

航空事故とパイロットの法的責任について（前編）

刑事過失責任を中心に

東海大学教授 池田良彦

●去る6月5日に羽田空港西旅客ターミナルにあるギャラクシーホールで法務委員会主催による池田良彦東海大学教授の講演会が開催されました。今号と次号の2回にわたり、講演内容をご紹介します。なお、レジュメは前号（98/4）95ページをご覧ください。

（編集委員会）

今日は皆さんあまり考えたくない刑事責任という問題についてお話し致します。最近ではヘリコプターセミナー等、刑事責任についてお話しする機会が有りましたが、今日は「基礎的なことを話して欲しい」という要望がございましたので、基本的には航空関係者が事故と関わりを持ったときにどういった刑事上の責任が問われるのか、その結果についてはマスコミでたびたび報道されますので知ることができるのですが、何故そういう結果に至るのか、その法的な背景といったところを中心に、レジュメに示しました様に、お話を進めていきます。

概要から申し上げます。航空事故とパイロットの法的責任というテーマですと、随分色々な問題を検討しなければなりません。刑事のみならず、行政上の問題、民事の問題、その他国際法上の問題です。国際法上の問題と申しますのは、航空機事故というものも国を越えて発生する可能性が有るわけです。従ってその場合、法的な責任を問うときにはどの国に裁判管轄権（jurisdiction）が有るのかという問題もございますので、実を言いますと、私も全てはフォローしきれない沢山の法律問題が存在致します。しかし、それらに少しずつ触れて行っても余り意味はございませんので、私の専門領域であります刑事法という側面に焦点を絞って話を申し上げます。その他の問題につきましては、またの機会

にお話をする、或いは何等かの活字になることもあるかもしれませんが、そちらを参照して頂ければと思います。

航空事故調査委員会設置法と刑法

さてそこで、航空機事故と法律という問題について話を進めていきます。レジュメには1. 行政、2. 刑事、3. 民事の三つの分野でどのような問題が有るのかということを中心に示しております。先ず行政という側面では、航空事故を発生させますと、好むと好まざるとに関わらず二つの法律と関わるということになります。一つは「航空事故調査委員会設置法」（1973年10月12日制定）です。これは申すまでもなく皆さんご承知の点でございますけど、この航空事故調査委員会は事故調査の必要があると認められた場合に、事故関係者に対する質問、或いは関係物件の検査及び提出要求、当該物件の保全を命じ又は移動を禁止することが出来るということでありませう。そして、同委員会が行う事故調査は、あくまで原因の究明ということが目的であるということは皆さんご承知の通りであります。ところが事実上この事故調査報告書が、ややもすると、責任を追及するための起訴資料として使われる可能性が有るわけですので、この問題については皆さんよく議論されている点かと思えます。これは一つ重大な問題として考えて行かざるを得ません。

事実、事故調査の趣旨は法的な責任を追及する為のものであってはならないと、国際民間航空条約第13付属書も「調査実施国がアクシデント又はインシデント調査以外の目的で発表することが、当該調査又は将来の調査において情報入手に悪影響を及ぼすと考えられる場合、これらの記録を調査以外の目的

で発表することに関し、privilege（特権）を有する。」と規定しているわけですから、基本的には責任を追及する可能性の有る形で利用してはならないということになっております。「航空事故調査委員会設置法」そのものの規定から行きますと「原因究明の為のものである」という定め書きが有りますので、基本的には責任追及の為の材料として使ってはならないということになっているわけです。

けれども、捜査の側面から考えますと「犯罪の端緒」というのは、例えば被害者が告発や告訴をする、或いは目撃者が情報を提供する、或いはテレビのニュース番組を見ていたままたま犯罪の状況を発見したとか色々有るわけです。航空機事故が発生致しますと、我が国の刑事責任を追及するシステムから行きますと、何が原因であるのか、何処に原因が有るのか、人的ミスに拠るものであるのか等ということが盛んに議論されることになりまして、その為には調査資料が必要になるわけです。しかし、警察・検察当局は航空事故の事故調査能力を持っておりません。従いまして事実上、事故調査報告書を持つという形にならざるを得ないわけです。しかしながら、事故調査報告書は公表制度になっておりますから、これは容易に閲覧することが出来るわけです。従って、それを糸口に捜査が開始されるか、或いは刑事訴追の準備をするかという流れの中に乗ってしまうわけで、原因究明のものであるという前提を持ちながらも、犯罪捜査に利用される可能性を持っているということになるわけです。

