

判例研究

JR 福知山線脱線事故と JR 西日本歴代社長らの刑事責任 (最決平成 29・6・12)

古川伸彦

最高裁判所平成 29 年 6 月 12 日第二小法廷決定¹⁾

(平成 27 年(あ)第 741 号、業務上過失致死傷被告事件)

刑集 71 卷 5 号 315 頁、裁時 1678 号 3 頁、裁判所ウェブサイト

第 1 審判決：神戸地判平成 25・9・27 刑集 71 卷 5 号 381 頁参照、判時 2292 号 128 頁参照

控訴審判決²⁾：大阪高判平成 27・3・27 刑集 71 卷 5 号 428 頁参照、判時 2292 号 112 頁

【事件の概要】

1 本件は、いわゆる JR 福知山線脱線事故（以下「本件事故」という。）につき、JR 西日本の歴代代表取締役社長 3 名が、検察審査会の起訴議決に基づき、指定弁護士によって起訴されたものである。本件事故は、平成 17 年 4 月 25 日、JR 西日本の福知山線上り快速列車が、その運転士 I による適切な制動措置がとられないまま時速約 115 km で右方湾曲曲線に進入した直後、

1) 先行評釈として、前田雅英・WLJ 判例コラム 110 号（2017WLJCC018）、松宮孝明・法セ 751 号（2017）121 頁、同・新・判例解説 Watch（法セ増刊）22 号（2018）181 頁以下、安田拓人・法教 445 号（2017）151 頁、齊藤彰子・刑ジャ 54 号（2017）156 頁以下、岡部雅人・愛媛大学法文学部論集（社会科学編）44 号（2018）1 頁以下、北川佳世子・平成 29 年度重判解（ジュリ臨増 1518 号、2018）152 頁以下参照。

2) 先行評釈として、岡部雅人・刑ジャ 47 号（2016）77 頁以下、辺誠祐・実務に効く・企業犯罪とコンプライアンス判例精選（ジュリ増刊、2016）224 頁以下〔227-228 頁〕、松宮孝明・新・判例解説 Watch（法セ増刊）19 号（2016）199 頁以下参照。

内軌道車輪が浮き上がった状態となって横転を始め、脱線して線路脇のマンション外壁等に衝突し、乗客 106 名が死亡し、493 名が負傷したものである。

周知のとおり、本件に先立ち、JR 西日本の取締役鉄道本部長であった O が業務上過失致死傷罪で起訴された事件は、神戸地裁の言い渡した無罪判決が確定している³⁾。同判決は、検察官の主張した、O が、本件事故の発生した曲線（以下「本件曲線」という。）で速度超過による脱線転覆事故が発生する危険性の認識に基づき、本件曲線に ATS を整備するよう指示すべき注意義務を負っていた旨の事実を否定したものである。本件は形式的には別の事件だが、社長らなら積極的に判じうるかということ、はなから難しさがある。

本件公訴事実は、A は平成 4 年 6 月から平成 9 年 3 月までの、B は平成 9 年 4 月から平成 15 年 3 月までの、C は平成 15 年 4 月から平成 18 年 2 月までの、JR 西日本の代表取締役社長在任期間中、「鉄道本部長に対し、ATS を本件曲線に整備するよう」指示すべき注意義務の違反があったというものである⁴⁾。なお、C は、正確には、福知山線への ATS 整備が決定した平成 15 年 9 月の経営会議ころから、本件事故発生前に本件曲線への ATS 整備が間に合う時期までの、本件曲線への優先的整備を指示すべき義務である⁵⁾。

2 指定弁護士による如上の主張は、さしずめ社長らの鉄道本部長に対する監督的立場に基づく過失を問うものであり⁶⁾、そうすると鉄道本部長には認識できなかったことが社長らには認識できたという前提が必要となる。しかるに、前記 O に関しては、平成 8 年 12 月ころから平成 10 年 6 月までの鉄道本部長在任期間中についての判断とはいえ⁷⁾、過失はなかったと認定されている。安全対策を統括する立場の者の気付けなかった本件曲線への ATS 整備の必要性に、社長らなら気付けたはずだというのは、かなり無理がある。

3) 神戸地判平成 24・1・11 裁判所ウェブサイト <http://www.courts.go.jp/app/files/hanrei_jp/178/082178_hanrei.pdf>。同判決についての管見は拙稿「鉄道・航空機事故の最新判例を『読む』」法教 395 号（2013）14 頁以下。

