

脱線転覆事故における安全対策責任者の過失

——尼崎JR脱線事件——

船 山 泰 範

〔業務上過失致死傷被告事件、神戸地裁平二一（わ）六九五号、平成二四年一月一日判決、無罪（確定）LEXDB インターネットTKC 法律情報データベース・文献番号25480439〕

【事実】

被告人が関わる本件事故は、次のようなものであった。平成一七年四月二五日午前九時一八分頃、福知山線宝塚駅発JR東西線經由片町線同志社前行き七両編成の快速列車を運転していたA運転士が、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一一五km/hで同列車を本件曲線（尼崎市久々知三丁目二七番付近の半径三〇四メートルの曲線）に進入させた際、本件曲線にATS（自動列車停止装置）が整備されていなかったため、あらかじめ自動的に同列車を減速させることができず、同列車を転覆させて線路脇のマンシヨンの外壁等に衝突させるなどし、同列車の乗客一〇六名を死亡させるとともに、同列車の乗客四九三名に傷害を負わせた。

被告人は、JR西日本において、平成八年六月二〇日から平成一〇年六月二六日までの間、取締役会決議に基

づき安全問題に関する業務執行権限をゆだねられた取締役

役鉄道本部長を務めていた。被告人は、本件曲線で速度超過による脱線転覆事故が発生する危険性及び本件曲線にATSを整備すれば容易に事故を回避できることを認識していたのであるから、本件線形変更工事（半径を六〇〇メートルから三〇四メートルにする）及び本件ダイヤ改正（平成九年三月八日からのもの）の実施に当たり、自己が統括する安全対策室等の職員に対し、本件曲線にATSを整備するよう指示すべき業務上の注意義務があつたのに、これを怠つた。

被告人は、線形変更後の本件曲線にATSを整備しないままこれを列車運行の用に供し、転覆限界速度を上回る速度で本件曲線手前の直線を走行する列車を運行した過失があり、本件事故を起こしたとして、業務上過失致死傷罪で起訴されたものである。

平成二四年一月一日、神戸地裁は、以下のような理由を示して、被告人に無罪を言い渡した。同月二五日、神戸地検は控訴を断念したので、本件判決は確定した。

【判旨】

(1) 判決は、被告人の負う注意義務の内容は、次のようなものであるとする。

「JR西日本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る結果回避措置をとらなかつたことが刑事法上の注意義務違反となることを肯定するためには、被告人について上記の不作為による死傷結果の発生について予見可能性が肯定できるとともに、そのような予見可能性の程度の下で、当該結果回避の措置をとらなかつたことが、被告人と同様の立場に置かれた大規模鉄道事業者の安全対策の責任者について要求される行動基準を逸脱し、結果回避義務違反といえることが必要である。予見可能性は、無前提にその有無が問題になるのではなく、一定の結果回避義務を課すことの前提としての程度の予見可能性がなければならぬかを問題とすべきものである。被告人の注意義務は、被告人の予見可能性と結果回避義務により定められるものであり、被告人がJR西日本においてどのような地位あるいは立場にあつたかによって直ちに定まるものではない。」

(2) 被告人が本件曲線での脱線転覆事故の危険性を認識していたかについては、次のように判示している。

「被告人が本件曲線について速度超過による脱線転覆事故が発生する危険性を認識していたことを認めるに足りる証拠はなく、被告人がその危険性を容易に認識できたとも認められない。」

(3) 判決は、検察官が論告において、予見可能性は「いつかは起こり得るという程度に予見し得るもの」であれば足りると主張した点について、次のように言及している。

「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、その内実は危惧感と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というべきである。」

(4) 結果回避義務について、判決は次のようにいう。

「被告人がJR西日本管内の曲線の中から本件曲線を個別に指定してATSを整備するよう指示する結果回避

措置をとらなかったことが、被告人と同様の立場に置かれた大規模鉄道事業者の安全対策の責任者についての行動基準から逸脱し、結果回避義務違反となるものではない。被告人に対して、将来的に見込まれていた福知山線の路線単位での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。」

(5) 検察官が、論告において、「鉄道事業者は、常に鉄道事故や鉄道交通の安全性等に関する情報収集や調査・研究を怠らず、あらかじめ発生し得るあらゆる事態を想定し、事故の発生を未然に防止し得るよう、万全の安全対策を講じるべき高度の責務を負っている」と主張したのに対して、次のように判示している。

