

第3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27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、梅田委員、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

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. 監査・行政処分のあり方（監査のあり方） ※前回の続き

- 改善報告書などの形式を整えることばかりを重要視するのではなく、安全教育の具体的な内容を記載させることが重要ではないか。安全教育の具体的な実施事項がわかる追加資料の提出を求めるべきではないか。
- 訪問して責任者が不在の場合であっても、少なくともその場にいる社員等に対し、改善内容を理解できているか確認することが必要ではないか。
- 北海道運輸局の対応は、不慣れな事業者に、国が丁寧に指導した結果ではある。

2. 船員の技量向上

- 免許の付与・取得はあくまでスタートに過ぎず、その後の、会社での教育・啓発・経験が相まって、船員の技量やシーマンシップが身につく。免許の取得過程を厚くすることは反対ではないが、継続的な対策も必要。
- 特定操縦免許について、更新制度を設けるべき。免許の更新の際に、実地試験又は講習を行い、国が安全チェックすることも必要なのではないか。
- 旅客事業許可も更新制を設けるべき。講習を実施して国からチェックしていく必要があるのでは。また、地域のことを学ぶ機会になる。全国一律の免許制度で地域のことを学ぶのは難しい。更新制により、緊張感を持つことができ、安全確保の意識を高めていくことができるのではないか。
- 中小零細企業は、優秀で経験のある船員を確保することが難しい状況。遊覧船等の安全性を全般的に向上させるということではなく、「絶対に起こってはならないことが起こらないよう担保する」というリスク回避のミニマムスタンダードを構築するという観点が重要。一般的な講習など、広範な規制は前提とせず、事業者の懸念に配慮しつつ、慎重に検討すべき。
- 各事業者が定めている船長の乗船経験について、求める年数に差がある。運航管理者に対して出航可否等の意見ができるようになるまでの経験が少なくとも必要なのではないか。
- 優良な船員を雇用し、安全管理を適切に行っている中小事業者などを公表・支援する「ホワイトリスト制度」等、より良いことを行っている事業者を応援すると

いった方向性での取組も必要なのではないか。

- 季節運航の事業者に、果たしてどれだけ経験豊富な船員が職を求めるか。あまり厳しくすると、事業が立ちゆかなくなる。それなりの技能の人を確保し、OJT を積みせられる体制を構築することが必要。
- 「実態調査」をもとに対策を検討すると、現状追認になってしまうおそれがあるため、船長が持つべき要件は何かについて、ゼロから検討していく必要があるのではないかと。特に、海事に携わるものの心構えが重要。
- 加齢、疲労、人間の能力の限界への理解等に係る事項についての教育が必要なのではないか。ヒューマンエラーの知識があることによって、見張りの際などに、人間の特性を踏まえた対策を講じることができる。
- 甲板部の定員について、現行は労働時間を根拠として、8時間以下の場合には2名と定められているが、60名の乗客を乗せる船には少なすぎるのではないかと。旅客定員との関係での議論が必要なのではないか。
- 中小零細企業においては、いくら法令上の船長の権利が強いとは言え、社長に比べ力関係が弱くなってしまふ。船長の権利保護の観点から議論が必要ではないか。
- 小型船舶の免許は取得しやすく、取得すれば経験が浅くても会社が認めれば船長にすることができる。旅客船事業については、社内での適性試験の実施（航行海域の特性の理解など）が必要。
- 規制強化の際には、規制逃れを防ぐため、届出事業となっている「12名以下の不定期航路事業」にも適用させることが重要。
- 客船業界は人手不足と高齢化に陥っており、船長への昇格について、履歴や経験年数を条件にしてしまうと、採用への影響や運航の継続が困難になる。

3. 設備要件の強化

- 新しい救命設備は、開発されても型式承認等、認可まで時間がかかるのではないかと。低体温症にならないこと等を基準要件として、SOLAS 条約におけるバスケットクローズ（国が認めるところに依る）を利用する等、弾力的かつ速やかに進めていくべき。
- 高齢者にとって救命ボートでの避難はリスクが高いため、エアバックを膨らまし、船自体を救命ボートと同じ役割を持たせることが出来れば、避難する必要がなく、そのような方向性も検討してはどうか。
- 救命いかだは、非常に費用がかかる。一方で、簡易なもの（非承認）はもう少し安いと、別途救命浮器の積みつけが必要になる。開発について、国の支援が必要ではないか。
- 事業者に安全管理について緊張感を持たせるには、運輸局・JCI・民間調査等の検査は、より詳細な報告の提出を義務化することが必要なのではないか。
- 基準の検討において、事業採算性に過度に配慮することなく、安全規制を見直すべきであり、妥協とならないようにすべき。
- 運航の可否判断に当たって、「一定の水温」といった基準については、具体的に何

度以下は出航できないようにするのかや、季節ごとに条件を変えるか、年間通した基準とするのか等の議論が必要になってくる。

- VHF 無線電話は約 30 マイルが通信範囲ではあるが、知床については陸岸から 30 マイル離れていなくても基地局からもっと離れている等、地域によって工夫が必要。
- 救命胴衣に落水者検知システムをつけ、漂流場所を特定した例が海外にあるので検討しても良いのではないか。
- 各々の航行区域の特性、自然環境（潮流、水温、水深など）に即した、きめ細やかな救命設備の設置が不可欠と考える。

4. 利用者への安全情報の提供（事業者から利用者への安全情報の提供等）

- 分かりやすい情報と、詳細・正確な情報ということは、どうしても相反してしまうなかで、どれだけ詳細に・具体的に書くことを求めるかは議論が必要であり、提供の方法が複数あっても良い。
- 定められた規制の遵守を一律に強制するのではなく、高いレベルの原則の趣旨を理解したうえで、なお原則の実施が適切でないと判断する場合にその理由の説明を求める（コンプライ・オア・エクスプレイン）ことも良いのではないか。
- 安全について、より高い基準のものを実行していれば、保険料を安くする等のインセンティブの付与も検討しても良いのではないか。
- 利用者が乗船をするかどうかの意思決定のための情報提供であることを考えると、契約関係に入る前に情報が見られる必要がある。それを考えると、船内掲示のみはありえず、HP で情報を掲載する必要があるのではないか。
- 仕組み、体制、活動、安全成績等、透明性を担保するため、国として求める要件を決定し、事業者に提示する必要があるのではないか。
- 同じ地域で複数の事業者がいる場合は、情報を同じ HP に集約し、見られるページがあると利用者にとって便利ではないか。また、利用者には比較をしてもらう過程で競争を促すといったことにもなるのではないか。
- 「方向性（案）」の内容に賛同。その上で、情報公開については、WEB を最優先として頂くとともに、行政への提出書類のコピーではなく、利用者にも分かりやすい表現での公開を希望する。
- 評価・認定制度についても、旅客船業界が率先して検討いただきたい。訪日観光客の受け入れが再開される中、観光遊覧船業界を挙げて、早急に利用者に対する安全情報の開示に取り組み、信頼の回復に努めていただきたい。
- 利用者向けの情報の他に、専門家が分析できる詳細な情報の公開についても検討してはどうか。

以上