

資 料 編



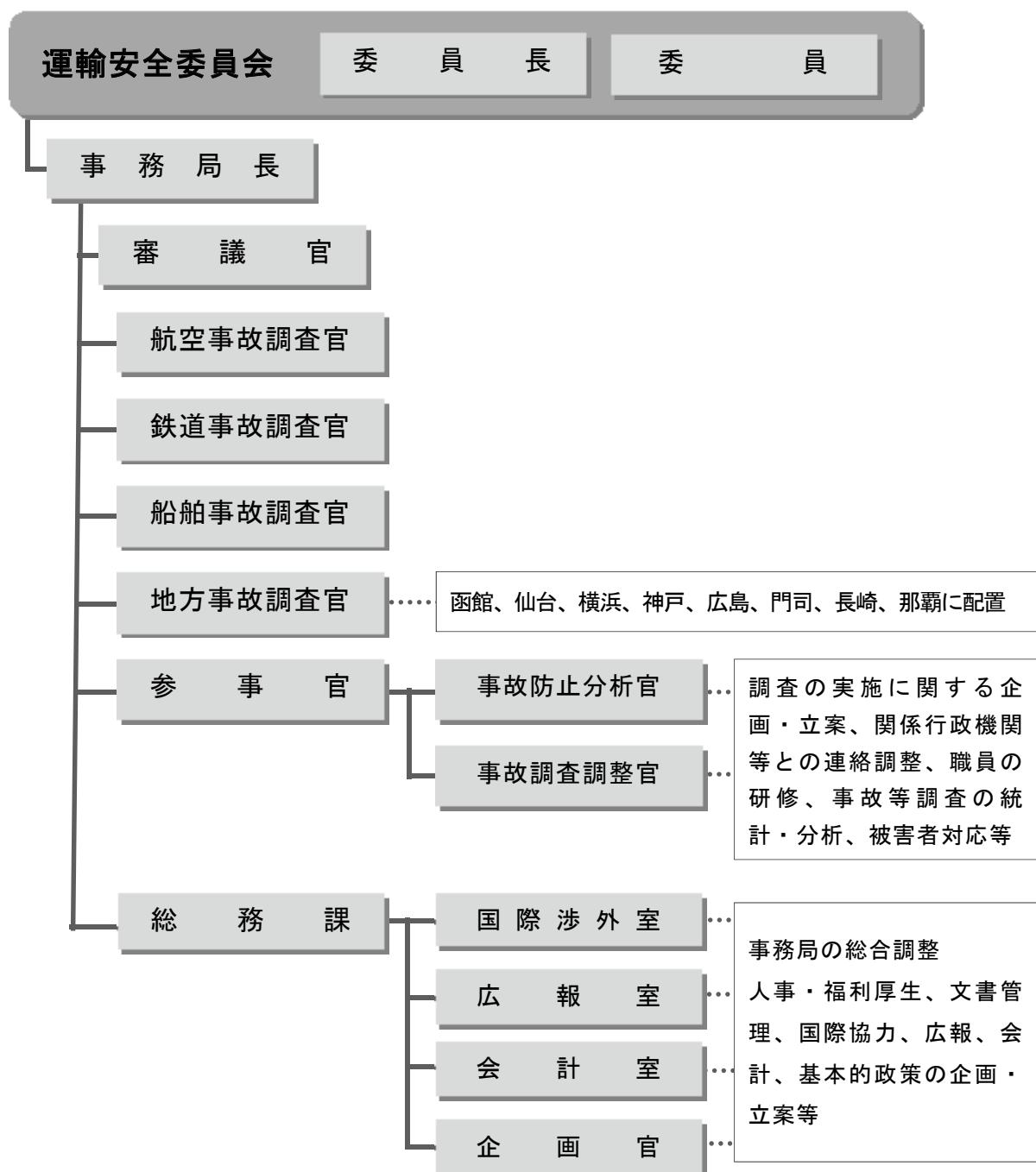
# 資料編目次

1	組織の概要	1
2	委員会及び各部会の審議事項	2
3	委員紹介	3
4	運輸安全委員会事務局の業務高度化について（業務高度化アクションプラン）	5
5	〈航空事故〉 調査対象の航空機種類別発生件数の推移	9
6	〈航空事故〉 調査対象の事故における死亡者数の推移	11
7	〈航空重大インシデント〉 調査対象の航空機種類別発生件数の推移	12
8	〈鉄道事故〉 調査対象の事故種類別発生件数の推移	13
9	〈鉄道事故〉 調査対象の事故における死亡者数の推移	14
10	〈鉄道重大インシデント〉 調査対象のインシデント種類別発生件数の推移	15
11	〈船舶事故等〉 調査対象の水域別発生件数の推移	16
12	〈船舶事故等〉 調査対象の事故等種類別発生件数の推移	17
13	〈船舶事故等〉 調査対象の船舶種類別発生隻数の推移	17
14	〈船舶事故等〉 調査対象のトン数別発生隻数の推移	18
15	〈船舶事故等〉 調査対象の事故等種類・船舶種類別発生隻数 （平成31年/令和元年）	19
16	〈船舶事故〉 調査対象の事故における死亡者数の推移	20

## 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179名の事務局職員から成り立っています（平成31年/令和元年度末現在定員）。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、国際的な連携などを行う総務課、事故等調査の支援、各種分析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、地方事故調査官及び調査を支援する専門の職員を全国8か所の地方事務所（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



## 2 委員会及び各部会の審議事項

事故等の調査が進捗し、事実関係や事故等の原因、要因等が一定の範囲で明らかになったとき、事故調査官はこれらを取りまとめて調査報告書案を作成します。調査報告書案はその後、委員会又は部会において審議されますが、下表に示すとおり、委員会では非常に重大な事故に関する事項を、また総合部会では特に重大な事故に関する事項を、それぞれ審議の対象としていますので、ほとんどの調査報告書案は、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）において審議されます。

委員会は委員長を含む8名の常勤委員と5名の非常勤委員によって構成され、その会議は委員長が招集しますが、部会は部会毎に関連する分野の委員によって構成され、その会議は部会長が招集します。委員会、部会ともに議事は出席者の過半数でこれを決めますが、いずれも構成する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はできません。

