

## 信楽列車事故の教訓と鉄道事故調査

著者	佐藤 健宗
雑誌名	ノモス = Nomos
巻	18
ページ	25-36
発行年	2006-06-30
その他のタイトル	The lessons of Shigaraki railway accident and method to investigate railway accidents
URL	<a href="http://hdl.handle.net/10112/12944">http://hdl.handle.net/10112/12944</a>

# 信楽列車事故の教訓と鉄道事故調査

佐藤 健 宗\*

## 第1 はじめに

平成17年4月25日、兵庫県尼崎市内のJR西日本福知山線で宝塚駅発同志社前駅行きの快速電車が脱線転覆し、運転士を含む107名が死亡し、500名以上が負傷するという大惨事が発生した。この事故の原因については、国の機関である航空・鉄道事故調査委員会が調査中であり、その調査結果を待たなければならない。

筆者は平成3年5月14日に滋賀県内で起きた信楽高原鉄道事故の遺族側代理人として、事故原因の解明と裁判を通じた法的責任の追及に十年以上携わってきた。信楽列車事故は、信楽高原鉄道とJR西日本の列車が正面衝突したものである。このときJR西日本が事故の教訓に学び、事故再発防止や安全対策に抜本的に取り組んでおれば、福知山線脱線事故は起きなかったかもしれない。そう思うと残念でならない。

そこで本稿では信楽列車事故の訴訟の経験をもとに、鉄道事故の事故原因の解明のありかたや教訓化について、ささやかながら論考を行うものである。

## 第2 信楽高原鉄道列車事故とその教訓化

### 1 信楽列車事故の概要とメカニズム

#### (1) 事故の概要

平成3（1991）年5月14日発生

滋賀県信楽町の信楽高原鉄道（SKR）軌道上にて、JR西日本の臨時列車とSKRの列車が正面衝突

被害は、死者42名、負傷者614名（運輸省調べ）

#### (2) 事故発生に至る直接的なメカニズム（図1「信楽線路線図」参照のこと）

- ① 信楽駅の出発信号（22L）が故障し、青信号を現示できない
- ② 信楽駅側は代用閉そく方式（注：閉そく方式とは、鉄道の全路線を区間に分割し、1つ

---

編集部注\* 信楽列車事故遺族弁護団 弁護士 本稿は、2005年7月2日開催法学研究所第30回現代法セミナーの報告原稿に加筆修正したものである。

の区間に1列車以外走らせない方式。通常は自動閉そく方式などの常用閉そく方式により列車を運行させるが、信号が故障するなどして常用閉そく方式が使用できない場合、代用閉そく方式が使われる)を守らずにSKR側列車を出発させる

- ③ 信楽駅の信号技師(下請け業者)がリレー室で点検等の作業をしたため誤出発検知装置が無効化
- ④ 小野谷信号場に差しかかったJR列車の運転士(JR社員)は、退避線路でSKR列車が待っていないので「おかしいな」と思ったが、信楽駅に連絡を取ることなく青信号に従って進行する
- ⑤ 小野谷信号場と信楽駅間の単線上で両車両が正面衝突

