといふ。<sup>(4)</sup>

しかしながら、自動車の運転者が、人の出入りに充分注意し、すぐに停止出来るように配慮して、家の門や庭の出入口、歩道の人影などにいちいち気をつけ、脇道や隣接道から自転車や他の自動車が入つてきて、突然、危険が生じるのではないかと常に緊張し、神経を集中していなければならぬとすれば、道路交通は麻痺してしまふ。都市の中を一寸きざみに運転しなければならぬとすれば、文明の利器としての自動車は、無用の長物となつてしまふ。道路交通においては、運転者に或る程度の強引さと決断、利用者間の利用の順位が認められてはじめてスムーズに展開してゆく。運転者にだけ、一方的に制限が押しつけられた規則に従つてゐる事態の改善が実現されたのは当然の推移であつた。実定法の法的拘束をゆるめたのは、判例における道路交通に対する判断の変化によるところが大きく、交通法規の改正がそれに続き、今日では、運転者を含め、すべての交通関係者、道路利用者がほぼ等しい条件で交通法規に服するようになったのである。

## 二、一九三二年の自動車交通法とその運用

一九三二年三月一五日公布の「自動車並びに自転車の交通に関する連邦法」<sup>(5)</sup>の第二五条に、運転者は、その自動車を「常に制御しなければならぬ」旨の規定を置いていた。<sup>(6)</sup>この規定に対する警察の処置や下級審の判例において、「古き良き時

代」ががなりの間、示されてきた。というのは、殊に下級審の判例において、運転者たるものは、あらゆる考えうる危険を自覚し、他人の不合理な態度に対して緊張しているように要求をかかけ、この要求に反したものとして有罪を宣告する例が多かつた。およそ、運転者たる者は、道路を利用する他人が、いつ、いかなる場合に、突飛な行動に出、その結果、他人の生命・身体に対する危害を加えるか分らない。自動車は、スピードの加わつた重量物であるから、弱い人間の身体にとつては重大な危険を持つ。このような機械を動かすものは、常に注意を怠らず、常に制御しうる状態でなければならぬとする考え方は、まさに「不信頼の原則」ともいうべきものであつて、近代化の要請、陸上交通の王者は、汽車・電車から自動車に移つているという現状、そのためには、大量の物資を迅速に運搬しなければならぬという現実の要請を誤解するものであり、運転者に対して、一方的な要請が押しつけられたものであるとしなければならぬ。

スイスの連邦裁判所は、このような考え方に対して、首尾一貫して反対の態度を示した。

本稿は、スイスにおける信頼の原則の成立を、正確に、歴史的に立証することを目的とするものではない。そのためには、資料的にもつと充実してから改めて試みられなければならない。今、言えることは、連邦裁判所の一九三五年七月一日の判例<sup>(7)</sup>において、道路を利用する他人の態度を信頼すること、その信頼にもとづいて進行している場合のスピードは、すぐ停止できる程に遅くまで落されている必要のないことが明示された。

事案は、一九三四年七月二二日午後、ルツェルン州内の街道上で、左にカーブしている箇所において、自動車が対向してきたオートバイと衝突した事故である。道路の反対側に停車してあつた乗用車を避けてセンターラインをオーバーしてきたオートバイと道路の中央寄りのところで衝突した。S区裁判所は、カーブ内でのスピードが早すぎるとした(七〇キロ)。控訴院は、被告の主張を容れて、

上告人が、カーブでも、充分に見通しのある場所で運転していたときは、対向車があることを認めても、スピードを落す義務はない。何故なら、対向車も、上告人を認め、自分の車線内に駐車している自動車をよけて、上告人の車線に入るなどというような試みをしないであろうと考えることが許されるからである。そのようなオートバイ運転者の態度は交通違反であり、従つて、上告人は、対向車が現行

交通法規に従つて走るであろうと予想することは許されるのである、として、上告人の方で見通しのきかないカーブにさしかかつたのであれば格別、スピードを落さなかつたことでもつて、非難されることはない、とした。

