

# 事故報道のストーリー化に関する コミュニケーション過程の分析

— 経営トップの責任追及に至る事例研究 —

駒 橋 恵 子

## 1. 研究の目的と論文の構成

企業はさまざまな危機を抱えており、組織として継続的な成長を続けていくためには、危機発生時のコストを最小限に極小化するためのリスクマネジメントが欠かせない。1968年、アメリカのPR学者であるスコット・カトリップが来日した際、講演で「パブリック・リレーションズの役割の一つは、地平線にかすかに現れた黒雲を発見し、それが社会にどう影響するかを予告することだ」という言葉を残したといわれている<sup>1)</sup>。

現実には何等かの危機が顕在化することもあり、危機発生後は迅速なクライシス広報が求められる。マスメディア等を通じた対外的なコミュニケーションの巧拙によって、炎上という二次リスクが発生し、企業のレピュテーションを脅かすこともある。ミトロフ（2001）は、「多くの企業は危機管理を広報部の管轄としてとらえている」「メディアが不幸な出来事を不当に扱い、その結果、重大な危機を招いてしまうのだと感じている」<sup>2)</sup>と、危機発生時の対応は広報の重大な課題であると述べている。

さらに近年はネット社会になり、メディア報道がSNS等で拡散されるため、記者会見の失言や態度、事件の背景などが強調されて配信され、バッシングや炎上の火種となることが多い。アージェンティ（2016）は、クライシスは突然発生し、不十分な情報の中で迅速な説明を求められ、辞退は急速にエスカレートすること、メディア環境が複雑化したことで、組織は危機に対して複雑な対応の必要性があること、を指摘している<sup>3)</sup>。

一方、広報戦略においては、井口（2013）のほか、情報のストーリーテリングがステークホルダーの共感の構築を生むことはよく知られている<sup>4)</sup>。阿久津（2018）は、事実を積み上げ、新しいコンテキストとしてまとめて、ストーリーを紡いでいくことでストーリーは社会で共有化されるという<sup>5)</sup>。

ネガティブな不祥事においても同じことが言える、というのが本論文の趣旨である。ポジティブな広報が事象をストーリー化して伝えようとするのと同じように、ネガティブな不祥事も、印象的なストーリーとして社会で共有化され、ステークホルダーへの印象が形成され

ていくことを、事故報道を事例として検証したい。

広報研究において、事故発生後の謝罪会見の有無や内容が二次リスクや炎上につながることは、多くの事例研究で明らかになっている。浅見（2015）は弁護士の立場から、「不祥事を起こした会社が社会的責任を果たすためには、謝罪、事実を説明するという広報活動が不可欠である」と述べている<sup>6)</sup>。國廣（2019）も弁護士の立場から、コンプライアンスや危機管理は経営そのもので、具体的なストーリーが不可欠であり、「ストーリーに基づく実践が本物のコンプライアンス」であるという<sup>7)</sup>。

さらに國廣は、危機発生時の「ものがたり（ストーリー）」とは、「企業の経営者が逆境を乗り切る際に支えとなった一本の背骨のようなもの」であり、「関係者の肉声で語られる悩みや決断、危機の克服の実際の記録」だとする<sup>8)</sup>。実務的な広報戦略としては、前者の経営者目線で誠実な謝罪会見等の記者発表を行うことが重要となるが、本稿は研究者の立場から、後者の「関係者の肉声」が混在したストーリー形成に着目する。

大事故の報道内容を詳細に見ると、企業の発表以外の情報も多く、事故がストーリー化して長引く原因となっている。事故の関係者は企業当事者だけではなく、謝罪会見だけが報道のコンテンツではない。被害者や行政官庁など、多様なステークホルダーが存在し、それぞれが記者会見を行うなどして情報を発信している。監督官庁の大臣の定例会見での事故に対する言及、警察の発表、メディアの関係者への取材、被害者の記者会見などである。特に、遺族が実名・顔出して取材に応じてコメントした内容は、一般人の感情に訴える。前途ある若者の生前の写真やエピソードは、突然の不幸をもたらした事故の深刻さを伝えるストーリーとなる。関係者へのメディアの取材によって、隠蔽されていた事実が「発覚」し、風通しの悪い組織文化やガバナンスの課題が浮き彫りになることもある。企業の謝罪会見の巧拙だけでなく、多くのコンテンツがストーリー性のある事故報道を形成していくのである。

つまり、ポジティブな広報活動が事象をストーリー化して伝えるのと真逆に、事故報道では、企業にとって不本意でネガティブなストーリーが社会で共有化されていく。さまざまなコンテンツを加えて事故というニュースがストーリー化し、何度も繰り返して報道されることで社会的注目が高まり、企業に対する不信感を高め、警察や検察の捜査が本格化し、安全に対する杜撰さや、不透明な組織文化が炙り出されていく。それがメディアで報道され、再び遺族の感情的なコメントが挿入されて、さらに共感呼び、事件性が高まっていく。途中で情報の隠蔽や不正が発見されると、報道すべき要素はさらに増加し、批判や追及は激しくなる。「事故」は「事件」となり、事故現場にいなかった経営トップの責任が追及されるようになる。その過程こそが事故報道のストーリー化だと考え、事例研究を通して分析するのが本研究の目的である。

本稿では、21世紀に発生し、多数の死傷者が出た事故のうち、トップの経営責任が問われた10事例を対象に、事故報道のストーリー化について、原則として新聞報道を元に考察

した。これまでの事例研究は法的な論点や技術の欠陥等に焦点を当てており、本稿で研究対象とするような、徐々に真相が明らかになっていく事故報道のコミュニケーションプロセスを見るためには、日々の記事をたどることが重要と考えた。新聞記事を元にしたのは、最も検索性・網羅性が高く、かつ信頼性があるからである。各所に出典の注釈を入れた。ほとんどの新聞が報じている事実でも、公式発表などで明らかなもの以外は、報道された日付を注釈で記した。報道機関としての意見や見方を述べている「社説」は、ストーリーの方向性を決めるため、なるべく引用した。研究対象としたのは、以下の10事例である。

- ①横浜で大型トレーラーのハブ欠陥による脱輪で母子死傷（2002年1月）
- ②山口で9トン冷蔵車のブレーキがきかず運転手が激突死（2002年10月）
- ③六本木ヒルズの自動回転ドアで6歳児が死亡（2004年3月）
- ④JR西日本福知山線脱線事故（2004年4月／107人死亡）
- ⑤瞬間湯沸かし器による一酸化炭素中毒事故（2006年／21年間で95人死亡）
- ⑥シンドラのエレベーターによる高校生の死亡事故（2006年6月）
- ⑦TDRへの高速夜行バスが関越道で壁に激突（2012年／7人死亡）
- ⑧山梨県の笹子トンネルで天井板が崩落（2012年／9人死亡）
- ⑨軽井沢の碓井バイパスで格安スキーツアーバスが転落事故（2016年15人死亡）
- ⑩北海道の知床遊覧船が沈没（2022年／26人が死亡または行方不明）

本稿では、まず20世紀の大事故を概観し、当時はトップが責任を問われていないことを確認する。次に、21世紀の10事例の経過をたどり、さまざまなステークホルダーの記者発表等によって報道が続き、事件がストーリー化して社会的共感を形成し、事故現場にいなかった経営トップが逮捕または書類送検されるという、コミュニケーション過程を分析する。結果的に、不起訴または無罪判決となった事例もあるが、トップの不作為が追及されていく過程は、事故のストーリー化そのものである。最後に、事故報道のコンテンツとして、①事故の悲惨さ、②企業側の初動、③警察や監督官庁の公式発表やリーク、④トップのプロフィール、⑤被害者・遺族のコメントとエピソード、などの実例を挙げる。

## 2. 事故のストーリー化の事例

事故のストーリー化によって企業に対する社会的な批判が高まり、トップの経営責任が問われるようになってきたのは、21世紀に入ってからである。そのことを確認するため、本論に入る前に、20世紀の大事故の事例を挙げて、経営トップが責任を問われていないことを確認しておきたい。

まず国鉄（現JR）の列車・船舶事故としては、いわゆる「国鉄戦後五大事件」がある。

京浜線の桜木町駅車両火災事故（1951年／106人死亡）と青函連絡船「洞爺丸」の沈没事故（1954年／1155人が死亡または行方不明）では、当時の国鉄総裁がそれぞれ引責辞任したものの、岡山県と香川県の間で運航されていた宇高連絡船「紫雲丸」の沈没事故（1955年／168人死亡）、常磐線の三河島駅構内での列車脱線多重衝突事故（1962年／160人死亡）、東海道線の鶴見・新子安間での三重衝突事故（1963年／161人死亡）では辞任すらしていない。1972年の北陸本線トンネル火災での一酸化炭素中毒死（30人死亡）も同様である。民営化後の1991年の信楽高原鉄道との衝突事故（1991年／42人死亡）が起きているが、事故後の対策が不十分だったことが、後述の福知山線脱線事故につながっている。

航空機事故についても、1966年に全日本空輸が事故を続けて起こしたが（2月に羽田空港に墜落して133人死亡／11月に松山空港で墜落して50人死亡）、社長の責任は問われていない。日本航空の羽田空港沖墜落事故（1982年／24人死亡）では、「機長の心身症」が原因として取り上げられ、従業員のメンタルヘルスマネジメントが初めて注目され、企業に責任があると批判が集まった。しかし結局、機長1人が業務上過失致死罪により逮捕されたものの、心身喪失の状態にあたるとして不起訴処分になっている。1985年には日本航空機が御巢鷹山に墜落して乗員乗客520人が死亡する惨事となったが、関係者が業務上過失致死傷容疑で逮捕されたものの、全員が不起訴処分となっている。

バス事故も多発していた。岐阜県白川町で観光バスが土石流に巻き込まれて飛騨川に転落（1968年／104人死亡）は最大級の事故である。自然災害であるとしてツアー主催者やバス会社は不起訴となったが、遺族会の訴訟では、二審で「予測可能な人災」として総額約4億円の支払いを命じられた。他に死亡者数が多い大事故としては、長野県大町市でスキー客の送迎バスが青木湖へ転落（1974年／24人死亡）、山梨県甲府市で社員旅行中の観光バスが崖下に転落（1977年／11人死亡）などがある。

トンネル内の事故としては、三重県の近鉄大阪線のトンネル内で特急列車が正面衝突した事故（1971年／25人死亡）や、国鉄北陸線トンネル内で火災が発生して停車したところ、一酸化炭素中毒が発生した事故（1972年／30人死亡）などがある。

このほか、大阪市の千日デパート火災（1972年／118人死亡）では、デパートを運営する日本ドリーム観光と千日デパートの管理部次長らと4人が、防火管理責任と注意義務を怠ったとして、業務上過失致死傷の容疑で書類送検・起訴されている。3人は一審で無罪となったが（デパート管理部次長は公判中に死亡）、検察側が控訴し、控訴審で一転して有罪となった（被告側が上告したが棄却されて有罪確定）。管理責任が問われているが、トップの責任までは波及していない。熊本市の大洋デパート火災（1973年／104人死亡）では、経営責任が問われて、社長と常務取締役、取締役など5人が逮捕・起訴されたが、社長と常務は一審途中で死亡し、残りの3人は、一審で無罪、二審で逆転有罪、最高裁で再逆転無罪となり、実に17年間かけて経営責任は問われないこととなった。兵庫県尼崎市の長崎屋の火

災（1990年／15人が死亡）では、元店長ら2人が業務上過失致死傷罪で起訴され、禁固2年6月・執行猶予3年の有罪判決を受けたが、トップの経営責任には波及していない。

ホテル火災については、群馬県水上町の菊富士ホテルでの火災（1966年／30人死亡）や、福島県郡山市の磐光ホテルでの火災（1969年／31人死亡）が発生している。磐光ホテルの火災については、階段室に防火扉が設置されておらず、防火シャッターも作動せず、非常口は施錠されていたことで、ホテル総務課長が禁固2年・執行猶予2年の有罪判決となっている。現場の責任だけが問われていることがわかる。

なお、1982年の東京・赤坂のホテルニュージャパンの火災（33人死亡）では、オーナー兼社長が業務上過失致死傷罪で禁錮3年の実刑判決を受けているが、この社長は過去に白木屋、富士屋ホテル、そしてニュージャパンと次々と買収を重ねてきた「乗っ取り屋」として悪名高い人物だった。改修費用を節減するため、スプリンクラー設備をヘッドのみの見せかけとし、自動火災報知設備の点検整備をせず改修時に内装を耐火でない素材にしたほか、火災発生時に人命を優先せず、従業員に「高価な家具を運びだせ」と指示したことなど、消防法違反と火災の直接の原因を指示したことが判決の決め手となっており、間接的な経営責任が問われたわけではない。

2000年代に入ると、企業のコンプライアンスや経営責任が問われるようになる。その頃に発生したのが、兵庫県明石市の花火大会での事故である。2001年7月21日、「市民夏まつり花火大会」の見物客が歩道橋に集中し、群衆雪崩が発生し、11人が死亡した。警察の警備体制の不備が指摘され、業務上過失致死傷容疑で、明石警察署・明石市・警備会社の当時の担当者ら計12人が書類送検された。うち当日警備の5人が在宅起訴され、2004年12月に警察官1名と警備会社社員1名が禁錮2年6月の実刑判決、市職員3名に禁錮2年6月・執行猶予5年の有罪判決となった。その後、不起訴処分となった当時の兵庫県警明石署の副署長について、改正検察審査会法に基づき、2009年7月に神戸第二検察審査会が「起訴相当」を決議し、強制起訴された。しかし起訴時点で公訴時効が成立していたとして「免訴」となり、裁判は打ち切られた。控訴審でも、「事故の発生を予見することは困難」として過失責任を認めず、免訴になっている。結果的に無罪（免訴）となったが、トップのマネジメント責任が問われたという点では、この明石歩道橋の事故が最初だろう。21世紀に入り、コンプライアンスやガバナンスが厳しく問われるようになってきた時代の始まりといえる。

次に、21世紀の10事例から、企業責任が追及され、トップが不作為や偽装指示の責任を問われる過程を、各事例から読み取っていく。事故報道は、さまざまなコンテンツから構成されてストーリー化して社会的共感を呼び、トップの経営責任に波及する。危機管理広報の観点からは、企業側の初動が注目され、謝罪会見の必要性やタイミングが重要だと考えられているが、実際にはそれだけではなく、企業側がコントロールできない情報によって、事故は事件へとストーリー化していくことを明らかにする。

## 2-1 三菱製大型トレーラーの脱前輪による母子死傷事故（2002年1月）

### 【事件の概要】

走行中の大型トレーラーの前輪がはずれて転がり、母子を直撃し、母が死亡した。事故発生時、三菱側はユーザーの整備不良が原因と主張。しかし県警の家宅捜索でハブが破損してタイヤが脱輪したことが判明。報道当日社長が謝罪会見し、翌日被害者の墓前で謝罪。同種のハブの欠陥事故は他にも起きていたのに対策会議で隠蔽を指示し、ハブの交換基準を意図的に決めたこと等が判明する。事故当時の三菱自副社長（＝元三菱ふそう会長）、三菱自動車の元常務、元執行役員、元品質統括部長、元品質情報部長の5人は道路運送車両法違反（虚偽報告）で、元市場品質部長とその部下2人を業務上過失致死傷容疑で逮捕され、元会長ら幹部3人が起訴された。地裁では無罪判決となったが、高裁では逆転有罪・罰金20万円、上告は棄却された。また業務上過失致死に問われた品質管理部門部長ら2人は1審で執行猶予付き有罪判決を受けた。

### 2-1-1 事故発生時の初動と事故前のリコール隠し

2002年1月10日、横浜市の県道交差点で三菱自動車製（2003年1月より三菱ふそう・トラックバス）の大型トレーラートラックのトラクターが、重機を積載して走行中、重さ約140キロの左前輪が外れ、ベビーカーを押して歩いていた母子3人を直撃した。29歳の母親が背中からタイヤの直撃を受け死亡。4歳児と1歳児も軽傷を負った<sup>9)</sup>。母子の突然の悲劇に注目が集まった。事故発生時、三菱側はユーザーの整備不良が原因と主張した。

この事件に先立ち、三菱自動車はリコール隠し事件を起こしていた。2000年6月に運輸省（当時）へ匿名の内部告発があり、7月に本社と岡崎工場を立ち入り検査したところ、組織的な裏リストが発見され、顧客からのクレームを隠蔽して、数万件の「ヤミ改修」を行っていたことが発覚したのである。運輸省向けの届出情報を10段階に区分し、1-3段階は「Pマーク」、4-10段階は「秘匿」の意味で「Hマーク」で区分し、H区分は同省の定期検査で提示していなかった。結局、10万件を超えるクレーム隠しが発覚し、記者会見（2000年7月26日）で社長が発言を二転三転したこともあり、大きな社会問題となった。組織ぐるみの悪質な行為として、東京地検は副社長ら4人を道路運送車両法違反（虚偽報告）で略式起訴し、2001年5月に会長、副会長、社長らが罰金20万円、法人としての三菱自動車も罰金40万円の略式命令を受けている。その直後のタイヤ脱輪事故だった。

2月12日に国交省は、横浜と同様に車軸と車輪をつなぐ部品「ハブ」の欠損が原因となった三菱自動車製の大型車のタイヤ脱落事故は計34件あり、別の原因を合わせると、タイヤ脱落事故は計55件起きていることを明らかにする<sup>10)</sup>。国交省リコール対策室は、「ハブの構造や強度に問題があるのではないかと三菱に調査と報告を求めたが、「整備不良の結果、走行時の振動でハブががたつき、摩耗して強度が落ちた」という回答だった<sup>11)</sup>。

### 2-1-2 ハブ破損との断定とトップの謝罪

2003年10月16日、神奈川県警は、タイヤがはずれたのはハブが破損したためと断定し、ハブの構造的な欠陥が事故につながった疑いがあることを明らかにした<sup>12)</sup>。10月24日、県警は、三菱自動車と三菱ふそう本社などを業務上過失致死容疑で家宅捜索した。12月には、警察庁科学警察研究所が、「ハブが金属疲労を起こしていた」とする鑑定書を提出する<sup>13)</sup>。2004年1月27日、警視庁は再び三菱自動車と三菱ふそうなどを家宅捜索する。

2004年3月11日、朝日新聞と日本経済新聞の1面で、三菱ふそうが「ハブ」の設計・製造に原因があると認め、リコールを届け出ることに決めたと報道する。報道当日、外国人社長は記者会見で頭を下げて謝罪し、約4万5000台のリコールを発表する。横浜の死傷事故以降も、約20件のタイヤ脱落事故が発生していたのに、構造上の欠陥ではなく使用者側の責任としたままだった。

3月24日には、過去2件の事故調査結果が明らかになる。鹿児島県内のトラックのタイヤ脱落事故（2000年10月）では、地元のトラック販売会社が事故車両の状況を文書にまとめ、「ハブは通常壊れる部分ではない」と欠陥の可能性を指摘していた。広島県内でのJR路線バスのタイヤ脱落事故（1999年6月）についても、三菱自動車は「ハブ破損の要因は特定できない」とする報告書を出していた<sup>14)</sup>。静岡県内での別の人身事故（1996年6月）でもハブが破損しタイヤが炎上しており、このハブは横浜の母子死傷事故のトレーラーと同じ型だった。静岡での事故直後にハブの欠陥が判明していれば、横浜の事故が防げた可能性があるため、国交省はこれまで三菱がハブ破損の原因を「整備不良」としてきたことに、「虚偽報告の可能性もある」とした<sup>15)</sup>。

### 2-1-3 三菱自動車・三菱ふそうのトップ逮捕

2004年5月6日朝、三菱自動車本社（三菱ふそうの本社も入る）前に神奈川県警のマイクロバス2台、トラック1台が乗りつけた。三菱自動車の関係先の家宅捜査である。テレビニュースや新聞1面では、捜索に入る捜査員の画像・映像が大きく報道された。予め情報を得て、本社前で各メディアのカメラマンが待機していたと思われる。

