

テーマ別の検討②

- | | |
|---------------------------------|--------|
| 1. 船員の技量向上 | P 3 ~ |
| 2. 設備要件の強化 | P 16 ~ |
| 3. 利用者への安全情報の提供（事業者からの安全情報の提供等） | P 33 ~ |

検討委員会でご議論頂きたい主な検討項目（5/27時点）（案）

知床遊覧船事故のような**痛ましい、悲惨な事故を二度と起こさない**ため、**海域毎の特性**を踏まえつつ、**安全対策を重層的に強化**し、**安心・安全な小型旅客船を実現**するため、本検討委員会において、以下の項目についてテーマ別に議論を進める。

※現在実施中の(有)知床遊覧船に対する特別監査の内容や、KAZU I のサルベージの状況、国会や本検討委員会における議論等も踏まえつつ、検討事項の追加・変更を行う。

※当面、比較的速やかに具体化可能なものについて、優先的に検討する。

国

○監査・行政処分のあり方
（監査）

○船舶検査の実効性の向上

○利用者への安全情報の提供
（事業者からの安全情報の提供等）

チェック

第3回検討委のテーマ

事業者

人・船

○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）

○船員の技量向上

○設備要件の強化

等

安全意識・マネジメント

○旅客船事業者に対応しい安全意識の確保

○安全管理規程の実効性確保

等

1. 船員の技量向上

現行制度：小型船舶操縦士免許

船舶職員及び小型船舶操縦者法において、「小型船舶」とは、主に総トン数20トン未満の船舶であり、船舶の航行の安全を図るため、これに乗船させるべき者の資格等が定められている。

適切な操縦免許証を受有する小型船舶操縦士でなければ、船長として乗船することはできない。

また、旅客の輸送をする小型船舶の船長になるためには、「特定操縦免許」の取得が必要。

小型船舶操縦士の免許

1級小型船舶操縦士	操縦できる範囲は無制限。 ただし、沿海区域の外側80海里（約150km）以遠を航行する場合には、船長以外に六級海技士（機関）以上の資格を持った者を乗船させなければならない。
2級小型船舶操縦士	海岸から5海里（約9キロメートル）までの海域を操縦できる。 なお、年齢が18歳未満の者は操縦できる小型船舶の大きさが5トン未満に限定されている。
2級小型船舶操縦士（湖川小出力限定）	湖、川、一部の内湾だけに利用する総トン数が5トン未満、エンジンの出力15キロワット未満の船を操縦できる。
特殊小型船舶操縦士	水上オートバイを操縦するために必要な免許。

【令和4年3月31日時点の
小型船舶操縦免許証有効者数】

1級 482, 491人

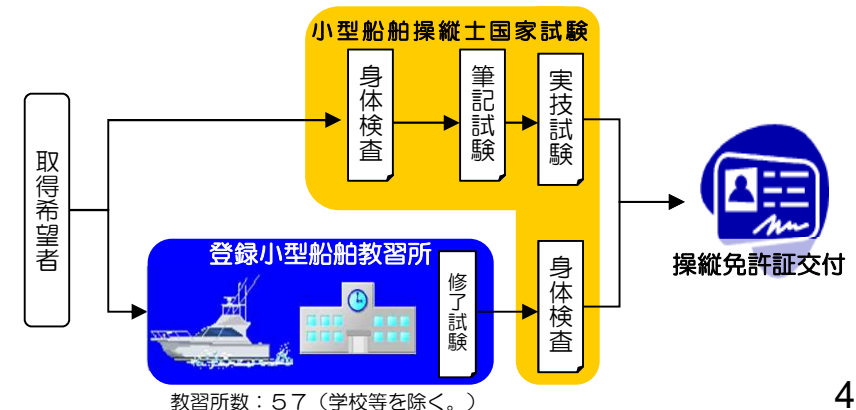
2級 833, 479人

小型船舶操縦士国家試験

小型船舶操縦士国家試験は、指定試験機関（（一財）日本海洋レジャー安全・振興協会）が行っている。

試験の内容は、身体検査、学科試験及び実技試験。

なお、国土交通大臣の登録を受けた登録小型船舶教習所において、国家試験科目と同様の教習科目（学科及び実技）の課程（それぞれの修了試験を含む。）を修了した者は、身体検査に合格すれば操縦免許の取得が可能。



現行制度：小型旅客船の船長になるための免許(特定操縦免許) 国土交通省

旅客の輸送をする小型船舶の船長になるためには、「特定操縦免許」の取得が必要。

当該免許を取得するには、1級又は2級小型船舶操縦士国家試験の合格に加えて、小型船舶操縦者としての業務を行うに当たり必要となる海難発生時における措置、救命設備の使用等を内容とする「小型旅客安全講習」の受講が必要。

＜小型旅客安全講習の概要＞

(※)1単位時間:50分

履修方法	履修内容	履修時間
講義	① 操練実施の意義 ② 人命喪失を含む海難とその発生の可能性 ③ 膨張式救命いかだ及び艀装品 ④ 生存維持のための体力維持と応急医療知識	1単位時間(※)
実習	① 救命胴衣の使用法 ② 水中への飛び込み並びに水中からの救命いかだへの乗り込み等の非常事態においてとるべき行為 ③ 応急医療(心肺蘇生法を含む。) ④ 信号装置及び無線救命設備の使用	6単位時間

＜操縦免許新規取得者数＞

(人)

	令和元年度	令和2年度	令和3年度
1級	10,451	13,619	13,694
2級	23,162	27,871	29,178
特定操縦免許	2,875	3,064	3,414



【救命いかだを使用した実習】

運転者に関する制限 〈道路運送法〉

【年 齢】21歳以上(一定の教習修了者については19歳以上)

【運転経験】3年以上(旅客自動車に乗務員として2年以上乗務経験を有する者等は2年以上、又は一定の教習修了者は1年以上)

【免 許】有効な第二種運転免許

〈参考：その他事業者に課される安全に関する制限事例〉

遊漁船業務主任者の選任

遊漁船業者は、「遊漁船業務主任者」を選任し、遊漁船を出航させる際に乗船させなければならない。
〈遊漁船の適正化に関する法律〉

○「遊漁船業務主任者」の要件

【免 許】海技士（航海）又は小型船舶操縦免許

【経 験】遊漁船業に関する1年以上の実務経験又は
遊漁船業務主任者の下での10日間以上の実務研修

【講 習】

遊漁船業務主任者を養成するための講習(約4時間)の修了
(内容：法令・制度、安全、漁場の安定利用)

登録運転者による乗務（タクシー）

タクシー事業者は、単位地域毎に国土交通大臣による登録を受けた「登録運転者」以外の者を運転者として乗務させてはならない。
〈タクシー業務適正化特別措置法〉

○「登録運転者」の要件

【免許等】道路運送法に定める各種要件の充足

【講 習】運輸局長が認定する講習（11時間以上）の修了
(内容：法令、安全、接遇及び地理)

【試 験】国土交通大臣（代行機関）が行う試験の合格（※指定地域の
み）（内容：法令、安全及び接遇、地理）

※指定地域：札幌、仙台、さいたま、千葉、東京、横浜、名古屋、京都、大阪、神戸、広島、北九州、福岡

従業員に対する指導・監督

旅客自動車運送事業運輸規則 第38条第2項（従業員に対する指導監督）〔抜粋〕

旅客自動車運送事業者は、国土交通大臣が告示で定めるところにより、次に掲げる運転者に対して、事業用自動車の運行の安全を確保するために遵守すべき事項について特別な指導を行い、かつ、国土交通大臣が告示で定める適性診断であつて第四十一条の二及び第四十一条の三の規定により国土交通大臣の認定を受けたものを受けさせなければならない。

目的

- 多様な地理的、気象的状况の下で旅客を運送すること
 - 大型の自動車を運転することが多いこと
- 
- 経路、路線又は営業区域における路線道路の状況その他の運行の状況に関する判断及びその状況における運転について、高度な能力が必要
- 
- 運行の安全及び旅客の安全を確保するために必要な運転に関する技能及び知識を習得

対象者

- 死者又は負傷者が生じた事故を引き起こした者
- 運転者として新たに雇い入れた者
- 乗務しようとする事業用自動車について当該旅客自動車運送事業者における必要な乗務の経験を有しない者
- 高齢者（65才以上）