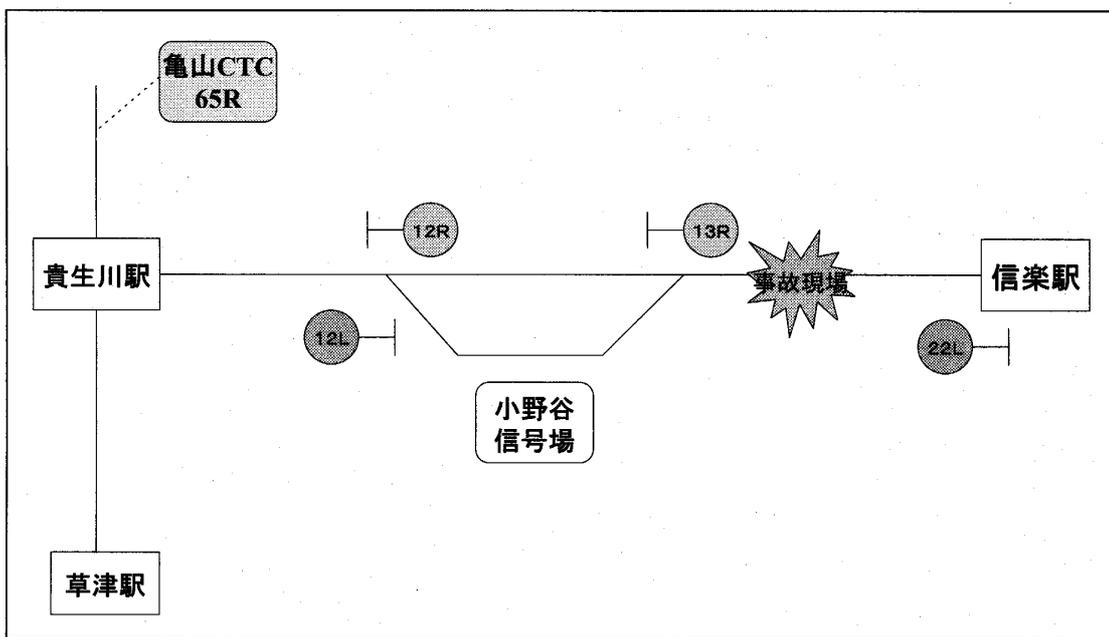


図1 信楽線路線図

(3) 直接の現象の背後にある事情(図2「本件事故に至る事実経過」参照のこと)

- ① 国鉄の赤字ローカル線の切り捨て  
信楽線の第三セクター化、その結果として人員削減や設備投資の圧縮。
- ② イベントによる輸送力増強の要請  
それまで単線上を一編成の列車が行き帰りするだけであったが、世界陶芸祭というイベントが行われることとなったため、待避線(小野谷信号場)を作り、行き違い運転を可能にした。
- ③ 信号工事における連絡不足  
小野谷信号場設置の工事の過程で、SKRとJRがお互いに連絡をとらずに信号工事を行った。そのため、当事者が意図せざる信楽駅出発信号の赤固定現象の原因が発生した。

④ 事故前の予兆

事故前に少なくとも3回信号が故障し、代用閉そく方式で列車を運行した。ところがその際、代用閉そく方式の規程を遵守しない杜撰で危険な運行が行われた。

⑤ 上司に報告されなかった事故の予兆

3回の信号故障のうちの1回は事故当日と同じ信楽駅出発信号の赤固定が原因であった。そしてその際も杜撰な代用閉そく方式が行われ、JR社員も関与した。しかしながら信楽駅出発信号の信号トラブルも杜撰な代用閉そくもJR西日本の上司には報告されず、事故の予兆を把握することができなかった。

⑥ SKR側のミッション・エラー

事故当日は、運輸省近畿運輸局による安全監査が行われる予定で、SKRの社員らは貴生川駅に近畿運輸局の幹部を迎えに行くことになっていた。そのため列車の出発が大幅に遅れたり、運休させたりすることはできなかった。

