

業務改善アクションプラン（平成24年策定、平成26年最終改定）の到達状況

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>		
現状及び問題意識（当時）	具体的な対応策	到達状況
<p>現行整備されているマニュアル等（※）は、先達の事故調査官が経験し積み上げてきた「事故調査技術の伝承」などが十分に明文化されていない。また、組織事故やヒューマンファクター分野の調査に係る分析手法の説明やチェックリストが十分ではない。</p> <p>したがって、現行のマニュアル等が、更に実務上役立つものとなるよう検証が必要である。</p> <p>（※）現行整備されているマニュアル等 <航空>事故調査マニュアル（調査の段取りなど）、報告書作成要領、ハンドブック（携行品、取得すべき情報等についてのチェックリストなど） <鉄道>事故調査マニュアル（調査の段取りなど）、報告書作成要領、詳細マニュアル（携行品、取得すべき情報等についてのチェックリストなど） <船舶>報告書の作成マニュアル、口述聴取事項チェックリスト</p>	<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(ICA0)及び国際海事機関(IMO)が作成したものがあ。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(ICA0)、国際海事機関(IMO)及び米国国家運輸安全委員会(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>ICA0、IMO 及び NTSB の事故調査マニュアルを参考にし、体系化した「事故等調査実施マニュアル」を制定した。</p> <p>第1編 総則 第2編 事故等調査の計画 第3編 組織的要因に関する調査 第4編 ヒューマンファクターの調査 第5編 モード別調査 第6編 チェックリスト</p>
②<報告書第4章「結論（原因）」の記載方法>		
現状及び問題意識（当時）	具体的な対応策	到達状況
<p>事故調査は責任追及のためではなく、事故等の防止及び被害軽減のためのものである。したがって、事故調査の結果判明した事故等の防止及び被害軽減に繋がる幅広い事象を報告書において漏れなく、かつ、読み手に理解しやすい形で示していくことは、事故調査の目的を達成するために必要不可欠である。</p> <p>報告書第4章（結論部分）の記載に関するこれまでの取組みとしては、従前、同章には「原因」のみを記載していたものを、平成21年春から、内容が複雑で大部な報告書については「分析の要約」を併せて記載することとして第3章「分析」と第4章「原因」との関</p>	<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」）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…」「…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>3. 「結論」に至った詳細の分析経過とその再発防止策</p>	<p>「事故等調査報告書作成指針」及び各モードにおける「事故等調査報告書作成マニュアル」において、左記「具体的な対応策」に基づく記載方法を規定した。</p>

<p>係性を分かりやすくしたところ。さらに平成 22 年春からは、その運用を厳格に実施するため、当該運用を適用する報告書の客観的基準を設けたところである。</p> <p>第 4 章の記載方法については、</p> <ul style="list-style-type: none"> - 事故等原因との因果関係は不明確ではあっても安全を阻害する要因が明らかになった場合は、報告書の結論部分に記載すべき - 結論部分においては、背景要因や被害発生・拡大要因など、事故の全容を把握しやすくするために各要因を分類して記載すべき <p>といった意見もある（「JR 西日本福知山線事故調査に関わる不祥事問題の検証と事故調査システムの改革に関する提言」）。</p> <p>事故等の防止及び被害軽減の観点から報告書がより有効に活用されるよう、こうしたご意見や外国事故調査機関の報告書記載状況も踏まえつつ、第 4 章の記載方法について更に検討することが必要である。</p>	<p>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>	
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>現状及び問題意識（当時）</p> <p>事故調査を適確に行うためには、運航者、製造者等の関係者から情報提供頂くなど必要な協力を得る必要がある。</p> <p>航空事故が発生した場合、国際民間航空条約第 13 附属書に基づき、関係国には運航者、製造者等の関係者を顧問として指名して他国の実施する調査に参加させる権限等が与えられている。</p> <p>日本が調査実施国となって事故調査を行う場合、現行の国内法制度に基づく調査権限等により、事故調査に必要な情報収集は十分に行われているが、一方、他国が調査実施国となった場合、運輸安全委員会自らが関係者を顧問として指名して調査へ参加させるスキームが十分整理されていない。</p>	<p>具体的な対応策</p> <ol style="list-style-type: none"> 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。 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>到達状況</p> <p>「事故等調査実施マニュアル第 5 編 5.1 航空編」において、「関係国との調整が必要な航空事故等の調査等実施要領」を規定した。</p>
④<専門的知見を適確に得るための方策>		
<p>現状及び問題意識（当時）</p> <p>事故の多様化・複雑化が進む中で、我が国の叡智を結集した調査を実施するため、必要に応じて外部の専門的知見を調査に取り入れることは、調査を適確に行うために重要である。</p> <p>現在、個別調査において外部の専門的知見を得る必</p>	<p>具体的な対応策</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 専門的知見の個別調査での活用 <ol style="list-style-type: none"> (1) 専門委員制度における任命手続の迅速化 <ul style="list-style-type: none"> ・ 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 	<p>到達状況</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. (1) 「任命実績一覧」を作成し、事案に応じ、専門委員の迅速な依頼が可能となる体制を構築した。 <ul style="list-style-type: none"> ・ 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