4) 第 1 審判決の理由中第 1.1「公訴事実の概要」(1)④（頭書刑集 382-383 頁）。

5) 第 1 審判決の理由中第 1.1「公訴事実の概要」(2)ウ（頭書刑集 383 頁）。

6) 大塚裕史「鉄道事故と企業幹部の管理・監督責任」曾根 = 田口古稀・上巻（成文堂、2014）665 頁参照。

7) 前掲註 3) 神戸地判平成 24・1・11 の理由中第 1 章第 3「争点」(PDF 4 頁)。

実際、第1審では、「被告人らに本件曲線における速度超過による列車脱線転覆事故発生の見込み可能性が認められるか否か」という争点が設定され⁸⁾、結局、その具体的な見込み可能性が否定されて全員に対する無罪判決が言い渡されたが、その判断の前提事実や導出過程を見ても、前記Oに対する無罪判決のそれと比べて目新しい点はほとんどない。ただし、とくにCとの関係で、JR西日本の「経営会議」が、社長を議長として、予算や資金計画、重要な工事に関する事項等を審議するものであった事実が認定されている⁹⁾。

もともと、本件曲線に整備されていれば本件事故を防止できたはずのATS-Pについていえば¹⁰⁾、平成15年に福知山線へのATS整備を決定した経営会議以降のみ、その曲線への整備が経営会議ないし取締役会の会議資料に顕在し、しかもその際に「取締役等の経営幹部の判断の対象になった事項は、整備対象線区の選定、信号機への整備方式（全線方式か拠点方式か）、投資予算額であり、整備費用も小さい曲線の速度制限対策については、審議判断を求める必要性に乏しく、実際もその対象とされなかった」とされている¹¹⁾。

また、前記Oに対する無罪判決では現れなかった、いくつかの「現場」の証言に基づく事実として、社内で、本件曲線の危険性がATS整備の必要性という形で認識されるべき端緒はなかったこと、本件曲線の線形変更工事を内容に含む尼崎駅改良工事の際に¹²⁾、本件曲線に着目して危険性が

8) 第1審判決の理由中第1.2「争点及び争点に関する当事者の主張」(4)（頭書刑集389-340頁）。

9) 第1審判決の理由中第2.6.(1)「本件に関連するJR西日本の組織」イ（頭書刑集408頁）。

10) 速度照査機能を持たない「従来型ATS」（ATS-SおよびATS-B）に対し、速度照査機能を持たせた「改良型ATS」（ATS-P）は、昭和62年に実用化されたものであり、JR西日本では、平成2年以降、複数の線区において、信号機、分岐器、半径450m未満の曲線を対象としてその整備を進めるのと並んで、速度照査機能を持たせることの可能な（ATS-Sを改良した）ATS-SWの整備も進めた。福知山線では、本件事故までにATS-SWが整備されていたが、曲線には整備されておらず、平成15年9月の投資決定を経て、半径600m未満の曲線にATS-Pを整備することとなり、平成16年から工事が開始され、平成17年6月使用開始の予定であった。第1審判決の理由中第2.4「ATSの開発整備状況」(1)ないし(4)（頭書刑集396-400頁）。

11) 第1審判決の理由中第3.3「本件事故前の曲線へのATSの整備状況と曲線の危険性の認識」(4)（頭書刑集414-415頁）。

12) 同工事は、東西線開業に備え、福知山線と東海道線を立体交差する配線変更を行うものであり、それに伴って福知山線の線形変更が行われた結果、本件曲線の

検証されるべき端緒はなかったこと、福知山線の数次のダイヤ改正の際に、経営幹部が基本的な方針を超えて具体的なダイヤを決定したり、遅延の有無や列車の走行状況等の報告を受けたりする機会はなかったことが説示されている¹³⁾。

さらに、社内で「ヒューマンエラーによる事故の防止対策」がどのように実施されていたかについても言及されている。とくに、社長を委員長とする「総合安全対策委員会」(平成16年10月からは「総合安全推進委員会」)は¹⁴⁾、「居眠り、雑念等に起因する列車運転事故等」の報告を受けていたはずであり、かつその大半はいわゆるオーバーランであったとされている。しかし、それでも「曲線手前でブレーキ時機を逸した場合」の危険性の分析や防止策の検討は、本件事故に至るまで行われなかったことが説示されている¹⁵⁾。

こうして、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危険性は、前記Oのみならず、被告人らもまた(なおさら)予見できなかったという結論に至るべき筋合いとなるが¹⁶⁾、第1審判決は、指定弁護士の主張に答え、被告人らの社長という立場を考慮しても、担当部署に調査を命じていれば本件事故の具体的な予見が可能であったとはいえないし、そもそも特殊高度な注意義務が課されていたから過失が認められるともいえないと説示している¹⁷⁾。前記Oとの立場の違いについても意を尽くしたと解される。

半径は600mから304mに縮減され、曲線の制限速度は時速95kmから時速70kmとなり、本件事故列車と同種の車両の本件曲線における転覆限界速度は時速約142kmから時速約108kmとなった。線形変更後の本件曲線では、近畿運輸局の完成検査を経て、平成8年12月から列車の運行が開始された後、平成9年3月に東西線が開業し、同線と相互乗り入れする列車の運行も開始された。第1審判決の理由中第2.2「本件曲線の形成経緯」(頭書刑集392-393頁)。

