

◇ 判例研究 ◇

刑事判例研究10

三菱自工車両車輪脱落事件最高裁決定

(最決平成 24・2・8 裁時1549号14頁 (上告棄却・確定))

刑事判例研究会  
松 宮 孝 明\*

【事実の概要】

三菱自工株式会社の品質保証部門の部長であったXおよびYを補佐して品質保証業務に従事していたYは、同社の製造したトラック・バスに使用されていたフロントホイールハブ（以下、ハブと呼ぶ。）が破損して車輪が脱落する事故がすでに16件、本件事故車両に装備されていたものと同種のハブ（Dハブ）でもすでに8件発生していた1999（平成11）年の中国JRバス事故の時点で、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ったところ、2002（平成14）年、このDハブを装備したトレーラーの前輪がハブの破損によって脱落し、歩行者1名が死亡し2名が負傷した（以下、「本件事故」、または、事故地点の名を採って「瀬谷事故」と呼ぶ）。XおよびYは、中国JRバス事故後に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怠ったことを理由に、業務上過失致死傷で起訴された。

第1審判決（横浜地判平成 19・12・13 判タ1285号300頁）は、本件事故の原因はDハブの強度不足であり予見可能性や注意義務違反および因果関係も認められると述べたところ、控訴審判決（東京高判平成 21・2・2 LEX/DB25450861）は、強度不足の認定は「いささか過大な認定」としつ

---

\* まつみや・たかあき 立命館大学大学院法務研究科教授

つ、リコールを義務づけるには強度不足の疑いで足り、リコールによって本件事故も防止できるとして因果関係も認め、控訴を棄却した。

### 【決定要旨】

1 (1) 本決定は、まず、被告人両名の地位、職責につき、三菱自工株式会社の品質保証部門は、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、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、「関係会議」と呼ぶ。）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ること、そしてXは、上記の中国 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、装置又は性能が道路運送車両法上要求される技術基準である「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ことを、Yは、同時期、三菱自工の品質保証部門のバスのボデー・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ことを確認する。

(2) その上で、本決定は、三菱自工におけるハブの開発経緯に言及し、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、車検等の点検対象項目にはされていなかったこと、同社の製造したハブには、本件事故当時、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、いずれのハブについても、フランジ部（鏝部）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」と呼ぶ。）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こと、同社の社内

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ことを確認する。

(3) さらに、本決定は、ハブの輪切り破損事故の発生とその処理状況については、1992（平成4）年に発生したトラックのBハブ輪切り破損事故当時、Yは、この事故に関する事故情報を秘匿情報の扱いとし、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う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はハブの摩耗にあり、摩耗の原因は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、「摩耗原因説」と呼ぶ。）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こと、その後、上記中国JRバス事故に至るまでの間に、同社製のトラックのハブの輪切り破損事故が14件発生し、そのうちの7件は、1993（平成5）年3月頃から同社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と、その中には、事故後に当該ハブが廃却されているためにその摩耗量が確認できないものや、報告されているハブの摩耗量が「0.05～0.10 mm」にすぎない事例もあったにもかかわらず、いずれの事故につ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うまま従前どおり摩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ことを確認する。

(4) そして、本決定は、1999（平成11）年6月27日に発生した中国JRバス事故の処理状況では、Yは、この事故を担当し、事故情報を秘匿情報とした上、重要度区分を最重要のS1と分類し、グループ長らによる会議を開催して対応を検討するなどしたが、この事故も発生原因につき突き詰

めた調査を行わずに摩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での報告書を作成し、被告人Xに対する説明を行った上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ったこと、Xは、中国JRバス事故が発生した直後、Yから同事故の概要の報告を受けるとともに、過去にも同社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が、Xは、Yらから更に具体的な報告を徴したり、具体的な指示を出したりすることはせず、Yからの説明を受けた上で上記運輸省担当官宛で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ったことを確認する。

