

採用案内
国家公務員（一般職）



ミッションは “未来の安全・安心”

～科学的・客観的な事故調査で
運輸の安全を担います～



運輸安全委員会
Japan Transport Safety Board

航空、鉄道及び船舶における事故・重大インシデントの原因究明と再発防止

意欲ある挑戦者をお待ちしています。



運輸安全委員会は、2008年10月に発足した事故調査機関であり、航空、鉄道、船舶の事故等の原因を究明し、再発防止、被害軽減のための施策・措置を提言することにより、公正・中立の立場から、運輸の安全を守る要の役割を担っています。

我々は、事故調査官をはじめ、職員の一人ひとりが、日本の高度に安全な運輸技術を支えることに誇りを持ち、各人の能力を十分に発揮・向上していきける組織となるよう努めるとともに、働きやすい環境の中で最大限の成果が発揮できるよう業務の効率的な進め方を工夫するなど、皆で知恵を出し合い、絶えず進化し続ける組織を目指しています。

また、当委員会では、技術系中心の事故調査業務だけでなく、行政系中心の総務課・参事官によるサポートが一体となることで大きな力を発揮しており、行政系、技術系双方の職員の採用を行っています。また、行政系でも、様々な経験を積むことにより事故調査官になるキャリアパスも用意し、ジェネラリストとなる人材の育成にも取り組んでいるところです。

我々は、より科学的かつ客観的な分析を行い、早期に報告書を取りまとめ必要な提言を行うことにより、事故等の防止、被害の軽減に寄与するとともに、安全上必要な情報を随時提供していきますので、運輸安全文化醸成の一翼を担う意欲ある挑戦者をお待ちしています。

運輸安全委員会 委員長

武田展雄

CONTENTS

Chapter 1

職場案内…………… 1

Chapter 2

キャリアパスモデル

係員…………… 2

係長…………… 4

課長補佐…………… 6

室長…………… 7

Chapter 3

採用1年目の職員による座談会…………… 8

Chapter 4

事故調査官の仕事・

事故調査で活かされる技術分野とは…………… 10

Chapter 5

採用情報…………… 12



委員会室

■ 四谷タワーと執務室

運輸安全委員会が入居する四谷タワーは、交通至便な四ツ谷駅前にあります。2FからB1Fには、和洋中各種飲食店、クリニック、薬局、コンビニ、スーパー、郵便局、クリーニングなど、生活に必要な各種施設が揃っており、大変便利です。快適な職場環境は職員に好評です。



行政・技術系ともに、事務局本部（東京）に採用された後、本部の総務課、参事官で勤務し、行政官としての基礎を修得します。国家公務員の行政系採用では、特定の一般事務を長く継続する配属が多く見受けられる状況ですが、当委員会では、管理（総務、会計、人事・給与）、国会対応、国際協力、広報、統計・分析、部会運営、研修、調査支援など、多種多様な業務を経験することが可能です。その後、専門性の高い事故調査官へ登用される道も開かれています。



係員

係長

課長補佐

室長

- 採用後1年目～8年目のステージ（目安）
- 本部又は地方事務所の係員として、約2年で部署を異動しながら、管理系（総務・会計・人事給与）、企画系（企画・国際渉外・広報）、事故調査系（監理運営・事故調査調整・事故防止分析）の比較的平易な業務を遂行
- 新人研修や総合研修の受講、関係部局などとの人事交流などにより、基礎的な専門知識及び調査技術を修得し、事故調査官としてのベースを作る段階



参事官付（仙台事務所） 川口 莉加

平成28年 採用 一般職
（大卒程度・行政区分）
総務課会計室 配属

平成29年 参事官付情報提供係
（事故被害者情報連絡室）

平成30年 首席航空事故調査官付

平成31年 参事官付監理係

令和3年 現職

■ これが私の（経験してきた）仕事

地方事務所の業務は、職員の給与・福利厚生に関する手続き、出張に関する費用の計画・請求の手続きなどを行う管理業務や、事故調査官が行う事故調査報告書の作成を補佐する調査業務があります。加えて、実際に船体や口述聴取の現場に同行させていただく機会もあり、事故調査を身近に感じながら業務を行っています。船舶に関する知識や、管理業務に関する関係法令などを学びつつ、扱う業務の幅が広いいため、計画的に作業を進めていくことを心がけています。

地方事務所勤務の前は、東京の事務局本部で、契約手続きに関する業務、事故情報の連絡体制の管理、職員を対象とした研修の企画など、様々な仕事に携わりました。

その中でも、事故被害者情報連絡室の一員として、ご遺族への事故調査報告書の説明会へ同行した際、事故調査官がご遺族からの質問に真摯に受け答えをし、説明会の最後にはご遺族から「ありがとう」と言っていたことが強く印象に残っており、公平・中立的な立場から原因究明を行う事故調査機関の意義を感じました。