内容

- 事業用自動車を運転する場合の心構え
- 事業用自動車の運行の安全及び旅客の安全を確保するために遵守すべき基本的事項
- 事業用自動車の構造上の特性
- 乗車中の旅客の安全を確保するために留意すべき事項
- 旅客が乗降するときの安全を確保するために留意すべき事項
- 主として運行する路線若しくは経路又は営業区域における道路及び交通の情報
- 危険の予測及び回避並びに緊急時における対処方法
- 運転者の運転適性に応じた安全運転
- 交通事故に関わる運転者の生理的及び心理的要因並びにこれらへの対処方法
- 健康管理の重要性
- 安全性の向上を図るための装置を備える事業用自動車の適切な運転方法

現行制度：小型旅客船の定員（甲板部）

最長航行時間	8時間以下	16時間以下	16時間超
自動操舵装置 無	2人	4人	6人
自動操舵装置 有(※)	1人	2人	3人

※ 総トン数200トン未満の船舶で操舵位置から全周囲を見渡すことができる構造等であって、
運航労務監理官の確認を行った船舶を含む。

注) 小型船舶(総トン数20トン未満の船舶等)については、一定の区域*を航行する船舶を除き、
機関部職員を乗船させる必要がない。

* 沿海区域の境界からその外側80海里(約150km)以遠の水域等

現行制度：旅客船の旅客の避難に関する教育訓練

- ① 船舶所有者は、旅客船(※)には、旅客の避難に関する教育訓練その他の航海の安全に関する教育訓練を修了した者以外の者を乗組員として乗り組ませてはならない。

※ 平水区域を航行区域とする一部の旅客船は除く

- ② 当該教育訓練は、上記旅客船の乗組員に対し、5年以内ごとに実施しなければならない。

＜旅客の避難教育訓練の内容＞

旅客の招集及び誘導、救命胴衣の着用の支援その他の非常時における旅客の安全の確保に関し、次の内容について実施(船員法第118条の2、船員法施行規則第77条の14関係)

- 旅客の招集及び誘導に関し次に掲げる事項
 - ・旅客に不安を与えない明確な指示の方法
 - ・非常の場合における秩序維持に関する知識
(非常の場合における人間の行動特性に関することを含むものであること。)
 - ・通路及び階段における旅客の誘導方法(脱出経路上の障害物の排除に関することを含むものであること。)
 - ・特別の支援を要する者の避難方法
 - ・旅客室内等における旅客の搜索方法
 - ・避難した旅客の人数を旅客名簿を利用して確認する方法
 - ・基本的な英語及び当該旅客船の乗客の多くが使用する言語による指示の方法
 - ・言語以外の手段による指示の方法
- 救命器具の使用方法
(旅客に対する個人用救命器具の使用を実技指導により説明する方法を含むものであること。)
- 非常配置表に関する知識
- 状況に応じた適切な避難方法の選択

船員の技量向上に向けた事業者ヒアリング

- 全国の小型旅客船35事業者(各地方運輸局等毎に3社程度)にヒアリングを実施。
- 1事業者当たりの小型船舶数: 1隻(14社)、2~4隻(15社)、5~9隻(4社)、10隻以上(2社)

1. 船長の選任について

- 船長の選任に当たり、選任基準(乗船経験)を定めている事業者が多かった。
- 乗船経験の要件は、1年~3年程度が多い傾向であったが、半年以下~10年以上と、事業者毎に幅があった。なお、他社での経験や海技免状の有無により、期間に差異を設けている場合もあった。
- 免許については、級の指定までしている事業者は少数であったが、1級小型船舶操縦士免許を求めている事業者も見受けられた。また、小型旅客船の運航には不要であっても、運航・設備に関する基礎知識を身につけさせるため、海技士資格の取得を求めている事業者も見受けられた。
- 乗船経験の他、下記の項目の知識習得を目指して社内での研修や試験を設けて、船長の選任を判断している事業者も多く見受けられた。
 - ・ 気象、海象、周辺海域の状況(地形、風による影響、定置網等)
 - ・ 操船技術(出入港・離着岸・荒天時対応、その他緊急事態対応)
 - ・ 関係法令の理解
 - ・ 旅客に対する接遇、他の従業員等とのコミュニケーション能力
- なお、一定の選任基準を定めている事業者の多くは、上記の項目を複数組み合わせることで船長選任の判断を行っていた。
- 選任基準を定めていない事業者についても、ほとんどの場合
 - ・ 運航管理者、他の船長、船員からの技術や資質などに関する意見
 - ・ 10年程度の甲板員の経験など、何らかの要素を考慮して選任を行っていた。

2. 甲板員の選任について

- 乗船経験や免許受有などの選任基準を定めている事業者もいたものの、多くの事業者は、具体的な選任基準を設けず、研修等を通して適性の判断を行うとともに、経験を積ませている場合が多かった。
- 研修においては、周辺海域の状況、安全確保の知識の取得等の旅客船の運航に当たって必要な知識の習得を目指すほか、当該研修を通じてコミュニケーション能力、人間性等適性を判断していた。

3. 船員の訓練について

- 法令で定める操練等以外の慣熟訓練・研修について、ほとんどの事業者が行っていた。
- 訓練・研修の具体的な内容については、以下の通り事業者毎に多種多様であった。
 - ・船長による操船技術に関するOJT(具体的に時間数を定めている事業者もあり。)
 - ・運航経路の海象、地形の特徴等の確認(机上及び実地)
 - ・旅客船協会、船員災害防止協会、水難救済会の講習の受講
 - ・船舶の各機関や設備の確認作業に関する研修(実地)
 - ・各種社内規定の確認(机上)
 - ・消防との船舶を利用した避難訓練及び水難救助訓練
 - ・危険予知訓練
- 訓練実施の課題として事業者が上げたのは、「講師となるベテラン船員の確保が困難」、「十分な訓練時間の確保ができない」、「訓練場所がない」、「訓練方法に対する知識が乏しい」等であった。

第1回検討委における主な関連ご意見

- 免許の付与は最初のスタートに過ぎない。船員の技量という意味では最初の知識に加え、自分の経験、他者からの教え・アドバイスを得て、自分の技量を向上していくもの。
- 海技免状保有者であれば、何年にもわたって運航経験を積むのかもしれないが、小型旅客船の場合は比較的容易になっている。
- 今は免許を取れば全国どこでも運航できるが、海域毎の路線免許というような形も必要かもしれない。
- 観光船では船長が操船要員だけではなく、営業要員を兼ねる場合が多い。果たして2人で良いのか、資格者1人で乗務させてよいのか、という問題はしっかりと考える必要がある。

国会におけるご指摘 その他

- 一般の操縦免許と小型旅客船のような事業用操縦免許が同じものでいいのか。
- 運航する海域、運航する船舶の大きさ・種類等によっても、求められる技量は変わってくるが、それら全てを免許の取得段階でカバーすることは難しいのではないか。
- 今回乗船していた船長や甲板員は、必要な安全教育を適切に受けていたのか。
- 船長と甲板員の2名の見張り体制で十分であったのか。
- これまで無事故無違反で安全運航を行ってきた事業者への配慮も必要。

