

刑事判例研究(6)

中央大学刑事判例研究会

トラックのハブ輪切り破損事故について、トラック製造会社の品質保証業務担当者に、リコール等の改善措置の実施のために必要な措置を採るべき業務上の注意義務があったとされ、当該注意義務に違反した行為と上記事故との間に因果関係があるとされた事例

谷 井 悟 司

最高裁平成二十一年(あ)第三五九号、業務上過失致死傷被告事件、平成二十四年二月八日第三小
法廷決定、刑集六六卷四号二〇〇頁、裁時一五四九号一四頁、判タ一三七三号九〇頁、判時
二一五七号一三三頁

【事実の概要】

被告人Aは、三菱自工の品質保証部門の部長の地位にあり、同社が製造した自動車の品質保証業務を統括する業務に従事し、同社製自動車に発生した重要な不具合につきリコール等の改善措置が必要であるか否かの判断を行う関係会議を主宰するなど、品質

保証部門の責任者であった。被告人Yは、三菱重工の品質保証部門のグループ長の地位にあり、被告人Xを補佐し、品質保証業務に従事していた。

平成四年六月二二日以降、三菱重工製トラックに装備されたハブが走行中に輪切り破損し、タイヤ等が脱落する事故が計一五件（内七件がDハブ）発生していたところ、いずれの事故についても、Yをはじめとする品質保証部門関係者らは事故情報を秘匿情報として取り扱い、リコール等の改善措置は実施されなかった。ハブは、破損することが基本的に想定されていない重要保安部品とされていたものの、上記の輪切り破損事故が発生した（Dハブを含む）数種類のハブについては、開発当時その強度が客観的なデータに基づいて確かめられていなかった。

平成一一年六月二七日、高速道路上を走行中の三菱重工製バスに装備されたDハブが輪切り破損し、タイヤ等が脱落する事故（以下「中国J Rバス事故」という）が発生した。同事故につき、当時の運輸省から事故原因の調査・報告を求められたものの、XおよびYは、事故情報を秘匿情報として取り扱い、原因調査の実施や関係会議の開催など、同製品に関する改善措置の実施に必要な措置を何ら講じなかった。

その後も同種の事故が続発していたところ、平成一四年一月一〇日、走行中の三菱重工製トラックに装備されたDハブが輪切り破損し、タイヤ等が脱落して歩行中の女性に激突し、同女を含む歩行者三名を死傷させた事故（以下「本件瀬谷事故」という）が発生した。同事故は、四〇件目（Dハブに関するものとしては一九件目）の輪切り破損事故であった。なお、本件事故車両には、過積載などといったいくつかの不適切な整備・使用状況が認められた。

第一審判決（横浜地判平成一九年二月一三日刑集六六卷四号二七九頁）は、Dハブには強度不足の欠陥があり、中国J Rバス事故の事案処理当時、Dハブの強度不足を疑うに足りる客観的状況があったことを前提とすれば、被告人両名には、その時点でリコール等の改善措置を行うための措置を講じて、ハブの輪切り破損事故の更なる発生を未然に防止すべき業務上の注意義務が認められ、また、かかる措置を講じることにより本件瀬谷事故の発生は防止できた以上、当該注意義務違反と本件瀬谷事故との間の因果関係

も肯定できるとして、被告人兩名に業務上過失致死傷罪の成立を認めた。これに対して、被告人らが控訴したところ、原判決（東京高判平成二二年二月二日刑集六六卷四号三七一頁）は、被告人兩名にかかる注意義務を認めるためにはDハブの強度不足の疑いが客観的にあれば足りるとしたもの、その他の点については原判断を維持し、控訴を棄却した。

