

業務改善アクションプランの実施状況について

1. 適確な事故調査の実施

(1) 組織問題といった事故の背景にまで深く掘り下げつつ、科学的かつ客観的な事故調査を実施する。

①<実務上役立つ事故調査マニュアルの整備>		
具体的な対応策	実施時期	実施状況
<p>国際的に標準化している事故調査マニュアルには、国際民間航空機関 (ICAO) 及び国際海事機関 (IMO) が作成したものがある。これら事故調査マニュアルは、事故調査の目的や手順に関する基本的な考え方などの思想に関する項目と調査に関する技術的な手法の項目とに分けて、体系的に記述されたものとなっている。</p> <p>1. 現行のマニュアル等は、事故調査の考え方に関する部分が含まれておらず、かつ体系化もされていないため、見直しに当たっては国際民間航空機関 (ICAO)、国際海事機関 (IMO) 及び米国運輸安全委員会 (NTSB) の事故調査マニュアルを参考にして、体系化した事故調査マニュアルを整備する。 なお、作成に当たっては、以下のことを考慮する。</p> <p>(1) 誰が調査しても一定水準以上の調査結果となるよう、各調査項目について、可能な限り「事故調査技術の伝承」の観点から明文化するとともにチェックリストを作成する。</p> <p>(2) 特に、組織事故やヒューマンファクター分野に関しては、速やかに整備するとともに組織の安全文化の問題にさらに適切にアプローチする方法について、引き続き研究・検討を行う。</p>	<p>1. 各モード別の事故調査マニュアルは、平成 25 年 3 月までに整備 (チェックリストを含む。)</p> <p>(2) 平成 24 年 9 月までに整備</p>	<p>各モード別事故調査マニュアルは、それぞれ作成担当者を指名し、担当部分のスケルトン及び作成スケジュールを決めて取りかかった。</p> <p>事故調査マニュアルの総則、組織事故及びヒューマンファクター調査にかかる部分の作成は、参事官室に作成チームを作り、作成スケジュールを決めてスケルトンの作成に取りかかった。</p>
②<報告書第 4 章「結論 (原因)」の記載方法>		
具体的な対応策	実施時期	実施状況
<p>1. 事故等発生との因果関係がない場合又は不明確な場合であっても、改善すべきリスク要因を含め安全上重要な事項については、第 4 章において「原因」とは別に新たな節 (「その他安全上重要な事項」(仮)) を設けて、当該節にその内容を記載することとする。</p> <p>2. 「原因」の記載においては、「…が関与した…」 「…が背景にあった…」 「…</p>	<p>平成 24 年 4 月以降審議入りする案件について適用</p>	<p>「具体的な対応策」については、各部会の意見を踏まえ、「業務改善アクションプラン<報告書第 4 章「結論 (原因)」の記載方法>」の通りに実施することとする。</p> <p>4 月以降に審議入りする案件は、対応策の内容を考慮しながら調査・審議を進めている。</p>

<p>が被害を発生させた…」といったような補足用語を可能な限り記述することとし、当該要因と事故等発生との関係性が明らかとなるよう努める。</p> <p>※背景(要因)：事故等発生に関与した要因のうち、特に、安全管理等組織的な事項や規制・基準のあり方等に係る要因</p> <p>3. 「結論」に至った詳細の分析経過とその再発防止策との関係性をより明確にするため、第4章の「分析の要約」の各文章末尾に、関連する第3章「分析」及び第5章以降の「勧告」・「意見」、「参考事項」（講じられた措置）等の関連項番号等を記載する。</p> <p>※第4章に「分析の要約」の記載がある報告書に適用する。</p>		
<p>③<条約に基づき関係者を調査へ参加させる際の具体的な対応(航空)></p>		
<p>具体的な対応策</p>	<p>実施時期</p>	<p>実施状況</p>
<p>1. 他国が実施する調査に対して、必要に応じて関係者を顧問として指名し調査に参加していくこととする。</p> <p>2. 関係者を顧問として調査に参加させる際の指名手続きや、その際に顧問候補者に対して周知しておくべき内容（調査情報の取扱い等）等について詳細を整理する。</p>	<p>1. 引き続き実施</p> <p>2. 平成24年7月までに実施</p>	<p>航空事故等調査マニュアルについて、顧問候補者へ顧問の義務を伝えたいと、顧問に指名された後、顧問の義務を記載した通知文書を送付するよう改正した。</p>
<p>④<専門的知見を適確に得るための方策></p>		
<p>具体的な対応策</p>	<p>実施時期</p>	<p>実施状況</p>
<p>1. 専門的知見の個別調査での活用</p> <p>(1) 専門委員制度における任命手続の迅速化</p> <p>・予め主たる専門事項毎に専門委員候補者を検討しておき、日頃から当該候補者との交流を図るなどして（2に記述する技術アドバイザーなども活用）、専門委員への任命の必要性が生じた場合に、候補者の選定が迅速に行われ、また、候補者側の協力も即時に得られるよう努める。</p>	<p>1. 順次実施</p>	<p>1. 迅速、適確に人選を行えるよう「専門委員候補者名簿（電子データ）」を各調査モードに備えるべく作業中。</p> <p>2. 専門委員の任命に際し、部会了承に関しては、部会日数まで日数のある場合は、持ち回り決裁方式を活用する。</p> <p>3. 専門委員候補者及び所属機関への事前調整等を同時進行で進める。</p> <p>[平成24年度における専門委員任命実績]</p> <p>部会了承日から専門委員発令日まで15日</p>

