

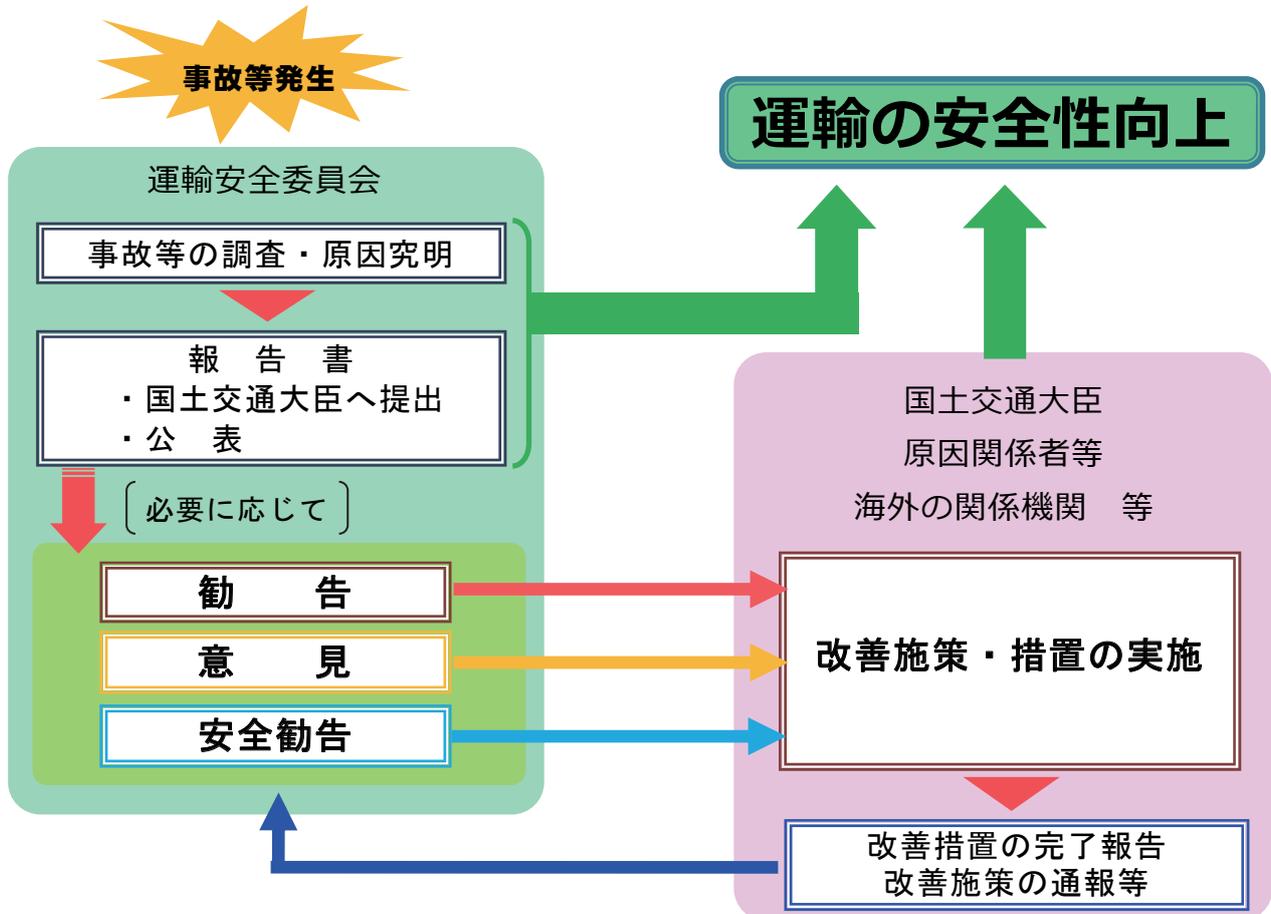
第2章 勧告・意見等の概要

運輸安全委員会は、運輸安全委員会設置法（以下「設置法」という。）第1条に定める航空・鉄道・船舶事故等の防止及び被害軽減に寄与するという使命を果たす上で、事故等の原因及び事故に伴い発生した被害の原因を究明するための適確な事故調査と並び、重要な制度として「勧告」「意見」の制度があります。

当委員会は事故等の調査結果に基づき、事故等の防止や被害の軽減のために講ずべき施策について国土交通大臣や原因関係者に対して勧告することなどができることとなっており、国土交通大臣は勧告に基づいて講じた施策を当委員会に通報しなければならず、また原因関係者が勧告に係る措置を講じなかったときは、当委員会はその旨を公表することができることとなっています。（設置法第26条、同第27条）

また、個々の事故等の調査結果に基づくものに加え、調査の途中段階や過去の複数の事故の調査結果等から、必要があると認める場合に、当委員会は、事故等の防止、被害の軽減のために講ずべき施策について国土交通大臣又は関係行政機関の長に意見を述べるができることとなっています。（設置法第28条）

