

令和4年5月23日
国土交通省海事局
北海道運輸局

有限会社 知床遊覧船に対する特別監査の結果

1. 実施概要

【監査対象】

有限会社 知床遊覧船（以下「会社」という。）

【監査員】

北海道運輸局及び国土交通省本省職員（計5名）

【監査方法】 ※監査期間：令和4年4月24日～5月23日

- ・会社社長、社員、アルバイトからの聴取
- ・会社営業所立入り
- ・会社所有船舶立入り
- ・同業他社からの聴取

※会社は、前回監査（令和3年6月24日～25日）においても、安全管理規程等の違反により、以下の指導を受けている。

- ・運航管理者は常時連絡できる体制を維持し、必要な勤務の体制を確立すること
- ・全社員に対して安全管理規程に係る安全教育を定期的に行うこと
- ・運航の可否判断等を運航記録簿に記載すること
- ・運航管理者への定点連絡を確実に実施すること 等

2. 特別監査において確認した主な違反事実

前回監査での指導等にも関わらず、会社は再び下記違反を繰り返し、安全管理規程により構築されるべき複層的なセーフティネットが失われたことが今回の重大な事故の発生と被害の拡大の大きな要因となった。

①安全管理体制の欠如

【運航管理者等の職務及び勤務体制】

- 安全管理規程上、安全統括管理者及び運航管理者に求められる責務は重大であるにも関わらず、安全統括管理者と運航管理者を兼任する会社社長（以下「社長」という。）は、両ポストに求められる職務を理解せず、法令や安全管理規程への理解も不十分であり、その遂行を怠っていた。
- また、運航管理者は、事故当日の運航において、KAZU I（以下「本船」という。）

が運航している間、営業所への常駐義務を果たさず、また、運航中は運航管理補助者も不在という状態であった。さらに、自らが職務をとれない場合に業務を引き継ぐべき運航管理者代行を置くことも怠った。

- 前回監査においても、運航管理者等について必要な勤務の体制を確立すべきことが指導されているにもかかわらず今回の事故が発生したことから、会社が安全マネジメントを的確に実施し安全の確保を日常的に行っていく組織風土を持っているか強い疑問を禁じ得ず、会社の安全管理体制は欠如していたと言える。

【運航管理者の資質】

- 令和3年3月、会社は、社長を運航管理者に選任する届出において、実際には運航管理の実務の経験がほとんどなかったにもかかわらず、海上運送法施行規則における運航管理者の資格要件である「船舶の運航の管理に関し3年以上の実務の経験を有する者」に該当する旨の虚偽の届出を行っていた。
- このように、運航管理者は輸送の安全の確保の要であるにもかかわらず、一定の知識・経験を有する者が運航管理者に選任されていなかったため、輸送の安全確保の仕組みを著しく形骸化させた。

【安全教育】

- 甲板員及び事務員に対して、法令や安全管理規程をはじめとする輸送の安全の確保に係る安全教育が実施されていなかった。
- 前回監査においても、全社員に対して安全管理規程に係る安全教育を定期的に行うことが指導されているにもかかわらず、運航に関わる業務を行う職員の経験・教育の不足が再度露呈し、会社の運航管理が適切に行われていなかった。

②発航基準に対する違反

- 本船船長は、本件事故当日、斜里町において、当日3時9分に海上で6時から24時まで風速15.0m/s以上とする強風注意報、9時42分に海上で9時から12時まで波高2.0m、12時から15時まで波高2.5mとする波浪注意報が発表されており、発航以前の時点で運航基準に基づく発航を中止すべき条件（風速8m/s以上、波高1m以上）に達するおそれがあったことが明らかであるにもかかわらず、本船船長は発航を中止しなかった。
- また、社長は、運航管理者として自ら気象・海象等を詳細に確認することを怠った結果、本船船長に対して、運航中に気象・海象が悪化した場合はその時点で引き返す「条件付き運航」として発航を認め、安全管理規程が運航管理者に求める発航中止の指示を行わなかった。
- さらに、本件事故当日、運航管理者及び本船船長は、運航可否判断等の結果を記録していなかった。

○前回監査においても、運航可否判断等の結果の記録を指導しているにも関わらず、運航管理者及び本船船長はその記録を怠り、安全な航行を担保するための発航基準を遵守していなかったことから、事故当日に本船の発航を止められず、両者に求められる職務を全く果たしていなかった。

