

特集 運輸安全委員会のミッション・行動指針及び業務改善アクションプランの策定について

運輸安全委員会は、平成20年10月に航空・鉄道事故調査委員会（以下「事故調」という。）と海難の調査機能を有していた海難審判庁とを再編し、航空、鉄道及び船舶の事故並びに事故の兆候の原因を科学的に究明し、公正・中立の立場から事故等の防止と被害の軽減に寄与するため、国家行政組織法第3条に基づく独立性の高い専門の調査機関として発足しました。

ところが、平成21年9月、事故調の行った福知山線列車脱線事故調査の過程において、当時の委員が、調査状況等の情報漏洩を行っていたことが明らかになり、国民の皆様の間での信頼を失いました。運輸安全委員会は、この事件の検証を経て、明らかになった問題点について改善し、更に社会的信頼性を高めるとともに、真に必要とされる事故調査を実現できる機関となるよう改革を進めていくため、平成24年3月、運輸安全委員会のミッション・行動指針及び業務改善アクションプランを決定しました。

1 業務改善の検討経過

(1) 福知山線列車脱線事故調査に係る元委員の情報漏洩等の問題について、平成19年6月に公表しました「福知山線列車脱線事故調査報告書（以下「最終報告書」という。）へ与えた影響を含め、最終報告書の信頼性を検証するために、平成21年11月より、ご遺族・被害者、有識者等の方々に「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。）としてご参画いただき、約1年半にわたって検証作業を行っていただきました。

検証作業の結果、最終報告書への影響はなかったことが確認されるとともに、検証によって明らかになった運輸安全委員会の問題点・課題が抽出され、「運輸安全委員会の今後のあり方についての提言」（以下「提言」という。）を検証メンバーよりいただきました。この提言では、事故調査の透明性の確保、被害者への情報提供の充実など、さまざまな分野に関してご指導をいただくとともに、今後とも必要な見直しを積極的に進めるため、外部の有識者を入れた会合を設けて運輸安全委員会の業務改善に取り組むべきであるとされています。

運輸安全委員会の今後のあり方についての提言（抜粋）

10. 委員会の業務改善体制について

運輸安全委員会では、今回の不祥事問題の発生を教訓に、現在、必要な業務の見直しを進めているが、運輸安全委員会が優れた能力を発揮し、社会的な信頼性を高め、真に必要とされる事故調査を実現していくためには、今後とも必要な見直しを積極的に進めるべきである。このため、外部の有識者を入れて組織と業務の改善を具体化する会合を設けて、本提言その他必要な事項の改革に取り組むべきである。

(2) 平成23年7月に運輸安全委員会業務改善有識者会議（以下「有識者会議」という。）を立ち上げました。有識者会議のメンバー及び会議開催経過は次のとおりです。

有識者会議のメンバー

<敬称略・五十音順>

安部 誠治	関西大学教授
佐藤 健宗	弁護士、鉄道安全推進会議（TASK）事務局長
芳賀 繁	立教大学教授
柳田 邦男	作家
大和 裕幸	東京大学大学院教授

○ 第1回

日時：平成23年7月27日（水）14：00～16：30

場所：運輸安全委員会委員会室

- 議題：① これまでの取り組み
 ② 運輸安全委員会の業務改善検討テーマ
 ③ 事故等調査報告書の紹介
 ④ その他



○ 第2回

日時：平成24年3月19日（月）15：00～17：00

場所：運輸安全委員会委員会室

- 議題：① 運輸安全委員会業務改善アクションプラン（案）について
 ② その他



(3) また、平成23年12月には「業務改善有識者懇談会」を開催し、有識者及び運輸安全委員会との幅広い意見交換を行うとともに、平成24年3月には「福知山列車脱線事故調査報告書に関する検証メンバーとの業務改善懇談会」を開催し、検証メンバーからもご意見を伺いました。

