

国家一般職（大卒程度）

# 採用案内



## 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

## ■ 航空・鉄道・船舶の事故等の原因究明と再発防止

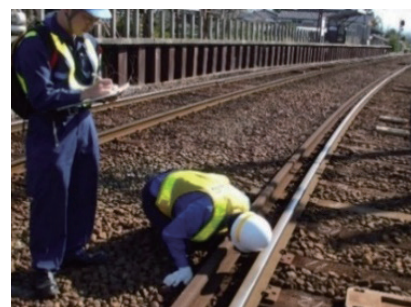
運輸安全委員会では、航空、鉄道及び船舶の事故・重大インシデントが発生した原因や、事故による被害の原因を究明するため調査を行い、調査の経過または結果をもとに、事故等の防止や事故が発生した場合における被害の軽減のための施策・措置について、関係行政機関の長や事故等の原因関係者等に勧告や意見を述べることにより改善を促します。

なお、運輸安全委員会の事故等調査は、事故等の責任の追及のために行うものではありません。



## ■ 常に新しい分野に挑戦していく好奇心・探求心が求められる

組織として独立性の高い運輸安全委員会には、事故調査のほか、国際協力、統計分析、解析など多種多様な業務があります。また、事故調査官になるには、広く、深い知識・経験を身に付けていく必要があります。このため、特定の業務にこだわることなく、常に新しい分野に挑戦していく好奇心や探求心が求められます。また、事故調査官を目指す方には、事故現場に派遣される調査チームを率いるリーダーシップや積極的な姿勢も重要になります。



## ■ ミッションは、運輸の安全性向上

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、運輸の安全性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。

HP：ミッション



### 運輸安全委員会の行動指針

適確な事故調査の実施

適時適切な情報発信

被害者への配慮

組織基盤の充実

## ■ CONTENTS

### Chapter1 ～事故調査の最前線で働く～

- ・航空事故調査官 ..... 2
- ・鉄道事故調査官 ..... 3
- ・船舶事故調査官 ..... 4
- ・事故調査解析室 ..... 5

### Chapter2 ～事故調査を後方から支える～

- ・参事官室の仕事と職員紹介 ..... 6～7
- ・総務課の仕事と職員紹介 ..... 8～11

### Chapter3 ～キャリアパスと人材育成～

- ・キャリアパス（行政職）／海外留学 ..... 12
- ・多様な人材を育成するための研修 ..... 13
- ・キャリアパス（技術職）／事故調査官育成課程 ..... 14
- ・出向／事故調査官育成のための研修 ..... 15

### Chapter4 ～地方事務所で働く～

- ・地方事務所の仕事と職員紹介 ..... 16

- 特集 若手職員に聞きました ..... 17

## ■ 事故等調査の流れ

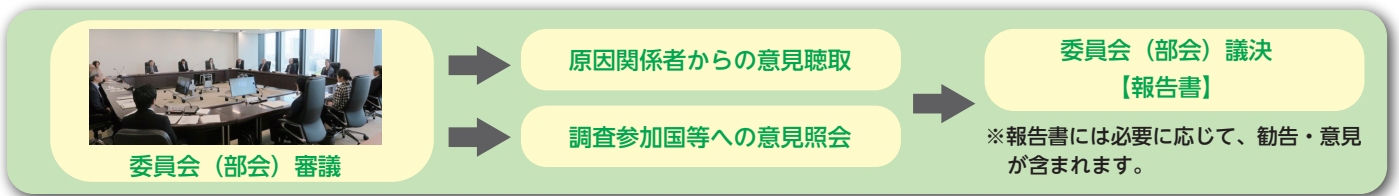
### 1. 事故等の認知と調査官の派遣



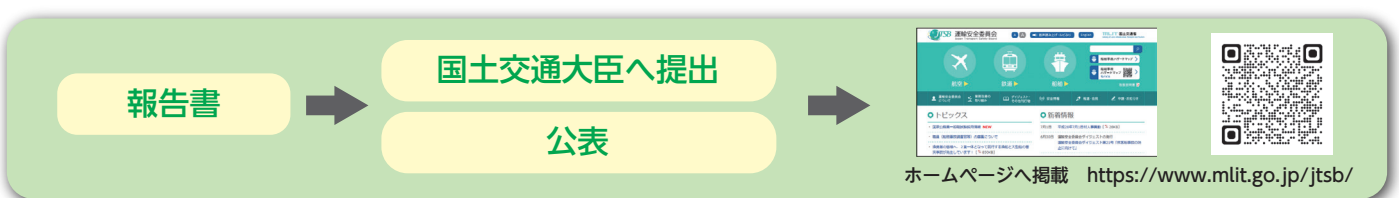
### 2. 事実調査、試験研究及び総合的な解析



### 3. 委員会（部会）審議



### 4. 報告書の提出・公表



## ■ 組織の概要

運輸安全委員会  
委員長（常勤1） — 委員（常勤7、非常勤5）

事務局長

審議官

航空事故調査官

鉄道事故調査官

船舶事故調査官

地方事故調査官

参事官

総務課

運輸安全委員会の組織は、委員長及び12名の委員と182名の事務局職員から成り立っています（令和6年4月1日現在定員）。事務局には、事故等調査を行う航空、鉄道及び船舶事故調査官、事務局の総合調整、国際的な連携、事故等調査の各種分析などを行う総務課、事故等調査の支援、被害者等に対する情報提供などを専門に行う参事官が置かれています。

また、船舶事故等（重大なものを除く。）の調査及び航空・鉄道事故等の初動調査の支援を行うため、地方事故調査官及び調査を支援する専門の職員を全国8か所の地方事務所に配置しています。

函館、仙台、横浜、神戸、広島、門司、長崎、那覇に配置

調査の実施に関する企画・立案、関係行政機関等との連絡調整、職員の研修、被害者対応、事故調査への情報技術導入の推進及び改善等

事務局の総合調整、人事、福利厚生、文書管理、国際協力、広報、会計、事故等調査の統計・分析、基本的政策の企画・立案等



**航空事故調査官**  
**門脇 康助**  
**KADOWAKI Kosuke**  
 平成11年4月 海上保安庁採用  
 平成27年3月 民間企業で航空機や装備品開発・認証支援業務に従事  
 令和3年12月 航空事故調査官（現職）

## ■ 航空事故調査官の仕事

航空事故等の調査は、航空機の墜落、衝突、火災や航空機による人の死傷又は物件の損壊、重大インシデント（事故が発生するおそれがあると認められる事態）などを対象に行います。

調査現場では、事故機や飛散物、周囲の状況確認や関係者への聞き取り、事故機及び周辺状況の写真・動画撮影など、事故の把握と証拠の記録を行います。事故の性質に応じて、3Dスキャナやドローンなどで測量を行い、3D画像を作成して分析に活用します。エンジンが事故の原因に関連する場合は、内視鏡でエンジン内部の状態を確認し、時にはエンジンを分解することがあります。

また、損傷している機体部品などがあれば、光学顕微鏡や電子顕微鏡、CTスキャナなどで損傷箇所の詳細を確認します。現場で集めたこれらの情報を1つ1つ精査し、地道に事故原因の特定に向けて分析を行い、特定した原因に対する再発防止策を検討することが、航空事故調査官の主な仕事です。

さらに、近年、様々な用途で活用が進んでいる無人航空機（ドローン等）について、無人航空機による人の死傷や物件の損壊事故等のうち「重大なもの」が令和4年12月5日から調査対象として加わり、活躍の場が更に広がっています。

航空事故は、いつどんな事故が起きるかわからず、事故の現場と原因は毎回異なり、事故現場に向かう時はいつも緊張感があります。事故調査では、事故の内容に応じて、原因関係者、機体製造者、海外の事故調査官、専門機関などと技術的な調整を図り、原因究明を行います。事故によっては、機体火災による焼失などにより、原因を特定するための情報が十分に得られずに悩ましい時もあります。関係者の皆さんと共に多角的な調査を地道に進めていく中で、やっと原因の特定につながる新しい発見があったときには、言葉には表せない達成感があります。報告書が作成されるまでに色々とお話はありますが、私たちの活動が類似事故の再発防止に繋がることを考えれば、やりがいがあります。

## Q 業務で一番印象に残ったエピソードは？

**A** 最初に報告書を作成した事故調査は印象深かったです。最初のとりまとめ担当であったため不安も多く、先輩調査官からアドバイスを受けながらの調査でした。現地調査では関係者との行き違いにより、事故機の保全が行われず移動されてしまうなど、予期せぬアクシデントもありました。また、報告書を作成する際には、事故の関係者の皆さんと原因究明と再発防止策の検討のために、色々とお話をさせていただきました。報告書の公表を操縦者の方へお知らせするためにお電話をした際、報告書の内容にご納得されたご様子で「色々とお話をかけたね。次から気を付けるよ。」とおっしゃっていただき、「次も頑張ろう」という気持ちになったのを覚えています。