加えて、航空、船舶事故等の場合、国際条約に基づき、事故等調査のあらゆる過程において、必要に応じて海外の関係機関や関係者に対し、安全を強化するため迅速にとるべき措置を勧告（安全勧告）することがあります。



1 勧告

令和6年に当委員会が発した勧告は次のとおりです。

① 土佐くろしお鉄道株式会社中村線有井川駅～土佐白浜駅間において発生した列車脱線事故に係る勧告、及び勧告に対する措置状況について

(令和6年7月25日勧告)

○事故の概要、原因

第4章70ページを参照ください。

○土佐くろしお鉄道株式会社に対する勧告の内容

本事故は、運転中止の規制雨量に到達している状況下で列車が出発した後、斜面が崩壊したことによって線路内へ流入した土砂等に、列車が衝突し、衝突とほぼ同時に乗り上げたため脱線したことにより発生したものと推定される。運転中止の規制雨量に到達している状況下で、運転指令員が運転規制を行わなかったことについては、規定に反して施設車両区長からの指示後に運転規制を行う取扱いになっていたことによるものと考えられる。また、施設車両区長が運転指令員に運転中止の指示をしなかったことについては、雨量計が規制値に到達した場合、速やかに運転規制を行わずに、様子を見てから判断することが常態化していたものと推定され、降雨時における列車運行の安全確保に対する意識が低く、規制値に到達した場合の降雨による危険性を理解していなかったことによる可能性があると考えられる。

降雨時には、線路付近の斜面等からの線路への土砂流入や、河川の増水による河川橋りよりの橋脚傾斜や橋桁流失など、列車の運行の安全を脅かす事態が生じかねないことから、各線区の状況に応じて、降雨量の観測に基づいた運転規制を行う必要があり、降雨量が規制値に到達した場合に規定に従わず速やかに列車の徐行や運転中止を行わないこととなれば、列車の運行の安全、すなわち乗客の生命に重大な危険を生じさせるおそれがある。これは絶対に避けなければならないことである。土佐くろしお鉄道株式会社は、本事故後の再発防止策として、「災害時運転規制手続」を改正したが、旧手続の警報ブザー鳴動時に運転指令員又は施設車両区長が列車の運転を一時見合わせるとの規定を削除し、本事故発生時と同じような取扱い（施設車両区長等の要請を受けて、運転指令員は列車の運転を一時見合わせる取扱い）を明文化したにすぎず、再発防止対策とは言えない。降雨時における列車の運行の安全を確保するためには、雨量計が運転規制の規制値に到達したことを認めたとき、速やかに運転規制を行える体制にすることが必要である。

当委員会は、本事故の調査結果を踏まえ、輸送の安全を確保するため、土佐くろしお鉄道株式会社に対し、運輸安全委員会設置法第27条第1項の規定に基づき、下記のとおり勧告する。

また、同条第2項の規定に基づき、講じた措置について報告を求める。

記

速度規制を実施する規制値を観測したときは、運転状況を常に監視している運転指令員か

ら速やかに運転規制の通告ができる仕組みを構築すること。そのため、改正後の「災害時運転規制手続」について、降雨時の取扱いに関して、他の鉄道事業者の規程と比較するなどして再検証し、必要な見直しを行い、列車の安全輸送を確保できる規程に改めること。また、同規程に基づく運転規制を確実に機能させ、規程を遵守できる体制とすること。

令和6年11月29日付で勧告に基づき土佐くろしお鉄道株式会社が講じた措置の報告（中間）がありました。詳細は当委員会ホームページよりご覧いただけます。

https://jtsb.mlit.go.jp/railkankoku/railway-kankoku8re-2_20241213.pdf



本件の事故調査報告書は当委員会ホームページよりご覧いただけます。

<https://jtsb.mlit.go.jp/railway/rep-acci/RA2024-2-1.pdf>



2 意見

令和6年に当委員会が発した意見は次のとおりです。

① 漁船海幸丸浸水事故に係る意見、及び意見に対する措置状況について

(令和6年3月28日意見)

○事故の概要

漁船海幸丸は、令和5年4月1日に、出港準備中、機関室に浸水した。
本船は、機関室内の主機セルモーター等に濡損を生じた。

○事故の原因

本事故は、本船が、鳥羽港において出港準備中、船長が、本船では初めてプロペラ点検口窓を開放し、プロペラ軸に巻き込んだロープの除去作業を行う際、プロペラ点検口囲壁の状態を確認していない状況で、ロープの除去作業を続けたため、同囲壁下部の穴を通じて海水が機関室に浸入したものと考えられる。

○水産庁長官に対する意見の内容

本事故は、海幸丸が、鳥羽港において出港準備中、船長が、本船では初めてプロペラ点検口窓を開放し、プロペラ軸に巻き込んだロープの除去作業を行う際、プロペラ点検口囲壁の状態を確認していない状況で、ロープの除去作業を続けたため、同囲壁下部の穴を通じて海水が機関室に浸入したものと考えられる。