「過失犯は、個人に刑事法上課せられる注意義務を怠ったことを処罰の対象とするものであり、その注意義務は、当該個人の予見可能性と結果回避義務により定まるものである。上記のようなJR西日本の組織としての責務が、JR西日本の鉄道事故によって乗客らの死傷結

果の生じることを防止すべき立場にあった個人としての被告人について注意義務違反を肯定するための予見可能性の程度を緩和する理由になるものではなく、検察官が鉄道事業者としてのJR西日本の責務として主張するところは、被告人について注意義務違反を肯定するに足りる予見可能性は認められないとの判断を左右するものではない。」

【評釈】

一 本件の争点

本件の争点は、本判決も述べるように、被告人が、平成八年一月頃から平成一〇年六月二十六日までの間、「自己が統括する安全対策室等の職員に対し、JR西日本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」これを怠ったという過失があるか否かである。

ところが、判決も指摘するように、検察官は、「論告に至って」、被告人において危険性の認識(本件曲線について速度超過による脱線転覆事故が発生する危険性)

が認められない場合においても過失は成立する旨の主張をしているのである。

この点に関しては、後述するように、本件では、鉄道企業における鉄道本部長ないし社長の立場にある者の管理過失が本体的な問題であるのであるから、検察官の当初の立証方針に勘違いがあったというべきである。検察官は、公判途中からそのことに気がついて、論告において、本件曲線の危険性に気がつかなかったこと自体が注意義務違反だとの主張を展開したと思われるが、方向転換がやや遅かったことは否めない。しかし、その点は、控訴審において争点を変えて論証も可能だったと思われるため、検察側の控訴断念は「不作為の過失」とも評しえよう。

管理過失の考え方によれば、現場におけるミスや事故があったとしても、それが大規模な被害結果に拡大しないように、予め予防措置をとっておくことが企業体の経営者・管理者の管理責任であるとするものである。その意味において、管理過失では、もともと実際に発生した結果を具体的に予見することを要しないのである。本件に関して言えば、福知山線における本件現場で事故が起

きることを予見することは必要とされず、部下を使って管内における危険な個所を探索させ、万が一の事故に備えてATSの設置をするなど結果回避措置をとらせることが、被告人の注意義務なのである。

二 無罪判決の理由

本判決が、業務上過失致死傷罪に問われた被告人について無罪判決を下した理由は、次のように整理することができる。

①被告人が刑事法上の注意義務違反となるためには、不作為による死傷結果の発生について予見可能性が認められ、結果回避措置をとらなかったことが大規模鉄道事業者の安全対策責任者について要求される行動基準を逸脱していることが必要である。「前述の判旨(1)に対応する」

②被告人が、本件曲線について速度超過による脱線転覆事故が発生する危険性を認識していたことを認めるに足る証拠はない。「判旨(2)」

③被告人には、本件曲線を個別に指定してATS整備

脱線転覆事故における安全対策責任者の過失(船山)

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ない。「判旨(3)」

④よって、被告人に注意義務違反は認められない。「判旨(4)」

三 判決の論理の検討

(1) 責任主義の意味

本判決が、鉄道企業の安全対策の責任ある立場の者についてどのような法的責任を負うのかについて明らかにしなかったこと、それがひいては本件の被害者や遺族の悔しい気持ちになんら応えていないことはいまでもない。さらに、平成二三年三月一日(東日本大震災)以降、安全な社会の実現に向けて社会が一丸となつて取り組む中で、そのような社会の趨勢を一顧だにすることなく、裁判所が司法判断を示したことには、驚きを禁じえない。かつて、ある天文学者が日露戦争が起きていることを知らずに研究に没頭していたというエピソード^②があるが、社会規範に関わる判断、しかも多くの人命に関わる判断をする裁判官が、社会の趨勢に目を向けずに超然

と判断を示すことは済まされないことである。企業トップの責任を明らかにするにあたって、被告人の注意義務は、企業の中の「どのような地位あるいは立場にあったか」には関係がないとの視点に裁判官が立っていることには、「何のための安全対策責任者か」という素朴な疑問がふつふつと湧いてくる。さらに、冷静に考えれば、そのような見解は、業務上過失が問われていることに無頓着な姿勢といわなければならない。つまり、業務について、「本来人が社会生活上の地位に基づき反復・継続して行なう行為であつて、……かつその行為は他人の生命身体等に危害を加える虞あるもの」(最判昭三三・四・一八刑集一二・六・一〇九〇)と理解すべき判例⁽³⁾の立場を無視するものと評しなければならぬ。

