

この一年の主な活動

運輸安全委員会が平成 20 年 10 月に発足して以来初となる出来事や、大きな社会的関心を呼んだ出来事が、いくつかありましたので、紹介します。

1 発足初の「特に重大な事故」の発生 ～旅客船ぎんが衝突（水中浮遊物）による乗船者負傷

平成 31 年 3 月 9 日、旅客船ぎんがは、新潟県佐渡市姫埼東方沖を同市両津港に向けて西進中、水中浮遊物と衝突し、旅客 108 人及び乗組員 1 人が負傷しました。

多数の負傷者が出たため、運輸安全委員会は初の「特に重大な事故」として、同日、調査を担当する主管事故調査官ほか 2 人の船舶事故調査官を、後日 5 人の船舶事故調査官をそれぞれ指名しました。加えて、4 月、7 月、9 月と委員長を含む委員をのべ 6 人現場に派遣して調査を行い、報告書の審議は各分野の委員が参加する総合部会において行いました。

また、様々な分野の知見を基に原因究明を進めるため、国立研究開発法人海上・港湾・航空技術研究所海上技術安全研究所及び国立研究開発法人物質・材料研究機構（NIMS）に解析を委託し、新潟大学から専門委員を任命して専門的事項の調査を行いました。

これらの結果を反映して、令和 2 年 3 月 26 日、運輸安全委員会は報告書をまとめるとともに、再発防止のための勧告を国土交通大臣に対し行いました。

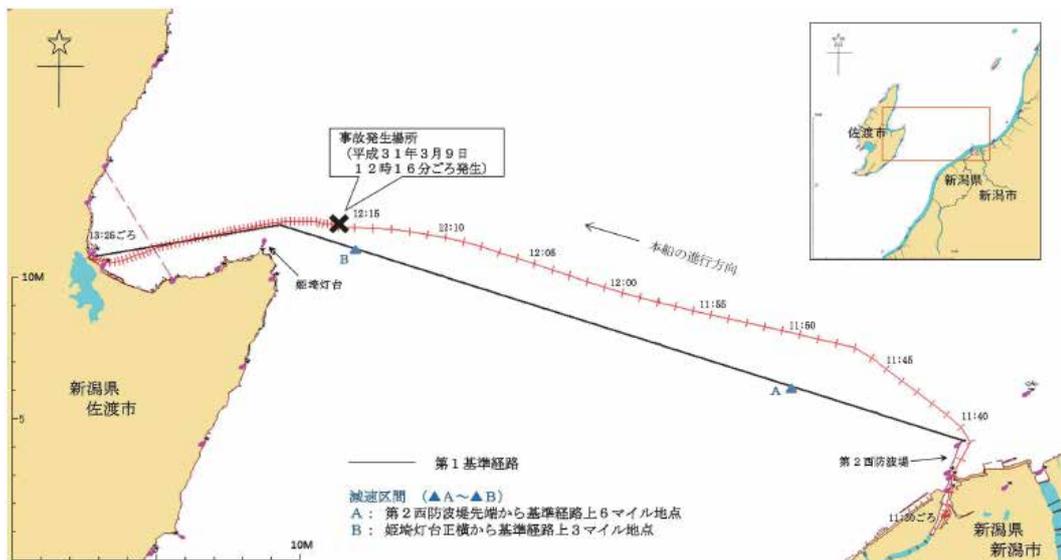
（「特集 1 各分野の知見を活かした審議」4 ページもご覧ください。）



旅客船ぎんが



旅客船ぎんがの自動巻取式の 2 点式シートベルト



2 激甚化する自然災害の中での、大きな社会的影響を及ぼした事故の発生 ～油タンカー宝運丸衝突（橋梁）

平成 30 年 9 月 4 日、非常に強い勢力の台風第 21 号が接近し、大阪湾を含む瀬戸内海に海上台風警報が発表されていました。このような状況下、油タンカー宝運丸は、泉州港の南東方沖に錨泊中、台風の接近に伴い増勢した風を受けて走錨し、北方に圧流され、関西国際空港連絡橋に衝突しました。船は船首の甲板の圧壊等を生じ、連絡橋は、道路桁の橋梁部に曲損等を、鉄道桁に架線柱の倒壊等を生じました。