また6日、県警は、事故当時三菱自副社長だった前三菱ふそう会長、三菱自動車の元常務、元執行役員、元品質統括部長、元品質情報部長の5人を道路運送車両法違反（虚偽報告）で、元市場品質部長とその部下2人を業務上過失致死傷容疑で逮捕した。組織的犯行の責任を明確にするため、法人としての三菱自動車も同法違反容疑で刑事告発した<sup>16)</sup>。こうして「欠陥車が引き起こした死傷事故は、最高幹部らによる企業犯罪に発展した」<sup>17)</sup>のである。

同日午後6時、三菱自動車の会長兼社長と三菱ふそうの会長は6日午後6時、パレスホテルで記者会見し、深々と頭を下げた。2000年のクレーム隠し事件の教訓が生かされていない、と追及されると「従業員の意識改革が十分ではなかった」と社長は非を認めた。「運用

する従業員のマインドに問題があった」「私が工場や販売会社を回る機会を従来のトップより多くして、現場との意見交換を進める」と組織風土に問題があったことも認めている<sup>18)</sup>。

この事件で欠陥隠蔽に主導的だったのが、前会長と元常務とされ、5月7日各紙にはプロフィールが紹介されている。元会長は、元日本銀行総裁の甥で、元宮内庁長官の甥でもあり、社内では「プリンス的な存在」と言われた。1963年に三菱日本重工業（現三菱重工業）に入社。1970年、設立された三菱自動車に移り、社内では「花形」とされたトラック・バス部門を歩んだ。2001年に副社長兼トラック・バスカンパニー社長、03年1月に分社化した三菱ふそうの初代会長に就任した。1995年に取締役役に就任。1998年に常務となって大型車部門の実権を握った。2001年、社内組織の「三菱ふそうトラック・バスカンパニー」社長となり、分社に伴い初代会長となった。「社の象徴的な方で事業の発展に尽くされた」と評価される一方で、ワンマンとの批判もあり、前会長がトップに立って以来、「社内では自由な議論ができなくなった」という批判もある。今回の事件ではハブの構造的欠陥を認めてリコールすることに、最後まで抵抗したとされる。

一方、元常務は宇佐美前会長の腹心とされ、入社は一期後輩で同じ慶応義塾大学の出身で、ともにトラック・バス部門を歩み、開発本部副本部長や技術センター所長などを歴任しながら前会長を支えた。同僚だった元幹部は「学究肌のエンジン屋。厳格なイメージがあったので、事件には驚いている」と話した。前会長とは対照的に、物静かな雰囲気漂わせていた。2002年12月に三菱ふそうが分社する際に退社し、福井工業大学の教授に転身して自動車工学を教えていた<sup>19)</sup>。

神奈川県警の調べでは、2002年1月17日から2月11日まで、前会長の部屋などで4回の会議が開かれている。「T（マルティ）対策本部会議」（Tはトラックの意）で、再発防止策を検討する会議だったが、実は欠陥ハブのデータを組織的に隠蔽工作していた。ハブを無償交換する際の摩耗量の基準について、「摩耗量0.8mm以上」と国交省に説明したが、科学的根拠はなく、0.8mm未満でもハブに亀裂が生じるケースを把握していたことが判明した<sup>20)</sup>。この会議で元常務は「リコールは費用がかかる」「スリーダイヤ（三菱）ブランドにも傷がつく」などと発言していた。県警は安全よりも企業イメージや企業利益を優先した組織ぐるみの隠ぺい工作だったと見る<sup>21)</sup>。

2004年5月27日、横浜簡裁は、「極めて悪質な事案」として道路運送車両法違反（虚偽報告）罪で、前会長ら3人と法人としての三菱自を、業務上過失致死傷罪で元市場品質部長ら2人を起訴した<sup>22)</sup>。

#### 2-1-4 企業トップの刑事責任

2006年12月13日、道路運送車両法違反（虚偽報告）に問われた三菱自ふそうの元会長・元常務・元執行役員3人と法人としての三菱自動車に対する判決が出た。41回の公判



の結果、横浜簡裁は、4被告に無罪（改正前の車両法違反のため求刑罰金20万円）を言い渡した。三菱側が一部の欠陥データを国に隠蔽したことは認めたものの、「虚偽の嘘を故意についたかどうか」が争点となった。判決後、傍聴席の最前列で遺族（母）は遺影を抱き「許しがたい判決」とうつぶいた。元会長らの弁護団は会見を行い、「違法な逮捕・勾留に及んだ警察・検察に猛省を求める」というコメントを読み上げた。検察側は控訴した<sup>23)</sup>。朝日新聞社説（12月17日付）では、「釈然としない無罪判決」だとして「遺族が怒るのは当然だろう。無罪になったからといって、責任を免れたわけではない」と指摘している。2008年7月15日には東京高裁が4被告を逆転有罪判決とし、求刑通りの罰金20万円を言い渡した。3被告は上告したが、2010年3月9日に最高裁は上告を棄却し、有罪が確定した。

また業務上過失致死罪に問われた品質管理部長ら2人については、2007年12月13日、横浜地裁が禁錮1年6か月、執行猶予3年の有罪判決を言い渡した。2人はハブの破損事故が続出していた事実を知っており、人身事故が起きることを予測できたにもかかわらず、運輸省に「多発性はない」と、虚偽報告していたと認定した<sup>24)</sup>。朝日社説（12月15日付）では、「隠蔽の社風が裁かれた」と題して、「検察が指摘したように、不特定多数に対する殺人といっている」と判決を評価している。2009年2月2日、東京高裁は控訴を棄却、2012年2月、上告は棄却され、一連の刑事事件は終結した。

## 2-2 三菱製の9トン冷蔵車がクラッチの欠陥により制御不能になり運転手が死亡

### 【事件の概要】

2002年10月、山口県で、9トントラックが建物に激突して運転手が死亡。当初は道交法違反として運転手が書類送検された。しかしクラッチ系統の欠陥を把握しながら対策をとらずに死亡事故になったことを、内部通報で三菱ふそう社長が把握し謝罪会見。業務上過失致死容疑で元社長ら6人を逮捕・自宅等を家宅捜索。ヤミ改修が常習化していたことが判明し、4人は起訴された。4人全員が執行猶予付きの有罪判決となり、控訴せず確定した。

### 2-2-1 事故発生時の報道とクラッチ系統欠陥の発覚後の会見

2002年10月19日深夜、山口県の県道交差点で、9トンの冷蔵車が建物に激突して、鹿児島県の運転手が車外に投げ出されて死亡した。全国紙の最初の報道を探したが、山口版に簡単な数行の記事が出ているだけである。続報を探すため、「トラック」「山口」で記事検索すると数百件の事故報道が出てくるが、そこに本件は含まれておらず、全く注目されていなかったことがわかる。後日の報道では、山口県警が調査したが事故の原因はわからず、死亡した運転手だけを2003年6月に道路交通法違反（安全運転義務違反）で書類送検していた（後に不起訴）。

2004年5月20日、朝日新聞・毎日新聞・日本経済新聞の1面で、山口の事故がクラッチ

系統の欠陥であり、同日にリコールを届け出る方針、という記事が出る。朝日新聞では「捜査当局」の情報として、事故後も放置されていたのは、意図的なりコール回避ではないか、という疑いを載せている。

20日午後、外国人社長が記者会見し、「重大な不具合が放置された。私個人として激しい憤りを感じている」と英語で語って頭を下げ、事故が起こりうる可能性を認識していたことを明らかにした。クラッチを覆うカバー（クラッチハウジング）に亀裂が入り、プロペラシャフトが脱落すると、ブレーキホースなどを破損し、制御不能になる恐れがある。この事故では、車のコントロールがきかなくなり、不具合を感じて高速を降りようとして、料金所で止まれず、さらにカーブを曲がり切れず激突死したのだった。神奈川（1994年）、名古屋（1998年）でもクラッチの欠陥による事故が起きていた。1992年以降、同様の不具合が約30件あり、1996年5月に検討会議を開いたが、リコールの必要はないと判断されていた。2000年のクレーム隠しが発覚後に全ての不具合情報を運輸省に報告したはずだが、クラッチ系統の不具合は伝えられていなかった。

このクラッチ系統のリコール隠しについては、社内調査に対して社員が自発的に「申告」し、判明したという。社長は「風通しの良い社内風土ができつつある」と胸を張ったが<sup>25)</sup>、朝日新聞社説（5月22日付）では、「内部告発を待たなければ不正がまかり通る体質を改めなければ、どんな計画もうまくいくまい」と指摘している。日本経済新聞社説（5月22日付）は、過去の商法違反やリコール隠しを挙げ、「この10年に企業改革の機会は何度もあったにもかかわらず、経営陣の不作為で崖っぷちに追い詰められてしまった。経営者による人災そのものだ」と、度重なる不祥事の原因がガバナンスの課題だと追及している。読売新聞社説（5月24日付）でも、「信頼の回復なしに展望は開けぬ」と題して、8年前の米子会社セクハラ事件に始まる同社の過去の不祥事を上げ、「欠陥隠しの体質を今度こそ抜本改革できなければ、会社の将来はない」と指弾している。

23日、副社長らは鹿児島県の運転手の自宅を訪れ、遺影の前で遺族に謝罪した。1年以上たってからの謝罪であり、和室の仏壇はついたてで隠され、遺族は焼香の申し出を断った。遺族に謝罪する写真が代表撮影として掲載されている<sup>26)</sup>。

なお、謝罪会見の5月20日は、三菱重工業、三菱商事、東京三菱銀行の3社が臨時取締役会を開き、経営再建中の三菱自動車の中期計画を承認する日だった。翌21日には、三菱自動車が次期社長の就任と、再生計画を発表するための記者会見が予定されていた。一方で、16日には欠陥を意図的に回避したことを示す議事録が出てきた。17日に三菱自動車会長兼社長が前述の3社に再生計画策定の進捗状況を報告していたとき、三菱ふそう社長が割って入って欠陥隠しの件を報告した。「とにかく三菱自の再建計画発表の前に公表すべきだ」という提案があり、20日の発表となったという<sup>27)</sup>。なお、21日の三菱自動車の再生計画発表は予定通りに行われ、会長兼社長が冒頭で改めて陳謝した。

### 2-2-2 「クレーム隠し」のための「ヤミ改修」

5月30日、クラッチの欠陥によりプロペラシャフトが路上に落下する事故が、横浜で2002年10月16日にも発生していたことが報道される。クラッチ部品が壊れていたことを知った運送会社は、原因を調べてほしいと三菱側に要請した。同年12月16日に三菱側は調査結果を報告したが、クラッチハウジングの破損については一切触れず、周辺部品の整備不良の疑いを示唆し、「極めてまれな破損」と結論づけていた。ここで欠陥を放置せずに公表していれば、10月19日の山口県での同種の事故は防げたかもしれない。この調査結果は隠蔽を図ろうとした重要な証拠となる<sup>28)</sup>。

6月2日午後9時すぎ、三菱自動車は国土交通省で記者会見し、会長兼社長が、2000年に発覚したクレーム隠し事件以前にも、国に報告せずに欠陥を修理していた「ヤミ改修」が92件あり、うち26件は欠陥が重大でリコールが必要だった、と明らかにして謝罪した。社内にデータが残る93年から97年までで、対象は「パジェロ」などの主力車種など乗用車17車種とほぼ全車種にわたり、約16.3万台にのぼる。ユーザーからの苦情や社内の試験などで発覚し、いずれも定期点検の際などに内密に修理する「ヤミ改修」を指示していた。謝罪会見は2時間に及んだ<sup>29)</sup>。

同日、三菱ふそうは、不正に関与した29人の社内処分を発表した。5日間の出勤停止が4人、賃金1日分の50%減給が6人、口頭注意などが19人で、広報担当が資料を配布した。その後、深夜に国交省交通局長は、「安全を最優先すべき自動車メーカーにあるまじき行為」「厳正に対処する」とするコメントを発表した<sup>30)</sup>。翌日には小泉首相も「一流企業とは思えない悪質な欠陥隠しではないか」と批判している<sup>31)</sup>。

2004年6月10日、三菱自元社長ら6人は業務上過失致死容疑で逮捕された。事前に「業務上過失致死容疑で立件する方針を固めた」などと報道が出ており、10日夕刊には、「午後逮捕」などの記事が大きく掲載されている。メーカーのトップが欠陥製品を放置した過失の刑事責任を問われるという異例の事態に報道は加熱した。なお、逮捕されたのは、元三菱自動車社長、元副社長（＝前三菱ふそう会長・横浜の母子死傷事故で起訴）、元副社長、社内組織「三菱ふそうトラック・バスカンパニー」元社長、元上級執行役員品質・技術本部長、元執行役員同副本部長（同事件で道路運送車両法違反の罪に問われ、罰金20万円の略式命令を受けている）の6人で、2000年にクレーム隠し事件が発覚した当時の経営陣である。

この件でも、逮捕された前社長のプロフィールは何度も報道された。横浜国大経済学部を卒業して三菱重工業に入社し、労働組合や北米生産子会社など傍流を歩んだ。1997年11月に、総会屋への利益供与事件で前任者らが引責辞任したため、13人抜きで常務から社長に就任した。会見では「イメージチェンジのため、捨て石になってもいい」と語り、「オープンでクリーンな会社になりたい」と何度も繰り返し、改革の旗手だったという<sup>32)</sup>。

6月14日夜、三菱ふそうは社長が記者会見を行い、実際にはリコールが必要なのに実施

しなかった案件は43件に上ると発表した。43件の不具合に起因する事故は、人身事故、8件、物損事故23件、火災74件の計105件に上る。さらにリコールには該当しないが部品の改修が必要な不具合は四件あり、措置が必要な不具合は計47件、対象車両は計45万台になる。部品は走行装置やブレーキ、ハブのベアリングなど多数で、定期点検などでひそかに部品を修理する違法な「ヤミ改修」も89年以降、新たに62件あったことも判明した<sup>33)</sup>。

### 2-2-3 新たな亀裂の発見と記者会見の二転三転

7月8日、三菱ふそうは記者会見を行い、品質技術本部長が、回収した6台から、新たに重大事故に発展する恐れのある亀裂が見つかったと発表した。しかも品質管理部の部長級社員が「この時点で公表したくないと思った」として会見の発表者に虚偽の報告を行ったため、会見中に報道側の質問に対して、品質技術本部長が数値を再確認したところ、亀裂に関して異なる数値を報告され、答えが二転三転した。さらに会見後に再々確認すると、破断したものが2件あり、自損事故に至ったことがわかり、国交省に報告している。国交省は、こうした欠陥は重大事故につながりかねないとして、異常のある車両は点検を行けるまで運行停止にするよう、異例の行政指導に乗り出した<sup>34)</sup>。一連の報道を見て、三菱ふそうの販売店には、点検のために車両を持ち込む顧客が殺到した<sup>35)</sup>。

7月12日、三菱ふそうは社長が記者会見を行い、「生産本部品質管理部の部長級社員が個人の判断で社内の報告書を改竄した」として、この社員を懲戒解雇処分とすることを明らかにした。また同日、国交省に社内調査の中間報告書を提出した。しかし14日に再び、社長が国交省で記者会見を行い、新たに7件の部品破断があったと発表している。隠蔽発覚後の販売店への聞き取り調査や顧客からのクレームで発覚した。「隠したわけではなく公表が遅れただけ」と弁明している。9件はこの40日ほどの間に起きており、過去半年間は1件もなかった。社長は「偶然だ」と話すが、不自然な報告で疑惑が深まった<sup>36)</sup>。

7月15日午前、国土交通省は、三菱ふそう川崎製作所に立ち入り検査に入った。写真も出て、事件の深刻さが強調された報道となっている<sup>37)</sup>。この検査では、これまで破断の見つかっていなかったバスでも、破断したクラッチハウジング一点が見つかった。同省によると、破断の見つかったバスはリコール対象外で、同製作所に持ち込まれた経緯も不明。同省は至急調査するよう同社に指示した<sup>38)</sup>。

### 2-2-4 産業再生法の適用と各自治体の指名停止処分等

7月16日、経済産業省は、三菱自動車に産業再生法を条件付きで適用することを認定した。信頼回復への取り組みについて毎月報告を求め<sup>39)</sup>。

自治体は続々と三菱自動車の公用車購入を自粛し始めた。国土交通省が三菱自・三菱ふそうの両社を1年6か月の指名停止処分にしたことから、秋田県、兵庫県、千葉県、静岡県、

鳥取県、神戸市、川崎市、青森市、徳島市、仙台市、などに波及し、報道されていく。

三菱自動車を主要取引先とする部品メーカーも三菱自離れが広がる<sup>40)</sup>。日経リサーチがまとめた「企業ブランド知覚指数 (PQ)」調査では、三菱自動車は2004年が453位、2005年は最下位の510位だった。不祥事を起こした企業に厳しい評価が出ていることがわかる<sup>41)</sup>。

### 2-2-5 歴代3社長らへの損害賠償請求

2005年3月28日、国交省は三菱ふそうの品質技術本部長を呼び、事故隠しの疑いについて、事情聴取を始めた。リコールを済ませた車両から不具合が発生していたにもかかわらず、国交省への連絡が数か月も遅れた事案が数件あった。不具合は火災7件を含む25件に及び、人命にかかわる重大事故につながる恐れもあった<sup>42)</sup>。

3月29日、社長は記者会見し、「報告が遅れたとの批判を素直に受け止める」と謝罪したが、「隠蔽はしていない」と否定した<sup>43)</sup>。日本経済新聞は社説(3月30日付)で、「顧客無視、安全軽視の社風はまったく改めていないといわざると得ない」と厳正な調査を求めた。

翌30日、三菱自動車は社内調査の結果を公表し、旧経営陣の責任を追及する形で、歴代3人の社長を含む7人の旧取締役役に総額約13億円(退職金の総手取り額)の損害賠償を請求した。刑事訴追されていない元社長にまで民事上の経営責任を追及したことが注目された。同年1月に就任した社長(三菱商事出身)は、社内に「甘えの構造や文化、世の中の常識とは違う社内論理を優先する風土」が醸成されたと総括した。2004年度までの10年間で社長が7人交代し、責任の所在があいまいな体制で、新車の競争力は低く、業績は低迷した<sup>44)</sup>。

6月23日、三菱自動車は、「リコール忌避が体質化していた」とする社外弁護士の調査結果を国交省に提出した。多数の重大な欠陥が放置された理由を、「三菱重工時代からの流れをくんで設計部門が重用され、新車開発が優先される一方、欠陥の原因究明をおろそかにする傾向があった」と総括。リコールを担当する品質部門を軽視する幹部社員の意識改革や、品質部門の強化を求めた。同日午後、三菱ふそうの外国人会長は調査結果について記者会見し、「欠陥車問題が明らかになった後も、迅速かつ的確な対応を怠ったこと自体が決定的な欠陥で、2人の命を奪う原因になった」と改めて謝罪した<sup>45)</sup>。

2004年7月1日、横浜地検は、元社長と元副社長(前三菱ふそうトラック・バス会長)ら4人を業務上過失致死罪で起訴した<sup>46)</sup>。ここから長い公判が続くことになる。

### 2-2-6 刑事事件としてのトップの有罪判決

2006年12月には、三菱自動車が旧経営陣7人に損害賠償を求めた訴訟で、元社長ら5人との和解が成立した。2007年9月には、元社長の和解も成立。6人に計約1億円を支払うこととなった。

