

特集 運輸安全委員会の設置

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の高まりには著しいものがあります。このような国民の期待に適確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 日に航空・鉄道事故調査委員会と海難審判庁を改組し、運輸安全委員会と海難審判所が設置されました。

運輸安全委員会は、「航空事故等、鉄道事故等及び船舶事故等の原因並びに航空事故、鉄道事故及び船舶事故に伴い発生した被害の原因を究明するための調査を適確に行うとともに、これらの調査の結果に基づき国土交通大臣又は原因関係者に対し必要な施策又は措置の実施を求め、もって航空事故等、鉄道事故等及び船舶事故等の防止並びに航空事故、鉄道事故及び船舶事故が発生した場合における被害の軽減に寄与すること」を目的としています。

ここで、航空事故等とは航空事故及び航空事故の兆候を、鉄道事故等とは鉄道事故及び鉄道事故の兆候を、船舶事故等とは船舶事故及び船舶事故の兆候をいい、事故の兆候とは事故が発生するおそれがあると認められる事態をいいます。



平成 20 年 10 月 1 日 運輸安全委員会発足 第 1 回委員会

1 組織の沿革

運輸安全委員会の前身である、航空・鉄道事故調査委員会及び海難審判庁の沿革は次のとおりです。

(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 Y S - 11 「ばんだい号」の横津岳墜落事故、全日本空輸のボーイング 727 と航空自衛隊 F 86 の雫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、適確性を期する常設の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置されました。

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等をきっかけとした鉄道の安全確保に対する要請の高まりを背景に、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、鉄道事故調査も併せて行うこととし、組織名称を「航空・鉄道事故調査委員会」に変更しました。

また、平成17年4月の西日本旅客鐵道福知山線列車脱線事故にみられるように、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及び事故が発生した場合の被害の軽減に寄与することが同委員会の目的に追加されました。

(2) 海難審判庁

海難審判庁は、審判によって海難原因を明らかにすることによりその発生の防止に寄与することを目的とし、昭和23年2月、海難審判法に基づき、海難審判所として発足し、その後、昭和24年6月に国家行政組織法の施行に伴い、海難審判庁と改称して、運輸省（当時）の外局となりました。審判は二審制を採用し、第一審を担当する地方海難審判庁と、第二審を担当する高等海難審判庁で審判を行い、審判の結果、海難が船員等の故意又は過失によって発生したときは懲戒を行ってきました。

また、平成18年には、海難の再発防止に向けた更なる積極的な働きかけを行うため、海難審判法の改正を行い、国土交通大臣又は関係行政機関の長に対し海難の発生の防止のため講ずべき施策について意見を述べるができることとしました。海難審判庁が裁決等を通じて得た海難に係る情報や導き出された教訓を有効活用して、積極的に国土交通大臣等に対して提言を行い、この提言を通じて広く海事社会に海難の再発防止を訴えていくこととしたものです。

2 運輸安全委員会の設置

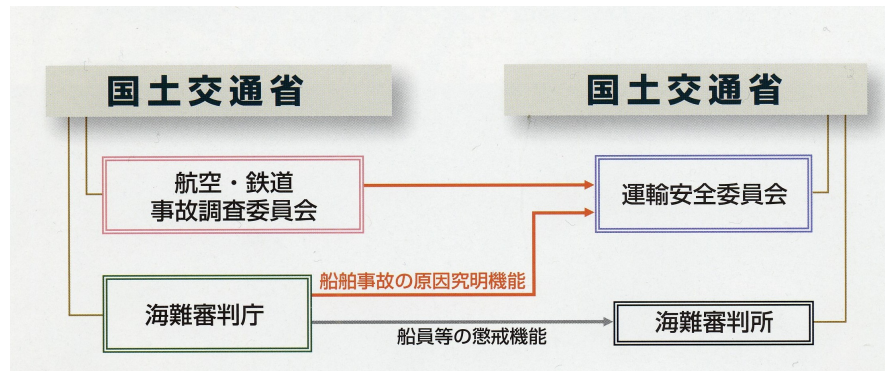
(1) 組織改編の背景

我が国では、海難について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、国連の専門機関である国際海事機関（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条約化され、平成22年1月に発効する予定となりました。

