

## 特集1 運輸安全委員会設置法の一部改正について

### 1 運輸安全委員会設置法の一部改正の背景

三菱航空機株式会社が開発中の我が国初の国産ジェット旅客機が、2020年半ばに就航する予定となっています。国産ジェット旅客機就航に伴い、我が国は国際民間航空条約上の航空機設計国となりますが、航空事故調査の分野においても航空機設計国として適確な事故等調査を実施するため、今般、「航空法及び運輸安全委員会設置法の一部を改正する法律（令和元年法律第38号）」により運輸安全委員会設置法（以下「設置法」といいます。）について、所要の改正を行いました。

### 2 法改正のポイント

#### (1) 国土交通大臣による航空事故等の通報対象の拡大

航空事故等が発生した際には、可及的速やかに、関係者から関連情報を得ることにより、関係者へのヒアリングや現場の確認といった初動調査、及び必要な措置の実施といった適時適切な対応を行うことが重要であります。そのため、今般の法改正により、これまでの機長から国土交通大臣に対し航空事故等発生が報告があった場合又は航空事故等の発生を知った場合には、直ちに運輸安全委員会へ通報するようしていたことに加え、航空機について型式証明等を受けた者が、当該航空機に係る航空事故等を含む不具合情報を収集し、国土交通大臣に報告があった場合についても直ちに運輸安全委員会へ通報するよう改正を行いました。こうした措置により、国産航空機メーカー等からの「航空事故の兆候」等の情報をリアルタイムで入手することができ、事故等調査の際の初動対応を、迅速かつ確実に行うことができるようになります。

#### (2) 「航空事故の兆候」の範囲の拡大

改正前の設置法においては、調査対象となる「航空事故の兆候」は、国際民間航空条約上の整理に従い、航空機が航行中に生じた事態に限られていました。しかしながら近年、駐機中のように航空機が航行していない状態において、航空機の装備品から出火するなど、航空機的设计等に起因すると考えられる事態が海外で発生しています。

これらのケースは、仮に航行中であれば航空事故に至っていた蓋然性も存在することから、米国等の主要な航空機設計国においては、自国で設計・製造された航空機の安全性を確保する、との観点から、調査の対象としています。我が国も航空機設計国となることを契機として、国産航空機の安全運航に係る責務を全うする必要があることから、今般の法改正により、駐機中に航空機の装備品から出火したような事態等を調査対象に加えて、発生国からの調査委任等にしっかり応じることができるよう、改正を行いました。

#### (3) 報告徴収等の対象の明確化

改正前の設置法においては、事故等調査を行うために必要があると認めるときは、事故等の関係者からの報告徴収、事故現場等の立入検査、関係者への質問等の処分を行うことができると定めています。

今般の設置法改正により、このような処分の対象となる関係者として、「航空機設計者等」（航空機又は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）を明記しました。これに伴い、航空機設計者等の法令上の位置づけが明確になり、航空機メーカー及び部品メーカーから確実に報告徴収等を行うこととなります。

#### (4) 調査終了前の段階での勧告の発出

改正前の設置法では、運輸安全委員会は、事故等の調査を終えた段階で、その結果に基づき、事故等の防止及び事故発生時における被害軽減のために講ずべき措置等について、国土交通大臣及び原因関係者に勧告することができるとされていました。

今後、国産航空機に係る事故等が発生した場合には、航空機設計国として調査する内容が従来と比して増大し、調査期間が長期化することも考えられます。また、同型機の安全性を確保するためには、全ての調査の終了を待たずに早急な安全対策を講じることが求められます。

今般の設置法改正により、調査終了前でも、その時点において判明している事項に基づいて、国土交通大臣及び原因関係者に対し必要な勧告を行うことができるようにし、時宜を得た形で勧告を行うことを通じて、その実効性を高めることとしました。