<p>要がある場合、運輸安全委員会設置法第 14 条に基づき、学識経験者を専門委員として任命し調査に参加していただいている。しかし、この専門委員の任命権者は国土交通大臣であり、任命に至るまでに一定の時間を要するのが通常であり、専門的知見の必要性が生じてからそれを活用するまでに迅速性を欠いている状況。</p>	<p>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>(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>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>モードに整備</p> <ul style="list-style-type: none"> 専門委員の任命に際し、部会了承に関しては、部会日まで日数のある場合は、持ち回り決裁方式を活用 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 <p>1. (2) 調査委託等の実績</p> <ul style="list-style-type: none"> 航空 18 件 鉄道 8 件 船舶 84 件 <p>2. 専門的知見活用例</p> <ul style="list-style-type: none"> 航空 ボルト等の解析 鉄道 運動シミュレーション解析 船舶 復原性の解析 <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引き続き検討する。</p>
⑤<スケルトン報告の実施>		
現状及び問題意識 (当時)	具体的な対応策	到達状況
<p>船舶モードでは、運輸安全委員会発足当初から、調査官が報告書案の作成に着手する前に、事実調査が終了した段階で報告書の骨子について部会に予め報告するスケルトン報告を実施している。</p> <p>スケルトン報告が実施されないと、報告書案の審議に入った段階で分析事項の追加等が必要となった場合に記述内容の大幅な変更や追加調査により余計な時間を要するおそれがある。</p> <p>全モードでスケルトン報告を部会に対して行い、適確な事故調査を実施するとともに、審議の効率化による期間短縮を図る必要がある</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>船舶モードを参考に、航空・鉄道モード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>

(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>		
現状及び問題意識 (当時)	具体的な対応策	到達状況
<p>運輸安全委員会では、事故等の発生から事故等調査報告書の公表までの期間の目標を以下の理由から原則1年以内としている。</p> <p>案件によっては真実追究のために徹底した事故等調査や委員会審議が必要とされる。一方、原因関係者や関係行政機関に対して再発防止策を求める場合、当該者が改善を実施するまでの期間を考慮すると、当委員会は、調査の質を維持しつつ可能な限り迅速に事故等調査報告書を公表しなければならない。さらに事故等の事実調査中であっても安全のため措置を求める場合や不安全情報が判明した場合などは、事故等調査報告書の公表を待たず、早期に対応することも必要である。</p> <p>また、人的資源を有効に活用するためにはメリハリを付けた事故等調査も考えなければならない。</p> <p>このような状況の中、原因究明が困難な案件等、長期間を要する場合もあるが、事故等調査の各段階（事実調査、原因等の総合的な解析、委員会審議、原因関係者からの意見聴取、関係国への意見照会、公表手続）での効率的、かつ迅速な処理についての問題点などを検証する必要がある。</p>	<ol style="list-style-type: none"> 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。 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で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。 3. 社会的関心が高い事故等については、初動段階から、モード内や事務局内において、特に進捗管理を適確に行うとともに、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。 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。 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。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 部会への報告を充実することにより、調査及び報告書作成の方向性について事前に部会での意思統一を図り、報告書案審議の効率化を推進した。 2. 発注準備の前倒し、過去の翻訳原稿の共有等により期間短縮・品質向上策を実施した。航空モードでは、契約に要する期間を省略し、品質を一定化するため、平成28年度から英語翻訳者を労働者派遣契約により雇用中。 3. 社会的関心が高い事故等について、派遣調査官を増員するなどの対応を継続中 4. 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、部会に報告している。 5. 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)		
③<一部事故等調査における特別様式の適用について (航空・鉄道)>		
現状及び問題意識 (当時)	具体的な対応策	到達状況
<p>事故等の防止や被害の軽減に寄与するためには、適確かつ迅速に徹底した原因究明を行うことが重要である。</p> <p>一方で、限られた体制の中で、このように適確かつ迅速に事故調査を実施するためには、事故等の態様に応じて報告書の様式に一定の差をつけ、報告書案作成作業や審議の効率化・重点化を図ることが必要である。</p> <p>現在、航空モードにおいては、特別様式（通常様式に比して一部の記載項目が省かれたもの）を定め、一部の事故等について当該様式を用いて報告書を作成している。</p> <p>鉄道モードにおいては、特段特別様式を定めていな</p>	<ol style="list-style-type: none"> 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特別様式を適用する。 2. 特に、鉄道モードについては、平成26年度より、鉄道事故（踏切死亡事故）に係る調査機能の拡充が行われることを踏まえ、調査報告における特別様式の活用など、所要の対応を講じる。 3. 上記のほか、事案に応じ、経過報告を含め、弾力的かつ積極的に特別様式を活用することで、事故等調査 	<p>3モードにおいて、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に特別様式を適用している。</p>

い。 船舶モードにおいては、表形式に変更した「特別様式」を定めて対応している。	の迅速化を図る。	
--	----------	--

(3) 事故等調査のさらなる充実・高度化に努める。

①<直面する諸課題に対応するための事故等調査のさらなる充実・高度化>		
現状及び問題意識（当時）	具体的な対応策	到達状況
<p>直面する様々な課題に対応するため、各モードにおいて、それぞれの実情を踏まえつつ、事故等調査のさらなる充実・高度化を図る必要がある。</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. 現在、国産旅客機の開発が進められていることを踏まえ、設計製造国としての責務を果たすため、調査能力の強化について検討を進める。 2. 平成 26 年度より、鉄道事故（踏切死亡事故）に係る調査機能の拡充が行われることを踏まえ、調査手法の見直し、鉄道事故調査官への研修、調査報告における特別様式の活用など、所要の対応を講じる。 3. 船舶事故等が発生した場合においては、船舶事故ハザードマップを活用し、過去の類似事案を把握することにより、背景まで視野に入れた調査を行うとともに、調査報告においては、事故概要の映像化を一層進めることなどにより、船舶事故等調査のさらなる充実・高度化を図る。 4. 諸外国における事故等調査の成果（ベストプラクティス）のうち、我が国における運輸安全に有益なものを収集・紹介するとともに、それらを活用して、我が国における事故等調査のさらなる充実・高度化を図る。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 組織・予算要求及び法律改正による調査能力の強化を継続中 2. 調査手法の見直し、調査官への研修、調査報告における特別様式の活用など、所要の対応を実施中 3. 22 件の報告書において、「船舶事故ハザードマップ」を活用し、過去の類似事案についての情報を記載（平成 26～30 年公表）し、9 件の報告書において、コンピュータグラフィックスによる事故状況の再現映像を作成。（平成 26～30 年公表） 4. 国際会議で発表された諸外国の成果等を出張報告書により職員間で共有し、我が国の事故等調査への活用を図っている。IMO 規則実施小委員会では毎年各国の事故調査報告書をもとに教訓集を作成しており、当委員会ではこれらを和訳してホームページに掲載し、我が国関係者への周知を図っている。