このような現実を踏まえながら、我々はその手続き上の問題と実体法上の問題を分けて議論する必要性が有るわけです。今日は、「航空関係者の刑事責任」というものを刑法理論の中でどの様に軽減して行くのか」ということを目的にお話し申し上げようと思っておりますので、その手続き上の問題の不十分性を十分に承知しておきながら、もし航空事故に関する刑事責任を問われようとするときに、どの様な対応、そしてどの様に考えて行けば良いのかということを考えたいと思います。

次に、航空法との関わりを持ちます。事故関係者は航空法第30条の規定に拠りまして、技能証明が取り消され、又は1年以内の期間を定めて航空業務の

停止処分を受けることがあるということございまして、これも皆さんご承知の条文であります。行政上の責任につきましては、今申し上げた二つの法律との係わり合いを持つということになります。

刑事の分野から

さて、レジュメの2番目であります。刑事の分野からということで、今日のメインテーマはこちらになります。この刑事という側面から少し考察をしてみたいと思います。先ず、我が国の「刑法」は1907年（明治40年）に制定された法律でありますから、制定当時は勿論、航空機がこれほど発達をするとはどなたも考えなかったわけでありまして、元々この「刑法」という法律の規定の中には「往来危険罪」という鉄道、海上という運輸の事故を想定した規定は存在しましたが、航空機というものを想定した規定は存在しませんでした。その後、刑法の改正という動きが何度か有りましたが、我が国では法律を改正する手続きには色々な問題がございますので、結局、1907年（明治40年）制定のこの我が国の「刑法」は未だに現行法ということになります。

1995年6月1日には、明治40年の文言ではどうしても現代の表現に合わないということで、口語表記に全面改定を致しました。しかし、根本的な趣旨に変わりはないということであります。従いまして、古い時代に制定されましたこの「刑法」が新しい時代の事実をどう捉えて、どう責任問題を論ずるのかということには多少アンバランスの部分があるわけですが、そこは解釈の妙と言いましょか、解釈によって補うしかないということになります。解釈によっても補えないという場合にどうするかと申しますと、「刑事特別法」という法律を制定することによって、現行「刑法」でカバーしきれない問題に対応しようとしています。

例えば、最近の新しい例ですと、「サリン事件」が発生しますとサリンを生成すること自体が犯罪であるという規定がそれまで有りませんでしたので、慌てて政府は「サリン特別法」という新しい法律を制定いたしました。サリンをばらまいて死傷事件が発生しなければその責任を問えなかった現行「刑法」の範囲が

ら、サリンを作ること、所持すること自体が犯罪であるという法律を最近作ったわけです。

従って、「オウム事件」以降に「サリン特別法」を制定した為、「オウム事件」の彼等に「サリン特別法」の適用は有り得ない。それ以降の出来事に対してしか適用することが出来ない。法律は極めて後追的な、非常に保守的、conservativeな面を持っていて、これが法律の特徴なのですが、何かことが発生してそれに対して何等かのルールを制定して行く。しかし、そのルールを制定したときにはもう既に次の新しい現象が発生している。果たして、航空の分野に於いてもそういうことが有り得るのかなということをこれからの話の中で感じ取っていただければ宜しいかと思えます。

刑法 211 条

さてそうなりますと、1907年（明治40年）に制定されたこの古い、しかしながら未だに現行法である「刑法」は、基本的に航空機事故を想定しておりません。従って、航空機事故が発生した場合に、その事故関係者にこの「刑法」を適用するということが一体どういうことであるのかという問題が出て参りますね。そこで登場しますが、刑法211条という条文です。航空機事故を想定していなかったのにも拘らず、航空機事故が発生致しますと現行刑法上、先ず登場して来るのがこの刑法211条です。条文は「業務上必要な注意を怠り、よって人を死傷させた者は、五年以下の懲役若しくは禁固又は五十万円以下の罰金に処する。重大な過失により人を死傷させた者も同様とする。」という規定でございます。

