

Reprinted from

北九州市立大学法政論集第40巻第4号（2013年3月）抜刷

KITAKYUSHU SHIRITSU DAIGAKU HOU-SEI RONSHU

Journal of Law and Political Science. Vol. XL No.4

March, 2013

**Production of Defective Cars and Criminal Negligence  
—With the Supreme Court's Decision on the  
Case of the Truck-Tire-Falling-Out Accident of  
MITSUBISHI-JIKO—**

論 説

欠陥車両の製造と刑事過失

—三菱自工トラック・タイヤ脱落事故最高裁決定を契機として—

Katsunori KAI

甲斐克則

## 論 説

# 欠陥車両の製造と刑事過失 ——三菱自工トラック・タイヤ脱落事故最高裁決定を契機として——

甲斐克則

- 1 序
- 2 三菱自工トラック・タイヤ脱落事故の概要
- 3 第1審判決および第2審判決の論理と上告趣意
- 4 最高裁決定要旨
- 5 最高裁決定の理論的分析
- 6 企業のコンプライアンスと欠陥製品の製造防止への法政策
- 7 結語

## 1 序

欠陥自動車を製造した結果、消費者がその車両走行中にその欠陥が原因となる事故により死傷者が出了場合、誰に、いかなる根拠で刑事過失責任を問うことができるか。この問題を考えるうえで重要な判断が、2012年2月8日に最高裁第三小法廷で示された（最決平成24年2月8日刑集66巻4号200頁：以下「本決定」という）。三菱自動車工業株式会社（以下「三菱自工」という）が製造したフロントホイールハブの破損に起因する事故に関して、最高裁第三小法廷は、同社の品質保証部門の責任者と、同部門のバスのボディ・シャシーを担当するグループ長に対して、業務上過失致死傷罪（刑法211条）の成立を認めたのである。かねてより刑事製造物責任に関心があった私は、本決定を読んだとき、本格的に分析・検討してお

## 欠陥車両の製造と刑事過失（甲斐）

く必要性を痛感した。そこには、最高裁にしては類を見ないほどに入念かつ詳細に展開された理論が看取され、刑事製造物責任を考えるうえで、検討すべきいくつかの重要論点が含まれている。それは、企業活動と刑事規制についての私自身の研究の延長にある問題でもあることから、本決定の分析・検討は、避けて通ることができないものである。しかも、本件および本決定は、単なる判例評釈では済まされない内容を多く含んでいるように思われる。

そこで、本稿では、まず、三菱自工トラック・タイヤ脱落事故の概要、第1審判決の要旨および第2審判決の要旨を述べ、つぎに、本決定の論理を確認し、さらに、本件および本決定が提起する欠陥車両の製造と刑事過失責任の重要論点について論じ、最後に、これを契機にして、企業のコンプライアンスと欠陥製品の防止に対する法政策について、早稲田大学グローバル COE《企業法制と法創造》総合研究所の刑事法グループが調査した結果を若干取り入れながら論じることにする。

## 2 三菱自工 トラック・タイヤ脱落事故の概要

まず、三菱自工 トラック・タイヤ脱落事故の概要を本決定が是認する原判決およびその是認する第1審判決の認定事実と最高裁独自の事実認定によりながら示しておこう（一部表現修正）。とりわけ最高裁が前提とする事実認定には、後述のように、田原睦夫裁判官の反対意見があることにも留意しておく必要がある。

### （1）被告人両名の地位、職責

三菱自工の品質保証部門は、同社内で、市場品質の対応処置に関する事項等を担当する部署であり、その具体的職務内容は、販売会社等から寄せられる所定の様式の連絡文書に記載された自社製の乗用車やトラック、バスに関する品質情報を解析したうえ、その不具合部位および不具合内容等により「重要度区分」や「処理区分」等を定めて担当部門に伝達し、対策

## 欠陥車両の製造と刑事過失（甲斐）

または改善を指示するほか、不具合情報の重要度に応じて、リコール等の改善に係る措置を行うべき場合に該当するか否かの判断を行うクレーム対策会議やリコール検討会（以下、併せて「関係会議」という）を開催し、そのとりまとめ結果をリコール等の実施の要否の最終決定権者に報告するというものであった。

被告人Xは、後記(4)の中国JRバス事故当時、品質保証部門の部長の地位にあり、三菱自工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、同社製自動車の構造、装置または性能が道路運送車両法上要求される技術水準である「道路運送車両の保安基準」に適合しないおそれがあるなど安全性に関わる重要な不具合が生じた場合には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、中国JRバス事故当時、三菱自工の品質保証部門のバスのボディ・シャシーを担当する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。

### (2) 三菱自工におけるハブの開発経緯

フロントホイールハブ（以下「ハブ」という）は、トラック・バス等の大型車両の共用部品であり、前輪のタイヤホイール等と車軸とを結合するための部品であって、道路運送車両法41条2号にいう走行装置に該当し、同条に規定する運輸省令が定める技術基準である道路運送車両の保安基準9条1項により、「堅ろうで、安全な運行を確保できるものでなければならない。」とされていた。ハブは、自動車会社関係者や運輸事業関係者等の間では、車両使用者が当該車両を廃車にするまで破損しないという意味で、「一生もの」と呼び習わされてきており、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って、車両等の点検対象項目にはされていなかった。

三菱自工では、ハブは、トラック・バスの共用部分として設計、開発、製造されていて、後記(5)の本件瀬谷事故当時においては、開発された年代順にA、B、C、D、D'、E、Fの通称を付された7種類のものがあり、

## 欠陥車両の製造と刑事過失（甲斐）

いずれのハブについても、フランジ部（鍔部）に亀裂が入り、これが進展して輪切り状に破損した場合（以下「輪切り破損」という）には、前輪タイヤがタイヤホイールやブレーキドラムごと脱落する構造になっていた。三菱自工の平成2年6月施行の社内規定には、ハブ一般につき強度耐久性の評価試験方法として実走行実働応力試験が定められていたが、同規定の施行前に開発されたAハブからCハブだけでなく、同規定の施行後に開発されたDハブについても、開発当時にこの実走行実働応力試験が実施されておらず、その強度は、客観的データに基づいて確かめられてはいなかった。

### (3) ハブの輪切り破損事故の発生とその処理状況

平成4年6月21日、高知山秀有限会社が使用していた三菱自工製のトラックの左前輪のハブ（Bハブ）が走行中に輪切り破損し、左前輪タイヤがタイヤホイール、ブレーキドラムごと脱落するという事故（以下「山秀事故」という）が発生した。当時、品質保証部門においてトラックのシャシーを担当するグループ長であった被告人Yが同事故を担当し、その処理についての重要度区分を最重要のS1（安全特別情報）と分類した。三菱自工では、かねてから、リコール等の正式な改善措置を回避するなどの目的で、品質保証部門の判断により、品質情報を運輸省による検査等の際に開示する「オープン情報」と秘匿する「秘匿情報」とに分け、二重管理する取扱いをしていたが、被告人Yは、山秀事故に関する事故情報を秘匿情報の扱いとした。この事故については、その後クレーム対策会議が開催され、並行してハブの強度に関する調査も行われたが、事故後1年が経過するに至り、ハブの輪切り破損の原因について結論を出さないまま同会議が終了となり、事後処理の過程で、事故車両の使用者に対する説明が求められたため、ハブの輪切り破損の原因是ハブの磨耗にあり、磨耗の原因是使用者側の整備不良等にあるとする設計開発部門が唱えた一つの仮説（以下「磨耗原因説」という）に従って社内処理がされ、リコール等の改善措置は実施されなかった。

## 欠陥車両の製造と刑事過失（甲斐）

その後も、後記(4)の中国ＪＲバス事故に至るまでの間に、三菱自工製のトラックのハブの輪切り破損事故が14件発生した。そのうちの7件は、平成5年3月頃から三菱自工製のトラック等に装備され始めたDハブに関するものであった。これら後続事故の中には、事故後に当該ハブが廃却されているためにその磨耗量が確認できないものや、平成6年6月21日に発生した2件目のハブの輪切り破損事故（金八運送有限会社が使用していた三菱自工製のトラックの右前輪のハブ（Aハブ）が走行中に輪切り破損したもの。以下「金八事故」という）のように、報告されているハブの磨耗量が「0.05～0.10mm」にすぎない事例もあったにもかかわらず、いずれの事故においても関係会議の開催やハブの強度に関する調査が行われないまま従前どおり磨耗原因説に従った社内処理がされ、リコール等の改善措置は実施されず、事故関連の情報も秘匿情報として取り扱われた。