この判示の中に、はつきりと、相手が規則に従つた運転をするであろうことの期待（まさに相手に対する信頼）をすることが許されるとしているのである。

連邦裁判所判事ロイヒは、一九三二年の自動車交通法から五年経過した間に、連邦裁判所の破棄院で扱つた刑事判決のうち、自動車交通に関する事件を論評する論文のなかで、下級審が、自動車運転者に対して過度の要求をし、自動車交通の実情に合わない結果になつているのに対して、破棄院は、むしろ運転者の態度、特に、他の交通関与者に対して、正しい態度をとることを当てにすることができるとしているが、これは正しい判断であるとして支持する。<sup>(8)</sup>

「自動車を制御すべし」とする二五条の要請は、不当な結論を導くために用いられる。これが、運転者の精神状態と肉體状態とに関連づけられ、運転者に特有の運転能力、自動車に内在する運転の安全性と自動車道に附属する信頼性にかんがみ、安全に運転しうる以上に速く走つてはならないことを意味する。運転には影響しないが、交通上の支障と事故とを回避するには余りにも遅く作用せしめたスピードの保持は、むしろ、乗物の制御の欠陥とみなされるよりは、所与の道路関係、交通関係にスピードを適合させることの違反とみなされるべきであろう。若し、制御に欠陥があるということになると、経験上、運転者に対する要請を過度にしすぎることとなる。「常に制御せよ」という絶対的な言葉は、運転者が、考えることのできるあらゆる危険に対処するように準備しているべきことを認めしめるに至る。かくて、他の自動車運転者や道路利用者の極めて非理性的で不注意な態度に常に顧慮をはらつていなければならなくなる。だが、破棄院は、このような見解を繰り返し否定し、相応な注意——小心と混同してはならない——を払つたにもかかわらず、反対の結果に対して何等の手がかりもな

かつた限り、他の道路利用者の規則にかなつた態度を当てにすることが許される<sup>(9)</sup>とする。

ロイヒは、又、優先通行権ある者に対して、事故発生前の運転行動に対し、自動車の制御を理由として非難する下級審に對し、「他人の造つた危険に對して、対応措置を怠つたからといつて、直ちに、優先権に固執する」(Pochen auf sein Recht)ものと考へるべきではない。その危険が、しばしば、意外なものとして現われ、それによる驚きが熟慮を狂わせる。従つて、驚ろかされた者の不正当な行為が、いかなる理由から、一般的にいつて、責任のないものと判断せられるべきかを考へるべきである<sup>(10)</sup>として、事案に即し、事故の前後関係から慎重な考慮をすべき旨の強調をしている。優先権のあるものと信じている人の予期に反した他人の行動、これは、言葉をかえていえば、まさに、信頼の原則に他ならない。

スピードについて、一九三六年、一九三七年の判例にもとづき、次のようにいつている。

「良く出来ている道路の見通しのよい、交通のない個所では、どのようなスピードも許される。しかし、見通しのきかない個所——特に、カーブでは、見えた距離内、夜間には、灯火で照らされた距離内——に障害が現われたときに停止することのできるよりもスピードを出してはならない。優先権を尊重すべき者は、見通しのきかない交叉点では、脇道から出てくる危険に對し、必要な個所で停止することができるとも速いスピードで近づいてはならない<sup>(11)</sup>、とする。これも、信頼の原則とその制限——見通しの可否による——である。

もつとも、警笛を聞きのがすことのある、路上などで危険な遊びをする子供、適切な行動のとりえない状態にある泥酔者、不具者に対する関係では、今日の判例のように、運転者に対して、より慎重な運転態度を要求している<sup>(12)</sup>。

以上、信頼の原則とはほぼ同じ思考が、一九三五、三六年頃に、すでにスイス判例において確立し、支持する者のいたことが明らかとなつた。

## 三、信賴の原則の適用と限界

信賴の原則の適用の見られる事例については、すでに、ドイツ判例を詳細に分析せられた西原教授の研究に、内容的には、ほぼつきている。対向車の不適切な運転、特に、進路妨害、合図のない右・左折、優先順位無視(事故防止のための適切な処置)などの事例において、優先順位者に、相手方の正しい態度への期待を認め、従つて、信賴の原則の適用を見ているが、これに対して、幼児・少年などに対する損害惹起については、運転者に、より慎重な運転を期待し、並びに、天候の具合などで、相手の進路について不明確な場合の判断には慎重を要し、従つて、一方的に、相手が規則通り運転することを当てにしないとして信賴の原則の適用を排除しているのである。