また、委員会及び部会には、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)

### 3 委員紹介

令和2年4月1日現在

#### 武田 展雄（たけだ のぶお） 委員長（常勤）、航空部会長

平成31年4月1日運輸安全委員会委員長に任命 航空宇宙工学、材料力学、複合材料工学を専門分野として航空部会・鉄道部会・海事部会に所属

略歴：フロリダ大学（東京大学）大学院工学系研究科 Ph.D.（博士）課程修了（工学博士）  
東京大学名誉教授 元東京大学 副学長、元東京大学大学院新領域創成科学研究科教授  
元国立研究開発法人宇宙航空研究開発機構 航空技術部門 構造・複合材技術研究ユニット 参与

#### 柿嶋 美子（かきしま よしこ） 委員（常勤）

平成31年4月1日委員任命 英米法などの法制を専門分野として航空部会・鉄道部会・海事部会に所属

略歴：東京大学法学部卒  
元東京大学大学院法学政治学研究科 教授

#### 宮下 徹（みやした とおる） 委員（常勤）、委員長代理、航空部会長代理

平成28年2月27日委員任命 現在2期目 航空機の運航と整備等を専門分野として航空部会に所属

略歴：東京大学工学部航空学科卒  
元公益財団法人航空輸送技術研究センター 専務理事

#### 丸井 祐一（まるい ゆういち） 委員（常勤）

平成28年12月6日委員任命 現在2期目 航空機操縦を専門分野として航空部会に所属

略歴：航空大学校卒  
元全日本空輸株式会社安全推進センター 副センター長

#### 奥村 文直（おくむら ふみなお） 委員（常勤）、鉄道部会長

平成28年12月6日委員任命 現在2期目 鉄道工学、地盤工学を専門分野として鉄道部会に所属

略歴：東京工業大学工学部土木工学科卒 博士（工学）  
元公益財団法人鉄道総合技術研究所 理事

#### 石田 弘明（いしだ ひろあき） 委員（常勤）、鉄道部会長代理

平成28年12月26日委員任命 現在2期目 機械力学、車両運動力学、鉄道車両工学を専門分野として鉄道部会に所属

略歴：東京大学工学部産業機械工学科卒 博士（工学）  
元明星大学理工学部総合理工学科機械工学系 教授

#### 佐藤 雄二（さとう ゆうじ） 委員（常勤）、海事部会長

平成29年10月1日委員任命 船舶運航、海上安全を専門分野として海事部会及び海事専門部会に所属

略歴：海上保安大学校卒  
元海上保安庁 長官  
元公益財団法人海上保安協会 理事長

**田村 兼吉（たむら けんきち） 委員（常勤）、海事部会長代理**

平成 29 年 10 月 1 日委員任命 船舶工学、造船工学を専門分野として海事部会及び海事専門部会に所属

略 歴：東京大学大学院工学系研究科 博士（工学）

元国立研究開発法人海上・港湾・航空技術研究所 海上技術研究所 研究統括監

**宮沢 与和（みやざわ よしかず） 委員（非常勤）**

平成 31 年 4 月 1 日委員任命 航空機の飛行力学、誘導制御を専門分野として航空部会に所属

略 歴：東京大学大学院工学系研究科 工学博士

九州大学名誉教授

国立研究開発法人海上・港湾・航空技術研究所電子航法研究所契約研究員

**中西 美和（なかにし みわ） 委員（非常勤）**

平成 28 年 2 月 27 日委員任命 現在 2 期目 人間工学（ヒューマンファクターズ）を専門分野として航空部会に所属

略 歴：慶應義塾大学大学院理工学研究科博士課程修了 博士（工学）

慶應義塾大学理工学部管理工学科 教授（現職）

**鈴木 美緒（すずき みお） 委員（非常勤）**

令和元年 12 月 6 日委員任命 交通工学・ヒューマンファクターを専門分野として鉄道部会に所属

略 歴：東京工業大学大学院理工学研究科人間環境システム専攻博士後期課程修了 博士（工学）

東海大学工学部土木工学科特任准教授（現職）

**新妻 実保子（にいつま みほこ） 委員（非常勤）**

令和元年 12 月 6 日委員任命 電気工学を専門分野として鉄道部会に所属

略 歴：東京大学大学院工学系研究科電気工学専攻博士課程修了 博士（工学）

中央大学理工学部精密機械工学科准教授（現職）

**岡本 満喜子（おかもと まきこ） 委員（非常勤）**

平成 29 年 10 月 1 日委員任命 安全人間工学を専門分野として海事部会及び海事専門部会に所属

略 歴：早稲田大学大学院人間科学研究科人間科学専攻博士後期課程修了 博士（人間科学）

弁護士

関西大学社会安全学部 准教授（現職）

**運輸安全委員会の委員長及び委員は、国会（衆議院・参議院）の同意を得て、国土交通大臣が任命します。**

## 4 運輸安全委員会事務局の業務高度化について（業務高度化アクションプラン）

令和元年10月、当委員会ではこれからの10年を見据えた運輸安全委員会事務局のあり方について、「業務高度化アクションプラン」を策定し、業務改善の取組を推進しています。本文は以下のとおりです。

令和元年10月  
運輸安全委員会

これからの10年を見据えた  
運輸安全委員会事務局のあり方について

「業務高度化アクションプラン」

### 1. 運輸安全委員会発足以降10年の取組

平成30年10月に発足10周年を迎えた運輸安全委員会は、航空、鉄道及び船舶の分野において、適確な調査により事故等及びその被害の原因究明を徹底して行い、勧告及び意見の発出、並びに事実情報提供等の発信を通じて、必要な施策または措置の実施を求めることにより、事故防止及び被害の軽減に寄与してきました。

具体的には、平成24年3月に「運輸安全委員会のミッション」及び「4つの行動指針」（巻頭に掲載）とともに掲げた「業務改善アクションプランの具体的な対応策」の改訂を重ね、組織問題といった事故の背景にも留意しながら、科学的かつ客観的な調査を実施し、事故等調査報告書を分かりやすく早期に公表する観点から、航空、鉄道、船舶の分野ごとの事故等調査マニュアル整備や、事故等調査報告書の記載方法の改善、英訳期間の短縮、特別様式の適用に取り組んできました。