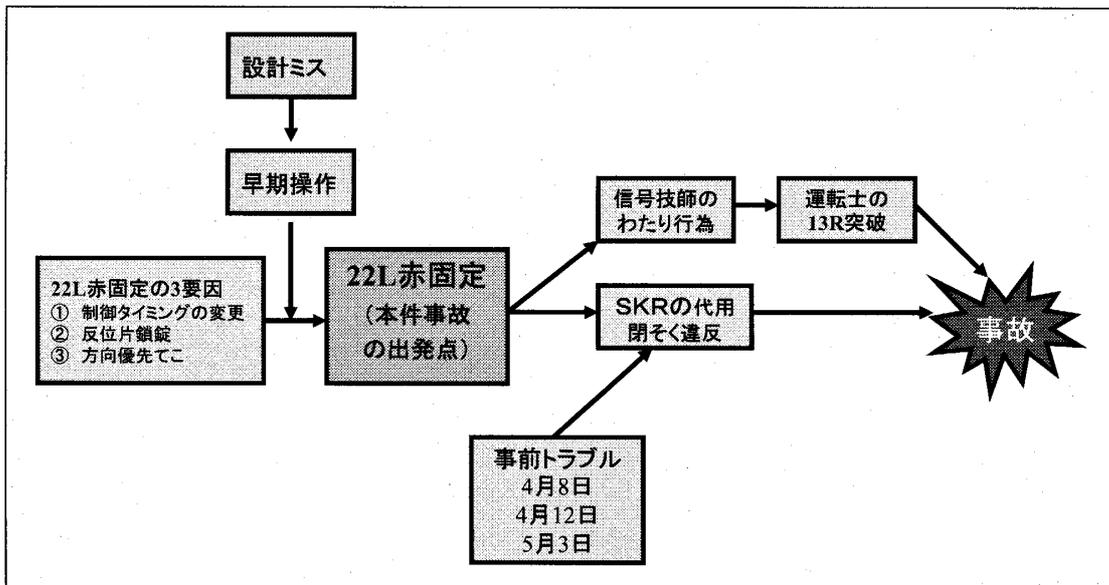


図2 本件事故に至る事実経過

## 2 事故の原因解明について

### (1) 運輸省による調査

国鉄の時代は、鉄道事故の事故原因の解明は国鉄内部で処理されていた。国鉄が分割民営化されても、国にはJRをはじめとする鉄道事故を調査する専門的な機関はなかった。信楽列車事故は分割民営化後初めての重大事故であり、今後の鉄道事故調査のありかたの試金石になる事故であった。そこで運輸省は平成3年8月に「信楽高原鐵道の信号保安システムに関する調査検討会」(委員長: 正田英介東京大学教授)を設置した。

この調査検討会の調査を踏まえ、運輸省は平成4年12月18日、「信楽高原鐵道列車衝突事故の原因調査結果について」と題する文書を鉄道局名で公表した。しかしながらその文書は

本文がわずか12頁という極めて少ない分量であっただけでなく、事故原因についての分析も表面的な事実を羅列するだけで、到底十分な調査とは言えなかった。

このときの運輸省の不十分な調査が、後にわが国における常設の専門的な事故調査機関である鉄道事故調査委員会の設置を求める声につながっていく。

## (2) 刑事事件としての経緯

従来の航空事故調査委員会を航空・鉄道事故調査委員会として改組し、鉄道事故のための常設かつ専門的な事故調査機関が設置されるまでは、警察による捜査がわが国の鉄道事故調査の中心であった。もちろん後に詳しく検討する様に、警察の捜査は刑事責任追及のためになされるものであり、原因の解明や安全対策が本来の目的ではない。しかし国鉄の内部調査や極めて不十分な運輸省による調査以外には警察による捜査しかなかったというのが現実である。

警察は事故直後に捜査本部を設置し、最大213名体制で1年7カ月にわたる捜査を実施し、20箇所の検証、24箇所の実況見分。1回の現地走行実験を含む6回にわたる鑑定実験、被害者723名および鉄道関係者226名について合計1765通の供述調書を作成するなど精力的な捜査を行った。

捜査の結果、平成4年12月3日、警察はSKRの運転主任（事故当日の当務駅長）、同じくSKRの施設課長、SKR側の信号技師、JR側列車の運転士らを送検した。

しかしながら大津地方検察庁はJR側運転士を不起訴とし、平成4年12月24日、SKR関係者3名だけを起訴した。

刑事裁判は大津地方裁判所で審理が進められ、平成12年3月24日、3名の被告人に対する有罪判決が言い渡された（判例時報1717号25頁）。判決中で注目されたのは、被告人らの量刑理由の中で、JR西日本の責任についても言及したことである。たとえば判決は「被告人らの過失とともに、信号保安設備の設置及び操作に関し、JR、SKRの担当者が連絡協議義務を怠った点及び異常事態が発生した場合における両社のソフト面（内規、マニュアルの作成や教育・訓練）、ハード面（列車無線の整備等）の不備（危機管理体制の不備）が本件事故を招いたといえる」と判示しているのである。

## 3 民事裁判の経緯と結果

### (1) 信楽列車事故における民事裁判の意義

信楽列車においてSKRにより大きな責任があるのは、おそらく異論のないところであろう。しかし事実が明らかになればなるほど、事故はSKRの責任だけで起こったのではなく、JR西日本側が様々な関与をしていることが分かってきたのである。にもかからずJR西日本は事故直後から、自らの責任を強く否定する態度を変えなかった。遺族らにとって、JR西日本がこの事故の責任を負わないというのは到底受け入れがたいものであった。

ところが運輸省の調査報告書では極めて表面的な調査結果しか公表されず、刑事事件としてはJR西日本の関係者は誰一人として起訴されなかったため、遺族らの原因解明とJR西