2007年12月には、前述のように、ハブの破損事故が続出していた事実を知っていたのに、

虚偽の報告をしたとして、業務上過失致死罪に問われた品質管理部長ら2人について、禁錮1年6か月、執行猶予3年の有罪判決が出た。

2008年1月になると、「隠蔽、トップの責任は／16日判決」<sup>47)</sup>、「あす判決／事故予見可能性が争点」<sup>48)</sup>などと連日のように大きな記事が出る、13日は日曜で14日は成人の日と、休日が続いた経済面は、判決の予告と解説で埋め尽くされた。事件は複雑だが、裁判は3つで、①ハブ破損による横浜の母子3人死傷事故（横浜地裁で2007年12月に有罪判決）、②ハブの欠陥を隠し国交省に虚偽報告（横浜簡裁で2006年12月に一審で無罪判決、高裁で審理中）、③クラッチ欠陥による山口の運転手死亡事故（横浜地裁で2008年1月16日判決）と解説されている。「三菱自動車製大型車の欠陥を巡る三つの刑事裁判で最後の一審判決」に、世間の注目は集まった。

そして1月16日、三菱自動車製大型車の欠陥を巡る3つの刑事裁判で最後の一審判決が出た。横浜地裁は、業務上過失致死罪に問われた元社長に、禁錮3年・執行猶予5年の有罪判決を言い渡した。また元三菱ふそうトラック・バスカンパニー社長も禁錮3年・執行猶予5年、元同副社長は禁錮2年・執行猶予3年、同品質・技術本部長は禁錮2年6か月・執行猶予4年、と4人とも執行猶予付きの有罪判決となった。同裁判長は「リコールなどの改善措置を講じず、漫然と不具合を放置した」と述べ、トップの責任を重く判断した。判決の「量刑の理由」には、「経費の節約とブランドイメージを守る目的で、長年にわたり、製造車両の不具合情報の一部を秘匿し、リコール相当の不具合について安全対策上極めて不十分な闇改修を行って糊塗していた」「長年にわたった隠ぺい体質」「部下や上位者が決定した方針を安易に了承するという無責任な態度」とある。日本経済新聞社説（1月17日付）では、「判決の『量刑の理由』に並ぶ言葉を見れば、有罪になったのは個人であっても、裁かれたのは『企業の犯罪』である」と評している。4被告は即日控訴したが、元社長と元副社長は4月、元品質・技術本部本部長は6月、元会長は7月に控訴を取り下げ（ハブ事件について東京高裁の有罪判決が出た直後）、有罪が確定した。

## 2-3 六本木ヒルズの自動回転ドアで6歳児が死亡（2004年3月）

### 【事件の概要】

六本木ヒルズの自動回転ドアに男児がはさまれて死亡。類似の事故が何度も起きていたこと、回転扉が最速で設定されていたことなどから、刑事責任が追及され、森ビルの元常務や販売元の元取締役が有罪判決を受けた。

### 2-3-1 事故の初動と原因究明

2004年3月26日午前11時半頃、東京・六本木ヒルズの自動回転ドアに6歳男児が頭部などを挟まれて死亡した。六本木ヒルズは前年4月に開業したばかりで、東京の新名所だっ

た。小学校入学前の春休みに単身赴任中の父に会いに大阪から来た男児は、六本木ヒルズ内を見学するツアーに母と参加する予定で訪れ、閉まりかけた回転ドアに一人で走り込んでいった。同日 18 時半、森ビルの常務らは記者会見を行い、「原因はわからない」と繰り返した。ドアの販売元の三和タジマと親会社の三和シャッター工業も同様の記者会見を行っている。翌 27 日、森ビルは記者会見で、オープン以来、回転ドアに絡んだ事故は 32 件も起きていたことを明らかにした。うち子どもが巻き込まれた事故は 7 件だった。3 日後の告別式では祭壇に真新しいランドセルが置かれ、SMAP の「世界に一つだけの花」が流れた。三和シャッターの副社長は受付で参列を断られた。

3 月 29 日、三和シャッターは記者会見を行い、床から 80 センチ以上の対象を感知するはずのセンサーが、ビル管理側の要請で 120 センチに設定していたことを明らかにする。被害者の身長は 117 センチだった。前年 12 月にヒルズ内の別の回転ドアで 6 歳女児が同種の事故で挟まれて重傷を負っており、安全柵を設置したが、風を受けて揺れ、センサーの誤作動が相次いだため、森ビル側から要請を受けて、120 センチにしたという。自動回転ドアは、当時はまだ普及して 10 年程度であり、建築基準上、安全基準はなかった。さらに、歩行者の流れが滞らないようにするため、回転扉の速度は最速に設定されていた<sup>49)</sup>。

7 月には警視庁による社長の事情聴取が始まる。社長と担当常務が、「事故対策の実施が進んでいなかったにもかかわらず、経営トップとして気を配らなかった疑い」である<sup>50)</sup>。その後、10 月に森ビルと遺族の間で示談が成立した。森ビルは損害賠償として約 7000 万円を支払った<sup>51)</sup>。

### 2-3-2 刑事事件への発展と有罪判決

2005 年 1 月 26 日、森ビル元常務らとドアメーカー「三和タジマ」の担当役員ら 6 人が業務上過失致死で書類送検された。同日、森ビルと三和タジマの社長は記者会見を行い、「社会的責任を痛感している」と謝罪した<sup>52)</sup>。男児の遺族（父）は「安全性を軽視したことで悲劇を招いた」「刑事責任追及は当然と思う」と弁護士を通じてコメントを公表した<sup>53)</sup>。

同年 3 月 16 日、森ビルの元常務と運営本部管理運営室部長、三和タジマの元取締役の 3 人が在宅起訴された。公判では「予見可能性」の有無が焦点となる。前年の女児の事故を受けて三和タジマは防護柵の設置などを提案したのに、元常務は「デザインが不適當」と退け、社長にも報告しなかった。三和タジマの元取締役は「森ビルに嫌われたくなかった」と供述した。安全対策よりデザインを優先したことが事故を招いたことになる<sup>54)</sup>。

同年 9 月 30 日、東京地裁は、三和タジマの元取締役に禁固 1 年 2 ヶ月、森ビルの元常務と元部長が禁錮 10 ヶ月の有罪判決（いずれも執行猶予 3 年）を言い渡した。

## 2-4 JR 西日本福知山線（宝塚線）脱線事故（2005 年／107 人死亡）

### 【事件の概要】

2005 年 4 月、JR 西日本福知山線が脱線し、107 人が死亡、555 人が重軽傷を負った。その後、JR 職員が事故を知りながらゴルフ・ボウリング、宴会、ゴルフを各所で継続していたことが連日続報。記者発表の事故原因が二転三転し、余裕のないダイヤ編成とミスした際の日勤教育への恐怖が運転士を追い詰めたことが判明。さらに JR 西は国土交通省航空・鉄道事故調査委員会の元委員に接触して情報を聞き出し、内容削除を依頼していたことも判明。コンプライアンス特別委員会の最終報告書では「組織防衛優先の企業風土」と指摘された。歴代 3 社長が時効直前に強制起訴されたが、裁判の論点は自動制御装置（ATS）を設置しなかったことに絞られ、「予期することは社会通念上難しかった」と全員が無罪判決。高裁でも無罪で上告は棄却。

### 2-4-1 事件の初動と発表内容の二転三転

2005 年 4 月 25 日午前 9 時 16 分、JR 西日本福知山線が塚口―尼崎駅間で脱線し、マンションに突っ込んで大破し、107 人が死亡、562 人が負傷した。事故発生から約 2 時間後、JR 西日本の社長は本社で記者会見を行い謝罪したが、安全推進部長は「詳しい情報がなく確認できない」と繰り返すのみだった。事故を起こした運転手は、2000 年 4 月に入社し、過去に 3 回、不適正な業務で訓告などの処分を受けていた<sup>55)</sup>。当日の午後 3 時の記者会見で、車輪がレール上の石を踏みつぶした「粉碎痕」の写真が報道陣に配られ、脱線の原因は「数個の置き石があった可能性が高い」と発表した。25 日午後には北側国土交通相が事故現場を訪れた。同日 23 時過ぎ、JR 西日本の社長は本社で記者会見を行い、「原因究明のため全力を尽くす」と語った。捜索は深夜も続けられた。

25 日午前から 26 日未明まで、社長ら幹部は合計 5 回の記者会見を開いた<sup>56)</sup>。しかし記者会見は迷走した。兵庫県警の捜査などで「置き石」の可能性を否定されると、一転して「予断を与えた」と謝罪。また、26 日の記者会見では、手前の駅でのオーバーランについて、車掌は電車の速度が速かったか遅かったか分からないと証言していると言いながら、県警の聴取に対しては「かなりスピードが出ていた」などと説明していることが明らかになる。27 日の記者会見では、矛盾点を問いただされ、運輸部長は「車掌の証言は前日と変わっていない」と説明したが、部長から耳元でささやかれた直後、発言を撤回している<sup>57)</sup>。

事故現場の悲惨な状況は、上空からも撮影され、何度も放映された。朝日新聞社説（4 月 28 日付）には、「事故から 2 日以上たったのに、まだ閉じこめられたままの人たちがいる（中略）。衝突のすさまじさが改めて迫ってくる。1 両目は蛇腹のように押しつぶされている。その上に、逆さになった乗用車が乗っていた。乗客たちの恐怖は想像に余りある。引火する恐れがあるのでバーナーなどは使えない。車体が折り重なって、救助活動のための空間の確



保もままならない。生存者の反応は確認できないが、一縷（いちる）の望みを胸に、困難を極める作業が続けられている」とある。28日午後、106人目の死亡を確認し、4日間の捜索活動は終わった。身元は全員特定された<sup>58)</sup>。

4月29日の記者会見では、「置き石の可能性」を国土交通省航空・鉄道事故調査委員会が否定したことについて、安全推進部長が「結果的に予断を与えたのであれば、申し訳ない」と陳謝した。また、事故現場の右カーブについて「133キロ以上でないと脱線しない」と発表していたが、乗客ゼロとの前提で計算した速度だったと訂正した<sup>59)</sup>。二転三転である。

#### 2-4-2 事件後に多数の職員がレジャー継続

次にJR西日本社員の無責任体質が次々と露見してくる。5月3日午後、JR西の安全推進部長らが記者会見を行い、事故を起こした快速電車に乗っていた運転士2人が、事故後に負傷者の救助活動などを行わず出勤していたと明らかにした<sup>60)</sup>。これが強い批判を浴び、朝日新聞社説（5月4日付）では、「信じられない振る舞いだ。なぜ大惨事の現場を離れたか」と強く非難している。

さらに5月4日午前0時過ぎの記者会見で、事故発生から3時間後に、社員43人がボウリング大会を開催していたことが明らかになる。現場の惨状がテレビなどで報じられていたが、社員たちは2ゲームを楽しみ、近くの店で飲食までした<sup>61)</sup>。また、神戸支社の社員19人が、昼食時にテレビニュースなどで事故を知った後も「支社長杯ゴルフ」のプレーを続けていた。25日から一泊二日で滋賀・京都へのゴルフ温泉旅行に出かけていた社員も28人いた。専務は6日夜の記者会見で、宴会旅行や部外者との懇親ゴルフなどを含め、問題視される催しへの参加は計14部署、参加者は延べ185人だと発表し、謝罪した<sup>62)</sup>。8日には朝日新聞1面で、JR西日本の車掌や運転士らでつくる親睦団体のメンバー39人が事故当日の夜、リゾート施設で宴会とカラオケをしていたことが報じられる。同日の記者会見で鉄道本部長は、「私的な会合なので公表しなかった」と再び謝罪し、計8人がゴルフをしていたことも新たに公表した<sup>63)</sup>。

#### 2-4-3 懲罰としての日勤教育

朝日新聞社説（4月30日付）では、運転士が背負う重圧や安全教育のあり方を問題視している。2001年秋には、ある運転士が、電車の発車が50秒遅れたという理由で「日勤教育」（運転手がミスをした後、基本動作の確認や関係法規を暗記させる再教育プログラム）を受け、自殺した。上司らが監視する中で繰り返し反省文を書かされ、許可がなければトイレにも行けなかった。遺族は「教育ではなく、いじめだ」とJR西日本に損害賠償を求めている。現役の運転士らも記者会見を開いて日勤教育の内実を語っている。基本動作の確認や法規の学習などとともに、指導者から人格を否定されるような言葉を浴びせられることがあ

るという。これが「日勤教育」なのである。県警捜査本部は、厳しいペナルティを科すなどして列車の遅れを許さない一方で、遅れの回復は会社としての指針を示さずに運転士任せにしていたことが、運転士の無理な速度の運転につながった可能性が高いと判断し、労務や運行管理の責任者の刑事責任の追及が不可欠とした<sup>64)</sup>。

5月31日、JR西日本は再発防止に向けた「安全性向上計画」を北側国交相に提出した。新型の自動列車停止装置（ATS-P）増強など、4年間で安全関連投資を600億円上積みし、従来比26%増で過去最高水準の2900億円とする<sup>65)</sup>。社長は同社の企業体質が脱線事故の背景にあったと認め、改めて謝罪した。安全性向上計画は全19ページで、まず会社の現状分析として、「現場と本社、支社の風通しの悪さ」を最大の課題とした<sup>66)</sup>。

#### 2-4-5 事故調査委員会の報告

9月6日、国土交通省航空・鉄道事故調査委員会は、快速電車の走行状況などをまとめた中間報告と事故防止に向けた4項目の建議（提言）を北側国交相に提出、公表した。事故列車は伊丹駅で約70メートルオーバーランし、定刻より1分20秒前後遅れて出発した。塚口駅付近で時速120キロ以上に達し、制限速度70キロのカーブに時速115キロ前後で進入していた<sup>67)</sup>。日本経済新聞社説（9月7日付）では、中間報告では過密ダイヤや従業員再教育制度や、異常な運転を続けた運転士の心理状態に触れていないことを指摘し、肝心なのは事故原因の除去である、と述べている。53遺族と負傷者らでつくる「4.25ネットワーク」は、6日午前、同市内で会見し、「原因究明にほど遠く納得できない」との声明を発表した<sup>68)</sup>。

2006年12月20日付で、国土交通省航空・鉄道事故調査委員会は、事実関係の調査の全容となる事実調査報告書を公表した。図や写真など資料部分も入れると300ページにのぼる。事故直前の運転士と車掌の無線でのやりとりが公開され、オーバーランした距離を「まけてくれ」と口裏合わせを依頼したことや、車掌と指令員との会話を運転士が傍受していて事故直前に応答を求められており、意識が無線に向かったのではないか、などの経緯がリアルに記述されている。また、JR西日本の経営体質やダイヤの問題に踏み込むなど、要因を多角的に分析したもので、停車時間を秒単位で削ってきた経緯も浮き彫りになり、安全軽視の方針があぶりだされた。朝日新聞社説（12月20日付）では、運転士の行動のほか、余裕のないダイヤ、自動列車停止装置の設置の遅れなど、未解明の部分が多いことを指摘している。

2007年6月28日、同調査委員会は、最終報告を発表した。事故発生までの運行経過や車掌・乗客の口述、死亡者の状況などのほか、「日勤教育」の実態やダイヤ管理が不適切であったことなどが詳細にまとめられ、ATS-P整備は優先的に行うべきだったとされた。「4.25ネットワーク」は、28日夜に大阪市内で記者会見を開き、「これが最終報告だと言われても納得できずむなしい」と怒りをあらわにした<sup>69)</sup>。

翌29日付には各紙が一斉に大きく報道した。「直接の事故原因はブレーキ操作のミスだが、

その背景にはJR西日本だけではなく業界全体にわたる構造的な問題が横たわっている<sup>70)</sup>というのが大方の論調である。朝日新聞社説(7月1日付)では、「懲罰的教育が誘発した」と題して、日勤教育で暴言を浴びせたり、反省文を繰り返して書かせるなどの懲罰が、それから逃れようとミス隠しを助長することになり、惨事に発展した、と指摘している。

乗客の安全よりも、会社の利益を優先させる体質を作り上げたのは、元取締役相談役である、と報じられるようになり、ここから後述の歴代社長への責任追及が始まる。東京大学を卒業後、旧国鉄の幹部候補としてエリート採用され、1987年の国鉄民営化の際には、改革3人組の1人として名を轟かせた。大規模なリストラと収益重視の徹底したコスト管理を進めた。大きな声で早口で怒鳴りまくり、「JR西の天皇」と呼ばれていた<sup>71)</sup>。報道の直後、取締役相談役は、専務らとともに退任している。

#### 2-4-6 社長の起訴と無罪判決

2008年9月8日、兵庫県警は、社長ら安全対策担当だった幹部9人と、死亡した運転士の計10人を業務上過失致死容疑で書類送検した。鉄道事故で経営陣が書類送検されるのは異例のことである。社長ら幹部は一貫して「カーブでの運転士の速度超過は想定外」と過失責任を否定してきたが、6月に事故調査委員会が「現場カーブに自動列車停止装置(ATIS)があれば事故は防げた」と指摘したことなどを受け、急カーブ付け替え時に鉄道部門トップ(常務取締役鉄道本部長)だった社長を、安全を統括する最高責任者としての義務を果たさず事故を発生させたと判断した。社長は本社で記者会見し、「企業の体質を抜本的に変え、再生の道筋をつけることが私の最大の使命」と辞任を否定した。2008年10月と2009年5月、神戸地検はJR西日本を家宅搜索した。

2009年7月8日、神戸地検は社長を業務上過失致死傷の罪で在宅起訴した。歴代3社長や、歴代幹部ら8人は嫌疑不十分で、運転士は死亡のため、それぞれ不起訴となった。地検幹部は前年12月に社長ら複数の歴代幹部を起訴する方針を最高検に伝えたが、予見可能性の立証が困難だったので、現社長に絞り込み、事故を予見できたはずだと判断した。同日夜に社長は記者会見し、社長を辞任する意向を表明した<sup>72)</sup>。

2012年1月11日、神戸地裁は、「現場カーブで事故が起こる危険性を認識していたとは認められない」と判断し、前社長に無罪(求刑禁固3年)を言い渡した。傍聴の遺族は怒り、落胆した。日本経済新聞社説(1月12日付)では、「無罪で消えぬJR西の責任」と題して、安全対策への責務を問うている。しかし検察は控訴を断念し、無罪が確定した<sup>73)</sup>。

#### 2-4-7 事故調査委員会の情報漏洩

2009年9月25日、前原国交相が記者会見で、事故調査委員会の委員が守秘義務に違反し、最終報告書の公表前に調査内容を当事者であるJR西日本の社長に知らせていたことを明ら

かにした。旧国鉄出身の元委員は、前社長と先輩・後輩の関係で、JR西日本からの働きかけを受け、5回ほど面会して調査委の調査状況や内容を伝え、原案の文書の一部を渡していたという。ATSの未整備についても削除や修正を求められ、元委員は、委員会の懇談会の場で、文面の削除を求める発言をしていた<sup>74)</sup>。

9月25日午後、前社長は記者会見し、「極めて軽率、不適切な行為だった」と謝罪した<sup>75)</sup>。翌9月26日には、JR西日本の東京本部副本部長が、別の元委員と約10回にわたって接触していたことが明らかになる。やはり国鉄時代の先輩・後輩の関係で、共通の知人らと3人で面会し、事故調査のスケジュールや議論の内容を尋ねられたり、日勤教育についての意見交換をしたりした。公表前の資料を受け取ったこともあるという<sup>76)</sup>。朝日新聞社説(9月27日付)では、「報告書全体の信頼性まで大きく損なってしまった」と強く批判している。さらに27日には、副社長が朝日新聞の取材に応じ、東京本部副本部長に元委員と接触するように指示したことを認めている。

9月28日午後、前原国交相はJR西日本の社長を呼び、鉄道事業法に基づき、実態調査と再発防止を命令した。「遺族や鉄道利用者らへの背信行為で、言語道断」と厳しく非難した。本来業務以外で命令書が出るのは極めて異例である<sup>77)</sup>。さらに29日の報道によれば、2006年12月に公表された事実調査報告書についても、事前に元委員からJR西日本の幹部を通じて当時の社長に渡っていた<sup>78)</sup>。30日には、JR西日本の調査組織「福知山列車事故対策審議室」が、事故調から聞き出すべき情報をリストにして、元委員と個人的な親交があった幹部社員にメールで指示していたことがわかった<sup>79)</sup>。組織的な接触だったことになる。

