

## 第7章 事故防止への国際的な取組

### 1 国際協力の目的及び意義について

運輸安全委員会の調査対象には、航空や船舶のように、国際的な性格を持つものが含まれ、それらの事故等調査の制度及び運営には国際機関が関与し、調査の過程でも、関係各国の事故調査当局と協力・連携する必要が生じてきます。

航空事故等の場合には、事故等が発生した国のほかに、航空機が登録されている国、運航者の所在する国、航空機を設計又は製造した国が関係国ということになります。国際民間航空条約の附属書により、発生国に調査を開始し実施する責任があるとされる一方、その他の関係国も調査に参加する代表を任命する権限と責任が与えられており、これら関係国の事故調査機関が適切に連携し、調査を行っていくことが必要になります。

また、同様に船舶事故等についても、海上人命安全（SOLAS）条約によって、一定の船舶について旗国による調査が義務づけられているほか、事故等の発生した沿岸国や犠牲者の発生した国などの利害関係国も調査を行うことができることとされ、事故等調査の標準的な仕組みが定められています。旗国や利害関係国は相互に情報交換などの調査協力をしながら、事故等調査を進めていくものとされています。

このようなことから、事故等が発生した場合の相互の連携を円滑にするとともに、日頃から事故等や調査手法に関する情報を共有し、世界的なレベルでの再発防止の実を上げるために、各交通モード別及び交通モード共通の種々の国際的な会合が開催されており、当委員会も積極的に参加しています。また、国際的な機関の存在しない鉄道事故等調査においても、各国の基本的な調査制度はおおむね標準化されていることから、事故等調査情報の交換のために、主要国で様々な国際セミナーが開催されています。さらに、海外の大学等では事故等調査の専門研修課程を設けているところがあり、それらにも積極的に調査官を派遣しているところです。

このように、当委員会では、個々の事故等調査で得られた知見の国際的な共有を通じて、我が国及び広く世界における運輸の安全性向上が図られることを目指しています。以下、これらの取組みについて、令和2年の主な国際的な動向を個別に紹介していきます。

### 2 コロナ禍における海外事故調査及び国際会議の実施概況（令和2年の活動実績）

令和2年3月以降、新型コロナウイルスの世界的感染拡大に伴い、全世界的に広がった渡航制限は事故調査活動にも影響を及ぼすものとなり、特にコロナ渦で現地（モーリシャス）に調査団を派遣して調査を行うこととなった貨物船 WAKASHIO 乗揚事故については、現地への入国制限下での入国となり、関係各所と入国に向けた事前の調整を行いました。現地入国後も PCR 検査や2週間の隔離で行動を制限され、防護服を着用しながら調査を実施するなど、通常の調査とは異なる状況での調査となりました。（「コラム」120ページも参照下さい。）

また、国際会議のほとんどが開催されず、一部の会議がウェブ形式での開催となりました。運輸安全委員会では、令和2年に11件の国際会議への参加を予定しておりましたが、そのうち7件は会議が中止又は延期となり、4件がウェブ形式での開催に変更となりました。ウェブ形式での会議については、議題の変更や開催日数の短縮などがありましたが、各国の新型コロナウイルス感染拡大状況下における調査活動への影響や制約、対応状況等についても、参加国間での情報共有などが行われました。ウェブ形式の会議は、ヨーロッパの昼の時間に開催されることがあり、時差の関係で参加国によっては深夜の参加となり、当委員会の参加者も日本時間の夜に会議に参加することがありました。

### 3 国際機関の取組及び運輸安全委員会による国際機関への貢献

#### (1) 国際民間航空機関の取組及び運輸安全委員会の関わり

国際民間航空機関（ICAO：International Civil Aviation Organization、本部：カナダ・モントリオール）は昭和22年に国際連合の専門機関として発足し、我が国は昭和28年に加盟しました。ICAOは、総会、理事会、理事会の補助機関である航空委員会、理事会の下部機関である法律委員会、航空運送委員会、共同維持委員会、財政委員会等、事務局及び地域事務所等で構成されています。また、この他に、特定の案件について招集される航空会議、各種部会、パネル等の専門家会議があります。令和3年1月現在、193カ国がICAOのメンバーとなっています。

