慶應義塾大学学術情報リポジトリ
Keio Associated Repository of Academic resouces

Title	過失犯の共同正犯に関する韓国判例の検討
Sub Title	A study on Korean cases involving co-principals in crimes by negligence
Author	孫, 麗玉(Son, Yeo Ok)
Publisher	慶應義塾大学大学院法学研究科内『法学政治学論究』刊行会
Publication year	2014
Jtitle	法學政治學論究 : 法律・ 政治・ 社会 (Hogaku seijigaku ronkyu : Journal of law and political studies). Vol.102, (2014. 9) ,p.69- 93
JaLC DOI	
Abstract	
Notes	
Genre	Departmental Bulletin Paper
URL	https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN10086101-20140915-0069

慶應義塾大学学術情報リポジトリ(KOARA)に掲載されているコンテンツの著作権は、それぞれの著作者、学会または出版社/発行者に帰属し、その権利は著作権法によって保護されています。引用にあたっては、著作権法を遵守してご利用ください。

The copyrights of content available on the KeiO Associated Repository of Academic resources (KOARA) belong to the respective authors, academic societies, or publishers/issuers, and these rights are protected by the Japanese Copyright Act. When quoting the content, please follow the Japanese copyright act.

過失犯の共同正犯に関する韓国判例の検討

孫　麗　玉

一　はじめに
二　過失犯の共同正犯に関する初期の判例
㈠　過失犯の共同正犯を否定した判例（いわゆる「太信号事件」）
㈡　過失犯の共同正犯を最初に認めた判例（いわゆる「このまま行こう事件」）
三　自動車運転中の事故における過失犯の共同正犯の成立判断
㈠　過失犯の共同正犯を肯定した判例
㈡　過失犯の共同正犯を否定した判例
㈢　小　括
四　建物の崩壊事故における過失犯の共同正犯の成立判断
㈠　マンション崩壊事故
㈡　三豊百貨店崩壊事故
㈢　聖水大橋崩壊事故
㈣　小　括
五　おわりに

一　はじめに

複数の者の過失行為により、犯罪の結果が発生した場合、行為者全員に対し結果発生の刑事責任を問うことができるのか。韓国刑法第三〇条は[1]「二人以上が共同して罪を犯した場合においては各自をその罪の正犯として処罰する」とし、共同正犯を規定しているが、何を共同とするのか、共同正犯の主観的要件たる共同実行の意思は、故意犯のみに認められるのか、それとも過失犯も可能なのかに関しては明らかではなく、その解釈は学説や判例に委ねられている。この点について、韓国の初期の判例は「過失においては意思連絡の概念を論じることができないため、故意犯のような共同正犯は成立し得ない[2]」とし、過失犯の共同正犯を否定する立場であったが、一九六二年の判決で「刑法第三〇条の『共同して罪を犯した場合』にいう『罪』は、故意犯か過失犯かを問わないと解釈しなければならない。よって、共同正犯の主観的要件たる共同の意思においても……故意行為であれ過失行為であれ、その行為を共同する意思であれば足りる[3]」、そして、「二人以上の者が、ある過失行為を互いの意思連絡下で行い、犯罪の結果を発生させたのであれば、過失犯の共同正犯が成立するのである」とし、従来の過失犯の共同正犯否定説から過失犯の共同正犯肯定説へ立場を変えた。それ以来現在に至るまで、判例は過失犯の共同正犯肯定説を支持している[4]。

このように、過失犯の共同正犯の成立を認める場合、その成立要件となるのは、いかなるものなのか。「二人以上の者がある過失行為を互いの意思連絡下で行い犯罪の結果を発生させた」場合に過失犯の共同正犯が成立するという前記の判決文に鑑みると、判例はおそらく過失犯の共同正犯の成立要件として「意思連絡」を要求していると思われる。

過失犯の共同正犯に関する韓国判例の特徴は、建築中の建物の上で二人が木材を運ぶ途中、不注意により木材を落

とし、建物の下にいた通行人に怪我を負わせた場合などの過失共同正犯が議論される典型的なケースのみならず、過失により起きた列車の脱線事故において、事故列車の正機関士と副機関士の間[5]、そして、建物の崩壊事故において、建物の設計担当者から施工担当者、また維持管理の担当者間にも過失犯の共同正犯成立を認める場合[6]があるという点にある。すなわち、いわゆる管理・監督過失が問題となる局面において、各行為者らが過失犯の共同正犯として処罰される場合がある。判例は、過失行為者間の距離が近い場合、二人の話し合いや暗黙の同意などから意思連絡を認めている。一方、建物の設計・施工・維持管理のように各行為者がそれぞれ異なる段階で関与し、行為者らの距離も遠い場合には『共同の目標』という概念を用い行為者間の意思連絡を認めている。しかし、意思連絡をこのように判断する判例の見解は妥当であろうか。

このような問題意識の下、以下においては、判例が過失犯の共同正犯を認めている事案を二つに分けて検討を行う。まず、行為者相互の距離が近接しており、直ちにコミュニケーションを取ることができる事案類型である。この類型では、判例上、二人の話し合いや暗黙の同意で意思連絡が認められることが多い。具体例としては、自動車の運転中に過失事故が発生した場合における運転者と同席者の刑事責任を問う事例が挙げられる。

次に、行為者らが異なる段階で関与しており、かつ、行為者相互の距離が離れているため、直ちにコミュニケーションを取ることができない事案類型である。この類型では、判例上、「共同の目標」という概念を用いて意思連絡が認められることが多い。具体例としては、建物の崩壊事故が発生した場合において、建物の設計・施工・維持・管理などに関わった行為者間に刑事責任を問う事例が挙げられる。そこで、本稿では、これらの事案類型において判例が過失犯の共同正犯の成立を肯定した事例と、否定した事例を詳細に検討することにより、判例が過失犯の共同正犯における意思連絡をどのように把握しているのかを導き出すことを目的としたい。