13) 第1審判決の理由中第3.5「本件線形変更工事及び平成9年3月ダイヤ改正と本件曲線の危険性」(3)および(4)(頭書刑集417-420頁:L証言、J証言、K証言)。

14) 第1審判決の理由中第2.6.(1)「本件に関連するJR西日本の組織」ア(頭書刑集408頁)。

15) 第1審判決の理由中第3.6「ヒューマンエラーによる事故の防止対策」(頭書刑集420頁)。

16) 第1審判決の理由中第3.8「各被告人の認識を前提とした予見可能性」(2)および(3)(頭書刑集424-426頁)。

17) 第1審判決の理由中第3.8「各被告人の認識を前提とした予見可能性」(4)および第4.2「JR西日本の社長である被告人らについては、高度な注意義務を課すべきであるとの指定弁護士の主張について」(頭書刑集426-427頁、427-428頁)。

3 ところが、第 1 審判決による如上の説示は、控訴審では指定弁護士による論難的となった。控訴審判決は、第 1 審判決を是認して控訴を棄却したが、そこでは、控訴理由のうち、事実誤認の類いの主張に関しては、逐一退けられており、特段目を引く点はない¹⁸⁾。法令適用の誤りの類いの主張に関しては、指定弁護士の主張に答え、予見可能性の判断手法等に誤りがあったかどうかを検討している¹⁹⁾。就中、被告人ら「大規模鉄道事業者の代表取締役」の予見可能性や、仮定的な「情報収集措置」の捉え方が論じられている²⁰⁾。

すなわち、被告人らが「大規模鉄道事業者の代表取締役」だからといって注意義務の要求水準が特別に上がる（想定すべき危険の最低ラインが特別に下がる）ことはなく、あくまで「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」の能力を標準として予見可能性を判断すべきであるとされる。指定弁護士は、第 1 審判決が、被告人らが本件曲線に着目したことがなかったという事実から直ちに予見可能性を否定する誤りを犯したと主張したが、これも、可能的認識を含めて検討されているとして退けられている。

くわえて、被告人らの「情報収集措置」による可能的認識については、「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」、ひっきょう疑わしいとされる。指定弁護士は、第 1 審判決が、担当部署に調査を命じていれば認識しえた事実を「予見可能性の判断の基礎とすることはできない」と述べていた点を難じたものと思われるが²¹⁾、それも失当とされた。

4 指定弁護士が上告。

18) 控訴審判決の理由中第 4「本件事故の予見可能性についての原判決の認定判断に関する主張について」（頭書刑集 438 頁以下）。

19) 控訴審判決の理由中第 3「本件事故の予見可能性の判断手法等に関する主張について」（頭書刑集 433 頁以下）。

20) 控訴審判決の理由中第 3.2「所論に関する検討」（1）および（2）（頭書刑集 434-437 頁）。

21) 第 1 審判決の理由中第 3.8「各被告人の認識を前提とした予見可能性」（4）（頭書刑集 426 頁）。「事実として担当部署が調査等を行わず、そのため取締役等の経営幹部が認識することができなかつた事実」だからという言葉は、調査によって得られる可能的認識をア priori に無視するかの如く映る点で、幾分親切さを欠く。もっとも、同判決の説示の主意は、指定弁護士の主張する、被告人らが「調査を命じていれば」という仮定を成り立たせるべき「調査の契機」の不在にあるから、揚げ足を取っている感も否めない。

【判旨】

上告棄却（適法な上告理由に当たらない）。職権で以下の判断を示した。

「2 前提事実」としていわく、「(1) 本件事故の直接の原因は、運転士が、本件曲線の制限時速 70 km を大幅に超過し、転覆限界速度をも超える時速約 115 km で本件曲線に進入したことにある。

(2) ATS は、線路上に設置された地上子と車両に装備された車上子の間で、進路前方の信号現示や速度制限箇所などの情報をやり取りし、運転室内に警報ベルを鳴らして運転士に注意を喚起したり、自動的にブレーキを作動させたりする保安装置である。昭和 37 年、列車が停止信号に従わなかったため生じた重大死傷事故を契機として、かかる信号冒進を防止するため、ATS が全国的に整備された。その後、列車の速度を照査し、一定の速度を超過すれば自動的に列車の運行をブレーキ制御する速度照査機能を付加するなどした改良型 ATS が開発され、昭和 62 年以降、順次整備されてきた。

速度照査機能を備えた ATS は、信号冒進のみならず、曲線等での速度超過の防止に用いることが可能であり、本件事故後に改正された国土交通省令及びその解釈基準等（以下『新省令等』という。）では、転覆危険率を指標として、駅間最高速度で進入した場合に転覆のおそれのある曲線にかかる ATS 等を整備すべきこととされたが、本件事故以前の法令上は、ATS に速度照査機能を備えることも、曲線への ATS 整備も義務付けられてはいなかった。また、本件事故以前に曲線に ATS を自主的に整備していた鉄道事業者は、JR では JR 西日本を含む 3 社、私鉄では 113 社中 13 社に止まっており、大半の鉄道事業者は、曲線に ATS を整備していなかった。本件事故前に曲線に ATS を整備していた鉄道事業者の設置基準はまちまちで、新省令等で示された転覆危険率のような統一的な尺度は存在せず、各鉄道事業者における本件事故以前の実際の整備対象も、転覆危険率により導かれる転覆の危険の有無とは必ずしも相関していなかった。

