

## 第1章 令和4年の主な調査活動の概況

航空機や鉄道、船舶の事故等が発生すると、当委員会はその事故等を調査する主管事故調査官及び担当事故調査官を指名し、発生原因等について調査を開始します。事故等はいつどこで発生するか分かり得ないことから、事故調査官をはじめとする当委員会の職員は、事故等が発生したとき直ちに調査活動ができるよう、日々調査スキルの向上に努めています。

事故調査官は、事故等の調査を行うのみならず、原因関係者から意見を聴取し、また、事故等の防止又は事故が発生した場合における被害の軽減のため講ずべき施策や、勧告案及び意見案を作成するなど、その職務には多角的な知見が求められることから、国内外の研修に積極的に参加し専門的な知識の向上に努めるとともに、国際会議に出席し、事故等に関する情報の共有を諸外国と行っています。

なお、令和4年も令和3年に引き続き、事故調査官は新型コロナウイルス対策を講じて現場調査や原因関係者からの聴き取りなどを実施したほか、調査報告書の審議についてもウェブ形式で開催するなどして、業務への影響を最小限にすることに取組んだ次第です。

今後も引き続き、発生した航空、鉄道、船舶事故等の徹底した原因究明を行い、極力早期に調査報告書を公表し、調査結果に基づき、必要に応じて関係行政機関や事故等の原因関係者に勧告し、又は意見を述べることにより、事故等の再発防止を求めています。

（「勧告」、「意見」については、「第2章 勧告・意見等の概要」22ページをご覧ください。）

### 1 令和4年に発生し調査を開始した主な事故等

令和4年も様々な事故等が発生し、調査を開始しています。主な事故等を以下に掲げます。

#### ① 航空関係

- ・特定非営利活動法人MESH・サポート所属 ビーチクラフト式A36型機（小型機）の伊江島空港における墜落事故〈3月12日発生〉
- ・個人所属 富士重工式FA-200-160型機（小型機）の有明海における不時着水による人の死亡事故〈4月18日発生〉
- ・個人所属 アエロスパシアル式AS350B型機（回転翼航空機）の広島県神石郡神石高原町における墜落事故〈8月15日発生〉
- ・個人所属 シヤイベ式SF28Aタンデム・ファルケ型機（動力滑空機）の岐阜県高山市における墜落事故〈10月26日発生〉
- ・個人所属 ランズ式S7クーリエR582L型機（超軽量動力機）の茨城県坂東市における墜落事故〈11月20日発生〉

航空事故のうち調査対象となったものは、大型機の機体の動揺により乗客等が負傷した事故6件を含む21件で、前年から継続調査となった17件を含む38件について原因究明に向けた調査を行いました。また、航空重大インシデントのうち調査対象となったものは15件で、前年から継続調査となった21件を含む36件について原因究明に向けた調査を行いました。

#### ② 鉄道関係

- ・近江鉄道(株) 多賀線高宮駅構内（滋賀県彦根市）列車脱線事故〈2月7日発生〉

- ・東日本旅客鉄道㈱ 東北新幹線福島駅～白石蔵王駅間（宮城県白石市）列車脱線事故〈3月16日発生〉
- ・四国旅客鉄道㈱ 予土線半家駅～江川崎駅間（高知県四万十市）列車脱線事故〈8月25日発生〉
- ・西日本旅客鉄道㈱ 東海道線吹田総合車両所京都支所構内（京都府向日市）列車脱線事故〈9月6日発生〉
- ・九州旅客鉄道㈱ 豊肥線豊後萩駅～豊後竹田駅間（大分県竹田市）車両障害重大インシデント〈10月17日発生〉

鉄道事故のうち調査対象となったものは14件で、前年から継続調査となった13件を含む27件について原因究明に向けた調査を行いました。また、鉄道重大インシデントのうち調査対象となったものは2件で、前年から継続調査となった1件を含む3件について原因究明に向けた調査を行いました。

