

資 料 編

資料編目次

(組織等)

資料 1	組織の概要	2
資料 2	委員会及び各部会の審議事項	3

(航空事故等)

資料 3	調査対象となる航空事故・航空重大インシデント	4
資料 4	航空事故等調査の流れ	6
資料 5	航空機の機種別発生件数の推移（航空事故）	7
資料 6	航空機の機種別発生件数の推移（航空重大インシデント）	8
資料 7	平成 21 年に発生した航空事故等の概要	9
資料 8	平成 21 年に述べた所見（航空事故等）	15

(鉄道事故等)

資料 9	調査対象となる鉄道事故・鉄道重大インシデント	17
資料 10	鉄道事故等調査の流れ	21
資料 11	調査対象の事故等種類別発生件数の推移（鉄道事故）	22
資料 12	調査対象の事故等種類別発生件数の推移（鉄道重大インシデント）	22
資料 13	平成 21 年に発生した鉄道事故等の概要	23
資料 14	平成 21 年に述べた所見（鉄道事故等）	25

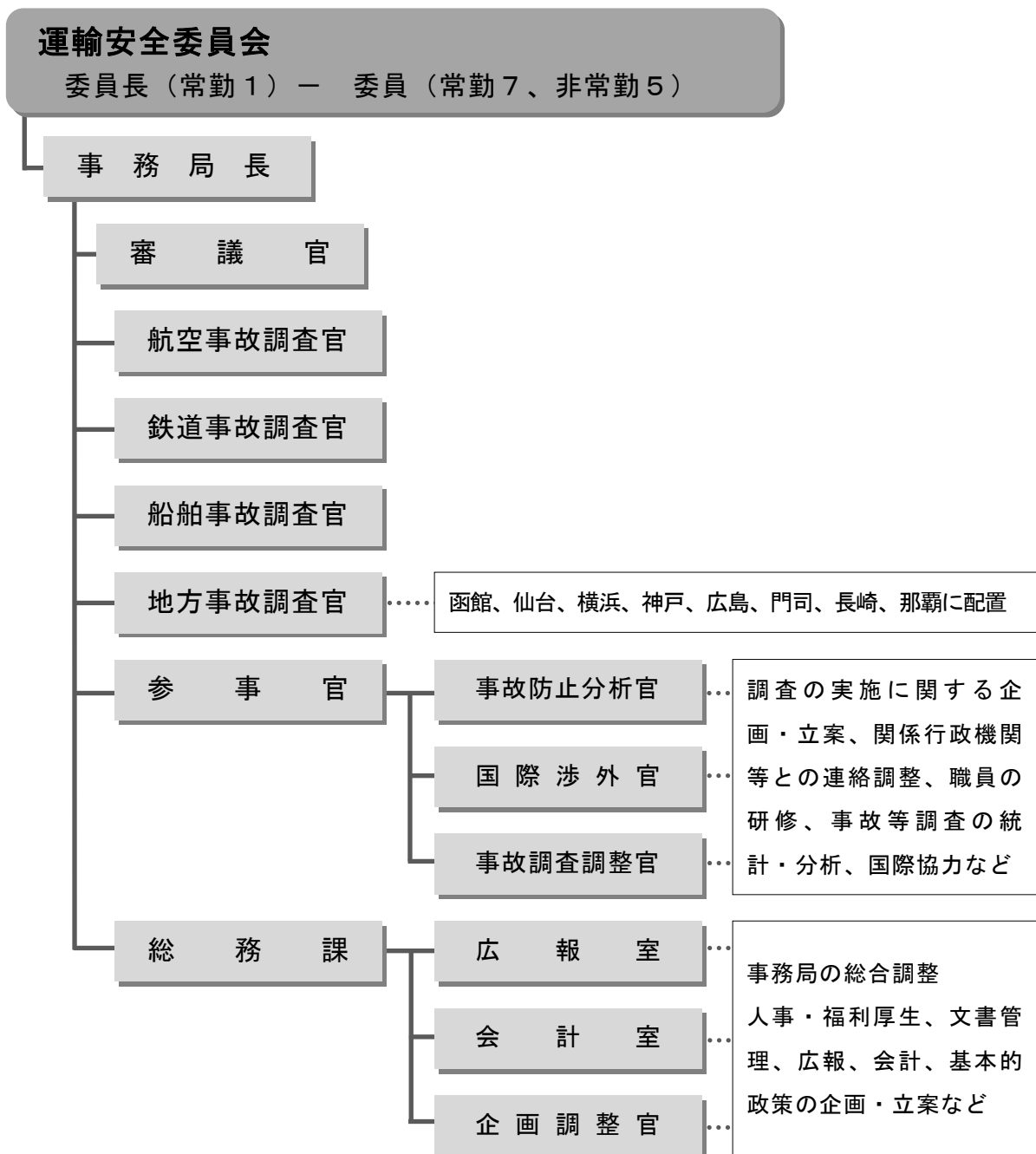
(船舶事故等)

資料 15	調査対象となる船舶事故・船舶インシデント	26
資料 16	船舶事故等調査の流れ	27
資料 17	船舶事故等の管轄区域図	28
資料 18	事故等区分による調査担当組織、部会等	29
資料 19	水域別発生件数（船舶事故等）	30
資料 20	事故等種類別発生件数（船舶事故等）	30
資料 21	船舶の種類別発生隻数（船舶事故等）	31
資料 22	トン数別発生隻数（船舶事故等）	31
資料 23	平成 21 年に発生した重大な船舶事故等の概要	32
資料 24	平成 21 年に述べた所見（船舶事故等）	33

資料1 組織の概要

運輸安全委員会の組織は、委員長及び 12 名の委員と、178 名の事務局職員から成り立っています（平成 22 年度末定員）。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、事務局の総合調整等を行う総務課、事故等調査の支援、各種分析、国際的な連携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、地方事故調査官のほか調査を支援する専門の職員を全国 8 か所（函館、仙台、横浜、神戸、広島、門司、長崎、那覇）に配置しています。

組織図



資料2 委員会及び各部会の審議事項

事故調査官による調査報告書案の作成後、委員会又は部会において審議が行われます。通常は、各モード別に置かれた部会（航空部会、鉄道部会、海事部会、海事専門部会）で審議し、総合部会では特に重大な事故に関する事項を、委員会では非常に重大な事故に関する事項を審議します。

委員会（部会）は、委員長（部会長）が招集し、委員長（部会長）をはじめ、各専門分野の委員が参加し、その議事は出席者の過半数でこれを決めます。なお、委員の半数以上が出席しなければ、会議を開き議決することができません。

また、委員会には、事務局からも事務局長、審議官、参事官、首席事故調査官、担当事故調査官などが陪席しています。

委員会及び各部会の審議事項

部会等	審議する事項
委員会	・被害の発生状況、社会的影響その他の事情を考慮し非常に重大な事故と委員会が認める事項
総合部会	・特に重大な事故に関する事項 ① 10人以上の死亡者又は行方不明者が発生したもの ② 20人以上の死亡者、行方不明者又は重傷者が発生したもの （①②とも、航空、船舶については旅客運送事業に限る） ・その他委員会が認める事項
航空部会	・航空事故及び航空重大インシデントに関する事項 （総合部会が処理するものを除く）
鉄道部会	・鉄道事故及び鉄道重大インシデントに関する事項 （総合部会が処理するものを除く）
海事部会	・船舶事故及び船舶インシデントであって委員会が重大と認めるものに関する事項 （総合部会及び海事専門部会が処理するものを除く）
海事専門部会	・船舶事故及び船舶インシデントに関する事項 （総合部会及び海事部会が処理するものを除く）

資料3 調査対象となる航空事故・航空重大インシデント

<調査対象となる航空事故>

◎運輸安全委員会設置法第2条第1項（航空事故の定義）

「航空事故」とは、航空法第76条第1項各号に掲げる事故をいう。

◎航空法第76条第1項（報告の義務）

- 1 航空機の墜落、衝突又は火災
- 2 航空機による人の死傷又は物件の損壊
- 3 航空機内にある者の死亡（自然死等を除く）又は行方不明
- 4 他の航空機との接触
- 5 その他国土交通省令（航空法施行規則）で定める航空機に関する事故

◎航空法施行規則第165条の3

（航空法第76条第1項第5号の国土交通省令で定める航空機に関する事故）

航行中の航空機が損傷（発動機、発動機覆い、発動機補機、プロペラ、翼端、アンテナ、タイヤ、ブレーキ又はフェアリングのみの損傷を除く。）を受けた事態（当該航空機の修理が大修理に該当しない場合を除く。）