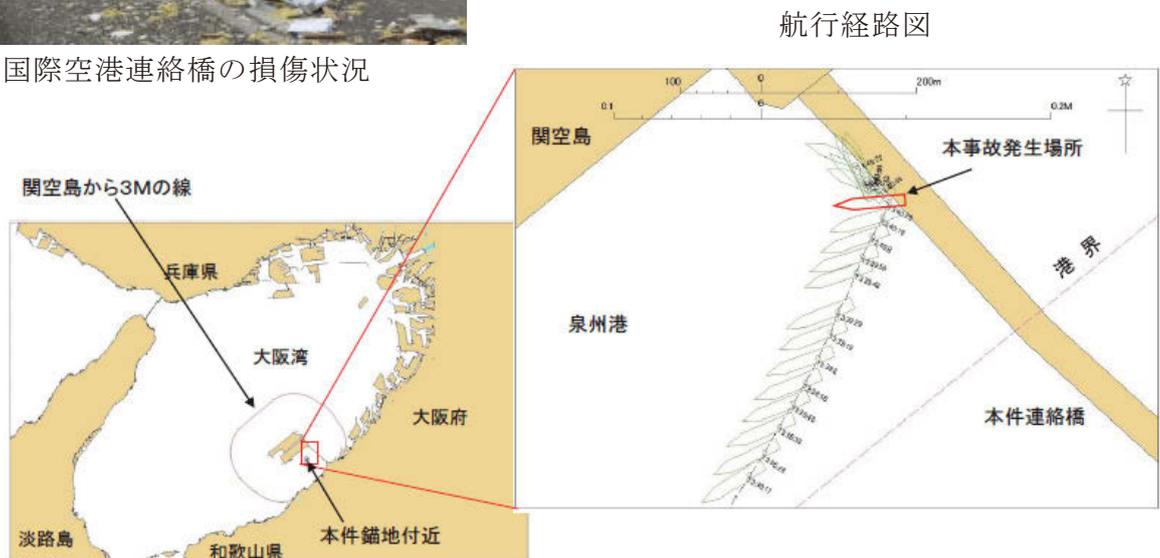
運輸安全委員会は、同日、調査を担当する主管調査官ほか 2 人の船舶事故調査官を、後日、1 人の船舶事故調査官をそれぞれ指名しました。また、同月 6 日に現場調査及び口述聴取を開始しました。

本事故の調査に当たり、国立研究開発法人海上・港湾・航空技術研究所海上技術安全研究所に解析を委託し、本船だけでなく、当時大阪湾内に錨泊中の船舶についても、係駐力及び錨泊中に受ける風圧力に関する解析を行い、報告書に反映しました。

本事故発生後約 8 か月となる平成 31 年 4 月 25 日、運輸安全委員会は、報告書を発表するとともに、原因関係者に対し勧告をしました。あわせて、「非常に強い台風時の走錨時による事故防止対策について」として、激甚化していく台風の時季に備えられるよう情報提供を行いました。（詳しくは、特集（7 ページ）、第 1 章（19 ページ）、第 5 章（109、130 ページ）をご覧ください。）



関西国際空港連絡橋の損傷状況

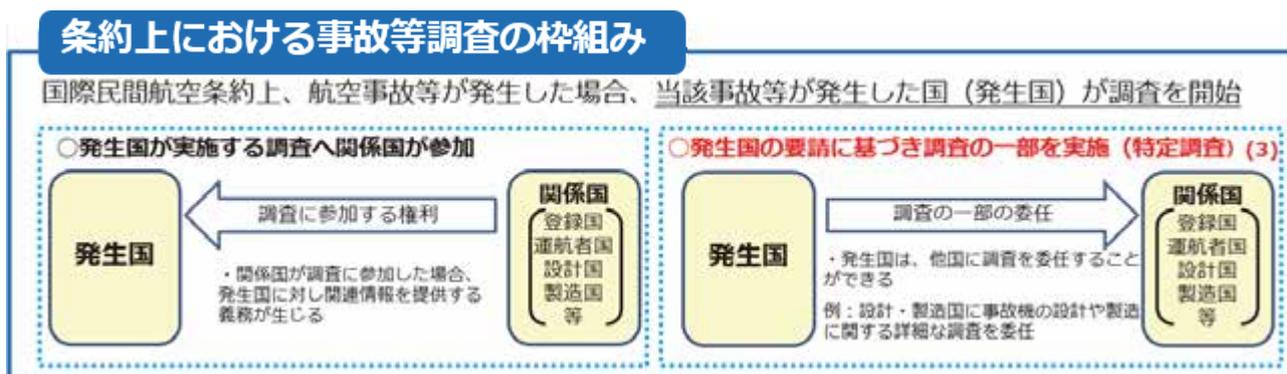


3 国産航空機就航を見据えた「設計国」としての体制整備 ～発足初の設置法の改正

初の国産ジェット旅客機「三菱スペースジェット」が就航すると、日本は国際民間航空条約上の航空機設計国として適確な事故等調査を実施することが必要になります。このため、航空法とともに、運輸安全委員会設置法及び運輸安全委員会設置法施行規則が改正され、令和2年6月18日より施行されました。

この改正の主なポイントは、以下のとおりです。

- (1) 航空事故等の兆候（航空重大インシデント）の範囲拡大（運輸安全委員会設置法第2条第2項第2号、運輸安全委員会設置法施行規則第1条第2号）
- (2) 国土交通大臣による航空事故等の通報対象の拡大（運輸安全委員会設置法第20条）
- (3) 航空事故等が発生した国からの委任による調査（特定調査）の実施（運輸安全委員会設置法第25条第3項）
- (4) 調査終了前の段階での勧告の発出（運輸安全委員会設置法第26条第1項及び第27条第1項） ※(4)はすべての事故等が該当
（詳しくは、「特集 2 国際的な連携」10ページをご覧ください。）



事故等調査のフロー

