

「航空・鉄道事故調査委員会の発足にあたって」

武田 峻

1. 航空・鉄道事故調査委員会の一部改正

ただいまご紹介に預かりました武田でございます。

航空事故調査委員会設置法が改正されまして、この十月一日から航空鉄道事故調査委員会となりました。その為の審議が、今年の春から国会を中心に行われまして、私も国会に参考人として呼ばれて意見を述べさせて頂きました。

(1) 鉄道事故調査委員会の追加

改正の要点は、鉄道事故調査委員会の追加と言う事で、ご存知のとおり、最近鉄道では滋賀県の信楽事故、日比谷線の事故と、年をおいてですけど二つの大きな事故がありました。

臨時に設けられた事故調査委員会で、日比谷線の事故では良くまとめられた報告書をお作りになったのですが、その過程を通じて鉄道でも常設の事故調査委員会を作ろうと言う事で、国会審議の結果、設けられたようであります。

(2) 重大インシデントの調査の追加

それともう一つの改正点は、重大インシデントの調査の追加です。重大インシデントについては、最近まで、航空局の中に検討委員会がありまして、私もそのメンバーであったわけですが、この十月から正式に事故調査委員会の業務の中に入りました。

(3) 委員会構成の変化

そう言う事に絡んで委員会の構成が変化致しまして、十月からは、委員の数が十名になりました。鉄道の専門の人が四名、航空の方が四名、委員長ともう一人の人は両方共通と言う事です。委員会の中には部会がありまして、鉄道部会と航空部会で、それぞれの部会は六名の委員で構成されております。部会の決議、報告等は六名の委員の多数決で決めますが、三対三の時は委員長の意見で決まります。委員は各自独立してその業務を行いますので、例えば、ある委員が少数意見を言えば、その少数意見を委員会報告に載せなければいけないと言う事になります。NTSB 報告には、よく少数意見が載っていますが、日本はどうも話し合いの世界ですので、なかなかそういったケースがなかったわけですが、私が委員長の時は、少数の意見は載せるから大いに言ってくださいという事を申しました。

日航機事故の報告の場合、我々は報告書の案を作って共同の調査国であるアメリカに送って別の意見があれば追加して書くから、アメリカの意見があれば出してくれと言いましたが、NTSBの意見は無しと言う事でした。

そう言う事で、委員会の様子が変わりました。鉄道と一緒にと言う事でいくつか問題がありますが、航空事故調査に関しては基本的な方針その他、変わらないと言う事です。

鉄道事故調査部会としては、初めての常設委員会ですので、鉄道関係の期待が非常に大きいも

のと思われます。調査理念とか、手法等をどうするか検討されていますが、現在の委員会としては、鉄道も航空と同じ手法で一致したいと言う事で、新しい鉄道担当の委員の方、あるいは調査官の方は、航空関係の今までの色々な事を勉強されているようです。

2. 問題点

(1) 行政からの委員会の独立性、維持確保

問題点として、よく、行政から委員会の独立性を維持確保できるか、運輸省の中であってよいのかと言う質問が、私が委員の時からありました。

委員は、運輸大臣が推薦して、国会の承認を得て決まります。そういう意味で、運輸省の影響は、委員を選ぶ時に無視は出来ません。しかし、委員として次の後任を選ぶ件に関しては意見を述べる事が可能です。実際私が委員長の時、私が意見を言って航空局が了解して、そういう方が委員になっております。これは、運輸省対委員の力関係ですから、一般的に言うとなかなか難しいかも知れません。

何れにしても委員になる方は、見識・経験から選ばれた個人であり、独立した個人として個人的判断のもと自分の思うように行動すれば、委員会の独立性が維持、確保できるのではないかと思います。

(2) 委員会運営方式

航空と鉄道両部会は、それぞれ独立に運営する事になったそうです。各々の部会が6名づつ全体としては12名です。

(3) 不安全事故(ミス等)につての考え方

航空、鉄道を含めて巨大な近代システムで発生する事故、不具合等は個人一人のミスでと言うよりは、システムに潜んでいる色々な欠陥が、事故として現れるという考え方が正しいと思います。航空事故調査はこのような考えで進められています。

鉄道事故も航空事故に見習うと言う事であればそういう考えに基づくとと思います。但し、これを第三者が見た時、そうだと判断して頂けるかどうかは判りませんが委員会としてはそういう風に考えるべきだと思います。

(4) 検察との関わりの問題。

事故調査目的、検察目的はそれぞれ違う訳ですから、検察と何処かで線を引かなければいけません。日本には刑法と言う古くからの、もちろん六法全書の中にある立派な法体系がある訳であります。

事故調査委員会設置法と言うのは、国土交通省の設置法の一部ですので、法の権威から言えば刑法の方が高いレベルと言えます。ですが、両者ともそれぞれの目的の為、同じ事故を調べるのであるので、どこかで線を引かなければならないと言う事です。何処で線を引くかはアメリカ、イギリス、ヨーロッパ、日本で色々違うと思います。

検察と航空事故調査委員会が今まで引いてきた線と言うのは、昭和50年代に運輸省と警察庁

との話し合いで決まったもので、ある意味で妥当だと言うか、納得できる線ではないかと思っています。

例えば、過失傷害と言う事に関して、人間というものは、いくらがんばってもミスをする。それを過失というのは厳しすぎるという考え方になればまた違うと思いますが、過失傷害に関する刑法の考え方が簡単に変わるとは思いません。なお、世界的に見れば欧州大陸系（独・仏）では過失責任追及が厳しく、米・英では緩やかであるという違いがあります。

現在の引き方がいいかどうか分かりませんが、今の引き方である程度、検察と両者納得づくでお互い邪魔はしない、積極的に便宜を図る事はしないと言う事でやっております。

例えば、具体的に言いますと、CVRは検察で先ず証拠物件として押さえられますけれど、直ちに事故調に提供されます。事故調は、それを解読しますが、CVRはその後検察へお返しします。しかし、解読結果について、事故調が検察に流す事はありません。検察はそれなりの解読をなさる、DFDRについても同じ、他の資料についても同じだと思います。

それから、事故調査報告書が裁判に証拠として出されると言う事があったと言われますが、事故調査報告書は、将来の航空安全の為、積極的に事故調が国民に公表したものでありますので、検察側がどうご利用になるかと構わないが、ただこれを裁判の時の証拠として役立てる為には、検察はそれなりの立証等の作業を別にしなければならないと思っています。この辺についても今まで航空がやってきたやり方を変えないでいいと思います。

(5) 事故調査委員会の立場

国民に公表する、あるいは関係者に発表する事故調査報告は、全て航空事故調査委員会報告で尽きています。もちろん質問があれば、これはどういう意味ですとか説明は致しますけれど、内容としてはその範囲は超えないと考えています。

今後の問題は、航空と鉄道が一緒になった時に、我々旧航空事故調のメンバーとしては、今迄の航空の独立性と言うか、それなりの航空安全に寄与すると言う立場を考えた動き方が、今後とも確保できるかと言う事が新しい難しさだと思います。事故調査委員会もそのように理解していると思います。

以上

武田 峻氏略歴

- 1944年：東京帝国大学第一工学部 航空工学科卒業
- 1947年：運輸省入省
- 1953年：運輸技術研究所航空部
- 1963年：航空宇宙技術研究所 FTB、STOL 飛鳥研究開発
- 1972年：航空宇宙技術研究所長
- 1985年：航空事故調査委員会委員長
- 1992年：退任
- 1996年：航空宇宙技術振興財団理事長
- 1999年：JAP A 総会記念講演 「航空安全と宇宙利用安全」