

## 5. まとめ

知床沖旅客船沈没事故は、船首部上甲板ハッチの不具合とその確実な閉鎖を欠いたこと、加えて、運航基準に定める「風速 8m/s 以上、又は波高 1.0m 以上」に達するおそれがある中で発航したことが事故の主な要因となりました。

これらの要因を含む事故の根本的背景は、事故調査報告書に記載のとおり、当該旅客船事業者において「実質的な運航管理が行われておらず、安全管理体制が整備されていなかったこと」にあります。

一般に、安全管理体制は、経営トップの主導によって、以下のリソースとシステムが整備され、かつ、十分に機能することで、PDCA サイクルに基づく運用と継続的改善が可能となります。

- **ヒト** (運航海域を熟知し、十分な操船技量と運航判断能力を備えた船長や運航管理者等)
- **モノ** (運航海域に適合した十分な堪航性を備えた船舶)
- **システム** (安全管理体制の核となる運航管理プロセスなど。またそれらの手順化など)

さらに、このような安全管理体制を適切に構築する前提となるのが、「**運航海域の特性**」の把握です。

安全管理体制は事業の規模・実態に応じて定められますが、零細・小規模経営でもある小型旅客船事業者におかれては、まず、運航管理プロセス自体を確実にするため、**自らが事業を営む海域で、どのようなリスクが想定されるのかを洗い出し**、当該プロセスの手順化と継続的改善を試みることをお勧めします。

その上で、運航管理プロセスを安全管理体制の根幹に据え、日々の実務手順や運航判断を「確実に」・「基本に忠実に」・「弛まず・油断せず」<sup>たゆ</sup>反復して実践することが安全運航の基本となります。さらに、その取組を積み重ねることで、安全管理体制の継続的改善と安全文化の醸成につながっていきます。

## 事故防止分析室長のひとこと

今年も早や冬から春へと季節が移ろいましたが、春夏秋冬を通じ、「海」は決して同じ表情をみせることはありません。また、運航者の安易な判断や行動に対して、海は相応の厳しさをもって応えてきます。

特に、多くの人命を預かる旅客船事業では、的確な海象判断と安全を最優先した運航が求められます。

沖縄方面では「二月風廻り」の季節も終わりを迎え、本州近海では急速に発達した温帯低気圧によって引き起こされる「メイストーム (春の嵐)」の時期に入っています。それぞれの海域において、自らの営みの場である「海」がどのような特性を持つのか、常に旅客の安全を保つにはどのような対策を講じることが必要なのか、本ダイジェストがそのような振り返りにお役立ていただけることを願ってやみません。

〒160-0004  
東京都新宿区四谷1丁目6番1号  
四谷タワー15F  
国土交通省運輸安全委員会事務局  
担当：総務課 事故防止分析室

TEL 03-5367-5026  
URL <https://www.mlit.go.jp/jtsb/index.html>  
e-mail [hqt-jtsb\\_bunseki@gxb.mlit.go.jp](mailto:hqt-jtsb_bunseki@gxb.mlit.go.jp)

「運輸安全委員会ダイジェスト」に関するご意見や、出前講座のご依頼をお待ちしております。

