

## 第 5 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 6 月 2 4 日（金） 1 7 : 0 0 ~ 1 9 : 0 0

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、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、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（行政処分）

- 海上運送法の安全確保命令の要件「輸送の安全を阻害している事実がある」は抽象的だが、立法時にどのような場合を想定していたのか。もしこの要件を変えるのであれば、より具体的かつ客観的な要件のほうが良いのではないか。
- 虚偽申告をどうやって見つけるかが重要かと思うが、現行制度では、虚偽を理由に船舶を止めることや罰則は課すことは、なかなかできないため、その辺りも検討が必要ではないか。
- 自動車の場合は事業者数が多く、事故や不具合の後の特別監査で、多数の違反が発覚することが多い。限定沿海以遠の 272 事業者について、現在の監査要員で、事業者の違反内容を日常的に把握できているのか。特別監査で初めて把握するのではなく、通常監査で問題のある事業者を見つけていくことが重要ではないか。
- 事業者が問題を認知した場合の通報窓口を明確化してほしい。
- 方向性（案）に違和感はない。行政処分の見直しも必要だと思うが、まずはヒヤリハットの段階からどのように適正なチェックに繋げるか、道筋をつけることが肝要ではないか。
- 水先の場合はヒヤリハットの事例集を蓄積しており、水先人会で共有しているが、例えば、今検討している地域協議会が立ちあがれば、その場でヒヤリハットの事例を蓄積し、行政と共有することが可能かと思うので、検討しても良いのではないか。
- 大きな船舶の運航事業者であれば、どこでもヒヤリハットの事例はあるだろうが、数が多すぎるため、一つ一つを分析・評価することは難しい。手書きなど生のヒヤリハット情報を集め、皆で見るだけでも有効ではないか。
- ヒヤリハットの収集・分析は、事業者又は地域協議会において、安全を高めるために自ら行うことを推奨し、監査ではなく、安全マネジメント評価の枠の中で国が関わるのが適切と考える。

### 2. 被害者保護

- 安全情報の提供の一環として、傷害賠償責任保険の加入状況の公表は良いと思うが、賠償限度額の引上げが利用者の安全や安心感に繋がるか多少疑問が残る。

- 賠償限度額の引上げによる保険料の増加は、誰が負担するのかという視点で考えることが必要。提案に反対するものではないが、事業者側に過度な負荷をかけるよりは、利用者側に、安心への投資という意味で少額の保険料を上乗せするということもあるのではないか。
- 適切な保険に入っていることで、優良事業者として評価がなされると良いのではないか。また、事業者に対しては、何のために賠償限度額を引き上げるのか強調していくと良いのではないか。
- 保険金額も重要だが、事故を起こした事業者が倒産し、被害者が取り残されてしまうことがないように、一定の補償額を受けられる仕組みを考えておく必要もあるのではないか。
- 日本旅客船協会に加入すると、比較的安価で保険に入ることができる。協会への加入を義務付け、業界でまとまって保険のコストを下げることができないか。
- 事故後に保険だけで全てを解決できるわけではなく、民事損害賠償となるケースも多い。人身損害が生じた海難事故において、訴訟でどのような判断が出たのかを調べ、何かできることがないか検討しても良いのではないか。
- 現行制度上、旅客運送の事故には、事業者に過失推定責任が適用される。船舶事故では、フェリーからの転落死亡事例、船内で病気になり救出が遅れた事例等で損害賠償責任が認められるケースがあった。保険で対応できる部分が多いが、事業者の責任として別途裁判になることもあり得る。
- 少なくとも現行の 3000 万円の限度額では少なすぎるのではないか。

### 3. 船員の技量向上

- 初任教育訓練に、心構えやノン・テクニカルスキル（技能面でない資質）を含め、どのような内容を盛り込んでいくか、今後の検討に期待したい。一方、海域・地域毎の教育訓練は、実際には難しいため工夫が必要。また、船長については、甲板員の指導やリーダーシップという点も念頭に置いていただきたい。
- 鉄道やバスでは、地域的な留意事項が少ないが、船舶の場合は、瀬戸内海と知床の違いなど、海域毎の個性が強いため、自社の航路を習熟させ、慣れた段階で船長として認めるということが必要ではないか。
- 事業者のホワイトリストと同時に、優秀な船長を育成するという前向きな意味で、例えば、船長資格の中に、何年間無事故で運航をしてきたかといった視点で、何らかの評価ができないか。
- 船長の選任要件の乗船履歴について、短縮の検討は有効。地方では慢性的な船員不足であり、特に離島や漁村で船長を確保するのは厳しくなっている。
- 事業者においては、小型船舶免許を所有している漁業従事者の OB を採用して船長として育成し、社内の厳しい判定を経て、船長を行わせている。船長として適性や技量があるかどうかは個人的な能力差が大きい。

#### 4. 監査・行政処分のある方（海事監査部門の改革）

- 他の行政でも、担当者が変わると言うことが変わる。監査を受ける側が振り回されてしまうという問題がないよう、一貫した対応をお願いしたい。
- 多くの違反を取り締まることが成績になるのではなく、本来の監査の目的を周知徹底することが資質向上に繋がると考える。
- 各運輸局の運航労務監理官が少なく監査の執行が厳しいという現状があるなら、質的な面だけでなく量的な面の改善も検討したほうが良い。
- QMSで計画（PLAN）を立てるに当たっては情報が必要。JCIの検査結果、海保への通報事案、重大な事故になりかねない事案を義務報告化するなど、情報が入ってくる状態にしなければ監査方針の策定はできないのではないかと。
- 航空分野では安全情報分析委員会があり、継続的に安全に関する情報分析をしているが、海事分野でも安全情報の収集・分析を行うことを検討してはどうか

加えて、事前に被害者ご家族から事務局に寄せられ、委員にあらかじめ提供した意見に対し、委員から発言があった。主なものは以下のとおり。

#### 5. ご家族からの意見について

- 頂いたご意見の多くの項目については、我々委員の「問題意識」や、これまでに打ち出した「方向性」ともおおむね合致した内容であり、今後安全対策を実施していくことによって、改善が図られるのではないかと。また、ご家族に対し、そうした対策の内容を積極的にお知らせすべきではないかと。
- ご意見の中で、例えば、ドライブレコーダーの設置のアイデアなどは、その具体的な役割や機能を含めて、事務局においても検討してみてもどうか。
- 対策の「方向性」の中で、すぐ実施可能なものもある一方、実現までに時間を要するものもある。ご家族への説明の際の意見を踏まえ、対策の方向性に過不足がないかなど、対策の全体像を事務局において確認してはどうか。
- 頂いたご意見は、未然防止に力点が置かれていると認識した。船員の高齢化、気候変動、技術の変化など、時代の変化を先読みしつつ、事故が起きないように安全対策をしていくことが必要。また、国による対策のみならず、業界団体など、海事に関わる者全体でどう受け止めていくかが大切である。
- 海上法制は複雑で分かりにくい部分もあるので、ご家族に対しては、分かりやすく説明してほしい。また、具体のご提案内容をそのままお受けすることが難しいものについても、こうしたご意見の背景にある、ご家族の安全に対するご心情を踏まえつつ、どのようなことなら可能か検討してほしい。

以上