これに対して、被告人らが上告した。

【決定要旨】

上告棄却。

「中国JRBバス事故事案の処理の時点における三菱自工製ハブの強度不足のおそれの強さや、予測される事故の重大性、多発性に加え、その当時、三菱自工が、同社製のハブの輪切り破損事故の情報を秘匿情報として取扱ひ、事故関係の情報を一手に把握していたことをも踏まえると、三菱自工でリコール等の改善措置に関する業務を担当する者においては、リコール制度に関する道路運送車両法の関係規定に照らし、Dハブを装備した車両につきリコール等の改善措置の実施のために必要な措置を採ることが要請されていたにとどまらず、刑事法上も、そのような措置を採り、強度不足に起因するDハブの輪切り破損事故の更なる発生を防止すべき注意義務があったと解される」。そして、被告人兩名には、「その地位や職責、権限等に照らし……リコール等の改善措置の実施のために必要な措置を採り、強度不足に起因するDハブの輪切り破損事故が更に発生することを防止すべき業務上の注意義務があったといふべきである」。

因果関係に関しては、結果回避可能性自体は肯定しうるものの、「被告人兩名に課される注意義務は……あくまで強度不足に起因するDハブの輪切り破損事故が更に発生することを防止すべき業務上の注意義務である。Dハブに強度不足があったとはいえず、本件瀬谷事故がDハブの強度不足に起因するとは認められないといふのであれば、本件瀬谷事故は、被告人兩名の上記義務違反に基づく危険が現実化したものとはいえないから、被告人兩名の上記義務違反と本件瀬谷事故との間の因果関係を認めることはでき

ない」。もつとも、本件事情を総合すれば、「Dハブには、設計又は製作の過程で強度不足の欠陥があったと認定でき、本件瀬谷事故も、本件事故車両の使用側の問題のみによって発生したのではなく、Dハブの強度不足に起因して生じたものと認めることができる。そうすると、本件瀬谷事故は、Dハブを装備した車両についてリコール等の改善措置の実施のために必要な措置を採らなかった被告人両名の上記義務違反に基づく危険が現実化したものといえるから、両者の間に因果関係を認めることができる」。

なお、田原陸夫裁判官の反対意見がある。

【研究】

1 問題の所在

本件は、いわゆる三菱自工タイヤ等脱落事件であり、前述の瀬谷事故について、同社で品質保証業務を担当していた被告人両名において、同種ハブを装備した車両につきリコール等の改善措置の実施のために必要な措置を採るべき業務上の注意義務が認められ、さらに、同事故と当該注意義務に違反した行為との間に因果関係が肯定されたものである。本事案では、弁護側の上告趣意や田原裁判官の反対意見が指摘するように、Dハブの強度不足の欠陥の有無や本件瀬谷事故の事故原因についていずれも科学的には十分解明されておらず、そのため第一審以来、中国JRBバス事故の事案処理の時点で、被告人らに上記注意義務を課すことが認められるのか、そして、それを怠った被告人らの過失不作為と本件瀬谷事故結果との間に因果関係を肯定できるのかの二点が争われた。

本件各審級はいずれもこの二点を肯定したものであるが、とりわけ本決定では、科学的には十分な証明がなされたとはい難い上記各事情が存在しても、「ハブの強度不足のおそれ」をはじめとするその余の事情を考慮して被告人ら

の具体的な注意義務が認定された点、そして、本件瀬谷事故の原因をなおハブの強度不足に求めることができるとして、従来判例が採用してきたとされる「危険の現実化」という基準を明示的に用いて因果関係が肯定された点が目を引く。そこで、以下では、製品のリコールに関わる注意義務の認定手法、ならびに、因果関係の判断基準を分析の主軸として、本決定の各判断につき検討を加える。

2 注意義務について

(1) 本決定の論理と分析の視座

まず、本決定は、被告人兩名の注意義務に関し、中国JRBバス事故の事案処理の時点において予見可能性が存在したことを前提⁽¹⁾に、同時点での①ハブの強度不足のおそれの強さや予測される事故の重大性・多発性に加えて、②三菱自工による事故関係情報の掌握、③道路運送車両法の関係規定の三点に鑑み、「三菱自工でリコール等の改善措置に關する業務を担当する者」たる被告人らには、「Dハブを装備した車両につきリコール等の改善措置の実施のために必要な……措置を採り、強度不足に起因するDハブの輪切り破損事故の更なる発生を防止すべき注意義務」があったとし、さらに、その注意義務の具体的内容として被告人らには、④地位・職責・権限等に照らして、原因調査の実施などといった結果回避措置を採ることがそれぞれ要求されたとした。

