

(2) 第一審（地方海難審判庁）

理事官から審判開始の申立を受けた地方海難審判庁は、審判を開始する。地方海難審判庁は、審判官 3 人で構成する合議体が担当し、対審や裁決は公開の審判廷で行われる。地方海難審判庁は、必要に応じて証人、鑑定人、通訳人または翻訳人に出頭を求めることができる。また、原因の究明が特に困難な場合には、学識経験者 2 名を参審員として参加させることができる。参審員とは、民間人を直接、裁判官として裁判に参加させる参審制度に類似したものであり、その目的は、職業的な審判官以外の者を海難審判に参加させることによって、海難審判を民主化させること及び特定の問題についての審判官の知識・経験不足を補うことにある。具体的には、各地方海難審判庁に、学識経験を有するものを参審員として 12 名の範囲で常時任命しておき、このうち 2 名を海難原因の広範囲な科学的調査を必要とする事件やその原因探求が困難な事件に参加させるものである。

審理の結果、裁決が言い渡されるが、理事官、受審人及び補佐人は、地方海難審判庁の言い渡した裁決に対して不服がある場合は、裁決の言渡の翌日から 7 日以内に高等海難審判庁に第二審の請求をなすことができる。

表-1 平成 15 年に参審員が参加した裁決言渡事件（海難レポート 2005, 59 頁より引用）

事 件 名	管 轄	参審員(2名)の専門分野	言渡年月日
旅客船スターダイヤモンド機関損傷事件	神戸	内燃機関, 金属工学	15. 3.26
油送船大盛丸漁船第三十五進洋丸衝突事件	仙台	安全工学, 電気工学	15. 3.27
プレジャーボートはやぶさ転覆事件	函館	漁船工学, 魚油化学	15. 4.21
貨物船コープ ベンチャー乗揚事件	門司	船舶工学(応用力学), 船舶流体力学	15. 6.17
旅客船ダイヤモンドプリンセス(2180番)火災事件	長崎	材料力学(破壊制御学), 船舶工学	15. 9.30
旅客船すいせん遭難事件	仙台	気象・海象学, 機械工学	15.12.18
交通船つかさプレジャーボート海進丸衝突事件	東京(第二審)	漁船生産工学, 労働法・船員法	15. 4.16
漁船第二十三錦生丸漁船新・漁7516衝突事件	東京(第二審)	航海学・操船学, 人間工学	15. 7.15
遊漁船福祥丸潜水者死亡事件	東京(第二審)	安全人間工学, 航海学・操船学	15. 9.17
貨物船コスモ ピーナス乗組員死傷事件	東京(第二審)	安全人間工学, 電気工学	15.12.18

(3) 第二審（高等海難審判庁）

高等海難審判庁は審判官 5 人の合議体により構成され、改めて事実の審理を行い裁決を言い渡す。原因の探求が特に困難な事件については、第一審の審理同様、学識経験者 2 名を参審員として審理に参加させることができる。

裁決言渡の日から 30 日以内に東京高等裁判所に行政訴訟を提起することができる。

C 執行

高等海難審判庁の裁決は海難審判理事所の理事官が、地方海難審判庁の裁決は当該地方海難審判庁の所在地に駐在する理事官がこれを執行する。裁決には懲戒裁決と勧告裁決の 2 つがある。

(1) 懲戒裁決

船長、機関長等の海技免状を持っている乗組員や水先人が理事官から「受審人」に指定された者が、審判の結果、海難原因が受審人の故意または過失によるものと認められ、取消や業務の停止、戒告等の懲戒裁決を受けた場合には、受有する海技免状または水先免状について懲戒を受ける。平成 16 年度の地方海難審判庁における懲戒処分は、受審人 1,001 人のうち、業務停止 143 人、戒告 788 人、不懲戒 68 人、戒告免除 2 人となっている。

(2) 勧告裁決

船長、機関長等の海技免状を持っている乗組員や水先人以外の者で、理事官から「指定海難関係人」に指定された者が、審判の結果、海難原因がその者に責めを帰すものと認められた場合、海難審判庁として業務や設備などの改善・改良といった行政指導上の意見を示した勧告裁決を行う。ただし、勧告裁決を受けた指定海難関係人は、裁決で示された趣旨を尊重するだけで法律上の不利益をうけるものではない。

4. 調査や審理にかかる期間

海難の原因究明結果を再発防止に活かすためには、迅速性と的確性が求められるが、平成 11 年についてみると海難の認知から裁決までの期間が平均 20.5 月となっており、必ずしも迅速な処理がなされていないのが現状であった。しかしながら、平成 13 年度以降、毎年国土交通大臣が具体的数値目標をかかげ、「調査・審理の迅速処理」をはかるために早期調査の着手や審判の集中審理などを図ってきたところ、平成 16 年度は平均 11 ヶ月と、海難の認知から裁決までにかかる期間は確実に短縮されてきている。

表 一 3 調査・審判に要する期間（海難レポート 2005，18 頁より引用）
13年度～16年度の迅速処理目標の達成状況

達成すべき目標		13年度	14年度	15年度	16年度
1. 迅速な海難の調査、審判開始の申立					
海難の認知から審判開始申立までの平均期間	目標値	10月以内	8.5月以内	8月以内	7.5月以内
	達成状況	8.6月	7.6月	7.1月	6.6月
2. 迅速な海難の審判及び裁決					
審判開始申立受理から裁決までの平均期間	目標値	8月以内	7.5月以内	6.5月以内	6.0月以内
	達成状況	7.7月	5.9月	5.2月	4.4月

