

旅客船の安全運航確保に関する調査

結果報告書

令和4年12月

総務省 九州管区行政評価局

前 書 き

四方を海に囲まれた日本には数多くの離島があり、特に九州には対馬島、壱岐島、屋久島、種子島など多くの離島が点在していることから、九州本土と離島との間には離島航路が整備され、離島住民の生活交通、地域経済の振興に不可欠な公共交通機関として大きな役割を果たしている。

令和2年4月現在の九州運輸局管内の離島航路数は85航路であり、全国(291航路)の約3割を占めている。また、有明海、八代海、鹿児島湾などの海域を横断する定期航路や長距離フェリー航路(航路距離300km以上)なども整備されており、観光客や生活産業物資の移動にも大きく貢献するなど、九州は全国的にみても旅客船輸送の重要性が高い地域となっている。

一方、平成27年度から令和2年度までの6年間における九州運輸局管内の旅客船事故の件数は258件となっている。ここ6年間では平均40件強となっているが、令和2年度には61件となっており、事故防止に資する有効な取組が必要となっている。

また、我が国における新型コロナウイルス感染症の陽性者数が、令和4年2月末現在で490万人を超えるなど、いまだに感染収束が見通せない中、不特定多数の者が利用する旅客船においても感染防止対策の取組が必要となっている。

この調査は、公共交通機関として重要な役割を担う旅客船の安全運航の確保を図る観点から、九州運輸局管内における旅客船の事故発生状況、九州運輸局における旅客船の事故防止対策の実施状況、新型コロナウイルス感染症感染防止対策の取組の実施状況を調査し、関係行政の改善に資するために実施したものである。

なお、この調査は、平成27年度から令和2年度における九州運輸局の事故防止対策の実施状況等を対象に、令和3年7月から4年4月にかけて行ったものである。しかしながら、4年4月23日に北海道知床半島沖で遊覧船事故が発生したことを受け、同月28日には国土交通省に「知床遊覧船事故対策検討委員会」が設置され、小型船舶を使用する旅客輸送における安全対策が、監査等の在り方等を含めて総合的に検討されることとなった。このため、当局が改善の必要性ありと考えた事項について、同検討委員会の検討とそれを受けた国土交通省の対応を踏まえた九州運輸局の対応状況を追加で調査し、当初の調査結果と併せて公表することとした。九州運輸局の対応状況には、今後対応予定としているものがあることから、九州運輸局における今後の対応状況は引き続き注視していく。

また、国土交通省は、事故を受けた全国的な取組として、令和4年4月25日から「全国の旅客船事業者に対する緊急安全点検」を、5月10日から「小型旅客船の緊急安全対策」を実施したことから、九州運輸局の取組状況についても追加で調査した。

本調査に当たっては、旅客航路事業者の協力を得て、事故防止対策や新型コロナウイルス感染症感染防止対策の取組について把握し、調査結果に反映することができた。御協力いただいた旅客航路事業者には深く感謝申し上げたい。

目 次

	頁
第1 調査の目的等	1
第2 九州運輸局管内の旅客航路事業の概況	2
第3 調査の結果	
1 旅客船の事故発生状況	
(1) 旅客船事故の件数	8
(2) 旅客船事故の発生原因	19
(3) 同一旅客航路事業者による旅客船事故の再発状況	25
(4) まとめ	29
2 旅客船の事故防止対策	
(1) 九州運輸局における旅客船の事故防止対策（制度の概要）	31
(2) 九州運輸局における旅客船の事故防止対策の実施状況	32
(3) 知床遊覧船事故を受けた九州運輸局の対応状況等	78
3 新型コロナウイルス感染症感染防止対策に関する取組の実施状況	
(1) 九州における新型コロナウイルス感染症の状況等	81
(2) 制度の概要等	82
(3) 新型コロナウイルス感染症感染防止対策の実施状況等	83
(4) まとめ	94
第4 資料編	
資料1ー① 海上運送法（昭和24年法律第187号）（抄）	95
資料1ー② 「安全管理規程（例）」（抄）	95
資料1ー③ 「事故処理基準（例）」（抄）	96
資料1ー④ 「事故等及び行政処分等の本省への報告について」（平成24年1月17日 付け海事局運航労務課・次席運航労務監理官事務連絡）	96
資料2 有限会社知床遊覧船に対する特別監査における主な違反事項	97
資料3ー① 「新型コロナウイルス感染症対策の基本的対処方針」（令和2年3月28日 付け新型コロナウイルス感染症対策本部決定）（抄）	99
資料3ー② 「新型コロナウイルス感染症対策の基本的対処方針」（令和2年3月28日	

付け新型コロナウイルス感染症対策本部決定、令和2年4月7日付け改正)

(抄) 100

資料3-③ 「『感染防止対策及び船上で乗組員や乗客に新型コロナウイルス感染症に
に罹患した疑いがある場合の対応等について』について」(令和2年5月

11日付け国土交通省海事局安全政策課・船員政策課・外航課・内航課事務

連絡)(抄) 100

第1 調査の目的等

1 目的

この調査は、公共交通機関として重要な役割を担う旅客船の安全運航の確保を図る観点から、九州運輸局管内における旅客船の事故発生状況、九州運輸局における旅客船の事故防止対策の実施状況、新型コロナウイルス感染症感染防止対策に関する取組の実施状況等を調査し、関係行政の改善に資するために実施したものである。

2 対象機関

(1) 調査対象機関

九州運輸局

(2) 関連調査等対象機関

旅客航路事業者 (30)

3 担当部局

九州管区行政評価局

4 実施時期 (注)

令和3年7月～4年12月

(注) コロナ禍にあることから、旅客航路事業者については、対面による調査は実施せず、書面及び電話等による調査を実施した。

5 改善状況の確認

調査の結果、改善に向けた対応が必要と考えられる事項について、九州運輸局に令和4年10月現在の対応状況を確認したところ、「今後実施予定」としているものがあることから、九州運輸局における今後の対応状況は引き続き注視していく。

第2 九州運輸局管内の旅客航路事業の概況

1 全国に占める旅客航路事業者数、航路数、旅客輸送実績等の状況

九州運輸局管内における旅客航路事業者数（注1）、航路数及び旅客輸送実績は図表①のとおりであり、旅客航路事業者数及び航路数は全国の2割弱であるが、人キロベースの旅客輸送実績では全国の3割を超えている。また、旅客輸送実績について、人員ベース（26.3%）に比して人キロベース（30.2%）の全国比率が高いことは、離島航路を始めとした長距離航路利用者が多い（注2）ためでもあり、九州は旅客船輸送の重要性が高い地域となっている。

（注）1 「旅客航路事業者」とは、海上運送法上の一般旅客定期航路事業者、特定旅客定期航路事業者及び旅客不定期航路事業者をいう。例えば、定員13人未満の船舶を運航する事業者は、同法上、人の運送をする貨物定期航路事業者と位置付けられるため、「旅客航路事業者」には該当しない。

2 「九州運輸要覧」（令和2年度版）によると、令和2年4月現在、九州運輸局管内の離島航路数は85航路で、全国の離島航路数（296航路）の約3割を占めている。また、九州を発着する長距離フェリー航路（航路距離300km以上）は5社8航路で、航路数では全国（8社11航路）の約7割を占めている。

図表① 旅客航路事業の概況

	旅客航路事業者数	航路数	旅客輸送実績	
			人員（万人）	人キロ（百万人）
九州（全国比）	179（18.6）	287（16.0）	2,026（26.3）	903（30.2）
全国	964（100）	1,797（100）	7,694（100）	2,993（100）

（注）1 「九州運輸要覧」（令和2年度版）に基づき、当局が作成した。

2 （ ）は、全国を100とした場合の割合であり、小数点第2位を四捨五入している。

3 表中の旅客航路事業者数及び航路数は令和2年4月1日現在の数、旅客輸送実績は令和元年度実績である。

4 旅客輸送実績の「人キロ」とは、旅客人員に輸送距離を乗じたものである。

次に、旅客航路事業者を経営形態別にみると、図表②のとおり、全国では、株式会社が半数程度と最も多く、次いで有限会社等、個人の順となっている。

一方、九州運輸局管内では、株式会社が全国同様半数近くを占め、次いで個人、有限会社等、地方公共団体の順となっており、地方公共団体が占める割合（13.4%）は全国（6.6%）に比して高くなっている。

図表② 旅客航路事業者の経営形態別の状況（令和2年4月1日現在）

（単位：事業者、%）

	株式会社				有限会社等	地方公共団体	協同組合	個人	その他	計
	1億円未満	1億円～5億円	5億円以上	小計						
九州	65 (36.3)	12 (6.7)	3 (1.7)	80 (44.7)	26 (14.5)	24 (13.4)	4 (2.2)	43 (24.0)	2 (1.1)	179 (100)
全国	416 (43.2)	48 (5.0)	23 (2.4)	487 (50.5)	186 (19.3)	64 (6.6)	27 (2.8)	184 (19.1)	16 (1.7)	964 (100)

(注) 1 「九州運輸要覧」(令和2年度版)に基づき、当局が作成した。

2 ()は、計を100とした場合の割合であり、小数点第2位を四捨五入して算出しているため、合計は100にはならない。

2 九州運輸局管内における局所別の旅客航路事業者数、航路数、旅客輸送実績等の状況

(1) 九州運輸局管内局所の管轄区域

九州運輸局管内では、九州運輸局(以下、九州運輸局単体を指す場合は「本局」という。)、7運輸支局(福岡、佐賀、長崎、熊本、大分、宮崎及び鹿児島)及び3海事事務所(若松、佐世保及び下関)がそれぞれ管轄区域を有している。

各局所別の管轄区域は図表③のとおりであり、福岡県は本局、福岡運輸支局及び若松海事事務所が管轄している。長崎県については、壱岐市及び対馬市は本局が、それ以外の地域は長崎運輸支局及び佐世保海事事務所が管轄しており、それ以外の5県(佐賀県、熊本県、大分県、宮崎県及び鹿児島県)は各県に所在する運輸支局が管轄している。

なお、山口県のうち、下関市、宇部市、山陽小野田市及び長門市の4市は、下関海事事務所が管轄しているが、同海事事務所は九州運輸局管内の海事事務所となっている。

図表③ 九州運輸局管内局所別の海事関係一般事務の管轄区域

局所名	海事関係一般事務の管轄区域
九州運輸局	福岡県のうち、福岡市、宗像市、福津市、古賀市、大野城市、春日市、太宰府市、糸島市、筑紫野市、朝倉市、大牟田市、久留米市、柳川市、八女市、筑後市、大川市、小郡市、那珂川市、糟屋郡、朝倉郡、うきは市、みやま市、三井郡、三潴郡及び八女郡 長崎県のうち、壱岐市及び対馬市
福岡運輸支局	福岡県のうち、北九州市(門司区、小倉北区及び小倉南区に限る。)、行橋市、豊前市、飯塚市、田川市、嘉麻市、京都郡、築上郡、田川郡及び嘉穂郡
若松海事事務所	福岡県のうち、北九州市若松区、戸畑区、八幡東区、八幡西区、直方市、中間市、宮若市、遠賀郡及び鞍手郡
佐賀運輸支局	佐賀県全域
長崎運輸支局	長崎県のうち、長崎市、諫早市、大村市、島原市、五島市、雲仙市、南島原市、東彼杵郡、南松浦郡及び西彼杵郡
佐世保海事事務所	長崎県のうち、佐世保市、平戸市、松浦市及び北松浦郡
熊本運輸支局	熊本県全域
大分運輸支局	大分県全域
宮崎運輸支局	宮崎県全域
鹿児島運輸支局	鹿児島県全域
下関海事事務所	山口県のうち、下関市、宇部市、山陽小野田市及び長門市

(注) 九州運輸局ホームページに基づき、当局が作成した。

(2) 九州運輸局管内局所別の旅客航路事業者数

九州運輸局管内の令和3年4月1日現在の局所別の旅客航路事業者数は図表④のとおりであり、鹿児島運輸支局 48 事業者、長崎運輸支局 28 事業者、本局 24 事業者、佐世保海事事務所及び熊本運輸支局 21 事業者の順に多くなっている。

図表④ 九州運輸局管内局所別の旅客航路事業者数（令和3年4月1日現在）

（単位：事業者）

局所名	一般旅客定期航路事業	特定旅客定期航路事業	旅客不定期航路事業	計	
				延べ数	実数
本局	10	1	17	28	24
福岡	3	0	3	6	6
若松	1	0	2	3	2
佐賀	6	0	4	10	10
長崎	14	0	20	34	28
佐世保	16	0	10	26	21
熊本	6	0	19	25	21
大分	8	0	7	15	12
宮崎	3	0	5	8	7
鹿児島	22	0	35	57	48
下関	4	0	6	10	7
管内計	93	1	128	222	179

