

福知山線脱線事故強制起訴事件上告審決定

【文献種別】 決定／最高裁判所第二小法廷
【裁判年月日】 平成 29 年 6 月 12 日
【事件番号】 平成 27 年（あ）第 741 号
【事件名】 業務上過失致死傷被告事件
【裁判結果】 上告棄却
【参照法令】 刑法 211 条（平成 25 年法律第 86 号による改正前）
【掲載誌】 裁時 1678 号 3 頁

LEX/DB 文献番号 25448725

事実の概要

1 本件は、2005 年 4 月 25 日に発生した福知山線脱線事故に関し、検察審査会において強制起訴された JR 西日本の元社長 3 名（A、B、C）に対する業務上過失致死傷被告事件の上告審決定である。A は 1992 年から 1997 年まで、B は 1997 年から 2003 年まで、C は 2003 年から 2006 年まで、JR 西日本の代表取締役社長であった。

2 JR 西日本では、福知山線と学研都市線を結ぶ東西線の開業に向けて、福知山線から東西線への乗り入れを円滑にする等の目的で、福知山線と東海道線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、福知山線より線路の右方に湾曲する曲線（以下、「本件曲線」と呼ぶ。）の半径を 600m から 304m にし、その制限時速が従前の 95km から 70km に変更される線形変更工事を施工した（1996 年 12 月完成、1997 年 3 月運行開始）。本件工事により、通勤時間帯の快速列車の本件曲線における転覆限界速度は時速 105km から 110km 程度に低減し、本件曲線手前の直線部分の制限時速 120km を下回るに至った。

3 JR 西日本では、半径 450m 未満の曲線に自動列車停止装置（ATS）を整備しており、本件工事によって、本件曲線の半径は、これを大幅に下回った。

4 本件事故の直接の原因は、運転士が、本件曲線の制限時速 70km を大幅に超過し、転覆限界速度をも超える時速約 115km で本件曲線に進入したことにある。

5 1962 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、1987 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およびその解釈基準等（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関連していなかった。

6 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 2005 年 6 月

であった。

7 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、国内の鉄道事業者において、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300m以下の曲線は2,000か所以上存在しており、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。

8 このような認定事実に基づき、本件の第一審判決（神戸地判平25・9・27判時2292号128頁）は被告人らの過失を否定し、控訴審判決（大阪高判平27・3・27判時2292号112頁）も指定弁護士の控訴を棄却した¹⁾。

決定の要旨

上告棄却。

1 本決定は、本件公訴事実を「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」というものであると捉え、それは「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」であるとした。

その上で、「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。」という事実を指摘するとともに、「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ない。」という事実認識を示し、「したがって、被告人らが、管内に2,000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。」と結論づけた。

2 加えて、本決定は、「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」とする指定弁護士の主張に対し、「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」の前述の事実関係の下では、「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。」ことを強調し、「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ではできない。」として、原審までの無罪判断を支持した。

なお、本決定には、「火災発生の危険があることを前提として法令上義務付けられた防災体制や防火設備の不備を認識しながら対策を怠っていた等、一定の義務発生の基礎となる事情が存在する大規模火災事例における予見可能性の問題と、そのような事情が存在したとは認められない本件のそれを同視することは相当ではない」とする小貫裁判官の補足意見が付されている。

判例の解説²⁾

一 本決定の意義

本決定は、不適切な労務管理を背景として、列車の遅れを取り戻そうとする運転士の速度超過によって生じた脱線事故に関し、新型ATSの曲線整備を義務付ける予見可能性はなかったとして、被告人らの無罪を確定させたものである。この判断は、本件のような事案においては、「運転士が

ひとたび大幅な速度超過をすれば」という条件付きの一般的な予見可能性によって過失を根拠づけることはできないとする点で、「危惧感説」を排斥した妥当なものとして評される³⁾。

なお、この点については、すでに本件控訴審判決について論じたところ⁴⁾が、基本的に妥当するものと思われる。

二 大規模火災事件との比較

もっとも、大規模火災事件では、「いったん火災が起これば」という条件付きでの予見可能性で過失が根拠づけられており⁵⁾、本件の指定弁護士も、これを考慮して、「運転士がひとたび大幅な速度超過をすれば」という条件付きでの脱線転覆事故の予見可能性を主張したものである。これに対して、小貫意見は、その相違を「火災発生の危険があることを前提として法令上義務付けられた防災体制や防火設備の不備を認識しながら対策を怠っていた等」の事情に求める。

