

令和4年7月14日

知床遊覧船事故対策検討委員会 中間取りまとめ

I. はじめに

令和4年4月23日、北海道知床において、小型旅客船「KAZU I」（カズワン）が沈没し、乗員2名・乗客24名の計26名が死亡・行方不明となる、我が国では近年類をみない重大事故が発生した。

当検討委員会は、まずもって、亡くなられた方々及びその御家族の皆様方に対し、心よりお悔やみを申し上げるとともに、今回の事故に遭遇された皆様とその御家族に衷心よりお見舞い申し上げます。

四面環海の我が国において、古来より先人達は「海を畏み」、近代以降も海上旅客運送の関係者は、海難事故の教訓を胸に刻みながら、航海の安全のための努力を積み重ねてきた。しかしながら、今回の事故の発生を防止できなかったことを関係者は重く受け止め、被害者の方々の犠牲を決して無駄にすることがないように、小型旅客船の安全対策を徹底的に講じていかなければならない。

当検討委員会は、5月11日の第1回会議から約2か月間、国による規制や監督のあり方なども含め、ハード・ソフトの両面から、計6回にわたり精力的に議論を行い、今般、中間的な取りまとめを行った。本中間取りまとめを踏まえ、政府において、安全対策の可及的速やかな具体化が図られることを求めるものである。

なお、本件事故については、運輸安全委員会における事故調査や海上保安庁による捜査が現在進められているところであり、まだ全ての事実が明らかになっている状況にはない。また、当検討委員会で示した対策の方向性を踏まえ、さらなる具体化が必要と考えられる点も存在する。

引き続き、年内の最終取りまとめに向け、精力的に議論を行っていくこととする。

II. 検討の視点

1. 現時点で明らかになっている事実

事故を起こした有限会社知床遊覧船に対して行われた国土交通省による特別監査等により、現時点で、以下のようなことが明らかになっている。

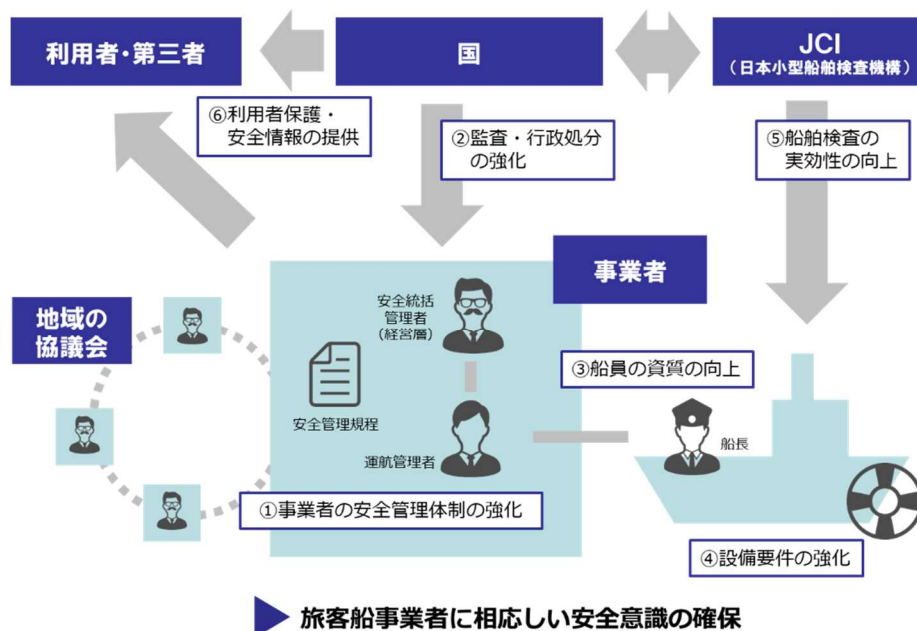
- ・ 同社は、令和3年6月の監査において、安全管理規程等の違反により、是正の指導を受けていたにもかかわらず、届出をした安全管理規程によらず事業を行うなど、それ以降も再度多数の法令違反をしていたこと。

