

# 旅客船の総合的な安全・安心対策

令和4年12月22日

知床遊覧船事故対策検討委員会

## 目次

I. はじめに	3
II. 対策の基本的な考え方	4
III. 対策の主な内容	9
IV. 留意すべき事項	11
(別紙) 対策の具体的な項目及びスケジュール	13

# 「知床遊覧船事故対策検討委員会」

## 委員名簿

◎：委員長 ○：委員長代理

- あべ せいじ 関西大学社会安全学部・社会安全研究科 教授  
安部 誠治
- うめだ なおや 大阪大学大学院工学研究科 教授  
梅田 直哉
- かわの まりこ 早稲田大学法学学術院 教授  
河野真理子
- こうの やすこ (一財) 日本消費者協会 理事  
河野 康子
- こまつばらあきのり 早稲田大学理工学術院 教授  
小松原明哲
- しょうじ るり 東京海洋大学学術研究院海事システム工学部門 教授  
庄司 るり
- たかはし あきら 道東観光開発 代表取締役社長  
高橋 晃
- たなか よしてる 国立研究開発法人 海上・港湾・航空技術研究所  
田中 義照  
海上技術安全研究所企画部 研究特命主管
- なかやまりゅうたろう 弁護士  
中山龍太郎
- のがわ しのぶ 明治大学専門職大学院法務研究科 教授  
野川 忍
- まじま ひろし (一財) 日本海洋レジャー安全・振興協会 前理事長  
眞嶋 洋
- みなみ けんご 日本大学法学部 教授  
南 健悟
- ◎ やまうち ひろたか 一橋大学 名誉教授  
山内 弘隆
- わたなべ かつよし (一社) 日本旅客船協会 理事  
渡邊 勝吉

(五十音順 敬称略)

## 1. 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<sup>かしこ</sup>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、旅客船の安全・安心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、ハード・ソフトの両面から、事故の防止と被害の軽減を図るべく、第1回会議(5月11日)から10回にわたって議論を行い、中間取りまとめ(7月14日)とパブリックコメント(11~12月)を経て、この度、旅客船の総合的な安全・安心対策を取りまとめた。

当検討委員会は、二度とこのような痛ましい事故が起きないように、また、誰もが安心して旅客船を利用できるよう、政府に対し、今回取りまとめられた総合的な対策を速やかに実行に移すように求める。

我が国において、旅客船は、離島等における日常生活に必要不可欠な移動手段であり、あるいは、長距離の人や物の輸送を支える環境に優しい移動手段であり、そして、海に親しみ、地域の魅力を体感することができる観光資源である。今日この瞬間も、大小様々な旅客船が、住民、トラック運転者、観光客など多くの旅客を乗せ、全国津々浦々を行き交っている。

安全は、旅客船に係る事業を営む際の大前提であり、当検討委員会は、旅客船に関わる全ての関係者が、守るべきルールを確実に守り、行うべき事項を確実にを行うことを求める。今回の事故ではこの点に足らざる部分があり、旅客や乗組員の命を預かる者としての知識・技能、そして責任感や気概といったシーマンシップというべきものを欠いたまま船を漕ぎ出せば、再び同様の事故が起こりうるということを、海事に携わる者一人一人がしっかりと心に留めなければならない。

## II. 対策の基本的な考え方

### 1. 現時点で明らかになっている事実情報等

特別監査等を踏まえた当検討委員会への国土交通省からの報告や、国会等での質疑・指摘などを通じて、以下のことが明らかになっている。

#### ①事業者

- ・平成13年に旅客不定期航路事業の許可を受けた有限会社知床遊覧船（以下「同社」）は、2隻の船舶（KAZU I、KAZU III）を使用し、例年4月下旬から11月下旬にかけ、知床半島沖合を航路とする遊覧事業を行っていた。
- ・KAZU Iは、航行区域を限定沿海とする総トン数19トン、定員67名の旅客船で、昭和60年に建造され、平成17年に同社が購入し、平成18年の定期検査において、航行区域が平水区域から限定沿海区域に変更された。
- ・同社社長は、平成28年に同社の代表者に就任するとともに、令和3年3月に自らを安全統括管理者及び運航管理者に選任した。
- ・KAZU Iの船長は、一級小型船舶操縦士（特定）の免許を受有し、同社に令和2年7月に採用され、甲板員として乗船した後、令和3年4月からKAZU Iに船長として乗船していた。甲板員は、一級小型船舶操縦士（特定）の免許を受有し、令和4年4月に採用され、事故発生日に乗組員として初めて乗船した。
- ・令和4年4月23日午前10時、KAZU Iは、知床岬までを往復する所要時間約3時間の遊覧の目的で、乗組員2名（船長、甲板員）と旅客24名を乗せ、斜里町ウトロ港を出港し、復路のカシュニの滝沖を航行中に浸水し、沈没した。
- ・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。
- ・同社は、海上運送法施行規則で求める安全統括管理者・運航管理者の選任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。
- ・事故当日、運航基準に基づく発航を中止すべき条件（風速8 m/s以上、波高1 m以上に達するおそれ）であったにもかかわらず、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。
- ・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かかわらず、運航管理者である社長は本船の発航を認めた。
- ・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。