<p>(2) 調査委託制度等の活用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運輸安全委員会設置法第19条で、事故等調査を行うため必要があると認めるときは、調査又は研究の実施に関する事務の一部を独立行政法人や一般財団法人等又は学識経験を有する者に委託することができる旨規定されている。 ・また、これまでも専門委員制度や調査委託制度とは別に、学識経験者から個別事故等調査において専門的知見を提供頂くなどの調査協力を得てきたところ ・事故等調査における必要性に応じて、専門委員制度や調査委託制度、また任意協力という方法を適宜使い分けつつ、専門的知見が適確に得られるよう努める。 		<p>下記の解析等調査において、専門的知見を活用している。</p> <table border="1" data-bbox="1263 177 2085 699"> <thead> <tr> <th>モード</th> <th>解析事例</th> <th>事故等</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>航空</td> <td>構造及び運動の解析</td> <td>全日本空輸（株）所属ボーイング式767-300型機 着陸損傷事故 平成24年6月20日発生 於：成田空港滑走路上</td> </tr> <tr> <td>鉄道</td> <td>鉄道車両の損傷状況に関する調査分析</td> <td>北海道旅客鉄道（株）函館線 列車脱線事故（踏切障害に伴うもの） 平成22年1月29日発生 於：北海道深川市（深川駅～妹背牛駅間（複線）</td> </tr> <tr> <td>船舶</td> <td>本事故発生場所付近の川の流れ、地形の計測、船体形状、復原性、運動性能等及び船舶の挙動の計測</td> <td>旅客船第十一天竜丸転覆事故 平成23年8月17日発生 於：静岡県浜松市天竜区 の天竜川</td> </tr> </tbody> </table>	モード	解析事例	事故等	航空	構造及び運動の解析	全日本空輸（株）所属ボーイング式767-300型機 着陸損傷事故 平成24年6月20日発生 於：成田空港滑走路上	鉄道	鉄道車両の損傷状況に関する調査分析	北海道旅客鉄道（株）函館線 列車脱線事故（踏切障害に伴うもの） 平成22年1月29日発生 於：北海道深川市（深川駅～妹背牛駅間（複線）	船舶	本事故発生場所付近の川の流れ、地形の計測、船体形状、復原性、運動性能等及び船舶の挙動の計測	旅客船第十一天竜丸転覆事故 平成23年8月17日発生 於：静岡県浜松市天竜区 の天竜川								
モード	解析事例	事故等																				
航空	構造及び運動の解析	全日本空輸（株）所属ボーイング式767-300型機 着陸損傷事故 平成24年6月20日発生 於：成田空港滑走路上																				
鉄道	鉄道車両の損傷状況に関する調査分析	北海道旅客鉄道（株）函館線 列車脱線事故（踏切障害に伴うもの） 平成22年1月29日発生 於：北海道深川市（深川駅～妹背牛駅間（複線）																				
船舶	本事故発生場所付近の川の流れ、地形の計測、船体形状、復原性、運動性能等及び船舶の挙動の計測	旅客船第十一天竜丸転覆事故 平成23年8月17日発生 於：静岡県浜松市天竜区 の天竜川																				
<p>2. 事故調査力の向上</p> <p>専門的知見を有する学識経験者に技術アドバイザーとして協力頂き、最新の技術等の情報提供とともに、各分野の専門的観点から運輸安全委員会の活動について助言を頂く機会を設ける。</p>	<p>2. 平成24年度内に実施</p>	<p>技術アドバイザーとしてご協力頂ける学識経験者について検討中。</p>																				
<p>⑤<スケルトン報告の実施></p>																						
<p>具体的な対応策</p>	<p>実施時期</p>	<p>実施状況</p>																				
<p>1. 簡易な案件を除き、全ての事故等について全モードでスケルトン報告を実施する。</p>	<p>1. 実施中</p>	<p>船舶モードを参考に、航空・鉄道事故等についても事案の内容に応じ、重大案件につきスケルトン報告を実施することとした。</p> <p>[スケルトン報告実施状況一覧]（平成23年6月末時点）</p> <table border="1" data-bbox="1263 1129 2085 1374"> <thead> <tr> <th></th> <th>平成23年6月以降に発生した事故等</th> <th>スケルトン報告実施</th> <th>スケルトン報告実施予定</th> <th>簡易な案件のためスケルトン報告実施せず</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>航空</td> <td>24</td> <td>6</td> <td>11</td> <td>7</td> </tr> <tr> <td>鉄道</td> <td>23</td> <td>4</td> <td>14</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td>船舶</td> <td>18</td> <td>8</td> <td>10</td> <td>0</td> </tr> </tbody> </table> <p>※審議途中段階から重大案件に移管されたものを除く。</p> <p>スケルトン報告：調査官が報告書ドラフトの作成に着手する段階で報告書の骨子について</p>		平成23年6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予定	簡易な案件のためスケルトン報告実施せず	航空	24	6	11	7	鉄道	23	4	14	5	船舶	18	8	10	0
	平成23年6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予定	簡易な案件のためスケルトン報告実施せず																		
航空	24	6	11	7																		
鉄道	23	4	14	5																		
船舶	18	8	10	0																		

		て部会に予め報告するもの
⑥<能力向上のための研修等の充実>（再掲）		
4.（1）①参照		

（２）事故等の防止や被害の軽減に寄与するために、調査の進め方の改善などにより報告書を迅速に作成する。

①<調査のスケジュール管理方法>		
具体的な対応策	実施時期	実施状況
1. 委員に対する初動調査報告、事故調査状況報告、スケルトン報告の充実及び収集した情報の電子化による情報共有を実施したが、さらに部会審議の効率化を推進する。	1. 実施中	1. 部会審議の効率化 実施中の各対応策の実績とその効果を検証したうえ、さらなる部会審議の効率化について検討を行う。
2. 外国人の原因関係者に対する意見聴取又は関係国に対する意見照会が必要となる事故等調査報告書案の英訳期間を短縮するための方策を実施する。	2. 平成24年4月に実施	2. 英訳期間の短縮 英訳期間を短縮するため、可能な限り発注手続きを前倒しする。また、期間短縮につながるための品質向上策を検討中。
3. 社会的関心が高い事故等については、集中的な委員会審議及び担当調査官増員などのメリハリを付けて対応する。	3. 随時実施	3. 社会的関心が高い事故等への対応 JR北海道石勝線列車脱線事故（平成23年5月発生）及び第十一天竜丸転覆事故（平成23年8月発生）など、社会的関心が高い事故等の調査について、担当調査官を増員して対応した。
4. 調査スケジュール管理をさらに充実させるため、主管調査官が作成する事故等調査計画表の改善を図り実施する。	4. 平成24年4月に実施	4. 調査スケジュールの管理 調査スケジュール管理のため、初動調査終了時点で事故等調査計画を策定し、部会に報告する。
5. 地方事故調査官の調査対象である船舶事故等の処理に当たっては、審議の効率化を図る。	5. 平成24年4月から試行	5. 地方船舶事故等の処理 東京の船舶事故調査官が代理で説明していたものを、テレビ会議システムの活用により地方事故調査官が直接部会審議に参加し、説明することとした。
②<スケルトン報告の実施>（再掲）		
1.（1）⑤参照		
③<一部事故等調査における簡易様式の適用について（航空・鉄道）>		
具体的な対応策	実施時期	実施状況

<p>1. 航空・鉄道モードについて、原因究明を徹底して行いつつ、超軽量動力機の事故等のうち、調査・分析事項が広範でなく、かつ、事故等の防止又は被害軽減のための教訓を得ることが困難な事案など、事故等の態様に応じて表形式で記載事項をできる限り簡潔化した簡易様式を適用する。</p>	<p>1. 平成24年4月以降に発生した案件に適用</p>	<p>4月以降に発生する案件については、各部会において簡易様式が適用できるか個別の案件ごとに対応策の内容を考慮しながら進めている。簡易様式の具体的な内容については、WTで検討中。</p>
---	-------------------------------	---

(3) 責任追及とは独立して事故調査を実施する。

①<事故調査の円滑な実施（事故調査と刑事捜査との関係）>		
<p>具体的な対応策</p>	<p>実施時期</p>	<p>実施状況</p>
<p>事故調査と刑事捜査の固有の目的は異なっているが、両者の究極の目標は、それぞれの活動を通じてより安全な社会を実現していくことであり、必要な場合には両者が適切に協力し合い、一方で、固有の目的を達成するために、相互の活動が独立して行われる必要がある。</p> <p>1. 事故現場において適切に調整が行われ、事故調査と刑事捜査が支障なく円滑に実施されるよう、警察との協力関係をさらに発展させるとともに、鑑定嘱託についての協議を継続する。</p>	<p>1. 協議継続</p>	<p>引き続き、関係者との協議を継続している。</p>

(4) 分かりやすく読みやすい報告書の作成に努める。

①<冒頭への「要旨」掲載>		
<p>具体的な対応策</p>	<p>実施時期</p>	<p>実施状況</p>
<p>1. 報告書の冒頭（第1章の前）に、『要旨』を掲載する。</p> <p>2. 内容は、現調査報告書のうち、「事故等の概要」と「原因」及び発出した勧告等の内容について記載する。</p> <p>3. 『要旨』の掲載は、航空の簡易様式及び船舶の特別様式、軽微様式など、もともと簡素化されているもの以外について、全調査報告書において実施する。</p>	<p>1. 平成24年5月公表分から実施</p>	<p>1. 報告書冒頭（第1章の前）に、概要、原因、勧告等の要旨を組み入れた形で記載している。</p>
②<口述の記載方法の見直し>		
<p>具体的な対応策</p>	<p>実施時期</p>	<p>実施状況</p>