II 日本海運集会所における ADR

1. 概要

わが国唯一の常設海事仲裁機関として、日本海運集会所がある。日本海運集会所は、1. 相談・助言・資料の提供、2. 紛争の仲裁、調停、和解の斡旋、海難救助報酬の斡旋、3. 船価鑑定、事項鑑定・証明、4. 標準契約書式の制定・販売、5. 定期刊行物の発行などの事業を行う、1921年（大正10年）に創設された社団法人である。船舶の所有、船舶貸借、傭船、運航委託、海上運送、船荷証券、海上保険、船舶売買、船舶修繕、海難救助、海損などに関する各種の紛争を解決するための仲裁を、集会所の仲裁人が当事者間に入って解決するものであり、東京本部および神戸で仲裁を行っている。仲裁人は208名おり（平成16-17年度）、海運、商事・リース、造船・鉄鋼、保険、仲立・代理・船舶管理・その他、学識経験者（大学教員・弁護士）といった専門分野から当事者あるいは集会所によって2名ないし3名選択される。

2. 海運集会所の仲裁

仲裁とは、裁判に代わる紛争解決方法として「仲裁法」に定められている制度であり、仲裁はあらかじめ「仲裁合意」を交わし、第三者である仲裁人にその判断を委ね、当事者はその判断に服することを合意する。仲裁人が行った仲裁判断は確定判決と同一の効力を有する（仲裁法第 45 条）が、仲裁判断に法的拘束力を持たせるためには、当事者間に、仲裁によって紛争を解決する旨の合意のあることが前提である（仲裁法第 13 条）これがない場合は、別途仲裁合意をする必要がある。

仲裁ハンドブック P7 仲裁合意書（和文）例

<p>仲 裁 合 意 書</p> <p>_____と_____との間で_____ に関する紛争を解決するため、下記のとおり仲裁によることを合意した。</p> <p style="text-align: center;">記</p> <ol style="list-style-type: none">1. 社団法人日本海運集会所海事仲裁委員会に、本件紛争に関する仲裁を付託する。2. 仲裁判断に関する手続その他これに関連する一切の事項は社団法人日本海運集会所仲裁規則（以下、「仲裁規則」という）による。3. 当事者は仲裁規則によって選任された仲裁人の判断を最終として、それに服する。4. 本件紛争事項について当事者間に別段の仲裁合意があった場合は、本合意と同時にその効力を失う。5. 本件の仲裁地は東京とする。 <p>上記契約を証するため、本書を作成し各自記名捺印する。</p> <p style="text-align: center;">年 月 日</p> <p style="text-align: right;">_____</p>

集会所の海事仲裁委員会が行う仲裁手続きには、①普通仲裁手続、②簡易仲裁手続、③小額仲裁手続の 3 種類がある。

①. 普通仲裁手続

普通仲裁手続は原則として係争金額が 2000 万円を超える案件に適用される。また、後述する簡易仲裁手続や小額仲裁手続で規程されていない手続には、普通仲裁手続の規程が適用される。

②. 簡易仲裁手続

簡易仲裁手続は、2000 万円以下の争議に選択できる手続である。

③. 小額仲裁手続

小額仲裁手続きは 500 万円以下の紛争に選択できる手続である。

普通仲裁、簡易仲裁及び小額仲裁の申立方法、調停の試み、仲裁人の選任、審理開始時期等の比較は表－４の通りである。

仲裁ハンドブック
P5・6「普通仲裁、簡易仲裁及び小額仲裁の比較表」

	《普通仲裁》	《簡易仲裁》	《小額仲裁》
仲裁の申立て (仲裁合意があれば即受理)	仲裁申立書、書証、法人の場合は代表者資格証明書、代理人を立てたときは代理権を授与した旨の書面を提出 受理费を納付	簡易仲裁申立書、書証 法人の場合は代表者資格証明書、代理人を立てたときは代理権を授与した旨の書面を提出 受理费を納付	少額仲裁申立書、書証 法人の場合は代表者資格証明書、代理人を立てたときは代理権を授与した旨の書面を提出 少額仲裁費用として受理费、納付金を納付
調停の試み	仲裁申立受理後、事務局の勧告により当事者双方が調停を行うことに同意したときは、海事仲裁委員長が選任する調停人により 60 日間に限りこれを行い、この間仲裁手続を停止する	<同左>	<同左>
相手方の対応 (答弁書及び書証の提出は E-mail、FAX も可)	仲裁申立書、書証の受信日から 21 日以内に到着するよう答弁書、書証、法人の場合は代表者資格証明書、代理人を立てたときは代理権を授与した旨の書面を提出	簡易仲裁申立書、書証の受信日から 15 日以内に到着するよう簡易仲裁答弁書、書証、法人の場合は代表者資格証明書、代理人を立てたときは代理権を授与した旨の書面を提出 仲裁合意があり、簡易仲裁に付託する旨の合意書がない場合、同期限内に書面で異議の申し出をしない限り簡易仲裁となる	少額仲裁申立書、書証の受信日から 15 日以内に到着するよう少額仲裁答弁書、書証、法人の場合は代表者資格証明書、代理人を立てたときは代理権を授与した旨の書面を提出 仲裁合意があり、少額仲裁に付託する旨の合意書がない場合、同期限内に書面で異議の申し出をしない限り少額仲裁となる
仲裁人の選任	仲裁人は、仲裁人名簿の中から選任されるものとし、二当事者間の仲裁については、各当事者が仲裁人候補者を 1 名ずつ指名し、氏名	簡易仲裁答弁書提出の日から 10 日以内に、委員会が奇数名の仲裁人を仲裁人名簿の中から選任する	少額仲裁答弁書提出の日から 10 日以内に、委員会が単独仲裁人を仲裁人名簿の中から選任する

