



獨立 公正 專業

國家運輸安全調查委員會

National Transport Safety Board Taiwan

旅客安全_家人安心

飛航安全調查委員會

主任委員 楊宏智

中華民國107年11月15日

寶貴生命的代價 沉痛的教訓

1994

1994華航CI140名古屋空難264人死亡

1998華航CI676大園空難202人死亡

1998



2000

1998年 航空器飛航安全委員會
2001年 行政院飛航安全委員會
2012年 飛航安全調查委員會

2001

2008

2012

2018

2000日比谷線事故 2005福知山線事故
6人死亡/63人受傷 107人死亡/562人受傷



日本航空失事調查委員會AAIC
2001增加鐵道模組
日本航空鐵道失事調查委員會ARAIC
2008增加海事模組
日本運輸安全委員會JTSC

調查範圍_關注重大事故

航空

民用航空器

公務航空器

超輕型載具

遙控無人機

造成一定死傷及損害

鐵道

- 民營鐵路
- 國營鐵路
- 專用鐵路
- 捷運輕軌
- 造成一定死傷及損害

水路

客船

噸位500以上船隻

造成一定死傷及損害

公路

汽車運輸業車輛於道路
運行中發生行車事故
造成一定死傷及損害

人為疏失 組織管理 場地設施 等是安全調查的起點

PART ONE

獨立安全調查

建立社會公信力

安全調查機制

安全調查績效

建立社會公信力之調查制度設計

防止類似事故再發生，不以處分及追究責任為目的

01. 國際標準
參與式調查、
被調查單位
共同參與
(ICAO/IMO/ITSA)

03. 公開透明
調查報告完全公開
申覆程序完備



02. 獨立行使職權
調查報告不經
行政機關審核

04. 探究根本原因
人為疏失
公司管理
監理作為
主管法規

適當時機對 媒體及社會大眾說明

「安全調查」機制

獨立公正專業

發掘根源
肇因

直接因素
中間因素
根源因素

含國家設施、人員、
監理機關查核作為、
主管機關政策及法令

提出改善
建議

改善建議提送院長
內容只說做什麼

由監理機關或主管機關決
定怎麼做

落實追蹤
管考

行政院交辦國發會
研考改善建議

避免類似事
故再發生

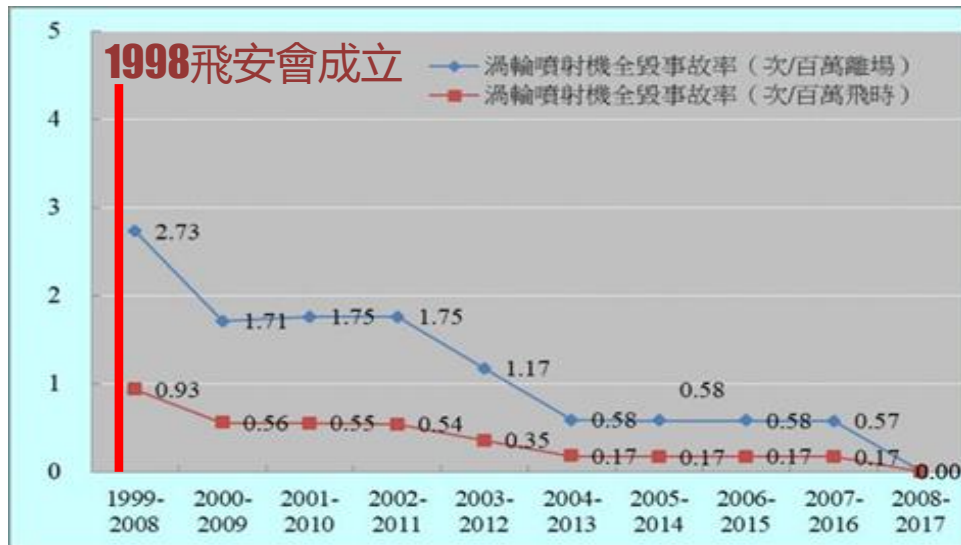
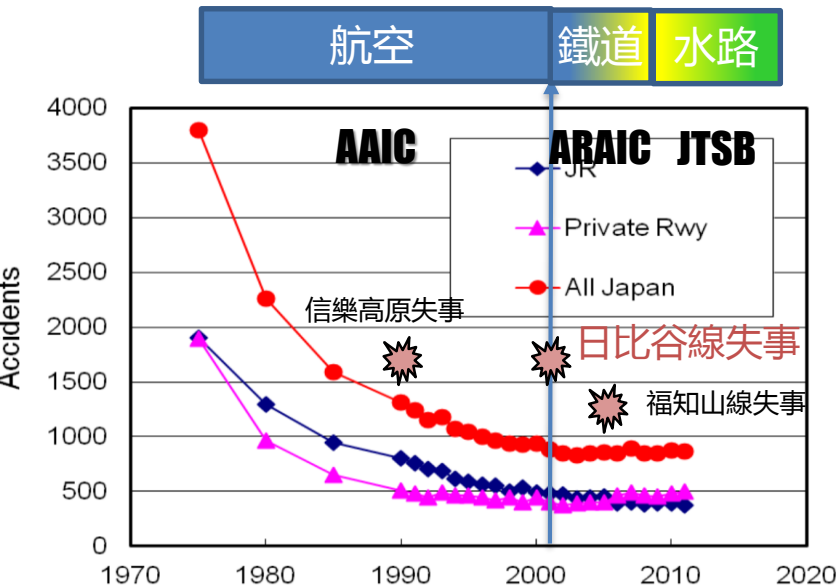
不以處分及追究責任
為目的

獨立安全調查 績效

日本航空失事調查委員會AAIC

日本航空鐵道失事調查委員會ARAIC

日本運輸安全委員會JTSC



渦輪噴射機全毀事故十年移動平均率
由 **2.73次/百萬離場** → **0.00** 失事率

(松本陽, 2016)

日本ARAIC成立後 平均失事率**0.61**次/百萬列車公里

PART TWO

總結

回應社會期待
勇於承擔

保障國人
生命財產安全

結論

運輸安全、人民安心

1

2

運安會應具獨立公正專業
獲取社會公信力

11/15 行政院院會通過草案

3

4

組織法及調查法草案送立法院 列優先法案審理

敬請指教



THANK YOU FOR YOUR ATTENTION