(4) 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）＞		
現状及び問題意識（当時）	具体的な対応策	到達状況
<p>運輸事故が発生した場合には、事故調査が行われるとともに、刑事捜査が行われる。事故調査と刑事捜査とは、いずれもそれぞれの公益実現のための重要な作用であり、一方が他方に優先するという関係ではない。</p> <p>同時に同一の事故について事故調査と刑事捜査が行われる場合、事故現場等における相互の活動の調整を図る必要がある。これまでも、警察庁との覚書に基づき、事故現場において適切に調整が行われ、それぞれが支障なく円滑に実施されてきているところ。</p> <p>事故調査は、関係者から事実にそくした口述を得る必要があることから、事故調査と刑事捜査がそれぞれの目的を十分に発揮できるよう、適切な相互関係を目指していくべきである。</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>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>引き続き、警察庁など関係者との協議を継続している。</p>

(5) 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>		
現状及び問題意識（当時）	具体的な対応策	到達状況
<p>報告書が大部の場合など、一般の読者にとっては、読み解きにくい報告書が存在する。</p> <p>現在の調査報告書では、「第 1 章 事故調査の経過」として、事故等の概要（事故、損害、死傷の概要）を記載しているところであるが、ICAO の事故調査マニュアルでは、概要として、「事故飛行の概要、何故起こったかの概要、死傷や損害の概要」を記載すべきとなっており、報告書の冒頭に事故等の概要の他、原因を記載することで、読みやすくなるのではないか。</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. 報告書の冒頭（第 1 章の前）に、『要旨』を掲載する。 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。 3. 『要旨』の掲載は、航空の特別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>「事故等調査報告書作成指針」及び各モードにおける「事故等調査報告書作成マニュアル」において、左記「具体的な対応策」に基づく記載方法を規定した。</p>
②<口述の記載方法の見直し>		
現状及び問題意識（平成 24 年当時）	具体的な対応策	到達状況
<p>現状の報告書の口述部分はモード毎に間接話法と直接話法が混在しており、また、直接話法であるかのような引用句（「 」）を用いて書きながら、話されたとおりの文言ではなく、編集し言い換えた文言が書かれている場合がある。これは、一般の読者に誤解を与える恐れがあり、改善すべきではないか。</p> <p>テーマの括りの中で関係する口述を記載する方法と、口述者毎の括りの中で各テーマに該当するものをまとめて記載する方法が混在している。さらに、事故の経過等の章において口述者毎にまとめて記載し、各テーマの項目の中で該当箇所の章において引用する方法では読みにくいものがあるなど、統一されていないため、読みやすさを考慮した形で統一すべきではないか。</p>	<p>聴取した口述を報告書に記載する場合は、間接話法を用いて項目毎に記載するものとする。</p>	<p>聴取した口述を間接話法による記述としている。</p>
③<分かりやすい事故等名称の記載（航空）>		
現状及び問題意識（当時）	具体的な対応策	到達状況
<p>航空の事故等調査報告書には、航空機の所属及び登録記号が記載されているだけで、事故等の態様が分かる事故等名が記載されていない。</p>	<p>事故等の種別を整理し、事故等名を記載する。</p>	<p>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。</p>

一般の読者には所属、登録記号だけではどのような事故、インシデントか分かりづらいため、どのような態様なのか分かるような事故等名称を記載すべきではないか。		
④<本文中への図表・写真等の掲載>		
現状及び問題意識（当時）	具体的な対応策	到達状況
現状においても、必要と思われるものは報告書本文中に図表・写真等を掲載しているところであるが、大半の図表・写真等が報告書巻末にまとめて掲載されており、読みやすさに欠けているものが見受けられる。	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。	図表、写真等の本文への掲載を推進している。
⑤<表現・用語の工夫>		
現状及び問題意識（当時）	具体的な対応策	到達状況
報告書では、専門用語等が多く使われているため、一般の読者にとっては、読みやすさに欠けているものが見受けられる。航空など一部の報告書では、本文中で用いている略語の解説一覧を巻末に添付している。	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。	専門用語は脚注で補足している。 必要に応じ、巻末に用語集を添付している。
⑥<フローチャートの掲載>		
現状及び問題意識（当時）	具体的な対応策	到達状況
複雑な態様の事故等の場合、報告書を読んでも当該事故等の全体が把握しにくいことがある。 このため、読者の理解を促進するためには、背景要因を含め様々な要因がどのような因果関係で繋がって事故等の発生に至ったのかを分かりやすく示すフローチャートを作成し、報告書に添付することが重要である。	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。	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。
⑦<報告書における再発防止策の明記>		
現状及び問題意識（当時）	具体的な対応策	到達状況
報告書における「再発防止策」の記載箇所は、従来、部会や報告書によって「分析」「所見」「参考事項」の何れかに記載されてきており、「再発防止策」の位置付けが分かりにくい状態にあった。 このため、報告書の構成を『事実情報 → 分析 → 結論（原因） → 再発防止策』という、分かりやすい論理展開に整える必要がある。	新たに「第5章 再発防止策」を起章し、部会や報告書により分散して記載されていた「再発防止策」に関する内容を、第5章に集約して記載する。 第5章は、「事故後に講じられた事故等防止策」（原因関係者により講じられた措置、国土交通大臣等により講じられた施策）、「今後必要とされる事故等防止策」（当委員会が今後必要と考える再発防止策）により構成することを基本とする。 なお、第5章で記載した勧告・意見等に係る内容は、別途起章し、掲載する。	「事故等調査報告書作成指針」及び各モードにおける「事故等調査報告書作成マニュアル」において、左記「具体的な対応策」に基づく記載方法を規定した。