### 調査事例：

#### ヘリコプターが強風下に山岳地域を飛行中に墜落した事故

##### 【概要】

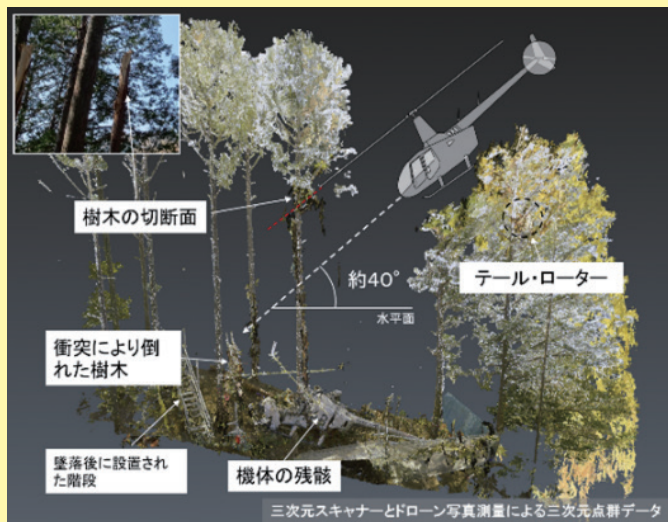
令和2年12月30日、ヘリコプターが強風下に山岳地域上空を飛行中、乱気流に遭遇し、操縦不能に陥り、山林に墜落した。同機には、機長のみが搭乗していたが死亡した。機体は大破したが火災は発生しなかった。

##### 【報告書】 令和5年11月30日公表

<https://www.mlit.go.jp/jtsb/aircraft/rep-acc/AA2023-8-1-JA77AR.pdf>



この調査では、墜落時の樹木との接触位置や残骸位置を正確に測量するため、ドローンによる上空からの3D画像撮影を行い、さらに、残骸周辺で3Dスキャナによる測量を行って、両データを合成させることにより、事故現場付近の状況を右記のように3D画像として表現し、分析に活用しました。



墜落時の推定進入角度の分析



鉄道事故調査官  
西本 正人  
NISHIMOTO Masahito

平成3年4月 旅客鉄道会社採用  
平成23年2月 (財)鉄道総合技術研究所  
令和4年4月 鉄道事故調査官(現職)

## ■ 鉄道事故調査官の仕事

鉄道事故等の調査は、列車の衝突・脱線・火災事故や踏切障害事故等、更に重大インシデント（事故が発生するおそれがあると認められる事態）を対象に行います。事故等が発生したら、なるべく早く現場に入ります。事故現場では、車両・軌道・信号など事故に関連する状況を詳しく調査し記録します。また、鉄道事業者や運転士等に事故発生時の状況等の聞き取り調査を行います。その後は取得したデータの分析や必要により追加の調査を行い、最終的に事故の原因や再発防止策を究明し報告書にまとめます。さらに、必要により鉄道事業者や国土交通大臣等に、必要な施策や措置についての勧告や意見を出します。

一言に鉄道事故といっても、事故の種類は様々で、また、同種の事故でもそれぞれ内容が異なります。鉄道は基本的には安全な交通機関ですが、重大な事故が起こると、多くの人命に関わる可能性もあります。そのため、鉄道事故の調査では、事故に至った経緯を正確に見極め、情報を収集し、緻密な分析を行うことで、事故の再発防止や被害軽減に寄与できるような結果を出すことが重要となります。

鉄道事故の調査は、事故現場に行き、たくさんの関係者の話を聞き、膨大なデータを分析するなど地道な作業も多くありますが、努力の成果を報告書にまとめ公表したときに、大きな達成感と共に、鉄道の安全性が少し進歩したと感ずることが出来ます。このように、鉄道事故の調査を通じて、鉄道の安全性向上に寄与できたと実感できることは、大きなやりがいであり魅力です。

## Q 鉄道事故調査官にはこういった人材が向いていますか。

A 鉄道は、車両・線路・信号など複数の技術分野の集合体です。鉄道事故の調査では、様々な技術分野に関与する因子を一つずつ掘り下げて分析します。また、事故の因子としてヒューマンエラーが関与する場合も多く、その分析のために人間科学も必要となってきます。そのため、大学等の各専攻分野での知識は、少なからず役に立つと思われます。現行、鉄道事故調査官は、機械・土木・電気等の各専門分野の知識を持つ者が、なるべく偏らないように配置されており、それぞれの事故調査で各人の専門分野の知識を持ち寄り、協力しながら調査を行っています。

### 調査事例：

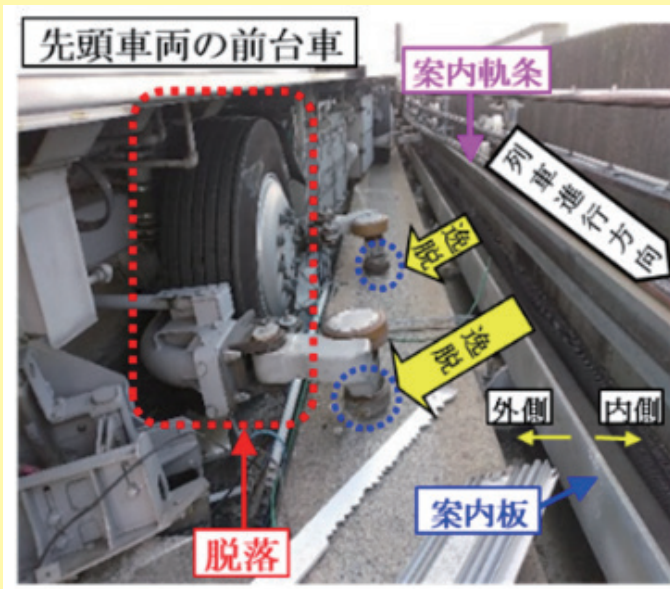
#### 地震の影響により発生した新交通システムの脱線事故

##### 【概要】

本件列車が舎人公園駅を出発後間もなく、千葉県西北部を震源とする地震の発生を知らせる早期地震警報システムが鳴動した。

この鳴動を確認した指令区の指令員が、列車の一斉非常停止を行うボタンを扱ったことで、走行中の全列車が非常停止した。

その後、関係列車に到着した係員により、1両目前台車の左右の走行輪が走行路から右側に落ちて脱線しているのが確認された。



##### 【報告書】令和5年2月16日公表

<https://www.mlit.go.jp/jtsb/railway/rep-acci/RA2023-2-1.pdf>





船舶事故調査官  
吉田 茂樹  
YOSHIDA Shigeki

平成13年6月 民間の船会社採用  
船員として乗船、その後、船  
長として、RORO船やセメン  
ト船、コンテナ船に乗船  
平成26年4月 船舶事故調査官（現職）

## ■ 船舶事故調査官の仕事

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 以下のボートまで多種多様です。また、発生場所も市内の河川から、外国の領海まで広範囲に渡っており、日本船籍等の事故の場合にはその外国の領海に出向き事故調査を行うことがあります。調査の手段の特徴として、大型船はVDR（航海情報記録装置）、AIS（船舶自動識別装置）、ECDIS（電子海図情報表示装置）等の記録装置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、目撃情報の聞き取りなど地道な調査を行います。

事故調査官は、事故の原因究明において様々な挑戦ができる環境にあり、なぜ起こったのか、その背景要因は何かを調査し、導き出し、調査で得られた教訓を再発防止策として示す役割を担います。私は、前職で民間の海運会社で安全を担当する部署に所属していましたが、広大な海上を行き交う船舶交通において一つの会社単位で実施する安全対策には限界がありました。運輸安全委員会には、報告書という成果物があり、世の中に公表されるものですので、広く海運業界に知ってもらうことができます。案件によっては制度等の改正に繋がる事案や国際会議で発表される事案もあり、事故調査を通じて社会に貢献しているという実感が得られる職業です。

## ■ Q 船舶事故調査官にはどういった人材が向いていますか。

**A** 再発防止につながる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景要因まで深く掘り下げつつ、科学的かつ客観的な事故調査を実施する必要があります。そのためには、関係者との良好な協力関係を築き、幅広く情報を収集するスキル、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する能力などが求められます。

## ■ Q 業務で一番印象に残ったエピソードは？

**A** 令和2年7月、日本の海運会社が運航する貨物船がインド洋に位置するモーリシャス島の沿岸部において乗り揚げの事故が発生し、後に燃料油の流出したことにより広範にわたる油汚染の被害をもたらしました。私は調査チームの1人として現地に派遣されることになりました。当初、現地の情報が圧倒的に不足している中、折しも新型コロナウイルス感染症が世界的に流行していたこともあって航空便の手配ができず、モーリシャス島から約230km離れたフランス領レユニオン島で小型プロペラ機をチャーターするなどして30時間以上かけてモーリシャスに入国しました。入国後は2週間の検疫隔離を受け、また、調査自体も現地でアポイントを取る必要がありましたが、モーリシャス政府当局が関係者からの口述聴取等を許可してくれるなどの協力もあって、各種調査を順調に進めることができ、約30日間に渡る現地調査を無事に終えることができました。

### ■ 調査事例：

#### ■ 多数の死亡者、行方不明者が発生した沈没事故

##### 【概要】

旅客船 KAZU I は、船長及び甲板員 1 人が乗り組み、旅客 24 人を乗せ、知床半島西側海域を航行中、浸水し、令和 4 年 4 月 23 日 13 時 26 分以降短時間のうちに、同半島西側カシュニの滝沖において、沈没した。この事故により、旅客 18 人、船長及び甲板員が死亡し、旅客 6 人が行方不明（報告書公表時）となっている。

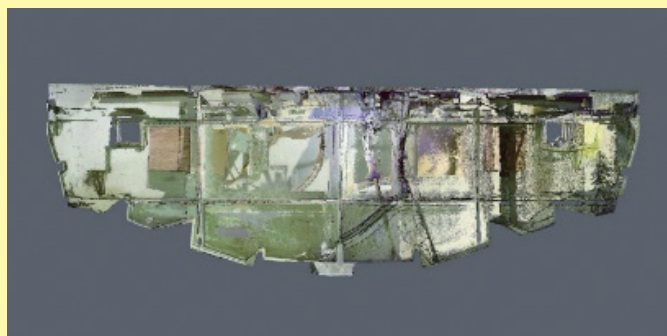
##### 【報告書】令和5年9月7日公表

本事故では、旅客船において多くの方が亡くなられており、社会的関心も特に高かったことから、運輸安全委員会発足以来初となる意見聴取会を開催し、学識経験者等から頂いた意見を踏まえて、最終的な報告書として取りまとめました。