1. 聴取した口述を報告書に記載する場合は、間接語法を用いて項目毎に記載するものとする。	1. 平成24年4月以降に発生した事故等から実施	1. 聴取した口述を間接語法による記述としている。
③<分かりやすい事故等名称の記載（航空）>		
具体的な対応策	実施時期	実施状況
1. 事故等の種別を整理し、事故等名を記載する	1. 平成24年5月公表分から実施	1. 他モードと同様に平成24年5月公表分から航空事故等の事故等名を記載している。
④<本文中への図表・写真等の掲載>		
具体的な対応策	実施時期	実施状況
1. 報告書をさらに読みやすくするために、必要に応じて図表・写真等の本文への掲載を推進する。	1. 平成24年4月公表分から実施	1. 図表、写真等の本文への掲載を推進する。
⑤<表現・用語の工夫>		
具体的な対応策	実施時期	実施状況
1. 専門用語等は脚注での補足を充実する。 2. 報告書が大部で多数の専門用語等を繰り返し使用する場合は、必要に応じ、巻頭に用語集を添付する。	1. 及び2. 平成24年4月公表分から実施	1. 専門用語は脚注で補足する。
⑥<フローチャートの掲載>		
具体的な対応策	実施時期	実施状況
1. 事故等の態様が複雑な場合は、フローチャートを作成し、報告書に添付する。	1. 実施中	1. 事故等の態様が複雑なものについてフローチャートを作成し、報告書に添付している。

2. 適時適切な情報発信

(1) 国内外に対し勧告や意見の発出、事実情報の提供などの情報発信をタイムリーかつ積極的に行う。

①<事故等の再発防止に資する情報発信のあり方（提言関係）>																																		
具体的な対応策				実施時期	実施状況																													
<p>現行の提言制度を積極的に活用する（1.～4.参照）。</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>根拠</th> <th>時期</th> <th>対象</th> <th>フォローアップ報告法定</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>勧告</td> <td>設置法</td> <td>事故等調査終了後</td> <td>国交大臣 原因関係者</td> <td>あり</td> </tr> <tr> <td>意見</td> <td>設置法</td> <td>調査途中段階も可</td> <td>国交大臣 関係行政機関の長</td> <td>なし</td> </tr> <tr> <td>所見</td> <td>運用</td> <td>事故等調査終了後</td> <td>制約なし</td> <td>なし</td> </tr> <tr> <td>安全勧告</td> <td>条約</td> <td>調査途中段階も可</td> <td>制約なし</td> <td>あり (航空のみ)</td> </tr> <tr> <td>情報提供</td> <td>運用</td> <td>調査途中段階</td> <td>国交省各局 関係行政機関</td> <td>なし</td> </tr> </tbody> </table>						根拠	時期	対象	フォローアップ報告法定	勧告	設置法	事故等調査終了後	国交大臣 原因関係者	あり	意見	設置法	調査途中段階も可	国交大臣 関係行政機関の長	なし	所見	運用	事故等調査終了後	制約なし	なし	安全勧告	条約	調査途中段階も可	制約なし	あり (航空のみ)	情報提供	運用	調査途中段階	国交省各局 関係行政機関	なし
	根拠	時期	対象	フォローアップ報告法定																														
勧告	設置法	事故等調査終了後	国交大臣 原因関係者	あり																														
意見	設置法	調査途中段階も可	国交大臣 関係行政機関の長	なし																														
所見	運用	事故等調査終了後	制約なし	なし																														
安全勧告	条約	調査途中段階も可	制約なし	あり (航空のみ)																														
情報提供	運用	調査途中段階	国交省各局 関係行政機関	なし																														
<p>1. 調査途中段階における行政機関への安全情報の発信</p> <p>(1) 情報提供の指針を策定 「(案) 周知すべき緊急性が高い不安全要素が判明した段階で速やかに情報提供を行う」</p> <p>(2) 行政機関に対する情報提供の根拠を明確化するため、事故等調査実施要領通則を改正し、上記(1)の指針を規定として盛り込む。</p> <p>(3) 現在、既に行っている行政機関への情報提供を引き続き適時適切に実施する。</p>				<p>1. 行政機関への情報発信</p> <p>(1) 平成24年9月までに策定</p> <p>(2) 平成24年9月までに通則改正</p> <p>(3) 平成24年中の実績についてレビューを行う</p>	<p>情報提供の指針について平成24年9月までに策定すべく検討中。</p> <p>調査途中段階における行政機関への情報提供を、次のとおり実施している。(平成24年4月以降の実績は次のとおり)</p> <table border="1"> <tbody> <tr> <td rowspan="2">4月公表分</td> <td>航空</td> <td>個人所属 動力滑空機の滑走路逸脱重大インシデント(平成24年4月7日発生)に係る情報提供等</td> </tr> <tr> <td>船舶</td> <td>漁船春日丸転覆事故(平成24年3月22日発生)に係る情報提供</td> </tr> <tr> <td>6月公表分</td> <td>船舶</td> <td>水上オートバイリブ同乗者死亡等(平成23年7月31日発生)に係る情報提供</td> </tr> </tbody> </table>	4月公表分	航空	個人所属 動力滑空機の滑走路逸脱重大インシデント(平成24年4月7日発生)に係る情報提供等	船舶	漁船春日丸転覆事故(平成24年3月22日発生)に係る情報提供	6月公表分	船舶	水上オートバイリブ同乗者死亡等(平成23年7月31日発生)に係る情報提供																					
4月公表分	航空	個人所属 動力滑空機の滑走路逸脱重大インシデント(平成24年4月7日発生)に係る情報提供等																																
	船舶	漁船春日丸転覆事故(平成24年3月22日発生)に係る情報提供																																
6月公表分	船舶	水上オートバイリブ同乗者死亡等(平成23年7月31日発生)に係る情報提供																																
<p>2. 調査途中段階における関係事業者等への安全情報の発信</p> <p>行政機関に情報提供を行った場合には、原則として直近の委員長記者会見で紹介するとともに、ホームページに掲載し、不安全情報等の水平展開を図る。</p>				<p>2. 関係事業者等への情報発信(調査途中)</p> <p>平成24年中の実績についてレビューを行う</p>	<p>行政機関に情報提供を行った場合には、委員長記者会見で紹介するとともに、ホームページに掲載し、不安全情報等の紹介を行っている(上記公表分について掲載する)。</p>																													

