

「すき間」防ぐ組織模索

事故調査

世界そして日本

②

昨年4月、母親（当時86）の葬儀を終えた後、長女（60）は高知県佐川町のJR土讃線の踏切に行った。母親が乗った電動車いすは約6秒の踏切を渡りきれず、特急列車には

ねられた。遮断機は警報機が鳴り始めてから15秒もかからずに下りた。「これでは渡れなくても無理はない」

損害賠償請求訴訟は今年9月、JR四国が踏切の事故防止対策をとることで和解した。だが、長女には割り切れなさが残った。

事故直後、遮断機が閉まるまでの時間を計ると、近く

の踏切より数秒短かった。警察官は列車は踏切を時速約100kmで通過したと言ったが、JR四国は時速80kmとしていた。「事故原因がわからないと本当の対策はとれない。きちんと調べてほしい」と

だが、死傷者5人未満の鉄道事故の場合、国土交通省の運輸安全委員会は、鉄道係員のミスや車両・鉄道施設の故障などに原因がある恐れがないと調査しない。

この打開案が、9月の消費者庁の事故調査機関のあり方検討会で示された。市民団体「全国消費者行政ウオッチャーズ」は、運輸安全委員会や経済産業省所管の製品評価技術基盤機構など現在ある調査機関を一元化し、すき間対応の部門も設けることを提案した。オランダやスウェーデンなども一元化を進め、社会への影響が大きい事故はすべて調査対象にしている。

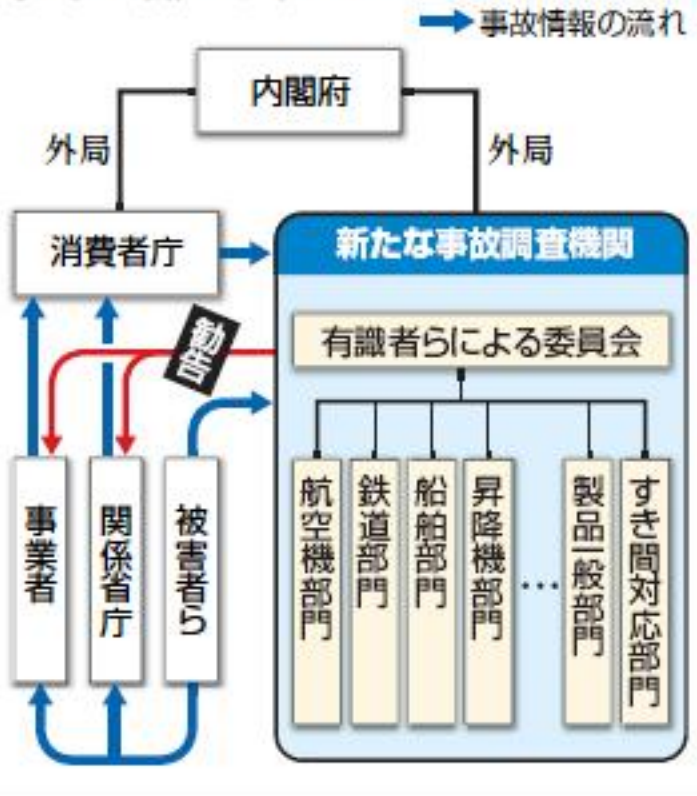
また、新しい事故調査機関は内閣府の外局として省庁から独立させるべきだとした。ドイツでは事故調査機関が各省庁の一部で、同国最大の鉄道会社「ドイツ鉄道」は連邦政府が全株式をもつ。事故調査を担う連邦鉄道庁のハンス・ユルゲン・キュールベツター元法律局長（76）は「ドイツ鉄道に痛みを与えると、上司にあたる連邦交通建設都市開発省の大臣に痛みを与えることになるので、圧力を度々受けた」と語る。

日本の運輸安全委員会は組織上、国交省から独立している。だが、独自採用の事故調査官は、航空分野22人のうち5人、鉄道分野では15人のうちゼロ。残りは国交省や民間からの出向組で、多くは2〜5年で戻っていく。08年の発足後、改善措置の報告が義務づけられている「勧告」を国交省にしたことはない。

また、性急な一元化を懸念する声もある。信楽高原鉄道事故の遺族らがつくる「鉄道安全推進会議」の佐藤健宗事務局長は「事故調査の質を落としかねない。まずはすき間をなくし、必要があれば統合を検討すればいい」と話す。

© 朝日新聞社 無断複製転載を禁じます。すべての内容は日本の著作権法並びに国際条約により保護されています。

事故調査機関一元化のイメージ図



2005年3月に起きた東京足立区の東武伊勢崎線竹ノ塚駅の踏切事故で母親（当時75）を失った加山圭子さん（55）は「調査しないと、ミスや故障があるかどうかかわからないはずだ。死者が出た踏切事故はすべて調べるべきだ」と言う。竹ノ塚駅の事故もやはり調査されなかった。

こうした調査から漏れる「すき間」があるのは踏切事故だけではない。プールやエレベーターの事故は、調査機関そのものがない。

世界の事故調査機関に詳しいスウェーデン・ルンド大学のシドニー・デッカー教授は言う。「組織の形よりもプロセスの事故調査官や十分な予算を確保することが大切だ。何より、調査報告書が書き上がるまで、捜査当局を事故当事者に接触させてはいけな