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）>									
現状及び問題意識（当時）	具体的な対応策						到達状況		
<p>「原因究明のための調査を行わせる」とされていた8条機関（航空・鉄道事故調査委員会）から、「原因究明のための調査」を行い、「国土交通大臣又は原因関係者に対し必要な施策又は措置の実施を求める」、主体性の高い3条機関となった運輸安全委員会は、これまで以上にタイムリーで積極的な情報発信（勧告や意見の発出、事実情報の提供等）を行い、より一層運輸の安全の向上に寄与することが求められている。</p> <p>当委員会設置（H20.10）以降では、</p> <p>（1）当委員会に新たな機能として加わった原因関係者への勧告を行う。</p> <p>（2）事故調時代に実績のなかった関係行政機関の長への意見を述べる。</p> <p>（3）従前からも調査途中段階における行政機関への情報発信（不安全情報等）を行っていたが、新たに委員長定例記者会見を実施することとし、この会見を通じて同情報を紹介し、ホームページに掲載するなどして、情報の水平展開に努める。（4件の事故等で実施）</p> <p>（4）勧告に基づき原因関係者が講じた措置について、直近の委員長定例記者会見で紹介し、ホームページに掲載するなどして、情報の水平展開に努める。（3件の事故等で実施）</p> <p>（5）地方公共団体等に対する所見を記述した事故調査報告書について所管官庁に対してその内容の周知を依頼する。（1件の事故で実施）</p> <p>などの取組みを実施してきた。</p> <p>しかしながら、国土交通大臣への「勧告」や調査途中段階での同大臣、関係行政機関の長への「意見」については、当委員会設置以降実績がない等、現行法制度を十分に活用し切れているか運用面での検討課題が残されている。</p> <p>なお、現行法制度では国土交通大臣及び関係行政機関の長に実施できる事故等調査の途中段階における</p>	<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</p> <p>「（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>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>情報提供を行った場合には、速やか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とともに、原則として直近の委員長会見で紹介する。</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>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。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。</p> <p>（2）関係団体・関係業界への情報発信を強化する。</p> <p>①委員長定例記者会見等での周知</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</p>	<p>1. 「事故等調査実施要領通則」を改正し、調査途中段階等における情報提供を適時適切に実施している。</p> <p>2. 行政機関に情報提供を行った場合には、原則、報道発表又は委員長記者会見で紹介するとともに、ホームページへ掲載し、不安全情報等の紹介を行っている。</p> <p>3. 勧告、意見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、原因関係者からの報告、関係行政機関からの連絡があった場合、委員長記者会見で紹介するとともに、ホームページへ掲載し、安全情報等の紹介を行っている。</p> <p>4. （1）勧告、意見等の発出状況</p>							
		航空		鉄道		船舶			
		勧告	意見	安全	勧告	意見	勧告	意見	安全
2008			2						
2009		1		3		1		1	
2010				1				1	
2011		1			1		2	5	9
2012	1	1	1	1	1		6	4	2
2013	4			3	3		4	2	
2014	3			2				1	6
2015	2					1			
2016	1			1					3
2017	1						1		2

<p>「意見」は、原因関係者には実施できないことなど、情報発信をより積極的に進めていこうとする中で、法制度のあり方について検討を要する事項もある。</p>	<p>説明実施 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 	<table border="1" data-bbox="1556 167 2060 255"> <tr> <td>2018</td> <td>1</td> <td>1</td> <td></td> <td></td> <td>2</td> <td>1</td> <td>2</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>13</td> <td>6</td> <td>11</td> <td>5</td> <td>4</td> <td>13</td> <td>16</td> <td>23</td> </tr> </table> <p>4. (2) 関係団体・関係業界への情報発信 勧告、意見等に対する措置の実施状況に関する通知や報告があった場合には、委員長定例記者会見の機会を利用して発表し、周知に努めている。 運輸安全委員会ダイジェストにおける事故分析事例を使用した講演を行うなどにより、事故防止の啓発に努めている。 5. 調査途中段階における勧告については、法律改正済み、その他は検討継続。</p>	2018	1	1			2	1	2	1	合計	13	6	11	5	4	13	16	23
2018	1	1			2	1	2	1												
合計	13	6	11	5	4	13	16	23												
<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>現状及び問題意識（当時）</p>	<p>具体的な対応策</p>	<p>到達状況</p>																		
<p>事故発生直後の情報提供について、現状は、主管調査官が現地で取材に応ずる形で対応している。社会的関心の高い事故については、平成 21 年 12 月から進捗状況報告を実施することとしており、委員長定例記者会見を始めてからは事故発生から 1 週間で実施した例がある。</p> <p>事故発生直後からの情報提供は、調査状況を知りたいという国民の要望に応えるとともに、調査の透明性を確保する観点からも必要である。</p> <p>社会的関心の高い事故については、広く国民に伝えるためにも、委員長又は委員が積極的に直接情報発信することが重要である。</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 F D X 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 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</p>	<p>以下の事案について、社会的関心の高い事故として、委員が現地から情報発信を行った。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・船舶モード：「輸送艦おおすみプレジャーボートとびうお衝突（H26.1 発生）」 																		