小型の漁船及び遊漁船の同種事故は、当委員会が公表した船舶事故調査報告書によれば、本事故を含めて15件発生し、死亡者が7人、肺炎等を含む負傷者が3人で、船体は沈没、転覆等していた。

当委員会は、平成20年9月21日に発生し、船長及び遊漁客2人が溺死となった遊漁船の沈没事故の調査結果に鑑み、平成21年12月18日付、水産庁長官に対し、プロペラ点検口窓の締め付け状況等について、発航前検査の遊漁船業者への指導等に係る意見を発出し、水産庁は、同日付、発航前検査等の指導を都道府県知事及び関係団体に要請している。

しかしながら、プロペラ点検口窓の締め付け不良等による事故を含めて小型の漁船及び遊漁船の同種事故は年1件程度発生している状況にあり、また、プロペラ点検口窓を完全に閉鎖することなく航行する等して、令和元年10月に遊漁船の船長が、令和4年3月に漁船の船長を含む3人が死亡する事故が発生している。

乗組員の生命を危険にさらし、船体に大きな損害を生じさせるこれらの同種事故は、漁業者及び遊漁船業者において、日頃の作業時の確認や整備を励行することにより防止することができるものと考えられることから、当委員会は、本事故並びに小型の漁船及び遊漁船の同種事故の調査結果を踏まえ、水産庁長官に対し、運輸安全委員会設置法第28条の規定に基づき、下記のとおり意見を述べる。

なお、この意見を受けて何らかの措置を講じた場合は、その内容を通知方よろしくお取り計らい願いたい。

記

水産庁長官は、小型の漁船及び遊漁船において、プロペラ点検口に関連する沈没、転覆等の事故が発生している状況に鑑み、これらの事故の発生を周知するとともに、同様な事故への漁業者及び遊漁船業者の注意を喚起するため、都道府県及び関係団体等に対し、次の事項を実施するよう周知を行うべきである。

- (1) 小型の漁船及び遊漁船の船長は、プロペラ点検口窓を開放して作業を行う際、プロペラ点検口のある区画外へ浸水しないように確認しながら実施し、作業後は同窓を確実に閉鎖すること。また、船長以外の乗組員が当該窓を開放して作業を行う際には、船長は、当該乗組員に対し、プロペラ点検口のある区画外へ浸水しないように確認しながら実施するよう指示し、作業後は当該窓が閉鎖されていることを確認すること。
- (2) プロペラ点検口窓を有する小型の漁船及び遊漁船の船長又は船舶所有者等は、定期的に、プロペラ点検口窓を固定しているボルト等を点検し、必要に応じて整備すること。
- (3) プロペラ点検口窓を有する小型の漁船及び遊漁船の船長又は船舶所有者等は、プロペラ点検口囲壁が水密であることを確認すること。また、囲壁に穴が設けられる等している場合は、当該穴を塞ぐなどして水密とし、プロペラ点検口のある区画外への浸水を防ぐ措置を採ること。

令和6年5月24日付で意見に基づき水産庁長官が講じた措置の報告がありました。詳細は当委員会ホームページよりご覧いただけます。

https://jtsb.mlit.go.jp/shiphoukoku/ship-iken20re_20240528.pdf



本件の事故調査報告書は当委員会ホームページよりご覧いただけます。

https://jtsb.mlit.go.jp/ship/rep-acci/2024/MA2024-3-14_2023yh0077.pdf



3 安全勧告

令和6年に当委員会が発した安全勧告は次のとおりです。

① 貨物船XIN HAI ZHOU 2乗揚事故に係る安全勧告について

(令和6年3月28日安全勧告)

事故の概要、原因

第5章89ページを参照ください。

船舶管理会社及び旗国当局に対する安全勧告の内容

運輸安全委員会は、本事故の調査結果を踏まえ、同種事故の再発防止及び被害の軽減に資するため、「XIN HAI ZHOU 2」の船舶管理会社であるGRAND VOYAGE MARINE CO., LTD. 及び旗国であるパナマ共和国海事局に対し、以下のとおり勧告する。

- (1) GRAND VOYAGE MARINE CO., LTD. は、本事故後に策定した事故防止策に従い、荒天時の管理船舶の監視・支援の強化、船長その他の乗組員に対する教育・訓練等を適切かつ継続的に実施すること。
- (2) パナマ共和国海事局は、運輸安全委員会により別途GRAND VOYAGE MARINE CO., LTD. に対して発出された(1)の安全勧告について、同社による適切かつ継続的な実施が確保されるよう、同社を指導すること。

本件の事故調査報告書は当委員会ホームページよりご覧いただけます。

https://jtsb.mlit.go.jp/ship/rep-acci/2024/MA2024-3-1_2023tk0001.pdf



4 過去に発した勧告・意見等に対する措置状況

令和5年までに当委員会が発した勧告・意見等に対する措置状況について、令和6年に受けた報告はありませんでした。