<p>3. 調査終了後における関係事業者等への安全情報の発信</p> <p>勧告に基づき講じた施策又は措置の状況について国土交通大臣からの通報又は原因関係者からの報告があった場合には、原則として直近の委員長記者会見で紹介するとともに、ホームページに掲載し、情報の水平展開を図る。</p>	<p>3. 関係事業者等への情報発信（調査終了後）</p> <p>平成24年中の実績についてレビューを行う</p>	<p>勧告に基づき講じた施策又は措置の状況について国土交通大臣からの通報又は原因関係者からの報告があった場合における情報提供を、次のとおり実施している（平成24年4月以降の実績は次のとおり）。</p> <table border="1" data-bbox="1261 256 2080 416"> <tr> <td data-bbox="1261 256 1406 336">6月公表分</td> <td data-bbox="1406 256 1491 336">鉄道</td> <td data-bbox="1491 256 2080 336">長崎電気軌道(株)に対する勧告に基づく措置の完了報告（中間）〔長崎電気軌道(株)大浦支線における重大インシデント〕</td> </tr> <tr> <td></td> <td data-bbox="1406 336 1491 416">船舶</td> <td data-bbox="1491 336 2080 416">(有)安栄観光に対する勧告に基づく措置の完了報告〔旅客船第九十八あんえい号旅客負傷事故〕</td> </tr> </table>	6月公表分	鉄道	長崎電気軌道(株)に対する勧告に基づく措置の完了報告（中間）〔長崎電気軌道(株)大浦支線における重大インシデント〕		船舶	(有)安栄観光に対する勧告に基づく措置の完了報告〔旅客船第九十八あんえい号旅客負傷事故〕
6月公表分	鉄道	長崎電気軌道(株)に対する勧告に基づく措置の完了報告（中間）〔長崎電気軌道(株)大浦支線における重大インシデント〕						
	船舶	(有)安栄観光に対する勧告に基づく措置の完了報告〔旅客船第九十八あんえい号旅客負傷事故〕						
<p>4. よりタイムリーかつ積極的な勧告、意見等の発出</p> <p>(1) 運輸安全委員会のミッション、「勧告や意見の発出、事実情報の提供などの情報発信を通じて必要な施策又は措置の実施を求める」を受け、よりタイムリーかつ積極的に勧告、意見等を発出し、一層効果的な再発防止、被害の軽減に資する。</p> <p>なお、今後、「勧告」、「意見」及び「所見」について、以下のとおり取り扱うこととする。</p>	<p>4. 勧告、意見等の発出</p> <p>(1)、(2) 平成24年中の実績についてレビューを行う</p>	<p>タイムリーかつ積極的な勧告、意見等の発出を、次のとおり実施している。（平成24年4月以降の実績はつぎのとおり）。</p> <table border="1" data-bbox="1261 499 2080 694"> <tr> <td data-bbox="1261 499 1406 694">4月公表分</td> <td data-bbox="1406 499 1491 694">船舶</td> <td data-bbox="1491 499 2080 694">貨物船 SINGAPORE GRACE 作業員死亡事故（平成21年6月13日発生） 【勧告2件、意見1件、安全勧告1件】 旅客船第十一天竜丸転覆事故（平成23年8月17日発生） 【意見（経過報告に伴うもの）1件】</td> </tr> </table>	4月公表分	船舶	貨物船 SINGAPORE GRACE 作業員死亡事故（平成21年6月13日発生） 【勧告2件、意見1件、安全勧告1件】 旅客船第十一天竜丸転覆事故（平成23年8月17日発生） 【意見（経過報告に伴うもの）1件】			
4月公表分	船舶	貨物船 SINGAPORE GRACE 作業員死亡事故（平成21年6月13日発生） 【勧告2件、意見1件、安全勧告1件】 旅客船第十一天竜丸転覆事故（平成23年8月17日発生） 【意見（経過報告に伴うもの）1件】						
<p>勧告</p> <p>○国土交通大臣、又は原因関係者への「勧告」は、「事故等調査を終えた場合」、すなわち、当該事故等調査報告書（最終報告書）の公表時に併せて発出する。</p> <p>○その際、最終報告書の「4章 結論」の中の「原因」又は「その他安全上重要な事項（仮）」に基づき、それらに対する改善策を求めるもの（講ずべき施策（措置））について、「勧告」として発出する。</p>		<table border="1" data-bbox="1261 694 2080 901"> <tr> <td data-bbox="1261 694 1406 818">6月公表分</td> <td data-bbox="1406 694 1491 818">航空</td> <td data-bbox="1491 694 2080 818">(株)日本航空インターナショナル所属ダグラス式MD-90-30型重大インシデント（平成22年8月15日発生） 【火災発生（発動機）】（安全勧告1件）</td> </tr> <tr> <td></td> <td data-bbox="1406 818 1491 901">船舶</td> <td data-bbox="1491 818 2080 901">ケミカルタンカー青鷹沈没事故（平成23年1月9日発生） 【意見（経過報告に伴うもの）1件】</td> </tr> </table>	6月公表分	航空	(株)日本航空インターナショナル所属ダグラス式MD-90-30型重大インシデント（平成22年8月15日発生） 【火災発生（発動機）】（安全勧告1件）		船舶	ケミカルタンカー青鷹沈没事故（平成23年1月9日発生） 【意見（経過報告に伴うもの）1件】
6月公表分	航空	(株)日本航空インターナショナル所属ダグラス式MD-90-30型重大インシデント（平成22年8月15日発生） 【火災発生（発動機）】（安全勧告1件）						
	船舶	ケミカルタンカー青鷹沈没事故（平成23年1月9日発生） 【意見（経過報告に伴うもの）1件】						
<p>意見</p> <p>○調査途中段階における国交大臣、関係行政機関の長への提言は、「意見」として述べる。</p> <p>○調査終了時における「勧告」以外の施策等の提言は、関係地方公共団体を除き、「意見」として述べる。</p> <p>○個別の事故等調査によらず、委員会が必要と認めるときに発出する国交大臣、関係行政機関の長への提言は、すべて「意見」として述べる。</p> <p>○「意見」の報告徴収については、各機関の対応を尊重し、講じた施策等について、当該機関の報道資料（HP）等にリンクを貼る等して、国民に周知できるようフォローアップに努める。</p>								
<p>所見</p> <p>○行政機関への提言は、すべて「勧告」又は「意見」を用い、原因関係者（行政機関を除く）への提言は、すべて「勧告」を用</p>								

いて発出するものとし、制度として明確な規定のない「所見」は、以下のような特別な場合を除き、今後は用いないものとする。

○関係地方公共団体、又は同種の事業者・関係団体等（原因関係者ではない者）に提言を行う場合には、原則、所管官庁への「勧告」又は「意見」の中に、その内容（指導、助言、周知等）を書き込むものとし、所管官庁がない場合など特別な場合にのみ「所見」として述べるものとする。

なお、上記の提言を積極的に実施するため、委員会・部会は、初動報告・スケルトン報告・報告書案審議等の各段階において可能性の考えられる提言（改善策）を必ず検討するものとする。

表 過去3年間の年別提言実績数

提言	年	航空	鉄道	船舶
勧告（国交大臣）	H21～23	0	0	0
勧告（原因関係者）	H21	0	0	0
	H22	0	0	0
	H23	0	1	2
安全勧告	H21	3	—	0
	H22	1	—	0
	H23	0	—	9
意見（国交大臣）	H21	1	1	0
	H22	0	0	1
	H23	1	0	2
意見（関係行政機関）	H21	0	0	1
	H22	0	0	0
	H23	0	0	3
意見（調査途中段階）	H21～23	0	0	0
所見	H21	3	0	5
	H22	2	5	18
	H23	2	2	46

（2）関係団体・関係業界への情報発信を強化する。

- ① 委員長定例記者会見等での周知
- ② 講習会における啓発活動

①委員長定例記者会見等での周知 実施している。

<p>③ 報告書公表時に、関係事業者・関係団体等への説明実施</p>		<p>②講習会における啓発活動</p> <p>③報告書公表時に、関係事業者・関係団体等への説明実施</p>	<p>講習会へ参加や報告書の公表時等を利用して、各モードにおいて情報発信の強化に努めている。</p>
<p>(3) 提言(勧告、安全勧告、意見)に係るフォローアップの状況を可能な限りホームページ等を用いて紹介し、当委員会の業務サイクル(原因究明→提言→安全対策)を可視化する。</p> <p>※運輸安全委員会のHPに関する内外の利用者の意見を聞いて、充実・改善の参考とする。</p> <p>(再掲 2.(1)④ 1.参照)</p>	<p>(3) 平成24年6月までにウェブデザインを決定</p>		<p>提言に係るフォローアップの状況を可能な限りホームページ等を用いて紹介し、当委員会の業務サイクル可視化するため、「提言に係る業務プロセス」及び「情報発信に係る業務サイクル」をホームページに掲載。</p>
<p>5. なお、前記4.の実績を踏まえつつ、併せて提言制度の方向性について、検討を継続する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・原因関係者に対する意見陳述 ・地方公共団体の長に対する意見陳述 ・調査途中段階における勧告 ・関係行政機関の長(原因関係者の場合を除く)に対する勧告 ・勧告に基づく施策・措置の公表についての法制化 	<p>5. 今後の方向性の検討 検討継続</p>		<p>引き続き、提言制度の方向性について検討している。</p>
<p>②<社会的に関心の高い事故が発生した際の発生直後からの情報発信></p>			
<p>具体的な対応策</p>	<p>実施時期</p>	<p>実施状況</p>	
<p>1. 社会的関心の高い事故が発生した際には、可能な限り発生直後に委員長又は委員が現地から情報発信を行うこととする。</p> <p>2. 情報発信の概要</p> <p>(1) 対象事故</p> <p>① 事故の態様を踏まえつつ、事故毎に、委員長が部会長、事務局長、総務課長及び首席事故調査官の意見を聞いて決める。</p> <p>② 近年の事例では、(航空)「那覇空港中華航空機火災事故(H19.8発生)」「成田空港FDX機着陸失敗炎上事故(H21.3発生)」「(鉄道)「JR西日本福知山線列車脱線事故(H17.4発生)」「JR東日本羽越線列車脱線事故(H17.12発生)」「JR北海道石勝線列車脱線事故(H23.5</p>	<p>1. 実施中</p>	<p>発生直後の委員の派遣実績(平成23年8月以降)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・旅客船第十一天竜丸転覆事故(部会長 H23.8.18発生) 	