	<p>された 2 名の仲裁人候補者が第三仲裁人を指名し、その指名された仲裁人、第三仲裁人を委員会が仲裁人として選任する</p> <p>多数当事者仲裁については、委員会が当事者の意向を聞いた上、仲裁人を選任する</p>		
実質審理開始	申立てから約 9 週間	申立てから約 4 週間	申立てから約 4 週間
<p>答弁書に対する主張書面及び書証の提出</p> <p>（主張書面及び書証の提出は E-mail、FAX も可）</p>	<p>答弁書の受信日から 14 日以内に到着するよう提出</p> <p>以後、主張書面の送付を受けた当事者は異議があれば、主張書面を同様に提出</p>	<p>答弁書の受信日から 10 日以内に到着するよう提出</p> <p>上記申立人の主張書面に対して意義のあるときは、被申立人は口頭審理の席で口頭で陳述</p>	<p>答弁書の受信日から 10 日以内に到着するよう最終主張書面を提出</p> <p>上記申立人の最終書主張書面に対して意義のあるときは、被申立人はその受信日から 10 日以内に到着するよう最終主張書面を提出</p>
口頭審理	<p>主張書面に対し相手方が主張書面を出してからしばらくして実施(5～6 週間の割り)</p> <p>口頭審理は通常 3～4 回程度行い、終結宣言</p>	<p>上記申立人主張書面提出日又は期限のいずれか早い日から起算し 35 日以内に実施</p> <p>口頭審理は通常 1～2 回程度行い、終結宣言</p>	<p>仲裁人が就任後、原則として 15 日以内に書面により行う</p> <p>口頭審理は、仲裁人が必要と判断した場合を除き行わない</p> <p>口頭審理を行う場合は原則 1 回とする</p>
仲裁判断	口頭審理終結宣言の日から原則 30 日以内	<同左>	口頭審理終了後、速やかに判断する
<p>和解の試み</p> <p>（この際に得られた情報は仲裁判断の材料としない）</p>	<p>当事者の申し入れ又は仲裁人の判断で、和解を試みる</p> <p>不調となると仲裁手続を再開し、判断を下す</p>	<p>当事者の申し入れ又は仲裁人の判断で、仲裁人は、30 日間に限り和解を試みる</p>	
審理期間	<p>平均して</p> <p>国内事件 9 カ月</p> <p>国際事件 13 カ月</p>	3～5 カ月	5～10 週間

D. 考察

本研究の観点から注目すべき点としては、海難事故の調査を開始するに際して理事官が新聞、テレビ等で海難を知った際、および海上保安官、警察官および市町村長等から海難があったことの報告を受けた際に調査が開始されるという点である。こうした点は現在医療事故における報告制度のあり方を検討する際に重要な論点になると考えられる。ただし、海難審判においては、事故原因の追求およびその処理がある種一元化されており、かつ事故にかかわる捜査権に関して、整合性が取られている点が医療事故とは大きくことなるといえる。さらに海難審判という公的な制度が事故原因の追究および関係者の責任の明確化と懲戒を担うものである一方で、海運集会所という民間組織が、前者においてはカバーされない領域に関して、仲裁や調停をおこなうことにより、基本的に全ての海難紛争がカバーされ、かつ処理される形が形成されている。

これは医療分野においても、公的な形でカバーせねばならない、紛争領域と私的な形でカバーしうる紛争領域をある種区別する必要性が存在することを示唆するものであるといえる。

E. 結論

海運業界は、海運・海事に関して生じた問題を解決するための独自の行政処分のあり方やその具体的な方策と制度を持っているといえる。それは行政機構としての海難審判庁（行政処分の明確化と原因追求）や ADR 機構としての海運集会所（仲裁や調停）を中心として構成されているが、業界全体としての問題処理のあり方は非常に参考になると考えられる。

F. 健康危険情報

なし

G. 研究発表

1. 論文発表

なし

2. 学会発表

なし

H. 知的所有権の取得状況

なし

国内外諸領域における他領域 ADR 制度などに関する研究 — 航空・鉄道事故領域における ADR 制度に関する研究 —

[分担研究者] 新野 由子 千葉大学看護学部附属看護実践研究指導センター

A. はじめに

昨今の医療過誤に関する訴訟件数は上昇を続けているが、裁判となると時間がかかる上に経済的、精神的負担を強いられることが予測される。そこで、航空機及び鉄道において発生した事故への対応がどのように行われているかを検討することにより、医療過誤に対する対応に応用できる可能性を明確にすることである。

B. 研究成果

I 航空・鉄道事故調査委員会

航空機事故、鉄道事故に関する事故の原因究明や予防対策に関しては、わが国では航空・鉄道事故調査委員会が中心的な役割を担っている。

1. 設置の目的

航空・鉄道事故調査委員会は、航空事故、鉄道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・中立の立場から事故の防止に寄与するための独立した常設機関として、国土交通省の中に置かれた。2001 年（平成 13 年）に中央省庁再編の下、運輸省、建設省、国土庁、北海道開発庁が統合され国土交通省となり、航空・鉄道事故調査委員会は同年 10 月に航空・鉄道事故が一緒になり設置された。

それまで、航空事故調査に関しては、1974（昭和 49）年に運輸省の航空事故調査課が発展・解消し発足した航空事故調査委員会により行われ、以降、約 1070 件の事故を調査している。