(注) 1 九州運輸局の資料に基づき、当局が作成した。

2 1事業者が一般旅客定期航路事業と旅客不定期航路事業を行っている場合、延べ数は2事業者、実数は1事業者となる。

3 管内計の実事業者数は、各局所間の重複を除いた数であるため、局所ごとの実事業者数の合計とは一致しない。

(3) 九州運輸局管内局所別の旅客船の航路数

九州運輸局管内の令和3年4月1日現在の局所別の旅客船の航路数は図表⑤のとおりであり、鹿児島運輸支局 69 航路 (23.7%)、長崎運輸支局 57 航路 (19.6%)、佐世保海事事務所 38 航路 (13.1%)、本局 37 航路 (12.7%) の順に多くなっており、この4局所で管内全 291 航路の約7割 (69.1%) を占めている。

一方、業種別にみると、航路数が30以上ある5局所（上記4局所及び熊本運輸支局）では、佐世保海事事務所を除く4局で、旅客不定期航路事業に係る航路数が一般旅客定期航路事業に係る航路数より多くなっており、美しい海岸線や島々など豊かな景観を活用した遊覧船や観光船が多く運航されている。



図表⑤ 九州運輸局管内局所別の旅客船の航路数（令和3年4月1日現在）

（単位：航路、％）

局所名	一般旅客定期航路事業	特定旅客定期航路事業	旅客不定期航路事業	計
本局	17	1	19	37(12.7)
福岡	5	0	3	8(2.7)
若松	1	0	2	3(1.0)
佐賀	6	0	4	10(3.4)
長崎	25	0	32	57(19.6)
佐世保	19	0	19	38(13.1)
熊本	10	0	23	33(11.3)
大分	9	0	7	16(5.5)
宮崎	3	0	5	8(2.7)
鹿児島	28	0	41	69(23.7)
下関	5	0	7	12(4.1)
管内計	128	1	162	291(100)

（注）1 九州運輸局の資料に基づき、当局が作成した。

2 () は、管内計を100とした場合の割合であり、小数点第2位を四捨五入して算出しているため、合計は100にならない。

(4) 九州運輸局管内局所別の主要離島航路及び長距離フェリー航路に係る旅客航路事業者数及び航路数

九州運輸局管内の令和2年10月1日現在の局所別の主要離島航路及び長距離フェリー航路に係る旅客航路事業者数及び航路数は図表⑥のとおりである。

主要離島航路は、壱岐島・対馬島、五島列島、甕島、種子島・屋久島、奄美諸島及び沖縄と九州本土とを結ぶ航路であり、管内で12事業者16航路がある。これらは本局、長崎運輸支局、佐世保海事事務所及び鹿児島運輸支局が管轄している。

長距離フェリー航路は、片道300km以上で、陸上輸送のバイパス的な機能を果たす旅客フェリーに係る航路であり、九州と関西東京を結ぶ航路があり、これらは福岡運輸支局、大分運輸支局及び宮崎運輸支局が管轄している。



図表⑥ 九州運輸局管内局所別の主要離島航路及び長距離フェリー航路に係る旅客航路事業者数及び航路数（令和2年10月1日現在）

（単位：事業者、航路）

局所別	主要離島航路		長距離フェリー航路	
	旅客航路事業者数	航路数	旅客航路事業者数	航路数
本局	1	3	0	0
福岡	0	0	2	3
若松	0	0	0	0
佐賀	0	0	0	0
長崎	3	4	0	0
佐世保	1	1	0	0
熊本	0	0	0	0
大分	0	0	1	1
宮崎	0	0	1	1
鹿児島	8	8	0	0
下関	0	0	0	0
管内計	13(12)	16	4	5

（注）1 「九州運輸要覧」（令和2年度版）に基づき、当局が作成した。

2 主要離島航路の旅客航路事業者数は、長崎運輸支局管内と佐世保海事事務所管内に航路を持つ事業者が1事業者あるため、管内計の実事業者数は（ ）内の12事業者となる。

3 長距離フェリーとは、片道の航路距離が300 km以上で、陸上輸送のバイパス的な機能を果たす旅客フェリーをいい、本土～奄美～沖縄航路は主要離島航路に含まれている。

4 本図表の長距離フェリー航路は九州運輸局管内局所が管轄している事業者数、航路数であり、他局管内分も含む九州を発着する長距離フェリー航路でみると、事業者数5、航路数8となる。

(5) 九州運輸局管内局所別の旅客輸送実績

九州運輸局管内の令和元年度の局所別の旅客船の旅客輸送実績は図表⑦のとおりであり、鹿児島運輸支局、長崎運輸支局、本局、佐世保海事事務所の順に多くなっている。



図表⑦ 九州運輸局管内局所別の旅客船の旅客輸送実績
(令和元年度)

(単位：人、%)

局所名	旅客輸送実績
本局	2,836,471.5(14.0)
福岡	473,069.0(2.3)
若松	445,938.0(2.2)
佐賀	481,647.0(2.4)
長崎	3,151,235.5(15.6)
佐世保	2,568,158.0(12.7)
熊本	744,461.0(3.7)
大分	1,163,082.0(5.7)
宮崎	294,654.0(1.5)
鹿児島	7,208,082.0(35.6)
下関	894,739.0(4.4)
管内計	20,261,537.0(100)

(注) 1 「九州運輸要覧」(令和2年度版)等に基づき、当局が作成した。

2 () は、管内計を100とした場合の割合であり、小数点第2位を四捨五入して算出しているため、合計は100にはならない。

第3 調査の結果

1 旅客船の事故発生状況

(1) 旅客船事故の件数

一般旅客定期航路事業者は、海上運送法（昭和24年法律第187号）第10条の3に基づき、安全管理規程を定め、国土交通大臣に届け出なければならないとされている（同法第19条の3第3項に基づき特定旅客定期航路事業に、第19条の6の3第2項に基づき人の運送をする貨物定期航路事業に、第20条の2第2項及び第3項に基づき人の運送をする不定期航路事業者及び特定の者の需要に応じ特定の範囲の人の運送をする不定期航路事業者に、第23条に基づき旅客不定期航路事業にも準用。資料1-①参照）。

安全管理規程については、九州運輸局が旅客航路事業者に提供している「安全管理規程（例）」第3条第1項において事故処理基準を定めることとされており、同第49条において、運航管理者（注）は、事故の発生を知ったときは、速やかに関係運輸局及び海上保安官署にその概要及び事故処理の状況を報告し助言を求めなければならないとされている（資料1-②参照）。

（注） 運航管理者とは、海上運送法第10条の3第2項第5号により、一般旅客定期航路事業者が同法第10条の3第2項第2号及び第3号に掲げる事項に関する業務のうち、船舶の運航の管理に係るものを行わせるため、一般旅客定期航路事業に関する一定の実務の経験その他国土交通省令で定める要件を備える者のうちから選任する者をいう（他の事業においても、同法第10条の3第2項第5号を準用する形で運航管理者について定めている。）。

また、九州運輸局が旅客航路事業者に提供している「事故処理基準（例）」第2条では、事故等の範囲を以下のとおり明示しており、①から④を「事故」、⑤を「インシデント」と定義している（資料1-③参照）。

- ① 旅客、乗組員又はその他の乗船者の死亡、行方不明、負傷若しくは疾病又はその他の人身事故（以下「人身事故」という。）
- ② 衝突、乗揚げ、火災、浸水、漂流、行方不明、機関停止等重大な機関故障又はその他の救助を必要とする船舶の海難事故
- ③ 航路の障害、港湾施設の損傷又は荒天等による運航の阻害
- ④ 強取（乗っ取り）、殺人、傷害又は暴行・脅迫等の不法行為による運航の阻害
- ⑤ 前記①から③の事象に至るおそれの大きかった事態

一方、国土交通省は、「事故等及び行政処分等の本省への報告について」（平成24年1月17日付け海事局運航労務課・次席運航労務監理官事務連絡）に基づき、各地方運輸局に対し、安全管理規程（事故処理基準を含む。）に定める事故等（行政処分を伴わない場合を含む。）について、月1回（翌月15日まで）報告することを求めている（資料1-④参照）。

九州運輸局の提出資料によると、平成27年度から令和2年度における九州運輸局管内の旅客船事故件数は図表1-(1)-①のとおり256件あり、平成27年度から29年度にかけて6割以上減少したものの、その後増加に転じ、令和2年度には平成27年度とおおむね同数となっている。

平成30年度以降事故件数が増加していることについて、九州運輸局では、本局及び管内の運輸支局等においても、運航管理監査（通常）（注）等の機会において、旅客航路事業者に対し、軽微な事故であっても「安全管理規程（例）」第49条に基づく事故報告を行うように指導して

おり、近年、旅客航路事業者の認識も向上し、軽微な事故に係る報告が増えていることから、事故件数が増加しているのではないかと説明している。

(注) 32 頁の「2(2)ア(7)」を参照

図表 1-1-1-① 九州運輸局管内の旅客船事故件数（平成 27 年度～令和 2 年度）

(単位：件、%)

区分	年度						計
	平 27	28	29	30	令元	2	
件数	60	39	23	32	41	61	256
指数	100	65.0	38.3	53.3	68.3	101.7	—

(注) 1 九州運輸局の資料に基づき、当局が作成した。

2 下段は、平成 27 年度を 100 としたときの指数であり、小数点第 2 位を四捨五入して算出している。

ア 発生場所別の事故件数

九州運輸局管内の旅客船事故 256 件について、発生場所（県）別に分類した事故件数は図表 1-1-1-②のとおりであり、長崎県が 93 件（36.3%）と最も多く、次いで、福岡県 58 件（22.7%）、鹿児島県 57 件（22.3%）の順となっている。

長崎県、福岡県及び鹿児島県での事故件数が多いことについて、九州運輸局では、令和 3 年 4 月 1 日現在の航路数が、長崎県 95 航路、鹿児島県 69 航路及び福岡県 48 航路で、管内全体の 291 航路の約 7 割（72.9%）を占めており、これらの県では離島航路数、長距離航路数及び運航便数のほか、運航時間の長い航路や外海を運航する航路が多いことから、事故の件数も多くなっていると説明している。



図表 1-1-1-② 発生場所（県）別の旅客船事故件数（平成 27 年度～令和 2 年度）

（単位：件、％）

発生場所	年度						計
	平 27	28	29	30	令元	2	
福岡県	12	12	5	11	5	13	58(22.7)
佐賀県	1	0	1	0	0	2	4(1.6)
長崎県	18	13	7	8	21	26	93(36.3)
熊本県	3	0	1	3	0	2	9(3.5)
大分県	4	1	0	1	1	2	9(3.5)
宮崎県	1	0	0	0	0	0	1(0.4)
鹿児島県	13	5	7	5	14	13	57(22.3)
山口県	2	2	1	2	0	0	7(2.7)
小計	54	33	22	30	41	58	238(93.0)
その他	6	6	1	2	0	3	18(7.0)
合計	60	39	23	32	41	61	256(100)

（注）1 九州運輸局の資料に基づき、当局が作成した。

2 九州運輸局は、九州 7 県と山口県の一部（下関市、宇部市、山陽小野田市及び長門市）を管轄している。3 頁の図表③参照。

3 九州と関東、関西、沖縄等を結ぶ長距離航路において、九州運輸局管轄外の海域で発生した事故のうち、九州運輸局管内の本局、運輸支局等に事故報告を行っている事故については、発生場所を「その他」として計上している。

4 () は合計を 100 とした割合であり、小数点第 2 位を四捨五入して算出している。

イ 対応局所別の旅客船事故の件数

九州運輸局管内の旅客船事故 256 件について、事故報告の対応局所別に分類した事故件数は図表 1-1-1-③のとおりであり、鹿児島運輸支局が 58 件（22.7％）と最も多く、次いで、本局 55 件（21.5％）、長崎運輸支局 50 件（19.5％）、佐世保海事事務所 32 件（12.5％）の順となっている。

九州運輸局では、鹿児島運輸支局、本局、長崎運輸支局及び佐世保海事事務所対応の事故件数が多い理由について、上記アと同様に、令和 3 年 4 月 1 日現在の航路数が、鹿児島運輸支局 69 航路、本局 37 航路、長崎運輸支局 57 航路及び佐世保海事事務所 38 航路で、管内全体の 291 航路の約 7 割（69.1％）を占めており、離島航路数、長距離航路数及び運航便数のほか、運航時間の長い航路や外海を運航する航路が多いことから、対応する事故の件数も多くなっていると説明している。