2 ミッション及び行動指針

業務改善の一環として、新たに運輸安全委員会のミッション及びこの内容を具体化するために行動指針を定めました。このミッションと行動指針については、職員一人一人が常日頃から認識して業務を遂行するために、東京の事務所内及び全国8箇所の地方事務所に掲示しています。

(1) 運輸安全委員会のミッション

私たちは、適確な事故調査により事故及びその被害の原因究明を徹底して行い、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ことにより、運輸の安全に対する社会の認識を深めつつ事故の防止及び被害の軽減に寄与し、運輸の安全性を向上させ、人々の生命と暮らしを守ります。

(2) 運輸安全委員会の行動指針

1. 適確な事故調査の実施

組織問題といった事故の背景にまで深く掘り下げつつ、責任追及から分離された科学的かつ客観的な事故調査を実施し、迅速に報告書を作成します。その際、分かりやすさに心がけ、理解を助ける情報の提供に努めます。

<重点的な取り組み>

- 組織問題といった事故の背景にまで深く掘り下げつつ、責任追及から分離された科学的かつ客観的な事故調査を実施する。
- 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。
- 責任追及とは独立して事故調査を実施する。
- 分かりやすく読みやすい報告書の作成に努める。

2. 適時適切な情報発信

事故の防止や被害の軽減に寄与するため、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とともに、事故調査の透明性確保の観点から情報の開示に努めます。

<重点的な取り組み>

- 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。
- 事故調査の透明性確保の観点から情報の開示に努める。

3. 被害者への配慮

被害者やそのご家族、ご遺族の心情に十分配慮し、事故調査に関する情報を適時適切に提供するとともに、ご意見などに丁寧に対応します。

<重点的な取り組み>

- 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。
- 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。

4. 組織基盤の充実

あらゆる機会をとらえて、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とともに、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ます。

<重点的な取り組み>

- 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
- 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。

3 業務改善アクションプラン

ミッションに掲げられている4つの行動指針の内容に沿った形で、具体的な行動計画として31の改善項目で構成する「業務改善アクションプラン」を策定しました。

(業務改善アクションプランの内容は、「資料 32 業務改善アクションプラン」を参照(資料編 76 ページ))

① 適確な事故調査の実施

(主な項目)

報告書第4章「結論(原因)」の記載方法	調査の結果判明した安全上重要な事項については、改善すべきリスク要因を含め漏れなく、かつ理解しやすい形で示し、改善を促すことが重要であるため、事故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、報告書の結論部分で明確に記載します。	平成24年4月に審議入りする案件から適用
冒頭への「要旨」掲載 フローチャートの掲載	報告書冒頭への要旨の記載やフローチャートの掲載などにより、分かりやすく読みやすい報告書の作成に努めます。	平成24年5月公表の報告書から実施中

(その他)

- 実務上役立つ事故調査マニュアルの整備、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)、専門的知見を適確に得るための方策、スケルトン報告の実施、能力向上のための研修等の充実
- 調査のスケジュール管理方法、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)
- 事故調査の円滑な実施(事故調査と刑事捜査との関係)
- 口述の記載方法の見直し、分かりやすい事故等名称の記載(航空)、本文中への図表・写真等の掲載、表現・用語の工夫

② 適時適切な情報発信

(主な項目)

事故等の再発防止に資する情報発信のあり方(提言関係)	事故防止及び被害の軽減に寄与するため、タイムリーかつ積極的に関係行政機関や関係者等に対して勧告、意見等を発出します。	順次実施中
委員長による定期的な情報発信	平成23年8月から実施している委員長の月例会見において、調査の進捗状況や事故防止に資する安全情報等を提供してきていますが、アンケートを実施して会見内容の更なる改善に努めます。	平成24年2月にアンケートを実施

(その他)

- 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、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、ニュースレターほか情報ツールの内容の充実・再検討
- 基礎データの開示、委員会審議の更なる透明性の確保

③ 被害者への配慮

(主な項目)

