

J 航空事故調査

J01 運輸安全委員会の今後のあり方について

J01-1 2011年4月15日、「福知山線列車脱線事故報告書に関わる検証メンバー」から国土交通大臣に出された「運輸安全委員会の今後のあり方についての提言」に関して、その後の委員会内での検討状況、並びに施策の実施状況を明らかにすること。

J01-1-(1) 昨年のお話し合い以降（2014年6月）、この1年間の動きについてお聞かせ願いたい。

J01-2 運輸安全委員会は、国際民間航空条約機構（ICAO）の安全管理の理念に基づき、航空における不安全要素を収集・分類・分析し、事前対応的な事故防止に活用し、その情報を公表すること。

J02 運輸安全委員会の体制について

J02-1 運輸安全委員会は、国土交通省から完全に独立した機関とすること。そのために、運輸安全委員会独自で職員を採用し、人事面で完全に独立すること。

J02-1-(1) 2011年3月に東京電力福島第一原子力発電所で発生した事故に関し、「原子力安全・保安院」（当時）についても経済産業省からの独立の必要性が問われていた。その結果、環境省の外局である「原子力規制委員会」へ移行された。同様の観点での問題が運輸安全委員会においても当てはまるのではないかと。

J02-2 事故調査体制を充実させるため、航空事故調査官を専門職として長年従事させる制度を確立させると共に、事故調査の専門教育を受けた上で事故調査活動に従事させること。

J02-2-(1) 2014年の答弁では、「パイロットの事故調査官を一般公募で採用した」ということだが、その後の採用状況をお知らせ願いたい。また有識者会議からは「調査機関のトップの在籍は長い方が良い」という指摘を受けているとのことであるが、委員会内での検討はどうなっているのか。

J02-2-(2) 航空事故調査官は一朝一夕に育つものではなく、能力と経験を有した貴重な人材を長く活用できるよう、委員会として何らかの方策が必要と考える。

J02-3 航空会社出身の運航乗務員や整備士等を航空事故調査官として採用し、体制の増員を図ること。

J02-3-(1) 近年の航空事故は、複雑な要因が絡み合って発生する「システム性事故」と認められるものが増加しており、運航現場や整備現場の実態に精通している事故調査官の必要性が高まっている。ここ数年、民間からの操縦士や整備士を調査官として採用していることに関しては高く評価しているが、今後も継続的な採用が望まれる。

- J02-3-(2) 事故発生から事故調査報告書の公表までの時間的な目標を1年としているが、実態として厳しい状況がうかがえる。そのことから、事故調査官を増員して体制の強化が必要である。
- J02-4 航空事故調査官の養成に関して、その標準的な養成・教育課程を確立させること。
- J02-4-(1) 各々の事故調査官には専門分野があるというのは理解できるが、標準的な養成課程を策定することは人材育成という観点でも事故調査技術の伝承という面でも有効であると考えられる。
- J02-5 2012年（平成24年度）に国土交通省内に設置された「公共交通事故被害者等支援室」について、その後の運輸安全委員会の関わりを明らかにすること。
- J02-5-(1) これまで私たち航空安全会議は、「航空災害被災者家族支援法（仮称）」の検討および法制化を要請してきた。2012年に、「公共交通事故被害者等支援室」が常設機関として設置されたことは、法制化こそならなかったものの、大いに評価できる。
- J02-5-(2) 今年で支援室設置から3年となった。2014年の話し合いの場では、「あくまで事故調査における情報公開で対応している」との答弁であったが、委員会として更なる協力ができるのではないかと懸念している。