(5) 本件事故については、本決定は、事故の経過とともに、本件事故は、1992年発生の事故から数えて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ことを確認する。

2 さらに、本決定は、原判決が、中国JRバス事故事案の処理の時点で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ったのであって、本件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、被告人両名の過失責任を認めた第1審判決を是認したことを確認する。

3 その上で、上告趣意が、〔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(予見可能性の不存在)、〔2〕被告人両名の実際の権限等に

照らすと、被告人兩名には、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上の義務が課されていたとはいえない（リコール義務の不存在）、〔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、被告人兩名の不作为と本件瀬谷事故結果との間の因果関係も存在しない（結果回避可能性・因果関係の不存在）旨主張していることを確認する。

(1) そこで、本決定は、それぞれの主張につき、次のように述べて、これを斥ける。

まず、〔1〕の予見可能性の不存在については、同社製のハブにつき、それら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ったこと、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って、走行中にハブが輪切り破損する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、1992年の事故以降、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の事故が発生していたこと等を指摘して、「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られる状況にあったことは明らかである」（以下、下線は筆者）と判断する。その上で、Yについては、「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」と判示し、Xについても、「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、その後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」と述べる。あわせて、上告趣意が主張する、使用者の整備不良を理由とする「摩

耗原因説」についても、「設計開発部門が提唱した一つの仮説にすぎない」などと述べて、厳しく批判している。

(2) リコール義務ないし結果回避義務の不存在については、「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。」と述べて、危険性、結果の重大性・多発性に加えて、情報独占を指摘している。その上で、Yについては、Xに「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」する義務を、Xについては、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」という情報収集義務と、「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」結果回避義務を認めている。

また、ここで、「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採ることはできなかった」という主張に対し、「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りコール等の改善措置を実施した例が少なからずあったことなどに照らすと、被告人兩名において、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。」と述べて、これを斥けている。

(3) その上で、〔3〕の結果回避可能性、因果関係の点については、原判決が、本件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ことを理由に、結果回避可能性ないし因果関係を認めたことにつき、確かに「被告人兩名が上記注意義務を尽くすことによってDハブにつきり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いえ、結果回避可能性自体は肯定し得る」としつつ、「しかし、被告人兩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り、「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うのであれば、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」として、「この点に関する原判決の説示は相当でない。」と判示している。

もっとも、本決定は、1、2審判決及び記録により、本件事故については、「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」などと述べて、「これらの事情を総合すれば、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、本件事故は「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兩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。」と結論づけている。

(4) 以上の理由により、本決定は、被告人らに、「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、そのおそれを予見することは被告人兩名にとって十分可能であったと認められ」、「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兩名には、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うべきであり」、「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、X、Yに業務上過失致死傷罪を認めた原判断は正当であると結論づける。

4 なお、本決定には、田原睦夫裁判官の反対意見がある。その要旨は、① 本件記録を検討する限り科学技術的な検証は極めて不十分であると言わざるをえず、かかる不十分な証拠関係の下に「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(る)」とする多数意見には到底与することができない、という事実認定またはその前提となる科学法則に関する証明不十分、および、② 「本件瀬谷事故車輛はその運行者により改造が加えられた上、過酷な条件の下で供用されていたことが窺えるのであって、それらの事実と本件瀬谷事故との因果関係の有無についても更に審理が尽くされるべき」だとする、これも因果関係という事実認定に関するものである。

もっとも、田原意見も、走行中の車両のハブの破断事故は、本件事故の結果が示すように、「重大な人身事故被害をもたらしかねないものである



だけに、メーカーとしては、リコール届出の要件を満たしているか否かにかかわらず、かかる事故の発生を防止すべく、ユーザーに対してハブ及びホイールナット・ボルトについて定められた保守・管理を十分に行い、過酷条件での供用を厳に差し控えるべきことを、また自動車整備業者に対してはホイールナットの締付けトルクの管理の必要性や定期点検時にハブの亀裂の有無等についても点検をなすよう適切な情報を提供し、指導をなすべきもの<sup>1)</sup>であるとし、「上記の情報提供や指導をなすことが法的義務として認められ得るときには、本件瀬谷事故の重大性からして、被告人らにつきその義務の懈怠に関し責任を負うべきものであるか否かが改めて問われてよいと思料する。」と述べて、訴因変更による、さらなる審理を求めたものである。