<調査対象となる航空重大インシデント>

◎運輸安全委員会設置法第2条第2項第2号（航空事故の兆候の定義）

機長が航行中他の航空機との衝突又は接触のおそれがあったと認めた事態その他航空法第76条の2の国土交通省令で定める事態をいう。

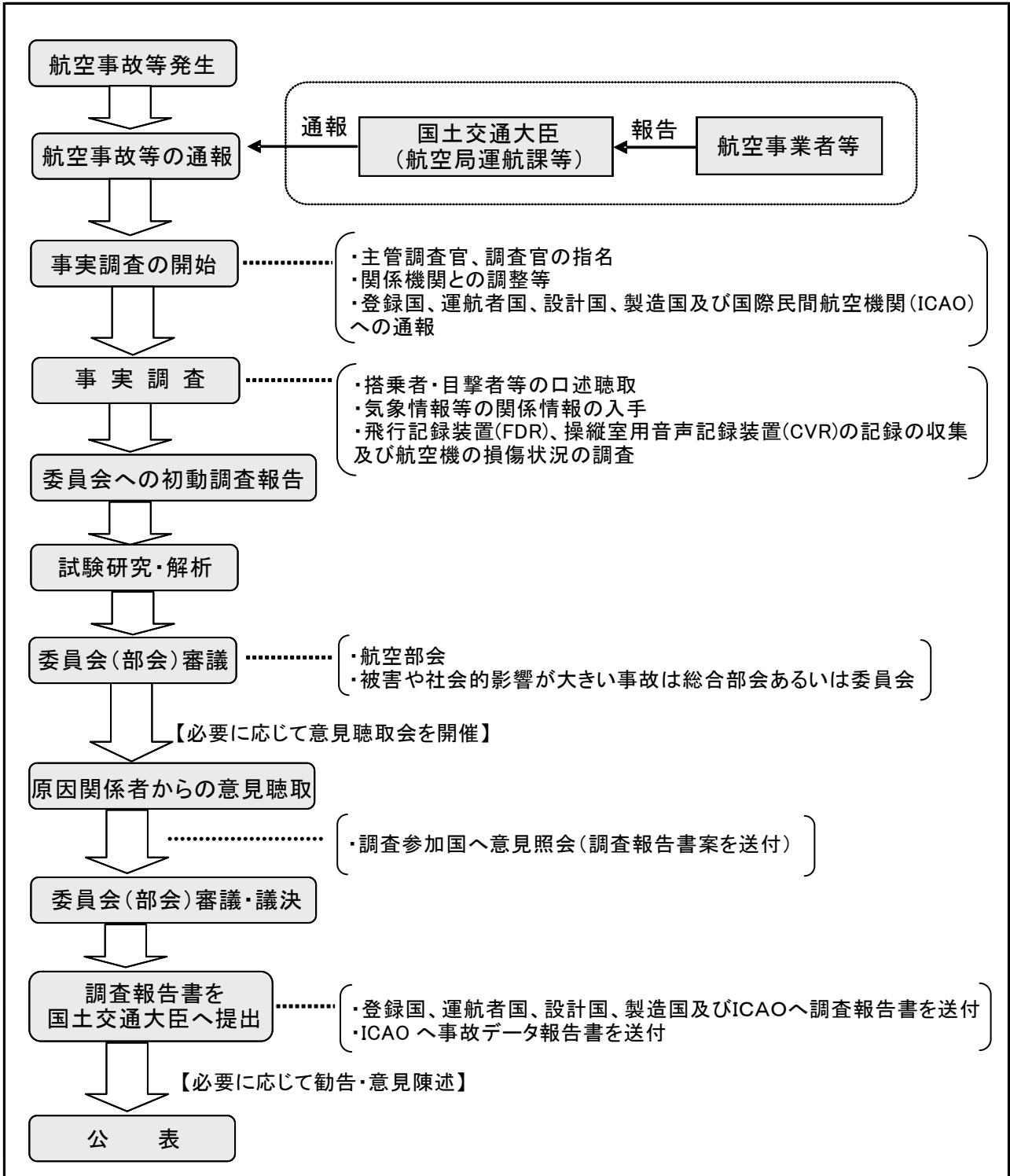
◎航空法第76条の2

- ・航行中他の航空機との衝突又は接触のおそれがあったと認めたとき
- ・航空法第76条第1項各号に掲げる事故が発生するおそれがあると認められる国土交通省令で定める事態

◎航空法施行規則第 166 条の 4（航空法 76 条の 2 の国土交通省令で定める事態）

- 1 閉鎖中の又は他の航空機が使用中の滑走路からの離陸又はその中止
- 2 閉鎖中の又は他の航空機が使用中の滑走路への着陸又はその試み
- 3 オーバーラン、アンダーシュート及び滑走路からの逸脱（航空機が自ら地上走行できなくなった場合に限る。）
- 4 非常脱出スライドを使用して非常脱出を行った事態
- 5 飛行中において地表面又は水面への衝突又は接触を回避するため航空機乗組員が緊急の操作を行った事態
- 6 発動機の破損（破片が当該発動機のケースを貫通し、又は発動機の内部において大規模な破損が生じた場合に限る。）
- 7 飛行中における発動機（多発機の場合は、二以上の発動機）の継続的な停止又は出力若しくは推力の損失（動力滑空機の発動機を意図して停止した場合を除く。）
- 8 航空機のプロペラ、回転翼、脚、方向舵、昇降舵、補助翼又はフラップが損傷し、当該航空機の航行が継続できなくなった事態
- 9 航空機に装備された一又は二以上のシステムにおける航空機の航行の安全に障害となる複数の故障
- 10 航空機内における火炎又は煙の発生及び発動機防火区域内における火炎の発生
- 11 航空機内の気圧の異常な低下
- 12 緊急の措置を講ずる必要が生じた燃料の欠乏
- 13 気流の擾乱その他の異常な気象状態との遭遇、航空機に装備された装置の故障又は対気速度限界、制限荷重倍数限界若しくは運用高度限界を超えた飛行により航空機の操縦に障害が発生した事態
- 14 航空機乗組員が負傷又は疾病により運航中に正常に業務を行うことができなかった事態
- 15 航空機から脱落した部品が人と衝突した事態
- 16 前各号に掲げる事態に準ずる事態

資料4 航空事故等調査の流れ



資料5 航空機の機種別発生件数の推移(航空事故)

(件)

機 種 発生年	飛行機			回転翼航空機		滑空機	飛行船	計
	大型機	小型機	超軽量 動力機	ヘリ コプター	ジャイロ プレーン			
昭和 49 年	8	15	0	17	1	8	0	49
昭和 50 年	3	16	0	16	0	8	0	43
昭和 51 年	9	26	0	14	0	7	0	56
昭和 52 年	5	12	0	16	1	5	0	39
昭和 53 年	4	10	0	18	1	6	0	39
昭和 54 年	8	14	0	20	1	6	1	50
昭和 55 年	5	11	0	22	0	3	0	41
昭和 56 年	3	10	1	18	0	8	0	40
昭和 57 年	3	16	0	9	1	7	0	36
昭和 58 年	4	13	10	12	0	7	0	46
昭和 59 年	4	5	6	13	1	3	0	32
昭和 60 年	5	11	6	15	0	4	0	41
昭和 61 年	4	12	14	15	3	4	0	52
昭和 62 年	8	17	8	8	1	3	0	45
昭和 63 年	5	6	7	12	2	3	1	36
平成 元年	2	6	11	9	1	12	0	41
平成 2 年	3	11	9	16	2	7	0	48
平成 3 年	2	10	6	19	0	7	0	44
平成 4 年	3	5	5	7	0	4	0	24
平成 5 年	4	5	3	17	1	2	0	32
平成 6 年	3	4	8	13	0	2	0	30
平成 7 年	4	7	10	6	0	1	0	28
平成 8 年	8	11	5	8	0	4	0	36
平成 9 年	3	11	3	8	2	3	0	30
平成 10 年	4	14	5	6	1	6	0	36
平成 11 年	1	9	5	7	1	5	0	28
平成 12 年	1	5	5	11	1	5	0	28
平成 13 年	2	5	2	8	0	4	0	21
平成 14 年	4	4	5	15	0	7	0	35
平成 15 年	2	10	3	1	0	2	0	18
平成 16 年	4	11	2	6	1	3	0	27
平成 17 年	1	8	0	7	0	7	0	23
平成 18 年	3	3	4	2	1	5	0	18
平成 19 年	5	3	4	7	0	4	0	23
平成 20 年	3	6	2	3	0	3	0	17
平成 21 年	6	2	1	7	0	3	0	19
計	146	344	150	408	23	178	2	1,251

(注) 1. 航空・鉄道事故調査委員会の取扱い件数を含む。

2. 大型機とは、最大離陸重量が 5,700kg を超える飛行機のことをいう。

3. 小型機とは、最大離陸重量が 5,700kg 以下の超軽量動力機を除く飛行機のことをいう。

資料6 航空機の機種別発生件数の推移(航空重大インシデント)

(件)

機 種 発 生 年	飛 行 機			回 転 翼 航 空 機		滑 空 機	飛 行 船	計
	大 型 機	小 型 機	超 軽 量 動 力 機	ヘリ コプター	ジャイロ プレーン			
平成 13 年	3	0	0	0	0	0	0	3
平成 14 年	0	1	2	1	0	1	0	5
平成 15 年	7	1	4	2	0	1	0	15
平成 16 年	5	3	4	2	0	0	0	14
平成 17 年	10	3	1	1	0	0	0	15
平成 18 年	2	2	0	0	0	0	0	4
平成 19 年	6	2	2	1	0	1	0	12
平成 20 年	4	1	0	0	0	0	0	5
平成 21 年	4	5	0	2	0	0	0	11
計	41	18	13	9	0	3	0	84