また、首席航空事故調査官付の業務では、それぞれの専門分野を持つ航空事故調査官のチームワークを肌で感じ、グライダー、ヘリコプターなどの名称や仕組み、事故発生から調査開始、報告書作成までの流れを経験することができました。

運輸安全委員会は小さい組織ではありますが、個人が様々な経験を通じて活躍の場を広げ、成長できる組織だと感じています。私自身も、事務局本部と地方事務所の両方の勤務を経験し、より広い視点で物事を捉えられる人間になれるよう成長していきたいです。

■ 私が運輸安全委員会を選んだ理由

「自分の知らない、様々な経験をし続けていきたい」という思いがあり、事故調査機関というものが私にとって知らない世界であったこと、また、航空・鉄道・船舶を通して、日本だけでなく世界的にも関わりを持ちながら、運輸の安全のために取り組みを進めていける点を魅力的に思い志望しました。

そして事務官でありながら、業務経験を積むことで事故調査官になる道があることも、この運輸安全委員会の大きな特徴だと感じています。

航空・鉄道・船舶に関する知識はまだまだ浅いものですが、日々の業務を通じて経験を重ね、将来的には事故調査官を経験し、各分野に精通した職員として、運輸の安全に携わっていきたいです。



■ 休日の過ごし方

旅行が好きで、世界遺産などの歴史的な建築物を見たり、現地の美味しいものを食べたりすることが休日の楽しみです。最近はなかなか遠くに行けませんが、仙台市内や松島など、宮城県内を観光してリフレッシュしています。普段の生活では飛行機や船に乗る機会が少ないこともあって、旅行の際に利用するときは、つい飛行機や船、港の設備などを見てしまいます。その度に、運輸安全委員会で働いていなかったら、知ることができなかったことがたくさんあるように感じます。いつか海外旅行にも行けるようになったら、その国の鉄道や船に乗って、日本との違いや共通点を見つけてみたいです。

■ 志望者へのメッセージ

事故調査は、起きてしまった事故を繰り返さないために、過去から学ぶことはもちろん、事故の起きない未来を実現するために、未然に防ぐ活動にも取り組んでいます。運輸安全委員会で働くことは、事故の再発防止を担えることであり、日々やりがいを感じることができると思います。

ときには業務が行き詰まり、遅くまで残業することもあります。声をかけてくれる方々が多く、優しい雰囲気職場だと感じます。少しでも運輸安全委員会について興味を持たれた方は、説明会などへお越しただけなら嬉しいです。

1日の仕事の流れ

08:30 出勤

- メールチェック
- 事故の発生状況を確認し、初期情報を入手します。

09:00 契約業務

- 事故調査に必要な消耗品などの管理を行い、不足しているものがあれば調達の手続きを行います。

10:30 旅費業務

- 出張行程の計画書や、出張にかかった費用の請求書を作成します。

12:00 昼食休憩

- 席で食べることが多いですが、気分転換に近くの食堂へ行ったりもします。

13:00 事故調査関係業務

- 事故調査官から提出された報告書案について、誤字脱字がないか、体裁を確認します。
- 調査の進捗状況をシステムデータに入力して、事務局本部へ報告します。

15:30 給与手続き

- 毎月の給与支払いに関する書類を作成し、締切までに総務課へ提出します。

17:30 退庁

- 明日以降の業務予定を確認して退庁。

係 員

係 長

課長補佐

室 長

- 採用後9年目～16年目のステージ（目安）
- 本部又は地方事務所の係長級として、約2年毎に部署を異動しながら、管理系、企画系、事故調査系の業務の中心的役割を担うとともに、係員を直接指導する立場
- 係長研修や総合研修を受講しつつ、関係部局などとの人事交流や、事故調査官補としての経験を通じ、専門知識及び調査技術を修得し、事故調査官へスキルアップを行う段階



総務課広報室広報係長 小坂 真広

平成25年	採用 一般職 (大卒程度・行政区分)
	参事官付国際係 配属
平成26年	参事官付国際協力係
平成27年	総務課企画係
平成30年	参事官付監理係
平成31年	総務課国際渉外室国際係長
令和2年	国土交通省鉄道局 出向
令和3年	現職