## 【研究】

### 1. 本決定の位置づけ

本決定は、欠陥製造物が市場に放置されたことによって生じた死傷結果に対し、そのリコールを怠ったことを理由に製造者側に業務上過失致死傷罪が認められたもので、いわゆる製造物に関するリコールの不作为が問われた点で、後述する「パロマ湯沸し器事件<sup>1)</sup>」と共通するものであり<sup>2)</sup>、かつ、最高裁として、初の判断であることや、リコール義務を根拠づける事情および予見可能性や因果関係に関するその判示内容にも注目すべきものが含まれている点で、重要な判例である。

---

1) この事件の第1審判決は、東京地判平成 22・5・11 判タ1328号241頁である。

2) 有害な製造物による死傷事故について業務上過失致死傷罪の責任が問われたものとしては、いわゆる「森永ミルク事件」（確定判決は、徳島地判昭和 48・11・28 刑月5巻11号1473頁）や「カネミ油症事件」（確定判決は、福岡高判昭和 57・1・25 刑月14巻1=2号26頁）があるが、いずれも、リコールの不作为ではなく、製造過程における過失が問題とされたものである。また、その後の「薬害エイズ事件」の「ミドリ十字ルート」（控訴審は、大阪高判平成 14・8・21 判時1804号146頁）や「厚生省ルート」（最決平成 20・3・3 刑集62巻4号567頁）も、正確には、加熱製剤製造・販売後の非加熱製剤の販売が問題となった事案であって、リコールの不作为が問題となったものではない。

## 2. リコールの不作为を理由とする本件事故の予見可能性

このような事案に関して、リコールの不作为を理由として業務上過失致死傷罪が成立するためには、① 放置すれば死傷結果が生じることの予見可能性、② 消費者に危険情報を伝え製品を回収するというリコール措置の義務とその違反、③ 結果がこの義務違反に帰属できること（「仮定的因果関係」）等が必要である。

そのうち、予見可能性については、本決定は、「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」と判示し、予見対象たる結果を「Dハブの輪切り破損による人身事故」に限定している。もちろん、このような事故の性格上、被害者が誰になるかを具体的に予見することは不可能であり、かつ、有害物質の排出と同じく、結果帰属のためのその予見対象は概括的なもので足りよう。しかし、それでも、Dハブの欠陥を理由とする回収義務を問題とする以上は、「Dハブを装備した車両の事故による死傷結果」では広すぎるため、「Dハブの輪切り破損事故による死傷結果」という程度には具体化せざるをえないのである。ゆえに、この点に関する本決定の判示は、適切であると思われる。

同時に、予見対象を「Dハブの輪切り破損事故による死傷結果」に限定する以上、後述する仮定的因果関係ないし義務の保護範囲の判断に示されているように、回避されるべき結果も「Dハブの輪切り破損事故による死傷結果」となることが予定されているといえる。しかも、これは同時に、「Dハブに代わるべきFハブによっても死傷事故が生じていた疑い」を、因果関係の判断から排除する機能も有するのである。

本件については、すでに本件事故の3年前に十分な事故情報が入っていたXとYには、①の予見可能性は容易に認められるであろう。

## 3. リコール義務の発生根拠

もっとも、上記の②については、大きく二つの問題が指摘できる。第1

は、リコール義務の発生根拠ないし要件が、本件において充足されていたか、その前提として、リコール義務の発生根拠をどのように考えるか、という問題である。第2は、そのリコール義務およびその違反は、XおよびYの罪責を過失の同時犯として捉えることで、適切に評価できているのかという問題であり、端的に言えば、本件は、過失の共同正犯として構成すべき事案ではないのか、という問題である。