## ②国

- ・ 国は、船舶の安全を規律する船舶安全法、船員の資質を規律する船員法や船舶職員及び小型船舶操縦者法、それらを用いて行われる船舶運送事業の事業運営を規律する海上運送法等の海事法令により、旅客船の安全規制を行うとともに、これらの法律に基づく監査、指導や監督を実施している。
- ・ 同社による過去2回の事故（令和3年5月・6月）の後に、国土交通省において、特別監査を行うとともに、その後、抜き打ちで改善状況の確認を行ったにも関わらず、同社の安全意識の欠如等を十分に是正するには至らなかった。
- ・ 同社から運航管理者の資格要件について虚偽の届出が行われたが、その真偽について十分な確認ができていなかった。
- ・ 安全基準で積付けが求められる救命設備について、低水温域を航行する船舶であって、救助までに時間を要する場合には、十分なものでなかった。

## ③JCI

- ・ 日本小型船舶検査機構（Japan Craft Inspection Organization：JCI）は、船舶安全法に基づき設立された民間法人であり、全国31支部、検査員138名の体制（令和4年4月1日時点）で、小型船舶（総トン数20トン未満の船舶）※について、船舶検査を実施している。

※検査対象船舶 314,857 隻（令和3年度末）

- ・ 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、JCIは内規に従ってこれを認めたものの、同機構が定める検査方法が十分でなかった。

また、運輸安全委員会の事故調査の過程における情報提供（8月10日）や経過報告（12月15日）によれば、以下のようなことが明らかになっている。

### （情報提供）

- ・ ウトロ漁港から知床岬に至る海域において、携帯電話会社のサービスエリアマップでサービスエリア内とされている海域であっても、実際には電波を受信できない場合があったこと。

### （経過報告）

- ・ 船体構造等の問題：

本船の沈没の原因は、船首甲板部に打ち込んだ波がハッチを経て船内に浸水し、次に、船首区画から隔壁の開口部を経て上甲板下の各区画に浸水が拡大したことでであると推定されること。

・ 運航の判断の問題：

本船は、発航中止条件に達するおそれがあったにもかかわらず、発航を中止せず、復路において航行中止等の措置をとるべき基準に達する気象・海象に遭遇したものの、避難港にて救助を待つ等の措置をとらなかったこと。

・ 安全管理規程の不遵守：

運航の可否判断等の記録をしておらず、本船と無線で連絡できる状態になかったほか、運航管理者が事務所にいないことが常態化していたなど、運航管理者による運航管理の実態が存在しない状態になっており、安全管理規程が軽視されていたと考えられること。

・ 監査・検査の実効性の問題：

運輸局は、過去2件の本船の事故に関し、特別監査後の是正状況の確認において、適切に対処しているとの評価に至ったものの、本事故時はこれらの事項が適切に行われていなかったこと。

JCIは、本船の通信設備について、電波受信が困難な携帯電話への変更を認めていたこと。さらに、本船の事故当時のバラスト積載状況は、船舶検査証書に記載された積載方法と異なっていたこと。

・ 救命・通信設備の不備：

本船に搭載されていた救命浮器は、低水温の海域に適したものではなかったと考えられること。

本船船長は、航行エリアでの電波受信が困難な携帯電話を使用しており、陸上との交信によって状況確認・助言を受ける機会を失ったこと。さらに、事故後の遭難位置の特定に困難を極めたこと。

当検討委員会は、これらの事実情報を踏まえ、今回の事故との関係で問題が指摘されている点はもとより、今回の事故を契機に改善することが望ましいと考えられる点も含め、広く旅客船に関する制度全体を対象に、安全・安心対策の検討を行った。