また、航空・鉄道事故調査委員会のあり方については、かねてより国会の附帯決議において、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等について、指摘がなされてきました。

このような状況を受け、航空・鉄道事故調査委員会と海難審判庁の組織を再編し、事故等の原因及びそれに伴い発生した被害の原因を究明し、事故等の防止及び被害の軽減に寄与するた

め、国土交通省の外局（国家行政組織法第3条に基づく府省並びの組織）として「運輸安全委員会」を設置し、懲戒については国土交通省の特別の機関として「海難審判所」を設置することとなりました。



(2) 設置の効果

従来の航空・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、国家行政組織法第3条により国の行政機関として置かれる「省、委員会及び庁」の一つとして設置され、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となりました。

これにより、運輸安全委員会は、独立性の高い専門の調査機関として、公正・中立な立場で、航空、鉄道、船舶事故等について自らが証拠収集等の現場調査を行った上で様々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。

運輸安全委員会の設置による効果は、次のとおりです。

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って、ヒューマンファクターなど、航空、鉄道、船舶事故等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。

事故再発防止機能の強化

従来の航空・鉄道事故調査委員会においては、国土交通大臣に対する勧告のみでしたが、運輸安全委員会は、原因関係者へも直接勧告を行うことができるとなりました。また、勧告を行った場合においては、運輸安全委員会が、勧告を受けた原因関係者に対して報告を求めることが可能となり、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。

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、諸外国の事故調査機関との連携、開発途上国へ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。

被害者等への情報提供

調査の実施にあたって、被害者及びその家族又は遺族（以下「被害者等」という。）の心情に十分配慮し、調査に関する情報を適時に、かつ、適切な方法で被害者等に提供することが法律に明文化されました。これに基づき、次のとおり情報提供を行っていくこととしています。

・被害の発生状況に関する情報の提供

重大な被害が生じたと運輸安全委員会が認める事故が発生した場合は、報告書の公表前においても、当該事故に伴う被害の発生状況に関し明らかになった情報については、可能な限り、速やかにインターネットを利用して被害者等に提供する。