10月15日、朝日新聞の夕刊1面では、JR西日本がJR系の研究機関OBに対し、事故調の意見聴取会で専門的知見から意見を述べる「公述人」になるよう要請し、口述内容について働きかけていたことが報道される。朝日新聞社説(10月17日付)では、「次から次へ、よくもこれだけあきれる事実が出てくるものだ」と強い批判を述べている。

#### 2-4-8 第三者調査機関の最終報告書

2009年10月23日、社長は、社内調査の経過報告書と、第三者調査機関の中間報告書を前原国交相に提出した。前原国交相は、「組織で隠蔽工作、情報漏洩を行ったと言われても仕方がない」と述べた。午後に社長は記者会見し、経過報告書で、事故調に不適切な働きかけをしたことを知っていた社員が少なくとも36人いたことなどを報告し、「上司の指示で部下が動いている。組織的行動といわざるを得ない」と初めて組織ぐるみの不正の存在を認めた。朝日新聞社説(10月25日付)では、「公判の間では、悲惨な大事故を引き起こすに至った背景も詳しく明らかにされていくいい違いない」と歴代社長が「どう語るのかを聞きたい」と指摘している。

11月18日、社長はコンプライアンス特別委員会の最終報告書を前原国交相に提出し、そ

の後に記者会見を行った。漏洩の働きかけや資料の未提出などの問題の原因は「組織防衛優先の企業風土」にあったと指摘し、一連の問題にかかわった35人を最大で報酬返上3か月(50%)などとする社内処分を発表した。相談役などを歴任した元会長について、「強力なリーダーシップで経費削減に努めた」と評価する一方で、「独善的『上にももの申さぬ文化』をつくり、技術軽視も進んだ」と批判した。さらに会長就任の1997年以降も「院政」が敷かれ、「上に対してもの申さぬ文化、現場を知ろうとしない経営体質が作られた」とし、これを「経営上最大の失敗」と指摘した。ガバナンス不全による企業コミュニケーションの悪さが事故原因だったことになる。

12月1日、運輸安全委員会は、JR西日本幹部と当時の事故調の委員が接触していた行為を非難した上で、「最終事故調査報告書への影響はなかった」との調査結果を発表した。

#### 2-4-9 歴代三社長の強制起訴と無罪判決

2009年10月22日、神戸第一検察審査会は、歴代社長3人を「起訴相当」と議決したが、12月4日、神戸地検は再び不起訴処分にしたと発表している<sup>80)</sup>。

2010年2月、神戸第一検察審査会はメンバーの入れ替えなどを経て、歴代3社長(取締役相談役、前会長、元社長)に対する第二段階の審査を本格化させた。遺族3人から意見を聞き<sup>81)</sup>、2月25日には不起訴処分とした検察官から意見聴取している。そして3月26日、歴代3社長について、再び業務上過失致死罪で強制起訴すべきだとする「起訴議決」を公表した。強制起訴の制度導入後、前述の明石歩道橋事故の警察副署長に次ぐ2件目である。こうして5年の時効直前、4月23日に、3人は在宅のまま強制起訴された。朝日新聞社説(4月27日付)では、「前代未聞の判断は、悲惨な大事故の背景となった経営体質に対する厳しい問いかけ」と指摘した。しかし争点は、ATSの設置に対する判断に絞られ、日勤教育などの組織体質に踏み込むことはなかった。

2013年9月27日、神戸地裁は「3人は事件の危険性を具体的に予見することはできなかった」と判断し、歴代3社長に無罪を言い渡した。遺族らは判決を受けて記者会見し、「司法は我々の思いを受け止めてくれなかった」と肩を落とした<sup>82)</sup>。

2015年3月9日、遺族らが「公正・公平な判断を」とする要望書と、約3万7500人分の書名を大阪高裁に提出した<sup>83)</sup>。しかし3月27日、大阪高裁の判決でも3人は無罪となった。現場カーブと同様の急カーブは2000カ所以上あり、ほかの電車は安全を確保しながら走行していた、と指摘し、運転士の異常な運転を予測することは「社会通念上難しかった」と述べた。遺族は記者会見し、「組織そのものを処罰できる法整備が必要だ」と強く訴えた<sup>84)</sup>。朝日新聞社説(3月28日付)では、「無罪であっても、一連の裁判を通じて浮き彫りになったJRの安全軽視の姿勢は明白だ。経営陣の責任はきわめて重いことを指摘しておきたい」と批判している。2017年6月12日で、最高裁は上告を棄却し、一審、二審の無罪が確定した。

## 2-5 シンドラーのエレベーターで港区の高校生が死亡（2006年6月）

### 【事件の概要】

港区の公共住宅のエレベーターの誤作動により挟まれて高校生男子が死亡。当初、エレベーター製造元のシンドラー社は、メディアにも住民にも行政機関にも全く対応せず、保守の問題だと主張。しかし同種の事故が全国で起きていることなどが大きく報道され、9日後にスイスから本社首脳が来日して謝罪。国交省の事故調査委員会は、原因は構造上の問題だと指摘した。6年後、金沢のホテルで再びシンドラー製のエレベーターによる死亡事故が発生。シンドラーは裁判では無罪となったが、行政機関の指名停止になるなどして、受注がとれなくなり、日本での事業から撤退。

### 2-5-1 事故発生当初のシンドラー社の対応

2006年6月3日午後7時20分頃、東京都港区の公共住宅で、都立高校2年の男子がエレベーターに挟まれて死亡した。自転車を引きながらエレベーターを降りようとしたところ、ドアが全開状態で上昇し、ゴンドラの床とエレベーター出入り口の上部に体を挟まれた。エレベーターはシンドラー製で、管理会社の「エス・イー・シーエレベータ（以下、「SEC」と表記）は「月2回点検を行っている。異常はなかった。事故の原因はわからない」とコメントした。しかしマンションは築8年と新しいにもかかわらず、エレベーターはたびたび故障し、住民から苦情が出ていた<sup>85)</sup>。警視庁の調べでは、この住宅のエレベーター2基で、約3年間に41件のトラブルが起きていた<sup>86)</sup>。

6月6日夜に港区長らが住民説明会を開き、区住宅公社や区の幹部、保守・点検の委託会社らが出席したが、シンドラー社の姿はなかった。住民の要請で区長が途中退席し、同社の担当者に携帯電話で出席を求めたが応じなかった。集会は19時半から3時間半も続き、シンドラーに対する強い非難の声が上がった<sup>87)</sup>。

7日朝からシンドラーエレベータ社には報道陣が詰めかけたが、事務所のドア前に社員がバリケードを作り、記者を押し出そうとした。18時15分から会見を開くことを決定したが、会見に備えて記者が集まっていた17時10分頃、警視庁の捜査員約10人が段ボールを手に捜索に入った。港区住宅公社、シンドラーエレベーターなど関係先6か所を業務上過失致死の疑いで家宅捜索したのであり、夕方のニュースで大きく報じられた。結局、会見は開かれず、総宅開始から1時間余の後、担当者2人がコメントを読み上げた。遺族への哀悼と、「シンドラーはエレベーター業界で世界二位」「原因の解明が第一」などの内容で、社長ら首脳も姿を見せなかった。同日、国交省も全国で7000基のシンドラー製エレベーター全ての緊急点検に乗り出した<sup>88)</sup>。

8日には、2年前にもエレベーターにトラブルがあり、シンドラー社が港区住宅公社に原因はブレーキの不具合とする報告書を提出していたことが報じられる。朝日社説（6月9日

付)では、事故の前兆となるトラブルを放置したこと、事故後に説明しないことについて、シンドラ社を非難している。同日、スイス・ジュネーブのシンドラ HD は、「エレベーター産業での事故は主に不適切な管理か利用者の危険な乗り方に起因している」とする声明を出した<sup>89)</sup>。

こうした初期対応については後日、シンドラ HD の会長が反省の弁を述べている。事故発生が土曜日でスイス本社への報告が遅れたこと、日本法人の社長は日本のマスメディアからの問い合わせの電話で事故の発生を知ったことなどである。しかも、スイスは宗教上の3連休で、休みの間は本社へコンタクトしなかった。休み明けによりやく本社が事件の重大性を知り、エレベーター部門の最高責任者を日本へ行かせたが、記者会見では、哀悼の意と警察の捜査に協力するという声明しか出せなかった。日本社会では、「法的な責任の有無にかかわらず」「社会的視点の観点から」「謝らなくてはならなかった」と語っている<sup>90)</sup>。

## 2-5-2 スイス本社の責任者来日と謝罪

6月12日、スイス本社のエレベーター部門の最高責任者が来日し、日本法人の社長と並んで事故後初めての記者会見を行った。事故から9日後である。遺族に哀悼の意を表し、「情報開示の遅れた不安を与えた」と頭を下げたが、事故原因については強気で、管理会社の責任を示唆した。会見は3時間半に及び、「今後の会見は週1回」としたが、記者から、新情報が入り次第会見するように、と再三迫られて同意した<sup>91)</sup>。

13日午後、港区役所を訪ねて区長に頭を下げる<sup>92)</sup>。報道には区長側から撮影した謝罪写真が大きく出た。同日夜には、日本法人社長らが事故後初めて住民集会に出席して、情報開示の遅さや対応の悪さを陳謝した。住民からは厳しい意見が続出した<sup>93)</sup>。14日には、スイス本社の最高幹部と日本法人社長は国交省で担当者に陳謝した。この映像・画像も国交省側から撮影され、カウンターの向こうで頭を下げている構図である。その後の記者会見で、同社は、同種の故障が、事故機以外に国内の4基で6件あったことを明らかにする。しかし各報道機関の取材では、事故件数はもっと多い。朝日新聞の中間集計では、シンドラ社のエレベーターについて、全国33都道府県の216基で計421件の不具合が発生していた<sup>94)</sup>。

16日、シンドラ HD のエレベーター部門最高責任者は、再び国交省を訪れて調査経過を報告した。住民説明会にも初めて出席し、謝罪し、23時頃から報告内容について記者会見を行った。死亡事故と同種のトラブルが起きた国内4か所のうち、3か所の事故原因は制御プログラムのミスだったと報告した。死亡事故機とは別だというのが、欠陥プログラムを計52基が搭載し、うち3基は欠陥に気づいた後に出荷するなど、ずさんな品質管理体制だった<sup>95)</sup>。一方、報道機関はシンドラ製エレベーターの事故やトラブルを次々と報道した。香港やニューヨークでも死亡事故が起きていることなどで、シンドラ社は同日、「日本の調査対象のエレベーターとは部品構成が違う」という見解を発表したが、利用者の不安は募

事故報道のストーリー化に関するコミュニケーション過程の分析

り、国産メーカーにも安全に対する問い合わせが相次いだ<sup>96)</sup>。

7月6日、国交省が国の全施設のエレベーターの全22社4705基について調査したところ、閉じ込めなどの不具合は697件発生しており、シンドラ製が185基で、平均の2.7倍だったと発表した<sup>97)</sup>。

11月14日、遺族（両親）は記者会見を行い、遺影の前でシンドラ社の姿勢に不安を表明し、徹底的な調査と早期の原因究明を求めた<sup>98)</sup>。翌月12月14日、シンドラは記者会見を行い、スイス本社のエレベーター部門最高責任者とともに、日本法人社長が引責することを発表している。

### 2-5-3 遺族による民事訴訟

2007年3月27日、シンドラ社の社員53人が、実務経験が必要年数を満たすように経歴を詐称し、法定の定期検査を行うのに必要な昇降機検査資格を不正取得していたことがわかる<sup>99)</sup>。6月2日には遺族（両親）がマンションの住民とともに記者会見し、原因究明の徹底を訴えた。7月には警視庁が管理会社を業務上過失致死容疑での立件を検討していることが報じられる<sup>100)</sup>。

2008年12月12日、遺族（両親）はシンドラ社やSECなどに安全配慮義務違反があったとして、計2億5000万円を求めて提訴した。両親は震が関の司法クラブで記者会見し、この日は被害者の誕生日であり、学校の先生になるという夢があったと語った。

2009年1月9日、国土交通省は、警察の捜査とは別に原因究明に取り組むと表明する<sup>101)</sup>。

同年2月15日、警視庁は再び保守点検のSECを家宅搜索した。2月18日には損害賠償の初公判が行われ、両親が野球ユニフォーム姿の遺影を持って地裁に入る姿が報道される<sup>102)</sup>。両親は事故後、原因究明を求める活動も行い、集まった署名は46万人を超えた。国交省は2008年4月に省令を改正し、摩耗具合などについて定期検査の際の基準を明確化し、2009年9月に施行される改正建築基準法施工令では、新たなブレーキ設置を義務付けた。

### 2-5-4 在宅起訴・書類送検と調査報告書

2009年3月30日、警視庁はシンドラの社員2人とSECの役員らの計6人を業務上過失致死容疑で書類送検した。遺族（母）は記者会見し、「2年9カ月は憤り、いらだつ時間だった」と述べた。

5月8日、シンドラ会長は来日して記者会見を行い、「（ブレーキを制御する）ソレノイドが部分破損していた」と初めて事故原因について言及した。事故直後に遺族や港区への説明を拒んだことについても謝罪した。事故後は販売が低迷しているため、日本向けの新機種開発や新設営業はやめて保守業務に特化していくことも表明した<sup>103)</sup>。

7月15日、東京地検はシンドラの元保守部長と元保守第2課長の2人とSECの幹部ら



3人を在宅起訴した。16日に遺族(母)は記者会見を行い、「やっとスタートラインに立った」「徹底的に原因究明してほしい」と語った。シンドラーは「起訴は法律的理由に基づかない政策的なものだ。事故はSECが保守の基本を励行しなかったことで発生した」とコメントを出した<sup>104)</sup>。

9月2日、国交省はシンドラーとSECを2~3か月の指名停止とした<sup>105)</sup>。8日、国交省の「昇降機等事故対策委員会」は、事故機はブレーキ内のコイルがショートしやすい構造上の特徴があった」などとする調査報告書をまとめた<sup>106)</sup>。シンドラーは、「事前協議の場で意見を述べる機会が与えられなかった」「内容の削除などの主張が認められなければ法的な措置を取る」と反論している<sup>107)</sup>。

#### 2-5-5 金沢でのエレベーター事故

2012年10月31日、「アパホテル金沢駅前」で清掃会社の64歳の従業員が、業務用エレベーターのかごと上部の枠にはさまれて死亡した。シンドラー製で、港区のエレベーターと同型だった。シンドラー社は当日夜に代表(日本人)が記者会見した。アパホテルも社長と東海・北陸地区統括支配人が記者会見を行った。11月1日、石川県警はシンドラー社の中部支社名古屋支店と保守点検会社「日本エレベーター工業」の2か所を業務上過失致死の疑いで家宅捜索した。11月5日には東京のシンドラー本社も家宅捜索している。

2012年11月5日、港区の遺族(母)は消費者庁の消費安全調査委員会に調査を申し立て、「息子の事故の教訓が生かされていれば防げたのではないか」と語っている<sup>108)</sup>。11月13日、国土交通省は、シンドラー製のエレベーターの緊急点検を行うよう、自治体に通達し<sup>109)</sup>、群馬、埼玉、東京の3都県で計3台のブレーキ異常が見つかった<sup>110)</sup>。2013年2月8日、国交省は社会資本整備審議会の中間報告書を公表し、ブレーキが弱い構造だった上、保守が不徹底だったと明らかにした<sup>111)</sup>。

#### 2-5-6 裁判判決(一審有罪・二審無罪)と日本撤退

2013年3月11日、シンドラー社の元幹部らの初公判が開かれ、無罪を主張した。遺族(母)は傍聴後に記者会見を行っている。9月3日にはSECら3人の初公判があり、こちらも無罪を主張し、遺族(母)は終了後に再び記者会見を行った。2015年7月24日には、港区遺族(母)が消費者庁で山口消費者相と面会し、事故原因の究明と被害者支援室の設置を求める要望書を手渡している<sup>112)</sup>。事件が長期化しても、遺族の記者会見等が報道されることで、社会が事故を忘れず、シンドラー社への不信任は続いた。

2015年9月29日、東京地裁はシンドラーの点検責任者を無罪、SECの会長と社長を禁錮1年6か月(執行猶予3目)、部長を禁錮1年2ヵ月(執行猶予3年)の有罪とした。

2016年4月5日、シンドラーは、保守・修理などサービス事業を日本オーチス・エレベ

事故報道のストーリー化に関するコミュニケーション過程の分析

ータに譲渡すると発表し、日本事業から完全に撤退すると発表した。

2018年3月14日、控訴審で、東京高裁では、一審判決を破棄し、06年5月の点検時にブレーキの異常摩耗が発生していたことを示す証拠はない」として、全員を無罪とした。遺族(母)は記者会見して「悔しくて泣くこともできない」と語ったが、東京高検は上告を断念して無罪が確定した。なお、遺族の損害賠償については、2017年11月24日、和解が成立している。

2020年2月3日、金沢のシンドラ製エレベーターでの死亡事故について、石川県警は業務上過失致死容疑で保守点検会社の社員ら3人を書類送検したが、3月19日、金沢地検はいずれも不起訴処分とした。結局、この事故でシンドラは法的には無罪となったが、社会的な反感を受けて新規受注がとれなくなり、日本の事業から撤退した。危機管理の観点から注目される事例である。

## 2-6 パロマの瞬間湯沸かし器による一酸化炭素中毒(2006年/21年間で95人死亡)

### 【事件の概要】

経産省がパロマ製の瞬間湯沸かし器による死亡者を発表。同日夜にパロマ社長が記者会見し、使用者の不正改造だと強調したが、全国の事故の捜査状況などが続報された。経産省が発表した17件の事故について親会社のパロマが全て発生直後から把握していたことが判明。4日後に社長が会長(父=パロマ工業社長)と謝罪会見。全国の遺族が声を上げてコメントし、不具合が発生していたことが印象づけられる。しかもパロマは同族会社で取締役が年1回しか開かれず議事録もなく、ワンマン社長に報告が上がらなかったというガバナンス問題も報道される。時効前の事故をもとにパロマ工業の社長らが書類送検、在宅起訴され、有罪判決となった。製品そのものの欠陥というより、修理会社が不正改造した製品の安全管理を巡り、メーカートップの刑事責任が問われたケースである。

### 2-6-1 経産省による事故発覚とパロマ社長の二度の記者会見

2006年7月14日、経済産業省は、パロマが販売した瞬間湯沸かし器の排気ファンの作動不良で1985年から2005年までの約20年間に17件の一酸化炭素中毒が発生し15人が死亡していたと発表した。同社は1992年に事故を把握し、湯沸かし器に不正改造が相次いでいるのを確認しながら、利用者に直接、注意を呼び掛けることはなかった。なお、「瞬間湯沸かし器」とは、水を湯に替えて給湯する機械のことである。

経産省がパロマの湯沸かし器事故の重大性を認識したのは、警視庁からの申し入れがきっかけだった。1996年に「病死」とされた松江市出身の男性(21歳)の両親が、2006年2月、赤坂署に当時をしのばせる物が残っていないか尋ね、署員の勧めで都監察医務院に連絡し、「死体検案書」を手に入れた。解剖所見欄に、通常では考えられない濃度の一酸化炭素中毒

だったことを示す記述があった。不審に思った両親は、赤坂署に再捜査を依頼した<sup>113)</sup>。その結果、電力で動く排気ファンが作動しなかったため高濃度の一酸化炭素が発生した中毒死であったことが判明したのである。警視庁は同タイプの製品で同様の事故が起きる可能性があるとして、経産省に再発防止を要請した。

