



## 鉄道安全推進会議 (TASK) シンポジウムに参加

『尼崎 JR 事故の徹底した原因究明を求めて 事故調査機関の役割と課題』

10月16日標記の鉄道事故安全推進会議のシンポジウムがJR伊丹駅近くの会議場で開催され200名以上が出席されました。日乗連より1名が出席しました。

当日はテレビカメラだけで7台、新聞各社も多数の記者を出席させました。JR 尼崎事故でお子さんを亡くされた上田さんのお父上の涙の訴えは各社テレビでも放映されました。

シンポジウムのプログラムの概要、注目すべき点をお伝えします。

### 第1部 事故遺族が語る事故の実態と事故原因調査のあり方

- 1) 日本航空 123 便事故
- 2) 信楽列車事故
- 3) 中華航空名古屋事故
- 4) 営団地下鉄日比谷線事故
- 5) 明石花火大会歩道橋事故
- 6) JR 西日本福知山線事故

それぞれの事故の概要と遺族から見た事故調査の実感などが話されました。なお4)については資料のみでした。遺族としては事故の概要などがマスコミにまずリークされ、記者などから遺族に伝えられるのは、どうにも我慢ならぬ傾向である、と話されました。

### 第2部 シンポジウム 尼崎事故と事故調査委員会の役割と課題

発言者は次の各氏でした。

柳田 邦男 (ノンフィクションライター)

黒田 勲 (日本ヒューマンファクター研究所所長)

秋田 真志 (信楽鉄道事故被害者弁護団事務局長・TASK 副会長)

司会 佐藤 健宗 (TASK 事務局長)

柳田さんの発言には「運転士の健康状態、心理状態については本人が亡くなっているのが難しい面がありそうだ。事故の際、列車がひどく破損してしまっている。重くなり、省エネの昨今の傾向には合わないかもしれないが、もっとサバイバル・アスペクトの面から、車体強度などを考えるべきだ。」等の見解がありました。

(裏面へ続く)



黒田さんの発言には、「日本人は安全、特に絶対安全と言うのが好きだが、実際的でない。危険率を冷静に分析し、どこまで減少できるかを考えるのが要点である。また日本人は誰に責任があるか、と再発防止より責任追及に力点を置く傾向がある。」等この種シンポジウムとしては踏み込んだ発言がありました。

### 第3部 運輸安全基本法案についての報告

鉄道安全推進会議（TASK）の活動が契機となり、平成13年に鉄道事故が事故調査委員会の役割に加わり、航空・鉄道事故調査委員会となりました。しかし国土交通省の一組織であることには変わりはありません。現在 TASK が提唱している運輸安全基本法案では、国家行政組織法第3条に基づく委員会として内閣府に設置するべきとされています。事故の被害者（遺族、負傷者を含む）に対する様々な支援も国、地方公共団体の責務であるとしています。また船舶も運輸事故調査委員会で調査すべきと、提案しています。現有の海難審判は事故原因の調査に加え、懲戒処分を決定する準司法的役割を担っており、本質的に事故調査と相容れない部分を含んでいるのが問題であり、事故調査をまとめて行う機関に移管するのが妥当としています。

### 討議内容より

米国の1996年航空災害家族援助法の翻訳も資料として加えられていました。それには、「事故、事故原因、調査の結果判明したその他の事実を、一般に公表する前に遺族に説明すること。」とあり、今までの日本でのやり方とは全く異なっています。また米国では乗客名簿を一般に公開すると、過剰なマスコミ取材と、民事訴訟で大儲けを狙う弁護士が、遺族のもとに殺到するため、乗客名簿は関係者以外には公表されません。日本でもこういう配慮が必要とされる時期である感じました。

個人的コメント数点をメモとして提出しました。時間の関係もあり、その内「自動化を進めるだけでは、操作する人間の技量低下を招き、結局全体として安全性は向上しないと考える。人間と機械の調和が必要。」という部分が紹介されました。

（以上）