<p>発生)」(船舶)「第十一天竜丸転覆事故 (H23.8 発生)」が該当すると考えられる。</p> <p>(2) 記者会見の時期及び発表内容</p> <p>① 可能な限り早い時期 (事故当日か翌日) 主な発表内容: 派遣した主管調査官等のリスト、事故の調査事項及び大きな調査方針</p> <p>② 事故発生から2、3日後以降 主な発表内容: 事故の調査状況、判明した事実 (確実かつ重要なもの) 及び今後の調査予定</p>																								
<p>③<委員長による定期的な情報発信></p>																								
<p>具体的な対応策</p>	<p>実施時期</p>	<p>実施状況</p>																						
<p>1. 毎月1度、委員長の定例記者会見を行うこととした。昨年8月24日に第1回を開催して以後、毎月開催している。</p> <p>2. 定例記者会見は、次の要領で行っている。</p> <p>(1) 実施日: 原則として毎月第4水曜日 14:00~</p> <p>(2) 場所: 国土交通省5階会見室</p> <p>(3) 会見事項:</p> <p>① 事故等調査の進捗状況</p> <p>② 事故等防止及び事故被害の軽減のための情報</p> <p>③ 勧告等に基づき、関係行政機関等又は原因関係者で講じられた施策・措置</p> <p>④ 年次報告、統計資料</p> <p>⑤ その他、委員長が必要と認めたもの</p> <p>3. 従来から公表報告書について行っている記者レクにおいて、委員長から報告書に付された勧告等を紹介している。</p> <p>4. 委員長記者会見の改善の参考とするため、国土交通省記者会の記者に、これまでの会見に対する感想、改善点・要望についてのアンケートを行った。今後、アンケート結果を参考として、順次改善に努める。</p>	<p>1. 実施中 (平成23年8月~)</p>	<p>1. 事故の再発防止に有益な情報をタイムリーに発信するため、委員長の定例会見を平成23年8月より毎月開催。</p> <p>[平成23年8月~平成24年7月の実績]</p> <table border="1" data-bbox="1317 735 2011 1414"> <thead> <tr> <th>実績</th> <th>件数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>事故等調査の進捗状況</td> <td>24</td> </tr> <tr> <td>事故等防止及び被害軽減のための情報提供</td> <td>7</td> </tr> <tr> <td>勧告等に基づき、講じられた施策・措置</td> <td>12</td> </tr> <tr> <td>年次報告、統計資料</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>その他</td> <td>9</td> </tr> <tr> <td>業務改善に関する事項</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td>委員会設置3周年を迎えて</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>調査中における意見提出</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>ITSA 委員長会議への出席調査中における意見提出</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>委員長会見に対するアンケート</td> <td>1</td> </tr> </tbody> </table>	実績	件数	事故等調査の進捗状況	24	事故等防止及び被害軽減のための情報提供	7	勧告等に基づき、講じられた施策・措置	12	年次報告、統計資料	1	その他	9	業務改善に関する事項	5	委員会設置3周年を迎えて	1	調査中における意見提出	1	ITSA 委員長会議への出席調査中における意見提出	1	委員長会見に対するアンケート	1
実績	件数																							
事故等調査の進捗状況	24																							
事故等防止及び被害軽減のための情報提供	7																							
勧告等に基づき、講じられた施策・措置	12																							
年次報告、統計資料	1																							
その他	9																							
業務改善に関する事項	5																							
委員会設置3周年を迎えて	1																							
調査中における意見提出	1																							
ITSA 委員長会議への出席調査中における意見提出	1																							
委員長会見に対するアンケート	1																							

<p><参考></p> <p>定例記者会見で取り上げた事項は概略以下のとおり。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 運輸安全委員会の業務改善について ・ 事故等調査の進捗状況 <p>旅客船第十一天竜丸沈没事故(H23.8発生)(2回)、JR北海道石勝線列車脱線事故(H23.5発生)(2回)、航大帯広分校訓練機墜落事故(H23.7発生)、北海道エアシステム機奥尻空港上空における重大インシデント(H23.6発生)、エアニッポン機浜松沖上空における重大インシデント(H23.9発生)、四国航空機(回転翼航空機)火災事故(H23.9発生)(2回)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 調査の過程で判明した事実のうち、関係機関に提供した安全情報 <p>ケミカルタンカー日祥丸乗組員死傷事故(H23.6発生)、北海道エアシステム機奥尻空港上空における重大インシデント(H23.6発生)、JR西日本山陽線舞子駅鉄道人身障害事故(H22.12発生)、航大帯広分校訓練機墜落事故(H23.7発生)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 原因関係者が勧告に基づいて講じた措置の状況 <p>遊漁船しぶさき10号沈没事故、長崎電気鉄道(株)大浦支線における重大インシデント、旅客船第九十八あんえい号旅客負傷事故</p>		
④<個別事故の記者レク資料等の公開等によるホームページの充実>		
<p>具体的な対応策</p>	<p>実施時期</p>	<p>実施状況</p>
<p>1. 運輸安全委員会のHPに関する内外の利用者の意見を聞いて、充実・改善の参考とする。</p> <p>2. 昨年実施した職員アンケートによる意見・アイデアについては、内容を吟味し、採用可能なものから順次改善する。</p> <p>3. また、委員会の基礎情報については、他省庁のHPや諸外国の調査機関</p>	<p>1. 職員アンケート結果の内容検討 平成24年4月まで</p> <p>一般利用者へのアンケートの実施 平成24年6月まで</p> <p>2. 追加コンテンツの検討 平成24年8月まで</p> <p>3. 基礎情報のHPへの</p>	<p>平成23年11月～12月に職員アンケートを、平成24年6月～7月には一般利用者のアンケートをそれぞれ実施した。今後寄せられた意見等を参考に、平成24年8月までにホームページ改善・追加コンテンツの検討を行う。</p>