パロマ社長は同14日夜、名古屋市内で記者会見し、事故原因は湯沸かし器自体の欠陥ではなく、安全装置の不正改造にあると強調した。「中毒事故が起きたのは安全装置を不正改造したものだけ」「下請けも含めてパロマでは不正改造はしていない」と説明し、事故原因を「排気ファンの作動不良」とした経産省の発表を「不本意だ」とした。最初の死亡事故から20年以上たっているとはいえ、同社から謝罪の言葉もなく、会見では記者から疑問の声があがった<sup>114)</sup>。翌日の朝刊には一斉に批判的な記事が出た。

翌日には、1992年に事故が3件続いており、同社が当時の通産省に「安全装置の不当な改造があった」とする報告書を出していたことがわかる<sup>115)</sup>。また、2002年2月の札幌高裁判決によると、1987年1月に苫小牧市のアパートでパロマ工業製の湯沸かし器で一酸化炭素中毒事故が発生して2人が死亡した原因は、系列店の従業員による不正改造だった。それなのに、パロマは記者会見で、事故を「把握していない」と説明していたのである<sup>116)</sup>。

7月16日、これまで経産省が発表した17件15人以外にも、1990年12月に北海道帯広市のアパートで2人が死亡していたことが新たに判明した<sup>117)</sup>。7月18日には、1992年11月にも旭川市のマンションで2人が死亡したこともわかった。また経産省が発表した17件の事故について、親会社のパロマが全て発生直後から把握していたことがわかった<sup>118)</sup>。

7月18日、パロマ社長と会長（＝パロマ工業社長でパロマ社長の父）は再び記者会見を行い、経産省が公表した17件とは別に10件の事故があったと発表し、謝罪した。パロマ社長は何度も頭を下げ、パロマ工業社長は辞任の意向を示した。事故は計27件、死者は計20人になった。会社トップも15年前から事故発生を知っていたことを明らかにし、自社の責任を認めた。最初の会見から4日後の発言撤回は、関係者に強い不信感を与えた<sup>119)</sup>。

7月19日には、全面広告「お詫びとお願い」リコール呼び掛けが日本経済新聞に掲載されている。

## 2-6-2 経産省の対応と過去の不具合

7月19日、二階堂経産相は記者会見で、経産省の対応が遅れたことを「もっと早い段階で感知すべきだった」と責任を認めた<sup>120)</sup>。経産省は、パロマ工業の社長を呼び、原因究明と再発防止策の徹底を指示した<sup>121)</sup>。19日には、1997年に一酸化炭素中毒による死亡事故が起きた大阪市のマンションで、1995年にも同様の死亡事故があったことが報道される<sup>122)</sup>。

7月21日付の朝日新聞1面トップでは、親会社のパロマが、最初の死亡事故が起こる2年前の1982年に、部品のはんだ付け部分が割れる不具合の修理方法を書面にまとめ、社内

に周知していたことが報道される。この不具合から不正改造につながったケースが2件確認された。パロマは18日の記者会見で、事故原因として、不正改造に加え、機器の老朽化によるはんだ割れがあると説明し、「10年以上使われていた機器で確認された」としていたが、1980年の発売直後の書面作成であり、機器に設計上の欠陥があった疑いが浮上した。

### 2-6-3 遺族や被害者の証言とパロマの謝罪訪問

2005年11月に死亡した港区南麻布の大学生（18歳）は、事故の前から湯が十分に熱くならず、室内の異臭や頭痛などの症状を家族に訴えていた。同じアパートに住む姉も事故の約3年前に湯の出が悪くなったのでサービス業者を呼んだところ、不完全燃焼を防ぐ安全装置が作動しやすくなっているのが原因と説明され、「部品の在庫がないので、そのまま使ってほしい」と言われた<sup>123)</sup>。また、同室に住んでいた兄が、死亡事故の直前に湯沸かし器を使ってシャワーを浴びようとしたが、水の温度が上がらず、諦めて湯沸かし器の近くで壁にもたれていたが、数時間後、両足の痛みとはれに気づき病院に急行。約50日間入院し、手術を受けていた<sup>124)</sup>。大学生は湯沸かし器から最も離れた寝室で寝ていて、死亡の12時間後に発見された。

1989年4月に北海道北見市内のアパートで2人が死亡した事故でも、5か月前に同じ部屋に当時住んでいた別の男性が浴槽で死亡していた。北見署は「入浴中の心臓発作」として処理したが、両親がガス湯沸かし器による一酸化炭素中毒を疑い、再捜査を依頼していた<sup>125)</sup>。

パロマ副社長とパロマ工業製造部長の2人は、遺族への謝罪訪問を始めた。7月20日は、1996年に港区で死亡した男性（21歳）の実家（松江市）を訪ね、遺影の前で謝罪した<sup>126)</sup>。この遺族が警察に連絡したことが、警視庁が再捜査を始めるきっかけとなったと13日に報道されてから1週間後である。警視庁の再捜査では、この男性（21歳）の別の部屋の湯沸かし器も、1つのネジに配線を集中させることで、安全装置を作動させなくする改造が施されていた。2005年に港区で死亡した大学生（18歳）の事故も同じ方法で改造されており、警視庁は、各使用者が独自に手を加えたとは考えにくく、同一の業者によるもの、または同じマニュアルなどに基づいた改造だったとみている、と報じられている<sup>127)</sup>。7月25日には、港区で死亡した大学生（18歳）の実家を訪ねて謝罪した。仏壇と遺影の前で、額を床につけて謝罪するパロマの副社長らに、遺族（両親）は厳しい顔で、「息子を返してほしい」と語気鋭く迫ったと、写真入りで大きく掲載されている。翌日、遺族（母）は遺影を手にとり取材に応じ、「何億円積まれても息子は帰ってこない」と語った<sup>128)</sup>。

### 2-6-4 事故原因の認識に関するエビデンス報道

パロマが欠陥や不正改造を認識していたのかどうか焦点となり、報道は加熱した。7月25日には、1985年以前に、北海道内で安全装置を作動させないようにする不正改造をパロ

マ社員が見つけていたことがわかった。1992年に札幌市で2人が死亡した事故を巡る民事訴訟で、パロマの元苦小牧出張所長が「(不正改造があるのはパロマも) わかっていたと思う」と証言していた<sup>129)</sup>。

7月27日には、パロマが1981年に、はんだが割れる不具合のあった部品の設計を変更していたことが判明する。同社は変更理由を「はんだ不良の改善のため」と説明し、設計に欠陥があったことも認めた。発売直後に欠陥を把握しながら、系列以外のガス業者には知らせず、部品の無償交換や修理もしていなかった。また同日、北海道の2件の事故は、部品のはんだ割れで排気できなかつたことが原因とする文書を、1992年11月に道警化学捜査研究所がまとめ、中毒事故が発生する危険性を指摘していた。1993年以降も道内で7件の事故が発生している<sup>130)</sup>。つまり、パロマは不具合と危険性を把握していたはずなのである。

#### 2-6-5 経産省への報告書提出・修正要求・立ち入り検査

7月31日、パロマは事故原因と今後の対策をまとめた報告書を経産省に提出した。社長が経産省を訪れ、商務流通審議官に報告書を手渡した。同日夕方には、愛知県清須市のパロマ工業工場内で記者会見し、パロア社長と会長は記者会見し、「安全では最先端を走ってきたプライドが油断を生んだと思う」と事故の反省を口にした。約20年前に事故を把握しながら、その後も繰り返されたことについて、「状況認識に甘さがあり、有効な対策をとることができなかつた」と責任を認めた。一方で、製品の欠陥に関して、責任を否定する発言を繰り返した。「工業社長は何度も額をハンカチでぬぐい、憔悴しきった様子。パロマ社長もうつむき、声を震わせるシーンが目立った」<sup>131)</sup>。

翌日(8月1日)、経産省は、パロマの調査報告書の内容が不十分だとして、事故の背景や現状の対応など30項目について、再度報告するよう求めた。同社は前日に報道機関向けに発表した資料の中で「パロマが不正改造を指導した事実はなく、改造に関わった社員もいない」としていたが、報告書に記載がなかった。経産省は、根拠とともに具体的に示すよう要求し、事故の危険性について、一般消費者に注意喚起しなかつた理由の説明のほか、同社が把握している事故に関する社内資料の写しや、制御装置の「はんだ割れ」の過去の発生件数の提出も求めた<sup>132)</sup>。

8月7日、同社は経産省に追加の事故調査報告書を提出した。副社長が頭を下げながら報告書をカウンター越しに提出する写真が、経産省側から撮影され、報道されている。報告書の中で、事故を起こした個別の製品の製造時期を初めて明らかにした。同社が把握する28件の事故のうち、21件は1981～1982年前半に製造された製品で起きたこともわかった<sup>133)</sup>。

パロマが同族企業で風通しが悪いこと、トップがワンマンであることなども報道されている。7月31日の記者会見では、経常利益を公表しない同社の姿勢に疑問を投げた記者に対し、社員の司会者がすかさず「言葉に気をつけてください」と注意し、「まるで『わが社の

殿様に何を言うか』と言わんばかりの態度だった。都合の悪い情報がトップに伝わりにくい体質が表れている」と書かれている<sup>134)</sup>。創業者から4代続けて同族が社長を務め、株式も過半を保有する。会長は早稲田大学理工学部出身の技術者で、同族会社のトップダウン体制が強みとなっていたが、取締役会は空洞化し、パロマは年1回しか開かないこともあり、多くは議事録も残していなかった<sup>135)</sup>。

8月10日朝9時から、経産省は、パロマ工業とパロマに対する立ち入り検査を始めた。まだ報告が不十分と判断し、検査を通じて追加の資料などの提出を求める。業務改善命令などの行政処分も検討する。事前通告はなかったが、多数の報道陣が詰めかけた<sup>136)</sup>。そして同省は、事故の危険がある同社の7機種は主要部品のコントロールボックスで早い段階からはんだ割れが多発し、安全装置の不正改造も容易にできる「欠陥があった」と結論づけた。8月28日には調査結果をもとに、二階経産相はパロマの会長（パロマ工業の社長）を呼び、製品の回収などを命じる緊急命令を出した。処分と嚴重注意を受け、経産相の話を聞く会長の写真・映像が朝日新聞1面トップで報道されている。同日、パロマ問題で過去に十分な情報収集と分析できる態勢をとらなかったとして、同省原子力安全・保安院の院長ら2人を嚴重注意処分している<sup>137)</sup>。

10月3日、パロマは再び全国紙に全5段の広告を出し、「パロマからご報告と重ねてのお願い／該当製品はご使用を中止し、ご連絡ください」と呼びかけた。

12月26日、パロマ工業は再発防止策などをまとめた報告書を経産省に提出した。この中で製品の欠陥について「長期間にわたり重大な事故が継続したことから、広い意味で欠陥があった」と初めて責任を認めた。また、記者会見を行い、一連の事故原因として、①情報収集が受け身だった、②情報を管理・分析する体制が不十分だった、③経営トップに不適切な情報を伝えていた、などの点を挙げ、「顧客に的確な注意喚起を行わなかったことになり、猛省している」とした。パロマ工業の社長は引責辞任し、後任に副社長が就く人事も発表した。副社長（＝新社長）が会見で頭を下げる写真が報道されている。「同族経営による閉鎖的な体質が批判を浴びた」ことや、新社長は現社長の妹婿であり、「再建が順調に進むかは予断を許さない」ことなどが報じられている<sup>138)</sup>。

## 2-6-6 家宅搜索・書類送検・在宅起訴・有罪判決

2007年1月27日午前、警視庁は、業務上過失致死の疑いで、パロマ本社、パロマ工業本社、パロマ東京支社などの家宅搜索に入った。朝日新聞夕刊1面トップには、パロマ本社工場に家宅搜索に段ボールを抱えて警視庁の捜査員らが入っていくカラー写真が掲載されている。1985年以降に発生した28件の一酸化炭素中毒事故のうち、少なくとも16件について、発生の翌日から数日後には、事故報告書として社長や副社長らに報告され、幹部らが事故を把握していたことがわかる。

10月12日、港区の大学生（18歳）と兄が死傷した事故で、警視庁はパロマ工業の前社長と同社の前品質管理部長、そして改造した代理店の作業員（2007年8月に59歳で死亡）の3人を書類送検した。安全装置の改造によって死亡事故などが続発し、危険を認識していたにもかかわらず、製品回収など抜本的対策を行った結果、事故を招いたと判断した<sup>139)</sup>。翌日の朝日新聞社説（10月13日付）では、「メーカーが直接かかわっていない事故で、トップの責任まで追及したのも画期的だ」「パロマ工業は同族企業で、創業家の社長が20年以上も君臨していた。前社長は何度も報告を受けていたというのだから（中略）、前社長の責任はきわめて重い」と警視庁の判断を評価した。

11月26日、遺族（両親）は、パロマ工業と湯沸かし器を修理した業者、東京ガスを相手に約2億円の損害賠償を求める訴えを起こした。霞が関で提訴の記者会見を行い、遺影とともに、息子がゲームのプログラマーを目指していたことなどを涙を流しながら語った。見舞金の支払いは拒否し、裁判で謝罪と事故原因の究明を求めたいという<sup>140)</sup>。

12月11日、東京地検は、パロマ工業の前社長と前取締役品質管理部長を業務上過失致死傷罪で在宅起訴した。同社はワンマン体制で、前社長が湯沸かし器の安全装置改造による事故情報の大半を把握していたとし、製品回収などの再発防止策を怠った刑事責任があると判断した。同日夕、遺族（両親）と弁護士は霞が関で記者会見し、「民事訴訟が最初のスタートラインだとすれば、今日は第2のスタートライン」と語った。パロマ工業は「深くおわび申し上げます」などのコメントを発表したものの、記者会見は開かなかった<sup>141)</sup>。

2010年5月11日、東京地裁は元社長に禁錮1年6か月・執行猶予3年、元品質管理部長に禁錮1年・執行猶予3年の有罪判決を言い渡した。各紙は1面で大きく報じている。判決によれば、元社長らが自社製品の改造による中毒事故で14人が死亡した事実を認識しながら、製品の自主回収などを怠った結果、港区の大学生らの死傷事故が発生した。遺族（両親）は記者会見し、「息子の命はムダではなかった」と涙ながらに語った。翌日の朝日新聞社説（5月12日付）では、「今回の捜査・公判は企業社会に警鐘を鳴らすものとなった」と、業務上過失致死罪でメーカーのトップが有罪判決となったことを評価している。2人は控訴を断念し、有罪が確定した<sup>142)</sup>。

2012年12月21日、港区の大学生の遺族（両親）が約2億円の賠償を求めた裁判で、東京地裁は「事故を予想できた」として同社の過失を認め、同社と修理業者に計約1億2000万円の支払いを命じた<sup>143)</sup>。双方は控訴せず、判決が確定した<sup>144)</sup>。

## 2-7 東京ディズニーリゾートへの高速夜行バスが関越道で壁に激突（2012年／7人死亡）

### 【事件の概要】

高速夜行バスが関越道で壁に激突し、7人が死亡。当初、バス運行会社社長・企画会社専務らは「問題はない」とコメント。被害者は若者が多く、遺族らによる談話が多数掲載。県

事故報道のストーリー化に関するコミュニケーション過程の分析

警の家宅捜索で運行指示書を作成せず、運行管理がずさんだったことが判明。運行会社の社長が執行猶予付き有罪判決。ツアー会社は事業停止して破産申請。

### 2-7-1 事故発生時のバス運行会社と旅行会社の対応

2012年4月29日未明、群馬県藤岡市の関越自動車道で、東京ディズニーリゾート（TDR）へ向かっていた高速バスが防音壁に衝突して大破し、乗客7人が死亡した。当日、バス運行会社「陸援隊」の社長は、被害者がいる病院からの帰りがけに車から「運転手に過労はない。今回は1人態勢でも法的な問題はなかった」と話していた。同日、ツアーを企画した旅行会社「ハーヴェストホールディングス（HD）」は記者会見を開き、専務が、運行委託業者の選定について、「監督官庁が運行許可を出していれば問題はないと判断している」と説明している。

4月30日、群馬県警は、千葉県印西市の「陸援隊」と、同敷地内の社長の自宅を家宅捜索した。5月1日には、自動車運転過失致死傷容疑で運転手の逮捕状をとり、「陸援隊」から、運転手の乗務記録や健康診断書を押収した。

事故翌日には国交省の情報として、両社は2008年に行政処分を受けたことが報じられている。陸援隊は運転手の健康チェックをする「点呼」の実施不十分など、道路運送法違反が計9件見つかり、3台が使用停止処分になっていた。ハーヴェストHDも富山営業所が営業区域外で観光バスを運行していたなどとして、バス1台が使用停止処分になっている<sup>145)</sup>。

県警の調べに運転手は「疲れていて、運転中に何度かブレーキを踏んだ」「休憩中ハンドルにもたれて眠っていた」と供述し、過労で寝不足の状態で危険を感じながら、約6時間半は一人で乗務していたことがわかる。陸援隊が、法令で定められた運行指示書を作成せず、運転手の乗務前点呼をしていなかったことも国交省の特別監査でわかった。

### 2-7-2 バス運行会社の業務慣行と道路運送法上の違反

ツアーを企画した「ハーヴェスト社」と「陸援隊」の間には、2業者が介在していた。事実上の仲介料が発生したため、陸援隊は相場より安い料金で受注し、短期雇用の運転手を乗務させていた。こうした契約は「備車（ようしゃ）」と呼ばれ、中小バス会社の間では常態化していた。陸援隊は、大型連休中で正社員の運転手らに余裕がなかったため、事故車の運転手に声をかけた。長距離バスの乗務経験は乏しく、金沢への運行も初めてだった<sup>146)</sup>。

5月6日、陸援隊の社長らは都内で記者会見して謝罪し、運転手は今回の乗務前には約3日間の休みをとり、月平均の乗務時間は約100時間で、「過労運転ではない」と主張した。しかし運転手は2011年7月から日当1万円で勤務しており、同席した弁護士によると、「社長に認識はないが、（道路運送法で禁止された）日雇いに当たる可能性は大きい」という<sup>147)</sup>。

逮捕された運転手の父は中国残留孤児で、黒竜江省から1993年に家族と帰国していた。



運転手は妻子と千葉市内の県営団地に住み、配管工の仕事などをして一戸建てを購入。2009年にはバスの免許を取得し、中古のバスを次々と購入した。他のバス会社の名を借り、料金は相場の半分ほどで商売を始めた。夜行の運転は慣れていなかった<sup>148)</sup>。5月22日、前橋地検は運転手を自動車運転過失致死傷の罪で起訴した<sup>149)</sup>。

国土交通省は6月22日、陸援隊に対し、貸切バス事業許可の取消処分を行った。立ち入り検査で判明した道路運送法違反の違反点は累計242点に上り、事業許可取り消し処分となる81点の約3倍に達していた<sup>150)</sup>。観光庁は7月4日、ハーヴェストHDに対して、旅行業法に基づき47日間の業務停止処分にしたと発表した<sup>151)</sup>。ハーヴェストHDは事業を停止し、破産申請の準備に入り、2014年5月16日付で破産手続が終結し、法人は完全消滅した。

### 2-7-3 バス会社社長と運転手に有罪判決

2012年5月28日、群馬県警は「陸援隊」の社長を道路運送法違反（名義貸し）の容疑で逮捕した。さらに前橋地検は6月17日、道路運送法違反（名義貸し）罪で起訴、同法違反（無許可営業）罪で運転手（＝自動車運転過失致死傷罪で起訴）を追起訴した。

2012年12月10日、前橋地裁は陸援隊社長に懲役2年、執行猶予5年、罰金160万円、陸援隊に罰金160万円の判決を言い渡した。判決後、社長は取材に応じ、改めて謝罪し、控訴しない方針を示した<sup>152)</sup>。

2014年3月25日、前橋地裁は運転手に、懲役9年6か月、罰金200万円の判決を言い渡した。判決では「眠気を感じながらあえて中止せず、漫然と運転を続けた」とした<sup>153)</sup>。運転手は控訴せず、実刑が確定した<sup>154)</sup>。

