



2018年10月5日

運輸安全委員会の10年を振り返る

運輸安全委員会委員 石川 敏行

1. はじめに

- ・本日のシンポと本報告の位置付け
- ・前身組織と当委員会の設置（参照：別添「**10年の歩み**」1～3頁+**スライド**を参照）
- ・本年9月末現在で、当委員会が調査中の事故等の件数は、**スライド**を参照
- ・過去の数字は別添「**10年の歩み**」（本年2月末現在）及び「**資料編**」（本年8月末現在にアップデート済）を参照

2. 当委員会について

- ・当委員会の組織については、別紙**スライド**を参照（組織図①+組織図②）

運輸安全委員会と部会

組織図②



- ・委員会は、その定めるところにより、**部会**を置くことができる（運輸安全委員会設置法施行令[昭和48年政令377号]2条1項）
 - ・運輸安全委員会（略）に、**次の部会**を置く（運輸安全委員会運営規則[平成20年運安委規則1号]1条1項）
- の諸規定に基づき、石川が本図を作成。なお、上記以外に「総合部会」があるが、本図では省略。

- ・当委員会と5つの特徴→**スライド**を参照
WEB 拙稿：<https://www.yomiuri.co.jp/adv/chuo/people/20180517.html>
- ・創立から本日までに3,656日が経過した（初日不算入）が、この間、当委員会は3モードで合計11,149件の調査報告書を公表
- ・うち、船舶報告書を東京案件（重大案件）だけに限れば、3モードの調査報告書は合計644件となる（**<資料1>**（本稿末尾）を参照）
- ・事故等報告書の件数の違い→航空・鉄道と、船舶の法的しくみの違い**スライド**を参照

3. 委員会の10年を振り返る

- ・各モードとも、この10年間で事故等の発生件数は減少→**スライド**を参照

- ・従来の事故調時代にも、勧告・安全勧告（以下「勧告等」という）及び建議の制度はあったが、運輸安全委員会になってから建議は「意見」に変わった
- ・現在までに、3 モード合わせて 65 件の勧告等と、25 件の意見を発出している（詳しくは、スライド及び＜資料 2＞（本稿末尾）を参照）
- ・なお、モードごとの事故等の詳しい動向については、休憩後に航空・鉄道及び船舶の 3 首席事故調査官によるプレゼンが予定されており、詳細はそちらに譲る
- ・代わりに、ここでは、事故等報告書に関する若干の数値をお示しする
- ・まず、調査日数については、スライドを参照
- ・次に、審議日数と審議回数についても、スライドを参照
- ・知られているようで、知られていないと思われること→スライドを参照

○報告書の「まえがき」に書かれていること（2 点）

- ①「本報告書の調査は、本件事故等に関し、運輸安全委員会設置法に基づき、運輸安全委員会により、航空、鉄道及び船舶事故等の防止に寄与することを目的として行われたものであり、本事案の責任を問うために行われたものではない」こと

（ゆえに、事故等報告書には「誰が悪い」とは書かれていない）

- ② 報告書の本文中、第 3 章「分析」に用いる分析の結果を表す用語は、次のとおりとすること。これは「4 段階確率推定」と呼ばれており、具体的には確度の高い順に
 - a. 断定できる場合 「認められる」
 - b. 断定はできないが、ほぼ間違いない場合 「推定される」
 - c. 可能性が高い場合 「考えられる」
 - d. 可能性がある場合 「可能性が考えられる」又は「可能性があると考えられる」と表現されている

これらは事故等報告書（特に第 3 章と第 4 章）に特有の「人工言語（表現）」なのであり、自然言語（普通の日本語）ではない。

ここは報告書、特にその第 3 章（分析）と第 4 章（結論）をお読みになる際に、ぜひとも留意いただきたい点

- ・当委員会のミッション・行動指針 ＜資料 3＞（本稿末尾）を参照

<http://www.mlit.go.jp/jtsb/mission-shishin.html>

- ・業務改善アクション・プラン <http://www.mlit.go.jp/jtsb/actionplan.pdf>

- ・情報発信 「適時適切な情報発信」は上記行動指針にも明言→元々あった年報、ダイジェスト（旧ニュースレター）、地方分析集等に加え、業務改善アクションプランを経て、委員長会見、シンボルマーク作成、メルマガ、船舶事故ハザードマップ等が実現→詳細はスライドを参照

