



JR 西日本福知山線事故調査情報漏洩問題に 関する日乗連見解

2009年10月9日
日本乗員組合連絡会議

9月25日、JR西日本鉄道（JR西）福知山線事故調査に関し、JR西の関係者が事故調査委員に接触し、事故調査情報を得ていたことが報道された。

日本乗員組合連絡会議（日乗連）は、従来から日本における事故調査の改善を求め数々の提言を行ってきたが、今回の問題は事故調査組織としてのモラルと構造的な問題を含む根深いものであることを憂慮する。

国民の安全への期待を担える公正な事故調査が行われるよう、日乗連は以下の通り見解を明らかにする。

[JR西関係者による事故調査委員への接触]

運輸安全委員会が作成する事故調査報告書は、警察庁と運輸安全委員会との間の覚書および細則により、刑事捜査上の鑑定書として捜査機関に提出される。したがって、事故調査によって事故に関与する要因として推定された事柄は、そのまま捜査上の有力な証拠として扱われることになる。今回の醜聞は、JR西の関係者が責任追及を恐れたための行動であったことは容易に想像できる。

これはまさに、原因調査と責任追及が混然一体となっている結果であり、これこそ私達、日乗連が指摘してきている現行事故調査制度の最大の欠陥である。

[運輸安全委員会の構造的な問題]

事故調査委員は情報を提供したのみで、事故調査報告書の内容に変更はなかったとされているが、委員が報告書の内容を検討する場で「記述の変更」を主張したと報道されている。事故調査委員が「昔の同僚の好」で、原因関係者に便宜を図ろうとしたことになる。国民の安全を担う国家機関の職員としてのモラルに反する行為である。このような事態が起きる背景には、事故調査委員に「事故調査は利用者の生命財産を守ることが唯一無二の目的」という強い信念が欠如していることが窺える。委員の人選は、調査分野の専門知識とともに、事故調査の意義を十分理解したものの中から行う必要がある。

[鉄道事故調査のみの問題ではない]

今回の一件は鉄道分野の事故に関する醜聞ではあるが、航空分野では情報の漏えいよりはるかに大きな問題を抱えている。1997年6月に発生し2002年に当該機長が異例の起訴となったJL706便事故では、原因関係者である航空機メーカーが書き送った事故原因推定の骨子を基に、当時の事故調査委員会は最終報告書を作成し公表した。原因関係者であるメーカーが書いた報告書には、機

体の性能や機能上の欠陥が盛り込まれるはずはなく、消去法的に機長の操作が事故原因とされた。

その結果は原因とは無縁の機長の起訴というだけにとどまらず、操縦系統に欠陥を残したままの機体は、着陸時の転覆という異常な事故を世界各地で引き起こしている。本年3月に成田空港で発生した FedEx80 便の転覆炎上事故は、国民を震撼させた。

[なぜ同様の事故を防げないのか]

同種事故の再発が防げない理由はただ一つ、「真の事故原因の究明および排除がなされていない」からに他ならない。原因究明を妨げているものは2つある。

一点目は、世界でも例を見ない「運輸安全委員会と警察との覚書」に基づいて、事故調査報告書が刑事捜査上の鑑定書として用いられることである。これにより、関係者は「原因の一端に関与するとされた場合、刑事責任が追及される」との恐怖から真実を語りにくくなるばかりか、関係者が企業である場合は自らに有利な調査情報のみを提供することで、自己に不利益な結論を避けようとする。福知山線事故の同種事例である JR 函館線脱線事故の資料を隠蔽しようとした JR 西の今回の行動や、機体の欠陥を隠蔽し人為ミスとして幕引きを図ろうとした航空機メーカーの行動はこれに当たる。

二点目は、委員および調査官の能力と意欲の問題である。まず、運輸安全委員会の委員は専門知識を持つものから選出されるが、「事故調査」という点では素人である。事故調査は現場で発生したエラーにとどまらず、エラーを引き起こした背景要素まで解明しなければ意味を成さない。そして何よりも「事故調査は国民の安全のために行う」という基本的な考え方の上に立たなければならない。現在の委員選出基準には不備があるといえよう。また、航空分野では十分な知識の蓄積がなく、調査に必要な技術情報は運航会社やメーカーに頼っている。そのため、組織や機材の問題が指摘されることは稀であり、往々にして現場の作業者が原因とされる。現在の事故調査は「事故の幕引き」ともいうべきもので、原因調査としては全く不十分である。

