

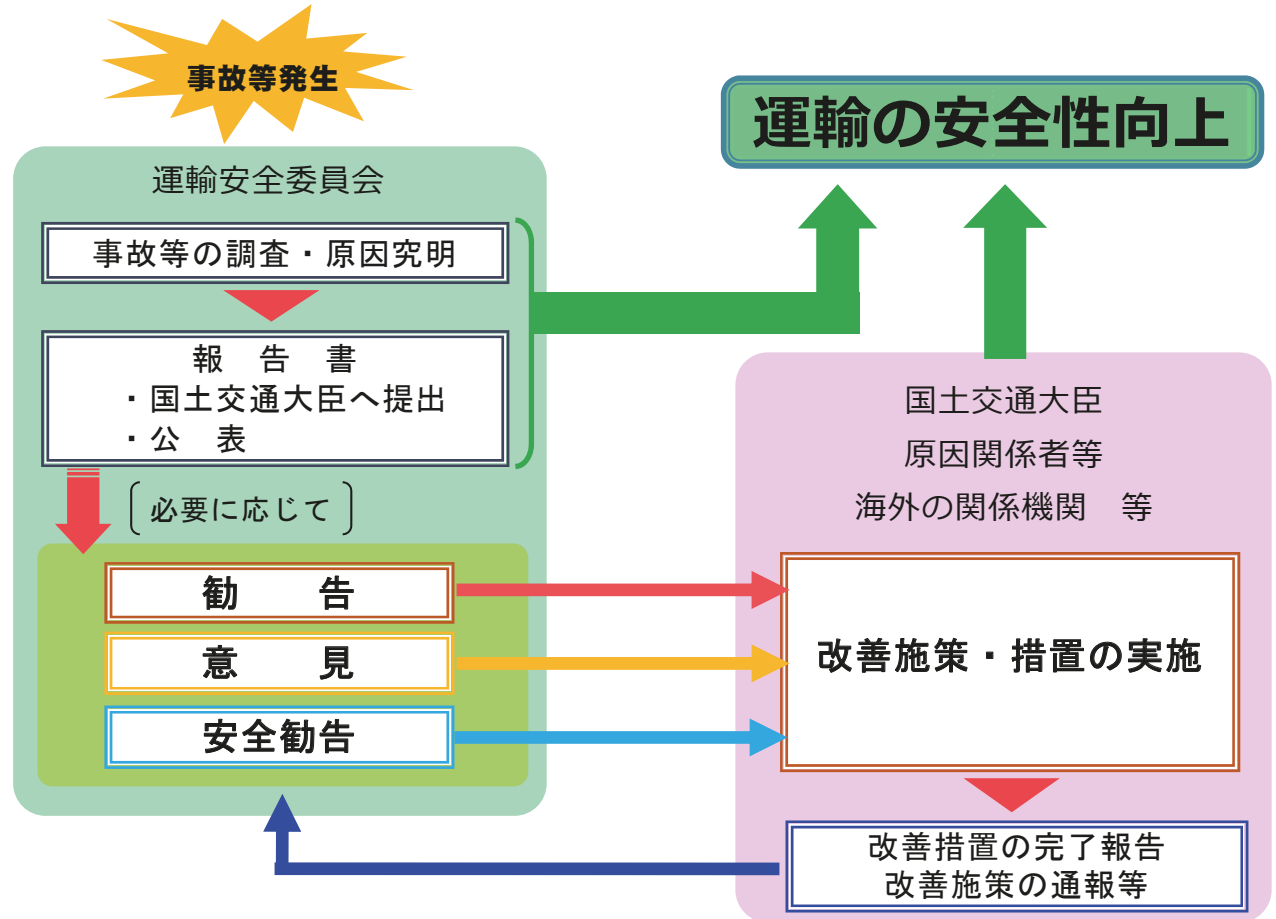
第2章 勧告・意見等の概要

運輸安全委員会は、運輸安全委員会設置法（以下「設置法」という。）第1条に定める法の目的を達成するため、国家行政組織法第3条第2項の規定に基づいて国土交通省の外局として設置された機関で（設置法第3条）、その任務は、航空・鉄道・船舶の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するための調査を適確に行うとともに、これらの調査の結果に基づいて国土交通大臣又は原因関係者に対し必要な施策又は措置の実施を求めることとされています。（設置法第4条）

運輸の安全を守るという使命を果たす上で、運輸安全委員会には適確な事故調査と並んで重要な制度として、「勧告」「意見」の制度があります。運輸安全委員会は事故等の調査結果に基づき、事故等の防止や被害の軽減のために講ずべき施策について国土交通大臣や原因関係者に対して勧告することなどができることとなっており、国土交通大臣は勧告に基づいて講じた施策を運輸安全委員会に通報しなければならず、また原因関係者が勧告に係る措置を講じなかったときは、運輸安全委員会はその旨を公表することができることとなっています。（設置法第26条、同第27条）