## 2-8 笹子トンネル天井板崩落事故 中日本高速道路（NEXCO 中日本）（2012年9人死亡） 【事件の概要】

2012年12月、中央自動車道上り線の笹子トンネルで、天井のコンクリート板が崩落し、9人が死亡。中日本高速道路は、マニュアルで義務化されている打音検査をしていなかったことが判明。遺族らが損害賠償を求めて訴訟し記者会見。全国のトンネルを管理する全市町村にマニュアルがないことも判明。県警は前社長ら8人を書類送検したが不起訴。民事訴訟も和解または控訴棄却。

### 2-8-1 事故発生当初の中日本高速道路の対応

2012年12月2日、山梨県大月市と甲府市にまたがる中央自動車道上り線の笹子トンネルで、天井のコンクリート板が長さ130メートルにわたって崩落し、9人が死亡した。

中日本高速道路会社の社長は、代表取締役専務執行役員と、2日午後3時（事故発生から7時間後）、名古屋本社で記者会見し、陳謝した。崩落した天井をつる金具をトンネル上部

事故報道のストーリー化に関するコミュニケーション過程の分析

のコンクリートに固定するボルトが崩落現場付近で抜け落ちていた。ボルト脱落の原因について「36年目に起きたことから考えて、老朽化であったと思う」とした。また、これまでの点検の不備を認め、ボルトが抜けた最上部にも打音検査をすべきだったとし、崩落の原因は調査中で不明と説明した。その後、社長は同日夜、電車で八王子支社に向かった。

翌3日、羽田国土交通相は現場を視察し、同様の構造の全国のトンネル49本を緊急点検するよう、高速道路会社などに求める考えを示した<sup>155)</sup>。

## 2-8-2 打音検査の不徹底で多くの劣化を見逃し

12月4日、山梨県警は、中日本高速道路の本社など6か所を業務上過失致死傷容疑で家宅捜索した。同日、4日、国交省が原因究明のために設置した検討委員会の初会合で、現場を視察した。

高速道路3社が共有する点検マニュアルは2006年に作成され、打音検査が義務化されていた。しかし笹子トンネルだけはマニュアルの「天井板の留意事項」にある「目視で確認するなどの配慮が必要」との記述をもとに、コンクリートに異常が見つかった2000年の緊急点検以外は、1977年に笹子トンネルが開通して以降、トンネル最上部のボルトで打音検査をしてこなかった<sup>156)</sup>。トンネル内の換気量を多くするため、笹子トンネルの天井板から最上部までが極端に高いため、トンネル最上部の打音検査にコストがかさみ、目視検査が主体となって崩落原因を見逃していた<sup>157)</sup>。

12月13日、国土交通省は、中日本高速道路が事故後に下り線を緊急点検した結果、さびなどの腐食により断面欠損したアンカーボルトを目視で22か所発見。他に脱落2か所、緩み608か所など、腐食を含め計670か所に上る不具合を確認した。9月の詳細点検で上下線ともに作業員が天井板上がって目視検査したが、「さびなど損傷はなかった」としており、腐食を見逃した疑いが強まった<sup>158)</sup>。

2013年1月9日、中日本高速道路は、上り線トンネル内の1211か所で不具合が見つかったと発表。アンカーボルトの不具合は調査対象の9%に当たる計1028か所にのぼった。うち5か所でボルトが欠落し、3か所で点検時にボルトが抜け落ちた。1004か所で緩みがあった。ひび割れは125か所で天井に固定したアンカーボルトを横切る形で生じていた。11日から天井板の撤去作業を始め、2月下旬に完全復旧すると発表した<sup>159)</sup>。

2月1日、国交省の調査で、事故が起きた上り線で天井板のつり金具アンカーボルトの引き抜き試験をした結果、6割で設計上の荷重耐久力を下回っていた<sup>160)</sup>。また、同省の調査で、全国の市町村道にある2362本のトンネルを管理する692市町村全てが、トンネルの点検方法を定めたマニュアルを持っていないことがわかった。トンネル管理の責任があるのに、財源や人材の不足などを理由に点検はほとんど実施されていなかった<sup>161)</sup>。

6月18日、国交省の調査・検討委員会は、事故原因についての報告書を公表した。施工

不良や接着剤の劣化、換気の風圧等でつり金具のアンカーボルトの耐久力が低下し、天井板の崩落を招いたと推定した。「事故が生じたという結果を踏まえれば、中日本高速道路会社の点検内容や維持管理体制は不十分だったと言わざるを得ない」と指摘した<sup>162)</sup>。

### 2-8-3 書類送検と不起訴処分

2017年11月30日、山梨県警は前社長ら8人を業務上過失致死傷の疑いで書類送検した。打音検査を目視検査のみにするなど十分に点検するよう指示せず、簡略化した点検を続けたことにより、事故を防げずトンネル利用者を死傷させた疑いがあるとした。しかし、2018年3月23日、甲府地方検察庁は書類送検された社長らを、嫌疑不十分で不起訴処分とした。マニュアルに従って検査・触診しても、天井板の崩落は予見できなかった可能性があり、事故と過失に因果関係があると立証することは難しいと判断した。被害者の遺族はこの不起訴処分を遺憾であると表明し、同年8月1日付で甲府検察審査会に審査を申し立てた。しかし、2019年7月23日付で甲府検察審査会は、10名のうち点検作業担当者2人に「不起訴不当」を議決した。議決を受け甲府地方検察庁は再捜査を行ったが、2020年4月9日、2人を再び嫌疑不十分で不起訴処分とした。

## 2-9 軽井沢の碓井バイパスで格安スキーツアーバス転落事故（2016年15人死亡）

### 【事件の概要】

2016年1月、長野県軽井沢の国道18号スキーツアーの大型バスが道路脇に転落し、15人が死亡。当日、運行会社社長は「運転手が自分の判断でルートを変更した」と陳謝。運転手は入社したばかりで経験不足なのに1人で運転していた。翌日に旅行会社社長は記者会見で謝罪。大学生の被害者が多く、犠牲者のエピソードが紹介され、法政大学学長、早稲田大学学部長などが追悼コメントを発表。書類送検、在宅起訴、事故調報告書発表等の度に遺族会がコメント発表、遺影掲載。運行会社社長に業務上過失致死で禁錮3年、運行管理者に禁錮4年の有罪判決を受けた。

### 2-9-1 事故発生当初のバス会社・旅行会社の対応

2016年1月15日未明、長野県軽井沢町の国道18号（碓氷バイパス）で大型バスが道路脇に転落し、15人が死亡。バスは観光事業会社「イーエスピー」の運行で、スキーツアーは旅行会社「キースツアー」が企画。「スキー・スノーボード激安&格安ツアー」で、乗客は大学生が多かった。乗客39人を乗せて渋谷を出発し、群馬の県境付近の下り坂のカーブを走行中、対向車線を横切ってガードレールを突き破り、道路外側の斜面に転落、横転した。

キースツアーの社長は、15日午前中に報道陣の前に立ち、「運転手が自分の判断でルートを変更した。バス会社の管理不足」と陳謝した。高速道路を通る予定だったのに、事故が起

事故報道のストーリー化に関するコミュニケーション過程の分析

きた現場の一般道は予定外だった。東京都は15日午後、キースツアーを旅行業法に基づき立ち入り調査した。東京労働局もキースツアーとイーエスピーを立ち入り調査した。

### 2-9-2 ずさんな労務管理

1月15日、東京都はキースツアーを旅行業法に基づき立ち入り検査を行った。翌16日には長野県警がキースツアーと、バスを運行したイーエスピー、仲介会社のトラベルスタンドジャパンと事故で死亡した運転手の自宅を自動車運転死傷処罰法違反（過失運転致死傷）の疑いで家宅捜索した<sup>163</sup>。

バスを運行していたイーエスピーは、1月13日付で国土交通省から、「運転手の健康把握が不適切」として、道路運送法に基づく処分を受けていた。運転手13人中10人に健康診断を受けさせておらず、業務への適性や知識を確認する「適性判断」も受けさせていなかった。労務管理がずさんだったのである。また、事故時に運転していた運転手は2015年12月に入社したばかりで、研修を含めて大型バスを運転したのは4回程度だった。バス運転経験は通算10年以上あったが、過去の勤務先では、中型やマイクロバスなどの運転が多かった。

今回のツアーの往復バス運賃は、法定基準の上限額約27万円を下回る約19万円で契約されていた。官公庁への仲介会社の説明によると、キース社からは「今冬は雪が少ないので料金を安くしないと客が来ない。雪が積もってくれば客も増えて運賃を上げる」と説明されたという。運賃の下限割れはイーエスピーも認識していた。また、国土交通省の特別監査では、運行指示書を作成せず、乗務前と終業後の点呼を実施せず、運転手2人とも健康診断を受診せず、下限額下回る運賃で契約するなど、道路運送法違反が明らかとなった<sup>164</sup>。

「イーエスピー」の社長は16日に会見し、7点の法令違反を認めた。①運行指示書にルートに記載がない、②乗務前と終業後の点呼を実施していない、③運転手2人とも健康診断を実施していない、④往復バスの運賃が法定基準の下限（約27万円）を下回る約19万円で契約されていた、⑤複数の運転手の過労（国が定めた勤務時間の上限を超えていた）、運行記録に記録紙を装着していない、⑥乗務記録の記載漏れ、などである。バスにはドライブレコーダーも付いていなかった<sup>165</sup>。この記者会見（事故の翌日）まで社長が姿を見せず、営業部長にメディア対応させたことを「誠意がないと受け取られる」と弁護士は語っている<sup>166</sup>。

### 2-9-3 被害者のプロフィール

事故から3日目の新聞各紙に、犠牲者12人の氏名、大学名、写真、プロフィールが一覧で掲載された。「明るいスポーツマン。卒業したら教師を目指した」（法政大）、「スノーボードが好き。銀行に就職が決まっていた」（早稲田大学）、「アメフト部所属で外交官を目指していた」（東京外国語大学）など、将来のある学生たちだったことが偲ばれる<sup>167</sup>。大学教授の有名評論家は、自分のゼミ生がいたこともあり、何度もインタビューに応じ、そのコメン

トは大きく取り上げられた。法政大学学長と早稲田大学の国際教養学部長は、大学の公式サイトに追悼メッセージを出した<sup>168)</sup>。

#### 2-9-4 事故原因の究明と行政官庁の対応

県警は1月19、20の両日、事故車両の製造元である三菱ふそうトラック・バスの整備工場で、事故車両の検証を実施した<sup>169)</sup>。フットブレーキの部品に異常は見られず、長い下り坂でフットブレーキが利きづらくなる「フェード現象」の痕跡もなく、整備不良も確認できなかった<sup>170)</sup>。運転手は2回の研修の後に実務に投入され、事故時は4回目の営業運転だった。事故車両の運行記録計の記録紙を確認した結果、事故直前の速度は80キロ前後だった。現場の手前約1キロの峠からの下り坂では一時100キロ前後で走行していたとみられる。制限速度の50キロを大きく上回っており、長野県警はギア操作の誤りでエンジンブレーキが利かない状態になり、車体を制御できないまま加速して転落に至った可能性がある<sup>171)</sup>。

朝日新聞社説（1月19日付）では、前述した関越道のTDR行のバス事故後、国交省はバス会社が満たすべき安全基準を厳しくしたが、今回の事故はこの仕組みが「ザル化」している実態を浮き彫りにしたという。零細バス会社にとって、運賃が下限割れしていても、バスを遊ばせているよりはましといった感覚もあり、「そうした問題を防ぐはずの国交省の監査は、手が回り切っていない」と行政批判へ矛先を向けている。

石井国交相は22日の会見で、「二度と悲惨な事故を起こさないよう徹底的な再発防止策を検討する」と述べ、有識者や日本バス協会会長らからなる「軽井沢スキーバス事故対策検討委員会」を設置した<sup>172)</sup>。

1月21～28日に国交省が貸切バスへの抜き打ち街頭監査をしたところ、走行ルートなどを記した「運行指示書」の記録不備などの法令違反が約5割のバスで見つかっている。東京や大阪など12都府県の空港や駅前のバス乗り場や駐車場で、営業中の貸し切りバス88台に対して実施した。このうち42台が運行指示書への休憩時点などの不掲載、運転手の名前を車内に表示していないなど55件の法令違反があった<sup>173)</sup>。国土交通省は、重大な事故を起こしたバス事業者への処分を厳しくする方針と<sup>174)</sup>、国が定める基準額を下回る運賃での運行など、不適正な契約に関する通報を受け付ける窓口を設置する方針と<sup>175)</sup>、運転手の運転経験を大型～小型の車種ごとに把握するよう、バス事業者に義務付ける方針を固め<sup>176)</sup>、貸し切りバス事業者に対し、ドライブレコーダーによる映像の記録、保存を義務付ける方針を明らかにするなど<sup>177)</sup>、矢継ぎ早に対策を打ち出している。また、2016年2月19日付けで、イーエスピーに一般貸切旅客自動車運送事業の許可の取消処分を行った。事業許可取り消しは、2012年の関越自動車道高速バス居眠り運転事故で規制が強化されて以来2件目となる<sup>178)</sup>。2016年3月18日、キースツアーは東京都から旅行業登録の取消処分を受け、全ての営業を終了した<sup>179)</sup>。

### 2-9-5 バス会社社長への実刑判決

2017年6月27日、長野県警は死亡した運転手を自動車運転死傷処罰法違反（過失運転致死傷）の疑いで、またイーエスピーの社長と運行管理者（退社）を業務上過失致死傷の疑いで書類送検した<sup>180</sup>。2017年7月5日、国の事業用自動車事故調査委員会は、報告書を公表した。死亡した運転手が運転ミスで車両を制御できなかったことが原因であり、イーエスピーは運転手の十分な教育をせず、安全軽視の経営が事故につながったと指摘した。

2021年1月21日、イーエスピーの社長と運行管理者は在宅起訴された。死亡した運転手は、不起訴処分となった。

2023年6月8日、長野地裁はイーエスピーの社長に禁錮3年、運行管理を担当していた元社員に禁錮4年の実刑判決を言い渡した。現場にいなかった運行会社幹部の刑事責任を認めるのは異例だが「利益の確保を優先し、輸送の安全の確保を軽視し続けた結果、事故を引き起こした。刑事責任は重い」と実刑判決が相当と結論付けた<sup>181</sup>。

## 2-10 北海道：知床遊覧船の沈没事故

### 【事件の概要】

2022年4月、北海道の知床半島西部沖で、小型観光船が遭難し、乗客と乗員の計26人が死亡または行方不明になった。沈没船がなかなか発見されなかったこともあり、参加者のエピソードが連日報道。事故から4日後に社長が謝罪会見で土下座。杜撰な運行管理が判明し、遺族が何度も記者会見した。

### 2-10-1 事故発生当初の運行会社の対応と乗客のプロフィール

2022年4月23日、北海道斜里町の知床半島西部沖で、「知床遊覧船」が運行する小型観光船「KAZU1（カズワン）」が遭難し、乗客24人と乗員2人の計26人全員が死亡または行方不明になった。世界遺産・知床半島の断崖の滝や野生動物を観察する3時間のツアーだった。午後1時13分頃、救助を要請する118番通報があり、連絡が途絶えた。午後4時半から海上保安庁による捜索が始まったが、船体はなかなか確認できず、24日、海上や岩場で10人の遺体が見つかった。

24日、国交省は運行会社に特別監査に入り、運輸安全委員会も調査官3人を現地に派遣し、聞き取り調査を行っている。海上保安庁は25日までに、業務上過失致死や業務上往来危険の疑いを視野に捜査に乗り出す方針を固めた。船上でプロポーズ予定だったカップル、3歳児を連れた家族、最後に妻に電話をかけて「ありがとう」と伝えた男性（ドコモは最初のうち電話が通じた）、筑波大学の学生で乗り物や旅行が好きな帰国子女など、乗客のプロフィールが次々と報道された<sup>182</sup>。

「知床遊覧船」の社長は、事故発生時も楽観的だったが、この事故が大きく報道されて社

会的な非難を浴び、刑事事件となる可能性が高まる中、4月27日、初めての記者会見を行う。冒頭で「大変な事故を起こしてしまい、申し訳ありませんでした」と、その場に土下座した光景は、多くのニュースの映像となった。当日は、強風・波浪注意報が出ており、午後から天候悪化が予想されたが、「船長の判断で、危なければ引き返すように」という条件付きで出航したという。しかしその後の捜査で、同社の問題点が次々と明らかになっていく。

## 2-10-2 事故の背景となる業務慣行の杜撰さ

9時42分に波浪注意報が発令されており、強風注意報も出ていた。地元の漁師は出航を取りやめたが、カズワンは午前10時に出航した。荒天になれば引き返すという「条件付き運行」が常態化していたからである。また、事故の3日前(20日)、日本小型船舶検査機構(JCI)の中間検査を受けた際は、衛星電話が壊れていたため、陸上との通信手段を携帯電話に切り替えて申請していた<sup>183)</sup>。しかし、船長が申請した携帯事業者(au)は当日の航路の大半が通信エリア外となっており、携帯電話がつながりにくかった。事務所の無線アンテナは、事故当日まで破損したまま放置されていた。午後1時過ぎ、同業他社の従業員が豊田船長からとみられる無線を受信し、ようやく118番通報できたのである。

さらに、運航会社は事故当日、ルート途中の定点連絡を怠っていた。社長は運行管理者も務めているので、規程上は、原則として事務所で勤務する必要があったが不在にしていた。不在の場合は運行管理補助者と「常時連絡できる体制に」と定めていたが、そうした社員も不在だった。事務所にいた別の従業員には、アンテナが壊れてカズワンからの無線受信ができないことを伝えていなかった。船が運行ルート上の複数地点に到達するごとに船長が運行管理者に連絡することが定められていたが、社長らと連絡を取り合っていなかった<sup>184)</sup>。さまざまな連絡体制(コミュニケーション)が不備だったのである。

5月2日、知床遊覧船の事務所に業務上過失致死の疑いで自宅捜索が入った。3日には、社長が、「基準通りに運行していれば事故を回避できた可能性がある。私の落ち度があった」と違反を認めている<sup>185)</sup>。しかし社長は、4月30日を最後に、捜索状況や今後の対応を話す乗客家族らへの説明会に出席していない。二転三転する社長の説明に家族らは「誠意が感じられない」と不信感を募らせていった<sup>186)</sup>。

また、この社長は、法律上の要件を満たさないうまま運行を統括する「運航管理者」を務めていた。①船長として3年以上または甲板員として5年以上の経験、②運航管理の3年以上の経験、などと定められた経験がなかったのである<sup>187)</sup>。

5月12日、総務省北海道総合通信局の職員が、事務所の無線運用状況を調査したところ、同社の事務員から、船と事務所の定点連絡にはアマチュア無線を使っていた、という説明を受けた。電波法に違反したアマ無線の業務使用が常態化していたことになる<sup>188)</sup>。

### 2-10-3 社長の責任追及

5月13日、国土交通省は知床遊覧船が国の特別監査後に提出した改善報告書を開示した。2021年5月と6月の事故を受けて、同年7月に提出した改善報告書と、同10月に同省が抜き打ちで実施状況を確認した内容で、運航中は責任者と常に連絡できる状態を維持するなどとしていたが、①運行中の連絡体制の構築、②緊急時に救助を求めるための通信設備、③安全最優先の従業員への徹底、など、多くの項目に反していた<sup>189)</sup>。

船体は4月29日に発見されたが、陸揚げできたのは6月1日で、1ヵ月以上かかった。その間、ニュースは社長の放蕩ぶりを次々と報道した。社長は事故以前から、観光船の運航日に事務所を頻繁に不在にしていた。「社長が事務所に来るのはほぼまれ。ほぼいなかった」という元観光船長のコメントも紹介される。2021年春、同社はベテラン船長や事務員ら5人と契約を更新しなかった。そのため、船について教える社員がいなくなっていた<sup>190)</sup>。

