

尼崎脱線事故でJR西日本の山崎正夫前社長(68)が業務上過失致死傷罪に問われた異例の裁判は、多くの人命を預かる運輸事業者に安全管理の徹底を強く促したが、11

日の無罪判決で刑事責任の追及は宙に浮いた。裁判で複合的な背景の解明がむしろ遠のいたとの声もあり、専門家は「刑事裁判の限界」を指摘する。(1面関連)

尼崎脱線 JR西前社長無罪

# 宙に浮いた刑事責任

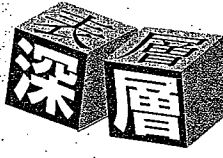
## 個人追及疑問視も

「JR西の安全対策に問題はあったが、個人の刑事責任については「裁判で事故原因がATISに単純化された。11日の判決で、神戸地裁の岡田信裁判長はこう結論付けた。」

「単純化」

事故では、懲罰的な「日勤教育」や経営中枢に技術系幹部がいなかった点など、さまざまな要因が指摘された。だが裁判の争点は、前社長が自動列車停止装置(ATIS)の設置を指示しなかったことが重大な過失に当たるとどうにか絞られた。

事故後に設置が義務付けられたATISは、国土交通省の緊急指導もあって今や全国のはとんどの急カーブで整備。鉄道の安全対策はある程度進んだといえる。



「時代の流れ」

重大事故の刑事責任追及は、現場担当者の処罰で幕引きとなることが多かった。だが、東海大の池田良彦教授

「刑法は「時代の流れで組織が抱える問題が注目されるようになり、責任追及の対象が経営陣へ広がった」と説明する。

近年は三菱自動車の欠陥隠し事件(2008年、横浜地裁など)やパロマ工業のガス湯沸かし器中毒事故(10年、東京地裁)でも元社長らが有罪判決を受けた。

しかし個人の責任追及を疑問視する意見は根強い。安全性の向上につなげるため「企業そのものの刑事責任追及が必要」との声が、今回の判決をきっかけに高まる可能性もある。

例えば米国では、企業に対し懲罰的な賠償金を求める制度がある。また、事故に関する証言を得やすくするため、個人の責任は原

「何のための長い裁判だったのか。JR西日本の山崎正夫前社長は無罪を言い渡した神戸地裁判決を受け、傍聴した遺族らは11日、記者会見して悔しさをにじませた。」

「またJRとの長い闘いが始まる」としか言えぬ。大学田弘志さん(57)は声を振り絞った。「有罪はありえない」。前日の夜にそう大きく書きこんだという傍聴ノートを会見後、記者に見

### 「何のための裁判か」遺族ら

「判決後、別のページに「最悪の結果だ!会社はよくなるまい」と書き殴ったという。大学生の長女を亡くした奥村恒夫さん(64)は「亡くなった人の魂が休まればと思っていたが、判決を聞き怒り」

「三重のチェック体制をつくり、大事故を防いでいるという。ヒューマンエラーの根絶は、運輸業界の永遠の課題だ。」

リスクマネジメントに詳しい高野研一慶応大教授(安全学)は、トップと現場が危険の「種」を共有することが重要と指摘する。「トップが現場との対話を重ね、経営陣に安全対策の現場経験を加えるなどして安全文化を組織全体に根付かせていくしかない」

「変わってしまった。つらい一日だった」と肩を落とした。長女を失った大森重美さん(63)は「組織の1人をも有罪にできないなら、組織罰を作るべきだ。まだ無罪と決定したわけではなく、可能性はゼロではない。検察には控訴してほしい」と話した。

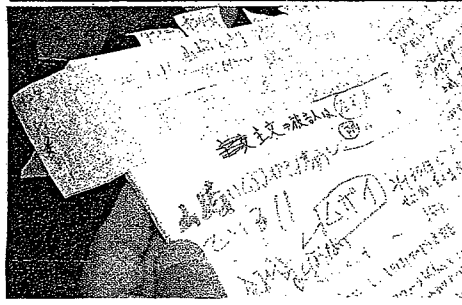
### 安全文化

「安全文化」

今後は検査審査会の議決に基づき強制起訴されたJR西の歴代3社長の公判が始まるが、争点が似通っている上、裁判長は今回と同じ。再発防止につながる新事実の解明は期待にくい。一方で企業トップが果たすべき責任は重くなるばかりだ。全運輸事業者には

06年から、経営陣の安全管理体制に対する責務を明記した「安全管理規程」の作成が義務付けられた。安全対策は現場任せ」とする時代はすでに終わった。

全日空ではパイロットに乗務前12時間以内の飲酒を禁じる厳しい規則を設けている。それでも昨年、呼気からアルコール反応が出る事故が2件発生した。「いくら徹底してもゼロにはならない。経営陣の危機感強い」と担当者。全社的に二重



遺族の上田弘志さんが公判を記録し続けたノート。無罪判決の前日に「有罪かありえない」と書き込んでいた=11日、神戸市中央区