一方、個々の事故等の調査結果に基づくものに加え、調査の途中段階や過去の複数の事故の調査結果等から、必要があると認める場合に、運輸安全委員会は、事故等の防止、被害の軽減のために講ずべき施策について国土交通大臣又は関係行政機関の長に意見を述べることもできるようになっています。（設置法第28条）

なお、航空、船舶事故等の場合、国際条約に基づき、事故等調査のあらゆる過程において、必要に応じて海外の関係機関や関係者に対し、安全を強化するため迅速にとるべき措置を勧告（安全勧告）することがあります。



1 勧告

令和5年に当委員会が発した勧告は次のとおりです。

① 東京都交通局日暮里・舎人ライナー舎人公園駅構内において発生した鉄道事故に係る勧告について

(令和5年2月16日勧告)

○事故の概要、原因

第4章68ページを参照ください。

○東京都交通局に対する勧告の内容

本事故は、千葉県北西部を震源とする地震の地震動により、1両目前台車の右側分岐輪が案内軌条に乗り上げたため、列車が脱線に至ったものと考えられる。なお、同分岐輪の乗り上げは、事故現場付近の構造物の固有振動数と車両の固有振動数がともに1.0Hz付近に存在していることに加え、事故現場付近の構造物の回転挙動が車両のロール方向の振動を助長し、台車の左右の走行輪が交互に持ち上がったことにより生じたと考えられる。

また、本事故発生後、指令員は脱線した第2265A列車を移動させて乗客を避難誘導させるため電力指令の係員に指示して事故現場付近のき電区間に再送電を行ったが、その処置は同列車が脱線していることを確認せずに行われ、同列車が集電していた電車線付近から火花が散り、その煙が車内に入る状況になったと考えられる。

当委員会は、本事故の調査結果を踏まえ、輸送の安全を確保するため、東京都交通局に対し、運輸安全委員会設置法第27条第1項の規定に基づき、下記のとおり勧告する。

また、同条第2項の規定に基づき、講じた措置について報告を求める。

記

- (1) 東京都交通局は、事故現場付近の施設に、地震動の影響により列車の案内輪や分岐輪が案内軌条に乗り上げないようにするための対策を講ずること。
- (2) 東京都交通局は、震度5弱以上の地震発生時は全区間の車両及び施設の状態を確認し、その確認が完了するまでは再送電を行わないといった乗客の安全確保を最優先とした避難誘導の方法や手順を整理し、異常時対応マニュアルにも記載して、関係係員に周知徹底すること。

本件の事故調査報告書は当委員会ホームページよりご覧いただけます。
<https://www.mlit.go.jp/jtsb/railway/rep-acc/RA2023-2-1.pdf>



2 意見

令和5年に当委員会が発した意見は次のとおりです。

① 遊漁船第十五須原丸釣り客負傷事故に係る意見、及び意見に対する措置状況について

(令和5年2月16日意見)

○事故の概要

遊漁船第十五須原丸は、令和4年1月4日に、南南東進中、船首部が上下動した際に右舷前部にいた釣り客2人が負傷した。

○事故の原因

本事故は、本船が、観音埼東南東方沖において、南西方からの波高約0.5～1.0mのうねりがある状況下、約15ノット(kn)の速力で南南東進中、うねりにより右舷船首部が大きく上下動したため、右舷前部の釣り座に腰を掛けていた釣り客A及び釣り客Bが上方に跳ね上げられたのち落下し、釣り座に臀部を打ち付けたことにより発生したものと考えられる。

船長は、うねりが出てきた後、航海速力である約20knから約15knに減速してから大きな船体動揺を感じていなかったことから、同じ速力で航行を続け、また、ふだんどおりに到着前アナウンスを行ったことから、釣り客A及び釣り客Bが、右舷前部の釣り座に移動したものと考えられる。

○水産庁長官に対する意見の内容

本事故は、第十五須原丸が、神奈川県横須賀市観音埼東南東方沖において、南西方からの波高約0.5～1.0mのうねりがある状況下、約15knの速力で南南東進中、うねりにより右舷船首部が大きく上下動したため、右舷前部の釣り座に腰を掛けていた釣り客A及び釣り客Bが上方に跳ね上げられたのち落下し、釣り座に臀部を打ち付けたことにより発生したものと考えられる。

船長は、うねりが出てきた後、航海速力である約20knから約15knに減速してから大きな船体動揺を感じていなかったことから、同じ速力で航行を続け、また、ふだんどおりに到着前アナウンスを行ったことから、釣り客A及び釣り客Bが、右舷前部の釣り座に移動したものと考えられる。

運輸安全委員会は、平成23年9月、遊漁船による同種事故の再発防止のため、水産庁長官に意見を述べ、水産庁は、同年10月、「遊漁船の船長等は、航行中、波の影響により船体が動揺して危険が予想されるときは、利用者に対して動揺が比較的小さい船体中央より後方の部分に乗船するよう指導する」こと等を加える業務規程例の改正を行い、都道府県知事に対して遊漁船業者に業務規程の改正を行うよう指導することを助言した。

