

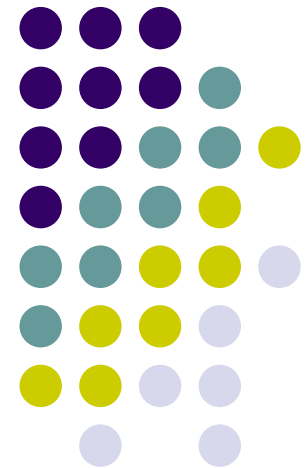
先進技術の導入と刑事過失責任について

— ヒューマン・エラーを裁く法的視点を中心に —

東海大学法学部 教授
池田良彦

2014年11月6日

交通安全環境研究所フォーラム2014
於:国際連合大学 ウ・タント国際会議場





刑事法の機能

- **規制的機能**＝どのような行為が犯罪とされ、それに対してどのような刑罰が科されるかを国民に示して犯罪行為を規制する機能。
 - **法益保護機能**＝法により保護された利益（法益/私人や公共の利益）を護り、社会秩序を維持する機能。
 - **自由保障機能**＝刑罰権の恣意的行使から国民（加害者を含）の権利を保障する機能。
- * 刑罰は、悪行に対する「応報」と解する見解と、行為者が再び犯罪を行わないように改善するために科せられる「教育」手段と解する見解がある。



刑法は「システム事故」を想定していなかった

- 刑事責任は、原則として個人を対象とするため、直近の行為者（事故現場に最も近い者）を中心に捜査が行われる。
- したがって、司法当局の捜査は、事故に直結した人間の行為に着目するので、システム性事故のように背後要因に真の事故原因があるという点を看過しがちであり、捜査当局に原因解明を期待することは困難である。
- システム事故とは、『分業化した各自の分担を適正に遂行し、かつ相互に関連しながら成り立っている業務体系の一環に発生した事故』をいう。
- システム性事故は、直近の実行者の行為がトリガーとはなるが、原因の解明には、設計思想や品質管理などシステムを総覧して、あらゆる可能性を探ることが必要である。そこに犯罪捜査とは異なる事故調査の特質と重要性がある。（原因の解明こそが再発防止に繋がるから）



システム性事故と刑法とのかかわり

- 刑法は直近の行為者の責任を問うことを原則とする
(結果責任主義か行為責任主義か)
- 近時、直近の行為者のほかに、組織の責任を問う
傾向があらわれる。(管理責任、監督責任)
- その理論的根拠は『不真正不作为犯(不作为による
作為犯)』という考え方である



不真正不作为犯とは

- 「不真正不作为犯」は、「不作为による作為犯」ともいう

- (1) 犯罪の発生を防止する責任を負う者が
- (2) その発生を防止できたにもかかわらず
- (3) 殊更に防止しないことにより
- (4) 被害結果が発生した場合
- (5) 作為犯と同様の罪を負う

(改正刑法草案(廃案となる)第12条、現在は判例理論として定着)

システム性事故の原因は、刑事手続によっては 解明できない



- システム事故は、特定の個人の過失ではなく、その者が所属する組織の安全管理体制の不備など複数の要因が重なって発生する
- システム性事故の解明は、警察や検察の捜査では解明が困難である



「調査」と「捜査」が競合した場合、 どちらを優先するのか

- わが国では、事故調査と犯罪捜査は並行して行われるか、または捜査を優先するという実態がある
- 1975年8月1日、警察庁と(旧)航空事故調査委員会との間に、「犯罪捜査と事故調査の実施に関する細目」が交わされており、この関係は現在の「運輸安全委員会」にも受け継がれている
- 捜査により得られた資料は、原則非公開(刑訴法47条)で、起訴後、公判で証拠として提出された場合を除いて非開示となり、将来の事故防止に利用できない



刑事責任についての日米比較①

- 基本的な考え方の違い

日本 : 誰かを処罰しなければ納得できない。
実体的真実の追究。(責任指向)

米国 : 原因を解明し将来に生かすことを優先。
司法判断に付すべきものは何かを問う。
(原因指向)



刑事責任についての日米比較②

- 司法制度の違い

日本 : 職業裁判官による精密司法。
供述書を中心に証拠に基づく正義の実現。
検察官が訴追権を独占。

米国 : 機能主義を重んじる。
司法取引等を活用して、政策的に対処し、
法廷での証言が中心となる。



刑事責任についての日米比較③

- 過失犯についての考え方の違い

日本 : 過失傷害罪(刑法209条)

過失致死罪(刑法210条)

業務上過失致死傷罪(刑法211条①)

自動車運転過失致死傷罪(刑法211条②)