- (注) 1. 航空・鉄道事故調査委員会の取扱い件数を含む。
 2. 大型機とは、最大離陸重量が 5,700kg を超える飛行機のことをいう。
 3. 小型機とは、最大離陸重量が 5,700kg 以下の超軽量動力機を除く飛行機のことをいう。
 4. 平成 13 年の件数は、10 月以降のもの。

資料7 平成21年に発生した航空事故等の概要

(航空事故)

No.	発生年月日	発生場所	所属	登録記号・型式	概要
1	H21. 2. 10	群馬県 利根郡みなかみ町	新日本ヘリコプター(株)	JA6055 ベル式206L-3型 (回転翼航空機)	送電線巡視のため群馬県沼田市の場外離着陸場を離陸したが、巡視中に交差している別の送電線に接触し、付近の畑に墜落した。機長ほか1名が重傷を負った。同機は大破した。
2	H21. 2. 20	公海上 成田国際空港の南南西約174kmの上空	ノースウエスト航空	N676NW ボーイング式747-400型 (大型機)	マニラ国際空港を離陸し、成田国際空港へ向けて飛行中、成田国際空港の南南西約174kmの上空、高度約30,300ftにおいて、機体が動揺し、乗客4名が重傷、27名が軽傷、客室乗務員7名が軽傷を負った。
3	H21. 3. 5	新潟県 新潟空港付近上空	エールフランス航空	FGSPD ボーイング式777-200型 (大型機)	パリのシャルル・ド・ゴール国際空港を離陸し、成田国際空港へ向けて降下中、新潟空港の南東約21km、高度約30,600ftにおいて機体が動揺し、後部ギャレーの客室乗務員2名が重傷を負った。
4	H21. 3. 23	千葉県 成田国際空港滑走路34L上	フェデラル エクスプレス コーポレーション	N526FE ダグラス式MD-11F型 (大型機)	同社の貨物便として成田国際空港滑走路34Lに着陸した際、バウンドを繰り返した後、左主翼が破損して出火し、炎上しながら左にロールし、滑走路左の草地に横転して停止した。機長及び副操縦士が死亡した。同機は、大破し、火災により大部分が焼失した。
5	H21. 3. 29	茨城県 猿島郡五霞町 川妻 利根川河川敷	個人	JR1397 ランズ式S-6ESコヨーテII型 (超軽量動力機)	守谷場外離着陸場を離陸し、関城場外離着陸場を経由して、五霞場外離着陸場に着陸した。その後、五霞場外離着陸場を離陸し、五霞場外離着陸場から約200m離れた草地に墜落し、搭乗者2名が死亡した。機体は大破した。

No.	発生年月日	発生場所	所属	登録記号・型式	概要
6	H21. 4. 5	岐阜県 高山市丹生川町 飛騨場外離着陸場（飛騨エアパーク）	個人	JA28TT ダイヤジ [®] 式DG-800B型 (滑空機)	レジャーのため、飛騨場外離着陸場において、離陸滑走を開始した際、右に偏向して滑走路を逸脱し、同離着陸場の北側に隣接するビニールハウスに機首を突っ込み停止した。同機は中破した。
7	H21. 4. 27	大阪府 八尾空港A滑走路付近	大阪航空(株)	JA7987 ロビンソン式 R22Beta型 (回転翼航空機)	八尾空港を離陸し、同空港A滑走路において離着陸訓練中、当該滑走路付近の着陸帯内の芝地に不時着した際、機体を損傷した。
8	H21. 7. 20	兵庫県 但馬飛行場の南東約15km (西床尾山)付近	個人	JA32CT ロビンソン式R44 II型 (回転翼航空機)	美保飛行場を離陸し飛行中、但馬飛行場付近上空を飛行中との交信を最後に連絡が途絶えた。その後、8月6日、山中に墜落した機体及び2名の遺体が発見された。
9	H21. 8. 3	滋賀県 高島市今津町の山中、標高約500m付近	朝日航洋(株)	JA9690 アエロパ [®] シアル式 AS332L型 (回転翼航空機)	滋賀県高島市今津町の荷吊り場において、資材吊り上げのため降下中、立木が折れて地上の作業員に当たり、作業員1名が重傷を負った。同機の搭乗者に死傷はなく、機体の損傷もなかった。
10	H21. 8. 9	大阪府 大阪市此花区	個人	JA100M ロビンソン式 R22Beta型 (回転翼航空機)	訓練のため舞洲ヘリポートを離陸し、大阪市此花区の夢洲上空においてオートローテーション訓練中、強く接地して左に横転し、機体が損傷した。同機は大破した。
11	H21. 8. 10	東京都 東京国際空港 B滑走路上	エアーニッポン(株)	JA56AN ボーイング [®] 式737-800型 (大型機)	鳥取空港を離陸し、東京国際空港B滑走路に着陸したが、到着後の点検の結果、機体尾部下面に破損等の損傷が確認された。また、東京国際空港B滑走路上に擦過痕が確認された。

No.	発生年月日	発生場所	所属	登録記号・型式	概要
12	H21. 9. 5	静岡県 静岡市清水区三保場外離着陸場	個人	JA33TH ピジョン式R44型 (回転翼航空機)	三保場外離着陸場において慣熟飛行を終え、駐機予定場所へ移動し接地しようとした際に姿勢を崩し、不整地にハードランディングして機体を損傷した。同機は中破した。
13	H21. 9. 11	岐阜県 高山市飛騨温泉郷神坂地内(奥穂高岳付近)	岐阜県防災航空隊	JA96GF ベル式412EP型 (回転翼航空機)	岐阜県鍋平場外離着陸場を離陸し、奥穂高岳付近において救助活動中、墜落した。同機は大破し、搭乗者3名が死亡した。
14	H21. 10. 10	愛媛県 松山空港滑走路上	個人	JA4079 ハイパー式PA-28R-201T型 (小型機)	南紀白浜空港を離陸し、松山空港へ着陸する際、着陸装置を収納したまま着陸し滑走路上でかく座した。同機は中破した。
15	H21. 10. 11	北海道 美瑛岳東約6kmの山中	個人	JA2503 バレンタイン/FFT式KIWI型 (滑空機)	美瑛滑空場を発航し飛行中、美瑛岳東約6kmの山中において機体を損傷した。
16	H21. 10. 28	大阪府 関西国際空港B滑走路上	アジアナ航空	HL7763 エアバス式A321型 (大型機)	ソウル国際空港を離陸し関西国際空港への着陸時にバウンドしたため着陸復行を行った。その際、機体尾部を滑走路面に接触させた。その後、再度進入を行い、同空港に着陸した。着陸後の点検で機体尾部下面に損傷が発見された。
17	H21. 10. 30	鹿児島県 鹿児島空港滑走路上	航空大学校	JA4165 ビーチクラフト式A36型 (小型機)	熊本空港を離陸し、鹿児島空港に着陸した際、滑走路上でかく坐して停止した。
18	H21. 11. 7	長野県 長野市若穂綿内芦ノ町(長野市滑空場)	(社)長野県航空協会	JA2540 PZLビェルスコ式SZD-50-37°ハッチ型 (滑空機)	訓練のため長野市滑空場をウインチ曳航により離陸したが、離陸後すぐに曳航索より離脱し、同滑空場にハードランディングした。操縦教員が軽傷、操縦練習生が重傷を負った。同機は中破した。

No.	発生年月日	発生場所	所属	登録記号・型式	概要
19	H21. 11. 29	島根県 出雲空港滑走路上空	日本エアコミュニティー(株)	JA8887 サブ式 SAAB340B型 (大型機)	出雲空港から大阪国際空港に向けて離陸した直後の高度約300ftにおいて、機首左側に鳥が衝突したが、計器の指示等に異常が見られなかったことから、飛行を継続し、大阪国際空港に着陸した。着陸後、同社による点検の結果、機体に損傷が発見された。同機は中破した。

(航空重大インシデント)

