

## 「運輸安全委員会運営規則案」に関する意見結果について

国土交通省  
大臣官房運輸安全委員会準備室

国土交通省は、平成20年8月25日から平成20年9月24日までの期間、「運輸安全委員会運営規則案」に関するパブリックコメントを実施し、広く国民の皆様からのご意見を募集した結果、32件のご意見をいただきました。

ご意見の概要及び国土交通省の考え方を以下のとおりとりまとめましたので、公表いたします。

今回の募集にあたり、ご協力いただきました方々へ厚く御礼申し上げますとともに、今後とも国土交通行政の推進にご協力いただきますよう、よろしくお願い申し上げます。

### ご意見の概要及び国土交通省の考え方

ご意見の概要	国土交通省の考え方
<p><b>【部会の開催及び議決】</b></p> <p>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。</p>	<p>・運輸安全委員会設置法第25条第2項により報告書には少数意見を付記することとされております。</p>
<p><b>【事故等調査の再開】</b></p> <p>・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。</p> <p>・「委員会は、事故等調査を終えた後に、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」とあるが、そもそも事故調査情報が公開されなくては、何が新しく重大な証拠かわからない。</p> <p>事故調査資料は、国民の安全に寄与するために、将来にわたって生かすべき国民の財産であるから、可能な限り公開する。また、全日空墜石事故のように、事故後35年たって、機体の一部が発見されることもあり、保存についてはCD-ROM等での保</p>	<p>・要請に当たって、調査の再開の根拠となる明確な証拠をご提示いただければ、その事項に対する考えを示していきたいと考えております。</p> <p>・事故調査を行った内容に係る成果については、可能な限り幅広く報告書にまとめられていますが、報告書の記載の有無にかかわらず、推定した事故等の原因に大きな影響を与えるような新しく重大な証拠を得たと委員会が認める場合には調査を再開するものとしています。</p> <p>・事故調査資料を公開することにより当事者又は第三者の権利、利益を害するおそれがあるため、公開することは出来ませんのでご理解ください。</p> <p>・事故調査資料は内部規定により保存して</p>

<p>存も可能であるから、30年以上保存すべきである。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事故調査資料は、10年間保存ということであるが、資料は、長期に渡り蓄積された貴重な財産であり、CDなどへ保存が可能です。再調査のことも考慮し、保存方法を検討して欲しい。</li> </ul>	<p>おりますが、内部規定の内容にかかわらず、重大な事故に係る事故調査資料を中心に可能な限り保存に努めることとします。</p>
<p><b>【原因関係者の意見の聴取】</b></p> <p>○意見の聴取</p> <p>「期日に出頭できない場合には、文書または口頭で意見を述べるができる」とありますが、口頭で意見を述べるというのは、出頭が前提となるのではないのでしょうか。</p> <p>○補佐する者の出頭</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「原因関係者は、委員会の許可を得て」とありますが、</li> <li>① 「原因関係者は、自らの意見の陳述を補佐する者とともに出頭し、また証拠を提出することができる」とすべきではないのでしょうか。</li> <li>② 補佐する者は、報告書作成の基礎となった資料の閲覧、謄写ができるものとするの事を加えるべきと考えます。</li> </ul> <p>・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にすべき。</p> <p>○意見の聴取の公開等</p> <p>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。</p>	<p>・原因関係者に出頭を求めたものの、期日に出頭できない場合に希望すれば、電話口において口頭で伝えることも認めるという趣旨です。</p> <p>・補佐する者と出頭することができることについて規定する趣旨なので、出頭の際に証拠の提出を否定するものではありません。</p> <p>・原因関係者からの意見聴取は、その原因関係者に送付する報告書の案に基づいて行うことを考えております。それ以外の資料については、公正・中立な調査の遂行、当事者又は第三者の権利、利益を害するおそれがあるため、公開することは出来ませんのでご理解ください。</p> <p>・航空・鉄道事故の原因究明を行うにあたっては、外部の方の指示や干渉を受けずに客観的かつ公正中立に行うという立場から、意見聴取は原因関係者本人から直接かつ非公開で行って来ました。しかしながら、船舶事故はこれまで海難審判制度が公開の審判廷で行われ、原因関係者が補佐人と同席することができたことから、特例で認めることとしたものです。</p>

