

**福知山線脱線事故 JR3 社長控訴審判決**

- 【文献種別】 判決／大阪高等裁判所  
【裁判年月日】 平成27年3月27日  
【事件番号】 平成25年（う）第1335号  
【事件名】 業務上過失致死傷被告事件  
【裁判結果】 控訴棄却  
【参照法令】 刑法211条1項（平成18年法律第36号による改正前のもの）  
【掲載誌】 判例集未登載

LEX/DB 文献番号 25506197

**事実の概要**

1 本件の被告人Aは1992（平成4）年6月から1997（平成9）年3月までの間、被告人Bは1997（平成9）年4月から2003（平成15）年4月までの間、被告人Cは2003（平成15）年4月から2006（平成18）年2月までの間、それぞれJR西日本の代表取締役社長として会社の業務執行を統括していた。

2 JR西日本では、JR東西線開業に向けて、福知山線からJR東西線への乗り入れを円滑にし、かつ、線路容量を十分に活用できるようにするため、福知山線と東海道線とを立体交差とするなどの尼崎駅構内の配線変更を行い、これに付帯して、付近の福知山線上り線路の右方に湾曲する曲線（以下「本件曲線」という。）の半径を600メートルから304メートルにし、その制限速度が従前の95キロメートル毎時から70キロメートル毎時に変更され、手前の直線部分の制限速度120キロメートル毎時との差が50キロメートル毎時に拡大する線形変更工事を施工し、1996（平成8）年12月21日に同工事を完成させ、1997（平成9）年3月8日から、JR東西線開業に伴うダイヤ改正による福知山線の列車運行を開始していた。

3 2005（平成17）年4月25日午前9時18分ころ、福知山線の7両編成の快速列車を運転していたDが適切な制動措置をとらないまま、転覆限界速度を超える約115キロメートル毎時の速度で同列車を本件曲線に進入させた際、同列車を脱線転覆させるなどして、同列車の乗客106名

を死亡させるとともに、そのころ、本件曲線付近において、同列車の乗客493名に傷害を負わせた（以下「本件事故」と呼ぶ）。

4 検察審査会の起訴議決を受けた指定弁護士は、以下のように主張して被告人3名を業務上過失致死傷罪で起訴した。すなわち、「被告人らは、運転士が適切な制動措置をとらないまま本件曲線に進入することによって、本件曲線において列車の脱線転覆事故が発生する危険性を予測できた。そうである以上、被告人Aについては線形変更工事及びダイヤ改正の実施にあたり、被告人Bについては平成9年4月に代表取締役社長及び総合安全対策委員会委員長に就任後速やかに、被告人Cについては自ら福知山線に自動列車停止装置（以下「ATS」という。）を整備する工事計画を決定した平成15年9月29日の経営会議で同決定をするに際し、又は、遅くとも平成15年12月以降に行われたダイヤ改正に際して、それぞれATS整備の主管部門を統括する鉄道本部長に対し、ATSを本件曲線に整備するよう（被告人Cについては、ATSを本件曲線に優先的に整備するよう）指示すべき業務上の注意義務があったのに、被告人らはいずれもこれを怠り、線形変更後の本件曲線にATSを整備しないまま、手前の直線を転覆限界速度を上回る速度で走行する列車の運行の用に供した。」と。

5 これに対して本件一審判決<sup>1)</sup>は、被告人3名については、いずれも、上記事故の具体的な予見可能性を認めることはできないため、本件曲線へのATS整備を指示すべき注意義務があった

とは認められないとして、無罪を言い渡した。これに対し、指定弁護士が控訴した。

## 判決の要旨

本判決は、以下のように述べて本件曲線部分へのATS設置を義務づける程度の予見可能性を否定し、本件控訴を棄却した。

「まず、……本件における被告人らの予見可能性の判断に当たっては、大規模鉄道事業者の経営幹部等の立場にある通常一般人を想定してその能力等を標準とすべきものと解され、所論はその限度では首肯できる。しかし、その判断の際に、所論がいうように、規範的、評価的な判断に重きをおいて予見可能性の有無を検討することは、先に述べた責任主義の考え方とは相容れないところがあり、直ちには支持できない」。(判示①)