(3) JR 西日本の職掌上、保安設備である ATS の整備計画は、鉄道本部安全対策室が所管し、鉄道本部長が統括することとされており、曲線への ATS 整備も鉄道本部長に委ねられていた。鉄道本部では、改良型 ATS の整備を線区単位で順次進めてきており、福知山線についても本件曲線を対

象に含めて整備が進められていたものの、本件事故当時はまだ完成しておらず、実際に供用が開始されたのは本件事故の約 2 か月後の平成 17 年 6 月であった。

(4) 本件曲線の転覆危険率は、駅間最高速度で曲線に進入したときに曲線外側に転覆するおそれがあるとされる数値を上回っており、新省令等によれば、本件曲線も速度照査機能を備えた ATS を設置すべき対象に当たる。

しかしながら、JR 西日本はもとより、本件事故以前から曲線に ATS を整備していた国内の他の鉄道事業者においても、整備対象の選定に当たり転覆危険率を用いた脱線転覆の危険性の判別は行われていなかった上、JR 西日本管内に半径 300 m 以下の曲線は 2000 か所以上存在しており、それ自体珍しいものではなく、その中で特に本件曲線における脱線転覆の危険性が他の曲線に比べて高いという認識が JR 西日本の組織内で共有されたことはなく、被告人らも本件曲線を脱線転覆の危険性のある曲線として認識したことはなかった。」

「3 当裁判所の判断」としていわく、「(1) 本件公訴事実は、JR 西日本の歴代社長である被告人らにおいて、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指示すべき業務上の注意義務があったのに、これを怠ったというものであり、被告人らにおいて、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り、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見できたことを前提とするものである。

しかしながら、本件事故以前の法令上、ATS に速度照査機能を備えることも、曲線に ATS を整備することも義務付けられておらず、大半の鉄道事業者は曲線に ATS を整備していなかった上、後に新省令等で示された転覆危険率を用いて脱線転覆の危険性を判別し、ATS の整備箇所を選別する方法は、本件事故以前において、JR 西日本はもとより、国内の他の鉄道事業者でも採用されていなかった。また、JR 西日本の職掌上、曲線への ATS 整備は、線路の安全対策に関する事項を所管する鉄道本部長の判断に委ねられており、被告人ら代表取締役役においてかかる判断の前提となる個別の曲線の危険性に関する情報に接する機会は乏しかった。JR 西日本の組織内において、本件曲線における脱線転覆事故発生の危険性が他の

曲線におけるそれよりも高いと認識されていた事情もうかがわれぬ。したがって、被告人らが、管内に2000か所以上も存在する同種曲線の中から、特に本件曲線を脱線転覆事故発生の危険性が高い曲線として認識できたとは認められない。

(2) なお、指定弁護士は、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の認識に関し、『運転士がひとたび大幅な速度超過をすれば脱線転覆事故が発生する』という程度の認識があれば足りる旨主張するが、前記のとおり、本件事故以前の法令上、ATSに速度照査機能を備えることも、曲線にATSを整備することも義務付けられておらず、大半の鉄道事業者は曲線にATSを整備していなかったこと等の本件事実関係の下では、上記の程度の認識をもって、本件公訴事実に係る注意義務の発生根拠とすることはできない。

(3) 以上によれば、JR西日本の歴代社長である被告人らにおいて、鉄道本部長に対しATSを本件曲線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こととはできない。したがって、被告人らに無罪を言い渡した第1審判決を是認した原判断は相当である。」

なお、小貫芳信裁判官の補足意見がある。

【評釈】

1 まず確認すべき点は、本件曲線の転覆危険率は実際に高かったということである。「転覆危険率は、駅間の最高速度で曲線に進入しようとしたと仮定した場合の曲線外側への転覆のおそれを係数化したものであり、『国枝の式』を計算の基礎とし、危険率1以上で転覆する」²²⁾。線形変更工事後の本件曲線の転覆危険率は1.33であり、それは列車が最高速度で進入した場合に転覆する危険が高かったことを示す。まさにかかる危険性が現実化して本件事故が発生し、それはATSの整備が間に合っただけで防ぎこができた²³⁾。

22) 第1審判決の理由中第2.2。(2)「本件曲線の半径、制限速度、転覆限界速度等の変化」(頭書刑集393頁)。

23) 第1審判決の理由中第3.1「本件事故の直接の原因と結果回避可能性」(頭書刑集410-411頁)参照。

被告人らは過失不作為犯の責任を追及されたわけだが、その刑事責任の実体は、上記危険性を認識できたはずなのに認識しなかった点に注意義務違反が認められ、上記危険性に対処すべく ATS の整備を間に合わせるべきだったのに間に合わせなかった点に作為義務違反が認められるということである。本決定は、すでに前者の認定が成り立たないことを確認するものである。前者にいう危険性の認識は、ある曲線に列車が最高速度で進入した場合を仮定し、当該曲線外側への転覆のおそれを算出することによって得られる。