二　過失犯の共同正犯に関する初期の判例

(一)　過失犯の共同正犯を否定した判例（いわゆる「太信号事件」[7]）

1　事案の概要

旅客船太信号で勤務している船長Aと事務部員B（Bは船舶の灯火取締責任者である：筆者注）は、二〇時頃釜山（ぶさん）を出航し、目的地の濾水（ろすい）へ向かっていた。Bは、出航の翌日の深夜三時頃、港へ入港届を提出するため、乗務員室から三等客室の入口まで出た。その際、Bは、客室の入口に掛けられている荷役ランプが消えていることに気がつき、販売員C[8]に、荷役ランプへ給油し、灯りをともすように指示した。Cは、Bの指示に従い、一畳あまりの狭い船員室で、薄明かりの中[9]、漏斗を使わずに缶詰用の空き缶から直接ランプに油を入れた。その際、こぼれた油が畳に滲んでしまったが、Cは滲んだ油を拭かずランプへ火を付けたため、ランプ周りの油に引火した。慌てたCがこれを吹き消そうとはしたが、火は消えなかった。さらに、消火活動の過程で手に火傷を負ったCがランプを船員室の畳に落とした結果、さらに火が広がり、乗務員室、昇降口、三等客室天井及び船窓一部が燃えた。本件火災事故により、昇降口から避難する過程で、乗客二二人が火傷をした。Bは、うろたえて乗客の救助には思い至らず貨物の救助に没頭した。一方、Aは、三等客室から火が燃え上がるのをみて、船倉の貨物に火が移ると、機関室まで引火し、船体が爆発する恐れがあると思い、貨物の燃焼防止だけに尽力した。そして、Aは、貨物の燃焼を防止する目的で、Bに、三等客室からの唯一の出入口を閉鎖するようと指示した。その結果、船室内の乗客等は、一酸化炭素中毒により死亡した。

2　訴訟の経過

検察官は、本件火災の直接の原因を起こしたCと、B、そしてAをそれぞれ業務上失火罪と業務上過失致死傷罪等[10]で起訴した[11]。原審は、Cに関しては、業務上失火罪と業務上過失致死傷罪を認め、AとBには業務上失火罪と業務上過失致死傷罪双方につき無罪判決を下した。原審判決に対し、検察官は上告した。

3　判決要旨

大法院[12]は、事務部員Bに対しては、業務上失火罪と業務上過失致死傷罪を認めたが、Aに対しては業務上過失致死傷罪のみ有罪を認め、業務上失火罪に関しては無罪判決を下した。大法院は、業務上過失致死罪の成否に関しては、「事実関係上、AとBが火災発生直後、人命救助のため様々な注意義務を尽くしたとはいえない」とし、原審の無罪判決を破棄した。業務上失火罪に関しては、Bに対し、「運航業務上灯火取締りに関する直接責任者として任命されている点、Cが缶のような不安全なもので給油を行ってきたことを認識しながら放置した点、本人が直接に灯火の整備を行わず、船員でもない未成年たるCに灯火関連業務を任せた点」などを挙げ、業務上失火罪の注意義務違反があるとし、Bに業務上失火罪を認めた[13]。一方、Aに関しては、「船長は、部下船員たるBに対する職務上の指揮監督という行政上の責任はあるとはいえ、灯火取締りに関する直接な責任者ではない。その（灯火取締りに関する：筆者注）責任は、すべてBにある。よって、もし、船長Aに過失があるとすれば、それは指揮監督を怠慢した行政上の過失に過ぎない」とし、業務上失火罪の注意義務違反を否定、無罪を宣告した[14]。

なお大法院は、「過失においては意思連絡の概念を論じることができないため、故意犯のような共同正犯は成立し得ない。また、過失犯に教唆・幇助も成立し得ない」とし、業務上失火罪に関するAとBの共同正犯が成立し得ないと判断した。

4　本判決の意義

本判決は、過失犯の共同正犯概念自体を否定した唯一の裁判例である。[15] 大法院は、「過失においては意思連絡の概念を論じることができないため、故意犯のような共同正犯は成立し得ない。また、過失犯に教唆・幇助も成立し得ない」とし、共同正犯は故意犯のみ成立するという見解を明らかにした。但し、本事案は、最初から過失共同正犯の成否を直接に検討した判決ではない。AとBには、失火に関する意思連絡の行為が存在しておらず、行為者間の意思連絡の有無は事案解決に不必要な一般論に過ぎないからである。そのため、判例はAとB間の過失共同正犯の成否を正面から扱う必要がなく、本判決が、過失共同正犯の成否に関する直接の先例であったとは言い難い。[16] とはいえ、判例が過失共同正犯の成立につき、意思連絡を検討するという点を明らかにしたことにおいては意味を持つ判決である。

㈡　過失犯の共同正犯を最初に認めた判例（いわゆる「このまま行こう事件」[17]）

1　事案の概要

荷主Aは、Bの運転する貨物トラックに薪[18]を積んで、目的地へ向かいながら、もし途中で警察署支署や検問所の前を通過することになったら、停車せずその場を通過するようにと言った。当日、二三時頃、両人は検問所の前を通過することになった。当検問所の前で警官甲による停止信号をみたBが、車を止めるため減速すると、AがBに「いや、このまま行こう」と言い出した。検問のため警官が近づいた時、突然同車が逃走しようとしたため、甲はトラックのドアの足踏み場に上って同車の疾走を制止しようとした。しかし、Bが車を止めず疾走した結果、甲は検問所から約一五〇メートル地点で転落し、同車に轢かれ死亡した。

2　訴訟の経過

検察官は、荷主Aと運転士Bを業務上過失致死罪の共同正犯として起訴した。一審は、A・B両人に刑事責任を認

め、Aに禁錮六カ月の刑を言い渡した。[19] Aの控訴に対し、二審は、「過失犯において運転士、又は、助手でもない被告人を共同正犯として起訴したこと自体が不当であり……（中略）……被告人には過失、又は、認識ある過失さえ認められないため、本件被告人Aは、犯罪に当たらない、若しくは、犯罪の証明がない場合に帰着[20]」するとし、Aに無罪判決を下した。検察側は、運転士、又は、助手でもない被告人を共同正犯として起訴した自体が不当であるという二審の判断について、「被告人Aに業務に関する身分がないとしても、共犯（共同正犯）として、業務上過失致死の刑事責任がある」とし上告した。