以下において、さし当り、気のついた事例を、余り系統立つた整理はできていないが、説明してみよう。

① 大通りを右側通行している運転者は、一般に、対向車の運転者が対向車線を保持することをあてにしうるのであつて、対向車が、車線の中央にある障害物に近づいたときにも、変りはない。

この判例は、一九五八年に出たものようであるが、残念ながら、見ることはできない(Genuine judicature 1958, p. 29)。

もつとも、夜間等で、相手の様子が不明であり、従つて相手も、当該運転者がどのような運転をするかよく分らない場合には、大通りを走り、優先権をもつからといつて、相手方の運転が正しく行なわれることを信賴することはできない。後出④を参照。

② 駐車している車のそばを走る運転者は、その車が、突然、自分の進路にとび出してこないであろうといふことをあてにすることができる(一九五七年三月二二日、破棄院判決 BGE, Bd. 83, 1957, IV, S. 32 ff.)。

駐車している車を走らせようとする場合、後方から、走つてくる車がないかどうかの確認の後、はじめて進行又は方向転換をしてよい。それを怠つたときは、ゆつくり走り始めたとか、すぐにブレーキをかけたなどといふことで、不注意な運転を正當づけることはできない。このような状況では、衝突を避けるために、他の車が急ブレーキをかけざるをえないようにする危険な状態を造らない義務を負

(13)  
う、という。

③ 夜間の運転の場合には、自動車運転者は、走っているすべての自動車に灯火をつけていることを前提とすることができらる。

この判例は、*Auto-Revue* vom 25. Jan. 1962 にあるようであるが、見ていない。若し、これと違つた見解をとるとなると、夜間の追越しは、実際上不可能にならうとオスワルトはいつている（前出論文二八三頁）。

④ 自転車に乗っている者は、停車又は駐車をしている乗用車のそばを走る際に、その車の戸が、車道の側で、急に押されて、後方を一べつするのに必要なもの以上に甚だしく広く開けられることを予想する必要はない。

残念ながら、この判例は、見ることができなかった。BGE, Bd. 88, II, S. 455. これは、民事事件の判例のようである。

⑤ オートバイで市内を徐行中、市電の停留所から、進行方向に突然、老婆がとび出てきて、さけ切れなかつたとき、警笛を鳴らしたり、待避動作をしなくても、過失傷害の責任を負わせられない（*Schweizerische Juristenzeitung*, 50. Jg. 1954, S. 229 f.）。

本事案では、被告は時速二五キロで進行中、突然、老婆がとび出したので避け切れなかつた。注意が欠けていたとはいえない事案である。警笛を鳴らさなかつたという点について、判示は、自動車学校の教科書を引用し、子供や老人には、かえつて驚ろかせ、それによつて思わぬ動き方をされるから、むしろ使用すべきでないという指導がなされていること、警笛を鳴らしても間に合わない程に、不意の動作であつたこと、オートバイの性質上、とつきの処置として殆んど、何も期待出来なかつた状況であつたことなどをあげている。

⑥ 運転者は、縦隊になつて走っている際には、先行車が不意にブレーキをかけても、適時に止まることができるよう充分な距離を守らなければならない。しかし、反対方向から来る車がその車道の半分をはずれ、先行車を衝突によつて突然停車せしめることを予見する必要はない。

この判例は、*Zeitschrift des Bernischen Juristenvereins*, 1962, S. 32 にあり、残念ながら、見ていない。

⑥ 民事判例であるが、優先権のある者が、流入するについて、対向車が、規則にかなつた正しい運転をすることを当てにして、方向指示をして進入することは、正当であるとした例がある。