もともと、「国枝の式」を計算の基礎とする転覆危険率それ自体を認識できたはずだという主張は、指定弁護士も行っていない。そうではなくて、線形変更工事後の本件曲線の制限時速が 70 km であり、手前の直線部分のそれが 120 km であり、両者の差が 50 km もあったことから、計算式はともかく、最高速度で進入すれば脱線転覆するおそれを具体的に認識できたはずだという主張である²⁴⁾。転覆限界速度は、特定できなくても存在することは自明であり、制限時速を 50 km も超過すれば、いかにもそれを突破しそうである。

そのうえ、線形変更工事後の本件曲線 (半径 304 m) は JR 西日本における ATS 整備対象の基準 (半径 450 m 未満) に該当し、また、平成 8 年 12 月には JR 北海道の半径 300 m の曲線において速度超過による貨物列車の脱線転覆事故 (「仁山事故」) が発生し、さらに、平成 9 年 3 月には東西線開通に伴うダイヤ改正によって快速列車が大幅に増加した。被告人らがこれらの事実を認識できないはずがなかったとすれば²⁵⁾、どうして本件曲

24) 指定弁護士の原告趣意中第 3 「被告人らの具体的予見可能性」にいう①の事実 (頭書刑集 352 頁) 参照。ただし、厳密には、指定弁護士の主張は、第 1 審では、調査によって得られる可能的認識の文脈において「昭和 47 年には『国枝の式』が考案されており、国鉄時代から転覆限界速度を用いた危険性の分析が行われていたのであるから、本件曲線の転覆限界速度を算出し、安全率を出すことも支障がなかった」旨も論拠としており (第 1 審判決の理由中第 1.2. (2) 「予見可能性に関する指定弁護士の主張の要旨」イ (同 385 頁))、控訴審で、もっぱら「本件曲線の転覆限界速度がいくらで、どの程度の速度超過で転覆限界速度を超過することになるかといった危険の検証結果についての詳細な認識までは要求されない」旨の立論に軸足を移している (控訴審判決の理由中第 1.1 「指定弁護士の各控訴理由等 (要旨)」(1) (同 429-430 頁))。

25) 指定弁護士の原告趣意中第 3 「被告人らの具体的予見可能性」にいう②③④の事実 (頭書刑集 352 頁) 参照。ただし、精確には、被告人 C については、JR 西日本では平成 13 年度から高速度走行線区 (最高時速 130 km) の曲線の一部 (半径 600 m 未満) に ATS-SW を整備したことと、平成 14 年度からのダイヤ改正、

線に速度照査機能を備えたATSを早く設置しなかったのかと咎める感覚も理解できる。

2 (1) しかしながら、本決定によれば、それでも被告人らに注意義務違反があったとは認められない。その判断の理由の前半部分は、要は、曲線においては速度超過によって列車が脱線転覆しうるといっても、それがいふならば抽象的な、理屈の上ではありうるというレベルを超えて、具体的にどれくらいありうるのかを検討すべき対象になっていなかったということ述べている。ただし、曲線ごとの脱線転覆の危険性を個別に識別するという発想がなければ、本件曲線についての脱線転覆の危険性に思いを致すことはできない。

(2) 判文に即して敷衍すると、第一に、ATSに速度照査機能を備えるとか、それを曲線に整備するとかいったことは、本件事故が発生するまで、法令上も義務化されていなかったし、大半の鉄道事業者も行っていなかった²⁶⁾。それならATSは何のために開発され、整備されていたのかというと、当初は信号冒進による事故の防止を目的としていたが、それが改良されて速度照査機能を持つようになり、それによって速度超過による事故の防止も目的とされるようになり、信号機のほか、分岐器、曲線にも整備されるようになった²⁷⁾。

したがって、改良型ATSが実用化された後は、それが速度超過による事故のありうることをも想定して整備されるものだと認識されるべき筋合いとなる²⁸⁾。ある曲線における速度超過による事故、つまり脱線転覆事故の発生する危険性が高ければ、そこにATSを整備すべきだと考えてしか

とくに平成15年12月のその後、福知山線のダイヤの余裕が減り、本件曲線手前で制限時速120km近くで走行する列車が増加したことが、可能的認識の対象に追加されている(同⑤⑥の事実(同352頁)参照)。第1審では、現実的認識の対象に追加されていたが(第1審判決の理由中第1.2.(2)「予見可能性に関する指定弁護士の主張の要旨」ア⑥(同384-385頁))、その主張は退けられている(同第3.7.(3)「被告人Cの認識」および第3.8.(3)「被告人Cに付加される事実認識について」(同422-423頁、425-426頁))。