[https://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/rep-acci/2023/MA2023-9-1\\_2022tk0003.pdf](https://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/rep-acci/2023/MA2023-9-1_2022tk0003.pdf)



運輸安全委員会の事故調査には、科学的かつ客観的に原因究明を行うことが強く求められているところですが、船体調査では 3D モデルを作成して解析に活用することによって詳細な船体構造が明らかになり、浸水から沈没に至るメカニズムの解明に繋がりました。



構造物により全体を写真撮影できない船内隔壁の再現



### 事故調査解析室 越野 学

KOSHINO Manabu

平成8年4月 航空局採用

平成28年10月 運輸安全委員会出向  
(航空事故調査官)

令和4年4月 事故調査解析室

## 事故調査解析室の仕事

事故調査解析室では、調査官が事故現場等で収集してきた、飛行記録（航空）、運転状況記録（鉄道）、航海情報記録（船舶）、情報端末（スマートフォン、監視カメラ等）記録等の多種多様な解析を行います。また、3Dスキャンやドローン等を用いて取得した現場状況のデータの解析等も行います。

事故調査で回収された各種記録装置は、本体、基板やメモリチップ等にダメージを受けている可能性もあり、簡単に情報が取り出せるとは限りません。無理に情報を取り出そうとすると、最悪の場合データを喪失してしまうため、事前に顕微鏡やX線CTスキャンなどで状態を確認してから、必要に応じて修復したうえでデータを取り出し、調査に活用しております。

「空飛ぶクルマ」や「自動運航船」など、先端情報技術を活用した次世代モビリティの実用化が計画されており、これらの事故調査を行うため、最新技術に関する情報を調査・研究し、事故等調査手法の向上を図っていくことが必要となります。日々進化する各種技術に触れながら、事故原因の究明、再発防止に携われることは、非常にやりがいを感じます。

### Q 事故調査解析室にはこういった人材が向いていますか。

**A** 好奇心・探求心を持って日々学ぶ姿勢が重要となります。事故調査官との連携も非常に重要となりますので、チームワークも欠かすことはできません。また、IT化やDX化に対応するため、「デジタル・電気・電子」「機械」などのソフトウェアやハードウェアの知識があると、業務に活かすことができます。

## 事故調査解析室（ラボ）の紹介

最新交通システムに係る情報技術に対応するため、令和6年度より体制を強化しており、現在は、事故調査官や事故調査情報技術企画官の約15名体制で業務を行っております。

回収・収集した事故等に関する様々なデータを解析し、その結果を事故調査に反映させます。



### 記録装置

飛行記録（FDR、CVR）や航海記録（VDR）からデータ解析を行います。必要に応じてアニメーションによる状況再現を行うこともあります。



フライトレコーダー

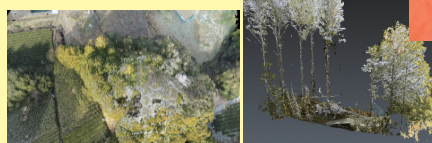


アニメーションによる再現

### ドローン

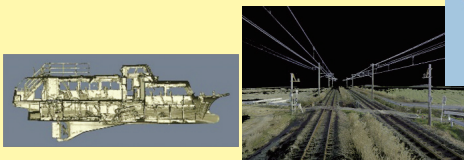
小型軽量ドローンで4Kによる空撮を行います。

撮影した画像から事故現場の3Dモデル化等を行います。



### 3Dスキャン装置

対象物の形状を3Dデータとして取得し、事故現場の状況再現、各種シミュレーション等を行います。



### 透過装置

航空機、鉄道車両、または船舶の装備品や部品の非破壊検査、情報端末（スマートフォン等）の電源投入前の内部損傷の確認等をCTスキャン装置で行います。



## 参事官室の仕事



### 業務内容

#### 監理・運営班

##### ○監理係

- ・ 職員の教養及び訓練（研修など）
- ・ 事故等調査に関する企画及び立案

##### ○運営係

- ・ 委員会の会議の庶務
- ・ 事故等調査に係る報告書の製作及び管理
- ・ 意見聴取会の庶務

#### 事故調査調整班（情報提供係）

- ・ 関係機関等との連絡調整
- ・ 被害者等に対する事故等調査に関する情報の提供
- ・ 事故等調査に関わる契約手続（通訳、翻訳、調査委託など）

#### 事故調査情報技術企画班（情報技術係）※令和6年4月新設

- ・ 先端交通システムの開発・運用状況及び事故調査手法（情報技術）の調査・研究
- ・ 情報技術に関する事故調査手法の確立
- ・ 事故等調査への情報技術導入の推進及び改善



#### 監理係長 里見 弘義

SATOMI Hiroyoshi

平成29年4月 長崎地方海難審判所採用  
 令和3年4月 運輸安全委員会事務局（給与係）  
 令和5年4月 現職

#### 平日のスケジュール

- 07:00 起床
- 09:30 出勤・メール確認
- 10:00 研修関係業務（契約手続など）
- 12:00 昼休憩
- 13:00 研修企画、調整業務（内部や外部機関と調整）
- 17:00 研修計画の実施状況や予算執行の確認、整理
- 18:15 定時、退庁

## ■ 監理係の仕事

監理係は、職員の研修、事故調査に関するマニュアルの整備、職員の勤務時間管理や文書管理業務などに携わっています。主に行う業務としては、研修のカリキュラム作成や研修実施後の効果検証、改善点を把握し、次の実施に向けたフォローアップを行うことです。事故調査官の専門的な知識・技術を修得させる研修はもちろんのこと、若手職員向けのスキルアップ研修も様々な用意されており、人材育成に力を入れています。

従来の座学形式の研修に加え、オンライン研修、現場研修などについても計画し、また、職員の研修に対するニーズを把握するためアンケートを実施したり、外部機関と連携して運営を行ったりするなど、多くの人たちと調整を図りながら、実施に向けて動いていくことが求められる係です。

直接的に事故調査業務に携わることはありませんが、専門的な技術・知識を持つ事故調査官と研修業務等を通じてコミュニケーションを図り、情報を収集し、業務に落とし込んでよりよい形につなげていくことは、とても刺激になり自らの成長につながっている実感があります。

**Q** 業務のやりがいや魅力などを教えてください。

**A** 業務を遂行していく上で裁量が十分に与えられていると感じており、研修の企画から実施に至るまで自分の考えたことが実現できる機会を多く感じます。そのような中で、研修受講生から「研修を受講してよかった」、「また受講したい」などの声をいただけたときは、非常にやりがいを感じます。





令和5年  
技術職（化学）採用  
運営係 堤 麻理子  
TSUTSUMI Mariko

### Q 業務のやりがいや魅力などを教えてください。

A 若手職員に活躍の場が多く与えられていることに、魅力を感じました。運営係としての本業に加え、オフィス改革プロジェクトメンバーとして、執務環境の改善に取り組んでいます。入庁して一年目ではありますが、オフィス改革計画の策定などプロジェクトに一から携わることができ、やりがいを感じています。

運輸安全委員会は、充実した研修制度や日々の業務を通じて、専門的な技術や知識を習得することができる職場だと思います。そうした環境に身を置きたいと考えている方、是非、一緒に働きましょう！

### 情報提供係の仕事

情報提供係では、事故等調査が円滑に実施できるよう関係機関との連絡調整、その他の調査支援や、事故により被害に遭われた方、そのご家族やご遺族への情報提供といった業務を行っています。

事故が発生した際、事故の概要、事故調査官の派遣情報等を記載した事故調査情報を作成し、報道各社へ情報発信するとともに、省内への周知連絡を実施します。事故はいつ起こるか分かりませんので、事故発生時すぐに対応できるよう、情報連絡体制を管理し、勤務時間外においても、事故調査官、広報担当と連携して対応しています。

被害者等への情報提供では、直面された事故がどのようにして起きたのか、事故の原因や事故調査に関する情報の提供など、被害に遭われた方やそのご家族が求める切実な願いに対し、その心情に配慮し、丁寧にお応えしています。事故調査の成果を社会全体に受け入れていただくため、重要な役割を担っていると感じています。

事故調査官は、高い専門性を持ったプロの集まりです。運輸の安全に必要な情報の発信や提言を行い、公正・中立の立場から運輸の安全を支える役割は重要であり、そういった活動を支援することは、とてもやりがいがあり、職員一人ひとりが誇りを持って仕事をしています。



### 仕事と家庭の両立について

配偶者出産休暇と3か月の育児休業を取得しました。出産が予定日より2週間遅れましたが、上司や同僚の支えにより、出産に立ち会うことができ、安心して新しい家族を迎えることができました。育休を取得したことで、他では得られない貴重な時間を過ごすことができました。職場復帰後も、子どものお風呂や寝かしつけなど、一緒に過ごす時間がとれ、充実した毎日を過ごしています。周囲への感謝の気持ちを忘れずに、仕事と家庭の両立ができるよう心掛けています。

