

山口委員コメント

(1) 自主的安全性向上が実現できるロードマップであるか

本来、ロードマップは目的地に到達するために中間のマイルストーンを適宜、配置したグラフであるべき。従って、それぞれの項目について、目的地を explicit に記載する必要がある。そうでなければ、関係者により目標とすべき状況の理解に差が出るかもしれず、ロードマップとしても機能を果たせない。

(2) 中間のマイルストーンにより、方向性の確認、軌道修正ができるか

まず、1 年程度後の達成目標を示すこと、ならびにその時点での評価・分析が大切。出発点の方向性を誤らないために。1 年後には、事業者のリスクマネジメントのための経営層を含めたリーダーシップ、リスクマネジメントシステムの構築を明確に定めることを目指す。原子力学会が発刊した安全原則では、責任とマネジメントのカテゴリーで、④安全確保の実践：リーダーシップ（責任と判断）とマネジメント（実践と責務）⑤安全確保の根幹：原則が継続的に遵守されるための基盤となる安全文化をあげている。

(3) ステイクホルダーの関与

重要なステイクホルダーが記載されていることが責任と役割の自覚のために必要。ロードマップを実現するにあたり、誰が関係者であるのかを明示しそれぞれの役割と相互関係を定めることが最初の中間マイルストーンにおいて必要である。すなわち、自主的安全性向上の枠組みを定めること。

(4) 米国との関係の明確化

米国が 20 年かけてたどり着いた状態に、わが国では 5 年で達成するために、米国から何を学ぶか、どの項目での支援を求めるのかを明確にする必要がある。各項目の実現の工程表をえがき、わが国で未成熟な部分を明らかにする必要がある。あわせて相互に恩恵が得られる米国との協調関係のあり方を検討する。本件は、全般の項目に関係し、反復して行うプロセスである。

(5) 制度面、インフラストラクチャの構築

わが国には、PRA に関する研究・活用・教育・社会発信の拠点が欠けている。それが、ゼロリスク、安全目標、PRA は規制緩和に利用される、手法が成熟していない、データが不足、不確かさがあるから使えない・・・など、現状の課題の多くの遠因となっている。拠点はその他の課題の目標達成にさまざまな観点から効果を発揮する。

(6) 規制機関の意見交換・連携

自主的・継続的安全性向上には規制機関と事業者の協調が重要であることは周知の事実。安全の確保と国民からの信頼という目標を共有するために、ロードマップを規制機関に理解していただくとともに、規制機関のミッションとの関連を議論していただく必要がある。