

第7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9月28日（水）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、安部委員、梅田委員、河野康子委員、
庄司委員、高橋委員、田中委員、中山委員、眞嶋委員、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. 「速やかに講ずべき事項」の実施状況について（報告）

- 通報に基づく監査について、通報内容の真偽を確認し、監査を実施する流れになると思うが、現場の負担が増えるのではないかと思うので、流れの確認が必要。
- 上架による船舶検査は、事業者側に一定の負担が生ずる可能性がある。
- 「事業者我突然立入りをを行う無通告による監査は、事業者への配慮に欠けている」という声があるということについて、事業者側が何を監査されるのか分からず、どのような対応をすれば良いのか分からなことが背景かと思う一方で、配慮すれば馴れ合いに繋がる恐れがあるため、厳しくすべきところは厳しい目で監査をする必要がある。

2. 知床遊覧船事故対策の関連予算等の要求状況について（報告）

- 改良型救命いかだに関連して、欧州では、大型旅客船向けに、船舶の沈没を防ぐための膨張式の発泡剤が商品化され、船級協会の承認を受けようとしているところ。小型船舶の応用についても、調べてみてはどうか。
- 旅客船事業者の安全性の評価・認定制度は、従来の事業者からの安全情報の提供に比べ、評価・認定者の責任がより大きくなることを踏まえた対応が必要。

3. 運輸安全委員会からの情報提供について（報告）

- 過去の事象について一定の情報はあるものの、本当の意味での事故の原因は未だ不明であると感じており、原因がしっかり分からないといけない。
- 福知山線脱線事故の際には、事故調査報告書が出るまで2年かかったが、今回の事故も複雑で規模が大きいことから、最終的な報告書が出るまで時間がかかると予想している。しかし、船は日々運航されているため、最終的な報告書を待つのではなく、分かっていることを基に、一つずつ対策をまとめ、実行していくことが重要。最終的な報告書が出て、仮に対策を充実する必要があるれば、追加して実施すれば良い。
- 本来、海図は大型船向けであり、危険な個所は広めに示している。事業者にはどのような考えで基準航路を設定しているか、確認するのが良いのではないかと。

4. 安全・安心対策のさらなる充実について（その1）

- 3年ほど前にドライブレコーダーを導入したが、事故原因が特定され、再発防止策を講ずることができるので、自社の船員を守るという意味でも非常に良かったと感じている。
- ドライブレコーダーの設置について、今回の事故では船が沈没してしまったことを考慮すると、陸上で記録が必要となるが、そのためには無線設備も必要となる。どこまでの性能を求めるのか要検討。
- ドライブレコーダーの客室への設置は、乗客のプライバシーの保護に配慮が必要。
- ドライブレコーダーの設置に反対ではないが、大型船に設置されているVDRのように自動で浮揚してデータを回収することができるのか、無線で接続するのか等は論点。AISであれば、位置情報は取得できる。どのような情報が欲しいのか検討する必要。
- 救命胴衣の種類については、手首に着けるものや膨脹式等を含め、選択できるようにするのが良いのか、それとも船や航行形態で規制を一律に線引きするのか、検討が必要。また、股紐付きの救命胴衣は、女性は抵抗感があるだろう。

5. その他

- 監視体制の強化に関して、地域協議会は自治体や観光協会など、権威のある第三者がまとめる形が望ましいのではないかと。
- 海事局では、海事産業の振興のため、毎年、海事レポートを作成されているが、今回の事故を風化させないよう、また、事故の教訓を社会と共有するため、事故の経緯や対策について取り上げてほしい。

以上