

事故調査結果の刑事手続への利用と黙秘権の保障に関する

一考察

——事故調査と刑事責任追及のあるべき関係とは——

岡本 満喜子

1 はじめに

国内、国際間の物資および人間の移動を支える交通輸送システムの存在は、現代文明存立の基本条件といえる。⁽¹⁾ 交通輸送システムは、船舶、鉄道、自動車、航空の分野で発展を遂げ、技術の発達とともにより早く、より多くの人や物資を遠隔地に輸送することを可能にし、産業の活性化と文明の繁栄をもたらした。しかしこの交通機関の高速化、巨大化故に、ひとたび事故が起きると甚大な被害が生じるといふ負の側面も生じた。このため、交通機関における安全確保は、現代社会の一つの重要な課題となっている。

交通機関で事故が発生すると、当事者、関係者の法的責任追及とともに、事故原因の調査が行われる。前者は直接的には当事者らに刑罰や損害賠償、行政処分を科すことで、後者は事故原因を究明し対策を講じること、事故の再発防止を目指しており、広い意味で目的において共通するといえよう。しかし、両者の関係について、刑事責任の追及を受けるが故に事故の真相を一番よく知っている人間が真実を話すことを躊躇し、これが原因究明の妨げとなっているため、責任追及よりも原因究明のための事故調査が優先されるべきとの指摘がなされている⁽²⁾。また、事故調査機関に対する供述が刑事責任追及の基礎として用いられる可能性があることは、自己に不利益な供述を強要されない憲法三八条一項の規定に抵触するおそれがあるとされる⁽³⁾。そこで本稿では、交通機関の事故における刑事責任追及と原因究明の現状について触れた後、両者のあるべき姿について検討したい。

(1) 安部誠治監修 「鉄道事故の再発防止を求めて―日米英の事故調査制度の研究―」一九九八年 日本経済評論社 一三頁

(2) コーポレートコンプライアンス編集委員会編 「コーポレートコンプライアンス 季刊第六号」二〇〇六年 一八頁

(3) 山本隆司 「事故・インシデント情報の収集・分析・公表に関する行政法上の問題（下）」ジュリスト No.311 二〇〇六 一七五頁

2 運輸安全委員会

2-1 運輸安全委員会設置の経緯

交通機関における事故のうち、航空事故、船舶事故、鉄道事故等が発生した場合、運輸安全委員会が事故原因の調査を行い、その結果を事故調査報告書として公表している。憲法三八条一項との関係で問題になるのは、この事故調査報告書が捜査・刑事裁判で証拠資料として用いられる場面である。そこでまず、運輸安全委員会の概要について述べる。

運輸安全委員会は次の経緯で設置された。一九七一年に発生した雫石事故^①をきっかけに、一九七四年に常設の航空事故調査委員会が発足した。その後、一九九一年の列車正面衝突事故^②や二〇〇〇年の地下鉄脱線事故^③に、鉄道事故についても同様の事故調査機関の設置を求める声が高まったことから、二〇〇一年に航空・鉄道事故調査委員会が発足し、航空機事故に加え鉄道事故も調査対象とすることとなった。ただ、当時の航空・鉄道事故調査委員会は国土交通省の附属機関（国家行政組織法八条）であり、監督官庁の機関が被監督者である運輸事業者の事故調査に当たることになるため、独立性や調査の有効性の問題が指摘されていた。

その後、二〇〇五年に発生した福知山線列車脱線事故を受けて二〇〇六年に成立した運輸安全一括法（運輸の安全性の向上のための鉄道事業法等の一部を改正する法律案）の衆参付帯決議において、航空・鉄道事故の再発防止のため原因究明機能をより高度化すること、および、事故調査をより円滑かつ的確に行うため事故調査体制をいっそう整備することが求められた。また、海運の分野では、責任追及と原因究明の分離が国際条約上求められるとともに、様々な分野の知見を有する専門家による原因究明が必要とされた。

これらを踏まえ、二〇〇八年、これまでの航空・鉄道事故調査委員会を拡充するとともに、従前の海難審判庁における原因究明機能を担う組織として、運輸安全委員会が設けられた。

2-1-2 運輸安全委員会の目的と位置づけ

(1) 目的と業務

運輸安全委員会設置の目的は事故原因の究明と被害の低減（再発防止）であり（運輸安全委員会設置法一条）、原因究明のための調査と、その結果に基づき関係する行政機関や事業者を含む関係者に再発防止のための施策・措置について

て勧告や意見を述べることにより、改善を促すことを業務とする。また、事故の被害者や遺族の心情に配慮し、適切・適切な事故調査に関する情報提供も行っている(同法二八条の二)。

(2) 位置づけ

この業務を円滑かつ効果的に実施するために、運輸安全委員会は国土交通省の附属機関ではなく外局(国家行政組織法三条二項)として位置づけられており、従前の航空・鉄道事故調査委員会に比べて独立性と権限が強化されている。まず、独立性について、同委員会の委員長および委員は独立してその職権を行い(運輸安全委員会設置法六八条)、罷免に際しては原則として同委員会の意見を聞くこと、両議院の同意を得ることが義務づけられている(同法一〇条二項)。また、同委員会には独自の事務局がおかれ、その人事権は同委員会の委員長が有する(国家公務員法五五一条一項)。権限についてみると、同委員会は対外的な拘束力を有する規則制定権が認められている(運輸安全委員会設置法一六条)。加えて、同委員会は、事故防止のため必要な施策または措置について勧告あるいは意見を述べることにより安全の向上を図っているが、勧告は国土交通大臣だけでなく「原因関係者」(同法二条七項)にも直接行うことができ、それに基づいて行った措置について報告を求めることができる(同法二七条二項)。そして、原因関係者が正当な理由なく当該勧告に係る措置を講じなかったときは、その旨を公表することができる(同条三項)。