26) 第1審判決の理由中第2.4「ATSの開発整備状況」(5)および(6)ア(頭書刑集400-404頁)も参照。

27) なお、前述註10)も参照。

28) 現に、第1審判決の理由中第3.3「本件事故前の曲線へのATSの整備状況と曲線の危険性の認識」(3)では、「JR西日本のATS担当部門の社員は、概ね、曲線でのATS整備は曲線の制限速度超過防止を目的とするものとして理解していたといえる」と認定されている(頭書刑集414頁)。

るべきである。ところが、かかる危険性の判別に基づく整備箇所の選別は、本件事故後の新省令等によって方法が示されるに至ったものであり、それまでは顧みられていない²⁹⁾。危険性の程度は、具体的に把握されていなかったのである。

そうはいっても本件曲線だけは特別ではないか、そしてその特別さゆえに被告人らは危険性の高さを認識できたはずではないかというのが、指定弁護士の主張である。何が特別かという、線形変更工事によって半径が大幅に縮められた結果、制限時速が手前の直線部分のそれより 50 km も低くなった点と、ダイヤ改正によって快速列車が大幅に増やされた結果、遅延回復のために列車が力行することが多くなった点である³⁰⁾。だから、他の曲線の個別判断はともかく、本件曲線は危険だと認識すべきだったという論である。

しかし、そもそも被告人らが本件曲線に関する如上の特殊事情を認識できたという証明はない。それは、JR 西日本の職掌上、鉄道本部長が把握し、安全対策上必要な判断の基礎とすべき事情であって、代表取締役社長が接しうる機会は乏しい。指定弁護士は、情報収集措置を講じれば接しえたはずだと主張したが³¹⁾、そうしたいわゆる情報収集義務が生じる根拠は明らかではないし³²⁾、よしんば情報収集措置を講じたところで、その効果は疑

29) 第 1 審判決の理由中第 2.4「ATS の開発整備状況」(6) イ(頭書刑集 404-405 頁)も参照。

30) 指定弁護士の原告趣意中第 3「被告人らの具体的予見可能性」にいう①④⑥の事実(頭書刑集 352 頁)参照。なお、前述註 24) および 25) も参照。

31) 指定弁護士の原告趣意中第 3.3.(2)「情報収集による被告人 A 及び B の認識可能性」および (3)「情報収集による被告人 C の認識可能性」(頭書刑集 376-379 頁)参照。

32) 指定弁護士は、最決平成 21・12・7 刑集 63 卷 11 号 2641 頁(明石砂浜陥没事件)と最決平成 24・2・8 刑集 66 卷 4 号 200 頁(三菱自工製トラック車輪脱落事件)を引合いに出している。指定弁護士の原告趣意中第 2.5「論点 5」(頭書刑集 348-351 頁)。だが、前者は、仮定的な情報収集によって得られる認識内容を判示したものではない。後者は、品質保証部門の部長であった被告人 X が、同部門のバスのボデー・シャシー担当のグループ長であった被告人 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」できたはずだと判示したが、それは、X が、以前の類似事故(バスのハブの輪切り破損)の発生直後に「Y から同事故の概要の報告を受けたとともに、過去にも三菱自工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」際に、(ハブがバスとトラックの共用部品であることからしても)その 1 件では済まない危険な不具合事例なのに Y の報告がまるで至らなかったため、X はそれで満足しないでもっと詳しい報告を求めべきだったからである。それと本件を同列に論じるのは筋が違う。前者についての管見は拙稿・論ジュリ 8 号(2014) 226 頁以下、後者についての管見は拙稿「いわゆる製造物責任事案における過失不作為犯の認定について」研修 803 号(2015) 3 頁以下。

わしい。社内において本件曲線の危険性の高さは認識されていなかったからである。

3 (1) ここまでの分析から読み取れるのは、本件事故前、曲線において速度超過による列車の脱線転覆事故が生じる危険性は、曲線ごとのそれとしてではなく、せいぜい半径を指標とした漠たる括りで、つまり「管内に2000か所以上も存在する同種曲線」を一絡げに認識されるべきものにとどまり、それゆえ本件曲線の高度の危険性が格別に認識されることはありえなかったという理である。約言すれば、小貫裁判官の補足意見が述べるように、被告人らに「本件曲線に特化された予見可能性」³³⁾が認められないという点に尽きる。

では、そのように「本件曲線に特化」した危険性が認識されないかぎり、本件曲線にATSを整備すべきことにならないと断定してよいだろうか。曲線において運転士が大幅な速度超過をすれば列車が脱線転覆する可能性があることは否定できない以上、同種曲線が何か所あろうと、速度超過による事故を防止するためにATSを整備すべきだという考え方は成り立たないだろうか。いうなれば曲線における安全体制確立義務違反である。本決定は、判断の理由の後半部分において、それも無理筋だということを述べている。