事案は、ガソリンスタンドから出て、大通りに流入しようとしていたところ、前方一七〇メートルのところを走つてきた(時速六〇キロ)車と衝突したものである。

信頼の原則の適用が制限又は排除される場合について、簡単にふれておく。

ドイツの判例と同様に、スイスでも、小児・身体障害者・老人に対する場合、信頼の原則の適用については、かなり消極的である。これらの人々が、道路交通において、必ずしも正しい反応を示さず、正しくない挙動を示す可能性の高いことは、運転者にも予想しうるところであるからである。

余り近くになつてからでは、かえつて、急激な反応を示し、注意が仇となつて事故を惹起する行動を示すことになるから、少年が路上又はその附近で遊んでいるのを見つけたら、あらかじめ距離を置いて、警笛で注意を喚起し、スピードを落とし、ブレーキのきく用意をするなど、事故の防止のための注意を怠つてはなるまい。しかし、歩道などで、子供を見つけたならば、常に、次の瞬間に供えて緊張をしているよう、運転者に期待するとしたら、これ又、過大な要求である。殊に、都会の子供の交通訓練や習熟について、ある程度、これを当てにすることができよう。親に連れられていたり、親が近くで監督している場合には、運転者としては、それらの人の注意を期待することはできる。

又、子供の遊びの場合、全く姿の確認ができない子供が、急に車道にとび出して来たとき、それをしも予見せよということとは無理である。<sup>(15)</sup>もつとも、逆にボールがころがっているとか、子供の通り道などの標示があり、子供が出てくるかも知れないという予想に、手がかりとなる事実があつて、注意すべき事情が明らかなきは、充分の子見とそれに対する用意は必要である。<sup>(16)</sup>

判例を細かく、引用することは避けるが、鉄道の事故(民事判例)として、BGE, Bd. 71, II, 1945, S. 117 ff. Bd. 72, II, 1946, S. 198 ff. があり、いずれも、鉄道の側に、責任ありとしている。

身体障害者や老人に対しても、彼等が交通上正しくない行動をするかも知れないということを特に慎重に注意する義務が負わされている。しかし、これらの者の場合には、子供の場合以上に、運転者に苛酷な要求はしないのであつて、充分注意し、彼等が道路上で交通違反の行動をする可能性を適時に予測しえたときに、予見可能性があるとして問題とされるのであつて、老人、身体障害者なるが故ということで、直ちに信頼の原則を否定するということにはならない。そうではなくて、この制限は、明らかにそれと分る程に高齢の者、不具の者に対してのみ考えられる。

判例としては、RVR, 6, IV にあるところが、残念ながら、確認しえなかつた。

運転者は、原則として、他の交通関係者が正しい行動をとることを当てにしてよいが、時として、泥酔などの事情によつて正常の状態でない事情に陥る者があり、これらは、外部からみて、それと分る程のアルコールの影響が目につく者であれば、運転者は、その者のそばを通るとき、進行方向にとび出すとか倒れかかることを予想しなければならぬであろう。特別な判例集に、収録されているようであるが、判例としては見当らない。

その他、運転者は、他の交通関係者の不適切な態度に当面した場合、その状況からして相手方の規則違反の態度や事情につき、衝突の具体的事情上、適切な対応措置をとるべきことを要求される場合もあり、相手が不適切だからといつて、直ちに、信頼の原則によつてカバーされるとも限らない状況を考へておく必要がある。他人の違反だからといつて、防止義務がないとはいえないのである。勿論、充分に注意をつくし、所与の事情を合理的に評価していれば、予想しえた筈の他人の不注意な態度を顧慮すべきであるといつても、他の交通関係者の正しくない態度、不熟練な態度の可能性又は蓋然性を考慮する以上のことは期待すべきでない。



右の事案は、大通りから脇道、又はその逆の場合、交叉点での優先順位に関連して問題となる。

⑦ 優先権者が脇道から来て、交通量の多い大通りに流入するとき、連邦裁判所の判例によれば、その優先権を特に注意して行使しなければならず、従つて、交通量の多い大通りでの交通に注意して流入しなければならぬ。まさに、此の判例は、信頼の原則と一致する。何故なら、これらの場合には、優先権の尊重に対する一般的信頼ということではできない。