3　判決要旨

運転士のBに対し「このまま行こう」といったAの刑事責任に関し、大法院は、「刑法第三〇条の『共同して罪を犯した場合』にいう『罪』は、故意犯か過失犯かを問わないと解釈しなければならない。よって、共同正犯の主観的要件たる共同の意思も故意を共同する意思を必要とするのではなく、故意行為であれ過失行為であれ、その行為を共同する意思であれば足りると解釈しなければならない。二人以上の者が、ある過失行為を互いの意思連絡下で行い、犯罪の結果を発生させたのであれば、過失犯の共同正犯が成立するのである。記録によると、本件事故で被告人は、原審共同被告人との意思連絡下で警官の検問に応じずトラックを疾走させたことが明らかである」とし、荷主Aに過失致死傷罪の共同正犯を認めた。

4　本判決の意義

本判決は、過失共同正犯を認めた最初の判決である。ここで、本判決と（過失共同正犯を否定した）太信号事件の関係をどのように捉えればよいのかが問題となる。もし、両判決が過失共同正犯に関する判例の立場を公式的に表明したものであれば、太信号事件から見解を変えた「このまま行こう事件」は全員合議体の議決を通さなければならない[21]のである。このような問題を解決するには次の二つの方法がある。まず、「このまま行こう事件」が判例変更手続き

をふまなかったことを指摘することである。[22] 次に、そもそも両判決が矛盾しないと理解する方法があろう。[23] 私見としては、太信号事件は（前記で検討したように）過失犯の共同正犯を正面から検討した判決ではないと理解しているため、過失共同正犯の成立の可否に関する判例の公式的立場表明は、「このまま行こう事件」によってなされたと説明するのが妥当であると思う。[24]

三　自動車運転中の事故における過失犯の共同正犯の成立判断

過失犯の共同正犯が議論される典型的なケースとしては、運転中に発生した過失事故（以下、運転事件という）が挙げられる。運転事故が発生した場合、直接車を運転した者の責任は比較的容易に認めることができる。しかし、運転手と一緒に飲酒をした同乗者や車を疾走させることについて話し合った同乗者の行為から、業務上過失傷害罪や、業務上過失致死罪の責任を問うことは容易ではない。そこで、判例は、運転事故において、運転手と同乗者に意思連絡があると思われる場合、過失共同正犯として処罰する。以下においては、運転事故において、過失共同正犯を肯定した場合と否定した場合を比較・検討することにより、判例が、運転手と同乗者間の意思連絡の有無をどのように判断しているのか明らかにする。

㈠　過失犯の共同正犯を肯定した判例

1　運転兵の飲酒運転事故[25]

先任搭乗者は運転兵の安全運転を監督する責任者の立場であるにもかかわらず、むしろ運転兵と一緒に飲酒し、運転を任せた結果、運転兵の飲酒運転による車の衝突事故が発生した。先任搭乗者の刑事責任に関し、大法院は「先任

搭乗者は、運転兵の安全運行を監督する責任者であるため、運転兵が車両を飲酒運転したら、これを積極的に停止するだけではなく、同人が安全運転が可能なぐらい酔いが醒めるまで運転をさせない注意義務があるにもかかわらず……」とし、先任搭乗者に注意義務違反があることを指摘した。また、「上記の運転兵は、飲酒により、反対車線車両のヘッドライトにめまいがし、前後左右をきちんと把握することができなかったため本件事故が発生した」とし、本事件の原因が飲酒であることを明らかにした。そして、「刑法第三〇条の『共同して罪を犯した場合』の『罪』とは故意犯・過失犯を問わない。よって、二人以上がある過失行為を互いの意思連絡下で行い犯罪となる結果を発生させたのであれば過失犯の共同正犯が成立」するとし、運転兵と一緒に飲酒した先任搭乗者に、業務上過失軍用物損壊罪[26]の共同正犯を認めた。

2　列車衝突事故[27]

目的地へ向かっている特急列車が、踏切場に捨てられているバイクに衝突した。列車の正機関士は副機関士と話し合い、統制室に連絡せずに事故現場収拾をつけることにして、列車をゆっくりと退行させた。その時、後ろから安全信号を無視し高速で事故現場へ入ってくる急行列車と衝突し、五六人が死亡、二四四人が負傷した。この事故では、列車の退行に関し正機関士と話し合った副機関士の刑事責任が問題となった。大法院は、「共同正犯は、故意犯・過失犯を問わず、意思の連絡があれば該当」すると述べた上、「被告人は、正機関士の指揮監督下の副機関士であるが、本事件列車の退行につき、互いに相論・同意した以上、その行為に過失があれば過失の責任を免れることはできない。また、本事件の退行行為には、原判示通り、適切な措置を取らず行った業務上の過失があるため」とし、副機関士に業務上過失致死傷罪及び業務上汽車転覆罪の共同正犯を認めた。

(二)　過失犯の共同正犯を否定した判例

1　先任搭乗者同乗事故[28]

先任搭乗者Aの指示により、運転兵Bが鉄道線路[29]を無断横断する際、運転兵の運転技術が未熟だったことにより前輪が排水路に落ちた。その際、線路にはみ出した車両の一部が、そこを通過する貨物列車と衝突、車が損壊した。原審では[30]、線路の無断横断を指示した先任搭乗者の刑事責任が問われた。原審は、「被告人が運転兵に本件線路の無断横断を指示し、それに従い線路を通過した事実があるとしても、無断横断の行為自体が鉄路法の違反行為ではないことに鑑みると、被告人が本件事故結果を容易に予見できたとは思われない。よって、被告人の先任搭乗者として安全運行を監督する義務を怠った点に関する責任追及は別論として、被告人とBとの間に不注意運転に対する相互意思連絡や本件結果に直接繋がる他の原因行為を相互共同したとはいえない」とし、Aに無罪判決を下した。

一方、大法院では「事実関係をみると、帰隊中、運転兵の運転不注意により、線路辺の排水路に車の前輪が落ち、当時その場を通過する貨物列車と衝突、車が損壊された事件である。本損壊の結果は、Aが事故地点を横断するようにBに指示した過失によるのではない。また、被告人が運転兵を指揮・監督する責任者ということが、直ちに、損壊結果に関する共同過失へ繋がるものではない」とし、Aの無罪判決を宣告した。

2　同乗者事故[31]