2. 2001 年法律改正前後の差異

法律の目的は 2001 年の改正の結果、航空事故及び鉄道事故の原因の調査と、事故の兆候について必要な調査を行うために事故調査委員会を設置して、航空事故及び鉄道事故の防止に寄与することと定められた。「事故の兆候の調査」が法律の目的とされ、事故の再発防止や予防の観点が組み込まれた。また、委員会の構成は、従来の 5 人から 10 人へとされ、強化された。

従来の航空事故調査委員会設置法では、事故調査に際して、関係者からの報告の徴取、事故現場への立入り、関係物件の検査、関係物件の留置、現場保存などの権限が定められていたが、鉄道事故調査にもこれらの権限が適用されることとなった。

事故に対する調査が終わった場合に報告書作成を行うが、事故調査の終了前であつ

ても事故が発生した日から 1 年以内に事故調査を終えることが困難であると見込まれる等の必要があると認められる場合には、事故調査の経過の報告及び公表を行うべきことが定められ、中間報告について定められた。

3. 経緯

航空・鉄道事故調査委員会の設立に至るまでも鉄道事故や航空事故の予防や防止を目的とした組織が発足し、活動を行っている。以下、その概要を説明する。

1) 鉄道安全推進会議（TASK : Tetsudo Anzen Suisin Kaigi）の発足

1991 年 5 月 14 日、滋賀県信楽町の信楽高原鉄道（滋賀県、信楽町などによる第三セクターの鉄道会社）の軌道上で、信楽高原鉄道の列車と JR 西日本の列車とが正面衝突し 42 名が死亡、614 名が負傷するという国鉄が分割民営化されてから最初の大事故が起きた。

警察や運輸省は、早速事故の原因や責任について捜査や調査を開始しましたが、その経過や結果は遺族にはなかなか公表されず、事故後 1 年 7 カ月もしてようやく運輸省鉄道局から事故調査の結果が公表された。その結果は大変短く、調査自体もごく表面的なもので、遺族からすれば生の事実や資料は一切明らかにされておらず、納得できるものではなく、一方、警察・検察の捜査は多量の資料を収集しながら、それを遺族に公表していないことが遺族への不信感を生む結果となった。

このことから、迅速で公平な調査を行う制度が日本には存在していないことが明らかになり、信楽高原鉄道事故の教訓を社会に生かしていくべきと考え、信楽高原鉄道の遺族らや他の鉄道事故の遺族・被害者、国、地方公共団体、鉄道会社の労使、学識経験者、弁護士、ジャーナリストにも呼びかけ、TASK が設立された。

現在、TASK は、会員数は約 600 名、会員の中には超党派の国会議員、鉄道事故の遺族、数社の鉄道事業者、弁護士・学者、ジャーナリストを含む。

2) 航空安全推進連絡会議（JFAS : Japan Federation of Civil Aviationworker' s Union for Air Safety）の発足

航空安全推進連絡会議（略称「航空安全会議」）は、1966（昭和 41）年の 2 月から 3 月にかけて発生した連続事故を契機に、航空の安全を最大の課題にし、事故の絶滅をはかることを目的に、同年 3 月に航空労働者により結成された組織である。構成は運航乗務員、客室乗務員、整備士、航空管制官、航空気象、グランドハンドリングなど、日本の民間航空のあらゆる職場に働く労働者約 2 万 2 千名が参加しており、官民一体となって組織されている。

主な活動は、毎年、民間航空の安全に悪影響を及ぼす法規、施設、労働環境等の改善項目をまとめた「民間航空の安全確保に関する要請書」を作成し、運輸省航空局、航空事故調査委員会、気象庁、厚生労働省、東京航空局、羽田空港長等と交渉を行うことと

している。

航空機事故調査において最も大きな課題は、国際民間航空（ICAO）条約にも定められている、「原因を究明し、事故の再発を防ぐ」ことにある。しかし、日本の航空事故調査では、警察による刑事責任追求のための捜査が優先され、世界各国の「事故再発防止優先」の事故調査とは大きく違っているとの認識がある。

4. 航空・鉄道事故委員会と調査

委員会メンバーは、国会の同意を得て任命された委員長及び 9 人の委員により組織され、その下に事務局が位置づけられている。

調査対象となる事故等は、（1）航空機の墜落、衝突又は火災（2）航空機による人の死傷又は物件の損壊（3）航空機内にある者の死亡（自然死等は除外）または行方不明（4）航空中の航空機が損害を受けた事態（5）重大インシデント（事故が発生するリスクがあると認められた事態）である。

事故の報告は、航空事業者が国土交通大臣（航空局運航課等）に報告され、そこから航空・鉄道事故調査委員会に通報される。通報後からの流れは表 1 に示す。

最終報告書は航空・鉄道事故委員会HPに <http://www.mlit.go.jp/araic/> に掲載される。

5. 航空・鉄道事故調査委員会の予測される問題点等

1) 委員会の独立性

委員会が国土交通省に置かれていることで、航空政策を立案し、実施する行政機関に、事故調査機関が属していることで、調査が正当に行えるのかという懸念がある。

アメリカにおいては、米国の NTSB (National Transportation Safety Board: 国家運輸安全委員会) は、事故原因の究明を通じて事故の再発防止を図ることを任務としており、航空行政を担当する FAA (Federal Aviation Administration: 連邦航空局) から完全に独立している。また、航空事故原因の調査について優先権を持っており、NTSB と独立して調査を行う者は、NTSB の許可なく証拠、残骸の移動や、目撃者を尋問したりすることはできない。