### (4) 中国ＪＲバス事故の発生（16件目のハブの輪切り破損事故）とその処理状況

平成11年6月27日、広島県内の高速道路上を乗客を乗せて走行していた中国ジェイアールバス株式会社の三菱自工製バスに装備された右前輪のハブ（Dハブ）が走行中に輪切り破損して、右前輪タイヤがタイヤホイールおよびブレーキドラムごと脱落し、車体が大きく右に傾き、車体の一部が路面と接触したまま、何とか運転手が制御してバスを停止させたという事故（以下「中国ＪＲバス事故」という）が発生した。三菱自工は、同月28日頃、同事故につき、リコール等の改善措置の勧告等に関する権限を有する当時の運輸省の担当官から事故原因の調査・報告を求められた。

被告人Yは、中国ＪＲバス事故を担当し、事故情報を秘匿情報としたうえ、重要度区分を最重要のS1と分類し、グループ長による会議を開催して対応を検討するなどした。被告人Yは、過去に山秀事故および金八事故を自ら担当し、その詳細を承知していたほか、三菱自工製トラックにつき、その後もハブの輪切り破損事故が続発していたことについても、同会議の際に報告を受け、認識していた。しかし、同被告人は、中国ＪＲバス

## 欠陥車両の製造と刑事過失（甲斐）

事故も発生原因につき突き詰めた調査を行わずに磨耗原因説に従った処理をすることとし、関係会議の開催などの進言を被告人Xに対して行うなどはせず、さらに、同年9月中旬頃、他に同種不具合の発生はなく多発性はないので処置は不要と判断するなどという内容を盛り込んだ運輸省担当官宛ての報告書を作成し、被告人Xに対する説明を行ったうえで同被告人の了解を得て同担当官に提出し、以後も、Dハブを装備した車両についてリコール等の改善措置を実施するための措置を何ら講じなかつた。

被告人Xは、中国JRバス事故が発生した直後、被告人Yから同事故の概要の報告を受けるとともに、過去にも三菱自工製トラックのハブの輪切り破損事故が発生していたことなどを告げられた。しかし、被告人Xは、被告人Yからさらに具体的な報告を徵したり、具体的な指示を出したりすることはせず、被告人Yからの説明を受けたうえで上記運輸省担当官宛ての報告書についてもそのまま提出することを了承するなどし、Dハブを装備した車両についてリコール等の改善措置を実施するための措置を何ら講ずることはなかつた。

### (5) 本件瀬谷事故（40件目のハブの輪切り破損事故）の発生状況

平成14年1月10日午後3時45分頃、横浜市瀬谷区内の片側2車線の道路の第2車線を時速50kmで走行中の三菱自工製大型トラクタの左前輪に装備されていたハブ（Dハブ）が輪切り破損し、左前輪がタイヤホイールおよびブレーキドラムごと脱落し、脱落した左前輪が、左前方の歩道上にいた当時29歳の女性に背後から激突し、同女を路上に転倒させ、頭蓋底骨折等により死亡させるとともに、一緒にいた児童2名もその衝撃で路上に転倒させ、各全治約7日間の傷害を負わせるという事故（以下「本件瀬谷事故」という）が発生した。なお、中国JRバス事故後、本件瀬谷事故に至るまでの間にも、三菱自工製のトラックまたはバスのハブの輪切り破損事故が続発しており、本件瀬谷事故は、山秀事故から数えて40件目、Dハブに関するものとしては19件目の輪切り破損事故であった。

### 3 第1審判決および第2審判決の論理と上告趣意

#### (1) 第1審判決の論理① 予見可能性

以上の事実について、第1審の横浜地判平成19年12月13日(判タ1285号300頁)は、被告人XおよびYの「過失の競合」による業務上過失致死傷罪の成立を認めたが、過失認定の論理として、まず、予見可能性について、次のような判断を示した(XとYの認定の順序は判決文では逆である：筆者)。

被告人Xについて：「被告人Xとしては、上記のように、走行中のバスのハブが輪切り破損したため、前輪タイヤが脱落するという危険性の大きな事故の発生を知り、かつ、過去にも、トラックで同様の不具合が発生したことがあったなどの事情も知ったのであるから、このような事柄の性質及び市場品質部長として品質情報処理の責任者の立場にあった同被告人の職責に照らすと、同被告人が、目下の事案である中国JRバス事故の内容ないしその処理の状況等について、さらには、過去の同種事案の内容等についても、被告人Yから報告を徴するなどして、これらの事案の内容の把握に努めることが求められたのは当然である（なお、自ら新商連書システムを操作して、過去のハブ輪切り破損不具合に関する品質情報を検索することもまた可能であった。）。また、そうしていれば、Dハブを含め、三菱自工のハブに強度不足の疑いがあり、他方、三菱自工が山秀事事故案等の処理に当たってよりどころにした磨耗理論が、ユーザーに対する説明の用に使われた仮説の一つという域を出るものでなかつたことを知ることが可能であり、さらに、リコール等の改善措置を講じることなく、Dハブを装備したトラックないしバスを漫然社会の交通環境の中に放置しておけば、中国JRバス事故同様のタイヤ脱落事故が発生して、当該車両関係者のみならず、他の交通関係者にも危害を生ずる危険のあることが当然予見できたものといわなければならない。」

被告人Yについて：「リコール等の改善措置を講じることなく、Dハブを

## 欠陥車両の製造と刑事過失（甲斐）

装備したトラックないしバスを漫然社会の交通環境の中に放置しておけば、走行中のこれら車両のハブが輪切り破損して、相当の重量のある前輪タイヤが脱落し、当該車両の関係者に重大な危険をもたらすのみならず、他の交通関係者にも、例えば、脱落したタイヤが接触、衝突するなどの危害を生じ得ることは、当然予測され得ることであり、特に、被告人Yのように三菱自工で長く勤務して品質情報を扱う者にとっては、いうまでもないところといわなければならない」。

### （2）第1審判決の論理② 注意義務の内容と結果回避可能性

つぎに、注意義務の内容と結果回避可能性について、「被告人両名には、前記1の項で詳細に検討した予見可能性の存在を前提として、三菱自工社内で品質情報を担当し、同社製車両の不具合事案について、適切にその処理を行うべきそれぞれの職責に照らし、Dハブを装備したトラック・バスについて、リコール等の改善措置を行うための措置を講じて、事故発生を未然に防止すべき業務上の注意義務があったことが明らかである」と述べて以下のように両名の具体的な注意義務内容を認定する（XとYの認定の順序は判決文では逆である：筆者）。

Xの注意義務について：「同被告人は、いうまでもなく、三菱自工の品質情報処理業務について最も責任を負うべき部長の立場にあったのであり、中国JRバス事故事案の処理に当たり、被告人Yから、過去に三菱自工製トラックで同様の不具合が発生していたなどの事情も聞いていたのであるから、被告人Xが採るべき措置としては、被告人Yらの部下に対し、中国JRバス事故事案の内容、処理状況等に関する報告を適切に求めて、Dハブに強度不足の疑いがあるなどの事情も把握し、設計開発部門に指示するなどして徹底した原因調査を行わせ、上記強度不足の疑いが残る以上は、クレーム対策会議、リコール検討会議等を開催し、これらの機会に、所管の部長として、リコール等の改善措置の実施のため、会議の意見を取りまとめるべく取り計らい、リコール等の改善措置の実施に向けた手続を進めることであり、リコール等の改善措置の勧告等に関する権限を持つ運輸省

### 欠陥車両の製造と刑事過失（甲斐）

の担当官から当該事案について担当部長として報告を求められている以上、リコール等の改善措置の要否の判断に当たり重要な意味を持つ事実関係について、率直に開示するなどの対応をすることも、リコール等の改善措置の実施に向けた措置の一環を成すものと解される」。

Yの注意義務について：「具体的に、被告人Yの立場に即していようと、この措置とは、中国J.Rバス事故事案に関する三菱自工社内での事故処理に当たり、Dハブに強度不足の疑いがあるのであるから、市場品質部の担当グループ長として、設計開発部門に指示するなどして徹底した原因調査を行わせ、上記強度不足の疑いが残る以上は、その旨上司である被告人Xらに報告するとともに、クレーム対策会議、リコール検討会の開催等、リコール等の改善措置に向けた手続を探るよう進言するなど、リコール等の改善措置の勧告等に関する権限（改善措置に関する運輸大臣の勧告について、道路運送車両法63条の2参照。）を持つ運輸省の担当官から当該事案について報告を求められている以上、リコール等の改善措置の要否の判断に当たり重要な意味を持つ事実関係について、率直に開示するなどの対応をすることも、リコール等の改善措置の実施に向けた措置の一環を成すものと解される」。