被害者等への情報提供等	適時適切に情報提供を行うとともに、被害者からのご意見を受け、各モードの部会に報告するものとします。	順次実施中
-------------	---	-------

(その他)

- 能力向上のための研修等の充実
- 被害者等からのご意見への適切な対応

④ 組織基盤の充実

(主な項目)

能力向上のための研修等の充実	職員の資質向上のため、ヒューマンファクター分析手法や、より徹底した調査のためのコミュニケーション能力向上にかかる研修を実施し、職員の資質向上に努めます。	順次実施
地方事務所の強化	地方事務所における調査の進め方の改善や職員の資質向上のための研修を行うとともに、各事務所毎に作成している分析集の充実や周知啓発活動を積極的に行うことにより、地方事務所の強化を図ります。	順次実施

(その他)

- 特に重大な事故への対応訓練（シミュレーション）の実施
- 運輸安全委員会のミッション・行動指針の設定、シンボルマーク等の設定、モード間の情報交流

4 不断の業務改善について

運輸安全委員会では、今回策定した業務改善アクションプランを着実に実行し、かつ、適時適切に見直しするとともに、その過程を有識者会議にてフォローアップしていただくこととします。

なお、最終報告書の検証、有識者会議、ミッション及び行動指針、業務改善アクションプランは、運輸安全委員会ホームページで公表しております。

最終報告書の検証

URL : <http://www.mlit.go.jp/jtsb/fukuchiyama/fukuchiyama.html>

有識者会議

URL : <http://www.mlit.go.jp/jtsb/gyomukaizen/gyomukaizen.html>

ミッション及び行動指針

URL : <http://www.mlit.go.jp/jtsb/mission-shishin.html>

業務改善アクションプラン

URL : <http://www.mlit.go.jp/jtsb/actionplan.html>

コラム

委員長の定例会見がスタートしました

委員会の業務改善テーマの1つである「適時適切な情報発信」の具体化として、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、23年8月から委員長の定例記者会見がスタートしました。毎月1回、第4水曜日（報告書公表日の2日前）に行うこととしています。



会見では、社会的に関心の高い事故調査について、事故調査プロセスの透明性確保の観点から進捗状況、について報告するほか、再発防止の観点から調査途中段階でも事故防止に資する安全情報の提供を行い、更に当委員会が発出した勧告等に基づき講じられた措置・施策についても紹介しています。

9月の定例会見では、9月6日に静岡県浜松市南方上空で発生した重大インシデントの調査の進捗状況報告を行いました。旅客機が急降下し、乗務員2名が負傷したのですが、飛行姿勢が異常な状態になり、約6,300ft（1,900m）急降下していく状況を、DFDR（飛行記録装置）のデータを基にした当委員会のアニメーションをはじめて用いて説明を行いました。本事案については、新聞、テレビ、海外の雑誌等で取り上げられました（下図参照）。解析の終了した段階で迅速に情報提供することが当委員会の責務であることから、インシデント発生月の定例日の公表となったものです。



【アニメーションによる急降下状況説明】

23年度に行った会見の内容別には、調査の進捗状況（13件）、関係機関に提供した安全情報（4件）、勧告等に基づき講じた措置状況（4件）、そのほか業務改善に関する事項、年報の発刊などでした。

また、委員長の定例会見につきまして、マスコミの方にアンケートをお願いしたところ、「事故発生後間もなく調査の進捗状況が公表され社会の関心が高いうちにニュース化できるようになった」、「CGなど視覚的に分かりやすい発表の仕方は評価できる」などのご意見を頂きました。今後も引き続き、事故の防止や被害の軽減に寄与するよう、積極的な情報発信を行い、一層の安全性向上を目指しています。