今後の調査予定		
③<委員長による定期的な情報発信>		
現状及び問題意識（当時）	具体的な対応策	到達状況
<p>平成 23 年 7 月までは、委員長による定期的な記者会見は行っていなかった。また、月に 1 回、記者会の要望により、その月に公表する事故調査報告書等について部会長等による記者レクを行っていたが、その場では、一部社会的に関心の高い事故等の調査進捗状況公表を除き、調査・審議中の案件についての状況等については説明をしていなかった。</p>	<ol style="list-style-type: none"> 毎月 1 度、委員長の定例記者会見を行うこととした。平成 23 年 8 月 24 日に第 1 回を開催して以後、毎月開催している。 定例記者会見は、次の要領で行っている。 <ol style="list-style-type: none"> 実施日：原則として毎月第 4 水曜日 14：00～ 場所：国土交通省 5 階会見室 会見事項： <ol style="list-style-type: none"> 事故等調査の進捗状況 事故等防止及び事故被害の軽減のための情報 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 年次報告、統計資料 その他、委員長が必要と認めたもの 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。 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>左記「具体的な対応策」に基づき、毎月開催している。</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>		
現状及び問題意識（当時）	具体的な対応策	到達状況
<p>ホームページ（HP）の既存のコンテンツについて、利用者の利便性といった観点から改善が必要である。</p> <p>また、委員会の基礎情報等について、HPに情報提供できないか。例えば、記者レク時の説明用に作成・使用している資料は、一般向けに開示していないが、HPに掲載して一般にも広く開示し、より有効に活用すべきである。</p>	<ol style="list-style-type: none"> 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。 平成 23 年に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。 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。 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>職員・利用者アンケートのほか、事業者・関係団体からもご意見・要望等を伺った上、HPをリニューアル（サイドメニュー・報告書検索ページの見直し等）を実施した。</p> <p>記者レク資料は平成 24 年 4 月公表分からホームページへ掲載中。</p>

⑤<ニュースレターほか情報ツールの内容の充実・再検討>		
現状及び問題意識（当時）	具体的な対応策	到達状況
<p>現行ニュースレターにおいては、委員会全体の活動等に関わるトピックスと、事故等事例の紹介とが併載されており、再発防止・啓発を目的とするものか、PR活動を目的とするものなのか、必ずしも役割が明確になっていない。</p> <p>広報の観点からは、一般に当委員会の認知度が低いという問題意識から、活動内容や Q&A などをもっと紹介していきたいという意図がある。</p> <p>委員会の1年間の活動全般を取りまとめた運輸安全委員会年報については、日本語版に加え海外向け情報発信ツールとして、英語版の作成を検討する必要がある。</p> <p>地方事務所においては、平成 22 年より管轄区域内における船舶事故等の防止に資するため、地方版分析集を作成しているが、周知啓発が必ずしも十分でないことから、情報発信について、さらなる充実を図る必要がある。</p>	<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> <ol style="list-style-type: none"> 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。 <p><PR 活動等></p> <ol style="list-style-type: none"> 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。 <p><事例紹介、分析集></p> <ol style="list-style-type: none"> 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。 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。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 毎月メールマガジンを配信中 2. テーマを設定し、統計・事例紹介などを盛り込んだ運輸安全委員会ダイジェストを発行 3. 運輸安全委員会年報の英語版を毎年発刊 4. 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。

(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>		
現状及び問題意識 (当時)	具体的な対応策	到達状況
<p>従前においては、解析を委託した際の報告書記載のデータについて、重要なもののみ報告書に記載していたが、最近においては、解析報告書の全文を添付するなど、調査に関して収集され、事故調査報告書の作成に使用された情報のうち、報告書に記載された計算の元データについては、個人情報、企業機密に関するものを除き、原則として全て報告書に掲載してきているところ。</p> <p>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についても、事故調査関連情報の外部での有効活用や信頼性の確保といった観点から、開示できるものは積極的に開示する必要はないか。</p> <p>なお、公表していない基礎データの情報開示請求があった場合は、関係法令及び審査基準に基づき、個人情報、企業機密に関するもの等を除き、その都度個別に対応している。</p>	<ol style="list-style-type: none"> 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。 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。 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。 	<ol style="list-style-type: none"> 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、報告書へ掲載している。 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、原則、委託調査資料の報告書への掲載を実施している。 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。
②<委員会審議の更なる透明性確保>		
現状及び問題意識 (当時)	具体的な対応策	到達状況
<p>(議事録の詳細化)</p> <p>現行作成している議事録は、公文書管理法等に基づき、委員会（部会を含む。）における意思決定に至る過程等を議事概要としてまとめている。</p> <p>さらに詳細な議事録の作成に当たっては、以下の問題点等にも考慮が必要である。</p> <p>委員会における発言に対して、外部からの圧力や干渉等の影響を受けるなどにより、審議に支障が出ることも懸念される。</p> <p>また、詳細な議事録作成には、大幅な事務負担の増加が見込まれる。</p> <p>一方、議事録を詳細化することにより、委員の発言に責任を持つと共に、審議の更なる透明性が確保できるのではないか。</p>	<p>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>(議事録の詳細化)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 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。 2. 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） 3. 議事録のまとめ方、体制の整備などを踏まえた第2次 	<p>平成24年10月から、全部会審議の重要、かつ本質的な部分について、委員ごとの発言を要領筆記した議事録の作成を開始</p> <p>一部部会の公開の是非については、検討継続中</p>

<p>(一部部会の公開検討)</p> <p>委員会の一部を公開することで、運輸の安全に対する社会の認識を深めるとともに、審議の透明性が更に確保できるのではないか。</p> <p>諸外国の事故調査機関では、米国国家運輸安全委員会 (NTSB) が、唯一公開している。</p>	<p>試行の実施、検証(平成24年5月～9月)</p> <p>4. 詳細な議事録の運用開始 (一部部会の公開検討)</p> <p>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>	
--	---	--

