

運輸安全委員会の10周年に寄せて



運輸安全委員会

前・委員長

前・航空部会長

後藤 昇弘

2008年に発足した運輸安全委員会は、本年10月1日に10周年を迎えます。

顧みますと、1971年に東亜国内航空のYS-11「ぼんだい号」の横津岳墜落事故、全日本空輸のB727と航空自衛隊機F86の雫石上空での空中接触事故が相次いで発生し、これらの事故をきっかけに本委員会の元祖である航空事故調査委員会が設置されたのが1974年1月ですから、以降44年が経過しました。1991年の信楽高原鐵道列車衝突事故、2000年の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、2001年10月鐵道事故調査を併せて行うこととし、組織名称が「航空・鐵道事故調査委員会」に変更されました。更に、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」とすべきであるとの国際的なルールが条約化されたことを受け（2010年1月発効）、航空・鐵道事故調査委員会と海難審判庁の組織が再編され、国家行政組織法第3条に基づく組織として、国土交通省の外局「運輸安全委員会」（JTSB: Japan Transport Safety Board）が2008年10月1日に発足しました。このような過程を経て発足した本委員会の使命（ミッション）は、三つのモード、即ち航空、鐵道及び船舶の運行の事故及び重大インシデントの原因を科学的に究明し、公正・中立の立場から再発防止と被害の軽減に寄与することです。

2012年3月には、運輸安全委員会のミッションを次のように明文化しました。即ち、「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。」また、同時に「業務改善アクションプラン」を公表しています。その骨子は四つの行動指針：1. 適確な事故調査の実施、2. 適時適切な情報発信、3. 被害者への配慮、及び、4. 組織基盤の充実から成ります。

このような経過をもって運輸安全委員会発足後10年になるわけですが、発足時、考えられるいくつかの課題を挙げました。

第一に、船舶事故等を含む全体の対処件数の大幅な増加であります。地方組織を含む調査官の大幅な増加等により、現在十分に機能しているとの印象を受けていますが、調査官の配置法など今後考慮する必要がある問題点もあります。

第二に、本委員会の任務は責任追及ではなく、事故等の再発防止と被害軽減を追及することです。かねて、私どもの任務の一端が責任追及であるとの誤解が一部にあり、その誤解から生ずる調査法や調査結果への批判が聞かれるところではありますが、本来の任務を再認識して調査に当たり、報告書をまとめ、勧告、意見を提出することが肝要であります。

第三に、航空機、鉄道、船舶及びそれらの運用システムの技術発展に応じて、事故等の性格も変化しつつあることを認識する必要があります。変化に対応できるよう知識を増やし、調査法等の進化を図らなければなりません。また、その努力が求められています。

これらに加えて、「運輸安全委員会の5周年に寄せて」の中で、業務改善有識者会議 安部誠治教授は、作成される調査報告書が技術的に高度な内容のものであったとしても、その体裁や記述スタイルは、事故の被害者や一般国民にとっても読みやすく、かつ理解しやすいものであること、を指摘しています。これらの指摘項目は委員会において十分理解され、実施されているものでありますが、調査ごとに注意を更に払っていただきたい事柄であります。

これらの事柄を念頭におきながら、過去10年間に生じた事故/重大インシデントを振り返っているところであります。部会長を務めた航空部門では‘2013年1月に発生した、B787-8型機のリチウムイオンバッテリー発熱事案’が記憶に新しいものでありますが、最近関係している滑空協会・学生航空連盟の関連において、滑空機を含むgeneral aviationの領域で生じている事故・重大インシデントにどのように対応すべきか考慮しています。この分野では2014年4月1日より、特定操縦技能審査制度が導入され、技能審査が実施されるようになったところですが、制度の充実と安全の向上を期待しています。一方、船舶では‘2012年9月に石巻市金華山東方沖で生じた、ばら積貨物船(25,074t)と漁船(119t)の衝突’、そして鉄道では‘2017年12月に東海道新幹線（JR西日本）に発生した車両障害（調査中）’等の調査内容を振り返るとともに、注視しています。