ここでは、大別すると二つの点について判断がなされたものとみられる。すなわち、判示前半部分は主として、なぜ数ある関係者の中から被告人らに一定の結果回避措置に出るべき注意義務が課されたのか（注意義務の負担主体の特定）という点に、そして、判示後半部分は主として、被告人らには結果回避に向けて具体的にどのような措置を採る

ことが求められていたのか（注意義務の具体的内容の確定）という点に関するものである⁽²⁾。とりわけ、前者の判断は、これまで不作為犯論の分野で議論されてきた作為義務（ないしは保障人的地位）の発生根拠の問題と実質的には等しいものであろう⁽³⁾。過失作為の競合類型の場合、積極的な危険創出行為を行った者が明らかであり、その者について注意義務の有無・内容を検討すれば足りるが、本事案のような過失不作為の競合類型においては、多数の不作為行為者の中から注意義務が課される個人を特定することとそれ自体に困難が伴う。それゆえ、まずもって注意義務の負担主体を特定することが不可欠であり⁽⁴⁾、その上で、その者に課されるべき具体的な注意義務の内容を確定することが必要であるといえる⁽⁵⁾。そこで、本稿でも、両者の問題を区別し、この順番で検討することとする。

(2) 注意義務の負担主体の特定

この点、本決定はまず、①といったハブの危険性を示す事情が存在したことを前提に、情報の掌握や「三菱重工でリコール等の改善措置に関する業務を担当する者」としての被告人両名の地位・職責・権限などを考慮して、被告人らはリコール等の改善措置の実施のために必要な措置を採るべき注意義務を負っていたとしている。

類似する考慮要素は、同じく製品のリコールに関わる注意義務を肯定した従来の判例にもみられる。たとえば、大阪高判令成一四年八月二二日判時一八〇四号一四六頁（薬害エイズ事件ミドリ十字ルート）では、非加熱製剤によるHIV感染を原因とする死亡の危険性、被告人らの地位・職責・権限が指摘されており、最決平成二〇年三月三日刑集六二卷四号五六七頁（薬害エイズ事件厚生省ルート）においては、これらの要素に加え、非加熱製剤の危険性に関する認識が他の関係者らに共有されておらず、同製剤の投与によるHIV感染の回避が医師や患者に期待できなかったことなどが考慮されている。さらに、東京地判令平成二二年五月二一日判タ一三二八号二四一頁（パロマガス湯沸器事件）

では、短絡に起因する死傷事故発生の高い危険性や、容易に短絡が可能であった湯沸器の構造に加え、被告人らが事故情報を集約していたため事故防止対策を第三者に委ねることができなかつたことや、被告人両名の地位・職責・権限などが考慮されている。このように従来判例は、製品に内在する死傷結果発生危険を前提に、情報の掌握や地位・職責・権限といった具体的事情から、被告人らがリコールに関わる注意義務を負っていたとしており、本決定は、従来の判例の判断の延長線上にあるものと位置づけられよう。⁽⁶⁾

さらに本決定の当該判示部分を分析すると、被告人らの注意義務の前提とされる危険とは、①に加えて、「強度不足に起因するDハブの輪切り破損事故が更に発生することを防止すべき業務上の注意義務」との判示に照らせば、強度不足に起因してDハブの輪切り破損事故が発生する危険を意味するものと思われる。このような危険の具体的内容それ自体は、本件両下級審判決の認定においても共通しているが、注意義務の発生に必要となる危険の程度については、第一審判決では、Dハブの強度不足の欠陥の存在を前提にかかる危険が認定されていたのに対して、原判決および本決定では、Dハブの強度不足のおそれがあれば、上記危険を認めるに足りるものとされており、判断が分かれている。

この点、原判決および本決定の判断は、リコール制度に関する道路運送車両法の解釈に基づくものとみられる。原判決が指摘するように、同法六三条の三は、「自動車の構造、装置又は性能が保安基準に適合しなくなるおそれがある状態又は適合していない状態にあり、かつ、その原因が設計又は製作の過程にあると認める場合に」は、自動車製作者にリコール関連事項の届出義務が生ずることを規定しており、これに加えて、六三条の二においても、「その構造、装置又は性能が保安基準に適合していないおそれがあると認める……自動車……について、その原因が設計又は製作

