

平成 21 年 6 月 1 日現在

研究種目：基盤研究（B）
 研究期間：2007～2008
 課題番号：19402015
 研究課題名（和文） 運輸事故調査制度の研究 - ドイツ・フランス・ノルウェーの実態調査を踏まえて
 研究課題名（英文） Legal System of Transport Accidents Investigation in Germany, France and Norway
 研究代表者
 重田 晴生（SHIGETA HARUO）
 青山学院大学・会計プロフェッション研究科・教授
 研究者番号：40327284

研究成果の概要：

海難事故を中心とする運輸事故の原因調査体制と調査手法につき、主要な海運国 3 カ国計 4 つの行政機関を直接訪問調査し改革の実態を確かめ、近時現行制度の改革を積極的に進めるわが国の参考に資する目的の下で 2 年間にわたり研究を行なった。申請研究は当初の計画とは研究機関と補助金額の点で結局 2 カ国 3 機関の調査と縮小されたものの、研究の成果としては期待通りのものとなった。その理由としては、第一に、本研究は申請者がこれまで 5 年余にわたり所轄官庁の研究会や自らの関心に基づいて研究を積み上げてきたものであること、第二に、実態調査の実施を 2 年目に繰り下げた結果、事前の調査と訪問の準備が十分にできたこと、第三に、結果的にわが国の制度改革と訪問時期が重なることになり、訪問国との相互の意見、情報交換がスムーズに運べたことが挙げられる。

交付額

（金額単位：円）

| | 直接経費 | 間接経費 | 合計 |
|---------|-----------|-----------|-----------|
| 2007 年度 | 2,800,000 | 840,000 | 3,640,000 |
| 2008 年度 | 1,200,000 | 360,000 | 1,560,000 |
| 年度 | | | |
| 年度 | | | |
| 年度 | | | |
| 総計 | 4,000,000 | 1,200,000 | 5,200,000 |

研究分野：商法、海事法

科研費の分科・細目：民事法学

キーワード：(1)海上安全 (2)国際協力 (3)海難審判 (4)運輸事故調査 (5)NTSB

1. 研究開始当初の背景

今日、様々な産業分野において発生する事故・インシデント（事件）の大半はヒューマ

ンファクター（人的要因）に基づいている。船舶、鉄道、航空機、自動車など運輸の事故もその例外でない。では係るヒューマンエラ

ー（人的過誤）を如何に未然に防止し安全を確保すべきか。科学技術や人間工学的見地からの研究によることは言うまでもないこととして、社会科学的な見地から言えば、発生した事故やインシデントの原因を徹底究明し、その上で事故に係る企業・団体・機構に対し厳しく安全勧告を発し、場合によっては船長・操縦士・運転士等事故の当事者・関係筋に対し行政処分をも行って同種事故の再発防止に努めることである。では、そうした運輸事故の調査に関しわが国の法体制と調査手法の現状はどうか、また国際社会においてはどのようなシステムが構築されているのか。特にそれが航空・船舶という国際的に活動展開される輸送モードであれば当然に必要な調査の体制・手法における統一性や国際協力は実際にどのようなものであり、またどう在るべきか。これが申請者の研究の全体構想であった。それを本申請研究においては最新の制度改革の動きがあるノルウェーと近年制度改革を実現したばかりのドイツ・フランスの行政機関を直接訪問調査することで、世界の最新動向を確かめ、もってわが国のあり方を示すことにあった。

2．研究の目的

運輸事故とりわけ船舶や航空機の事故が現世のいわば共通かつ不可避な事象であるならば、そうした事故の原因調査に関しては国際標準による調査手法や国際協力体制の構築が必要ではないか。これが申請者のそもそもの研究の出発点であったことについては上述した。こうした問題意識の下で現時の内外の現状を見るに、わが国の場合は、海難つまり船舶事故の調査については海難審判法（昭22年）に基づく伝統的な「海難審判」制度が存在し、また航空機及び鉄道事故の調査については平成11年（2001年）に改組設置された「航空・鉄道事故調査委員会」がそれぞれの輸送モードにつき事故調査を行なってきた。翻って、諸外国における運輸事故調査制度の現状と動向をみれば、近年の国際

社会は運輸事故の調査について国際的統一、国際協力体制の構築の機運を一段と高める中で、世界の主要国ではアメリカの国家運輸安全委員会（National Transport Safety Board: NTSB）に表徴される航空、海上、鉄道、道路、パイプラインなど地上のすべての輸送モードを網羅した統一事故調査制度を構築し、事故の再発防止に主眼をおいた独立的な調査機関を整備する法改革の動きが目立つ。近時のカナダ、オーストラリア、ニュージーランド、オランダ、スウェーデン、フィンランドなどである。かくてこうした世界の運輸事故調査制度の急速な改革動向は伝統的なわが国の運輸事故調査制度の在り方にも少なからず影響し、特に船舶事故の場合に海難審判庁が船長・海員につき行政裁決として行う伝統的な海難審判による行政処分制度の是非をめぐって世界の動向に鑑み酷しい議論があった。近年世界の運輸事故調査制度の状況は急速にその方向に進み、遂にわが国も、昨年10月、航空機・鉄道・船舶を統合して事故原因を究明する「運輸安全委員会」と船舶事故の場合につき行政処分を担う「海難審判庁」という2つの機関を設ける形で改組発展させた。その意味で、本研究の目的はタイムリーであり意義があった。