なお、当検討委員会における安全・安心対策の検討と並行して、別途、運輸安全委員会において、今回の事故の事故原因の究明のための調査が進められている。また、海上保安庁においては、引き続き行方不明の方々の捜索を実施しているほか、より迅速な人命救助を可能とするため、管区本部における救助調整機能の強化や自衛隊への災害派遣要請の迅速化、北海道東方海域における救助・救急体制の強化など、救難体制の強化のための取組が進められている。

## 2. 対策の基本的な考え方

### [横断的な考え方]

- ・ 旅客船の安全対策をハード・ソフトの両面から重層的に強化し、事故の防止と被害の軽減を図る。
- ・ 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た上で、既存の対策の徹底と新たな対策の追加を行う。
- ・ 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、これを踏まえ対策を講ずる。
- ・ 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るとともに、中小零細な事業者による運航が多い実態を踏まえて対策を講ずる。
- ・ 旅客船事業者自身による取組はもとより、事業者に対する国の監督やJCIの検査のあり方という観点からも、対策を講ずる。

### [対策分野別の考え方]

#### (1) 事業者の安全管理体制の強化

国は、事業者の安全管理体制を強化するため、運輸安全マネジメントの強化や管理者の試験制度の創設等を通じて経営層や運航管理者の資質の向上を図るとともに、適切な運航可否判断の確保など安全管理規程の実効性の向上等に向けた規制の見直しを行う。また、安全性の向上に向けた地域の関係者の連携を促進する。あわせて、事業許可の更新制の導入など、事業参入時・参入後のチェックの強化を通じ、不適格者の参入や事業継続を阻止する。

#### (2) 船員の資質の向上

国は、船員の資質を向上させるため、小型旅客船の船員に対し、必要な全国共通の知識・経験と自社・海域固有の知識・経験を身に付けさせるための仕組みを設ける。

#### (3) 船舶の安全基準の強化

国は、海難のリスクが生じた場合の被害の軽減のため、水温の低さ、航行区域、船舶の構造に応じたリスクの程度を踏まえつつ、一定の船舶に対し、緊急時に確実に通信可能な無線設備や低水温でも有効に機能する救命設備の義務化を行うとともに、当該設備の早期導入を支援する。また、安全性をさらに高める観点から、小型旅客船の隔壁の水密化等について検討を進める。

#### (4) 監査・処分の強化

国は、事業者による法令遵守の徹底を図るため、抜き打ち監査の実施、通報窓口の設置、監査能力の向上や監査体制の強化等により、事業者に対する監視を強化するとともに、行政処分等の対象となった事業者については、改善が確認されるまで徹底的にフォローアップを行い、早期かつ確実に是正させる。

また、行政処分や罰則を強化し、事業者の法令違反に対する抑止力を高める。違反点数制度に基づき、厳格に行政処分を実施するとともに、違反が是正されない場合には、旅客船事業から退場させる。

#### (5) 船舶検査の実効性の向上

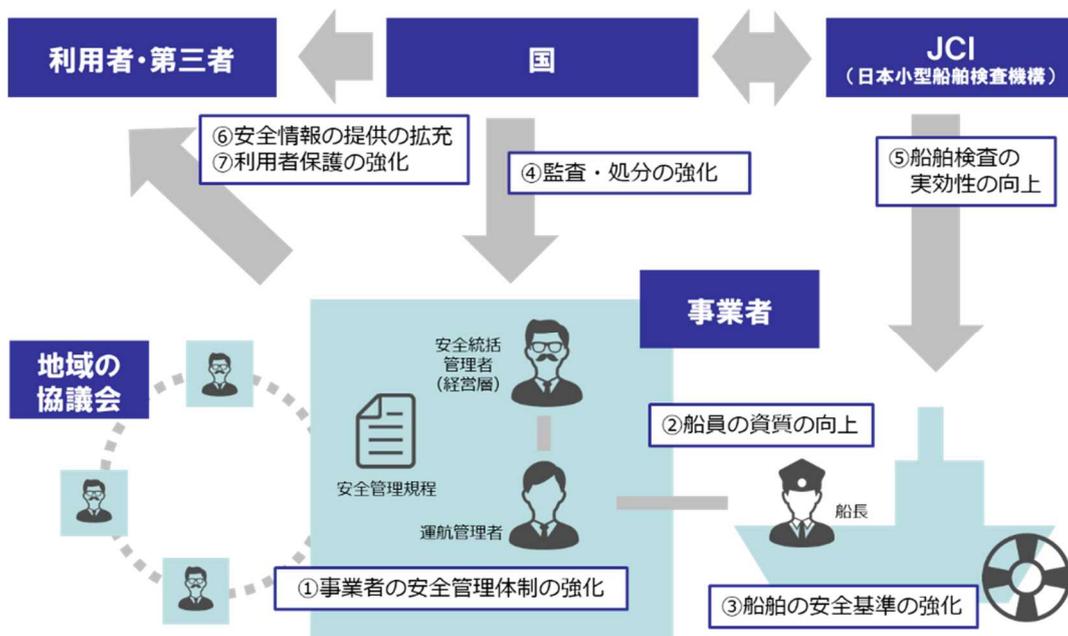
船舶検査の実効性を向上させるため、JCI は、小型船舶の検査方法の見直しを行うとともに、国はJCI に対する監督を強化する。

