

国土交通省政策会議分科会（第13回）議事要旨

- 1 日時：平成22年4月23日（金）8時00分～9時00分
- 2 場所：衆議院第一議員会館第1会議室
- 3 国交省出席者：櫻井気象庁長官、大須賀運輸安全委員会事務局長 ほか
- 4 議題：平成22年度予算執行における所管事項と主な政策課題等について
（気象庁、運輸安全委員会）

5 議事要旨

（1）配布資料に沿って説明

（2）出席議員からの主な意見

- ・気象庁と気象予報士や民間気象事業者との連携はどのようになっているのか。また、どのような情報を気象庁は民間気象事業者に提供しているのか。
- ・（地上気象観測網について）気象官署等として約160箇所とあるが、有人の気象官署は何か所あるのか。
- ・地震による津波のある・なしは、何をメルクマールとして判断しているのか。
- ・緊急地震速報のように数秒ではなく、より事前に地震を予想できる手段はないのか。
- ・最近の異常気象について、その原因と見通しを教えてもらいたい。また、近年の長期予報の精度はどのようになっているのか。
- ・先日のチリ地震の津波に関して、津波警報が下げさだつたとして気象庁は釈明していたが、その後前原大臣が謝罪する必要ないという発言をした。気象庁は大臣発言後、対応を変えたのか。
- ・気象予報士試験はどこの団体が実施していて、気象予報士は全部で何人いて、何割の合格率か。
- ・人為的に雨を降らす研究は現在どのような状況か。
- ・東海地震が想定される静岡県は東西を結ぶ重要地点である。東海地震予知情報が発表された場合そこに住む住民や物流がパニックになることが想定されるが、東海地震予知情報はどのような発表シナリオを想定しているのか。
- ・事故等調査取扱件数に記載されている事故、事故（重大）、インシデントのメルクマールはどのようなものか。
- ・事故調査費が1.7億円に対して人件費が1.8億円であり非常にアンバランスな感じを受ける。これだけ多くの事故を調査しているにもかかわらず事故調査費が1.7億円だけということに対して、見解をお願いしたい。
- ・航空事故及び鉄道事故に比べ船舶事故の件数が非常に多いが、船舶事故調査費より

も航空事故調査費が多いことに対して、見解をお願いしたい。

- ・福知山線脱線事故調査の情報漏えいに関して、今の法律体系で情報漏えいをした2人の元委員への刑事責任は問えるのか。

(3) 出席議員からの発言を受けての国土交通省の回答

- ・民間気象事業者が予報を行うには気象業務法により許可が必要となっており、現象の予想は気象予報士に行わせることとなっている。民間気象事業者には気象庁の持つほぼすべての情報を提供している。民間気象事業者にできるだけ気象庁の情報を広く使っていただき、国ができる最低限のサービスにプラスしてユーザーのニーズに応じた予報が提供される体制となっている。
- ・有人の気象官署は、5つの管区と沖縄気象台、47の地方気象台など合計67か所ある。
- ・津波は海底の地形の変化により引き起こされるので、地震観測データをもとに海底の地形がどれくらい変化したかの推定に基づき津波警報等を発表している。
- ・今の技術ではほとんどの地震の予知はできないが、唯一東海地震は、発生メカニズムが分かっていること、陸域に観測網を展開することができることから、ある一定範囲の中で予測できると考えられている。
- ・現在、北極の冷たい空気が中緯度に流れて来やすく、かつエルニーニョ現象の影響で熱帯地域が暖かくなっている状況にあり、日本付近は北と南の温度のコントラストが非常に強くなっており、その両者の影響で最近は寒暖の差が大きくなっている。気象庁は、長期予報の精度を上げていこうと鋭意取り組んでいるところであり、現状としては、エルニーニョ現象により日本付近がどのような影響を受けるかについては分かるようになってきている。一方、北極の寒気の南下についてはどういう時にそうなるかまだ難しい点がある。ただ、今般の寒暖の激しい予想は異常天候早期警戒情報では一週間くらい前からある程度予想が出せているので、そのような情報で農作物の管理などに活用いただければと考えている。
- ・先日のチリ中部沿岸を震源とする地震に伴う津波について当庁の担当者が「申し訳なかった」と述べたのは、予報のもとになるシミュレーションの結果が観測値に比べて大きかったことについて、技術者として残念であったとの意を表明したものの。一方、気象庁はシミュレーションの結果に基づき大津波警報を発表した今回の対応は防災上適切な判断だったと当初から考えていたところ。
- ・気象予報士試験は財団法人気象業務支援センターが担っている。気象予報士は約7000人おり、合格率は5%くらいである。
- ・人工降雨については今のところ研究段階であり、気象庁の気象研究所で研究している。現状としては、雲が全くないところに新たに雨をつくることはできないが、雨の種となる雲があるところで雨量を増やせないかという点で研究している。
- ・東海地域にひずみ計を整備して異常を監視しており、ある一定のシナリオに沿って

地震が起きる場合には異常の段階を追って東海地震関連情報を出す仕組みとなっており、いよいよという段では、気象庁長官が内閣総理大臣に報告し、閣議で決定の上で総理が警戒宣言を発表することとなっている。住民や物流がパニックになる懸念については、国や地域が東海地震関連情報を受けてとる対応を事前に防災業務計画などで定めて進めることになっている。

- ・ 事故、事故（重大）、インシデントのメルクマールについては、すべての事故が調査対象というわけではなく、モード毎に法令で調査対象が定められており、重大なものも死傷者の数等により決まっている。また、インシデントは事故に至る寸前であったもので、原因を究明することで将来の事故防止につながるものについて調査を実施している。
- ・ 調査費が人件費よりも少ないことについては、予算の増額は難しいことでもあり、なんとか現状の予算で実施できている状況である。調査機器の整備や潜在的な調査能力向上のために必要な部分もあるので、ご支援をいただきたい。
- ・ 航空事故調査においては、構造分析などの精密な解析をする必要があり、これには場合によっては費用がかかるため予算が比較的が多くなっている。
- ・ 元委員の情報漏えいに関する刑事責任は問えない。当時の航空・鉄道事故調査委員会設置法、それを引き継いだ運輸安全委員会設置法においても、委員に対する守秘義務規定を設けてはいるが罰則規定は設けてはいない。罰則規定の必要性については、福知山線脱線事故調査報告書に関する検証メンバー会合においても議論して頂いているが、むしろ刑事罰を科すことで被害者の方々に提供されるべき情報が提供されなくなるのではないかといった懸念から消極的な意見も出ているところであり、慎重に検討を進めてまいりたい。

～以 上～