

第1回「知床遊覧船事故対策検討委員会」議事概要

日 時：令和4年5月11日（水）15:00～16:50

場 所：合同庁舎3号館4階 幹部会議室

出席委員：山内委員長、河野真理子委員長代理、安部委員、梅田委員、河野康子委員、
小松原委員、庄司委員、高橋委員、田中委員、中山委員、眞嶋委員、
南委員、渡邊委員

山内弘隆委員を委員長に、河野真理子委員を委員長代理に選任した後、議事次第に沿って、事務局から資料の説明を行い、意見交換を行った。主な意見は以下のとおり。

(安全意識)

- 何よりも安全に対する意識と事業を行う責任感を持ってもらうことが必要であり、その意識がなければ規制を強化しても事故は防げない。
- 「国による管理監督が悪い」というより、規制の意味を事業者がきちんと理解することが大切。そのためには関係者の資質を高めていくことが必要。
- 海の世界は、シーマンシップに頼っており、性善説に立っている。しかし、最近の船舶事故をみると、ここが弱くなっている。
- 不祥事が起こる裏にはリスクがあるにも関わらず、ルールを守らなくても当然となっている等、世間の常識とのズレが起きている。今回の事故もルールに問題があったのか、ルールを遵守すれば防げるものであったのか、検討が必要。
- 今回は安全統括管理者と運航管理者を兼任していたが、中小企業だと社長が決めたら逆らえない。ブレーキを効かせないことへの責任を強くする必要。安全統括管理者に自分がゲートキーパーとの自覚を持たせるべき。
- ルールや設備のような表面的なものでは事故を防げない。運輸安全マネジメントの常態化・日常化が必要。人間力が重要であり、人材を養成することが必要。
- 今回のような大きな事故を起こした経営者に対する両罰規定を設ける必要があるのではないか。

(安全規制のあり方)

- ある意味、安全対策の空白が生じたのではないか。
- 全国一律のルールと地域別のルールがあっても良いのではないか。「人命を守る」という大原則は全国一律のルールであるべき。
- 国による監査や船舶検査の実効性の確保は勿論、「人命最優先・安全第一」で、行政側も事業者側も厳しく見直しを行って頂きたい。性善説では限界。
- 行政の規制を強くすれば良いというものではなく、不適切な事業者の撤退を促すことが重要。
- 優良な事業者の経営を必要以上に圧迫しないよう、ハード面ではなく、ソフト

面の対策を中心に対策を実施すべき。

- ルールが複雑になると守れなくなる。シンプルなルールがよい。ルールの運用も人によって違うことがないようにするべき。例えば、港に黄色い旗を揚げたら、一律にその港の全事業者が運航しない等。
- あるルールをしっかりと知ってもらうことも必要。
- 小型船舶に止まらず大型船舶にも拡大できる点があれば取り入れると良い。

(事故原因の究明)

- 事故原因をしっかりと究明して欲しい。名目と実態との違いを明確にする必要。

(事業参入時の安全チェックの強化)

- 安全統括管理者や運航管理者の養成・研修が重要。
- 遊漁船と潜水艦の衝突事故を契機に、遊漁船業の適正化に関する法律が作られた。遊漁船業の登録は5年毎の更新制。遊漁船業務主任者の選任（講習会の受講、実務経験等が必要）、損害賠償に備えた保険への加入が義務。

(安全管理規程の実効性の確保)

- そもそも、決められたルールを守っていないことが問題。
- 安全管理規程のうち、重要なものは省令等に格上げし、違反に一定の制裁があることを明確化してはどうか。
- 各地域の気象・海象の特性を地域の事業者間で共有し、相互に学んではどうか。

(監査・行政処分のあり方)

- 抜き打ち監査を行ってはどうか。
- 海上運送法は公益通報者保護法の対象となっている。

(船員の技量向上)

- 免許の取得は船員としてのスタートに過ぎず、他者からの助言を受けながら経験を積むことが必要。発航の可否の判断、旅客の避難誘導、外部との連絡等、船員の技量を向上させる仕組みが必要。
- 小型船舶操縦士免許は比較的短時間で取得できてしまう印象があり、また小型旅客船に必要な特定操縦免許も講義と実習を受ければ取得ができてしまう。海技士免許は運航経験を積むこととなっているが、小型船舶操縦士はそうになっていない。
- 免許については、全国一律の免許と海域毎の免許の二階建てがあっても良いのでは。
- 安全管理規程では一義的には船長が発航可否を決定するが、未熟な船長ではその判断が正しいか疑問。技量向上の仕組みづくりも重要。

- 操船の他に観光客への案内業務などがある中で、小型旅客船の船員は 2 人で十分であるのか。その上で有資格者は果たして船長 1 人で十分であるのか？

(船舶検査の実効性の向上)

- 船体に少量でも水が入ると船内で流動して傾きやすくなるので、今よりも高いレベルの船体の水密性を求めても良いのではないか。
- FRP 船の強度は高いが、寒冷地では亀裂に水が入り、凍結・解凍を繰り返すため劣化しやすく、検査も地域性を加味する必要。

(設備要件の強化)

- つながる場所が多い瀬戸内海などは良いが、それ以外の地域では携帯電話を通信手段として認めて良いのか。
- 携帯電話ではなく、無線や衛星携帯電話で通信を確保すべき。
- 無線は同報性があり、周囲の船舶等も聴けるため、異変があれば周囲も気が付くことができる。
- 小型船舶は容積的に救命設備の搭載には限界があるため、船体に水が入っても沈まない形にすることも考えられる。
- 救命いかだの義務付けや、小型の救命いかだの開発を行ってはどうか。
- 日本は南北に長い地形のため、地域性を加味した救命設備要件を考える必要。
- 小型旅客船には AIS (Automatic Identification System : 船舶自動識別装置) の搭載義務はないが、迅速に救助ができるよう、義務化してはどうか。

(利用者への安全情報の提供)

- 通勤・通学と違い、観光は「選ぶ」ということができるため、適切な情報提供が必須。消費者の選択に資する情報提供を考える必要。料金だけでなく安全も消費者の判断の基準となりうる。
- 大規模な会社は内部監査等のチェック機能が働くが、中小規模のオーナー企業はそこまでの体制を作ることは難しい。利用者への安全情報の開示の仕組みを取り入れ、消費者に対する情報公開を通じてマーケットによって規律付けを図ることも考えられるのではないか。

以上