No.	発生年月日	発生場所	所属	登録記号・型式	概要
1	H21. 1. 27	長崎県 長崎空港滑走路36進入端の南西約2.4nmの海上上空	個人 (A機)	JA4001 セナ式172P型 (小型機)	A機は、機長の慣熟飛行のため、長崎空港の滑走路36から出発する際、滑走路手前で待機するよう指示されていたが、誘導路A-3上の停止位置標識を越えて滑走路36に進入したため、先に連続離着陸訓練のため滑走路36の使用許可を受けて進入中のB機が管制指示により復行した。
			海上自衛隊第22航空群第22航空隊 (B機)	JN8417 三菱ソルスキー式SH-60K型 (回転翼航空機)	
2	H21. 2. 17	鹿児島県 鹿屋飛行場の北北東7nm付近の上空	海上自衛隊第211教育航空隊 (A機)	JN8776 川崎ヒューズ式369D型 (回転翼航空機)	A機は、鹿屋飛行場から出発し学生操縦による訓練実施のため鹿屋飛行場の北北東7nm、高度2,200ftから高度約2,500ftに上昇中、左後方から接近するB機を視認し、衝突の可能性がある判断したため学生から操縦を交代、右降下旋回を行った。
			新日本航空(株) (B機)	JA4061 セナ式172型 (小型機)	
3	H21. 3. 20	大阪府 大阪国際空港B滑走路上	全日本空輸(株) (A機)	JA8969 ボーイング式777-200型 (大型機)	B機が、大阪国際空港B滑走路に向け着陸進入中、当該B滑走路手前で地上待機していたA機が当該B滑走路に入ったため、管制官の指示により復行した。
			(株)ジャルエクスプレス (B機)	JA8294 ダグラス式DC-9-81型 (大型機)	
4	H21. 3. 25	鹿児島県 種子島空港の北北西約6km付近上空	日本エアコミューター(株)	JA847C ボンバルディア式DHC-8-402型 (大型機)	種子島空港を離陸し、鹿児島空港へ向け離陸上昇中、種子島空港の北北西約6km付近上空高度約3,800ftにおいて、第1エンジンからの異音とともに当該エンジンに不具合が発生したことを示す計器表示があったため、当該エンジンを停止後、鹿児島ターミナル管制所に緊急着陸を要請し、鹿児島空港に着陸した。
5	H21. 3. 25	長崎県 長崎空港B滑走路上	エアフライトジャパン(株) (A機)	JA4193 パイパー式PA-28R-201型 (小型機)	A機が連続離着陸訓練の許可を受け長崎空港B滑走路に向け最終進入中に、B機は離陸の許可を受け当該滑走路から離陸滑走を開始した。その際、A機は自らの判断で着陸を中止し、B機も自らの判断で離陸滑走開始直後に停止した。
			オリエンタルエアブリッジ(株) (B機)	JA802B ボンバルディア式DHC-8-201型 (大型機)	

No.	発生年月日	発生場所	所属	登録記号・型式	概要
6	H21. 3. 28	沖縄県 那覇空港の 西約50km付 近の上空	ヒラタ学園	JA135E ユーロプロター式 EC135T2型 (回転翼航空機)	救急患者輸送のため、久米島 場外離着陸場を離陸し、沖縄 本島の首里場外離着陸場に向 け海上を飛行中、慶良間列島 の北西約6nm（約11km）、高 度約800ftにおいて左エンジ ンが停止したため、目的地を 飛行経路途中の那覇空港に変 更し着陸した。
7	H21. 5. 26	福岡県 大牟田市付 近上空、 高度約 5,000ft	エス・ジー・シ ー佐賀航空(株)	JA3922 セサ式172P型 (小型機)	社内試験飛行のため、佐賀空 港を離陸し、その後、エンジ ンが停止したため、福岡県み やま市の造成地の作業用道路 に不時着した。
8	H21. 6. 23	山口県 光市付近上 空、高度約 10,100m	大韓航空	HL7240 エアバス・インダストリ ー式A300-600型 (大型機)	済州国際空港を離陸し飛行 中、客室与圧の低下を示す計 器表示があり、乗客用酸素マ スクが自動落下した。当該機 は、緊急降下を実施のうえ飛 行を継続し、中部国際空港に 着陸した。
9	H21. 7. 23	大阪府 大阪国際空 港A滑走路 付近	(株)ジャルエクス プレス (A機)	JA8499 ダグラス式DC-9- 81型 (大型機)	A機は、大阪国際空港滑走路 32Lへ着陸し、駐機場に向か っていた。 一方、B機は、同時刻ごろ着 陸許可を受けて大阪国際空港 の滑走路32Rへ進入中であつ た。 B機は、A機が滑走路32R内 に進入したため、管制官の指 示により復行した。
			日本エアコミュ ニティー(株) (B機)	JA844C ボンバルディア式 DHC-8-402型 (大型機)	
10	H21. 8. 4	静岡県 三保場外離 着陸場	個人	JA3930 セサ式172Mラム型 (小型機)	耐空検査のため飛行し、静岡 市内三保場外離着陸場に着陸 した際、離着陸帯を逸脱し草 地にて停止した。
11	H21. 10. 11	徳島県 徳島飛行場 誘導路N-2 上	個人	JA4058 パイパー式PA- 46-310P型 (小型機)	徳島飛行場の滑走路29に着陸 した後、駐機場へ向けて走行 中、誘導路N-2の工事区域に 進入してかく座した。

資料8 平成 21 年に述べた所見(航空事故等)

平成 21 年の所見は 3 件（航空事故 2 件、航空重大インシデント 1 件）であり、その概要は次のとおりです。

① 個人所属 JR1397（ランズ式 S-6ES コヨーテ II 型（超軽量動力機、複座））に係る航空事故

（平成 21 年 8 月 28 日）

本事故の背景には、超軽量動力機愛好者が飛行許可を取得することなく、場外離着陸場間を飛行するような航空法違反が横行していたことがあるものと考えられる。

本事故以外にも必要な航空法の許可の全部又は一部を受けずに飛行していた超軽量動力機及び自作航空機の事故及び重大インシデントが多数発生しており、平成12年3月31日付けの事故調査報告書においても「事故防止の観点から、自作航空機、超軽量動力機等の無許可飛行の防止に資するより実効性ある方策を検討する必要がある。」旨の所見を出しているところである。これに関連して航空局は、関係団体に注意喚起の文書を発出するとともに、航空局のホームページに「超軽量動力機等の安全確保」に関する情報を掲示し、超軽量動力機の愛好者が容易に許可申請できるように告知している。

しかしながら、超軽量動力機の無許可飛行時の事故については、件数及び割合とも減少しているものの、その後も続いており、引き続き、超軽量動力機及び自作航空機等の愛好者に対し必要な許可の取得について周知してゆく必要があるものと考えられる。

② 第一航空(株)所属 JA3721（セスナ式 TU206F 型）に係る航空事故

（平成 21 年 11 月 27 日）

本事故は、同機が同空港への進入中、人家が密集している市街地の道路上へ不時着するという、近隣地域社会に不安を与えるものであった。本事故においては、同機のエンジンの機能が正常であったにもかかわらず、不正確な不具合情報に基づき、製造者の安全情報において進入中は使用すべきではないとされている補助燃料ポンプを進入中に使用したため、同機のエンジンが停止したものと推定される。

同種事故の再発を防止するため、小型機を運航する事業者においては、製造者等からの安全情報の周知及び社内における不具合情報の的確な伝達の重要性についてあらためて留意すべきである。

③ スカイマークエアラインズ(株)所属 JA767F (ボーイング式 767-300 型) に係る航空重大インシデント

(平成 21 年 1 月 23 日)

1. エンジン洗浄の実施について

本重大インシデントにおけるタービン・ブレードの破断の原因は厳密には特定できなかった。HPT 2 段目ブレードの内部冷却空気通路の被膜には硫黄を含む粉末が付着していたことから、母材が酸素と反応して強度が低下し、低サイクル疲労によりブレードが破断する可能性も考えられる。

日本は周囲を海に囲まれていること、大気中に硫化物を含む黄砂が流れてくること、活火山が多いこと等から、エンジン内部に硫黄等の悪影響を与え得る粉末が付着する機会が多い厳しい運航環境にあると考えられる。

エンジン製造者が設定し推奨しているエンジン洗浄は、燃費向上を主目的としたものであるが、これらの付着物の除去効果も期待できることから、日本国内で航空機を運航する運航者は、自社エンジンの使用状況等を勘案し、必要に応じて実施することを検討すべきである。

2. ブレード被膜の品質管理

本重大インシデント調査での金属解析によって、ブレード被膜加工者毎にき裂の発生割合が大きく異なることが確認された。き裂の発生を減少させ、ブレード破断を防止するため、被膜加工者は品質管理を徹底すべきである。

資料9 調査対象となる鉄道事故・鉄道重大インシデント

<調査対象となる鉄道事故>

◎運輸安全委員会設置法第2条第3項（鉄道事故の定義）

「鉄道事故」とは、鉄道事業法第19条の列車又は車両の運転中における事故及び専用鉄道において発生した列車の衝突又は火災その他の列車又は車両の運転中における事故並びに軌道において発生した車両の衝突又は火災その他の車両の運転中における事故であって、国土交通省令（委員会設置法施行規則）で定める重大な事故をいう。

◎運輸安全委員会設置法施行規則第1条

（設置法第2条第3項の国土交通省令で定める重大な事故）

- 1 鉄道事故等報告規則第3条第1項第1号から第3号までに掲げる事故
- 2 同規則第3条第1項第4号から第6号までに掲げる事故であって、次に掲げるもの
 - イ 乗客、乗務員等に死亡者を生じたもの
 - ロ 5人以上の死傷者を生じたもの
 - ハ 鉄道係員の取扱い誤り又は車両若しくは鉄道施設の故障、損傷、破壊等に原因があるおそれがあると認められるものであって、死亡者を生じたもの
- 3 同規則第3条第1項第4号から第7号までに掲げる事故であって、特に異例と認められるもの
- 4 専用鉄道において発生した同規則第3条第1項第1号から第7号までに掲げる事故に準ずるものであって、特に異例と認められるもの
- 5 軌道において発生した第1号から第3号までに掲げる事故に準ずるものとして運輸安全委員会が告示で定めるもの

