

## 安全への架け橋

事故調査官をはじめとする当委員会の職員は、運輸の安全性向上に資するべく日々活動しています。ここでは、職員の様々な活動を紹介します。当委員会の、別の側面を感じていただけますと幸いです。

### ～ 海外との架け橋 ～

#### ベトナム鉄道学校の指導員等に対する安全セミナー

#### 鉄道事故調査官

独立行政法人 国際協力機構（JICA）は、令和4年2月～令和8年1月の協力期間で、ベトナム鉄道学校\*における都市鉄道事業者の人材育成及び運営能力強化を図るプロジェクトを実施しており、その活動の一環で、鉄道学校の指導員等の「安全に対する理解の醸成」のため、JICAから当委員会（JTSB）に対し、現地で開催する「安全セミナー」（令和7年4月17日～18日開催）での講義の要請がありました。

当委員会はこの要請を受け、「安全に対する理解の醸成」の目的達成のため鉄道事故調査官2名を現地（ハノイ）に派遣し、当委員会の設立経緯や事故の再発防止を図るスキーム（勧告・意見）といった組織及び取組の概要に加え、実際の事故調査事例を紹介する講義を実施しました。

安全セミナーの受講者は約100名（Web受講含む）で、鉄道学校の指導員の他に、都市鉄道会社（ハノイメトロ、ホーチミンメトロ）、ベトナムの建設省、国家交通安全委員会、大学（交通部門）関係者など、多様な立場の方々が受講されました。

講義後には受講者から、事故発生後の国・JTSB・鉄道事業者の対応、警察とJTSBの関係、調査対象事案の種類・考え方、事故後の復旧（運行再開）と事故調査の関係、紹介した事故調査事例の詳細など多くの質問があり、活発な意見交換が行われました。

講義については受講者から良い評価をいただいております。安全の重要性を指導する鉄道学校の指導員の方々が、安全に関して深い理解を得ることの一助となったと考えます。



講義の様子  
（中央が当委員会の鉄道事故調査官）

※ ベトナム鉄道学校（Vietnam Railway College）は、ベトナム鉄道公社（国鉄）の関係組織である教育機関で、国鉄（内燃車）の新人教育を行ってきた組織です。都市鉄道の安全安定運行と安定的な人材の輩出のため、都市鉄道係員養成機能が新たに整備され、都市鉄道会社からの委託によって、教育を実施しています。現在のところ都市鉄道（電気車）に係る教育経験はまだ少ない状況にあります。

## 船舶事故調査官会議に参加して ～MAIFA25/MAIIF32～

## 船舶事故調査官

令和7年9月24日から26日までの3日間、シンガポールにて第25回アジア船舶事故調査官会議（MAIFA25）が、令和7年10月13日から17日までの5日間、オランダ・ロッテルダムにて第32回国際船舶事故調査官会議（MAIIF32）が開催され、今年は、運輸安全委員会より2名の船舶事故調査官がそれぞれ参加しました。

いずれの会合も各調査機関の調査官が一堂に会し、最近の事故調査事例や検討事項の紹介、意見交換及び調査手法の共有が行われました。

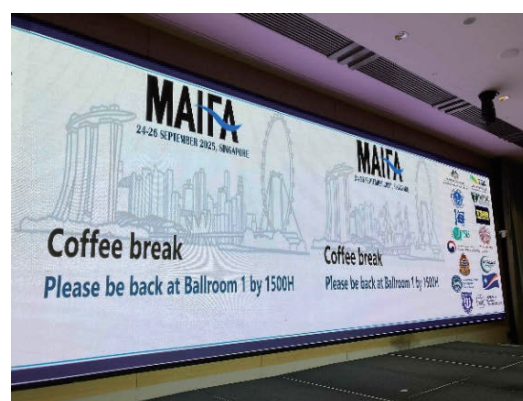
## 《MAIFA25》

アジア・オセアニアの国・地域の調査官が参加し、年次経過報告と事故調査事例紹介を行いました。

当委員会の年次経過報告では、令和7年の事故発生認知件数と報告書の公表数、本邦企業によるVDR/GPS抽出研修等を紹介しました。また、各国の年次経過報告では船舶事故種別の分析や事故発生件数の増減傾向などを取り扱っていました。

