

操船者の可罰性

－ ヒューマンエラーと過失 －

正会員 逸見 真（東京海洋大学）

要 旨

過失を刑事罰の対象とすべきではないとする議論は少なくない。その理由の多くは刑事訴追を恐れる行為者は委縮して自己保身や刑罰回避を目論むため、事故に関する真実究明が果たせないとするものである。本講も同様に過失の処罰を否定する趣旨であるが、視点を過失犯の成立要件である予見可能性、及びチームで取り組む業務とその一種である BRM を通して、操船する船舶の運航者の過失について論じた。

近年の心理学の発達は誤りを犯さない人間はいないとする常識を確立させ、過失の予見可能性に必要な注意義務基準としての一般人の人格を措定できるかという疑問が生まれている。また刑事法においてもチーム医療に代表される集団業務に因る過失において、信頼の原則や管理監督過失の導入により行為者自身の刑責を減免、チーム内の他者の行為に過失を認定する仕組みを構築する等、直接の実行行為者に過失の嫌疑を極限しないアプローチが試みられているものの、依然として予見可能性を前提とした個人処罰に徹する刑法理論の改善には至っていない。

本研究ではこれらの問題点を軸として現行の過失犯理論の不可罰性について論ずることとしたい。

キーワード：刑事過失、個人処罰、予見可能性、ヒューマンエラー、BRM

1. はじめに

刑法上の過失とは、一般に人が自己の意識の緊張を欠いたために、自己の行為より犯罪事実としての事故の惹起を予見しなかった心理状態を表現する。刑法は原則、故意犯、即ち結果を予見した上で実行に至る犯罪行為を罰し、過失犯の処罰は例外とする(刑法 38 条 1 項但し書き)が、現代社会において過失犯罪は刑法犯全体の大きな部分を占める。船舶の運航に関連した海難事故の殆ども、水先人または乗組員の過失に因るものである。

刑法による処罰は、自らの意思に基づいて犯罪と因果関係にある行為に出た、人たる個人に対する法的な非難を基礎に置く。法を犯すのは人であるとした刑法の基本的な観念に基づいた考え方であり、過失も同様に扱われる。しかし近年の心理学における研究からは人の特性について様々な知見が得られ、人は誤りを犯す生き物であるとのテーゼは疑いを入れない学問的常識となっている。またそのような人の誤りを当然視して、設定された目的の成就をチームやグループでの遂行により個人のエラーに起因す

る事故の惹起をカバーしようとする工夫は、船舶運航に導入された BRM (Bridge Resource Management) の理論と実際を通して良く知り得るところである。

本研究では個人の行為を処罰する刑事過失論の問題点を、心理学に基づいた人の特性、及びチーム構成員の連携によるヒューマンエラーの防止を手掛かりに検討する。

2. 過失理論の変遷

わが国における刑法上の過失犯の理論は時と共に変遷を遂げている。

戦後、暫くの間の過失論は、行為者が不注意により犯罪事実の認識を欠き事故を惹起させるに至るとして、事後より見て行為の前に事故の認識が可能であったか否かを過失認定の鍵とした。即ち行為者の心理的状态としての予見可能性の有無、予め察知し得たか否かを検討し、予見の可能性があったにも拘わらず予見を怠った、つまり予見義務に違反した事実を過失と認定した(旧過失論)。行為者の予見可能性を表す注意能力の度合いの判定には、抽象的な一

一般人の能力を標準として判断する客観説が採用され、判例もこれに従っている⁽¹⁾。

1960年代よりこの考え方に変化が見られるようになり、過失の認定において重要視された結果の予見可能性から、結果の回避義務に重きを置く概念が唱えられるようになる。事故の行為と結果との間に因果関係があり、且つ事故についての行為者の予見可能性が認められた段階で過失犯が成立するとした、旧過失論の処罰範囲は広範囲に過ぎ、行為者に過剰な刑罰を与えかねないと批判されたことに拠る。そしてたとえ予見可能性が認められても、行為者が結果回避義務を尽くしたのなら過失犯の成立はないとする理論としてまとめられた(新過失論)。

また旧過失論による処罰範囲に対する批判は、医療過誤や交通事故訴訟において適用されるようになった信頼の原則、事故における被害者や関係する第三者の適切な行動が信頼される場合には加害者の刑責を減ずるという理論を重視するように作用した。信頼の原則は社会の発展に伴う事故の増加は必然である中、事故に関わる過失の厳罰化は却って社会活動一般に障害をもたらすとして、判例も認めて採用するところとなっている。