### ③ 船舶関係

- ・漁船第五十一勇仁丸火災事故（鹿児島県種子島南東約185キロメートルの海上）〈3月21日発生〉
- ・旅客船KAZU I 浸水事故（北海道知床岬西側カシュニの滝付近海域）〈4月23日発生〉
- ・遊漁船第二恵比須丸釣り客死亡事故（和歌山県和歌山市地ノ島付近（確認中））〈6月5日発生〉

船舶事故のうち調査対象となったものは714件で、前年から継続調査となった669件を含む1,366件（調査等の結果、事故に該当しない17件を除く。）について原因究明に向けた調査を行いました。また、船舶インシデントのうち調査対象となったものは192件で、前年から継続調査となった127件を含む308件（調査等の結果、インシデントに該当しない11件を除く。）について原因究明に向けた調査を行いました。

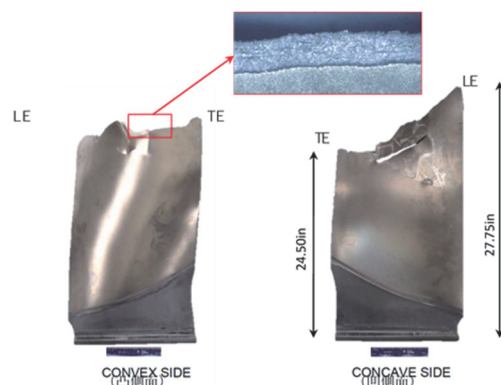
## 2 令和4年に調査報告書を公表した主な事故等

調査が終了した事故等については、委員会（部会）の審議・議決を経た後、調査報告書を国土交通大臣へ提出のうえ、当委員会ホームページにて公表しています。公表した主な事故等は、以下のとおりです。

### ① 航空関係

- ・個人所属 ビーチクラフト式A36型機（小型機）の機長が春秋航空公司所属 エアバス式A320-214型機（大型機）との衝突又は接触のおそれがあったと認めた事態である重大インシデント〈2019年12月21日発生〉
- ・タイガーエア台湾有限公司所属 エアバス式A320-232型機（大型機）の宮崎空港の北北東約100km、FL300における機体の動揺による人の負傷事故〈2019年12月25日発生〉
- ・日本エアコミューター㈱所属 ATR式42-500型機（大型機）の奄美空港における滑走路を逸脱した重大インシデント〈2020年1月8日発生〉

- ・オリエンタルエアブリッジ(株)所属 ボンバルディア式 DHC-8-402 型機（大型機）の福江空港における着陸時のテールストライクによる機体損傷事故 <2020年10月23日発生>
- ・日本航空(株)所属 ボーイング式777-200型機（大型機）の那覇空港の北約50kmの上空における発動機の破損（破片が当該発動機のケースを貫通した場合に限る。）に準ずる事態による重大インシデント <2020年12月4日発生>



日本航空機 ファンブレード及び破断面

調査が終了した5件の航空事故と14件の航空重大インシデントについての調査報告書を公表しています。

② 鉄道関係

- ・京成電鉄(株) 本線青砥駅構内（東京都葛飾区）列車脱線事故 <2020年6月12日発生>
- ・東日本旅客鉄道(株) 大船渡線真滝駅～陸中門崎駅間（岩手県一関市）列車脱線事故 <2021年7月5日発生>
- ・日本貨物鉄道(株) 常磐線隅田川駅構内（東京都荒川区）列車脱線事故 <2021年7月24日発生>
- ・えちごトキめき鉄道(株) 妙高はねうまライン 関山駅～二本木駅間（新潟県上越市）踏切障害事故 <2021年9月27日発生>
- ・近畿日本鉄道(株) 名古屋線伊勢朝日駅構内（三重県朝日町）車両障害重大インシデント <2021年11月23日発生>

