

運輸安全委員会業務改善有識者会議（第2回） 議事概要

1. 日時

平成24年3月19日（月） 15:00～16:40

2. 場所

運輸安全委員会委員会室

3. 出席者

有識者：安部座長、佐藤委員、芳賀委員、柳田委員、大和委員

運輸安全委員会：後藤委員長、横山委員、松本委員、遠藤委員、大須賀事務局長、内田審議官、堀家総務課長、野村参事官、梅沢事故防止分析官、永田事故調査調整官、知場首席航空事故調査官、中山首席鉄道事故調査官、小須田首席船舶事故調査官、佐藤企画調整官、大倉広報室長、飯見専門官

4. 議題

- ① 運輸安全委員会アクションプラン（案）について
- ② その他

5. 概要

- 後藤委員長から、福知山線列車脱線事故調査報告書に関わる検証メンバー（以下、「検証メンバー」という。）から提出された運輸安全委員会の今後のあり方に関する提言について、この提言を実現するために有識者からの指導を頂きながら業務改善の検討を重ね、このたび「業務改善アクションプラン（案）」を取りまとめたので、これを実践して運輸の安全を向上させ、人々の生命と暮らしを守る、信頼される組織へと発展してまいりたい旨、挨拶があった。

<① 運輸安全委員会アクションプラン（案）について>

- 堀家総務課長から、①これまでの業務改善の取組状況、②ミッション・行動指針、アクションプラン（案）の全体的な構成、③有識者会議に先立って行った検証メンバーとの懇談会について説明があった。
- 業務改善アクションプランのうち、主要な5項目（〔1. 報告書第4章「結論（原因）」の記載方法〕、〔2. 事故調査の円滑な実施（事故調査と刑事捜査との関係）〕、〔3. 事故等の再発防止に資する情報発信のあり方〕、〔4. 委員長による定期的な情報発信〕、〔5. 被害者への情報提供等及び被害者等からの意見への適切な対応〕）について担当官より説明があり、有識者委員から、以下のような意見があった。

[1. 報告書第4章「結論（原因）」の記載方法]

- ・4月以降審議入りする案件を対象としているが慎重過ぎるのではないか。

[2. 事故調査の円滑な実施（事故調査と刑事捜査との関係）]

- ・検証メンバーの提言に基づいて努力していると理解。
- ・相手もあることだが引き続き努力頂きたい。

[3. 事故等の再発防止に資する情報発信のあり方]

- ・運輸安全委員会は勧告を出すことにはかなり遠慮があったのではないか。
- ・制度として明確な規定のない「所見」ではなく、「勧告」と「意見」を積極的に実施することは大変良い。

[4. 委員長による定期的な情報発信]

- ・特になし。

[5. 被害者への情報提供等及び被害者等からのご意見への適切な対応]

- ・誰にでもわかりやすい言葉というのは難しい。専門用語を使ってはいけないということではないが、できる限り脚注を付けるなど経験を積みながら改善して欲しい。
- ・情報提供の対象は、事故の被害者及びその遺族・家族ではなく、「旅客」としたのはなぜか。たとえば、航空機が墜落した場合に地上で死傷した人も同様の被害者である。
- ・被害者と本当に向き合おうとしたときに初めて課題が見えてくる。運輸安全委員会が被害者と向き合おうとする覚悟を決めたという印象を受けた。
- ・設置が予定されている国土交通省公共交通事故被害者支援室（仮称）とは車の両輪として共同し、運輸安全委員会としては、事故調査に関する情報を提供し、被害者・遺族からの要望を受け止めて、更にレベルの高い事故調査報告書につなげていくという体制が整ったと思う。
- ・1985年の日航機墜落事故について、遺族の報告書への疑問に対し、遺族と回数を重ね、第三者も入れて解説書を作成したプロセスは画期的。この経験を対応した個人だけでなく、組織の財産として欲しい。

[その他]

- ・組織の安全文化に踏み込まなければ本質的な原因究明にならないが、安全文化とは何かということは運輸以外の分野においても明確でないので、具体的に明示していく取り組みがあれば他の分野への影響も大きい。
- ・組織風土、安全文化は、学問的にも確立された調査手法、測定指標はない。事故後の調査では、後知恵バイアスといった問題もあるので、この分野の専門家や研究機

関とタイアップしながら運輸安全委員会として新たな手法を作っていく取組が必要ではないか。

- ・国際性の視点がもう少しあっても良い。英文のホームページを充実させ、安全に対して日本がどう対応しているかを世界に発信することも必要。
- ・組織事故のとらえ方をどこまで掘り下げていくかは、日本という国が安全文化についてどう考えているかということ。具体的に取り込んでいき、しっかりと国際的に発信することが大事。
- ・日本の運輸システムと運輸技術は世界のトップレベル。しかし、事故調査に関しては国際的な発信が十分でなく、貢献できていなかった。米国 NTSB は 1 つのモデルだが、文化の違う国なので日本なりのやり方で国際社会における日本の役割を果たしていけるのではないか。
- ・事故の再発防止のためには事故調査が必要であるということが社会的にも分かってきた。常設の事故調査機関は運輸安全委員会が唯一の先行事例であり、そのやり方や組織のありようは、単に運輸の分野での安全向上のみならず、他の分野にも良い影響を与える。
- ・意欲的で良い方向を向いており、ますます良いものになっていくと思うが、限られた人員、予算の中で忙しくなりすぎないか心配。
- ・検証メンバーの提言を真摯に受け止め、できることから改革を進め、具体的なプログラムを打ち出されたことを高く評価。
- ・こんなに短期間に中身も具体性もあるアクションプランを作成されたことは驚き。様々な行政機関の審議会委員として答申等を出してきたが、予算要求資料になる程度。このアクションプランはそうではなく、主体的に、国際性まで考慮して取り組んでいこうという決意が伝わってくる。委員会職員が全員参加で主体的に取り組んできたプロセスは異色の熱気のこもったものであり、大いに自信を持って進めていただきたい。
- ・調査と捜査の関係については、相手があることだが引き続き努力を。委員会審議の公開については、どのタイミングでどの程度公開するかは少し議論が必要。それ以外の項目については、方向性は間違っていないと思うので進めていただきたい。

<② その他>

- 堀家総務課長から、ミッション・行動指針、アクションプラン策定に係る今後のスケジュールについて説明があった。(資料-2)
- 市川経理係員より、シンボルマークについての説明があった。
- 来年度の運輸安全委員会業務改善有識者会議について
来年度の業務改善有識者会議の継続開催について了承された。