(1) 一九七一年七月三〇日、岩手県雲石町上空で民間航空機と自衛隊機が空中衝突し双方とも墜落、民間航空機の乗員乗客一六二人が死亡した。

(2) 一九九一年五月一日、単線の線路上で、信楽高原鉄道株式会社と西日本旅客鉄道株式会社の列車が正面衝突し、乗員乗客四二人が死亡、六一四人が重軽傷を負った。

(3) 二〇〇〇年三月八日、地下鉄の中目黒駅付近のカーブを走行中の電車の最後尾車両が脱線して対向する線路上の電車と側面衝突し、五人が死亡、六四人が重軽傷を負った。

(4) 二〇〇五年四月二五日、西日本旅客鉄道株式会社の福知山線駅間の線路の曲線で電車が脱線、転覆し、乗員乗客一〇七人が死亡、五六二人が重軽傷を負い、我国の鉄道事故として(2)の列車正面衝突事故を上回る最大級の被害となった。

(5) 国際海事機関 (IMO:International Maritime Organization) は、海上における人命や船舶の航行の安全等に関する技術的・法的な問題について、政府間の協力の促進や条約の作成等を行っている機関である。国際海上輸送における事故は、その性質上複数の国が関与するため、関係各国の事故調査機関との協力を図りつつ迅速に調査を行う必要があることから、「海上事故及び海上インシデントの安全調査のための国際標準と勧告方式のコード」が SOLAS 条約 (The International Convention for the Safety of Life at Sea: 海上人命安全条約) に盛り込まれ、二〇一〇年に発効した。この中で、当時の海難審判は責任追及を前提としており、再発防止のための原因究明が不十分であるため、責任追及と原因究明の分離を必要とするという内容が盛り込まれた。

(6) 原因関係者とは、航空事故等、鉄道事故等若しくは船舶事故等の原因又は航空事故、鉄道事故若しくは船舶事故に伴い発生した被害の原因に関係があると認められる者をいう(運輸安全委員会設置法二条七項)。

3 運輸安全委員会による事故調査と捜査機関による捜査・刑事裁判の現状

3-1 運輸安全委員会における調査手続

航空、鉄道、船舶に係る事故等が発生した旨の報告を受けた場合、運輸安全委員会は事故調査官を指名する。指名を受けた事故調査官は、関係者からの報告徴収、事故に関係のある物件の検査および関係者への質問、物件の提出を求め留置すること等により初動調査を行う(運輸安全委員会設置法一八条)。報告聴取および質問に虚偽の陳述をした場合、また物件の検査や提出要求等を拒否した場合は、一年以下の懲役または五〇万円以下の罰金が科されるといふ形で強制

力が付与されている(同法三二条各号)。なお、報告徴収および質問の拒否に罰則規定がおかれていないのは、事故調査における供述が刑事裁判で証拠として利用される可能性がある以上、憲法の自己負罪拒否特権に配慮したためとされる⁽¹⁾。

初動捜査後、事故調査官は同委員会に結果を報告し、収集した物件等について試験、分析等が行われる。そして、同委員会による審議と原因関係者からの意見聴取を経て、事故等調査報告書が作成され、公表される。

3-1-2 事故調査手続と犯罪捜査手続の競合

運輸安全委員会の調査は事故原因の究明のためのものであり、刑事責任追及のためではない。これは、3-1-1で述べた処分の権限は、「犯罪捜査のために認められたものと解釈してはならない。」とする同法一八条五項からも明らかである。しかし、事故調査手続、犯罪捜査とも、事故発生から時間をおかずに開始されるため時期的に重なるのみならず、事故に関する重要な情報を知る人間や原因究明の鍵を握る物件は限られるため、調査あるいは捜査の対象となる人的・物的な面でも競合する可能性が高い。

両手続の調整に関し、同法また刑事訴訟法に規定はおかれていないが、一九七二年に当時の警察庁長官と運輸事務次官の間で覚書が取り交わされるとともに、一九七五年に警察庁と航空事故調査委員会(当時)の間で犯罪捜査と航空事故調査の実施に関する細目を取り決められ、運輸安全委員会となった現在でも従前の取扱が踏襲されている。同覚書によると、両手続が競合する場合、運輸安全委員会はあらかじめ捜査機関の意見を聞き、犯罪捜査に支障を来さないようにするとされ、実際の運用上も捜査が優先されることである⁽²⁾。ただ、同覚書では調査委員会から協力要請があった場合、捜査機関は支障のない限りそれに協力するとされており、運用上も「委員会の調査に時間的、手順的に十分な配

慮がなされており、調査に円滑を欠くような制限を受ける」ことはないとの意見もある。⁽³⁾

3-3 事故調査報告書の刑事裁判手続における取扱

次に、調査で得られた証言や物件、調査報告書について、刑事裁判手続上どのように取り扱われるかについて直接定めた規定はない。ただ、前記覚書により、警察がフライト・データ・レコーダー（FDR）⁽⁴⁾等の証拠物件を運輸安全委員会に鑑定囑託し、運輸安全委員会は事故調査報告書の公表をもって囑託に応えることされる⁽⁵⁾。そうすると、黙秘権の保障なく行われた事故調査結果が刑事裁判の証拠となるため、憲法三八条一項に反するのではないかが問題となる。

この点について、名古屋地裁平成一六年七月三〇日判決⁽⁶⁾⁽⁷⁾では、国際民間航空条約第二三付属書（以下「第二三付属書」という）五・一二条の制限と関連して争われた。同条は、調査結果が懲戒や刑事等の処分に不適切に利用されると、調査対象者が調査官に包み隠さず情報を提供しなくなり、調査の過程に支障を来し航空の安全に著しい影響を及ぼすため、調査記録の開示が、当該調査又は将来の調査に及ぼす国内的・国際的悪影響よりも重要な場合でなければ、調査記録（証言、交信内容、関係者の個人情報、CVR⁽⁸⁾の記録、FDR情報とそれに対する意見等）を事故等調査以外の目的に利用してはならないと定める。同判決は第一三付属書五・一二条の趣旨は肯定しつつ、同条は記録の開示を制限する趣旨の規定であるとし、刑事手続において、すでに一般に流布している記録を利用する場合にも当該調査の悪影響を考慮しなければならぬとするのは、刑事裁判の審理に過大な制限を課することになるため、事故報告書に記載された部分は、当該報告書が公表されれば同条の制限の対象とはならないとした。そして、黙秘権を含む適正手続との関係では、航空事故調査の過程で乗員に供述を求める手続は、航空事故の原因を究明して航空事故の防止に寄与することを目的とし、公益上の必要性と合理性がある上、実質上刑事責任追及のための資料の取得収集に直接結びつく作用を一般に有するもので