「次に、……その立論によると、結果発生前の段階では、どのような事項を対象としていかなる情報収集措置をいかに行うかについて多様かつ広汎な選択肢が想定され得ることが少なくないのに、結果発生後の段階で、それに先立ち講じておくことが社会通念上要請されていたとする情報収集措置を評価的に定立するなどし、その措置をとることにより行為者が認識し得たであろう事実までもが、行為者が実際に認識し又は認識し得たわけではないこととは無関係に、その予見可能性判断の基礎とされることが余りに広く認められ得ることとなりかねず、責任主義の見地からは問題が大きいというべきである。……本件事故発生後において、かかる情報収集がなされておくべきであったと評価することが可能であるとしても、その発生前の段階で、被告人らや同様の立場にある通常一般人が、本件曲線について、所論がいうほどまでに的確な情報収集措置を選択して実施することを動機づけるような契機があったか、そのような情報収集措置を容易に実施し得たかについては、原審記録に照らし、指定弁護士の主張に係る諸点を逐一ふまえてみても疑わしく、後に検討する各被告人の認識等を前提とすると、これを否定せざるを得ないのであって、その主張は採用できないといわざるを得ない」。(判示②)

「過失犯成立に必要な結果についての予見可能性は、責任主義の考え方にかんがみれば、相応に具体的なものである必要があると考えられ、所論

がいうように規範的な側面の強い判断を加えつつ、そこで指摘されている程度の一般的、抽象的な蓋然性をもって結果発生を認識できることで足りるものとは直ちに解し難い。」(判示③)

「本件において所論が指摘する事項には、本件事故に対するJR西日本の法人組織としての責任を問題にする場合には妥当するものがある。しかしながら、本件訴訟では、被告人ら各個人についての業務上過失致死傷罪の成否が問われており、その刑事過失責任が認められるには、各人が、本件曲線において速度超過による列車脱線転覆事故が発生することを具体的に予見することが可能であったと認められる必要がある。以上検討したところによれば、被告人らについて、そのような具体的な予見可能性があったと認めるに足りる立証はなされていないといわざるを得ない。」(判示④)

## 判例の解説

### 一 本件の争点

本判決は、2005年4月25日に発生した福知山線脱線事故に関して、JR西日本の歴代3社長に対し、それぞれその社長在任中の期間に、本件事故現場である線路の曲線部分にATSを整備(以下「ATSスポット設置」と呼ぶ。)するよう、鉄道本部長に対して指示すべき業務上の注意義務があるのにこれを怠り、そのため本件事故を発生させて多数の死傷者を出したとする指定弁護士の主張に対し、これを否定して3被告全員に無罪を言い渡した本件一審判決<sup>2)</sup>を維持して控訴を棄却したものである。

ところで、被告人Cについては、すでに2003年9月29日の経営会議で福知山線にATSを整備する工事計画を決定していたので、その訴因は、同決定をするに際し、または遅くとも2003年12月以降に行われたダイヤ改正に際して、鉄道本部長に対し、ATSを本件曲線に優先的に整備するよう指示すべき業務上の注意義務があったというものであった。つまり、本件の具体的な争点は、すでに決定されていた福知山線という路線単位でのATS整備を待たずに、本件曲線部分にATSをスポット設置すべき注意義務の有無なのである。ゆえに、この注意義務を基礎づけるべき「予見(可能性)の対象」も、このような緊急のATSスポット設置を根拠づける動機として十分な具体性を持

つ必要がある。

この点は、被告人A、Bについても同じである。訴因では、Aについては「線形変更工事及びダイヤ改正の実施にあたり」、Bについては「平成9年4月に代表取締役社長及び総合安全対策委員会委員長に就任後速やかに」、それぞれATSスポット設置を指示する義務があったとされているからである。