③通信体制の不備

○会社の届け出た運航基準においては、連絡方法として衛星携帯電話、業務用無線設備、携帯電話が設定されていたにも関わらず、以下の問題が確認された。

- ・衛星携帯電話

昨シーズン末頃から故障して使用できない状態であり、船内に備え置かれず、グループ会社の事務所に故障した状態で保管されていた。

- ・業務用無線設備

会社は、安全管理規程において「業務用無線設備」を連絡方法の一つとして定めていたが、会社の無線設備は業務上の使用が認められたものではなく、前回監査においてもその旨指摘されていたにも関わらず、業務用無線設備を配置しなかった。

なお、会社の無線設備は、営業所のアンテナが破損しており、事故当日は使用できない状況であった。

- ・携帯電話

本船の船舶安全法に基づく無線設備は、令和4年4月20日の日本小型船舶検査機構（JCI）の中間検査において、航路全域で通じるとの船長の申告により、衛星携帯電話から au の携帯電話に変更されているが、au の携帯電話では、実際には通信できなかったと推測される。

なお、社長は、本船船長より au の携帯電話も航路全域で通じるようになったとの説明を受けていたことから、それ以上の確認を行っていなかったとしている。

また、本船船長には、航路全域で通話可能とされる docomo の業務用携帯電話も配布されていたが、本船船長は当該携帯電話を事故当日携行しなかったことが確認された。

○このように、運航基準で定めた連絡方法に不備があるにも関わらず、運航管理者である社長は本船の発航を認めた。

○前回監査においても、運航管理者が常時連絡できる体制を維持することを指導しているにも関わらず、船舶と陸側の連絡方法の確保の重要性を認識せず、運航管理者として必要な職務を適切に遂行していなかった。

④定点連絡の不履行

○安全管理規程において、船長は運航中に所定の地点で運航管理者に連絡をするとともに、運航管理者は船舶の動静を把握できないときに必要な措置を講ずべきとされ

ている。

- しかしながら、事故当日は本船船長から運航管理者への定点連絡が全く行われず、社長は、運航管理者代行や運航管理補助者を置かないまま事務所を不在にして、本船の動静の把握を怠った。
- 前回監査においても、運航管理者への定点連絡を確実に実施することが指導されているにも関わらず、本船船長、運航管理者ともに安全管理規程において両者に求められる職務を果たしていなかった。

⑤船体の状況及び本船船長の資質

- 本船の船底に損傷があったとの見解が複数の関係者から得られたが、本船が沈没しているため、確認することができなかった。今後、本船の引揚げ等により更なる情報が得られる可能性がある。
- 本船船長の知見・経験や操船能力といった資質について、当該海域での経験の少なさを懸念していたという見解が複数の関係者から得られたが、本船船長が行方不明となっているため、それ以上確認することができなかった。

3. 行政処分について

- 会社は、届出をした安全管理規程等に多数違反（別添参照）。
- 現時点では事故の直接的原因は不明であるが、安全管理規程により構築されるべき複層的なセーフティネットが違反行為により機能せず、輸送の安全確保の仕組みが破綻し、今回の重大な事故の発生と被害の拡大の大きな要因となった。
- 特に、社長は虚偽の届出により運航管理の要件を満たさず運航管理者となっており、安全管理体制の要となる運航管理者の実態が存在しない状態となっており、輸送の安全確保の仕組みを著しく形骸化させた。
- また、運航管理者等の職務及び勤務体制、運航の可否判断等の記録、定点連絡等、前回監査で指摘された事項の再犯も確認され、安全管理体制への改善意識が全く見られなかった。
- このまま事業を継続させることは再び重大な事故を起こす蓋然性が高いことから、事業継続を前提とする輸送の安全確保命令（海上運送法第19条第2項）によらず、会社に対して、事業許可の取消（同法第16条）を行うことが適当である。
- なお、会社の事業許可取消後における、今回の事故で被害に遭った旅客のご家族への対応について、今回の特別監査においては会社は旅客1人あたり1億円を支払限度額とする損害賠償責任保険に加入していることを確認しているが、事業許可の取消後においても、事業者に対して引き続きご家族への真摯な対応を求めていくべきである。