日本の責任追及は民事裁判に託されることになった。

## (2) 民事裁判の経緯

平成5年10月14日、遺族らはSKRとJR西日本を被告として大阪地方裁判所に民事裁判を提訴した。

裁判の両者の主張を要約すると以下のようなものとなる。

### ○原告（遺族）の主張

事故は代用閉そく手続きをふまずに列車を発車させたSKRだけではなく、JRにも責任がある。その根拠は、

- ① SKRに無断で信楽駅出発信号に影響を及ぼす方向優先てこを設置したが、設計ミスが原因で欠陥のあるシステムであった。しかもJRは最後まで方向優先てこの存在をSKRに知らせなかった。
- ② JR側の複数の関係者が信号トラブルとその際のSKRによる杜撰な代用閉そく手続きの実態を見聞きしており、SKRは適切な安全管理ができないことを知っていた。
- ③ 事故車両の運転士も、事故までに多数回SKR線を運転しており、退避線路にSKR車両が待っているはずであることを知っており、たとえ青信号であっても信楽駅に連絡をとるべきであった。

### ○被告（SKR）の主張

事故の責任はSKRにあることは認めるが、JR西日本にも信号保安システムや代用閉そく方式違反に関与していたなどの点から事故の予見可能性があり、責任も免れない。

### ○被告（JR西日本）の主張

- ① JR西日本は信楽線に運行管理権を持たず、列車の運行に責任がない。
- ② JR西日本はSKRに列車と乗務員を貸しただけである。
- ③ 事故の原因は、信号故障の際にSKRが代用閉そく手続を踏まずにSKR列車を運行させたことに尽き、青信号で進行したJR西日本運転士にも、その使用者であるJR西日本にも責任はない。

民事裁判での原告の立証は困難を極めるものであった。刑事裁判で証拠として採用された膨大な証拠資料を民事裁判で利用しようとしても、当時は犯罪被害者保護関連法ではなく、裁判所に資料の送付嘱託の申立を行い、刑事の裁判所から民事の裁判所に証拠を一時的に貸してもらおう等の迂遠な方法しかなかったのである。そして送付嘱託にしても刑事裁判の当事者の反対があれば、採用されないこともあり、信楽列車事故の例では幸運にも多くの証拠が送られてきたが、他の事例ではなかなか送付が認められないこともあった。

提訴から6年後の平成11年3月29日、大阪地方裁判所は原告の主張を認め、本件事故の責任がSKRだけでなくJR西日本にもあることを認めた（判例時報1688号）。判決ではJR西日本の過失責任の根拠として、①信号システムに関する注意義務違反、②教育訓練における注意義務違反、③報告体制確立に関する注意義務違反、④JR運転士の当日における注意義務違反を認定した。

J R 西日本は大阪高等裁判所に控訴したが、平成14年12月26日、J R 西日本の控訴を棄却し、地裁判決に引き続いてJ R 西日本の責任を認めた（判例時報1812号）。大阪高裁の判決の理論構成は少し地裁とはちがうものであったが、①現場従業員における報告義務注意義務違反として、事前のトラブルやその際の手続違反を会社に報告しておけば事故は予見できたこと、②J R 西日本の幹部における報告体制確立義務違反として、会社の幹部が、従業員が事前トラブルなどを報告できる体制を確立していれば事故は予見できた、とするもので会社の組織全体の安全対策により直截に切り込む内容であった。

#### 4 信楽列車事故の教訓化

- (1) 以上のとおり信楽列車事故当時は常設かつ専門的な事故調査機関がなく、もっとも精力的に事故の調査に従事したのは警察であった。しかし警察の捜査も、警察に専門的な知識がないことなどから事実関係を調査するのに長時間を要した。また警察が収集した証拠は、刑事裁判の証拠として提出されるだけで、一般的には公開されず、事故防止や安全対策の研究に活かされることはない。関係者の中で最も事実を知りたいと望む遺族らにとっても民事裁判を提起し、裁判所同士のやりとりの結果、一部の証拠を送付してもらうのがやっとであった。

また刑事裁判にしても民事裁判にしても、本来の目的は被告に法的責任があるか否かであって、事故原因の徹底的な解明や安全対策は法的責任に関連する限りで議論されるに過ぎない。