この後、管理過失や監督過失が導入され、事故に直接関与した行為者を管理または監督する者についての過失を認めて行為者の責任を減免する理論等、過失の実行行為について事故に至る経緯や背景、事故に直接、間接に関与する者、事故を取り巻くシステムまでを考慮して過失を特定する新たな方向性も見出されているが、実行行為者としての個人を特定して処罰する刑事過失認定の基本原則に代わることはない。

3. 過失に求められる予見可能性の問題

ヒューマンファクターとは、機械やシステムを安全に、しかも効率的に機能させるために必要とされる人間の能力やその限界、基本的特性等に関する知見や手法の総称である⁽²⁾。またヒューマンエラーとは、達成しようとした目標から意図せずに逸脱することとなった、期待に反した人間の行動と定義される⁽³⁾。ヒューマンエラーはヒューマンファクターの一つとされるが、その研究は近年、飛躍的に伸長している。この背景には、人が絡む殆どの事故はヒューマンエラーが原因であるとした研究活動の隆盛がある。

ヒューマンエラーを生み出す人間の注意力には

限界があるというのが、心理学の常識である⁽⁴⁾。人間の素質の点より見れば、如何なる能力や性格の特性にも遺伝的な影響が関わっていると行動遺伝学は明らかにし、ヒューマンエラーとは特定の状況下で、ある特定の性向を有する者がある特定のエラーを作り出す、基本的に個人的条件と状況との相互作用の過程で創出される現象と分析されている⁽⁵⁾。またヒューマンエラーには加齢や疲労の生理的・身体的特性、記憶や注意等の認知的特性、権威への脆弱性や同調性に代表される集団的特性等、種々の条件が複雑に影響するため、これを教育や訓練で改善しようとしても不可能である⁽⁶⁾という。

社会一般の人であれば有害な結果の発生を社会観念上、一般にあり得るとして予見し、その予見に基づけば結果を回避できるのに、精神の緊張を欠いたために結果の回避に至らなかったとするのが、過失犯の基本的考え方である⁽⁷⁾。過失犯の責任を追及するためには旧過失論、新過失論の何れに依っても、事故の結果に対する予見可能性があったか否かの認定が不可欠となる。予見可能性は第一に行為者本人の有した主観が追及されるが、主観的結果予見のみでは行為者個人が認識した事情の特定がなされるに過ぎず、過失犯は成立しない。この主観的結果予見を過失の成立要件として認めるためには、行為者の年齢、性別、視力、聴力の生理的指標の他、経験や職業までも含めた諸条件を考慮した上、一般人を基準とする心理的指標に基づく客観的な結果予見より判断して、法的な非難に繋げる必要がある⁽⁸⁾。

しかし上記のヒューマンファクター及びエラーの性質を概観すれば、第一に、行為者の主観的結果予見にはこれらの心理学的な所見も考慮されるべきであること、第二に、客観的結果予見の基準である一般人の予見可能性とは、人の特性を如何様に考慮して構築されるのかとの疑問が浮上する。人としての個人の特性が行為者の主観的結果予見に求められるべきは勿論のこと、伝統的な刑法理論に基づく予見可能性は、今日の多くの知見より得られている人一般の特質からして確定に難しいのではないと思われる。必ず過ちを犯す人に一般人としての基準等、求め得るのかとの疑問である。

4. チームによる対応と過失認定の問題

一つのグループを構成する複数の人間はそれぞれが同一のものをを見ることはできても、各人は視認した同一のものに違った解釈をすると考えられてい

る。人の原理的特性の一面であり事故を惹起する要因の一つと表現しても誤りではないが、船舶の運航ではこのような人である乗組員を互いに連携させて機能させることが、船橋にある人的資源の利用の中で最も重要であると理解されている⁽⁹⁾。例えば船橋にある乗組員全員が同視する行き会い船も、それぞれ個別の解析は行き会い横切りか、船の速力は適正か過大か、衝突のおそれはあるか否か異なると理解されているのである。このような人の特性を理解して安全な運航に繋げる手法が BRM である。

BRM は、ヒューマンファクターが原因となる船舶による事故を予想し、またはそのような事故の回避のために用いられる分析的な手法である。人間が船舶を運航する環境下での人間行動の研究⁽¹⁰⁾とも表現できる。

BRM は既述した人の有する排除できない固有の特性を受け入れるのみならず、これを当然のこととして構築されている。人はミスをするものだとの理解を基礎に、ミスの発生に絡む様々な内的・外的要因を捉えた上で、それらのエラーまたはその連鎖を断ち切るよう個人を越えたチームで取り組み、本船の安全運航を達成する。現在においては、船長をはじめ乗組員の確立した BRM の下で本船の安全運航が担保されるよう、船員は日頃より教育を受け、海運企業は ISM コードに定めて指導監督し、各種検船や海難調査では本船での BRM の遂行状況、記録が検査や調査の対象とされている。