○委員長会見 2011(平成 23)年 8 月 24 日より開始 月 1 回、本年 9 月末までで 88 回

○シンボルマーク 2012(平成 24)年 3 月

○年報 http://www.mlit.go.jp/jtsb/bunseki-kankoubutu/jtsbannualreport/jtsbannualreport_new.html

○運輸安全委員会ダイジェスト 原則年 4 回発行（1・4・7・10 月） 本日現在、29 号まで刊行 http://www.mlit.go.jp/jtsb/bunseki-kankoubutu/jtsbdigests/jtsbdigests_new.html

○前身として、「運輸安全委員会ニュースレター」 2009(平成 21)年 1 月からの 3 年で、13 号+特集号 5 号を刊行 http://www.mlit.go.jp/jtsb/bunseki-kankoubutu/jtsbnewsletter/jtsbnl_backnumber.html

○運輸安全委員会メルマガ 2012(平成 24)年 4 月創刊 本日現在、78 号まで刊行（ぜひ本日の機会に御購読を！） <http://www.mlit.go.jp/jtsb/haisin.html>

- 船舶事故ハザードマップ 2013(平成 25)年 5 月 <https://jtsb.mlit.go.jp/hazardmap/>
 - モバイル版 2015(平成 27)年 6 月 <https://jtsb.mlit.go.jp/hazardmap/mobile/mobile.html>
 - 同グローバル版 2014(平成 26)年 4 月 https://jtsb.mlit.go.jp/hazardmap/index_en.html
- 地方分析集 (8 地方事務所が各地方特有のテーマを調査・分析)
http://www.mlit.go.jp/jtsb/bunseki-kankoubutu/localanalysis/localanalysis_new.html

4. むすび

- ・ 以上で、本報告を終える
- ・ 当委員会の今後については、本報告に続く小松原先生の御講演の後、コーヒープレークをはさんだパネル・ディスカッションにて論じられる

以上

～～MEMO～～

石川報告 末尾資料

<資料1> 事故等調査報告書の年別公表件数（表1）

2018(平成30)年9月20日現在

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	合計
航空事故	1	16	14	13	15	17	13	18	28	16	12	163
重イ	2	7	11	8	7	6	8	11	7	9	11	87
計(①)	3	23	25	21	22	23	21	29	35	25	23	250
鉄道事故	2	11	9	14	20	15	14	13	23	13	12	146
重イ	1	4	7	2	5	2	1	3	2	0	0	27
計(②)	3	15	16	16	25	17	15	16	25	13	12	173
船舶事故	0	3	22	43	42	22	30	18	14	15	6	215
インシ	0	0	0	1	0	1	2	0	0	0	2	6
計(③)	0	3	22	44	42	23	32	18	14	15	8	221
①+②+③	6	41	63	81	89	63	68	63	74	53	43	644

船舶は東京案件のみ。「重イ」は重大インシデント

委員会 HP 公表の数字に基づき石川が作成

<資料2> 当委員会がこれまでに発した勧告・安全勧告・意見（表2）

2018(平成30)年9月25日現在

		航空	鉄道	船舶	合計
勧告	大臣	5	0	2	7
	原因関係者	9	5	11	25
安全勧告		11	—	22	33
小計		25	5	35	65
意見		5	4	16	25
合計		30	9	51	90

<資料3> 運輸安全委員会のミッション・行動指針

平成24年3月28日

ミッション

私たちは、適確な事故調査により事故及びその被害の原因究明を徹底して行い、勧告や意見の発出、事実情報の提供などの情報発信を通じて必要な施策又は措置の実施を求めることにより、運輸の安全に対する社会の認識を深めつつ事故の防止及び被害の軽減に寄与し、運輸の安全性を向上させ、人々の生命と暮らしを守ります。