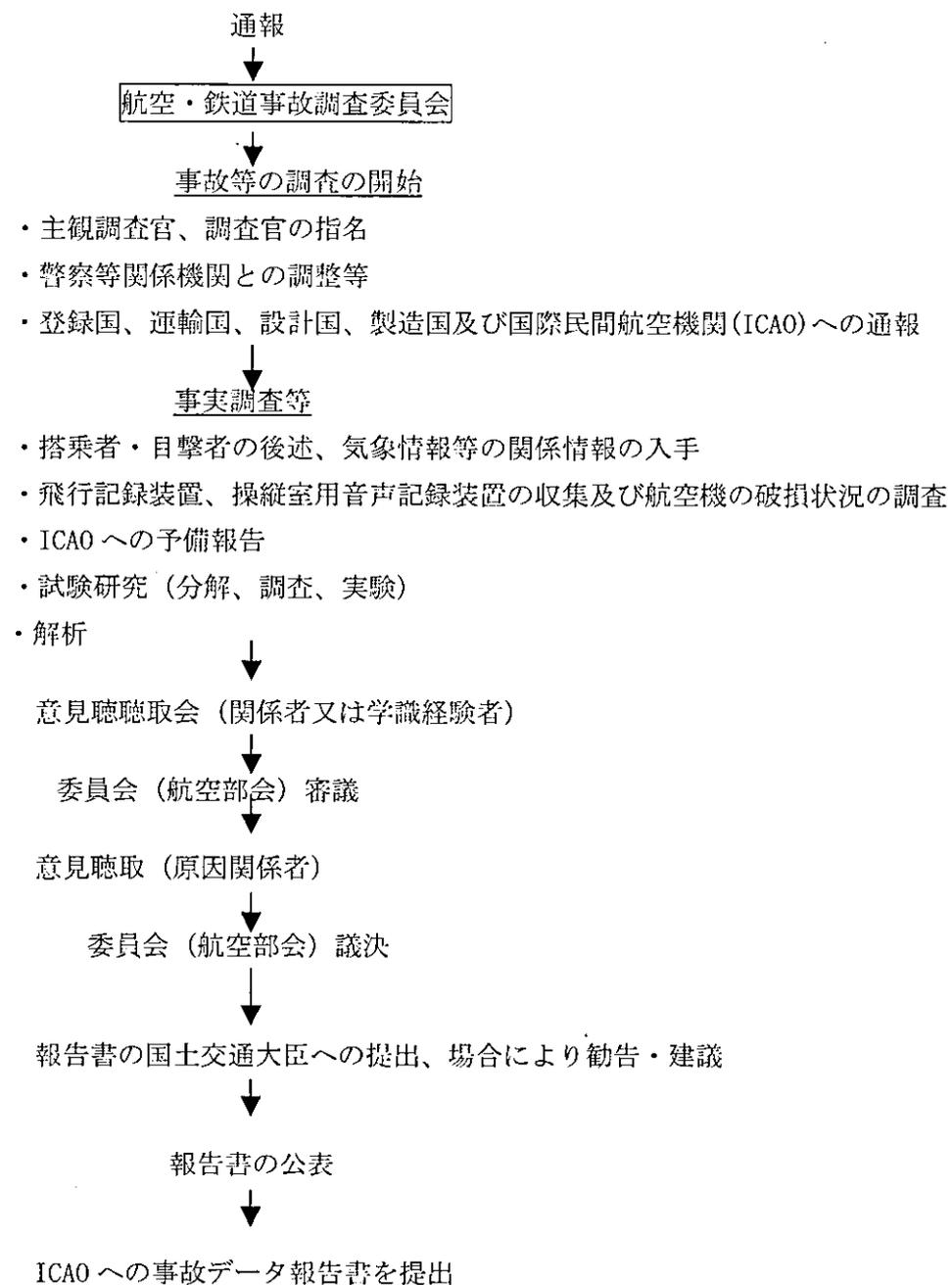
フランスでは、BEA (Bureau-Enquetes-Accident: 事故調査局) は IGACEM (Inspection General de l' Aviation Civile et de la Meteo: 民間航空気象総合監督局) の中に位置づけられており、1999 年の法律第 99-235 により、BEA は事故調査において他のいかなる組織の指示を求めず、また指示も受けない独立した地位を確保している。

2) 「事故調査」と「犯罪捜査」との関係

日本における事故に対する考えは、「責任者が誰なのか」ということに終始し、刑法・刑事訴訟法に基づく捜査を行い訴追してしまう。そして、裁判では最終的には誰かを処罰するところで終わり、事故の本質が解明されなくなる可能性がある。

また、国際民間航空条約第 13 付属書では、「罪や責任を課する為のいかなる司法上または行政上の手続きも、この規定に基づく調査とは分離されるべきである」とし、犯罪捜査との明確な区別を求めている。さらに欧米では明らかな犯罪行為がない限り、事故現場では警察は現場保存を行い事故調査機関に協力するだけとの報告がある。

