

事故調査における免責制度の導入について

松岡 猛†

† 宇都宮大学地域創生推進機構 〒321-8505 宇都宮市峰町 350

E-mail: † mats@cc.utsunomiya-u.ac.jp

あらまし 発生してしまった事故を教訓とし、再発防止・安全性向上を図るためには事故の正確な状況を明らかにすることが必要である。事故の状況を最も良く知るのは事故発生に関わった当事者であるが、責任の発生を恐れて事故調査において必ずしも真実を語るとは限らない。そのため事故調査において免責制度を導入することが有効であるとの論を以前展開したが、時期尚早ということで制度化されていない。しかし、本年6月1日より、他人の犯罪を明かす見返りに、容疑者や被告の刑事処分を軽くする「捜査・公判協力型協議・合意制度」が施行された。事故調査においても同様の制度の導入への道が開かれたと言える。事故調査に免責制度を導入する際の検討すべき事項について述べる。

キーワード 事故調査, 安全性向上, 免責, 刑事責任

On the Adoption of Immunity from Criminal Prosecution in Accident Investigation

Takeshi MATSUOKA†

† Center for Education and Research of Community Collaboration, Utsunomiya University,
350 Mine-machi, Utsunomiya City, Tochigi, 321-8505 Japan

E-mail: † mats@cc.utsunomiya-u.ac.jp

Keywords Accident Investigation, Enhancement of Safety, Immunity, Criminal Prosecution

1. はじめに

事故の発生にはヒューマンエラーが80%程度関与しているといわれている。現在の日本の刑法には過失罪が存在し、ヒューマンエラーは原則的には処罰対象となってしまう。2001年に発生した駿河湾上空での日航機のニアミス事故においては管制官の有罪が最高裁で確定してしまっている [1]。

ヒューマンエラーを起こしてしまった当事者を処罰しても事故の再発防止にとって有効であるとは言えない。当事者の口を通じて、この事故の背後の状況に関する説明を得て、事故の真の原因を見出し、それに対する対策を講じることが強く望まれる。しかしながら、当事者が事故に至った経過を詳細に述べることは、時として自己に不利益をもたらす場合もあり、当事者が口をつむぎ、事故の真の原因を探るための有効な証言が得にくい状況になっている。

そこで、事故に関与した当事者の刑事責任を免じ、証言を得やすくして、事故の原因を究明し、安全性向上に役立ててはどうかという議論が出てくる。2005年の日本学術会議の報告 [2] においては免責制度について法律関係者を交え検討を行ったが、当時は時期尚早ということで明確な提言には至らなかった。

ところが、本年になり改正刑事訴訟法の「協議・合意制度（司法取引制度）」 [3] が6月1日から施行されることになったので、再度事故調査における免責制度の在り方について検討を進める。

2. 事故調査における免責制度の意義

航空機事故をはじめ各種事故の調査における原因の究明のためには、技術的な面以外に、人間や組織の関与、つまりヒューマンファクターの解明を行うことが不可欠である。したがって、事故の真の原因を探り、再発防止の教訓を引き出すためには、事故当事者の証言をいかに的確に得るかが重要な課題となる。

しかしながら、証言者自らが法的責任を追及される恐れがあるときには有効な証言は得にくいという問題が生じる。無論、行為者に故意、あるいは重大な過失が存在し、法的責任が課せられるのが当然である場合は別であるが、複雑なシステム運用にかかわる事故においては、事故の最後の引き金を引いた直近の当事者を処罰してもなんら問題解決にはならない。むしろ、当事者の口を通じて、多くの証言を得、なぜ最後の引き金を引くに至ったのか、引き金を引かざるを得ない羽目に陥ったのかを明らかとし、同種の事故再発防止

への教訓を得ることが、事故調査の役割としての社会正義にもつながるものと考えられる。

そこで、事故調査においては、個人の責任追及を目的としないという立場を明確に確立することが重要であり、この立場のもとに調査を行えば、真相究明が容易となり、類似事故の再発防止、安全向上にとって貴重な事実が明らかになることが期待される。

このような観点から、事故に関与した当事者の刑事責任を免じ、証言を得やすくして、事故の原因を究明し、安全向上に役立ててはどうかという議論が出てくる。

各種の事故調査では、業務に従事していた個人に対して「故意の破壊行為」またはそれに近い「認識ある過失」がない限りは、刑事責任を問わない代わりに、当事者からの証言を得やすくし、事故原因の真相究明と今後の事故防止対策を優先することが最重要であると考えられる。なお、民事責任については保険制度等の充実により当事者個人の負担を回避する方法が考えられるので免責制度の導入は必須ではない。