行動指針

適確な事故調査の実施

組織問題といった事故の背景にまで深く掘り下げつつ、責任追及から分離された科学的かつ客観的な事故調査を実施し、迅速に報告書を作成します。その際、分かりやすさに心がけ、理解

を助ける情報の提供に努めます。

適時適切な情報発信

事故の防止や被害の軽減に寄与するため、国内外に対し勧告や意見の発出、事実情報の提供などの情報発信をタイムリーかつ積極的に行うとともに、事故調査の透明性確保の観点から情報の開示に努めます。

被害者への配慮

被害者やそのご家族、ご遺族の心情に十分配慮し、事故調査に関する情報を適時適切に提供するとともに、ご意見などに丁寧に対応します。

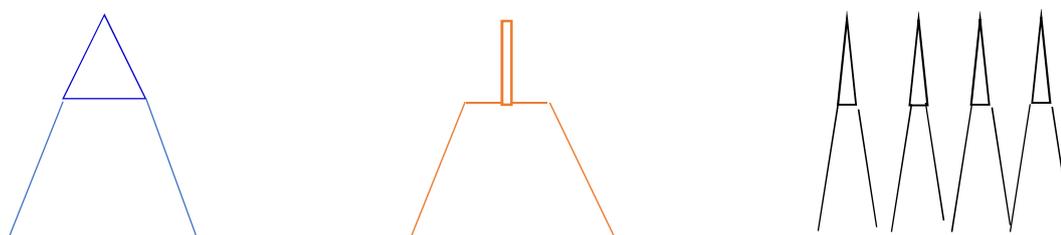
組織基盤の充実

あらゆる機会をとらえて、調査手法に対する総合的な理解をはじめとした個々の能力の向上に努めるとともに、組織全体が活性化するよう、自由に意見を交換し、問題を共有できる組織づくりに努めます。

<http://www.mlit.go.jp/jtsb/mission-shishin.html>

～～MEMO～～

＜資料 4＞ 法的に見た 3 モード（図 1）



航空法令

鉄道法令

海事法令

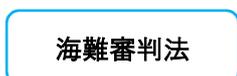
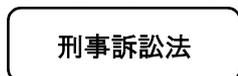
3 モードの「法的しくみ」に基づき石川が作成

＜資料 5＞ 3 つの手続とその根拠法（手続法）（図 2）

①海保の捜査手続

②海難審判所の審判手続

③当委員会の手続



3 手続の「法的しくみ」に着目して石川が作成

＜参考＞ 現行法律と「罰則」の数

2018(平成 30)年 7 月 1 日現在、日本の現行法律、すなわち現に効力を有している法律の数は 2,257 件に及ぶ (<http://hourei.ndl.go.jp/help/ilabhelp.html>)。他方、e-Gov（電子政府の総合窓口）の「法令検索」システム (<http://elaws.e-gov.go.jp>) を利用して検索してみると、うち 1,310 件に「罰則」が付いている。

ただし、これら罰則の全てが刑事罰、すなわち刑事訴訟手続を経て科される罰であるとは限らず、ほかに行政上の秩序罰（過料）も含まれている。

法律(国のルール)が定める過料については、刑事訴訟法ではなく非訟事件手続法が適用され、「過料事件の手続」として、裁判所が課する（同法 119 条以下）。

さらにローカル・ルール、すなわち都道府県及び市区町村の条例にも「罰則」が付いているものがあり（地方自治法 14 条 3 項）、これらを含めると、「罰則」の総数は数え切れない（都道府県条例の総数は 1 万 5 千本ほどと推測され [1 団体あたり約 300 本]、市区町村条例の総数は 17 万本ほどと推測される [1 団体あたり約 100 本]）。なお、条例に基づき、地方公共団体の長が課す過料については、（非訟事件手続法ではなく）地方自治法が根拠になる（231 条の 3 第 3 項＝「地方税の滞納処分の例」による）。

＜資料 6＞ 海事における司法手続・準司法手続・行政手続（図 3）



3 制度の「法的しくみ」に基づき石川が作成

～～MEMO～～