はないから、憲法三八条一項の「自己に不利益な供述を強要」するものとはいえず、黙秘権の告知の手続が踏まれていることをもって、航空事故調査報告書の全部が証拠から排除されるべきであるということにはならないとした。

- (1) 宇賀克也「運輸安全委員会の現状と課題 特集・安全確保のための取組―事故・インシデント等の対応を中心に」ジュリスト No.1399 二〇一〇一四頁
- (2) 川出敏裕「特集・科学技術と安全法制 事故調査と法的責任の追及」ジュリスト No.1245 二〇〇三年 五九頁
- (3) 平成十三年三月三〇日開催第一五一回 衆議院国土交通委員会 第九号 政府参考人(国土交通省航空事故調査委員会事務局長 中島憲司氏の答弁)
- (4) Flight Data Recorder の略。飛行機の飛行状態を分析するのに必要な高度、対気速度、機首方位、垂直加速度、時間等を記録する装置(「航空用語辞典」鳳文書林出版販売 一九九九年 二二〇頁を参考)
- (5) 宇賀・前掲書 一八頁
- (6) 名古屋地裁平成一六年七月三〇日判決 判例時報一八九七号 一四四頁
- (7) 控訴審判決では、無罪という結論は維持しつつ、航空事故調査報告書の証拠能力は争点になっていない。名古屋高裁平成一九年一月九日判決 例タイムズ No.1235 一二六頁
- (8) Cockpit Voice Recorder の略。※操縦室内の乗組員同志の会話、航空交通管制機関との通話、客室乗務員との通話などを録音する装置。航空事故が発生した際の事故原因究明を目的としたもので火災や大きな衝撃に耐えられる構造となっている(前掲「航空用語辞典」七三頁を参考)

4 事故調査と捜査・刑事裁判で問題となる対象の相違点

——過失とヒューマンエラー——

4-1 総説

事故調査手続と責任追及のための手続は、運輸安全委員会設置法一八条一項が準拠する第一三付属書5. 4. 1にみられるように原則として分離・独立のもの⁽¹⁾とされ、一方が他方に妨害されることのないよう図られている。一方で、警察庁長官と国土交通事務次官との間の覚書にみられるように、運輸安全委員会の協力要請に対する捜査機関の協力、CDJ等解析に専門分野の知識が必要な証拠物件に関する運輸安全委員会の鑑定といった形で、両者の相互協力が図られている。冒頭に述べたように、両者は広い意味で事故の再発防止を旨指すものであり、マンパワーや専門知識など互いの長所を活かしつつ、本来の目的を損なわないよう適切な協同関係を形成することが望ましい。

そこで、両者の協同関係について検討する前提として、両者が調査（捜査）により明らかにすべき事実関係について整理する。

4-1-2 捜査、刑事裁判手続が明らかにすべき事実関係

(1) 「過失」の内容

刑罰の目的は、社会一般の公憤を鎮静させ、被害者の心理的苦痛を慰撫する機能（報復機能）、社会の一般人が犯罪に至ることを予防する機能（一般予防機能）、特定の犯罪者が将来犯罪に出ることを防止する機能（特別予防機能）⁽²⁾があり、当該行為者を過失犯として処罰することでこれらの機能を果たしうるかという観点から考える必要がある。

交通機関における事故の場合、成否が問題となるのが主に業務上過失致死傷罪であり、特に行為者の過失の有無が争点となる。過失とは、「意識を集中していれば結果が予見でき、それに基づいて結果の発生を回避し得たのに、集中を欠いたため結果予見義務を果たさず、結果を回避し得なかつたこと」^③であり、結果予見義務と結果回避義務で構成される。このため、捜査および刑事裁判上の主張・立証は、行為者の予見可能性、結果回避可能性に関する事実が中心となる。予見可能性の程度に関し、人の死等の構成要件結果の予見は必要だが、それ以上の具体的内容が予見不能でも過失責任は問いとされる^④。また、発生した結果に至る具体的な因果の経過全部の予見は必要でなく、因果関係の「重要部分」の予見があれば足り、「重要部分」とは因果の経過のうち、その「事実」が予見できれば一般人にとって通常構成要件の結果に対しても予見可能性があるといいうる「事実」を指すとされている^⑤。以上の過失概念を前提に、捜査段階では当事者・関係者の「過失」に関する証拠を収集し、公判を維持できると判断した人間について起訴、裁判手続が行われる。

この業務上過失致死傷罪は個人を対象としていることから、捜査・起訴の対象は個人であり、かつ結果の「予見可能性」が問題となることから、事故発生に直近で関わった人間（例、失火の場合の失火者、交通機関の事故の場合の運転者）となりやすい。

(2) 監督過失による管理者の責任

この点、監督過失という形で、直近の行為者ではなく管理者の刑事責任が問われるケースがある。一九八二年に起きたホテル火災事故では、ホテル経営者が消防署から何度も指導を受けながらこれを無視してスプリンクラー等の消火・防火設備を設置しなかつたこと、従業員に対して適切な初期消火や避難誘導ができる教育を行っていなかったことを「過

失」とし、経営者に禁錮三年の実刑判決を言い渡した。⁽⁶⁾一方で、防火上の管理責任を負うのが代表取締役である場合、その他の取締役は職務に防火管理が含まれていない以上過失は問えず（代表取締役へ防火体制について進言しなかったことは過失とならない）、防火管理者も実際には防火業務を遂行する権限を与えられていなかったため責任は問えないとした判例もある。⁽⁷⁾鉄道事故では、一九九一年に起きた列車正面衝突事故において、信楽高原鉄道株式会社（以下「信楽高原鉄道」という）の当時の信楽駅長、施設課長、信号設備工事会社の信号技術者三名が執行猶予付き禁錮刑を言い渡された。⁽⁸⁾同判決は、本件事故の引き金となった信号故障について、事故以前からの信楽高原鉄道と西日本旅客鉄道株式会社（以下「JR西日本」という）間の連絡協議の不充分さ、危機管理体制のずさんさが原因となった旨述べてはいるもの、起訴された人物が上記三名であったことから、両者の組織的な問題にはそれ以上踏み込んでいない。⁽⁹⁾