(3) 事故等調査の成果の活用を推進する。

①<事故等調査の成果の活用の推進>		
現状及び問題意識（当時）	具体的な対応策	到達状況
<p>運輸の安全性の更なる向上を図る観点からは、事故等調査の成果について、社会全体に幅広く水平展開されることが極めて重要である。</p> <p>そのため、これまで公表してきた報告書の教訓等について、安全運航（行）に直接的な責任を負う事業者、その中において輸送の安全を確保する安全統括管理者、実際に操縦・運転する者など様々な関係者において、それぞれのように利用されているか把握するとともに、これら教訓等がより活用されるよう、その提供方法について検討する必要がある。</p> <p>その際、東京のみならず全国8か所の地方事務所と連携のうえ、効果的に提供する必要がある。</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. 報告書など事故等調査の成果について、どのように活用されているかをアンケート調査等により把握するとともに、その結果を踏まえて、活用推進策を検討する。 2. 引き続き、判りやすい報告書の作成に努めるとともに、運輸安全委員会年報や運輸安全委員会ダイジェストについて、発行時期や発行形式について、改善を行う。また、安全を啓発するための冊子類の発行を検討する。 3. 学会等への積極的な参加や、出前講座や部外団体における安全研修への講師派遣への対応、一般国民向けの各種イベントへの参加などを通じ、事故等調査から得られる教訓などの周知活動を行う。 4. 上記のほか、関係団体における安全教育において、事故等調査の成果が活用されるよう働きかけを行う。 	<p>アンケートの実施や事業者・関係団体を訪問し、ご意見・要望等を伺った上、ホームページ、運輸安全委員会ダイジェスト、運輸安全委員会年報のリニューアルへと繋がった。</p> <p>学会等へ参加、出前講座、安全研修への講師派遣、各種イベントへの参加などを通じ、事故等調査から得られる教訓などの周知活動を行ったほか、事業者、教育機関、関係団体等において、運輸安全委員会ダイジェストが活用されるよう働きかけを行った。</p>
②<船舶事故ハザードマップの活用>		
現状及び問題意識（当時）	具体的な対応策	到達状況
<p>船舶交通においては、外航船、内航船、旅客船、漁船、プレジャーボートなど、同一水面を利用しているが、各船種間において安全に関する情報が十分に共有されていない状況にある。</p> <p>そのため、事故再発防止の観点から、船舶事故等の発生場所に係る情報に加え、各地方事務所作成の地方版分析集、さらには関係行政機関・団体と連携のうえ、気象データ、漁場の位置図、AISデータによる交通量等の安全上有益な情報をインターネットサービスを活用して一覧できるようにする「船舶事故ハザードマップ」の充実・強化及び利用促進を図る必要がある。</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. 引き続き、海事関係団体・事業者等との意見交換を通じ、ユーザーニーズを把握しつつ、「船舶事故ハザードマップ（日本語版・英語版）」について、機能強化、掲載情報の改善など、必要な対応を行う。 2. 学会等への積極的な参加、海事関係イベントへの出展、関係行政機関との連携、海事関係団体・事業者等への積極的な周知、実際に利用する者との意見交換などを行うことにより、「船舶事故ハザードマップ」の周知を図る。 3. 外国の船舶事故調査機関とも連携しながら、「船舶事故ハザードマップ・グローバル版」の構築及び適切な管理を行うとともに、各種国際会議等で積極的に紹介することで、国際的な船舶事故調査の高度化に貢献する。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 「船舶事故ハザードマップ」の公開状況 海事関係団体・事業者に対し、説明及び意見交換を実施の上、以下のとおり公開している。 <ul style="list-style-type: none"> ・平成 25 年 5 月 「日本語版」公開 ・平成 25 年 9 月 「英語版」公開 ・平成 26 年 4 月 「グローバル版」公開 ・平成 27 年 6 月 「モバイル版」公開 ・平成 31 年 4 月 「機関故障版」公開 2. ポスター及びチラシを作成して海事関係団体・事業者へ配布するとともに、国際的な船舶事故調査の高度化に貢献する。 3. 国際会議において船舶事故ハザードマップ・グローバル版を紹介している。

(4) 事故等調査に係る国際連携・国際協力を推進する。

①<事故等調査に係る国際連携・国際協力の推進>		
現状及び問題意識（当時）	具体的な対応策	到達状況
<p>運輸安全委員会においては、航空、鉄道、船舶の各モードにおいて、公平、中立の立場から、科学的な見地に基づき、原因究明と再発防止のための調査を実施している。</p> <p>これらの事故調査により得られた教訓については、国内のみならず海外においても同種事故の防止のための貴重な資料になると考えられる。</p> <p>また、国際的にも事故等調査の成果をベストプラクティスとして共有し、各国における事故等調査のさらなる充実・高度化に役立てようとする動きがある。</p> <p>世界から信頼される事故調査機関として、国際的プレゼンスの向上を図る観点からは、海外への情報発信を強化する等、国際連携・国際協力を推進する必要がある。</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. 事故等調査によって得られた教訓をまとめたダイジェストの翻訳作業を進め、順次、ホームページでの公表、メールマガジン配信サービスによる配信、海外メディアへの配信等を通じて更に周知を行う。 2. ITSA（国際運輸安全連合）、ICAO（国際民間航空機関）、IMO（国際海事機関）等の国際機関や各種国際セミナー等において、我が国の事故等調査の概要や得られた教訓について積極的に紹介する。 3. 現在、各国は IMO に対して、国際航海に従事する総トン数 500t 以上の船舶に係る事故等調査報告書を提出することとされている。一方、運輸安全委員会においては、漁船などの小型船に係る事故等を含め、年間 1,000 件程度の船舶事故等を調査している。 国際的な海上安全のさらなる向上を図るため、IMO に提出する調査報告書の範囲を拡大し、小型船に係る事故等についても有益な教訓については、積極的に情報発信する。 4. 鉄道事故等の調査報告書のうち、社会的影響が大きいもの（JR 福知山線脱線事故など）について英語に翻訳し、ホームページに掲載する。 5. 国際的な運輸の安全に貢献する観点から、国内向けの勧告、意見についても、順次、翻訳し、ホームページで英語版を公表する。 6. 上記のほか、必要に応じ、事故等調査に係る二国間協力や国際支援について推進する。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 平成 26 年 5 月以降、5 件の英語版ダイジェストを発行し、国際会議の場で配布するとともに、ホームページでの公表、メルマガでの配信などにより周知を行っている。 2. 国際会議等において当委員会の事故等調査について発表している。 ・平成 28 年 ITSA：カーブにおける鉄道脱線事故に関する分析事例 ・平成 29 年 ITSA：小型航空機の飛行記録装置について ・平成 30 年 ITSA：地震による新幹線脱線事故 3. 漁船などの小型船に係る事故について、報告書 10 件（平成 26～30 年公表）を IMO に提出している。 4. 社会的影響が大きい事故について、鉄道事故調査報告書を英訳し、ホームページに掲載。 ・JR 福知山線脱線事故 ・地震による新幹線脱線事故 上越新幹線（平成 16 年 10 月発生） 東北新幹線（平成 23 年 3 月発生） 九州新幹線（平成 28 年 4 月発生） このほか、公表した鉄道事故等調査報告書の要旨を英訳し、ホームページに掲載している。 5. 鉄道事故等の一部について、国内向けの勧告、意見についても、ホームページに掲載している。 6. モンゴル（航空）、シンガポール（船舶追加）、フィンランド（航空）等との間で、事故調査協力に関する意図表明文