・意見聴取会の傍聴

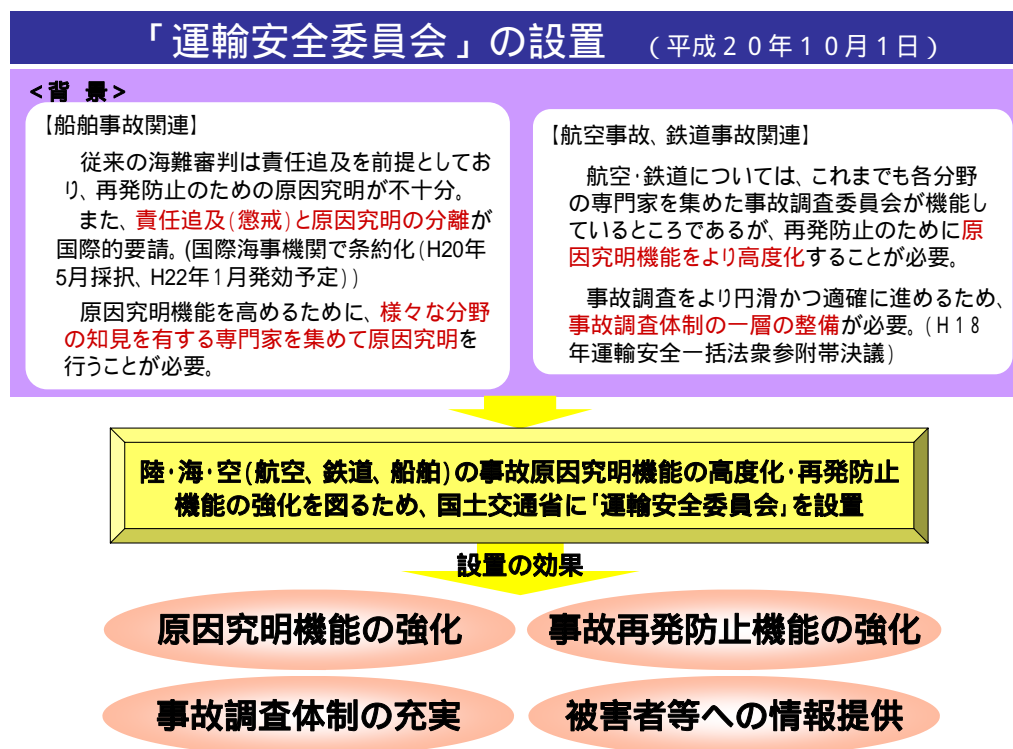
被害者等の求めに応じ、可能な限り、意見聴取会を傍聴させるものとする。

・報告書の作成

報告書の作成にあたっては、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行うものとする。

・説明会の開催

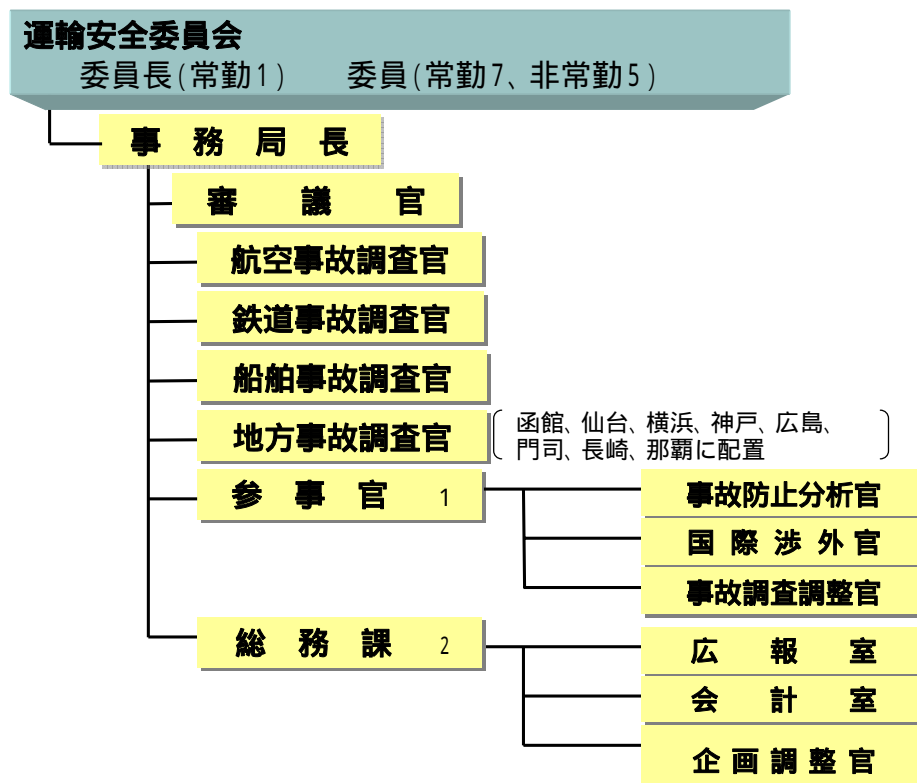
特に重大な被害が生じたと運輸安全委員会が認める事故に関する調査に係る経過及び報告書の公表の際には、被害者等の求めに応じ説明会を開き、その内容について説明を行うものとする。この場合、可能な限り、その内容を被害者等が容易に理解できるよう努めるものとする。