同様のチームによる対応事例に医療が挙げられる。手術や患者のケアに対しチーム医療が施され、医療過誤が発生すればチーム員の医療行為に過失が求められる。判例では信頼の原則や管理監督過失の諸理論が導入され、まずは医療に関わったチーム員による過失への寄与を問うことにより、直接的な行為者の処罰を軽減または回避する試みが図られているが、最終的に個人としての過失犯を特定して処罰する形式は個人の単独行為における過失の認定と変わらない。医療過誤の刑事処罰につき、医療従事者からは医療の萎縮を招くのと共に、医療責任の追及は司法ではなくその専門家である医療従事者が行うのが望ましいとして、刑事過失は回避、不問とすべきとした強い意見がある⁽¹¹⁾。

ここには人の本質的な欠陥をカバーすべく、専門家によるチームが誠実に、可能な限りの注意を尽くして取り組んだ結果として惹起された事故につき、敢えて刑事責任を求める必要ありやとの問いが看取

できる。医療に限らず、誤りを犯す人個人の単独行為に依存せず、そのような人が集団となってそれぞれの欠点が生む過誤を断ち切る努力が真摯になされる手法が、避けられない人の誤りを克服できる最善の策であるとの理解がここにあるのである。惜しむらく発生した事故については専門家のけじめとして行政懲戒を受け、侵害した利益は賠償され、同様の事故の再発防止のための原因究明と防止策が図られることで被害者の、社会の許しが得られてしかるべきではないかとの主張であるように思われる。

BRM に視点を移せば、船長を頂点として統制管理される本船運航は BRM においても言及でき、本船運航による事故が惹起された場合、BRM に信頼の原則を適用して船長の刑責を軽減、他の乗組員の過失を認定する余地があるのか等、本船運航に当然に求められてきた船長による船舶権力のあり方も含めて検討しなければならない問題であるように思われる。

5. 結論

過失論に基づき個人を特定して過失を処罰する刑法理論に対し、前述の通り事故までの経緯や背景、事故の関与者、システムをも検討する手法が見られ出し、行為者のみの実行に照らした予見義務、結果回避義務に固執する過失の認定手法が問われ始めている。そして危険を防止すべしとする規範的な見地が、置かれた状況下における完璧ではない複数の人間に妥当するとの原則に基づき、安全を担保する合理的な制度の構築が必要とした主張⁽¹²⁾に基づけば、これを踏まえて確立された BRM は複数の乗組員が従事する船舶の運航において最適な環境を提供することとなる。

船員の過失による海難については海難審判の懲戒があり、また民事訴訟も起こり得ることを理由に従前より刑事処罰の不要が説かれてきた。現行、新制度としての運輸安全委員会によって懲戒や責任と切り離された海難原因の究明が行われるのに加え、海難審判である行政懲戒、場合によっては民事責任の追及とほぼ、過失についての責任が過不足なく求められる体制が整備されているように思われる。そして上記に述べた人本来の特質を顧みれば、重過失は別としても海難に刑事処罰を求める理由は見出し難いように思われる。

引用・参考文献

- (1) 前田雅英: 刑法総論講義, 345・346 頁, 1998 年.
- (2) 石橋明: 事故は、なぜ繰り返されるのか, 40 頁, 2003 年.
- (3) 石橋: 前掲, 38 頁.
- (4) 大山正: ヒューマンエラーと心理学, 8 頁, 大山正他編『ヒューマンエラーの心理学』 2008 年所収.
- (5) 安藤寿康: 自然とエラー, 133・134 頁, 大山正他編『ヒューマンエラーの心理学』 2008 年所収.
- (6) 河野龍太郎: 医療安全へのヒューマンファクターズアプローチ, 65~78 頁.
- (7) 大谷實: 刑法講義総論, 201 頁, 2010 年.
- (8) 前田: 前掲注(1), 361 頁.
- (9) Michael R. Adams, 廣澤明訳: ブリッジ・リソース・マネジメント, 4 頁, 2011 年.
- (10) Michael R. Adams, 廣澤訳: 前掲, 2 頁.
- (11) 日本医師会 医療事故における責任問題検討委員会答申: 医療事故による死亡に対する責任のあり方について, 15・16 頁, 2010 年
- (12) 樋口亮介: 刑事過失と信頼の原則の系譜的考察とその現代的意義, 200 頁, 東京大学法科大学院ローレビューVol.4 所収.