しかし、判例は以前から、「法令上の規定の有無を問わず、可能な限り種々の措置を講ずべき注意義務があった」という趣旨の説示を繰り返している⁶⁾。また、大規模火災事件についても、千日ビル火災最高裁決定⁷⁾は、「火災の拡大を防止するため、法令上の規定の有無を問わず、可能な限り種々の措置を講ずべき注意義務があったことは、明らかである」として、明確な法令上の義務がないものを注意義務としていた。したがって、本件と大規模火災事件との事案の相違を、「火災発生の危険があることを前提として法令上義務付けられた防災体制や防火設備の不備を認識しながら対策を怠っていた等」の事情に求める小貫意見の認識は、正鵠を射たものではない。

加えて、JR西日本管内に半径300m以下の曲線は、2,000か所以上存在していたという事実も、それだけでは、予見可能性を否定する理由にはならない。2,000か所以上の曲線とときおり脱線事故が起きていたというのであれば、その原因を調査するという情報収集措置を通じて、具体的な予見が可能となることもあるからである⁸⁾。

三 予見(可能性)の「対象」としての事故発生のスパン

むしろ、すでに線区単位でのATS整備が予定されていた本件では、本件事故時までに脱線事故

が起こることが予見できなければ「ATS曲線整備義務」は生じない。つまり、「線区単位でのATS整備では遅すぎる」ことが認識可能でないと、本件事故発生までに本件曲線にATSを優先整備する義務は根拠づけられないのである⁹⁾。ゆえに、火災事故と比べて、結果を予見すべき時間のスパンがはるかに短いことが、注目されるべきであろう¹⁰⁾。

とりわけ、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あるから、Cに過失があるとするためには、——Cと同じ具体的状況に置かれた「慎重かつ誠実な一般人」であれば——2005年4月25日までに本件曲線に優先的にATSを設置する動機となる程度の危険性の認識が可能であったことが、立証できなければならない。この点で本件は、建物の存続期間あるいはその建物をホテルやデパート等の人が出入りする施設として使用している全期間について火災発生の危険があれば義務付けられるような防火管理責任とは、本質的に異なるのである¹¹⁾。

しかし、本決定および本件第一審および原判決は、そのような認識が可能であった者は誰もいないと判断した。ゆえに、無罪判断は、ここから直ちに根拠づけられる。したがって、誰にも予見可能性がない以上、「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。」とする本決定の説示は不要である¹²⁾。

四 法人の刑事責任?

なお、本件では、その第一審判決も原判決も、判決の末尾において法人の刑事責任に触れている¹³⁾。

しかし、控訴審判決の評釈でも触れたように¹⁴⁾、「本件曲線へのATSの優先的な整備」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。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。