表 1. 航空事故調査の流れ



出典：航空・鉄道事故委員会のHPより、筆者作成

表 2. 原因追求調査と責任追及調査の連携と結果の流用

		日本	フランス	アメリカ
責任追及調査との連携	刑事	運用上、原因究明が重視される形で一定の連携	緊密な連携 責任追及のための調査が優先して行われるが、証拠が共有される	FBI は故意犯のみ調査、FBI が捜査を行う場合は FBI が主導権を握る形で連携
	行政	行政は独自の調査を行わない	行政は独自の調査を行わない。	NTSB が概ね優先的に調査をすすめるが、それが FAA による調査の端緒を提供する
結果の流用	刑事	報告書が嘱託鑑定書という形で利用される。報告書以外のデータは利用されない	利用を制限する法律はない。BEA は調書の写しを予審判事（又は検察官）に提出。但し報告書に固有名詞は記載されない。	利用を制限する法律はない。
	行政	報告書は利用される。報告書以外のデータは利用されない。	BEA の調査結果を踏まえて行政処分。	運用上、報告書及び証拠は利用されない。
	民事	利用を制限する法律はない。	利用を制限する法律はない。但し報告書に固有名詞は記載されない。	報告書の利用は禁止。事実報告書の利用、原因分析以外の利用は可能。

出典：文献 2、p 311 より転写、一部表現を変更

実際、事故調査委員会は、警察・検察から組織的には独立しているが、警察・検察は、刑法 211 条「業務上過失致死傷」、航空の危険を生じさせる行為等の処罰に関する法律 6 条の「過失航空危険罪」を法的根拠として、航空事故に関して犯罪捜査を行うことができる。そこでは当然事故現場における競合や有益な事故情報の重複などが生じ、運輸省（当時）と警察庁は航空事故調査委員会設置直前の 1972 年に「覚書」、1975 年に実施「細目」を取り交わした。（資料 1、2）

また、航空関係者の過失立証のために、調査委員会の事故報告書が利用されるなどの現実もある。

アメリカでは、司法取引により、真実を語ることにより罪に問われないという方法

も行われている。そのことが、事故の原因究明に大きな役割を果たしていると言われている。しかしながら、刑事責任は問われないが、民事責任や行政責任が大きな比重を占めている。訴訟が珍しくないアメリカにおいて、懲罰的損害賠償や高額な民事罰は、主としてパイロットなどの個人ではなく、航空会社やメーカーなどの組織に課せられ、制裁の対象は組織であると言える。

フランスでは、航空事故の原因究明調査を行う BEA と、責任追及調査を行う警察とは区別されている。また、航空事故に関しては、内務省下にある警察組織とは別に、設備省下に航空事故専門の警察組織である航空輸送憲兵隊（GTA : Gendarmerie des Transports Aeriens）が置かれている。

C. 結果

現在のところ、航空業界においてADR制度は設けられていない。しかし、それゆえにADRが必要ないと結論付けるには情報が十分ではない。

D. おわりに

航空機事故は、特に大事故となれば、被害者の死亡という事実が明確にわかることがその後の解決を導きやすくなっているのではないかと考えられる。また、多くの乗客が飛行機を利用する場合に何らかの損害保険などを購入しており、保険金などの徴収がしやすいと考えられる。

一方では、飛行機を活用する程の健康人が一瞬にして帰らぬ人となった事実を受け止めなければならない被害者家族への精神的支援、特に PTST (posttraumatic stress disorder) の予防や支援などが整備されているかなどの課題が考えられる。

E. 健康危険情報

なし

F. 研究発表

1. 論文発表

なし

2. 学会発表

なし

G. 知的所有権の取得状況

なし

資料 1. 「覚書」

1972 年 2 月 8 日、当時の後藤田警察庁長官と町田運輸事務次官の間で「航空事故調査委員会設置法案に関する覚書」が結ばれた。以下の 5 項目にわたる（抜粋）

- ① 捜査機関に関して、委員会は立入・検査・質問の処分を行使しない
- ② 委員会による立入・検査・質問の処分は、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聞き、犯罪捜査に支障をきたさないようにする。
- ③ 捜査機関からの事故原因についての鑑定依頼は、支障のない限り委員会は協力する。
- ④ 委員会からの協力要請は、捜査機関は支障のない限り協力する。
- ⑤ 委員会は発足（1974 年）の時点で、警察庁と委員会は、犯罪捜査・事故調査の円滑な実施につき、必要な項目を締結する。

資料 2. 「細目」

1975 年 8 月 1 日警察庁刑事局長と航空事故調査委員会事務局長の間で、「警察庁と航空事故調査委員会との間の犯罪捜査及び航空事故調査委員会との間の犯罪捜査及び航空事故調査実施に関する細目」が結ばれた。以下の 7 項目にわたる（抜粋）。

- ① 目的（省略）
- ② 現場保存
 - (1) 航空事故現場の保存は、原則として警察が行うものとする。
 - (2)（省略）
- ③ 実況見分（検証）、現場物件の検証（省略）
- ④ 検視（省略）
- ⑤ 関係者に対する事情徴収（取調べ）・質問
 - (1) 航空事故現場において、警察の行う関係者からの事情聴取（取調べ）及び委員会の行う関係者からの報告聴取は、両責任者からあらかじめ対象、順序等を協議して行うものとする。この場合、警察は、委員会が事故航空機の乗組員あるいは客室乗務員から速やかに報告を徴し得るよう便宜を図るものとする。
 - (2) 警察が刑事訴訟法の手続きにより身柄を拘束している航空事故関係者に対し、委員会からの質問の要望があった場合は警察において可能な限り接見の便宜を図るものとする。
- ⑥ 関係物件の押収、留置
 - (1) 航空事故現場にある関係物件のうち、警察及び委員会の双方がそれぞれ押収又は留置を必要とする物件については、原則として警察が刑事訴訟法の手続きに基づき押収するものとする。但し、それぞれの現場責任者が協議して措置する場合はこの限りではない。
 - (2) 警察は、押収した物件のうち、事故航空機の飛行記録装置、音声記録装置等早期の解析を必要とするものについては、押収後できる限り速やかに委員会に対して鑑