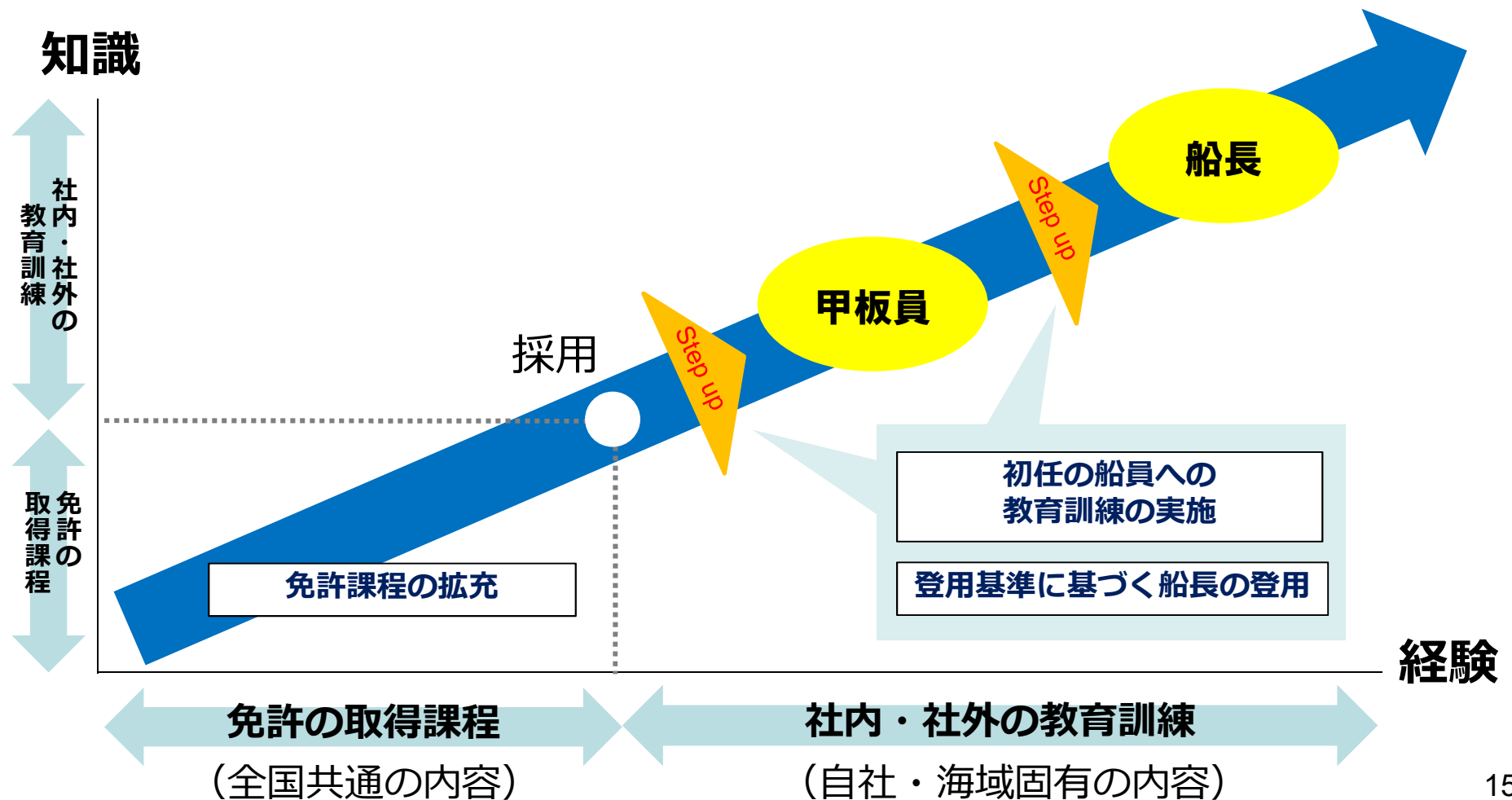
対策の方向性（案）

- ① 免許取得段階での知識・能力要件の拡充
（気象・海象、出航判断、海難防止、発航前点検、救命設備、見張り 等）
- ② 海域等の固有の実情を踏まえた初任教育訓練の義務化
（例：船長・海員への自社の安全管理規程や、運航を行う海域の気象・海象に関する教育等）
- ③ 運航経験等も考慮した船長登用基準の導入

※具体的な内容については、今後、小型旅客船事業者の実態調査等を実施した上で検討。

対策の方向性（補足：小型旅客船の船員の技量向上の考え方（素案））

「全国共通の内容は小型船舶操縦士免許の取得課程」で、「自社・海域固有の内容は社内・社外の教育訓練」で、との役割分担の下、小型旅客船の船員に必要な知識・経験確保に身に付けさせるための仕組みを設ける。



2. 設備要件の強化

現行制度：船舶の安全基準設定の考え方

- 気象・海象条件、陸や他船からの救助や支援の期待度を考慮して、陸岸からの距離に応じて航行区域を分類
- 近海・遠洋区域をベースに、陸岸に近づくに連れて、基準を緩和

	平水区域	限定沿海区域	沿海区域	近海・遠洋区域
陸岸からの距離	近い 湖、川、港内 等	 平水区域から 2時間以内で 往復できる範囲		遠い 沿海区域以遠
気象・海象条件	平穏			厳しい
陸・他船からの 迅速な救助の 期待度	期待度 大			期待度 小

現行制度：航行区域(船舶安全法施行規則第5条・第7条)

平水区域

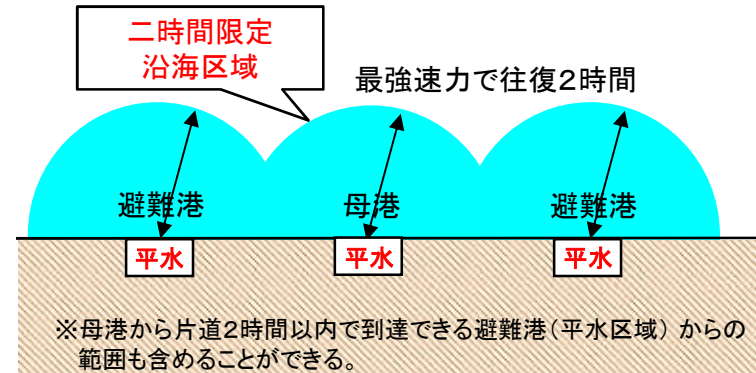
湖、川、港内、陸や島に囲まれた海域等
年間を通じて静穏な水域等



※水色着色部分が平水区域
(西日本地域における例)

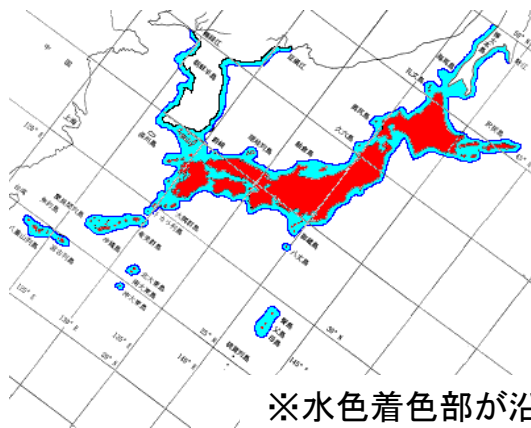
限定沿海区域

平水区域から2時間以内で往復できる範囲



沿海区域

陸岸から概ね20海里



※水色着色部が沿海区域

近海・遠洋区域



※薄朱色着色部が近海区域
その他すべての海域が遠洋区域

現行制度：小型旅客船に適用される安全基準（無線設備）

- 陸上との間で常時通信できる無線設備を1つ以上備付け。
- ただし、平水区域及び限定沿海区域を航行するものについては、航路で通話可能な場合に限り、これらに代えて「携帯電話」が認められている。

無線電話

- ・ 歴史のある普遍的な通信手段

（V H F 無線電話の例）



出典：古野電気株式会社HP

通信範囲：約30海里

（M F / H F 無線電話の例）



出典：古野電気株式会社HP

通信範囲：約150海里～

衛星電話

- ・ 通信衛星と直接通信する電話網を使用しての通信が可能なもの

（インマルサット衛星電話の例）



出典：古野電気株式会社HP

通信範囲：ほぼ全世界

（イリジウム衛星電話の例）



出典：株式会社日本デジコムHP

（N - S T A R 電話の例）



出典：株式会社NTTドコモHP

通信範囲：日本近海

携帯電話

- ・ 一般にも広く普及している持ち運び電話



課題

島影、岩陰では
通信が途切れ、必ずしも安定した通話
が確保されるものではない。

現行制度：小型旅客船の救命設備

救命胴衣



出典：日本船具株式会社HP

救命浮環（左） / 救命浮輪（右）



出典：東洋物産株式会社HP



出典：アールエフディー株式会社HP

救命信号セット



小型自己点火灯×1本

出典：国際化工株式会社HP

炎や煙、光により場所を知らせ、
付近の船舶等に救助を求めるための設備

救命いかだ（左） / 救命浮器（右）



出典：藤倉コンポジット株式会社HP



出典：東洋物産株式会社HP



イパーブ
小型EPIRB*

遭難信号・位置を救助
機関・付近の航空機に
送信する装置

*Emergency Position Indicating
Radio Beacon
(極軌道衛星利用非常用位置指示
無線標識装置)