業務とは

この文言から、別に航空機事故を想定した条文ではございませんけれど、「業務上必要な注意を怠り」の「業務」とは一体何なのかという議論がございます。例えば、車を運転すること。これも「業務」です。鉄道の運転手が電車を運転するのも「業務」です。それから、企業が業務を行うのも「業務」です。あらゆる「業務」をここで含むわけです。よく、「サンデードライバーが運転することも業務なのか」という質問を

受けることが有ります。ここでの「業務」というのは、それを職業として収入を得ているという意味ではございません。ある一定の資格を持った者が、継続して何等かの動作・行為を行うことを「業務」と申します。それを公務員が行えば「公務」と言いますが、公務員以外の一般の方々も日常、ある行為を継続的に行えば、これは基本的に「業務」ということになります。

従いまして、無免許の者が車を運転しても、あることを継続的に行うという意味に於いて「業務」ということになります。従って、無免許の者が交通事故を起こしても、業務上過失致死、業務上過失傷害等という「業務」の範疇に当てはめられます。勿論、免許を持った有資格者が継続的に運転することも「業務」であります。それは職業として毎日運転する方も、週に1日しか運転しないサンデードライバーの方も運転するという行為自体を「業務」として捉えます。広くこの「業務」の概念を当てはめて、一般的に適用致します。従いまして、航空機を操縦する方々でラインで操縦する方々も、趣味で操縦する方々も、スポーツで操縦する方々も全て資格を持った方が継続して何等かの行為を行うという「業務」の範疇の中に入りますから、法を適用する側と致しましては、航空機を操縦するという「業務」中に発生した事故ということで、業務上過失という捉え方を致します。

結果犯

そして、刑法の基本原則は、「結果犯」であります。「結果犯」ということはどういうことかと申しますと、法律の規定の仕方から致しまして、「業務上必要な注意を怠り、よって人を死傷させた者」となっており、「人を死傷させた」という「結果を発生させる」ということが必要です。従いまして、業務上必要な注意を怠っても、人を死傷させなければ、この刑法211条の適用は無いということです。簡単に言えば、事故を起こしかけたけれど人を殺さなかった、怪我をさせなかったならば、業務上過失という刑法上の責任を問われることは基本的に無い。

それでは、物を壊したらどうなるのか。人身事故

にはならなかったけど、物損という状態が発生した。これは刑法261条という規定の中に「器物損壊罪」という規定が有ります。物を壊したという罪です。従いまして、人身事故にはならなかったけど、物を壊したという罪に問われるのかどうかという問題が出て参ります。しかしながら、「器物損壊罪」は「親告罪」になっております。「親告罪」というのはご承知のように、被害者が告訴して初めて刑事責任が問われる手続きが発生する。従って、警察は物を壊した犯人を知っていても、その物を壊された被害者が告訴いたしませんと、この事件は裁判にならないということでありませう。

レジュメに紹介しましたが、1985年5月28日に那覇空港で、自衛隊救難機MU-2と全日空機B-747が接触事故を起こしたことがございます。その時に、人身事故は発生致しませんでした。従って、刑法211条の業務上過失というこの条文を当てはめるわけにはいきませう。しかし、接触ということで一部物を損壊した部分がございます。そこで、損壊された側の全日空側は被害者ですから、航空自衛隊側を「器物損壊罪」、刑法261条で告訴すれば、これは立件されることとなります。しかしながら、これは双方の話し合いに基づいて、物損についての国家賠償が早く行われた為に、全日空側もこの物損に対する刑事告発はしないということになりました。従いまして、業務上過失、刑法211条の適用は無かったということになります。後に、「航空危険罪」のお話を申し上げますが、今申し上げて居りますのは、刑法211条の適用が有るか無いかという側面からのお話です。従って、刑法211条の適用の根拠は、「人を死傷させたという結果を発生させること」が最大の条件となります。

航空事故と刑法 211 条

従いまして「刑法」という法律の範囲の中では、人身事故を発生させなければ、航空事故の関係者の刑事責任は、まず基本的に問われることは無いという基本的な考え方が定着して居りました。これは車の事故を当てはめてみればよく想像が出来る話であります。交通事故が発生いたしましても、人身事故に

