



「運輸安全委員会運営規則案」に関する意見

2008年10月1日を持って発足する運輸安全委員会に関し、国土交通省が運営規則に対する意見を公募しており、日乗連では以下のとおり意見を述べました。

1. (2) 部会の開催および議決

「議事は出席委員の過半数で決する事とします」とされていますが、現代の交通機関はシステムが複雑化しており、機材等の技術的解析も高度に専門化するとともに機器の作動や性能については未知の事柄も数多く存在することから、事故の推定原因に関し再発防止の観点から、多数決によって採用にいたらなかった事項についても、必要に応じて事故調査報告書に記載することが重要と思われま

2. 事故等調査の再開

事故調査の再開については、「推定した事故等の原因に変更を生じる可能性のある新しくかつ重大な証拠を得たと認める場合」に行うこととされていますが、この条項は現規則と変わりありません。

技術の進歩は目覚しく、事故調査報告書公表後に新しい知見や技術が開発される可能性がありますし、新しい資料や証拠が見つかることも珍しいこととは言えません。

再調査に関する現在の事故調査委員会は、「新しい証拠を提示しても、それが公表された事故調査報告書に記載されていない事柄であれば、調査の再開を検討しない」（事故調査委員会企画調整課長談：2007年11月8日）という立場をとっています。

このような運営では、すでに調査した内容以上の検討は行わないということになり、事故原因を広い視野から検討し事故の再発を防止するうえで大きな障害となります。

かかる状況を改善するために、利害関係人等から調査の再開の要請があった場合は、その趣旨と論拠を検討して調査の再開の可否を決定し、再調査を行わないとの決定が行われる場合は、客観的な根拠を示すことが国民の納得を得るために必要なことと考えます。

3. (3) 補佐する者の出頭

補佐する者とともに意見聴取に臨むことができるのは「船舶事故等」に限定した案となっていますが、航空や鉄道事故の場合にも補佐人の同席は有効と考えられるため、船舶事故に限定することなく、航空・鉄道事故の意見聴取の場合にも補佐人の同席を適用するよう、規則案の変更が必要と考えます。

3. (4) 意見の聴取の公開等

船舶事故等の意見聴取においては、原因関係者の求めに応じて公開で行うことができることとされていますが、航空・鉄道事故等の意見聴取においても、原因関係者の求めがあれば公開で行うことができるようにすべきだと考えます。

． 5 ． (1) 被害発生状況に関する情報等の提供

被害者等への被害発生状況に関する情報の提供はインターネットを利用して行うこととされていますが、被害者やその家族にはインターネットを使用しない人も多数あることを考えれば、インターネットのみに頼らず、必要に応じて柔軟な情報提供手法を準備する必要があると考えます。

その他、運輸安全委員会体制について補足意見を述べます

1 ． 国土交通省から独立した人事とすること

運輸安全委員会人事を、国土交通省人事と切り離して委員会独自に採用することが、組織の独立性の確保および専門職としての調査官の育成の点から非常に重要だと考えます。

2 ． 事故調査官の資質と要件

イギリスの事故調査機関であるAAIBを例に取れば、航空事故調査官は、航空機などの運航に携わった経験を持ち、現在有効な定期航空機長の資格を持つものから選任し、事故調査技法に関する専門教育を施した後に実務に携わるような体制となっており、調査官としての在任期間も20年から30年ほどと、高度の専門性が培われ伝承される体制となっています。運輸安全委員会においても、少なくとも航空機の運航経験を持つものから独自に採用し、十分な経験を積むことが出来るような体制を整えることが重要だと考えます。

3 ． 警察の囑託鑑定を受けないこと

現在は、事故調査委員会が警察からの囑託鑑定を行うことが覚書で明記されていますが、現行の運営は事故調査と責任追及の分離を謳ったICAO条約およびIMO条約の精神に反していますので、囑託鑑定を受けないことを明記すべきだと考えます。

2008年9月12日に行われた運輸安全委員会説明会において、JAL123便御巣鷹事故の遺族から出された「修理ミスがあった圧力隔壁が領収検査でチェックされたかどうかについて、事故調査報告書と検察の資料とが相反している」との意見に対して、「日本航空に丸め込まれたのかもしれない」と説明しておられますが、航空会社その他の利害関係者が事故調査委員会に対して事実を語らなかったとすれば、その背景には刑事・民事上の責任追及を恐れたことが大きな要因であると考えざるを得ません。

4 ． 事故調査は迅速な原因究明が安全上非常に重要です。JAL706便事故調査では、報告書の公表までに同型機による3度の墜落事故が発生し、JAL907便ニアミス事故では報告書公表前にユーベリンゲンで同種事故が再発しております。必要な安全勧告は遅滞なく行うこととし、可能な限り1年以内に報告書を公表することが必要で、調査に1年以上を要する場合は、その時までには知り得た事実を含み、再発防止に寄与する中間報告を行う必要があると考えます。

以上