事故調査事例紹介では、長崎県長崎市伊王島北西方沖で発生した水先人の落水事故を取上げ、水先人用乗下船設備のほか、事故当時の気象・海象、救命胴衣の着用状況など多岐に渡る調査内容と分析結果を説明しました。

各国からも興味深い近況の事例紹介が行われ、調査手法や調査視点の幅を広げる上で大いに参考となりました。



## 《MAIIF32》

世界各国の調査機関が集まる会合では、MAIFA25の拡大版と捉える一方、事例紹介の場だけでなく、調査マニュアルの改定や事故調査コードの改正、IMOへの提案内容なども検討されました。

その中で、調査官の能力向上トレーニングを検討する場があり、e-learningによる時間や場所を選ばない方法など、多くの意見が寄せられました。この背景にある各国調査機関の資金面や調査官不足など各調査機関が抱える懸念についても意見交換が行われました。



二つの国際会議を通じて、出席者が直面する課題に対し真摯に取り組む姿勢を伺うことができ、オンラインでは得難い調査官同士の交流を深めることができました。

現地で得た知見と会議の成果を日々の事故調査活動に活かし、国際的な安全文化の向上に寄与してまいります。

～ 皆様との架け橋 ～

安全啓発リーフレットの発行、特集ページの開設

～ 作業員等の触車事故を防止するために ～

当委員会では、事故防止等に役立つ情報を簡潔にまとめたリーフレットを作成し、安全に資する情報の発信に活用しています。

令和7年5月に発行した安全啓発リーフレット「作業員等の触車事故を防止するために」では、線路内で作業を行っていた作業員や列車見張員が列車と接触し、亡くなる触車事故について、触車事故防止のポイントをまとめるとともに、これまでの事故調査事例等から様々な触車事故の発生状況や原因を紹介しています(第6章111ページ参照)。

触車事故を防止するためには、次の5つを守ることが重要です。

1. 作業前の確認
2. 列車見張り業務への専念
3. 列車見張り業務等の監督
4. 触車事故防止関係の規程の整備と見直し
5. 作業員等に対する教育・訓練

事故防止分析室

**作業員等の触車事故を防止するために**

運輸安全委員会事務局 安全啓発リーフレット

線路内で作業を行っていた作業員や列車見張員が列車と接触し、亡くなるという鉄道人身障害事故(以下「触車事故」という。)が、令和5年4月、12月、令和6年12月と続けて発生しています。運輸安全委員会発足以降、触車事故は9件発生しており、いずれも作業員等が亡くなっています。過去の触車事故では、作業工程変更後に再打合せしない、左右の指差確認をせずに線路へ立ち入るなど、**触車事故防止のための遵守事項や社内規程が守られていない**、又は**触車事故防止教育が徹底されていない**ことが原因となっています。

●運輸安全委員会発足(平成20年10月)以降の触車事故発生状況

平成21年	平成24年	平成25年	平成29年	令和5年	令和6年
2/20、01:25頃 作業員死亡 7/3、02:46頃 作業員死亡	7/24、12:58頃 中継見張員死亡	2/13、14:45頃 作業員死亡	2/11、01:46頃 列車見張員死亡 12/16、18:37頃 信号担当者死亡	4/11、10:17頃 作業員死亡 12/5、02:22頃 停止手配員死亡	12/10、02:53頃 保守係員死亡

令和5年4月の触車事故※は、見張り業務に専念する列車見張員を配置していなかったために作業員へ列車接近合図が行われず、作業員が列車の接近に気付かず作業を継続していたことにより発生したものと推定されていますが、類似の事故は平成29年12月にも発生していました。このような事故が二度と繰り返されないよう、触車事故防止のポイントをまとめたので、今一度ご確認ください。