- ・ 同社は、運航管理者の資格要件について虚偽の届出を行い、安全管理体制の要となる運航管理者による運航管理の実態が存在しない状態となっていたこと。
- ・ 事故当日、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関わらず、KAZU Iの船長は発航を中止せず、かつ、運航管理者である社長は発航中止の指示を行わなかったこと。
- ・ 同社が届出をした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こと。
- ・ このように、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事業者の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ていたこと。
- ・ 本年4月の中間検査の際、同社から無線設備を携帯電話に変更したい旨申出があり、日本小型船舶検査機構（Japan Craft Inspection Organization: JCI）は内規に従ってこれを認めたものの、今回の事故の際、実際には当該設備で通話できなかつたと推測され、同機構が定める検査方法が十分でなかったこと。

2. 当検討委員会における検討項目

今回の事故の原因については、現在、運輸安全委員会による事故調査及び海上保安庁における捜査が行われているところであるが、当検討委員会においては、小型旅客船の安全対策を総合的に検討するため、現時点で明らかになっている事実や、国会など各方面からの指摘、被害者のご家族からのご意見等を踏まえ、以下の（1）から（6）までのテーマを中心に議論を行った。

- （1）事業者の安全管理体制の強化
- （2）監査・行政処分の強化
- （3）船員の資質の向上
- （4）設備要件の強化
- （5）船舶検査の実効性の向上
- （6）利用者保護・安全情報の提供



図は、主たる実行主体という観点から各検討項目の関係を示したもの

3. 検討に当たっての基本的考え方

当検討委員会では、対策の実効性を確保するため、特に以下の点に留意しつつ、小型旅客船の総合的な安全対策について議論を行った。

- ・ ハード・ソフトの両面から安全対策を重層的に強化し、事故の再発を防止すること。
- ・ 中小零細企業が大部分である小型旅客船事業者の実態、船員の不足、国の監査体制等の実情を踏まえつつ、安全確保の観点から有効な対策を重点的に行う必要があること。
- ・ 規制の内容に見直すべき点がある場合と、規制の遵守に問題がある場合を区別して検討を行うこと。
- ・ 法令を遵守しない悪質な事業者に対しては、断固たる行政処分により市場から退出させるなど、厳しい態度で臨むことが必要である。また、法令を遵守して安全運航を継続している優良な事業者については、適切に評価し、取扱いに差を設けるなど、安全確保の観点から、メリハリを付けて対策を検討すること。
- ・ 全ての対策を全国一律で行うのではなく、海域の特性の違いを踏まえることが適切なものについては、これを踏まえ対応を検討すること。
- ・ 主に近隣住民が利用し、継続的な運航が行われる離島等の定期航路事業と、主に観光客が利用し、季節運航等も多い遊覧等の不定期航路事業の違いを踏まえて対応を検討すること。
- ・ 有限会社知床遊覧船による過去2度の事故の後に行われた特別監査、改善指導や抜き打ち確認における、同社への国の一連の対応に改善すべき余地があるのではないかという観点からも、対策を検討すること。

Ⅲ. 安全・安心対策

当検討委員会においてこれまで議論を重ねてきた対策について、その検討の熟度に応じ、以下のとおり、「速やかに講ずべき事項」「今後速やかに具体化を図るべき事項」「引き続き検討すべき事項」の3つに整理した。

1. 速やかに講ずべき事項

当検討委員会におけるこれまでの議論により、対策の方向性が定まった事項は別紙1のとおりであり、これらについては、今年度のできるだけ早い時期までに、実施可能なものから順次速やかに実施していくべきである。なお、今回の事故を受け、緊急安全点検が行われたところであるが、これに加え、利用者の安心に資するため、事業者による安全情報の提供を促していくべきである。