		<p>書に署名。</p> <p>MRJ の設計・製造国として事故調査に参加する義務を果たしていくうえで、協力体制の構築や設計・製造国のノウハウ習得のため、NTSB、フランス航空事故調査局（BEA）を訪問。</p> <p>鉄道事故等調査に関するインド及びミャンマーへの技術協力を、それぞれ JICA のプロジェクトを通じて現在実施中。</p>
②<海外の事故等調査情報等の収集及び当該情報の国内向け情報発信>		
現状及び問題意識（当時）	具体的な対応策	到達状況
海外の事故等調査情報等のうち、同種事故等の再発防止の観点から有益なものについては、これを積極的に収集し、国内の関係者に周知していく必要がある。	海外の主要な事故調査報告書等を抽出して、事故等の概要等を翻訳し、ホームページ等で紹介する。	作業中

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>		
現状及び問題意識 (当時)	具体的な対応策	到達状況
<p>被害者等への事故調査情報の提供については、これまで必要に応じて個別に対応していた。</p> <p>また、平成23年4月には情報提供窓口を設置したところであるが、対応について具体的かつ体系的な整理はなされていなかった。</p> <p>このため、情報提供の対象や内容等について早期に整理・確認し、運輸安全委員会が一体となって支援する体制を確立することが重要である。</p> <p>(注) 被害者等とは、被害者及びその家族又は遺族をいう。</p>	<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」との連携。</p>	<p>「被害者等情報提供マニュアル」に基づき、以下の業務を実施した。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事故直後における被害者等への情報提供窓口の案内(連絡先伝達カードの活用) ・調査状況等に関する照会への対応 ・調査の進捗状況等に関する公表資料の事前提供 ・事故調査報告書(含経過報告)の公表前説明又は送付 ・勧告等のフォローアップに関する公表資料の事前提供 ・ご意見等の拝聴及び部内展開 <p><過去5年の被害者等への情報提供></p> <p>平成26年：24件 55名</p> <p>平成27年：29件 61名</p> <p>平成28年：32件 49名</p> <p>平成29年：36件 80名</p> <p>平成30年：36件 71名</p>
②<能力向上のための研修等の充実> (再掲)		

(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>		
現状及び問題意識 (当時)	具体的な対応策	到達状況
被害者等からのご意見などに丁寧に対応するため、これらのご意見を組織として共有するとともに、情報提供窓口職員等の教育・研修による資質の向上を図ることも必要である。	<ol style="list-style-type: none"> 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。 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。 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。 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。 	<ol style="list-style-type: none"> 被害者等への情報提供等マニュアルに基づき、事故被害者情報連絡室は、被害者等の気づきなどについて連絡を受けた場合、必要に応じて部会又は個別に委員へ報告している。 被害者等の置かれる立場や心情、被害者等が期待する事故調査及び情報提供についての理解を深めることを目的に、事故により被害に遭われた経験を有する方等を講師として招き、全職員を対象とした研修を実施した。 <ul style="list-style-type: none"> 平成 24 年：福知山線事故ご遺族 平成 25 年：日航機事故ご遺族 平成 27 年：グリーンケア研修所長 被害者等への情報提供等マニュアルに基づき、事故被害者情報連絡室は、報告書公表後であっても、国土交通大臣や原因関係者が講じた施策、措置等について、被害者等へお知らせしている。 「事故被害者情報連絡室」に地方事務所の事故調査調整官 8 人を併任発令し、一体的に対応できる体制を構築している。
②<能力向上のための研修等の充実> (再掲)		