### 運営係の仕事

事故調査官が調査結果をまとめた報告書案は、委員会（部会）での審議を重ね、議決されると最終的な報告書として公表されます。私は運営係として、部会運営の庶務に関する業務を担当しており、部会の開催に係る資料準備や議事録の作成などを担当しています。

報告書案の審議では、事故原因の詳細な分析から、読み手に誤解を与えず適切に伝えるため文章の書きぶり一言一句に至るまで議論されています。運営係は、そういった議論の場に立ち会うことができ、事故調査の専門的な知識だけでなく、「責任追及から分離された科学的かつ客観的な事故調査」をどのように体现しているのか間近で学ぶことができると感じています。また、部会の運営業務に加え、報告書の体裁や誤字脱字のチェック・校正、公表報告書のとりまとめなど、公表に向けた業務も行っており、報告書案が審議にかかり、公表されるまでの一連の業務を経験することができました。



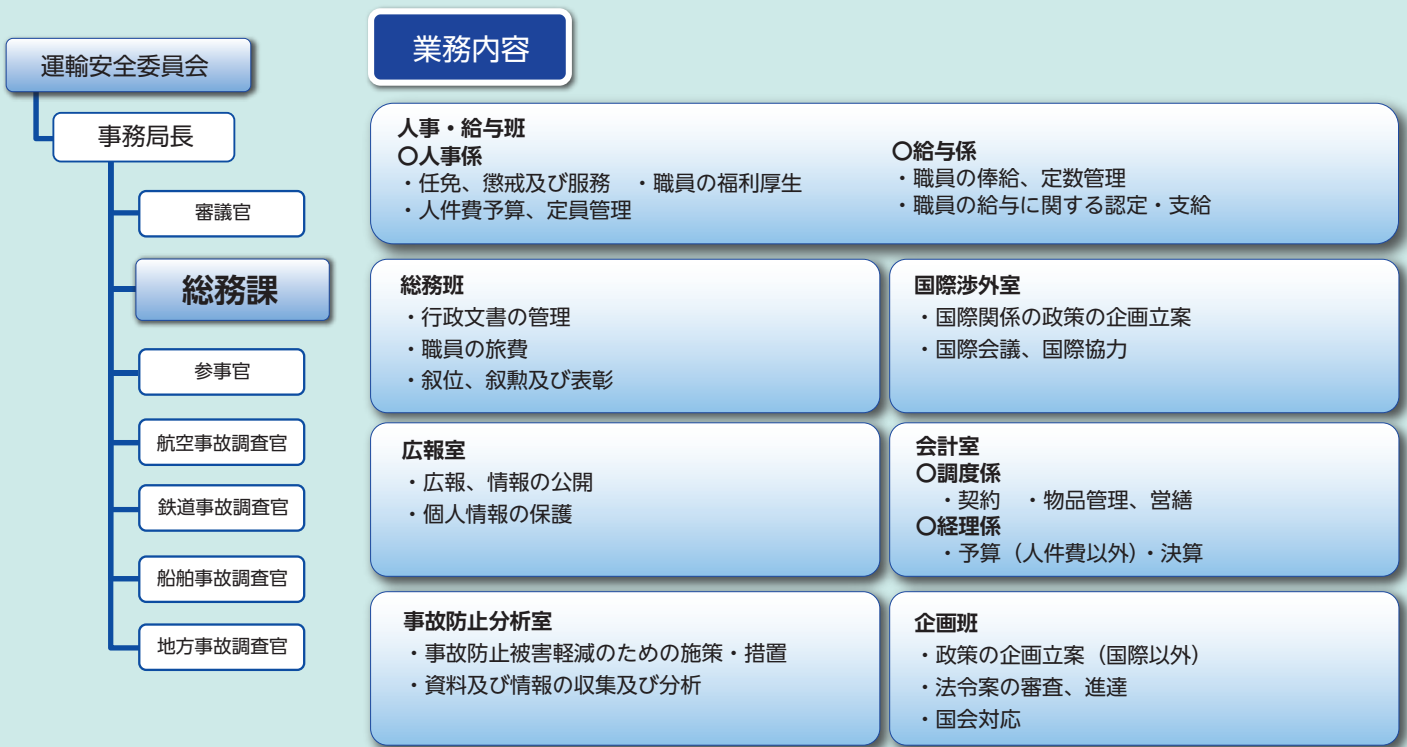
### 情報提供係長

米谷 卓也  
YONEYA Takuya

#### 経歴

平成22年10月	運輸安全委員会採用（監理係）
平成25年4月	海難審判所出向
平成31年4月	運輸安全委員会事務局参事官付運営係
令和2年4月	参事官付運営係係長昇任
令和2年11月	総務課企画係長
令和4年4月	総務課総務係長
令和5年7月	現職

## 総務課の仕事



人事係 山崎 健也  
YAMAZAKI Kenya

平成29年4月 運輸安全委員会事務局函館事務所採用  
 令和2年4月 観光庁出向（国際観光部国際観光課）  
 令和4年4月 現職

### 平日のスケジュール

- 07:30 起床
- 09:30 出勤・メール確認
- 10:00 福利厚生業務（共済手続など）
- 12:00 昼休憩
- 16:30 人件費業務（執行管理）
- 18:15 定時
- 19:15 残務整理後、退庁

## ■ 人事給与班の仕事

人事給与班には、任用、定員、福利厚生、服務、人件費などを担当する人事係と俸給、諸手当、支給などを担当する給与係があります。

私は、人事係として、国家公務員一般職の採用希望者向けの業務説明の実施や職員の福利厚生に関する手続、人件費の要求、執行管理などを主に担当しています。人事係の仕事は、事故調査に直接関わることはありませんが、各職員が業務に集中できるよう、職員の働きやすい環境作り、事故調査官等の健康と安全などに気を配りながら業務を行っています。また、各種関係法令や他部署の業務・役割を把握する必要があるため、幅広い知識・経験が身に着く部署の1つでもあります。

私は、採用当初、地方事務所で管理業務や事故調査補助の業務に携わり、次の異動では、人事交流先である観光庁で国際的な観光会談のセッティングや観光危機管理（災害時の危機対応）の業務に携わりました。多種多様な業務の経験を積むことができることが、運輸安全委員会の魅力であると感じています。

運輸安全委員会は、行政職が技術職の分野にも携わるチャンスがある数少ない行政組織です。このパンフレットをみて興味が湧いたら、是非、業務説明会や官庁訪問にお越しください。

### Q 入庁前後の印象の変化は？

A 幹部職員との距離が非常に近いところです。運輸安全委員会では、定期的に幹部職員との意見交換会を実施しており、職員間での交流活性化やオフィス改革などのテーマを設けています。入庁前は、トップダウンでの業務が多いのではないかと思っていました。ボトムアップでの業務の割合も多く、自分の意見が反映された際には、大きなやりがいを感じます。

## ■ 総務班の仕事

総務班の業務は、職員の旅費手続、公文書管理、栄典・表彰、庁舎管理、官用車の運行管理、情報システム関係など多岐にわたります。各職員の業務を下支えするものが多いイメージですが、滞ってしまうと職員の業務に大きな支障を来すことがあるため、正確性が求められつつもスピード感を持って進めなければなりません。ほぼ全ての職員と接する機会があり、幹部職員や組織全体の動きも把握する必要がありますので、とても重要な仕事だと感じながら日々の業務に当たっています。

私は、採用から今まで、国際渉外室で国際会議の準備の手伝いや国際民間航空条約の附属書改正に関する業務、事故防止分析室で船舶事故等の統計分析や地方分析集の公表に向けた作業、そして総務班で事務局全体の管理業務と全く性質の異なる部署を経験してきました。こういった様々な業務を経験することで、自分に向いている仕事を考えながらキャリア形成できるのは、運輸安全委員会のよいところだと思っています。

また、運輸安全委員会は事務局本部（東京）の職員数でも130名程度と小さな組織である分、風通しがよく、自分の考えていることが採用されることもあり、そういったところにやりがいを感じられます。



総務係長 中田 章裕  
NAKADA Akihiro

平成30年10月 運輸安全委員会採用（国際基準係）  
令和4年6月 総務課事故防止分析室  
令和5年10月 現職

## ■ 仕事と家庭の両立について



私は約1か月の育児休業を取得しました。子どもが生まれる4か月ほど前から上司に相談したところ、上司が業務分担を調整し、滞りなく育児休業に入ることができました。育児休業中は妻と協力しながら同じ目線で育児を行うことができ、大変有意義な時間を過ごすことができました。

復帰から2年たった今は、フレックスタイムを利用して週に一度早く帰宅し、子どもを保育園へお迎えに行くこともできており、運輸安全委員会はこういった制度を活用しやすい環境だと感じています。

## ■ 国際渉外室の仕事

私の主な業務は、事故調査の国際標準に関する国際機関からの照会対応や職員の外国出張予算の管理・出張手配です。

特に国際機関からの照会対応では航空分野を担当することが多く、国際基準（条約やその附属書）の改正にあたっては、我が国としての意見を反映するために、事故調査官や企画班などと協力して日本としての意見を作り上げることになります。もちろん国際機関からの文書は全て英語で届くので、まずは中身を翻訳するなりして理解してから局内に周知する必要があり、四苦八苦しながら取り組んでいます。

その甲斐もあってか最近は長い文書でも臆せず取り掛かれるようになった気がしています。予算管理・出張手配では限りある旅費の中でより多くの国際会議に参加できるよう、航空券選びの工夫などを行っています。