運転中のAは、急な頭痛及び寒気を感じ、正常な運転が困難な状態になった。その時、同乗していた、本件車の所有者であり、普段から運転の経験もあるBが[32]、自分がAの代わりに運転すると言い出し、AはBと運転を代わり、その後、AはBの運転を放置した。Bは運転中坂を下る時、減速せずに進行した結果、坂下の道路を横断していた歩行者を轢き、傷害を負わせた。AとBは業務上過失致傷罪の共同正犯として起訴された。Aの刑事責任に関し大法院は、

「頭痛や寒気を感じる状況のAが、Bに対し、雨後の道路の滑りやすさに備えることを注意したり、下り坂での運転上の注意義務を教示しなかったりしたことが、Bの運転上の過失行為に関する相互意思連絡であるとは認められない。また、上記のような状況で、AがBの運転行為を阻止しなかった原因行為は、Bの運転上の不注意による本事件結果までには及ばない」とし、無罪判決を下した。

㈢ 小 括

運転事件において、判例が関係者間の過失共同正犯の成立のため検討していることは、過失による結果が発生したらその結果発生に関係する直接の原因行為を、互いの意思連絡下で行うことである。前記で検討した過失肯定例と否定例の判例などを総合してみると、判例は、過失犯の結果が発生すると（結果の発生）、そこから遡り、結果発生に最も直接の影響を与えた行為は何かを探る（結果発生の直接原因行為の特定）。そして、そのように特定された原因行為に、過失行為者間の意思連絡があったかどうかを検討する（意思連絡の有無の判断）。ここでの意思連絡は、積極的な賛成の意思を示すことは要らず、原因行為を一緒にするという認識、又は、認容の程度であれば足りる。これを前記で検討した判例に照らして検討すると次のようになる。

運転兵の飲酒運転事件で判例は、まず、業務上軍用物損壊という結果（結果の発生）につき、その原因行為が「飲酒」であることを特定する（結果発生の直接原因行為の特定）。そして、先任搭乗者が運転兵と一緒に酒を飲んだことで、直接原因たる飲酒行為への互いの意思連絡があるとし（意思連絡の肯定）両者間の過失共同正犯を肯定する。また、列車衝突事故事件では、事故発生の直接の原因たる行為が、列車の退行行為であると特定し、その列車の退行行為を正機関士と副機関士が話し合って行ったことで、両者に過失共同正犯を認めた。このような判例の見解は、行為者間に過失の共同正犯を否定した例においても明らかである。大法院は、先任搭乗者同席事件で、軍用物損壊の直接の原

因を「運転兵の運転未熟」であると判断した。すなわち、先任搭乗者が合意したことは「線路を渡ること」であり、運転兵の運転未熟という結果発生の直接の原因に関しては互いの意思連絡を認めなかった。同様に、判例は、同乗者事件でも、事故発生の主な原因行為を、「Bの運転上の不注意」とし、Aに、仮にBの無免許運転を一緒にするという認識があったとしても、互いが合意した無免許運転は、結果発生に影響を及ばないと説明する。[33]

運転事件の場合、運転手と同乗者は距離的に近接し、互いの意思連絡が非常に容易な状況であるため、ある特定の行為に合意することが可能である。また、事故の原因たる運転行為を具体的に特定することは容易である。この点、意思連絡と原因行為の具体的特定の容易さについては後述する建設の崩壊やコンサートの進行中発生した大規模事故と区別される特徴である。

四　建物の崩壊事故における過失犯の共同正犯の成立判断

判例が、過失行為者間の過失共同正犯を検討するもう一つの類型として、手抜き工事などの原因により建物の崩壊事故（以下、建設事件という）が発生した場合がある。[34] すなわち、建物の設計、施工、維持及び管理などの各段階での過失行為が存在し、建物の崩壊という過失結果が発生した場合に、韓国の判例では、行為者間の過失共同正犯の成否が検討されているのである。前記の運転事件とは異なり、このような事件は、各行為者が参加する段階が異なり、かつ、行為者相互の距離が離れているため、直ちにコミュニケーションを取ることができない事案類型である。この類型に関して、判例は、「共同の目標」という概念を用いて意思連絡を認めることを試みていると思われる。以下においては、建設事件において、判例が認める「共同の目標」とは何かということを確認し、「共同の目標」が過失共同正犯の成立要件としてどのような意味を持つのか検討を行う。

(一) マンション崩壊事故[35]

1 事案の概要

地下一階、地上五階規模の住商複合ビル（以下、マンションという）に発生した原因不明の火災の鎮火作業中、商店内部のLPガスの爆発によりマンションが崩壊した。本事故で、二八人が死亡、四八人が傷害を負った。マンション崩壊の一次原因は、以下の通りである。建物新築工事の設計図を作成する時、設計構造図面上の柱の断面が受けるコンクリートの圧縮強度を標準強度に及ばないように設計した上、実際の工事現場においても様々な手抜き工事があり、コンクリート圧縮強度などの安全性が低下した建物が[36]、火災により連鎖的に崩壊したのである。大法院では、共同代表Aと設計士B、そして、専務理事Cの刑事責任の有無が検討された[37]。

2 判決要旨

大法院は、共同代表A[38]と設計士B[39]に対し、「刑法第三〇条が『二人以上が共同して罪を犯したという場合』の『罪』には、故意犯のみならず過失犯も含まれるのであり、本事件において、各被告人らは、互いに協力し、本件建物を安全かつ丈夫に新築しなければならない注意義務を負っている上、さらに、相互の意思の連絡の下、本件建物を新築したため、被告人らには刑法第三〇条の共同正犯が成立する」とし、業務上過失致死傷罪の共同正犯を認めた。一方、専務理事Cに対しては、「被告人は、共同代表取締役を補佐し、主に、役所や銀行に関する業務を担当しながら、簡単な資材の買取り、工事現場まで資材がきちんと届くのかといった点の確認、及び、工事現場に勤務する者の勤務態度等をチェックする程の業務に携わっており、コンクリート工事を施工する業者の選定や鉄筋及びセメントの調達には関与せず、建築工事に関する専門的な知識もなかったから、コンクリート打設工事や鉄筋の施工具合に関し、直接具体的な指揮監督を行ったとはいえない。これらを総合的に考慮すると、Cが本件建物の工事全般にわたり、総