図表 1-(1)-③ 対応局所別の旅客船事故件数（平成 27 年度～令和 2 年度）

（単位：件、％）

対応局所	年度						計
	平 27	28	29	30	令元	2	
本局	12	13	3	8	5	14	55(21.5)
福岡	6	4	3	4	3	4	24(9.4)
若松	0	0	0	0	0	1	1(0.4)
佐賀	1	2	1	0	0	2	6(2.3)
長崎	7	3	2	7	14	17	50(19.5)
佐世保	10	5	4	3	4	6	32(12.5)
熊本	3	0	2	1	0	1	7(2.7)
大分	4	2	0	1	1	2	10(3.9)
宮崎	3	0	0	0	0	1	4(1.6)
鹿児島	13	6	7	5	14	13	58(22.7)
下関	1	4	1	3	0	0	9(3.5)
合計	60	39	23	32	41	61	256(100)

(注) 1 九州運輸局の資料に基づき、当局が作成した。

2 () は合計を 100 とした割合であり、小数点第 2 位を四捨五入して算出している。

ウ 運航区分別の旅客船事故の件数

今回の事故分類に当たっては、旅客船がどのような状態の時に事故が発生しているのかを分析するため、運航の区分別に分類することにした。

九州運輸局では、運航の区分について、図表 1-(1)-④のとおり説明している。

図表 1-(1)-④ 運航の区分について

運航の区分	内容
着岸時	岸壁、栈橋等に着岸している間
出港時	離岸作業を終えて、港から出て行こうとしている間
航行中	出港してから次の港に入港するまでの間
入港時	港に入港しようとしている間（着岸作業に入るまでの間）
着岸中	入港して、岸壁等に着岸しようとしている間

(注) 当局の調査結果による。

九州運輸局管内の旅客船事故 256 件について、図表 1-(1)-④の運航の区分に基づき分類した事故件数は図表 1-(1)-⑤のとおり、「航行中」の事故が 128 件（50.0%）、「着岸中」の事故が 85 件（33.2%）となっており、この二つの運航区分で 83.2%を占めている。

このことについて、九州運輸局では、「航行中」は運航区分の中でも所要時間が長く、その間に機関等不良による事故や海中浮遊物の巻き込み等により船体動揺を起こした事故が

発生する確率が高いのではないかと、「着岸中」は、行き足(注)を落としながら岸壁に着岸させる際に、風に流されたり、操船ミスを起こしたりして、岸壁等に衝突や接触を起こす事故が多くなっているのではないかと説明している。

(注) 行き足とは前進する勢いのことである。

図表 1-1-⑤ 運航区分別の旅客船事故件数 (平成 27 年度～令和 2 年度)

(単位：件、%)

運航の区分	年度						計
	平 27	28	29	30	令元	2	
着岸時	6	3	3	2	7	6	27(10.5)
出港時	2	2	2	3	1	0	10(3.9)
航行中	27	19	10	14	20	38	128(50.0)
入港時	1	1	2	0	0	0	4(1.6)
着岸中	22	14	6	13	13	17	85(33.2)
不明	2	0	0	0	0	0	2(0.8)
合計	60	39	23	32	41	61	256(100)

(注) 1 九州運輸局の資料に基づき、当局が作成した。

2 運航の区分は、図表 1-1-④による。

3 () は合計を 100 とした割合であり、小数点第 2 位を四捨五入して算出している。

エ 事故の種類別の旅客船事故の件数

九州運輸局管内の旅客船事故 256 件について、資料 1-③の「事故処理基準(例)」に基づき、事故の種類を同基準(例)第 2 条(1)の「人身事故」、(2)海難事故の種類である「衝突」、「乗揚げ」、「火災」、「浸水」、「漂流」、「行方不明」、「機関停止」及びそれ以外である「その他」に分類した事故件数は、図表 1-1-⑥のとおりであり、「衝突」が 32 件(12.5%) (その内訳は対船が 5 件で 2.0%、岸壁衝突などの対物が 27 件で 10.5%)、「機関停止」が 7 件(2.7%)、「人身事故」及び「乗揚げ」が 5 件(2.0%) 等となっている。

一方、「その他」が 201 件と 8 割弱(78.5%)を占めており、「その他」の中で件数が 20 件以上あるものは、「機関等不良」が圧倒的に多く 100 件(39.1%)、「接触」が 29 件(11.3%)、「油漏れ等」が 22 件(8.6%) 及び「船体動揺」が 21 件(8.2%) となっている。

また、事故件数の推移をみると、「その他」以外は、平成 28 年度以降ほぼ横ばいであるが、「その他」の中では、「機関等不良」、「油漏れ等」及び「船体動揺」の件数がここ数年増加傾向にある。

「その他」が多い理由について、九州運輸局では、本局及び管内の運輸支局等においても、運航管理監査(通常)等の機会において、旅客航路事業者に対し、軽微な事故であっても「安全管理規程(例)」第 49 条に基づく事故報告を行うように指導していることから、「衝突」に至らない「接触」や、「機関停止」に至らない「機関等不良」など、軽微な事故に係る報告が増えているためではないかと説明している。

図表 1-(1)-⑥ 事故の種類別の旅客船事故件数（平成 27 年度～令和 2 年度）

（単位：件、％）

事故の種類	年度						計
	平 27	28	29	30	令元	2	
人身事故	3	0	0	0	1	1	5(2.0)
衝突	10	4	4	7	5	2	32(12.5)
対船	2	0	0	2	1	0	5(2.0)
対物	8	4	4	5	4	2	27(10.5)
乗揚げ	1	1	1	1	0	1	5(2.0)
火災	2	1	0	0	1	0	4(1.6)
浸水	0	0	0	0	0	2	2(0.8)
漂流	0	0	0	0	0	0	0(0)
行方不明	0	0	0	0	0	0	0(0)
機関停止	3	0	1	1	0	2	7(2.7)
その他	41	33	17	23	34	53	201(78.5)
接触（対船・対物）	4	6	3	4	6	6	29(11.3)
機関等不良	21	17	8	11	16	27	100(39.1)
油漏れ等	1	4	3	3	3	8	22(8.6)
船体動揺	3	3	1	1	4	9	21(8.2)
上記以外	12	3	2	4	5	3	29(11.3)
合計	60	39	23	32	41	61	256(100)

（注）1 九州運輸局の資料に基づき、当局が作成した。

2 「行方不明」は船舶の行方不明であるが、実績はない。

3 「人身事故」は、船舶の運航に起因するもの以外の旅客の事故（落水、転倒、行方不明等）である。

4 「その他」の「接触」とは、「衝突」には至らず、摺過傷程度の損傷にとどまった事故であり、「機関等不良」は「機関停止」には至らなかった事故である。

5 「その他」の「油漏れ等」には、船内での油漏れ以外に海上への油流出も含まれる。

6 （ ）は合計を 100 とした割合であり、小数点第 2 位を四捨五入して算出しているため、合計は 100 にならない。

オ 運航区分別の事故の種類別の状況

上記 1 の(1)のウにおける運航区分別の旅客船事故の件数で上位を占めていた「航行中」と「着岸中」の二つの運航区分について、上記 1 の(1)のエの区分に沿って事故の種類別に分類した結果は、以下のとおりである。

(ア) 「航行中」の事故の種類について

平成 27 年度から令和 2 年度までに発生した旅客船事故のうち、「航行中」に発生した 128 件を事故の種類別に分類した事故件数は、図表 1-(1)-⑦のとおりであり、「衝突」が 10 件（7.8％）（うち「対船」が 4 件（3.1％）、海中生物との衝突などの「対物」が 6 件（4.7％）、「機関停止」が 6 件（4.7％）、「乗揚げ」が 5 件（3.9％）となっている。

また、「その他」については、「機関等不良」が 51 件（39.8％）、「船体動揺」が 19 件

(14.8%)、「接触」が7件(5.5%)、「油漏れ等」が6件(4.7%)となっている。

なお、図表1-(1)-⑥のうち、「火災」は4件全て(100%)、「機関停止」は7件中6件(85.7%)、「乗揚げ」は5件全て(100%)、船体動揺は21件中19件(90.5%)が「航行中」に発生している。

図表1-(1)-⑦ 「航行中」の事故の種類別旅客船事故件数(平成27年度～令和2年度)

(単位:件、%)

事故の種類	年度						計
	平27	28	29	30	令元	2	
人身事故	0	0	0	0	0	0	0(0)
衝突	3	1	0	4	2	0	10(7.8)
対船	1	0	0	2	1	0	4(3.1)
対物	2	1	0	2	1	0	6(4.7)
乗揚げ	1	1	1	1	0	1	5(3.9)
火災	2	1	0	0	1	0	4(3.1)
浸水	0	0	0	0	0	1	1(0.8)
漂流	0	0	0	0	0	0	0(0)
行方不明	0	0	0	0	0	0	0(0)
機関停止	2	0	1	1	0	2	6(4.7)
その他	19	16	8	8	17	34	102(79.7)
接触(対船・対物)	1	2	1	1	1	1	7(5.5)
機関等不良	9	8	4	4	9	17	51(39.8)
油漏れ等	0	0	0	0	0	6	6(4.7)
船体動揺	3	3	1	1	3	8	19(14.8)
上記以外	6	3	2	2	4	2	19(14.8)
合計	27	19	10	14	20	38	128(100)

(注)1 九州運輸局の資料に基づき、当局が作成した。

2 ()は合計を100とした割合であり、小数点第2位を四捨五入して算出している。

(イ) 「着岸中」の事故の種類について

平成27年度から令和2年度までに発生した旅客船事故のうち、「着岸中」に発生した85件を事故の種類別に分類した事故件数は、図表1-(1)-⑧のとおりであり、「衝突」が16件(18.8%)、うち岸壁への衝突などの「対物」が15件(17.6%)となっている。

また、「その他」については、「機関等不良」が39件(45.9%)、「接触」が12件(14.1%)、「油漏れ等」が10件(11.8%)となっている。

なお、図表1-(1)-⑥のうち、「衝突」は32件中16件(50.0%)、「接触」は29件中12件(41.4%)、「油漏れ等」は22件中10件(45.5%)が「着岸中」に発生している。

図表 1-1-⑧ 「着岸中」の事故の種類別旅客船事故件数（平成 27 年度～令和 2 年度）

（単位：件、％）

事故の種類	年度						計
	平 27	28	29	30	令元	2	
人身事故	0	0	0	0	0	0	0(0)
衝突	3	3	3	3	2	2	16(18.8)
対船	1	0	0	0	0	0	1(1.2)
対物	2	3	3	3	2	2	15(17.6)
乗揚げ	0	0	0	0	0	0	0(0)
火災	0	0	0	0	0	0	0(0)
浸水	0	0	0	0	0	1	1(1.2)
漂流	0	0	0	0	0	0	0(0)
行方不明	0	0	0	0	0	0	0(0)
機関停止	1	0	0	0	0	0	1(1.2)
その他	18	11	3	10	11	14	67(78.8)
接触（対船・対物）	3	1	1	3	2	2	12(14.1)
機関等不良	11	8	1	4	6	9	39(45.9)
油漏れ等	1	2	1	2	2	2	10(11.8)
船体動揺	0	0	0	0	0	0	0(0)
上記以外	3	0	0	1	1	1	6(7.1)
合計	22	14	6	13	13	17	85(100)

（注）1 九州運輸局の資料に基づき、当局が作成した。

2 （ ）は合計を 100 とした割合であり、小数点第 2 位を四捨五入して算出しているため、合計は 100 にはならない。

カ 監査を実施している旅客船事故の件数

国土交通省は、船舶に重大な事故等が発生した場合、法令違反がある場合及び事故等の原因が運航管理に起因していると思料される場合について、特別監査を実施することとしている。また、海難の発生を知った場合は、事故の状況を踏まえ、船員法の目的、適用範囲等を勘案の上、監査の可否を判断し、速やかに海難発生時監査を実施することとしている。

九州運輸局管内の旅客船事故 256 件について、特別監査及び海難発生時監査を実施した事故件数は、図表 1-1-⑧のとおりであり、特別監査のみを実施している事故は 23 件(9.0%)、海難発生時監査のみを実施している事故は 21 件(8.2%)、両監査を実施している事故は 31 件(12.1%)となっており、いずれかの監査を実施している割合は 3 割弱(29.3%)であった（監査の実施状況については、後述 2 の(2)「九州運輸局における旅客船の事故防止対策の実施状況」参照）。

