

## ＪＲ西日本・福知山線事故における山崎社長の起訴にあたって

ＪＲ福知山線事故責任をめぐり書類送検された 13 名の捜査を進めてきた神戸地検は 7 月 8 日、ＪＲ西日本の山崎正夫社長を「業務上過失致傷罪」で在宅起訴した。一方、井手元相談役、元会長・南谷顧問、元社長・垣内顧問ら歴代経営者や幹部 8 名は嫌疑不十分で不起訴。そして高見運転士は、被疑者死亡で不起訴処分とした。

神戸地検の起訴理由は、事故現場の線路を付け替えた 1996 年 12 月、当時の鉄道本部長であった山崎社長は曲線半径を小さくしたことによる危険性を認識していたにも関わらず、速度超過を防ぐ A T S を設置せず、速度超過の快速電車を脱線させたというもの。

1991 年の信楽高原鉄道事故では 42 名の犠牲者と 600 名を超える負傷者を出しながらも、裁判ではＪＲ西日本の賠償責任は認めつつも、刑事責任が立証されず、不起訴となった。107 名の犠牲者と 550 名以上の負傷者を出した今回の福知山線事故でも、企業犯罪・組織的殺人事故でありながら、「予見可能性」の有無でしか処罰できないといった限界があると言われる。そのような日本の刑事裁判では、99.9%の高い有罪率でありながらも、現行の法体系で違法性が立証できるかどうか、あるいは公判すら維持できるかどうか疑問の声も聞かれていた。そうした中で神戸地検は、遺族との面談をおこない、捜査状況の説明をおこなうなど、捜査への「意欲」を見せ、また最高検察庁とも打ち合わせを重ね、今回の起訴に踏み切ったのだ。裁判では「証拠開示」がおこなわれるはずであり、原因究明に一步近づくであろう。

しかし、書類送検の有無に関わらず、「安全性向上計画」や「安全基本計画」を進めてきたＪＲ西日本の企業体質が事故以降、大きく変わったとは言いがたい。「懲罰的運転士管理方法」を事故原因とした航空・鉄道事故調査委員会の報告をＪＲ西日本は「厳粛に受け止める」としながらも、職場では未だに「日勤教育」が行なわれ、社員への「蛸足増収」の強制すら復活。さらに年功賃金を廃止し、早くから導入した評価賃金制度により昇進や賃金での差別待遇をおこなうなど、労務管理政策の強化とあわせ、ＪＲ西労を敵視した労組対策が行なわれ続けている。

一方で、先の株主総会では、山崎社長と福知山線事故発生以前から社外取締役にく立石義男氏と野村明雄氏の 3 名の解任を求めた株主提案に、多くの賛意が寄せられるなど、その会社体質への批判は絶えない。今回、鉄道会社社長が書類送検されるという歴史的にも社会的にも異例な事態を、山崎社長以下、幹部は重大に受け止めるべきである。また、嫌疑不十分役員らは今後、遺族らが検察審査会への申し立てを行なうことも表明しており、責任を逃れたわけではない。

ＪＲ西日本に求められるのは、遺族の求めに応えることであり、企業体質の一新であり、事故原因を会社自ら明らかにすることと、現場にあっては何よりも風通しの良い安全な職場づくりだ。

「責任追及から原因究明へ」の安全哲学はゆるぎない。ＪＲ総連は、ＪＲ西労とともに鉄道の安全に向けたあらゆる取り組みに全力を傾注し、取り組むものである。

2009 年 7 月 8 日

全日本鉄道労働組合総連合会（ＪＲ総連）