括的な業務を行っていたとしても、建築の建設技術に関する具体的な指揮監督権までもがあったとは断定できず、手抜き工事が行われていることに気づいていた、又は、気づく可能性があったとも思われないため、手抜き工事による崩壊事故で人が死亡するという点を予見し、又は予見し得たとは認められない」とし業務上過失致死傷罪の共同正犯を否定した。

(二)　三豊百貨店崩壊事故[40]

1　事案の概要

一九九五年六月二九日、百貨店が崩壊し、多数の死傷者が発生したいわゆる三豊百貨店崩壊事故の原因は次の通りである。百貨店の新築当時構造計算を担当したAは、スラブ（Slab）断面の耐力の計算を誤り、建物基本計画上、屋上に設置予定であった冷却器の構造計算に漏れがあった。本件建物の設計及び監理を担当したBは、本件建物の構造設計図を作成する際、屋上の冷却器設置に伴う構造計算の変更を設計図に反映せず、さらに、運動施設として予定されていた五階をレストラン街へと用途変更することにつき、構造計算を頼んだが、これを設計図に反映しなかったことにより、施工者による固定負荷を超える施工結果を招いた。さらに、監理及び工事の責任者らは、工事現場での指揮・監督を怠った。建設会社の代表たるCは、最初にショッピングセンター用の建築計画を立て設計を依頼した後、百貨店として建物を使用するため、建築面積を任意で増加させ、約二〇回にわたって新しい設計図を作成させることにより建築計画を破綻させ、また、工事中にも度々構造計算を追加し設計するよう求めるなどした。それによって、全般的な手抜き工事が発生した。その結果、建物が加重に耐えられず、全階のスラブと柱が、地下二階まで完全に崩れる事故が発生した。

2　判決要旨

大法院は、「本事件百貨店は、いわゆるフラットスラブ（flat slab）構造の建物であり、内部の柱と柱の間隔が非常に長いため、いずれか一部分が崩壊した場合、連鎖的な崩壊により建物全体が倒壊するという特性がある。したがって、このような建物の特性に鑑みると、体系的かつ具体的な建築計画を立て、構造計算を含む建築設計、骨組及び建築工事工程、建物完工後の維持管理などの一連の過程において、建物の安全に対し細心な注意を払わなければならない」とし、崩壊の原因はこの一連の過程においての問題であると指摘している。また、「一般的に、建物は、設計、施工、維持・管理という三つの条件が結合して建築され、利用されるものである。よって、一時的用途で提供するために建築する臨時建物などの特別な場合以外には、設計、施工、維持・管理に関わる者らが、その建物が、用途に応じて安全に建築され、また使用されることにより、その寿命を保つという共同の目標と意思の連絡下にある。一方、建物が、その寿命を維持するためには、設計者の緻密な計画や設計、建設業者の完璧な施工、建設業者による徹底的な維持・管理という、三つの条件が合致しなければならないのであるから、上記、各段階での過失、それだけでは崩壊の原因にならないとしても、それらが合わされば、建物が崩壊するという点は容易に予想できる。したがって、設計、施工、維持・管理の各段階での関与者は、全く過失がない、若しくは、過失があったとしても建物の崩壊の原因にはならないという、特別な事情がある場合を除き、崩壊に対する共同責任を免れない[41]」とし、建築主、設計士及び工事関係者、維持・管理責任者たるA、B、Cに、業務上過失致死傷罪の共同正犯を認めた[42][43]。

㈢　聖水大橋崩壊事故[44]

1　事案の概要

一九七九年に竣工した聖水大橋（ソンスデギョウ）は、橋梁の上板を支えるトラス（Truss）の連結部分の溶接が落ち、トラスを含む

上板一体が韓江に落ちた。事件発生当時の時刻は、朝の七時半頃であり、出勤や通学中の人が被害をうけた。事故の原因として挙げられたのは、橋梁の施工を担当する会社の担当者が、製作に参加した者らに対し指揮・管理をうまく行わなかったこと、工事過程での手抜き工事は勿論、現場監督公務員の現場監督、そして、道路局公務員らの重車両通行放置[45]、安全診断不履行などの維持管理上の過失及び設計上の過失などであるが、これらが合わさって崩壊事故が発生したと認めた。

2　判決要旨

大法院は、「本件聖水大橋のような橋梁が、その寿命を保つためには、建設業者の完璧な施工、監督公務員らの徹底的な製作・施工上の監督、及び、担当公務員らの徹底的な維持・管理という条件が合致しなければならない。よって、上記の各段階での過失、それだけでは、崩壊の原因にならないとしても、それらが合わされば、橋梁が崩壊することは容易に予想できる。したがって、上の各段階の関与者は、全く過失がない、若しくは、過失があったとしても橋梁崩壊の原因にならなかったなどの特別な事情がある場合を除き、崩壊に対する共同責任を免れない」とし、担当建設会社のトラス製作責任者、橋梁工事の現場監督、発注官庁の工事監督公務員及びソウル市の橋梁の維持・管理の担当公務員間[46]に、業務上過失致死傷罪、業務上一般交通妨害罪[47]、及び、業務上過失自動車墜落罪[48]の共同正犯を認めた。

㈣　小　括

以上のように、判例は過失により、建物の崩壊事故などが発生すると、建物の設計、建設担当者、建物の維持・管理担当者間に過失共同正犯を認めてきた。「丈夫かつ安全な建物の建設」など一見、単なる事実行為の意思連絡にも見える「共同目標[49]」に関する「意思連絡」を、複数の過失行為者に全体結果を帰属させる要件として採用しているのは何故なのか[50]。

確かに、丈夫な建物の建築という「共同の目標」に関する意思連絡が、直ちに「建物の崩壊」に関する意思連絡へと繋がるのではない。しかし、建物の建築に関わる人々は、各自の不注意により、建物の崩壊という結果が発生する可能性があるということを認識しており、[51] それにもかかわらず、一緒に建築行為に参加することは、過失結果を各自の責任とするという意思の連絡であるとも理解できるのであろう。[52]