これについて、例えば、「自動車運転者は、夜間及びその他視界の悪いとき、一般に、侵害の可能性を考慮しなければならない。これらの事情の場合、他の者が、規則通りの態度をとることを当てにしてはならず、その優先権のあらゆる場合の侵害に対して有効に対処しうるために必要な処置を遅滞なくとるようにならなければならない。」(一九五七年六月五日、破棄院判決 BGE, Bd. 83, IV, 1957, S. 84 f.) とする判例があり、⑧ 大通りから脇道に流入するのに、優先権があるにも拘らず、前方に直進車があるのでそれにまどわされ、遅いスピードで対向者の車線に入つた。対向車は、優先権を持つ車がもたしているもので、順位をゆずつてくれるものと信じ、スピードを落さず、優先権者といえども、前方に対向直進車があるときは、状況に応じた適切な運転を必要とするとした。そして、「他人が規則に従つた行動をするということを当てにするのではなくて、自分の方でも、その優先権の侵害に対して有効に対処しうるために必要な措置を遅滞なくとらなければならない」として、かえつて権利者に過失傷害の責めを負わせた(一九五七年六月五日、破棄院判決 BGE, Bd. 83, IV, 1957, S. 85 ff. 同旨の判例として、一九五七年九月二〇日、破棄院判決 BGE, Bd. 83, IV, 1957, S. 167 ff. がある<sup>(87)</sup>)。

その他、優先権者が交叉点近くに停車したが、別に優先権を放棄したわけではないけれども、このような状況では、特別な注意が必要であつて、他の交通関与者に注意を払わないで突然進行を開始してはならない。他人の信頼を裏切ることになるからである。

一方、停止信号のある脇道が大通りと合流するところでは、郊外の方に向つている道を走る自動車の運転者は、脇道から流入する運転者が停止信号を守り、自分の優先権を顧慮するであろうと信じることはさしつかえない。

このように、停車の場合又は停車の指示をする機構を備えた個所の交通について、具体的状況により、運転者の行動に対

して科せられた注意義務は、交通関与者間の信頼関係に委ねられていることが大きいことを知る。  
最後に、追越しの問題について一例を見ておこう。

⑨ 夜間の追越につき、追越す者は、何等の障害をその進行方向にもたない対向車の運転者が、規則に従つて道路の中央から充分に距離をとつて右方を進行することを信頼してよいが、この期待は、他の運転者の間違つた態度がもはや認めえない場合には、必ずしも是認されない。夜間、見通しのよくない関係の場合、センターラインでさえも、道路の中央を走つたということに対する保証にはならない、と。

(9) この判例は、残念ながら見られなかつた。

(一) Oswald, op. cit., S. 281, Anm. 1.

(二) 一九二二年の運転許可証に付けた注意には、速度規定を詩の形で次のようになつてあつたという。

—Am Werktag und auf off'ner Sträß'  
sind 40 Kilometer's Maß,

—Nur 25 sind's am Sonntag,

Bist du pressiert, so fahr' am Montag.

—In Dörfern, Weilern oder Städten

Kann nichts dich vor der Buße retten,

Als wenn das Tempo 18 stündlich

Du inne hältst als streng verbindlich.

—Kommt dir entgegen wo ein Fuhrwerk,

Brems' prompt als wärest du ein Uhrwerk.

(大意)

週日と公道では、四〇キロが標準。

つめ、日曜は二五キロ。

急ぐでござるなら、月曜は走れ。

マイナスにおける信頼の原則

村でも、字でも、都会でも、

罰金がいやなら、時速一八キロ、

そのほかに手はない。

しつかり守れ。

車が、こちらに向つてきたら、

時計のように、すばやくブレーキを。

- (3) オーストリア刑法典第四二七条には、速いかつ不注意な運転及び騎乗に関する罪が規定されていたが、一九一九年二月二〇日の法律によつて削除された (Vgl. Karnik, Strafgesetz, 5. Aufl, 1960, S. 657)。  
Altman-Jacob, Kommentar zum Osterreichischen Strafrecht, Bd. 1, 1928, S. 875 f. によつて、当時の交通状況を検討してゐる。