かくして、第1審は、被告人両名をそれぞれ禁錮1年6月、執行猶予3年に処した。

### （3）第2審判決の論理

被告人両名は控訴したが、第2審（東京高判平成21年2月2日）は、第1審判決を是認し、控訴を棄却した。第2審判決は、特に新たな判断を示してはいないが、要するに、中国J.Rバス事故事案の処理の時点でDハブの強度不足を疑うに足りる客観的状況にあったことが優に認定できるとしたうえで、被告人両名においても、その時点で、リコール等の改善措置をすることなくDハブを装備した車両の運行を放置すれば、輪切り破損事故が発生して人身被害が生じるかもしれないことは十分に予測したとして予見可能性を認め、また、その時点でDハブの強度不足の疑いによりリコー

## 欠陥車両の製造と刑事過失（甲斐）

ルをしておけば、Dハブの輪切り破損による本件瀬谷事故は確実に発生していなかつたのであって、本件瀬谷事故の原因が磨耗による輪切り破損であると仮定しても事故発生を防止できたとして結果回避可能性を認め、被告人両名にその注意義務を課することは何ら過度の要求ではないとして結果回避義務を認め、因果関係も肯定した。第2審判決の論理については、最高裁もその問題点について言及しているので、そちらに譲ることにする。

### (4) 上告趣意

弁護人は、①中国JRバス事故事案の処理当時、被告人両名がDハブの強度不足を疑うことは不可能であり、予見可能性は認められない、②被告人両名の実際の権限等に照らすと、被告人両名には、Dハブをリコールすべきであるという業務上過失致死傷罪の義務が課されていたとはいえない、③本件瀬谷事故車両の使用状況等に照らすと、DハブをリコールしてFハブを装備したところで本件瀬谷事故を回避できたとはいえないし、三菱自工製のハブに強度不足があることまでの立証がされておらず、本件瀬谷事故を発生させた事故車両のハブの輪切り破損原因も解明されていない以上、被告人両名の不作為と本件瀬谷事故との間の因果関係も存在しない、という3点について争った。そこには、本件の理論的争点が凝縮されている。これらについて、本決定は、どのような判断を示したのであろうか。

## 4 最高裁決定要旨

本決定は、上記所論の①②③について、最高裁にしては比類ないほどに入念かつ詳細に検討を加え、以下のような判断を示した。

### (1) 最高裁決定の論理① 予見可能性

「前記1(2)のとおり、三菱自工製ハブの開発に当たり客観的なデータに基づき強度が確かめられていなかつたこと、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であつて、走行中にハブが輪切り破損する

## 欠陥車両の製造と刑事過失（甲斐）

という事故が発生すること自体が想定外のことであるところ、前記1(3)(4)のとおり、そのような事故が、山秀事故以降、中国JRバス事故事案の処理の時点で、同事故も含めると7年余りの間に実に16件（うち、Dハブについては8件）という少なくない件数発生していたこと、三菱自工の社内では、中国JRバス事故よりも前の事故の情報を人身事故の発生につながるおそれがある重要情報と分類しつつ、当時の運輸省に知られないように秘匿情報の扱いとし続けていたことが認められ、これら的事情に照らすと、中国JRバス事故事案の処理の時点で、同社製ハブの強度不足のおそれが客観的に認められる状況にあったことは明らかである。

そして、被告人Yは、品質保証部門のグループ長として、中国JRバス事故事案を直接担当し、同事故の内容等を詳しく承知し、過去にも山秀事故及び金八事故という2件のハブの輪切り破損事故を担当し、その後も同様の事故が続発していたことの報告を受けていたのであるから、中国JRバス事故事案の処理の時点で、上記事情から、三菱自工製のハブに強度不足のおそれがあることを十分認識していたと認められるし、中国JRバス事故を含む過去のハブ輪切り破損事故の事故態様の危険性等も踏まえれば、リコール等の改善措置を講じることなく強度不足のおそれがあるDハブを装備した車両の運行を放置すればDハブの輪切り破損により人身事故を発生させることがあることを容易に予測し得たといえる。

被告人Xも、品質保証部門の部長として、中国JRバス事故事案の処理の時点で、被告人Yから報告を受けて、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認められる。被告人Xとしては、その経歴及び立場からみて、中国JRバス事故事案の処理の時点で、同事故の態様の危険性等に照らし、リコール等の改善措置を講じることなく強度不足のおそれがあるDハブを装備した車両の運行を放置すれば、Dハブの輪切り破損により人身事故を発生させることがあることは十分予測し得たと認められる。

所論は、中国JRバス事故については、輪切り破損したDハブに最大1.46mmという異常摩耗が認められ、それが原因であると判断されていたから、中

#### 欠陥車両の製造と刑事過失（甲斐）

国JRバス事故事案の処理の時点で、被告人両名においてDハブの強度不足を疑うことは不可能であったという。しかし、当時既にハブの輪切り破損事故が続発するなどしていたことは上記のとおりであって、中国JRバス事故車両について所論の程度の異常摩耗が認められたからといって、当時、Dハブに強度不足のおそれが客観的に認められず、あるいは、被告人両名がこれを認識し得なかったとの結論になるものではない。

なお、三菱自工社内では、本件瀬谷事故までの間、ハブの輪切り破損事故の処理に当たって、ハブの輪切り破損の原因是摩耗であり、摩耗の原因是使用者側の整備不良等にあるとする摩耗原因説を採用し続けていたが、この摩耗原因説は、前記1(3)のとおり、もともと1件目の輪切り破損事故である山秀事故事案の処理の過程で、1年間にわたる調査にもかかわらず輪切り破損の原因が明らかにならず、事故車両の使用者に対する説明が求められたことから、設計開発部門が提唱した一つの仮説にすぎない。内容面でも、摩耗の原因としては種々のものが考えられるにもかかわらず、整備不良や過酷な使用条件といった使用者側の責めに帰すべき問題のみを取り上げて摩耗の原因ともなしている点は、根拠に乏しいものであったといえる。また、ハブの摩耗量が「0.05～0.10mm」と報告されている金八事故のように、ハブの摩耗量が激しくない場合でも輪切り破損が生じた例もあったと認められる。これらの点を踏まえると、摩耗原因説は、Dハブの輪切り破損の原因が専ら整備不良等の使用者側の問題にあったといえるほどに合理性、説得性がある見解とはいはず、これをもってDハブの強度不足のおそれを否定するものとはいえない。記録中には、「Dハブの設計強度が社団法人自動車技術会の設計基準を満たしているとする検証結果もあるが、中国JRバス事故事案の処理の時点で、Dハブについても同事故を含めると既に8件の輪切り破損事故が発生していたこと等に照らすと、そのような検証結果があることから直ちにDハブの強度不足のおそれが否定されることになるものでもない」。

## (2) 最高裁決定の論理② 結果回避義務

「中国ＪＲ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り扱い、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法規に照らし、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探ることが要請されていたにとどまらず、刑法法上も、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Yについては、その地位や職責、権限等に照らし、関係部門に徹底した原因調査を行わせ、三菱自工製ハブに強度不足のおそれが残る以上は、被告人Xにその旨報告して、関係会議を開催するなどしてリコール等の改善措置を執り行う手続を進めるよう進言し、また、運輸省担当官の求めに対しては、調査の結果を正確に報告するよう取り計らうなどして、リコール等の改善措置の実施のために必要な措置を取り、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える。また、被告人Xについても、その地位や職責、権限等に照らし、被告人Yから更に具体的な報告を徴するなどして、三菱自工製ハブに強度不足のおそれがあることを把握して、同被告人らに対し、徹底した原因調査を行わせるべく指示し、同社製ハブに強度不足のおそれが残る以上は、関係会議を開催するなどしてリコール等の改善措置を実施するための社内手続を進める一方、運輸省担当官の求めに対しては、調査の結果を正確に報告するなどして、リコール等の改善措置の実施のために必要な措置を取り、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つたというべきである。

所論は、当時の三菱自工内における品質保証部門と設計開発部門との力関係やリコール制度の実態等からすれば、被告人両名がDハブにつきリコー

ル等の改善措置の実施のために必要な措置を探ることはできなかつたといふが、被告人両名の地位、権限や、中国ＪＲバス事故当時、三菱自工が自社製品につきリコール等の改善措置を実施した例が少なからずあつたことなどに照らすと、被告人両名において、上記義務を履行することができなかつたとは到底いえない」。