また、適時適切な情報発信の観点から、事故調査の過程で得られた再発防止に資する安全情報の提供や、社会的関心の高い事案における調査進捗状況等の発信に取り組んできたほか、被害者支援の一環として、被害者やご家族等の方々の心情にも深く思いをいたし、事故調査に関する情報提供を行うことについても取組を重ねてきました。

このように、当委員会によるこれまでの取組には一定の成果が認められる一方で、多くの方々から、事故等調査報告書の早期公表や、より有効な安全対策の発信など、運輸の安全を推進する観点から、これまで以上の期待や要請が寄せられているところです。

### 2. これからの10年に向けた取組のテーマ

これらの期待や要請を真摯に受け止め、確実に応えていくとともに、交通・運輸の安全確保をより一層推進するとの観点から、これからの10年を見据えた運輸安全委員会事務局のあり



方について、発足10周年を契機に、組織を挙げて検討に取り組みました。

その結果、機能面で3つの柱、「分析力・解析力の強化」、「発信力の強化」及び「国際力の強化」を設定し、これらを実現するために「組織力・個人力の強化」の観点を加え、これまで以上に質の高い目標を設定して、次のとおり新しい業務改善の取組を推進することとします。

## (1) 分析力・解析力の強化

### ① 科学的、客観的な解析力の強化

関係者からの聞き取り情報に加えて、記録されている様々なデータや映像等の科学的、客観的な解析を強化し、その比重を高めることによって、より確実性の高い分析や原因究明に取り組むため、引き続き事故調査の基点となる解析能力の高度化を追求する。

### ② ヒューマンファクター分析の強化

外部機関との連携、研修等を通して人間の能力特性、心理的傾向等について理解を深めるとともに、事案に適したヒューマンファクター分析手法を取り入れるほか、関係者からの聞き取り方法などの調査能力向上や事故等の背後要因究明の能力向上に取り組む。また、分析の際に極めて重要な要素となっているヒューマンファクターについて、新たな分析手法の研究も含め取組を強化する。

### ③ 真の再発防止行動に繋がる「面的な分析」の強化

事故等の原因及び事故に伴って発生した被害の原因を究明するために、個別の事故等に係る事案のみを対象とする「点の分析」だけでなく、これまで蓄積されてきた事故等調査報告書を貴重なデータベースと捉え、過去に公表された事故等調査の蓄積からの類似事例の収集と、事故等に至らなかった対策事例などの情報収集を行うことも含め、同種・同様な事案との比較や、社会情勢等の変化などの様々な観点からの「面的な分析」にも取り組み、その結果を踏まえて、より有効な再発防止に役立つ安全対策を提言する。

### ④ 社会情勢等への対応に有益と思われる事故から得られる示唆の整理

人口減少、少子高齢化、担い手不足、インフラ老朽化等の社会情勢等の変化や自然災害の激甚化、これらの対応策、支援策の一つともなり得るAI等、技術革新の急速な進展を念頭において、原因及び再発防止策をより深く分析する。

また、過去に公表された事故等調査の蓄積からの類似事例を総合的に分析し、社会情勢等の変化の背景など得られる示唆を航空、鉄道、船舶のモードを超えて整理し、運輸安全委員会ダイジェスト等により、事故と直接的に関係を有する事業者のみならず、当該分野の業界全体、更には他の分野の業界にも広く伝え、事故回避のための行動に結び付くような取組を展開する。

## (2) 発信力の強化

### ① 勧告、意見等の適確な発出

事故等の防止または被害の軽減のために講ずべき施策や措置が必要と考えられる場合には、勧告や意見等を適確に発出する。

### ② 被害者等への適時・適切な情報提供

被害者やそのご家族、ご遺族の心情に十分配慮し、事故調査に関する情報を適時適切に提供するとともに、ご意見などに丁寧に対応する。

### ③ 事故等調査報告書の早期公表

事故調査官に対する研修・訓練の充実により調査能力の高度化を図るとともに、事案に応じて機動的、集中的に事故調査官の配置を行うこと等により、事故等調査報告書の早期公表を実現する。

### ④ 経過報告、事実情報の積極的発信

今後は、運輸安全委員会設置法の一部改正により、調査終了前でも勧告が発出可能となることも意識して、経過報告や事実情報をより積極的にタイムリーに発信する。

### ⑤ 面的な分析から得られる安全対策、及び社会情勢等への対応に有益と思われる事故から得られる示唆の積極的発信

面的な分析から得られる安全対策や、過去の同種・同様な事案の比較等を行って得られる社会情勢等への対応に有益な示唆について、運輸安全委員会ダイジェスト等により、事故と直接的に関係を有する事業者のみならず、当該分野の業界全体、更には他の分野の業界にも広く伝え、事故回避のための行動に結び付くような取組を展開する。

また、航空、鉄道、船舶のモードを超えたシンポジウムや運送事業者等との意見交換会の開催や、外国事故調査機関との共有等にも活用する。

## (3) 国際力の強化

### ① 事故調査実施における国際連携の強化

事故調査の多くは、関係国の事故調査機関との連携、協力のもとに行われるものであることから、今後は、国産ジェット旅客機の就航を見据えて「設計・製造国」、「就航国」、「飛行経路下の国」等との協力関係を構築し、連携強化を図るとともに、国際船舶事故調査の際の情報交換に係る体制を構築する。

### ② 国際基準化のリード役を目指したネットワーク作り

I C A O（国際民間航空機関）及び I M O（国際海事機関）の事故調査に係る国際基準化会議等に積極的に参画し、世界／アジアの事故調査機関会議におけるプレゼン

スを向上する。

また、国際クルーズ船に係る事故対応を行う際の課題と国際連携の枠組みのあり方について問題提起を行う。

### ③ アジアを中心とした国際協力強化

インフラシステムの海外展開において日本の技術力・ブランド力のベースとなる安全・安心について、これを支える要素の一つである事故調査の領域における人材育成を支援する。

