

第2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20日（金）14:00～16:00

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、
野川委員、南委員、渡邊委員

議事次第に沿って、事務局から資料の説明を行い、テーマ別に意見交換を行った。
主な意見は以下のとおり。

1. 事業参入の際の安全確保に関するチェックの強化（運航管理者）

- 安全統括管理者と運航管理者は同じ人で良いのか。補助者にも選任要件を定めるべきではないか。
- 試験制度導入の必要性は理解するものの、多くの企業が零細・小規模のため、いきなり全事業者で実施することは不可能。事業存続に影響が出ないような弾力的な措置をお願いしたい。
- 試験・資格制度をいつ、どのように実施していくのか、細かく詰めることが必要。肝心なのは、自社の安全管理規程を理解し、守れているかというシンプルな点。
- 監査・検査で優良と思われる事業者には免除し、不適当な事業者に対し、試験・資格を設けることも有効ではないか。
- 運航管理者の資格制度だけで安全を担保できるのか。運輸局やJCIの監査・検査だけでは不足。第三者や民間のチェック機関が必要ではないか。
- 試験・講習の導入については、それに費やされる時間・費用・労力に比して、今回のような事案を防ぐという効果が十分に認識できない。運航管理者としてどういう人が選ばれるか事後的チェックを厳しくしたほうが効果的ではないか。チェックの上で事業者のブラックリスト・ホワイトリストを作成したり、良質な民間の検査機関を導入したりするのが良い。
- 今回の件は、海技免状や乗船経験がなく、さらに海事知識もない人が運航管理者に就いていたことが問題。乗船経験がない方に対しては、海事知識に関する試験・講習は意味があり、経験がある方には不要ではないか。
- 今般の事業者は、「3年以上の実務経験」として、運航管理補助と協議会の会長職の経験を挙げているが、これで海事知識があったと言えるのか。少なくとも海技免状や海事知識がない、今まで陸上勤務であった方には、試験・講習も必要か。
- 小型船舶操縦士免許を持っていたとしても、当該地域の知識が欠けている場合、試験等を免除して良いか否かという論点があるかもしれない。
- 運航管理者に対し、必ずしも深い海事知識を求める必要はないのではないか。むしろ海事知識のある者が適切な安全管理規程を作成すれば、あとはそれを守るだ

け。守るべきことを守るという責任、組織の体制、経営状態、そちらの方に問題の根があると考えており、このような点を見るべきではないか。

- 講習をやるにしても、受講すればそれで良いではなく、これに加え、知床の海について地元の漁業者から話を聞くなどの段取りも必要か。
- 運航管理者と安全統括管理者との関係をどう整理するか。兼任の可否、両者に資格要件を課すかどうかを含め、全体のバランスを見ていく必要がある。
- 運航管理者の経歴などを積極的に開示し、利用者の安心につなげるなど、マーケットメカニズムを効かせるための情報開示と組み合わせるといった形も考えられる。
- 零細の業者も多く余力もないため、全員に資格要件を設けるのは負担の問題が大きい。ウェブを含め、日常的に地元の漁業従事者と情報共有する機会を作るなど、地域で情報交換をする仕組みを作れないか。
- お金をもらって旅客を運送する以上、最低限のルールは必要。合わせ技で安全対策を強化していくことと思うが、利用者としては、ぜひこういった方向で考えていただきたい。
- 事務局としては、運航管理者が要件をきちっと備え、実質的に機能する、といったことを提案しており、その方法論として、試験、講習などを想定。他方、今回の会議で「実質的に機能」させるために、色んなご意見を頂戴しており、「試験をしてもそれだけじゃダメだ」という意見、「必要なところに対し試験をやれば良い」という意見などがあつたが、各委員が仰りたいのは、「これだけはない」ということ。もう一つは、経済的な面も含めたフィージビリティを考えるということ。すなわち、運航管理者の資格試験の実施や講習の受講だけでなく、第三者によるチェックや事業者に対する安全情報の積極的な公開などと併せて、全体として運航管理者を実質的に機能させる、運航管理の実効性を高める、という意見にまとまったのではないかと。どういう風に実行するかは、また考えていただきたい。