## 二 予見（可能性）の対象

このような「予見（可能性）の対象」については、すでに、元鉄道本部長（その後JR西日本社長）の山崎氏に対する無罪判決<sup>3)</sup>が、以下のように述べている。すなわち、「本件の争点は、被告人が、平成8年12月ころから平成10年6月26日までの間……、自己が統括する安全対策室等の職員に対し、JR X 2管内の曲線の中から本件曲線を個別に指定し、本件曲線にATSを整備するよう指示すべき注意義務があったのにこれを怠ったという過失があるか否かである」が、検察官主張の「予見の対象とされる転覆限界速度を超えた進入に至る経緯は漠然としたものであり、結果発生の可能性も具体的ではない。このような意味で結果発生が予見可能の範囲内にあることを予見可能性というのであれば、その内実は危惧感をいうものと大差はなく、結果発生の予見は容易ではなく、予見可能性の程度は相当低いものといわざるを得ない。」と。

その上で、山崎事件判決は、次のように結論づける。すなわち、「本件全証拠を総合しても、被告人に対して、将来的に見込まれていたX 4線の路線単位でのATS-P整備に際して本件曲線にATS-Pを整備させるのではなく、本件曲線を個別に指定してATS-P又はATS-SW整備を指示すべき結果回避義務を課すに足りる程度の予見可能性は認められず、被告人に注意義務違反は認められない。」と。

本件一審判決の判断も、同様であった。そこでは、次のように述べられている。すなわち、「指定弁護士が主張するような予見可能性を前提とする場合、結果回避義務の内容も一般的なものにならざるを得ず、一義的にこれを定めることはできないのであって、本件事故に至るまで、曲線へのATSの整備は法令上義務づけられておらず、各鉄道事業者の自主性主体性に委ねられており、多く

の鉄道事業者が曲線へのATS整備を行わない中、高密度運転線区を中心にATS-Pの整備計画を立て、一定の曲線も含めて順次ATS-Pの整備を進めてきた被告人らが、本件曲線へのATS整備を指示しなかったからといって、大規模鉄道会社の代表取締役に求められる結果回避義務を尽くしていないとはいえず、注意義務違反があるとはいえない。」と。

本判決の要点も、この点に尽きる。その結論でもまた、「以上検討したところによれば、被告人らについて、そのような具体的予見可能性があったと認めるに足りる立証はなされていない」と判示されているからである（判示④）。

## 三 情報収集義務

つまり、仮に被告人らに指定弁護士が主張するような情報収集義務<sup>4)</sup>があり、かつそれによって、被告人らの現実の認識よりも多くの情報が得られたとしても、ATSスポット設置を義務づけるような具体的な予見可能性は認定できなかったのである。

この点は、先の山崎事件判決を見れば明らかになる。この事件の被告人は、問題となる時期に鉄道副本部長および鉄道本部長を歴任しており、その点では、本判決の被告人らよりも現場に近い情報を有していた。それでも、「関係証拠によれば、被告人がJR X 2を退任するまでの間、本件曲線の脱線転覆の危険性や問題点、あるいは本件曲線へのATS整備の必要性について周囲から進言等を受けることがなかったと認められ、検察官も、論告において、JR X 2においてはだれ一人として本件曲線へのATS整備の必要性を検討していなかったと主張するところである」と判示されている。

これに加えて、運転士の居眠りやブレーキ操作の遅れなどの人為的ミスから列車事故が生じる一般的可能性やダイヤ改正の影響、本件曲線の性状などを検討した上、「被告人が、これらの事実をすべて認識していたと仮定しても、被告人が本件曲線の脱線転覆の危険性について現に認識していたとは認められず、その危険性を容易に認識し得たとも認められないというべきである」（下線筆者）と述べられている。

それにもかかわらず、本判決は、情報収集義務について、異様なまでにそれを否定している（判

示①②)。しかし、道路交通における前方注視を想起すればわかるように、運転者が現に前方を注視していなかったために歩行者の存在に気付かずこれを轢過した場合、前方注視という情報収集措置を介さなければ、歩行者との衝突という結果の予見可能性、そしてそれを回避するためのブレーキおよびハンドルの操作という結果回避義務は出てこない。その意味で、予見可能性にとっては、その契機となる事情の存在と、それを契機として採るべき情報収集措置は、不可欠の前提なのである。その意味において、過失判断は常に「規範的、評価的」である。

