

## 規制の事前評価書

評価実施時期：平成 20 年 1 月 28 日

施策等名	国土交通省設置法等の一部を改正する法律案	担当課 (担当課長名)	運輸安全委員会設置準備室 (室長 花角 英世)
施策等の概要	<p>事故等の原因関係者に対する勧告及び報告徴収制度の創設。</p> <p>運輸安全委員会は、事故等の原因関係者に対して、事故等の再発防止の徹底を図るため必要な勧告を直接行うとともに、当該勧告に基づいて原因関係者が実施した再発防止策の内容や実施状況、その効果・問題点等について報告を求めることができることとする。</p> <p>【運輸安全委員会設置法第 27 条第 2 項】</p>		
施策等の目的	<p>運輸安全委員会自らが原因究明の過程で導き出された具体的に取り組むべき措置を原因関係者に勧告して直接伝えるとともに、報告を求めることができることとすることで、事故等の再発防止機能の高度化を図る。</p>		
政策目標	5 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保		
施策目標	19 船舶交通の安全と海上の治安を確保する		
業績指標	105 海難の再発防止へ向けた勧告・提言の件数		
業績指標の目標値(目標年次)	5.0 件(平成 19 年～23 年の平均)		
施策等の必要性	<p>現行の航空・鉄道事故調査委員会設置法においては、国土交通大臣への勧告並びに国土交通大臣及び関係行政機関の長への建議を行うことが可能とされているところであるが、蓄積された知見が再発防止に十分に結びついていない状況がある。(= 目標と現状のギャップ)</p> <p>蓄積された知見を国土交通大臣、関係行政機関の長へ伝達するのみでは、原因関係者に対して再発防止に関する措置、被害の軽減のための措置について十分に伝達できていない可能性があり、また、個別の原因関係者のみに特有な状況を改善するための適切な対応がとられていないことも考えられる。(= 原因分析)</p> <p>蓄積された知見をもとに再発防止策等の対応を促すには、事故等の原因を発生させた原因関係者へ直接伝達するとともに、伝達した内容についての対応状況について、運輸安全委員会において適切に把握できることが必要である。(= 課題の特定)</p> <p>このため、運輸安全委員会自らが原因究明の過程で導き出された具体的に取り組むべき措置を原因関係者に勧告することで直接伝えるとともに、当該勧告に基づいて原因関係者が実施した再発防止策の内容や実施状況、その効果・問題点について報告を求め、フォローする権限についての規定を運輸安全委員会設置法において規定することとする。(= 施策の具体的内容)</p>		
社会的ニーズ	<p>多発・複雑化する陸・海・空(航空、鉄道、船舶交通)の事故等の状況に鑑み、これら交通機関における事故原因究明機能の総合化を図り、その体制機能を強化し、事故等の再発防止機能を高度化することが求められている。</p>		
行政の関与	<p>事故等の再発防止は、安全・安心な交通の確保のための重要課題であり、蓄積された知見を有する行政の関与が必要である。</p>		

<p>国の関与</p>	<p>事故等は全国で起こりうるものであり、また、事故等の再発防止のための知見を蓄積し、事故等の再発防止機能を高度化するためには、国が関与することが必要である。</p>
<p>施策等の効率性</p>	<p>今回の法律改正によって、事故等の原因関係者は、事故等の防止のための措置、事故が発生した場合における被害の軽減のために講ずべき措置について勧告を受けることが想定され、その勧告に基づき講じた措置について報告を求められることとなるが、報告対象事項は、勧告された内容について、原因関係者自身が講じた措置に関する事柄であることから当然に原因関係者自身が把握している事柄であり、大規模な調査等を要するものではないことから、当該原因関係者が報告を求められることに伴い支出が必要となる費用は僅少であるものと考えられる。(= 遵守費用)</p> <p>運輸安全委員会が原因関係者に対して勧告を行った場合においては、当該勧告に基づいて原因関係者が実施した再発防止策の内容や実施状況、その効果・問題点について報告を求め、フォローすることとされているが、運輸安全委員会としては本権限に伴い殊更に体制の強化を行う必要なく対応できるものであり、費用の増加は僅少である。(= 行政費用)</p> <p>勧告及び報告徴収を行わない場合、運輸安全委員会自らが原因究明の過程で導き出された具体的に取り組むべき措置を原因関係者に直接伝えることができず、原因関係者が実施した再発防止策の内容や実施状況、その効果・問題点等について運輸安全委員会において制度的に把握することができないおそれがある。本規制によって、運輸安全委員会は、具体的に取り組むべき措置を原因関係者に直接伝えることができるようになるとともに、必要な情報の入手について制度的に担保することができ、再発防止策についての実効性の確保、事故等の再発防止機能の高度化が図られる。(= 規制の便益)</p> <p>以上より、勧告及び報告徴収に伴い、原因関係者及び行政に僅かに費用が発生するものの、勧告に基づいて実施した措置について報告徴収を行うことは、再発防止策についての実効性の確保、運輸安全委員会の事故等の再発防止機能の高度化に寄与する点において、便益が費用を明らかに上回るといえる。(= 費用と便益の関係)</p> <p>代替案として、原因関係者への勧告制度を設けるとともに、報告徴収について法令に基づかない任意の措置として実施した場合について分析する。</p> <p>代替案においては、原因関係者が任意に報告徴収に応じることも考えられるが、この場合報告すべき内容は当然に原因関係者が把握している事項であり、報告徴収に応じることに伴う費用の増加は僅少なものと考えられる。(= 遵守費用)</p> <p>また、運輸安全委員会においても、本権限に伴い殊更に体制の強化を行う必要なく対応できるものであり、費用の増加は僅少である。(= 行政費用)</p> <p>代替案においても、運輸安全委員会自らが原因究明の過程で導き出された具体的に取り組むべき措置を原因関係者に直接伝えることができる点は本案と同様である。また、任意に報告徴収に応じた場合、運輸安全委員会は事故等の再発防止機能の高度化に寄与する情報が得られるが、任意の措置であるため原因関係者が報告徴収に応じないことも想定されその場合は実施した措置についての情報を得ることができないことから、事故等の再発防止機能の高度化を十分に図ることができないと考えられる。(= 便益)</p> <p>以上より、事故等の再発防止機能の高度化のために必要な情報の入手について制度的に担保することができ、再発防止策についての実効性の確保、運輸安全委員会の事故等の再発防止機能の高度化に寄与する点において、本案の方が代替案より便益が大きく、優れているといえる。(= 代替案と本案の比較)</p>

<p>施策等の有効性</p>	<p>事故等の原因関係者に対する勧告及び報告徴収制度を創設することにより、取り組むべき措置について直接原因関係者に伝えることができるとともに、原因関係者から実施した再発防止策の内容や実施状況、その効果・問題点等の貴重な情報について入手することができ、事故等の再発防止機能の高度化を図ることができる。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<p>国土交通省設置法等の一部を改正する法律案附則第 9 条において、この法律の施行後 5 年を経過した場合において、報告徴収規定の施行の状況を勘案し、必要があると認めるときは、当該規定について検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずるものとしてされている。 平成 23 年度政策チェックアップにおいて事後検証を実施。</p>