

鉄道事故調査の社会的意義と課題

関西大学社会安全学部

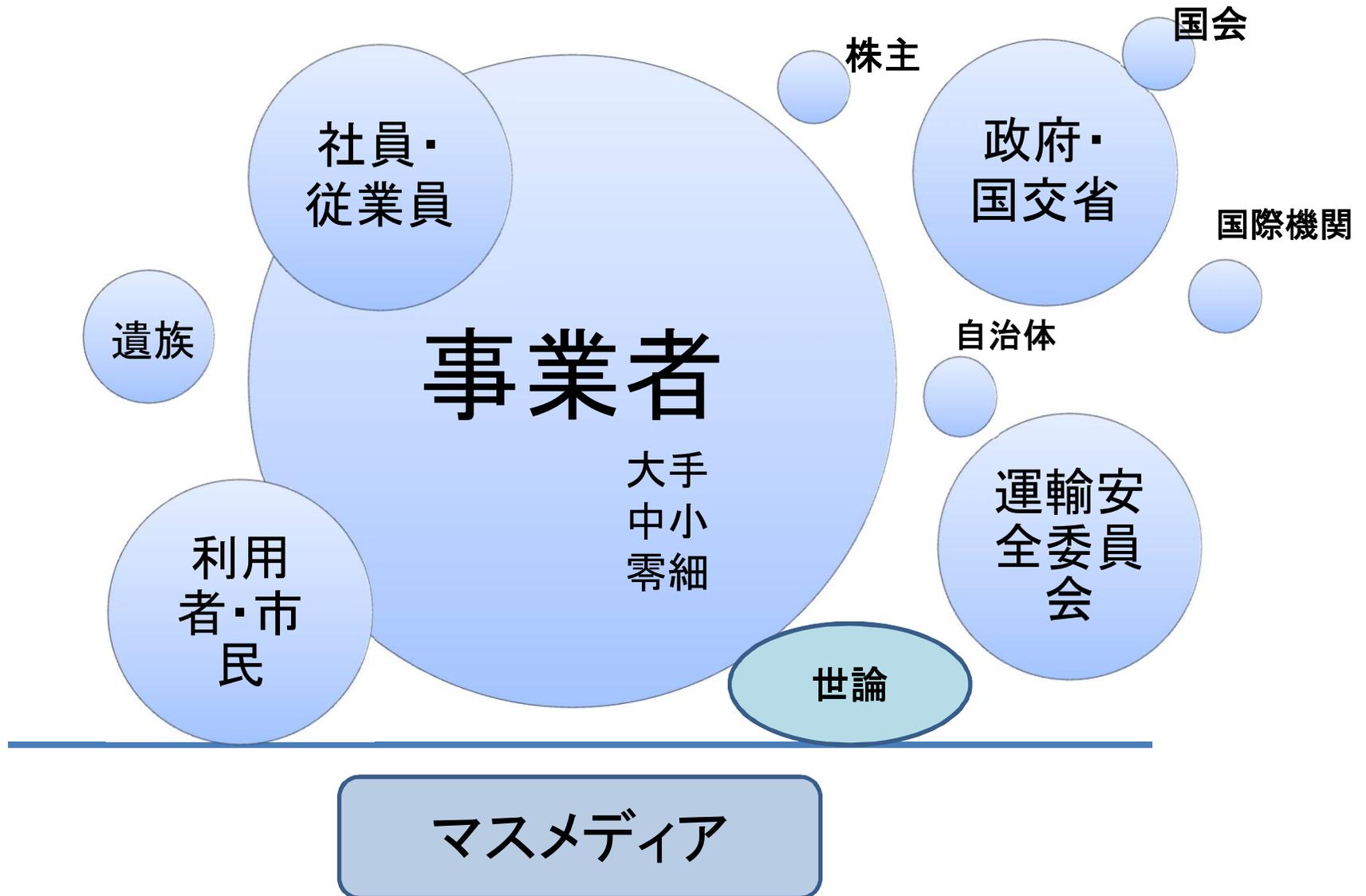
安部 誠治

sabe@kansai-u.ac.jp

運輸事故の再発防止・低減のために

1. 再発防止を目的とした事故原因の調査と教訓化
2. 経営改革と事業者（企業）の安全文化の構築
3. 監督官庁の監督行政の見直しと適切な規制
4. メーカーなど関連業界における取り組み
5. インシデント事例の集積・分析の拡充と共有化
6. メディアや社会、ステイクホルダーの役割