五　おわりに

本稿では、過失共同正犯に関する韓国判例の検討を行った。判例の検討の方法に関しては、行為者間の（物理的な）距離を基準とし、各行為者が近接している場合（前記の運転事故）と行為者間が遠距離関係である場合（前記の建設事故）の二つに分け、各類型別に判例がもとめる過失共同正犯要件とは何かを明らかにするのが最初の目標であった。判例は両類型において、過失共同正犯の成立要件として、行為者間の「意思連絡」を必要とする。しかし、判例は、この「意思連絡」の具体的な判断につき、行為者らが近距離にいる場合においては「過失結果の直接的な原因行為」に関する互いの意思連絡の有無を検討するが、行為者間の距離が（時間的・空間的に）離れている場合、各行為者らが集まるようになった原因、すなわち「共同の目標」の有無により意思連絡の有無を判断した。例えば、車の運転中発生した事故に関しては、事故発生の原因行為を明らかにし、その具体的な原因行為に対し互いの合意ないし容認などがあったのかを検討している。一方、百貨店などの建物が崩壊し、人命・財産上の被害が発生した場合においては、その崩壊の直接原因たる具体的な行為ではなく、安全かつ丈夫な建物を建設するという、「共同の目標」に関して相互の意思連絡が認められるかを検討している。そこで、本稿では、判例が認める「共同の目標」に関する意思連絡を、ある行為に関わる人々は、各自の不注意により、ある過失結果が発生する可能性を認識できるにもかかわら

ず、一緒にその行為に参加するということで、相互の注意義務に関する意思連絡として理解していることを指摘した。

最後に、今回の検討から明らかになったことを整理してみる。判例は、過失結果に関わる行為者の数と、行為者間の物理的な距離により、意思連絡という概念に異なった役割を与えているように思われる。確かに、判例は過失共同正犯の検討をすることにあたり、意思連絡を行為者間のコミュニケーションが容易な場合（行為者が少なく、物理的に近くすぐ話し合いができる場合などが想定できる）、意思連絡は各過失行為者らを結ぶ「糸」の役割をする。そのため、意思連絡の対象は具体化される反面、各行為者の過失行為は大きな意味を持たなくなる。一方、行為者間のコミュニケーションが容易ではない場合（行為者が多数であり、時間的・物理的にも離れている場合など）、意思連絡は行為者間において過失共同正犯の成立限界を分ける「枠」の役割をしている。大規模事故のように、関わる行為者が多い場合、何を意思連絡したかという、意思連絡の内容を検討する前に、意思連絡の主体を決める段階に、「共同の目標」の有無で、意思連絡が認められる主体を決める。したがって、共同に行った行為より、行為者個人の過失行為判断に検討の重点が移るのである。もし、そのように考えることができるのであれば、意思連絡が「糸」として使われる場合においては、行為者の個別過失行為がもつ重要性が減少する反面、意思連絡が「枠」として使われた場合には、その枠内の行為者の個別過失行為に関する検討がクローズアップされることになるのであろう。

今後の課題としては、右の試論を検証し、事案において異なる機能を有する意思連絡は、過失共同正犯にどのように位置づけられているのか探ることとしたい。そして、そこから得られた結論と実際の事案を比較検討、過失共同正犯に対する韓国判例が正当化されるのかに関し検討を進めたい。

（1）　以下においては特別な言及がない限り、「刑法」や「判例」と言う用語は、「韓国の刑法」と「韓国の判例」を意味する。

（2）　大法院判決一九五六年一二月二一日・四二八九刑上二七六。

（3）大法院判決一九六二年三月二九日・四二九四刑上五九八。

（4）一方、学説では、過失犯の共同正犯を認める見解が増加している状況ではあるが、過失犯の共同正犯否定説が現在の多数説である（신동운『刑法総論』（二〇〇八）五八二―五八三頁、김성돈『刑法総論第二版』（二〇〇九）五八七頁、배종대『刑法総論第八版』（二〇〇七）五九三―五九五頁、손동권『刑法総論第二改訂版』（二〇〇六）五〇四頁以下、이보영「過失の共同正犯の理論」刑事法研究第四号（一九九一）九九頁、전지연「過失犯の共同正犯」刑事法研究第十三号（二〇〇〇）二九頁、오영근『刑法総論第二版』（二〇〇九）五七三頁。

（5）大法院判決一九八二年六月八日・八二도七八一。

（6）大法院判決一九九六年八月二三日・九五도一二三一。

（7）大法院判決一九五六年一二月二一日・四二八九刑上二七六。

（8）Cは太信号の職員ではなく、普段から本件旅客船で、乗客に物品の販売をしている者であるが、灯火の整備も任されていた。

（9）当時、本件旅客船太信号は、夜間定期就航船であったため停船すると、船内のすべての電灯が自動的に消灯される状況であった。

（10）第一七一条【業務上失火・重失火】業務上過失、又は、重大な過失により第一七〇条の罪を犯した者には三年以下の禁錮、又は二〇〇〇万ウォン以下の罰金に処する。

第二六八条【業務上過失・重過失致死傷】業務上過失又は重大な過失により人を死傷させた者には五年以下の禁錮、又は二〇〇〇万ウォン以下の罰金に処する。

（11）検察側は最初A、B、Cを業務上失火罪と業務上過失致死傷罪等の共同正犯として起訴したのではなく、各々を業務上失火罪と業務上過失致死傷罪として起訴した。

（12）韓国の大法院は、日本の最高裁判所にあたる司法機関である（法院組織法第一一条【最高法院】大法院は最高法院である）。

（13）申東雲教授は、Bに対する刑事責任の検討において、判例が販売員Cに対する指揮監督責任を問題としたのではなく、Bの直接な注意義務違反を認めたことに注目する必要があると指摘する。申東雲「過失犯の共同正犯否定例」考試研究（一九九五・四）一五〇頁。

(14) すなわち、Aに対しては業務上過失致死傷罪のみ、Bに対しては業務上過失致死罪及び業務上失火罪が認められた。

(15) 本判決は、そもそも過失犯については共同正犯が概念的に成立せず、共同正犯が成立し得るのは故意犯のみであると判断した点に特徴を持つ。

(16) 本判決は、船長Aに業務上失火罪の注意義務違反がないことを認めた上で、船長Aを単独犯として処罰できないとしても、船員Bとの共同正犯を認めることはできないのかを傍論として述べているにとどまる。