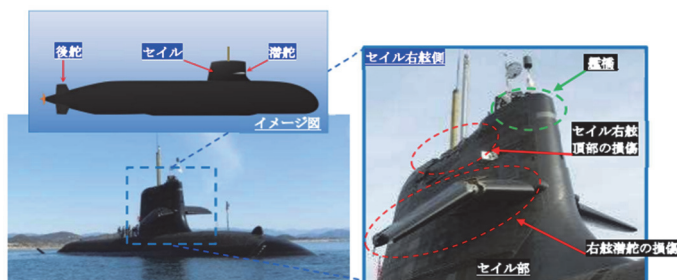


京成電鉄 列車脱線事故

調査が終了した11件の鉄道事故と1件の鉄道重大インシデントについての調査報告書を公表しています。

③ 船舶関係

- ・貨物船BUNGO PRINCESS衝突（橋梁）事故（京浜港南本牧はま道路）<2019年9月9日発生>
- ・コンテナ船SITC BANGKOKコンテナ船RESURGENCE衝突事故（静岡県静岡市清水港）<2019年10月24日発生>
- ・プレジャーボート剛健Ⅲ被引浮体搭乗待機者死傷（猪苗代湖）事故（福島県会津若松市中田浜沖（猪苗代湖））<2020年9月6日発生>
- ・貨物船はやと遊漁船第五不動丸衝突事故（茨城県鹿島港）<2020年11月28日発生>
- ・貨物船OCEAN ARTEMIS潜水艦そうりゅう



貨物船 OCEAN ARTEMIS 潜水艦そうりゅう 衝突事故

### 衝突事故（高知県土佐清水市足摺岬南南東方沖）〈2021年2月8日発生〉

調査が終了した728件の船舶事故と129件の船舶インシデントについての調査報告書を公表しています。

公表した調査報告書のうち「旅客船第十二あんえい号乗揚事故」について、有限会社安栄観光に対して6月30日に勧告を行いました。

また、「貨物船OCEAN ARTEMIS潜水艦そうりゅう衝突事故」について、防衛大臣に対して8月25日に、「旅客船KAZU I 浸水事故」について、国土交通大臣に対して12月15日に、それぞれ意見を述べました。

（詳しくは「第2章 勧告・意見等の概要」23～25ページ、28～31ページをご覧ください。）

## 3 令和4年に経過報告を公表した主な事故等

事故等調査において、再発防止を図るために必要があると認めるときには、事故等の経過について、国土交通大臣へ報告のうえ、当委員会ホームページにて公表しています。経過報告を公表した主な事故等は、以下のとおりです。

### ① 鉄道事故

#### ・日暮里・舎人ライナー列車脱線事故に係る鉄道事故調査について 〈2021年10月7日発生〉

本事故については、原因を究明するための調査を進めてきたところですが、事実情報に関する情報の入手、原因の分析及び再発防止策の検討のために、さらに一定の時間を要する状況にあります。このため、本件調査については、本事故が発生した日から1年以内に調査を終えることが困難であると見込まれる状況にあることから、国土交通大臣に対して9月29日に経過報告を行ったうえで公表しています。

当該経過報告については、当委員会ホームページをご覧ください。

<https://www.mlit.go.jp/jtsb/railway/rep-acci/keika20220929-1.pdf>

### ② 船舶事故

#### ・貨物船WAKASHIO乗揚事故に係る船舶事故調査について 〈2020年7月25日発生〉

本事故については、旗国であるパナマ共和国と沿岸国であるモーリシャス共和国から、海上安全調査国となることについて合意を得て、鋭意調査を進めているところですが、本事故により発生した油の流出等についてさらなる調査及び解析を実施するため、最終的な報告書を取りまとめるまでには、なお一層の時間を要することが見込まれます。しかしながら、同種の事故の発生を防止する観点から、国土交通大臣に対して6月30日に経過報告を行ったうえで公表するとともに、意見を述べています。

当該経過報告については、当委員会ホームページをご覧ください。

[https://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/rep-acci/2022/keika20220630-0\\_2020tk0010.pdf](https://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/rep-acci/2022/keika20220630-0_2020tk0010.pdf)