このように当時の制度は事故の教訓化という点では極めて不十分なものであった。信楽列車事故から教訓として学ばれるべきこととしては、①事故に先立つ事前トラブルの重要性＝インシデント情報の収集と分析による安全体制の確立、②本社における報告体制確立義務＝組織内部の情報の共有と流通の重要性、③相互乗り入れを行う場合の相互連絡と情報共有の重要性などがあると思われる。これらの点は民事及び刑事の裁判所で議論され、また判決でも触れられたが、鉄道事業者を含む社会全体に対する教訓化という点では必ずしも十分ではなかったかもしれない。

- (2) 事故後のJ R 西日本の対応の問題点

事故の教訓化という点では、J R 西日本にも問題があった。

J R 西日本は、当初から信楽列車事故における責任を強く否定した。否定するどころか、S K Rの杜撰な代用閉そく方式によって事故に巻き込まれたというニュアンスすら感じられた。その態度は裁判になっても変わることはなく、民事裁判では激しい法廷闘争が続けられた。その真偽はわからないが、もしJ R 西日本の幹部にそのような被害者意識があったとすれば、信楽列車事故を教訓として自己の組織体制の問題点を見直すという姿勢に至らなかったのは容易に想像できることである。

高等裁判所の判決を受けて、信楽列車事故の民事裁判が確定した後、J R 西日本は遺族に謝罪するとともに、安全対策を確約した。そしてその頃から安全対策を充実させる態度を見せ始めた。たとえば安全対策室を格上げして安全推進部にするとか、インシデント情報の収

集の重要性に鑑みて予兆管理活動をはじめるといったことである。しかしながら安全学では常識に属することであるが、組織の安全問題に関する文化や風土はいったん固定してしまうと容易には変えることができない。トップマネジメントの固い決意と現場での不断の努力があって、それでも少しずつ浸透するに過ぎないと言われる。信楽列車事故が平成3年に起きてから、高裁の判決が平成14年に確定するまで11年余り。その年月は余りに永く、かつ虚しく過ぎたのではないだろうか。

### 第3 鉄道事故と事故調査—事故の教訓化の法制度について

#### 1 問題の所在

前半ではJR西日本の福知山線脱線事故の前史ともいえるべき信楽高原鉄道の正面衝突事故を例に、事故の原因調査や裁判において事故の原因がどのように解明され、また法的責任がどのように追及されるのかを見た。また当時の法制度では事故の原因の教訓化が必ずしも十分ではなかったことも指摘した。

そこで以下では、現在の警察による捜査と事故調査機関による調査の現状と問題点を踏まえた上で、あるべき教訓化のための法制度を考えてみることにする。

#### 2 鉄道事故の調査とその問題点

##### (1) 鉄道事故が起きた場合の一般的な社会の反応

重大な鉄道事故が起きた場合、マスコミを含めた社会はいささか過剰ともいえる反応を見せる。これは自動車交通事故と比べれば分かりやすいかもしれない。自動車交通事故全体では、これまで年間1万人前後の死者が出ており、その傾向は昭和30年代から変わらない（ただし最近は減少傾向にあり、交通安全白書によれば平成17年は6871人の死者）。そのため自動車交通事故による死亡者の発生に社会が馴らされてしまったのか、自動車交通事故で1、2人の死者が出ても新聞のベタ記事程度でしか報道されないことも多い。

これに比べると、鉄道事故の場合、運転事故（自殺事案や踏切事故を除く、列車の運転それ自体に起因する事故。例えば脱線や追突事故）でたった一人の死者がでた場合であっても、新聞やテレビをはじめとして非常に大きく取り扱われることが多い。これは自動車交通事故に比べて鉄道事故の発生件数それ自体が少ないこと、特にわが国の場合鉄道に対する信頼性が高く、事故が起きること自体が希有な例として驚きをもって迎えられることなどの事情があると思われる。

いずれにしても多くの鉄道事故の場合、事故直後にマスコミによる集中豪雨的な報道が行われる。その場合、鉄道事故をめぐる報道や議論の焦点は、次のいくつかのものに分けられる。第1に事故はいったい誰が悪くて起きたのか（事故の責任者は誰なのか）というもの。第2に事故はなぜ起きたのか、事故の原因はどこにあるのかというもの。第3に事故をどうやって防ぐのか、安全対策はどうすべきなのかというものであろう。