## (4) 組織力・個人力の強化

### ① 組織力の強化

組織全体が活性化するような自由闊達な意見交換の重要性を意識するとともに、現状における最新の情勢や課題について共通認識を持ち、組織づくりに寄与する取組を展開する。

また、事故等調査における事務官の支援を拡充するため、事故調査官と事務官の相互理解促進、双方の人事交流範囲を拡大する。

さらに、災害時を含め、大事故や複数モードにまたがる事故等発生時に、組織全体として適確に対応できるよう、マネジメント機能の強化及び対処能力の向上を図る。

このような観点から、東京事務所のみならず、事故等初動調査の支援等を行う地方事務所を含め、組織全体が一体となって総合力を発揮できるよう、業務環境の整備及び人事育成に取り組む。

### ② 個人力の強化

組織力の強化と合わせて、引き続き個々の職員の能力向上にも取り組む。とりわけ専門性が高い技術職については、長期的視野に立った人材確保・育成を戦略的に行うための具体的方策を策定する。

また、事故調査官や事務官の全職員が、自己が置かれた現状や、期待されている役割を踏まえて自己研鑽に取り組むとともに、組織内の連携を強化するための教育・研修機会をより一層拡充する。

## 3. 取組の推進

平成24年3月に掲げた「業務改善アクションプランの具体的な対応策」については、これまでの取組により一定の成果が認められることから、今後は、「運輸安全委員会のミッション」及び「4つの行動指針」を堅持しつつ、これから10年間の運輸安全委員会事務局のあり方として策定したこの「業務高度化アクションプラン」に改訂することとし、取組を着実に進めていくこととします。

## 5 &lt;航空事故&gt; 調査対象の航空機種類別発生件数の推移

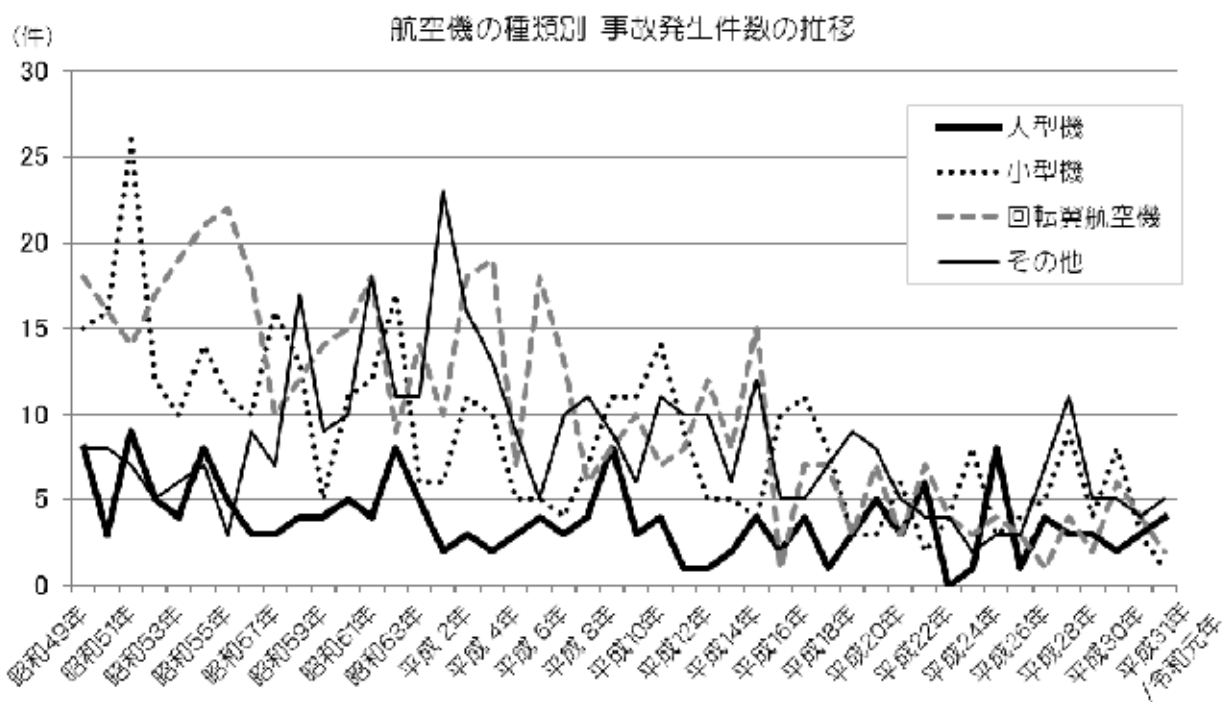
(件)

航空機の 種類 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

(件)

航空機の 種類 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 20 年	3	6	2	3	0	3	0	17
平成 21 年	6	2	1	7	0	3	0	19
平成 22 年	0	4	2	4	0	2	0	12
平成 23 年	1	8	1	3	0	1	0	14
平成 24 年	8	3	2	4	0	1	0	18
平成 25 年	1	4	1	3	0	2	0	11
平成 26 年	4	5	2	1	0	5	0	17
平成 27 年	3	9	3	3	1	8	0	27
平成 28 年	3	4	1	2	0	4	0	14
平成 29 年	2	8	3	5	1	2	0	21
平成 30 年	3	3	4	3	0	1	0	14
平成 31 年 / 令和元年	4	1	2	2	0	3	0	12
計	175	393	171	438	25	207	2	1,411

- (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. 超軽量動力機には、超軽量動力機形状の自作航空機を含む。  
 5. ジャイロプレーンには、ジャイロプレーン形状の自作航空機を含む。



## 6 &lt;航空事故&gt; 調査対象の事故における死亡者数の推移

(名)