航空危険行為処罰法6条の過失犯

米国 : 処罰の対象は故意犯と重大な過失が中心で、単純過失や認識なき過失は処罰の対象としない。



事故調査を優先させる意味

- 航空事故などのシステム性事故を防止するためには、原因となる要因を明らかにすることである。
- 犯罪捜査から、真の原因が明らかになることは必ずしも期待できない。再発防止に刑事罰は有効といえるのか。
- 「社会安全」のために何を優先させるべきなのか。
- 事故被害者の多くは、時間の経過とともに、再発防止を願う気持ちが強くなる。



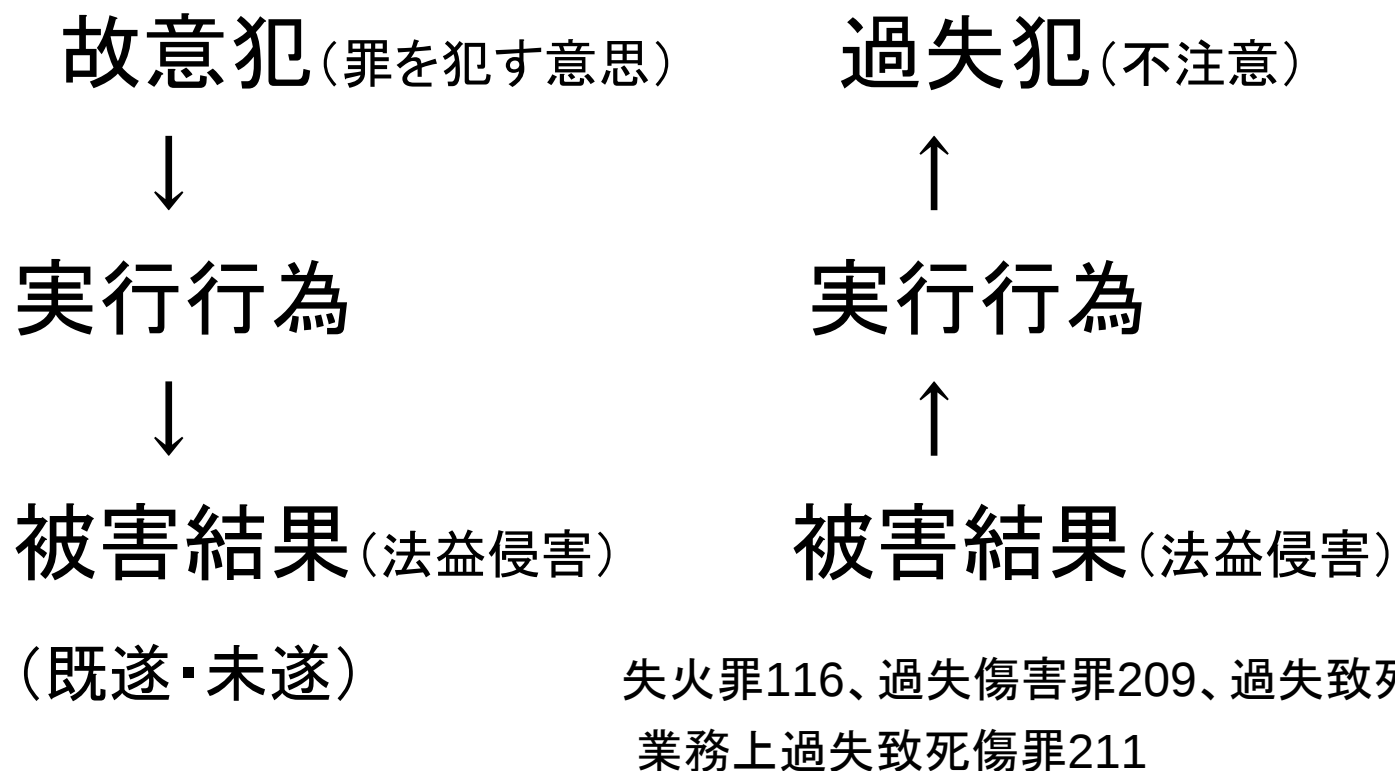
犯罪成立のメカニズム

- 構成要件該当＝刑法に規定されている犯罪類型に当てはまる
↓
- 違法性＝違法性阻却事由(正当行為・正当防衛・緊急避難)がない
↓
- 有責性＝責任阻却事由(責任無能力者・期待不可能性)がない
↓
- 犯罪成立＝刑罰を科す根拠となる



故意犯と過失犯

- 刑法は故意犯処罰が原則で過失犯は例外 (刑法38条1項)





過失犯の成立要件①

- 危険を予見できる可能性があったのか
(予見可能性)
- 危険な結果を回避できる可能性があったのか
(結果回避可能性)