の過程にあると認めるときは「運輸大臣にリコールの勧告権限が生ずる旨規定されている。これらの規定に照らせば、Dハブに強度不足のおそれが認められ、中国JRBバス事故までに発生した輪切り破損の原因がもつぱら過積載などの使用者側の問題であったとはいえない本件においては、両規定にいう「保安基準に適合しなくなるおそれがある状態」が認められ、かりにDハブに強度不足の欠陥が存在したことが明白であるとまではいえずとも、少なくとも行政法上のリコールの必要性を認めるに足る危険が肯定できるものとみられる。

このようなハブの強度不足のおそれが存在したことに加えて、①の各事情が認定されることで、道路交通車両の安全性の確保という抽象的な法益に対する危険を超えた、人の生命・身体という個別具体的な法益に対する危険が肯定されたのであり、その意味では、まさに刑法上の業務上過失致死傷罪の枠内でもリコールに向けた措置が必要であったことが指摘されているといえる。

次に、本決定では、このリコール措置の必要性を基礎づける危険の存在を前提に、②情報の掌握、③行政法上の関係規定、地位・職責・権限なども踏まえて、被告人らに注意義務があったことが認定されている。これは、上記危険を防止・除去し、結果の発生を回避すべき主体、すなわち、注意義務の負担主体が、被告人両名であったことを示すものといえる。このように情報の掌握や地位・職責・権限などといった事情から被告人らを注意義務の負担主体として特定した判断の背後には、事故情報を秘匿情報として一手に把握し、行政法上リコール実施が求められていた三菱自工の内部において、本来であればリコール等の改善措置に関する業務を行うこととされていたものの、このような事故情報の取扱いを主導し、現に当該情報に精通していた他ならぬ被告人両名に対して、リコールの実施に必要な措置をとることが期待されていた点を重視する姿勢が垣間見える。もともと、ここでいう期待とは、単なる社会的期待

といった抽象的な概念に尽きるのではなく、結果発生 of 具体的な危険の存在を前提に、情報の掌握による危険源たる製造物の支配や、消費者の生命・身体法益の依存、そして、品質保証部門の責任者としての地位・職責に基づく品質保証の引き受けといった種々の観点から導かれる、当該危険の防止・除去に関する具体的な期待を意味するものと捉えるべきであろう。このような期待がまさに他でもない被告人両名に向けられ、結果発生へと至る危険に関して被告人らが他者とは異なる特別な関係に立たされていたからこそ、被告人らに注意義務を課すことが正当化されるものと解される。⁽⁷⁾ このような理解を前提とすれば、先にみた従来の判例や本決定が、被告人らの地位・職責・権限にとどまらず、情報の掌握などにより結果の回避が他の主体に期待できなかった状況を重視していたことにも合理性が認められるものと思われる。

翻って、本決定の理解に従えば、たとえば、葉害エイズ事件ミドリ十字ルートやパロマガス湯沸器事件の被告人とは異なりリコールの実施に関わる直接的な地位・職責・権限を有しておらず、事故情報を直接把握することもまたできなかつたと思われる三菱自工の代表取締役や、関係会議の適切なとりまとめ結果といった重要な情報を被告人らから報告されていなかった「リコール等の実施の要否の最終決定権者」⁽⁸⁾、製造・販売後に生じる製品事故を防止するのに必要な地位・職責・権限を有していない設計開発部門関係者ら、そして、被告人両名とは異なりハブの輪切り破損事故に関する製品情報の処理に直接的には関わっていない被告人ら以外の品質保証部門関係者らについては、リコールに向けた措置を実施するための前提となる情報の掌握やしかるべき地位・職責・権限がないため、当該措置の実施を期待することはできず、上記注意義務の負担主体とみることは困難であろう。このことに照らせば、数ある三菱自工関係者らの中から被告人両名のみが起訴されたという、本事案における訴追対象者の選択判断にも一定の合理性が