<p>のHP等も参考にしつつ追加するコンテンツを決定していく。なお、追加する情報については、引き続きHP掲載の環境が整ったものから順次掲載する。</p> <p>4. 記者レク時の説明用に作成・使用する資料については、今後HPに掲載する。</p> <p>※提言（勧告、安全勧告、意見）に係るフォローアップの状況を可能な限りホームページ等を用いて紹介し、当委員会の業務サイクル（原因究明→提言→安全対策）を可視化する。 （再掲 2.（1）①4.（3）参照）</p>	<p>掲載 順次実施中</p> <p>4. 記者レク資料のHP 掲載 平成24年4月公表分 から</p>	<p>記者レク資料は4月公表分からホームページへ掲載中</p> <table border="1"> <tr> <td data-bbox="1258 336 1339 496">4月</td> <td data-bbox="1339 336 2080 416">航空・・・日本エアークミューター重大インシデント（使用中の滑走路への着陸の試み）</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1258 416 1339 456"></td> <td data-bbox="1339 416 2080 456">船舶・・・旅客船第十一天竜丸転覆事故</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1258 456 1339 496"></td> <td data-bbox="1339 456 2080 496">船舶・・・貨物船 SINGAPORE GRACE 作業員死亡事故</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1258 496 1339 616">5月</td> <td data-bbox="1339 496 2080 536">航空・・・エバーグリーン国際航空重大インシデント（発動機の破損）</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1258 536 1339 616"></td> <td data-bbox="1339 536 2080 616">船舶・・・旅客フェリー フェリーきたきゅうしゅう ケミカルタンカー衝突事故</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1258 616 1339 655">6月</td> <td data-bbox="1339 616 2080 655">航空・・・全日本空輸B767乱気流による客室乗務員負傷</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1258 655 1339 695"></td> <td data-bbox="1339 655 2080 695">船舶・・・ケミカルタンカー青鷹沈没事故</td> </tr> </table>	4月	航空・・・日本エアークミューター重大インシデント（使用中の滑走路への着陸の試み）		船舶・・・旅客船第十一天竜丸転覆事故		船舶・・・貨物船 SINGAPORE GRACE 作業員死亡事故	5月	航空・・・エバーグリーン国際航空重大インシデント（発動機の破損）		船舶・・・旅客フェリー フェリーきたきゅうしゅう ケミカルタンカー衝突事故	6月	航空・・・全日本空輸B767乱気流による客室乗務員負傷		船舶・・・ケミカルタンカー青鷹沈没事故
4月	航空・・・日本エアークミューター重大インシデント（使用中の滑走路への着陸の試み）															
	船舶・・・旅客船第十一天竜丸転覆事故															
	船舶・・・貨物船 SINGAPORE GRACE 作業員死亡事故															
5月	航空・・・エバーグリーン国際航空重大インシデント（発動機の破損）															
	船舶・・・旅客フェリー フェリーきたきゅうしゅう ケミカルタンカー衝突事故															
6月	航空・・・全日本空輸B767乱気流による客室乗務員負傷															
	船舶・・・ケミカルタンカー青鷹沈没事故															

⑤<ニュースレターほか情報ツールの内容の充実・再検討>		
具 体 的 な 対 応 策	実 施 時 期	実 施 状 況
<p>統計分析や類似事例を取りまとめた各種ツールや海外向け情報発信ツールの確保は必要との認識に立った上で、広く一般に周知すべき当委員会のPR活動を中心としたツールと、統計・分析及び事故等事例紹介を内容とし、再発防止・啓発を目的としたツールとに分けることとし、以下のとおり実施する。</p> <p>1. 委員会の活動全体にかかるPR事項、HP更新情報、公表事案、コラム等をHP及びメールマガジン等に掲載する。 <PR活動等></p> <p>2. 現行ニュースレター形式を維持しつつ、各モードごと、またはモード共通のテーマについて特集し、紹介すべき事例、統計に基づく分析など内容を充実させる。 <事例紹介、分析集></p>	<p>1. 及び2. PR活動等及び事例紹介、分析集の 発刊 平成24年4月以降、 早期に実施</p>	<p>「運輸安全委員会ダイジェスト」を発行し、「ホームページ」及び「運輸安全委員会メールマガジン」に掲載している。</p> <p>4月：第1号 マリンレジャーに関連する船舶事故の特集 6月：第2号 航空、鉄道、船舶の各モードから1事例ずつを解説</p>

<p>3. 運輸安全委員会年報については、英語版作成を発刊計画に加え、編集、作成する。</p>	<p>3. 運輸安全委員会年報の発刊 平成24年7月末までに実施 (英語版)平成24年12月末までに実施</p>	<p>8月末までの日本語版の発刊に向け、原稿案を調整している。 [内容] ～特集～ 業務改善アクションプラン 各モードの事故等調査の状況 等</p>
<p>4. 各地方事務所作成の地方版分析集について、内容の充実及びその周知啓発活動を積極的に行う。</p>	<p>4. 地方版分析集の充実 平成24年中の実績についてレビューを行う</p>	<p>各地方事務所においても管轄区域内の船舶事故等について、地域特有の状況を分析した地方版分析集の内容充実及び周知啓発に取り組んでいる。 3月：横浜事務所（関東・東海沿岸における定置網等への進入などによる船舶事故の現状） 4月：函館事務所（北海道沿岸における漁船転覆事故の状況） 5月：神戸事務所（プレジャーボートの事故防止に向けて） 5月：長崎事務所（九州西岸における漁船関連事故の状況）</p>

(2) 事故調査の透明性確保の観点から情報の開示に努める。

①<基礎データの開示>		
具体的な対応策	実施時期	実施状況
<p>1. 今後とも、個人情報、企業機密に関するものを除き、事故等の原因を解析するために不可欠な計算の元データは、引き続き報告書へ掲載していく。</p> <p>2. 報告書作成に使用した委託調査の資料（成果品）で報告書に全てのデータを掲載していないものについて、個人情報、企業機密に関するものを除き、公表することとする。なお、公表資料の選定、委員会（部会）における手続きなど、公表にあたっての具体的方法について、引き続き検討する。</p> <p>3. その他、事故等の原因を解析するために不可欠ではなく報告書の記載量が増えて読みづらくなる等の理由から報告書に掲載されていない基礎データ（例えば、気象データ、機器の諸元、各種記録装置のデータ、写真など）については、個人情報、企業機密に関するものを除き、引き続き個別に情報公開請求に対応していく。</p>	<p>1. 実施中</p> <p>2. 平成24年4月まで</p> <p>3. 引き続き求めに応じて公開</p>	<p>1. 事故等の原因を解析するために不可欠な計算の元データは引き続き報告書へ掲載する。</p> <p>2. 委託調査資料（成果品）の報告書への掲載は、委員会（部会）の審議を経て決定することとしており、平成24年5月から新たに審議入りする案件については、基本的に委託調査資料の報告書への掲載を実施している。</p> <p>3. これまで、気象データ、フライトレコーダ等の機器の諸元、DFDR等の各種記録装置のデータ等について情報公開請求に対応している。</p>

②<委員会審議の更なる透明性確保>		
具体的な対応策	実施時期	実施状況
<p>(議事録の詳細化)</p> <p>1. 審議における意思決定の過程及びその経緯等について議事録に記載することは、審議の透明性の確保又は事後に検証する上で必要となるものであることから、以下のように対応する。</p> <p>2. 委員会(部会を含む。)審議のうち、重要、かつ本質的な部分について、委員ごとの発言部分を要領筆記した詳細な議事録を作成する方向で検討することとし、平成23年11月の各部会から詳細化した議事録作成の試行を開始した。</p> <p>3. ワーキングチームにおいて、試行結果(平成23年11月～平成24年3月までの5ヶ月分)を検討 (特に、議事録に盛り込む審議内容、様式など)</p> <p>4. 議事録のまとめ方、体制の整備などを踏まえた第2次試行の実施、検証(平成24年5月～9月)</p> <p>5. 詳細な議事録の運用開始</p>	<p>2. 実施済み</p> <p>3. 平成24年4月に実施</p> <p>4. 平成24年5月から実施</p> <p>5. 平成24年10月から実施</p>	<p>1～3. 平成23年11月から平成24年3月まで、第1次試行として一部の部会について試行版議事録を作成し、作業量、記録すべき内容等について検討。</p> <p>4. 平成24年5月から第2次試行を実施し、議事録のまとめ方、体制の整備について検討。</p> <p>5. これらの試行結果に基づき、平成24年10月から、詳細な議事録の運用を開始予定。</p>
<p>(一部部会の公開検討)</p> <p>1. 機密情報保護の問題、報告書公表のあり方等、諸問題を整理し、公開の是非を検討する。</p>	<p>1. 継続検討</p>	<p>諸外国の調査機関の中で、唯一、一部の審議を公開している米国国家運輸安全委員会(NTSB)について、制度の運用等を調査し、我が国の制度との相違について整理中。</p>

