

第5章 事故防止に向けて

1 運輸安全委員会ホームページの開設

昨年10月の発足とともにホームページを開設しました。委員会の活動や公表した報告書の掲載、事故防止に係る情報などを紹介しています。

事故防止、被害の軽減など有用な情報を提供するために、内容も充実させ、また、利用しやすいホームページの構築に取り組んでいるところです。

掲載している主なものは、次のとおりです。

掲載項目	概要
新着情報	最新の情報のお知らせ
(航空・鉄道・船舶) 事故インフォメーション	事故等調査情報、事故等報告書、勧告・意見、経過報告、統計などを紹介
組織・法令	委員会の業務、組織、関係法令などを紹介
事故調査の流れ	事故調査の流れを紹介
国際協力	事故調査における国際協力を紹介
事故等の分析・刊行物	ニュースレター、IMOにおける海上事故分析(船員向けの教訓)等を紹介
配信サービス	ニュースレターのメール配信の登録

運輸安全委員会ホームページ (URL: <http://www.mlit.go.jp/jtsb/index.html>)

2 運輸安全委員会ニュースレターの発行

運輸安全の向上に寄与するため、3モード（航空・鉄道・船舶）の公表した報告書をわかりやすく解説して掲載するなどのため、情報誌として、「運輸安全委員会ニュースレター」を平成21年1月に創刊しました。年4回（1、4、7、10月）の発行予定で、事故防止に係る有用な情報を提供しています。また、随時、特集号も発行しています。

また、ニュースレターはホームページに掲載するとともに、広く皆様にご活用していただくため、希望の方へメール配信サービスを行っています。メール配信数は徐々に増加しており、航空・鉄道・船舶関係事業者、行政機関、教育・研究機関など多くの方にご利用いただいています。

（URL：http://www.mlit.go.jp/jtsb/bunseki-kankoubutu/jtsbnewsletter/jtsbnewsletter_new.html）

Safer Future ~ 安全な未来へ ~

運輸安全委員会ニュースレター

Japan Transport Safety Board Newsletter

- 委員長挨拶..... 1
- 運輸安全委員会発足の経緯..... 2
- 事故等調査の流れ..... 3
- 事故調査事例（鉄道・航空各1件）..... 4
- 参事官の設置 / 事故・重大インシデント調査情報 8



明けましておめでとうございます。
皆様にはお健やかに新年を迎えられたこととお慶び申し上げます。
昨年は、輸入冷凍餃子中毒事件などによる食の安全への不安、さらにアメリカのサブプライムローンに端を発した世界的な金融不安による日本経済の低迷が懸念されました。そのような中、人と物資の輸送など経済活動は休まなく続いており、輸送の安全確保の重要度はさらに増すものと考えております。

事故調査事例

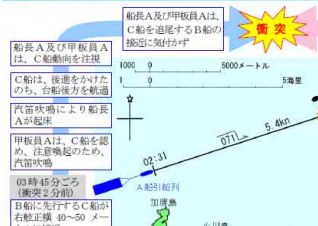
管轄地方事務所：長崎

船舶

夜間、横切りの状態にあった引船と漁船が、灯火を見落とすなどして衝突した事例

概要：引き船A船は台船を引いて（A船引船列）、開門港向け東航中、漁船B船は漁場向け北航中、平成20年5月1日03時47分ごろ、福岡県志摩町島嶼子島の南方海域で、台船の右舷と、B船の船首左舷とが衝突した。台船は、前部右側のタイヤフェンダー及び外板に擦過傷が生じ、B船は、船首部の左舷ブルワーク等が損壊したが、いずれも死傷者はなかった。当時、天候は晴で、風はなく、視界は良好であった。

本事故の発生状況



船長A及び甲板員Aは、C船を追尾するB船の接近に気付かず

C船は、後進を命じたのち、右舷前方を通過

汽笛吹鳴により船長Aが起床

甲板員Aは、C船を認め、注意喚起のため、汽笛吹鳴

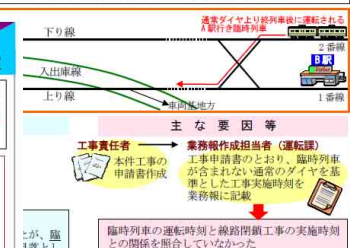
03時45分ごろ（衝突2分前）
B船に先行するC船が右舷正横 40～50メートルに接近

重大インシデント調査事例

鉄道

運輸司令が臨時列車を失念して工事着手を承認し、同列車が作業区間を走行した事例

概要：運輸司令は、平成20年1月25日（金）9時18分頃、A駅構内上り線での線路閉鎖工事の責任者から工事に対する着手承認の要請を受けた際、最終列車後に臨時列車が運転されることを失念して工事着手を承認した一方、上り臨時列車の運転士は、B駅2番線から列車を定刻（0時19分）に出発させた後、速度約40km/hでA駅構内信号機を越えて進行させたところ、前方約150mの上り線の線路内に作業員がいるのを発見したため、汽笛を吹鳴した。その後、作業員が支障のない場所に待避したため、そのまま列車を進行させた。



