

## 福知山線脱線事故:JR西元会 長ら3被告に無罪 神戸地裁

毎日新聞 2013年09月27日 10時12分(最終更新 09月27日 13時41分)



判決公判が行われる神戸地裁に向かう(左から)南谷昌二郎被告、井手正敬被告、垣内剛被告＝神戸市中央区で2013年9月27日、大西岳彦撮影

[拡大写真](#)

乗客106人と運転士1人が死亡した兵庫県尼崎市のJR福知山線脱線事故(2005年4月)で、業務上過失致死傷罪で強制起訴されたJR西日本の元会長、井手正敬(まさたか)(78)▽同、南谷(なんや)昌二郎(72)▽元社長、垣内剛(たけし)(69)の3被告に対し、神戸地裁は27日、それぞれ無罪(求刑・禁錮3年)を言い渡した。宮崎英一裁判長は「脱線転覆の危険性を予見できたと認められず、自動列車停止装置(ATS)設置を指導する注意義務があったとは認められない」と述べた。安全を統括する鉄道本部長の立場から同罪に問われた山崎正夫元社長(70)＝無罪確定＝に続き、経営トップの過失を認めなかった。

判決はまず、事故当時、曲線へのATS整備は法令で義務付けられていなかったと指摘。その上で「ATSが整備される曲線が必ずしも脱線の危険性があるものではなく、ATSの投資決定に関わった経営会議や取締役会の資料でも、曲線への整備を明記したものはなかった」と述べ、3被告の現場カーブへの具体的な危険性認識を否定した。

また、検察官役の指定弁護士が曲線の危険性を認識できた先例としたJR函館線脱線事故などについて、判決は「下り勾配での事故だった」と同種性を否定。「この事故を契機に曲線へのATS整備を検討した事業者はいなかった」と指摘した。

現場カーブの半径半減工事については、判決は「半径300メートルの曲線自体は珍しいものではない」と指摘したうえで「経営幹部は、半径や制限速度など現場

カーブの危険性を認識する具体的な機会はなかった」と述べ「被告らは本件曲線に着目したことがなく、運転士がブレーキ操作を誤って著しく速度超過した場合、脱線事故につながるおそれがあるという具体的な認識はなかった」とした。

1997年3月のダイヤ改正についても「経営幹部は具体的な列車ダイヤを検討することはなかった」とし、「被告らが快速列車の増発を認識していたとしても、それだけで脱線の危険性の認識にはつながらない」と結論づけた。

指定弁護士は、社長の立場を強調し、結果の重大性から3被告には高い注意義務があったと主張していたが、判決は「代表取締役とはいえ個人の刑事責任を対象にする以上、(事故が起きると事前に予想できる)予見可能性は具体的な必要がある」とした。