発 生 年	航空機の 種 類	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	滑空機	計	
平成 20 年	乗務員	0	1	1	2	0	1	5	5
	乗客等	0	0	0	0	0	0	0	
平成 21 年	乗務員	2	0	2	5	0	0	9	9
	乗客等	0	0	0	0	0	0	0	
平成 22 年	乗務員	0	2	1	14	0	0	17	17
	乗客等	0	0	0	0	0	0	0	
平成 23 年	乗務員	0	5	0	1	0	0	6	6
	乗客等	0	0	0	0	0	0	0	
平成 24 年	乗務員	0	0	0	0	0	0	0	1
	乗客等	0	1	0	0	0	0	1	
平成 25 年	乗務員	0	0	0	0	0	1	1	2
	乗客等	0	0	0	0	0	1	1	
平成 26 年	乗務員	0	1	0	0	0	0	1	2
	乗客等	0	1	0	0	0	0	1	
平成 27 年	乗務員	0	1	1	2	0	1	5	10
	乗客等	0	2	1	2	0	0	5	
平成 28 年	乗務員	0	1	0	0	0	3	4	8
	乗客等	0	3	0	0	0	1	4	
平成 29 年	乗務員	0	2	0	2	1	1	6	22
	乗客等	0	4	0	12	0	0	16	
平成 30 年	乗務員	0	0	2	1	0	0	3	11
	乗客等	0	0	0	8	0	0	8	
平成31年 /令和元年	乗務員	0	0	1	0	0	0	1	1
	乗客等	0	0	0	0	0	0	0	
	乗務員	2	13	8	27	1	7	58	94
	乗客等	0	11	1	22	0	2	36	
	計	2	24	9	49	1	9		

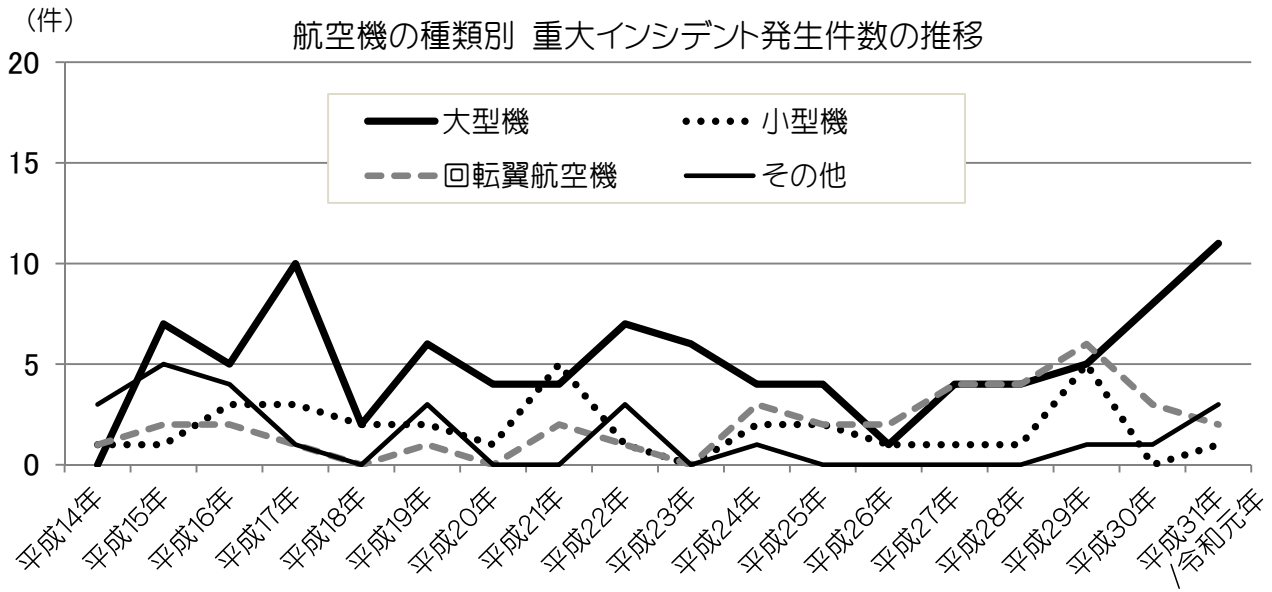
- (注) 1. 平成 20 年は、航空・鉄道事故調査委員会の取扱い分を含む。  
2. 死亡者数は、各発生年のデータを公表時の年報から再掲  
3. 大型機とは、最大離陸重量が 5,700kg を超える飛行機のことをいう。  
4. 小型機とは、最大離陸重量が 5,700kg 以下の超軽量動力機を除く飛行機のことをいう。  
5. 超軽量動力機には、超軽量動力機形状の自作航空機を含む。  
6. ジャイロプレーンには、ジャイロプレーン形状の自作航空機を含む。

## 7 &lt;航空重大インシデント&gt; 調査対象の航空機種類別発生件数の推移

(件)

航空機の 種類 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
平成 22 年	7	1	3	1	0	0	0	12
平成 23 年	6	0	0	0	0	0	0	6
平成 24 年	4	2	0	3	0	1	0	10
平成 25 年	4	2	0	2	0	0	0	8
平成 26 年	1	1	0	2	0	0	0	4
平成 27 年	4	1	0	4	0	0	0	9
平成 28 年	4	1	0	4	0	0	0	9
平成 29 年	5	5	0	6	0	1	0	17
平成 30 年	8	0	0	3	0	1	0	12
平成 31 年 /令和元年	11	1	0	2	0	3	0	17
計	95	32	16	36	0	9	0	188

- (注) 1. 航空・鉄道事故調査委員会の取扱い件数を含む。平成13年の件数は、10月以降のもの。  
 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. 超軽量動力機には、超軽量動力機形状の自作航空機を含む。



8 <鉄道事故> 調査対象の事故種別別発生件数の推移

(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	5
平成14年	1	14	1	2	0	1	1	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	23
平成16年	0	18	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	20
平成17年	2	20	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	24
平成18年	1	13	0	1	0	0	0	1	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	19
平成20年	0	7	2	2	0	1	1	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	11
平成22年	0	6	0	0	0	1	0	0	0	0	0	2	0	0	9
平成23年	0	12	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	14
平成24年	0	13	2	0	0	2	0	0	2	0	0	1	0	0	20
平成25年	0	11	1	1	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	15
平成26年	1	9	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14
平成27年	1	5	1	4	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	13
平成28年	0	7	0	15	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	23



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 29 年	0	9	0	7	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	19
平成 30 年	0	2	0	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11
平成 31 年 /令和元年	0	9	0	7	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	17
計	7	196	13	59	0	15	3	1	9	0	0	3	0	0	306

(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。

## 9 <鉄道事故> 調査対象の事故における死亡者数の推移

(名)