ならなければ警察は現場の確認をするだけで、後の賠償の話はあなた方で話し合いなさいと言います。つまり、「刑事は民事不介入の原則」というのがございますから、警察は人身事故になったという場合を前提にしてでしか、基本的に動きませう。この例からも、刑法211条の規定からも「よって人を死傷させた者」という「結果を発生させる」ということが、刑事責任追及の為の一つの条件となるということですから、基本的に「刑事責任というのは被害結果（法益侵害）の発生を待って論ずる」ということです。特に業務上過失の場合には人身という条件が必要であります。

レジュメには、この211条が適用された判例を七つほど紹介してあります。ここで、お断り申し上げなくてははいけませうが、それぞれの事件の会社名、組織名を露骨に表現してしまいましたけれど、これには全く他意はございませう。皆さんご存じの事例も有ろうかと思ひます。ここでは、刑事の問題を勉強しようという目的がございませうので、#印のところには敢えて当該事件の判決結果を併記してあります。大体が第一審で決着して居りますし、控訴するケースも有りましたけど控訴棄却という結果になって居りまして、第一審判決が確定するという形になって居ります。

f. に示しましたのは通常「730事故」と一般的に称される、航空自衛隊機が岩手県雫石上空で空中衝突を起こしたという例の「雫石事故」ですけど、この事件については第一審で終了して居りませう。二審、三審と続いたわけがございまして、これは航空事故の関係者の刑事裁判としては、比較的珍しい上告審まで行ったケースでございませう。第一審では教官、訓練生それぞれ禁固刑という、厳しい責任が有ると判断した判決に対しまして、第二審控訴審判決では、訓練生は破棄無罪という形で無罪判決になって居りまして、教官の方は控訴を棄却されまして上告をして居ります。そして最高裁、上告審が1983年に決着が付いて居りますから、事件から12年経過して最終的な確定判決になったわけですけど、教官の方が禁固3年執行猶予3年という結果です。

執行猶予の意味

これらの事例の特徴は、先ず実刑判決は無かったということです。全て執行猶予付き判決であるということです。これはどの様に捉えることが出来るのかと言いますと、ご承知かと思いますが、実刑判決ですと判決が確定いたしますと直ちに身柄が拘束されることになるわけです。執行猶予付き判決ということは、裁判所の方は、人身という重大な被害結果は発生したけれども、しかし判決を下すときに、過去犯罪の前歴が有るかどうかが、それから犯罪を繰り返す恐れが有るかどうかが、特に意図的ではない過失事例については、初犯の場合には一般的に執行猶予を適用致します。ご承知の様に執行猶予付き判決というのは、この猶予期間にその他の如何なる刑事事件を発生させなければ、その判決はある意味に於いては終了すると言いましょか、その刑は帳消しという形になるわけでして、それにも刑事政策的な意味が有るということでありませぬ。

脱線しますが、例えば執行猶予期間が比較的長い判決の場合、それは再犯の恐れが有るからわざと長くするのであって、本当に反省したかどうかをその執行猶予期間チェックするということです。例えば、万引き犯は反省をして一年間位は犯罪をやりませんが、病的なものですから一年も我慢をしないで、二年目忘れた頃に万引きをしてしまう。そういう再犯の可能性の有る者には、刑事政策的に執行猶予四年という様な長期に亘る執行猶予期間を設けます。その四年間彼が我慢出来たらもう許してあげようという発想です。従いまして、いわゆる航空機事故の場合にも、わざと事故を起こす人はいませんから、もし発生するとすれば不注意である。しかし、刑法の趣旨からいって「結果犯」ですから、不注意の状態だけでは刑事責任を問いませんので、人身、人の死傷という結果を発生させることを刑事責任の条件とするという考え方です。