<主な事項>

監査・処分

- ・ 抜き打ち・リモートの活用による監視の強化
- ・ 通報窓口の設置等による機動的な監査
- ・ 国の監査情報と JCI の船舶検査情報の共有と活用

船舶検査

- ・ JCI の船舶検査方法の総点検・是正
- ・ 国による JCI への監督の強化

情報提供

- ・ 安全関連法令違反に対する行政指導の公表対象への追加
- ・ 行政処分等の情報に係る公表期間の延長
- ・ 小型旅客船事業者の安全情報の提供に係る指針の策定

2. 今後速やかに具体化を図るべき事項

当検討委員会におけるこれまでの議論により、対策の方向性については概ね定まったことから、今後速やかに法令改正などの内容の具体化を図る必要があると考えられる事項は別紙2のとおりである。

<主な事項>

安全管理体制

- ・ 事業許可更新制度の創設
- ・ 管理者の試験制度の創設
- ・ 運航の可否判断の客観性確保
- ・ 地域の関係者による協議会を活用した安全レベルの向上

監査・処分

- ・ 違反点数制度の創設
- ・ 船舶使用停止処分の創設
- ・ 罰則の強化
- ・ 許可の欠格期間の延長
- ・ 監査能力の向上と監査体制の強化

船員

- ・ 船長の選任要件の創設
- ・ 事業用操縦免許の要件の拡充

設備

- ・ 初任教育訓練の義務化
- ・ 法定無線設備からの携帯電話の除外
- ・ 改良型救命いかだ等の積付けの原則義務化と
早期搭載促進

情報提供

- ・ 安全性の評価・認定制度（マーク等）の創設

3. 引き続き検討すべき事項

例えば、航海中の映像や音声を記録できる装置の設置について検討を行うほか、運輸安全委員会の事故調査などを通じて、中間とりまとめ以降に明らかになった課題があれば、検討を行うこととする。

また、当検討委員会においては、これまで、主に平水区域以外を航行区域とする旅客不定期航路事業の用に供する小型旅客船や当該船舶を運航する事業者を念頭に安全対策を検討してきたところ、これら以外の船舶や事業者への適用の可否についても、検討を行う必要がある。

1. 速やかに講ずべき事項

(1) 事業者の安全管理体制の強化

項目	講ずべき措置	実施目途 (開始時期)
①運輸安全 マネジメント の強化	小型旅客船事業者に対し運輸安全マネジメントの取組を強化させ、経営トップの安全意識の底上げ・向上を図る。特に、経営トップの交代があった事業者等には、重点的に評価を実施する。	令和4年度 末まで

(2) 監査・行政処分の強化

項目	講ずべき措置	実施目途 (開始時期)
①抜き打ち・ リモートに よる監視強化	抜き打ち・リモートによる監視を積極的に実施し、事業者に対する監視を強化する。	令和4年 8月末まで
②通報窓口の 設置等による 機動的な監査	法令違反の疑いがある事案の通報窓口を設置するとともに、法令違反の疑いの通報や行政処分履歴等を踏まえ、法令違反や事故のリスクの高い事業者に対する監査を機動的・重点的に実施する。	令和4年 8月末まで
③監査での 船舶検査情報 等の活用	国から JCI に対し、船舶検査情報の提供を求めるとともに、国は、当該情報や運輸安全マネジメント評価の結果を活用し、注意を要する事業者に対する監査を慎重かつ入念に行う。	令和4年 8月末まで
④監査時の無線 設備の通信 状況の確認	監査の際に、無線設備の実際の通信状況を適切な方法により確認する。	令和4年 8月末まで
⑤指導事項の 継続的な フォローアップ	行政処分や行政指導を行った事業者に対し、抜き打ち・リモートによる監視も活用しつつ、改善が確認されるまで継続的・徹底的にフォローアップを行う。	令和4年 8月末まで
⑥本省・運輸局 における 課題共有と 意識向上	本省海事局幹部が現場に足を運び、地方運輸局の現場職員との対話等を通じて、両者の意識改革、意思疎通を徹底する。	令和4年 7月
	事業用自動車の監査部門との人事交流・研修への参加等を通じ、運航労務監理官の専門性の向上を図る。	令和4年 7月