#### (6) 安全情報の提供の拡充

国は、国や事業者による安全情報の提供や安全性の評価・認定制度を通じ、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。これにより、事業者は、利用者には選ばれるべく継続的に自らの安全水準を向上させ、また、利用者は、そうした事業者を積極的に選ぶという意識を持つことで、輸送の安全を高めていく。

#### (7) 利用者保護の強化

国は、利用者の安心に資するため、賠償責任保険の限度額を引き上げるなど、利用者保護のための規制の見直しを行う。



### Ⅲ. 対策の主な内容

以下、「対策の基本的な考え方」に沿って対策の主な内容を示す（詳細は別紙参照）。

#### （１）事業者の安全管理体制の強化

- ・安全統括管理者・運航管理者への試験制度の創設
- ・事業許可更新制度の創設
- ・届出事業の登録制への移行
- ・運航の可否判断の客観性確保
- ・避難港の活用の徹底
- ・地域の関係者による協議会を活用した安全レベル向上

#### （２）船員の資質の向上

- ・船長要件の創設  
（事業用操縦免許の厳格化（修了試験の創設等）、初任教育訓練、乗船履歴）
- ・発航前検査の確実な実施（ハッチカバーの閉鎖の確認を含む）

#### （３）船舶の安全基準の強化

- ・法定無線設備からの携帯電話の除外
- ・業務用無線設備等の導入促進
- ・船首部の水密性の確保（既存船の緊急点検、隔壁の水密化等の検討）
- ・改良型救命いかだ等の積付けの義務化・早期搭載促進

#### （４）監査・処分の強化

- ・海事監査部門の改革  
（安全確保に向けた徹底した意識改革、通報窓口の設置、  
抜き打ち・リモートによる監視の強化、裏取り・フォローアップの徹底、  
自動車監査等のノウハウ吸収、監査体制の強化等）
- ・行政処分制度の抜本的見直し（違反点数制度、船舶使用停止処分の導入等）
- ・罰則の強化（拘禁刑、法人重科等）
- ・許可の欠格期間の延長（２年→５年）

#### （５）船舶検査の実効性の向上

- ・国による JCI の検査方法の総点検・是正と監督の強化（ハッチカバー等を含む）

#### （６）安全情報の提供の拡充

- ・安全法令違反の行政指導を公表対象に追加
- ・行政処分等の公表期間の延長（２年→５年）
- ・安全性の評価・認定制度（マーク等）の創設

#### （７）利用者保護の強化

- ・船客傷害賠償責任保険の限度額引上げ
- ・旅客名簿の備置き義務の見直し

なお、上記で分野別に示した対策について、事業者の参入～日々の運航～不測の事態への備えという段階別に主な対策を示すと、以下のとおりとなる。

### 1. 安全意識の低い事業者の排除

### 【事故の防止】

- ・新規参入時、経営者変更時等のチェック強化
- ・監査・船舶検査時のチェック強化
- ・厳格な処分の実施
- ・事業者の安全に関する情報の提供の拡充

等

- (1) 事業者の安全管理体制の強化  
(管理者の資質の確保、参入時・参入後のチェック強化)
- (4) 監査・処分の強化
- (5) 船舶検査の実効性の向上
- (6) 安全情報の提供の拡充

