

## ○フローチャート等の活用等の実施状況（平成23年6月末時点）

### ・フローチャート等の活用（平成22年4月決定）

被害者等が報告書を開覧することにも配慮し、記述をできる限り平坦な表現で具体的にするとともに、事故等の全体像が把握できるようフローチャートを用いて分かりやすく作成。

＜フローチャート等添付状況一覧（対象：平成22年4月以降に報告書を公表した事故等）＞

	平成22年4月以降に公表したもの	報告書にフローチャート等を添付しているもの
航空事故	17	0
航空重大インシデント	13	2
鉄道事故	9	2
鉄道重大インシデント	6	1
船舶事故(重大のみ)※	9	6

※ 審議途中段階から重大案件に移管されたものを除く

※※ 船舶重大インシデントは該当なし

### ・審議手続きの見直し（平成21年3月決定）

航空・鉄道事故等に関しては、報告書案の審議に入る前の段階では、委員会(部会)に対し「現地調査報告」のみしか原則実施されていなかった。そこで、事案の内容に応じ、報告書案の審議前に「調査状況報告」や「スケルトン報告」を審議することとした。

### ・各種分析手法の導入（平成22年4月決定）

「調査状況報告」や「スケルトン報告」の審議において、各種分析手法(例：なぜなぜ分析、M-SHEL分析、FTAなど)を取り入れて実施することとした。

＜スケルトン報告等実施状況一覧（対象：平成22年4月以降発生した事故等）＞

	平成22年4月以降に発生した事故等	スケルトン報告実施	スケルトン報告実施せず
航空事故	17	0	9
航空重大インシデント	15	0	7
鉄道事故	15	0	8
鉄道重大インシデント	6	0	5
船舶事故(重大のみ)※	13	6 (うち4件は分析手法を用いて実施)	1
船舶重大インシデント	1	1 (分析手法を用いて実施)	0

※ 審議途中段階から重大案件に移管されたものを除く