前者について本決定は、リコール義務の根拠として、① 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、② 予測される事故の重大性・多発性、③ 三菱自工（＝製造者）が事故関係の情報を一手に把握していたことを挙げている。しかも、それだけの情報ですぐさまリコールせよと述べるのではなく、④ 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」、Xについては「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」するという、さらなる情報収集義務を介して、「リコール等の改善措置の実施のために必要な措置を採」る義務を引き出している。

過失犯一般についてもそうであるが、とりわけ過失不作為犯においては、被告人には結果発生の具体的な予見はないのであるから、その「予見可能性」は、たとえば自動車運転者の前方注視義務のように、結果発生のおそれが感じられる状況を注視して情報を集めることを介して得られるものである。これが、本件のように同種事故が多発しているがそのメカニズムがまだ解明されていない事案では、被告人の具体的な地位において利用可能な専門知識ないし実験を動員した情報収集を介して得られるべきことになる。このプロセス全体が、「具体的な予見可能性」と称されるものである<sup>3)</sup>。その上で、本決定は、このようにして結果発生の具体的な予見

---

3) このような考え方は、古くはカール・エンギッシュの見解に、そして三井誠教授の見

に到達できるからには、それを回避すべき義務も発生すると考えたのであろう<sup>4)</sup>。

ところで、ここで、本決定が、「同社製ハブに強度不足のおそれが残る以上は」、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義務があるとしている点には、注意が必要である。というのも、ここでは、「強度不足の認定がなされたこと」ではなくて、「強度不足のおそれが残ること」が、リコール義務の根拠とされているからである。

この点は、田原意見と法廷意見の分岐点をなすものと思われる。というのも、田原意見は、本件事故を含めてすべての車輪脱落事故につき、「リコール不適合」または「リコール要件に該当しているか否かは不明」として、被告人らのリコール義務を否定しているからである。もちろん、その前提には、リコール義務の対象外となる「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基準不適合状態<sup>5)</sup>」

ゝ解に見られるものである。K. Engisch, Untersuchungen über Vorsatz und Fahrlässigkeit im Strafrecht, 1930, S.306ff., 三井 誠「予見可能性」藤木英雄編『過失犯——新旧過失論争——』（1975年）149頁以下、松宮孝明『刑事過失論の研究』（1989年）294頁以下参照。

- 4) その際、結果回避義務は、このように予見可能性を前提として発生すると考えるべきか、それとも、予見可能性の有無にかかわらず客観的に存在するが、予見可能性がない以上、回避義務の不履行についても責任を問えないと考えるべきかは、体系的な問題にすぎない。実務的には、いずれにしても、予見可能性がなければ、過失責任は問えないと考えておけば十分である。
- 5) このリコール義務に関し、1999年の中国 JR バス事故当時の運輸省自動車交通局長の依命通達「リコールの届出等に関する取扱要領について」（自審第1255号の2平成10年11月12日）によれば、自動車製作者等が、その製作等する自動車について、その構造、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ときは、運輸大臣に対して、速やかにリコールの届出を行うものとする、と定められていた。同通達によれば、基準不適合状態の原因が「設計又は製作の過程」でない場合には、リコールの対象とはならない。同通達では、その例として、〔1〕法に定める点検整備その他適切な点検整備が実施されていなかったことが原因と認められる基準不適合状態、〔2〕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基準不適合状態、〔3〕当該自動車製作者等が関与しない改造が行われたことが原因と認められる基準不適合状態、等があげられている。このうち、〔1〕については、ハブは、本決定によれば、「車検等の点検対象