裁判官の法解釈

さて、そうなりますと、ここに掲げましたa . b . c . d . e . f . g . の七つの過去の裁判事例の中で、

a . b . e . f . g . はここに示しましたように死傷結果が出ております。しかし、死傷結果が出ても無罪となったケースがございます。その内の一つがd . の事例です。大分空港での富士航空機のブレーキ故障によるオーバーランです。航空機は破壊、炎上いたしました。死者20名、負傷23名というデータが出て居ります。しかし機長、副操縦士、何れも無罪という形です。業務上過失の条件でありました死傷という結果を発生させたから、イコール刑事責任が問われるという簡単な図式には必ずしもならない。従ってそこに、「形式的に、死んだ。怪我をした。だから一番近くに居たところの当事者の刑事責任が自動的に問われるという図式では必ずしも無い」というように我々は認識をすることができるわけですね。そこで、裁判官が法を解釈致します。法を当てはめます。

それでは、法を当てはめるとはどういうことなのか。被害法益、保護法益としての生命だとか身体だとかを失わせるという被害結果を発生させたんですが、そこに到達するまでの関係者の不注意は何処にどういう形で有ったのか。当初の「刑法」の基本的な考え方は、「結果責任主義」ですから、従って結果が一番近い人間の不注意を認定しようと考えます。例えば、車の事故を想定して頂ければ宜しいのですが、あなたの運転していた車によって一人の人を死亡させた。あなたの前方注意義務違反、あなたのスピードの出し過ぎ等という形で、基本的には死傷事故が一番近い者の責任を問うというのが今までの「刑法」の基本的な考え方であるし、今でも基本的には変わり有りませぬ。

このように「刑法」の基本的な思想というのは、「直近の行為者責任説」が基本的な考え方なものですから、「結果」と「直近の行為者」そして「明らかな不注意によるものである」という認定が揃いますと、これは刑事責任を問わざるを得ないというのが「刑法」の仕組みであります。ですから、この大分空港でのオーバーラン事故とc . の仙台空港での負傷6名の事例では、死傷という「結果」が出て居りますが、無罪判決になっています。これは、d . の場合にはブレーキの故障という明らかな欠陥がありますので、これは「直近の行為者」であるパイ

ロットの問題ではなくてブレーキの故障の問題であるということで、一番事故の現場に近い者の刑事責任を問うわけにはいかないという考え方です。c. の事例も同様な考え方でありますので、無罪ということになったわけであります。

さて、ここに示しました過去我が国での無罪、或いは有罪となった、何れにしても裁判という形で起訴された代表的な七つの事例を念頭に置いて頂きながら、「刑法」というものが「結果責任」を追求する法律であるという認識をして頂いたと思います。その認識を踏まえた上で、レジュメの1ページ目に戻って頂きたいと思います。私がここに延々と書きました内容は、「刑法」の基本的な考え方・解釈がどの様に、徐々に変わりつつあるのか、そして将来はどうなるであろうかということの流れを追って箇条書き的にしたものです。従って、裁判事例では実際に死傷という「結果」に対して科せられた責任、「結果責任主義」であるということ念頭に置きながら、この文章の中から、「刑法」の考え方の変化の流れを察知して頂ければ宜しいかと思ひます。

直近の行為者責任説に対する疑問

先ず、『航空事故の関係者が刑法上問題となるのは、「誰の」「どのような行為」が業務上過失致死傷罪（211条）を構成する場合にあたるかである。』『「誰の」「どのような行為」が業務上過失という認定をすることができるのかということであります。現場に一番近い人間に「やはりあなたの不注意だ」と認定するのが一番認定し易いわけですね。現場に遠い人の過失を認定するのは極めて難しい。従って、基本的に「直近の行為者責任説」という考え方が登場致します。

次に、『我が国の刑法は、伝統的に直近の行為者（事故現場に一番近い者）の責任を問うことを原則としてきたが、最近これに加えて、事故現場に近いところにいる者の責任についても論ずるべきであるとの主張が現れた。』これはいささかやっかいな問題です。現場に一番近い者の責任を追及して居れば良いという時代が長いこと続いていましたけれど、「待てよ。必ずしも現場に一番近い者の責任だ