※ 鉄道事故調査報告書 URL: <https://tsb.mlit.go.jp/railway/rep-acc/RA2025-2-2.pdf>

**触車事故を防止するためには、次のことを守ることが大切です。**

- 1. 作業前の確認**  
作業前の打合せの際は、列車見張員の配置場所や携行品、作業員の配置場所、列車接近時における列車見張員と作業員間の伝達手段などを確認しましょう。
- 2. 列車見張り業務への専念**  
列車見張員は、営業中の列車ダイヤの把握や接近の監視、列車接近時の作業員への伝達等を実行するために、必ず列車見張り業務に専念しましょう。
- 3. 列車見張り業務等の監督**  
現場の監督者は、列車見張りや待避が適切に行われているか監視しましょう。
- 4. 触車事故防止関係の規程の整備と見直し**  
作業員等の安全を確保するため、線路内での作業を行う場合のルールを定め、必要に応じて見直しを図りましょう。
- 5. 作業員等に対する教育・訓練**  
作業員等がルールを理解し、それに沿った列車接近合図や待避等を実行できるように、教育・訓練を実施しましょう。

【備考】線路内作業の安全確保のために列車接近警報装置、ウェアラブルカメラ等を活用している例もあります。○1は記述をご確認ください。

平成11年2月2日「作業時における触車事故の防止について」(国土交通省鉄道局)  
鉄道局長と副局長及び施設課長より各地の運輸局長宛て宛てて  
平成11年9月16日「線路内での作業における列車との接触防止のためのガイドラインの策定について」(厚生労働省労働基準局)  
労働省労働基準局長より都道府県労働局長宛て宛てて

安全啓発リーフレット

「作業員等の触車事故を防止するために」

運輸安全委員会トップページ > 安全へのツール > 作業員等の触車事故を防止するために

**作業員等の触車事故を防止するために**

線路内で作業を行っていた作業員や列車見張員が列車と接触し、亡くなるという鉄道人身障害事故(以下「触車事故」という。)が、令和5年4月、12月、令和6年12月と続けて発生しています。

運輸安全委員会発足以降、触車事故は9件発生しており、いずれも作業員等が亡くなっています。

過去の触車事故では、作業工程変更後に再打合せしない、左右の指差確認をせずに線路へ立ち入るなど、**触車事故防止のための遵守事項や社内規程が守られていない**、又は**触車事故防止教育が徹底されていない**ことが原因となっています。

●運輸安全委員会発足(平成20年10月)以降の触車事故発生状況

平成21年	平成24年	平成25年	平成29年	令和5年	令和6年
2/20、01:25頃 作業員死亡 7/3、02:46頃 作業員死亡	7/24、12:58頃 中継見張員死亡	2/13、14:45頃 作業員死亡	2/11、01:46頃 列車見張員死亡 12/16、18:37頃 信号担当者死亡	4/11、10:17頃 作業員死亡 12/5、02:22頃 停止手配員死亡	12/10、02:53頃 保守係員死亡

令和5年4月の触車事故※は、見張り業務に専念する列車見張員を配置していなかったために作業員へ列車接近合図が行われず、作業員が列車の接近に気付かず作業を継続していたことにより発生したものと推定されていますが、類似の事故は平成29年12月にも発生していました。このような事故が二度と繰り返されないことがないよう、触車事故防止のポイントをまとめたので、今一度ご確認ください。

※ 鉄道事故調査報告書 URL: <https://tsb.mlit.go.jp/railway/rep-acc/RA2025-2-2.pdf>

「作業員等の触車事故を防止するために」のページ

また、6月には、当委員会のホームページ上に、触車事故防止に関する情報を取りまとめたコンテンツ「作業員等の触車事故を防止するために」を開設しております。鉄道事業者におかれては、安全啓発リーフレットと合わせて、作業時の安全対策を進める上での参考としてご活用ください(第6章119ページ参照)。

## ダイビング船の安全運航のために — 再発防止策と啓発活動

事務局那覇事務所

世界でもトップクラスの透明度を誇る沖縄の海には、美しい青が広がり、色鮮やかなさんご礁や熱帯魚、ウミガメとの出会いを求めて国内外から多くの方々が訪れ、マリンス業者を利用するなどしてダイビングやシュノーケリングを楽しんでいます。

一方で、安全を基盤とすべきマリンス業者が運航するダイビング船の事故が少なからず発生しています。

沖縄周辺海域特有とも言えるダイビング船の事故ですが、令和7年4月及び6月と事故調査報告書の公表が続いたことを受け、同種事故の再発防止に向けて「ダイビング船の安全運航のために」と題した安全啓発リーフレットを作成し、周知を行いました。



