

福知山線事故裁判の教訓

立教大学教授 芳賀 繁



はが・しげる 53年函館生まれ。京大大学院修士課程修了(心理学)。博士(文学)。JR総合技術研究所などを経て02年から現職。専門は産業心理学、人間工学。

2005年の福知山線事故に關連して業務上過失致死傷罪の容疑で起訴されたJR西日本の前社長山崎正夫氏に対し、神戸地裁は無罪判決を下した。その後、検察が控訴を断念して無罪が確定したため「これほどの事故を起こしたのに誰も責任を問われないのか」、「事故の真相は解明されなかった」との批判が巻き起こった。

「は本人の資質よりも、作業環境、作業手順・設備・機器の設計、人員や予算の不足、タイムプレッシャー等、さまざまな背景要因の重なりに起因することが多い。したがって、犯罪者を捜して処罰するための「捜査」取り調べ」よりも、広く深く要因を探り、今後の予防対策を

に失敗したのではない。限られた予算の中から、5千キロを超えるJR西日本鉄道網(福知山線はその中の約100キロ)の安全投資をやりくりしていたのである。カーブでの制限速度超過のリスクは過小評価されたのか。だとしたらそれはなぜか。安全投資の額を決めたり順位づけたりする

一方、被害者・遺族の中には裁判を通して事故の真相が解明されることを期待する人たちもいる。しかし、刑事裁判は事故原因を究明することを目的に行われるのではない。被告人に過失があったか。山崎氏の場合は現場の曲線を急カーブにする際に自動列車停止装置ⅡA(TSⅡ)をつけなかったことが過失に当たるか否か)だけが争われる。危険性を認識していたのに対策を講じなかった場合に過失が認定される。しかし、リスクを知っていたら有罪になるといいうのなら、運行管理・安全管理の責任者はリスクを知らない方が得になってしまう。

「捜査」より「調査」重要

意や悪質な違反で起きたのではない場合でも、警察・検察が事故の責任者を捜し出して裁判にかけ、刑事罰を求めることは安全性を向上させるのに役立つだろうか。裁判は真相解明に役立つだろうか。この議論は、ヒューマンエラーや安全マネジメントの失敗が人の命に關わるようなさまざまなサービス・鉄道、航空、医療、原子力発電等に共通する問題である。

提言する「調査」の方が重要である。誠実に職務を遂行している中で起きたエラーについては、本人に刑事罰を科すべきではないことは、安全問題の専門家の間で共通認識となっている。

仕組みは機能していたか。していなかったとしたらそれはなぜか。乗務員の育成、勤務、再教育はどうあるべきか。そのような点を検証して今後の鉄道安全に役立つ教訓を得るには、司法から独立した、責任追及を目的としない調査の方が有効である。運輸安全委員会等による事故調査も重要だし、その後もさまざまな事業者内外の組織によって調査・検証・改善提案が継続的に行われることが望ましい。

安全マネジメントの失敗を後知恵で処罰しても事故の再発は防げない。調査機関、被害者、専門家、事業者が協力して事故の要因を探り、話し合い、再発防止のための活動を継続的に行うことこそ、事故から最大の教訓を学び、尊い犠牲を無駄にせず、安全性を高める最善の道である。

人は誰でもミスをする。厳しい訓練を受け、資格を得た専門家・実務者が誠実に職務を遂行しているときにもエラーをおかすことがある。エラー

山崎裁判に戻って考えてみよう。山崎前社長とその部下たちは安全マネジメントに失敗したかもしれないが、故意

刑事捜査や裁判はそのような調査・検証作業を妨害するものでしかない。実際、この裁判によって関係者の謝罪、反

省、情報開示が制約され、事業者と被害者の間に溝を作ってしまった。

山崎裁判に戻って考えてみよう。山崎前社長とその部下たちは安全マネジメントに失敗したかもしれないが、故意

刑事捜査や裁判はそのような調査・検証作業を妨害するものでしかない。実際、この裁判によって関係者の謝罪、反

省、情報開示が制約され、事業者と被害者の間に溝を作ってしまった。

省、情報開示が制約され、事業者と被害者の間に溝を作ってしまった。