図表 1-(1)-⑨ 監査を実施している旅客船事故件数（平成 27 年度～令和 2 年度）

（単位：件、％）

監査の実施別	年度						計
	平 27	28	29	30	令元	2	
特別監査のみ実施	7	3	1	4	5	3	23(9.0)
海難発生時監査のみ実施	5	6	3	2	1	4	21(8.2)
両監査とも実施	7	4	6	10	2	2	31(12.1)
小計	19	13	10	16	8	9	75(29.3)
両監査とも未実施	41	26	13	16	33	52	181(70.7)
合計	60	39	23	32	41	61	256(100)

（注）1 九州運輸局の資料に基づき、当局が作成した。

2 () は合計を 100 とした割合であり、小数点第 2 位を四捨五入して算出している。

キ 旅客船事故における負傷者等の発生状況

九州運輸局管内の旅客船事故 256 件について、負傷者等の発生状況は図表 1-(1)-⑩のとおりであり、負傷者等が発生した事故は 20 件（7.8％）となっている。

このうち、死亡事故は 0 件、行方不明事故は 1 件、負傷事故は 19 件となっており、負傷事故については、旅客が負傷した事故が 19 件中 15 件と、その大半を占めている。

また、負傷者等が発生した事故件数の推移をみると、平成 27 年度が 7 件で最多であり、28 年度から令和 2 年度にかけては、2 件から 4 件の間で推移している。

図表 1-(1)-⑩ 旅客船事故件数における負傷者等の発生状況（平成 27 年度～令和 2 年度）

（単位：件、％）

負傷等の有無 ・内容別	年度						計
	平 27	28	29	30	令元	2	
有	7	2	2	4	3	2	20(7.8)
死亡事故	0	0	0	0	0	0	0(0)
行方不明事故	1	0	0	0	0	0	1(0.4)
負傷事故	6	2	2	4	3	2	19(7.4)
旅客のみ	3	2	2	3	2	1	13(5.1)
乗組員等のみ	2	0	0	1	1	0	4(1.6)
旅客及び乗組員	1	0	0	0	0	1	2(0.8)
無	53	37	21	28	38	59	236(92.2)
合計	60	39	23	32	41	61	256(100)

（注）1 九州運輸局の資料に基づき、当局が作成した。

2 （ ）は合計を 100 とした割合であり、小数点第 2 位を四捨五入して算出している。

次に、負傷者等が発生した事故 20 件について、事故の種類別にみると、図表 1-(1)-⑩のとおり、衝突が 9 件（45.0％）と半数近くを占めており、うち岸壁等の対物への衝突事故が 7 件（35.0％）となっている。

図表 1-(1)-⑪ 事故の種類別の負傷等事故件数（平成 27 年度～令和 2 年度）

（単位：件、％）

事故の種類	年度						計
	平 27	28	29	30	令元	2	
人身事故	2	0	0	0	1	1	4(20.0)
衝突	3	2	1	3	0	0	9(45.0)
対船	1	0	0	1	0	0	2(10.0)
対物	2	2	1	2	0	0	7(35.0)
火災	0	0	0	0	1	0	1(5.0)
その他	2	0	1	1	1	1	6(30.0)
接触(対船・対物)	0	0	1	0	0	1	2(10.0)
船体動揺	0	0	0	1	1	0	2(10.0)
上記以外	2	0	0	0	0	0	2(10.0)
合計	7	2	2	4	3	2	20(100)

（注）1 九州運輸局の資料に基づき、当局が作成した。

2 （ ）は合計を 100 とした割合であり、小数点第 2 位を四捨五入して算出している。

さらに、負傷事故 19 件について、負傷者の人数別にみると、図表 1-1-⑫のとおり、負傷者が 1 人の事故が 13 件 (68.4%)、2 人～9 人の事故が 3 件 (15.8%)、10 人以上の事故が 3 件 (15.8%) となっている。

図表 1-1-⑫ 負傷事故の人数別の発生状況 (平成 27 年度～令和 2 年度)

(単位：件、%)

負傷事故の人数別	年度						計
	平 27	28	29	30	令元	2	
負傷者が 1 人の事故	5	1	2	2	2	1	13 (68.4)
負傷者が 2 人～9 人の事故	1	0	0	1	0	1	3 (15.8)
負傷者が 10 人以上の事故	0	1	0	1	1	0	3 (15.8)
合計	6	2	2	4	3	2	19(100)

(注) 1 九州運輸局の資料に基づき、当局が作成した。

2 () は合計を 100 とした割合であり、小数点第 2 位を四捨五入して算出している。

負傷者が 10 人以上の事故 3 件の内容は、図表 1-1-⑬のとおり、衝突事故が 2 件、船体動揺事故が 1 件となっている。衝突事故は 1 件が海中生物との衝突であり、1 件は岸壁への衝突で原因は操船ミスである。また、船体動揺事故は高波による船体動揺により旅客が転倒して負傷した事故で、その原因は運航中止基準となる風速であるにもかかわらず運航したことによるものである。

図表 1-1-⑬ 負傷者が 10 人以上発生した事故の内容

No.	事業者名	発生年月日	事故の種類	事故の内容	事故の原因	負傷者数
1	A 事業者	平 29. 2. 21	衝突	航行中、船体動揺を確認	海中生物と衝突	旅客 10 人
2	B 事業者	平 30. 7. 28	衝突	着岸中に岸壁に衝突	操船ミス	旅客 26 人
3	C 事業者	令元. 12. 2	船体動揺	航行中、高波のはずみで船体が動揺し、旅客転倒	運航中止基準の風速 10 メートルを超えているにもかかわらず、運航したこと	旅客 14 人

(注) 九州運輸局の資料に基づき、当局が作成した。

(2) 旅客船事故の発生原因

主な事故の種類別（注）に発生原因をみると、以下のとおりとなっている。

（注）「事故処理基準（例）」第2条(2)に列記されている海難事故の種類のうち、平成27年度から令和2年度の間
に5件以上発生している「人身事故」、「衝突」、「乗揚げ」、「機関停止」及び「その他」（「接触」、「機関等不
良」、「油漏れ等」及び「船体動揺」）について、発生原因を分類した。なお、「衝突」と「接触」は類似性の高
い事故であるので、「衝突」の次に「接触」の発生原因を分類し、それ以外は海難事故の種類の順番に分類した。

ア 人身事故

人身事故5件についてみると、その内容は図表1-(2)-①のとおり、「旅客の行方不明」が1件（20.0%）、旅客の落水が2件（40.0%）及び旅客の転倒が2件（40.0%）となっている。

図表1-(2)-① 人身事故の事故内容（平成27年度～令和2年度）

（単位：件、%）

事故の内容	年度						計
	平27	28	29	30	令元	2	
旅客の行方不明	1	0	0	0	0	0	1(20.0)
旅客の落水	1	0	0	0	0	1	2(40.0)
旅客の転倒	1	0	0	0	1	0	2(40.0)
合計	3	0	0	0	1	1	5(100)

（注）1 九州運輸局の資料に基づき、当局が作成した。

2 （ ）は合計を100とした割合であり、小数点第2位を四捨五入して算出している。

また、その発生原因は図表1-(2)-②のとおり、「乗組員の作業ミス」が1件（20.0%）、
「陸上作業員の作業ミス」が1件（20.0%）及び「ランプドアの段差」が1件（20.0%）と
なっている。

図表1-(2)-② 人身事故の原因別件数（平成27年度～令和2年度）

（単位：件、%）

事故の原因	年度						計
	平27	28	29	30	令元	2	
乗組員の作業ミス	1	0	0	0	0	0	1(20.0)
陸上作業員の作業ミス	1	0	0	0	0	0	1(20.0)
ランプドアの段差	0	0	0	0	1	0	1(20.0)
不明	1	0	0	0	0	1	2(40.0)
合計	3	0	0	0	1	1	5(100)

（注）1 九州運輸局の資料に基づき、当局が作成した。

2 （ ）は合計を100とした割合であり、小数点第2位を四捨五入して算出している。

イ 衝突事故

衝突事故 32 件について、その発生原因をみると、図表 1-(2)-③のとおり、「風に流された」が 8 件 (25.0%)、「操船ミス」及び「機器等の故障・不具合」が 6 件 (18.8%) 並びに「不可抗力」が 5 件 (15.6%) となっている。

九州運輸局では、事故の防止可能性について、次のように説明している。

- ① 「操船ミス」については、適切な航海当直を行うことにより防ぐことが可能である。
- ② 「機器等の故障・不具合」については、通常の点検で確認可能な箇所であれば防ぐことが可能ではないか。

図表 1-(2)-③ 衝突事故の原因別件数 (平成 27 年度～令和 2 年度)

(単位：件、%)

事故の原因	年度						計
	平 27	28	29	30	令元	2	
風に流された	3	1	2	0	1	1	8(25.0)
操船ミス	0	1	1	3	1	0	6(18.8)
機器等の故障・不具合	2	1	1	1	1	0	6(18.8)
不可抗力	2	1	0	1	1	0	5(15.6)
見張り不十分	1	0	0	0	0	0	1(3.1)
相手船に原因	0	0	0	1	1	0	2(6.3)
その他	2	0	0	1	0	0	3(9.4)
不明	0	0	0	0	0	1	1(3.1)
合計	10	4	4	7	5	2	32(100)

(注) 1 九州運輸局の資料に基づき、当局が作成した。

2 () は合計を 100 とした割合であり、小数点第 2 位を四捨五入して算出しているため、合計は 100 にはならない。

ウ 接触事故

接触事故 29 件について、その発生原因をみると、図表 1-(2)-④のとおり、「風に流された」が 11 件 (37.9%) と 4 割近くを占め、次に「操船ミス」及び「見張り不十分」がそれぞれ 4 件 (13.8%) となっている。

九州運輸局では、「操船ミス」や「見張り不十分」については、「衝突事故」と同様に防ぐことは可能であると説明している。

図表 1-(2)-④ 接触事故の原因別件数（平成 27 年度～令和 2 年度）

（単位：件、％）

事故の原因	年度						計
	平 27	28	29	30	令元	2	
風に流された	1	0	2	2	2	4	11(37.9)
操船ミス	0	1	0	1	2	0	4(13.8)
機器等の故障・不具合	1	1	0	0	0	0	2(6.9)
見張り不十分	0	2	1	0	0	1	4(13.8)
うねりによる船体動揺	0	0	0	1	1	0	2(6.9)
不明	2	2	0	0	1	1	6(20.7)
合計	4	6	3	4	6	6	29(100)

（注）1 九州運輸局の資料に基づき、当局が作成した。

2 （ ）は合計を 100 とした割合であり、小数点第 2 位を四捨五入して算出している。

エ 乗揚げ事故

乗揚げ事故 5 件について、その発生原因をみると、図表 1-(2)-⑤のとおり、「操船ミス」、「見張り不十分」、「視界不良」及び「海中浮遊物巻き込み」(注) がそれぞれ 1 件 (20.0%) となっている。

(注) プロペラに海中浮遊物を巻き込んだことにより航行不能となり、浅瀬に乗り揚げた事故である。

九州運輸局では、「操船ミス」や「見張り不十分」については、「衝突事故」や「接触事故」と同様に防ぐことが可能であると説明している。

図表 1-(2)-⑤ 乗揚げ事故の原因別件数（平成 27 年度～令和 2 年度）

（単位：件、％）

事故の原因	年度						計
	平 27	28	29	30	令元	2	
操船ミス	0	0	1	0	0	0	1(20.0)
見張り不十分	0	0	0	1	0	0	1(20.0)
視界不良	0	0	0	0	0	1	1(20.0)
海中浮遊物巻き込み	0	1	0	0	0	0	1(20.0)
不明	1	0	0	0	0	0	1(20.0)
合計	1	1	1	1	0	1	5(100)

（注）1 九州運輸局の資料に基づき、当局が作成した。

2 （ ）は合計を 100 とした割合であり、小数点第 2 位を四捨五入して算出している。

オ 機関停止事故

機関停止事故7件について、その発生原因をみると、図表1-(2)-⑥のとおり、「機器・部品の破損」が2件(28.6%)、「機器・部品の劣化」及び「燃料不足」がそれぞれ1件(14.3%)となっており、九州運輸局では、「機器・部品の破損」及び「機器・部品の劣化」は通常の点検で目視可能な箇所であれば防ぐことは可能ではないかと説明している。

図表1-(2)-⑥ 機関停止事故の原因別件数(平成27年度～令和2年度)

(単位:件、%)