その他、最近では大規模な事故が発生した際に外国の事故調査機関からの調査団のアテンドを行うなど突発的な対応が求められることもあり、時には臨機応変で迅速な対応が求められるのが業務の面白さであり大変さの一つです。また、国際渉外室に限りませんが、コンパクトな組織だからか係員級でも各業務の主体责任としての対応が求められることがあり、自分で決めた対処方針を上司に説明してGoサインを出してもらえると、業務に貢献できている感じがしてやりがいを感じます。



令和4年行政職採用  
国際基準係  
伏見 拓  
FUSHIMI Taku

## ■ 採用希望者の皆様へのメッセージ

就職してからも人生ずっと勉強だとはよく言われることですが、運輸安全委員会での業務も例外ではなく勉強の毎日です。国際渉外室に配属されてからは国際基準や事故調査のルール、国内法令の知識、語学などを学びながら業務に取り組んでいます。事故調査と聞くと技術的な話かと思われがちですが、文系の知識や知見も大切な職場ですので、自分がこれまで学んできたことを活かしながら、更に学びを深めつつ様々な業務を経験して成長していきたいという方におすすめできる職場です。

## 広報室の仕事

広報室では、事故調査に関する報道機関からの問合せや取材要望等への対応、報道状況、内容の確認、毎月開催される委員長記者会見の企画・実施、発言及び答弁の作成、報告書の公表と記者ブリーフィングの実施、HPの管理運営、SNS公式アカウントの運営などに加え、一般の方からの問合せやご意見、ご相談についての対応を行っているほか、情報公開請求や個人情報保護の関連業務を担務しています。

私は主に、SNSに投稿する原稿の作成・投稿、メールマガジンの原稿作成・配信作業、内部広報誌の編集作業、報道状況の確認などの業務、情報公開請求への対応を行っています。

私はこれまで、広報業務の経験がなかったため、当初は、情報発信の窓口となる部署に配属された緊張感で不安もありましたが、上司に相談しながら日々の業務を行っています。また、正確な情報を、わかりやすく、誤解のない表現でお伝えするよう心掛けています。

運輸安全委員会の業務を知っていただくことを目的として、自分でいろいろと創意工夫して作成したものが、上司の承認を得て形になることに、とてもやりがいを感じています。

## 仕事と家庭の両立について

私には3人の子供がおり、3回の育児休業を取得しました。育児の過程で、1年だった育児休業の取得可能期間が3年になったり、看護休暇が制定されたりと子育て支援の制度が広がりました。その後も、看護休暇は取得要件が緩和されたり、育児参加休暇が制定されたりと、仕事と家庭の両立を支援する制度は年々充実していると感じます。

制度の充実と併せて、運輸安全委員会では、制度の利用に関して否定的な雰囲気がないので、とても利用しやすいと思っています。

また、テレワーク環境が整備され、平日の学校行事への参加がしやすくなったと感じています。



広報室専門官  
根岸 路代  
NEGISHI Michiyo

経歴  
令和2年4月 海難審判所出向  
平成2年4月 旧海難審判庁採用 令和3年4月 会計室調度係長  
平成30年4月 総務課総務係長 令和5年4月 現職

## 採用希望者の皆様へのメッセージ

運輸安全委員会は、規模の小さい組織ではありますが、その分、1人1人が活躍できる組織だと思います。行政職で採用された方でも、通常の業務を行いながら、研修の受講や人事交流などを経て、事故調査官となる道も開かれています。

みなさんがこれまで学んできたことを、是非、運輸安全委員会で活かしてみませんか？

## 会計室の仕事

会計室は、運輸安全委員会の所掌に係る経費の予算を財務省に対して要求し、その予算の執行等の事務を行う「経理係」と、当該予算を執行するに当たり必要となる、個々の契約等の事務を行う「調度係」があります。

私は、「調度係」に所属しており、事故等調査に必要な備品等の購入、事故等調査に必要な調査・解析の請負、報告書の翻訳、職員のための研修の請負など、様々な契約に関する事務を行っています。

調度係の仕事では、無事に契約を締結することができ、契約手続を依頼された職員から感謝の気持ちを伝えられたとき、とてもやりがいを感じます。

特に、事故等調査に関する契約は、スピードも重要視されます。速やかに契約手続を進め、契約を締結できたときは、事故等調査を下支えしている実感が湧くとともに、達成感もあります。

## Q 地方勤務の経験について教えてください。

A 地方勤務では、現場調査に同行し、事故調査に間近で触れることができます。私自身、地方勤務の経験があり、現場調査への同行を経験し様々なことを学びました。将来、船舶事故調査官や地方事故調査官になりたい人は、早めに地方勤務を経験することで、事故調査官になるための経験を多く積むことができると思います。



調度係 赤松 希歩  
AKAMATSU Kihoko  
平成30年4月 広島地方海難審判所  
平成30年10月 門司地方海難審判所  
令和4年4月 現職

### 平日のスケジュール

09:00 出勤・メール確認  
09:30 支払業務  
11:00 地方の契約・支払書類の確認  
12:00 昼休憩  
13:00 郵便物の確認  
14:00 契約業務  
17:45 定時、退庁





令和4年  
技術職（機械）採用  
分析係 白澤 真路  
SHIRASAWA Shinji

#### 平日のスケジュール

09:30	登庁・メールチェック
10:00	発注予定の契約に係る内部調整
11:00	契約済み案件の業者との調整
12:00	昼休憩
13:00	内部システムの保守・改修
17:00	庶務業務
18:15	退庁

## 企画班の仕事

企画班は、上司である企画官のもと組織全体の総合調整に関すること、法令、組織、国会に関することを所掌しています。専門官として組織内の業務改善・ワークスタイル改革の取りまとめ業務、所管する法令の改正、組織要求、国会対応の業務に携わっています。

上司や幹部に説明する案件について、企画班として論点をわかりやすくまとめ、迅速かつ適切に判断してもらうための資料を作成するとともに、部下が作成した資料にアドバイスを行っています。国会対応では非常に短い期間で対応しなければならない場面があります。前もって日頃から事前準備や「頭の体操」をして、直ぐに対応できるように企画班の業務を進めています。

企画班から組織全体を見てみると、それぞれの分野の歴史、法令、国際的な枠組みなどがあり、大変奥が深く多岐にわたり、仕事を進めていくほど様々なことがわかり、やりがいを感じます。また、企画班の業務は、組織全体に関わる方向性や方針を決めていくことがあります。その過程に関わることで組織が動いていることを実感できるところが魅力です。

## 仕事と家庭の両立について

私は、妻と共働きで、高校生と小学生の子どもがいます。子どもの習い事のお迎えは妻と分担していますが、運輸安全委員会が進められているハイブリッドワーク（テレワーク・オフィスワークを選択して働くワークスタイル）を活用して、習い事がある日はテレワークとすることで、通勤時間がゼロ、時間に追われることなく子どものお迎えに行ったり、家事をしたりすることができるので、仕事と家庭の両立が非常にしやすい環境だと感じています。

## 事故防止分析室の仕事

事故防止分析室分析係（航空・船舶担当）として2年間業務をしてきました。事故防止分析室の業務は多岐にわたりますが、主としては、報告書を受けて、再発防止のための提言（意見・勧告・安全勧告）を行うことや、事故事例の分析を行い、運輸安全委員会ダイジェストを発行することによって、事故の再発防止に向けた啓発を行うこととなっています。

私の業務としては、上記に加えて、審議前の報告書案の確認、運輸安全委員会年報をはじめとする刊行物の原稿執筆、また、庶務担当として契約や文書管理、他の課室との窓口としての調整、室内のとりまとめなどがあります。

他にも特殊なものとしては、事故防止分析室で使用している内部システムの保守なども行っています。ルーティンワークだけでなく多種多様な業務があるため、幅広く業務を学べる職場です。

## 事故調査官を目指す皆様へ

事故調査官になるためには、多くの知識を学ぶ必要がありますが、全て自啓自発で身に付くとは言えませんので、運輸安全委員会では多くの研修などが用意されています。実際に、私は事故調査官向けの研修に何度か参加させてもらっていますし、ときには事故調査官から研修への参加を打診されることもあります。

ただし、こういった研修は誰でも参加できるわけではないですし、数年に一度しか開催しないものもありますので、そういったチャンスを掴む気力とやる気が大切です。事故調査官を目指す皆さんは、是非日々の業務に貪欲に取り組んでください。その姿勢を見ている上司や先輩達がきっとチャンスを作ってくれます。



企画班専門官  
佐藤 礼丸  
SATO Yukimaru

#### 経歴

平成16年4月	旧海難審判庁採用	平成28年4月	総務課総務係長
平成22年4月	運輸安全委員会横浜事務所	平成29年4月	総務課人事係長
平成24年4月	参事官付監理係長	平成31年4月	船舶事故調査官
平成25年10月	総務課主査	令和3年4月	参事官付専門官
		令和4年5月	現職

## 採用希望者の皆様へのメッセージ

オフィスは、四谷にある四谷タワー15階という、緑のある施設で眺望良好な環境にあります。そのオフィス環境に満足することなく、さらにやる気が出る、コミュニケーションが進む、人材が育つ理想の調査機関オフィスづくりを進めるとともに、事故調査解析室のラボ機能を強化しています。皆さんもハイブリッドワークで、テレワークでもオフィスワークでも自分のパフォーマンスを発揮できる職場で働いてみませんか。

## 行政職採用

### キャリアパスモデル

行政職採用の方は、総務・会計・人事・給与などの管理系、企画・広報・国際などの企画系、分析・事故調査補助などの事故調査系の3つのグループでの業務を係員で約7年、係長で約8年、それぞれ経験します。