をどのように判断し定義するかという点での争いがあるが<sup>6)</sup>、それを別にしても、田原意見は、三菱自工のハブの破断による車輪脱落事故につき、「ハブの強度不足が原因でない可能性」がある以上、リコール義務は生じない、と考えている可能性がある。これに対して、本決定——の法廷意見——は、②予測される事故の重大性・多発性と③三菱自工が事故関係の情報を一手に把握していたことを前提として、①強度不足のおそれの強さから、——④情報収集措置を介して——リコール義務を引き出している。

この点について、一般論を言えば、結果回避義務などの作為義務は、結果発生のおそれとそれを回避すべき立場（＝保障人的地位）から生じるものであって、本件のように、自己が製造して市場に送り出した物から結果が生じているおそれがあり、かつ、今後に予測される事故が重大かつ多発すると予想され、さらに、この事故に関する情報を一手に把握している場合には、単にその情報を提供して消費者に使用方法を警告するばかりでなく、リコールの措置も義務づけられることがあると考えてよいであろう。

加えて、リコール義務は、製造・販売時の過失を要件とするものではないことも、強調しておかなければならない。なぜなら、製造・販売時には、人の死傷事故を引き起こすことが全く予見不可能な場合であっても、その後に市場に出回った商品から、「通常想定される使用の限度又は耐用期間」の範囲内で死傷事故が生じた場合には、場合によってはその原因ないしメカニズムが不明であっても、当該製造物を市場に出したことと事故情報を集約していた（または集約すべき立場にあった）ことから、リコール義務が生じることはあるからである。

この点では、1990年7月6日にドイツ連邦通常裁判所（BGH）が言い渡

---

↘項目にはされていないから、点検されていないこと自体はここにいう基準不適合状態に当たらない。また、〔3〕については、田原意見は、本件事故車両にシャシスプリングリーフ増しがあったこと等を捉えて、ここにいう基準不適合状態とみるようである。しかし、積載量増加対応のためのこの改造が本件事故の原因であったという事情は、1審、2審を通じて、認められていない。

6) この問題については、以下の7で検討する。

した「皮革スプレー事件判決<sup>7)</sup>」の考え方が参考になろう。そこでは、危険な製造物を市場に出したという「先行行為」を根拠として回収義務が根拠づけられている。その先行行為については、先例がその「(客観的)義務違反性」を要求していた。これにつき、この判決は、「先行行為の客観的義務違反性は、行為者がすでにそれによって自己の注意義務に違反していたこと、つまり過失で行動していたことを前提とせず、その限りで法的に非とされる危険結果で足りる。」とし、これはいわゆる「注意義務違反」でなくてもよいのであって、「保障人の義務違反的先行行為は、有責である必要はない。」と述べたのである。つまり、製造物の製造・販売後に、多数の消費者事故によってその危険性が事後的に明らかになった場合でも、リコール義務はあるというのである。

しかも、この「皮革スプレー事件」でも、刑事裁判では、原因物質は特定されなかった。その限りで、本件事故に先行する同種事故のハブ破断による車輪脱落の原因が——どこまでの過酷使用を想定すべきかは別にして——必ずしも摩耗に起因すると断定できない事例も含まれている本件についても、同様の考え方が当てはまると言えるであろう<sup>8)</sup>。

#### 4. 過失の共同正犯か同時犯か

リコールそれ自体は、本件でも、Yばかりか上司のXにも単独では決定できないのであるから、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。この点については、原判決段階も含めて、弁護人からも、ほ

---

7) BGHSt 37, 106. なお、この判決については、さしあたり、松宮孝明『過失犯論の現代的課題』(2004年)19頁以下を参照されたい。

8) もっとも、「皮革スプレー事件」では、本件のような「Dハブの対策品として開発されたFハブでもハブ輪切り破断に起因する車輪脱落による同じ死傷事故が生じていた」のではないかという「代替原因」は、問題とならない。スプレーを使わなくても同じ傷害が起きていた合理的な疑いは、「代替原因」ではなく、他の「現実の原因」による合理的な疑いを間違いなく根拠づけるものだからである。なお、作為の場合に「代替原因」が問題とならないことは、「私が撃ち殺さなくても別人が撃ち殺していた合理的な疑い」が因果関係の認定を妨げないことを考えれば、すぐにわかる。