■これが私の（経験してきた）仕事

総務課企画係として、組織全体の方針の作成・法令業務・国会対応・会見対応などを担当しました。

組織全体の方針の作成では、組織の方針案を作成し、最終決定権者まで内容をご説明し、了解をいただき仕事を行うので、「政策立案能力」及び「説明能力」が身につきました。法令業務では、法令案を作成し、大臣官房の法規範などと細かい内容を調整する仕事を行い、「法令作成能力」が身につきました。国会対応・会見対応では、非常に短時間での答弁執筆などの仕事を行い、「答弁作成能力」が身につきました。企画係で特に印象に残っている仕事は、米艦船とフィリピン籍船が日本の領海内で衝突した事案で、外国の軍艦という特殊な船舶を調査するのに、条約や国内法令をどう解釈すれば良いのかについて、短時間で整理した仕事です。また、調布市で小型機が民家に墜落する事案が、社会的に非常に大きな関心を集めたため、国会や会見対応の準備を入念に行ったことも、印象に残っている仕事の一つです。

総務課国際渉外室国際係では、条約の国内担保規定の整備、国際会議の対処方針の作成、国際会議への出席などを担当しました。条約の国内担保規定の整備では、「条約と国内規定のバランスを取る能力」が身につきました。国際会議の対処方針の作成では、各国が様々な思惑を持って会議に参加してくる中、当該提案を我が国が受け入れて問題ないかなどを精査するなどの「論点発見能力」、また、必要に応じて、各国と事前交渉を行うなど、「国際的な調整能力」が身につきました。国際会議への出席では、「国際会議での振る舞い方」、「外国の出席者とのコミュニケーションの取り方」などが身につきました。国際係で特に印象に残っている仕事は、国際会議においてある国が、日本の国内法に抵触する提案をしてきた事案で、その提案に反対するための、対処方針を作成し、議長国と調整を行い、提案を否決させた仕事です。

運輸安全委員会は、事故の原因を究明し、再発防止の提言を行う機関です。そのため、事故の原因関係者や提言先になりうる国土交通省から独立していることが、まず求められます。もっとも、国土交通省が、どのように運輸事業者を指導・監督しているのかを知ること、運輸安全委員会の仕事を理解する上で、とても重要です。この点、国土交通省鉄道局での経験として、運輸安全委員会が提言した再発防止策をすぐに、運輸事業者に周知する仕事などを経験し、運輸安全委員会の業務の重要性を改めて実感しました。

広報係では、運輸安全委員会の活動を皆様に広く知ってもらう業務を担当しています。広く知ってもらうといっても、被害に遭われた方の思いや、事故調査情報を保護することにより、将来、関係者が事故情報を包み隠さず明らかにすることとのバランスを取らなければいけません。そのため、広報係の業務を通じて、そのバランス感覚が身についたと思います。



■ 私が運輸安全委員会を選んだ理由

ミスを罰するのではなく、「責任追及から分離した事故調査を行う」という「先進的」で「進歩的」な考え方に興味を引かれました。事故の態様やそれに対する考え方は、時代時代で変化する鏡です。その鏡を通じて、「現代社会」というものを考えてみたいと思い、当委員会を志望しました。

また、「ヒューマンファクターや組織問題といった事故の背景まで深く掘り下げる」調査を行うとのことで、自分が学んできた社会学の知識を活かせそうだったことも、この組織に就職したいと思った理由の一つです。

■ 職場の雰囲気

運輸安全委員会では、時差出勤やテレワークが推奨されています。業務に支障のない範囲で、上司と相談し、出勤時間やテレワーク日を決めることができます。

また、ビジネスカジュアル・オフィスカジュアルも推奨されていますので、ノーネクタイで働いている職員も多く、働き方改革に親和的な組織だと思います。

それだけでなく、語学研修やITリテラシー向上研修などを積極的に受講させるなど、自己啓発にも配慮してくれる職場だと思います。



■ 志望者へのメッセージ

運輸安全委員会は、事故調査を扱うということで、文系の学生が活躍する場面があまり想像できないかもしれませんが、しかし、文系であっても事故調査官になれる可能性はありますし、事故調査は条約や各種法令に基づいて行いますので、文系学生の「法学」の知識を活かせる場面は多いです。また、事故調査は、先進的な考え方を持っているため、国内法制などとの調整が必要な場面が多数あることから、「政策立案能力」も求められます。さらに、航空や船舶はその性質上、海外と行き来することから、文系学生の「語学力」も活かせる場面は多いと思います。それだけでなく、ヒューマンファクターや組織要因の調査の重要性がますます高まってきていることから、「心理学」や「社会学」、「行動経済学」を学んだ学生の知識も重要になってくることも考えられます。

上記は一例ですが、いずれにしても、事故調査は、言葉以上に様々な可能性を持っている分野です。組織の風土としても、やる気があれば、「若い人でも大きな仕事が任せられる風土」があります。先進的かつ個性的な組織で、一味違う国家公務員になりたい方は、是非一緒に働きましょう。