死亡者 区分 発生年	乗 務 員	乗 客	そ の 他	計
平成 20 年	0	0	2	2
平成 21 年	0	0	3	3
平成 22 年	0	0	2	2
平成 23 年	0	0	1	1
平成 24 年	0	0	1	1
平成 25 年	0	0	1	1
平成 26 年	0	0	6	6
平成 27 年	0	2	4	6
平成 28 年	0	0	15	15
平成 29 年	0	0	10	10
平成 30 年	0	0	9	9
平成 31 年/令和元年	0	0	8	8
計	0	2	62	64

(注) 1. 平成 20 年は、航空・鉄道事故調査委員会の取扱い分を含む。

2. 死亡者数は、各発生年のデータを公表時の年報から再掲

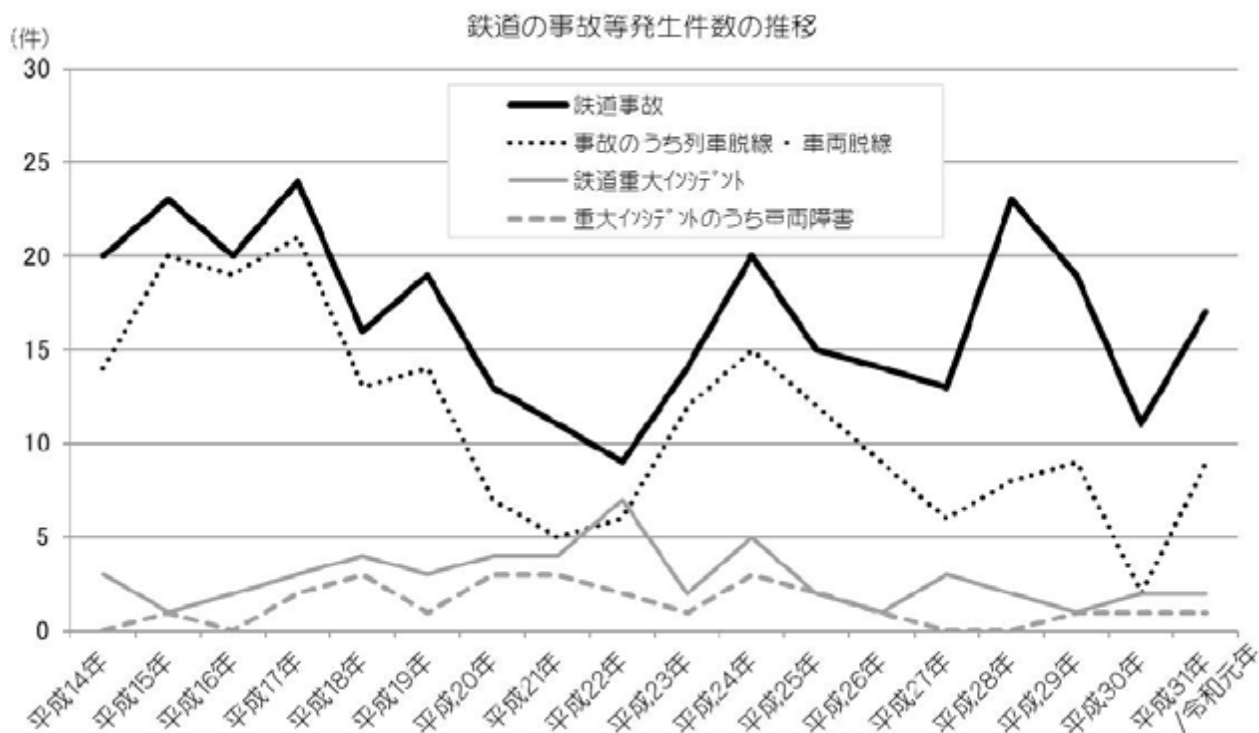
3. 平成 26 年 4 月以降は、遮断機が未設置の踏切(第三種、第四種)における死亡事故が調査対象に追加されたことにより、死亡者数にも計上。

## 10 &lt;鉄道重大インシデント&gt; 調査対象のインシデント種類別発生件数の推移

(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	1
平成 14 年	0	3	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	1
平成 16 年	0	0	0	0	2	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	3
平成 18 年	0	0	0	0	0	0	0	3	0	1	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	3
平成 20 年	0	0	0	0	1	0	0	3	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	4
平成 22 年	1	0	0	0	1	1	0	2	0	0	1	1	0	0	0	0	0	7
平成 23 年	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
平成 24 年	0	0	0	0	1	1	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5
平成 25 年	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
平成 26 年	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
平成 27 年	0	0	0	0	0	0	1	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	3
平成 28 年	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	2
平成 29 年	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
平成 30 年	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
平成 31 年 /令和元年	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	2
計	1	7	0	0	7	2	3	25	0	3	3	1	0	0	0	0	0	52

(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。



## 11 <船舶事故等> 調査対象の水域別発生件数の推移

(件)

発生年	水域			領海外	計
	領海内				
	特定港	12海里以内	湖・河川		
平成19年	0	3	0	0	3
平成20年	227	576	15	55	873
平成21年	341	1,065	34	82	1,522
平成22年	308	906	38	82	1,334
平成23年	239	780	28	79	1,126
平成24年	227	804	31	53	1,115
平成25年	215	763	35	69	1,082
平成26年	193	762	31	44	1,030
平成27年	154	673	44	39	910
平成28年	147	636	43	23	849
平成29年	154	671	35	47	907
平成30年	194	731	38	47	1,010
平成31年 /令和元年	210	707	54	32	1,003
計	2,609	9,077	426	652	12,764