定嘱託の手続きを取るものとする。また、警察は、押収物件のうち委員会に保管をゆだねることが適当と認められるものについては委員会に保管を委託するものとする。

- (3) 航空事故現場以外にある証拠物件については、両責任者が協議して措置するものとするが、原則として前期（1）に準じ、警察が刑事訴訟法の手続きにより押収した後、必要により鑑定嘱託あるいは保管委託を行うものとする。

⑦ その他（省略）

出典：文献 3、P197 より転写

文献

1. 城山英明、村山明生、梶村 功：米国における航空事故をめぐる安全確保の法システム～日本への示唆～、社会技術論文集、Vol. 1、p. 149-158、Oct. 2003
2. 舟木貴久、村山明生：フランスにおける航空事故をめぐる安全確保の法システム～日本への示唆～、社会技術論文集、Vol. 2、p. 303-312、Oct. 2004
3. 服部健吾：事故調査における情報の取り扱いを巡って～日米の航空事故調査を素材に～、社会技術論文集、Vol. 1、p. 188-197、Oct. 2003
4. 鉄道安全推進会議（TASK）：<http://www.tasksafety.org/keika.htm>
5. 航空安全推進連絡会議（JFAS）：<http://www1.odn.ne.jp/~ckk65780/>
6. 航空・鉄道事故調査委員HP：<http://www.mlit.go.jp/araic/>
7. Aircraft Accident in Japan：<http://www.rinku.zaq.ne.jp/sakuma/accident.html>

資料 2.

航空・鉄道事故調査委員会設置法

（昭和四十八年十月十二日法律第百十三号）

最終改正年月日：平成一五年七月一六日法律第一一九号

（目的）

第一条

この法律は、航空事故及び鉄道事故の原因を究明するための調査を適確に行わせるとともに、これらの事故の兆候について必要な調査を行わせるため航空・鉄道事故調査委員会を設置し、もつて航空事故及び鉄道事故の防止に寄与することを目的とする。

（設置）

第二条

国土交通省に、航空・鉄道事故調査委員会（以下「委員会」という。）を置く。

（定義）

第二条の二

この法律において「航空事故」とは、航空法（昭和二十七年法律第二百三十一号）第七十六条第一項各号に掲げる事故をいう。

2 この法律において「航空事故の兆候」とは、機長が航行中他の航空機との衝突又は接触のおそれがあつたと認めた事態その他航空法第七十六条の二の国土交通省令で定める事態をいう。

3 この法律において「航空事故等」とは、航空事故及び航空事故の兆候をいう。

4 この法律において「鉄道事故」とは、鉄道事業法（昭和六十一年法律第九十二号）第十九条の列車又は車両の運転中における事故及び専用鉄道において発生した列車の衝突又は火災その他の列車又は車両の運転中における事故並びに軌道において発生した車両の衝突又は火災その他の車両の運転中における事故であつて、国土交通省令で定める重大な事故をいう。

5 この法律において「鉄道事故の兆候」とは、鉄道事故が発生するおそれがあると認められる国土交通省令で定める事態をいう。

6 この法律において「鉄道事故等」とは、鉄道事故及び鉄道事故の兆候をいう。

（所掌事務）

第三条

委員会の所掌事務は、次のとおりとする。

- 一 航空事故の原因を究明するための調査を行うこと。
- 二 航空事故の兆候について航空事故を防止する観点から必要な調査を行うこと。
- 三 鉄道事故の原因を究明するための調査を行うこと。
- 四 鉄道事故の兆候について鉄道事故を防止する観点から必要な調査を行うこと。
- 五 前各号の調査の結果に基づき、航空事故及び鉄道事故の防止のため講ずべき施策について勧告すること。
- 六 航空事故及び鉄道事故の防止のため講ずべき施策について建議すること。
- 七 前各号に掲げる事務を行うため必要な調査及び研究を行うこと。

（職権の行使）

第四条

委員会の委員長及び委員は、独立してその職権を行なう。

（組織）

第五条

委員会は、委員長及び委員九人をもつて組織する。

- 2 委員のうち四人は、非常勤とする。
- 3 委員長は、会務を総理し、委員会を代表する。
- 4 委員長に事故があるときは、あらかじめその指名する常勤の委員が、その職務を代理する。

（委員長及び委員の任命）

第六条

委員長及び委員は、委員会の所掌事務の遂行につき科学的かつ公正な判断を行うことができると認められる者のうちから、両議院の同意を得て、国土交通大臣が任命する。

2 委員長又は委員につき任期が満了し、又は欠員を生じた場合において、国会の閉会又は衆議院の解散のために両議院の同意を得ることができないときは、国土交通大臣は、前項の規定にかかわらず、同項に定める資格を有する者のうちから、委員長又は委員を任命することができる。

3 前項の場合においては、任命後最初の国会において両議院の事後の承認を得なければならない。この場合において、両議院の事後の承認を得られないときは、国土交通大臣は、直ちにその委員長又は委員を罷免しなければならない。

4 次の各号のいずれかに該当する者は、委員長又は委員となることができない。

- 一 破産者で復権を得ないもの

二 禁錮以上の刑に処せられた者

三 航空運送事業者若しくは航空機若しくは航空機の装備品の製造、改造、整備若しくは販売の事業を営む者又はこれらの者が法人であるときはその役員（いかなる名称によるかを問わず、これと同等以上の職権又は支配力を有する者を含む。）若しくはこれらの者の使用人その他の従業者

