

神戸地裁無罪判決に関する見解

2012.1.11 芳賀繁

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。事故から最大限の教訓を学び安全性を高めることの方が一人の責任者を処罰することの可否を論ずるよりはるかに大切である。山崎前社長は安全マネジメントに失敗したかも知れないが、故意に失敗したのではない。限られた予算の中から5000kmを超える鉄道網（福知山線はそのうち106.5km）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。運転士の育成、教育、勤務、エラーの後の再教育はどうあるべきか。そのような点を検証して日本全体の鉄道安全に役立つ教訓を得るには、司法から独立した専門家による、責任追及ではなく原因究明を目的とする調査が必要である。運輸安全委員会の調査も重要だし、その後も様々な社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。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、この裁判によって事故当事者・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。

さらに、リスクを知っていたら有罪になるというのなら、運行管理・安全管理の責任者はリスクを知らない方が得である。輸送サービスには事故リスクが伴う。そのリスクを正しく把握し評価し、安全対策を事業経営と両立させながら効率的に決定することが安全マネジメントの要である。

検察は控訴せず、事故の教訓と予防対策がもっと自由な形で検証され議論される環境が生まれることを望む。