(2) たしかに、指定弁護士の引用する、ホテル・デパート火災事故に関する判例において³⁴⁾、当該建物の火災発生の可能性の程度や認識は問題にされていない。防火管理体制の不備さえ認識されていれば、「いったん火災が起これば……宿泊客らに死傷の危険の及ぶおそれがあることを容易に予見できたことが明らかである」³⁵⁾。それは「いつどのような火災が発生す

33) 頭書刑集 322 頁。

34) 最決平成 2・11・16 刑集 44 卷 8 号 744 頁 (川治プリンスホテル火災事件)、最決平成 2・11・29 刑集 44 卷 8 号 871 頁 (千日デパートビル火災事件)、最決平成 5・11・25 刑集 47 卷 9 号 242 頁 (ホテルニュージャパン火災事件)。指定弁護士の上告趣意中第 2.3「論点 3」(2)②(頭書刑集 345-346 頁)。もっとも、前二者の重点は、防火管理上の義務主体についての判断に置かれており、その後の最判平成 3・11・14 刑集 45 卷 8 号 221 頁 (大洋デパート火災事件)と相俟って、要は、形式的な地位・役職ではなく、実質的な権限や業務執行の実態を伴っていたかどうかを肝心だという考え方を宣明するものである。最高裁の、この種の事案における、過失犯論上の結果予見可能性の要件についての判断の先例は、正しくは最後者である(同決定についての管見は、簡短ながら拙稿・高橋則夫＝十河太郎編『新判例ハンドブック刑法総論』(日本評論社、2016) 81 頁)。

35) 前掲註 34) 最決平成 5・11・25。

るかは、それ自体としてはあまり意味のない事柄」³⁶⁾ だからだとすれば、速度超過による事故に対する備えについても、個別化された危険性の認識は不要かもしれない。

指定弁護士の論意は、要は、「運転士が直前の走行速度のまま制動措置をとれずに制限速度のかかる曲線に進入するという事態は、その原因の如何を問わず……、鉄道事業者として一般的に予見しておくべき」³⁷⁾ だという点にある。かような曲線一般の危険性を認識すべきだとすれば、本件曲線を含め、一刻も早く ATS を整備しなければならなかったはずである。ただし、それを実現すべき立場にあった者（作為義務者）が本当に被告人らだったのか、被告人らの指示があれば ATS 整備がどの程度早まったかは、なお疑いが残る³⁸⁾。

それらは措くとしても、そもそも対比の前提に誤りがある。万一の火災発生に備える必要があるのは、その可能性の高低にかかわらず、相当の規模を有する建物においては現実的に計算に入れられるべきだという法的評価に基づく。かかる法的評価は、消防法等によって実定化されている³⁹⁾。同じことは、

36) 金谷暁・最判解刑 (平5) 187頁。なお、吉本徹也・最判解刑 (平2) 224頁も参照。

37) 指定弁護士の上诉状中第3.2.(3)「まとめ」(頭書刑集373頁)。

38) けだし控訴審判決の理由中第4.2「本件事故前の曲線へのATSの整備状況と曲線の危険性の認識について」(3)で説示されているとおり、「JR西日本のような大規模な会社組織等においては、業務や権限等が種々の機関・部署に分掌される中、経営幹部等が構成する会議等にあつては、その性質上、時々懸案等に応じ、業務運営全般に関わるような問題が多岐にわたって取上げられる一方で、多くの場合、技術性、専門性の高い事項を中心に、所管部署等の検討判断に委ねられることで十分かつ相当と考えられるような問題は取り上げられず、あるいは簡潔にしか取り上げられないことは、この種企業組織における意思決定や業務遂行等の在り方として自然なものであるし、実際上も無理からぬところがある」(頭書刑集444頁)。

39) 消防法8条参照。ただし、それは、火災発生のありうることは一般的に予測すべきだという法的前提を帰結するにとどまる。「そうでなければ、消防法自体、合理性のない不当な義務を課すものということになる」(金谷・前掲註36)188頁)からである。そうした予測に基づいて具体的に何をすべきだったかについては、法令に規定された措置を講じたならば十分だとは限らないし(原田國男・最判解刑(平2)273頁参照)、法令に規定された措置を講じなければ不足だとも限らない(「仮に予見可能な出火源すべてについて火災発生を防止する措置をとっていたならば、過失が否定される余地は充分にある」(佐伯仁志「予見可能性をめぐる諸問題」刑法34卷1号(1995)119頁))。過失の具体的な認定にとって、安全体制確立義務という言葉それ自体は有意ではなく、「具体的な発生結果から遡って予見可能で結果回避が可能な措置を割り出してゆき、具体的な過失を確定してゆくのが妥当である」(原田・同268頁)と指摘される所以である。

万一の（転覆限界速度を上回る）速度超過には当てはまらない。本決定が本件事故以前の法令や鉄道事業者の状況を再び引合いに出していわんとするのは、ノーブレーキの曲線進入が「絵空事」に過ぎなかった事実である。