【参考】 鉄道事故等報告規則第3条第1項各号に掲げる事故

- 1号 列車衝突事故、2号 列車脱線事故、3号 列車火災事故
- 4号 踏切障害事故、5号 道路障害事故、6号 鉄道人身障害事故
- 7号 鉄道物損事故

○運輸安全委員会告示第1条（設置法施行規則第1条第5号の告示で定める事故）

- 1 軌道事故等報告規則第1条第1項第1号から第6号までに掲げる事故であって、次に掲げるもの
 - イ 乗客、乗務員等に死亡者を生じたもの
 - ロ 5人以上の死傷者を生じたもの
- 2 同規則第1条第1項第1号から第7号までに掲げる事故であって、特に異例と認められるもの
- 3 軌道運転規則第3条第1項の規定に基づき、鉄道に関する技術上の基準を定める省令を準用して運転する軌道において発生した事故であって、運輸安全委員会設置法施行規則第1条第1号から第3号までに掲げる事故に準ずるもの

【参考】 軌道事故等報告規則第1条第1項各号に掲げる事故

- 1号 車両衝突事故、2号 車両脱線事故、3号 車両火災事故、
- 4号 踏切障害事故、5号 道路障害事故、6号 人身障害事故
- 7号 物損事故

調査対象となる鉄道事故

区分	衝突事故	脱線事故	火災事故	踏切障害	道路障害	人身障害	物損事故
鉄道 （鉄道に準じて運転する軌道を含む） 【告1-3】	全件 （これらは列車の事故を指すもので、鉄道における車両の事故は含まれない※1） 【施規1-1】			・乗客・乗務員等に死亡者 ・5人以上の死傷者 ・鉄道係員の取扱い誤り又は車両若しくは鉄道施設の故障、損傷、破壊等に原因があるおそれがあると認められるもので死亡者発生 【施規1-2】			/
				特に異例なもの【施規1-3】			
専用鉄道	特に異例なもの【施規1-4】						
軌道 【施規1-5】	乗客・乗務員等に死亡者、5人以上の死傷者【告1-1】						/
	特に異例なもの【告1-2】						

※1 鉄道における車両の衝突事故、脱線事故、火災事故でも、踏切障害事故、道路障害事故、人身障害事故の対象となるもので、乗員・乗務員等に死亡者の生じたもの等【施規1-2】、特に異例なもの【施規1-3】は調査対象となる。

（注）【施規】は運輸安全委員会設置法施行規則、【告】は運輸安全委員会告示を示し、数字は条・号を略記したもの。

<調査対象となる鉄道重大インシデント>

◎運輸安全委員会設置法第2条第4項第2号（鉄道事故の兆候の定義）

鉄道事故が発生するおそれがあると認められる国土交通省令（委員会設置法施行規則）で定める事態をいう。

◎運輸安全委員会設置法施行規則第2条

（設置法第2条第4項第2号の国土交通省令で定める事態）

【委員会ホームページ <http://www.mlit.go.jp/jtsb/example.pdf> 事例①～⑩参照】

- 1 鉄道事故等報告規則第4条第1項第1号に掲げる事態であって、同号に規定する区間に他の列車又は車両が存在したもの
【閉そく取扱いを完了しないうちに、当該閉そく区間を運転する目的で列車が走行した事態＝「閉そく違反」と略称。事例①】
- 2 同規則第4条第1項第2号に掲げる事態であって、同号に規定する進路に列車が進入したもの
【列車の進路に支障があるにもかかわらず、当該列車に進行を指示する信号が現示、又は、列車に進行を指示する信号を現示中に当該列車の進路が支障された事態＝「信号違反」と略称。事例②】
- 3 同規則第4条第1項第3号に掲げる事態であって、同号に規定する進路の区間を防護する信号機の防護区域に他の列車又は車両が進入したもの
【列車が停止信号を冒進し、当該列車が本線路における他の列車又は車両の進路を支障した事態＝「信号冒進」と略称。事例③】
- 4 同規則第4条第1項第7号に掲げる事態であって、列車の衝突、脱線又は火災が発生する危険性が特に著しい故障、損傷、破壊等が生じたもの
【設備等に故障等が生じた事態＝「施設障害」と略称。事例⑦】
- 5 同規則第4条第1項第8号に掲げる事態であって、列車の衝突、脱線又は火災が発生する危険性が特に著しい故障、損傷、破壊等が生じたもの
【車両に故障等が生じた事態＝「車両障害」と略称。事例⑧】
- 6 同規則第4条第1項第1号から第10号までに掲げる事態であって、特に異例と認められるもの
【それぞれ、4号「本線逸走」（事例④）、5号「工事違反」（事例⑤）、6号「車両脱線」（事例⑥）、9号「危険物漏えい」（事例⑨）、10号「その他」（事例⑩）と略称】
- 7 軌道において発生した前各号に掲げる事態に準ずるものとして運輸安全委員会が告示で定めるもの

○運輸安全委員会告示第2条

(設置法施行規則第2条第7号の告示で定める事態(軌道における重大インシデント))

- 1 軌道事故等報告規則第2条第1号に掲げる事態であって、同号に規定する区間に他の本線路を運転する車両が存在したもの
【保安方式の取扱いを完了しないうちに、当該保安区間を運転する目的で本線路を運転する車両が走行＝「保安方式違反」と略称。】
- 2 同規則第2条第4号に掲げる事態であって、本線路を運転する車両の衝突、脱線又は火災が発生する危険性が特に著しい故障、損傷、破壊等が生じたもの
【設備等に故障等＝「施設障害」と略称。】
- 3 同規則第2条第5号に掲げる事態であって、本線路を運転する車両の衝突、脱線又は火災が発生する危険性が特に著しい故障、損傷、破壊等が生じたもの
【車両に故障等＝「車両障害」と略称。】
- 4 同規則第2条第1号から第7号までに掲げる事態であって、特に異例と認められるもの
【それぞれ、2号「信号冒進」、3号「本線逸走」、6号「危険物漏えい」、7号「その他」と略称。】
- 5 軌道運転規則第3条第1項の規定に基づき、鉄道に関する技術上の基準を定める省令を準用して運転する軌道において発生した事態であって、施行規則第2条第1号から第6号までに掲げる事態に準ずるもの

調査対象となる重大インシデント

区分	閉そく違反 (鉄道) 保安方式違反 (軌道)	信号違反 (鉄道)・ 信号冒進	施設障害	車両障害	本線逸走 工事違反(鉄道) 車両脱線(鉄道) 危険物漏えい その他
鉄道 (鉄道に準じて 運転する軌道 を含む)【告2-5】	他列車の存在など一定の条件 【施規2-1, 2-2, 2-3】		衝突・脱線・火災の 危険性 【施規2-4, 2-5】		
	特に異例なもの【施規2-6】				
軌道 【施規2-7】	車両存在な ど一定の条 件【告2-1】		衝突・脱線・火災の 危険性 【告2-2, 2-3】		
	特に異例なもの【告2-4】				

(注) 【施規】は委員会設置法施行規則、【告】は委員会告示を示し、数字は条・号を略記したもの。

資料 11 調査対象の事故等種類別発生件数の推移(鉄道事故)

(件)

事故等 種類 発生年	鉄 道							軌 道							計	
	列車 衝突	列車 脱線	列車 火災	踏切 障害	道路 障害	鉄道 人身 障害	鉄道 物損	車両 衝突	車両 脱線	車両 火災	踏切 障害	道路 障害	人身 障害	物 損		
平成 13 年	0	4	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5
平成 14 年	1	14	1	2	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	20
平成 15 年	1	20	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	23
平成 16 年	0	18	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	20
平成 17 年	2	20	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	24
平成 18 年	1	13	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	16
平成 19 年	0	12	2	3	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	19
平成 20 年	0	7	2	2	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	13
平成 21 年	0	5	1	2	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11
計	5	113	9	11	0	6	2	1	4	0	0	0	0	0	0	151

(注) 1. 航空・鉄道事故調査委員会の取扱い件数を含む。

2. 平成 13 年の件数は、10 月以降のもの。

資料 12 調査対象の事故等種類別発生件数の推移(鉄道重大インシデント)

(件)

事故等 種類 発生年	鉄 道										軌 道						計			
	閉そく 違反	信号 違反	信号 冒進	本線 逸走	工事 違反	車両 脱線	施設 障害	車両 障害	危険物 漏えい	その他	保安 方式 違反	信号 冒進	本線 逸走	施設 障害	車両 障害	危険物 漏えい		その他		
平成 13 年	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	
平成 14 年	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
平成 15 年	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
平成 16 年	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
平成 17 年	0	1	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
平成 18 年	0	0	0	0	0	0	0	3	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4
平成 19 年	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
平成 20 年	0	0	0	0	1	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4
平成 21 年	0	1	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4
計	0	7	0	0	4	0	0	13	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	25

(注) 1. 航空・鉄道事故調査委員会の取扱い件数を含む。

2. 平成 13 年の件数は、10 月以降のもの。

資料 13 平成 21 年に発生した鉄道事故等の概要

(鉄道事故)