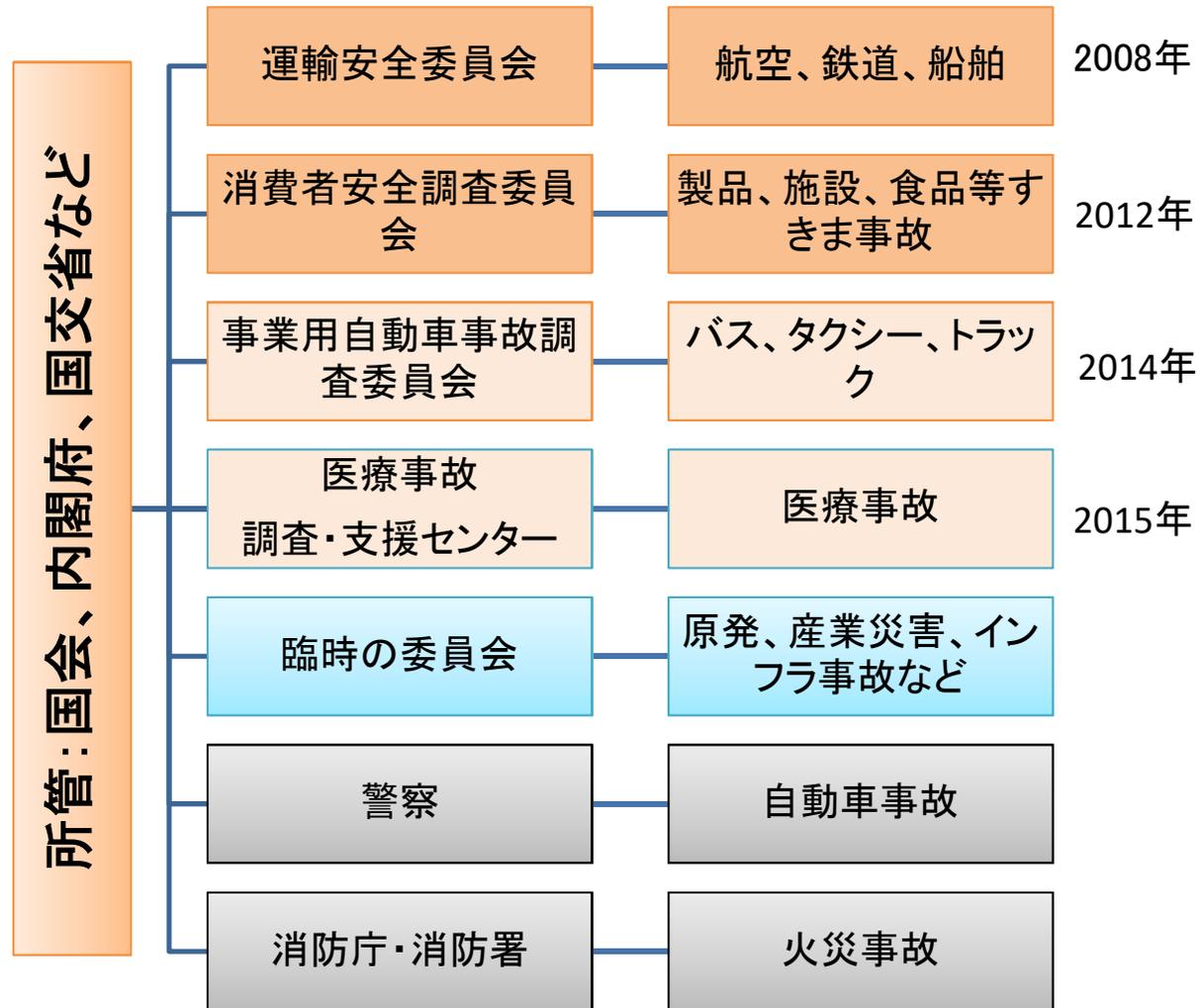
鉄道安全の関係者



日本の事故調査制度

- 警察による事故捜査
- 再発防止を目的とする(責任追及を目的としない)第三者機関による事故調査
- 当事者による調査
- その他—行政組織や委員会による調査

公的事故調査とそのフィールド



警察による捜査

1. 目的

業務上過失致死傷罪や過失往来危険罪など犯罪の立件
(刑事責任の追及)

2. 警察捜査の限界

鉄道事故の捜査能力は高いものの

- ①法令違反のみを問う
- ②真実が語られるか
- ③再発防止には活用されない
- ④サバイバル・ファクターの視点がない

公的な第三者機関による事故調査

目的

1. 事故の原因を究明して同種事故の再発防止に役立てる
2. 別種事故の要因となりうるハード・ソフト上の欠陥の発見
3. サバイバル・ファクターの発見
4. 遺族・被害者の「事故原因を知りたい」という強い気持ち・感情への応答

原則

1. 独立性・公平性
2. 専門性
3. 公開(遺族と社会に対する情報開示)
4. 勧告・意見と教訓化
 - 勧告(関係大臣、又は原因関係者)
 - 意見(関係大臣又は関係行政機関の長)