認められよう。

(3) 注意義務の具体的内容の確定

以上のように、被告人らがリコールに関わる注意義務の負担主体であることを示した上で、本決定は、被告人両名の④地位・職責・権限等に照らして、品質保証部門の部長であったXには、①強度不足のおそれの把握、②原因調査の指示、③リコール等の改善措置を実施するための社内手続の推進、④運輸省担当官に対する調査結果の正確な報告をする注意義務が、グループ長としてXを補佐する立場にあったYには、⑤原因調査、⑥上記社内手続推進の進言、⑦運輸省担当官に対する調査結果の正確な報告の取り計らいをする注意義務があつたとして、被告人らが負うべき注意義務の具体的内容を確定している。このように被告人両名に内容の異なる注意義務が課されたのは、上述した結果発生の危険としてのハブの強度不足のおそれに関する認識内容に相違がみられたことや、両者の地位・職責が異なるものであつたことを理由とするのもとより、さらには、ハブの強度不足に起因する事故の再発防止が中国JRBバス事故の事案処理の時点でも可能であつたことを前提に、そのための措置として実施することが期待されるものの中から、自己の有する権限に応じて各人が実際に実行しうる結果回避措置のみが注意義務の内容とされうることから、実行可能な結果回避措置に相違がみられたためである。これは、事前的結果回避可能性（あるいは義務履行の可能性）の考慮に基づくものである。⁹⁾

この点、Xに課された①の注意義務は、いわゆる情報収集義務と呼ばれるものであり、その他の注意義務とは異なり、強度不足に起因する事故の更なる発生の防止と直接的に結び付くものではない。しかしながら、「中国JRBバス事故事案の処理の時点で……ハブに強度不足のおそれがあることを十分認識して」おり、このことから直接リコール

の必要性を把握し、上記措置をとることが可能であったYとは異なり、「同事故の内容のほか、過去にも同種の輪切り破損事故が相当数発生していたことを認識していた」とどまるXにおいては、このような強度不足のおそれがあったことを推認させる事実の一部を認識していたにすぎないため、これを理由にリコールの必要性を直ちに把握し、上記各措置をとることは困難であった。それゆえ、Xが⑥⑦⑧の注意義務を履行するには、まずもって、⑨の措置を実施することが前提となるのであり、このような考慮から、Xには、⑩を含んだ一連の具体的措置全体を実施することが求められていたものと解される⁽¹⁰⁾。

他方、Yは、上述のとおり、⑥や⑦といったリコールに必要な措置を直ちに実施することが可能であったものの、社内手続の推進に関しては、関係会議を開催する権限がXにあったことから、自らこれを実施することはできず、あくまでXに対して進言することができるにとどまる。そして、被告人らの関与のもと三菱自工がリコールを実施した例が少なからず存在したことなどにも照らすと、各措置の実施によりリコールが実現されることは十分可能であったと考えられることから、上記注意義務が課されたものと解される。

3 因果関係について

(1) 本決定の論理

次いで、本決定は、中国J Rバス事故の事案処理の時点でリコールしていれば本件瀬谷事故は確実に発生していなかったであろうことを理由に、Dハブに強度不足のおそれがあると認めただけで、本件瀬谷事故の原因や同事故車両の利用状況を特段問題とすることなく因果関係を肯定した原判決の説示は相当でないとしつつ、結果回避可能性自体

は肯定しうるものの、Dハブに強度不足が存在せず、本件瀬谷事故がDハブの強度不足に起因するとは認められないのであれば、同事故は被告人兩名の注意義務違反に基づく危険が現実化したものとはいえないから、因果関係を肯定することはできないとした。その上で、Dハブには設計・製作の過程で強度不足の欠陥があったと認定でき、本件瀬谷事故も事故車両の使用側の問題のみによって発生したものではなく、Dハブの強度不足に起因して生じたものといえることから、上記危険の現実化が認められ、因果関係を肯定できるとした。

このように、本決定は、本件瀬谷事故車両にみられる使用者側の不適切な利用状況という第三者の介在事情が結果発生の原因であった可能性のある本件事案において因果関係を肯定するためには、リコール等の改善措置の実施のために必要な措置を採らなかつた被告人兩名の注意義務違反行為と本件瀬谷事故結果との間に、結果回避可能性（あるいは条件関係）のみならず、危険の現実化が認められなければならないとしている。