係員

係長

課長補佐

室長

- 採用後17年目～30年目のステージ(目安)
- 本部又は地方事務所の課長補佐級として、約2～3年毎に部署を異動しながら、課長又は室長を補佐する複数の係のチームリーダー的立場
- 課長補佐研修や指導者養成研修を受講し、事故調査官又は事務官として、事故調査業務に精通し、管理職へステップアップする段階



参事官付課長補佐 江口 徹

平成 9年	(旧) 海難審判庁 採用
平成 20年	海外留学(世界海事大学)
平成 22年	船舶事故調査官
平成 27年	参事官付専門官(国際)
平成 30年	総務課国際渉外室課長補佐
平成 31年	船舶事故調査官
令和 2年	現職

■これが私の(経験してきた)仕事

現在の仕事は、職員の研修、事故調査に関するマニュアルなどの規定類の整備、委員会及び部会の会議の庶務といったことに携わっています。特に、職員の研修に関しては、当委員会でのキャリアアップとして、事故調査に関する知識・技術、ノウハウを修得し、事故調査官としての活躍をはじめ運輸の安全に関する専門的なスキルを獲得していくために必要な、人材育成の観点での研修実施に取り組んでいます。また、昨今のコロナ禍においても研修の機会を設けられるよう、WEB会議システムによるオンライン研修の活用を図っています。

私自身かつて、スウェーデンのマルメにある世界海事大学(WMU)に留学する機会をいただいたことがあります。同大学は、海事関係に携わる人材の育成のために国際海事機関(IMO)により設立されたもので、大学での講義、ディスカッション、課題レポートや試験を通じて、海上安全や海洋環境保護などに関して定められた様々な国際ルールについての知識を得ることができたとともに、学内では全て英語が使われていたため、英語能力の向上にもつながり、特にIMOとのやりとりや国際会議の場で、この留学の経験が役立ちました。

■志望者へのメッセージ

事故原因を適切に特定するためには、直接的な原因だけでなく背後要因まで深く掘り下げつつ、責任追及ではない科学的かつ客観的な事故調査を実施しなければなりません。

そのためには、関係者との良好な協力関係のもと、幅広く情報を収集する対人スキル、収集した情報を予断を持たずに論理的に分析する能力、将来の再発防止のために関係者が執るべき措置について説得力を持って説明できる能力などが求められます。もちろん、これら一連の調査を迅速に効率よく行うためには、航空、鉄道または船舶それぞれの分野の知識と経験があることも重要です。したがって、事故調査は、常に自ら研鑽して知識やスキルをアップデートしていく必要があり、極めて専門的でチャレンジングな仕事であると言えます。

係員

係長

課長補佐

室長

- 管理職として担当業務を統括し、課長補佐などを指導するほか、運輸安全委員会組織全体のマネジメントに携わる存在
- 能力や適性に応じて、本部（室長、統括又は次席事故調査官など）又は地方事務所（統括又は次席事故調査官）に配置される。
- マネジメント、人事評価、育成能力向上などの管理職向け研修を受講



那覇事務所長 佐野 裕一

昭和60年 (旧)海難審判庁 採用
 平成20年 運輸安全委員会 総務課専門官(人事)
 平成21年 船舶事故調査官
 平成25年 参事官付事故調査調整官(仙台事務所)
 平成28年 総務課長補佐 (人事・給与)
 平成31年 現職

■ これが私の（経験してきた）仕事

事務官の経験としては、運輸安全委員会を立ち上げるための組織改正作業に携わりました。組織改正は、法令改正を伴う組織全体で取り掛かる一大作業で、新年度に入って早々に作業が始まり、私は当時、250弱あった定員や級別定数などの振替、訓令及び通達改正を行い、多くの困難がありましたが、平成20年10月の発足を迎え、運輸安全委員会の銘板を見て感慨深いものがありました。

事故調査官の経験としては、ケミカルタンカーのタンク内で乗組員が死亡した事故の調査官に、主担当として指名された案件で、安全対策の徹底について、国土交通大臣、原因関係者である会社に対して勧告を行い、その結果、閉鎖区画に入る際の酸素及びガス濃度計測の実施などの徹底が全国のケミカルタンカー運航事業者などに通知され、安全対策が講じられました。運輸安全委員会が再発防止策を発したことにより、物事がより安全な方向へと動いたのです。役に立ったと実感できたことを今でも鮮明に覚えています。