過失犯の成立要件②

* システム性事故の過失犯

事故現場に近い者の責任か、管理・監督者の責任か

- ・コミュニケーションの欠如
- ・自己過信、思い込み
- ・知識不足
- ・チームワークの不足
- ・疲労
- ・外部の圧力
- ・ストレス
- ・状況認識の欠如
- ・規範、集団の行動様式

(non technical skillの重要性)



過失犯処罰の変遷その1

- 刑法211条「業務上必要な注意を怠り、因って人を死傷させた者は、5年以下の懲役若しくは禁錮又は100万円以下の罰金に処する。」
- **結果責任＝事故に直結した行為者の責任を問う**
↓
- **行為責任＝事故を回避できたのに回避しなかった行為者の責任を問う**
↓
- **管理・監督過失責任＝直近の行為者の上司の監督責任、組織の安全管理の懈怠を責任根拠とする**
↓
- **システム事故の過失責任＝組織の安全管理体制の不備を責任根拠とする**



過失犯処罰の変遷その2

- 昭和20年代： 過失を「責任」の要素と捉え、人身被害を伴う事故が発生すると、事故現場に最も近い者(直近の行為者)の刑事責任が問われる。
- 昭和30年代： 理論的な展開としては、過失を「責任」の要素とするそれまでの考え方を修正して「違法性」ないし「構成要件該当性」の要素とする。実質的には、結果の予見可能性が存在しても結果回避の義務を尽くせば刑事過失責任は否定される。(新過失論)



過失犯処罰の変遷その3

- 昭和40年代:「新過失論」批判が起こり、結果回避義務中心の過失論から、予見義務を中心とした過失論を展開する判例が現れる。行為者に何らかの不安感(危惧感)があれば十分に、具体的な予見可能性は不要である。
(危惧感説/新・新過失論)

* 森永ドライミルク砒素中毒事件・昭和48年11月28日・徳島地裁判決(製造課長有罪)



過失犯処罰の変遷その4

- 昭和50年代～60年代前半：個人責任を原則とする
刑法に対して、管理・監督過失責任を問う判例が出現する。

- * チッソ水俣病事件・昭和54年3月22日、熊本地裁判決。昭和63年2月29日、最高裁判決（社長、工場長が有罪）
- * ホテル・ニュー・ジャパン火災事件・昭和62年5月30日・東京地裁判決、平成5年11月25日最高裁判決（社長、支配人が有罪）



過失犯処罰の変遷その5

- 平成以降～：事故に至るまでの経緯及び背景、さらに間接的な関与者などを考慮した過失の実行行為について新たな論争が始まる。
 - * HIV薬害事件・平成13年東京地裁・大阪地裁判決
製薬会社歴代3社長、厚生省担当課長が有罪。
医師については、高い確率で予見できたとは認められないとして無罪。
 - * 日航機(MD-11)三重県志摩半島上空機体上下動事件・平成16年7月30日・名古屋地裁、平成19年1月9日・名古屋高裁、いずれも無罪



過失犯処罰の変遷その6

- 「業務上過失致死傷罪」が適用された最近の事故①

＜JR福知山線脱線事故＞

- ・ 運転士（脱線事故を起こした直近の行為者）は、被疑者死亡のため不起訴処分。
- ・ JR西日本前社長（事故当時は鉄道本部長）を在宅起訴（2009年7月8日）。神戸地裁は無罪を言い渡し確定した。
- ・ JR西日本歴代3社長について神戸の検察審査会は2度「起訴相当」と議決したために強制起訴されたが、神戸地裁は2013年9月無罪判決を下した。 2014年10月10日、大阪高裁で控訴審の初公判が行われ、判決が注目される。

2014年11月6日現在



過失犯処罰の変遷その7

- 「業務上過失致死傷罪」が適用された最近の事例②

＜兵庫県明石市花火大会歩道橋事故＞

- ・兵庫県警の現場責任者1名と警備会社社員1名は禁錮2年6月の実刑判決、明石市職員3名は禁錮2年6月執行猶予5年。

- ・明石市警察署長(病死)、副署長は、2009年5月に改正された新検察審査会法により強制起訴事例となった(2010年1月29日)。無罪確定(2014年4月23日、大阪高裁)

。



過失犯処罰の変遷その8

- 「業務上過失致死傷罪」が適用された最近の事例③

＜JR羽越本線特急いなほ脱線事故＞

- ・JR東日本新潟支社運輸部輸送課司令室の3人を書類送検(2009年12月21日)
- ・山形地検は3人の不起訴処分を決定(2010年3月19日)