(17) 大法院判決一九六二年三月二九日・四二九四刑上五九八。

(18) 本薪は申告手続きを行っていない不正林産物であった。

(19) 一審がAを有罪とした根拠を検討したいが、一審判決を入手できなかったため、判例がどのような法理を適用したのかは明らかではない。一審判決に関しては、신동우「過失犯の共同正犯肯定例」高試研究二二（一九九五・五）一八八頁参照。

(20) 二審は、Aに過失、又は、認識ある過失を認める資料がないことを指摘する。AがBに対し「このまま行こう」と言った行為は、何らかの過失行為でもないし、認識ある過失でもないとし、Aには事実関係の確定においての過失犯の事実関係が認められないという。

(21) 法院組織法第七条【審判権の行使】①大法院の審判権は大法官全員の三分の二以上の合議体でこれを行い、大法院長が裁判長になる。但し、大法院官三人以上で構成された部から先に事件を審理し、意見が一致した時に限り、次の場合を除き、その部で裁判できる。

一、命令又は規則が憲法に違反することを認める場合。

二、命令又は規則が法律に違反することを認める場合。

三、従来大法院で判示した憲法・法律・命令・規則の解釈適用に関する意見を変更する必要があると認める場合。

四、削除

五、部で裁判することが適当ではないと認める場合。

(22) すなわち、過失共同正犯に関する判例の解釈が変わったため、当然、判例変更の手続きをふまなければならなかったにもかかわらず、これを行わなかった後の判例（「このまま行こう」事件）を批判する方法である。このような批判をする見解としては、허일태「過失犯の共同正犯に対する判例の変遷」刑事判例の研究Ⅰ――李在相教授華甲記念論文集――（二〇〇三）六一八頁。

(23) このような理解は、前の判決（太信号事件）と、後の判決（このまま行こう事件）の関係について前者の方は後者と違い、過失共同正犯の成否に対する見解を全面的に表明した判決ではないと理解するのである。이승호「過失の共同正犯に関する判例の検討と学説の正立」刑事法研究二三巻二号（二〇一一）一五六―一五八頁。

(24) 両判決が衝突する関係ではないと理解する見解として、이승호教授は「また、太信号事件では判示のフレーズとは異なり、事実上の内容においては被告人間の一部を過失犯の共同正犯として論責した部分がある。すなわち、直接行為者たる販売員以外、船員も業務上失火罪として処罰している。ここで、両者の関係は共同正犯として把握することが最も自然である」と説明している。이승호・前掲注（23）一五七頁。しかし、業務上失火罪に関する船員の刑事責任は、販売員Cとは別に灯火管理者としての直接の注意義務違反から生じたと思われるため、判例が船員と販売員間に過失犯の共同正犯を認めたとは思われない。

(25) 大法院判決一九八九年八月二一日・七九도一二四九。

(26) 軍刑法第六九条【軍用施設などの損壊】第六六条に規定されている物件、又は、軍用に供する鉄道、電線、又はその他の施設や物件を損害又はその他の方法でその効用を害した者は無期又は二年以上懲役に処する。

軍刑法第七三条【過失犯】①過失により第六六条から第七一条までの罪を犯した者は五年以下の懲役、又は三〇〇万ウォン以下の罰金に処する。

②業務上過失又は重過失により第一項の罪を犯した者は七年以下の懲役、又は五〇〇万ウォン以下の罰金に処する。

(27) 大法院判決一九八二年六月八日・八二도七八一。

(28) 大法院判決一九八六年五月二七日・八五도二四八三。

(29) 本件では、軍用車が横断した線路が、鉄路法上の「通行及び、出入禁止の除外対象と指定した『鉄路と交差する道路』なのか」をめぐり、原審と大法院の解釈が分かれた。原審は、「本事故現場たる鉄路は、近隣住民らが普段から通行路とし利用していた点、本件線路の幅が五メートル程であり、一般人や車両の通行が可能な道路の形を備えた点」などを挙げ、鉄路法違反を否定した。他方、大法院は、「本件鉄路は、人や車両の横断のために用意された交差道路としての設備が全く備わっておらず、誰でも一目で、鉄道当局が本鉄路の横断通行を許容していないことが分かる。但し、近隣の住民や車両の不法的な通行があったことは明確であるが……（省略）……これが直ちに、鉄道法第七八条の意味する『鉄道と交差した道路』とはいえず、鉄道員が本件線路の横断通行を黙示的に承諾したと思われる資料もない」とし、鉄道法違反を認めた。

（30）陸軍高等軍法会議一九八五年九月一九日・八五항一九一。

（31）大法院判例一九七四年七月二三日・七四도七七八。

（32）事故車がBの所有物であったことやBが普段の運転経験があったという判決文を総合的に考慮すると、Bは何らかの理由により運転免許が停止されている状況であったと思われる。

（33）判例は、「仮に、当時運転免許停止状況でのBが運転することにAが合意したとしても（実際判例は、Aの頭痛や寒気などの状況からそもそも同意自体が困難な状況であったと見ていると思われる：筆者注）、本件の直接な原因行為は、Bの無免許運転ではなく、Bの運転能力であるため、両者には意思連絡がなかった」と述べている。すなわち、AとBは、結果発生に関する直接の原因行為では合意（意思連絡）がなかった。

（34）すなわち、ある行為の達成のために多数の参加者が必要であり、その行為が、実際各段階において行為者によって同時、又は異なる時に行われる、という場合である。ここでは、各段階の行為者の過失行為により、過失結果が発生した場合、行為者間には過失犯の共同正犯が成立するのかという点が問題となる。具体的な事案としては、大規模のコンサート会場で、客が集まりすぎた結果、その中の一人の転倒による連鎖転倒で、圧死事故が起きた場合などが考えられる。コンサートでは、企画、事前準備、実行、会場整理といった各段階に行為者が存在する。そして、企画段階での過失や事前準備不足などの過失行為が認められた場合、各段階の行為者を過失共同正犯として評価することはできるのか。韓国ではこのような判例に対し過失共同正犯を認めた（大法院判決二〇〇六年一〇月二六日・二〇〇六도五三八八）。