過失犯の処罰規定は英米、大陸（独）の国々にも存在するが、我が国の業務上過失致死傷罪に相当する規定はなく、過失犯の処罰の範囲も日本より狭くなっている。欧米において航空機事故等ではほとんど刑事責任が問われていないのは、免責を導入しているわけではなく、過失の多くは、真の原因は当事者にではなく、背後に存在することを踏まえて、当事者の責任を緩やかに扱うという運用方法をとっているためである。免責制度の導入とあいまってこの様な考え方が広く受け入れられるようになることも必要である。

3. 我が国における免責の例

我が国における免責の例としては、事故の当事者に対する免責とは局面が異なっているものの、いくつかの例が見られる。

ロッキード事件の際、コーチャンに対して適用されたことがある。日本の検事総長（布施健）が、刑事訴訟法第 248 条に規定された起訴便宜主義に基づき、起訴をしないことを約束し事実上の免責を与えて、アメリカ合衆国の裁判官に証人尋問を囑託して「囑託証人尋問調書」を作成した [4]。これは、特定の事件の解決を目的として共犯者に免責を与え、その供述を他の者の有罪を立証する証拠としようとする性格のものである。しかし、結果的に最高裁判所は刑事免責に関する立法の欠如を理由に、囑託証人尋問調書の証拠能力を否定した [5]。

2006 年 1 月施行の改正独占禁止法には、課徴金減免制度（リーニエンシー制度）が定められている [6]。これは、カルテルからの離脱インセンティブを与える制度

であり、自主的に公正取引委員会に申告した企業は、課徴金を減免される制度である。現在までこの制度はかなり多数利用されている。ただし、リーニエンシー適用によっても、違反を行った事実が否定されるわけではなく、課徴金が減額されるだけである。

同様の精神の規定としては、「不法滞在者が出頭すれば拘束せずに出国させるうえ、再入国できない期間を短縮する等の恩赦を与える」制度 [7] がある。

また事故調査に直接関連するものには、IMO（国際海事機関）の決議「海難及び海上インシデントの調査のためのコード」に、免責の導入、代償としての将来の事故防止の規定がある [8]。

このように、免責あるいは同様な精神の規定は、社会の各方面に浸透し始めているといえる。事故調査における免責制度導入については十分検討の価値があると考えられる。

4. 捜査・公判協力型協議・合意制度

ここで、今回制度化された司法取引（捜査・公判協力型協議・合意制度）[3]について詳しく見ていこう。

従来、法律関係者の間では免責制度は法体系に合わないとして、導入には否定的な見解が大多数を占めていた。しかし、我が国でも司法取引を認めるべきではないかとの意見があり、2014 年 9 月 18 日に法制審議会は司法取引制度（捜査・公判協力型協議・合意制度）の新設、取り調べの録音・録画の義務付けを盛り込んだ刑事司法制度の改革案を正式に決定した。その結果 2016 年 5 月に改正刑事訴訟法が成立し、本年 6 月 1 日より施行された。

司法取引には、自分の罪を認める代わりに罪を免れたり刑罰を軽くしたりする「自己負罪型」と、他人の事件の捜査や公判に協力する見返りに不起訴や軽い求刑を約束させる「捜査公判協力型」がある。今回の法改正で規定された制度は、後者のみであり、司法取引という名称ではなく「捜査・公判協力型協議・合意制度」と呼ばれている。

そもそも司法取引が導入されるメリットは以下の様に考えられている。組織的な犯罪は、1 人を捕まえても組織による犯罪は減らないが、逮捕者の証言により組織全体の犯罪者を捕まえることができれば、より犯罪の被害者を効果的に減少させることができる。また、捜査・立件が容易となる利点がある。

逆にデメリットとしては、司法取引で刑が軽くなることで犯罪行為の後押しになってしまう可能性があること、当然受けるべき責務を不当に逃れてしまう危険性があること、罰から逃れるために嘘の証言をして関係のない人に濡れ衣を着せ、冤罪が起きる可能性があることが考えられる。

4.1. 司法取引の対象となる犯罪

対象となるのは主に経済犯罪と暴力団などの組織犯罪である。法律には贈収賄や詐欺・恐喝、薬物銃器犯罪、競売妨害等、文書偽造等が明記されている。政府は閣議決定した政令で、脱税や独占禁止法、金融商品取引法なども司法取引の対象犯罪として指定した。殺人や性犯罪は対象外となっている。