(注) 令和2年2月末現在、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)。

## 12 &lt;船舶事故等&gt; 調査対象の事故等種類別発生件数の推移

(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 一)	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 阻 害	運 航 阻 害	
平成 19 年	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
平成 20 年	181	101	255	12	4	28	15	3	30	61	0	54	34	8	87	873
平成 21 年	325	174	431	16	19	58	42	3	38	217	2	105	33	0	59	1,522
平成 22 年	356	180	369	15	18	50	35	2	26	146	0	83	16	0	38	1,334
平成 23 年	282	145	265	12	18	56	32	1	23	142	1	103	10	1	35	1,126
平成 24 年	246	133	264	5	21	55	44	2	33	155	0	113	5	4	35	1,115
平成 25 年	264	145	210	10	25	49	33	2	38	163	2	106	7	3	25	1,082
平成 26 年	265	116	213	7	11	61	35	1	37	150	3	92	15	0	24	1,030
平成 27 年	244	102	202	5	12	56	38	3	20	122	1	85	4	4	12	910
平成 28 年	217	94	163	5	19	46	26	3	21	144	0	85	6	6	14	849
平成 29 年	200	96	181	14	22	55	27	3	23	144	0	115	4	3	20	907
平成 30 年	253	90	182	22	26	57	25	2	29	182	0	119	10	0	13	1,010
平成 31 年 /令和元年	215	89	197	12	25	61	31	1	24	142	0	172	15	0	19	1,003
計	3,048	1,466	2,934	135	220	632	383	26	342	1,768	9	1,232	159	29	381	12,764

- (注) 1. 令和 2 年 2 月末現在、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(他の事故種類に関連しないもの)は、死亡、行方不明及び負傷を含む事故の件数である。

## 13 &lt;船舶事故等&gt; 調査対象の船舶種類別発生隻数の推移

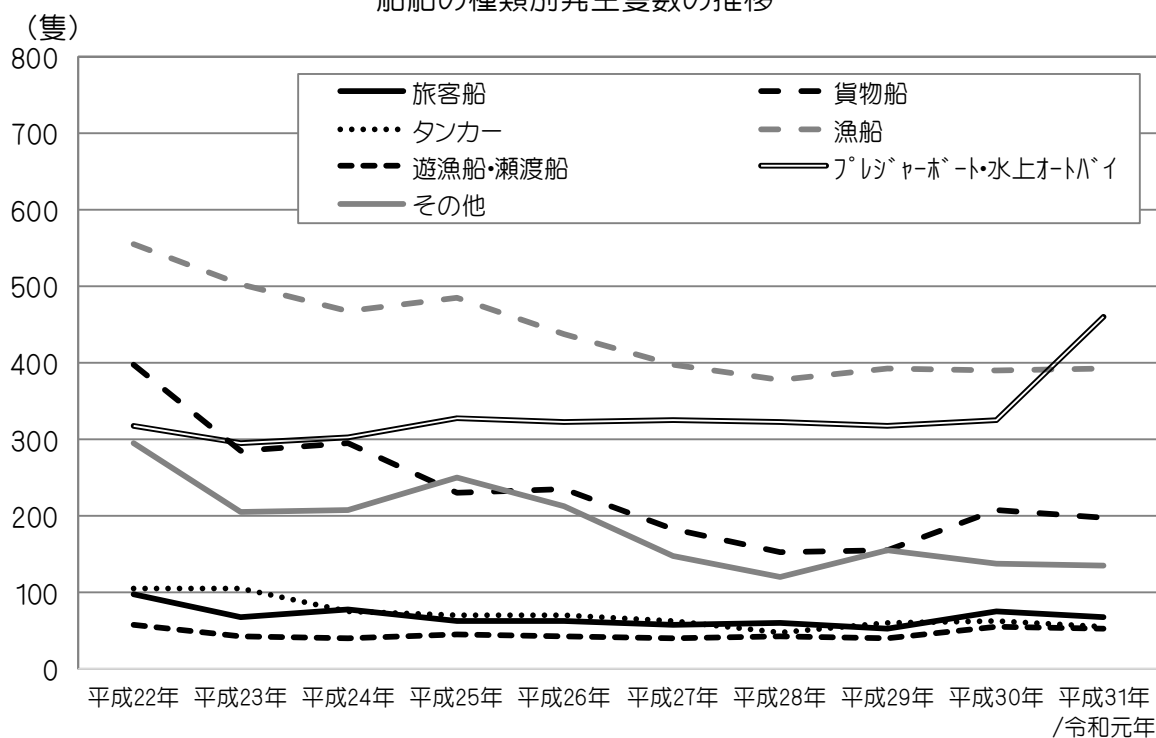
(隻)

船舶 種類 発生年	旅 客 船	貨 物 船	タ ン カ   船	漁 船	引 船 ・ 押 船	遊 漁 船	瀬 渡 船	作 業 船	非 自 航 船	公 用 船	プ レ ジ ャ ー ボ ー ト	水 上 オ ー ト バ イ	そ の 他	計
平成 19 年	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
平成 20 年	55	318	55	307	98	28	6	27	60	11	125	31	7	1,128
平成 21 年	103	480	83	605	163	39	5	35	104	40	249	65	23	1,994
平成 22 年	99	398	105	555	123	53	6	48	82	24	251	66	18	1,828
平成 23 年	68	285	105	504	89	38	6	29	50	16	250	46	21	1,507
平成 24 年	79	296	75	467	91	33	8	36	59	14	247	55	8	1,468
平成 25 年	63	231	70	485	100	41	4	37	72	24	264	64	18	1,473
平成 26 年	63	235	71	437	89	39	5	36	58	17	253	69	14	1,386

船舶種類 発生年	旅客船	貨物船	タンカー	漁船	引船・押船	遊漁船	瀬渡船	作業船	非自航船	公用船	プレジャーボート	水上オートバイ	その他	計
平成27年	58	182	64	397	53	33	7	27	45	14	278	48	10	1,216
平成28年	62	152	49	379	45	36	7	27	33	11	254	68	5	1,128
平成29年	55	156	60	393	62	37	3	29	45	12	275	42	8	1,177
平成30年	79	224	65	411	55	51	8	22	37	14	286	60	18	1,330
平成31年 /令和元年	63	183	53	374	48	45	6	24	33	11	395	45	13	1,293
計	849	3,141	855	5,314	1,016	473	71	377	678	208	3,127	659	163	16,931