むろん、本事件は判決の七年以上前のことであるから、東日本大震災を体験した今日のわれわれに通底する「危険な企業活動の暴挙に対する安全対策を怠ってきた」という悔恨の気持⁽⁴⁾を、遡って押しつけることは控えなければならない。ただし、その当時においてさえ、鉄道企業が乗客の安全を第一にしなければならなかったことには変わりがないはずであるから、その視点を確認しておく

必要がある。

近代以降の刑法は、結果責任主義を排し、行為者に責任を負わせることができる範囲で法的責任を追及する責任主義を確認してきた。そうでなければ、行為者は、刑罰を受けたとき、「運が悪かった」とか「国家権力の横暴の犠牲になった」としか受けとらず、何ら規範意識の喚起に結びつかないからである。その意味で、結果の重大性に引きずられた感想は蔽に慎むべきことである。しかし、行為者が危険を防止すべき立場にあるとすれば、その者がどのような意味で危険を回避すべきであつたかを考察することは、責任主義に反するものではない。

以上のことを踏まえて、判決の論理を検討することにした。

(2) 具体的予見可能性説でよいのか

本判決の過失犯に対する基本的な姿勢は、いわゆる具体的予見可能性説⁽⁵⁾に依拠していると解される。それは、判決文の中に次のような文言が示されていることから疑いがなく、

イ、「被告人が、単なる曲線一般の脱線転覆の抽象

的危険性に対する認識にとどまらず、本件曲線について個別具体的に脱線転覆の危険性の認識を有していたのであれば、その認識を前提として結果回避義務を考えるべきであり、……この危険性の認識の有無は、過失の成否の判断に重要な事実関係である。」

ロ、「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が予見可能の範囲内にあることを予見可能性といたのであれば、その内実は危惧感というものと大差はなく、……予見可能性の程度は相当低いといふべきである。」

以上の摘記から明らかなように、本判決は危惧感説⁽⁷⁾いわば小馬鹿にしたような口吻さえ見られる。

では、われわれは、過失犯の要素である予見可能性の内容をどのように捉えるべきか。本稿は判例評釈であるから、ここで具体的予見可能性説と危惧感説の対立を詳細に議論することは差し控えることにしよう。⁽⁸⁾ただし、本判決が、予見可能性は具体的予見であることを当然の

ごとく捉えていることには批判を加えておく必要がある。その論拠は次の通りである。

第一に、判例の中には、具体的予見可能性説によったと思われるものもあれば、危惧感説によったと思われるものもあり、必ずしもどちらかに帰一しているとはいえないということである。

たとえば、危惧感説によると思われるものとして、「生駒トンネル火災事件」に関する最高裁判例（最決平一二・一二・二〇刑集五四・九・一〇九五）がある。この事件は、近畿日本鉄道東大阪線生駒トンネル内における電力ケーブルの接続工事に際し、施行資格を有してその工事に当たった被告人が、ケーブルに特別高圧電流が流れる場合に発生する誘起電流を接地するための大小二種類の接地銅板のうちの一種類をY分岐接続器に取り付けるのを怠った。そのため、右誘起電流が大地に流されずに、本来流れるべきでないY分岐接続器本体の半導電層部に流れて炭化導電路を形成し、長期間にわたり同部分に集中して流れ続けたことにより、火災が発生した。折からトンネル内を通過中の電車の乗客らが、火災により発生した有毒ガスを吸引し、一名が死亡、四三名が傷害

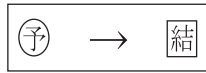
を負った。被告人は、業務上失火罪、業務上過失致死傷罪で起訴された。決定は、次のように述べて有罪を是認している。

「被告人は、右のような炭化導電路が形成されるという経過を具体的に予見することはできなかったとしても、右誘起電流が大地に流されずに本来流れるべきでない部分に長期間にわたり流れ続けることによつて火災の発生に至る可能性があることを予見することはできたものというべきである。したがって、本件火災発生の予見可能性を認めた原判決は、相当である。」

