

JR 福知山線脱線事故と企業責任

写真は昨年 4 月 30 日、JR 福知山線(宝塚線)脱線事故の現場に行ったときに撮った。2005 年 4 月の痛ましい事故から 12 年の歳月が流れた。ここには何回も訪れているが、現場に立つと事故の凄まじさを痛感する。地図を見ると、自宅から自転車で行けそうなので、暖かくなってきたら訪ねてみよう。

朝日新聞 12 月 27 日朝刊 1 面などに掲載されていた、当時 JR 西日本相談役・井出正敬へ氏のインタビュー記事が気になって何回も読んだ。井出氏は事故の背景と指摘されてきた企業風土の問題は「絶対になかった」と振り返る。事故原因について、「運転士が悪い。『脱線していいから走れ』と云ったことはない」などと述べた。運転士だけに責任をかぶせる発言に疑問と怒りを感じた。

昨年 12 月 11 日、博多発東京行き「のぞみ 34 号」が、あわや脱線したおそれもある重大事故を起こした。JR 西日本「ダイヤ優先、企業体質変わらず」などと指摘されている。JR 西日本は 1 月 5 日、今回の事故の責任として、社長ら計 12 人の処分を発表した。井出氏はこれでも企業風土に問題はなかったと言うのだろうか。

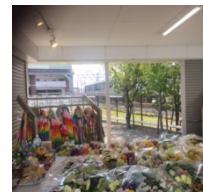
井出氏ら歴代社長 3 人は、「利益重視の企業風土で安全対策が後手に回った」責任を司法の場で問われた。業務上過失致死傷罪で強制起訴されたが、昨年 6 月に無罪が確定した。この判決に疑問を感じていたが、添田孝史『東電原発裁判―福島原発事故の責任を問う』岩波新書、2017 年 11 月のなかに、JR 脱線事故についても参考になることが書かれていたので紹介したい。

遺族らが望んでいた、利益優先の企業体質や事故を防げなかった組織の意思決定過程を含む真相解明はかなわなかった。現行の制度では被告人は個人に限られ、会社など組織を罰する仕組みはないからだ。

「一個人としては、そんな刑事責任を問えるほどの予見可能性がなかったけれども、企業全体としては、こんな危険なものをあつかってるんだから、ちゃんと予見して、情報を集めて、それに基づいて対策を講じる義務があったでしょう」という場合がある。特定の個人の責任を超えて、大きな企業の構造上の欠陥についての刑事責任を問えるようにしないといけない」。川崎友巳・同志社大教授は、こう指摘している。

英国では 2007 年に法人故殺法が新設された。企業等の法人が起こした死亡事故に対して、刑事責任を問う法律だ。それまでは特定の運営責任者の責任を証明する必要があったが、法人の管理・運営体質に原因を求め、企業に対して上限のない罰金を課することができるようになった。

193 人の死者を出したフェリー転覆事故、150 人のけが人を出した列車衝突事故など、



鉄道や船舶の大事故が続いたが、事故を起こした企業はいずれも刑事責任を問われなかったことが、法改正のきっかけとなった。

福知山線事故の遺族らでつくる「組織罰を実現する会」は、重大事故を起こした組織(企業・法人など)が、適正に刑事責任を問われ罰せられる「組織罰」の創設を求めて活動している。

刑法の体系は今から 100 年以上も前に作られており、組織の活動が社会に及ぼす影響は当時とは比べ物にならないほど大きくなっていることや、組織の活動によって市民が被害を受ける可能性が飛躍的に増えていることを理由に挙げている。

「組織罰を問うことができれば、組織的なミスの構造を解明するため、原発事業に深く広く捜査のメスを入れることもできたはずだ。個人の責任を問う捜査では、被告人に近い範囲に捜査が限定されてしまう。また、組織罰で会社の存亡に関わるほどの多額の罰金が科せられるという危機感があれば、JR 福知山線事故や東電福島原発事故も防げたかもしれない」。組織罰を実現する会の事務局を努める津久井進弁護士はこう話している。

(2018 年 1 月 9 日)