(5) 船舶検査の実効性の向上

項目	講ずべき措置	実施目途 (開始時期)
①船舶検査方法の総点検・是正	JCIの検査方法のうち、合理的な理由なく国と異なる方法で行われているものを総点検で洗い出し、全て変更又は廃止する。	令和4年9月末まで
	寒冷地といった地域特性を踏まえた検査方法など、技術的な検討が必要なものについては、技術検討会を設置して検討する。	令和4年末まで
②国によるJCIの監督強化	検査方法については全て国による認可を求めるとし、現在のJCIの検査方法全体を見直した上、国が認可する。	令和4年9月末まで
	JCI検査員が検査を行う現場に随時国の職員が立ち会い、JCIによる検査方法の妥当性を実地でチェックする。	令和4年8月末まで
③船舶検査での国提供情報の活用	国からJCIに対し、行政処分情報等を提供することとし、JCIは当該情報を活用し、注意を要する事業者に対する船舶検査をとりわけ慎重かつ入念に行う。	令和4年8月末まで

(6) 利用者保護・安全情報の提供

項目	講ずべき措置	実施目途 (開始時期)
①国による安全情報の提供の拡充	行政処分に加え、安全関連法令違反に対する行政指導についても、国による公表対象に追加する。	令和4年8月末まで
	行政処分等の公表期間を2年から5年に延長する。	令和4年8月末まで
②事業者による安全情報の提供の拡充	事業者が公表する安全情報について、法令による義務化までの間、小型旅客船事業者が自ら行う安全情報の提供に係る指針を策定し、救命設備や緊急時の通信手段等に係る情報提供を促進する。	令和4年6月

2. 今後速やかに具体化を図るべき事項

(1) 事業者の安全管理体制の強化

項目	講ずべき措置
①管理者の試験制度の創設	安全統括管理者・運航管理者に対する試験制度（関係法令、海事知識等）を創設する。
②管理者への講習の受講義務付け（資格更新制）	管理者の資格を更新制とし、2年毎の講習受講を更新の条件とする。
③管理者の資格要件審査の厳格化	管理者の資格要件である実務経験等について、提出書類の見直し、第三者への確認（裏取り）等、審査を厳格化する。
④事業許可更新制度の創設	小型旅客船事業者を対象に、事業許可更新制度を創設し、新規許可・更新時の安全運航計画（仮称）の作成義務、法令遵守状況に応じた更新期間の短縮等の措置を導入する。なお、優良な事業者については、審査を簡素化することとする。
⑤地域の関係者による協議会の設置	小型旅客船事業者や地域の関係者が連携して安全意識を高め、地域全体の安全レベルの向上を図ることを目的に、事業者や関係者による地域旅客船安全協議会（仮称）の設置を推進する。
⑥運航の可否判断の客観性確保	気象・海象情報の取得を含め、事業者による運航可否判断の時点・手順を具体化し、客観性を確保する。
⑦安全管理規程等の公表義務化	安全管理規程（運航基準含む）、規程に基づき作成される運航可否判断のフロー図等について、公表を義務化する。
⑧運航管理の責任体制の明確化	運航管理の責任体制を明確化（例：乗船時間中の船長は、運航管理者との兼務を禁止）する。
⑨安全管理規程の重要規定の法令化とひな形の充実	安全管理規程（ひな形）の記載内容のうち、重要な規定（例：定点連絡の記録）について法令に位置づけるとともに、安全管理規程（ひな形）の内容の充実を図る。
⑩安全管理規程のチェックの厳格化	チェックマニュアルを作成し、安全管理規程の届出時における記載内容のチェックを厳格化する。