### (3) 最高裁決定の論理③ 結果回避可能性および因果関係

「原判決は、『一般に強度不足がDハブ輪切り破損事故の原因であると断定するだけの客観的なデータがなく、さらに、本件瀬谷事故の原因がDハブの強度不足であると断定できるだけの証拠もない』という証拠評価を前提に、三菱自工のDハブには強度不足の欠陥が存在していたと十分推認できるとした第1審判決の事実認定を『原判決の手法によるDハブの強度不足論は、その目的に照らしていささか過大な認定である』とする一方、『Dハブの強度不足の疑いによりリコールをしておけば、Dハブの輪切り破損による本件瀬谷事故は確実に発生していなかつたのであり、本件瀬谷事故の原因が摩耗による輪切り破損であると仮定しても、事故発生を防止できたのであるから、リコールしなかつたことの過失を認めることができる』として結果回避可能性を肯定し、被告人両名の過失を認めている。そして、『本件瀬谷事故は、リコール等の改善措置を講じることなく、強度不足の疑いのあるDハブを放置したことにより発生した輪切り破損の事故であつて、放置しなければ事故は防止できたといえるのであるから、仮に摩耗が認められ、これに関連する車両の利用状況があつたとしても、それは問題とはならないし、因果関係に影響を与えるともいえない』などとして、Dハブに強度不足のおそれがあると認めただけで、本件瀬谷事故がDハブの強度不足に起因するものであるかどうかまでは明らかにしないまま、被告人両名の過失と本件瀬谷事故との因果関係をも肯定し、本件瀬谷事故の結果を被告人両名に帰責できるとしている。

確かに、原判決が指摘するとおり、Dハブの対策品として開発されたFハブは、Dハブの強度を増大したものであつて、Fハブによる輪切り破損

## 欠陥車両の製造と刑事過失（甲斐）

事故の発生が、Fハブが装備された平成8年6月以降平成18年10月までに1件生じているのみであることからすれば、中国JRバス事故事案の処理の時点において、被告人両名が上記注意義務を尽くすことによってDハブにつきリコールを実施するなどの改善措置が講じられ、Fハブが装備されるなどしていれば、本件瀬谷事故車両につき、ハブの輪切り破損事故それ自体を防ぐことができたか、あるいは、輪切り破損事故が起こったとしても、その時期は本件瀬谷事故とは異なるものになったとはいえ、結果回避可能性自体は肯定し得る。

しかし、被告人両名に課される注意義務は、前記のとおり、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はず、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うのであれば、本件瀬谷事故は、被告人両名の上記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、被告人両名の上記注意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ができない。そうすると、この点に関する原判決の説示は相当でない。

もともと、1、2審判決及び記録によれば、本件では、中国JRバス事故事案の処理の時点で存在した前記1(2)(3)(4)の事情に加え、①重要保安部品として破損することが基本的に想定されていない部分であるハブが、本件瀬谷事故も含めると10年弱の間に40件（Dハブに限れば、6年弱の間に19件）も輪切り破損しており、その中にはハブの摩耗の程度が激しいとはいえない事故事例も含まれていたこと、②本件瀬谷事故後に行われたDハブの強度に関する実走行実働応力試験においては、半径15mの定常円を時速25kmで走行した場合に平均値で633.2MPa、ほぼ直角の交差点を旋回したときには平均値で720.5MPaと、Dハブの疲労即応力である432MPaを大きく超過した応力が測定されており、これは強度不足の欠陥があることを推認させる実験結果といえること、③三菱自工のトラック・バス部門が分社化した三菱ふそうトラック・バス株式会社は、平成16年3月24日、一連のハブ輪切り破損事故の内容やその検証結果を踏まえ、Dハブ等を裝

## 欠陥車両の製造と刑事過失（甲斐）

備した車両につき強度不足を理由として国土交通大臣にリコールを届け出ているが、そのリコール届出書には、『不具合状態にあると認める構造、装置又は性能の状況及び原因』欄に『フロントハブの強度が不足しているため、旋回頻度の高い走行を繰り返した場合などに、ハブのフランジ部の付け根付近に亀裂が発生するものがある。また、整備状況、積載条件などの要因が重なると、この亀裂の発生が早まる可能性がある。このため、そのままの状態で使用を続けると亀裂が進行し、最悪の場合、当該部分が破断して車輪が脱落するおそれがある。』と記載し、Dハブに強度不足があったことを自認していたことが認められる。また、一連のハブ輪切り破損事故の処理に当たって三菱自工社内で採用され続けた摩耗原因説も、Dハブの輪切り破損の原因が専ら整備不良等の使用者側の問題にあったといえるほどに合理性、説得性がある見解とはいえないことは前記3(1)のとおりである。

他方、本件瀬谷事故車両についてみても、本件瀬谷事故車両の整備、使用等の状況につき、締付けトルクの管理の欠如や過積載など適切とはいえない問題があったことは否定し難いが、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えないとする第1審判決の認定は、記録によっても是認できるものである。

これらの事情を総合すれば、Dハブには、設計又は制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者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ハブを整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」。

## (4) 結 論

「以上のとおり、三菱自工製ハブの開発に当たり客観的な強度が確かめら

## 欠陥車両の製造と刑事過失（甲斐）

れていなかったことや、ハブの輪切り破損事故が続発していたこと、他の現実的な原因も考え難いことなどから、中国ＪＲバス事故事案の処理の時点で、Dハブには強度不足があり、かつ、その強度不足により本件瀬谷事故のような人身事故が生ずるおそれがあったのであり、そのおそれを見ることは被告人両名にとって十分可能であったと認められる。予測される事故の重大性、多発性、三菱自工が事故関係の情報を一手に把握していたことなども考慮すれば、同社の品質保証部門の部長又は担当グループ長の地位にあり品質保証業務を担当していた被告人両名には、その時点において、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探り、強度不足に起因するDハブの輪切り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うべきである。これを怠り、Dハブを装備した車両につき上記措置を何ら行わずにその運行を漫然放置した被告人両名には上記業務上の注意義務に違反した過失があり、その結果、Dハブの強度不足に起因して本件瀬谷事故を生じさせたと認められるから、被告人両名につき業務上過失致死傷罪が成立する。同罪の成立を認めた原判断は、結論において正当である」。

### (5) 田原睦夫裁判官の反対意見

これに対して、田原睦夫裁判官は、多数意見に反対して、①ハブの強度について、②摩耗理論について、③リコールについて、④本件瀬谷事故車両について、それぞれ事実認定に関して審理不尽であるとし、被告人らの過失および因果関係について疑問を呈し、第1審に差し戻すべきだ、と主張した。特にDハブの強度自体の審理が因果関係を認定するうえで不十分だとしている点が重要である。全体としてきわめて長い反対意見であり、この種の事件の事実認定の難しさをそこから看取できるが、長文であることから本稿では詳細を割愛し、本決定の分析に際して若干言及することとする。

なお、田原裁判官が、最後に、「本件は被告人らの個人責任を問う事案であるが、本来は本件事件に関しては三菱自工自体の組織責任が問われるべ

きものであり、同種の事故の再発防止の観点及び自動車の基幹部品の破断事故という自動車業界全体に影響を及ぼす事案であるだけに、技術水準の維持、向上の観点からも、その原因及びその責任の所在の解明につき三菱自工が組織として対応して然るべき事案であると言える」、と述べ、「今後も生起するであろう、科学技術上の論点を有する刑事事件及び事件につき組織としての対応が問われ管理者の過失責任が問疑される事案の処理に関して、本件は多くの反省材料を提供するものといえよう」、と説いているのは、本件の性質をよく表している。

## 5 最高裁決定の理論的分析

### (1) 実行行為主体の特定と実行行為性

本件の理論的争点はいくつかに分かれるが、まず第1に、実行行為者の特定について検討しておこう。田原裁判官の反対意見にあるように、「本来は本件事件に関しては三菱自工自体の組織責任が問われるべきもの」ということも理解できるが、現行法の刑法解釈論からすると、個人責任追及が前提とならざるをえず、自然人の実行行為者を特定せざるをえない。<sup>(3)</sup>