事故の背景まで洞察し真の原因を解明するためには、現在の運輸安全委員会ではあまりにも非力である。運輸安全委員会の職員のほとんどは運輸行政の監督者である国土交通省の職員であるし、調査官としての任期も短い。欧米の事故調査先進国では、組織的に事故調査の専門教育を受け、20年30年の経験を持つ調査官により調査が行われる。また、運輸安全委員会になって人員も予算も強化されたとは言えるものの、海事部門の統合によって人員と総予算が増えただけで、航空・鉄道・海事部門それぞれに割り当てられた予算・人員には大きな変化がないと言われている。

[国民の安全に寄与出来る事故調査を行うためにはどうすべきか]

事故調査の透明性が必要

運輸安全委員会の調査は国民の目から遮蔽され、密室で行われている。もちろん、調査過程において憶測で情報が流布されることには大きな弊害があるが、調査の節目節目で必要な情報が開示されることが必要であり、それで初めて国民に開かれた調査組織と言える。今回の事故調査醜聞は、密室調査の弊害が表面化したものと見る事が出来、国民の信頼を得るためには、報告書内容についての説明責任を果たし、改善勧告のフォローの状況など必要な情報を積極的に開示することが必要である。

国際基準に沿い責任追及との分離が必要（覚書の見直し）

航空事故調査では、国際民間航空機関による調査規定があり、事故調査の目的は事故の再発防止にあると明確に謳っている。調査に必要な情報を得るために、事故調査は一切の責任追及とは分離しなければならないとも述べている。これは航空事故調査に限らず、関係者の利害を離れて真の原因を究明し改善することにより国民の安全を確保する上で、必要不可欠な考え方である。運輸安全委員会は、日本が批准し国会で承認されている国際規定を遵守することが必要である。これは事故調査を優先し、再発防止に重点を置くという人類が事故の歴史から学んだ教訓である。

あらゆる知見を公正に生かすシステムの必要性

今回の事故調査醜聞を機に、事故調査委員の構成の見直しをすると報道されているが、原因関係者に近いという理由だけで短絡的に専門家を排除することには、大きなデメリットがある。高度に専門的な技術調査には、必要な知識を有する専門家の協力は不可欠である。米国の航空事故調査においては、事故発生直後から事故調査官・米国航空局・運航会社の安全担当者・乗員組織の安全担当者などが協力して対応する。問題は、いかに透明性を保って活動を行うかという点にあり、あらゆる知見を公正に生かすシステムこそ必要である。

監督官庁から独立した組織とすべき

航空や鉄道事故には、その背景に国の安全監督の成否が大きく影響する。2001年の焼津上空におけるニアミス事故など、不適切な監督や基準、制度などが事故の背景にあることは少なくない。運輸安全委員会は国土交通省の外局として人的交流も密であることから、行政の不備はあまり指摘されることがない。行政に対しても改善策を適切に指摘できるよう、運輸安全委員会は総理大臣直轄の組織とすべきである。

ベテラン調査官を擁する、能力とモチベーションの高い組織とすべき

運輸安全委員会独自に職員を採用し、調査官は専門職として誇りを持って働けるよう、十分な教育と資格管理を行うべきである。将来的には委員は事故調査官の中から選出し、学者や技術者などの専門的な知見を必要に応じて招集し、質の高い調査を行える体制とすべきである。以上のような調査組織を実現するためには、十分な予算の裏付けが必要であることは言うまでもない。

今回判明したように、運輸安全委員会（旧事故調査委員会）は組織に大きな問題を抱え、事故調査自体も安全に十分貢献できているとは言い難く、真に国民の望む調査が実施されているとは認めにくい。

福知山線事故調査のみならず、過去の航空事故調査においても JL123 便事故（御巣鷹事故）では調査関係者が、操縦室音声記録の読み取りに不備があったことや、ボーイング社の思惑を強く感じたことを証言しており、JL706 便事故では裁判所によって事故調査報告書の信憑性が問われている。

今回の事態を機に、組織、体制、予算等を充実させ、国民の納得が得られていない事故調査に関しては、安全性向上の観点から調査をやり直すなど、国民の期待に応えられる組織とすることが必要である。

以上