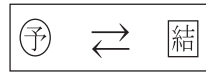
第二に、予見可能性の内容としてどの程度のものが必要かということを考えるにあたって、「予見可能性↓結果回避措置」という論理的順序である必要はないということである。たしかに、通常はこのような順序で考えるのが自然かもしれない。しかし、一定の立場にある者がどのような結果回避措置をとるべきかは、どのような結果回避措置をとれば結果発生を防げるかという視点からも捉えることが十分に可能である。日常生活の例でも自動車運転について雨が降り始めたら、どんな事故が起きるかを考えるよりは、事故を起こさないためにどん

な結果回避措置がとれるかを考えて、減速したり、ライトをつけるであろう。あるいは、降雨が激しいときは自動車を道路の脇に寄せて、停車をすることになる。すなわち、このような結果回避措置が可能であることから、予見可能性は危惧感で十分であることがわかる。ましてや、業務として活動している場合、余所で起きている事例を、まさに「他山の石」として事故を未然に防止する措置をとる材料とすることができる。このような、余所で起きた事例は、本事例ではないのであるから、危惧感の前提となるものにはかならない。このように、可能な結果回避措置からフィードバック^⑩して予見可能性の内容を把握することができるのである。つまり、予見可能性と結果回避措置は相互に影響しあつて内容が明らかにされるべきものであり、一方通行で捉えるべきものではない。私は、図で示したように、予見可能性と結果回避措置の関係は双方向的モデルで捉えるべきと考える。

予見可能性と結果回避措置の関係



一方向的モデル



双方向的モデル

○双方向的モデルを支持する根拠

- ①業務性
- ②経験（他の類似事件を参考とすることも含む）
- ③洞察力
- ④安全性を希求するものの考え方

○双方向的モデルによる効果・影響

- （イ）危惧感説
- （ロ）信頼の原則の適用範囲

以下の松戸トンネル水没事件に関する判例（最決平一三・二・七判時一七四三・一四九）は、結果回避措置に重点を置いたものといえる。

事案は、千葉県が発注したトンネル型水路部分を含む国分川分水路の建設工事において、台風の接近による豪雨のため、周辺の河川からあふれ出した水がトンネル坑口前の掘削地にたまり、その水圧で、トンネル坑口に設置されていた仮締切が決壊し、大量の水が一举にトンネル内に流れ込んで、トンネル内下流の区域で作業に従事していた作業員七名が溺死したというものである。被告人は、千葉県土木部の出先機関である真間川改修事務所の国分川建設課長として、本件工事の監督、仮締切の管理等を担当していたとして、業務上過失致死罪で起訴されたのである。決定は、次のように判示して、有罪をよしとしている。

「被告人は、仮締切の管理に関して、当時トンネル内で建設工事等に従事していた者の危険を回避すべき義務を負っていたと解される上、本件に際して仮締切の決壊を予見することができたというのであるから、被告人には、仮締切の決壊による危険を回避するため、トンネル

内で作業に従事するなどしていた請負人の作業員らを直ちに避難させる措置を採るべき注意義務があるとした原判断は、正当としてこれを是認することができる。」

右の決定は、被告人にどのような危険回避義務があるかを明らかにした上で、予見可能性を判断するという論理構造をとっており、結果回避措置の面から捉える手法を用いているのである。

(3) 企業の過失と企業トップの過失の関係

本判決の無罪の論拠の一つとして、鉄道事業者の組織としての責務と安全対策責任者の個人の責務を区別して、鉄道事業者の注意義務違反は認められるとしても（なお、現行法では規定がないので不可罰）、それは個人の注意義務には結びつかない、という論理が展開されている。

ちなみに、判決文ではそのところを、「被告人について注意義務違反を肯定するための予見可能性の程度を緩和する」（傍点筆者）と表現しているが、用語として違和感を覚える。趣旨は、予見可能性の程度が弱くなるということであろうが、「緩和」とは、「きびしい状態がやわらぐ」という意味であるから、表現として適切とは

言い難い。むしろ、「軽減」ということであろうか。

このような判決文が示されたことから、マスコミでは法人処罰の立法的検討が必要との報道も散見された。⁽¹³⁾ むろん、そのことは必要であろうが、本判決の論理が正しいかは一考を要するところである。

すでに断片的に述べたが、本事例で安全対策責任者が個人として問われているのは、管理過失である。管理過失は、企業活動の現場でミスや事故があった場合、それが大規模な災害に拡大しないよう、結果発生防止のための対策をとる、という管理責任を怠った場合のことである。しかも、管理責任を問われるのは経営者・管理者的地位にあるものであるから、結果回避措置を実施するよう部下に命じる権限のある者なのである。したがって、管理責任は企業の組織の責務と同内容なのである。