船長は、5年前まで埼玉県の仕出し屋で配達員として働いていた。もともと長距離トラックの運転手で、長崎で水陸両用車の運転手として働き、知床遊覧船の「船長募集」の掲示を見てやってきた。2020年秋に知床で働き始めたばかりである<sup>191)</sup>。

週刊文春は、社長の私生活についても取材記事を載せている。社長の父は斜里町の元町議会議員で、食品会社や建設会社を営み、神社の宮司で、地元の名士だった。しかし「強欲一族」でもあり、「利益誘導、土地買い占め」などを行っていたらしい<sup>192)</sup>。社長本人は元陶芸家で、約15年前に地元に戻った。2016年に知床遊覧船を買い取り、社長に就任している。大阪の船会社で事故を隠蔽してクビになったこと、2018年に54歳で20歳下の妻と再婚していることなど<sup>193)</sup>、経営の杜撰さを象徴するトップのエピソードとして報道されていた。

### 2-10-4 最終報告書と遺族の提訴

10月20日、乗客の遺族がオンラインで初めての記者会見を開いた。監督する国の責任に言及し、知床遊覧船社長に改めて個別の謝罪を求めた。会見は匿名で、有志の家族が音声のみで発言した<sup>194)</sup>。約半年が経過しているのに、行政が責任を取らず、運行会社の社長が個別の謝罪もしない中、「このまま終わりそうに感じた」と風化への懸念を示した<sup>195)</sup>。社長の業務上過失致死容疑での立件の可能性が焦点となった<sup>196)</sup>。

運輸安全委員会は12月15日、浸水の原因と沈没までのメカニズムがおおむね解明されたとして、経過報告を公表した。ハッチの留め具が摩耗し、航行中の揺れで蓋が開き、海水が船内に流れ込んだ。船内の隔壁には穴があり、水が機関室に到達し、エンジンが止まって動けなくなり沈没した。事故要因として、①船体構造や設備、②事業者による運転判断と安全管理規程の順守、③国による監査や検査の3つの不備を指摘した。事故2日前、船長がふたを閉めた際、確実に固定できない状態だったとの同業者による目撃証言もあった<sup>197)</sup>。

2023年2月28日付で、死亡した甲板員の両親は、同社と社長に計約1億1900万円の損



害賠償を求め、東京地裁に提訴した<sup>198)</sup>。さらに9月4日付けで、国側の不十分な船体検査で事故が起きたとして、国に計約1億800万円の支払いを求める国家賠償請求訴訟を東京地裁に起こした。代理人弁護士は「検査がきちんに行われていれば痛ましい事故は起きなかった。事故の再発を防ぐためにも真相を究明し、国の責任を明らかにしたい」と話した<sup>199)</sup>。

2023年9月7日、国の運輸安全委員会は、最終調査報告書を公表した。事故原因は船のハッチのふたの留め具に不具合があり浸水したことであり、事故の背景として、運行会社の安全管理体制の欠如が「事故発生に重大な影響を及ぼした」と認定した<sup>200)</sup>。この時点では、乗客と乗員26名のうち、まだ6名が行方不明となっている。そのため、まだ事故の結論は出ておらず、遺族の損害賠償請求には至っていないが、事故の経緯から考えると、今後、乗客の遺族による民事訴訟や、社長の責任を問う刑事事件として発展する可能性が高いだろう。

### 3. ストーリー化につながる発表内容

前章の10事例は、いずれも経営責任が問われたケースで、新聞やテレビで連日報道され、大ニュースとなった。報道内容の主なコンテンツは、①事故の悲惨さ、②企業側の初動、③県警や監督官庁の公式発表やリーク、④トップのプロフィール、⑤被害者・遺族のコメントとエピソード、である。危機管理広報の観点からは、②の企業側の初動が注目されるが、実際にはそれだけではなく、企業側がコントロールできない部分で、事故は事件へとストーリー化が進んでいる。各事例でどのようなコンテンツが注目されたかを挙げる。

#### 3-1 事故の悲惨さ

死傷事故であるから、現場の悲惨さは重要な報道材料である。写真や映像があることで、重大な事故であると強調される。ここに記事や解説が入り、ストーリーが始まる。

例えば、JR西日本の福知山線脱線事故では、カーブを曲がり切れず、先頭車両の1、2両目は線路脇の9階建てマンションの1階部分に突っ込み、建物に「く」の字形にまきつくようにして大破した写真や映像が大きく報道された。救出作業は4日間にわたり、レスキュー隊員らが「痛い」「助けて」の悲痛な声の中で懸命な救出を進めた。「押しつぶされた車内は壊れた座席などで身動きがとれず、前方には体を何かに挟まれた乗客の姿。すき間から手だけが見え、数人はぐったりと横たわったまま動かない。マンションに激突した衝撃で車外に放り出されただけが人が血を流して横たわっていた」<sup>201)</sup>。

TDRへの高速夜行バスが激突した事故でも、写真・映像のインパクトは大きい。「眠っていた乗客は床に打ち付けられ、座席は吹き飛んだ」と生存者の生々しい証言が続く。「事故の瞬間まで寝っていて、突然衝撃を感じて起きると、粉々になった窓ガラスで視界は真っ白になった。床にたたきつけられて気を失った」「意識が戻ると、車内は原形をとどめておらず、

前方の座席はなくなっていた。車内後方ではうめき声を上げる男性も。後方の非常口をこじ開けて脱出すると、10人近い乗客が既に車外に逃げていた「衝突直後、車内で『爆発するぞ』と叫び声上がり、パニック状態に。骨折で足が動かず、はって逃げた」<sup>202)</sup>とある。

笹子トンネルの事故では、「がれきに押し潰され、火の手をあげる車。背後に迫る黒煙。崩落事故で避難したドライバーらは2日午後、緊迫した事故直後の状況を証言した」「がれきの下から『誰か、助けて』と何度も声が聞こえたが、火の手が上がり近づけなかった」<sup>203)</sup>。「車は原形をとどめないほどに押しつぶされ、焼け焦げていた」「トンネル上り線の出口方向に向かって、天井板がドミノ倒しのように落ちていった。通行中の車両はほとんどよけることができなかった」<sup>204)</sup>と、明日は我が身という切迫感が伝わる。

軽井沢のスキーツアーバスの脱落事故でも、横転したバスの写真・映像が事故の衝撃を物語っている。「ガードレールをなぎ倒し、道路脇の斜面に横転した車体は衝撃で大きくゆがんだ。突然の横揺れ、車内に響く悲鳴」「ぐにやりと曲がったガードレールの下の斜面に横たわる白い車体は激しく損傷。周辺には粉々になったガラスや部品が散乱していた。木にぶつかり、天井がつぶれた車体後部は衝撃の大きさを物語る。約5メートル離れた場所には青い座席が投げ出されて転がっていた」<sup>205)</sup>とある。

横浜の母子死傷事故では、遺族(夫)が元会長逮捕後に取材に応じて語っている。警察からの電話で病院に行くと、霊安室に妻は横たわっており、「後になって、車輪がぶつかってベビーカーはぐしゃぐしゃになり、うつぶせに倒れた[妻:実名]の隣で長男が泣きじゃくっていたと聞きました」<sup>206)</sup>という、悲劇の情景が浮かぶような言葉である。

### 3-2 企業側の初動

不祥事発覚の際は、謝罪会見が重要となる。特に死傷事故については、初動は早く、情報が二転三転しない、トップが謝罪する、隠蔽しない等が基本となる。しかし現実には、突然の事故で右往左往してしまうし、何かを隠そうとすると、発表内容は二転三転する。そして、二転三転することで報道が続き、ストーリーが展開していくことになる。

例えば、横浜のタイヤ脱輪事故と山口のクラッチ欠陥事故は、三菱自動車(後に三菱ふそう)は長く責任を認めず、運転手や運送会社の整備不良とした。そのことが後に、「隠蔽」という企業体質の非難やトップの責任追及につながっていくのである。パロマも最初の記者会見で社長は「ユーザーの不正改造が原因」とし、謝罪の言葉はなかった。しかし過去の事故をパロマ側が認識していたことが発覚し、わずか4日後に発言撤回して謝罪会見となった。

JR西日本は事故から2時間後の記者会見で、事故原因を「置き石の可能性はある」とした。しかし4日後の記者会見では、即座に撤回して陳謝した。また、事故現場の右カーブについてJR西日本は「133キロ以上でないと脱線しない」と発表していたが、乗客ゼロとの前提で計算した速度だったと訂正している<sup>207)</sup>。

シンドラー社はエレベーター事故があっても会見を行わず沈黙した。区長が連絡しても住民集会には来ず、記者が取材に行くと、社員がバリケードを作って押し出そうとした。この空白期間に全国のシンドラー製の不具合が大きく報道され、国民の不安をかきたてることになる。この間に警視庁の家宅捜査も入った。事故から9日後にスイスの責任者が来日して記者会見したが、事故原因については強気で管理会社の責任を示唆し、さらに非難を浴びた。

TDR 行高速バスの事故では、バス運行会社の社長が事故当日、「法的な問題はなかった」と話した。旅行会社のハーヴェスト HD は記者会見を開き、「監督官庁が運行許可を出していれば問題はない」と強気だった。一方、軽井沢行き夜行バスの事故では、事故当日にツアー企画会社の社長は報道陣の前で謝罪し、「運転手が自分の判断で高速道路から一般道へルート変更した。バス会社の管理不足」と話した。翌日にバス運行会社の社長も記者会見し、指示書にルート変更の記載がないなど、7点の運行管理の不備を認めて謝罪した。

知床遊覧船の沈没事故では、事故から4日後に社長が土下座して謝罪会見した。しかしそれまでの数日間で、この事故の深刻さは大きく報道されていた。

### 3-3 県警や監督官庁の公式発表やリーク

事故後の報道が激化していくのは、新しいニュースが入るからである。主な情報源は警察発表や「関係者への取材」である。一紙のスクープが出ると、同日に記者会見が行われ、翌日以降も報道が過熱することとなる。

横浜の母子死傷事故では、大型トレーラーのタイヤが外れたのはハブが破損したためだと県警が断定し、三菱自動車と三菱ふそう本社を業務上過失致死容疑で家宅捜索した。そこで構造上の問題があり、過去に何度も同種の事故が発生していたのに隠蔽していたことが発覚したのである。山口の9トン冷蔵車の追突による死亡事故でも、クラッチ系統の欠陥であったことが判明し、三菱ふそうの社長が謝罪会見で、意図的な隠蔽だったことについて強い批判を受けた。その後、トップが業務上過失致死罪で起訴されたことで、虚偽報告と不作為の罪が注目されることになった。

JR 西日本の脱線事故では、事故現場で救出作業にあたった尼崎市消防局の救助隊長のコメントが生々しい。車内が押しつぶされ、救出は難航したこと。駐車中の車から漏れたとみられるガソリン臭がするため、電動のこぎりなど火花が出るものは使えなかったことなどである。また、運転士の日勤教育などの厳しいペナルティが運転士の無理な速度運転につながった、という県警捜査本部の判断が大きく報道され、JR 西日本への批判が高まった。

シンドラーのエレベーター事故では、港区の公共住宅だったので、区長がシンドラーの対応を批判している。警視庁の家宅捜査でも、段ボールを抱えて続々と入る捜査員の写真・映像がニュース性を高めた。事故から9日目にスイスの責任者が来日した後、港区役所でも、国交省でも、カウンターの内側にカメラが入り、スイス人のトップが頭を下げて謝罪する写

真・映像が連日報道され、重大な事件であるという社会的認識が共有されていった。

パロマの事件は、そもそもの発端が経産省の記者会見で、パロマの瞬間湯沸かし器で一酸化炭素中毒事故が発生し、20年間で15人が死亡している、と発表したことから始まっている。それも、警視庁が遺族から再捜査を依頼され、製品の不具合を見つけ、同タイプの製品で同様の事故が起きる可能性があるとして経産省に再発防止を要請したからである。パロマ社長の最初の記者会見は、「ユーザーの不正改造」だと強気だったが、さらに経産省が新たな死亡事故を発表したことで、パロマは前言を撤回して謝罪した。その後も経産省は、パロマが提出した調査報告書が不十分だとして追加の報告書を求め、それも不十分として立ち入り検査を行った。経産省の発表はその度にニュースとなり、パロマの不正を印象づけた。

TDR行の高速バスの事故では、国交省の情報として、運航会社も旅行会社も過去に行政処分を受けたことが報じられている。また、県警の調べによる運転手の供述が公表され、寝不足の状態で危険を感じながら運転を続けていたこと、事故を起こすまでの約6時間半は一人で乗務していたことなどが明らかになった。

笹子トンネルの天井板崩落事故では、事故翌日に国交相が現場を視察し、全国の同様の構造のトンネルを緊急点検するようにと要請した。すぐに国交省が原因究明のために検討委員会を設置し、現場視察を行っている。全国の市町村道を管理する全ての市町村で、トンネルの点検方法を定めたマニュアルを持っていないことも国交省の調べでわかった。こうして天井板の打音検査を指示しなかったことにより、山梨県警は社長らを書類送検したが、予見可能性を立証することは難しいとして不起訴になった。

軽井沢スキーツアーの夜行バスは、長野県警が運行会社などの家宅捜索を行い、東京都がツアー企画会社を旅行業法に基づき立ち入り検査した。国交省は運行会社への貸切バス事業の許可を取り消した。また、貸切バスへの抜き打ち街頭検査を行うなどした。その後、バス事業者への処分を厳しくする、貸切バス会社の事業許可を更新制にする、基準運賃を下回るような不適正な契約に関する通報を受け付ける窓口を設置する、などの方策を打ち出した。

知床遊覧船の沈没事故では、国交省が、過去の特別監査後に提出された改善報告書を開示した。これによって、運行会社が多くの点で法令違反をしていたことが判明した。有識者検討会も設置し、再発防止策を発表している。

### 3-4 トップのプロフィール

事故が事件として拡大していく中で、トップは重要な登場人物であり、時には「悪役」となる。トップのエピソードは重要な記事コンテンツとなり、ガバナンスの課題に発展する。

横浜の母子死傷事件では、三菱自（ふそう）の会議でハブの摩耗に関する隠蔽と虚偽報告が明るみになってから、これを指示したとされる元会長が事件の主役となった。日本銀行総裁の甥で、慶應義塾大学を卒業して三菱重工に入社し、花形部門の大型車部門を歩いてきた

「プリンス的存在」である。三菱自動車が分離し、トラック・バス部門が分社化すると、三菱ふそうの初代会長に就任した。ワンマンで、「社内で自由な議論ができなくなった」などのプロフィールが報道されている。JR西の元会長（取締役相談役）は文部次官の父を持ち、東京大学を卒業して旧国鉄に入社。エリート畑を歩んで社長になり、国鉄民営化を率いた。安全より収益重視で民営化を進め、「JR西の天皇」と呼ばれるほどワンマンだったと報じられている。民営化を進めて収益を上げるために手段を選ばない、企業に都合の悪い情報は隠す、など「会社のため」の言動が批判された。両者とも、「キャラが立っている」のである。

パロマは同族企業で、社長がワンマンだったので社内で報告を上げられなかったと報道されている。知床遊覧船の社長については、私生活の放蕩ぶりや、ベテランの社員を解雇して経験の浅い船長しか残さなかったなどのエピソードが「悪役」のように記事化されている。

### 3-5 被害者・遺族のコメントとエピソード

トップの責任追及では、実際に社長が事故を起こしたわけでもなく、善管注意義務を怠り何も対策をしなかった、という「不作為の罪」が問われている。大手企業のトップを追及する上で、社会的な共通認識は欠かせない。共感づくりのストーリー形成に、事故の被害者・遺族の談話は大きな役割を果たす。突然人生を奪われた被害者の生前のエピソードや遺影がニュースになることで、事故は他人事ではないという恐怖感が煽られ、原因を作った企業に怒りの矛先が向く。一般に裁判のニュースは、事件の経緯、検察側の論点、経営陣の無罪主張などで新味がないが、遺族コメントが掲載されることで、事件性が立体化していく。

例えば、横浜の母子死傷事故では、遺族（母）が何度も記者会見を行い、前会長の逮捕時には、「それでも前会長たちにはこれからも人生があるが、娘はもう戻ってこない」<sup>208)</sup>「この事故は会社ぐるみの『殺人』だと思っている。一生許せない」<sup>209)</sup>など、起訴、公判、判決、控訴、判決などの節目ごとに、強い言葉でコメントを出した。また、外国人社長が会見で「遺族を直接訪問して謝罪したい」と言う言葉を聞いて、母子死傷事故の遺族（母）は、「娘の墓へ行って謝罪してほしい」との談話を出した。すると翌25日、社長は横浜の墓地を訪れ、被害者の墓前で「apology」という言葉を用いて謝罪している<sup>210)</sup>。

山口のクラッチ系統の欠陥による運転手の事故死でも、遺族の妻や兄が、被害者は20年近いベテラン運転手でトラックの整備を怠らなかつたこと、車体から変な音がするといつても何度も点検に出していたことなど、被害者の人柄が語られ、運転手の安全運転違反ではなく、車体に欠陥があったことを印象づけている。

JR西日本の事故では、被害者は同志社大学の学生が多く、前途ある若者の死を悼み、被害者のエピソードが連日報道されて涙を誘った。「将来は通訳、18歳の夢消える」<sup>211)</sup>、「最後のメール、幼稚園来の幼なじみ、同窓会計画の矢先」<sup>212)</sup>などである。ゴールデンウィーク中、NHKニュースは、被害者の生前の高校生活の映像などを入手して、連日のように放

映した。「尼崎惨事から1週間 棺に届いた採用通知…脱線事故の翌日『ぜひ明日から』」<sup>213)</sup>は、被害者の学生に届いた就職内定通知で、遺族の談話が出ている。「『母の日』、伝えられぬありがとう——脱線事故現場、無念のカーネーション」<sup>214)</sup>など、生前の生活を偲ばせるエピソードも紹介された。また、事故の捜査や裁判が進むにつれて、遺族と負傷者らによる「4.15 ネットワーク」が、逮捕・書類送検・公判・判決のたびにコメントを出している。

シンドラーのエレベーター事故では、事故から半年後、遺族が高校2年の息子の遺影とともに記者会見した。野球に打ち込み、将来は中学教師になりたいと夢見ていたことなどを話し、原因究明を求めた。その後も公判・判決などのたびに、遺影とともにコメントを出している。事故から2年半後の被害者の誕生日には、事故を風化してほしくない、と民事訴訟を起こした。3か月後にシンドラーの社員らが業務上過失致死で書類送検、在宅起訴されると、その度に遺影とともに記者会見し、「徹底的に原因究明してほしい」と話した。

パロマの中毒事故でも、遺族の割り切れない思いが次々と報道された。1996年に港区で死亡した21歳の被害者の両親は、仏壇の遺影の前に「ギタリストになる夢を抱き、音楽学校で勉強していた」と語った。遺族が「突然死」という死因を納得できず、2006年になってから監察医務院に問い合わせたところ、一酸化中毒死だと知らされ、警視庁に原因究明を訴えた。新聞見出しには「遺族の疑問、再捜査へ動かす」とある<sup>215)</sup>。この取材記事が出た翌日(7月18日)、パロマは一転して責任を認めた謝罪会見を行っている。さらにその直後(20日)、パロマ副社長ら2人はこの両親宅(松江市)へ謝罪に訪れた。遺影の前に手を合わせて頭を下げた写真が掲載され、事件性が強調されている<sup>216)</sup>。

前述のように、パロマのトップの書類送検につながったのは、時効前の2005年の南麻布での中毒死(18歳)である。遺族(母)は、事故の前から頭痛などの症状を訴えていたこと、同じアパートの姉も湯沸かし器の不具合を相談していたことなどを話した。その報道の6日後、パロマ副社長らは実家へ謝罪に訪れ、仏壇と遺影の前で頭を床につけて謝罪した。謝罪する写真は大きくカラーで新聞掲載された。その後も、書類送検、公判、判決のたびに遺族(母)は弁護士と記者会見するなどして意見表明している。