＜パロマガス湯沸かし器事件＞

- ・修理業者の不正改造が可能な状態であったこと自体がメーカーの安全に対する意識の欠如といえるとして有罪。

2010年5月11日東京地裁判決。



過失犯処罰の変遷その9

- 「業務上過失致死傷罪」に問われた最近の事例④

＜航空管制官が便名を間違って指示した事故＞

- ・東京地裁判決・管制官（教官・訓練生）は無罪（2006年3月20日）
- ・東京高裁判決・教官が禁錮1年6月、訓練生が禁錮1年、いずれも執行猶予3年（2008年4月11日）
- ・最高裁は、2010年10月26日に上告棄却の決定を下し、管制官側が異議を申し立てたが却下され刑が確定した。

＜トレーラー鉄板落下事故で2名死亡＞

- ・広島地裁判決・トレーラー運転士が禁錮3年6月の有罪
運送会社の社長に管理責任があるとして禁錮2年の実刑判決（2014年10月15日）



注意義務違反

- 過失は、法律上の注意義務に違反することであり、この注意義務違反がないと認定された場合には無過失となり、たとえ法益侵害があっても刑法上罰せられることはない。
- この注意義務の根拠は、法令・命令・規則など法令に求めるのが一般的だが、企業内の規則・規程・契約、慣習・条理・経験素則などを根拠とすることもある。



自動車事故に対する刑事立法

- 刑法(明治40年公布)は、自動車事故に対して刑法211条業務上過失致死傷罪を適用
- 「業務上過失致死罪」の最高刑を禁錮3年から懲役5年に引き上げる(昭和43年)
- 「危険運転致死傷罪(208条の2)」を新設(平成13年)←交通事故に初めて故意犯
- 「自動車運転過失致死傷罪(211条2項)」を新設(平成19年)

新法(自動車の運転によりヒトを死傷させる行為等の処罰に関する法律)の骨子

H26年5月20日施行

- 危険運転致死傷罪と自動車運転過失致死傷罪を刑法から削除し新法に移す
- 危険運転致死傷罪の要件に「通行禁止道路の高速走行」を追加(20年以下の懲役)
- 病気の影響で死傷事故を起こした場合を新罪として追加(15年以下の懲役)
- アルコールや薬物による事故を隠すため逃走する行為を「過失運転致死傷アルコール等影響発覚免脱罪」として新設(12年以下の懲役)
- 無免許運転による事故の場合には、刑罰が加重される。



事故原因が「欠陥車」にあるかの判断基準

- 東京高裁昭和53年12月14日判決

「自動車における欠陥性は、自動車の操縦性・安定性の問題を人間と自動車とのひとつの系の問題として質的・量的に考察することをした上で、なお且、自動車の設計・規格実験など一連の製造段階の中で明らかに将来重大な事故を起こすことが予期できたのに、その不良部分を是正しないで生産した場合、或いは、必要な整備補修および正常な運転をしても事故を惹起するような特性が存する場合」をいう。

* 本件は、軽四輪乗用自動車(ホンダN360)で中央高速自動車道路を時速90キロで運転中にハンドルが左右に振れたのでブレーキを踏みハンドルを左に切ったところ蛇行して転倒し同乗者1名死亡、2名負傷した事故。 弁護側は設計・製造過程で欠陥があり、被告人には本件事故を予見することも回避することもできなかったと主張。

* 東京高裁は、欠陥車の定義を示した上で、本件事故の自動車は、欠陥車ではないと弁護人の主張を退けた。



自動車事故におけるメーカーの責任

- 自動車メーカーに対し刑事過失責任を問うことは、基本的には考えられない。（民事上の責任は、不法行為責任、製造物責任などが問われる可能性はある）
- 先進技術の導入は、刑法上は未知の危険として扱い、前例がないので、予見可能性も結果可能性もないと判断され、過失犯を構成しないと考える。



今後の課題

- 自動車は、ドライバーの判断で運行することを基本としているので、安全に対する責任はドライバー自身にある
- メーカーは、安全で快適な自動車をユーザーに提供する義務があり、ドライバーも安全性には期待感を持っている
- しかし、メーカーはとくに新技術導入時には、ドライバーに対して十分に説明し理解を得ることが必要である（Informed Consent）
- ドライバーが過信しないように十分な配慮をすることが重要である



まとめ

- 事故調査と犯罪捜査は切り離すべきである
 - ・事故調査制度（原因究明）の改革
 - ・システム事故の刑事責任は、悪質（故意）の場合と、過失が重大である場合に限る
- 個人責任か組織責任（構造型過失）か
- インシデント・レポート制度の活用
 - ・事故の前兆の段階で危険要因を発見する