四二七条

車馬の所有者又は利用者は、その者自身が居合わせたとき、早く走らせることを御者に禁じなかつたとき、若くは、自からが以下に規定するような方法で、速い運転又は騎乗をしたとき、都市又はその他住民の多い場所若しくは多数の者が訪問する地において、速く、不注意な運転及び騎乗の違反行為の罪とし、この者を二五〇シリングに処する。

この規定の「速い」という概念について、アルトマン・ヤコブは、「真直ぐで、見通しのよい、照明のいい道路では、一時間二〇キロの速度は、速いとみなされることはないが、横断する道のあるところや霧で照明のよくない道やカーブしている道では、時速一〇キロでさえ、速くと考えられる」と説明してゐる。

- (4) Oswald, op. cit., S. 281 によつて。  
 (5) Thormann - v. Overbeck, Das schweizerische Strafgesetzbuch, 2. Bd., 1941, S. VIII によつて。  
 (6) Leuch, op. cit., S. 276 によつて。  
 (7) Entscheidungen des schweizerischen Bundesgerichts (以下、BGE と略称)、Bd. 61, 1935, S. 218 ff. など、一九三六年一〇月二二日の控訴審判決 (Bd. 62, I, 1936, S. 193 ff.) 及び一九三七年一月一日の同院判決 (Bd. 63, I, 1937, S. 48 ff.) 等、信頼の原則と思想的に同じ考え方を示してゐる。  
 (8) Leuch, op. cit., bes., S. 276 ff.  
 (9) Leuch, op. cit., S. 276 f. など、Oswald, op. cit., S. 282 によつて。  
 (10) Leuch, op. cit., S. 278.  
 (11) Leuch, op. cit., S. 280. この判例は、社(一)と社(二)との間に二〇〇の差がある。

- (12) Leuch, *op. cit.*, S. 277 以下。
- (13) オスワルトは「この事案につき」「他の交通関与者の重大な交通違反の態度があつて、突然、危険状況に当面した者には、適当な反応時間が認められなければならない。特に、特別な合図がなかつたので、その態度を予想しえなかつた場合がこれである」として、事故を防止するための具体的な交通状況に対応する各交通関係者の義務は、他の者の明らかな誤謬を考慮しえないときには限界のあることを指摘している（オスワルト前出論文二八五頁注35）。
- (14) Oswald, *op. cit.*, S. 283, Anm. 21.
- (15) BGE, Bd. 80, III-IV, 1954, S. 130 ff., S. 133.
- (16) BGE, Bd. 61, I, 1935, S. 440.
- (17) Oswald, *op. cit.*, S. 284 以下に於て VPRV, 6, IV. 6. 4. 1954, Lexikon strassenverkehrsrechtlichen Entscheidungen, 3. Aufl., 1962, N. 2625 にあるところ。
- (18) 流入について、特に、一九五五年二月一〇日の破棄院判例 (BGE, Bd. 81, IV, 1955, S. 128 ff.) を参照。
- (19) BGE, Bd. 87, IV, 1961, S. 134. オスワルト、前出二八五頁の引用に於て。

### 三　む　す　び

道路環境が整備されている一方、ますます大量の車輛が、狭くなつた道路の上にひしめき合つている今日では、一寸した不注意や他人のことを無視する勝手な行動が、大きな惨事のきっかけとなる。

路上における平和と破壊、秩序と混乱は、紙一重の差で共存している。早い者がちとということにしたのでは、新型の馬力の強い車の所有者が常に得することになり、差をつけられた者の不満が、無謀操縦へとかり立てる。謙讓の美德をまつていたのでは、十字路で、各方向からきた車が、卍巴となつてしまふであらう。

若し、相互に、相手方の運転を信頼し合わないということであれば、優先権をたとえ持つていても、他の者がそれを本當に顧慮するであらうことを徹底的に確認した後にはじめて、優先権を行使することができるといふことになる。これでは、