3．研究の方法

申請研究の実施方法は、対象国の行政機関を訪問し直接調査することとなる。この研究方法によれば、対象となすべき国は相当の数となり、長期に渡らねば達成できるはずはないが、申請者はこれまで約10年間国土交通省の外局海難審判庁及びその外郭団体である（財法）海難審判協会を中心に設置された委員会の学識経験者委員として申請課題につき継続的に研究を深める機会を得てきており、その仕事の一環として世界の主要国の6カ国7調査機関を訪問調査する経験を積んできたため、今回の研究実施にあたってはこれまで基礎研究・経験が大いに役立った。

なお、本申請研究のうち海外訪問調査の具

体的実施については、最初の申請計画では初年度としていたが、諸般の事情でそれを2年度目に繰り下げ、まず初年度は世界の運輸事故調査のモデルとして重要なアメリカのNTSBをはじめ諸外国の制度研究・訪問のための事前準備に充てることに計画変更した。折しも、わが国では俄かに海難審判制度の改革の動きが進展し、従来申請者が就任してきた研究会の活動も活発化し、ここの委員職を続けねばならないこと、計画の中の調査対象国の枢軸であるノルウェーにおける急なる立法による制度改革の動きが発生するという2つの理由によるものであったが、いずれにしても結果的にこの計画変更には功を奏することになった。

4. 研究成果

申請研究の中核であるノルウェー、ドイツの三所轄行政官庁に対する直接訪問による運輸事故調査の体制と調査手法の実態調査については、訪問時期が適切であり、それぞれにつき満足できるものであった。特に、これまでわが国でもほとんど不知であった北欧の中でもっとも海事法につき伝統が有るノルウェーの場合は、訪問の2ヶ月前の7月1日に制度改正法が施行されたことが判明し、従来の航空・鉄道・道路に海上（船舶）を新たに加えたすべての運輸モードの事故に対する総合的調査機関として新設されたAIBN(Accident Investigation Board of Norway)と、在来の海事機関を発展的に改組し再スタートしたNMD(Norwegian Maritime Directorate)との2つの機関による調査体制が発足したばかりであり、受入機関スタッフの熱意・活気も高く直接調査の成果は予想以上であった。

また、ドイツでの調査は近時の法改正で改組されたドイツ連邦海難調査局(BSU)であるが、同行政機関は現時の世界の潮流とは袂を分かって海難事故調査についてのみ専従する常設機関であり、そうした意味とそもそもわが国の海難審判制度の範たる国である

という点から前々から関心があった。ここでは事前に送付しておいた周到な質問書に対する先方のベテランの責任者による解答と特別参加の日本領事官の同席もあって長時間にわたって多々議論ができ、これまた内容のある成果を収めることができた。

本報告書としては、残された紙数にて以上の3機関の調査による成果のすべてにわたり報告をなすことはできないので、さしあたり、ここではノルウェーのAIBNについて簡単に報告をする。

ノルウェーが伝統的海運国であることは多くを語るまでもない。しかして同国の海運の法律・制度はヴァイキング時代の伝統が今もなお色濃く残り、海運の安全・環境に関するすべての法令は、100年の歴史を持つNMD(ノルウェー海事局)が作成と運用の役割を担ってきた。もとより海難事故の調査に関してもその例外はなく、同機関は、船舶の堪航性に係る事項には警察権まで保有する広範かつ強大な権限の下に長いこと事故調査を行なってきた。しかし20世紀末からの時代の転換に伴う世界の海難他広く運輸の事故調査に対する思潮の変化を受け、ノルウェーは1999年に海難事故調査制度の改革に着手し、2002年には刑事手続調査に関する検討会を立ち上げつつ海陸空一帯の運輸事故調査制度を設立する方向で、成案、国会提案と着々と準備を進め、2004年12月6日、これまでの1994年ノルウェー海事法(Norwegian Maritime Code)を一部改正し、2008年7月1日付でこれを発効した。

さて、以上のような経緯にて成立した新海事法により発展的に組織変更されたAIBNは、海・空・陸の運輸事故を統合・統一的、独立的に調査する常設機関として作られ、その事故調査は専ら海上での人命安全と事故の再発防止の目的の下で事故の状況及び原因を確定することにあり、したがって事故に対する非難や責任の評価・配分に係ることは権限職務の範囲外にある。また犯罪(刑事)に係る事故・事件も任務の外でありそれについては警察が行うこととされる。つまり、いわゆ

る海難審判は AIBN の職務ではない。一方、新海事法下の AIBN の職務範囲は、ノルウェー客船を含むすべての海難事故、漁船を含むその他のノルウェー籍船で発生した船長ほか乗組員の人身事故、ノルウェー領海内ないし領海外で発生した外国船の事故等、リクレーショナル船でその原因究明が安全促進に役立つ事故など、概して AIBN の職務は広範化・簡素・明確化された。かくてこのノルウェーの新制度はほぼ時を同一にして発足したわが国の事故調査制度にとって参考となるものが多い。近く研究成果の公表を予定している。

5．主な発表論文等

(研究代表者、研究分担者及び連携研究者には下線)

なし

6．研究組織

(1)研究代表者

重田晴生 (SHIGETA HARUO)

青山学院大学・会計プロフェッション研究科・教授

研究者番号：4 0 3 2 7 2 8 4

(2)研究分担者

なし

(3)連携研究者

なし