



山崎JR西日本前社長に無罪！

「殺人」企業を処罰できぬ司法矛盾を浮き彫り 予見可能性を否定 事故原因・「懲罰的運転士管理方法」に触れず

JR西日本・福知山線事故で業務上過失致死傷罪に問われた前社長・山崎正夫被告の判決が1月11日、神戸地裁でおこなわれ、岡田信裁判長は、「無罪」を言い渡した。企業幹部責任が問われるか注目されたが、判決では107名の犠牲と500名超の負傷という罪に、何の法的責任も課せられなかった。また、事故調が「運転士管理方法」とした事故の原因や労務政策など、企業体質などへの言及もなかった。JR西労は傍聴券獲得も含め裁判を傍聴。その後の判決報告集会には、170名が結集した。

JR西日本・佐々木社長は、「大きな責任を負っていることに変わりなく、引き続き会社として深く反省し、被害に遭われた方々への精一杯の対応を取り組む」などと事故責任に対するあいまいなコメントを社内に発した。



【判決の概要】

争点は被告・山崎前社長が、「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事故のあったカーブを個別に指定し、ATSを整備するよう指示すべき注意義務があったのにこれを怠った過失があるか否かである」としている。

判決では、「現場カーブは脱線転覆の危険性があったがATS-1Pが整備されておらず、事故は回避されなかった」という事実から「罪が問われるには、要求される一定の結果回避義務が前提でど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だ」と有罪の基準を示した。そのうえで、「法令上のATS設置義務付けがなかった」「危険度の高い曲線を判別して整備されておらず、一部の鉄道事業者がさまざまな状況で整備しているのみであった」ことを前提に、山崎前社長が危険性を認識していたなら、結果回避義務を考へるはずなので、「予見可能性の程度の判断に重大な影響を及ぼすので、控訴事実に関し重要な点である」と指摘。山崎前社長の「ATS整備の認識」を判断基準に据えた。

以上を前提とした判断では「ATS整備の必要性を認識させるために周囲から助言する者もおらず、危険と認識していたとする証拠はない」「危険性を容易に認識したことも認められない」とした。さらに「過去、日本での列車脱線事故は機関車・貨車によるもので、脱線の経緯や理由が同様とはいえない」と事故事例の検討などによる認識性も否定。「転覆限界速度の算定を思

いつくような認識に至るのは容易ではない」とするなど、山崎前社長がATS設置の必要性への認識がなく、それにも至らなかったことを繰り返し認めている。

それでも「いつかは起こりうる事故として予見の範囲内にあったことは否定し難い」と前置きしつつも、検察官の主張する限界速度を超えた運転に至る経緯は漠然でその予見可能性には具体性がなく「危惧感程度」と起訴理由を否定。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した。そうした予見可能性のもとで、事故発生カーブを個別に選定してATS整備をするなどの結果回避措置を取らなかったことが大規模鉄道事業者としての安全対策責任者の行動基準から逸脱し結果回避義務違反とはならず、それを課す予見可能性も認められず、山崎前社長に注意義務違反は認められないと結論付けた。

ただ唯一、ATS整備が危険度に応じた優先度を伴わず、リスクの解析やATS整備のあり方にも問題があり、大規模鉄道事業者としての「期待される水準」に及ばないとJR西日本を批判したものの、カーブの半径を表す「Rの意味は知らない」など、会社ぐるみで口裏あわせのような幹部の証言調書などは「採用しない」と一蹴した。

よって、個人としての山崎前社長の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せず、無罪の判断を左右しないと罪状を否定。業務上過失致死傷罪は成立しないとした。

JR西労は判決後、「吹田サンクス」で報告集会を開催。神戸学院大学法科大学院・内田博文教授、信楽高原鉄道事故の元裁判官・安原 浩弁護士、浦 功弁護士により、判決から見る経営責任についてディスカッションがおこなわれ、刑事裁判の限界、法・裁判の役割、企業責任は免責されないなど、討論された。集会には事故の遺族らも参加した。

JR総連は、JR西労とともに危険な企業体質を糾し、安全な鉄道への取り組みをすすめる。