(3) 捜査、刑事裁判手続が明らかにすべき事実関係の特徴

いずれにしても、刑事責任追及の手続において問題となる事実は、①基本的に個人の「過失」の認定の基礎となるもので、②組織的な問題は監督過失という形で、道義的にはともかく「法的に」結果を予見、回避すべき立場にあったかという視点から限定的に判断される。これは、刑事責任が刑罰という強力な手段により報復機能、一般予防・特別予防機能を果たそうとするが故に有する謙抑性に由来するものであるといえよう。

4-3 事故調査手続が明らかにすべき事実関係

(1) 「ヒューマン・エラー」とは

近年発生する重大事故の約九割が「ヒューマン・エラー」が原因となつて生じるとされる。⁽¹⁰⁾ヒューマン・エラーは「人

間の決定または行動のうち、本人の意図に反して人、動物、物、システム、環境の機能、安全、効率、快適性、利益、意図、感情を傷つけたり壊したり妨げたものであり、かつ、本人に通常はその能力があるにもかかわらず、システム・組織・社会などが期待するパフォーマンス水準を満たさなかったもの⁽¹¹⁾と定義され、行為者が錯覚等により意図せずに行う狭義のヒューマンエラーと、行為者がその行為に伴うリスクを認識しながら意図的に行う不安全行為（法規、手順違反）がある。

そして、ヒューマン・エラーの発生には、個人の性格や能力より、むしろ職場環境、企業風土等が大きな影響を与えると考えられており、二〇〇五年の福知山線脱線事故についても「運転士のエラーを生じさせたのは運転士自身の能力、資質に主要な原因があったというよりは、運転士を心理的な葛藤に追い込み、エラーを誘発するような仕事の環境を作っていた経営層から現場管理層に至るマネジメント全体にこそ問題」⁽¹²⁾があり、そのような組織の体質、いわゆる「安全文化」の構築度合いの解明が事故原因の究明に必要とされている。

(2) 安全文化とは

「安全文化」は、チェルノブイリ原子力発電所の事故を契機に提唱され、プラント、交通、医療等幅広い分野で用いられている概念で、安全確保には最優先で取り組む必要があり、個人のみならず組織ぐるみで安全最優先の意識を浸透させ、行動することが求められる⁽¹⁴⁾。

安全文化は、「報告する文化」「正義の文化」「柔軟な文化」「学習する文化」で構成される⁽¹⁵⁾。公共交通機関の場合、福知山線脱線事故をきっかけに、組織の安全文化構築を目的とする運輸安全マネジメント制度が二〇〇六年から導入され、組織として取り組むべき内容を規定している。

(3) 運輸安全マネジメント制度に見る安全文化構築の要素

運輸安全マネジメント制度は、運輸事業者（自動車、鉄道、海運、航空）を対象に、経営トップから現場まで全社一丸となった安全確保を目指すものである。運輸事業者は、社内に安全管理体制を構築して安全文化の構築を目指し、国は、事業者の構築した安全管理体制をチェックする（運輸安全マネジメント評価）。本制度は、二〇〇六年三月に根拠となる運輸安全一括法が公布され、同年一〇月から開始された。

事業者が構築すべき安全管理体制の概要は以下のとおりである。¹⁶⁾

① 経営者の安全に対する積極的な取り組み姿勢

経営者は、安全性確保のための要員、予算、設備を充実させ、安全管理体制の構築全般に対して強いリーダーシップを発揮し責務を負う。

② 安全の基本方針と具体的な計画策定

安全に関する会社の基本的な取組み姿勢を社内に表示すると共に、これを具体化した取り組み計画を作成し、進捗・達成状況を把握する。

③ 安全に関する要員への権限付与・責務の明確化

安全に対し最終的に責任を負うのは経営者であるが、その権限と責務を誰にどのような形で委譲するか決定し、特に安全確保上、要となる立場（安全統括管理者）の選任を行う。

④ 情報伝達、コミュニケーションの確保

情報管理体制の問題は、一九九一年の列車正面衝突事故の民事判決でも指摘されていたが、経営管理部門から現場（トップダウン）、現場から経営管理部門への情報の流れ（ボトムアップ）、関係する部門間の情報の流れを確保することが

求められる。

⑤ リスク管理

事故、インシデント、ヒヤリハット情報など安全確保のために重要な情報を収集、原因を幅広い視点から分析し、事故の再発防止と未然防止に活用する。¹⁷⁾

⑥ 重大な事故への対応方法の決定

通常の事故対応措置では対応しきれない程度・規模の事故発生に備え、責任者、応急措置・復旧措置の実施方法、事故原因・被害規模の調査方法等を予め決めておく。

⑦ コンプライアンスの確保

適用される法令の遵守は当然であるが、特に安全性確保に関連が強い輸送施設の確保・作業環境の整備や安全な輸送サービスの実施と監視等に関する条項の遵守状況には注意が必要である。

⑧ 安全教育、訓練

経営者から現場の従業員まで、各目的の業務内容に即した安全教育および技能維持のための教育・訓練の実施が求められる。

⑨ 内部監査による取組みのチェックと見直し

以上の取組みについて、進捗状況および取組みの効果をチェックし、個別の取組みについてだけでなく、経営者が予算、人員配置、設備の導入状況等社内体制全体を見直す。

これらの取組みについて、計画 (Plan) を立て、実行し (Do)、結果をチェックし (Check)、見直しをする (Act) というPDCAサイクルを回していく、すなわち、問題を放置しない、場当たり的な対応にならないよう取り組むこと