係員・係長の間、国土交通省、海難審判所などへの出向、地方勤務などを経験し、その後、課長補佐級の段階でこれまでの適性や希望を踏まえ、スペシャリスト又はゼネラリストとして能力を発揮することになります。人事評価等の成績主義に基づき、管理職にステップアップする道も用意されています。

また、本人の意欲・適性を踏まえ、事故調査官中心のキャリアパスを歩むことも可能です。

一般職大卒 → 係員（約7年） → 係長級（約8年）

業務に必要な基礎的な知識の習得、幅広い業務経験

各分野の関係業務を係員・係長で各1回以上経験  
この間に適性（スペシャリスト・ゼネラリスト）を把握

総務・会計・人事・給与

企画・広報・国際

分析・事故調査官補

事故調査官育成課程（本人の意欲、適性による）

出向（国土交通省、海難審判所、観光庁等）  
海外留学  
地方勤務

→ 課長補佐級（約15年） → 室長級（人事評価等による）

適性を生かしてスペシャリスト又はゼネラリストとして能力を発揮

<管理業務グループ>

管理関係業務の専門性を高めるためのグループ

専門官 → 課長補佐 → 室長

<企画業務グループ>

政策、法規、対外的対応の専門性を高めるためのグループ

専門官 → 課長補佐 → 室長

<分析・調査官グループ>

事故調査の専門性を高めるグループ

専門官 → 課長補佐 → 室長

### 留学中（WMU）の職員紹介



令和3年行政職採用  
柳沢 実希  
YANAGISAWA Miki

#### ■ 運輸安全委員会の魅力

運輸安全委員会は職員数が少ない分、若手一人ひとりが成長する機会をとても大切にしている職場だと思います。例えば、私の数少ない同期は、同じ場所ですばらく勤務した後、今はそれぞれの適性に合わせて、出向したり、新たな部署で働いたりしています。もちろん、すべてが希望通りにいくわけではないと思いますが、自分にはできない仕事をしたい・見つけたいという方にはぴったりの職場です。

#### ■ 世界海事大学（WMU）について

世界海事大学（WMU）は、国際海事機関（IMO）により、海事行政職員の育成を通して国際条約の適切な実施を行うことを目的とし、1983年に設立された大学です。私が履修している修士課程は、基礎及び専門研究、卒業論文の3階建てのプログラムであり、毎年150名程度の学生が世界各国から集まってきます。学生の多くが船員や海事局職員ということもあり、あまり経験のない私は、当初授業についていく自信がありませんでした。

しかし、教授達がリサーチペーパーや効果的なパワーポイントの作り方から丁寧に教えて下さるので、問題なく課題をクリアすることができています。WMUは、学生と教授やスタッフの距離が近く、いつも教授の部屋のドアが開いていて、好きな時に質問や相談をすることができることには驚きました。学問だけがここで得られる学びではありません。英語ネイティブではない友人とのコミュニケーションは、他の大学では味わえない経験だと思います。

また、離れているからこそ、支えてくれる家族の大切さを実感しました。この原稿を執筆している時点で入学から約半年経っていますが、一瞬に感じるくらいとても濃い時間を過ごせています。

#### ■ 海外での暮らしについて

学校が市内で暮らすための手続や提携している病院を紹介してくれるので、初めて留学をするという方も安心して生活できます。

大学が位置するスウェーデンのマルメ市内は、バスの交通網、図書館、公園がよく整備されていて、暮らしに不便を感じたことはありません。留学しはじめの頃こそ若干のホームシックになりましたが、多くの友人が同じ寮に住んでいますし、普通の大学と同じようにまとまった休みがあるので、その期間で家族に会いに行くこともできました。



## 多様な人材を育成するための研修制度

運輸安全委員会では、職員の能力向上のための研修や安全意識を向上させるための研修などの行政職・技術職共通の研修を多数実施しております。その一部をご紹介します。

### 能力向上のための研修

研修名	目的
初任研修・中堅研修	運輸安全委員会の業務で必要となる横断的な知識や問題発見・解決能力を習得する。
語学（英語）研修	業務に必要な英語力の向上を図る。
資料作成能力向上研修	分かりやすく読みやすい資料を作成するため、情報を図解化し、論理的に伝える技術を習得する。
その他（国土交通大学校や人事院主催の研修）	公務員としての総合的識見・行政能力向上の知識・技術を習得する。



中堅研修

### 安全意識向上のための研修

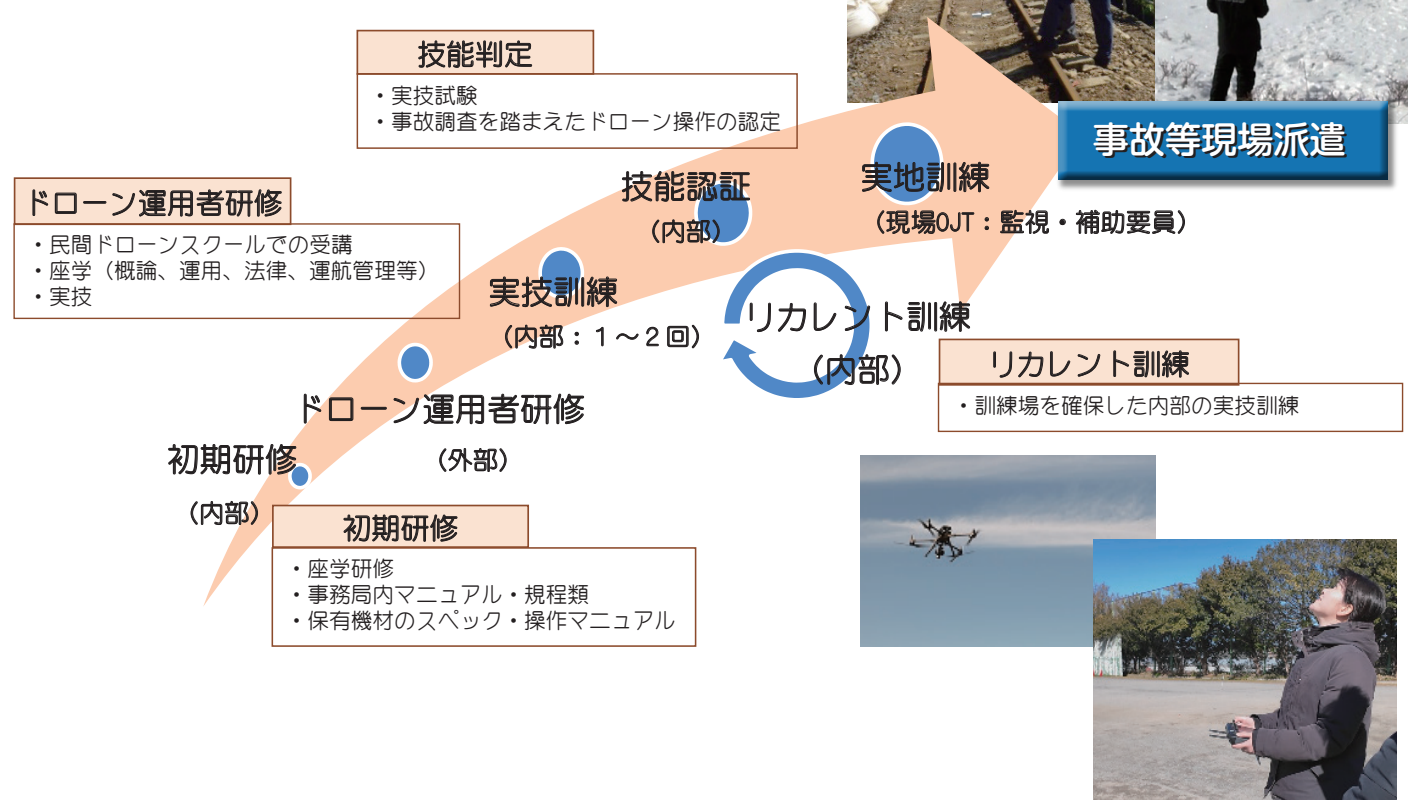
研修名	目的
運輸事業者の安全啓発施設見学	事故の概要、企業の安全への取組みを理解する。
おすたか 御巣鷹の尾根慰霊登山	事故再発防止への意識を高め、運輸安全委員会職員として事故を風化させてはならないという決意と安全の重要性を認識する。



おすたか 御巣鷹の尾根慰霊登山

### ドローン要員育成のための研修

ドローンを活用した事故調査の体制を強化しており、行政職、技術職を問わず、ドローンを操縦できる職員（ドローン要員）の育成を進めております。

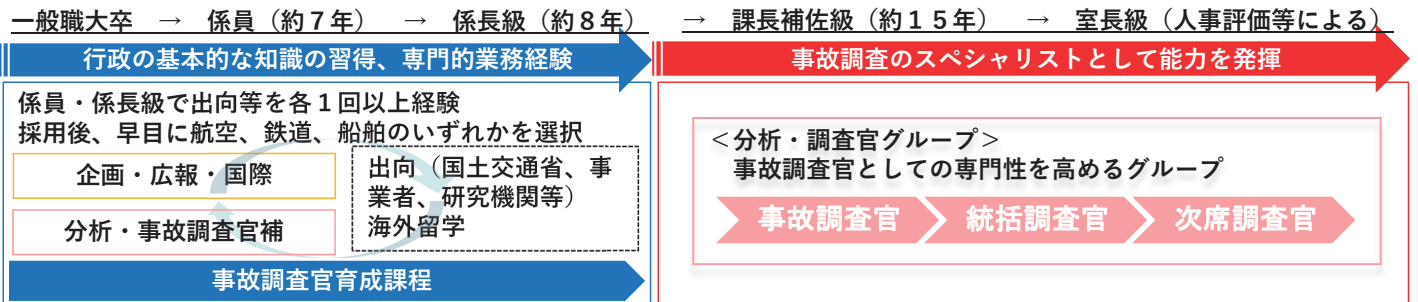


## 技術職採用

### キャリアパスモデル

技術職採用の方は、採用直後から事故調査官を目指し、主に、企画系、事故調査系の2つのグループでの業務を順次経験します。係員・係長の間に、事故調査官の補助業務等で調査に必要な基礎知識や調査手法を学び、国土交通省、事業者、研究機関などへ出向して高度な専門知識の習得にも取り組むことになります。