No.	発生年月日	鉄道事業者	線 区	事故種類	概 要
1	H21. 2. 14	北海道旅客 鉄道(株)	北海道 釧網線 南斜里駅～中斜里 駅間	列車脱線事故	列車の運転士は、減速しつつ東 1線道路踏切道に進入し、踏切 を越えたあたりでレールから落 ちたような衝撃を感じたため、 非常ブレーキを使用し、列車は 踏切から約82m走行して停止し た。停止後に確認したところ、 先頭車両の前台車全2軸が左へ 脱線していた。
2	H21. 2. 20	西日本旅客 鉄道(株)	兵庫県 山陽線 明石駅～西明石駅 間	鉄道人身障害 事故	列車の運転士は、速度約95km/h で運転中、隣接線で夜間作業に 使用している保守用車付近から、 下り電車線に作業員が立ち入 るのを認めたため、直ちに非 常ブレーキを使用した。間に合 わず衝突し、作業員は死亡し た。
3	H21. 2. 27	近畿日本鉄 道(株)	三重県 大阪線 東青山駅構内	列車脱線事故	列車の運転士は、速度約60km/h で運転中、前方の線路内にオレ ンジ色をしたものを認めたので 非常ブレーキを使用した。列車 は、オレンジ色をしたものの付 近で左側に振られ本線から分岐 している保守基地線に入り、電 柱と接触したのち、同線上で停 止したが、全車両の全軸8軸が 脱線していた。乗客2名が負傷 した。
4	H21. 3. 30	八戸臨海鉄 道(株)	青森県 八戸臨海鉄道線 北沼駅～八戸貨物 駅間 市川通り1号踏切道	踏切障害事故	列車の運転士は、速度約20km/h で運転中、前方の市川通り1号 踏切道に事業用普通乗合自動車 が一旦停止をせずにそのまま入 ってきたため、直ちに非常ブレ ーキを使用するとともに気笛を 吹鳴したが間に合わず、列車は 同自動車に衝突し、同自動車を 押したまま約9m走行して停止 した。同自動車の乗客6名全員 が重軽傷を負った。

No.	発生年月日	鉄道事業者	線 区	事故種類	概 要
5	H21. 4. 2	東日本旅客 鉄道(株)	山形県 奥羽線 高島駅～赤湯駅間 鍋田踏切道	踏切障害事故	列車の運転士は、速度約101km/hで運転中、前方の鍋田踏切道に何か白いものを認めたため常用最大ブレーキを操作して気笛を吹鳴した。すぐに自動車と分かり改めて非常ブレーキを操作したところ、特殊信号発光機が停止信号を現示していることに気づいたが間に合わず、同踏切道内の自動車と衝突し、約161m行き過ぎて停止した。列車の乗客2名及び運転士が負傷し、自動車の運転者は死亡した。
6	H21. 7. 3	東海旅客鉄 道(株)	静岡県 東海道線 三島駅～沼津駅間	鉄道人身障害 事故	列車の運転士は、速度約92km/hで力行運転中、箱根裏街道踏切道の直前で隣接する右側の下り線で作業をしていた集団の中から、上り線に作業員が立ち入るのを認めたため、直ちに非常ブレーキを使用したが無間に合わず、同列車は作業員と衝突した。なお、作業員は死亡した。
7	H21. 8. 8	島原鉄道(株)	長崎県 島原鉄道線 吾妻駅～古部駅間 第78-2号踏切道	列車火災事故 (踏切障害に伴 うもの)	列車の運転士は、速度約65km/hで運転中、第78-2号踏切道の手前で、進行方向右側から同踏切道内に進入する普通貨物自動車を認め、非常ブレーキを使用したが無間に合わず、列車は同自動車に衝突し、同自動車を押した状態で約50m行き過ぎて停止した。同自動車は炎上し、列車の車体等が焼損した。列車の乗客3名が負傷し、同自動車の運転者も負傷した。
8	H21. 8. 27	一畑電車(株)	島根県 北松江線 朝日ヶ丘駅～松江 イングリッシュガ ーデン前駅間	列車脱線事故	列車の運転士は、半径200mの左曲線を速度55km/hで力行運転中、車両に異音と動揺を感じたため、非常ブレーキを使用して停止させた。列車は、先頭車両の前台車全2軸が右へ脱線していた。列車の乗客3名が負傷した。
9	H21. 9. 9	日本貨物鉄 道(株)	大阪府 東海道線 吹田信号場構内	列車脱線事故	吹田信号場構内の分岐器付近を走行していた列車の前から9両目の前台車全2軸が脱線した。
10	H21. 12. 19	日本貨物鉄 道(株)	宮崎県 日豊線 市棚駅構内	列車脱線事故	市棚駅構内において、列車の後ろから2両目の後台車全2軸が進行方向左側に脱線した。

No.	発生年月日	鉄道事業者	線 区	事故種類	概 要
11	H21. 12. 28	北海道旅客 鉄道(株)	北海道 根室線 富良野駅構内	鉄道人身障害 事故	富良野駅構内で停止していた排雪モーターカーに列車が衝突した。列車の乗客12名及び排雪モーターカーの係員3名が軽傷を負った。

(鉄道重大インシデント)

No.	発生年月日	鉄道事業者	線 区	インシデント種類	概 要
1	H21. 1. 15	北海道旅客 鉄道(株)	北海道 函館線 江部乙駅～滝川駅 間	信号違反	列車の運転士は、滝川駅の上り第1閉そく信号機の注意信号現示を確認して進行したところ、同駅の上り場内信号機手前で停止している先行列車の最後部を認めたため、直ちに常用ブレーキを使用したが、列車は当該上り第1閉そく信号機を越えたところで停止した。
2	H21. 5. 1	伊賀鉄道(株)	三重県 伊賀線 上林駅構内	車両障害	列車が上林駅に停止する直前に、ホームがない側である同列車右側の旅客用乗降口の扉がすべて開いた。その後、同列車は旅客用乗降口の扉の開閉を手動扱いにするとともに監視者を添乗させて上野市駅まで運転を継続し、同駅で同編成の以降の運転を打ち切った。
3	H21. 10. 2	豊橋鉄道(株)	愛知県 渥美線 豊島駅～神戸駅間	車両障害	列車の車掌は、神戸駅を発車した後、車内を巡回しながら前方へ移動していたところ、先頭車両の左側扉1箇所が開いているのを認めたため、直ちに運転士に報告し非常停車した。
4	H21. 12. 5	九州旅客鉄 道(株)	長崎県 大村線 川棚駅～彼杵駅間	車両障害	列車の運転士は、走行中に戸閉表示灯が消灯していることを認めたため、直ちに非常ブレーキを使用して列車を停止させた。停止後に扉の状況を確認したところ、2両目の1箇所の扉が約2cm開いているのを認めた。

資料 14 平成 21 年に述べた所見(鉄道事故等)