が重要とされる。

運輸安全委員会による事故調査は事後的に原因究明を行うのに対し、運輸安全マネジメント制度は、事故の未然防止の観点から各組織に構築が求められるものである。このため①から⑨の項目は事故調査の項目そのものではないが、事後的に組織の安全文化の問題を調査する上での手がかりとなる。

- (1) International Civil Aviation Organization Annex 13 to the Convention on International Civil Aviation Aircraft Accident and Incident Investigation 9th edition 2001
- (2) 大谷實 「刑法講義総論 新版第四版」 成文堂 二〇二二年 四五頁
- (3) 前田雅英 「刑法総論講義 第五版」 東京大学出版 一九九四年 二八七頁
- (4) 前田・前掲書 四二二頁
- (5) 東京地裁昭和五八年六月一日判決 判例時報一〇九五号 二七頁
- (6) 最高裁平成五年一月二五日決定 判例タイムズ八三五号 五四頁
- (7) 最高裁平成三年一月一四日判決 判例タイムズ七七七八号 六五頁
- (8) 大津地裁平成二二年三月二四日判決 判例時報一七一七号 二五頁
- (9) なお、同事故に関する民事裁判の判決（大阪高裁平成一四年二月二六日判決 判例時報一八二二号 三頁）では、JR西日本は社内で工事や乗務員の教育等仕事内容と異なった部署が担当しているが、各部署の持っている情報だけでは事故を防げなかったとしても、情報を交換し総合すれば事故を避けられたのだから、同社の助役らには信号トラブルの報告義務違反の過失、運用課長、安全対策室長には社内の報告体制を確立する義務を怠った過失、鉄道本部長には報告体制確立義務を尽くすように指導・監督すべき義務を怠った過失があると見て、同社の損害賠償責任を肯定した。
- (10) 福田久治・藪原晃 「鉄道におけるヒューマンエラー・データベースの開発」 鉄道総研報告 Vol.8 No.7 一九九四年 四三頁
- (11) 芳賀繁 「失敗のメカニズム」 日本出版サービス 二〇〇〇年 三五頁
- (12) 国土交通省 「公共交通に係るヒューマンエラー事故防止対策検討委員会中間取りまとめ」 平成一七年 三頁

事故調査結果の刑事手続への利用と黙秘権の保障に関する一考察

同志社法学 六四巻七号 七二九（二七五頁）

事故調査結果の刑事手続への利用と黙秘権の保障に関する一考察

同志社法学 六四巻七号

七三〇（二七五六）

(13) 福知山線列車脱線事故調査報告書に関わる検証メンバー・チーム「丁R西日本福知山線事故調査に関わる不祥事問題の検証と事故調査システムの改革に関する提言」平成三年 一六頁

(14) 安全文化の定義について、IAEA Safety Series No.75-INSAG-1「Summary Report on the Post-Accident Review Meeting on the Chernobyl Accident」Vienna (1986) は、「安全には、その重要性にふさわしい注意が最優先で払われなければならない。安全文化とは、そうした組織や個人の特性と姿勢の総体である。」とし、「一般的な要素として」「第一に組織内に必要とされる枠組みと管理階層の責任、第二に組織内の枠組みに対応しそこから利益を受けるすべての階層の従業員の姿勢である」とされる（IAEA Safety Series No.75-INSAG-4「Safety Culture」Vienna, 1991 いずれも筆者訳）

(15) Reason, J. Managing the Risks of Organizational Accidents, Ashgate Publishing 1997 塩見弘監訳・高野研一・佐栢邦英訳「組織事故」日科技連出版社 二〇〇三年 二七八―二七九頁。なお、「報告する文化」は自分のエラーを積極的に報告しようとする組織の雰囲気を作り上げること、「正義の文化」は組織として許容できる／できないを明確かつ的確に線引きすること、「柔軟な文化」は組織として危機に直面したときに自らの組織構成を再構成し、臨機応変に対応できるようにすること、「学習する文化」は組織内の安全情報から正しい対策を導き出し、必要であれば大きな改革を実施できるようにすること等をいう。

(16) 国土交通省大臣官房運輸安全監理官「運輸事業者における安全管理の進め方に関するガイドライン（輸送の安全性のさらなる向上に向けて）」二〇一〇年。なお、運輸安全マネジメント評価では、国が評価対象事業者の取組みに課題ありと判断した場合、仮に事業者が国の指摘通りの取り組みを十分行わなかったとしても現在は行政処分の対象とせず、事業者の自発的な取り組みを促しているという特徴がある。

(17) 福知山線列車脱線事故調査報告書に関わる検証メンバー・チーム・前掲書 八九頁以降では、幅広い視点からの事故原因分析手法として、「なぜなぜ分析」「MSHELL分析」を用いている。

5 事故調査手続と捜査・刑事裁判手続のあり方に関する考察

5-1 問題の所在

事故調査と刑事責任追及の関係について、刑事手続が事故の原因究明を阻害する要因となっているという指摘があり、

この問題の原因は次のように整理される。^①

(1) 捜査、刑事公判の原因究明能力の限界に起因するもの

① 捜査機関は、複雑な輸送システムにおける事故原因を究明するために十分な専門知識を有していない

② 捜査・公判の対象が特定の被疑者、被告人個人に限られ、証拠の収集等も当該個人の責任の検討に限定される

(2) 事故調査機関の調査を刑事手続が阻害することに起因するもの

① 捜査と事故調査が競合する場合は捜査が優先するという取扱

② 資料が捜査のために収集されると、公判で証拠として提示されない限り、事故調査で利用できない

③ 黙秘権の告知なく調査が実施され作成された事故調査報告書が、刑事責任追及の証拠として用いられることから、憲法上の黙秘権の保障に反する

④ ③の現状が調査対象となる当事者らに萎縮的效果をもたらし、事故調査による真実発見を阻害している
これらについてどのように考えるべきか、検討する。

5-1-2 捜査、公判の原因究明能力の限界について

これは、捜査と公判が事実上原因究明の役割を担っている現状を前提になされる問題提起であるが、そもそも捜査機関と刑事公判は責任追及をその任務としており、刑法の謙抑性および個人責任の原則から、4-1-2で述べたように捜査・公判で問題とされる事実関係や人的な対象が相当程度限定されるのは、自然な帰結といえよう。