(2) 危険の現実化

本決定同様、被告人の過失行為と結果発生との間に第三者の不適切な行為が介在した事案につき因果関係を判断する上で危険の現実化という基準を明示的に用いた最高裁判例としては、最決平成二二年一〇月二六日刑集六四卷七号一〇一九頁（日航機ニアミス事件）があり、それ以前にも複数の最高裁判例において、直接的な表現こそ用いられていないものの、同種の事案につき当該基準に従って因果関係の存否が判断されているといわれる。そこではいずれも、第三者ないし被害者の不適切な行為と相俟って結果発生に至る危険性を被告人の行為が有していたこと、そして、被告人の行為が第三者ないし被害者の行為の契機となり、実際に結果発生へと至ったことが指摘されている。

これらの判例は、結果回避可能性の存在を前提に、被告人の過失行為が有する具体的な危険に着目した上で、介在

した第三者ないし被害者の行為が被告人の行為によりひき起こされたものであり、まさに被告人の行為が結果発生の原因であったことを理由に因果関係が肯定されたものとみられる。このように、被告人の行為が有する危険の具体的内容を踏まえて、被告人の行為と介在事情との関係にも着目しつつ、被告人の行為が結果発生の原因であったか否かを問題として、なお被告人の行為が結果発生の原因といえる場合にのみ発生結果を当該行為に帰属させることが、従来の判例における危険の現実化の判断構造であると解される。

本決定においても、「被告人兩名に課される注意義務は……あくまで強度不足に起因するDハブの輪切り破損事故が更に発生することを防止すべき業務上の注意義務」であることを指摘し、被告人らの過失行為が有する危険の具体的内容がハブの強度不足による輪切り破損事故を惹起する危険であることが示された上で、Dハブに強度不足の欠陥があったか否か、そして、本件瀬谷事故がこれに起因するものといえるのか否かが、危険の現実化という形で問われている。この両者が肯定されてはじめて、被告人らの過失行為の危険が現実化したとされるのであるが、ここでは、Dハブに強度不足の欠陥が存在し、本件瀬谷事故がこれに起因して生じたものである場合には、上記危険を有する被告人らの過失行為が本件瀬谷事故の原因であると評価できることが考慮されたものとみられる。このように被告人の行為が結果発生の原因といえるかを問題とする点で、本決定は、先にみた従来の判例における危険の現実化の判断構造と基本的に共通している。

もつとも、本事案においては、Dハブの強度不足の欠陥の有無や本件瀬谷事故の事故原因についていずれも科学的には十分解明されておらず、また、同事故車両には過積載などの事情も認められ、このような使用者側の不適切な整備・使用状況により生じたハブの摩耗が事故原因であった可能性もあることから、被告人らの過失行為が本件瀬谷事

故の原因であると直ちに判断することはできなかった。現に本決定は、同事故車両に使用者側の問題が認められること自体は否定し難いとする一方で、なお本件瀬谷事故は使用者側の問題のみによって発生したのではないと評価している。このような場合にも、本件瀬谷事故の原因をハブの強度不足に求めることが可能なのであるか。本決定がこれを肯定した背景には、次のような考慮があったものとみられる。

すなわち、本決定が、事故車両に認められる使用者側の問題を「車両の製造者がその設計、製造をするに当たり通常想定すべき市場の実態として考えられる程度を超えた異常、悪質な整備、使用等の状況があったとまではいいない」と評価しているように、車両の設計・製造にあたり通常想定すべき市場の実態として考えられる程度の不適切な整備・使用については、これに耐えられるだけの強度が、自動車製品、とりわけ、「破損することが基本的に想定されていない重要保安部品」であるハブには求められているのであり、本件瀬谷事故車両に整備されていたDハブがこの程度の不適切な整備・使用に耐えられない強度しか備えていないのであれば、それ自体で、道路運送車両法に定められたリコールの対象となりうる「設計又は製作の過程を原因とする基準不適合状態」としての強度不足の欠陥が認められることとなる⁽¹²⁾。このことは、当時の運輸省自動車交通局長の依命通達⁽¹³⁾が、「通常想定される使用の限度又は耐用期間を超えて使用されたことが原因と認められる不適合状態」を、リコールの対象から除外していることから裏づけられよう。それゆえ、かりに本件瀬谷事故が使用者側の問題とDハブの強度不足とが相俟って生じたものであったとしても、その根本的な原因をなおハブの強度不足に求めることができるのである。