ICAOの目的は、国際民間航空条約（Convention on International Civil Aviation、「シカゴ条約」）第44条で「国際航空の原則及び技術を発達させ、並びに国際航空運送の計画及び発達を助長すること」であると定められており、国際航空運送業務やハイジャック対策等の航空保安に関する条約作成、締約国の安全監視体制に対する監査、環境問題への対応など多岐にわたる活動を行っています。

ICAOは、世界的な統一ルールが必要と考えられる事項について、国際民間航空条約の附属書（ANNEX）を制定しています。附属書は、航空従事者の技能証明、航空規則、航空機の登録、耐空性、航空通信、捜索救助、航空保安、危険物の安全輸送、安全管理など19種の幅広い分野にわたって規定しています。その中に、航空機事故及びインシデント調査に関する標準と勧告方式を定めた第13附属書（ANNEX13）があり、運輸安全委員会設置法においても、「国際民間航空条約の規定並びに同条約の附属書として採択された標準、方式及び手続に準拠して調査を行うものとする」旨定められています（第18条）。

航空委員会の下部組織として設置されている事故調査パネル（AIGP）は、主にANNEX13の改正案やガイダンス資料の作成について議論される場となっており、当委員会は平成30年5月に開催された第4回目の会議からメンバーとして参加しています。令和2年は4月に第6回事故調査パネル会議（AIGP/6）が開催される予定でしたが、新型コロナウイルスの世界的感染拡大に伴い、開催延期となりました。

また、アジア太平洋地域の安全の枠組みとして、同地域内の事故調査グループ（APAC-AIG）において、同地域における事故等調査協力体制の構築等に関する検討を行っています。

令和2年10月にインドで開催予定だった第8回アジア太平洋地域事故調査グループ会議（APAC-AIG/8）は、新型コロナウイルスの世界的感染拡大に伴い、ウェブ形式での開催となりました。当委員会から航空事故調査官2名が参加し、事故等調査における課題についてアジア太平洋の地域特性を踏まえた討議を行い、本地域の調査能力向上や域内各国間協力の促進の方策等について議論しました。

#### (2) 国際海事機関の取組及び運輸安全委員会の関わり

国際海事機関（IMO：International Maritime Organization、本部：イギリス・ロンドン）は、昭和33年に国際連合の専門機関として発足しました（当時の名称は政府間海事協議機関（IMCO））。IMOは総会、理事会及び5つの委員会（海上安全委員会（MSC）、法律委員会（LEG）、海洋環境保護委員会（MEPC）、技術協力委員会（TC）、簡易化委員会（FAL））並びにMSC（及びMEPC）の下部組織として7つの小委員会及び事務局より構成されます。令和3年1月現在、174の国・地域がメンバー、3地域が準メンバーとなっています。

IMOでは、主に海上における人命の安全、船舶の航行の安全等に関する技術的・法律的な問題について、政府間の協力促進、有効な安全対策、条約の作成等、多岐にわたる活動

を行っています。

MSC及びMEPCの下部組織として設置されているIMO規則実施小委員会（III: Subcommittee on Implementation of IMO Instruments）は、船舶事故等に関する調査を含む旗国等の責務を確保するための方法について議論される場となっています。IIIでは、SOLAS条約や海洋汚染防止条約（MARPOL条約）等に基づき各国から提出される事故等調査報告書を分析して教訓を導き出し、IMOホームページを通じて周知するなど船舶事故等の再発防止のための活動を行っています。

これらの分析作業は、加盟国の調査官の有志により構成されるコレスポndenンス・グループ（III会期外に分析）及びワーキング・グループ（III会期中に分析結果を検証）において検討され、III本会議において承認されるという流れになっており、事案によっては、条約改正の必要性について更なる検討が必要と判断された場合、MSC、MEPC及び他のIMO小委員会に勧告又は情報提供されます。令和2年は7月の第7回IMO規則実施小委員会（III7）において、各国から提出された事故等調査報告書の分析作業が行われる予定でしたが、新型コロナウイルスの世界的感染拡大に伴い開催延期となりました。これまでの分析結果の仮訳は、当委員会のホームページに掲載しています。