3. 被害者への配慮

(1) 被害者やそのご家族、ご遺族に対し、事故調査に関する情報を適時適切に提供する。

①<被害者等への情報提供等>								
具体的な対応策	実施時期	実施状況						
<p>以下の内容を盛り込んだ「被害者等情報提供マニュアル」を作成し、対応する。</p> <p>1. 情報提供の対象者</p> <p>原則として、旅客が死亡又は行方不明となった事故若しくは複数の旅客が重傷を負った事故における被害者及びその家族又は遺族を対象とし、被害者等の心情に配慮し、適時適切に情報提供を行うこととする。</p> <p>但し、上記事故以外の被害者等から情報提供の要望があった場合は、上記に準じた情報提供を行うこととする。</p> <p>2. 情報提供の内容</p> <p>(1) マスコミへ公表する事実情報や調査の進捗状況</p> <p>(2) 事故調査報告書（経過報告書、最終報告書）</p> <p>3. その他</p> <p>○事故調査に係る情報提供窓口設置について、可能な限り早期に被害者等へ連絡。</p> <p>○被害者等の要望により、報告書に関する説明を実施。</p> <p>○国土交通省「公共交通事故被害者支援室（仮称）」との連携</p>	平成 24 年 4 月から実施	<p>○「事故被害者に寄り添う」視点から、適時適切に情報提供を行うだけでなく、事故被害者ならではの「気づき」等をお聞きし、事故等調査業務へのさらなる改善のきっかけにする、「双方向でのコミュニケーション」についても取り組むため、平成 24 年 4 月 1 日に「事故被害者情報連絡室」を設置。</p> <p>○平成 24 年 5 月には「被害者等情報提供マニュアル」を作成した。</p> <p>○情報連絡室において、進捗状況の照会対応、報告書の事前送付等を行うとともに、被害者等からうかがった貴重なご意見を事務局内で共有している。</p> <p>[業務内容]</p> <table border="1"> <tr> <td>情報提供の対象</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ・原則として、旅客が死亡又は行方不明となった事故若しくは複数の旅客が重傷を負った事故における被害者等（そのご家族、ご遺族を含む）を対象とする。 ・但し、上記事故以外の被害者等から情報提供の要望があった場合は、上記に準じた情報提供を行う。 </td> </tr> <tr> <td>情報提供の内容</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ・マスコミへ公表する事実情報や調査の進捗状況 ・事故調査報告書（経過報告を含む） ・委員長記者会見の要旨 </td> </tr> <tr> <td>対応その他</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ・被害者に対し、できる限り早期に、情報提供窓口設置の旨を伝える。 ・被害者等のご意見は、適宜取りまとめのうえ、関係部会へ報告する。 ・報告書公表後においても再発防止策のフォローアップなどの情報提供に努める。 ・地方事務所を含めて被害者等が気軽に立ち寄ることができる開かれた体制を目指す。 ・国土交通省「公共交通事故被害者支援室」と連携を図る。 <p>（併任←「事故被害者情報連絡室」）</p> </td> </tr> </table> <p style="text-align: right;">（被害者等情報提供マニュアル（平成 24 年 5 月作成）より）</p>	情報提供の対象	<ul style="list-style-type: none"> ・原則として、旅客が死亡又は行方不明となった事故若しくは複数の旅客が重傷を負った事故における被害者等（そのご家族、ご遺族を含む）を対象とする。 ・但し、上記事故以外の被害者等から情報提供の要望があった場合は、上記に準じた情報提供を行う。 	情報提供の内容	<ul style="list-style-type: none"> ・マスコミへ公表する事実情報や調査の進捗状況 ・事故調査報告書（経過報告を含む） ・委員長記者会見の要旨 	対応その他	<ul style="list-style-type: none"> ・被害者に対し、できる限り早期に、情報提供窓口設置の旨を伝える。 ・被害者等のご意見は、適宜取りまとめのうえ、関係部会へ報告する。 ・報告書公表後においても再発防止策のフォローアップなどの情報提供に努める。 ・地方事務所を含めて被害者等が気軽に立ち寄ることができる開かれた体制を目指す。 ・国土交通省「公共交通事故被害者支援室」と連携を図る。 <p>（併任←「事故被害者情報連絡室」）</p>
情報提供の対象	<ul style="list-style-type: none"> ・原則として、旅客が死亡又は行方不明となった事故若しくは複数の旅客が重傷を負った事故における被害者等（そのご家族、ご遺族を含む）を対象とする。 ・但し、上記事故以外の被害者等から情報提供の要望があった場合は、上記に準じた情報提供を行う。 							
情報提供の内容	<ul style="list-style-type: none"> ・マスコミへ公表する事実情報や調査の進捗状況 ・事故調査報告書（経過報告を含む） ・委員長記者会見の要旨 							
対応その他	<ul style="list-style-type: none"> ・被害者に対し、できる限り早期に、情報提供窓口設置の旨を伝える。 ・被害者等のご意見は、適宜取りまとめのうえ、関係部会へ報告する。 ・報告書公表後においても再発防止策のフォローアップなどの情報提供に努める。 ・地方事務所を含めて被害者等が気軽に立ち寄ることができる開かれた体制を目指す。 ・国土交通省「公共交通事故被害者支援室」と連携を図る。 <p>（併任←「事故被害者情報連絡室」）</p>							

		○平成 24 年 4 月に各地方事務所も情報の窓口を開設し、東京と一体的に対応している。
②<能力向上のための研修等の充実> (再掲)		
4. (1) ①参照		

(2) 被害者やそのご家族、ご遺族からのご意見などに丁寧に対応する。

①<被害者等からのご意見への適切な対応>		
具体的な対応策	実施時期	実施状況
1. 被害者等の気づきなどについては、情報提供窓口が被害者等に寄り添い、話をお聞きし、適切に部会に報告するものとする。	1. 平成 24 年 4 月から実施	3. (1) ①参照
2. コミュニケーション能力の向上等に資する研修等の受講。	2. 平成 24 年度中に実施	
3. 報告書公表後も、被害者等との連絡を密にし、情報提供等に努める。	3. 実施中	
4. 地方事務所も情報の窓口として、東京と一体的に対応する。	4. 平成 24 年 4 月から実施	
②<能力向上のための研修等の充実> (再掲)		
4. (1) ①参照		

4. 組織基盤の充実

(1) 調査手法に対する総合的な理解をはじめとした個々の能力の向上に努める。

①<能力向上のための研修等の充実>		
具体的な対応策	実施時期	実施状況
1. 職員の資質向上のため平成23年度においては、外部講師による次の研修を実施した。 ・ 事故調査における各種分析手法 ・ 分かりやすい文章の技術 ・ マスコミから見た事故調査の広報 ・ 被害者・遺族と事故調査 ～被害者等の思いと事故調査への期待～ ・ 過去における重大事故の調査体験		○平成 24 年 4 月に第 1 回研修協議会を開催し、「平成 24 年度研修計画」を策定するとともに、順次、研修を実施している。