軽井沢行の夜行バス事故では、犠牲者12人の氏名、大学名、写真、プロフィールが一覧で掲載された。将来のある学生だったことが偲ばれる<sup>217)</sup>。有名評論家のゼミ生がいたこともあり、評論家の追悼コメントは大きく取り上げられた。法政大学学長と早稲田大学学部長は、大学の公式サイトに追悼メッセージを出した。その後も書類送検、事故調報告書の発表などのたびに、遺族会のコメントとともに、被害者の遺影やエピソードが報道されている。

知床遊覧船沈没事故では、捜査が続いてなかなか船体が見つからない中、乗船者の家族に取材した多数のエピソードが報道された。船上でプロポーズ予定だったカップル、3歳児を連れた家族などで、幸せな日常が急転直下したことがわかる。半年後にはオンラインで記者会見し、国の責任に言及し、「このまま終わりそうに感じた」と風化への懸念を示した。

一方、六本木ヒルズの自動回転ドアの事故は、いたいけな幼児の死亡だったが、自分から閉まりかけたドアに飛び込んだこともあり、早々に遺族と示談が成立し、遺族コメントはほとんど出なかった。そのためか、裁判の結審も早く、ストーリーは長引かなかった。

なお、本稿では触れなかったが、横浜の母子死傷事故では、当初は三菱自動車がハブ構造の問題を認めなかったため、トラック運転手と運送会社が嫌疑をかけられ、第二の被害者となった。運送会社社長の苦悩と三菱との厳しい交渉過程を題材とした池井戸潤の小説『空飛ぶタイヤ』は、2005年6月に連載を開始し、2006年9月に書籍出版、2007年に吉川英治文学新人賞を受賞。2009年にWOWWOWでドラマ化され、日本民間放送連盟賞の番組部門最優秀賞を受賞している。元会長に対する判決は、2006年12月の地裁判決で無罪、2008年7月の高裁で逆転有罪（2010年3月に上告棄却）で、元市場品質部長らに対する判決は、2007年12月の地裁判決で有罪である（二審も有罪・上告棄却）。小説はフィクション仕立てだがモデルは明らかで、「大企業の隠蔽に立ち向かう、零細企業の社長の奮闘」はストーリー化され、社会の共感と呼び、歴史に残る経営トップの有罪判決につながったのではないかと考えている。

#### 4. 今後の課題

本稿では、各事例の報道内容から、事故がストーリー化して事件となるまでのコミュニケーション過程と、その際の主要コンテンツを明らかにした。事故報道がストーリー化して被害の大きさや原因を伝えることで、企業トップの逮捕・起訴につながり、さらに深刻な「事件」になっていく。もっと詳細な推移を書きたかったが、紙幅の関係で省略せざるをえなかったのが残念である。記事では何度も繰り返して事故の経緯や背景、キーワード（ハブ、クラッチ、日勤教育、ATS、打音検査等）などが囲み記事や図表として解説されている。社会的な共感形成やストーリーの共有化においては「キーフレーズの繰り返し」も重要な要素だが、論文としては割愛せざるをえなかった。被害者の生前の写真や遺族の会見も大きく掲載・放映されていて、フォトジャーナリズムとしての訴求力があるが、著作権の関係で収録できなかった。各事故が発生した企業の業務慣行や組織文化、業界常識の問題についても、類似の事故・事件が大きく報道されており、監督官庁が非難され、規制が強化され、それがまた事故報道のコンテンツとなっているのだが、紙幅の関係で言及できなかった。

また、本稿では一般人が被害に遭った事故を対象とした。工場爆発等の事故については、責任の所在が明確で、労働災害の問題とも重なるので、別の機会にまとめて分析したい。

近年のニュース報道はネット上で転載され、さらにSNS等で拡散されていく。ポジティブな広報事例と同様に、事故報道についても、情報の受け手がストーリーの発信者となっている可能性もある。こうしたコミュニケーション過程の分析も今後の課題である。

## 謝辞

本研究は、日本広報学会の2022-2023年度「助成研究B」を受けた研究成果である。ここに記して深謝する。

## 注

- 1) 猪狩誠也 2018 「日本の経営ジャーナリズム」 「広報研究」 第22号 145-162
- 2) アイアン・ミトロフ 2001 (邦訳 2001, 23)
- 3) アージェンティ 2016 (邦訳 2019, 271-275)
- 4) 井口理 2013 『戦略PRの本質』
- 5) 阿久津聡 2018PRYearBook
- 6) 浅見 2015.32
- 7) 國廣 2019.50
- 8) 同上 32
- 9) 2002年1月11日各紙
- 10) 毎日新聞 2002年2月13日
- 11) 朝日新聞 2002年3月1日
- 12) 読売新聞 2003年10月16日夕刊
- 13) 朝日新聞 2003年12月4日夕刊
- 14) 日本経済新聞 2004年3月24日
- 15) 日本経済新聞 2004年3月25日
- 16) 2004年5月6日夕刊各紙, 7日各紙
- 17) 読売新聞 2004年5月6日夕刊
- 18) 日本経済新聞 2004年5月7日
- 19) 朝日新聞 2004年5月6日夕刊他
- 20) 日本経済新聞 2004年5月7日
- 21) 読売新聞 2004年5月10日
- 22) 日本経済新聞 2004年5月28日他
- 23) 朝日新聞・日本経済新聞 2006年12月14日・22日
- 24) 2004年12月14日各紙
- 25) 朝日新聞 2004年5月21日
- 26) 日本経済新聞 2004年5月24日
- 27) 日本経済新聞 2004年5月25日
- 28) 読売新聞 2004年5月30日
- 29) 朝日新聞・読売新聞・日本経済新聞 2004年6月3日
- 30) 日本経済新聞・朝日新聞 2004年6月3日
- 31) 朝日新聞 2004年6月4日
- 32) 日本経済新聞 2004年6月11日他
- 33) 日本経済新聞 2004年6月15日
- 34) 日本経済新聞・朝日新聞 2004年7月10日
- 35) 日本経済新聞 2004年7月11日
- 36) 朝日新聞 2004年7月15日
- 37) 朝日新聞 2004年7月15日夕刊
- 38) 日本経済新聞 2004年7月16日
- 39) 日本経済新聞 2004年7月17日
- 40) 日本経済新聞 2004年8月13日
- 41) 日本経済新聞 2004年7月26日
- 42) 日本経済新聞 2005年3月27日・30日／3月28日朝日夕刊
- 43) 日本経済新聞 2005年3月30日
- 44) 朝日新聞・日本経済新聞 2005年3月31日
- 45) 朝日新聞 2005年6月24日
- 46) 日本経済新聞 2005年7月2日
- 47) 朝日新聞 2008年1月13日
- 48) 日本経済新聞 2008年1月15日
- 49) 2004年3月30日各紙。ただし31日付の各紙によれば、ビル管理の丸誠は三和側との協議はなく指示はしていないと主張し、双方の主張は食い違っている
- 50) 朝日新聞 2004年7月17日夕刊1面トップ)
- 51) 朝日新聞 2004年10月5日
- 52) 朝日新聞 2005年1月27日他
- 53) 朝日新聞 2005年1月26日夕刊
- 54) 朝日新聞 2005年6月25日
- 55) 日本経済新聞 2005年4月26日他
- 56) 日本経済新聞 2005年4月26日
- 57) 日本経済新聞 2005年5月2日
- 58) 朝日新聞 2005年4月29日
- 59) 朝日新聞 2005年4月30日
- 60) 日本経済新聞 2005年5月4日
- 61) 朝日新聞 2005年5月5日他
- 62) 日本経済新聞・朝日新聞 2005年5月7日
- 63) 日本経済新聞 2005年5月9日
- 64) 朝日新聞 2005年4月29日
- 65) 日本経済新聞 2005年6月1日
- 66) 朝日新聞 2005年6月1日
- 67) 朝日新聞・日本経済新聞 2005年9月6日夕刊
- 68) 日本経済新聞 2005年9月6日夕刊
- 69) 日本経済新聞 2007年6月29日
- 70) 日本経済新聞 2005年6月29日
- 71) 『週刊文春』 2005年5月19日号
- 72) 朝日新聞・日本経済新聞 2009年7月9日
- 73) 2012年1月25日各紙
- 74) 朝日新聞 2009年9月25日夕刊
- 75) 朝日新聞・日本経済新聞 2009年9月26日
- 76) 朝日新聞 2009年9月27日
- 77) 日本経済新聞 2009年9月29日
- 78) 朝日新聞 2009年9月29日
- 79) 朝日新聞 2009年10月1日
- 80) 日本経済新聞 2009年12月5日他
- 81) 朝日新聞 2010年2月20日夕刊
- 82) 2013年9月27日朝日新聞夕刊, 9月28日朝日新聞・日経経済新聞
- 83) 朝日新聞 2015年3月10日大阪版
- 84) 朝日新聞 2015年3月28日
- 85) 朝日新聞 2006年6月4日
- 86) 朝日新聞 2006年6月6日夕刊
- 87) 朝日新聞 2006年6月7日
- 88) 2006年6月8日各紙



- 89) 朝日新聞 2006 年 6 月 9 日夕刊  
 90) 『日経ビジネス』2008 年 8 月 25 日号「敗軍の将、兵を語る」122-124  
 91) 『PRIR』2006 年 8 月号 p12  
 92) 日本経済新聞・朝日新聞 2006 年 6 月 13 日  
 93) 朝日新聞・日本経済新聞 2006 年 6 月 14 日  
 94) 2006 年 6 月 15 日各紙  
 95) 2006 年 6 月 17 日各紙  
 96) 日本経済新聞 2006 年 6 月 18 日  
 97) 2006 年 6 月 7 日各紙  
 98) 日本経済新聞 2006 年 11 月 15 日／朝日新聞 2006 年 11 月 14 日夕刊他  
 99) 朝日新聞・日本経済新聞 2007 年 3 月 28 日  
 100) 朝日新聞 2007 年 6 月 1 日  
 101) 朝日新聞 2009 年 1 月 9 日夕刊  
 102) 日本経済新聞 2 月 19 日  
 103) 朝日新聞 2009 年 5 月 8 日夕刊, 日本経済新聞 5 月 9 日  
 104) 2009 年 7 月 17 日各紙  
 105) 朝日新聞 2009 年 9 月 3 日  
 106) 日本経済新聞 2009 年 9 月 9 日  
 107) 日本経済新聞 2009 年 9 月 26 日  
 108) 朝日新聞 2012 年 11 月 6 日  
 109) 日本経済新聞 2012 年 11 月 14 日  
 110) 朝日新聞・日本経済新聞 2012 年 12 月 20 日  
 111) 朝日新聞・日本経済新聞 2013 年 2 月 9 日  
 112) 日本経済新聞 2015 年 7 月 25 日  
 113) 朝日新聞 2006 年 7 月 16 日  
 114) 朝日新聞 2006 年 7 月 15 日他  
 115) 朝日新聞 2006 年 7 月 15 日夕刊  
 116) 朝日新聞 2006 年 7 月 16 日他  
 117) 日本経済新聞 2006 年 7 月 17 日  
 118) 朝日新聞 2006 年 7 月 18 日夕刊  
 119) 2006 年 7 月 19 日全紙・7 月 22 日日経  
 120) 朝日新聞 2006 年 7 月 19 日夕刊  
 121) 日本経済新聞 2006 年 7 月 20 日他  
 122) 日本経済新聞 2006 年 7 月 20 日  
 123) 朝日新聞 2006 年 7 月 19 日夕刊  
 124) 朝日新聞 2006 年 7 月 21 日  
 125) 朝日新聞 2006 年 7 月 23 日  
 126) 日本経済新聞 2006 年 7 月 21 日  
 127) 朝日新聞 2006 年 7 月 24 日  
 128) 朝日新聞 2006 年 7 月 26 日・日本経済新聞 7 月 27 日  
 129) 日本経済新聞 2006 年 7 月 26 日  
 130) 朝日新聞 2006 年 7 月 28 日  
 131) 2006 年 7 月 31 日朝日夕刊／8 月 1 日日経  
 132) 日本経済新聞 2006 年 8 月 2 日  
 133) 2006 年 8 月 8 日朝日・日経  
 134) 『週刊東洋経済』2006 年 8 月 12-19 日号  
 135) 朝日新聞 2006 年 8 月 1 日  
 136) 朝日新聞 2006 年 8 月 10 日夕刊 1 面  
 137) 朝日新聞 2006 年 8 月 29 日他  
 138) 朝日新聞・日本経済新聞 2006 年 12 月 27 日  
 139) 朝日新聞 2007 年 10 月 12 日夕刊／朝日新聞・日本経済新聞 10 月 13 日  
 140) 朝日新聞 2007 年 11 月 26 日夕刊  
 141) 朝日新聞・日本経済新聞 2007 年 12 月 12 日  
 142) 朝日新聞 2010 年 5 月 25 日夕刊  
 143) 朝日新聞・日本経済新聞 2012 年 12 月 22 日  
 144) 朝日新聞 2013 年 1 月 5 日  
 145) 2012 年 4 月 30 日各紙  
 146) 朝日新聞 2012 年 5 月 4 日  
 147) 朝日新聞 2012 年 5 月 7 日  
 148) 朝日新聞 2012 年 5 月 8 日  
 149) 2012 年 5 月 23 日各紙  
 150) 日本経済新聞 2012 年 6 月 23 日  
 151) 日本経済新聞 2012 年 7 月 5 日  
 152) 日本経済新聞 2012 年 12 月 11 日  
 153) 2014 年 3 月 26 日各紙  
 154) 日本経済新聞 2014 年 4 月 3 日  
 155) 朝日新聞 2012 年 12 月 3 日夕刊  
 156) 日本経済新聞 2012 年 12 月 4 日・朝日新聞 12 月 4 日夕刊・朝日新聞 12 月 6 日  
 157) 朝日新聞 2012 年 12 月 9 日  
 158) 日本経済新聞・朝日新聞 12 月 14 日・12 月 15 日  
 159) 2013 年 1 月 10 日各紙  
 160) 日本経済新聞 2013 年 2 月 2 日  
 161) 朝日新聞 2013 年 1 月 31 日  
 162) 日本経済新聞・朝日新聞 2013 年 6 月 19 日  
 163) 朝日新聞 2016 年 1 月 16 日夕刊  
 164) 日本経済新聞 2016 年 1 月 17 日  
 165) 2016 年 1 月 16 日, 17 日各紙  
 166) 浅見隆行「バス運行会社の記者会見に見る被害者への謝罪の示し方」『広報会議』2016 年 4 月号 94-95  
 167) 日本経済新聞 2016 年 1 月 18 日  
 168) 法政大学総長メッセージ：<https://www.hosei.ac.jp/hosei/daigakugaiyo/socho/message/160116/?auth=9abbb458a78210eb174f4bdd385bcf54>／早稲田大学国際教養学部メッセージ：<https://www.waseda.jp/fire/sils/news/2016/01/16/1238/>  
 169) 産経新聞 2016 年 1 年 22 日  
 170) 日本経済新聞 2016 年 1 月 22 日  
 171) 日本経済新聞 2016 年 1 月 23 日  
 172) 朝日新聞 2016 年 1 月 23 日  
 173) 日本経済新聞 2016 年 1 月 30 日  
 174) 日本経済新聞 2016 年 2 月 10 日  
 175) 日本経済新聞 2016 年 2 月 19 日  
 176) 日本経済新聞 2016 年 2 月 25 日  
 177) 日本経済新聞 2016 年 3 月 8 日  
 178) 処分が確定すると、同社役員らは 2 年間事業許可を取る事ができない。  
 179) 日本経済新聞 2016 年 3 月 19 日  
 180) 2017 年 6 月 28 日各紙  
 181) 日本経済新聞 2023 年 6 月 9 日  
 182) 日本経済新聞 2022 年 4 月 25 日／朝日新聞 2022 年 4 月 26 日・27 日他  
 183) 日本経済新聞・朝日新聞 2022 年 5 月 1 日  
 184) 朝日新聞 2022 年 5 月 7 日

## 事故報道のストーリー化に関するコミュニケーション過程の分析

- |   |                         |
|---|-------------------------|
| 185) 日本経済新聞 2022年5月4日                     | 201) 日本経済新聞 2005年4月28日  |
| 186) 日本経済新聞 2022年5月5日                     | 202) 日本経済新聞 2012年4月30日  |
| 187) 日本経済新聞 2022年5月6日・5月8日                | 203) 日本経済新聞 2012年12月3日  |
| 188) 日本経済新聞 5月13日                         | 204) 朝日新聞 2012年12月4日    |
| 189) 日本経済新聞 2022年5月14日                    | 205) 日本経済新聞 2016年1月15日  |
| 190) 朝日新聞 2022年5月24日                      | 206) 朝日新聞 2004年5月8日神奈川版 |
| 191) 朝日新聞 2022年6月6日                       | 207) 朝日新聞 2005年4月30日    |
| 192) 週刊文春 5月5日・12日号                       | 208) 読売新聞 2004年5月6日夕刊   |
| 193) 週刊文春 2022年5月19日号, 各全国紙 2022年5月11日付広告 | 209) 朝日新聞 2004年5月7日     |
| 194) 朝日新聞 10月21日夕刊                        | 210) 日本経済新聞 2004年3月26日  |
| 195) 日本経済新聞 10月21日                        | 211) 日本経済新聞 2005年5月2日   |
| 196) 日本経済新聞 2023年10月24日                   | 212) 日本経済新聞 2005年5月2日夕刊 |
| 197) 2023年12月16日各紙                        | 213) 読売新聞 2005年5月3日     |
| 198) 読売新聞 2023年6月2日                       | 214) 日本経済新聞 2005年5月8日   |
| 199) 読売新聞 2023年9月6日                       | 215) 日本経済新聞 2006年7月17日  |
| 200) 朝日新聞・日本経済新聞 2023年9月8日                | 216) 日本経済新聞 2006年7月21日  |
|   | 217) 日本経済新聞 2016年1月18日  |

## 参考文献

- 阿久津聡 2018 「先の見えない社会だからこそ、ストーリーをつくり、語る」『PRYearBook』4-7
- Argenti, P.A. (2016) Corporate Communication, McGraw-Hill Education (駒橋恵子・国枝智樹監訳 2019 アージェンティのコーポレート・コミュニケーション, 東急エージェンシー)
- 浅見隆行 2015 『危機管理広報の基本と実践』中央経済社
- 樋口晴彦 2012 『組織不祥事研究』白桃書房
- 樋口晴彦 2017 「シンドラー社製エレベーター死亡事故の事例研究」『日本経営倫理学会誌』第24号 179-197
- 猪狩誠也 2018 「日本の経営ジャーナリズム」『広報研究』第22号 145-162
- 井口理 2013 『戦略PRの本質』
- 小林秀之 2005 『裁かれる三菱自動車』日本評論社
- 駒橋恵子 2004 『報道の経済的影響』御茶ノ水書房
- 駒橋恵子 2012 「企業不祥事と経営責任に関する一考察—企業コミュニケーション戦略の観点から—」『慶應経営論集』第29巻第1号 91-116
- 國廣正 2019 『企業不祥事を防ぐ』日本経済新聞出版社
- Mitroff, I, I (2001) Managing Crises Before they Happen (上野正安・大貫功雄訳 2001 クライシス・マネジメント, 徳間書店)
- 吉田裕・安倍誠治 2019 「日本における1950年以降の重大バス事故の一覧」『社会安全学研究』第9巻 53-67
- 国土交通省 「重大な人的被害を生じた運転事故」(過去30年間)  
<https://www.mlit.go.jp/common/000126484.pdf>
- 国土交通省 「重大な人的被害を生じた運転事故」(昭和63年以降)  
<https://www.mlit.go.jp/tetudo/content/001378757.pdf>