(3) 組織の概要

運輸安全委員会の組織は、委員長及び 12 名の委員と、179 名の事務局職員から成り立っています(平成 21 年度未定員)。事務局には、事故等調査を行う航空、鉄道及び船舶事故調査官、事務局の総合調整等を行う総務課、事故調査の支援、各種分析、国際的な連携などを専門に行う参事官が置かれています。また、船舶事故等(重大なものを除く。)の調査及び航空・鉄道事故等の初動調査の支援を行うため、地方事故調査官のほか調査を支援する専門の職員を全国 8 か所(函館、仙台、横浜、神戸、広島、門司、長崎、那覇)に配置しています。

運輸安全委員会組織図



1 調査の実施に関する企画・立案、関係行政機関等の連絡調整、職員の研修、事故調査の統計・分析、国際協力など
 2 事務局の総合調整、人事・福利厚生、文書管理、会計、広報、基本的政策の企画・立案など

また、事故調査体制の充実強化のため、参事官のもとに、事故防止分析官、国際渉外官、事故調査調整官が置かれ、以下の業務を所掌しています。

事故防止分析官

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。

また、委員会の勧告・意見に基づき原因関係者が講じた改善措置について、分析・評価を行い、フォローアップを行うことで、勧告・意見の実効性の強化を図っています。

国際渉外官

航空事故及び船舶事故が発生した場合、その登録国（旗国）、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、国際渉外官は、調査における関係国との調整や国際協力に関する業務を行います。

事故調査調整官

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、現地記者会見等のセット、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など、現場における初動調査支援を行います。

また、重大な事故等が発生した場合には、被害者等に対して、事故調査に関する情報を適時・適切な方法で提供することとしています。

新たに発足した運輸安全委員会は、独立性を高めるとともにその機能が強化されたところであり、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しています。

参事官の業務概要



3 事故等調査の概要

運輸安全委員会（以下「委員会」という。）では、事故等の原因究明並びに事故に伴い発生した被害の原因究明を行うための調査を行います。調査は、事実調査に加えて、必要な試験研究を行い、これらの結果を総合的に解析して原因を究明し、委員会での審議を経て、報告書として取りまとめ、国土交通大臣に提出するとともに公表します。

また、必要があると認めるときは、事故等の防止又は被害の軽減のため、国土交通大臣や原因関係者への勧告、あるいは国土交通大臣又は関係行政機関の長へ意見を述べることなどにより改善を求めることができます。

事故等調査の概要は次のとおりです。

(1) 事故等の発生・通報

国土交通省関係部局や関係官署から委員会へ事故等の通報があったとき、その他事故等の発生を知ったとき、調査を開始することとなります。航空事故等は国土交通省航空局、鉄道事故等は国土交通省鉄道局、船舶事故等は海上保安庁や国土交通省海事局等から、随時、情報が入る体制となっており、事故等の重大性や緊急性によって、深夜や早朝に事故現場へ調査に赴くこともあり、事故調査官は、いつでも調査が行える体制をとっています。

(2) 調査官の指名（事故等調査の開始）

事故等発生後、直ちに担当の事故調査官を指名し、事故調査官を事故現場などに派遣します。また、特に重大な事故が発生した場合、その他必要がある場合は、委員長又は委員を現場へ派遣することがあります。

航空事故等、鉄道事故等及び重大な船舶事故等については、それぞれ東京の事務局の航空事故調査官、鉄道事故調査官、船舶事故調査官が担当し、その他の船舶事故等については、管轄する地方事務所の地方事故調査官が担当します。

また、航空及び船舶事故等調査については、関係する国等への通報を行うこととなっており、海外の事故調査機関と協力して調査を行うこともあります。

(3) 事実調査等

事故等調査は、事故等の現場や事業所に立ち入って、事故等関係者への質問や航空機、鉄道施設、船舶、帳簿、書類その他の事故等に関係のある物件の検査、資料の収集などを行います。東京の事務局の事故調査官が担当する事故等の初動調査を終えたときは、委員会へ調査概要を報告し、今後の調査の方向性などについて検討します。