これら運輸安全委員会の使命や抱える課題を念頭においての任務の遂行を願いたしますとともに、関係各位の一層のご協力を祈念して前委員長・航空部会長の寄稿といたします。

運輸安全委員会の10周年に寄せて



運輸安全委員会

前・鉄道部会長

松本 陽

これまでを振り返って

運輸安全委員会は、本年の10月で発足から10周年を迎えることになるが、鉄道に関しては事故調時代の7年を加えると17周年ということになる。私は事故調時代の1年を含め、運輸安全委員会に9年間在籍した。また、2001年に発足した航空・鉄道事故調査委員会の設立の前には、営団日比谷線事故や信楽高原鐵道事故の原因調査に携わって来たので、これまでの事故調～運安委の歩みや今後望まれることなどを書いてみたい。

鉄道に関する公的な事故調査機関の最初となった航空・鉄道事故調査委員会は2001年の10月に発足した。前年の2000年3月に発生した地下鉄日比谷線中目黒駅での脱線・衝突事故の原因調査は、運輸省の鉄道事故調査検討会と警視庁との合同で行われた。当時の運輸省の検討会は予算化された正式な組織ではなかったが、国内の関連する分野の研究者・技術者を結集し、警視庁の協力を得て、当時未解明であった現象も含め、原因を突き止めることができた。そして検討会の座長であった井口雅一東京大学名誉教授の「日本にも公的な鉄道事故調査機関が必要」との提言と、信楽高原鐵道事故以来、精力的に活動を続けていたNPOの鉄道安全推進会議TASKの後押しも受けて、航空・鉄道事故調査委員会の設立に至ったわけである。

その後、鉄道では福知山線事故の発生、航空では重大インシデントの頻発、海事ではIMOなどからの「調査と責任追及部門の分離」方針などの社会的な要請を受けて、運輸安全委員会が発足したのは、皆さまご存知の通りである。陸・海・空の3モードの総合的な事故調査機関となった委員会は、その後、それぞれの交通モードで社会的な役割を果たして来たと思う。鉄道では二度にわたる地震での新幹線の脱線事故、航空ではボーイング787のリチウム電池に関連する発火インシデント、船舶では天竜川での川下り船の転覆事故など、世間の注目を浴びるような事故やインシデントはこれまで発生したが、全体として重大事故は減少して来ていると思う。運輸安全委員会の活動の効果を数値的に表すことはできないが、その効果は着実に上がって来ていると思う。

今後望まれること

私が委員に就任した頃に比べると、現在の運輸安全委員会は組織的にはるかに大きくなっているし、運営面でもはるかに改善されていると思うが、今後、改善が望まれる点もいろいろ

るあると思う。自らが居たときの反省も含めて、委員会に今後望まれることを少々辛口に述べてみたい。

まず、最も望まれることは、なるべく早い調査報告の公表である。これまでの委員会の報告書は正確性や緻密性についてはほぼ十分であると思うが、迅速性については少々問題である。公表された報告書を見ると、なるほど、こうした実験や検討をしていたので「これだけ時間がかかったのだな」と思うことが多いのだが、重大事故になると原則の1年以内を相当超過したものが多い。「忘れた頃の立派な報告書より、時宜を得たときに報告書を」と在任中から思っていたが、自らの反省も含めて、その実現を望むものである。最終報告書の前に経過報告などの情報発信でカバーする方法もある。何よりも委員会が報告書を出して、再発防止策を提示する前に、同種の事故が再発してしまえば、委員会の責務が果たせないことになってしまう。

次に望まれることは、情報公開の促進である。運輸安全委員会の情報発信については、業務改善などの取り組みで、私が着任した10年前に比べると飛躍的改善されていると思うが、まだまだ改善点はあると思う。現在、調査で得られた情報は、原則、報告書の範囲でしか公表していないが、公表しても問題とならない資料は、事故防止や安全性向上のための研究資料として公表しても良いのではないかと思う。また、報告書の発表会というか、公開で説明するような集まりを年に一回程度開いて、外部の研究者や専門家の意見を聞く機会を設けたらどうだろうか。いろいろ面倒な点もあるかとは思いますが、広く外部の意見を聞くことは自分たちの勉強にもなる。