課長補佐級の段階で事故調査官となり、人事評価等の成績主義に基づき、管理職にステップアップする道も用意されています。



### 事故調査官育成課程

事故調査官になるためには、特定部署での勤務・出向及び研修の履修が必要となります。単位制で進捗管理を行い、既定の単位数を超えた場合に事故調査官の育成課程は修了となります。なお、修了まで最短10年の期間を要します。

#### 採用後

- キャリアパス(2年程度)
  - ・総務課分析・広報・企画など
  - ・参事官付運営・情報提供など
- 基礎研修
  - ・公務員に関する基礎研修
  - ・総合研修、国土交通大学校での研修
  - ・各モードの技術に関する基礎研修
  - ・元海技従事者等による研修など

#### 事業者等への出向

- キャリアパス(3年程度)
  - ・航空
    - ・運送・使用事業者、研究機関等
  - ・鉄道
    - ・鉄道事業者、研究機関等
  - ・船舶
    - ・海上運送事業者、研究機関等

#### 育成課程修了

- キャリアパス(5年程度)
  - ・事故調査官補
  - ・国土交通省各局への出向など
- 実務研修
  - ・各交通分野の技術に関する研修
  - ・委員の専門分野における講義
  - ・事故調査官が受講する研修
  - ・事故調査に関する研修
  - ・口述聴取、撮影等の実践研修

### 試験区別にみる事故調査で活かされる知見の一例

運輸安全委員会では、令和2年度より一般職（大卒程度）試験区分における「デジタル・電気・電子」、「機械」、「土木」、「物理」、「化学」の採用を始め、積極的に事故調査官の育成を進めています。

試験区別にそれぞれの分野がどのような場面で事故調査に活かされるかを以下に例示します。



#### デジタル・電気・電子

管制、信号、計器、発電、通信等のシステム、運航データに係る解析  
先端交通システムの開発・運用状況及び事故調査手法（情報技術）等の調査・研究



#### 機械

機体（車両・船体）、発動機（機関）、装備品（設備・艙装）等の設計、製造、整備等に係る解析



#### 土木

空港、鉄道、港湾施設等の設計、建設等に係る解析  
軌道等の測量及び地盤、地質等に係る解析



#### 物理

物理現象、航空機、船舶などの運動等に係る解析  
気象、海象等に係る解析

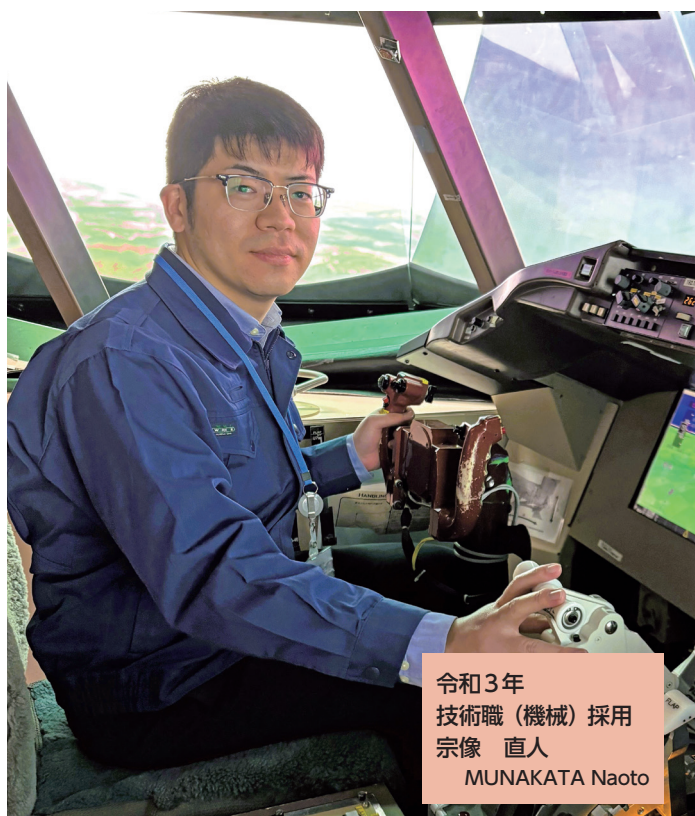


#### 化学

燃料、潤滑油等の油脂類の解析、複合材等の材料解析  
火災、爆発その他の化学反応に係る解析



## 出向中 (JAXA) の職員紹介



令和3年  
技術職(機械)採用  
宗像 直人  
MUNAKATA Naoto

### 宇宙航空研究開発機構 (JAXA) での研究、業務について

私は、航空分野の専門知識の涵養と事故解析技術の新たな知見の獲得を目的に、宇宙航空研究開発機構 (JAXA) の航空技術部門へ出向しています。現在、調布飛行場に隣接する調布航空宇宙センター飛行場分室 (三鷹市) に勤務しており、Human Factors (HF) と飛行データ分析に関する研究室に所属し、主に研究開発用飛行機シミュレータを使用した、飛行記録装置のデータから航空機の運動を推定する研究に従事しています。

自身の研究に取り組む傍らで、研究室メンバーの研究として、飛行試験設備を用いた様々な研究や実験の経験もしました。一つはヘリコプターシミュレータを使用した、操縦士の状況認識に関する研究に関連した実験で、参加いただいた操縦士へ実験中の所感をインタビューして、その分析をするという、HF 研究手法を体験したこと。他方、北海道大樹航空宇宙実験場にて、ヘリコプターを使用する実験を経験し、安全に実験するために念入りに行う準備から実験本番までの終始、現場で立ち会い、飛行実験の雰囲気を知ることができました。

また、普段乗らない航空機 (General Aviation (小型機)、ヘリコプター) に搭乗し、操縦士の隣席で運航を間近に体験できた他、機構内の他の研究室、エアライン、航空管制、航空機メーカーへ赴き、その先々の方々とはふれあい、現場を知る機会を得ました。

この日々で、飛行実験の現場に身を置くことや、様々な航空の現場を目の当たりにして、航空機の運航には『人』が常に関与し、過去の事故はこのような『現場』で発生してきたということの理解が深まり、航空の安全と事故等再発防止の大切さを再認識しました。

### 採用希望者へのメッセージ

運輸安全委員会が掲げる分析力・解析力強化の体现の為、技術系職員が果たすべき役割の重要性を感じています。私は航空分野の専門家として、行政に携わりたいと考えていたところ、運輸安全委員会に至りました。航空・鉄道・船舶の Safety Investigation という、運輸安全委員会が担う国唯一の役割に対し、誇りを感じています。皆さんも業界研究という機会に、運輸安全委員会の役割を知っていただけたらと思います。

### 運輸安全委員会の魅力

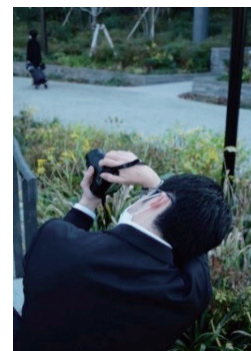
運輸安全委員会は 180 人ほどの事務局職員により構成される、比較的コンパクトな組織であるため、一人一人がチームにとって重要な役割を担い、それに応えるために自身のスキルアップへ挑戦を継続しようとする職場で、高いモチベーションを持っています。

調査実務に関する研修の他、多種多様なスキルアップの場が用意されており、日々の業務を通して、職員の成長につながる様々な機会を与えようとする職場の雰囲気があります。

## 事故調査官を育成するための研修制度

運輸安全委員会では、将来の事故調査官の育成のための研修や事故調査能力の向上のための研修を多数実施しております。その一部をご紹介します。

研修名	目的
撮影技術向上研修	事故等調査を行った際に撮影する写真等について、撮影に関する基礎的な知識や技術を習得させ、よりわかりやすい報告書を作成するための能力・力量等の向上を図る。
ヒューマンファクター分析手法研修	ヒューマンファクター等に係る考え方や事故分析手法について、各分野の特徴等を習得する。
クランフィールド大学航空事故調査研修	英国の教育機関において、約6週間に渡り、事故調査に関する諸事項を体系的に習得する。
データ解析に関する研修	飛行記録 (航空)、航海情報記録 (船舶) などのデータの解析手法を習得する。
知識研修 (基礎・専門)	航空・鉄道・船舶の構造、機能及び整備に関する知識を習得する。 ※分野毎に多数実施
乗船研修	船舶の運航に関する基礎知識を習得する。
現場実習 (現場調査)	新任事務官 (現場調査経験のない者) を現場調査に同行させることにより、事故調査に関する理解を深める。



中堅研修



現場実習

## ■ 地方事務所について

主に行政職採用の方は、係員、係長、課長補佐の各ステージにおいて、全国に8カ所ある地方事務所（函館、仙台、横浜、神戸、広島、門司、長崎、那覇）の勤務となることがあります。