## (2) 鉄道事故の調査

次に事故の調査を考えてみたい。ひとえに事故原因の調査と言っても、調査をする主体の別で言えば様々な調査がある。

まず事故を起こした鉄道事業者それ自体による内部的調査がある。これは事故を起こした当事者として事故を反省し、社内での事故防止対策を検討するために行われるものである。一般的には公開されないが、当事者にしか把握し得ない内部事情が集められ、分析されることもある。

次に鉄道事業の監督官庁である国土交通省による調査もある。これは鉄道行政における監督官庁として、事故を起こした鉄道事業者に対する監督を行い、さらに事故を契機にして全般的な監督の内容を見直すために行われる調査である。

さらに警察による調査と、事故調査機関による調査がある。警察による調査とは、正確には業務上過失致死傷罪という刑事責任を追及する目的での刑事事件捜査である。事故調査機関による事故調査とは、事故の再発防止を目的とした航空・鉄道事故調査委員会による調査である。この捜査と調査は通常、並行して行われる。実際にも昨年4月25日に発生したJR西日本の福知山線脱線事故については、両方の調査が並行して進められている。

## (3) 警察による捜査と事故調査委員会による調査の違い

ところで警察と事故調査機関の調査は、外見上は同じようなことを行っている様に見える。例えば、福知山線の脱線事故に関する新聞報道を見れば、警察も事故調査委員会も事故発生のメカニズム、具体的には事故時の列車のスピードやブレーキが操作されたか否か、さらにはどのように列車が脱線したのか等調べている事実関係は同じであるかのような印象を受ける。

ところが次のように、二つの調査は、目的も結果もまるで異なるのである。

### ○警察の調査（捜査）

目的＝責任者の刑事責任の追及（処罰）とそのための証拠の収集。具体的にはわが国では、業務上過失致死傷罪は個人の刑事責任であるから、事故の関係者の中から刑事責任を負うべき個人を特定し、その個人が有罪であることを立証するための証拠を収集することになる。

結果＝責任者が刑事罰を受けること。つまり裁判の結果、個人としての責任者が懲役刑などの刑罰を受けるのが最終的な結果である。

この点について裁判で事故の真相や原因が解明されたかのような解説がなされるが、その真相や原因とは責任者の刑事責任を明らかにする過程で、いわば副次的に明らかにされたに過ぎず、刑事責任と直接的な関係のない真相や原因は明らかにされないことに注意が必要である。

なぜこの点を強調するかというと、航空機や原子力発電所の安全性などの分野から発達してきた現代の安全論や事故防止論では、事故は人間のミス（ヒューマンエラー）が引き起こすというような単純な見方はとらない。まず人間のミスは原因ではなく結果であると考える。

そして人間のミスは、システムの設計に始まり、機器の性能、機器と人間とのインターフェース、機器と人間を取り囲むシステム、組織、環境など様々な要因から結果的に生み出されたものであると考える。これに対して刑事責任の追及では、人間のミスは事故の最大の原因であり、ある程度システムや機器に問題があったとしても、事故を引き起こした人間のミスは処罰しなければならないとする。その結果、安全論や事故防止論では重視される要因は、刑事処罰の場面では単なる背景事情や過失にいたる経緯とされてしまうのである。

さらに事故防止等の安全対策は、刑罰との関係ではあくまでも間接的効果に過ぎないこととなる。というのは刑事法においては、刑罰の目的は応報主義（行われた犯罪に相応しい報いを受けること）と予防主義（犯罪人に刑罰を加えることによって犯罪を予防すること）とされており、あくまで犯罪者の犯罪行為を問題にするものであり、犯罪者とかけはなれたところにある安全対策は本来の守備範囲の外にあるからである。ただし予防主義のうち、一般予防主義、つまり犯罪者に刑罰を加えることによって、一般社会を威嚇・警告し、一般人が同様な犯罪を犯さないようにすることの限りでは、事故を契機にした注意喚起と安全対策の充実をもたらすことがある。つまり一罰百戒により、同様のミスを犯さない様にながすことである。

#### ○事故調査機関の調査

目的＝原因の究明と再発防止。つまり事故調査機関による事故調査は、最初から刑事責任の追及を目的にしないとされている。航空・鉄道事故調査委員会設置法1条には、「事故の原因並びにこれらの事故に伴い発生した被害の原因を究明するための調査」を行うとともに、「事故の防止並びにこれらの事故が発生した場合における被害の軽減に寄与することを目的」とすると明記されている。