■ 事故調査官になることの魅力

事故はなぜ起こったのか、その背景要因は何なのかを自らの調査で導き出し、調査で得られた教訓を再発防止策として示す、事故調査官はこれらを担う当事者です。事故調査、解析、報告書案作成、委員会審議、メディア対応などやることはたくさんありますが、一つ一つの地道な努力の結果、報告書が公表され、メディアによって報道されたとき、「頑張ってきてよかった」と思える幸せをきっと感じられます。経験を積み重ねていくことによって自分自身も成長できる仕事だと思っています。



休日はスキューバダイビングで沖縄県伊江島の透明な海と鮮やかなサンゴ礁に魅了されています。

「個別説明会で訪れた際にオフィスや窓から見える景色が綺麗だったので、この整った環境で働きたいと思いました。」



事務局参事官付情報提供係 白壁実希（行政）

司 会：本日はお集まりいただき、ありがとうございます。運輸安全委員会で働くことを考えている方々にとって有益な情報をみなさんからお話いただければと思います。早速ですが、みなさんはどういった理由で当委員会へ就職することを決めたのでしょうか。

脇 田：私は、他の行政機関にはない事故調査をやっていることに興味を引かれたことが理由です。

白 壁：私は、大学で学んだ法律を活かせるという理由で公務員を目指しましたが、中でも、事故調査という特殊な道も開かれている点で運輸安全委員会に惹かれました。また、個別説明会で訪れた際にオフィスや窓から見える景色が綺麗だったので、この整った環境で働きたいと思いました。

浅 海：大学で化学を専攻していたため、化学での採用枠がある官庁を調べましたが、化学のみの知識が要求される官庁より、幅広い知識を生かすことができる運輸安全委員会を魅力的に感じました。大学では、化学工場で起きた事故を学ぶ講義があり、未来の事故を防ぐために過去の事故をどのように分析するかが大事だと知り、社会に貢献する事故調査業務に携わりたとも思いました。

宗 像：私は、学生時代機械系の専攻でしたが、公務員の中で機械系は、土木・建築系に比べ選択肢が限られてしまう印象がありました。そんな中で運輸安全委員会は、事故調査における工学的な解析業務など、自分の専門を活かせるフィールドがあることに魅力を感じました。

将来的には高度な解析技術を身につけ、事故調査官として原因の徹底究明のための業務に関わりたいです。また、蓄積された事故調査データを基にした事故防止の情報を積極的に発信することで、輸送交通の安全に貢献する仕事をしたいと思っています。

「部署間での距離を感じないため、相談しやすく、風通しの良い環境だと思いますね。」



事務局総務課総務係 脇田悠佑（行政）

司 会：みなさん事故調査に携わることに強く関心を持っているようですね。若手のうちに必要な経験をしっかりと積み、事故調査官になっていただきたいと思います。実際に運輸安全委員会で仕事をしてみて、感じたことを率直にお聞かせください。

脇 田：私は、学生時代、関西圏に住んでいたこともあり、説明会に来る機会がなく、面接もオンラインでしたので、採用初日に初めてオフィスに来て、執務室や窓の外に見える景色が綺麗なこと驚いたのを覚えています。現在、職員を支える庶務関係の仕事をしているので、事故調査官など他部署の方と仕事をする機会が多いです。運輸安全委員会では、職員数が少ないこともあって、部署間での距離を感じないため、相談しやすく、風通しの良い環境だと思いますね。

白 壁：組織がコンパクトなこともあり、年代や部署の垣根を越えて質問しやすい雰囲気があります。たまにみんなで食事に行くこともありますね。業務では、事故調査の調整をするとともに、知見を広めるために報告書の校閲や国際渉外室の業務も担当させていただいており、自身の成長につながる様々な機会が与えられていることをありがたく感じています。

浅 海：民間企業に就職した友人の話では、歳の近い職員としか関わりが無いそうですが、運輸安全委員会では、様々な年代の方と話したり、相談したりする機会が多いですね。また、係員であっても大事な仕事の一部を担っていると感ずることもあります。

例えば、公表する事故調査報告書をマニュアルと照らし合わせて校閲する業務を上司と行っていますが、ホームページで公開される報告書の校閲はとても重要な仕事で、やりがいや達成感を感じています。



宗 像：自身が入庁前にあった新卒の仕事のイメージと異なり、携わる業務の種類が多岐にわたり、重要な業務を経験させてもらっていると感じています。

その一つに、地方事務所による安全啓発資料の発行に関する業務があります。この業務は、まず企画段階でのテーマ選定のための地方事務所との調整、提出された原稿案に対しての事務局内の調整、そして最後にHP掲載に向けたページ編集を行います。この一連の流れで、資料内の統計データの確認や本文構成についての地方事務所への提案、委員や幹部との調整など業務は多岐に渡ります。そして、最終的にはHP掲載など対外的に公表されるので、とても重要な業務を担っていると感じています。無事にホームページに掲載され、報道などで取り上げられたときには、自身が携わった仕事が多くの人目に触れていることを実感でき、やりがいを感じますね。このような業務を1年目で経験できる官庁は少ないのではないのでしょうか。