＜違反事実一覧＞

○海上運送法

違反内容	違反条項
会社は、届出をした安全管理規程によらず事業を実施していた。(安全管理規程違反)	海上運送法 第 50 条第 6 号
※安全管理規程違反の内容	
社長が、船舶の輸送の安全確保のための主体的関与を行わず、安全方針や安全重点施策の見直しや周知も含め、安全マネジメント態勢が適切に運営されていなかった。	安全管理規程 第 4 条～第 7 条
会社は、社長が運航管理者の資格要件である「船舶の運航の管理に関し 3 年以上の実務の経験を有する者」に該当しないにも関わらず、社長を運航管理者に選任した。	安全管理規程 第 10 条
運航管理者は、運航管理者不在中の運航管理者代行を指名していなかった。	安全管理規程 第 13 条
運航管理者は、事故当日の運航において、運航中に営業所への常駐義務を果たさず、運航管理補助者も不在という状態であった。	安全管理規程 第 15 条第 1 項
運航管理補助者は、事故当日の運航において、船舶の運航中、営業所に不在であった。	安全管理規程 第 16 条
安全統括管理者は、安全マネジメント態勢に必要な手順及び方法の確立・維持等に係る職務を果たしていなかった。	安全管理規程 第 17 条
<p>運航管理者は、安全管理規程の遵守の確実な実施に必要な職務を果たしていなかった。</p> <p>(選任されていた運航管理者は、運航管理の実務の経験がほとんどなく、一定の知識・経験を要する運航管理者としての職務を適切に遂行していなかった。)</p> <p>(運航基準で定めた連絡方法に不備があるにも関わらず、運航管理者は本船の発航を認めた。)</p>	<p>安全管理規程 第 18 条</p> <p>運航基準 第 12 条</p>
<p>船長は、事故当日の運航において、気象・海象が一定の条件に達するおそれがあると認める状況であるにも関わらず、運航中止の措置を執らなかった。</p> <p>(船長は、発航前に航行中に遭遇する気象・海象が風速 8m 以上、波高 1m 以上に達するおそれがあるにも関わらず、発航を中止しなかった。)</p>	<p>安全管理規程 第 24 条</p> <p>運航基準 第 2 条第 2 項</p>

<p>運航管理者は、事故当日の運航において、運航基準により運航中止を判断すべきであったにもかかわらず、中止の判断を怠り、その指示をしていなかった。</p>	<p>安全管理規程 第 18 条、第 25 条 運航基準 第 2 条、第 3 条</p>
<p>事故当日の運航において、運航管理者及び船長が行うべき運航の可否判断、運航中止の措置及び協議の結果等が記録されていなかった。</p>	<p>安全管理規程 第 28 条 運航基準 第 4 条の 2</p>
<p>運航管理者は、事故当日の運航において、気象・海象に関する情報等運航に必要な情報を船長に連絡していなかった。</p>	<p>安全管理規程 第 29 条</p>
<p>船長は、事故当日の運航において、運航基準に定められた地点に達したこと等の連絡を行っていなかった。 (船長は、運航管理者あてに基準航路上の地点通過時の連絡を行っていなかった。)</p>	<p>安全管理規程 第 30 条 運航基準 第 10 条</p>
<p>運航管理者は、船舶の検査結果を確認していなかった。</p>	<p>安全管理規程 第 38 条</p>
<p>運航管理者は、事故当日の運航において、陸上施設点検簿に陸上施設の点検結果を記録していなかった。</p>	<p>安全管理規程 第 40 条</p>
<p>運航管理者は、事故当日の運航において、船舶の動静を把握できないときに事故処理基準に定める必要な措置を取らなかった。</p>	<p>安全管理規程 第 43 条 事故処理基準 第 7 条第 2 項</p>
<p>安全統括管理者及び運航管理者は、関係法令その他輸送の安全を確保するために必要と認められる事項について理解しやすい具体的な安全教育を定期的実施し、その周知徹底を図っていなかった。</p>	<p>安全管理規程 第 49 条</p>
<p>船員及び運航管理要員に対する安全教育、操練及び訓練等の概要が記録されていなかった。</p>	<p>安全管理規程 第 52 条</p>
<p>会社は、社長を運航管理者に選任する届出にあたり、社長が運航管理者の資格要件である「船舶の運航の管理に関し 3 年以上の実務の経験を有する者」に該当しないにもかかわらず、該当する旨の虚偽の届出を行っていた。</p>	<p>海上運送法 第 50 条第 9 号</p>
<p>営業所に運送約款を公示していなかった。</p>	<p>海上運送法第 23 条 において準用する 第 10 条</p>