凶々しい者が常に路上の王者ということになるし、優先権を決めることの意味が失われ、大量の交通の流れの通りを悪くする。不信賴の原則は、交通戦争がまだ原始的な武器で戦われた時代の遺物である。

信賴の原則は、何よりも、互いにルールを確認し合うという、近代的な合理的感覚に合っている「法原則」であり、何よりも、人間が機械に支配されないための知恵として案出されたものということができる。

優先権者は、他人により自分の権利が顧慮されることを当てにしうるし、交通法規に従つて運転しさえすれば、相手は、自分の規則通りの運転に支障とならない行動をとるものという期待のもとに、次の動作に移ることが許される。高速時代には、ハンドル、ギヤー、アクセル、ブレーキなどの操作が、状況を見通しながら、半ば無意識的にくりかえされる。まさに、他人の正しい操作を信賴していればこそできることである。自分の期待に反して、運行の妨害をする運転者に、道をゆずることが出来る程、あらかじめスピードを落して近づくななどという必要はもはやない。危険が迫つた具体的徴候の示されたときを除いては、標識や信号のままに、自分の欲するままに、操縦しうる。

交通安全の利益と交通の流れをよくするという利益とは、パラレルにゆくものではない。両者は、道路上における拘束と自由ほどの違いである。その間を調整するのは、まさに、現代の道交法の任務といえる。交通法は、従つて、道路利用者に対し、交通の流れに資するために、どの程度の自由が認められるかを定めるとともに、同時に、この自由は、交通安全のため、どの程度の制限・規制を受けるかをも明らかにする。それが、明示されない場合、いかなる基準によつてこの対立する要請に応えるかは、判例によつて形成されきたつた——道路上、日常の無数の出来事の中から、常に変化する事態に対応するために、次第に積み重ねられ、現在でもその集積が行われている——「信賴の原則」が、その解答に一つの鍵を提供している。

信賴の原則は、これを正しく用いるならば、被害の大きさや被害者の事情を一方的に考慮し、運転者に苛酷な要求をして

いた交通判例を修正し、路上における正義の実現に寄与しうる筈である。信頼の原則は、出来るだけ迅速かつ能率的にという現代の交通の要請にこたえつつ、他方、出来るだけ速くゆきたいという個人の希望も、人命の保護には道をゆずるという制約の中に、交通の安全の確保との調和を求めようとするルールでもある。

スイスの新道交法第二六条には、オーストリアの一九六〇年道交法第三条と比べて、信頼の原則を明確にうち出してはいない。一つには、一九五八年に成立した同法が、五年後に施行されたという、スイス連邦国家に特有の立法事情が反映していたともいえる。つまり、一九五七年までの段階での判例法の形成が、一九六三年の法律の基礎となつたものである。それ故、一九五七年の判例まで、一応当つておいたことで、新道交法の「信頼の原則」について、いかなる問題点があるかを考へる場合、ほぼ、その論点をつくしえたといえるであらう。

最後に、オーストリアの立法と比べて、スイスの規定の方が、或は、今後、なお發達をとげるかも知れない道路事情をも充分に斟酌しうるといふ意味で、すぐれた立法かも知れないといふことを指摘しておきたい。何故なら、「道路の利用につき基準となる法規」の順守という文言における「基準となる」という部分にアクセントを置けば、信頼の原則の今日まで確定した内容を盛り込むことは可能だからである。従つて、内容的に、必ずしも一定しているとは思はず、まだ流動的な点の残る「信頼の原則」を法文として固定しなかつたことは、賢明であつたと思う。西ドイツの一九六二年の道交法草案の立法態度と比べても、このように、揚言しうるであらう。

かくして、スイスにおいて、「信頼の原則」が、一九三五年頃より次第に形成され、今日の判例において、確立した法原則——少くとも連邦裁判所のレベルにおいては——といつてよいこと、そのためには、多くの裁判官の苦心と比較法的な視野に立つ学説の協力が多大の寄与をはたしたことを寸描しえたものといつてよいであらう。

(一九六八・一二・八稿了)