（URL：[https://www.mlit.go.jp/jtsb/casualty\\_analysis/casualty\\_analysis\\_top.html](https://www.mlit.go.jp/jtsb/casualty_analysis/casualty_analysis_top.html)）

## 4 各国事故調査機関及び調査官との協力、意見交換

### （1）各種国際会議への参加

#### ①国際運輸安全連合委員長会議

国際運輸安全連合（ITSA: International Transportation Safety Association）は、平成5年にオランダ、米国、カナダ、スウェーデンの事故調査委員会により設立され、令和3年1月現在、世界の17の国・地域の運輸事故調査機関がメンバーとなっている国際組織で、規制当局から独立した事故等調査の常設機関であることなどがメンバーとなる条件とされています。

ある分野の事故等調査で判明した事実が、他の分野でも学ぶべきことがあるという観点から、各メンバーの事故調査機関が行った航空、鉄道、船舶等の事故等調査経験を発表する委員長会議を毎年開催し、事故等原因及び事故等調査手法等を学び、運輸全般の安全性向上を目指しています。我が国は、平成18年6月に航空・鉄道事故調査委員会がメンバーとして承認され、平成19年以降、当会議に参加しています。

令和2年5月にオーストラリアのシドニーで開催予定だった会議は、新型コロナウイルスの世界的感染拡大に伴いウェブ形式での開催となりました。当委員会から武田委員長が参加し、新型コロナウイルスの感染拡大状況下における各国調査機関の感染防止対策及び事故等調査への影響や取組状況について情報交換等が行われました。10月にも第2回のウェブ会議が行われ、新型コロナウイルスの事故等調査への影響や対応の進展状況などについて情報交換等を行いました。また、各国から主な活動状況が報告され、武田委員長からはモーリシャス島南東方沖で発生した貨物船WAKASHIOの乗揚事故について報告を行いました。（「コラム」120ページも参照下さい。）

#### ②国際航空事故調査員協会及びアジア航空事故調査員協会役員会議

国際航空事故調査員協会（ISASI: International Society of Air Safety Investigators）は、各国の航空事故調査機関等により組織され、加盟各国の意思の疎通を図り、かつ、航空事故等調査の技術面における経験・知識・情報等を交換することにより、調査機関の協力体制を一層向上させることで、航空機事故等の再発防止を目的とする

事故等調査に対応しようとするものです。

ISASIでは、年次セミナーが毎年開かれ、我が国は、昭和49年に航空事故調査委員会が発足以来参加しています。このセミナーでは、本会議に併せてフライト・レコーダ分科会、事故調査官訓練分科会、客室安全分科会及び各国政府調査官会議等が行われますが、我が国はこれらの分科会等にも参加し、これらの技術向上に貢献しています。

令和2年の年次セミナーは、新型コロナウイルスの世界的感染拡大に伴い延期となり、令和3年にウェブ形式で開催されることとなりました。

また、ISASIの地域協会は、豪州 (ASASI)、カナダ (CSASI)、欧州 (ESASI)、フランス (ESASI French)、韓国 (KSARAI)、中東・北アフリカ (MENASASI)、中南米 (LARSASI)、ニュージーランド (NZSASI)、パキスタン (PakistanSASI)、ロシア (RSASI)、米国 (USSASI)、アジア (AsiaSASI) にそれぞれ設立されており、各地域協会でもセミナーが開催されています。

AsiaSASIについては、現在、会長を当委員会、副会長を香港事故調査局、事務局をシンガポール運輸安全調査局が務めています。

### ③飛行記録装置解析担当航空事故調査官会議

飛行記録装置解析担当航空事故調査官会議 (Accident Investigator Recorder (AIR) Meeting) は、飛行記録装置 (DFDR) 及び操縦室用音声記録装置 (CVR) の解析を行う航空事故調査官のための国際会議であり、世界各国から集まった解析担当航空事故調査官が、フライト・レコーダの解析に係る経験・知識・情報等を交換することによるノウハウの共有、フライト・レコーダに関連する技術についての検討などを行うことにより、各国の事故調査機関における技術力の向上を図るとともに、各国の事故調査機関の協力体制を一層向上させることを目的としています。