これは、「運転士はブレーキ操作において、ヒューマンエラーを起こすことはない」⁴⁰⁾と信じられていたという意味ではない。前記「仁山事故」からは、下り勾配での自然加速による速度超過の対策の必要性が認識されたし⁴¹⁾、前記「総合安全対策委員会」では、運転士の居眠り、雑念等によるオーバーランの対策の必要性が認識された⁴²⁾。備えるべき万一のブレーキミスは、具体的に特定され、その都度相応の対策が講じられてきた。そこに、力行して速度が出過ぎるという事態が、本件事故によって追加されるに至ったのである。

4 本件事故に関する刑事責任の追及は、最初に述べたように、前記Oに対する無罪判決が確定したことで最早決着を見ていたと思われる。にもかかわらず被告人らがいわゆる強制起訴の対象とされ、指定弁護士が上告して争おうとした意図を推するに、それは「JR西日本という企業の安全意識の低さ、経営効率を過剰に重視する体質の糾弾」⁴³⁾にある。法令や他の鉄道事業者の状況がどうあれ、JR西日本に対しては、わが国有数の大規模鉄道事業者として率先して安全対策を推進すべきだという社会的期待が向けられうる⁴⁴⁾。

その期待をJR西日本が裏切っていた事実は否定できない。運転士Iの過剰に力行してブレーキングが遅れるという異常行動には、同社の「日勤教育」と呼ばれる不適切な運転士管理方法が影響した可能性が指摘されている⁴⁵⁾。また、運転士がブレーキ時機を逸するミスは少なくなかったのに、

40) 指定弁護士の原告趣意中第4「終わりに」(頭書刑集380頁)。

41) 第1審判決の理由中第3.4「仁山事故等の曲線での脱線事故の特徴」(2)(頭書刑集416頁)参照。

42) 第1審判決の理由中第3.6「ヒューマンエラーによる事故の防止対策」(頭書刑集420頁)参照。

43) 指定弁護士の原告趣意中第4「終わりに」(頭書刑集380頁)。

44) 控訴審判決の理由中第4.2「本件事故前の曲線へのATSの整備状況と曲線の危険性の認識について」(2)(頭書刑集443頁)参照。

45) 航空・鉄道事故調査委員会(当時)による平成19年6月28日付け鉄道事故調査報告書(国土交通省・運輸安全委員会ウェブサイト<<http://jtsb.mlit.go.jp/jtsb/railway/bunkatsu.html>>)3.6.3.1「日勤教育」、3.14.2「同社の運転士管理方法の本事故への関与に関する解析」、4「原因」(204-205頁、241-242頁、243頁)参照。

その対策が不健全にソフト面に偏り、曲線手前でブレーキ時機を逸した場合を想定したり、それに備えるハード面を検討したりしなかったことも、同社の「ブラックさ」をより強く印象付ける⁴⁶⁾。しかして被告人らはその代表者であった。

第1審判決と控訴審判決が、JR 西日本という法人の刑事責任に関する判断を保留する口吻を漏らしたのは⁴⁷⁾、同社の複数の「ブラックさ」を併せて過失を認める余地を慮ったのかもしれない。だが、本件事故に現実化した危険性は、本件曲線に個別化して見ても、曲線一般に抽象化して見ても⁴⁸⁾、認識されるべきなのに見落とされたという事実はない。もとより社を挙げて運転士を異常行動に追い込んだという事実はない⁴⁹⁾。本件を法人の刑事責任についての刑事政策上の課題と結び付けるのは、いささか牽強付会の嫌いがある⁵⁰⁾。

[附記]

本稿は、科研費・基盤研究 C（課題番号 16K03363）の助成を受けた研究の成果の一部を含む。

46) そのような憾みは、第1審判決の理由中第3.6「ヒューマンエラーによる事故の防止対策」の、「本件曲線での速度超過による列車脱線転覆事故の予見可能性を考える上では、居眠りや雑念による停止位置不良事故の分析や防止対策が参考になるとも考えられるが」（頭書刑集 420 頁）という言及にも滲み出ている。

47) 第1審判決の理由中第4.2「JR 西日本の社長である被告人らについては、高度な注意義務を課すべきであるとの指定弁護士の主張について」（「JR 西日本の曲線に関する安全対策を問題にするのであればともかく」（頭書刑集 428 頁））、控訴審判決の理由中第4.2「本件事故前の曲線への ATS の整備状況と曲線の危険性の認識について」（2）（「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優に妥当するもの」（同 443 頁））および第4.7「結論」（「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」（同 464-465 頁））。

48) 樋口亮介「注意義務の内容確定プロセスを基礎に置く過失犯の判断枠組み（1）」
時 69 卷 12 号（2017）13 頁参照。

49) 川崎友巳「『福知山線脱線事故』が問いかけるもの」法教 447 号（2017）50 頁参照。

50) 松宮孝明「福知山線脱線事故刑事裁判を振り返って」法時 89 卷 10 号（2017）6 頁参照。