平成 21 年の所見は、ありませんでした。

資料 15 調査対象となる船舶事故・船舶インシデント

<調査対象となる船舶事故>

◎運輸安全委員会設置法第2条第5項（船舶事故の定義）

「船舶事故」とは、次に掲げるものをいう。

- 1 船舶の運用に関連した船舶又は船舶以外の施設の損傷
- 2 船舶の構造、設備又は運用に関連した人の死傷

<調査対象となる船舶インシデント>

◎運輸安全委員会設置法第2条第6項第2号（船舶事故の兆候の定義）

船舶事故が発生するおそれがあると認められる国土交通省令（委員会設置法施行規則）で定める事態

◎運輸安全委員会設置法施行規則第3条

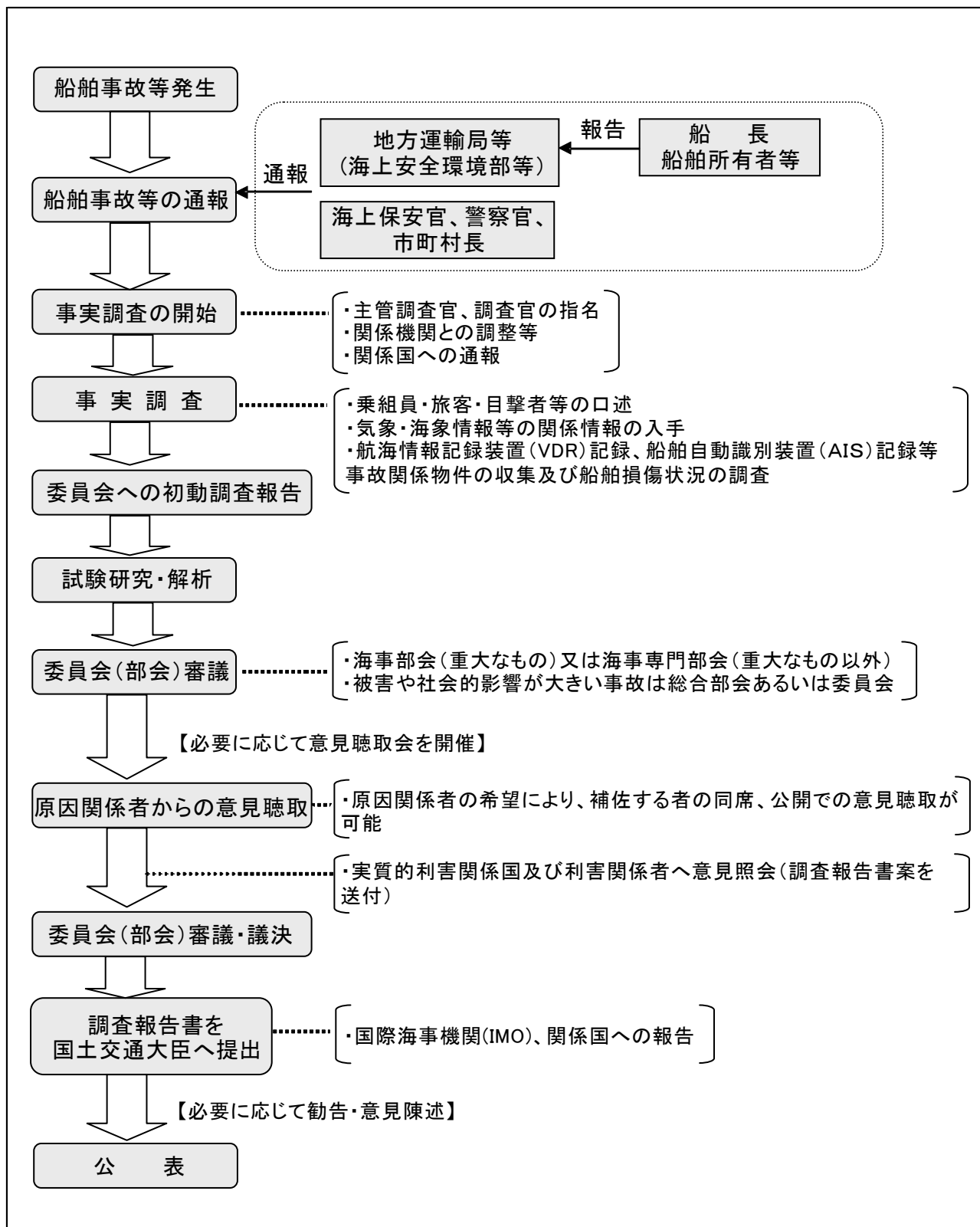
（設置法第2条第6項第2号の国土交通省令で定める事態）

- 1 次に掲げる事由により、船舶が運航不能となった事態
 - イ 航行に必要な設備の故障
 - ロ 船体の傾斜
 - ハ 機関の運転に必要な燃料又は清水の不足
- 2 船舶が乗り揚げたもののその船体に損傷を生じなかった事態
- 3 前2号に掲げるもののほか、船舶の安全又は運航が阻害された事態

<船舶事故等種類>

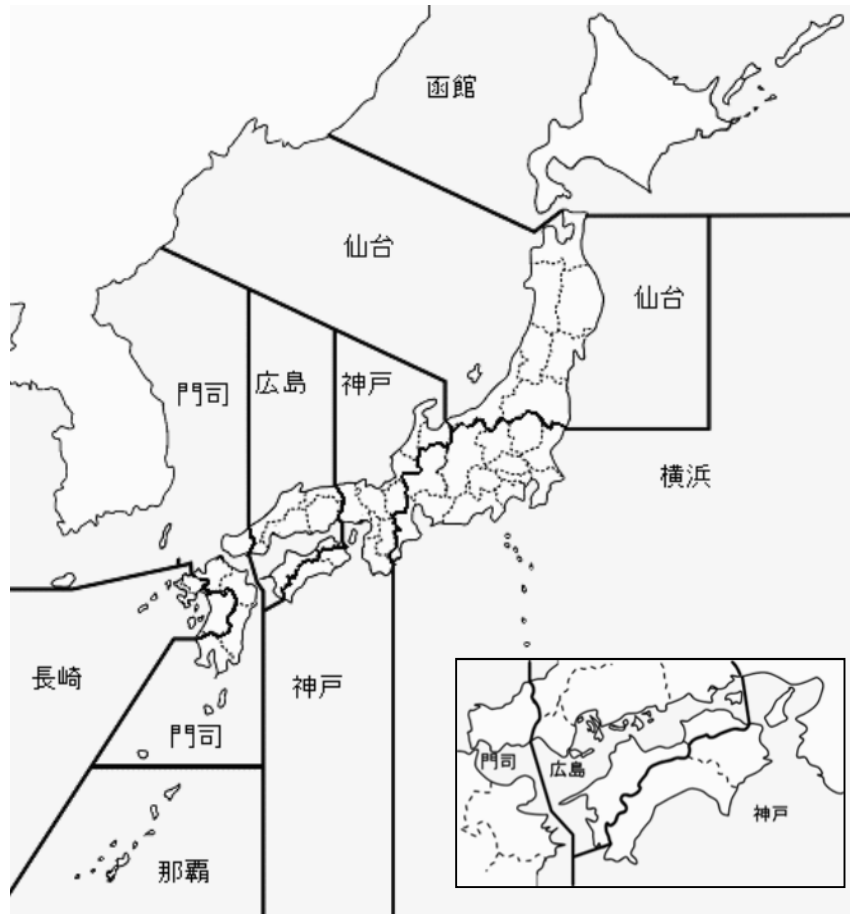
	調査対象となる船舶事故等	船舶事故等の種類
船舶事故	船舶の運用に関連した船舶又は船舶以外の施設の損傷	衝突、乗揚、沈没、浸水、転覆、火災、爆発、行方不明、施設損傷
	船舶の構造、設備又は運用に関連した人の死傷	死亡、死傷、行方不明、負傷
船舶インシデント	航行に必要な設備の故障	運航不能（機関損傷、推進器損傷、舵故障）
	船体の傾斜	運航不能（船体異常傾斜）
	機関の運転に必要な燃料又は清水の不足	運航不能（燃料不足、清水不足）
	船舶が乗り揚げたもののその船体に損傷を生じなかった事態	座洲
	船舶の安全又は運航が阻害された事態	安全阻害、運航阻害

資料 16 船舶事故等調査の流れ



資料 17 船舶事故等の管轄区域図

船舶事故等の調査を行うため、地方事故調査官等を地方事務所（8 か所）に配置しています。船舶事故等調査の対象となる水域は、我が国の河川や湖沼を含む世界の水域であり、地方事務所の管轄区域は次のとおりとなっています。なお、船舶事故等のうち重大なものについては、東京の事務局の船舶事故調査官が所掌しています。



管轄区域図

資料 18 事故等区分による調査担当組織、部会等

船舶事故等のうち、重大なものは東京の船舶事故調査官が調査を担当し、海事部会で審議します。

また、重大なもの以外の船舶事故等は、8か所に配置された地方事務所の地方事故調査官が調査を担当し、海事専門部会で審議します。

<p>船舶事故等のうち 重大なもの</p>	<p>調査担当組織 : 船舶事故調査官 【 東京の事務局 】 審議・議決部会 : 海事部会</p>
<p>船舶事故等のうち重大なものの定義</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 旅客のうちに、死亡者若しくは行方不明者又は2人以上の重傷者が発生 ・ 5人以上の死亡者又は行方不明者が発生 ・ 国際航海に従事する船舶に係る事故であって、当該船舶が全損又は死亡者若しくは行方不明者が発生 ・ 油等の流出により環境に重大な影響を及ぼしたもの ・ 船舶事故等に伴い発生した被害に先例がないもの ・ 特に重大な社会的影響を及ぼしたもの ・ その原因を明らかにすることが著しく困難なもの ・ 被害の軽減のための重要な教訓が得られるもの 	
<p>船舶事故等のうち 重大なもの以外</p>	<p>調査担当組織 : 地方事故調査官 【 管轄地方事務所 】 審議・議決部会 : 海事専門部会</p>

資料 19 水域別発生件数(船舶事故等)

(件)

水域 発生年	領海内			領海外	合計
	特定港	12海里以内	湖・河川		
平成19年		3			3
平成20年	231	582	16	53	882
平成21年	318	989	33	68	1,408
計	549	1,574	49	121	2,293

(注) 平成20年10月1日～平成21年12月末まで運輸安全委員会の調査対象としたもの(海難審判庁から引き継いだ事故を含む)。

資料 20 事故等種類別発生件数(船舶事故等)

(件)

事故等 種類 発生年	船舶事故											船舶インシデント				計
	衝突	衝突(単)	乗揚	沈没	浸水	転覆	火災	爆発	施設等損傷	死傷等	その他	運航不能	座洲	安全障害	運航障害	
平成19年		1	2													3
平成20年	181	97	250	12	4	30	15	4	31	63	1	63	42	9	80	882
平成21年	303	148	399	19	17	51	41	1	33	209	2	91	32		62	1,408
計	484	246	651	31	21	81	56	5	64	272	3	154	74	9	142	2,293

(注) 1. 平成20年10月1日～平成21年12月末まで運輸安全委員会の調査対象としたもの(海難審判庁から引き継いだ事故を含む)。
2. 死傷等は、死亡、死傷、行方不明、負傷事故の件数である。

資料 21 船舶の種類別発生隻数(船舶事故等)

(隻)

船舶種類 発生年	旅客船	貨物船	油送船	漁船	引船	押船	作業船	台船	はしけ	交通船	遊漁船	瀬渡船	プレジャー ボート	公用船	その他	計
平成 19 年	2	1														3
平成 20 年	48	332	46	311	48	49	28	31	35	4	27	6	154	12	12	1,143
平成 21 年	80	452	60	557	83	65	39	47	47	10	35	4	299	39	27	1,844
計	130	785	106	868	131	114	67	78	82	14	62	10	453	51	39	2,990