地方事務所では、船舶事故等のうち、事務局本部（東京）で調査を実施する重大な事故等以外の調査を担当しており、年に約900件（各事務所50件～150件程度）の事故等を取り扱い、各地方事務所における事故等の傾向や問題点を調査し、分析結果を公表します。

地方事務所での仕事は、管理業務や事故調査の補助業務など、広範囲に及ぶため、キャリアパスの過程において、重要な意味を持ちます。



HP：  
地方事務所における分析



那覇事務所事故調査専門官  
新原 ゆきの  
NIHARA Yukino

### 平日のスケジュール

- 09:00 出勤  
メール、事故等情報の収集  
調査官の事故等調査の補助業務
- 12:30 昼食休憩
- 13:00 受付・郵便物の発送・資料作り
- 17:15 退庁

## ■ 仕事と役割

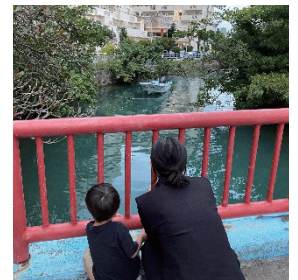
私は、事故調査専門官として、事故情報の収集、証拠資料の入手、調査報告書案の文章校正、事故調査データベースの保守管理、地方独自の事故防止ツールの企画、調査報告書の公表手続きなどの調査業務に加え、給与業務、会計業務、文書管理などの管理業務を担当しています。

担当業務の責任者として、周りの職員や上司に相談しながら業務を進めていきますが、部内の人たちとのコミュニケーションを日頃から積極的にとり、また、適切に優先順位をつけて、効率的に業務を進めることを意識して日々業務に取り組んでいます。

地方事務所は職員が少人数のため、一人が担当する業務の幅が広く、また、調査チームのメンバーとして現場調査に参加する機会があるので、船体検査や事故関係者の口述聴取の方法を事務官のときに学ぶことができるのが地方事務所の特色の一つだと思います。子どものための急な休みにも理解のある職場なので、子育てと仕事の両立を考える女性職員にとっては働きやすい職場だと思います。

## ■ 仕事と家庭との両立

私は現在、12歳、8歳、3歳の子どもを育てながらフルタイムで勤務しています。第三子を出産し、その後約1年間の育児休業を経て復職後は、フレックスタイム制度（休憩時間を30分短縮して、09時出勤、17時15分退庁）を活用することで、小学生の子どもの登校を見送ることができ、また、朝の保育園の送迎時や帰宅してからは子どもとの楽しいコミュニケーションの時間として過ごすなど、仕事と家庭を両立しながら充実した生活を送っています。



## ■ 仕事と役割

地方事故調査官として、船舶事故の調査に従事しています。管轄内で事故が発生したら、各事故調査官に振り分けられ、担当案件について、出張して船体、現場調査を行ったり、関係者から面接調査や電話で当時の話を聞いたり、資料を収集したりして、原因調査を行います。最終的に、どうしたら同じような事故が防止できるか、という再発防止を盛り込み、事故等調査報告書を作成します。まだ調査官として経験は浅いですが、上司、先輩の調査に同行したり、アドバイスをいただいたり、同種事故の報告書や参考文献等を読むなどして、経験と勉強を積み重ねて自分の担当事故について責任持って調査に当たっております。事故調査官は事故調査が中心で、自分が1から調査に関わり、関係者との対話や客観的データの収集、部会審議など、事故等調査報告書が公表されるまでの過程には、管理業務とはまた違うやりがいを感じています。専門知識が必要であったり言葉が難しいなど、苦労はもちろんありますが、船員経験者や同じ道を通ってきた先輩方もおりますし、研修も充実しているのので、心配は要りません。



門司事務所地方事故調査官  
渡邊 ゆこ  
WATANABE Yuko

### 平日のスケジュール

- 08:30 出勤、メールチェック  
今日やる業務を確認
- 09:00 報告書案の作成、チェック
- 12:00 昼食休憩
- 13:00 関係者へ連絡、情報収集、文書送付
- 15:00 報告書案の作成、チェック
- 17:15 業務終了、整理整頓

## ■ 地方都市での暮らしについて

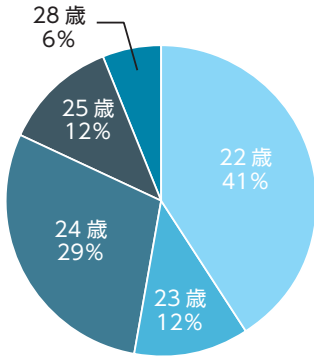
東京から神戸に異動し、現在は門司事務所に勤務しています。東京では、交通が非常に便利で、通勤時は時刻表を見なくても次々と電車が来ましたが、地方だと1本迷走としばし待ちぼうけになることもあります。何でもすぐそこにある感じが便利だった東京生活も、自然と適度な都会感合わさる地方都市での生活も、食べ物、景色、文化等、そこで暮らしてこそ味わえるものがあり、それぞれの地で、業務とバランスを取りながら充実した生活を送っています。



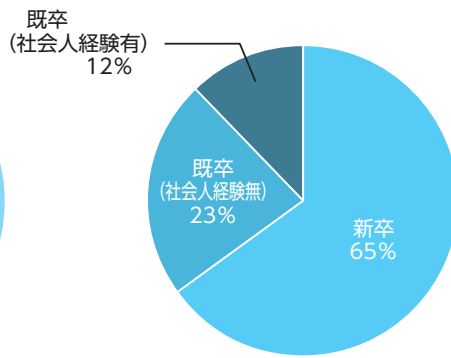
■ 若手職員アンケート

若手職員に経歴や働き方に関するアンケートを実施しました！

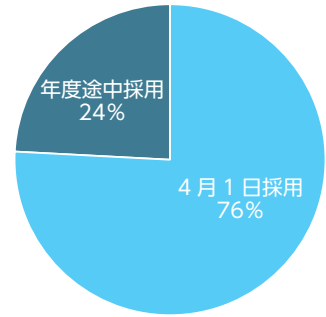
Q1 採用時の年齢は？



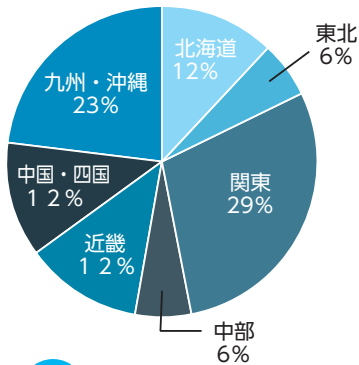
Q2 新卒・既卒・社会人経験あり？



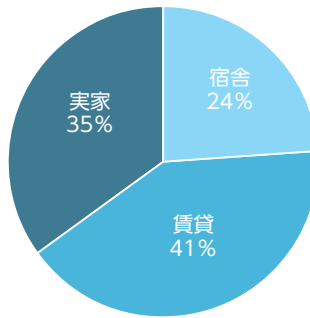
Q3 採用のタイミングは？



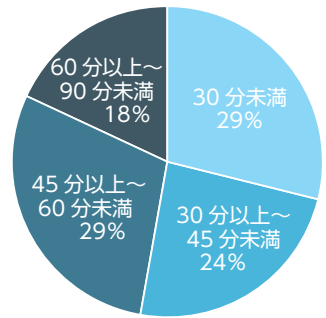
Q4 出身都道府県は？



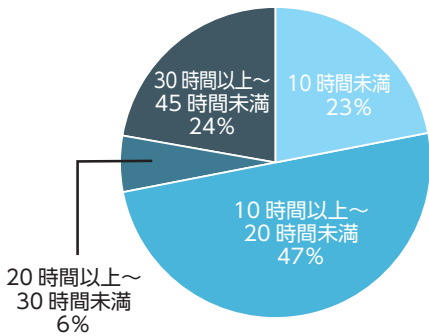
Q5 住まいは、宿舍 or 賃貸 or 実家？



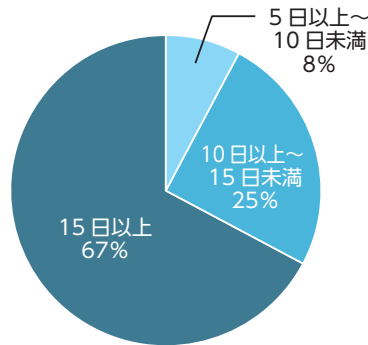
Q6 通勤時間の平均は？



Q7 毎月の平均残業時間は？



Q8 2023年の年次休暇の年間取得日数は？  
※採用1年未満の職員は対象外



平均日数	16.1日
最大日数	25日
最小日数	5日

■ 採用情報

国家公務員採用一般職試験（大卒程度）により採用

【採用区分】

- 行政職・・・本府省採用
- 技術職・・・「デジタル・電気・電子」、「機械」、  
「土木」、「物理」、「化学」

【採用時の勤務地】

事務局本部（東京都新宿区四谷1-6-1 四谷タワー15階）

直近の採用実績

	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度
行政職	1人(0人)	2人(1人)	3人(0人)	4人(3人)
技術職	1人(1人)	1人(0人)	1人(0人)	2人(1人)
合計	2人(1人)	3人(1人)	4人(0人)	6人(4人)

※（ ）は女性職員採用数（うち数）

## 運輸安全委員会事務局 (本部)



## 地方事務所・管轄区域



○採用関係のお問合せ先  
 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

○所在地・地方事務所



○採用情報特設ページ



○SNS情報 (X:旧 Twitter)



令和6年(2024年)4月版