(注) 令和2年2月末現在、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)。

船舶の種類別発生隻数の推移



## 14 &lt;船舶事故等&gt; 調査対象のトン数別発生隻数の推移

(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~ 1,600 トン未満	1,600 ~ 3,000 トン未満	3,000 ~ 5,000 トン未満	5,000 ~ 10,000 トン未満	10,000 ~ 30,000 トン未満	30,000 トン以上	未詳	計
平成19年	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	3
平成20年	485	52	138	216	77	24	16	17	10	15	78	1,128
平成21年	903	89	230	288	116	42	34	49	30	14	199	1,994
平成22年	900	86	175	260	128	36	37	39	25	24	118	1,828

トク数 発生年	トク数											計
	20 トク未満	20～ 100 トク未満	100～ 200 トク未満	200～ 500 トク未満	500～ 1,600 トク未満	1,600 ～ 3,000 トク未満	3,000 ～ 5,000 トク未満	5,000 ～ 10,000 トク未満	10,000 ～ 30,000 トク未満	30,000 トク以上	未詳	
平成 23 年	823	59	142	194	101	39	18	32	21	17	61	1,507
平成 24 年	790	53	133	199	78	33	25	38	25	20	74	1,468
平成 25 年	881	44	113	142	93	47	27	36	19	17	54	1,473
平成 26 年	839	46	86	145	87	38	26	29	17	17	56	1,386
平成 27 年	762	43	66	112	65	32	18	27	22	19	50	1,216
平成 28 年	745	31	64	104	61	23	17	21	18	10	34	1,128
平成 29 年	757	39	80	116	69	24	14	22	17	6	33	1,177
平成 30 年	840	35	83	127	83	48	31	18	17	12	36	1,330
平成 31 年 /令和元年	862	27	40	117	59	26	20	34	10	14	84	1,293
計	9,588	604	1,350	2,021	1,017	412	283	362	231	185	878	16,931

(注) 令和 2 年 2 月末現在、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)。

## 15 <船舶事故等> 調査対象の事故等種類・船舶種類別発生隻数(平成 31 年/令和元年)

(隻)

事故等 種類 船舶種類	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 阻 害	運 航 阻 害	
旅客船	13	14	7	1	0	0	1	0	1	16	0	1	0	0	9	63
貨物船	85	22	36	1	0	0	3	0	3	11	0	11	8	0	3	183
タンカー	27	8	10	0	1	0	0	0	0	2	0	4	1	0	0	53
漁船	140	27	32	6	6	36	18	1	5	79	0	24	0	0	0	374
引船・押船	15	4	17	0	0	3	2	0	3	3	1	0	0	0	0	48
遊漁船	20	5	7	0	2	1	0	0	0	1	0	9	0	0	0	45
瀬渡船	0	1	2	0	0	0	1	0	0	1	0	1	0	0	0	6
作業船	6	2	10	0	0	3	0	0	1	1	0	1	0	0	0	24
非自航船	10	3	9	1	0	2	2	0	1	4	1	0	0	0	0	33
公用船	3	1	2	0	0	0	3	0	0	2	0	0	0	0	0	11
プレジャー ボート	93	17	79	6	16	22	4	0	12	19	0	116	7	0	4	395
水上 オートバイ	21	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	4	0	0	0	45
その他	2	0	1	0	1	3	1	0	0	3	0	2	0	0	0	13
計	435	104	212	15	26	70	35	1	26	162	2	173	16	0	16	1,293

(注) 1. 令和 2 年 2 月末現在、運輸安全委員会の調査対象としたもの。

2. 死傷等(他の事故種類に関連しないもの)は、死亡、行方不明及び負傷を含む事故の件数である。

## 16 &lt;船舶事故&gt; 調査対象の事故における死亡者数の推移

(人)

発生年	船舶種類	旅客船	貨物船	タンカー	漁船	瀬遊漁船・	オ水ポブレ ートーレジャー トトトヤ バイ上ー	その他	計	
平成 20年	船員	0	2	1	51	1	5	1	61	71
	旅客	0	0	0	0	2	0	0	2	
	その他	0	0	0	0	1	6	1	8	
平成 21年	船員	3	1	2	109	0	26	4	145	191
	旅客	0	0	0	0	3	0	0	3	
	その他	1	5	0	6	0	27	4	43	
平成 22年	船員	1	10	1	74	0	11	2	99	129
	旅客	0	0	0	0	1	0	0	1	
	その他	0	3	0	1	1	22	2	29	
平成 23年	船員	3	4	8	83	3	18	7	126	146
	旅客	4	0	0	0	2	0	0	6	
	その他	0	2	0	0	0	12	0	14	
平成 24年	船員	2	6	4	79	1	22	3	117	133
	旅客	1	0	0	0	2	0	0	3	
	その他	1	1	0	1	0	8	2	13	
平成 25年	船員	0	17	2	69	0	19	7	114	134
	旅客	0	0	0	0	1	0	0	1	
	その他	0	2	0	0	0	16	1	19	
平成 26年	船員	0	11	3	89	0	17	3	123	138
	旅客	0	0	0	0	2	0	0	2	
	その他	0	1	1	1	0	10	0	13	
平成 27年	船員	3	5	0	44	0	12	5	69	87
	旅客	2	0	0	0	2	0	0	4	
	その他	0	0	0	0	0	13	1	14	
平成 28年	船員	1	4	5	45	1	10	4	70	93
	旅客	0	0	0	0	2	0	0	2	
	その他	0	2	0	2	0	15	2	21	
平成 29年	船員	2	4	0	46	0	7	20	79	93
	旅客	0	0	0	0	0	0	0	0	
	その他	0	0	0	0	0	12	2	14	

発生年	船舶種類	旅客船	貨物船	タンカー	漁船	瀬遊漁船	オートボブレー トートリジャー バイ上	その他	計	
平成30年	船員	0	2	1	48	0	10	2	63	88
	旅客	0	0	0	0	1	0	0	1	
	その他	1	0	0	1	0	18	4	23	
平成31年 /令和元年	船員	0	15	0	55	1	11	1	83	98
	旅客	0	0	0	0	1	0	0	1	
	その他	0	3	0	1	0	9	1	15	
計	船員	15	81	27	792	7	168	59	1,149	1,401
	旅客	7	0	0	0	19	0	0	26	
	その他	3	19	1	13	2	168	20	226	
	計	25	100	28	805	28	336	79		

(注) 1. 令和2年2月末現在、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)。