(注) 平成 20 年 10 月 1 日～平成 21 年 12 月末まで運輸安全委員会の調査対象としたもの(海難審判庁から引き継いだ事故を含む)。

資料 22 トン数別発生隻数(船舶事故等)

(隻)

トン数 発生年	20 トン未満	20～ 100 トン未満	100～ 200 トン未満	200～ 500 トン未満	500～ 1600 トン未満	1600～ 3000 トン未満	3000～ 5000 トン未満	5000～ 10000 トン未満	10000～ 30000 トン未満	30000 トン以上	不詳	計
平成 19 年	1			1							1	3
平成 20 年	453	55	141	219	79	23	16	17	11	15	114	1,143
平成 21 年	665	91	208	262	101	39	37	44	25	16	356	1,844
計	1,119	146	349	482	180	62	53	61	36	31	471	2,990

(注) 平成 20 年 10 月 1 日～平成 21 年 12 月末まで運輸安全委員会の調査対象としたもの(海難審判庁から引き継いだ事故を含む)。

資料 23 平成 21 年に発生した重大な船舶事故等の概要

平成21年に発生した重大な船舶事故

No.	発生年月日	事故名	発生場所	死傷等
1	H21. 1. 11	旅客船さかもと3 旅客負傷	岡山県笠岡市真鍋島南西沖	負傷2人（旅客）
2	H21. 1. 12	引船第八きさ丸 台船No. 503 沈没	和歌山県白浜町市江崎南西方沖	行方不明3人 （乗組員）
3	H21. 2. 20	貨物船MARINE STAR （パナマ船籍） 貨物船たかさご 衝突	備讃瀬戸東航路内	
4	H21. 2. 22	遊漁船ユニコーン 衝突（防波堤）	千葉県袖ヶ浦市北袖椎津 2号防波堤	負傷3人 （船長、遊漁客2人）
5	H21. 3. 10	自動車運搬船CYGNUS ACE （パナマ船籍） 多目的貨物船ORCHID PIA （大韓民国船籍） 衝突	東京都大島東方沖	行方不明16人 （ORCHID PIA乗組員）
6	H21. 3. 20	コンテナ専用船KUO CHANG （香港船籍） 作業員死亡	阪神港神戸区ポートアイランドコンテナ岸壁	死亡2人（作業員）
7	H21. 4. 14	漁船第十一大栄丸 転覆	長崎県平戸市平戸島西方沖	死亡11人 行方不明1人 （乗組員）
8	H21. 6. 13	貨物船SINGAPORE GRACE （香港船籍） 作業員死亡	大分県大分市佐賀関 日鉦製錬(株)佐賀関製錬所 広浦Aバース	死亡3人（作業員）
9	H21. 10. 24	漁船第一幸福丸 転覆	八丈島の北北東約55km （発見）	死亡1人 行方不明4人 （乗組員）
10	H21. 10. 25	遊漁船太海丸 乗揚	熊本県上天草市三角灯台 付近	死亡1人（釣客） 負傷2人（船長、釣客）
11	H21. 10. 27	コンテナ船CARINA STAR （大韓民国船籍） 護衛艦くらま 衝突	関門海峡（関門橋東側）	負傷6人 （くらま乗組員）
12	H21. 11. 13	フェリーありあけ 船体傾斜	三重県熊野灘（尾鷲市三木崎灯台の南方）	
13	H21. 12. 11	プレジャーボートノーファイト 転覆	北海道苫小牧港東港内防波堤付近	死亡6人 （船長、同乗者5人）

資料 24 平成 21 年に述べた所見(船舶事故等)

平成 21 年の所見は 5 件(船舶事故)であり、その概要は次のとおりです。

① 漁船福良丸爆発に係る船舶事故

(平成 21 年 5 月 29 日)

本事故は、港内で係留していた機関室内において、スプレー剤が使用され、可燃性ガスが滞留していた状況下、排油ポンプモーターの端子を電源につないだ際、電気スパークが発生したため、同ガスに着火、爆発したものである。

スプレー剤などの機械部品の洗浄剤については、自動車用部品やブレーキの洗浄用など、自動車整備用として、大量販売の工具店等で幅広く販売されているが、価格も 840ml あたり 400 円程度と比較的安価であり、かつ、洗浄性に優れていることから、多くの漁船やプレジャーボート関係者にも好んで使用されている。

小型船の機関室で、このスプレー剤を多量に使用すれば、成分の可燃性ガスが爆発限界内の濃度となって滞留する可能性が高く、機関始動等に伴う着火源の存在により爆発事故を発生させ、甚大な人身事故を引き起こす可能性があることから、船舶関係者は、スプレー剤を機関室内など狭い室内で、強制換気を行わずに使用することが極めて危険であると注意する必要がある。

② 漁船日光丸沈没に係る船舶事故

(平成 21 年 6 月 26 日)

本事故の発生には、ほたて漁船の荒天時の積載量の大きさと事故発生時の救難機関への通報の遅れが関与した可能性がある。

従って、ほたて漁船船長は、海象が悪化した時、積載量を減らして十分な乾舷を確保することにより、横波による海水の流入を防ぐべきである。また、積荷を均等に積み、クレーンを低く格納することにより、重心の上昇を避けるべきである。

漁業従事者は、海上保安庁による早期の捜索開始を確保するため、荒天時に僚船が帰港せず、無線連絡がとれないなど遭難の可能性があるときは、直ちに海上保安庁に通報したのち、必要な捜索活動に移るべきである。

③ 貨物船清和丸乗組員負傷に係る船舶事故

(平成 21 年 6 月 26 日)

本事故において、2号ポットのサイトグラスが破裂したことについては、本船の船舶管理会社及び機関部乗組員により、ドレンポットの設計、使用及び維持整備基準が定められず、安全管理が適切に行われずに2号ポットが設けられ、また、サイトグラスの取替作業が行われていたため、発生した可能性があると考えられる。また、1号ポットについても、同様に破裂の可能性があると考えられる。

このため、同種事故を防止するには、本船の船舶管理会社は次の対策を講じる必要がある。

- (1) 管理船舶において、機関室内配管の変更を行う場合、機関部乗組員は本船の船舶管理会社に許可を得て変更を行うこととし、配管変更願いがあったときは、造船所や専門の機器メーカーに問い合わせるなどして、強度や安全に十分配慮し、その可否を速やかに決定できる社内体制を整備すること
- (2) 管理船舶の機関部乗組員に対し、機関室内配管の変更工事に関して次の事項を遵守するよう指導すること
 - ① 部品を交換する際には、適正な材料と寸法のものを使用すること
 - ② 高压流体が流れる配管の継ぎ手部、付属品に接近する場合は、破裂や噴出の可能性があることに十分留意すること
 - ③ 高压流体が流れる配管の弁の開弁操作は微開とすること。必要に応じ、オリフィスなどの「絞り」を挿入すること

④ 旅客船ドリーム海上タクシー第十一住吉丸衝突に係る船舶事故

(平成 21 年 11 月 26 日)

本事故は、安全統括管理者あるいは運航管理者の立場にある船長が、気象情報を十分に把握せず、また、視程が運航基準に定める条件以下となったとき、運航中止の措置をとらなかったなど、自らが管理する安全管理規程を遵守していなかったこと、並びに運航の可否判断において、船長、運航管理者及び安全統括管理者によるチェック体制が十分に機能していなかったことから、船舶運航事業者全体として安全管理規程の目的である輸送の安全確保について、十分に理解していなかったことにより発生したものと考えられる。

船舶運航事業者は、海上において人命を預かる自らの使命を再確認し、安全管理規程の目的である輸送の安全確保について、全社員に対して意識の徹底を図ることが必要である。

⑤ 遊漁船第七浩洋丸沈没に係る船舶事故

(平成 21 年 12 月 18 日)

遊漁船については、次のような安全対策の検討が望まれる。

(1) 人命の安全対策について

① 救命胴衣

- a 船長は、出港前に救命胴衣の保管場所及び着用方法を確認し、可能な限り乗船中は常時着用させること。
- b 救命胴衣の製造関係者は、今後の小型船舶用の救命胴衣の研究・開発に際しては、意識不明になっても顔面を水面上に支持し、窒息することのないような安全な浮遊姿勢となる要件についても視野に入れること。

② E P I R B の遭難信号装置の設置

船長は、沈没事故発生を自動的に発信し、衛星経由により海上保安庁に伝達される E P I R B を設置すること。

(2) 船体の安全対策について

① 発航前の点検等

船長は、プロペラ点検口窓を有する船舶については、発航前の点検を励行し、船齢、改造等による乾舷の減少に注意を払い、また、航行中に速力が減じるなどの異常を感じたときには速やかに速力を落とし、プロペラの駆動を止めて、プロペラ点検口窓に異常がないかなどの調査をすること。

さらに、船長は、本船と同じ造船所で建造された船舶、あるいは振動が激しいものについては、特に入念に点検すること。

② プロペラ点検口に関する検査

日本小型船舶検査機構は、既にプロペラ点検口の一層の安全確保措置を講じているが、船体検査の実施に当たり、不具合があり是正措置を講じた場合には記録を残すとともに、当分の間の記録の分析を行い、相当数の不具合が発生した場合には、船舶所有者に対して日常的な保守管理に資するべく周知すること。