ただ、事故の当事者・関係者の責任を検討する際に、複雑な事故原因に関する専門知識が必要なのは確かである。この点については、後述のように運輸安全委員会に対する鑑定囑託の適切な活用等による協同関係を通じ、十分な情報の手入を図っていくことが必要であろう。

なお、複雑な技術システムの中で発生するヒューマン・エラーは、意図的な犯罪と異なり、厳罰をもつて臨んでもうがんだ緊張感を生み出してエラーを誘発させる危険すらあるため、このようなエラーを過失犯として処罰しても一般および特別予防機能は果たし得ないという指摘もある^②。組織的な要因が絡み合つて発生する今日の事故において、たまたま事故の直前に存在した個人の注意喚起のみ求めても、確かに事故防止にはつながらないであろう。ヒューマン・エラーは、注意を払っていたとしても人間の能力の限界や認知・判断の特性から生じるものであり、自分や他者が処罰されたからといって人間の能力や特性が変わるわけではないので、エラー防止には効果が少ないともいえる。このため、航空機ニアミス事故における最高裁判決少数意見も示すように^④、予防の目的にかなった現代の過失犯処罰のあり方を検討し直す必要がある^①。

一方、刑罰の目的には応報機能もあり、現在の過失犯処罰が被害者や遺族、社会の処罰感情に込えている点も無視できない。そして、列車脱線事故におけるJR西日本の歴代社長の強制起訴、二〇〇一年七月に発生した明石歩道橋事故における当時の警察署副署長の強制起訴にもみられるように、近年特に組織の経営層、管理層に対する処罰感情が強くなっていると思われる。しかし、現在の監督過失概念のもとでは、経営層、管理層に過失や因果関係が認められる範囲は限定されており、裁判の実情と一般国民の感覚に乖離が生じていると考えられる。過失や因果関係の解釈の拡大、あるいは組織的な原因で事故が発生した場合に法人そのものに刑罰を科す制度の是非の検討を通じ、本来の刑罰の機能を果たしうる刑事責任追及のあり方を明らかにすることは必要であろう。

5-3 事故調査に対する刑事手続の阻害について

(1) 犯罪捜査優先の取扱

3-2で述べたとおり、覚書では事故調査は犯罪捜査に支障を来さないこととされている。しかし、現状では事故調査に対して配慮がされていて事故調査に支障はないとの意見もあり、明らかに事故調査が阻害されているとはいえないようである。実際にも、交通機関の運行（運航）のメカニズムや機体・車体の設計等事故調査に関する専門知識を有する運輸安全委員会と、機動的な捜査・証拠収集にノウハウを有する捜査機関が互いに長所を活かし合い、充実した調査・捜査を行うことが望ましく、また運輸安全委員会の現在のマンパワーや後述する我が国の過失犯処罰状況等に鑑みると、米国のような事故調査の優越を認めるのは現状に合わず、両者の協同を図るのが現実的であるように思われる。⁽⁵⁾

ただ、訴訟に関する書類は「公益上の必要」が認められない場合、公にしてはならないとされ（刑事訴訟法四七条）、本条との関係で捜査中の刑事事件記録や不起訴記録は原則事故調査に使用できないことになり、この点で事故調査が阻害されるかもしれない。もつとも本条の趣旨は、当該書類が公にされることにより生じる被告人や関係者の名誉・プライバシーの侵害、公序良俗違反、捜査・刑事裁判に対する不当な影響等の弊害を防止することが目的なので、「公益上の必要」は当該「訴訟に関する書類」を公にする目的、必要性の有無・程度、公にすることによる被告人や関係者等の名誉・プライバシーの侵害等の上記の弊害発生のおそれの有無等諸般の事情を総合的に考慮してされるべきとされている。⁽⁶⁾この趣旨に照らすと、事故調査を通じて原因究明の必要性は高く、これが公序良俗を害するおそれは少ないこと、事故調査と刑事捜査は直接的には異なる目的を有する手続で前述の通り説明すべき事実関係も異なるため、刑事手続に不当な影響を及ぼす可能性も少ないこと、事故原因究明に必要な限りでの情報の取得であれば被告人等の名誉やプライバシーを侵害する危険性も低いことから、事故調査目的での公開は極力認められる運用とすべきと考える。⁽⁷⁾

(2) 黙秘権の保障の無効化と原因究明への萎縮的效果

現状では、捜査機関から運輸安全委員会に鑑定嘱託がなされ、運輸安全委員会が事故調査報告書全体を鑑定書とする⁸とされており、その中に当事者、関係者の口述内容が含まれている。このため、黙秘権の告知のないまま口述した内容が刑事裁判の証拠として使用されることになり、結果、調査協力への萎縮的效果を生じることが問題となっている。

この点につき、参考になるのが鑑定委嘱の対象を、運輸安全委員会が把握した客観的な事実関係に限るべきという指摘⁹である。捜査機関に開示される情報が、事故の客観的な事実経過および記録装置のデータ解析、事故に至る工学的なメカニズムに限られるのであれば、事実関係は明らかにしつつ、法的な「過失」の評価は別途刑事手続で行うことになるであろう。そして、客観的な事実経過や工学的なデータの提供は、捜査機関への専門知識に関する重要な情報源となる¹⁰。

ただ、当事者、関係者が事実関係も「自己に不利益」で「供述したくない」と考えている場合は、やはり黙秘権との関係は問題とはなる。しかし、運輸安全委員会が調査対象とする航空、鉄道、船舶事故等では、機体（車体）の動き等を記録する装置（航空機の EDR 等）を備えていて、当事者らの供述にかかわらず、事実経過はかなりの部分機械的に解明されるのであり、当事者らが「供述したくない」事象の中心は当時の内心の状況となると思われる。このため、内心の状況が情報提供の対象とならないのであれば、かろうじてではあるが、黙秘権の保証は保たれるのではないかと思われる。