加えて、この措置を執って結果発生を具体的に予見しても回避しなければ故意犯になるだけであるから、情報収集措置は犯罪成立を否定する「義務」ではない。

#### 四 他事件への影響

同じ大阪高裁が言い渡した明石歩道橋事故強制起訴事件に関する控訴審判決<sup>5)</sup>では、情報収集義務に関して、一方では、「被告人には、……現地本部からの報告が十分になされているか及び報告内容が信頼するに足りるかを常に確認し、十分でない疑いがあれば、更に報告を求める等の方法による積極的な情報収集義務があるというべきである。」という判示がなされていた。しかし、他方では、相反する情報が併存しているときに、どちらを信じるべきかを判断するためにさらなる情報を収集するという義務は否定されている。本判決は、この傾向をより強めたものとも評価できよう。しかし、それは、地域官らに対する有罪判決<sup>6)</sup>をみる限り、説得的なものではない。その点では、本判決との類似性が窺える。

同じく検察審査会によって強制起訴された福島第一原発事故に関しても、具体的な予見可能性は認められるように思われる<sup>7)</sup>。その起訴議決では、(後の)被告人らに対し、遅くとも地震調査研究推進本部の地震調査委員会が2002(平成14)年に発表した「三陸沖から房総沖にかけての地震活動の長期評価について」と、原子力安全委員会が2006(平成18)年に改訂した耐震設計審査指針に基づき、東京電力でも2008(平成20)年3月ころにはマグニチュード8クラスの津波地震は30年以内に20パーセント程度の確率で発生することが知られていたことなどを理由として、被告

人らに死傷事故の具体的予見可能性が認められている。

この「ロシアンルーレット」よりも高い確率は、それが数十年に及ぶ原発稼働期間中に生じる可能性を意味しているがゆえに、これを真摯に受け止めてさらなる調査や対策を講じる十分な動機となるであろう<sup>8)</sup>。

#### 五 法人の刑事責任との関係

他方、本件では、その第一審判決も本判決も、判決の末尾において法人の刑事責任に触れている(判示④等)。しかし、「ATSのスポット設置」にこだわる以上、それを根拠づける事情がない点は、法人責任においても同じである<sup>9)</sup>。せいぜい、本件事故の直接の原因である運転士の速度超過と、これを招いたJR西日本の労務管理の在り方に(民事的な)過失を認めることで、JR西日本の責任を追及するしかないであろう<sup>10)</sup>。

#### ●—注

- 1) 神戸地判平 25・9・27LEX/DB 文献番号 25502136。
- 2) 前掲神戸地判平 25・9・27。
- 3) 神戸地判平 24・1・11LEX/DB 文献番号 25480439。以下、「山崎事件判決」と呼ぶ。
- 4) 情報収集義務ないし調査義務については、三井誠「予見可能性」藤木英雄編著『過失犯——新旧過失論争』(学陽書房、1975年)149頁以下、松宮孝明『刑事過失論の研究』(成文堂、1989年)294頁以下、同『刑事過失論の研究〔補正版〕』(成文堂、2004年)163頁以下を参照されたい。
- 5) 大阪高判平 26・4・23LEX/DB 文献番号 25503829。この判決に関する評釈である松宮孝明・新・判例解説 Watch (法セ増刊) 16号 163頁も参照されたい。
- 6) とりわけ神戸地判平 16・12・17 刑集 64 卷 4 号 501 頁。
- 7) この起訴議決の理由書については、2016年5月17日に福島原発告訴団のホームページ ([http://kokusofukusimagenpatu.blogspot.jp/p/blog-page\\_95.html](http://kokusofukusimagenpatu.blogspot.jp/p/blog-page_95.html)) を参照した。
- 8) 「ロシアンルーレット」よりも高い確率を重視すれば、この確率を知らながら事態を放置する人物には、過失どころか、殺人や傷害の故意が認められるかもしれないのである。
- 9) この点では、山崎事件判決が法人の刑事責任に言及しなかったのは、賢明というべきであろう。
- 10) 山崎事件の被告側最終弁論では、山崎被告の関知しない「日勤教育」に事故原因があったのではないかという指摘がなされている。