

事故原因究明と再発防止

運輸安全委員会と海難審判所の設置

運輸安全委員会

国民の安全・安心が強く求められている昨今、事故調査機関に寄せられる期待は益々高まっています。このような国民の期待に適切に対応していくため、陸・海・空の事故原因究明機能の強化・総合化を図るべく、平成20年10月1日に海難審判庁と航空・鉄道事故調査委員会を改組し、運輸安全委員会と海難審判所を設置しました。

組織の沿革

(1) 航空・鉄道事故調査委員会

昭和46年7月に、東亜国内航空のYS-11「ばんだい号」の横津岳墜落事故、全日空のボーイング727と航空自衛隊F86の雲石上空での空中接触事故が、相次いで発生しました。これらの事故をきっかけに、原因究明の公正、迅速、適確性を期する事故調査機関の設置の必要性が強く認識されるようになり、昭和49年1月、航空事故調査委

員会設置法に基づき、運輸省（当時）の「審議会等」として航空事故調査委員会が設立されました。

その後、平成3年5月の信楽高原鐵道列車衝突事故、平成12年3月の帝都高速度交通営団（当時）日比谷線中目黒駅構内における列車脱線衝突事故などをきっかけとした鉄道の安全確保に対する期待の高まりを背景に、鉄道事故の原因究明を行う常設の組織の必要性が強く認識されるようになりました。そこで、平成13年10月、組織名称を「航空・鉄道事故調査委員会」とし、鉄道事故調査も併せて行う組織に変更しました。

また、平成17年4月の福知山線列車脱線事故に見られるように、近年における公共交通機関の高速化・大量輸送化に伴い、ひとたび事故が発生すれば甚大な被害に至る危険性が高まっているとの認識のもと、平成18年4月、事故に伴い発生した被害の原因を究明すること、事故が発生した場合の被害の軽減に寄与する機能が追加されました。

(2) 海難審判庁

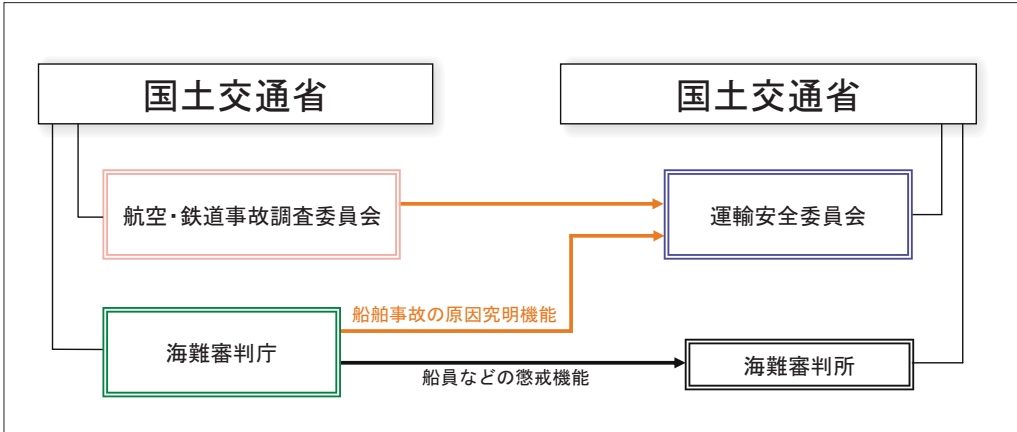
海難審判制度は、明治30年7月に施行された海員懲戒法により確立されま

した。海員懲戒法は、海運、造船各企業の成長に対応して、海員の免状、懲戒（船員の免許などにかかる行政処分）について、特別な官庁を設けてこれに審判を行わせることが、公正中立な処分を行うため必要であるとの認識のもと制定されました。当時の通信省に設置された、高等海員審判所、地方海員審判所が審判を行うこととされ、二審制を採用していました。

その後、海難件数の増加や、新憲法の公布による改正の必要性が生じたことから、昭和22年11月、海難の原因究明を主目的とする海難審判法を公布し、海員審判所を海難審判所と改称しました。また、昭和24年の国家行政組織法の施行に伴い、海難審判所は海難審判庁と改称して、運輸省（当時）の外局となりました。

組織改編の背景

我が国では、海難は原因究明と懲戒を海難審判手続のもとで一体的に行ってきましたが、国際海事機関（IMO）において、海難の調査は、懲戒から分離した、再発防止のための「原因究明型」調査とすべきとの国際的なルールが成文化され、平成22年1月に発効する予定となりました。