しかしながら、遊漁船における類似事故(運輸安全委員会が報告書を公表した事故に限る。)は、その後も14件発生し、21人の釣り客が腰椎骨折等を負っており、平成28年以降は毎年発生している。

これらの事故では、業務規程に定められている、釣り客を後方に乗船させる指導や十分な

減速等が適正に行われずに発生していることから、遊漁船の船長等による業務規程の遵守の徹底が必要と考える。

このことから、当委員会は、本事故調査等の結果を踏まえ、遊漁船を利用する釣り客の安全を確保するため、運輸安全委員会設置法第28条の規定に基づき、下記のとおり意見を述べる。

なお、この意見を受けて何らかの措置を講じた場合は、その内容を通知方よろしくお取り計らい願いたい。

記

水産庁長官は、都道府県知事に対して、遊漁船業者に、本事故等による釣り客の被害の発生を周知するとともに、釣り客の安全確保のため、次の事項を実施、徹底するよう指導することを助言すべきである。

- (1) 遊漁船の船長等は、波の影響により船体が動揺するとき、波に対する進路の変更及び安全な速力までの十分な減速による船体動揺の軽減、また、波の影響により船体が動揺して危険が予想されるとき、利用者を船体中央部より後方に移動させる指導等、業務規程の船体動揺による釣り客負傷事故防止に関する規定を遵守すること。
- (2) 遊漁船の船長及び遊漁船業者は、業務規程の船体動揺による釣り客負傷事故防止に関する規定を適正に遵守するため、次の事項を検討し、実施すること。
 - ① 航行する海域の波の発生特性、過去の類似事件事例、自船の航行時の船体動揺特性等を考慮して、釣り客を船体中央部より後方に移動させる風向、風速、波向、波高等の目安（船速に応じた）を設けること。
 - ② 航行中に①の目安を超えた場合は、停船又は十分に減速するなどし、安全を確保してから釣り客を船体中央部より後方に移動させること。
 - ③ 航行予定海域の風、波等の情報を入手し、①の目安を超える場合は、釣り客が船体中央部より後方に移動したことを確認した後に出航等すること。また、①の目安を超える海域が遠方である場合は、同海域に入る十分手前で、釣り客を船体中央部より後方に移動させること。
- (3) 遊漁船業者は、遊漁船の船長等に上記(1)及び(2)の事項を遵守するよう教育及び指導すること。

令和5年3月13日付けで意見に基づき水産庁長官が講じた措置の報告がありました。詳細は当委員会ホームページよりご覧いただけます。

https://www.mlit.go.jp/jtsb/shiphoukoku/ship-iken19re_20230328.pdf



本件の事故調査報告書は当委員会ホームページよりご覧いただけます。

https://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/rep-acci/2023/MA2023-2-8_2022yh0025.pdf



3 安全勧告

令和5年に当委員会が発した安全勧告はありませんでした。

4 過去に発した勧告・意見等に対する措置状況

令和4年までに当委員会が発した勧告・意見等に対する措置状況について、令和5年に受けた報告はありませんでした。なお、令和5年に発した勧告・意見等に対する措置状況については、本章1～3をご覧ください。

コラム

意見聴取会の開催

参事官

当委員会は、令和5年9月7日に旅客船 KAZU I 沈没事故の船舶事故調査報告書を公表しました。

本事故は、運輸安全委員会設置法第24条第2項及び第3項（旅客を運送する海上運送事業の用に供する船舶について発生した船舶事故等であって一般的関心を有するもの）の規定に該当することから、当委員会は、7月26日に意見聴取会を開催しました。

意見聴取会は、当委員会が事故等調査を進める上で、当該事故等の関係者又は学識経験のある方から意見を聴き、事故原因の究明に役立てるために開催されるものです。

当委員会の前身である航空事故調査委員会及び航空・鉄道事故調査委員会では、過去に8回の意見聴取会・聴聞会を開催していますが、平成20年に当委員会が発足してからは今回が初めての開催となりました。

事前に事実調査に関する報告書の案を当委員会ホームページに掲載するとともに、関係者又は学識経験のある方を対象として、意見を述べていただく「公述人」を募集し、応募のあった3名に当委員会から委嘱した2名を加え、計5名の公述人の方々に出席していただき、当日、会場でご意見を述べていただきました。

意見聴取会の様子は、非公開を希望された2名の方を除き、インターネットを利用したライブ配信を行い、多数の方々にご視聴いただきました。

過去の意見聴取会では、一般傍聴者の方にも会場へ足をお運びいただいておりますが、今回の意見聴取会では、通信環境の進歩にも応じ、ご来場できない方にも手軽に傍聴していただけるよう、初めてオンラインによるライブ配信方式を採用しました。当日は通信障害もなく、無事に意見聴取会を開催することができました。

公述人の方々からいただいたご意見は、当委員会における審議の参考とさせていただきます。このような事故が二度と繰り返されることのないよう願っています。



会場の様子



開催中の様子