4.2. 司法取引の進め方

捜査機関側で司法取引ができるのは、起訴の権限がある検察だけで、警察はできない。司法取引は、検察官か、被疑者・被告人、どちら側からでも持ちかけることができる。司法取引の話し合いには、一貫して弁護人の同席が必要となるため、被疑者は必ず弁護人を付ける必要がある。

検察官は、被疑者・被告人から、どんな協力が得られるかを聞き、重要な証拠を得られる見込みがあるか、被疑者の説明が信用できかを判断し、司法取引に合意する。逆に、一旦協議が開始されても、司法取引が成立しない場合もある。

司法取引が成立した場合、検察官・被疑者・被告人および弁護士の全員が署名した合同書面が作成される。そして作成した書面を裁判で提出し、受理されると求刑が軽減されるなどの対処が行われる。

もし司法取引が成立しなかった場合は、協議の過程で他人の刑事事件について、被疑者・被告人の調書等が作成されていても、これら調書等は他人の刑事事件において証拠として用いることができない。

しかし、協議の過程での被疑者の供述を手掛かりとして、捜査機関が捜査を行った結果、新たな証拠（派生証拠）が発見された場合、その証拠の使用は可能となる。被疑者からすれば、司法取引が認められない場合には、そのようなリスクがあることを考慮した上で、司法取引の協議に臨むことが必要となる。

4.3. 司法取引における協力内容・見返り

被疑者・被告人は、協議・合意制度において次のような協力をする必要がある。

- ① 検察または警察の取調べに際して、他人の犯罪事実を明らかにするため、真実の供述をすること。
- ② 他人の刑事事件の証人として尋問を受ける場合において、真実の供述をすること。
- ③ 他人の犯罪事実を明らかにするため、証拠物を提出すること。
- ④ 上記①から③に付随する行為であり、合意の目的を達成するために必要な行為。

他方、被疑者・被告人が、捜査・訴追に協力した見返りとして、検察官が提供する減免行為には、次のような事項がある。

- ① 不起訴にすること、あるいは公訴を取り消すこと。

- ② 軽い罪で起訴したり、軽い罪に訴因を変更すること。
- ③ 被告人に軽い刑を科すべき旨の意見を陳述すること。
- ④ 即決裁判手続きや略式命令といった簡易な手続きでの訴追をすること。

4.4. 司法取引と裁判所等との関係

被疑者・被告人と検察の司法取引に関する合意に基づいた協議の結果、被疑者・被告人が不起訴になったとしても、検察審査会の審査の対象になり、起訴される可能性がある。その際には司法取引の合意は効力を失う。

司法取引の成立に裁判所は必ずしも縛られるものではないため以下の状況が生じ得る。その場合は被疑者・被告人が合意を離脱することが可能となる。

- ① 司法取引に関する合意に基づいて検察官が行った訴因、罰条の追加・変更・撤回についての請求を裁判所が認めなかった場合。
- ② 合意に基づいて検察官が軽い求刑を裁判所に行ったにも関わらず、裁判所が検察官の求刑よりも重い刑を言い渡した場合。
- ③ 合意に基づいて検察官が即決裁判手続きの申し立てをしたにも関わらず、裁判所はそれを却下する、または即決裁判手続きにより審理することの決定を取り消した場合。
- ④ 合意に基づいて検察官が略式命令を請求したにもかかわらず、裁判所が通常裁判によって審理することとした場合、または略式命令に対して検察官が正式裁判の請求をした場合。

4.5. 司法取引の適用例

この制度の初適用として、タイの発電所建設を受注した三菱日立パワーシステムズ（MHPS）の贈賄容疑をめぐり同社が東京地検特捜部と司法取引の合意をしていたことが判明した [9]。

2013年に受注した発電所建設事業で、タイの港に資材を荷揚げする際に現地公務員から現金を要求され、MHPSの従業員らが2015年に数千万円を支払った事例。不正競争防止法に違反する疑いがあるとして内部告発がなされ、同社は社内調査を行い特捜部に申告していた。その際、同社と特捜部は協議を行い、今年6月に施行された司法取引の制度を適用したとのこと。

わかりやすく言うと、MHPSと検察官との間で、「法人」の刑事責任を免れることと引き換えに、贈賄行為に関わった「社員」が刑事処罰されることに協力するという「合意」が行われた。

「法人の役職員が、その業務に関して、違反行為を行ったときは、行為者を罰するほか、法人に対しても罰金刑を科する」という行為者個人だけではなく、法人も処罰されるという両罰規定が存在する。今回は、法人にとって、その役職員の刑事事件を「他人の刑事