事故の原因	年度						計
	平27	28	29	30	令元	2	
機器・部品の破損	1	0	1	0	0	0	2(28.6)
機器・部品の劣化	0	0	0	1	0	0	1(14.3)
燃料不足	0	0	0	0	0	1	1(14.3)
不明	2	0	0	0	0	1	3(42.9)
合計	3	0	1	1	0	2	7(100)

(注)1 九州運輸局の資料に基づき、当局が作成した。

2 ()は合計を100とした割合であるが、小数点第2位を四捨五入して算出しているため、合計は100にはならない。

カ 機関等不良事故

機関等不良事故100件について、その発生原因をみると、図表1-(2)-⑦のとおり、「機器・部品の不具合」が31件(31.0%)、「機器・部品の損傷」が20件(20.0%)となっており、九州運輸局では、通常の点検で目視可能な箇所であれば防ぐことは可能ではないかと説明している。

図表1-(2)-⑦ 機関等不良事故の原因別件数(平成27年度～令和2年度)

(単位:件、%)

事故の原因	年度						計
	平27	28	29	30	令元	2	
機器・部品の不具合	3	13	0	1	1	13	31(31.0)
機器・部品の損傷	1	3	1	3	4	8	20(20.0)
機器・部品の劣化	0	1	0	0	0	1	2(2.0)
その他	1	0	0	1	3	3	8(8.0)
不明	16	0	7	6	8	2	39(39.0)
合計	21	17	8	11	16	27	100(100)

(注)1 九州運輸局の資料に基づき、当局が作成した。

2 ()は合計を100とした割合であり、小数点第2位を四捨五入して算出している。

3 「不具合」には、「不良」及び「故障」を含む。

4 「損傷」には、「折損」、「破損」及び「焼損」を含む。

5 「その他」には、「油漏れ」、「漏電」及び「海中浮遊物の吸い込み」などがある。

キ 油漏れ等事故

油漏れ等事故 22 件について、その発生原因をみると、図表 1-(2)-⑧のとおり、「不明」を除くと、「機器等の劣化・損傷・不具合」が 7 件 (31.8%) と多くなっており、「給油手順ミス」と「燃料のオーバーフロー」がそれぞれ 2 件 (9.1%) となっている。

九州運輸局では、事故の防止可能性について、次のように説明している。

- ① 「給油手順ミス」や「燃料のオーバーフロー」は、通常の作業手順に基づき適切に行えば防ぐことが可能である。
- ② 「機器等の劣化・損傷・不具合」による油漏れ事故は、通常の点検で目視可能な箇所であれば防ぐことは可能ではないか。

図表 1-(2)-⑧ 油漏れ等事故の原因別件数（平成 27 年度～令和 2 年度）

(単位：件、%)

事故の原因	年度						計
	平 27	28	29	30	令元	2	
機器等の劣化・損傷・不具合	0	3	2	0	0	2	7(31.8)
給油手順ミス	0	0	0	1	0	1	2(9.1)
燃料のオーバーフロー	0	0	1	0	1	0	2(9.1)
不明	1	1	0	2	2	5	11(50.0)
合計	1	4	3	3	3	8	22(100)

(注) 1 九州運輸局の資料に基づき、当局が作成した。

2 「機器等の劣化・損傷・不具合」には、「パイプの損傷」、「パッキンの劣化」、「機器の不具合」などがある。

3 () は合計を 100 とした割合であり、小数点第 2 位を四捨五入して算出している。

ク 船体動揺事故

船体動揺事故 21 件について、その発生原因をみると、図表 1-(2)-⑨のとおり、「海中浮遊物の巻き込み等」が 13 件 (61.9%) と多くなっており、「高波」は 2 件 (9.5%) となっている。

「海中浮遊物の巻き込み等」について、その内訳をみると、「プロペラへの巻き込み」(注 1) が 6 件 (28.6%)、「吸い込み」(注 2) が 3 件 (14.3%)、「接触」(注 3) が 4 件 (19.0%) となっており、令和 2 年度は、「吸い込み」と「接触」がそれぞれ 3 件発生している。

九州運輸局では、海面を漂流している物体は発見が可能であるが、海中を浮遊している物体は発見が困難であることから、「海中浮遊物の巻き込み等」による船体動揺事故を完全に防ぐことは難しいと説明している。

(注) 1 「プロペラへの巻き込み」の「プロペラ」とは「スクリュー」のことであり、「プロペラ」に巻き込む海中浮遊物は、漁網、ロープ、ビニールシートなどの廃棄物が多い。

2 「吸い込み」とは、高速船(ジェットフォイル)の吸入口に漁網や流木の木片などを吸い込むことで、噴出する水圧が一定にならず船体動揺を起こしやすい。

3 「接触」とは、大きい流木や鯨などの海中生物などと接触することで、接触程度でも船体動揺を起こしやすい。

図表 1-(2)-⑨ 船体動揺事故の原因別件数（平成 27 年度～令和 2 年度）

（単位：件、％）

事故の原因	年度						計
	平 27	28	29	30	令元	2	
海中浮遊物の巻き込み等	2	3	0	0	2	6	13(61.9)
プロペラへの巻き込み	2	3	0	0	1	0	6(28.6)
吸い込み	0	0	0	0	0	3	3(14.3)
接触	0	0	0	0	1	3	4(19.0)
高波	0	0	0	1	1	0	2(9.5)
不明	1	0	1	0	1	3	6(28.6)
合計	3	3	1	1	4	9	21(100)

（注）1 九州運輸局の資料に基づき、当局が作成した。

2 （ ）は合計を 100 とした割合であり、小数点第 2 位を四捨五入して算出している。

ケ まとめ

主な事故の種類別に事故の発生原因をみてきたが、衝突事故は 2 割弱（32 件中 6 件）が「機器等の故障・不具合」、油漏れ等事故は約 3 割（22 件中 7 件）が「機器等の劣化・損傷・不具合」、機関停止事故は 4 割強（7 件中 3 件）が「機器・部品の破損」及び「機器・部品の劣化」であり、「機器・部品等の不具合」が、より重大な衝突事故、油流出事故及び機関停止事故の原因につながっていることがうかがえる。

(3) 同一旅客航路事業者による旅客船事故の再発状況

平成 27 年度から令和 2 年度までの 6 年間で事故を 10 回以上起こしている旅客航路事業者は、図表 1-(3)-①のとおり 6 事業者あり、D 事業者が 28 回、E 事業者が 17 回などとなっている。

図表 1-(3)-① 事故を 10 回以上起こしている旅客航路事業者（平成 27 年度～令和 2 年度）

（単位：件）

事業者名	年度						計
	平 27	28	29	30	令元	2	
D 事業者	6	10	1	4	2	5	28
E 事業者	1	3	0	2	6	5	17
A 事業者	4	3	1	1	1	3	13
F 事業者	2	1	1	2	3	3	12
G 事業者	5	2	1	0	1	3	12
H 事業者	0	0	0	1	7	2	10

（注）九州運輸局の資料に基づき、当局が作成した。

主な事故の種類別（注）に旅客船事故の再発状況をみると、以下のとおりとなっている。

（注）事故処理基準（例）の第 2 条(2)に列記されている海難事故の種類のうち、「衝突」並びに「その他」の「接触」、「油漏れ等」及び「船体動揺」について旅客船事故の再発している事業者を分類した。

ア 衝突事故

衝突事故を複数回起こしている事業者は、図表 1-(3)-②のとおり 7 事業者あり、このうち、I 事業者と D 事業者は 3 回衝突事故を起こしている。

図表 1-(3)-② 衝突事故の複数回発生事業者（平成 27 年度～令和 2 年度）（単位：件）

事業者名	年度						計
	平 27	28	29	30	令元	2	
I 事業者	2	0	0	0	1	0	3
D 事業者	0	1	0	1	1	0	3
J 事業者	2	0	0	0	0	0	2
K 事業者	1	0	0	0	1	0	2
L 事業者	0	0	0	2	0	0	2
B 事業者	0	0	0	1	1	0	2
E 事業者	0	0	0	1	0	1	2

（注）九州運輸局の資料に基づき、当局が作成した。

上記 2 事業者の衝突事故の内容は、図表 1-(3)-③のとおりであり、I 事業者の 3 件はいずれも航行中に海中生物らしきものと衝突した事故で予見が困難な事故と思われる。

また、D 事業者の 3 件は、栈橋や岸壁への衝突事故であり、事故原因は、「操船ミス」、「クラッチ故障」、「風に流された」と区々になっている。

図表 1-(3)-③ 衝突事故を 3 回起こしている事業者の事故の内容

No.	事業者名	発生年月日	事故の内容	事故の原因	負傷者数
1	I 事業者	平 28. 1. 8	航行中に海中生物らしきものに衝突	予見困難で不可抗力	旅客 6 人、乗組員 2 人負傷
		平 28. 1. 20	航行中に海中生物らしきものに衝突	不可抗力的に遭遇した事故	乗組員 1 人負傷
		平 31. 4. 23	航行中、翼走不能	海中生物らしきものとの衝突	なし
2	D 事業者	平 28. 8. 16	着岸中、栈橋に衝突	操船ミス	なし
		平 31. 1. 16	着岸中、岸壁に衝突	クラッチ故障	なし
		令 2. 1. 19	着岸時、岸壁に衝突	風に流された	なし

(注) 九州運輸局の資料に基づき、当局が作成した。

イ 接触事故

接触事故を複数回起こしている事業者は、図表 1-(3)-④のとおり 5 事業者あり、このうち、前述アの衝突事故を複数回起こしている D 事業者と J 事業者は、接触事故も複数回起こしている。

図表 1-(3)-④ 接触事故の複数回発生事業者（平成 27 年度～令和 2 年度）

(単位：件)

事業者名	年度						計
	平 27	28	29	30	令元	2	
M 事業者	0	0	0	0	3	0	3
J 事業者	1	0	0	1	0	0	2
D 事業者	1	0	1	0	0	0	2
A 事業者	0	2	0	0	0	0	2
N 事業者	0	1	0	1	0	0	2

(注) 九州運輸局の資料に基づき、当局が作成した。

上記 2 事業者の接触事故の内容は、図表 1-(3)-⑤のとおりであり、J 事業者の 2 件はいずれも着岸中の岸壁などへの接触で、原因としては突風やうねりの影響を受けたものとなっている。

また、D事業者の2件は、いずれも栈橋への接触で、うち1件は風に流されたことによるものである。

図表 1-(3)-⑤ 接触事故を複数回起こしている事業者の事故の内容

No.	事業者名	発生年月日	事故の内容	事故の原因
1	J事業者	平 27. 12. 10	着岸中、岸壁に接触	予想を超える突風を受けて船体が押された
		平 30. 9. 27	着岸中、人道橋に接触	うねりによる船体動揺
2	D事業者	平 27. 12. 21	航行中、栈橋と接触	不明
		平 30. 2. 14	出港時、栈橋に接触	風に流された

(注) 九州運輸局の資料に基づき、当局が作成した。

ウ 油漏れ等事故

油漏れ等事故を複数回起こしている事業者は、図表 1-(3)-⑥のとおり 4 事業者あり、このうち、F事業者とD事業者は4回以上油漏れ等事故を起こしている。

図表 1-(3)-⑥ 油漏れ等事故の複数回発生事業者（平成 27 年度～令和 2 年度）

(単位：件)

事業者名	年度						計
	平 27	28	29	30	令元	2	
F事業者	0	1	1	1	1	1	5
D事業者	0	2	0	0	0	2	4
G事業者	1	0	0	0	1	0	2
O事業者	0	0	0	0	0	2	2

(注) 九州運輸局の資料に基づき、当局が作成した。

上記 2 事業者の油漏れ等事故の内容は、図表 1-(3)-⑦のとおりであり、F事業者は油漏れ等事故 5 件のうち燃料の海面流出を 3 件起こしており、そのうち 2 件は燃料のオーバーフローが原因となっている。

また、D事業者の 4 件はいずれも燃料等の漏油であり、うち 2 件は管の損傷やパッキンの劣化が原因となっている。

図表 1-(3)-⑦ 油漏れ等事故を 4 回以上起こしている事業者の事故の内容

No.	事業者名	発生年月日	事故の内容	事故の原因
1	F 事業者	平 29. 3. 10	燃料移送中、燃料が海面流出	機器の不具合
		平 29. 9. 17	着岸時、燃料が海面流出	燃料のオーバーフロー
		平 30. 4. 3	着岸時、クラッチ用フィルターが脱落し、漏油を確認	不明
		令元. 9. 22	着岸時、燃料が海面流出	燃料のオーバーフロー
		令 2. 7. 10	航行中、左舷主機の燃料漏れを確認	不明
2	D 事業者	平 28. 4. 9	着岸中、左舷主機の燃料漏れを確認	燃料高圧管の損傷
		平 28. 5. 2	着岸中、右舷主機の漏油を確認	パッキンの劣化
		令 2. 9. 23	航行中、左舷主機の燃料漏れを確認	不明
		令 3. 1. 19	航行中、左舷主機の燃料漏れを確認	不明