「運輸安全委員会」の設置 (平成20年10月1日～)

<背景>

【船舶事故関連】

- 現行の海難審判は責任追及を前提としており、再発防止のための原因究明が不十分。また、**責任追及(懲戒)と原因究明の分離**が国際的要請。(国際海事機関で条約化(H20年5月採択、H22年1月発効予定))
- 原因究明機能を高めるために、**さまざまな分野の知見を有する専門家を集めて原因究明を行うことが必要。**

【航空事故、鉄道事故関連】

- 航空・鉄道については、これまでも各分野の専門家を集めた事故調査委員会が機能しているところであるが、再発防止のために**原因究明機能をより高度化**することが必要。
- また、事故調査をより円滑かつ適確に進めるため、**事故調査体制の一層の整備**が必要。(H18年運輸安全一括法衆参附帯決議)

陸・海・空(航空、鉄道、船舶)の事故原因究明機能の高度化・再発防止機能の強化を図るため、国土交通省に「運輸安全委員会」を設置

設置の効果

原因究明機能の強化

事故再発防止機能の強化

事故調査体制の充実

被害者等への情報提供

このように、同委員会は、独立性をより高めた専門の調査機関として、公正・中立な立場で、航空・鉄道・船舶

従来は、航空・鉄道事故調査委員会は、国土交通省の「審議会等」という位置付けでしたが、運輸安全委員会は、前述のとおりいわゆる3条機関として設置されました。これにより、職員の任免権や、独自の規則制定権を持つこととなり、より主体的な組織の統轄、政策立案・実施機能の高度化を図ることができるようになりました。

組織の概要

■ 運輸安全委員会

また、航空・鉄道事故調査委員会については、かねてより国会からも、体制・機能の強化、陸・海・空にわたる業務範囲の拡大の必要性について、指摘がなされてきました。

このような状況を受け、委員会の事故原因究明のための調査対象に船舶事故を加えるとともに、懲戒については海難審判所が行うこととしました。また、機能強化を図る一環として、従来の委員会を国家行政組織法第3条に基づく府省並みの組織(いわゆる3条機関)である運輸安全委員会に改めることとしました。

講じた措置について報告を求めると

②事故再発防止機能の強化
これまでの航空・鉄道事故調査委員会では、国土交通大臣に対してしか報告を行いませんでしたが、今般、新たに原因関係者へ直接報告を行うことができることとなりました。また、必要があるとき、勧告を受けた原因関係者に対し、その勧告に基づき

①原因究明機能の強化
陸・海・空の事故原因究明を一つの組織で行うことにより、ヒューマンファクターなど、航空、鉄道、船舶交通に共通する専門的知見が有効活用され、事故原因分析を高度化することが可能になるとともに、効率的な業務運営体制が構築されました。

運輸安全委員会の設置による効果は、次のとおりです。

交通の事故等について自ら証拠収集などの現場調査を行った上で事故発生などのさまざまな要因を科学的かつ客観的に分析し、再発防止の方策を広く国民に提示する組織となりました。また、以下に示すとおり、原因関係者に直接勧告を行うことができるなど、事故再発防止機能の強化も図られています。



運輸安全委員会看板掲出式（平成20年10月1日）

ができることとなり、再発防止のためのフォローアップを図る仕組みが強化されました。さらに、原因関係者が正当な理由がなくその勧告に係る措置を講じなかったときは、その旨を公表することも可能となりました。

③ 被害者等への情報提供

調査の実施に当たって、被害者やその家族・遺族の心情に十分配慮し、調査に関する情報を適時に、かつ、適切な方法で提供する義務を負うことが法律上位置付けられました。これに基づ

き、重大な被害が生じた事故に係る経過報告や最終報告書の公表に際して説明会を開催するなど、適切な情報提供を行っていくこととなります。

④ 事故調査体制の充実

事故調査官の調査業務のサポート体制を充実させるとともに、事故等の分析機能の強化や、諸外国の事故調査機関との連携や開発途上国の技術的支援などについても、今後更に発展させていくための体制を構築しました。

事故調査体制の充実
事故調査の円滑な実施をサポートするため、体制が充実強化されました

■ 事故調査調整官の設置

事故調査調整官は、事故調査官を本来の調査活動に専念させ調査を円滑に進めるため、現地調査本部の設置、現地記者会見などのセット、事故調査に必要な物資の確保・送付、関係行政機関との連絡調整、本部を置く地元自治体との調整など、現場における初動調査支援を実施しています。