当該経過報告に係る意見については、第2章26ページをご覧ください。

#### ・旅客船KAZU I 浸水事故に係る船舶事故調査について 〈2022年4月23日発生〉

本事故については、鋭意調査を進めているところですが、今後、更に詳細な調査及び分析

を実施する必要があるため、最終的な報告書を取りまとめるまでには、なお時間を要する見込みです。しかしながら、これまでの調査により、浸水の直接的原因及び浸水から沈没に至るメカニズムがおおむね解明されたことから、同種小型旅客船事故の発生を防止する観点及び事故による被害の軽減を図る観点から、国土交通大臣に対して12月15日に経過報告を行ったうえで公表するとともに、意見を述べています。

当該経過報告については、当委員会ホームページをご覧ください。

([https://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/rep-acci/2022/keika20221215-0\\_2022tk0003.pdf](https://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/rep-acci/2022/keika20221215-0_2022tk0003.pdf))

当該経過報告に係る意見については、第2章30ページをご覧ください。



## コラム

## 事故調査官育成課程の基本方針の作成

## 中堅職員によるキャリアアッププラン検討会

## 1. 方針作成の背景

令和3年度より、当委員会で採用された職員の今後のあるべきキャリアパスを検討するため、「中堅職員によるキャリアアッププラン検討会」が組織され、議論を重ねた結果、令和4年に、令和2年度より採用を開始した技術系職員等を事故調査官に登用するための「事故調査官育成課程の基本方針」を作成しました。

## 2. 目的

本方針は、主に若手の技術系職員を当委員会における任用資格を満たした事故調査官として着実に育成するべく、航空・鉄道・船舶の各モードの知識及び現場経験を得るための、また、事故調査の知識及び経験を得るための課程を整備することを目的としております。

また、キャリアパスの最終目標として、管理職の事故調査官として事故調査を遂行しながら他の調査官の指導を行い、自らの事故調査の技術を次代に継承することを掲げております。

## 3. 内容

事故調査官として職務を全うするために当委員会の各部署において得るべき能力及び経験を整理するとともに、それだけでは得られない各モードの現場経験等を積むことができる外部出向先を検討し、それらを組み合わせたキャリアパスのモデルケースを策定しました。

また、既存の研修に係る対象者の拡大、新たな研修の創設など、職員の段階に応じた体系的な研修プログラムについても検討しました。

なお、「事故調査官育成課程の基本方針」は、主に技術系職員を念頭に置いたものとなっておりますが、これまで事務系職員からの任用実績がなかった航空・鉄道事故調査官について、事務系職員をその育成課程に編入するための要件も定めました。

当委員会が適確な事故調査を実施することができる体制を今後も維持していくため、本方針は、運用状況を踏まえ、必要な見直しを行ってまいります。

それぞれの役職ごとのキャリアパスなどの育成計画は下記のとおりです。

## (1) 係員（5年程度）

各モードの実務経験を積むこと、技術的知識を習得、事故調査業務を把握することを目標とする。2年程度事務局内部部署に配置したのち、事業者等へ出向させる。また、公務員の基礎に関する研修及び各モードの基礎的な知識研修を中心に研修を実施する

## (2) 係員～係長（5年程度）

係員で習得した知識、現場経験等に基づき実際の調査実務に参加し、事故調査官となるための経験を積む。また各種行政機関や事務局内で事故調査制度の企画立案、国際案件等に携われる機会も与える。なお、航空及び船舶分野においては国際分野に精通した事故調査官の養成を目指す。

また、係長段階で各モードの技術に関する研修に加え、事故調査の技法など事故調査に特化した研修を実施する。

(3) 育成課程修了～課長補佐（事故調査官登用）

育成課程修了後、事故調査官の登用までに年数がある場合には、事故調査業務のほかに事務局内の他の部署においてこれまで培った経験を生かせるような機会を与える。