### 2. 発航してはいけないときには発航させない

### 【事故の防止】

- ・発航判断の手順・基準の明確化
- ・手順・基準を守らない事業者の発航抑止

等

- (1) 事業者の安全管理体制の強化 (安全管理規程の実効性確保)
- (2) 船員の資質の向上
- (4) 監査・処分の強化

### 3. 不測の事態が発生した場合への備え

### 【被害の軽減】

- ・船舶の安全基準の強化
- ・利用者保護の強化

等

- (3) 船舶の安全基準の強化
- (7) 利用者保護の強化

## IV. 留意すべき事項

### (1) 対策の早期かつ着実な実施と、その進捗状況の検証

今回の事故後も全国で日々運航されている旅客船の安全・安心をより確実なものにするために、上記Ⅲで示した対策については、国及び関係者において、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。

また、対策の内容には、法律改正が必要と見込まれる事項も含まれていることから、そのために必要な準備等を可及的速やかに進めるべきである。

実施の目的については、対策の具体的な項目ごとに別紙に示したところであり、これを踏まえつつ、対策の進捗について、引き続き当検討委員会において検証(フォローアップ)を行っていくこととする。

また、対策の実施に当たっては、その実効性について確認するとともに、パブリックコメントに寄せられた意見等も参考に、必要に応じて対策の内容の見直しや実施方法の改善を図るなど、PDCA サイクルを構築した上で進めることが必要であり、この点についても、当検討委員会において検証を行っていくこととする。

### (2) 対策の実効性確保

#### ① 必要な体制の整備

国の運航労務監理官による監査は、全国で約 180 名の体制により、旅客船以外の船舶も対象に実施されている。上記Ⅲで示した監査の実効性を向上させるためには、国の監査能力の向上と監査体制の強化が必要不可欠であり、この点について、前者は本省・各地方運輸局の意識改革・意思疎通の徹底や他モードの監査部門との人事交流、研修等を通じて、後者は関係者の十分な理解を得つつ、必要な措置を講ずるべきである。

#### ② 旅客船事業者や業界による積極的な取組

旅客船事業者には、中小零細な事業者も少なくなく、新型コロナウイルス感染症の流行による観光需要の落込み等により経営状況が厳しい状況にあるが、旅客船の安全・安心の確保は、利用者の信頼の回復を通じた旅客需要の喚起や持続的な事業運営の大前提であり、個々の旅客船事業者はもちろんのこと、業界も一丸となって、今回示した対策に限らず、安全・安心の確保の観点から有効と考えられる取組について、積極的に進めていくべきである。

#### ③ メリハリのある制度設計

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一方で、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、実効性と納得感のある制度設計を行うべきである。

また、航行区域、船舶の大きさ、事業者の規模、運航実態などを踏まえ、必要に応じ、所要の準備期間、経過措置などを設けることも検討する必要がある。

そのためには、旅客船事業の現場の実態や、船長、運航管理者など実務者の意見の把握に努めるとともに、そこから得られた知見を具体的な制度設計に積極的に反映させていくことが重要である。

#### ④IT等の積極的な活用

近年、海上運送の分野においても、安全性の向上や業務の効率化に有効な様々なアプリケーション、デバイス、ウェブコンテンツ等が供給されるようになり、利用する事業者も増えつつある。また、新型コロナウイルス感染症の感染拡大を契機に、国や事業者において、パソコンやスマートフォンで使用できる Web 会議システムの普及が急速に進んでいる。本取りまとめを踏まえ、今後、様々な規制が強化されることにより、事業者の負担が一定程度増すことが見込まれるが、こうした IT その他の新技術を積極的に活用することによって、効果的・効率的に安全・安心対策の実効性を確保していくことを検討するべきである。

### (3) 今後の事故原因の究明への対応

本件事故については、運輸安全委員会が引き続き事故原因の究明のための調査を行っている。今後、事故原因に関して、新たに主要な要因が明らかになった場合などには、当検討委員会において、対策のさらなる充実について検討することとする。