この種の過失不作為犯の事案において実行行為者を特定するには、当該人物が当該事案処理に関して実質的権限を有し、かつ結果防止に向けた情報の掌握をしていなければならない<sup>(4)</sup>。本件で、被告人両名の権限をみると、被告人Xは、中国JRバス事故当時、品質保証部門の部長の地位にあり、三菱自工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、同社製自動車の構造、装置または性能が道路運送車両法上要求される技術水準である「道路運送車両の保安基準」に適合しないおそれがあるなど安全性に関わる重要な不具合が生じた場合には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。また、被告人Yは、中国JRバス事故当時、三菱自工の品質保証部門のバスのボディ・シャシーを担当する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。しかも、三菱自工社内で品質情報（不具合情報も含む）を担当していたのであるか

## 欠陥車両の製造と刑事過失（甲斐）

ら、両名は、本件事故当時、本件事案に関して、実質的権限を有し、かつ情報掌握をしていた立場にある者といえる。

しかも、実行行為については、被告人Xについては、「その地位や職責、権限等に照らし、被告人Yから更に具体的な報告を徴するなどして、三菱自工製ハブに強度不足のおそれがあることを把握して、同被告人らに対し、徹底した原因調査を行わせるべく指示し、同社製ハブに強度不足のおそれが残る以上は、関係会議を開催するなどしてリコール等の改善措置を実施するための社内手続を進める一方、運輸省担当官の求めに対しては、調査の結果を正確に報告するなどして、リコール等の改善措置の実施のために必要な措置を探り、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」しなかった不作為、被告人Yについては、「その地位や職責、権限等に照らし、関係部門に徹底した原因調査を行わせ、三菱自工製ハブに強度不足のおそれが残る以上は、被告人Xにその旨報告して、関係会議を開催するなどしてリコール等の改善措置を執り行う手続を進めるよう進言し、また、運輸省担当官の求めに対しては、調査の結果を正確に報告するよう取り計らうなどして、リコール等の改善措置の実施のために必要な措置を探ることをしなかった点で、不作為とされている。したがって、両名の行為とも不作為の実行行為であり、本件事故当時、本件事案に関して、実質的権限を有し、かつ情報掌握をしていた立場にある者として、危険源に対して排他的支配を有していたといえると考えられ、しかもリコール等の改善措置は、両名にとって十分に実践可能な措置であったと考えられるので、この部分の判断は妥当である。

### (2) 因果関係・結果回避可能性

第2に、本件は、因果関係・結果回避可能性についても、大きな争点となった。本件でも事故発生のメカニズムをめぐる事実認定で争われたように、刑事製造物責任をめぐる過失不作為犯の因果関係の認定は、相当な困難を伴う。本件でも、田原裁判官が詳細な反対意見を述べたのも、まさにこの点に関わるからである。

## 欠陥車両の製造と刑事過失（甲斐）

過失不作為犯の場合、すでに別途取り上げた千成ホテル火災事件控訴審判決（大阪高判昭和59年3月13日特殊過失刑事事件裁判例集（二）691頁）が述べたように、「確実性に境を接する蓋然性」をもって因果関係を確定すべきである。すなわち、「過失行為と結果との間に因果関係があるといいうるためには、過失行為がなかったならば、換言すれば行為者が注意義務を履行していれば、当該結果が発生しなかつたであろうという条件関係の存在が、確実性に接着した蓋然性をもって確定される必要があり、その認定にあたっては、現実に存在した具体的事實を基礎とし、そのうえに立つて、当該注意義務が履行されていたならば、そのことに起因して事態がどのように変わり、現に発生した結果を回避したであろうか否かを考えるべきであり、このような意味で当該注意義務の履行と因果的な関連をもたない仮定的な事実、例えば、第三者によって結果の回避に向けてより適切な行動がなされておれば、というような仮定的事実を加えて結果回避が可能であるか否かを論ずべきものではない」。「被害者に最も不利な条件」を設定したうえで結果不発生の可能性が「合理的な疑いを容れない程度に立証」されることを実質的な因果判断基準とすることは、火災事故だけではなく、<sup>(5)</sup> 刑事製造物責任を追及する場合でも、考慮すべきである。

この観点から本決定をみると、第2審判決の理解と異なる点に留意する必要がある。本決定は、原判決が、「本件瀬谷事故は、リコール等の改善措置を講じることなく、強度不足の疑いのあるDハブを放置したことにより発生した輪切り破損の事故であって、放置しなければ事故は防止できたといえるのであるから、仮に摩耗が認められ、これに関連する車両の利用状況があったとしても、それは問題とはならないし、因果関係に影響を与えるともいえない」などとして、Dハブに強度不足のおそれがあると認めただけで、本件瀬谷事故がDハブの強度不足に起因するものであるかどうかまでは明らかにしないまま、被告人両名の過失と本件瀬谷事故との因果関係をも肯定し、本件瀬谷事故の結果を被告人両名に帰責できるとしている点に批判的に言及している。そして、一方で、「確かに、……Dハブの対策品として開発されたFハブは、Dハブの強度を増大したものであって、F

## 欠陥車両の製造と刑事過失（甲斐）

ハブによる輪切り破損事故の発生が、Fハブが装備された平成8年6月以降平成18年10月までに1件生じているのみであることからすれば、中国JRバス事故案の処理の時点において、被告人両名が上記注意義務を尽くすことによってDハブにつきリコールを実施するなどの改善措置が講じられ、Fハブが装備されるなどしていれば、本件瀬谷事故車両につき、ハブの輪切り破損事故それ自体を防ぐことができたか、あるいは、輪切り破損事故が起こったとしても、その時期は本件瀬谷事故とは異なるものになったとはいえ、「結果回避可能性自体は肯定し得る」と述べつつも、他方で、「しかし、被告人両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はず、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うのであれば、本件瀬谷事故は、被告人両名の上記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、被告人両名の上記注意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ができない。そうすると、この点に関する原判決の説示は相当でない」と批判する。ここに本決定の慎重さを看取できる。つまり、本件瀬谷事故では、Dハブの強度不足を前面に出して因果関係を認定しなければ不十分である、という基本的態度がここに出ている。

そこで、最高裁は、それを補足すべく、「本件では、中国JRバス事故案の処理の時点で存在した前記1(2)(3)(4)の事情に加え、①重要保安部品として破損することが基本的に想定されていない部分であるハブが、本件瀬谷事故も含めると10年弱の間に40件(Dハブに限れば、6年弱の間に19件)も輪切り破損しており、その中にはハブの摩耗の程度が激しいとはいえない事故事例も含まれていたこと、②本件瀬谷事故後に行われたDハブの強度に関する実走行実働応力試験においては、半径15mの定常円を時速25kmで走行した場合に平均値で633.2MPa、ほぼ直角の交差点を旋回したときには平均値で720.5MPaと、Dハブの疲労即応力である432MPaを大きく超過した応力が測定されており、これは強度不足の欠陥があることを推認させる実験結果といえること、③三菱重工のトラック・バス部門が分社

#### 欠陥車両の製造と刑事過失（甲斐）

化した三菱ふそうトラック・バス株式会社は、平成16年3月24日、一連のハブ輪切り破損事故の内容やその検証結果を踏まえ、Dハブ等を装備した車両につき強度不足を理由として国土交通大臣にリコールを届け出ているが、そのリコール届出書には、『不具合状態にあると認める構造、装置又は性能の状況及び原因』欄に『フロントハブの強度が不足しているため、旋回頻度の高い走行を繰り返した場合などに、ハブの法兰ジ部の付け根付近に亀裂が発生するものがある。また、整備状況、積載条件などの要因が重なると、この亀裂の発生が早まる可能性がある。このため、そのままの状態で使用を続けると亀裂が進行し、最悪の場合、当該部分が破断して車輪が脱落するおそれがある。』と記載し、Dハブに強度不足があったことを自認していたことが認められる』、と認定したのである。これによって、一連のハブ輪切り破損事故の処理に当たって三菱自工社内で採用され続けた摩耗原因説も、退けられた。しかも、「本件瀬谷事故車両についてみても、本件瀬谷事故車両の整備、使用等の状況につき、締付けトルクの管理の欠如や過積載など適切とはいえない問題があつたことは否定し難いが、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、使用等の状況があつたとまではいえないとする第1審判決の認定は、記録によつても是認できる』、と認定したのである。かくして、「これらの事情を総合すれば、Dハブには、設計又は制作の過程で強度不足強度不足の欠陥があつたと認定でき、本件瀬谷事故も、本件事故車両の使用者側の問題のみによつ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ハブを整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つ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』、と結論づけられた。