反対に、この程度を超えた異常、悪質な整備・使用状況が認められ、本件瀬谷事故がもつばら使用者側の問題のみによって発生したといえる場合には、先の依命通達に照らせば、Dハブにはリコールの対象となりうる強度不足がそ

もそも認められないことから、本件瀬谷事故の原因をDハブの強度不足に求めることができず、被告人らの過失行為が同事故の原因であるとは言い難い。原判決（および第一審判決）は、結果回避可能性が肯定できる以上、本件瀬谷事故車両の使用状況は因果関係を肯定するのに妨げないとしており、このような場合にも発生結果を被告人らの行為に帰属できることとなりかねないが、本決定はこれを相当ではないとすることで、正当にも、結果発生の原因とはいえない行為に当該結果を帰属することはできず、結果回避可能性のみでは因果関係を肯定することができない、という過失不作為事案における因果関係判断の基本的立場を確認したものといえる。

4 本決定の意義とその射程

本決定は、製品に欠陥が存在することが科学的には十分立証されていないことも、当該製品のリコールに向けた措置の不作為につき責任を問うるとした点で、しばしば重要な情報が組織的に隠蔽されるなどして客観的データに基づく事故原因などの説明が必ずしも容易ではない刑事製造物責任事案において、企業ないし組織の内部にいる特定の個人の過失責任を考える上で参考になるものと思われる。

そして、本決定における注意義務の判断は、従来の判例と比較して特段目新しい考えを示したものではないものの、情報の掌握と地位・職責・権限などを重視した判断枠組みは、今後もし生起するであろう刑事製造物責任事案において、膨大な関係者の中から注意義務の主体を特定する際に有用な基準となろう。このことは、被告人の注意義務の認定という実体法上の観点のみならず、訴追対象者の選択判断という手続法の観点からも少なからず意義があるものと考えられる。

また、本決定における因果関係判断は、危険の現実化が認められる場合とそうでない場合とを具体的に列挙し、詳細な事実認定と理由づけでもってこれを肯定したものであり、危険の現実化基準を採用してきたとされる従来の判例実務の判断に、貴重な一事例を付け加えるものといえる。⁽¹⁴⁾

- (1) 本決定における予見可能性の判断については、成瀬幸典「判批」刑事法ジャーナル三三三号(二〇一二年)一二四頁以下、前田雅英「自動車・電車事故の原因の確定と構成要件該当性」警察学論集六六巻八号(二〇一二年)一四八頁以下、松宮孝明「判研」立命館法学三四三三三号(二〇一二年)六一〇頁、甲斐克則「欠陥車両の製造と刑事責任」三菱自工トラク・タイヤ脱落事故最高裁決定を契機として」北九州市立大学法政論集四〇巻四号(二〇一三年)六七頁以下など参照。
- (2) これに類似した分析として、岡部雅人「過失不作為犯における『注意義務』について」『曾根威彦先生・田口守一先生古稀祝賀論文集「上巻」』(成文堂、二〇一四年)二一〇頁以下がある。岡部は、前者の点を「不作為犯における作為義務の発生根拠」の問題として、後者の点を「過失犯における結果回避義務」の問題として論ずることが必要であるとす。もつとも、両者の判断はその方法や考慮要素など多くの点で共通するため、特段区別する必要がないとの指摘もある。たとえば、成瀬・前掲注(1)一二六頁。
- (3) このように過失不作為の競合類型において注意義務の負担主体の特定の問題を作為義務の発生根拠と明確に関連づけるものとして、たとえば、北川佳世子「過失の競合と責任主体特定の問題——過失不作為犯の競合を中心に——」刑法雑誌五二巻二号(二〇一三年)三四頁以下などがある。
- (4) 同様に企業内部での作為義務者の特定の重要性を指摘するものとして、岡部雅人「企業不祥事と過失犯の成否——製品事故を中心に——」姫路法学五四号(二〇一三年)三九五頁がある。
- (5) なお、本決定を分析するにあたり、両者の観点を、法人・組織レベルでの注意義務の発生根拠ないし注意義務の内容を観点とした上で、法人・組織内の個人の注意義務の内容を確定するという段階的思考を用いて説明するものとして、たとえば、成瀬・前掲注(1)一二五頁以下、樋口亮介「判研」論究ジュリスト六号(二〇一三年)一六七頁以下などがある。
- (6) 本決定をこのように位置づけているものとして、たとえば、古川伸彦「判批」法学教室三八九号別冊付録判例セレクト