結果＝再発防止対策の解明とその実施。事故調査機関の調査が完了したときには、再発防止策が明らかにされ、その対策が実施される。同法21条には、事故調査の「結果に基づき、航空事故若しくは鉄道事故の防止又はこれらの事故が発生した場合における被害の軽減のため講ずべき施策について国土交通大臣に勧告することができる」と定められている。

#### (4) 衝突する二つの調査

以上により警察による調査（捜査）と事故調査機関による調査とは、外見上の類似性とは異なり、目的や結果などにおいて実は大きな違いがある。

問題は違いがあるだけでなく、実は両者には衝突があり、現実には警察による捜査が事故調査機関による調査の阻害要因になっているのではないかという点である。

まずわが国の現状では、警察による捜査が、事故調査機関による調査に優先して行われている。法規のレベルとしては、かつて航空事故調査委員会が初めて設置されたときに警察庁と運輸省との間で結ばれた覚書において、実質的に警察の捜査を優先させるという内容の取り決めが行われている（昭和47年2月8日作成）。

次に警察と事故調査機関との体制や要員の圧倒的な差である。全国津々浦々に警察官を擁

している警察と、東京に数十人単位でしか調査官を持たない事故調査機関とでは、事故発生後の事故現場までの到達時間、現場到達後の現場の保全、多くの物証の収集、多くの関係者に対する事情聴取など、どの場面を取ってみても圧倒的に差があることは明白である。

第3にすでに触れた調査の目的や対象の違いからくる問題である。現状では警察による捜査が優先しているにもかかわらず、警察の捜査の目的や対象は個人の刑事責任の追及に限定される。しかし実際の事故は、個人のミスだけでなくシステムや組織などの数多い要因が重なり合って起きているが、警察の捜査ではそのような要因を十分に解明できないのである。

第4に関係者が真実を話さないことである。わが国の現状では、事故調査機関の調査結果が刑事責任の追及で使われることがある。例えば航空事故に関する調査委員会の調査報告書が捜査機関からの鑑定嘱託に対する回答として、航空機の乗員を被告人とする刑事裁判の証拠とされるのはしばしば見られるところである。しかしながら刑事責任を追及される可能性があれば、憲法の黙秘権の保障を議論するまでもなく誰も本当のことを話さないであろう。その結果、関係者が事故調査機関に対して本当のことを話さないこととなり、本当の意味での事故の原因やそれに即した再発防止対策の検討ができないことになる。

第5に過失犯という事件の捜査の特殊性と難しさである。多くの過失犯の場合、組織や関係者の認識や行動が刑事責任追及のための証拠となるが、認識や行動は物証として残ることは少ない。従って、過失犯に対する捜査は、自己の責任、刑法の用語では予見可能性を認める供述を取れるか否かが焦点となる。例えば関係者から、「そのとき私は危険性を感じ、このままでは事故が起こるかもしれないと思いました」という供述を引き出すことができるか否かに焦点が収斂することになる。その結果、本来は科学的であるべき捜査が、責任者との間で責任を認めるか否かの駆け引きに終始してしまうことになる。さらに警察や検察の捜査機関が事故に関連する専門的知識を持っていないことが、その問題点に拍車をかけることになる。例えば航空や鉄道の技術は専門的な知識が必要であり、捜査官は通常はそのような知識を持っていない。特に警察は都道府県警察として分かれており、滋賀県警の信楽列車事故の捜査の経験が、警視庁の営団地下鉄日比谷線事故の捜査に活かされることはない。その結果、事故の真の原因が捜査機関によって早期に解明されることを期待するのは難しいことになりかねない。

第6に情報開示の問題である。もし刑事事件が不起訴として終了した場合、捜査によって収集された証拠類は原則的に非公開とされるため、開示されることがなく、将来の安全のための資料として活用することができないのである。実際に過失犯の立件・立証は容易ではなく、過去の大事故でも不起訴とされた例は数多くある。日本航空機123便事故（昭和60年）、名古屋空港中華航空機事故（平成6年）、営団地下鉄日比谷線事故（平成12年）は関係者の全員が不起訴で誰も起訴されなかった例である。信楽列車事故でもJR西日本関係者（平成3年）は起訴されず、明石花火大会歩道橋事故でも明石警察署の署長及び副署長は起訴されなかった。関係者が誰も起訴されなかった場合、膨大な労力と資金を投入して収集された証拠のほとんどすべては誰にも開示されず、それらの証拠を将来の事故防止のために活用する