この部分は重要であり、過失不作為犯における因果関係を認定するにあたり、仮定的判断を安易に用いず、事実関係を累積しながら本件瀬谷事故もあくまでDハブの強度不足に起因して生じたものとして理論構成をして

いる。これであれば、田原裁判官の反対意見があるにもかかわらず、一応「合理的疑念を払拭できる程度」の「確実性に境を接する蓋然性」という判断がなされたとみてよいであろう。また、「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」とする点も、「本件の現実の結果実現プロセスは『刑法的観点から想定されるべき結果実現プロセスの1つ』<sup>(6)</sup>といえるであろう」という論評が示すとおり、上記の論証で一応説明がつくと思われる。パロマガス湯沸器事件（東京地判平成22・5・11判タ1328号241頁）の場合は、著しい「改造」という介在事情があり、有罪は酷ではないかと思われるが、本件では、そこまでの介在事情は認められず、因果関係を肯定してよいと思われる。

### （3）予見可能性

第3に、予見可能性も重要な争点であった。とりわけ、結果発生の具体的予見可能性が本件でいかなる根拠で認められるか。私は、この点について、「予見の対象とは、構成要件的結果に即座に結び付く場合は当該結果そのものであるが、複数の因果連鎖を経て結果に至る場合は当該具体的事案において最終結果たる当該法益侵害（場合によっては法益危殆化）と経験的に蓋然的に強く結び付いた因果力をもった事象である」という前提に立って、本件のような刑事製造物責任における具体的予見可能性を肯定するためには、「責任原理からの帰結として、行為者たる企業幹部に具体的な危険の予兆が存在しなければならない」、と説いてきた。<sup>(8)</sup>

この観点から本決定の論理を分析すると、本決定は、まず、輪切り破損事故が、「山秀事故以降、中国JRバス事故事案の処理の時点で、同事故も含めると7年余りの間に実に16件（うち、Dハブについては8件）<sup>(9)</sup>という少なくない件数発生していたこと、三菱自工の社内では、中国JRバス事故よりも前の事故の情報を人身事故の発生につながるおそれがある重要情報と分類しつつ、当時の運輸省に知られないように秘匿情報の扱いとし続けていたことが認められ、これらの事情に照らすと、中国JRバス事故事案の処理の時点において、同社製ハブの強度不足のおそれが客観的に認め

#### 欠陥車両の製造と刑事過失（甲斐）

られる状況にあったことは明らかである」と認定している。この部分は、本件瀬谷事故に至るまでのリスク情報の認識を確認する意味で重要である。そのうえで、被告人両名の具体的な危険性の予兆の認識についてそれぞれ認め、「被告人Yは、品質保証部門のグループ長として、中国JRバス事故事案を直接担当し、同事故の内容等を詳しく承知し、過去にも山秀事故及び金八事故という2件のハブの輪切り破損事故を担当し、その後も同様の事故が続発していたことの報告を受けていたのであるから、中国JRバス事故事案の処理の時点で、上記事情から、三菱自工製のハブに強度不足のおそれがあることを十分認識していたと認められるし、中国JRバス事故を含む過去のハブ輪切り破損事故の事故態様の危険性等も踏まえれば、リコール等の改善措置を講じることなく強度不足のおそれがあるDハブを装備した車両の運行を放置すればDハブの輪切り破損により人身事故を発生させることがあることを容易に予測し得たといえる」と認定し、「被告人Xも、品質保証部門の部長として、中国JRバス事故事案の処理の時点で、被告人Yから報告を受けて、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認められる。被告人Xとしては、その経験及び立場からみて、中国JRバス事故事案の処理の時点で、同事故の態様の危険性等に照らし、リコール等の改善措置を講じることなく強度不足のおそれがあるDハブを装備した車両の運行を放置すれば、Dハブの輪切り破損により人身事故を発生させることは十分予測し得たと認められる」と認定した。これは、因果経過に即して、かつ過去の同社の事故情報を詳細に分析して具体的な危険の予兆を判断に組み入れている点で、かつて最高裁がホテル・デパート火災事故における管理・監督過失で採った「一旦火災が発生すると重大な結果に至ることは予見可能である」という危惧感説的な論理（例えば、最決平成5年11月25日刑集47巻9号242頁）に比べると、はるかに優れた認定をしていると評価できる。

#### (4) 結果回避義務

第4に、結果回避義務について、本決定は、「中国JR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り扱い、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法規に照らし、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探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」と認定した。そして、被告人Yについては、「その地位や職責、権限等に照らし、関係部門に徹底した原因調査を行わせ、三菱自工製ハブに強度不足のおそれが残る以上は、被告人Xにその旨報告して、関係会議を開催するなどしてリコール等の改善措置を執り行う手続を進めるよう進言し、また、運輸省担当官の求めに対しては、調査の結果を正確に報告するよう取り計らうなどして、リコール等の改善措置の実施のために必要な措置を探り、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」し、また、被告人Xについても、「その地位や職責、権限等に照らし、被告人Yから更に具体的な報告を徴するなどして、三菱自工製ハブに強度不足のおそれがあることを把握して、同被告人らに対し、徹底した原因調査を行わせるべく指示し、同社製ハブに強度不足のおそれが残る以上は、関係会議を開催するなどしてリコール等の改善措置を実施するための社内手続を進める一方、運輸省担当官の求めに対しては、調査の結果を正確に報告するなどして、リコール等の改善措置の実施のために必要な措置を探り、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」と認定している。

この注意義務内容は、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対して、リコール制度に関する道路運送車両法の関係法規に

照らし、いわば単に行政法上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探ることが要請されていたにとどまらず、「刑事法上も、そのような措置を探り、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」として製品回収義務を認めた点に特徴がある。この論理は、すでに薬害エイズ事件ミドリ十字ルート（大阪高判平成14年8月21日判時1804号146頁）<sup>(10)</sup> や薬害エイズ事件厚生省ルート（最決平成20年3月3日刑集62巻4号567頁）<sup>(11)</sup> でも見られる。作為義務との異同の問題は理論的に残るにせよ、本件では、これも肯定してよいであろう。

なお、その他、被告人両名の「過失の競合」も、特段の問題なく肯定されているが、本件ではむしろ「過失犯の共同正犯」についても検討すべき事案ではないか、と思われる。その点を別とすれば、本決定は、結論において妥当だと考える。

## 6 企業のコンプライアンスと欠陥製品の製造防止への法政策

最後に、以上と関連して、企業のコンプライアンスと欠陥製品の製造防止への法政策について簡潔に述べておきたい。これは、早稲田大学グローバルCOE《企業法制と法創造》総合研究所の刑事法グループが調査した結果に基づくものであるが、本稿と関連する必要部分だけ取り上げてみたい。なぜなら、処罰の是非も重要だが、本件のような事案の特性に鑑みると、企業犯罪防止という観点からは、法政策も重要なだからである。

本調査の第Ⅰ部は、ずばり「コンプライアンスについて」と題して尋ねた。問1は、「コンプライアンスの防止対象事項」についてである。多い順に挙げると、「下請代金の支払遅延」、「守秘義務の徹底」、「欠陥品の製造・販売」、「監督機関への報告義務違反」、「商品・役務内容等の虚偽表示」というのがベスト5である。<sup>(12)</sup> 2004年の調査では、「贈収賄」が1番で、2番が「下請代金の支払遅延」、3番が「特許侵害」、4番が「欠陥品の製造・販売」、5番が「商品・役務内容等の虚偽表示」という順番であった。今回

## 欠陥車両の製造と刑事過失（甲斐）

比較してみると、随分順番が変わったが、「欠陥品の製造・販売」は、コンプライアンスの防止対象事項として順位を上げており、これがいかに重要なコンプライアンスの内容であるかを示している。

「消費者に対する周知方法」についてはどうか、というのが問5である。今度は逆で、消費者に対しては、「ある程度周知を図っている」というのが36%で、「十分に図っている」という回答を入れても、半数に満たないというところである。逆に、「あまり周知を図っていない」あるいは「まったく周知を図っていない」という2つの回答を入れると、むしろ半数を超える。したがって、課題がここから浮かび上がってくる。消費者に対してコンプライアンスも含めてきちんと知ってもらうという意味での情報提供をどうするか、ということがひとつの重要課題として残ることが、ここで判明する。<sup>(15)</sup> 本件の場合、三菱自工の被告人両名が、品質情報を「オープン情報」と「秘匿情報」とに分けて二重管理していた点がそもそも問題であった。ここに当時のコンプライアンス体制の杜撰さを看取できる。