「大学で学んだ化学が関係する事故調査報告書は、校閲するのが楽しいですし、審議で委員が議論する専門的な内容が分かることもあります。」



事務局参事官付運営係 浅海里佳子（化学）

司 会：大学の知識が活かそうということで当委員会に入った方が多いようですが、必ずしも大学の知識が活かせる部署に配属されたわけではないと思います。今の部署での勤務について、どのような感想を持っていますか。

脇 田：私は、大学の専攻が数学でしたので、その知識を現在の総務班の業務に活かせる機会はほとんどありませんが、論理的な思考・考え方は業務の進め方などに活かしていると思います。業務で報告書を読む機会はほとんど無いのですが、航空事故の調査報告書を読んだときは、専門用語が多くて難しいと思いました。

白 壁：業務で法令集などを読む機会がありますが、法律を学んできたので、抵抗感はないです。レポートの書き方なども学んできたので、業務報告などに活かしていると感じます。調査報告書を読む機会はありますが、内容が専門的で分からない部分が多いです。

浅 海：私は、業務で船舶事故の調査報告書を読む機会が多く、船舶事故の内容はだんだん分かってきたように感じます。操船関係は分からない部分が多いですが、部品劣化や火災など、大学で学んだ化学が関係する事故調査報告書は、校閲するのが楽しいですし、審議で委員が議論する専門的な内容が分かることもあります。

宗 像：私の専攻は航空系ですが、現在は船舶関係の業務に取り組んでいます。航空機と船舶とは仕組みから用語、法令など、相違点が多くあるため、新たに学ぶことが多いですが、大学の研究で論文を読んだ経験が活かされ、事故調査報告書を読むことに抵抗は全く感じないです。所属部署で過去の事故を分析する際、論文を読み慣れていることが、業務に役立っていると感じます。

「業務状況に応じて出勤とテレワークのバランスが確保できる制度・文化が築かれると良いと思います。」



事務局参事官付分析係 宗像直人（機械）

司 会：部署によっては大学の知識が活かせることがありますね。さて昨今はテレワークを行う機会が増えていますが、みなさんはどのように取り組んでいますか。

浅 海：採用されたタイミングで既にテレワーク環境は整備されていました。出勤して行っていた業務をテレワークで行わなければならなくなった経験が無いので、テレワークが当たり前と感じています。実家なので、孤独も感じないですね。

白 壁：効率的な業務ができる体制が整っていますので、テレワークはやりやすいと感じています。出勤した際は、口頭での指示が多く、1回で理解できないことがあります。テレワークだとメールで依頼が来ることが多いので、指示された内容が整理しやすいですね。また、分からないことは上司にチャットで聞けるので、孤独感やモチベーションの低下はありません。

脇 田：テレワーク自体に不便さは感じませんが、電話対応や来客対応が多い部署なので、他の部署と比べるとテレワークは少なく、出勤する日が多いですね。テレワークは、通勤時間がない分、ゆとりができるため、今後も続けていきたいと思っています。

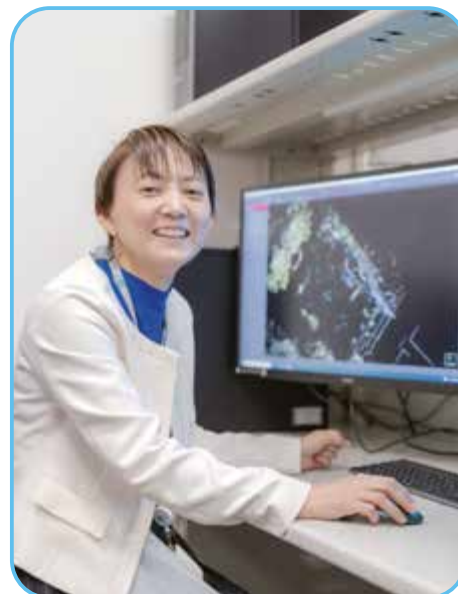
宗 像：テレワークの設備が整えられていたので、抵抗感や業務上の支障はほとんどなかったですね。週4日テレワークを行うと、さすがにコミュニケーションが取りにくいこともありましたが、通勤による疲労が無いことや、一人で集中して作業する業務に適していることはメリットだと思います。業務状況に応じて、出勤とテレワークのバランスが確保できる制度・文化が築かれると良いと思います。