## 対策の具体的な項目及びスケジュール

### (1) 事業者の安全管理体制の強化

対象：旅客船事業者全て（①、④、⑥、⑦、⑭、⑰、⑱を除く。）

#### 【管理者等の資質の向上、事業参入時・参入後のチェック強化】

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、事故を発生させた事業者等には、重点的に評価を実施する。	R4 年度
②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。	R7 年度 【法改正を 検討】
③管理者への 講習の受講 義務付け (資格更新制)	安全統括管理者・運航管理者の資格者証を更新制とし、原則として2年毎の講習受講を更新の条件とする。	同上
④陸上要員講習 の義務付け	小規模な小型旅客船事業者において、例外的に乗船時間中の船長が運航管理者を兼務する場合、陸上要員等に対する講習を義務付ける。	同上
⑤管理者の要件 審査の厳格化	安全統括管理者・運航管理者の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。	実施中 (R4.8)
⑥事業許可更新 制度の創設	小型船舶のみを使用する旅客不定期航路事業者を対象に、事業許可更新制度を創設し、新規許可・更新時の安全人材確保計画（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。	R6 年度 【法改正を 検討】
⑦登録制への 移行	人の運送をする事業の届出制度を登録制度に改め、事業停止・登録取消処分の対象とするとともに、欠格事由の該当確認等、一定の参入規制を行う。	同上

**【安全管理規程の実効性確保】**

⑧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、重要な規定について法令に位置付けるとともに、安全管理規程（ひな形）の内容の充実を図る。	R7年度 【法改正を検討】
⑨運航管理者の助言の尊重義務の法令化	事業者は、運航管理者に必要な権限を与え、その助言を尊重しなければならないことを、法令で規定する。	同上
⑩運航管理体制の強化	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。	同上
⑪運航の可否判断の客観性確保	気象・海象情報の取得や漁業者等の動向の把握を含め、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。	R6年度
⑫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。	同上
⑬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。	同上

**【事故の防止、事故発生時の対応】**

⑭避難港の活用の徹底	荒天時等に避難港を適切に活用できるようにするため、限定沿海を航行区域とする小型旅客船事業者は自らが設定した避難港について速やかに自主点検を行うとともに、国はその結果を確認する。	R4年度
⑮事故等情報の国への報告	安全管理規程における事故・インシデントの定義及び報告基準等を明確化するとともに、事業者からの報告を改めて徹底する。	R6年度
⑯事故発生時の安全教育	旅客を死傷させる等一定の事故が発生した場合、管理者は、必要な範囲の陸員・船員に対し、一定期間内に、再発防止に向けた安全教育を実施しなければならないことを明確化する。	同上
⑰ドライブレコーダー相当装置の活用	ドライブレコーダーに相当する装置に記録された映像等の日々の教育訓練への活用の一定の船舶への義務付けに向け、求められる要件や活用方法を示したガイドラインを作成する。	同上

**【関係者の連携】**

<p><b>⑱地域の関係者による協議会の設置</b></p>	<p>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。</p>	<p>R5 年度</p>
--------------------------------	---	--------------

**(2) 船員の資質の向上**

対象：小型旅客船事業者全て

<p>項 目</p>	<p>講ずべき措置</p>	<p>実施目途 (開始時期)</p>
<p><b>①事業用操縦免許の取得課程の拡充</b></p>	<p>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。</p>	<p>R6 年度 【法改正を検討】</p>
<p><b>②初任教育訓練の義務化</b></p>	<p>( i ) 小型旅客船の初任の船員に対し、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。 ※避難港への出入港を含む</p>	<p>同上</p>
	<p>( ii ) 一定期間乗船した履歴がない船員に対しても、初任教育訓練の一部（再教育訓練）を義務付ける。</p>	<p>同上</p>
<p><b>③船長要件の創設</b></p>	<p>小型旅客船の船長の要件を創設する。 (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)</p>	<p>同上</p>
<p><b>④発航前検査の確実な実施</b></p>	<p>国は、小型旅客船事業者に対し、発航前検査の確実な実施（特にハッチカバー等の閉鎖の確認）や結果の記録を指導する。</p>	<p>R4 年度</p>

### (3) 船舶の安全基準の強化

対象：水温の低さ、航行区域、船舶の構造に応じたリスクの程度を踏まえて適用

項目	講ずべき措置	実施目途 (開始時期)
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。	実施中 (R4.11)
②無線設備の導入促進	業務用無線設備等の導入を支援する。	R4 年度
③水密性の確保	(i)事業者は、限定沿海以遠を航行区域とする小型旅客船の船首甲板の開口部（ハッチカバー等の閉鎖装置の作動状況等）について速やかに自主点検を行うとともに、国はその結果を確認する。	同上
	(ii) 船首部に設置される、ハッチカバーの締付装置の備付け、隔壁の水密化等について、学識経験者、造船技術者等からなる技術検討会を設置し、検討する。	同上
④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。	同上
⑤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、早期搭載を支援する。	R6 年度 ※早期搭載支援は R4 年度
⑥非常用位置等発信装置の積付け	海難発生時及びその後の位置通報の設備として、非常用位置等発信装置の積付けを原則義務化するとともに、早期搭載を支援する。	同上