出典：日本無線株式会社HP



小型レーダー・トランスポンダー

自船の位置を付近の
船舶・航空機のレー
ダー画面上に表示さ
せる装置

出典：日本無線株式会社HP



持運び式双方向無線電話装置

付近の救難船舶等と
連絡をとる機器

出典：古野電気株式会社HP



現行制度：小型旅客船に適用される安全基準（救命設備）

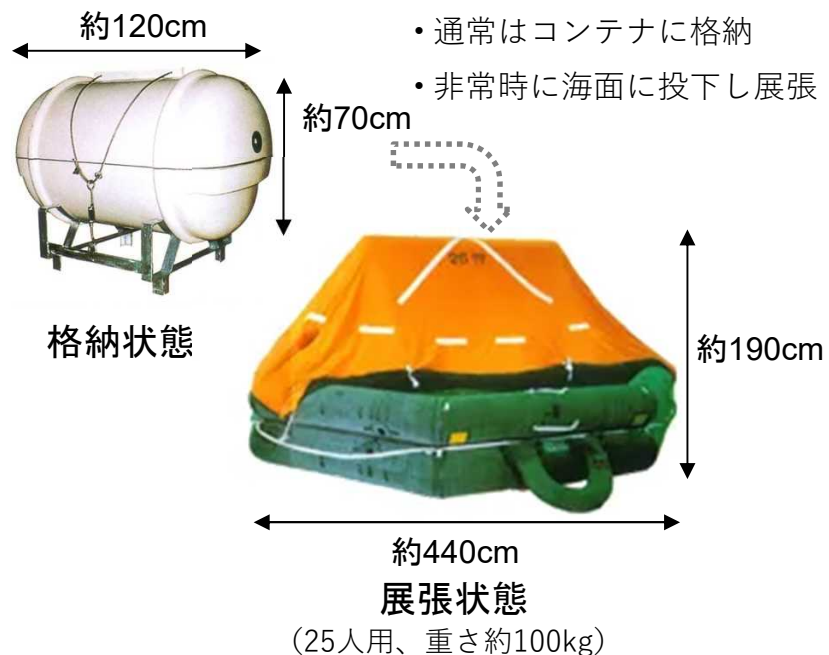
		平水	限定沿海	沿海	遠洋・近海
救命設備	救命いかだ又は救命浮器	いずれか 定員の50% (湖川港内定員の25%) ※1	いずれか 定員の100% ※1	いずれか 定員の100%	救命いかだ 定員の100%
	救命胴衣	定員と同数	定員と同数	定員と同数	定員と同数
	救命浮環又は救命浮輪	いずれか 1個	いずれか 2個	いずれか 2個	救命浮環 2個
	信号紅炎	小型信号紅炎 2個	信号紅炎 1個	信号紅炎 1個	信号紅炎 2個
	救命信号セット 小型自己点火灯	—	1個	1個	1個
	小型自己発煙信号	—	1個	1個	1個
	小型火せん	—	2個	2個	2個
	発煙浮信号	—	1個	1個	1個
	小型EPIRB イバープ	—	—	1個	1個
	小型レーダー・ トランスポンダー	—	—	1個	1個
	持運び式双方向無線電話装置	—	—	1個	2個

※1：総トン数5トン未満のものにあっては不要。

※2：総トン数5トン未満のものにあっては、救命浮環又は救命浮輪をいずれか1個及び小型信号紅炎2個のみとすることが可能

参考:救命いかだ、救命浮器

膨脹式救命いかだの例



出典: 藤倉コンポジット株式会社HP

- 救助までの間、いかだに乗り込み、**水中に浸かることなく**救助を待つための設備
- (救命信号である) **信号紅炎及び発煙浮信号が予め搭載**されている。

救命浮器の例



出典: 東洋物産株式会社HP

- 救助までの間、浮体の周囲のロープにつかまり、**水中に浸かりながら**救助を待つための設備

救命信号セットの例

他船や航空機等に
自船の位置を知らせる
ための設備

<発煙浮信号>

海に投げ入れて使用し、水面に浮遊しながらオレンジ色の発煙をする

<信号紅炎>

光や煙を出す
(自動車の発煙筒に相当)

<小型火せん>

赤い閃光を打ち上げる



落水者を見失う
ことを防ぐ設備

<小型自己発煙信号>

救命浮環又は浮輪に取り付け海になげて使用し、オレンジ色の発煙する

<小型自己点火灯>

救命浮環又は浮輪に取り付け、海になげて使用し、発光する

出典:国際化工株式会社HP

イパーブ
EPIRBの例



出典: 日本無線株式会社HP

遭難信号・位置を救助機関・付近の航空機に送信する装置

レーダー・トランスポンダーの例



出典: 日本無線株式会社HP

自船の位置を付近の船舶・航空機のレーダー画面上に表示させる装置

持運び式双方向無線電話装置の例



出典: 古野電気株式会社HP

付近の救難船舶等と連絡をとる機器

定員：67名、航行区域：限定沿海



出典：事業者HP

無線設備



携帯電話

救命設備

救命浮環：2個 救命胴衣：定員分



出典：東洋物産株式会社HP



出典：日本船具株式会社HP

救命浮器：定員分 信号セット：1式



出典：東洋物産株式会社HP



出典：国際化工株式会社HP

現行の救命設備の効果と課題

	効果	課題
救命浮器  出典: 東洋物産株式会社HP	救助を待つまでの間、浮体周囲のロープにつかまり、浮力を補うことが可能	救助を待つまでの間、<u>海中での待機を要する</u>
救命いかだ  出典: 藤倉コンポジット株式会社HP	<u>海水や風雨に身体を晒さないため</u>、低体温症による死亡リスクが低い - 救命いかだ内に搭載されている救難信号を使用して近くのお船や航空機に遭難した旨を通知可能	- 動揺する船体から動揺する<u>いかだへの乗り移りが困難</u> - 取り扱いには、<u>資格（限定救命艇手）が必要</u>
内部収容型浮器  出典: 藤倉コンポジット株式会社HP	<u>海水中に身体を晒さないため</u>、低体温症による死亡リスクが下がる - 取り扱いに、資格（限定救命艇手）不要	- 動揺する船体から動揺する<u>浮器への乗り移りが困難</u> <u>風雨に身体を晒されるとともに</u>、荒天時には<u>浮器から落水のおそれ有</u>
イマーシヨンスーツ  出典: 高階救命器具株式会社HP	水中での体温低下を減ずることが可能(水温 0 ~ 2℃の状態、6 時間曝されていても、体温の低下は 2℃以内)	- 迅速な<u>着用には訓練が必要</u> <u>着用時に</u>、水上から救命いかだ・本船への<u>乗り込みが非常に困難</u> <u>収納スペースの確保が必要</u>

小型船舶に即した新たな装備の開発(案)

小型船舶への搭載を前提とし、現行設備の課題を克服した新たな装備の開発を促進

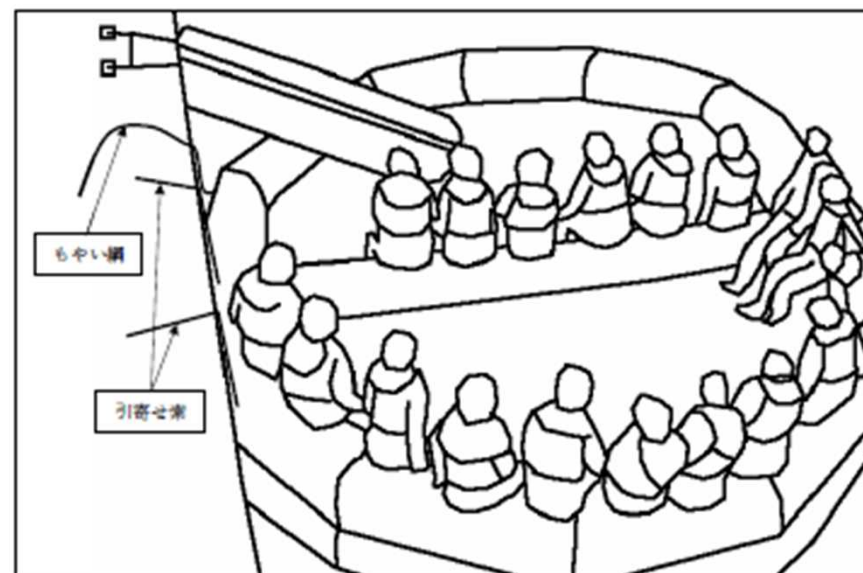
- （船体からの移乗時の落水を防止する）スライダー付きの救命いかだや内部収容型救命浮器（周りにつかまらず全員を内部に収納可能な救命浮器）