司 会：テレワークは、ワークライフバランスを考える上で、カギになる取り組みの1つです。宗像さんの言うように組織の文化として、テレワークが根付いていくよう更なる取り組みが必要と感じました。本日は、貴重なお話をいただき、ありがとうございました。

事故調査官の仕事

◆航空事故調査官となった経緯

航空保安大学校を卒業した後、長らく航空管制技術官として無線施設や情報処理システムの管理運用などに携わっていましたが、航空保安大学校時代の担当教官が航空事故調査官の経歴をお持ちだったこともあり、事故原因の究明という仕事にも強い関心があったため、運輸安全委員会へ出向してきました。そのため、出向当時は航空機の機体や操縦に関する知識などはほとんどありませんでしたが、先輩方の指導を受けながら新しいことを次々に学んでいけることがとても新鮮でした。前職の経歴を活かし、フライトレコーダーなどの解析業務に主に携わっていますが、新たな解析手法についての知見を広げたり、調査の度に新たな学びがあり、パイロット出身や整備職出身の同僚から教わったりしています。



航空事故調査官 向 優美

◆事故調査で心がけていること

「先入観を持たないこと」を大切にしています。事故によってはテレビ報道の方が早い場合がありますが、そこから得た情報をうのみにしてしまうと事故現場での視野が狭くなるおそれがあります。あくまでニュースは情報の一つとして、事故の本当の原因や防止策を正確に見極めるよう努めています。

◆鉄道事故調査の特徴

鉄道事故の調査は、車両、軌道及び信号のハードウェア・ソフトウェアなどに関する問題やヒューマンファクターが関与する運転取扱いの問題などが主たる調査対象となりますが、たとえば車両の調査では、案件ごとに構造及び制御方式や発生時の状況が異なるため、同じ手法や知識が毎回適用できる訳ではありません。また、列車脱線事故と同様に調査件数の多い踏切障害事故の場合、鉄道事業者以外に道路を管理している機関、自動車運送事業者及び目撃者など、多様な人々に対し調査や情報収集活動を行う場合もあることから、幅広い知識とともに聴き取りの技術が必要になります。近年、技術の進歩も速いため調査報告書で再発防止策を提言するためには、現在の状況だけでなく今後の技術動向や新技術実用化の進展状況なども把握しておくことが大切です。



鉄道事故調査官 長田 実

◆どのように事故調査を行っているか

たとえば、事故当時の現象が再現しない場合には、消去法を基本として調査を行っていきます。具体的には、事故当事者などの口述内容と列車の運行状況及び機器の動作状況などの記録内容を突き合わせて整合性を確認し、事実を突き止めていくこととなります。必要があれば、列車に添乗して本線走行試験や再現試験、運転士目線での視野確認なども行います。事故原因を究明するためには、正確な情報を集めることが必須であることは言うまでもありませんが、事故の原因は一つだけではなく複合的なことも多いため、鉄道事故調査官は様々な視点・観点から調査及び分析を行うことを心がけています。

◆船舶事故調査の特徴

船舶事故の特徴として、調査対象となる船舶が、長さ300mを超える大型貨物船から、長さ3m未満のミニボートまで多種多様であり、また発生場所も、市内の河川から、外国の領海まで事故調査を行います。調査の手段の特徴として、大型船は航海情報を記録する装置（VDR、AIS、ECDIS など）から得られる情報を科学的に解析する一方、一人乗り船舶の行方不明事故など物的証拠が乏しい案件は、目撃情報の聴き取りなど地道な調査を行います。

◆事故調査で心がけていること、必要とされる知識

関係者への調査を行う際は、的確な再発防止策を提案することを念頭において、「誰が悪いのか」ではなく、「なぜ起きたのか」という視点に立ったインタビューを行うようにしています。船舶事故の調査には、基本的な船舶運航の知識は必要になりますが、複数の要因が関係している事故もあり、そのためヒューマンファクターや関係する会社の管理面、制度問題などの、背景要因を含めた多角的な情報を取りまとめる力が必要になります。