けを問うわけにはいかない。むしろ、現場に近くないところに居る者の責任を追及するシステムを考える必要性は有りはしないか」という考え方が登場して参ります。

何故なのかということですが、それが次のフレーズです。『このような考え方は、1970年代から1980年代における公害、ビル火災事故、医療事故など（現代型犯罪）の刑事過失責任についての論争から生まれたもので、「刑罰を科す程の違法な（可罰的違法性のある）行為とは何か」について、刑事過失論の再考を促すものとなった。』車の事故だとか、いわゆる作業中の事故だとかの伝統的な直近の行為者のみの責任を問えば済んでいた時代から、例えば最近の医療の現場では、paramedical staffを含めた「チーム医療」というものが行われております。責任者であるお医者さん、それをフォローする助手のお医者さんと彼等を支えているcomedicai, paramedicalの人達という、一つのチームによって医療を行うというシステムが確立して来て居ります。そうなりますと、現場に一番近いところでメスを振るっていた、そのお医者さんの責任と言えるのかどうかという問題が出て参ります。むしろ、彼等を支えているバックアップシステムに問題があったという場合も有り得るわけです。

そうなりますと、先程のブレーキ故障の事例の様に、確かに事故を起こした現場に一番近いところに居たのは当該パイロットであるかもしれませんが、ブレーキ故障とそのパイロットとの係わりをどう捉えれば良いのか。あの大分空港での事故の場合には「明らかなるブレーキの故障」ということで、パイロットの刑事責任を問わなかったという形になりました。そういう事例からも、徐々に、現場ではなくて現場から離れた人間の責任を問うべきではないのかという議論が、当然にして、出て来るわけです。そのきっかけを作ってくれたのが公害、チーム医療、ビル火災事故の問題です。

例えば公害の問題です。通常、公害と言いますのは企業対被害者の住民の関係ですから、一般的には民事裁判として議論されます。いわゆる被害者である住民が、企業に対して損害賠償を請求する民事の問題として議論致しますけど、最近では「公害犯罪」

という概念が登場してきました。つまり、企業は社会的責任を負う存在であるから、その社会的責任を無視して公害を蒔き散らした者は、犯罪として特定する必要性が有る。従って、企業全体が責任を負うべきであるという「企業、法人の刑事責任論」が登場して来て居ります。

それから、環境破壊。これを刑事責任で問うなどということは考えもしなかったわけですが、「ドイツ刑法」はいち早く「環境犯罪」という概念が登場させました。例えば産業廃棄物投棄の問題に代表される、著しく環境を破壊し、一般市民に直接的な被害を与える様な行為。それはもう犯罪であるという考え方です。我が国では「環境犯罪」という概念は未だ存在致しません。将来そういう考え方が出て来るかもしれません。即ち、科学技術の進歩によって、今まで考えられなかった事例が沢山出て参りましたし、それらを単なる損害賠償という民事の問題ではなくて、刑事の問題として捉えるというのが最近の傾向です。

この様に従来型の刑事責任は、直近の行為者という考え方に凝り固まって居りましたけれど、このような事例から、刑法学者たちも「待てよ」と考え始めたということです。その意味に於きましては、1970年代から1980年代に至る公害、ビル火災事故、医療事故等の現代型犯罪は、刑事過失論を考え直して再構築する為の、「従来の直近の行為者責任説で宜しいのか」という疑問を呈してくれたわけです。

事故型過失と構造型過失

そこで次のフレーズなんですが、『この現代型犯罪における刑事過失責任を、私は「構造型過失」と呼び、従来型の過失である「事故型過失」と区別して論ずべきことを主張してきた。』「事故型過失」は比較的従来どおりの直近の行為者の責任を問うという形になるかと思えます。しかし「構造型過失」は、この言葉からもお分かりのように、たまたま事故の現場に近い行為者は存在するけれども、何故そのような事故に至ったのかというメカニズムの解明をしない限り、正当な責任の所在を明らかにすることは出来ないという意味を込めて「構造型過失」と

呼んでおります。航空機事故の問題を研究している研究者というのは我が国では非常に少ないのですが、筑波大の土本先生他、こういう表現を使われる方は中にはいらっしゃいます。全て過失は同じだという物の見方をするのではなくて、「構造型過失」と従来型どおりの「事故型過失」とに分類するべきであろうと思われまます。