<p>2. 研修協議会を設置して平成24年度研修計画を策定し、以下の研修を順次実施する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・より徹底した原因調査のためのコミュニケーション、プレゼンテーション、コンプライアンス、ヒューマンファクター分析手法などの研修 ・被害者等に対する情報提供のためのコミュニケーション能力向上の研修 ・被害者等からの事故調査への気づきに関する講演の開催 ・国外研修 ・地方事務所職員に対する航空、鉄道事故の初動調査の概要、手法等の研修 ・その他の専門研修 <p>3. 運輸安全委員会事務局職員の研修に関する通達の見直し</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現在の航空事故調査官研修要領(H20.10.1運委参第14号)、鉄道事故調査官研修要領(H20.10.1運委参第15号)を廃止し、船舶事故調査官及び事務官を含めた全職員に関する研修要領を策定 	<p>2. 平成24年4月上旬に研修協議会を開催</p> <p>3. 平成24年10月までに実施</p>	<table border="1"> <tr> <td rowspan="3">基礎力向上 (モード共通)</td> <td>ヒューマンファクター分析手法</td> <td>実施予定</td> </tr> <tr> <td>コミュニケーション研修</td> <td>実施予定</td> </tr> <tr> <td>航空及び鉄道事故調査の概要研修</td> <td>5月実施済み</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">専門技術研修 (モード別)</td> <td>機器取り扱い研修</td> <td>随時実施</td> </tr> <tr> <td>シミュレータ訓練</td> <td>随時実施</td> </tr> <tr> <td>火災調査に関する研修</td> <td>6月実施済み</td> </tr> </table>	基礎力向上 (モード共通)	ヒューマンファクター分析手法	実施予定	コミュニケーション研修	実施予定	航空及び鉄道事故調査の概要研修	5月実施済み	専門技術研修 (モード別)	機器取り扱い研修	随時実施	シミュレータ訓練	随時実施	火災調査に関する研修	6月実施済み
基礎力向上 (モード共通)	ヒューマンファクター分析手法	実施予定														
	コミュニケーション研修	実施予定														
	航空及び鉄道事故調査の概要研修	5月実施済み														
専門技術研修 (モード別)	機器取り扱い研修	随時実施														
	シミュレータ訓練	随時実施														
	火災調査に関する研修	6月実施済み														

②<特に重大な事故への対応訓練(シミュレーション)の実施>		
具体的な対応策	実施時期	実施状況
<p>1. 各対応事項について「特に重大な事故対応要領」を整備する。</p>	<p>1. 検討中</p>	<p>平成24年3月に実施した訓練の結果に基づき、要領(案)の見直し作業を行っている。(次項参照)</p>
<p>2. 各モード持ち回りで、おおむね半年毎に特に重大な事故への対応訓練を実施する。なお、対応訓練の結果、「特に重大な事故対応要領」で改善を要すること等が明らかとなれば、適宜見直しを行う。</p>	<p>2. 順次実施</p>	<p>平成24年3月 航空事故を想定した訓練を実施。 平成24年秋頃 鉄道事故を想定した訓練を実施する予定。 平成25年春頃 船舶事故を想定した訓練を実施する予定。</p>
<p>3. 重大事故に対応した経験を有する調査官OBの講演を実施する等、過去の事故対応経験について組織全体での共有化を図る。</p> <p>(参考) 平成24年3月2日(金)、航空事故を想定して訓練を実施した。 今後、訓練の実施結果を基に「特に重大な事故対応要領」の改善を図り、次回以降の訓練の参考とする。</p>	<p>3. 順次実施</p>	<p>平成24年3月 元航空事故調査官による航空重大事故に関する講演を実施した。 鉄道重大事故に関する講演について検討中。</p>

<p>また、研修の一環として平成24年3月16日（金）に、2名の航空事故調査官〇Ｂによる過去の重大事故の経験について講演を実施し、事故への対応の重要性を改めて確認した。</p>		
--	--	--

(2) 組織全体が活性化するよう、自由に意見を交換し、問題を共有できる組織づくりに努める。

①<運輸安全委員会のミッション・行動指針の設定>		
具体的な対応策	実施時期	実施状況
1. 運輸安全委員会のミッション・行動指針を策定し、委員・職員に通知するとともに運輸安全委員会ウェブサイトで公表する。	1. 実施済み	職員一人一人が常にミッションを意識し、行動指針に則り業務を適確に遂行するよう、委員長室や各地方事務所の所長室等に掲示した。
②<シンボルマーク等の設定>		
具体的な対応策	実施時期	実施状況
1. 委員・職員（地方事務所を含む。）からの公募及び投票により、シンボルマークを設定する。 2. シンボルマークは、国内外の会議やイベント会場（ポスター等）、ウェブサイトや公表資料、封筒その他様々な場面で幅広く活用して運輸安全委員会をアピールしていく。	1. 実施済み	シンボルマークは平成24年3月に職員の提案により選定した。また、シンボルマークを内外に周知するため、シンボルマーク入りのクリアファイル、封筒、名刺のひな形やピブスを製作した。
③<モード間の情報交流>		
具体的な対応策	実施時期	実施状況
1. モード横断的にワーキングチームを設置し、事故調査マニュアルの改善等情報交換や業務改善方を検討する。	1. 実施中	より一層の運輸の安全の向上に寄与するため、各モードに提言チームを設置した。
④<地方事務所の強化>		
具体的な対応策	実施時期	実施状況
(再掲) 1. 地方事故調査官の調査対象である船舶事故等の処理に当たっては、審議の効率化の改善を図る。(1. (2) ①5. 参照) 2. 各地方事務所作成の地方版分析集について、内容の充実及びその周知啓発活動を積極的に行う。(2. (1) ⑤5. 参照)	1. 平成24年4月から試行 2. 平成24年中の実績についてレビューを行う	1. 東京の船舶事故調査官が代理で説明していたものを、テレビ会議システムの活用により地方事故調査官が直接部会審議に参加し、説明することとした。 2. 地方事務所が年に1回程度作成している地方版分析集についても、今後内容を充実するとともに、運輸局を通じて情報提供を行う。

<p>3. 地方事務所も情報の窓口として、東京と一体的に対応する。 (3. (2) ①4. 参照)</p> <p>4. より徹底した原因調査のためのコミュニケーション、プレゼンテーション、コンプライアンス、ヒューマンファクター分析手法などの研修 (4. (1) ①2. 参照)</p> <p>5. 地方事務所職員に対する航空、鉄道事故の初動調査の概要、手法等の研修 (4. (1) ①2. 参照)</p>	<p>3. 平成 24 年 4 月から実施</p> <p>4. 順次実施</p> <p>5. 順次実施</p>	<p>3. (1) 地方事務所に情報提供担当者を指名し、地方運輸局等への情報提供を強化した。 (例：神戸事務所から神戸海運監理部に対し、発生した水上オートバイ同乗者死亡事故について情報提供)</p> <p>3. (2) 被害者に寄りそうことを基本とし、東京と地方が一体となって対応するため、地方事務所の事故調査調整官を「事故被害者情報連絡室」に併任した。</p> <p>4. 平成 24 年 4 月に第 1 回研修協議会を開催し、「平成 24 年度研修計画」を策定するとともに、順次、研修を実施している。</p> <p>5. 航空・鉄道事故調査の支援のため、地方事務所職員に対し、航空・鉄道事故調査に関する研修を行った。</p>
---	---	---

アクションプランのフォローアップ及び改定

①<アクションプランのフォローアップ>		
具体的な対応策	実施時期	実施状況
1. 24年度以降も有識者会議を継続的に開催し、年2~3回のフォローアップを実施する。	1. 原則、年2~3回実施する（不断に実施）	第3回業務改善有識者会議を、8月1日（水）14:00~16:00に開催する。
②<アクションプランの改定>		
具体的な対応策	実施時期	実施状況
1. アクションプランは、業務改善の過程において、新規テーマの追加等、改定の必要が生じた場合には、速やかに改定を実施する。	1. 随時	新たな課題について随時検討を行っている。