

航空事故調査委員会は航空・鉄道事故調査委員会に改組され、鉄道事故調査も所管するようになりまし。これは、平成3年に滋賀県の信楽高原鉄道で起こった正面衝突事故の遺族らの運動が大きな役割を果たしたことによります。

そして20年、航空・鉄道事故調と海難審判庁の原因究明部門が統合され、新たに運輸安全委員会(以下、運輸安全委と呼ぶ)が発足、事故調査システムは大きく変わりました。

海難審判庁は廃止されましたが、これは同年5月、国連機関の国際海事機関で、同庁が行ってきた事故調査と懲戒処分は分

離されるべきとのルールが条約化されたことからでした。

運輸安全委の発足は、形式的にみれば、わが国にも航空、鉄道、船舶の事故調査を行う、米



運輸安全委の改革案に期待

なものでなければなりません。そのため、調査能力を高める必要があります。

第2は独立性の問題です。事故調査において最も重要なことは、あらゆる利害関係者からの独立です。運輸安全委は国土交通省傘下の組織であり、旧海難

す。しかし、なお多くの課題が残されています。

第1は調査能力の向上です。事故調査活動が社会から信頼されるためには、何よりも事故調査報告書の内容が妥当かつ適切

故調査との関係です。現在は、被害を伴う運輸事故が発生した場合、再発防止を目的として運輸安全委が事故調査を行うと同時に、警察・検察が刑事責任を追及する立場から捜査を行います。再発防止という観点から、社会にとつてどのような仕組み

審判庁出身者をのぞき、事故調査官や事務職員の多くが国交省から出向しています。このため、運輸安全委を内閣府に移管すべきであるという意見もあり、さらなる検討が必要と見えます。

第3は、刑事責任の追及と事

が最も有益なのか、議論が深められる必要があります。

第4は、情報公開です。運輸安全委の情報開示の現状は満足できるものではありません。情報公開は社会からの信頼を高めることにつながります。調査過

程での情報開示も含め、情報公開がさらに推進される必要があります。

21年9月、福知山線脱線事故の事故調査にかかわって、JR西日本側の働きかけを受け、航空・鉄道事故調の委員(当時)による情報漏洩などが発覚し、事故調査システムの信頼性が大きく損なわれました。運輸安全委は第3者による検証チームを設置し、不祥事の検証と運輸安全委の改革案の検討が進められています。検証作業は3月末にはまとめられる予定です。再発防止への改革案が期待されます。

(安部誠治・関西大学社会安全学部教授)