なお、今般の設置法改正により、航空事故等に限らず、船舶事故等及び鉄道事故等についても調査終了前に勧告を行うことができるようになります。

#### (5) 海外事故等発生国からの委任による調査（特定調査）の実施

万一、海外で国産ジェット旅客機の事故や重大インシデントが発生した場合には、国際民間航空条約に基づき、当該事故等が発生した国（発生国）が調査を行うこととなりますが、関係国（設計国、製造国、運航者国、登録国）<sup>1</sup>は、調査に参加する権利が与えられておりませんので、我が国は航空機設計国として発生国が行う調査に参加することとなります。その際さらに、発生国は関係国との合意に基づいて、調査の全部又は一部を関係国に委任することが可能とされていることから、我が国は、発生国から航空機設計国として国産ジェット旅客機的设计や製造に関する詳細な調査を委任されることも想定されます。

今般の設置法改正により新設する「特定調査」は、国産ジェット旅客機的设计や製造に関する詳細な調査を発生国から我が国が委任された場合に行う調査ですが、発生国から調査を航空機設計国に委任する場合、国際民間航空条約上、発生国が調査を終え、報告書を公表する段階までは委任を受けた国は、発生国の同意なしに調査の結果を公表してはならないとされていることから、「特定調査」の場合は、我が国が調査を終えた時点ではなく、発生国が調査を終えて報告書を公表する段階で、国土交通大臣への報告・公表することとする、等の規定を整備することとしました。

<sup>1</sup> 設計国は型式設計に責任を有する組織を管轄する国、製造国は航空機の最終組立てについて責任を有する組織を管轄する国、運航者国は運航者の業務の主たる場所が位置する国、または運航者がこのような場所を有しないときは運航者の住所の存する国、登録国は航空機が登録されている国のことをいいます。

### 3 運輸安全委員会設置法改正後の取組について

2020年に予定されている国産ジェット旅客機の就航を見据え、当委員会は、航空機設計国として国産ジェット旅客機の設計製造に関する詳細な調査の委任等に対応できる体制を万全に整えていく必要があります。

体制の整備に当たっては、特に、「調査能力の高度化」及び「海外事故調査機関との連携強化」が極めて重要です。

調査能力の高度化では、新たに「設計」という重要な要素に対応するための能力強化が課題となります。このため、国産ジェット旅客機の設計コンセプトや操縦・整備等に係る教育訓練の充実等、人材の育成により航空機設計国としての事故調査体制の確立を進めていくこととしています。具体的には、航空機メーカーや研究機関から協力を得つつ、国産ジェット旅客機について、シミュレーターを使用した操縦研修、設計コンセプト等に係るメーカーの技術者や学識経験者による座学の講習、実機の視察・整備研修等、設計・製造に関する教育の機会を設けていきます。

また、海外事故調査機関との連携強化では、事故等が発生した時に直ちに連携できる『顔の見える関係』を築いておくことが課題となります。2018年10月に、エアバス設計国であるフランスの事故調査機関BEAを訪問し、航空機設計国として何が重要かについて意見交換を行った際、先方の事務局長より「航空機設計国は、国産航空機の登録国や運航者国、飛行経路下の国々等の事故調査機関との間で、常日頃からメールアドレスや携帯電話番号を交換して、連絡を密に行うことが重要」とのご示唆をいただき、その準備を進めているところです。

運輸安全委員会は発足以来、航空事故等について279件の事故等調査報告書を公表し、事故等原因の究明に取り組むとともに、国土交通大臣及び原因関係者への勧告、海外の当局に対する安全勧告等を実施し、安全対策や政策立案のための提言を行ってきました。

当委員会は、今般の設置法改正の内容を十分に踏まえ、航空機設計国として国産ジェット旅客機に関する調査能力の向上及び国際連携の強化を図るとともに、今後とも、公正中立な事故調査機関として、適時適切な事故等調査と再発防止策の提言等を通じて、航空の安全に大きな役割を果たしていくこととしています。

さらに今後、国産ジェット旅客機が就航する国や地域を考慮しつつ、登録国、運航者国等との間で事故等調査の二国間協力に関する覚書の締結を推進するとともに、事故調査官の調査能力を相互に高めるスキームを構築していきたいと考えています。