とんど主張されていなかったように見える。同時犯構成には限界があるという指摘が有力になされているのだから<sup>9)</sup>、この点につき、何らの回答も出なかったことは、残念である。

この点について、前述の田原意見は、「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」、「被告人らは、組織規程上の権限と実際の権限との乖離を主張しているところ、組織上の権限が実際にはどのように行使されていたのか、被告人らの直近上司の刑事責任の有無などについて、十分な審理が尽くされているとは到底窺えない。」と述べている。ここにいう「組織責任」とは、企業組織体を受刑主体とすべきだという意味ではなく、上司を含む組織構成員全体の中で被告人らの罪責を明らかにすべきだという意味であろう。

その結果として、上司の責任が重大なら「監督責任」ないし「管理責任」が、協力し合ってリコールを行い、これを通じて事故を防止すべき義務が問題なら「共同正犯」が、それぞれ検討されなければならなかったといえよう。

## 5. 因果関係と注意ないし回避義務の保護目的・保護範囲

ところで、Dハブに強度不足のおそれがあることは、リコール義務を根拠づける事情にはなる。加えて、義務を尽くしていれば、たとえ別の原因でDハブが破損し本件事故が生じたとしても、「Dハブの破損による死傷結果」は避けられたのであるから、これを理由に因果関係を認めた原判決にも一理ある。しかし、このような結果は、Dハブの強度不足から生じた危険の現実化（あるいは、Dハブ回収という義務の保護範囲内のもの）と

---

9) 金子 博「過失犯の共同正犯について——『共同性』の規定を中心に——」立命館法学326号（2010年）26頁、松宮孝明「『明石歩道橋事故』と過失犯の共同正犯について」立命館法学338号（2011年）135頁、同「『過失犯の共同正犯』の理論的基礎について——大塚裕史教授の見解に寄せて——」立命館法学339=340号（2012年）499頁、同「過失の競合——とりわけ過失不作為の競合——に関して」刑法雑誌52巻2号（2013年）掲載予定。

はいえない。

この点では、本決定は、因果関係という言葉で、正確には、このような客観的帰属関係を要求しているのである。これをより正確に言えば、「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。

## 6. 回避すべき結果の規定

前述のように、本決定は、予見可能性の対象の判断の中で、回避すべき結果を、強度不足に起因するDハブの破損事故が更に発生すること、としている。この点は、Dハブの対策品として開発されたFハブについても、すでに1件の事故報告があったのであるから、事実としては、Fハブへの交換を内容とするリコール義務を果たしていても、本件死傷事故が回避されていたことを合理的な疑いを容れない程度に確実に証明できうるかどうか、一抹の不安を感じさせるものである。しかし、本決定は、回避すべき結果を「Dハブの輪切り破損による死傷事故」に限定することで、Dハブの対策品として開発されたFハブによる事故の疑いを因果関係の判断から除外しているのである。したがって、この点の是非も含めて、その判断は注目に値する。

この点は、一般化すれば、とりわけリコール義務を尽くしていたとしても、販売店がこれに協力しなかったり消費者がリコールに気づかなかつたりすることによる、結果不回避の合理的疑いをどう処理するかという問題につながる。これについては、筆者はすでに、製造会社が回避すべき結果を「回収措置を講じなかったことに起因する健康被害」に、より正確には、「回収措置を講じていれば回避義務者に帰属されない健康被害」に限定することにより、この結果は、製造会社の作為によって回避できていた



ものとなるのであり、これは、リコール義務を尽くすことによって、結果回避の管轄が、製造者から販売店ないし消費者側に移転するという考え方を基礎づけることができるという提案をしたことがある<sup>10)</sup>。