そこで、本判決が、鉄道事業者の組織としての責務と安全対策責任者の個人の責務の間に大きな隔絶があるかのごとく捉えているのは、管理過失が問われているという意識を欠くことに由来すると思われる。逆の面からみるなら、本判決が、「鉄道事業者としてのJR西日本」に責務があると捉えているならば、管理過失を肯定して

いるといわざるをえない。

判例では、川治プリンスホテル火災事件⁽¹⁴⁾に関して、実質的な経営者であった代表取締役の「妻」について、次のように管理過失が認められている（最決平二・一一・一六刑集四四・八・七四四）。すなわち、「本件火災による宿泊客及び従業員の死傷の結果については、被告人において、あらかじめ消防計画を作成してこれに基づき避難誘導訓練を実施するとともに、右の防火戸・防火区画を設置していれば、双方の措置が相まって、本件火災による宿泊客等の死傷の結果を回避することができたものと認められる」として、不作為犯として業務上過失致死傷罪が成立すると判断されたのである。

このように、管理責任とは、経営者・管理者が予め物的・人的両面で安全対策を講じておくべき注意義務を負うことであるから、企業体の責任と変わらないのである。⁽¹⁵⁾

（４）作為義務の根拠

本判決が無罪判決の根拠とする、もう一つの点がある。それは、本件曲線にＡＴＳを設置する法令上の義務がなかったとするものである。この点に関して、検察官が

ホテルニュージャパン火災事件⁽¹⁶⁾を援用したことについて、判決は、「むしろ本件との事案の違いを浮き彫りにさせるものであって、被告人の過失の根拠となるものではない」と、揶揄するような口振りである。

しかし、この論理は、不真正不作為犯の作為義務の根拠に関して、裁判官の認識不足を露呈したものにほかならない。それはどういふことかという点、判決は、不作為犯の作為義務の根拠にどのようなものがあるかについて、検討していないということにほかならない。

作為義務の根拠になるものとしては、法令はもちろん、契約、先行行為、慣習、条理などがあげられている。⁽¹⁷⁾その点では、契約が作為義務の根拠になることに着目したい。たとえば、母親が入院しているために契約によつて雇われたベビー・シッターは、乳児のためにミルクを用意するなど生命・健康を保持する責任を負うことになる。ひるがえつて、本件に関して考察すると、乗客が電車に乗るときは、鉄道事業者との間に一種の運送契約が成立する。乗客は料金を支払い、鉄道事業者は乗客を目的地まで安全に送り届ける義務を負うといえる。その乗客の安全を守るために鉄道事業者が負う義務は、契約に基

づく作為義務にはかならない。この点に関して、民事法においては、鉄道事業者は、旅客運送契約（商法五九〇条一項）に基づき、乗客の生命および健康等を危険から保護するよう配慮すべき義務（安全配慮義務）があるとされている。¹⁹ 民事と刑事の違いはあるが、鉄道事業における責任者として作為義務があることを認識すべき根拠としては十分といえる。鉄道事業者が運送契約によって負う義務に関して、次の点を確認しておきたい。判例は、従業員に対してさえ、「多数の乗客の生命等の安全のため、臨機かつ万全の措置を講ずべき職責を有するものである」と²⁰していることを考えた場合、鉄道本部長や社長に契約上の作為義務がないとはいえないはずである。乗客の安全確保のために曲線の半径が短い個所にATSを設置する義務は、鉄道事業者が負う基本的義務の一つであり、それを具体的に推進する立場にあるのが鉄道本部長・社長にはかならない。法令にATS設置の義務が書かれていないから作為義務がないとする判断は、作為義務の根拠について十分な検討をしていない裁判所の落度にはかならない。

四 結びにかえて

（一）刑事司法の限界ではない

以上の検討から明らかなように、本判決における無罪判断は、刑法理論上の無理解あるいは偏見に基づくものであって、判決として不当なものといわなければならない。もう一度繰り返すと、本判決は、過失犯の捉え方についての誤解、管理過失という観点の欠落、作為義務の根拠に関する見落しなど、いずれも結論に大きく影響する部分について重大な誤認をしているものであり、批判を受けるべきものである。

したがって、本判決を受けて、刑事司法の限界であるとか、法人処罰をしなければ対処できない、という反応をすることは無意味なことである。現行法における個人責任の追及で十分というべきである。