<p>○主宰者 「委員長、委員又は事務局の職員が主催」とありますが、事務局の職員は削除すべきと考えます。</p>	<p>・「主催」は「主宰」と訂正させていただきます。申し訳ございません。 調査を担当する事務局職員が主宰する場合であっても、委員会の責任の下、行われるものですので、手続の実施にご理解いただきたいと考えております。</p>
<p>【意見聴取会】</p> <p>○公述人の選定 「公述書を提出した者のうちから公述人を選定するものとします。それ以外の公述書については、原因究明のための参考とすることとします」とありますが、提出されたすべての公述書の要旨は公開すべきと考えます。</p> <p>○公開の原則 「公述人の希望により、又は委員会が必要と認めるときは・・・非公開とすることができるとします」とありますが、公述人が希望すれば、すべて公開とすべきではないでしょうか。</p> <p>○主催者 「委員長、委員又は事務局の職員が主催」とありますが、事務局の職員は削除すべきと考えます。</p> <p>○傍聴 「傍聴券の所有者に限り意見聴取会を傍聴できる」とありますが、傍聴希望者が傍聴席を上回った場合にのみ、抽選のうえ、傍聴券を発行すべきではないでしょうか。</p>	<p>・公述書は意見聴取会において意見を口述するために提出いただいたものであることを踏まえ、提出した方の意向の確認を含め、問題がないと考えられるものについては、公開していくこととします。</p> <p>・意見聴取会の開催の趣旨にかなう公述であっても、その内容がプライバシーの保護に影響を及ぼすと認められる場合においては、委員会の判断により非公開とすることがありますが、基本的には公述人が非公開を希望とする場合を除き公開で開催していきたいと考えています。</p> <p>・「主催」は「主宰」と訂正させていただきます。申し訳ございません。 調査を担当する事務局職員が主宰する場合であっても、委員会の責任の下、行われるものですので、手続の実施にご理解いただきたいと考えております。</p> <p>・ご指摘のようなケースにおいては、抽選の手続を行うことといたします。</p>

### 【被害者等への情報提供】

#### ○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。

・事故被害者・遺族の心情も配慮して、事故の情報を迅速に提供し、出来る限り公開する。その際、インターネットを利用出来ない被害者遺族や市民には、別の方法による情報提供がなされるよう配慮する。

・「支援対策部門」の設置の際、遺族の豊富な経験を生かすため、検討の場では遺族に事前にヒアリングをし、支援策の検討・作成段階から、遺族も参加できる体制にして欲しい。

#### ○意見聴取会の傍聴

委員会は、被害者等の求めに応じ、可能な限り、当該被害者等に意見聴取会を傍聴させるとしているが、「可能な限り」ではなく、希望する被害者等はすべて傍聴できるようにすべきである。被害者が刑事裁判の傍聴席を確保してもらえるようになったが、意見聴取会も、同様に希望者全員の傍聴を認めるべきである。

#### ○報告書の作成

委員会は、報告書の作成に当たっては、被害者等が当該報告書を閲覧することにも配慮し、その記述はできる限り平易な表現で具体的にし、被害者の求めに応じて、個々に、口頭で内容を説明することが必要である。

#### ○説明会の開催

委員会は、特に重大な被害が生じたと認める事故に関する調査に係る経過及び報告書の公表の際には、被害者等の求めに応じ

・事故発生直後等においては、具体的な被害者等がどなたであるのか特定が困難であることが予想されるためインターネットによる情報提供とさせていただいております。しかしながら、インターネットを利用できない方等が電話等で個別に問い合わせいただいた際には真摯に対応していきたいと考えております。

・今後、「支援対策部門」が運輸安全委員会に設置される場合には、遺族の方々のご経験を伺い適切な対応を図ることとしたいと考えております。

・希望されるすべての被害者等はすべて傍聴していただくことを前提と考えております。物理的な問題等、万が一のことを想定しているものであるため、積極的に被害者等の傍聴を制限しようとするものではありません。

・作成した報告書については、多くの被害者等が発生した場合には説明会を開催することにより対応いたしたいと考えております。その他の事故については、個別に問い合わせをいただいた際には真摯に対応していきたいと考えております。