2. 監査・行政処分のあり方

- 事故が起きれば、利用者にとっては、企業の大小や定期・不定期の別は関係ない。現状、規模の大きい事業者や定期事業者を中心に監査が行われているように感じるが、小型船で不適切な管理のところを重点的に監査して頂きたい。
- 現行制度は、定員 12 名以下の場合、届出だけで良い。許可事業の規制が強化された場合、届出で済むよう定員を減らす事業者が出てくる可能性があり、同時に規制を強化していかなければいけないのではないかと。
- 近年の海難事故等を見ていると、シーマンシップの弱体化に問題があると思料。航空や鉄道では安全啓発に力を入れている。今後海事分野では、この心構えの部分について、どのように考えていくのかご検討いただきたい。
- 自動車については、軽井沢のバス事故を受け、監査要員を増やしており、更に巡回指導員制度が設けられた。約 180 名の運航労務監理官で年間数千件も監査を実施するとすると、十分に出来るのか。

- ソフトやハードの面、個人や組織の面から、安全管理規程の遵守についてチェックをしていくために、総合的なガイドラインの作成を検討してはどうか。また、小型船と大型船で区別が必要。
- 事業者が内部点検をした上で、事業リスクを分析し、定期的に見直しを行うことができているかを確認するというアプローチもあり得る。
- 行政が全てを監査するのは大変。民間や地域における相互のチェックもポイント。
- 大手船社は、内部の安全文化を高める部署があるが、零細業者は安全を組織的に遂行する体制がない。事業者の自主的な改善を促す仕組みは必要だが、意識の低い事業者をどうチェックし、退出させていくかが重要。
- 委員の皆さんから、地域全体での動き、民間活用、ガイドライン、シーマンシップなど、様々な方向性をご指摘頂いた。他方、事務局提案の「方向性」1～7は、具体的なやり方であり、誰も反対しない内容かと思うが、今後具体的になっていくことを期待している。

3. 船舶検査の実効性の向上

- 検査の規則そのものに現状不備があるというより、寒冷地でどのように実効性のある検査が行われるかについて、検査員の資質や体制が大事。技術検討会を設置した上での検査方法の洗い直しも賛成。
- 日本小型船舶検査機構（JCI）の検査員は業務過多ではないか。検査を行う地域によっても、体制を検討する必要があるのではないか。
- 手数料収入を得て検査業務をしているため、顧客との微妙な力関係が生じるのではないか。国として JCI に権限を与えることが必要。JCI 1 社のみで良いか、競争原理が働くようにしたほうが良いのではないか。
- JCI 1 社の体制については、船舶の検査は費用対効果の観点であまり儲かる仕事ではなく、今に至っているという経緯もある。
- 内水区域等を除き、携帯電話は船の通信手段として原則禁止にすべきではないか。
- 船の通信手段として携帯電話は不適切などころもあるが、より多くの情報共有を図り、管理をスムーズにできるという面もあるので、禁止ではなく、付加的に上手く使っていけば良いと考える。
- 事務局案の「方向性」について、委員から特段の反応はなかったもので、こういう方向性でやるのだと思うが、色々な実態ややり方について、もう少し検討したらどうかということだと思う。

4. 利用者への安全情報の提供

- 公表対象の行政指導への拡大と、公表期間の延長には賛成。その上で、行政処分等の内容だけでなく、その後の是正や改善の結果についても記載することで、利用者の安心に繋がる。
- 事業者・事業者団体・行政のそれぞれのレベルで、利用者の安全への配慮につい

て、ポジティブな面での情報発信を行うことで、事業者支援にも繋がると考える。

- 海上旅客運送事業は許可制であり、国が安全を担保しているという前提で成り立っているため、許可基準が守られているかどうかには尽きる。利用者が迷うような情報を出すことや、利用者側に判断を委ねることは違うのではないかと。
- 発航の条件、運航・欠航の頻度の情報を利用者に提供することで、運航・欠航いずれの場合でも利用者の安心に繋がるのではないかと。
- 処罰のためにネガティブ情報を出すのか、ユーザーに納得してもらうための安全情報の提供なのか、目的をはっきりさせ、情報を有効に使って頂きたい。
- 一部委員の意見もあったが、基本的には、利用者に安全情報を提供していくという方向性に、皆さんご同意ではないかと思う。内容や出し方については、色々意見を頂いたため、事務局の方でご判断頂きたい。

以上