また、事故の被害者や遺族の方々に対して、事故調査に関する情報を適時・適切な方法で提供していくこととしていきます。

■ 事故防止分析官の設置

事故防止分析官は、個別の事故等調査では分析しきれない特定課題について、技術的、客観的、集中的に分析するほか、事故等調査で得たデータを統計的に分析し、事故の傾向等を解析するなど各種分析作業を専門に行うとともに、分析結果をわかりやすい形で公表し、事故の再発防止に寄与します。

運輸安全委員会ニュースレターの発刊



運輸安全委員会は、運輸安全の向上に少しでも役立てていたため、公表した報告書の概要や分析結果の解説を掲載するなどした、「運輸安全委員会ニュースレター」を、本年1月に創刊しました。

当レターは、運輸安全委員会ホームページに掲載しており、希望者には配信サービスも行っています。

【創刊号の表紙】

■ 国際渉外官の設置

航空事故と船舶事故では、その登録国、製造国、発生国、原因関係者・死傷者の国籍など、複数の国が関係することがあり、国内の調査の枠を超えた関係各国間の協力が不可欠なため、国際渉外官を設置し、国際協力に関する業務に当たっています。

航空事故調査では、国際民間航空条約（ICAO条約）に基づいて関係国が相互に協力しています。運輸安全委員会は、米国家運輸安全委員会（NTSB）と日常的に積極的

運輸安全委員会の主な国際交流機関



2008年の主な事故調査官会議

- ① 国際運輸安全連合 (ITSA) 委員長会議 ロシアサンクトペテルブルグ
- ② 国際航空事故調査官協会 (ISASI) 年次セミナー カナダハリファクス
- ③ 国際海上事故調査官会議 (MAIIF) マルタ共和国パレット
- ④ アジア海上事故調査官会議 (MAIFA) 香港



な交流を行っているほか、左図の国々とも協力関係を強化しています。また、現在、国際協力機構 (JICA) の要請により調査官を派遣し、インドネシアに航空事故調査の技術移転を行っています。

船舶事故調査に関しては、IMOを中心とする枠組みの下に行われて

おり、昨年5月には、船舶事故調査の手法や国際協力などに関する条約が採択されました。また、特に我が国近隣諸国が関連する事故は毎年多発しているため、これらの国々との間で交流を深めています。

このように、運輸安全委員会は、独立性をより高めるとともにその機能が強化され、国民の安全・安心の期待に十分応えられるよう、適確な事故原因の究明と再発防止策の提示を積極的に行うこととされています。

■ 海難審判所

海難審判庁で行われていた船員の免許などにかかわる行政処分については、海難審判所

が引き継ぎます。海難審判庁と同様、海事に関する豊富な知識・経験を有する審判官による海難審判を通じて行われるというこれまでの対審方式を踏襲していますが、今まで地方海難審判庁と高等海難審判庁による二審制で審議されていたものが、一審制に改められるなど、行政運営の効率化を図るべく、手続き面の改正もなされました。

懲戒処分に特化することとなる海難審判所も、海技免許などの所有者に対し懲戒処分を行うことにより、運輸安全委員会同様、海上交通の安全確保に努めていきます。

今後の展望

10月1日に運輸安全委員会が発足してから、約5カ月が経過しました。その間、航空事故等調査報告書7件、鉄道事故等調査報告書8件、船舶事故等調査報告書4件（軽微な案件は除く）を作成し、また、国土交通大臣に対して2件、防衛大臣に対して1件の意見を述べています。また、独立した行政機関としての職員の育成のあり方、被害者等に対する望ましい情報提供のあり方など、現在検討を進めているところでありますが、その中で、独自の人材の採用が可能となったことで、前身の事故

調査委員会を含めても初めてとなる事故調査官の公募を行うなど、公正中立な事故原因究明機関として歩み始めたところです。

運輸安全委員会の設置に伴い、事故の原因究明のあり方に対する国民の関心は益々高くなっています。運輸安全委員会設置法の成立に当たっても、衆議院、参議院それぞれの国土交通委員会において、附帯決議がなされ、事故の未然・再発防止に寄与する体制を整備するよう努めること、本法の施行後5年経過後において、運輸安全委員会設置法の施行の状況を勘案し、業務範囲に自動車事故を加えることなど、運輸安全委員会のあり方について十分な検討を行うことなどが求められているところです。

公共交通機関の最も基本的なサービスは安全の確保であり、悲惨な事故を二度と起こさないということが関係者のすべての願いです。運輸安全委員会の業務のあり方について引き続き改善に努め、公共交通の安全性のより一層の向上を目指していきます。