問7の「違反行為察知・防止システムの有無」については、ほぼ大半の企業に当たる98.2%が「ある」という回答なので、これ自体は現在問題ない。むしろ問題は、問7-1の「相談窓口」である。社内いろいろな不祥事があった場合、どこに相談するかという質問である。ベスト3を挙げてみると、1番目はコンプライアンス関連部署であり、273社で、61.5%である。これを見るかぎりでも、2004年の調査のときには、まだこういう部門がある会社はそれほど多くなかったので、この5~6年に随分充実した、といえよう。それから2番目が社外弁護士で、51.4%であり、これは予測されたところである。そのほか、法務部とか、コンプライアンス部門の中に法務部があるところもあるし、逆の場合もあるが、とにかく法務部が多い。したがって、企業では、コンプライアンス関連部署と法務部がかなり活動しており、社外弁護士も活動しているといえる。<sup>(16)</sup>

問10は、法令違反行為防止システム構築方法についての質問である。「各企業が独自に構築する」という回答が71%であった。これは、「想定外」と言ったほうが正確かもしれない。むしろ「業界レベルで」とか、もう少

し広いレベルで考えるのではないか、と思っていたが、「各企業が独自に構築する」という選択が 71 %で、かなり多い、と感じる。これは、視点を変えれば、各企業の自律性がやはりなお強いということであり、これは良い面にも評価できる。しかし他方、同業種間での連携はどうなっているか、ということも検討の余地がある。自分の会社だけで限界がある場合には、やはり業種ごとにいろいろ共通のルールをつくるなり、あるいは業界外にいろいろアドバイスなりサポートを求めるという手もあると思われるが、クロス集計をみても、今回の調査では、むしろ「各企業が独自に構築する」傾向が出ているのが特徴だといえよう。しかし、過去 5 年間の行政処分違反をみると、大企業による違反が多く(問 23 およびそのクロス集計表参照)、各企業に任せきることには限界があるといえよう。<sup>(17)</sup>

第Ⅳ部は、「制裁制度のあり方」について問うている。「企業に対する刑事制裁のあり方」を問 27 で尋ねたところ、「罰金刑だけでよい」と回答した企業が 41% であった。罰金刑は、現行法でも存在する。ところが、それ以外の刑事制裁として、「企業名の公表」、「企業の保護観察」、「企業の入札からの排除」等を導入したらどうかという回答が実は 52% と半数以上に上ったというのが、刑法学者としては大変関心が持たれたところである。なぜなら、逆に言うと、現在の刑事制裁システムには満足していない企業が半数以上あると推測できるからである。ただ単に罰金を科すというレベルでは、先ほどの課徴金と比べると、要はお金の問題であるから、同じであるが、それよりも効き目があるのは、やはり「企業名の公表」といったような制裁ではないかという推測もつく。

クロス集計をすると、「罰金刑だけでよい」と回答した企業のうち、10000 人以上の規模の企業が 65.5% で最も多く、以下、5000-10000 人の規模の企業が 60.0%、0-1000 人規模の企業が 40.9%、1000-5000 人規模の企業が 40.6% であった。資本金規模でみても、若干の順位の変動はあれ、概ね同じ傾向にある。これに対して、新たな刑事制裁が必要か、という点では、1000 人規模の企業が 59.4% と最も多く、以下、0-1000 人規模の企業が 59.1%、5000-10000 人規模の企業が 40.0%、10000 人以上の規模の企業は 34.5% であった。資

本金の規模でみても、50-100 億円規模の企業が 60.8%、100-500 億円規模の企業が 60.6%、0-50 億円規模の企業が 58.7%、そして 1000 億円以上の規模の企業は 30.3% であった。このことから、大企業ほど、金銭に余力があるためか、罰金で済ませたいという傾向があり、規模が小さいほど新たな別の刑事制裁を希望する傾向があるように思われる。しかし、このような実態をみると、罰金刑だけで十分かは疑問があり、企業名の公表やプロ<sup>(18)</sup>ーション等、何らかの新たな刑事制裁を考える必要があるように思われる。

問 27-1 は、「その他の制裁・企業犯罪類型創設」について自由記載方式で尋ねたものである。「強制解散等、社会から退場させる仕組み」、「親告罪の排除」、「企業名の公表」、「入札からの排除」、「ネット犯罪」、「マスコミの無責任な報道の規制」という提言が記載されていた。もちろん、表現の自由、報道の自由との関係が出てくるという問題も含んでいるので、慎重<sup>(19)</sup>な検討を要する部分もある。

さて、問 28 は、「行政制裁と刑事制裁の抑止効の比較」について尋ねたものである。先ほどの罰金と課徴金の関係に関する問題意識がここにつながっているわけである。多くの企業 (65%) が「課徴金のほうが効果がある」と回答しており、「罰金のほうが効果がある」という回答 (26%) の倍以上あり、課徴金のほうに軍配を上げている。おそらく、これは、課徴金のほうが金額が大きいという事情もあるのであろう。それから、罰金については刑事制裁であることから、逆に企業としては「有罪」というレッテルを貼られるラベリング効果を恐れているということもあるのかもしれない。クロス集計を分析すると、「課徴金のほうが効果がある」と回答した企業のうち、10000 人以上の規模の企業が 80.0% を占めており、突出している。<sup>(20)</sup>この効果の比較は大変難しいものがあり、今後の検討課題である。

問 29 は、「法人処罰のあり方」について尋ねた。これも、われわれ刑法学者としては大変关心があるところで、刑法学会でもずっと議論が続いているところである。ヨーロッパやアメリカをはじめ、先進国で法人処罰を一般に肯定する国が増えてきた。ドイツのように、秩序違反法という法律

## 欠陥車両の製造と刑事過失（甲斐）

で対応している国もあるが、多くの先進国では、法人が犯罪行為一般を行なうということで、法人の犯罪能力を一般に認めて刑法典の中に組み入れている国もあるし、イタリアのように「企業刑法」という新たな法律を独自に設けている国もある。日本は今後どうなるのか、「今後のゆくえ」を探ることは、重要なテーマになる。今回の調査によると、回答企業の 55% が「法人自体を処罰するほうがよい」と回答し、36% が「現行法のように個人を基本に処罰するほうがよい」と回答している。したがって、半数以上の企業が法人を処罰してもよい、という考えをもっていることになる。クロス集計をすると、「法人自体を処罰するほうがよい」と回答した企業のうち、0-1000 人規模の企業が 65.4% と最も多く、以下、5000-10000 人規模の企業が 62.9%、1000-5000 人規模の企業が 59.9% であり、10000 人以上の規模の企業は 32.1% にとどまった。これは、資本金の規模でみてもほぼ同様の傾向があり、ここから、大企業ほど法人処罰の導入に消極的であり、規模が小さいほどこれに積極的であることがわかる。業種別では、不動産業が 88.9% で最も高く、以下、電気・ガス業 85.7%、サービス業 78.6% と続く。

仮にそうであっても、課題は、この法人処罰の中に何を盛り込むか、ということであろう。前述の罰金と課徴金の関係を考えると、法人を処罰するとして罰金だけで済むかというと、罰金よりは課徴金のほうが効果があるということなので、それとの整合性をどう捉えるのか、これも、今回のアンケートで浮き彫りになってきた。したがって、新たな制度を設けて、「企業名の公表」とか、その他、新たな類型を設けるのか、今後も検討をする。<sup>(21)</sup> しかし、そうだとしても、本件のような事案を見るかぎりでは、一定の責任者に個人責任である刑事過失責任を追及する問題は、一定の範囲で残り続けるであろう。

最後が、「その他（自由記載）」であり、自由記載欄に相当の意見が寄せられた。これも全部挙げることはできないが、まず、複数挙がったものを中心まとめてみると、以下のとおりである。

- ① 「営業職に対するコンプライアンス教育において、どこまで研修を施

せばよいか」（3件）。つまり、コンプライアンス教育が大事であることはわかるけれども、何をどこまで実施すればよいかということに悩んでいる企業もあった。また、②「中小企業においても、コンプライアンスの重要性を啓発し、法による統制も必要」という意見（2件）、③「些細なコンプライアンス違反についてどのように対処すべきか、悩ましい」という意見（2件）、④「コンプライアンスという概念が単なる法令順守という狭い範囲で社内外で捉えられがちだが、法令も含めた広く社会の要請に応えることが本来的意味」という意見（2件）もあった。