この会議は平成16年に設立され、その後、毎年各国の事故調査機関の主催で開催されており、当委員会は、平成18年以降ほぼ毎年、本会議に参加しています。

令和2年の会議は、イギリスのハンプシャーで開催予定でしたが、新型コロナウイルスの世界的感染拡大に伴い延期となりました。

### ④国際船舶事故調査官会議

国際船舶事故調査官会議 (MAIIF: Marine Accident Investigators' International Forum) は、海上の安全と海洋汚染の防止に資するため、各国の船舶事故調査官相互の協力・連携を維持発展させ、船舶事故等調査における国際協力の促進・向上を目的として、カナダ運輸安全委員会の提唱により平成4年から毎年開催されている国際会議で、平成20年にはIMOにおける政府間組織 (IGO: Inter-Governmental Organization) としての地位が認められました。

この会議は、各国の船舶事故調査官が率直な意見交換を行い、船舶事故等調査に関する情報を共有する場として活用されており、船舶事故等調査から得られた知見をIMOの審議に反映させるよう、議論が活発化しています。平成21年にはIMOに対し、MAIIFとして初めて各国事故調査機関の調査結果に基づく提案を行いました。我が国も第3回会議から毎年参加しているほか、平成11年には東京で第8回会議を開催するなど、積極的に貢献しています。

令和2年10月にイギリスのロンドンで開催予定だった第29回会議は、新型コロナウイルスの世界的感染拡大に伴い延期となり、11月に会議間の進捗報告のための会議がウェブ形式で開催され、当委員会から船舶事故調査官2名が参加しました。

### ⑤アジア船舶事故調査官会議

アジア船舶事故調査官会議（MAIFA: Marine Accident Investigators Forum in Asia）は、アジア地域における船舶事故等調査の相互協力体制の確立に寄与すること及び開発途上国への調査体制強化の支援を行うこと等を目的として、日本の提唱により設立され、平成10年から毎年会議が開催されており、平成22年には東京で第13回会議を開催するなど、主導的な役割を果たしています。当会議により確立された調査官のネットワークは、その後の事故等調査における迅速かつ円滑な国際協力を推進する上で有効に機能しており、MAIFAの成功に倣い、平成17年には欧州においてE-MAIIFが、平成21年には北中南米においてA-MAIFが設立され、各地域の船舶事故調査官の交流や協力がこれまで以上に高まっています。アジア地域には、海上交通が輻輳する海峡が多数存在するほか、激しい気象・海象に見舞われることもあり、悲惨な船舶事故が発生し続けている一方、事故等調査能力や制度が必ずしも十分とはいえない国もあることから、このような地域フォーラムでの取組が重要となっています。

令和2年は、9月に中国の上海で第23回会議が開催予定でしたが、新型コロナウイルスの世界的感染拡大に伴い延期となりました。

### （2）個別事案に対する各国事故調査機関との協力事例

航空事故等の調査では、ICAO ANNEX13の規定に基づき、事故等の発生国は航空機の登録国、運航者国、設計・製造国等の関係国に通報し、関係国は必要に応じて代表（AR: Accredited Representative）を指名し調査に参加することになっています。

令和2年12月に、日本航空株式会社所属のボーイング式777-200型が那覇空港の北約100キロメートル、高度約5,000メートルで第1（左側）エンジンから異音及び振動が発生したため、当該エンジンを停止させ、緊急事態を宣言の上、引き返した事案については、設計・製造国である米国の事故調査機関と協力して調査を行っています。

船舶事故等調査については、事故調査コードにおいて、船舶の旗国や事故等が発生した沿岸国などの関係国が協力して事故等調査を行うことが求められており、我が国においても、複数の国が関係する船舶事故等が発生した場合、関係国の事故調査当局と相互に協力して事故等に関する情報を入手するなど、関係国と連携して事故等調査を実施しています。