ちなみに、安全対策を任う鉄道本部長ならびに安全に関する最高責任者である社長は、常日頃から、部下に命じて危険な個所を探索させ、見つかったときは速やかにATSを設置させるなどの管理責任があるのであるから、部下からの報告などがなかったというのは責を免れる理

由にはならない。部下から危険個所の指摘が上がつてくるようなシステム作りをすることが、責任ある者の作為義務といわねばならない。その意味では、安全対策を怠った歴代の鉄道本部長・社長に、一人ひとり不作為犯が成立する⁽²¹⁾というべきである。

なお、危険個所へのATS設置について、JR西日本は路線単位で行っていたとされるが、それは企業側の勝手な理屈であって、何ら免責の根拠となりえない。半径の短い危険な個所は、路線によって決まるわけではなく、「半径が短い」という物理的理由によって生ずるのであるから、その観点からチェックする体制を敷き、結果回避措置をとるべきであったのである。本判決はそのような点についても指摘しておらず、弁護側の意見にいたずらに傾斜したもので、どこにも卓見は見い出せない。乗客の安全確保のために何が必要かという視点を欠いた拙劣な判決によって本事件の幕引きをさせてはならない。

(2) 控訴にも民意の反映を

本事件は、検察側が控訴を断念したため、被告人の無罪が確定したが、前述のように、私は検察側が控訴すべ

きであつたと思う。

第一審判決に対して控訴するかどうかは、検察官または被告人・弁護人などに限られていて(刑訴三五一条以下)、一般国民はもちろん、犯罪被害者にもその権限は認められていない。ただし、檢察審査会にいわゆる強制起訴(檢察四一条の六)が認められるようになった経緯なども考慮すると、今後は、控訴・上告についても何らかの形で民意を反映させる方法が工夫されてよいと思われる。

(3) 過失犯理論の課題の再考

過失犯の理論構成にあたつて大切な目標の一つとして、藤木英雄博士が、「科学技術の高度化にともなう企業活動の破壊的側面を有効にコントロールする方法を考察する必要がある」と提唱されたのは一九七五年である⁽²²⁾。いまだこの課題に十分に答えていないことを恥じ、あらためて今後の課題としたい。

- (1) 列車が曲線を通過する際、内側の輪重を喪失し、遠心力により転覆を開始する速度のこと。
- (2) 水沢緯度観測所所長をつとめた木村栄^{（きむら）}は、研究に没頭し、水沢の市民が日露戦争の勝利を祝って提灯行列をしたとき、市民に尋ねて初めてロシアとの戦争を知ったということである。
- (3) 判例の前提となつた事例は、免許を受け娯楽のために行う狩猟行為である。ましてや本件は乗客の安全に関わる事例である。
- (4) 加賀乙彦は、「今回の災厄が、集団の不幸」という面を持つこと、その「不幸から希望のある未来を望み見るにはどうしたらいいか」を考えるという（加賀乙彦『科学と宗教と死』集英社新書、二〇一二年、一二頁）。この指摘に肯く人は多いであろう。
- (5) 平野龍一『刑法総論Ⅰ』（有斐閣、一九七二年）は、責任主義について、「犯罪行為者に、刑罰が影響を及ぼしうるような心理的要素があるときに限って処罰するようになければならない。」とする（五二頁）。
- (6) たとえば、松宮孝明『刑法総論講義（第四版）』（成文堂、二〇〇九年）は、刑事責任を問う前提としての予見可能性は、「当該罰条によって刑事責任を問うに値する程に具体的で高い可能性の予見可能性」という（二一八頁）。
- (7) たとえば、藤木英雄『刑法講義総論』（弘文堂、一九七五年）は、「予見可能というためには、結果発生にいたる具体的因果過程の予見までは必要でなく、一般人ならばすくなくともその種の結果の発生がありうるとして、具体的な危惧感をいなく程度のものであれば足りる」という（二四〇頁）。
- (8) むろん、判例研究が判例に重要な貢献をする機能を有しているからこそ行っていることは当然である。その点について、団藤重光『法学の基礎（第二版）』（有斐閣、二〇〇七年）一九三頁。
- (9) その点を意識して判決が書かれたものとして、北大電気メス事件に関する札幌高判昭五一・三・一八高刑集二九・一・七八がある。すなわち、「結果発生の予見とは、内容の特定しない一般的・抽象的な危惧感ないし不安感を抱く程度では足りず、特定の構成要件の結果及びその結果の発生に至る因果関係の基本的部分の予見を意味するものと解すべきである。」とする。しかし、この判決が危惧感説を明示的に否定する例としてよいかは、疑問である。この点についての詳細は、船山泰範「北大電気メス事件」『医事法判例百選』（別冊ジュリスト一八三号、二〇〇六年）一八六頁参照。
- (10) 本件に関しては、平成八年二月四日、JR北海道函館線の半径三〇〇メートルの曲線において、貨物列車が速度超過により脱線転覆事故が発生し、JR西日本では、同月二五日に開催された被告人が出席する鉄道本部

