

## この一年の主な活動

運輸安全委員会が平成 20 年 10 月に発足して以来初となる出来事や、大きな社会的関心を呼んだ出来事が、いくつかありましたので、紹介します。


### 1 【運輸安全委員会設置法の一部改正～無人航空機の事故等調査～】

第 204 回通常国会において、運輸安全委員会設置法の改正を含む「航空法等の一部を改正する法律」が成立しました。

無人航空機（ドローン等）は、「空の産業革命」とも言われる新たな可能性を有する技術で、既に空撮、農薬散布、測量、インフラ点検等の場で広く活用されているほか、離島や山間部、過疎地域等における荷物配送への活用も始まりつつあります。

都市部上空での荷物配送等、さらに幅広い用途に無人航空機が活用され、多くの人々がその利便性を享受し、産業、経済、社会に変革をもたらすためには、安全上の観点からこれまで認められていなかった「有人地帯における補助者なし目視外飛行（レベル 4 飛行）」の実現が不可欠であり、これを可能とするため、無人航空機に係る機体認証や操縦ライセンスなどの新たな制度を創設し、2022 年度（令和 4 年度）中に飛行が開始されることが、「航空法等の一部を改正する法律」の大きな柱の一つとなっています。

今後、レベル 4 飛行の実現に伴い、第三者上空を含め、無人航空機の更なる利用の拡大が見込まれることから、運輸安全委員会においては、無人航空機に係る事故等調査の適切な実施により、事故等の再発防止、被害軽減にしっかりと取り組んでいくため、運輸安全委員会設置法を改正（主な改正内容については下図参照）し、運輸安全委員会の調査対象に無人航空機に係る事故等を新たに追加することとしています。

運輸安全委員会設置法の改正の概要 
<p><b>1. 運輸安全委員会による無人航空機に係る事故等調査の実施（第 2 条第 1 項）</b></p> <p>○ 運輸安全委員会が調査対象とする「航空事故」に、新たに航空法に規定される無人航空機に係る事故（人の死傷、物件の損壊、航空機との衝突又は接触等）のうち、国土交通省令で定める重大なものを追加。</p>
<p><b>2. 無人航空機の利用者等からの報告徴収等（第 18 条第 2 項）</b></p> <p>○ 運輸安全委員会の報告徴収等の対象として、無人航空機の利用者等（無人航空機の利用者、無人航空機又は無人航空機の装備品若しくは部品の設計、製造、整備、改造又は検査をする者、無人航空機の飛行を行った者、無人航空機の救助に当たった者）を明記。</p>
<p><b>3. 無人航空機に係る事故等の国土交通大臣からの通報義務化（第 20 条）</b></p> <p>○ 国土交通大臣が無人航空機を飛行させる者から事故等について報告を受けたときには、直ちに運輸安全委員会に通報しなければならない旨規定。</p>
<p><b>【運輸安全委員会設置法の改正に係る施行期日】</b> 公布の日から起算して一年六月を超えない範囲内において政令で定める日</p>

## 2 コロナ禍における事故調査

運輸安全委員会では、航空、鉄道及び船舶の事故等調査報告書の審議会（以下「部会」と言います。「資料編」資料-2も参照。）を毎月8回程度開催し、各事故等の原因、及び、事故に伴い発生した被害の原因を究明していますが、令和2年4月7日、新型コロナウイルス感染症緊急事態宣言が発出されたことを受けて、約1ヶ月半の間、部会を中止したほか、4月及び5月の運輸安全委員会委員長定例記者会見も中止せざるを得ませんでした。

部会等は中止になりましたが、緊急事態宣言下であっても、旅客機飛行中の機体の動揺による客室乗務員の負傷事故や遮断機のない踏切における死亡事故、外国籍のコンテナ船と貨物船の衝突事故など、航空、鉄道、船舶の各モードにおいて事故等が発生しました。事故調査では、事故発生当時の現場を早期に確認することが重要であり、また、関係した方々の記憶や印象が薄れたりしないうちに、できるだけ早く発生時の状況を教えていただく必要があります。このため、事故調査官は、緊急事態宣言に留意した上で必要な現場調査に出動しました。

運輸安全委員会では、緊急事態宣言当初から、テレワークや時差通勤のほか、各職員が1日2回検温して平熱であることを確認、風邪等症状がある場合には出勤を控えるなど、職員の感染防止に取り組んでいます。また、事故調査官が出動する際には、フェイスガード、マスク、アルコール消毒液、ビニール手袋なども携帯することになっています。特に事故調査官が東京から地方へ出動する際には、地方の関係者が不安を感じないように配慮する必要がありますし、関係者が最近入国、帰国された方の場合は、PCR検査結果を確認させていただいたりしています（120ページの「コラム」も参照）。このように、事故調査官による現場調査は、新型コロナウイルス対策に万全を期して行われました。

原因関係者から事故等発生の状況を教えていただく場面では、部屋の換気を徹底し、関係者との距離を十分にとり、マスク等を着用したことから、話しにくい聞こえにくいなど困難を伴う状況もありましたが、関係の方々からの理解と協力を得ながら、現場確認や情報収集が続けられました。



新型コロナウイルス対策の道具

このような現場調査の一方で、事故調査官は、テレワークにより自宅において、担当事案の分析、及び、部会に附議する事故等調査報告書案の執筆・精査を続けることが出来たため、部会再開に向けて、審議予定報告書案の件数は増えていきました。事故調査官からは、テレ

ワークのメリットとして自宅の方が集中して作業できるという評価の一方、デメリットとして、担当者間の情報共有が減り情報収集に手間がかかるとの課題が報告され、現在では、Web会議システムなどを活用して、テレワークによるチームミーティングの頻度を増やしたりしているところだ。

緊急事態宣言は5月に解除されたことから部会を再開しましたが、感染対策として、地方在住の委員はテレビ会議システムを通じて審議に臨んだほか、時差通勤を前提として開会・閉会時刻を設定し、限られた時間の中で集中的に審議できるよう取り組んでいます。

このような取組の結果、6月には事故等調査報告書を公表できませんでしたでしたが、7月及び8月には普段より多くの事故等調査報告書を公表することができました。同種事故の再発防止策を事故等調査報告書として早期に発信することにより、運輸の安全性を向上させ、人々の生命と暮らしを守ることが運輸安全委員会に課せられた使命であることから、コロナ禍であってもその影響を最小限に抑えながら事故調査を着実に進めているところだ。

新型コロナウイルス感染対策は、残念ながらまだ継続していく必要があります。事故調査官は現場確認のほか、専門的な機材を使用する解析も必要であり、また、委員長や委員も部会において審議を尽くす必要があることから、出勤せざるを得ないことは少なくありませんが、感染症対策とともに情報セキュリティ確保に万全を期しながら、テレワークの更なる活用など業務方法を工夫して、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、事実情報など、運輸の安全に関する情報の積極的な発信を通じて必要な安全措置等の実施を求めてまいります。