再発防止を目的とする第三者機関による事故調査

- 1974年 航空事故調査委員会発足
運輸省の下の八条委員会

運輸省による調査で原因不明の結論

- 背景

- 1966年2月4日 全日空機事故(東京湾へ墜落、133名死亡)
- 3月4日 カナダ太平洋航空(羽田空港で炎上、64名死亡)
- 3月5日 BOAC機墜落(富士山上空、124名死亡)
- 11月13日 全日空機着陸失敗(松山空港、50名死亡)
- 1971年7月3日 東亜国内航空機墜落(函館空港近辺、68名死亡)
- 7月30日 全日空機と自衛隊機空中衝突(162名死亡)

運輸事故調査機関の発展過程

航空・鉄道事故調査委員会

- 2001年10月1日発足
- 国家行政組織法第8条機関
- 航空事故調査委員会を改組して発足
- 組織
 - 委員長+9名の委員
 - 調査官 航空担当 22名
 - 鉄道担当 6名

運輸安全委員会

- 2008年10月1日発足
- 国家行政組織法第3条機関
- 背景
 - ①2006年 運輸安全一括法審議の際の附帯決議
 - ②国際海事機関の条約改正
- 海難審判庁と統合して発足
- 181人でスタート

鉄道安全推進会議 (TASK)

- 1991年5月14日 信楽高原鉄道事故発生
 - 1992年12月 運輸省「信楽高原鉄道列車衝突事故の原因調査結果について」公表
- 1993年8月8日 TASK結成
 - 結成記念シンポにはNTSBのロービィ鉄道部長、ゴバー調査官が参加
 - 1992年、1996年、1997年に3度にわたり海外調査(米国2回、オランダ、フランス、イギリス)
 - 1999年7月22日 大規模な国際シンポ開催(米国、オランダ、カナダから招聘)
 - 2001年10月1日 航空・鉄道事故調査委員会発足
 - 2008年10月1日 運輸安全委員会発足
 - 2009年9月 航空・鉄道事故調査委員会の不祥事公に
 - 2011年5月 国土交通大臣に11項目の事故調査システム改革に関する提言
- 2019年6月23日 TASK解散

不十分だった運輸省報告書

- ①1年6カ月という長期間の調査で、わずか12頁の報告書。
- ②事実調査の範囲が、代用閉塞手続き違反、信号システムの異常・欠陥の有無に限定されており、代用閉塞手続き違反を生んだヒューマンファクターや信号トラブルの背景などの事故の全容解明に必要な不可欠な分析はない。
- ③客観的事実と評価の部分がまじりあっており、同じ内容が繰り返されるなど冗長で分かりにくい。
- ④事実認定の根拠となった証拠や資料は明示されていない。
- ⑤再発防止策も、法令の遵守や業務執行体制の確立という単純かつ形式的な内容で、ほとんど意味のないものしか打ち出されていない。

世界の独立した統合型事故調査機関

| 国 | 組織名 | 設立年 | 所管(2012年現在) | 調査対象 |
|----------|------|------|--------------|---|
| 米 国 | NTSB | 1967 | 運輸省 | 鉄道、航空、船舶、高速道路、パイプライン・危険物輸送 |
| | | 1975 | 大統領直属 | |
| ノルウェー | AIBN | 1989 | 交通通信省 | 鉄道、航空、船舶、道路交通 |
| カナダ | CTSB | 1990 | 独立したエージェンシー | 鉄道、航空、船舶、パイプライン |
| ニュージーランド | TAIC | 1990 | 独立行政法人 | 鉄道、航空、船舶 |
| スウェーデン | SHK | 1990 | 国防省 | 鉄道、航空、海難、自動車、火災、爆発、原子力、地すべり等 |
| フィンランド | FAIB | 1996 | 法務省 | 鉄道、航空、船舶、火災、倒壊事故 |
| オランダ | DTSB | 1999 | 交通・公共事業・水管理省 | 鉄道、航空、船舶、自動車、パイプライン、火災、産業災害、水災害、健康被害、国防軍等 |
| | DSB | 2005 | 内務・王国関係省 | |
| オーストラリア | ATSB | 1999 | 交通・地域サービス省 | 鉄道、航空、船舶、自動車 |

運輸安全委員会の課題

1. 調査能力の強化（とくに組織事故）と事故調査の迅速化
 - 事故調査官の力量アップと調査手法の改善
 - 鉄道事故調査官は国（国交省の技官の中から）と民間から数年任期で出向
2. 独立性の確保
 - 行政を含む利害関係者からの独立
 - とくに鉄道事故調査官は数年で古巣に戻る
 - 幹部職員は1年ほどで交替（キャリア組のローテーション人事）
3. 適切な再発防止策の提案
4. 警察捜査・検察との関係
 - 刑事責任の追及と事故調査
 - 鑑定囑託のあり方
5. 情報の公開
6. 遺族・被害者家族に対する対応の充実
 - 2012年4月 事故被害者情報連絡室（cf. NTSB 1996年に被害者支援局設置）