(4) 試験研究・事故原因の解析

事故調査官は、調査で得られた事実情報等をもとに、さらに掘り下げた調査・試験研究等を行い、事故等の原因を解析していきます。ときには、外部の専門機関へ検査を委託し、専門性の高い科学的分析や、当時の気象条件などを再現するためシミュレーション実験を行うこともあります。

また、委員は調査の進捗状況について逐次確認し、委員が有する知見をもって適切な助言を行い、事故調査官は調査結果や委員の助言などにに基づき、報告書案を作成します。

(5) 委員会（部会）審議

報告書案の作成後、委員会又は部会において審議が行われます。通常は、各モード別に置かれた部会（航空部会、鉄道部会、海事部会、海事専門部会）で審議し、総合部会では特に重大な事故に関する事項を、委員会では非常に重大な事故に関する事項を審議します。

委員会（部会）は委員長（部会長）が招集し、委員長（部会長）をはじめ、各専門分野の委員が参加し、委員会（部会）の議事は出席者の過半数でこれを決めます。なお、委員の半数以上が出席しなければ、会議を開き議決することができません。

また、委員会には、事務局からも事務局長、審議官、参事官、首席事故調査官、担当事故調査官などが陪席しています。

委員会及び各部会の審議事項

部 会 等	審 議 す る 事 項
委 員 会	・被害の発生状況、社会的影響その他の事情を考慮し非常に重大な事故と委員会が認める事項
総 合 部 会	・特に重大な事故に関する事項 10人以上の死亡者又は行方不明者が発生したもの 20人以上の死亡者、行方不明者又は重傷者が発生したもの （ とも、航空、船舶については旅客運送事業に限る ） ・その他委員会が認める事項
航 空 部 会	・航空事故及び航空事故の兆候に関する事項 （総合部会が処理するものを除く）
鉄 道 部 会	・鉄道事故及び鉄道事故の兆候に関する事項 （総合部会が処理するものを除く）
海 事 部 会	・船舶事故及び船舶事故の兆候であって委員会が重大と認めるものに関する事項 （総合部会及び海事専門部会が処理するものを除く）
海事専門部会	・船舶事故及び船舶事故の兆候に関する事項 （総合部会及び海事部会が処理するものを除く）

(6) 意見聴取会

必要があると認めるときは、事故等調査を終える前に、意見聴取会を開き、関係者又は学識経験のある者から、当該事故等に関して意見を聴くことができます。

旅客を運送する航空運送事業、鉄道事業、軌道事業及び海上運送事業において発生した事故等であって一般的関心を有するものについては、意見聴取会を開かなければならないこととなっています。

(7) 原因関係者からの意見聴取

報告書案を議決する前に、原因関係者に対し意見を述べる機会を与えるため、原因関係者から意見聴取を行います。意見聴取は、委員会所在地（東京）もしくは各地方事務所で行われますが、来所できない場合は、文書又は口頭（電話等）により意見を述べるすることができます。

また、原因関係者からの意見聴取後、航空及び船舶事故等については、調査参加国へ意見照会を行い、再び委員会（部会）で審議します。

(8) 報告書の作成及び公表

議決された報告書は、国土交通大臣に提出するとともに公表します。

なお、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などの事由により必要があると認めるときは、事故等調査を終える前に、事故等調査の経過について、国土交通大臣に報告するとともに、公表する場合があります。

また、必要があると認める場合、事故等の防止又は被害軽減のため講ずべき施策について、事故等調査を終えた場合において、国土交通大臣や原因関係者に勧告し、また、国土交通大臣や関係行政機関の長に意見を述べるすることができます。さらに、航空事故等については、外国当局又は国際民間航空機関（ICAO）に国際民間航空条約（シカゴ条約）第13附属書に基づき安全勧告を行うことができます。そのほか、委員会として事故等の防止又は被害の軽減のため、何らかの主張をすることが望ましい事項を報告書に所見として記載することがあります。

航空及び船舶事故等については、必要がある場合には、ICAOやIMOに報告書の提出などを行っています。

事故等調査の主な流れは次のとおりです。