二〇二二「I」(二〇二三年)二九頁、甲斐淑浩「経営者の刑事責任」『実務に効くコーポレート・ガバナンス判例精選』(有斐閣、二〇一三年)二二九頁、岡部雅人「刑事製造物責任における回収義務の発生根拠―わが国の議論状況をめぐって―」
刑事法ジャーナル三七号(二〇一三年)一一頁以下などがある。

(7) このような期待という概念に、製品のリコールに関わる刑法上の義務の発生根拠を見出すものとして、塩見淳「瑕疵ある製造物を回収する義務について」刑法雑誌四二巻(二〇〇三年)三七〇頁以下。

(8) 三菱重工の「国内車リコール・改善対策処理要綱」によれば、「品質・技術本部長」がこれにあたることされ、中国JRBバス事故当時は、「品質技術担当役員」を指すこととなっていた(刑集六六巻四号二九二、二九三頁参照)。

(9) 成瀬・前掲注(1)一二七頁脚注16、樋口・前掲注(5)一六九頁以下。

(10) 情報収集義務の位置づけについては、山本絃之「過失犯における情報収集義務について―危惧感説との関連を中心に―」法学新報一二巻九〇一〇号(二〇〇六年)四〇八頁以下を参照。

(11) たとえば、最決昭和六三年五月一日刑集四二巻五号八〇七頁(柔道整復師事件)、最決平成四年二月一七日刑集四六巻九号六八頁(夜間潜水訓練事件)、最決平成一六年一〇月一九日刑集五八巻七号六四五頁(高速道路停車事件)など。

(12) 松宮・前掲注(1)六一七頁以下。

(13) 「リコールの届出等に関する取扱要領について」(自審第二二五五号の二平成一〇年一月二二日)。

(14) そのほかに、本決定の評釈として、松宮孝明「判批」法学セミナー六九一号(二〇一二年)一五七頁、匿名「判批」法律時報八四巻一〇号(二〇一二年)一三五頁、北川佳世子「判批」『平成二四年度重要判例解説』(有斐閣、二〇一三年)一四八頁、本決定を取り扱った論考として、北川佳世子「最近の過失裁判例に寄せて(1)」法曹時報六五巻六号(二〇一三年)、町野朔先生古稀記念刑事法・医事法の新たな展開 上巻(信山社、二〇一四年)所収の小林憲太郎「条件関係の判断方法」二三頁ならびに林幹人「結果回避可能性と『危険の現実化』―最高裁平成二四年二月八日決定を契機として―」一七三頁、本事実の第一審判決・原判決を紹介するものとして、山中敬一「刑事製造物責任論における作為義務の根拠」関西大学法学論集六〇巻五号(二〇一一年)三〇〇頁以下がある。

〔附記〕

本稿脱稿後、本決定に関する解説として、矢野直邦「判解」法曹時報六七卷四号（二〇一五年）二四五頁、また、本決定を取り扱った論考として、古川伸彦「いわゆる製造物責任事案における過失不作為犯の認定について―三菱自工製トラック車輪脱落事件上告審決定を素材として」研修八〇三号（二〇一五年）三頁に接した。古川論文は、義務主体と義務内容をそれぞれ問うことの必要性を指摘する点（八頁）で、本稿とおおむね同じ問題関心を示すものと思われる。もっとも、両者の検討を過失犯における注意義務違反ではなく、ともに不作為犯における作為義務違反の枠内で行う点（七頁）は、本稿とやや理解を異にするものといえる。

（本学大学院法学研究科博士課程後期課程在籍）