事件」と捉え、司法取引を行ったことになる。

このMHPSの意図は、法人が処罰されることに伴って国際協力銀行（JBIC）等の融資が停止されるなど、他の制裁的措置がとられることから逃れるためだと考えられる[10]。このような「捜査・公判協力型協議・合意制度」の利用方法は本来の趣旨から逸脱しているのではないか。

5. 事故調査への免責制度導入の問題点

ここで、事故調査において免責制度を導入する際に予想される問題点を考えてみよう。

当然のことながら意図的あるいは悪意のある行為は免責の対象とはならない。協議・合意制度の考え方では他人の事件の捜査や公判に協力する見返りで免責を認めることになっている。事故調査においても体系的な欠陥、事故の背後要因等の解明に役立つ証言が得られる場合のみに適用し、特段の情報が得られない場合は適用外とする考えもある。

免責の申し入れをし、協議を開始するか否かを決める際に具体的証言内容が不明のままその判断ができるのか。免責制度が適用可能かどうかの判断は誰が、どの様な基準で行うのか。協議の結果、免責が認められなかった場合の証言内容の扱いはどうなるのか。

事故調査における免責は、合意によって得られた証言を刑事裁判においては使用できなくする事で実現できる。従来から、事故調査報告書は刑事裁判において証拠として扱ってはならないとの主張があり、国際民間航空条約[11]（シカゴ条約）第13附属書5.12条には、使用制限の規定がある。証言の使用制限を明確化することで事故調査における免責は容易に実現できるのではないか。

免責制度が適用される場合でもどの程度の免責となるのかが事前にはっきりとしているか。事故の当事者と事故調査の担当者間での免責協議開始において立場の対等性は保証できるのか。

過去において免責により得られた証言をもとに解明された事故と同様の事故を起こしてしまった当事者は新たな知見を提供できなくなるが、免責を受けた先の当事者と同等の扱いを受けられるか。

日本の文化として、いくら免責を与えても白状したら社会的制裁が厳しい(会社、組織に居られなくなる)ので、免責制度は機能しないのではないか。日本人は取引を社会的に嫌うため免責が導入しにくいのではないかの疑問もある。

また、責任追及により被害者感情が癒され世論の沈静化が行える、責任追及の緊張感により他の過失が抑止される効果もあるのではないか、等の議論もある。

6. おわりに

事故調査において免責制度を導入することが有効であるとの意見を以前展開したが[2]、時期尚早ということで制度化されていない。しかし、本年6月1日より「捜査・公判協力型協議・合意制度」が施行され司法取引により刑事罰が減免されることが可能となった。事故調査においても同様の制度の導入への道が開かれたと言える。

本論においては事故調査における免責制度の意義、以前からある他の免責例の概要について述べ、新たに運用開始となった「捜査・公判協力型協議・合意制度」についての詳しい内容を紹介した。それらを踏まえ、事故調査に免責制度を導入する際の検討すべき問題点を列挙した。今後、事故調査に免責制度を導入するための検討を日本学術会議等の場で再開していく予定である。

文 献

- [1] 最高裁判決平成 20(あ)920, “業務上過失傷害被告事件”, 2010年10月26日.
- [2] 日本学術会議人間と工学研究連絡委員会安全工学専門委員会報告, “事故調査体制の在り方に関する提言”, 2005年6月23日.
- [3] 改正刑事訴訟法, 平成二十八年六月三日公布, <http://elaws.e-gov.go.jp/>
- [4] 高裁判例昭和 57(う)302. “議員における証人の宣誓及び証言等に関する法律違反被告事件”, 1984年4月27日
- [5] 最高裁大法廷判決昭和 62(あ)1351, “外国為替及び外国貿易管理法違反、贈賄、議院における証人の宣誓及び証言等に関する法律違反被告事件”, 1995年2月22日
- [6] 公正取引委員会, “課徴金減免制度について”, <https://www.jftc.go.jp/dk/seido/genmen/genmen.html>
- [7] 出入国管理及び難民認定法の一部を改正する法律（平成十六年六月二日法律第七十三号）.
- [8] IMO（国際海事機関）の決議「海難及び海上インシデントの調査のためのコード」IMO A 20/Res.849（December 1997）, IMO A 21/Res.884（February 2000）.
- [9] 日本経済新聞, “腑に落ちぬ初適用の司法取引”, 2018年7月21日
- [10] 郷原信郎, “「日本版司法取引初適用事例」への“2つの違和感””, <http://agora-web.jp/archives/2033767-2.html>
- [11] <http://www.japa.or.jp/committeecopen/home/icao13.PDF>（ICAO Library Search Library Catalogue）