船舶事故調査官 吉田 茂樹

事故調査で活かされる技術分野とは

デジタル・電気・電子

- ・管制、信号、計器、発電、通信などのシステム、運航データに関する解析、各システムのIT化やDX推進など



機 械

- ・機体（車両、船体）、発動機（機関）、装備品（設備・艙装）などの設計、製造、整備に関する解析など



土 木

- ・空港、鉄道、港湾施設などの設計、軌道検測などの測量、地盤、地質などに関する解析など



物 理

- ・物理現象、航空機、車両、船舶などの運動、気象（大気、海洋）などに関する解析など



化 学

- ・火災・爆発、燃料、危険物、自然現象やその他の化学物質・化学反応に関する解析など





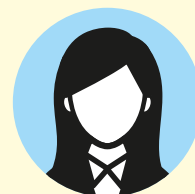
ズバリ、貴委員会ではどのような人材を求めていますか。

運輸安全委員会は、総勢 200 名ほどのコンパクトな組織ですので、一人ひとりが個性を発揮して輝ける組織であり、また、専門性の高い事故調査官の可能性も含め、様々な業務を幅広く経験することになります。それゆえ、自己研鑽に努める向上心や新しい分野に挑戦する好奇心が不可欠です。全力で仕事に向き合える人材、熱意にあふれた人材を求めています。



「行政」区分の受験者ですが、事故調査官に興味があります。詳しく教えてください。

事故調査官は、適確な調査によって原因を究明し、再発防止策を提案することなどにより、運輸の安全性向上に寄与することが期待される専門職です。研修の受講、OJT、外部機関への出向などにより、一定の専門知識や実務経験を積み上げ、事故調査官の任用資格を満たせば、適性なども考慮の上で事故調査官に任用されます。行政・技術を問わず、専門知識を修得する意欲次第で事故調査官として活躍することが可能となっています。



事故調査官になるための研修とはどのようなものですか。

新任研修、係長研修などの行政全般に関する基礎研修のほか、ヒューマンファクター分析、メディア対応、口述聴取技法など、3つの交通部門の事故調査に共通する総合研修、各部門特有の法令、専門知識、調査手法などをテーマ別に修得する専門研修で構成されています。



船舶乗船研修



撮影技術向上研修



本部（東京）一括採用ということですが、転勤について教えてください。

キャリアパスとしては、本部勤務が中心となりますが、係員、係長、課長補佐、室長の各ステージにおいて、全国に 8 か所ある地方事務所（函館、仙台、横浜、神戸、広島、門司、長崎、那覇）勤務となる場合があります。転居を伴う異動は、結婚、出産・育児、病気、家族の介護などの事情を考慮します。





最近の採用実績を教えてください。

下表のとおりです。令和2年度から一般職（技術※）からも採用を始めています。

※試験区分：デジタル・電気・電子、機械、土木、物理、化学

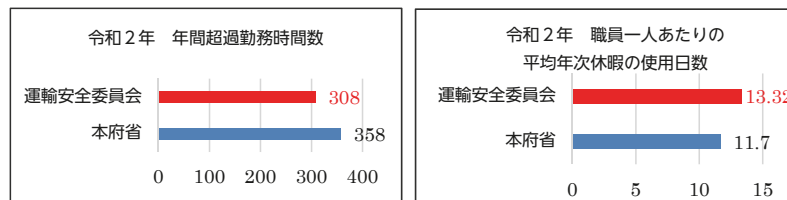
	H28年度	H29年度	H30年度	H31年度	R2年度	R3年度
一般職（行政）	2(1)	5(0)	3(1)	5(4)	1(0)	2(1)
一般職（技術）	-	-	-	-	1(1)	1(0)
合計	2	5	3	5	2	3

※（ ）は女性内数



本府省勤務は残業が多いイメージですが、超過勤務はどのくらいありますか。
また、事務局本部の職員は、年間どのくらいの年次休暇を取得していますか。

業務の効率化を進め、超過勤務の縮減に努めており、本府省全体と比べて超過勤務時間は少ないです。また年次休暇は、政府全体で年間15日以上の取得を目標としており、本府省全体と比べても年次休暇の取得日数は多い状況です。



※令和3年国家公務員給与等実態調査（人事院）より



男性職員も、育児参加できるような、職場の配慮はありますか。

運輸安全委員会では、男性職員も、1か月以上職場を離れて育児参加できるよう、各種休暇や育児休業制度の利用はもちろん、部署内外でのフォローなど、職場全体でサポートしています。



国際基準係 中田章裕

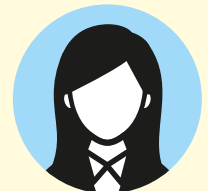


ワークライフバランスについて、具体的な取り組み例を教えてください。



テレビ会議システム

近年一般的になったテレワークですが、運輸安全委員会では、約10年前から、東京と8つの地方事務所をテレビ会議で結んで部会審議を行っており、オンライン会議やテレワークには、抵抗感なく、むしろ進んで取り組んでいます。



●お問合せ先●

運輸安全委員会事務局総務課人事係 Tel. 03(5367)5025

〒160-0004 東京都新宿区四谷一丁目6番1号 四谷タワー15階 <http://www.mlit.go.jp/jtsb/>