スライダー付き救命いかだ



（出典：Survitec 写真は大型船用の商品例）

スライダー付き内部収容型救命浮器



（出典：フジクラコンポジット）

現行の位置通報設備の効果と課題

	効果	課題
救命信号セット  出典：国際化工株式会社HP	近くの船舶又は航空機に、炎や煙、光により場所を知らせることが可能	設備が複数備えつけられているが、いずれも、信号の持続期間は短時間
小型船舶用EPIRB イパーブ  出典：日本無線株式会社HP	- 近くに船舶等がいなくても衛星を通じ救助機関（広範囲）に救難信号とともに自船の位置を連絡可能 - 持ち運んで使用することも可能	- 自身では自船の位置を確認することは出来ない - 自動浮揚せず、手動で救難信号を発する必要有
小型レーダー・トランスポンダー  出典：日本無線株式会社HP	- 近くの船舶又は航空機のレーダー画面上に自船の位置を表示することが可能 - 持ち運んで使用することも可能	- 自身では自船の位置を確認することは出来ない - 自動浮揚せず、手動で救難信号を発する必要有
持運び式双方向無線電話装置  出典：古野電気株式会社HP	- 近くの船舶（VHF無線電話搭載船）と無線通信することが可能 - 持ち運んで使用することも可能	- 自船の位置を確認することは出来ない - 浮揚しない

	効果	課題
AIS（船舶自動識別装置）  出典：古野電気株式会社HP 船舶の位置、針路、速力等の情報を自動的に電波で送受信する装置	・ <u>自船位置を常時把握可能</u> ・ <u>近くのAIS搭載船舶に自船の位置を自動的に通知することが可能</u> ・ 自船の位置を確認し、通信設備を使用して救助機関に連絡可能	・ <u>近くにAIS受信機を持った船舶や陸上施設がなければ自船の位置を通知することはできない</u> ・ <u>無線局の開設、無線従事者の資格が必要</u> ・ 船外への持ち出し不可能 ・ <u>船内電源喪失時には使用不可能</u> ・ 初期コストの増加
GPS（衛星航法装置）  出典：古野電気株式会社HP GPS衛星からの電波を受信し、自船の船位を測定する装置	・ <u>自船位置を常時把握可能</u> ・ 自船の位置を確認し、通信設備を使用して救助機関に連絡可能	・ <u>単体では他船に自船の位置を知らせることはできない</u> ・ 船外への持ち出し不可能 ・ <u>船内電源喪失時には使用不可能</u> ・ 初期コストの増加

第1回検討委における主な関連ご意見

- 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。

国会におけるご指摘 その他

- 航路の一部が通信エリアでカバーされていない携帯電話を通信設備として認めていたのは、法律に照らして適切だったのか。
- 救命設備については、全国一律の安全対策の基準が定められているが、水温の低いこの時期の安全対策として十分だったか。

主な論点（補足：今回の海難事故における設備面の課題）

令和4年4月23日に発生した知床遊覧船事故にあっては、設備面において現時点では、以下のような課題が考えられる。

① 法令に基づく無線設備の不通により、救助要請連絡が困難であった

➡ 陸との通信が常時可能な設備として、現在、設置が認められている無線設備では不十分ではないか？

② （海上荒天等により搜索救助開始に時間を要したことによる）長期間にわたる低温海中での救助待機を余儀なくされた

➡ 特に厳しい海象下において、小型旅客船の救命設備として、現在、設置が認められている救命設備では不十分ではないか？

③ 海難発生場所の特定が困難であった

➡ 自船の遭難位置を搜索救助する船舶や航空機等に知らせるための位置通報のための設備（無線設備、救命設備など）について、現行の設備で十分なのか？

対策の方向性（案）

限定沿海区域を航行する小型旅客船に対し、

①陸との連絡が常時可能な無線設備から、

携帯電話を除外

※携帯電話を法定の無線設備の用途以外で、活用することを妨げるものではない。

②一定の水温を下回る海域での救命設備として、

- ・ **荒天時での乗り移り時の落水を防止する改良型救命いかだ・救命浮器の開発**
- ・ **改良型救命いかだ・救命浮器の積み付けの原則義務化**

③海難発生時及びその後の位置通報の設備として、

イパーブ 自動浮揚型のEPIRB(非常用位置指示無線標識装置)等の積み付けの原則義務化

※上記①から③の義務化に際しては、経過措置等について引き続き検討

3. 利用者への安全情報の提供

（事業者からの安全情報の提供等）

第3回検討委の「利用者への安全情報の提供」にかかる議論の対象 国土交通省

区分	国	旅客船事業者
義務付けられているもの 現行法で	○海上運送法第19条の2の2に基づく、輸送の安全にかかわる情報の公表（毎年度、国土交通省HPで公表） ○ネガティブ情報等開示	第3回検討委員会の議論の対象 ○海上運送法第19条の2の3に基づく、輸送の安全にかかわる情報の公表（インターネットその他の方法で公表）
義務以外	○安全情報データベースの構築	○上記義務付け公表内容に加え、今後の更なる小型旅客船事業者の安全情報の提供のあり方の検討 安全性評価認定制度による認定事業者の公表制度構築に向けた検討

公表が義務付けられている内容	公表の方法
(海上運送法第19条の2の3、同法施行規則第19条の2の2) 1、一般旅客定期航路事業者等は、輸送の安全の確保に関する以下の事項を公表。 ① <u>安全方針</u> ② <u>安全重点施策</u> ③ <u>安全管理規程</u>(概要版でも可。運航基準、事故処理基準含む。企業情報及び個人情報等は除く。) 2、輸送の安全確保命令の内容及び改善措置	ホームページ、船内及び待合所等での掲示

安全管理規程(海事局雛型 抜粋)

(情報伝達)

第57条 1～3(略)

4 安全統括管理者は、輸送の安全を確保するために講じた措置を適宜の方法により外部に公表しなければならない。
また、輸送の安全にかかる情報を適時、外部に対して公表する。

他モードの事例：旅客自動車運送事業者が公表すべき輸送の安全に係る事項

旅客自動車運送事業運輸規則 第47条の7第1項 (旅客自動車運送事業者による輸送の安全にかかわる情報の公表)

〔抜粋〕

旅客自動車運送事業者は、毎事業年度の経過後百日以内に、輸送の安全に関する基本的な方針その他の輸送の安全にかかわる情報であつて国土交通大臣が告示で定める事項について、インターネットの利用その他の適切な方法により公表しなければならない。

○旅客自動車運送事業者が公表すべき情報

- ① 輸送の安全に関する基本的な方針
- ② 輸送の安全に関する目標及びその達成状況
- ③ 自動車事故報告規則第2条に規定する事故に関する統計

○事業用自動車の数が200両以上の事業者については、以下の情報も公表することとなっている。

- ① 法第22条の2第1項に規定する安全管理規程
- ② 輸送の安全のために講じた措置及び講じようとする措置
- ③ 輸送の安全にかかわる情報の伝達体制その他の組織体制
- ④ 輸送の安全にかかわる教育及び研修の実施状況
- ⑤ 輸送の安全にかかわる内部監査の結果並びにそれに基づき講じた措置及び講じようとする措置
- ⑥ 法第22条の2第2項第4号に規定する安全統括管理者に係る情報
- ⑦ 事業用自動車の運転者、法第23条第1項に規定する運行管理者及び道路運送車両法第50条第1項に規定する整備管理者に関する情報
- ⑧ 事業用自動車に係る情報

○利用者にわかりやすく情報提供を行うため、自社の取組み等を積極的にHPにおいて紹介している旅客船事業者もいる。

堂ヶ島マリン(静岡県)

安全方針

私は「関係法令等を遵守し安全最優先の旅客輸送サービスを提供し続ける」事を理念とし、下記の安全方針を定める。

1. 当社は、関係法令等を遵守し、安全最優先の旅客輸送を提供するため、事故等の発生を撲滅することを目指し、お客様の信頼に応える。
2. 安全に関する要求事項を満たすこと及び安全管理体制の継続的改善の実行を約束する。
3. 毎年、安全重点施策を設定し、実行し、チェックし、処理する。また、見直しの枠組みを定め維持する。
4. この方針は、ポスターとして各部門に掲示し、理解させ、実施する。
5. 安全重点施策は、適切性及び有効性について毎年4月に見直しを実施する。