(参考) 我が国の航空会社が使用しているジェット旅客機の設計製造国

設計製造国	設計製造者	代表機種
米国	ボーイング	B787、B777、B767、B737
フランス	エアバス	A380、A350、A320
カナダ	ボンバルディア	CRJ700、CRJ200
ブラジル	エンブラエル	ERJ190、ERJ170

# 運輸安全委員会による事故等調査の適確な実施



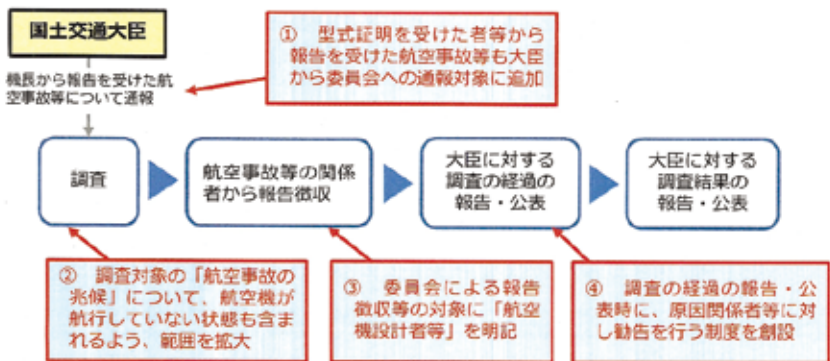
## 1. 運輸安全委員会設置法の改正について

2020年の国産航空機の就航に当たり、国際民間航空条約上の航空機の設計国及び製造国としての役割を確実に果たすため、運輸安全委員会設置法について所要の改正を行うこととする。

## 2. 法改正の概要について

- ① 航空法の改正により、国土交通大臣が、型式証明を受けた者等から当該型式の航空機に関する事故等について報告を受けた場合、委員会に直ちに通報しなければならない旨、規定。
- ② 運輸安全委員会の調査対象となる「航空事故の兆候」の範囲を、航空機が航行していない状態に生じた事態も含まれるよう拡大。
- ③ 運輸安全委員会による報告徴収等の対象として「航空機設計者等」を明記。
- ④ 国産航空機に係る航空事故等を受け、早急に安全を確保する必要がある場合を想定し、運輸安全委員会が、調査の経過の報告・公表時に、原因関係者等に対し必要な勧告を行うことができる制度を創設。

### (参考) 事故等調査のフローと法改正の概要



### ※参考事例（上記の関係）

・2013年1月、ボストン空港（米国）において、駐機中の日本航空機（ボーイング式787-8型機）のAPUバッテリー（補助動力装置用の電池）から出火し、周辺部を焼損する事態が発生。  
 ・これを受け、米国の事故等調査機関であるNTSB（National Transportation Safety Board）は、航空事故の兆候に当たるケースとして調査を実施。



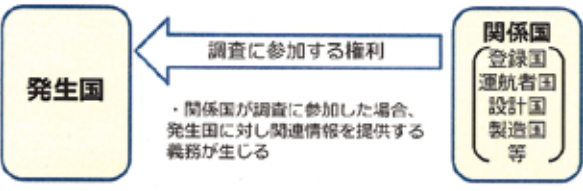
## 国際民間航空条約上における事故等調査の枠組み及び設計・製造国としての責務



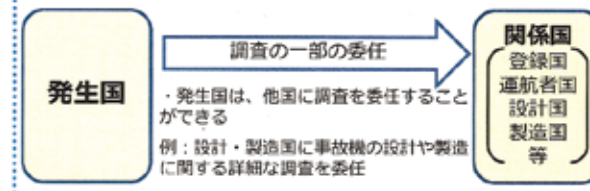
### 国際民間航空条約上における事故等調査の枠組み

国際民間航空条約上、航空事故等が発生した場合、当該事故等が発生した国（発生国）が調査を開始

#### ○発生国が実施する調査へ関係国が参加



#### ○発生国の要請に基づき調査の一部を実施（特定調査）



### 発生国の要請に基づき調査の一部を実施する場合（特定調査）