また、職業裁判官が責任判断を行う場合、客観的な事実関係に関する情報があれば経験則に基づき自ずと責任判断が行われるため、客観的な事実関係とそれ以外を切り分けても効果がないと思われる。しかし、職業裁判官が責任判断を行う場合であっても、事実経過とデータ解析のみ提供される場合と、当時の当事者らの心情や主観的な感覚、思考過

程まで入手するのでは、心証形成に与える影響は後者が大きいと思われるため、区別する意味はあると考える。

(3) 過失犯の不処罰化について

組織的要因に起因する事故について、個人を処罰しても再発防止には結びつかない、むしろ事故調査への協力を得るためには過失犯を不処罰とすべきという議論もある。⁽⁹⁾

しかし、原因究明のためとはいえ、被害者や社会一般の処罰感情に応える方策をなくすことの影響は大きい。また、伝統的に過失犯処罰が行われてきている自動車事故では厳罰化によってある程度事故の抑制ができている現状で、組織的要因による事故のみ別の扱いをすることは困難という指摘もある。⁽¹⁰⁾ また、仮に刑事責任としての過失犯処罰をなくしたとしても、民事上の損害賠償責任や行政処分、社会的信用や職業的地位の喪失という問題は残る以上、萎縮的効果の根本的解決にはならないであろう。

なお、過失犯処罰をめぐって、米国では前述のような萎縮的効果が存在しないとの文脈で同国の制度が取り上げられることがあるが、米国では航空事故について単なる過失では刑事責任を問われない（故意またはそれに近い過失のみ）という制度上の相違があり、事故調査報告書を刑事手続で使用する場合が少なく、問題があまり表面化しなすぎないという指摘がある。⁽¹¹⁾ また、社会の処罰感情は懲罰的損害賠償制度等の制度で担保されうること、司法取引を認め免責と引き替えに証言を引き出すことを求める文化的違いがあることから、米国の制度は日本と異なる点が多く、一部のみを取り上げて日本の参考とすることは困難である。

そうである以上、事故調査機関と捜査機関は、直接的な目的の違いをふまえて、望ましい協同関係の構築を目指すべきであり、その際当事者・関係者の黙秘権を侵害することのないような形で情報のやりとりを行う必要がある。

5-1-4 両機関の協同の在り方―証言の正確性の確保のために―

(1) 当事者、関係者の記憶の変容防止の必要性

これまでは主に制度的な面から両者の協同関係について検討してきたが、実効的な事故調査と犯罪捜査を考える上で、正確な情報収集を行うための制度の運用という点も重要である。

この情報収集において、当事者、関係者らの供述は、事実関係を明らかにするために非常に重要である反面、人間の記憶は内的、外的な影響を受けて変容しやすい。このため、公判においては誘導尋問の禁止等の手立てがとられているが、それ以前の段階での事情聴取の方法については特段の規定がおかれていない。そこで、人間の記憶が変容する条件について明らかにし、それを調査(捜査)にどのように生かせるかについて検討する。

(2) 時間の経過に伴う変容

人は時間の経過とともに覚えたことを忘却していくことはよく知られているが、記憶の内容も変容していく。時間の経過とともに、再生の正確さが失われるとともに、出来事の順序が変化したり、実際に見聞したなじみのない事象がなじみのある事象に置き換わる⁽¹²⁾。また、出来事の時間や場所が区別できなくなっていく⁽¹³⁾。その結果、時間が経過した後に行われた供述は、本来の記憶内容と異なった内容なのに、本人はそのことを自覚していないということも起こりうる。

(3) 質問者との関わりによる変容

① 質問者と聴取を受ける者の不均衡

質問者にとって、事情聴取は日常的に行う業務であるが、聴取を受ける当事者らにとっては非日常かつ特別な機会

であり、それによって精神的な緊張を受けている。特に、捜査機関と民間人の関係では民間人が威圧感を感じ、心理的影響を受けて迎合あるいは抵抗する心理状態となり、それが記憶に影響する可能性も否定できない。

② 聴取を受ける者に対する質問者の無意識の誘導

通常、質問者は聴取を受ける者よりも当該事故に関する情報を多く持っており、この情報量の差が聴取を受ける者の記憶の変容をもたらすことがある。すなわち、聴取を受ける者の回答が質問者の立てた仮説に合致するものであれば、質問者がうなづくなどの肯定的反応をし、合致しなければ無視など否定的反応をすることにより、無意識的にはあるが聴取を受ける者の記憶を質問者の仮説と合致する方向へ導く可能性が指摘されている。

また、聴取を受ける者は、自分がわからない、あるいは思い出せない情報について、自分の想像力によって作り出した事柄を自分の記憶として述べる可能性がある。このため、無理な記憶の喚起は、不正確な証言につながる恐れがあるといえる。

③ 事後情報による記憶の変容

さらに、質問者の言葉遣いによって記憶の変容が起きる場合がある。例えば、自動車事故のビデオを見て実験参加者に衝突時の速度を推定させる場合、「激突した」速度を質問された実験参加者の方が、「接触した」速度を聞かれた実験参加者より速い速度を回答した。このため、最初は聴取を受ける者に自主的に話をしてもらい、質問者が質問する場合も聴取を受ける者に情報を極力与えないよう注意する必要があるとされる。

(4) まとめ

以上より、聴取の対象となる当事者、関係者の記憶の変容を防ぐには、まず事故発生後できるだけ早期に聴取を行う必要がある。また、聴取の際に質問者がどのような態度で臨み、教示を行うかも重要である。最初から刑事責任追及の前提で聴取が行われると、聴取を受ける者が防衛的あるいは迎合的となり、それが記憶の変容を惹起し、正確な事故当時の情報を入手できなくなる可能性がある。このため、最初の事情聴取は、事故調査機関が「責任追及のためではない」ことを明示し、聴取を受ける者に不要な事後情報や誤った方向性を与えないよう留意しながら行うのが望ましい。