令和4年 4月 1日
代表取締役社長 桐島東吾

令和4年度 安全重点施策

- (1)津波による災害に重点を置き津波訓練により災害ゼロにする。
 - ・地震直後直ちに行動できる状態にする為、津波訓練マニュアルを手元に置き避難のイメージトレーニングをする。
 - ・地震直後直ちに行動できる状態にする為、津波訓練を実施する。注意すべき事項の周知徹底を図ること。
- (2)感染症対策を徹底的に行い感染症の発生をゼロにする。
 - ・感染症マニュアルを作成しそれを基本に実施する。
- (3)旅客等へ安心安全な運航を提供する為情報共有を大切に事故等の発生をゼロにする。
 - ・船員間で円滑なコミュニケーションを取り合う事により、旅客等へ安心安全な運航を提供する事が可能であることを常に考えて、強固なチームワークにより情報を共有する。
- (4)旅客等に遵守事項を確実に周知し旅客等の負傷者発生をゼロにする。
 - ・運航管理者、陸上勤務者は、陸上において、法令及び運送約款に定める旅客等の遵守すべき事項及び注意すべき事項の周知徹底を図ること。
 - ・船長は、船内において、法令及び運送約款に定める旅客等の遵守すべき事項及び注意すべき事項の周知徹底を図ること。
- (5)救命胴衣の着用により命を守る。
 - ・救命胴衣の着用により海中転落時の命を守るため乗船客の着用を徹底する。
- (6)飲酒による事故の発生をゼロにする。
 - ・アルコール検知器を用いてアルコール検査体制を構築する。(以前から運用しているが安全確保の観点から強化する)

浜名湖遊覧船(静岡県)

安全管理について

はじめに

浜名湖遊覧船の乗組員は、日常の事故予防措置と非常時の救命対応訓練を最重要項目としています。法定点検のほか自主的に安全環境を整備する安全管理規定の遵守を徹底する安全管理体制がマスコミに注目されました。



安全管理規程

- ・浜名湖遊覧船は、定期航路を運航する定期便を基本としています。航路(起点・終点・寄港地・相互間距離・航行経路・標準運行時刻・速力基準など)を明確に定め、すべて国土交通省の許認可申請で営業許可を得た内容となります。すなわち、事前に決められた安全で安定した航路以外は運航いたしません。
- ・浜名湖遊覧船では、所有船舶および付随する業務を含めた「安全管理規程」を定め、経営者が安全最優先意識の徹底を図り、安全統括管理者および運航管理者を中心に、すべての従業員が確実に遵守しています。
- ・事故を起こさないために、日々の運航に必要な情報の収集と得られた情報により判断できるよう、事故につながる要因を「内的要因」と「外的要因」に区分けして安全管理しています。

内的要因の管理基準

- ・「内的要因」には、船体部(船殻・舷側・舷壇・甲板・客室・掲示物)・操舵設備(操舵機・舵)・救命設備(救命浮環・救命浮器・救命胴衣)・消防設備(消火器・バケツ)・航海用具(船灯類・信号紅炎・汽笛・コンパス・放送装置)・係船用具(錨・索具類)・機関部(主機関・FOタンク・発電機・配電盤・ポンプ類)・健康状態(アルコール検査)などが含まれます。
- ・この「内部要因」となる項目を、毎日第一便の前に必ず点検を実施します。その内容を「点検カード」に記録として残しており、もしひとつでも不足があった場合はその船舶は使用しない規定になっています。

外的要因の管理基準

- ・運航の可否判断も規定に定められており、中でも「外的要因」とされる気象や海象などの条件面を確認して「航海日報」に記録を残します。
- ・特に「運航中止基準」により、浜名湖内全港が下記に掲げる条件に「ひとつでも達したと認めるとき又は達するおそれがあると認めるときは、運航中止の措置をとらなければならない」と規定しています。
 - 風速: 大型船16m/s 小型船12m/s以上
 - 波高: 1m以上
 - 視程: 300m以下
- ・急激な豪雨や突風が起こることによる事故誘発を避けるために、毎日3回の定点観測を実施して気象や海象の変化に対応します。

事故発生に備えて

- ・事故発生時の通報は、船長が事故の状況を運航管理者に速報し、判明したものから逐時追報することによってインシデントの影響を最小限に留めます。
- ・また、海難訓練を年一回実施することで非常時の救命誘導に備えています。

シークルーズ(熊本県)

安全方針

1. 基本方針

私たち株式会社シークルーズは「安全運航」を使命と考え、一人ひとりが知識・技能を身につけ、役割と責任を自覚し、安全を確保することを目指します。

2. 安全方針

- ①安全を最優先する企業風土、組織の構築を目指します。
- ②関係法令、安全管理規定をよく理解・遵守し、忠実に職務を遂行します。
- ③日々、安全性の向上を目指し自己研鑽をします。
- ④安全管理体制を確立し、組織内のスムーズな情報共有を行います。
- ⑤事故、災害が発生したときは人命救助を最優先に心がけ、速やかに適切に行動します。
- ⑥船長、乗組員、陸上スタッフ等業務に関わる全ての要員に対して必要な教育、訓練を実施して資質の向上に努めます。
- ⑦「ヒヤリ、ハット」したことを積極的に報告し、社内全員が情報を共有して重大な事故を未然に防ぐよう努めます。
- ⑧飲酒運転の撲滅、禁煙の促進、栄養のバランスを整えた食生活の実施、十分な睡眠の確保等を行い、船長・乗組員としての自覚をもって健康管理に努めます。



保険制度(船客傷害賠償責任保険制度について)

船客傷害賠償責任保険に加入済

国土交通省から旅客運送業に義務付けてある船客傷害賠償責任保険に当社の全クルーザーが加入しております。また、一人当たり最大3000～5000万円保障の保険が業界の平均なのですが当社はイルカウォッチング業界最高の6000万～1億円の保険に加入しております。

国土交通省の認可(海上運送法の遵守)

国土交通省の認可を取得済み(九州不3054号)

国土交通省より海上運送法の基準を満たしたことによる認可を頂いております。当社は天草のイルカウォッチング業界で唯一、海の法律の専門家「海事代理士」が社内所属しており、日々最新の海事法令の基準を満たすよう努力しております。

船舶メンテナンスの充実

自社整備工場完備及び整備スタッフが常駐

当社はマリナーを運営していますので整備工場を完備しており、プロの整備スタッフが、日々クルーザーの不具合が無いかチェックをしています。エンジンの状態の良さは絶対の自信を持っております。

船長教育の実施、訓練

朝礼時のアルコールチェック及び健康チェックの実施

船長は出勤後、朝礼時にアルコール検知器具を使用し、他の社員の立ち合いの元アルコールチェックを行っています。また、併せて健康状態の確認も行っています。また、会社をあげて禁煙の推進等の健康増進を図っています。

救命救急講習の受講及び海事知識の教育の実施

クルージング事業部に所属する船長及びガイドに普通救命講習の受講を行っております。また、当社はポート免許事業部もありますので海上交通法規及び運航知識の教育を日々行っています。

高いレベルの船舶安全性

クルージングには旅客船のみを使用

当社のクルージングには漁船は一切使わず、安全性の高い旅客船(クルーザー)のみを使用しております。製造当初の使用目的が漁である漁船に比べ、人を乗せることを製造時の目的としている旅客船は座席の充実やブルワークの高さ、デッキの広さなどより高い安全基準を満たしています。



富士汽船(山梨県)

お知らせ 安全への取り組みについて

お客様に安全で快適な遊覧を提供すべく、次の取り組みを行っております。

【安全方針・安全重点施策の設定】

○安全方針

1. 安全は全てに優先する
2. 法令及び諸規則の順守
3. 常に安全の維持・向上
4. 自ら考える組織
5. 顧客を意識した事業活動

○安全重点施策

1. 旅客負傷事故ゼロの継続
2. 設備事故ゼロの継続
3. 各種マニュアルの規定見直し及び更新
4. 基本動作の励行
5. 定期的な安全研修への参加(安全統括管理者、運航管理者)
6. ヒヤリハット・現場の声・顧客の声を収集して分析する仕組みの定着化



【運航基準の設定】

運航基準として、以下の基準を超えた場合は、運航を中止しております。

- ・風速 15m/h 以上
- ・波 0.5m 以上
- ・視界 300m 以上先が見えない

※また、船長が危険と判断した場合、この基準に達していなくても運航を中止する場合があります。

【安全設備の設置】

○白鳥の湖号(定員180名)

- ・救命いかだ 22名用:10艘(そう)
- ・救命胴衣 大人用23着、小人用:5着
- ・救命浮輪 4個

○わかふじ号(定員80名)

- ・救命胴衣 82着
- ・救命浮輪 2個

【訓練の実施】

水難、災害に対する訓練を毎年実施しております。



皆さまへ安全で快適な運航を提供する富士汽船を今後ともなにとぞよろしくお願いいたします。

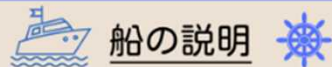
大沼合同遊船(北海道)