(2) 監査・行政処分の強化

項目	講ずべき措置
①管理者の要件への適合状況の確認	監査等の際に、管理者の資格要件を満たしているか否かについて確認を行う。
②船舶の使用停止処分の創設	行政処分の種類に船舶の使用停止命令を追加し、機動的かつ効果的な行政処分を可能とする。
③罰則の強化	拘禁刑の導入など、安全確保命令違反の罰則（現行：100万円以下の罰金）を強化するとともに、法人重課に係る規定を創設する。
④違反点数制度の創設	法令違反の項目毎に付される違反点数に応じて行政処分等を行う違反点数制度を創設する。
⑤許可の欠格期間の延長	事業許可の取消処分後の許可の欠格期間（現行2年）を延長する。
⑥監査能力の向上	研修やマニュアルの充実、捜査・監査等を行う他の行政分野の専門家による講習、他地方運輸局の運航労務監理官との交流・共同監査等を通じ、運航労務監理官の専門性を向上させ、監査能力の向上を図る。
⑦監査体制の強化	事業者による法令違反への抑止力を高めるため、監査体制の強化を図る。
⑧監査件数の増加	リモート等の手法も活用しつつ、監査件数を増加させ、事業者の法令違反に対する抑止力を強化する。
⑨監査業務への品質管理システム(QMS)の導入	運航管理監査業務にQMSを導入し、第三者も活用した業務プロセス等の明確化、評価等を実施し、監査業務の継続的改善と質の向上を図る。

(3) 船員の資質の向上

項目	講ずべき措置
①事業用操縦免許の取得段階における要件の拡充	事業用操縦免許の取得課程を拡充し、出港判断、操船技能等の知識・技能に係る講習内容・時間を追加するとともに、修了試験制度を創設する。
②初任教育訓練の義務化	初任の船員に対し、自社の安全管理規程や実船・実海での訓練など、自社・海域固有の事情に係る教育訓練を義務付ける。
③船長の選任要件の創設	小型旅客船の船長の選任要件を創設する。 (事業用操縦免許の取得、初任教育訓練の修了、一定の乗船履歴等)

(4) 設備要件の強化

項目	講ずべき措置
①法定無線設備からの携帯電話の除外	法定無線設備から携帯電話を除外する。 ※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無線設備の導入促進	業務用無線設備等の導入を促進する。
③改良型救命いかだ等の開発	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・救命浮器の開発を進める。
④改良型救命いかだ等の積付け	一定の水温を下回る海域での救命設備として、改良型救命いかだ・救命浮器の積付けを原則義務化するとともに、早期搭載を促進する。
⑤自動浮揚型の ^{イバープ} EPIRB等の積付け	海難発生時及びその後の位置通報の設備として、自動浮揚型の ^{イバープ} EPIRB（非常用位置指示無線標識装置）等の積付けを原則義務化するとともに、早期搭載を促進する。

(6) 利用者保護・安全情報の提供

項目	講ずべき措置
①国による更なる情報提供体制の構築	国において、事業者による自主的な取組などのポジティブな情報も含め、事業者の安全情報の定期的な収集・公表を行うとともに、収集された安全情報を国として調査分析し、監査をはじめとする安全行政に活用する。
②事業者の安全情報の提供の拡充	海上運送法に基づき、事業者が公開する必要がある安全情報の拡充等を行うとともに、公開を原則とする。
③安全性の評価・認定制度の創設	利用者が小型旅客船事業者の安全性向上の取組を簡便に確認できるようにし、利用者の安心に資するとともに、利用者による事業者の評価・選択を通じて、安全性の向上のための事業者の取組を促進するため、評価・認定制度（マーク等）を創設する。
④船客傷害賠償責任保険の限度額引上げ	利用者の安心に資するため、船客傷害賠償責任保険について、現行の基準より高い賠償限度額への引上げを行う。