結果犯と行為犯

次のフレーズに移ります。『「事故型過失」は、発生した結果の重大性を中心に刑事責任を論ずるもので、「構造型過失」は、結果に至るまでのメカニズムを考慮し、システム全体から見てpoor judgment chainを解析して刑事責任を明らかにするべきことを主張するものである。（事故型過失を結果責任主義（結果犯）といい、構造型過失を行為責任主義（行為犯）という）』従いまして、全体構造を見て何処に不具合が有ったのかという捉え方をすべきだということです。刑法が元々結果を優先してその責任者は誰だという「結果犯」を中心として考えていた議論から、「構造型過失」になりますと、結果は重要で、警察が捜査を開始する重大な糸口にはなりませんけど、結果に至るまでのプロセスそれぞれの対応者の行為のpoorなjudgmentが連鎖運動してこういう結果を発生させたとするならば、その最後にたまたま居た方が、たまたま責任を負うのでは、これは正当な責任とは言えないわけですから、poorなjudgmentのchainの流れを解析することによって、「正当な法的責任を問うべきはどの部分なのか」ということを考える必要性が有るという考え方です。

管理監督刑事過失責任

さて、このような刑事過失責任を巡る論争の中から生まれたものが、先程申し上げたビル火災事故やチーム医療事故に於ける最近の判例に見られますところの「管理監督刑事過失責任」の問題ということになります。いささか耳慣れない言葉だと思えます。もしご存じの方であったならば、この「管理監督過失責任」等という言葉は元々民事責任の問題で

した。何故民事責任の問題かと言いますと、民法の415条には「使用者責任」という規定がございます。いわゆる企業の一従業員、一社員がその勤務中、業務中に発生させた危害の賠償は、本人ではなく企業が負うという考え方ですね。

例えば航空機事故が発生して多数の死傷者が出た。その賠償金は誰が払うのかと言ったら、当該パイロットが払うのではなくて、その当該パイロットが所属している企業が払うという形を取ります。公務員の場合には「国家賠償法」という法律があります。自衛隊の隊員が重大な事故を発生させ、重大な危害を及ぼした場合、当該パイロットはペイルアウトをして命が助かったとします。「あなたが墜落をさせて民家に被害を与えたじゃないか」と言っても、そのパイロットが賠償責任を負うのかと言いますと、それは負いません。パイロットが所属している国、即ち国家賠償という形で、その彼を使用している国家が、雇用者が民事責任を負う。だから「管理監督責任」という表現が生まれたわけで、民法415条の基本的な考え方でした。

先程申し上げましたように、刑事は民事不介入であるという原則からしましても、刑事と民事ではその法律の趣旨が全く異なります。民事は、被害者を救済する。損害を賠償することを目的とした法律であります。刑事は、一番責任を負うべき人間の刑事責任が有るかどうかという問題を問うわけです。従って、刑事は「個人責任主義」、民事は「団体責任主義」と一般的に言われてきました。ですから、「管理監督責任」なる言葉を使うと、通常は民事責任の問題ではないかと言われがちなんですけど、先程の様なビル火災事故等を一つのきっかけと致しまして、いわゆる「管理監督刑事過失責任」なるものが登場してきました。

その代表的な事例は、あのホテルニュージャパンの火災事例です。ご記憶に新しいかと思いますが、ホテルニュージャパンの火災で刑事責任を問われた責任者は、ホテルニュージャパンを営んでいる社長でした。従来の「刑法」の考え方で行きますと、火災を発生させた、火の不始末をした人の「失火罪」を問えばそれで刑事責任は終了していました。あのホテルニュージャパンの火災は、お客の寝煙草

が原因であろうと言われております。従って、そのお客の「失火罪」を問えば基本的には済む話であります。ところが、その失火をしたと思しきお客は、酔っぱらって煙草の火の不始末をしたということらしく、焼死してしまいました。焼死してしまいますと、「刑事訴訟法」上の手続きから行きますと、「被疑者死亡の為に不起訴」といって刑事責任を問われる者は誰も居りません。残るのは、先程申し上げたように民事の賠償責任のみです。

本来ならそれで一件着落と考えられるべきところを、我が国の検察当局はあの事例に対して、ホテルニュージャパンの社長に刑法211条の業務上過失致死並びに業務上過失傷害の法を適用して参りました。一般的には唖然としたわけですね。失火責任者の責任は、問おうと思っても亡くなっているのだから問えないし、あと残るは民事賠償の問題だけではないかと思われていたところ、社長の刑事責任を問うと言い出したわけですね。しかも、判決は有罪判決です。適用条文は再三申し上げております、刑法211条です。「業務上必要なる注意を怠り」というこの条文を適用したわけですね。実刑判決です。但し当該社長は高齢の為に、身柄を拘束しても刑務所の中で持つかどうか分かりませんので、事実上身柄の拘束は控えられたわけですね。