・事故の発生場所や被害者等の居所等を十分考慮し、適切な開催場所を検討していきたいと考えております。

<p>説明会を開くとしているが、開催する場所は、被害者等が参加しやすい場所を設定すべきである。</p>	
<p>【その他】</p> <p>○原因究明をする地方事故調査官を8つの地方事務所に配置して、再発防止のための事故調査をするには、「責任追及から原因究明への意識改革」が必要になりますが、抜本的に意識改革を行うよう要望します。</p> <p>○国家行政組織法第3条に基づく機関として格上げされることは、評価できるが、国際民間航空条約第13条付属書では、「事故調査当局は、調査の実施に関し、独立性を有し、かつ制限されない権限を有する」としています。アメリカの国家運輸安全委員会（NTSB）のような国交省から独立した強い権限を持つ機関にする。</p> <p>○組織の機能性、公平性等については、委員会の人員、予算を強化し、専門性を持った事故調査官を増員し、長期間、同じ調査にあたるようにし、人的要因についての情報の共有化を進め、より客観的な事故調査・分析ができるようにする。</p> <p>○国土交通省から独立した人事とすべき。</p> <p>○航空事故調査官は、航空機の運航経験を持つ者から独自に採用し、十分な経験を積むことが出来るような体制を整えるべき。</p> <p>○事故調査委員会が警察からの嘱託鑑定を行う現行の運営は、事故調査と責任追及の分離を謳ったICAO条約及びIMO</p>	<p>・原因究明の重要性について、職員一同肝に銘じて職務にあたる所存です。</p> <p>・「3条機関」となることにより、事務局職員の任免等の人事権を持ち、主体的に専門的人材を確保・養成し、独自に規則制定を行い、さらに、事故の原因関係者に対して直接勧告を行い、それに対する報告徴収を求める権限を有するなど、高度な独立性が確保されることとなります。</p> <p>・ご意見を踏まえたうえで、適切な調査が実施できるよう体制の構築に努めてまいります。</p> <p>・委員長及び委員は国会同意を経たうえで任命されており、事務局職員は委員長により任命されることとなります。</p> <p>・ご意見を踏まえたうえで、適切な調査が実施できるよう体制の構築に努めてまいります。</p> <p>・鑑定嘱託があった場合は、公表される報告書をもって回答に代えることで対応しております。その公表される報告書を司法</p>

条約の精神に反していることから、囑託鑑定を受けないことを明記すべき。

○事故調査報告書の使用制限については、明らかに犯罪である場合を除き、運輸安全委員会の事故調査は、警察庁の捜査より優先され、過失による刑事責任を問わないことで、事故に関する証言を得て欲しい。

○事故を起こした当事者は、事故発生後、振り返ってみて、こうすれば良かった、あの操作は間違っていた等の反省をしますが、再発防止になればと思い、当事者は事後に反省したことも事故調査官に話すこともあります。裁判の証拠として採用される可能性があるのであれば、自分の不利になることの証言は控えることになるのではないか。

○運輸安全委員会事務局地方事務所に配属された事故調査官は、海難審判所員と一線を画しないと、調査資料が流れる可能性があります。

事故を起こした当事者が司法との関連で、口をつぐんでしまう可能性があり、所要の対策が必要と思われれます。

○航空事故・鉄道事故関連において原因究明機能をより高度化することは、事故を発生させた直接原因だけでなく、背景にある間接要因についても深く調査を行う必要があります。

○事故調査を迅速化し、必要に応じて再発防止に寄与する中間報告を行うべき。

当局がどのように取り扱うのかについては、司法の独立性により、司法当局の判断によるものであると考えております。

・調査の結果である報告書については公表することとしておりますが、その公表される報告書を司法当局がどのように取り扱うのかについては、司法の独立性により、司法当局の判断によるものであると考えております。

・調査の結果である報告書については公表することとしておりますが、その公表される報告書を司法当局がどのように取り扱うのかについては、司法の独立性により、司法当局の判断によるものであると考えております。

・運輸安全委員会と海難審判所双方の手續が適切に分離するよう、事故調査官と海難審判所員とは一線を画すよう厳しく管理したいと考えております。

・これまでも間接要因も含めて調査に努めてまいりましたが、ご指摘を踏まえ、引き続き適切な原因究明に努めてまいります。

・可能な限り早期に事故等調査が終えられるよう努めてまいりますが、事故等が発生した日から1年以内に事故等調査を終えることが困難であると見込まれる等

<p>○事故調査の段階で、出来る限り審議の内容を公開して欲しい。</p> <p>○事故を起こした会社や事業者全体に対する再発防止策の提言も直接勧告という形に変わり、調査機能が強化され、再発防止の勧告も国交相を通さず直接できるようになるとしているが、質量ともにより充実した事故の再発防止策を公共交通機関の事業者に直接提言勧告し、その内容を公開し、さらにその後どのように改善されたかという結果を市民に公表していく制度を構築する。</p>	<p>の事由により必要があると認めるときは、事故等調査の経過について、国土交通大臣に報告・公表するものとされていますので、適切に報告を行ってまいりたいと考えています。また、その際において必要があると認められる場合においては、国土交通大臣又は関係行政機関の長に意見を述べていくこととします。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 審議の内容を公開することにより、公正・中立な調査の遂行、当事者又は第三者の権利、利益を害するおそれがあるため、公開することは出来ませんのでご理解ください。</li> <li>・ 原因関係者への勧告の内容については公表いたします。また、原因関係者が正当な理由なく勧告に係る措置を講じなかった場合においてはその旨を公表することとし、原因関係者が措置を講じた場合においても、原因関係者の同意を得てその内容について公表に努めてまいります所存です。</li> </ul>
--	--