下り線
上り線
出入車線
A駅構内
1番線
2番線

速度ダイヤより臨時列車後運行されるA駅行臨時列車

主要な要因等

工事責任者 → 業務操作成担当者（運転士）
本件工事の申請書作成
工事申請書のとおり、臨時列車が含まれない通常のダイヤを基準とした工事実施時刻を業務報に記録


臨時列車の運転時刻と線路閉鎖工事の実施時刻との関係を照合していなかった

重大インシデント調査事例

航空

管制官の誤指示により、離陸滑走中の航空機の前方を別の航空機が横断した事例

概要：A機（ボーイング式767-300型）は、平成19年6月27日（木）、管制官の許可を受けて、新千歳空港滑走路19Rから離陸のための滑走を開始したが、同滑走路を横断しているB機（ボーイング式777-200型）に気づき、離陸を中止した。B機は、新千歳空港滑走路19Lに着陸した後、同管制官の許可を受けて滑走路19Rを横断していた。



19L
19R
A機
B機

※新千歳空港の管制業務は、国土交通大臣から防衛大臣に委任され、国土交通大臣は、その業務運営に関して統制を行うこととされている。

事実経過

19時53分
管制業務を、運用主任、飛行場管制官及び地上管制官の3名で実施（空1）

主要な要因等

業務監督者である運用主任が副管制官の業務等を兼務

交通量の減少が認められない状況で、配人員数が最少となった業務体制へ移行

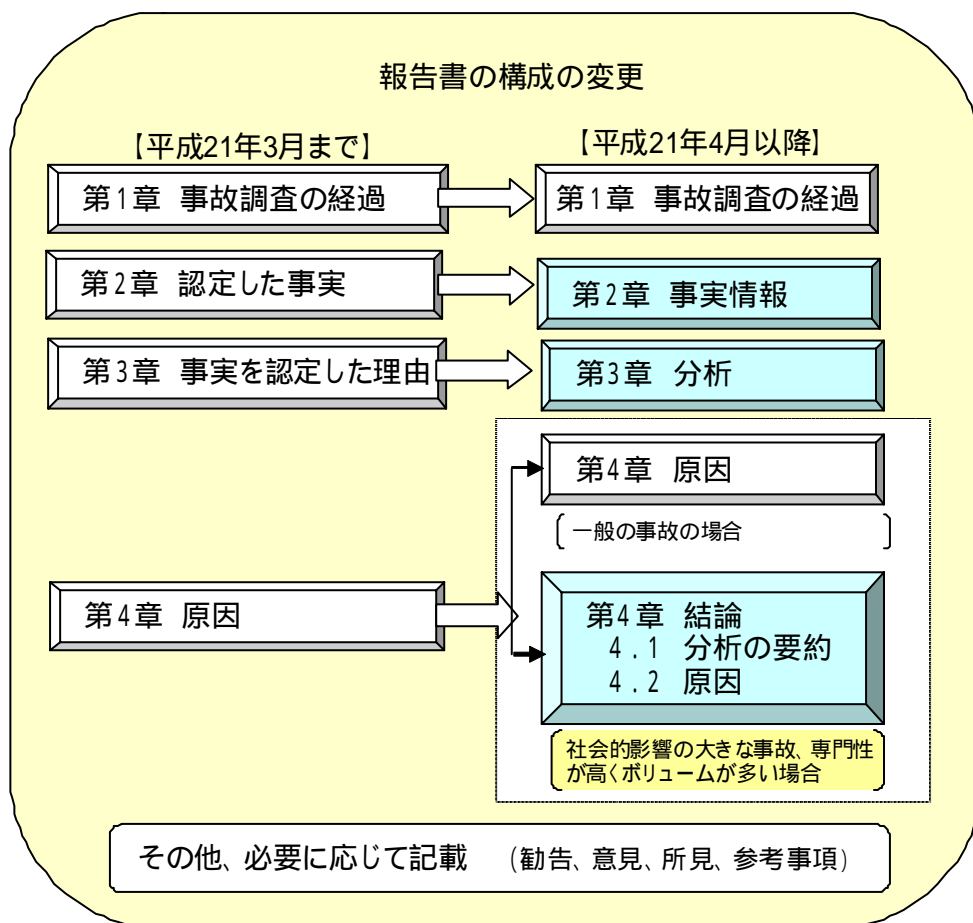
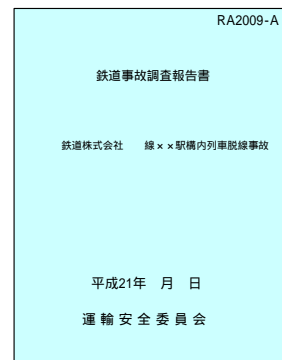
メール配信サービスの登録は、ホームページの「配信サービス」の「登録ページ」からできますので、是非、ご利用下さい。

3 報告書の構成変更

事故等調査を終えたときは、報告書を作成し、国土交通大臣に報告するとともに、公表しています。

報告書の構成は、大きく4章からなり、必要がある場合、勧告、意見、所見等を5章以降に記載していますが、これまでに、章名が本文記載内容と必ずしも一致していない、原因の書き方を事故内容によって変えてはどうかなどの意見が寄せられたことから、見直しを行いました。

平成21年4月以降の報告書では、以下のように章名を変更するとともに、今まで末尾にまとめていた付図、写真、図表等の引用は、できるだけ報告書本文の関連する部分へ挿入し、できる限り平易な表現とすることとし、よりわかりやすい内容へあらためました。



また、分析の結果に用いられる用語の定義も一部変更しました。

分析の結果を表す用語について

断定できる場合	「認められる」
断定できないが、ほぼ間違いのない場合	「推定される」
可能性が高い場合	「考えられる」
可能性がある場合	「可能性があると考えられる」 「可能性が考えられる」