こともできない。

### 3 解決策としてのいくつかの方向

警察の捜査と事故調査機関の調査が衝突し、場合によって警察による捜査が事故調査機関の調査の阻害要因になっていることを明らかにしたが、その解決策にはどのような方向性があるのだろうか。現在の法制度にとらわれることなく、諸外国の例なども視野に入れながら幾つかの方向性を示してみたい。

#### (1) 事故における法人処罰

現行法では、業務に関連して人が死傷した場合刑事責任を問われるのは人（自然人）だけであって、法人は処罰の対象とされていない。そこで事故が発生したとき、組織や体制に瑕疵があった場合には法人を処罰することにすれば、いくつかの問題を解決することができる。

たとえば個人が優先的に処罰されないのであれば、現在よりもより容易に真実が解明されるかもしれない。そうなれば警察の捜査が事故調査機関の調査の阻害要因になることは少なくなるかもしれない。また複合的な過失が競合したケースで個人の過失を問うことが難しい場合（たとえば営団地下鉄日比谷線の事故がその場合であるとされる）であっても、組織として瑕疵を問うことは比較的容易であると思われるから、不起訴となる場合は減るかもしれない。

ただし法人処罰の構成要件をどのようなものにするのか、個人の過失責任との関係をどのようにするのか、多くの自動車交通事故など組織が関連しない事故との均衡をどうするのかなど課題も多くあると思われる。

#### (2) 組織的事故・システム性事故において過失の処罰を行わない

次の方向として考えられるのは、現行の刑法の過失犯処罰規定にもかかわらず、組織やシステムの問題点が大きな比重を占める事故では個人の過失の処罰をしないという方向である。

このような方向性の提示に多くの方は驚かれるかも知れないが、実は諸外国ではすでに珍しくなくなっているのである。まずアメリカでは原則として過失犯は処罰されない（刑法に過失犯の処罰規定が存在しない）。ヨーロッパ諸国ではいずれの国でも過失犯の処罰規定はあるが、大きな傾向としては過失犯に対して厳罰をもって臨むのとは異なる方向性が明らかになりつつある。ドイツのエシュデで発生したICE脱線事故（1998年）では、起訴された3人全員に対して裁判所が公訴棄却の決定を下している。オーストリアのザルツブルグで発生したケーブルカー火災事故（2000年）では、16人の被告人全員に対して無罪判決がでていいる。イギリス、フランス、オランダなどの諸国の動向を見ても、鉄道事故に対して必ず厳罰をもって臨んでいるとは思われない。むしろわが国と比べたとき、わが国ならば必ず起訴されるような事故でも、刑事責任の追及は見送っているのではないかと思われる様なケースがかなりあるようである。

#### (3) 事故調査機関を強化し、警察による捜査よりも優先させる

わが国の現在の事故調査機関（航空・鉄道事故調査委員会）は、JR西日本の福知山線脱

線事故などを契機に組織的に強化されてはいるが、たとえばアメリカのNTSBなどに比較すればたいへん貧弱であるとの印象は免れない。そこで現在の事故調査機関の国家行政組織法上の位置づけを変えるとともに、組織の予算・人員・専門性を抜本的に強化することにより、警察よりも優先的に調査活動を行うことができるようにする方向も考えられる。

つまり現在の事故調査委員会は、国家行政組織法8条の委員会として国土交通省内に設置されているが、これを同法3条の機関として国土交通省から独立させ、内閣府に置くという方向である。なお海難審判庁は国家行政組織法3条の機関として設置されているから、この方向性も決して荒唐無稽な話ではない。

さらに国土交通省から独立させることにより、より独立性の高い調査活動が可能となり、国土交通省の監督行政や制定されている規則についても遠慮なく調査の対象とすることができると思われる。

#### 4 小括

以上概観してきたとおり航空・鉄道事故調査委員会が設置された後でも、わが国の鉄道事故の教訓化は決して十分ではない。福知山線脱線事故のような余りにも痛ましい事故を二度と繰り返さないためにも、福知山線脱線事故の調査や刑事責任追及の結果、さらには社会に対する教訓化のなされかたを注視しながら、今後のさらなる検討と改善が必要である。

以 上