しかし、何故彼に刑事責任を科したのか。その時の法的な根拠となったのは「管理監督刑事過失責任論」という考え方なんです。即ち、出火責任者の直近の行為者ではなくて、実を言いますと、裁判所、検察当局が認定した事実といいますのは、「確かに出火原因者は社長ではない。しかしながら、もしホテルニュージャパンに防火管理体制が十分であったならば、スプリンクラーや防火シャッター等の設備が十分に整っていたならば、あれだけのお客の死傷者を出すことは無かったであろう。従って、第一義的な原因行為はお客の寝煙草であるけれども、被害を最小限に食い止める為の消防法上定められた防火管理体制を尽くしていなかった経営者の責任は大きい」という認定の仕方です。これは昭和50年代の事件であります。その後の「刑法」の考え方に極めて衝撃的な影響を与えました。先例主義、判例主義ですから、一つ前例が出ますとその他の水

テル或いはビル火災事故で、次から次へと、直近の行為者ではなくて管理者の刑事責任が問われるようになります。適用条文は等しく刑法211条ということになります。大阪の千日ビルデパート火災事故、熊本の太陽デパート火災事故、鬼怒川川内プリンスホテル火災事故、伊豆大東館火災事故、何れも中間管理者或いは最終的な管理者の刑事責任が問われるという、今までの刑法学では考えられなかった「管理者の刑事責任」というものが問われ始めて来ました。

進言義務

そこで、管理者だけが責任を問われるので良いのかという反論が有るわけですね。管理を尽くしていたのに管理者だけが刑事責任を問われるのは間尺に合わない、ということで「進言義務違反」なる新しい考え方が登場してきて居ります。この言葉が初めて出されたのは千日ビルデパート火災事故です。これは大阪高裁昭和62年の判例ですけど、論点のみを示しておきますと、「管理監督責任と進言義務との関係」「不作為犯における正犯」「保証人的地位の範囲」という問題が出て来て居ります。

最終責任者、例えばホテルニュージャパンで言えば社長が、消防法上に定められた防火管理体制が尽くしていなかった為に被害が拡大して行ったという、その「拡大した」というところの責任が問われたわけですけど、実は社長が現場のことを細かにチェックするというシステムを持っていなければ、現場の状態が確認できない。そうなりますと、中間管理者が絶えず現場の様子を認識し、不具合が有れ

ば直ちに管理者に対して報告をする義務が有る。この千日ビルデパート火災事故、第一審判決は管理者の責任を問うという形になりましたけど、第二審大阪高裁の判決では、「進言義務違反」という上司への進言義務を介らせてこれを克服するものがある。中間管理者が現場の不具合を上司へ進言することを忘れたならば、これも「進言義務違反」として刑法211条、業務上過失の責任を問うことが出来るという考え方は、ビル火災事故で初めて登場した考え方なんです。

これには色々な議論があります。刑法は元々直近の行為者の責任を問うのが原則であるから、中間管理者或いは社長の責任を問うのは刑事の問題としては不具合である。あくまでも「管理者は民事の賠償の最終責任者である」という伝統的な考え方を主張される刑法学者も居られますけど、最近のこのビル火災事故に関してだけは、基本的にその勢いが止まらない。従いまして、学説には反対が有るものの、判例上はビル火災事故に代表される様に「進言義務違反」だとか、ホテルニュージャパンの様に最終責任者である社長の業務上過失が問われる。「被害を食い止める責任が有るのにも拘わらず、被害を食い止めるだけの十分な消防法上の防火管理体制が整えていなかったことに対する刑事責任を問うことが出来る」という新しい考え方が登場して来たということであります。勿論、航空事故に関して管理責任を問われたということは未だございませんけど、ビル火災事故でこのように管理責任を刑事の問題で議論しようということになったということは、他の分野にも波及効果が有るであろうということが想像出来るということです。 (続く)