

追及と究明のはざままで

事故調査

世界そして日本

①

約3段に育った101本のサクラの木の傍らに、101人の名が刻まれた大理石の慰霊碑が立つ。静けさを切り裂くように時折、列車がすぐ先の線路を駆け抜ける。

ここドイツ北部のニーダーザクセン州エシエデの列車脱線事故の現場で2年前、事故から10周年の式典があった。被害者の会の代表、ハインリッヒ・レーベンさん(65)は訴えた。「明らかにドイツ鉄道の失策が原因なのに、10年たっても認められていない」

1998年6月3日。高速列車「インターシティー・エクスプレス」が時速約200

kmで走行中、車輪が壊れて脱線し、客車が次々と陸橋の橋脚に衝突。乗客101人が死亡した。どこにだれが乗車していたのかわからない中、レーベンさんの娘(当時26)は事故の3日後、妻(同50)は1週間後に死亡がわかった。

「ドイツ鉄道が効率を優先せず、すり減った車輪を早く換えていれば事故は防げた。被害者の会が一番求めたのは謝罪だった」とレーベンさん。だが、ドイツ鉄道は責任を認めず、死者1人あたり約3600万円の慰謝料を求めた遺族側に、約200万円の見舞金しか支払わなかった。

検察は「車輪は設計時の強度評価が不十分で、金属疲労も進んでいた」として、ドイツ鉄道と車輪メーカーの技術者計3人を起訴した。だが、裁判所は「3人に重大な過失はない」として、各約130

万円の罰金を国に支払うことを条件に裁判を中止した。25回に及んだ公判では、13人の車輪強度の専門鑑定人が証言した。ドイツの鑑定人は検察寄りの意見を述べたが、スイスやスウェーデンなど海外から招かれた鑑定人は反論した。その1人、九州職業能力開発大学校(北九州市)の平川賢爾・名誉校長(73)は「ドイツ社会は厳罰を求めていたが、橋脚への衝突など複雑な要因が絡む中で3人に責任を負わせるのは無理があった」と振り返る。

責任者捜しは空振りに終わった。レーベンさんは「落ち度があやふやにされ、司法への信頼を失った」と語る。

ドイツ同様、日本も鉄道や航空機など様々な事故で社会の処罰感情が強い。

2005年4月、兵庫県尼崎市のJR宝塚線(福知山線)で、快速電車の運転士は制限時速70kmのカーブに、16kmで進入して脱線、乗客ら107人が死亡した。その2カ月後、科学者らでつくる日本学術会議が数年来の議論を踏まえた提言を発表した。「事故の当事者を処罰しても何ら問題解決にはならない」「その口を通じて多くの証言を得て、再発防止への教訓を得ることが、捜査とは違う事故調査の役割だ」

提言は、91年に死者42人を出した滋賀県の信楽高原鉄道事故がきっかけだった。県警は被害者723人、鉄道関係者226人から事情を聴いたが、刑事責任の追及に重点が置かれ、背景分析が十分なされたとはいえないとの指摘があった。宝塚線の脱線事故でも、同じことが繰り返されるのではないかと。提言の裏にはそんな危機感があった。

だが当時、社会から注目されなかった。かかわった宇都宮大学大学院の松岡猛教授は「学術的な理想論と受け取られたのでは」と残念がる。

提言に再び光を当てたのは、消費者庁の事故調査機関のあり方検討会だった。

◇

消費者庁で8月、事故調査機関の機能や権限に関する論議が始まった。事故当事者の刑事責任を追及する警察などの捜査との兼ね合いや組織の独立性、遺族・被害者への支援はどうあるべきか。世界の取り組みを紹介しながら探る。

(この連載は茂木克信が担当します)



列車脱線事故の現場に立つ慰霊碑＝ドイツ・ニーダーザクセン州エシエデ、茂木写す



ハインリッヒ・レーベンさん

検察は「車輪は設計時の強度評価が不十分で、金属疲労も進んでいた」として、ドイツ鉄道と車輪メーカーの技術者計3人を起訴した。だが、裁判所は「3人に重大な過失はない」として、各約130

万円の罰金を国に支払うことを条件に裁判を中止した。25回に及んだ公判では、13人の車輪強度の専門鑑定人が証言した。ドイツの鑑定人は検察寄りの意見を述べたが、スイスやスウェーデンなど海外から招かれた鑑定人は反論した。その1人、九州職業能力開発大学校(北九州市)の平川賢爾・名誉校長(73)は「ドイツ社会は厳罰を求めていたが、橋脚への衝突など複雑な要因が絡む中で3人に責任を負わせるのは無理があった」と振り返る。

責任者捜しは空振りに終わった。レーベンさんは「落ち度があやふやにされ、司法への信頼を失った」と語る。

ドイツ同様、日本も鉄道や航空機など様々な事故で社会の処罰感情が強い。

2005年4月、兵庫県尼崎市のJR宝塚線(福知山線)で、快速電車の運転士は制限時速70kmのカーブに、16kmで進入して脱線、乗客ら107人が死亡した。その2カ月後、科学者らでつくる日本学術会議が数年来の議論を踏まえた提言を発表した。「事故の当事者を処罰しても何ら問題解決にはならない」「その口を通じて多くの証言を得て、再発防止への教訓を得ることが、捜査とは違う事故調査の役割だ」

提言は、91年に死者42人を出した滋賀県の信楽高原鉄道事故がきっかけだった。県警は被害者723人、鉄道関係者226人から事情を聴いたが、刑事責任の追及に重点が置かれ、背景分析が十分なされたとはいえないとの指摘があった。宝塚線の脱線事故でも、同じことが繰り返されるのではないかと。提言の裏にはそんな危機感があった。

だが当時、社会から注目されなかった。かかわった宇都宮大学大学院の松岡猛教授は「学術的な理想論と受け取られたのでは」と残念がる。

提言に再び光を当てたのは、消費者庁の事故調査機関のあり方検討会だった。