J03 事故調査のあり方について

- J03-1 航空事故においては、故意による犯罪行為の存在が明らかにならない限り、初期調査から調査終了まで一貫して運輸安全委員会が事故調査を行うこと。そのため昭和47年に警察庁との間で締結された「航空事故調査委員会設置法案に関する覚書」（以下「覚書」）を改訂すること。
- J03-1-(1) 英国や米国などでは、故意または明らかな犯罪行為の存在が認められない限り、警察は現場保存などで事故調査に協力する体制になっている。
- J03-1-(2) 一方、日本では、「覚書」の第2項に、航空事故調査委員会による事故調査が「捜査機関の行う犯罪捜査と競合しない場合を除き、あらかじめ捜査機関の意見をきき、事故調査が犯罪捜査に支障をきたさないようにするものとする」（趣旨）と、犯罪捜査が事故調査に優先することが明文化されている。この記述が我が国において事故調査に対して犯罪捜査が優先されている一番大きな原因となっている。
- J03-1-(3) 第2項に「事故が犯罪によって引き起こされたとの判断が公正に下されない限り、運輸安全委員会が航空事故調査を専任する。もし事故が犯罪によって引き起こされたとの判断が下された場合は、警察が主要な調査機関になる」旨の文言に変更すること。
- J03-1-(4) 消費者庁の消費者安全調査委員会が警察と交わした覚書は、警察と事故調査機関との連携の在り方を対等の立場としている点、囑託鑑定に応じる規定を設定していない点など、運輸安全委員会の覚書の問題点を認識した上でそれよりも進歩した内容となっている。調査と捜査の分離に関する社会の理解は急速に進みつつあり、運輸安全委員会としても早急に改善を検討すべきである。

- J03-2 事故調査の実施にあたり、運航実態と事故調査に精通した運航乗務員の知見を活用するため、公的制度として導入するよう環境を整備すること。
- J03-2-(1) 事故機と同じ型式の航空機に乗務している現役の運航乗務員を事故調査の初期段階から参加させることは、事故原因究明のために非常に有効であることは言うまでもない。航空会社に所属していることから「事故の利害関係者」になり得るという考えも一程度理解できるものの、そこは事故調査の透明性を確保することにより十分払拭できると考える。
- J03-2-(2) 諸外国においては、現役のエアラインパイロットが事故調査機関に出勤して調査を行っている。（月に数日）同様の制度が日本で導入できない理由は無いのではないかと。
- J03-3 事故調査については、航空法のみならず労働基準法および労働安全衛生法等を考慮した事故調査を行うこと。特に航空機使用事業等の会社が係わる事故に関しては留意すること。
- J03-3-(1) 航空機使用事業等、小型飛行機やヘリコプターを運航している企業には中小零細企業が多く、事故の背景には労働環境や運航環境の問題が内在する場合がある。そのようなことから、事故の原因究明と再発防止については航空法だけではなく、労働基準法や労働安全衛生法などの観点から見た事故調査が必要不可欠である。
- J03-3-(2) 技術的問題だけでなく、人間の能力の限界を正確に認識して適切な規制を行うことは、ICAOがFatigue Risk Management Systems (FRSM) を推し進めていることから明らかである。事故調査機関として、組織の管理体制や監督官庁の規制・指導の在り方まで踏み込んだ調査と安全勧告が必要である。
- J03-4 事故調査機関の科学性と公正さを保持するために、運輸安全委員会は国民に対して常に門戸を開き、「責任追及よりも事故の再発防止が一番の国民の利益」という考えを広めるために、安全に対する啓蒙活動を行うこと。
- J03-4-(1) 現在の航空事故調査の国際基準となっている国際民間航空条約第13付属書には、「航空における事故調査の唯一の目的は、同種の事故の再発防止にある」と明記されている。ところが我が国においては、その精神並びに考え方が、国民のみならず政府においても未だ十分に理解されていない。航空事故の事故原因が複雑な要因が絡み合って発生する「システム性事故」の度合いを高めている中で、直近の当事者のみの過失を追及するような風潮が社会にあっては、再発防止のための真の事故原因究明には大きな支障があり、結果、同種の事故が再発して国民の利益および生命、安全を大きく損なうことになる。
- J03-4-(2) 国際民間航空条約の精神を広く一般にも浸透させるよう、運輸安全委員会としても積極的に取り組むべきである。同種の活動は微力ではあるが航空安全会議も継続していく考えである。
- J03-5 事故調査に関わる情報開示について、運輸安全委員会としての考え方を明らかにすること。また、事故調査に関する情報を公表する際には、事故調査及び情報提供に関する専門知識を有する報道官により行うこと。