四 鉄道事業者若しくは軌道経営者若しくは鉄道若しくは軌道の用に供する車両、信号保安装置その他の陸運機器の製造、改造、整備若しくは販売の事業を営む者又はこれらの者が法人であるときはその役員（いかなる名称によるかを問わず、これと同等以上の職権又は支配力を有する者を含む。）若しくはこれらの者の使用人その他の従業者

五 前二号に掲げる事業者の団体の役員（いかなる名称によるかを問わず、これと同等以上の職権又は支配力を有する者を含む。）又は使用人その他の従業者

（任期）

第七条

委員長及び委員の任期は、三年とする。ただし、補欠の委員長又は委員の任期は、前任者の残任期間とする。

2 委員長及び委員は、再任されることができる。

（罷免）

第八条

国土交通大臣は、委員長又は委員が第六条第四項各号の一に該当するに至つたときは、これらを罷免しなければならない。

2 国土交通大臣は、委員長若しくは委員が心身の故障のため職務の執行ができないと認めるとき、又は委員長若しくは委員に職務上の義務違反その他委員長若しくは委員たるに適しない行為があると認めるときは、あらかじめ委員会の意見を聴いた上、両議院の同意を得て、これらを罷免することができる。

（会議）

第九条

委員会は、委員長が招集する。

2 委員会は、委員長及び四人以上の委員の出席がなければ、会議を開き、議決をすることができない。

3 委員会の議事は、出席者の過半数でこれを決し、可否同数のときは、委員長の決するところによる。

4 委員長に事故がある場合の第二項の規定の適用については、第五条第四項の規定により委員長の職務を代理する常勤の委員は、委員長とみなす。

（服務）

第十条

委員長及び委員は、職務上知ることのできた秘密を漏らしてはならない。その職務を退いた後も、同様とする。

2 委員長及び委員は、在任中、政党その他の政治的団体の役員となり、又は積極的に政治運動をしてはならない。

3 委員長及び常勤の委員は、在任中、国土交通大臣の許可のある場合を除くほか、報酬を得て他の職務に従事し、又は営利事業を営み、その他金銭上の利益を目的とする業務を行ってはならない。

（給与）

第十一条

委員長及び委員の給与は、別に法律で定める。

（専門委員）

第十二条

委員会に、専門の事項を調査させるため、専門委員を置くことができる。

2 専門委員は、学識経験のある者のうちから、委員会の意見を聴いて、国土交通大臣が任命する。

3 専門委員は、非常勤とする。

（職務従事の制限）

第十三条

委員会は、委員長、委員又は専門委員が航空事故等又は鉄道事故等（以下「事故等」という。）の原因に関係があるおそれのある者と密接な関係を有すると認めるときは、当該委員長、委員又は専門委員を当該事故等に関する調査（以下「事故等調査」という。）に従事させてはならない。

2 前項の委員長又は委員は、当該事故等調査に関する委員会の会議に出席することができない。

（事務局）

第十四条

委員会の事務を処理させるため、委員会に事務局を置く。

2 事務局に、事務局長、事故調査官その他の職員を置く。

3 事務局長は、委員長の命を受けて、局務を掌理する。

4 事務局の内部組織は、国土交通省令で定める。

（事故等調査）

第十五条

委員会は、国際民間航空条約の規定並びに同条約の附属書として採択された標準、方式及び手続に準拠して、第三条第一号及び第二号に規定する調査を行うものとする。

2 委員会は、事故等調査を行うため必要があると認めるときは、次に掲げる処分をすることができる。

一 航空機の使用者、航空機に乗り組んでいた者、航空事故に際し人命又は航空機の救助に当たった者その他の航空事故等の関係者（以下「航空事故等関係者」という。）から報告を徴すること。

二 鉄道事業者、軌道経営者、列車又は車両に乗務していた者、鉄道事故に際し人命の救助に当たった者その他の鉄道事故等の関係者（以下「鉄道事故等関係者」という。）から報告を徴すること。

三 事故等の現場その他の必要と認める場所に立ち入って、航空機、鉄道施設その他の航空事故に関係のある物件（以下「関係物件」という。）を検査し、又は航空事故等関係者若しくは鉄道事故等関係者（以下「関係者」という。）に質問すること。

四 関係者に出頭を求めて質問すること。

五 関係物件の所有者、所持者若しくは保管者に対し当該物件の提出を求め、又は提出物件を留め置くこと。

六 関係物件の所有者、所持者若しくは保管者に対し当該物件の保全を命じ、又はその移動を禁止すること。

七 事故等の現場に、公務により立ち入る者及び委員会が支障がないと認める者以外の者が立ち入ることを禁止すること。

3 委員会は、必要があると認めるときは、委員長、委員又は事務局の職員に前項各号に掲げる処分を、専門委員に同項第三号に掲げる処分をさせることができる。

4 前項の規定により第二項第三号に掲げる処分をする者は、その身分を示す証票を携帯し、かつ、関係者の請求があるときは、これを提示しなければならない。

5 第二項又は第三項の規定による処分の権限は、犯罪捜査のために認められたものと解釈してはならない。

（事故等の発生の通報）

第十六条

国土交通大臣は、航空法第七十六条第一項若しくは第二項若しくは第七十六条の二若しくは鉄道事業法第十九条若しくは第十九条の二の規定により事故等について報告があつたとき、又は事故等が発生したことを知つたときは、直ちに委員会にその旨を通報しなければならない。