#### (4) 監査・処分の強化

対象：旅客船事業者全て

##### 【監査の強化】

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・リモートによる監査を積極的に実施し、事業者に対する監視を強化する。	実施中 (R4.8)
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。	同上
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。	同上
④管理者の要件への適合状況の確認	監査の際に、安全統括管理者・運航管理者の要件を満たしているか否かについて確認を行う。	同上
⑤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。	同上
⑥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。	同上
⑦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、旅客船の安全確保に向けた両者の意識改革、意思疎通を徹底する。	実施中 (R4.6)
⑧監査能力の向上	(i) 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。	実施中 (R4.7)
	(ii) 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。	実施中 (R4.6)

⑨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。	R5 年度
⑩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。	同上
⑪他事業の監査の知見の活用	自動車、航空などの他の事業の監査を参考に、監査の制度や手法のさらなる強化を検討する。	同上
⑫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。	R6 年度

#### 【行政処分・罰則の強化】

⑬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。	R5 年度 【法改正を検討】
⑭事業停止・許可取消処分事由の追加	海上運送法上の事業停止・許可取消処分の事由として、船舶安全法・船舶職員法への違反に加え、船員法への違反を追加する。	同上
⑮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。	R5 年度
⑯悪質な事業者への厳格な行政処分の実施	重大な法令違反が確認された場合や、監査で指摘した違反の改善が確認できない場合は、違反の程度や改善状況に応じて、事業停止命令又は事業許可取消しを行うなど行政処分を厳格に実施する。	同上
⑰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 5 年に延長する。	R5 年度 【法改正を検討】
⑱処分逃れの防止	( i ) 事業許可・登録の欠格事由として、処分逃れによる再参入を防止するため、監査後に事業廃止を届け出た場合等を追加する。	同上
	( ii ) 処分逃れを防止するため、登録制へ移行する事業者についても、事業廃止の事後届出制を改め、事前届出制とする。	
⑲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。	同上

### (5) 船舶検査の実効性の向上

対象：小型旅客船事業者全て

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	(i) 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（ハッチカバーの締付装置の作動確認を含む）。	実施中 (R4.9)
	(ii) 技術検討会における議論を踏まえ、寒冷地における FRP 船の検査方法を定める。	実施中 (R4.10)
②国による JCI の監督強化	(i) 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。	実施中 (R4.9)
	(ii) 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。妥当でない取扱いがあった場合は、速やかに是正させる。	実施中 (R4.8)
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。	同上

### (6) 安全情報の提供の拡充

対象：旅客船事業者全て

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	(i) 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。	実施中 (R4.8)
	(ii) 行政処分等の公表期間を2年から5年に延長する。	同上
②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。	R6 年度

③重大な事故の情報の周知と安全啓発	重大な事故について、長期にわたり、風化の防止、安全の重要性の啓発、将来の事故防止等につなげるため、あらゆる機会を通じ、行政・業界関係者や一般の方に対し、情報を伝え、語り継ぐ。	実施中
④事業者による安全情報の提供の拡充	(i) 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。	実施中 (R4.6)
	(ii) 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。	R6年度
⑤安全性の評価・認定制度の創設	利用者が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。	同上

## (7) 利用者保護の強化

対象：旅客船事業者全て（②を除く。）

項目	講ずべき措置	実施目途 (開始時期)
①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とともに、締結している保険に関する内容の公表を義務付ける。	R6年度
②旅客名簿の備置き義務の見直し	旅客名簿を備え置く場所を陸上に変更するとともに、備置き義務主体を船長から事業者に変更する。また、一定の船舶に備置き義務付けを拡大する。	R5年度 【法改正を検討】
③救命胴衣に関する情報の周知	救命胴衣の種類・着用方法などを事前に国や事業者が安全情報として提供する。また、乗船の際、当該旅客船の運航実態等も踏まえた適切な方法で救命胴衣の適切な着用方法等の周知を徹底する。	実施中 (R4.12)