勝手なことを書いたが、最後に、日々、事故調査に携わっている、現役の調査官、委員などの方々に敬意を表し、安全性向上のために価値ある事故調査が継続されていくことを祈るものである。

運輸安全委員会の10周年に寄せて



運輸安全委員会

元・海事部会長

横山 鐵男

運輸安全委員会には、平成20年10月の発足時から6年間在籍し、船舶事故等に係る業務に従事しましたが、今年で10周年を迎えますことを心からお慶び申し上げます。

在籍中に6,900件余の船舶事故等調査報告書が公表され、様々な事故等の原因が明らかにされていますが、航行中の船舶では、操船者は、見張りによって周囲の状況を認知し、それに基づいて操船の判断を行い、判断に従って操舵等を行っており、これらの行為の不具合が原因となって発生する事故も多々あります。

平成22年5月、運輸安全委員会は、操船者の居眠りによる事故の調査結果に基づき、国土交通大臣に対し、500総トン未満の内航船等について、居眠り防止装置（船橋航海当直警報装置）の義務化等の居眠り防止のための施策を検討すべきとする意見を述べ、これを踏まえ、平成23年5月、国土交通省において、500総トン未満の内航船を含む船舶に対して居眠り防止装置の設置等を義務付ける措置が講じられました。

平成24年9月、本邦東方沖で貨物船と漁船が衝突し、漁船の乗組員13人が行方不明となる事故が発生しました。

貨物船の操船者は、漁船の灯火を視認していたものの、雨が降り、波も高く、レーダー画面で漁船の映像を確認できず、AIS（船舶自動識別装置）でも情報は得られず、接近状況を確認しているうちに更に接近することとなり、衝突に至ったものと考えられています。

漁船には、AISの搭載義務がなく、搭載されていませんでしたが、レーダーは、雨や波浪等の影響により、調整状況によっては小型船の映像を確認できない場合があります。

AISは、雨等の影響が小さく、他船の船位等の情報を早期かつ安定的に入手でき、搭載されれば、衝突防止に有効に機能するものと期待されることから、この事故では、その普及等が再発防止策としてまとめられ、運輸安全委員会は、AIS普及等に関する意見を水産庁長官等に述べ、水産庁において、AISを搭載する漁船への支援制度等が設けられました。

安全な航海の基本は見張りであり、海上衝突予防法では常時適切な見張りを求めています。操船者の居眠りを警報で本人や船内に知らせる居眠り防止装置は、見張りの確保等のために大きな効果が見込まれ、また、AISは、他船の動静を早期かつ容易に把握できるので、見張り手段の強化となり、船舶の大小、船種を問わず、これらの普及が望まれます。

運輸安全委員会では、このように事故の調査結果に基づき、関係行政機関の長に再発防止策に関する意見を述べることにより、制度等の改善を促し、安全性の向上を図っていますが、

今後も事故の発生状況を踏まえ、このような取り組みを更に進めていただきたいものと思います。

船舶事故は、潮流等の海域の事情が影響して発生する場合もあり、安全に航海するため、操船者が潮流等の海域情報を把握しておくことは極めて重要です。

海域情報については水路図誌から得ることは勿論ですが、運輸安全委員会では、平成25年5月末から、船舶事故等調査報告書、事故発生状況、航海に関する注意喚起情報等を地図から検索できる船舶事故ハザードマップをインターネットサービスとして提供を始め、最近ではモバイル版も公開しており、事故防止に有益な海域情報を容易に入手できるので、航海の安全確保のために大いに利用していただきたいものと思います。

運輸安全委員会は、このように事故の再発防止策に関する情報を数多く発信していますが、今後も、実効性のあるこれらの情報発信に努め、事故等の防止や被害の軽減に寄与し、運輸の安全性の更なる向上を図ることを祈念します。