

## 第1回運輸安全委員会業務改善有識者会議 議事概要

### 1. 日時

平成23年7月27日(水) 14:00~16:20

### 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、堀家総務課長、野村参事官、梅沢事故防止分析官、知場首席航空事故調査官、大野首席鉄道事故調査官、小須田首席船舶事故調査官

### 4. 議題

- ① これまでの取組み
- ② 運輸安全委員会の業務改善検討テーマ
- ③ 事故調査報告書の紹介
- ④ 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、今後、有識者の皆様のご意見やご指導を賜りながら、さらに組織と業務の改善を進め、事故再発防止のために、また、運輸の安全の実現のために欠かすことのできない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 これまでの取組み>

- 堀家総務課長から、検証メンバーの提言及び本有識者会議発足の経緯並びに福知山線列車脱線事故以降の運輸安全委員会の取組について、また、各首席事故調査官から、フローチャート等の活用等の実施状況について説明があった。（資料1-1、1-2、1-3）

#### <② 運輸安全委員会の業務改善検討テーマ>

- 堀家総務課長から、検証メンバーの提言を受けた運輸安全委員会業務改善の検討テーマについて説明があり、また、本会議でのご指摘、コメントを踏まえたうえで、アクションプラン（案）を運輸安全委員会において取りまとめ、改めて次回会議でご議論をいただきたい旨、説明があった。（資料2）

○有識者委員から、以下のような意見があった。

〔1. 適時適切な情報の発信〕

- ・勧告、安全勧告、意見、所見は分類が分かりにくい。それぞれ、どのような意味づけがあるのか社会に理解されていない。報告書の中にこれらの用語の定義を明示することが必要。(1.(4))
- ・委員会審議、議事録の公開は、誰がどのように発言したかが分かっていると、調査がしづらくなる可能性もある。公開を進めるにあたっては工夫が必要。(1.(6)(7))

〔2. 分かりやすい事故調査情報の提供及び被害者対応の充実〕

- ・被害者、遺族等、初めて報告書を読む人が、たとえ専門的知識がなくても、当たり前理解できるような工夫が必要。
- ・日本航空 123 便事故の解説は良い形でまとまっており、今後の参考事例となる。ただ、専門性が高く、かつ、分かりやすい報告書というのは言うは易いが、なかなか実現が難しい課題。少なくとも一般の読み手にとって、専門的な細部は分かりにくくとも、こういう文脈なのかという「納得感」が得られるようなものにする必要がある。専門用語の使用はある程度避けられないが、使用しつつも分かりやすい記載を心がけるべきで、用語解説を付けることも必要。

〔3. 運輸安全に広く寄与する事故調査の実施〕

- ・「専門的知見を総動員」とあるが、イメージが逆。航空・鉄道・船舶それぞれの、あるいは技術的に深いという専門的ではなく、むしろ、共通要因のヒューマンファクター（以下、「HF」と略す。）や組織要因のことを言っているものと理解したい。
- ・HF や組織要因の問題は、事故とどの程度因果関係があるかを数値的に示すことはできない。何のための事故調査なのかを踏まえる必要があり、事故を予防するためには可能性のある様々な関与要因を解明することが必要。組織問題の解明を期待する社会の要請に対して、事故の原因を特定して責任を見いだすための調査ではないこと、再発予防のための未来に向けた調査であることが理解してもらう必要もある。
- ・HF のマニュアル化には困難が伴う。また、マニュアルどおりに実施しても必ずしも十全な調査が出来ない場合もある。HF や組織問題に関する専門家を増員するか、調査官に基本的な HF や組織問題の知見を持たせていくことが必要。(3.(1)、5.(3))
- ・マニュアルの作成は、各モードによって事故のあり様も違っており、どのようにまとめるのか方向性の議論が必要。(3.(1))
- ・調査官の中立性の確保は極めて重要であるが、一方で、原因関係企業との間に壁を作ってしまうのは、真相に近づけなくなる可能性もある。委員、調査官の視点だけで調査するのではなく、一定の段階で現場作業員や原因関係企業の専門家とも議論、意見交換をする場を設けるなど、様々な可能性を検討して欲しい。(3.(2))
- ・直接原因、背景要因のほか、原因との因果関係が明確でない重要なリスク要因をど

のように取り扱うか。事故調査の目的が安全な社会をつくることにあるとすれば、リスク要因も報告書に記載されるべき。福知山線事故の報告書では、リスク要因が4章の原因に記載されておらず埋没している。読む側が「なるほど、こういう構造を持った事故だったのか」と納得感に繋がる構成として欲しい。(3.(3))

