



発足5年を迎えて

運輸安全委員会は、平成20年10月1日に従来の航空・鉄道事故調査委員会と海難審判庁の原因究明部門を統合再編して発足し、今年の10月で早くも5年を迎えることとなりました。

委員会発足当時は、船舶事故及びインシデントを含むことにより全体の調査件数が大幅に増加したため、調査や審議を効率化するための工夫も必要となりましたが、専門の事故調査機関であるという立場を堅持し、航空、鉄道、船舶事故等の発生原因を徹底的に究明し、できる限り速やかに調査報告書を作成・公表することに努めるとともに、調査結果に基づき、必要に応じて関係行政機関や事故等の原因関係者に勧告し、又は意見を述べることにより、事故等の再発防止を求めてきたところであります。

日々の調査活動を進めるにあたっては、年々進歩している新技術に対応し、事故調査官の知識を向上させるために諸外国の事故調査機関との意見交換を行ったり、有識者の講演会などにも積極的に参加し、事故調査に必要な知識、技量の向上に努めてまいりました。

そのような中、平成21年にはJR西日本福知山線列車脱線事故の調査過程における情報漏えい問題が判明し、同事故の調査報告書及び当委員会が行う事故調査に対する国民の信頼を大きく失墜する事態が起きました。

同事故の被害者、ご家族、ご遺族、有識者の方々による約1年半にわたる検証作業の結果、最終報告書への影響はなかったことが確認できましたが、検証作業により明らかになった課題等に対応するため、平成23年7月に「業務改善有識者会議」を立ち上げ、有識者からのご意見をいただきつつ、組織のミッション及び4つの行動指針を柱とする「業務改善アクションプラン」を平成24年3月に策定し、組織一丸となって業務改善に取り組んで参りました。平成25年3月にはアクションプランの実施状況を踏まえてその内容の見直し等を行い、現在、更なる業務改善に向けた取り組みを推進しているところであります。

また、適時適切に情報発信を行う観点から、委員長による定例記者会見を平成23年8月にスタートさせ、事故調査の進捗状況報告、業務の改善状況など幅広い情報提供を行っているとともに、事故の被害者への配慮の観点から、被害者との双方向のコミュニケーションを図るための「事故被害者情報連絡室」を平成24年4月に設置し、事故等調査情報などを随時提供しているところです。

調査報告書の内容についても、地図上から簡単に検索できる「船舶事故ハザードマップ」や、「運輸安全委員会ダイジェスト」という形で簡潔にとりまとめたものを年6回発行することにより、事故再発防止に向けたきめ細かな情報発信に努めているほか、ホームページにつきましても、より見やすく、より使いやすいものとなるような取り組みを進めております。

一方、発足から5年を迎え、取り扱う事故等調査の範囲をはじめとして、当委員会に対する要請や期待も増えてきていると感じております。これについては、今後当委員会が担っていくべき社会的使命に鑑み、運輸の安全性向上のために更に活動を充実させて行くよう、積極的に展開をして参りたいと考えております。

本誌「運輸安全委員会年報 2013」では、航空・鉄道・船舶の各モードにおける平成 24 年に公表した事故等調査報告書の概要や、平成 24 年中に発生した事故等の概要を、統計資料を交えてご報告するとともに、事故調査官によるコラムなどを通じて当委員会の活動状況について幅広くご紹介しております。

本年報により、読者の皆様に当委員会の存在をより身近に感じていただけると幸いです。

今後とも、運輸安全委員会へのご理解とご協力を賜りますよう、お願い申し上げます。

平成 25 年 7 月 運輸安全委員会

委員長 後藤昇弘