ゆえに、本決定が、類似の考え方を採用しているように思われることは、興味深いところである。

## 7. リコール義務の発生根拠としての「欠陥」

本決定は、本件事故の原因を認定する際に、「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」と述べている。その背後には、ここにいう「通常想定すべき市場の実態として考えられる程度」の不適切な使用方法は、とりわけハブのような「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」については、製造物の設計・製造に当たって想定すべきものであり、そのような程度の使用方で事故を起こすような製造物は、それだけで、リコールの対象となり得る「欠陥<sup>11)</sup>」を有す

---

10) 松宮孝明「不作為犯」刑法雑誌41巻2号（2002年）271頁、同・前掲刑法雑誌52巻2号（2013年）掲載予定参照。もちろん、その前提として、リコールによって結果発生危険が——その残存につき合理的な疑いを払拭するまでには至らないが——大幅に減少したことが、合理的な疑いを容れない程度に確実に認定されることが必要である。本決定もまた、Fハブへの交換によって事故発生時期が本件事故とは異なるものになったこと等を指摘することによって、類似の考え方を示唆しているように思われる。

11) 「欠陥」概念については、平成18年法律第104号による改正後の消費生活用製品安全法38条1項が、製造事業者が製品事故について、必要があると認めるときは、当該製品の回収等の措置をとるよう努めなければならないと定め、同条2項が、販売事業者は製造事業者が行う上記回収等の措置に協力するよう努めなければならないと定めており（同条2項）、回収等の措置の主体を製造事業者としているが、同法2条5項は、製品の欠陥によって生じたものでないことが明らかな事故を上記措置の対象となる製品事故から除いている。そこで、消費者側の不適切な使用方法に起因する事故が多発する場合、どこまで、ここにいう「製品の欠陥によって生じたものでないことが明らかな事故」に含まれるのかが、リコール義務を判断する上で重要となる。

るものだという考え方があるように思われる。

この判示部分は、類似の事案である「パロマガス湯沸し器事件」を考える際にも、参考になろう。この事件の第1審判決は、製造者であるパロマ社側にリコール義務を課す根拠に関して、次のように述べている。すなわち、不完全燃焼事故を起こした湯沸し器である「7機種は端子台において容易に短絡できる構造になっており、それを欠陥というかはともかくとして、そうした性状が短絡を促し、短絡による危険の発生に寄与する結果となっていた。短絡による危険は直接には修理業者等による不正改造に起因するものであり、製品側の寄与は限定的ではあるが、同様の改造による事故が繰り返し発生していたことからすると、7機種を製造、販売したパロマ両社に対して、短絡事故の防止対策をとるべき義務を課す一つの根拠となりうるものである。<sup>12)</sup>」と。ここには、事故の原因となった不正改造もまた、機種の性状が改造を促した上に「同様の改造による事故が繰り返し発生していた」ことから、本決定がいうところの「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」の使用方法であって、ゆえに、そのような場合には、少なくともリコール義務を根拠づける程度の「欠陥」があったという考え方が見え隠れする。

このようにみると、本決定は、「パロマガス湯沸し器事件」第1審判決が控えめに提起した「欠陥」概念の問題に、肯定的に答えたものという評価も可能となるのである。

また、同時にこの判決は、パロマガス側による事故情報の独占も、そのリコール義務を肯定する方向での事情の一つに挙げている。この点でも、この判決は、本決定の先駆けとなる考え方を示したものとして注目に値する。

## 8. 結びにかえて

以上、本決定は、欠陥製造物に関するリコールの不作为を理由として、

---

12) 前掲東京地判平成 22・5・11 判タ1328号241頁。

三菱自工車両車輪脱落事件最高裁決定（松宮）

関係者に業務上過失致死傷罪の成立を認めた，最高裁として初めての裁判例であり，かつ，その中には，上記のように，注目すべき判断が多々含まれている。田原反対意見と照らし合わせて読めば，その重要性は，さらに明らかとなるであろう。