令和2年に当委員会が調査を開始した船舶事故等で、国際航海に従事する船舶が関係する重大な事故4件については、旗国等の事故調査当局に事故の発生を通知しました。

令和2年7月にモーリシャス島南東方沖で発生した貨物船WAKASHIO乗揚事故については、旗国であるパナマの事故調査機関及び沿岸国であるモーリシャスの事故調査機関の協力を得て調査を行っています。（「コラム」120ページも参照下さい。）

また、令和2年に公表した船舶事故等調査報告書のうち5件については、旗国等からの求めに応じて調査報告書の案を送付し、意見を求めました。

## 5 技術協力

インドで鉄道事故が続いたことを受けて、平成29年10月、当委員会の委員及び鉄道事故調査官の2名を含む日本政府の鉄道安全専門家チームがデリーに派遣され、現地で開催されたセミナーにおいて、当委員会から、日本の事故調査の現状を基に体制や手続きを説明しました。

その後、インド政府から要請を受けて、平成30年に国際協力機構（JICA）の技術協力として「鉄道安全能力強化プロジェクト」が立ち上げられ、当委員会も積極的に参画しています。

令和2年は1月にデリーで会議が開催され、当委員会から委員と鉄道事故調査官が参加しまし

た。そこでは、令和元年7月の訪日研修で研修生らが作成した自国（インド）における鉄道事故調査のノウハウを定着させるための「アクション・プラン」の活動状況の確認と「アクション・プラン」を進めるためのアドバイスをを行いました。

また、10月には全体会合がウェブ形式で開催され、こちらも委員と鉄道事故調査官が参加しました。新型コロナウイルスの影響を踏まえた本プロジェクトの事業期間の延長と今後の進め方について話し合いが行われ、当初令和2年10月までとされていた事業期間が、令和3年12月まで延長されることとなりました。

当委員会は、本プロジェクトが進展し、インドにおいて鉄道事故調査のノウハウの定着が着実に展開されるよう引き続き支援を行い、インドにおける鉄道の安全性向上に積極的に取り組んで参ります。

### 6 海外研修への参加

当委員会は、適確な事故等調査を行うために、研修、海外機関との情報交流などの方策を講ずることにより、事故調査官の資質の向上に努めており、積極的に海外における事故等調査研修にも参加しています。

例年、航空事故調査官及び船舶事故調査官を事故等調査研修に実績のあるイギリスのクランフィールド大学に派遣しています（49ページのコラム参照）が、令和2年度は、新型コロナウイルスの世界的感染拡大に伴い、現地への渡航が困難となったため、参加を見合わせました。

コラム

『礎プロジェクト』～人材確保の新たな取組～

総務課

運輸安全委員会では、技術面で高い専門性が必須であることから、長期的視野に立った人材確保と育成を戦略的に進めることにしています。令和2年度の国家公務員採用一般職試験（大卒程度）では、行政職のみならず、技術職（「電気・電子・情報」、「機械」、「土木」、「物理」、「化学」）の試験区分からも採用を始め、未来の事故調査官の養成に本格的に着手しました。

行政職の採用についても、これまで数年間隔で実施していた地方事務所への採用から、事務局本部（東京）へ一括採用することに改め、毎年、東京を中心に継続して採用活動を行うことにより、運輸安全委員会の認知度をさらに高めて、より優秀な人材を確保したいと考えています。



令和2年度の採用活動では、早期に年間活動計画を構築し、キャリアアップイメージや先輩の声を掲載したパンフレットを作成して大学や予備校などへ配布したほか、Web 説明会や地方事務所を訪問していただいた採用希望者とテレビ会議システムを通じて東京から個別に説明を行うなど、全国的な周知活動を展開しました。

全国の受験者へ運輸安全委員会の魅力を発信し続けた結果、技術職を含む4人の新人を採用することができました。早速、事故調査の基礎知識などの習得に取り組んでいます。

国家公務員一般職試験における運輸安全委員会事務局の採用実績（過去5年）

（単位：人）

	平成 29 年	平成 30 年	平成 31 年	令和 2 年	令和 3 年
行政職（男性）	5	2	1	1	1
行政職（女性）	0	1	4	0	1
技術職（男性）	0	0	0	0	1
技術職（女性）	0	0	0	0	1
合計	5	3	5	1	4