(注) 九州運輸局の資料に基づき、当局が作成した。

エ 船体動揺事故

船体動揺事故が複数回発生している事業者は、図表 1-(3)-⑧のとおり 3 事業者あり、このうち、D 事業者と E 事業者は 4 回船体動揺事故を起こしている。

図表 1-(3)-⑧ 船体動揺事故の複数回発生事業者（平成 27 年度～令和 2 年度）

(単位：件)

事業者名	年度						計
	平 27	28	29	30	令元	2	
D 事業者	1	3	0	0	0	0	4
E 事業者	0	0	0	0	1	3	4
P 事業者	0	0	1	1	0	0	2

(注) 九州運輸局の資料に基づき、当局が作成した。

上記 2 事業者の船体動揺事故の内容は、図表 1-(3)-⑨のとおりであり、両事業者とも航行中に船体動揺を確認している。事故原因については、D 事業者は 4 件ともプロペラへの海中浮遊物の巻き込み、E 事業者は 3 件が海中浮遊物の吸い込み、1 件がプロペラへの海中浮遊物の巻き込みとなっている。



図表 1—(3)—⑨ 船体動揺事故を 4 回起こしている事業者の事故の内容

No.	事業者名	発生年月日	事故の内容	事故の原因	負傷者数
1	D 事業者	平 27. 10. 26	航行中、船体動揺を確認	左舷プロペラに海中浮遊物を巻き込み	なし
		平 28. 6. 1	航行中、船体動揺を確認	プロペラに海中浮遊物を巻き込み	なし
		平 28. 9. 29	航行中、船体動揺を確認	左舷プロペラに海中浮遊物を巻き込み	なし
		平 29. 1. 14	航行中、船体動揺を確認	プロペラに海中浮遊物を巻き込み	なし
2	E 事業者	令 2. 2. 16	航行中、船体動揺を確認	右舷プロペラに海中浮遊物を巻き込み	なし
		令 2. 4. 20	航行中、船体動揺を確認	海中浮遊物の吸い込み	なし
		令 2. 7. 17	航行中、船体動揺を確認	海中浮遊物の吸い込み	なし
		令 2. 8. 8	航行中、船体動揺を確認	海中浮遊物の吸い込み	なし

(注) 九州運輸局の資料に基づき、当局が作成した。

(4) まとめ

ここまで、九州運輸局管内の旅客船事故について分析してきたが、運航区分でみた場合、「航行中」及び「着岸中」の事故が 8 割以上（83.2%）を占めており、事故の種類別でみると、「機関等不良事故」が 39.1%と最も多く、次いで「衝突事故」が 12.5%、「接触事故」が 11.3%の順となっている。

「航行中」及び「着岸中」の事故のうち、「機関等不良事故」の割合はどちらも 4 割程度（「航行中」で 128 件中 51 件、「着岸中」で 85 件中 39 件）であるのに対し、「衝突事故」と「接触事故」を合わせた割合は、「航行中」の事故では 1 割強（128 件中 17 件）、「着岸中」の事故では 3 割強（85 件中 28 件）となっており、「着岸中」における割合が高くなっている。

「機関等不良事故」の原因は、「機器・部品の不具合、損傷、劣化」が 5 割強（100 件中 53 件）を占めている一方、「衝突事故」の原因は、「操船ミス」及び「機器・部品の不具合等」がそれぞれ 2 割弱（32 件中 6 件）を占めている。

さらに、「油漏れ等事故」の発生原因の約 3 割（22 件中 7 件）及び「機関停止事故」の発生原因の 4 割強（7 件中 3 件）が「機器・部品の不具合等」となっており、「機器・部品の不具合等」は「機関等不良事故」にとどまらず、「衝突事故」、「油流出事故」などの海上交通の安全を阻害する事故を招くおそれもあることから、「機器・部品の不具合等」の削減に努めることが全体の事故件数の減少につながると考えられる。



(調査結果から対応が必要と考えられる事項)

したがって、九州運輸局は、事故防止対策として実施している安全総点検や研修等の機会を通じ、当局が今回の調査で行った旅客船の事故分析を参考にする等して活用することにより、旅客船事故の発生原因となる「機器・部品の不具合等」を発見し、速やかな改修を行うことの重要性を周知徹底する必要がある。

(令和4年10月時点での九州運輸局の対応状況)

九州運輸局は、「機器・部品の不具合等」を発見し、速やかな改修を行うことの重要性について、安全総点検や研修等の適切な機会を通じて、旅客航路事業者に周知徹底する予定であるとしており、令和4年12月10日から5年1月10日までの期間に実施を予定している令和4年度年末年始安全総点検及び令和5年1月以降に実施する運航安全管理研修会を通じて周知徹底を行う予定であるとしている。

2 旅客船の事故防止対策

(1) 九州運輸局における旅客船の事故防止対策（制度の概要）

国土交通省が、平成 17 年 4 月、「海上運送事業の活性化のための船員法等の一部を改正する法律」の施行を契機として運航労務監理官を設置して以降、運航労務監理官は、適切な船舶の運航管理や船員の労働環境の整備等を通じた航行の安全を確保するため、旅客船、貨物船等を対象として、海上運送法（昭和 24 年法律第 187 号）及び内航海運業法（昭和 27 年法律第 151 号）に基づく運航管理に関する監査業務、船員法（昭和 22 年法律第 100 号）等に基づく船員労務監査業務等を一元的に実施している（注）。

（注）運航労務監理官は、船員法等に基づく船員労務監査業務を実施する場合は、船員法第 105 条等における船員労務官として職務を行うこととされている。

九州運輸局管内には令和 3 年 4 月 1 日時点で運航労務監理官（首席運航労務監理官付を含む。）が 34 人配置されている。本局に 11 人配置されているほか、同局が管轄する 7 運輸支局及び 3 海事事務所の全てに 2 人以上配置されており、運航労務監理官は、本局並びに管内の運輸支局及び海事事務所（以下「本局等」という。）が九州運輸局管内を航行する旅客船の安全確保を図るに当たって、主要な役割を果たしている（図表 2-1(1)）。

図表 2-1(1) 九州運輸局管内における運航労務監理官の配置状況

（単位：人）

支局等	本局	福岡	若松	佐賀	長崎	佐世保	熊本	大分	宮崎	鹿児島	下関	合計
配置数	11	2	2	2	3	2	3	2	2	3	2	34

（注）1 九州運輸局の資料に基づき、当局が作成した。

2 表中の支局等の名称は、次の支局等の略称（以下、本項目において同じ。）

本局：九州運輸局、福岡：福岡運輸支局、若松：若松海事事務所、佐賀：佐賀運輸支局、長崎：長崎運輸支局
佐世保：佐世保海事事務所、熊本：熊本運輸支局、大分：大分運輸支局、宮崎：宮崎運輸支局、鹿児島：鹿児島運輸支局、下関：下関海事事務所

運航労務監理官は、旅客船の航行の安全確保に当たって、i. 監査、ii. 安全総点検、iii. 運輸安全マネジメント評価、iv. 安全統括管理者及び運航管理者を対象とした研修等を実施しており、本項目では、九州運輸局におけるこれらの業務の実施状況に着目し、同局における旅客船の事故防止対策の実施状況を調査した。

ただし、九州運輸局は、国土交通省本省から、運輸安全マネジメント評価において知り得た情報は秘匿扱いにすることを事業者と約束した上で実施していることから、事業者と九州運輸局との信頼関係等を理由として、当局が同評価の実施状況を把握するために要求した資料の提出は困難との指示を受け、資料が提出されなかったこともあり、同評価の実施状況については調査できなかった。

また、今回は、九州運輸局による旅客船の事故防止対策への支援の在り方を検討するため、同局管内に旅客航路を有する 30 事業者から旅客船の事故防止対策に係る意見等を把握するための調査も実施した。

なお、九州運輸局は、管内の事業者に対して事故防止対策を実施する上での特性として、管内には遠方の離島に航路を有する事業者を管轄している運輸支局及び海事事務所があるが、少

人数で業務を実施しているために人員上の制約があり、また、高額の旅費が必要になるために予算上の制約もある旨説明している。

(2) 九州運輸局における旅客船の事故防止対策の実施状況

ア 監査

(7) 制度の概要

運航労務監理官が実施している監査については、運航管理を主目的とする監査（運航管理監査）と船員労務を主目的とする監査（船員労務監査）がある。①運航管理監査は、通常監査、特別監査及び安全確認検査、②船員労務監査は、通常監査、災害発生時監査、海難発生時監査、申告に基づく監査及びその他の監査に区分される。

それぞれの監査の概要は次のとおりである。

① 運航管理監査

i 通常監査

策定した監査計画に基づき、船舶又は事業場で行う監査

ii 特別監査

旅客船等に重大な事故等が発生した場合や法令違反がある場合、事故等の原因が運航管理に起因していると思料される場合に実施する監査

iii 安全確認検査

事業開始前等に実施する監査

② 船員労務監査

i 通常監査

策定した監査計画に基づき、船舶又は事業場で行う監査

ii 災害発生時監査

船舶において死亡、負傷、行方不明、疾病等の船員災害が発生した場合に、船舶又は事業場で行う監査

iii 海難発生時監査

海難が発生した場合に、船舶又は事業場で行う監査

iv 申告に基づく監査

申告に基づき、船舶又は事業場で行う監査

v その他の監査

上記 i から iv 以外の監査

今回の調査では、旅客船の事故防止対策の観点から、①運航管理監査のうち、通常監査（以下「運航管理監査（通常）」という。）及び特別監査、②船員労務監査のうち、通常監査（以下「船員労務監査（通常）」という。）及び海難発生時監査について調査している。

前述のとおり、特別監査については、運航労務監理官が、旅客船等に重大な事故等が発生した場合、法令違反がある場合、事故等の原因が運航管理に起因していると思料される場合に、海難発生時監査については、海難が発生した場合に実施しており、これらはいずれも事故の再発防止の観点から実施されている。

一方、運航管理監査（通常）及び船員労務監査（通常）については、毎年度、国土交通省が示す監査基本方針に基づき、地方運輸局が監査実施方針を策定している。地方運輸局は、監査実施方針に基づいて、監査の対象船舶及び事業場、監査を実施する時期等について具体的な監査計画を策定し、計画的に実施しており、これらは各法令の遵守状況等を確認することにより、結果として事故の未然防止につながっていると考えられる。

また、地方運輸局等の運航労務監理官が監査を実施した結果、違反事項がある場合は、事業者に対する指導を行うこととされており、①運航管理監査（通常）及び特別監査において、輸送の安全を阻害している事実がある場合には、事実の程度等により命令又は文書指導を发出すること、②船員労務監査（通常）及び海難発生時監査において、船員法の違反事実を確認した場合は戒告、同法違反のおそれがあると認めた場合は勧告を发出することとされている。なお、今回調査した九州運輸局は、監査において、違反事項がない場合であっても、すぐに改善できる不備、安全確保の観点から望ましい事項等がある場合には、事業者に対し、口頭指導により、指摘事項の改善を求めている。

さらに、地方運輸局等の運航労務監理官が、事業者に対し、①運航管理監査において、命令又は文書指導を发出した場合には、改善を命じ又は指導すること、②船員労務監査において、i. 戒告を行った場合には戒告後の改善の確認を行うこと、ii. 勧告を行った場合にはできるだけ勧告後の措置状況を確認することとされている。

(イ) 特別監査及び海難発生時監査の実施状況等

a 特別監査及び海難発生時監査の実施状況

特別監査及び海難発生時監査の実施の考え方について、九州運輸局は、次の①及び②のとおり説明している。

<九州運輸局の説明>

① 特別監査については、旅客船等に重大な事故等が発生した場合や法令違反がある場合、事故等の原因が運航管理に起因していると思料される場合については、監査を実施することとしている。

現在、「重大事故」の定義はないが、当局及び当局管内の運輸支局等では、運航労務監理官が、過去の重大事故の定義を踏襲等した上で、法令や安全管理規程の違反の有無等を勘案し、特別監査の実施について判断している。