コラム

平成 24 年 4 月、「事故被害者情報連絡室」を設置しました

事故調査が果たすべき役割には様々なものがあります。

事故の再発防止のために原因を究明するのが第一の役割ですが、事故のご遺族や被害者の方々が抱かれる切実な願いが、「どのようにして事故が起きたのかを知りたい」、そして、「二度と同様の事故が起きないようにしてほしい」であるということを考えてときに、ご遺族・被害者の方々への事故調査情報の提供という役割が重要性を増してきます。

そのため、事故調査の中間段階でも、調査の進捗状況や確定した事実情報の提供を行うことや、被害者独自の視点や気づきを丁寧にお聞きし、被害軽減の分析などに生かしていくこと、事故調査報告書が一般の方にも分かりやすく、納得感の得られるものになっていることが強く求められていると思います。

昨年 4 月に、事故調査調整官（東京事務所、参事官付）の業務としてスタートした、被害に遭われた方々のための「事故調査情報提供窓口」については、本年 4 月には、国土交通省の動きとも連動させて更に充実することとし、訓令上の組織である「事故被害者情報連絡室」を立ち上げて、スタッフ（併任）の増員も図りました。

情報連絡室では、委員会の行動指針の一つである、「被害者への配慮」を実践するために、外部有識者や被害者の方々のご意見も踏まえて、従前にも増して被害者の皆さまに寄り添うことを基本とし、単に情報を提供するだけでなく、被害者の方々からの気づきの点やご意見などを丁寧にお聞きするという双方向のコミュニケーションを推進することとしています。

事故被害者情報連絡室（東京）

電話：03-5253-8823（直通）

ファックス：03-5253-1680

メール：jtsb_faminfo@mlit.go.jp

（各地方事務所 事故調査調整官）

函館事務所 電話：0138（43）5517

仙台事務所 電話：022（295）7313

横浜事務所 電話：045（201）8396

神戸事務所 電話：078（331）7258

広島事務所 電話：082（251）4603

門司事務所 電話：093（331）3707

長崎事務所 電話：095（821）3537

那覇事務所 電話：098（868）9335

被害者の方々への窓口は、東京の事故調査調整官が行うほか、ご意見等をより身近にお聞きすることができるよう、全国 8 箇所（函館、仙台、横浜、神戸、広島、門司、長崎及び那覇）に所在する地方事務所の事故調査調整官も同連絡室に併任し、東京と一体となって総合的に対応することとしました。

私たち「事故被害者情報連絡室」職員は、被害者の皆様との接点としてご信頼をいただくことができるよう、一生懸命務めさせていただきます。

コラム

運輸安全委員会シンボルマーク

昨年 4 月に福知山事故の検証作業を終えたことから、新たな出発をする委員会にふさわしいミッションとシンボルマークを決めることにしました。

シンボルマークの選定に当たっては、国の行政機関での経費節減の折柄、手作り感のある自前のもを作成することとし、職員からアイデアを公募してみることにしました。

締切期日には、業務多忙な時期にもかかわらず、合計 19 点もの応募がありました。投票の結果、数ある力作の中から東京の女性職員の作成した案に人気集中し、更に委員長、各委員を含む選定委員会の支持も得て、シンボルマークが決まりました。

今回の選定作業を通じて、全員参加で行う業務改善の一体感が盛り上がるという効果もあったことをご報告します。

なお、シンボルマークのモチーフは、作成者の言によれば以下のとおりです。

球体は、他から影響を受けることなく、公正・中立の立場を維持し続けるという決意と、運輸安全委員会が一丸となって事故の原因究明を行い、再発防止及び被害の軽減等を推進していくという意志、そして国際協力を展開し世界における運輸の安全性向上に貢献するというグローバルな活動をイメージしています。

球体の周りを走る3本のラインは、それぞれ空路、陸路、海路を表現しています。

また、球体の色は安全をイメージして青色と緑色の中間色としました。

「JTSB」は運輸安全委員会の英文名称である「Japan Transport Safety Board」の頭文字であり、日本（Japan）の運輸安全委員会（Transport Safety Board）であることをデザインで表現しました。