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>		
現状及び問題意識 (当時)	具体的な対応策	到達状況
<p>現在、事故調査官の研修は、モードごとに専門分野の研修を実施している。</p> <p>航空調査官：シミュレータによる研修(小型機、回転翼機、航空管制)、航空機の整備に関する基礎研修など。</p> <p>鉄道調査官：踏切保安、軌道回路・管理、車両技術、軌道構造の設計・施工・保守の研修など。</p> <p>船舶調査官：VDR・GPS の回収・解析に関する研修、船舶の乗船研修、船舶工学、条約・法令の基礎研修など。</p> <p>事故調査官に対する研修については、各モード横断的にコミュニケーションやプレゼンテーションなどの基礎的な研修が必要である。</p> <p>その他にもヒューマンファクター分析手法などの事故調査の方法論について、より充実した研修が必要である。</p> <p>国外での研修は、クランフィールド大学(英国)や米国国家運輸安全委員会(NTSB)の事故調査官基礎研修に毎年2名程度の事故調査官を参加させているが、今後も積極的に参加させ、その成果を組織内で共有・活用できる体制にする必要がある。</p>	<p>1. 職員の資質向上に効果的な研修(モード横断で行う研修・専門研修)を計画的に実施する観点から、事務局全体で研修内容を検討する研修協議会を平成24年に設置するとともに、毎年度、研修計画を策定し、実施する。</p> <p>なお、平成25年3月に研修協議会の設置を組み込んだ運輸安全委員会事務局職員の研修に関する訓令を定め、それまでのモード別調査官研修要領を廃止した。</p> <p>2. 平成25年度においては、次の研修を実施した。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ヒューマンファクター分析手法 ・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 ～御巣鷹山と生きる～ ・安全啓発施設見学 ～JAL安全啓発センター～ ・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 <p>3. 平成26年度においても、研修協議会での検討を踏まえ、次の研修を計画的に実施する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・組織的要因に関する調査、ヒューマンファクター調査、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>平成24年から研修協議会を開催し、「研修計画」を策定するとともに、順次、以下のような研修を実施している。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・マスコミからみた事故調査の広報 ・被害者等への理解を深めるための研修 ・クランフィールド大学事故調査研修 ・小型機シミュレータ研修、大型機研修 ・車両技術、継電連動研修 ・航海情報記録装置(VDR)記録データ回収・解析研修、乗船研修 ・JAL安全啓発センター見学・御巣鷹山登山 ・ヒューマンファクター研修
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>		
現状及び問題意識 (当時)	具体的な対応策	到達状況
<p>航空モードでは平成16、17年度に、鉄道モードでは平成16年度に特に重大な事故への対応訓練を実施したが、平成20年度の運輸安全委員会発足後は、船</p>	<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>2. 各モード持ち回りで、おおむね半年毎に特に重大な事</p>	<p>平成24年3月、特に重大な航空事故を想定した訓練を実施</p> <p>平成24年11月、特に重大な鉄道事故を想</p>

<p>舶モードを加えた 3 モードのいずれにおいてもこうした訓練を実施していない。</p> <p>特に重大な事故が発生した場合に、事故調査の実施や情報の収集・連絡・報告、広報対応、被害者等への情報提供等が的確かつ円滑に実施できるよう、当該事故を想定した訓練を行い、実際の対応に備えるとともに、事故調査の実施等の対応が円滑にできるかどうか、「特に重大な事故対応要領」の検証も含めた確認を行うことが必要である。</p> <p>また、過去の事故対応経験を組織全体で共有し、今後の対応に活かしていくことも重要である。</p>	<p>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>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)</p> <p>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。</p> <p>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>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OB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>	<p>定した訓練を実施</p> <p>平成 25 年 2 月、特に重大な船舶事故を想定した訓練を実施</p> <p>引き続き、可能な限り継続的に訓練を実施し、課題について検討し、措置するとともに、その内容や手順を取りまとめて要領を整備することとしている。</p> <p>平成 25 年 1 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。</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>		
現状及び問題意識 (当時)	具体的な対応策	到達状況
<p>運輸安全委員会設置法の目的は、「航空事故等、鉄道事故等及び船舶事故等の原因並びに航空事故、鉄道事故及び船舶事故に伴い発生した被害の原因を究明するための調査を適確に行うとともに、これらの調査の結果に基づき国土交通大臣又は原因関係者に対し必要な施策又は措置の実施を求める運輸安全委員会を設置し、もって航空事故等、鉄道事故等及び船舶事故等の防止並びに航空事故、鉄道事故及び船舶事故が発生した場合における被害の軽減に寄与すること」であり、運輸安全委員会自身の目的も、これに準じたものであると考えられるが、運輸安全委員会としてこれまで組織としての目的を明確に定めてこなかった。</p> <p>今後、委員・職員一人一人が組織の使命を明確に自覚し、これに従って適切に行動していくために、運輸安全委員会のミッション・行動指針を設定することが重要である。</p>	<p>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。</p>	<p>ウェブサイト等で公表するとともに、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、委員会室、執務室等に掲示した。</p>
②<シンボルマーク等の設定>		
現状及び問題意識 (当時)	具体的な対応策	到達状況
<p>運輸安全委員会は設置後3年を経過するが、シンボルマークはまだ設定されていない。</p> <p>国内外に運輸安全委員会への理解を一層深めてもらうとともに、運輸安全委員会の役割と取組みに関してより関心を持ってもらえるよう、また、委員・職員の一体感の形成のために、運輸安全委員会としてシンボルマークを設定することが重要である。</p>	<p>1. 委員・職員からの公募及び投票により、シンボルマークを設定する。</p> <p>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。</p>	<p>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、名刺のひな形等を製作した。</p>
③<モード間の情報交流>		
現状及び問題意識 (当時)	具体的な対応策	到達状況
<p>モード間で調査手法等の共有が不足している。共有することで各モードの事故調査等に活用できるのではないか。</p>	<p>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。</p>	<p>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。</p>
④<地方事務所の強化>		

現状及び問題意識（当時）	具体的な対応策	到達状況
<p>組織基盤を充実するため、地方事務所の強化を図ることが重要であり、調査の進め方の改善、資質向上のための研修の実施を行うことが必要である。</p>	<ol style="list-style-type: none"> 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。 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。 3. 地方事務所も被害者等の気づきなどの情報の窓口として、東京と一体的に対応する。 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 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 	<ol style="list-style-type: none"> 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、内容を充実するとともに、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。 3. 被害者に寄り添うことを基本とし、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。 4. 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を実施した。 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。