② 海難発生時監査については、事故の状況を踏まえ、船員法の目的、適用範囲（注）等を勘案の上、監査の可否を判断し、速やかに海難発生時監査を実施することとしている。

一方、事業者からは、岸壁等への旅客船の接触、旅客船の機器の単なる動作不良等についても事故として報告を受けることがあるが、これらについては、運航労務監理官が、収集した事故情報等に基づき、海難発生時監査の必要性について、最終的な判断を下しており、明らかに船員法に抵触しないと判断した軽微な事故については、海難発生時監査を実施していない。

（注） 船員法第 19 条第 1 項第 1 号では、国土交通大臣への報告対象となる海難について「船舶の衝突、乗揚、沈没、滅失、火災、機関の損傷その他の海難が発生したとき」と規定されている。

令和3年4月1日時点において九州運輸局管内に旅客航路を有する150事業者（注1）について、平成27年度から令和2年度までの旅客船の事故の発生状況をみると、当該期間に63事業者において247件（注2）の旅客船の事故が発生しており、本局等は、41事業者で発生した旅客船事故69件について、特別監査及び海難発生時監査を93件（注3）実施している一方、46事業者で発生した事故178件については、これらの監査を実施していない（図表2-(2)-ア-①）。

（注）1 九州運輸局管内に旅客航路を有する事業者のうち、令和3年4月1日時点において営業実態がないと考えられた事業者を除く150事業者を調査対象とした。

2 項目1に記載のとおり、九州運輸局管内では平成27年度から令和2年度までの間に256件の旅客船の事故が発生しているが、上記1の営業実態がないと考えられた事業者による事故を除くと247件である。

3 本局等は、事故の状況に応じて、運航労務監理官の判断により、特別監査及び海難発生時監査を実施しており、いずれかの監査だけでなく、両方の監査を実施する場合がある（以下、本項目において同じ。）。本局等は、特別監査及び海難発生時監査を実施した事故69件のうち、24件については、両方の監査を重複して実施している。このため、当該事故に係る特別監査及び海難発生時監査の実施件数は93件である。

また、海難発生時監査及び船員労務監査（通常）は、本局等に配置された運航労務監理官が船員労務官として実施しており、船員労務官は、船員法第106条により、必要があると認めるときは、船舶所有者又は船員に対し、船員法等に基づいて発する命令の遵守に関し注意を喚起し、又は勧告をすることができる。このため、海難発生時監査の実施主体は、本局等ではなく、本局等に配置された船員労務官であるが、本項目では、便宜上、これらの監査の実施主体を記載する場合も、機関名を記載している。

図表 2-(2)-ア-① 事故が発生した旅客航路事業者に対する特別監査及び海難発生時監査の実施状況（平成27年度～令和2年度）（単位：件、事業者）

	件数・事業者数	実施	未実施
事故件数	247	69	178
事故発生事業者数	63	41	46

（注）1 九州運輸局の資料に基づき、当局が作成した。

2 同一事業者で特別監査及び海難発生時監査を実施している事故と同監査を実施していない事故があるため、「件数・事業者数」の「事故発生事業者数」は、「実施」及び「未実施」の「事故発生事業者数」の合計とは一致しない（例：A事業者で2件の事故が発生しており、1件は監査を実施し、1件は未実施である場合、「事故発生事業者数」の「実施」と「未実施」の両方に1件ずつ計上）。

平成27年度から令和2年度までの間に、本局等が、特別監査及び海難発生時監査を実施した事故69件に係る特別監査及び海難発生時監査93件について、事故発生日から監査を実施するまでの所要日数は、①7日以内が39件、②7日超30日以内が50件、③30日超が4件となっており、9割を超える事故について、事故発生日から30日以内に実施されている（図表2-(2)-ア-②）。

なお、事故発生日から30日を超過して特別監査及び海難発生時監査が実施された事故4件のうち、3件については、事業者から本局等への事故発生の報告が遅延したものであり、残りの1件については、所轄の運航労務監理官がやむを得ない事情により出勤できない状況で、新型コロナウイルスの感染拡大による県境を越えた移動制限が要請されている状況下において、九州運輸局管内の他の運輸支局等の運航労務監理官が支援することが困難であったことによるものである。

図表 2-(2)-ア-② 事故発生日から特別監査及び海難発生時監査を実施するまでの日数
(平成 27 年度～令和 2 年度) (単位：件)

区分	実施件数	7 日以内	7 日超 30 日以内	30 日超
特別監査	47	20	24	3
海難発生時監査	46	19	26	1
合計	93(100)	39 (41.9)	50 (53.8)	4 (4.3)

(注) 1 九州運輸局の資料に基づき、当局が作成した。

2 () は、実施件数を 100 とした割合であり、小数点第 2 位を四捨五入している。

一方、前述のとおり、本局等は、平成 27 年度から令和 2 年度までに 63 事業者で発生した旅客船事故 247 件のうち、178 件について、事故が発生した事業者に対して特別監査及び海難発生時監査を実施していない。

当局が、九州運輸局から提出された資料により、平成 27 年度から令和 2 年度までの間に旅客航路事業者で発生した旅客船事故のうち、本局等が特別監査及び海難発生時監査を実施していない事故の種類をみると、機関等不良が 96 件と過半数を占めており、船体動揺が 19 件、接触事故が 15 件となっているほか、衝突事故が 1 件、乗揚事故が 1 件となっている (図表 2-(2)-ア-③)。

図表 2-(2)-ア-③ 特別監査及び海難発生時監査を実施していない事故の種類
(平成 27 年度～令和 2 年度) (単位：件、%)

事故件数	事故の種類					
	機関等不良	船体動揺	接触	衝突	乗揚	その他
178 (100)	96 (53.9)	19 (10.7)	15 (8.4)	1 (0.6)	1 (0.6)	46 (25.8)

(注) 1 九州運輸局の資料に基づき、当局が作成した。

2 () 内は、事故件数を 100 とした割合であり、小数点第 2 位を四捨五入している。

これらの事故について、上記の本局等が特別監査及び海難発生時監査を実施する考え方と照らし合わせると、衝突事故及び乗揚事故については、海難発生時監査を実施する余地があると考えられるが、九州運輸局は、i. 乗揚事故については、実施しなかった理由は不明であるが、通常は同監査を実施している、ii. 衝突事故については、運航労務監理官が明らかに船員法に抵触しない事故と判断したために未実施としたものである旨説明している。

また、九州運輸局から提出された資料では、接触事故と判断できる 27 件のうち、海難発生時監査を実施している接触事故が 11 件、同監査は実施せずに特別監査のみを実施している接触事故が 1 件みられた。接触事故について、同局管内の局所別に海難発生時監査の実施状況をみると、鹿児島運輸支局では、九州運輸局管内で最も多い 11 件の接触事故が発生しているが、海難発生時監査を実施した接触事故は 3 件にとどまっており、特に平成 30 年度以降に発生した接触事故 9 件のうち、海難発生時監査を実施した件数は 1 件のみであった (図表 2-(2)-ア-④)。

図表 2-(2)-ア-④ 本局等における接触事故の海難発生時監査等の実施状況

(単位：件)

局所名等	平成 27 年度～令和 2 年度		3 年度ごとの件数			
			平成 27 年度～29 年度		平成 30 年度～令和 2 年度	
	接触事故 発生件数	海難発生時 監査等実施 事故件数	接触事故 発生件数	海難発生時 監査等実施 事故件数	接触事故 発生件数	海難発生時 監査等実施 事故件数
九州運輸局管内	26 (28)	11 (12)	11 (12)	6 (7)	15 (16)	5 (5)
本局	5	2	5	2	0	0
福岡	(2)	(1)	(1)	(1)	(1)	0
若松	(1)	0	0	0	(1)	0
佐賀	1	1	0	0	1	1
長崎	0	0	0	0	0	0
佐世保	2	2	1	1	1	1
熊本	1	1	0	0	1	1
大分	3	1	1	0	2	1
宮崎	1	0	1	0	0	0
鹿児島	11	3	2	2	9	1
下関	(1)	(1)	(1)	(1)	0	0
九州運輸局管外	1	1	1	1	0	0
合計	27 (29)	12 (注 4) (13)	12 (13)	7 (8)	15 (16)	5 (5)

(注) 1 九州運輸局の資料に基づき、当局が作成した。

2 複数の局所が管轄する事業者で発生した接触事故及び海難発生時監査等について、管轄しているそれぞれの局所に計上している。

なお、表中の各局所等の（ ）内の数字は複数の局所が管轄する事業者数であり、例えば、「平成 30 年度～令和 2 年度」の「接触事故発生件数」について、「福岡」及び「若松」の「(1)」は、福岡運輸支局と若松海事事務所が管轄する事業者において接触事故が 1 件発生していることを意味する。

3 表中の「九州運輸局管内」及び「合計」の（ ）内の数字は、各局所の件数を積み上げた件数であり、重複を含む。

4 表中の「平成 27 年度～29 年度」及び「平成 27 年度～令和 2 年度」の「本局」、「九州運輸局管内」及び「合計」の「海難発生時監査等実施事故件数」には、特別監査のみを実施した事故 1 件が含まれている。

なお、当局は、本局等が、明らかに船員法に抵触しないと判断して海難発生時監査を実施していない接触事故について、同監査を実施している接触事故と同等の事故が含まれていないか確認しようとしたが、当該事故の詳細な状況が分かる資料等がなく、確認することはできなかった。

b 特別監査及び海難発生時監査実施後の旅客船事故の発生状況

本局等は、前述 (イ) a のとおり、平成 27 年度から令和 2 年度までの間に 63 事業者で発生した旅客船事故 247 件のうち、41 事業者で発生した 69 件の事故について、特別監査及び海難発生時監査を実施している。当該 41 事業者について、当該期間における事故の再発状況をみると、23 事業者において 97 件の事故が再発しており、このうち、17 事業者で再発した事故 27 件に対して、再度、特別監査及び海難発生時監査を実施している（図表 2- (2)-ア-⑤）。

図表 2-(2)-ア-⑤- i 特別監査及び海難発生時監査を実施した事業者の事故再発状況等（事業者数）（平成 27 年度～令和 2 年度）

（単位：事業者）

事業者数	事故発生事業者数	特別監査・海難発生時監査実施事業者数	左記の監査後の事故再発事業者数	
			特別監査・海難発生時監査実施事故発生事業者数	
150	63	41	23	17

（注）1 九州運輸局の資料に基づき、当局が作成した。

2 事業者数は、令和 3 年 4 月 1 日時点の九州運輸局管内に航路を有する事業者数である。

図表 2-(2)-ア-⑤- ii 特別監査及び海難発生時監査を実施した事業者の事故再発状況等（件数）（平成 27 年度～令和 2 年度）

（単位：件）

事故発生件数	特別監査・海難発生時監査実施事故件数	特別監査・海難発生時監査実施事故再発件数	左記の監査後の再発事故件数	
			特別監査・海難発生時監査実施事故発生件数	
247	69	97	27	

（注）九州運輸局の資料に基づき、当局が作成した。

また、本局等が特別監査及び海難発生時監査を実施した事故と同種の事故の再発状況をみると、同種の事故が再発した事業者は 11 事業者であった。なお、事故種類別では、衝突・接触事故が 9 事業者で再発しており、最も多くなっている（図表 2-(2)-ア-⑥）。

図表 2-(2)-ア-⑥ 特別監査及び海難発生時監査を実施した事故と同種の事故の再発状況

（単位：事業者）

特別監査・海難発生時監査実施後の事故再発事業者数	特別監査・海難発生時監査実施事故と同種の事故が再発した事業者数	再発した事故の種類		
		衝突・接触	油漏れ等	機関等不良
		23	11	9

（注）九州運輸局の資料に基づき、当局が作成した。

c 旅客航路事業者に対する改善措置の指摘状況

(a) 事故が再発した旅客航路事業者

(概要)

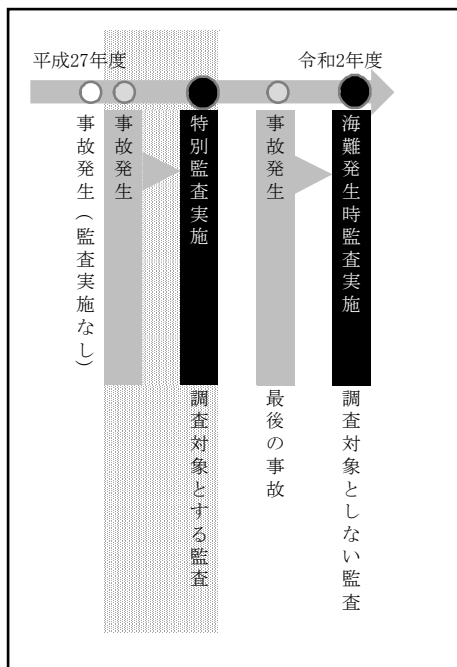
本局等が、平成 27 年度から令和 2 年度までの間に特別監査及び海難発生時監査を実施した 41 事業者のうち、当該期間において、これらの監査後に事故が再発した 23 事業者（注 1）に係る事故（注 2）について、特別監査及び海難発生時監査における指導区分をみると、いずれも、口頭指導が最も多くなっている。（（図表 2-（2）-ア-⑦）。