2022年5月10日 / 最終更新日時: 2022年5月10日

お船の安全運航について

日々、安全第一で運航しております。

みなさまのお越しをお待ちしております

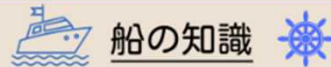


船の説明

- ✓ 大沼・小沼湖は穏やか
- ✓ 60年以上事故なし
- ✓ 毎朝航路確認済み
- ✓ 毎年救助訓練実施
- ✓ 運航停止条件あり

日々安全運航につとめております

ONUMAYUSEN



船の知識

- ✓ 前方・後方や窓脱出可能
- ✓ 救命設備・胴衣や浮環
- ✓ 消火器船前方にあり
- ✓ 本社と無線にて連絡
- ✓ 高速ボート救助体制

安心して乗船下さい

ONUMAYUSEN

運航中止条件

【発航・航行・着航】

気象	水象	風速	波高	視程
地点名				
発航地点	付近	15m/s以上	1m以上	300m以下
航行地点				

山陰松島遊覧(鳥取県)

弊社の安全への取り組みについて

毎年恒例の海上保安庁によるゴールデンウィーク前安全総点検が2022年4月26日実施されました。

関係書類や船体・救命胴衣の確認などチェックしていただき、全て不備なく合格をいただきました。

海上状況によっては欠航になり、楽しみにしていたお客様にお断りすることもあります、安全第一に運航しておりますので、ご理解の程よろしくお願いいたします。



【安全の取り組み実施内容】

運航の判断について

- ・船長は適時、運航の可否判断を行い、気象・海象が一定の条件に達したと認めるとき又は達する恐れがあると認めるときは、運航中止の措置をとらなければならない。
- ・運航中止の措置をとるべき気象・海象の条件については、以下に定めるところによる

気象・海象	風速	波高	視程
網代港内	8 m/s以上	0.8m以上	500m以下
航行中	13 m/s以上	1 m以上	500m以下



運航前点検について

- ・アルコールチェッカーによる呼気確認を始業前と業務終了後に行い、記録簿に記入する
- ・運航開始前に船体及び機関の点検を行い、記録簿に記入する

救命設備について

- ・最大搭載人員97人に対し、救命胴衣大人用97着・小人用10着を搭載、加え救命筏定員22名を4艇・定員12名を1艇(100名分)を搭載
- ・救命胴衣の着用方法を船内前方及び後方の壁に掲示、船内アナウンスも有り
- ・その他注意事項は船長より船内アナウンス有り

通信設備について

- ・海上特殊無線線を備えており、出向・折り返し・入港の連絡に加え海況気象の情報、浮遊物や危険個所の共有、海上保安庁との非常時連絡網の備え完備

その他の点検、安全監査について

- ・年間1回以上の中国運輸局及び海上保安庁の安全監査の実施
- ・夏季安全総点検、年末年始の安全総点検の実施と中国運輸局への報告
- ・シーズン前の安全衛生チェックリスト(WIB)の実施
- ・小型船舶機構による毎年の中間検査と5年に1回の定期検査の実施(毎年、車という車検を受けているようなことです)
- ・弊社は中国運輸局の認可事業社であり、関係法令及び社内規定を遵守し安全最優先の原則のもと運営しております

丹後海陸交通(京都府)

航路事業

安全報告書 ＜2021＞



丹後海陸交通株式会社 安全報告書(2021)
(航路事業)

平素は天橋立観光船・伊根湾めぐり遊覧船をご利用いただき誠にありがとうございます。従前より当社は、経営トップをはじめ全従業員が輸送の安全の重要性を優先の取り組みを行ってまいりました。

本報告書は、運輸安全マネジメント制度に基づき、輸送の安全確保のための実施について、自ら振り返るとともに、広くご理解いただくために公表します。

昨年度は、新型コロナウイルス感染拡大により、天橋立観光船・伊根湾めぐり遊覧船の運航が停止し、投資などの各種計画にも多大な影響が生じました。今後も当面厳しい状況が続くことが予想されますが、この様な中でも、お客さまの安全を第一とし、安全・安心・快適の向上に努めてまいります。

また、引き続き全社一丸となって事故を起こさないこと、コンプライアンスを基盤とした安全・安心・快適の向上に努めてまいります。お客さまに安心してご利用いただけるよう、まずは従業員が明るく、元気よく、暗いところを照らすよう、2021年度の全社スローガンを「明るく、元気に」といたしました。

なお、毎月開催の安全推進会議を通じて、感染防止拡大や更なる安全・安心・快適の向上に努めてまいります。PDCAサイクルを活用した改善活動に取り組むとともに、指導・教育を通じた意識の徹底を図っております。

お客さまからの声を安全輸送に役立てたく、是非、積極的なご意見を頂戴いたします。

(7) 「改善」

常に問題意識を持ち、輸送の安全にかかる業務上の改善を行う。

2. 2020年度事故概要

海上運送事故 0件

3. 2020年度輸送の安全に関する取り組み

(1) 安全推進会議の開催

社長をトップとする安全推進会議を毎月開催し、安全指導の具体的な年間計画を立案するとともに、その計画に基づいた教育指導および訓練の状況、事故、ヒヤリハットや整備状況などの報告を行い、具体的な指導方法等について協議し、事故防止および改善に取り組みしました。

(2) 内部監査員による内部監査の実施(2021年1月26日・2月1日実施)

安全方針・目標・計画の取り組み状況について定期的にチェックし、安全上の問題点がないか、改善に向けて取り組みました。

【監査結果】 不適切な事項はなく、運輸安全マネジメントに関する取り組みが適切に行われていることを確認しました。

(3) 官公庁による監査・点検等(近畿運輸局2回、宮津海上保安署2回)

安全管理体制や船舶の整備状況について、官公庁による監査・点検等(近畿運輸局2回、宮津海上保安署2回)を実施されました。



(4) 官公庁等と連携した訓練

① テロ対策講習会(2月) 各機関との連携、関係機関との連携、おおよび機橋や待合室の訓練を実施しました。



② 乗組員研修会等への参加 2回 計4人
船長および乗組員の知識・技術の向上を図るため、日本旅客船協会主催の研修会等へ積極的に参加しました。また、研修会内容の発表会を行い、共有を図りました。

③ 安全投資
各船を定期的に上陸し、船体・船底等の点検・整備を計画に基づき、施設・設備、機橋について、安全対策を実施しました。



かもめ11号主機オーバーホール



かもめ12号補機オーバーホール



天橋立機橋安全整備(係船柱・足場板)

日出駅駐車場整備

(6) その他の輸送の安全に関する主な取り組み

- ① 社長巡視・視察 8回
- ② 安全統括管理者職場巡視・視察 11回
- ③ 飲酒運転防止委員会の開催 3回
- ④ コンプライアンス教育 2回
- ⑤ 非常時情報伝達訓練 5回
- ⑥ 運輸安全マネジメント教育 1回

(7) 新型コロナウイルス感染防止対策

- ① 船内、施設内のアルコール消毒および換気の徹底
- ② 全従業員の出社前の検温および健康状態確認
- ③ 手洗い、うがい、手指消毒、マスクの着用の徹底

4. 2021年度輸送の安全に関する目標

- 【定量的な目標】
衝突事故 衝突事故を発生させない。(前年度発生 0件)
乗下船時事故 乗下船時事故を発生させない。(前年度発生 0件)
機関故障 機関故障を発生させない。(前年度発生 0件)
【定性的な目標】
ヒヤリハット報告 情報共有化を図る。また、内部監査員による輸送の安全に関する改善

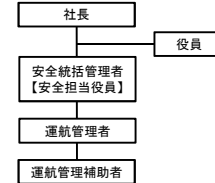
5. 2021年度輸送の安全に関する取り組み

- ① 全社員研修の実施(安全マネジメント教育他)
- ② 旅客船協会主催の乗組員研修会へ参加する他、運航管理者および運航管理補助者の指導・教育として他部門(バス・鉄道等)の研修へ参加
- ③ 関係機関(海上保安署、警察署、消防署)と連携し、緊急時対応訓練等旅客船の事故を想定した合同訓練の実施

6. 2021年度輸送の安全に関する取り組み

- ① 安全の確保は、安全を常に意識して実施する。
- ② 規程の遵守は、安全を常に意識して実施する。
- ③ 執務の厳正は、安全を常に意識して実施する。
- ④ 安全推進会議の開催を通じて、輸送の安全確保の意識の徹底を図る。
- ⑤ 安全指導の具体的な訓練の状況、事故防止協議し、事故防止

7. 安全管理体制



役職	役割
社長	輸送の安全の確保に関する最終的な責任を負う。
安全統括管理者	輸送の安全の確保に関する業務を統括する。
運航管理者	安全統括管理者の指揮の下、船長の職務権限に属する事項以外の船舶の運航の管理を統括する。
運航管理補助者	運航管理者の職務を補佐する。