内の会議において、A T Sが整備されていれば防止できた事故例として紹介されていた。

(11) フィードバックとは、もともと制御工学や通信工学の用語である。結果に含まれる情報を原因に反映させ、調整をはかることを意味する。社会科学にも用いることができる。

(12) 現行刑法典には、法人処罰の規定は全く設けられていない。ただし、特別刑法では、両罰規定の形で、法人に対して本条の罰金刑のみを科しているものがある。たとえば、人の健康に係る公害犯罪の処罰に関する法律四条、売春防止法一四条、組織的な犯罪の処罰及び犯罪収益の規制等に関する法律一七条等がある。

(13) 平成二四年一月二六日神戸新聞では、「遺族ら『法人処創設を』の見出しが見られる。

(14) 川治プリンスホテル火災事件では、不注意から火災を発生させた建設会社作業員には、業務上失火罪（一一七条の二）と業務上過失致死傷罪（二二一条前段・当時）が成立するとされた。

(15) 将来、法人処罰規定が刑法典中に設けられた場合において管理過失が問われたときは、刑事責任について、①法人、②経営者・管理者、③現場従業員三者が刑事罰を受けることもありうる。

(16) 最決平五・一一・二五刑集四七・九・二四二。

(17) 団藤重光『刑法綱要総論（第三版）』（創文社、

脱線転覆事故における安全対策責任者の過失（船山）

一九九〇年）一四九頁。

(18) 失火の後の不作為をとりあげて現住建造物放火罪の成立を認めた判例（最判昭三三・九・九刑集一一・一三・二八八二）は、作為義務の根拠として、先行行為のほかに、「残業職員」として消火義務があるとしている。これは、会社との雇用契約が前提となつて作為義務が生ずるとしたものである。

(19) たとえば、東京高判平一五・六・一一判時一八三六・七六は、鉄道事業者としては、乗客が「鉄道施設等を利用する間、その生命、身体等の安全を確保すべき契約上の義務を負つたものといわなければならない」としている。事案は、車椅子を利用してゐる重度の身体傷害者がホーム上で放置されたため、線路に落ちそうになり、精神的苦痛を負わされた件について、安全配慮義務違反で損害賠償請求をしたものであった。

(20) 福井地判昭五五・一一・二五判時一〇〇三号三五頁。北陸トンネル列車火災事件では、トンネル内での列車火災により、乗客二九名と指導機関士が窒息死し、五六九名が負傷した。判決は、列車および動力車乗務員が消火作業または列車の走行再開によるトンネルからの脱出措置をとらなかつたことについて、火災の状況、消火施設、当時の各種保安規定、従業員の受けていた指導・訓練の内容に照らして、過失責任を問うことはできないとして、無罪を言い渡した。

(21) 被告人は、本件事件当時、鉄道本部長であつたが、当時、JR西日本の相談役、会長、社長だった歴代の三社長は、強制起訴され（検審四一条の六）、公判が引続きなされることになっている。

(22) 裁判員裁判は、刑事司法のもつとも中核的な部分に「民意」を反映させる方法として導入されたものであるが、その思想を公訴権に押し及ぼしたものが強制起訴といえる。なお、最高裁は、覚せい剤密輸事件に関して、「一審尊重」の姿勢を示している。すなわち、「控訴審では、一審判決に論理則、経験則などに照らして不合理な点があることを具体的に示さなければ、事実誤認があるということではない。このことは、裁判員制度の導入後、一審での直接主義・口頭主義が徹底された状況では、より強く妥当する。」として、二審の有罪判決を破棄し、無罪としたのである（最判平二四・二・一三判時二二四五・九）。これは、民意尊重という考え方が下地にある判断であることは疑いがない。

(23) 藤木・前掲注（6）三二頁。