●—注

- 1) 控訴審判決の評釈として、松宮孝明・新・判例解説 Watch (法セ増刊) 19号 (2016年) 199頁、岡部雅人・刑ジャ47号 (2016年) 77頁、辺誠祐・ジュリ増刊 2805号 (2016年) 224頁等がある。
- 2) 本決定に対する評釈として、松宮孝明・法セ 751号 (2017年) 121頁がある。
- 3) 「危惧感説」と、通説とされている「具体的予見可能性説」との関係については、さしあたり、以下のように考えることができよう。すなわち、作為犯であれば「当該作為に出ることを思いとどまる動機となるべき危険性の認識」に、不作為犯であれば「当該結果回避措置に出る動機となるべき危険性の認識」に至ることが、場合によっては「危惧感」を通じて動機づけられる情報収集措置によって可能であることを要求するのが「具体的予見可能性説」、「危惧感」によって——そのような情報収集措置を経ることなく——すぐさま回避行動に出ることを要求するのが「危惧感説」であると整理することができる。したがって、情報収集措置の契機となるべき「危惧感」を「予見可能性」と同視してはならない。情報収集措置は「結果回避」義務ではなく、結果予見のための措置だからである (ゆえに、杉本一敏『因果関係の基本的部分』の予見可能性について) 刑ジャ50号 (2016年) 4頁のように、予見可能性を広く認めておいて「結果回避義務の保護目的論」でこれを限定することは、この脈絡においては不要である)。これについては、松宮孝明『刑事過失論の研究』(成文堂、1989年) 238頁以下を参照されたい。
- 4) 松宮・前掲注1) 200頁以下参照。加えて、訴因から「運転士管理方法問題」が落ちた問題については、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巻 10号 (2017年) 4頁を参照されたい。
- 5) 最決平2・11・16刑集 44巻 8号 744頁 (「川治プリンスホテル火災事故上告審決定」)、最決平5・11・25刑集 47巻 9号 242頁 (「ホテルニュージャパン火災事故上告審決定」) 等。
- 6) 大判昭9・6・22刑集 13巻 11号 863頁は、「明文ヲ俟タサル所ニシテ 駅長其ノ他ノ 鉄道係員ハ 単ニ右運転取扱ニ関スル特別ノ 規定ヲ遵守スルノ ミニ 依リ 其ノ 義務ヲ 尽シタルモノト云フヲ得ス」と判示し、最決昭32・12・17刑集 11巻 13号 3246頁は、「駅長その他の鉄道従業員は、単に列車の運転取扱に関する特別の規定を守るだけでその義務を常につくしたものであることはできず、いやしくも列車の運転に関して危険の発生を防止するに可能ながざり一切の注意義務をつくさなければならない」と説示している。もっとも、これらの裁判例が扱った事案は、鉄道の閉塞区間での衝突事故に関するものであり、死傷結果の発生が具体的かつ相当高度に予見可能なものであった。
- 7) 最決平2・11・29刑集 44巻 8号 871頁 (「千日デパートビル火災事件上告審決定」)。

- 8) この点では、多数の車両に欠陥のあるハブが取り付けられていたのに、リコール措置を執らなかった三菱重工の関係者に業務上過失致死傷罪が認められた事例 (最決平24・2・8刑集 66巻 4号 200頁)を想起すべきであろう。
- 9) この点は、予見可能性は「結果回避義務の負担を命じ」(藤木英雄編著『過失犯——新旧過失論争』(学陽書房、1975年) 34頁)るに足りる程度のものでよいとする「危惧感説」の基本構想に依拠しても、同じ結論に至るであろう。なぜなら、本件における「結果回避回避の負担」は、「ATS整備」一般ではなく、「本件曲線へのATSの優先整備」だからである。
- 10) 反対に、渋谷温泉爆発事故事件のように、『「本件温泉施設稼働中のいずれかの時期」という長期スパンにおいては『メタンガス爆発事故が起こり得る』ということ』についてなら、高度の可能性が認識可能な場合もある。松宮孝明「渋谷温泉施設爆発事故最高裁決定」新・判例解説 Watch (法セ増刊) 21号 (2017年) 182頁参照。
- 11) この点では、これも本件控訴審判決の評釈で示唆したように (松宮・前掲注1) 202頁参照)、検察審査会によって2015 (平成27年) 7月17日に強制起訴された福島第一原発事故に関する刑事事件では、予見の対象となるべき死傷事故発生期間のスパンは、当該原発稼働中の全期間ということになる。なお、この起訴議決の理由書は、福島原発告訴団の以下のホームページにおいて参照が可能である (http://kokuso-fukusimagenpatu.blogspot.jp/p/blog-page_95.html)。もっとも、さらに厳密に言えば、前掲注5) 最決平5・11・25 (「ホテルニュージャパン火災事故上告審決定」) においても、所轄の消防署長から1年以内のスプリンクラー設置を命ずる措置命令が発せられたのは火災の約5か月前であり、本件火災発生時には、まだ、措置命令違反状態は生じていなかった。ゆえに、この事件の死傷結果を回避する措置を講じるためには、措置命令の約5か月後までにこのような火災が発生することの予見可能性が必要だということになる。このような迅速な措置の必要性を認識させるような危険が、認識可能でなければならないともいえるのである。
- 12) 現に、事故当時の鉄道本部長についても、神戸地判平24・1・11LEX/DB25480439 (無罪・確定) は、予見可能性を否定している。なお、この裁判における被告側最終弁論では、弁護人から、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。
- 13) また、マス・メディアでも、たとえば、2013年4月24日放送のNHK「クローズアップ現代」のように (<http://www.nhk.or.jp/gendai/articles/3340/1.html>)、刑事責任追及制度の有無が有罪無罪の結論を分けたと思わせるような報道がなされている。
- 14) 松宮・前掲注1) 202頁参照。