安全統括管理者 (2021年6月8日現在)
取締役 営業部長 小室 誠治

道東観光開発(北海道)

安全運航への取り組み

安全な船旅を提供するにあたって、船舶の安全設備や日頃の点検活動についてご紹介します。

船内設備

●救命設備について

最大定員数分(390名)の救命胴衣・救命筏他、救命時の設備を搭載しております。



↑ 救命胴衣



↑ 膨張式救命筏
← 救命浮環



↑ 膨張式救命筏支援艇

●通信設備について

緊急時、海上保安庁の巡視船や他船とも連絡が取れる無線機器や現在地を知らせる機器を搭載しております。



↑ VHF国際無線機



↑ 27MHz帯
SSB送受信装置



↑ 衛星電話



↑ 衛星EPIRB
(非常用位置指示
無線標識装置)

日々の点検

●発航前検査

船体に損傷がないか、航海計器類・機関室内の機器類は正常に作動するかなどを出航前に点検を実施します。

●船内巡視

航行中、船内に異常がないか見回りを行います。
(知床岬航路の場合、出航時・折返し時の計2回行います。)

●定点連絡通報

各航路の折返し時、入港時等の所定の地点他、海況に変化が生じた場合、陸上の事業所に海上模様等の報告を行います。
(知床岬航路の場合、所定通過地点も含め計4回の連絡を行います)

●定期的な非常時訓練

毎年5月、膨張式救命いかだを使用しての退船訓練(船から脱出する際の誘導訓練)・浸水訓練(船が浸水した際の対処訓練)・防火訓練等の総合的な訓練を実施しています。
月に一度、防火・浸水訓練、救命設備点検等を実施します。



船体整備

5年に一度の定期検査、1年に一度の中間検査を運輸局立会いのもと実施している他、無線検査・救命筏検査・船体検査・運航前検査等の各種検査も毎年実施します。



冬季・夏季の運航終了後、釧路のドックに移動し、船体の塗装他、甲板・機関室内の機器類のメンテナンスを行います。



※安全管理規程・運航基準に関しましては、当HPに記載しております。



○各地方運輸局で小型旅客船事業者(遊覧事業者)への聞き取り調査(5/9~13実施、全国95社)を実施したところ、今般の事故を受け、風評被害への対応を含め、安全情報の提供に向け、HP 以外の取り組み(船内アナウンスを活用等)や今後に向けた検討等が進められている。

【船内アナウンス等活用事例】

- ・船内アナウンス等で当日気象状況や運航基準内(別途、安全対策等を実施事例もあり)等を説明。
- ・船内放送により救命具の設置場所や扱い方、航路の特性などを周知。
- ・安全についての取り組み等をペーパーにまとめ、旅行会社等からの問合せの場合に提出。

【今後の利用者へのHP等での安全情報の提供等】

- ・乗船前に安全対策について知ることができるようにHPでの公表が必要。
- ・全国で基本事項を決め、それ以外に独自の対応がある場合は追記するなど、お客様が他社と比較しても分かりやすい内容になるよう検討が必要。
- ・HPやSNSなど積極的にアピールできる場を検討。
- ・安全に対し、利用者が敏感になっているため、更なる安全情報の提供必要。
- ・HPで波高などの気象情報を提供した場合、海象は刻々と変化するのでHPの更新作業に人や更新経費が必要。船長の経歴等を掲載するとなった場合、個人情報などをどこまで開示するのか悩ましい。
- ・出港判断基準、安全管理規程のHP掲示や「安全に関するガイド事項」の追加を検討。

【防火対象物適合表示制度(総務省消防庁)】

- 平成24年5月13日、広島県福山市のホテルにおいて、死者7名、負傷者3名(うち従業員1名)という重大な人的被害を伴う火災が発生したことを踏まえ、平成26年4月より運用を開始している。
- 「適マーク」は、これらの対策が適切に講じられていることを消防機関が審査し、消防法令のほか、重要な建築構造等に関する基準に適合していると認められた場合に交付されるもの。



○表示基準への適合状況は、各種届出などによって判断

表示基準の項目

◎防火管理等

- 防火対象物の点検及び報告
- 防火管理者等の届出
- 自衛消防組織の届出
- 防火管理に係る消防計画
- 統括防火管理者等の届出
- 防火・避難施設等
- 防災対象物品の使用
- 圧縮アセチレンガス等の貯蔵等の届出
- 火気使用設備・器具
- 少量危険物・指定可燃物

◎防火管理

- 防災対象物の点検及び報告
- 防災管理者等の届出
- 防災管理に係る消防計画
- 統括防災管理者等の届出

◎消防用設備等

- 消防用設備等及び特殊消防用設備等の設置及び維持等
- 消防用設備等の点検報告

◎危険物施設等

◎建築構造等

- 定期調査報告
- 建築構造等
(①建築構造・②防火区画・③階段)
- 避難施設等



《「適マーク」の申請から交付まで》

他モードの事例：第三者による安全性評価認定の仕組み(事業者団体が行う事例)

【貸切バス事業者安全性評価認定制度による認定事業者の公表】

○貸切バス事業者安全性評価認定制度は、平成19年2月に大阪府吹田市で発生した貸切バスの重大事故を契機として、日本バス協会において制度の詳細設計が行われ、平成22年度から運用を開始している。

◆法令遵守事項と安全確保への取組み状況を書類審査と訪問審査で確認しています◆

安全性に対する取組状況

- ・アルコールチェッカーを使用して厳正な点呼を行っているか
- ・デジタル式運行記録計を活用しているか
- ・ドライブレコーダーを導入して教育・指導を行っているか
- ・睡眠時無呼吸症候群(SAS)や脳検診等を実施しているか 等



事故及び行政処分の状況

- ・過去2年間に有責の死亡事故が発生していないか
- ・過去1年間に有責の重傷事故が発生していないか
- ・過去2年間行政処分による累積点数は配点から差し引く 等



運輸安全マネジメント状況

- ・輸送の安全確保の責任体制
- ・安全方針の策定と全従業員への周知徹底
- ・安全に対する会社を挙げての取組み
- ・自動車事故対策機構等の運輸安全マネジメント認定セミナーを活用しているか 等



第1回・第2回検討委における主な関連ご意見

- 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がある。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には難しい。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。
- 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。

国会におけるご指摘 その他

- 旅客船事故について、公表されているものと、されていないものがあるのではないか。利用者の安全安心につなげるため、過去の事故情報やその後の改善措置について国が積極的に公表すべきではないか。
- 利用者の目が事業者を律するという視点から、どのような情報提供が有効か。
利用者がホームページで行政処分等の情報を得られるようにすることも必要ではないか。
- 利用者の判断に資するための行政処分等の情報の公表について、どのような対象・公開期間とすべきか。
- 国による行政処分等の情報の公表だけでなく、事業者による定期的な安全情報の公開も行うべきではないか。
- 事故を起こさず行政処分等も受けていない事業者の認証を行ってはどうか。
- 主に近隣住民が利用する離島航路等の一般定期航路と、主に観光客が利用する遊覧航路等の不定期航路を一律に扱うべきか否か。

対策の方向性（案）

① 小型旅客船事業者の安全情報の提供の拡充

（例）

- ・ 海上運送法に基づき、事業者が公表する安全情報の範囲の明確化・拡大（事故情報等）、
（webサイトを開設している場合）インターネット公表の義務付け 等
- ・ その他利用者に（任意に）わかりやすく情報提供を行うため、安全情報の公表に係る指針の策定 等

② 安全性の評価・認定制度の創設

- ・ 利用者が事業者の安全性をマークなどにより簡便に確認できるよう、旅客船業界等も交えて検討
（防火対象物適合表示制度、貸切バス事業者安全性評価認定制度を参考にした制度の検討）

○事業者による「輸送の安全にかかわる情報の公表」として、義務付けられている公表内容に加え、利用者が事業者を選択する際、事業者の安全情報を確認できるよう、今後、本検討会での議論も踏まえつつ、以下の例示のような情報を小型旅客船事業者のホームページ、営業所等に公表することを推奨することが考えられる。

【例示】

- ① 安全に係る設備（救命設備、無線設備等）
- ② 緊急時の通信手段
- ③ 船舶検査の受検状況
- ④ 損害賠償保険
- ⑤ 上記の他、安全性向上に向けた自主的な取組
（自由記載項目（例）同一エリアの他事業者との連絡体制、船舶整備状況 等）