（35）大法院判決一九九四年三月二二日・九四도三五。

（36）建物の重要構造部である柱などの打設工事過程での空隙の発生やコンクリート被覆不足などの手抜き工事により、建物の耐久性が相当低下した状況であった。

（37）事案の特性上、多数の者が起訴されたため、一審からのすべての行為者を検討することは、紙幅の都合上、困難であり、大法院で検討された行為者を中心に検討を行う。

（38）大法院は、代表理事に対し、「本件アパートの新築においては、一般建設免許を持っている建設会社を施工者として選定し、建設技術者を建設現場に常駐させ徹底的な技術監督下で諸般施工をすることにより、安全かつ丈夫な建物を建築し、手抜き工事による建物の崩壊を未然に防止する業務上注意義務があるにもかかわらず、工事費などの節減のため、直接施工するとし、本件会社を設立し、共同代表理事として就任し……（省略）……実際新築工事を行う際、建設技術者を常駐させず、

建設技術者資格のない者らに工事を任せ、施工過程を監督しない過失があった」とし、注意義務違反を認めた。

(39) 設計士には「設計図を作成する際、設計構造図面上の柱の断面に掛かるコンクリートの圧縮強度を基準強度に及ばないよう設計するなどの設計上の欠点があることが認められるし、さらに、Bは本建物の設計担当者だけではなく、建築工場の監理者でもあったため、……（省略）……手抜き工事を防止する注意義務があり、このような設計及び監理上の注意義務を怠った過失があることが明白である」とし、注意義務違反を認めた。

(40) 大法院判決一九九六年八月二三日・九六ㅌ一二三一。

(41) ソウル高等法院判決一九九六年四月二六日・九六ㅌ一一八。

(42) 大法院では、上告した被告人らの個別的な注意義務の判断が中心になっており、過失共同正犯に関する判断は、二審判決をそのまま是認したため、二審判決を引用したにとどまる。二審で、監理担当者の弁護人からは「被告人は、施工又は維持・管理上の過失行為を互いの意思連絡下に共同して行ったことがなく、崩壊当日人々を退避させなかった原審共同被告人らの過失とも全く無関係であるため、自分の行為のみについて責任をとらなければならない。また、被告人の過失と本件崩壊との間には相当因果関係がないにもかかわらず、原審が本事件において業務上過失致死傷罪の共同正犯が成立すると認定したのは、共同正犯に関する法理を誤ったからである」と主張した。これに対し、二審法院は、「事実関係上、被告人には、設計上の過失が認められる。これは、構造技術者、施工者、維持・管理者らの過失（崩壊当日退避させなかった点を含む）と合わさって本事故の一つの原因になったことは明白である」とし、過失共同正犯を認めた。

(43) 本事件において注（37）と同様に、多数の人が起訴され、各審により、過失共同正犯を認められた者は本文中に挙げた三人以外にも存在するが、本文には各段階の代表の者のみを記載した。

(44) 大法院判決一九九九年一一月二八日・九七ㅌ一七四〇。

(45) 聖水大橋は、竣工から事故発生までの一五年間、一回も安全診断が行われなかった。また、橋梁の通過許容荷重が三二・四トンであるにもかかわらず、四〇トン以上の車両や過載車両などが頻繁に通行していた。

(46) 橋梁の維持・管理責任者たる公務員らの責任については、大法院判決一九九九年一一月二八日・九七ㅌ一七四一を参照。

(47) 第一八五条【一般交通妨害】陸路、水路又は橋梁を損壊又は不通にさせたり、その他の方法で交通を妨害した者は、一〇年以下の懲役又は一五〇〇万ウォン以下の罰金に処する。

第一八九条【過失、業務上過失、重過失】①過失により第一八五条ないし第一八七条の罪を犯した者は、一〇〇〇万ウォ

ン以下の罰金に処する。

②業務上過失又は重大な過失により第一八五条ないし第一八七条の罪を犯した者は、三年以下の禁錮、又は二〇〇〇万ウォン以下の罰金に処する。

(48) 第一八七条【汽車などの転覆等】人が現存する汽車、電車、自動車、船舶又は航空機を転覆、埋没、墜落、又は破壊した者は、無期又は三年以上の懲役に処する。

(49) 学説では共同の目標に関して「判例は、共同目標の内容を最初から当該行為のきっかけになった客観的目標にポイントを当てる。このように説明すると、成功に対する各共同加担者らの意思連絡は――失敗することを目標とし建築する人はいないため、すべての人が目標達成に成功することを求めるのであるから――特別な問題なく容易に肯定することができる」と指摘する。김유근「過失犯の共同正犯の構造的問題点」法学論総二六巻三号（二〇〇九）一六一頁。同様の見解として、허일태「過失犯の共同正犯に対する大法院判例変遷」東亜法学二五巻（一九九九）一九五―一九六頁も参照。

(50) もし、判例が認める「意思の連絡」が単なる「事実行為」に過ぎないのであれば、その意味での「意思連絡」は、過失共同正犯を根拠づけることにとっては意味のないメルクマールである。

(51) 聖水大橋崩壊事故の判決文では、「橋梁が、その寿命を保つためには、建設業者の完璧な施工、監督公務員らの徹底的な製作・施工上の監督及び、維持・管理を担当公務員らの徹底的な維持・管理という条件が満たされる必要がある。そこで、上記の各段階での過失、それだけでは崩壊の原因にならないとしても、それらが合わされば、橋梁が崩壊することは容易に予想できる」と述べているが、このような考えに基づいたのではないかと思われる。例えば、建設中の建物の鉄筋が足りないことを認識しながら「このぐらいの鉄筋不足では建物が崩壊しない」と考えることは想定し難いであろう。

(52) 但し、建物の崩壊事件のように、行為者間の過失行為に時間的な差がある場合にもそのような認識が認められるのかが問題と成り得る。これに対しては、「故意共同正犯においても各行為者間に他人と全体結果において相互不可分的な行為をするという認識、すなわち、相互意思連絡が異なる段階に行為する者の間に十分存在し得ることに鑑みると、過失共同正犯のみ『同時性』を求める必要はない」と説明する見解がある。안경조「過失犯の共同正犯」刑事法研究第一九巻三号（二〇〇七）六〇六頁。同様の見解としては、이용식「過失犯の共同正犯」刑事判例研究第七巻（一九九八）一〇七頁以下。

孫　麗玉（そん　よおく）
所属・現職　慶應義塾大学大学院法学研究科後期博士課程
最終学歴　高麗大学一般大学院法学科後期博士課程
専攻領域　公法（刑法）