### 転覆事故防止

令和6年12月、慶良間列島の黒島北方沖で乗客18人を乗せたダイビング船が波浪注意報が発表される状況下でさんご礁に乗り揚げ、乗船者全員が回転翼機に吊り上げ救助される事態となった事故が発生しました。（死傷者なし）

事故調査報告書では主な再発防止策として、

- ・適切な船位確認により、浅所との位置関係を把握すること。
- ・風潮流で圧流されることを考慮し、安全な水域で錨泊すること。
- ・会社全体での安全管理体制を強化すること。

を挙げています。

加えて、両事故に共通した対策として、「気象・海象情報を適時適切に入手」することを挙げています。

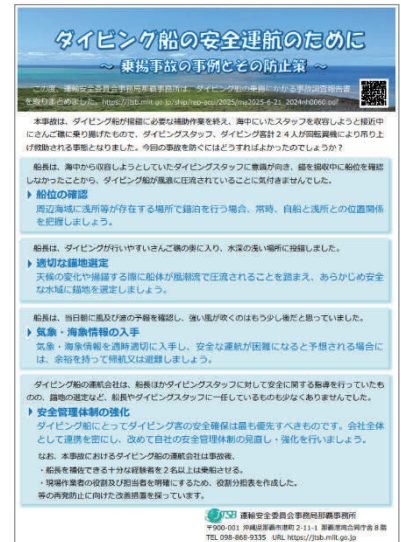
ダイビング船を運航するマリンス業者におかれましては、継続的な社内研修等を通じ、最も優先すべき“乗船者の安全確保”を改めて徹底していただき、その上で、利用者に安心して楽しめる時間をご提供いただけますと幸いです。

令和6年3月、石垣島西方沖で乗客8人を乗せたダイビング船が強風注意報及び波浪注意報が発表される状況下で航行中、船内に海水が流れ込んで転覆し、船長等を含めた乗船者全員が海に投げ出される事故が発生しました。（死傷者なし）

事故調査報告書では主な再発防止策として、

- ・航行中はスカッパを閉鎖して乾舷を確保すること。
- ・海水の滞留が認められる場合は、速やかな排水を実施すること。
- ・転覆のおそれがある場合、ダイビングスーツを着用していても、救命胴衣を着用すること。

を挙げています。



### 乗揚事故防止

## ～ 事故の記憶の架け橋 ～

## 運輸安全委員会の年表ポスターを作成しました

参事官

令和6年に運輸安全委員会の前身である航空事故調査委員会が発足してから50年を迎えました。これをきっかけに、事故の記憶の風化を防ぐ取り組みとして、若手職員によって、これまでの国内の事故の歴史をまとめた年表を作成しました。

この年表には、航空事故調査委員会時代から現在に至るまでの半世紀の間、当委員会が調査して事故調査報告書を公表した航空・鉄道・船舶の事故の概要と、運輸安全委員会の歴史が掲載されています。当委員会では、広報活動の一環として、出前講座の実施や船舶のイベント等へ参加しており、年表がポスター型である特徴を活かして会場へ持参した際に、来場者から「日本の事故の歴史がわかる」と好評をいただいております。



イベント先における年表ポスターの掲示

この年表作成に企画から完成までの約1年をかけて、若手の職員5名が主体的に作業を行ってきました。事例収集の段階では、約半世紀にわたり調査してきた数々の事故等の調査報告書を1つ1つ丁寧に見直し、事故の歴史をたどりました。

原稿の作成の段階では、ポスターの限られたスペースの中、できるだけ多くの事故事例を紹介できるように、各トピックの配置を工夫しました。また、それぞれの事故は複雑な経緯や原因があるため、初見の方にも分かりやすいように簡潔な記載を心掛け、外国の方にも紹介できるように英訳も付記しています。

年表ポスターの完成後は、委員会内の職員がいつでも見ることができる場所に掲示しています。令和7年はJAL123便事故の発生から40年の節目となるため、職員は過去の事故の記憶を風化させないように、この年表を見て思い起こし、日々の職務に励んでおります。

最後に、若手の職員が今回の年表を主体的に作成したことは、事故の記憶を次世代へ継承することにもつながっております。この年表の続きとなる事故が発生しないことを切に願いつつ、運輸安全委員会は、事故の再発防止のために、適確な事故等の調査と事故防止に向けた情報発信を実施してまいります。