もちろん、現在の捜査・刑事公判手続では、聴取を受ける者が時期を変えて複数回の質問を受けることは、反対尋問権の保障の観点からも避けることはできないし、適切な情報入手は捜査においても同様に重要ではある。しかし、心理的圧迫の程度は刑事責任追及を前提とした捜査の方がはるかに大きく、自己防衛や過剰適応から記憶の変容が起こる可能性がより高い。そうであると、変容した記憶に基づく証言のために事実関係が歪曲され、誤った事実関係に基づいて刑事責任、加えて再発防止策が決定されるおそれすらある。このような結果は、被告人の権利の観点、また真実究明による事故再発防止の観点からも望ましくないであろう。このため、最も事故に近接した時期に、当事者・関係者から適切な方法で、事故調査機関がまず情報を入手することが重要と思われる。¹⁹⁾

(1) 川手敏裕 「事故調査と安全確保のための法システム I 事故調査・情報収集分析体制の在り方 刑事手続と事故調査」ジュリスト No.1307 二〇〇六 一〇頁

(2) 福知山線列車脱線事故調査報告書に関わる検証メンバー・チーム・前掲書一四〇頁

(3) 小松原明哲 「ヒューマンエラー 第二版」丸善 二〇〇八年参照

(4) 最高裁判平成二三年一〇月二六日決定 判例時報二二〇五号一四一頁。本判決は、航空機のニアミス事故で便名を言い間違えた航空管制官、および、それに気づかず訂正しなかつた指導監督者である航空管制官について業務上過失致死傷罪で有罪とした。櫻井龍子裁判官の反対意見は、「航空機の運航のように複雑な機械とそれを操作する人間の共同作業が不可欠な現代の高度システムにおいては、誰でも起こしがちな小さなミスが重大な事故につながる可能性は常にある。それだからこそ、二重、三重の安全装置を備えることが肝要であり、その安全装置が十全の機能を果たせるよう日々、の努力が求められるというべきである。また、所論は、本件のようなミスについて刑事責任を問うことになる、将来の刑事責任の追及をそれぞれミスやその原因を隠べいするという萎縮効果が生じ、システム全体の安全性の向上に支障を来す旨主張するが、これは今後検討すべき重要な問題提起である」としている。

(5) 米国の事故調査、事故情報の取り扱いについては、服部健吾「事故調査における情報の取り扱いを巡って―日米の航空事故調査を素材に―」社会技術研究論文集 Vol.1 2003 一八八―一九七頁、城山英明・村上明生・梶村功「米国における航空事故をめぐる安全確保の法システム―日本への示唆―」Vol.1 2003 一四九―一五八頁で述べられている。

(6) 最高裁判所平成一六年五月二五日第三小法廷決定 民集五八卷五号一二三五頁

(7) 同旨、山本前掲書・一七一頁

(8) 福知山線列車脱線事故調査報告書に関わる検証メンバー・チーム・前掲書一三九頁

(9) 議論の内容について、笹倉宏紀「事故調査と刑事司法(上)」―「事故調査機関の在り方に関する検討会」の「取りまとめ」をめぐって―」ジュリスト No.1432 2011 一九頁

(10) 川出敏裕「刑事責任追及の制度と運用の改善を」コーポレートコンプライアンス編集委員会編・前掲書・二二頁

(11) 川出敏裕「特集・科学技術と安全法制 事故調査と法的責任の追及」ジュリスト No.1245 二〇〇三年 六三頁

(12) Bartlett F.G. Remembering: A Study of an Experimental and Social Psychology Cambridge Press 宇津木保・辻正三訳「想起の心理学―実験的社会的心理学における一研究―」誠信書房 一九八三年

(13) Linton, M., Neisser, Ued. Transformations of Memory in Everyday Life "Memory Observed: Remembering in Natural Context" Freeman 富田達彦訳「観察された記憶―自然文脈での想起(上)」誠信書房 一九八八年 九七頁以下

(14) 法と心理学会・目撃ガイドライン作成委員会編「目撃供述・識別手続に関するガイドライン」現代人文社 二〇〇五年 八四頁

(15) 法と心理学会・目撃ガイドライン作成委員会編・前掲書八五頁

事故調査結果の刑事手続への利用と黙秘権の保障に関する一考察

同志社法学 六四卷七号 七三九(二七六五)

- (16) Meissner, C.A., Brigham, J.C., Kelly, C.M. The influence of retrieval processes in verbal overshadowing. *Memory & Cognition*, Vol.29, 2001, p176
- (17) Loftus, E.F., Palmer, J. C. Reconstruction of automobile destruction: An Example of the interaction between language and memory. *Journal of Verbal Learning and Verbal Behavior*, Vol.13, 1974, p585
- (18) 法と心理学会・目撃ガイドライン作成委員会編前掲書・九四頁
- (19) 法と心理学会・目撃ガイドライン作成委員会編前掲書は、捜査手続における目撃供述の聴取方法、面通しなど識別手続の進め方についてガイドラインを作成し、適正手続の確保について述べているが、これは事故調査における事情聴取等にも参考になると思われる。

6 おわりに

事故調査と刑事責任の追及の関係は、当事者・関係者の黙秘権をはじめとする憲法上の権利の保障に加え、刑事、民事、行政上の責任のあり方、さらには実際の手続の運用のあり方にも関わる幅広い問題である。また、原因究明と再発防止策策定および刑事責任による非難のあり方の決定には、ヒューマン・エラーや心理学、人間工学など分野横断的な知見が必要と思われる。

本稿は運輸安全委員会が取り扱う航空、鉄道、船舶事故等に関する事故調査と刑事責任追及のあり方について検討したが、交通機関における事故件数の多くを占める自動車事故は現在のところ運輸安全委員会の調査対象となっていない。また、交通機関における事故以外にも、医療事故や製品事故など人々の生活に大きな影響を与える様々な事故が存在する。これらの事故についても、組織的要因等の背後要因も含めた原因の究明と再発防止策の策定、刑罰を通じた犯罪の予防、被害者の心理的苦痛の慰撫という要請をバランスよく実現することを通じ、事故のない安全な社会の構築が望まれる。