つぎに、単発的ながら、積極的意見としては、「日頃より社員全員の意識啓発、モチベーションの維持と健康管理が大切」、「日弁連や業界団体を通して、さらなる啓蒙活動推進を望む」、「会社法の中で取締役就任の際にコンプライアンス違反をしないよう誓約書提出を義務付ける」、「日本企業の競争力アップ、海外投資家からの投資増加のため、コンプライアンス重視はますます求められる」、「コンプライアンス向上のためには、ステークホルダーの期待、支持、圧力、評価といった活動を通じて企業の基礎的要件として取り込まれるべきだ」、「コンプライアンスの評価については企業毎の特性に合わせて企業毎に自律的に制度設計すべきという原則からは、單に表面上の規律を厳しく定めるのではなく、個々の企業固有の事情に照らしその実効性と妥当性から判断すべきだ」という意見が注目される。

他方、消極的な意見として、「社内教育をしても内部統制の効果は限定的なので、あまり過大な期待をしないほうがよい」、「企業に対する要求レベルが高まり続ける一方で、企業を構成する個人の意識向上には限界がある」、「『コンプライアンス』という言葉が、その定義について社会的コンセンサスが得られる前に流行してしまったため、社内でも、『何だかわからないけどコンプライアンスの問題』ととらえられる事例が多い」、「制裁をむやみに重くすることで活力が低下する」という意見が参考になる。また、「日本企業のコンプライアンス、特にカルテル・談合の領域は、経営幹部・従業員とも建前と本音（業界の共存秩序のためにはやむをえない必要悪）の乖離がいまだに大きく、人事面でも、後者を優先する会社が多い」という意

見も傾聴に値する。

それ以外の意見を見てみると、結局は、社内教育等を通じて個人の意識啓発、意識を高めることが大事で、コンプライアンスあるいは法規制ということばかりを強調しすぎても、不祥事問題をすべて解決することにはならないと考えている企業も多いことがわかる。そういう意味では、自由記載欄の意見は、本音を書いていただいただけに大変参考になる。「何でもかんでもルール、コンプライアンスということになると、萎縮効果をもたらす」ということも指摘されているので、「いったいこの状況でどういうコンプライアンスが重要なのか」、ということを見極めることも今後の課題といえる。<sup>(22)</sup>

## 7 結 語

以上、三菱自工トラック・タイヤ脱落事故最高裁決定を契機として、欠陥車両の製造と刑事過失について論じ、続いて、それを契機として今後の事故防止に向けた法政策についてわれわれの調査に基づいて論じてきた。この種の問題は、今後も発生することが予測されるが、責任原理に基づいた適正な処罰とともに、むしろ、事故の防止のために企業コンプライアンスを強化し、定着させることが重要だということを本件が示している点を改めて強調して、本稿を閉じたい。

### ＜注＞

- (1) これまでの研究として、甲斐克則「欠陥製品の製造・販売と刑事過失」『神山敏雄先生古稀祝賀論文集第1巻』(2010・成文堂) 157頁以下、同「薬害と製薬会社幹部の刑事责任——薬害エイズ事件ミドリ十字ルート判決に寄せて——」広島法学27巻2号(2003)239頁以下(甲斐克則『医療事故と刑法』(2012・成文堂) 154頁以下所収)参照。なお、Harro Otto, Die strafrechtliche Haftung für die Auflieferung gefährlicher Produkte, in Festschrift für Hans Joachim Hirsch zum 70. Geburtstag, 1999, S.291ff. の邦訳であるハロー・オットー(甲斐克則・日山恵美訳)「危険な製造物の引き渡しについての刑法上の帰責(1)(2・完)」広島法学25巻1号

## 欠陥車両の製造と刑事過失（甲斐）

(2001)125 頁以下、2 号 (2001)265 頁以下のほか、近時のものとして、北川佳世子「欠陥製品回収義務と刑事责任 — 市販後の製品回収義務の根拠をめぐるわが国の議論一」前出『神山古稀第 1 卷』181 頁以下、岩間康夫『製造物責任と不作為犯論』(2010・成文堂) 等参照。

- (2) 田口守一・甲斐克則・今井猛嘉・白石 賢編著『企業犯罪とコンプライアンス・プログラム』(2006・商事法務)、甲斐克則編『企業活動と刑事規制』(2008・日本評論社)、甲斐克則・田口守一編『企業活動と刑事規制の国際動向』(2008・信山社)、田口守一ほか著『刑法は企業活動に介入すべきか』(2010・成文堂) 所収の諸論文参照。
- (3) 甲斐・前出注(1)「欠陥製品の製造・販売と刑事過失」159 頁参照。
- (4) この点については、甲斐・前出注(1)『医療事故と刑法』177-178 頁、201 頁、同「企業犯罪と公務員の刑事责任 — 薬害エイズ事件厚生省ルート最高裁決定を契機として —」早稲田法学 85 卷 1 号 (2009)8-9 頁参照。
- (5) 甲斐・前出注(1)「欠陥製品の製造・販売と刑事過失」168 頁。
- (6) 成瀬幸典「判批」刑事法ジャーナル 33 号 (2012)128 頁。松宮孝明「批判」立命館法学 343 号 (2012) 616 頁は、「本決定は、正確には、……客観的帰属関係を要求しているのである。これをより正確にいえば、『義務違反のゆえに放置された危険の現実化ないし義務の保護目的範囲内の結果』と認められないため、結果の客観的帰属が否定されるというべきである。そして、本決定は、従来から『客観的帰属論』のひとつの具体化として主張されてきた、このような『保護目的』ないし『保護範囲』の考え方を、実質的に採用した初の最高裁判例であるといえる」と位置づける。なお、最近の判例における因果関係については、甲斐克則「過失犯と因果関係」早稲田大学法科大学院 Law & Practice 5 号 (2011)221 頁以下参照。
- (7) パロマガス湯沸器事件判決については、神例康博「批判」刑事法ジャーナル 28 号 (2011) 102 頁以下参照。本判決の結論を肯定している。
- (8) 甲斐克則『責任原理と過失犯論』(2005・成文堂) 104 頁。
- (9) 甲斐・前出注(1)「欠陥製品の製造・販売と刑事過失」169-170 頁。なお、甲斐・前出注(8) 105 頁参照。
- (10) 詳細については、甲斐・前出注(4)『医療事故と刑法』154 頁以下参照。
- (11) 詳細については、甲斐・前出注(4)『医療事故と刑法』169 頁以下、同・前出注(4)「企業犯罪と公務員の刑事责任」1 頁以下参照。
- (12) この問題については、甲斐克則「過失の競合」刑法雑誌 52 卷 2 号 (2013)140 頁以下ほかの諸論文参照。松宮・前出注(6) 614 頁も、「本件は関係者の過失共同正犯として構成すべきものであった」と指摘する。
- (13) 甲斐克則「日本におけるコンプライアンスの現状と課題 — 2010 年アンケート調査分析結果 —」商事法務 1975 号 (2012)28 頁以下参照。本調査は、2010

## 欠陥車両の製造と刑事過失（甲斐）

年11月から12月にかけて郵送方式で行い、2,496社（東証第一部上場企業）に質問票を送付して、448社から回答を得たものである（回収率17.95%）。なお、クロス集計も含めたデータ解析を入れた最終報告書は、企業と法創造34号（2013）に掲載する。また、アンケート全体および調査結果の単純集計については、甲斐克則ほか「早稲田大学G C O Eシンポジウム：コンプライアンスの現状と課題—企業コンプライアンスと法規制のゆくえ」企業と法創造33号（2012）95頁以下、特に144頁以下参照。

- (14) 甲斐・前出注⑬商事法務1975号29頁。
- (15) 甲斐・前出注⑬商事法務1975号29-30頁。
- (16) 甲斐・前出注⑬商事法務1975号30頁。
- (17) 甲斐・前出注⑬商事法務1975号31頁。
- (18) 甲斐・前出注⑬商事法務1975号38頁。
- (19) 甲斐・前出注⑬商事法務1975号38頁。
- (20) 甲斐・前出注⑬商事法務1975号38頁。
- (21) 甲斐・前出注⑬商事法務1975号38-39頁。法人犯罪については、前出注(2)のほか、川崎友巳『企業の刑事責任』（2004・成文堂）、樋口亮介『法人処罰と刑法理論』（2009・有斐閣）、＜特集＞「法人処罰の現代的課題」刑事法ジャーナル17号（2009）等参照。
- (22) 甲斐・前出注⑬商事法務1975号39-40頁。

（早稲田大学大学院法務研究科教授）