- ・「想定外」という言葉がよく使われるが、専門家が可能性を低く見ていたものほど巨事故になっている。小さい事故、インシデントだからといって切り捨てるのではなく、巨事故になっていたらどうなるかという視点から、きちんとリスクを指摘するよう報告書の記載を検討する必要がある。事故の防止とは、単に同種事故の再発防止ではなく、社会全体の安全を向上させていくためのものと捉えて欲しい。(3.(3))
- ・モード共通の情報発信とは、言い換えれば、リスクの水平展開。水平展開の失敗による事故はたくさんある。モード共通に役立つものは、メッセージ性の強い情報発信であることが分かるような工夫が必要。船舶、航空は国際性が強い分野であり、日本だけでなく、外国の事故の教訓を発信することも検討を。(3.(5))

#### [4. 事故調査の円滑な実施]

- ・警察との関係は、粘り強く、良い関係を築く方向で弛みなく協議願いたい。
- ・現場保存等共通のものは、むしろ協力関係でやった方が良い。ただし、いわゆる「動態保存」がされないような事態は調査の支障となるため、警察側に証拠保全の重要性を伝える等、啓発的な視点を持ってはどうか。

#### [5. 組織基盤の充実化]

- ・運輸安全委員会としてのミッションを明示することが重要。いかなる位置づけを持った組織で、何のために調査をし、どのように安全に貢献していくのか。職員の意識レベルを高めるだけでなく、命を守り、安全な社会をつくるための事故調査の必要性を社会に示すうえでも重要。(5.(1))

#### [その他]

- ・大きな事故が起きれば、国際的な影響、関心も生じる。事故情報はデータベース化し、国内外へ発信すべき。
- ・船舶については、従来の海難審判制度から大きく変わったが、現時点で変えてどうなったかという評価・検証も必要。
- ・運輸事故の再発防止、より安全な社会の構築という観点から、事故防止のための研究開発等、日本全体としての方向性に影響を与えるような役割を委員会が持つべきではないか。
- ・平成20年の設置法改正の附帯決議にあった調査対象に自動車事故を加える検討について、年間70~80万件も発生しているすべての自動車事故を調査することは困難。都市災害的な様相を持ったものや、組織的要因が強く疑われるもの、高速道路上の

連続玉突き事故のような重大事故などについて、捜査とは別の角度から事故調査に取り組むことは、運輸全体の安全の向上という点で意味があるのでは。

#### <③ 事故調査報告書の紹介>

- 澤木統括船舶事故調査官、大野首席鉄道事故調査官、河合次席航空事故調査官より、新たな取組みを実施した事故調査報告書について紹介。(資料3-1、3-2、3-3)
- 有識者委員から、以下のような意見があった。
  - ・ J R 東海の鉄道人身障害事故の事例は、運輸安全委員会の前身である航空・鉄道事故調査委員会においては調査対象外であった事故を調査したこと、また、1人の作業員のミスだけではなく、その背景の組織問題の有無にも視点をあてて調査したことは、事故調査が国民の信頼感を得、期待に応えるという意味で重要な事例。
  - ・ 遊漁船の事例は、似たような事案が過去に起きているということは、過去の教訓が活かされていないということ。情報の周知の仕方についても検討が必要。
  - ・ 説明の仕方、まとめ方については、更に工夫が必要。

#### <④ その他>

- 有識者委員から、以下のような意見があった。
  - ・ 本年4月15日の検証メンバーの提言後、多岐にわたる問題について実践的な取組が始まっているという印象。
  - ・ 運輸安全委員会発足前後から、独自に改革に取り組んでいる運輸安全委員会の積極的姿勢は評価したい。
  - ・ 日本の運輸安全委員会が、米国のNTSB以上に、国際的にも評価される組織となってもらいたい。
  - ・ 運輸安全委員会の3分野は出自の違いから、モードごとに文化が異なると思うが、それぞれの文化を大事にしつつも、運輸安全委員会として共通の、一つの文化を作っていくことが大事。
  - ・ 組織は結局のところ「人」のあり様につきる。委員、調査官、調査を支える事務局、それぞれの「人づくり」をどのように進めるのか。そこが改革のカギ。
  - ・ 今、進んでいる本質的な変化の取組を、メディア、社会に対しても理解されるよう努めることで、現場での仕事もしやすくなるのでは。

#### ○ 次回開催について

次回は年度内開催を予定していたが、安部座長から、ディスカッションを行う場を秋ごろに1回設けた方が良いのではないかとのご提案があり、日程、議題も含め後日調整することとなった。