（注）1 23 事業者のうち、5 事業者に対しては特別監査のみ、4 事業者に対しては海難発生時監査のみ、14 事業者に対しては両方の監査が実施されている。

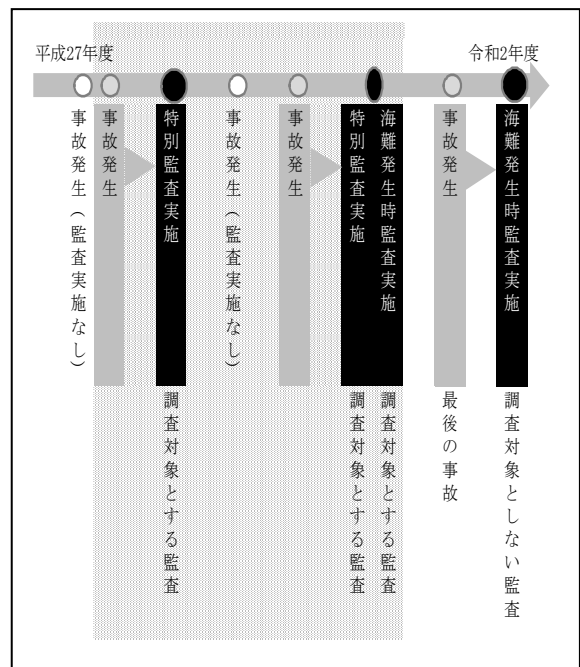
2 細目 c 及び d において、事故が再発した事業者については、再発前の事故に係る特別監査及び海難発生時監査における本局等の指導状況を把握することとしている。そのため、平成 27 年度から令和 2 年度までの間における特別監査及び海難発生時監査のうち、再発した事故（特別監査及び海難発生時監査実施事故に限らない。）の前に実施したこれらの監査における本局等の指摘状況をみており、当該期間の最後に発生した事故に係る監査については、その後の事故の再発の有無が確認できないため調査対象とはしていない。したがって、監査後に再発した事故（97 件）から最後に発生した事故及び監査を実施していない事故を除いた事故（41 件）について、本局等が実施した特別監査及び海難発生時監査（60 件）の指導状況をみている（※図表 2-（2）-ア-⑦の i 及び ii の指摘事項件数の合計は、海難発生時監査が実施された 1 事業者で 2 区分（勧告及び口頭指導）が指摘されているため、61 件となっている。）。

（参考）調査対象とする特別監査及び海難発生時監査のイメージ

<イメージ 1：事故が 1 回再発>



<イメージ 2：事故が複数回再発>



図表 2-(2)-ア-⑦-i 事故が再発した事業者における特別監査の指摘状況

(単位：事業者、件)

指導区分	命令	文書指導	口頭指導	指摘事項なし	その他	合計
事業者数	2	7	11	4	1	25
指摘事項件数	2	8	15	5	1	31

(注) 1 九州運輸局の資料に基づき、当局が作成した。

2 指摘事項件数について、例えば、特別監査時に a 事業者に行われた文書指導において複数の事項が指摘されている場合、文書指導件数は 1 件としている。

3 (概要) の(注 1)に記載のとおり、特別監査は 19 事業者で実施されている。このうち 1 事業者について 3 指導区分、4 事業者について 2 指導区分に計上しているため、事業者数の合計が「25」となっている。

4 「その他」には、平成 27 年度から令和 2 年度までの間に特別監査を 2 回実施しているが、1 回目の特別監査は、九州運輸局管外の運輸局からの要請を受けて実施しており、同社に対する指導は当該運輸局が行っている Q 事業者について計上している。

図表 2-(2)-ア-⑦-ii 事故が再発した事業者における海難発生時監査の指摘状況

(単位：事業者、件)

指導区分	戒告	勧告	口頭指導	指摘事項なし	合計
事業者数	5	1	10	8	24
指摘事項件数	5	1	15	9	30

(注) 1 九州運輸局の資料に基づき、当局が作成した。

2 指摘事項件数について、例えば、海難発生時監査時に a 事業者に行われた戒告において複数の事項が指摘されている場合、戒告件数は 1 件としている。

3 (概要) の(注 1)に記載のとおり、海難発生時監査は 18 事業者で実施されている。このうち 1 事業者について 3 指導区分、4 事業者について 2 指導区分に計上しているため、事業者数の合計が「24」となっている。

(同種の事故が再発した事業者の改善措置の指摘状況)

当局が、平成 27 年度から令和 2 年度までの間に 11 事業者で再発した同種の事故のうち、本局等が、再発事故に係る特別監査及び海難発生時監査を実施した 10 事業者の事故について、再発前の事故に係る監査時に改善を指摘した事項等と、再発した事故に係る監査時に改善を指摘した事項等を比較したところ(注)、再発した事故に係る監査時に、再発前の監査時に指摘した事項と同様の事項を指摘している事業者が 3 事業者みられたが、このうちの 2 事業者については、同様の事項が 3 回指摘されている(図表 2-(2)-ア-⑧)。

(注) 11 事業者で再発した同種の事故のうち、1 事業者で再発した事故(機関等不良)について、本局等は、特別監査及び海難発生時監査を実施していない。

図表 2-(2)-ア-⑧ 再発した事故に係る特別監査及び海難発生時監査時に再発前の監査時に指摘された事項と同様の事項が指摘されている事業者

事業者名 (事故種類)	区分	再発前	再発 1	再発 2
B 事業者 (衝突・接触)	事故日	H30. 7. 28	H31. 4. 28	R3. 3. 2
	指摘事項 【監査種類： 指導区分】	【特別監査：命令】 ・安全管理規程の作業基準の遵守 ・安全管理規程の作業基準の内容について乗組員に対する指導・教育を実施 【海難発生時監査：口頭指導】 ・確実な航海当直・再発防止に向けての教育訓練	【海難発生時監査：口頭指導】 ・入港時は適時適切な航海当直（操船）を行う。 ・引き続き事業者内で開催している勉強会や研修会等の教育訓練を実施することでヒューマンエラーによる事故の再発防止に努める。	【海難発生時監査：口頭指導】 ・入港時においては適時適切かつ効果的に航海設備を使用して、確実な航海当直（操船）を行う。 ・社内で再発防止に向けた教育訓練を実施する。
F 事業者 (油漏れ等)	事故日	H29. 3. 10	H29. 9. 17	R1. 9. 22
	指摘事項 【監査種類： 指導区分】	【海難発生時監査：口頭指導】 ・今後の事故の再発防止策の徹底	【海難発生時監査：口頭指導】 ・作業手順の見直し及び作業基準の遵守を徹底する。	【海難発生時監査：勧告】 ・船舶所有者は、船舶の燃料移送及び補給作業について、船員に対し適切な教育・訓練を実施する。 【海難発生時監査：口頭指導】 ・船舶所有者に対し、作業体制、船員の管理体制、燃料移送装置にかかる設備の改良など、更なる再発防止策を検討する。
K 事業者 (衝突・接触)	事故日	H28. 1. 10	H29. 9. 11	R1. 5. 2
	指摘事項 【監査種類： 指導区分】	【特別監査：口頭指導】 ・安全管理規程を変更した場合は乗組員等に対し同規程に関する教育を実施 ・本年度の事故処理訓練の年度内実施	【特別監査：口頭指導】 ・安全管理規程等の変更を行った際には勉強会等を実施し、全乗組員に対し十分周知	【特別監査：口頭指導】 ・事故処理に係る訓練の速やかな実施

(注) 1 九州運輸局の資料に基づき、当局が作成した。

2 本局等による事業者の改善措置の確認状況については、後述の図表 2-(2)-ア-⑬参照

(b) 事故が再発していない旅客航路事業者

本局等が、平成 27 年度から令和 2 年度までの間に特別監査及び海難発生時監査を実施した 41 事業者のうち、当該期間において、監査実施後に事故が再発していない 18 事業者(注)に係る事故 19 件について、本局等が実施した特別監査及び海難発生時監査における指導区分をみると、いずれも、口頭指導が最も多くなっている(図表 2-(2)-ア-⑨)。

(注) 18 事業者のうち、7 事業者に対しては特別監査のみ、7 事業者に対しては海難発生時監査のみ、4 事業者に対しては両方の監査が実施されている。

また、図表 2-(2)-ア-⑨-i 及び ii の指摘事項件数の合計が 28 件となっている理由は次のとおりである。

- ① 4 事業者の 4 件の事故に対して両方の監査が実施されており、それぞれ一つの指導区分に計上していること。
- ② 特別監査のみが実施された事業者のうち 1 事業者については二つの指導区分に計上していること。
- ③ 海難発生時監査のみが実施された事業者のうち 3 事業者については二つの指導区分に計上していること。
- ④ 海難発生時監査のみが実施された 4 事業者のうちの 1 事業者については、連続して事故が発生したため 2 回の監査が実施されており、1 回目と同様に 2 回目の監査についても二つの指導区分に計上していること。

図表 2-(2)-ア-⑨-i 事故が再発していない事業者における特別監査の指摘状況

(単位：事業者、件)

指導区分	命令	文書指導	口頭指導	指摘事項なし	合計
事業者数	1	2	5	4	12
指摘事項件数	1	2	5	4	12

(注) 1 九州運輸局の資料に基づき、当局が作成した。

- 2 例えば、特別監査時に a 事業者に行われた文書指導において複数の事項が指摘されている場合について、文書指導件数は 1 件としている。
- 3 本文の(注)に記載のとおり、特別監査は 11 事業者で実施されているが、このうち 1 事業者について 2 指導区分に計上しているため、事業者数の合計が「12」となっている。

図表 2-(2)-ア-⑨-ii 事故が再発していない事業者における海難発生時監査の指摘状況

(単位：事業者、件)

指導区分	戒告	勧告	口頭指導	指摘事項なし	合計
事業者数	5	1	6	2	14
指摘事項件数	6	1	7	2	16

(注) 1 九州運輸局の資料に基づき、当局が作成した。

- 2 1 事業者に対して複数の指導区分による指摘が行われている場合、それぞれの指導区分に計上している(例えば、a 事業者において戒告及び口頭指導が行われている場合、表中の「戒告」に 1 件、「口頭指導」に 1 件計上している。)
- 3 本文の(注)に記載のとおり、海難発生時監査は 11 事業者で実施されているが、このうち 3 事業者について二つの指導区分に計上しているため、事業者数の合計が「14」となっている。
- 4 戒告及び口頭指導について、事業者数と指摘事項件数が相違している理由は次のとおりである。
 - ① R 事業者で 2 日連続して事故が発生(合計 2 回)
 - ② 1 回目の事故に係る海難発生時監査は 2 回目の事故の後に実施しているため、2 回目の事故は同監査実施後の再発事故に該当せず、R 事業者は同監査実施後に事故が再発していない事業者として整理
 - ③ 2 回目の事故の後に実施された、1 回目の事故に係る海難発生時監査及び 2 回目の事故に係る同監査のいずれにおいても戒告及び口頭指導が行われている。
 - ④ 以上により、R 事業者は海難発生時監査実施後に事故が再発していないにもかかわらず戒告及び口頭指導がそれぞれ 2 回行われたこととなり、事業者数と戒告及び口頭指導の指摘事項件数がそれぞれ 1 件相違



d 旅客航路事業者に係る指摘事項の改善措置確認等

(a) 本局等による指摘事項の改善措置確認方法

九州運輸局は、監査時に旅客航路事業者に指摘した事項の改善措置の確認について、次の①から③までのとおり説明している。

<九州運輸局の説明>

① 特別監査における命令事項及び文書指導事項並びに海難発生時監査における戒告事項及び勧告事項

i 特別監査における命令事項及び文書指導事項

旅客航路事業者から提出される改善報告書により確認している。

ii 海難発生時監査における戒告事項及び勧告事項

原則、旅客航路事業者から提出される改善報告書により確認している。ただし、海難発生時監査における戒告事項及び勧告事項のうち、本局等が、船長の甲板上の指揮（船員法第10条）違反や船長の遵守事項（船員法第14条の4）違反を指摘しており、遡った時点の改善を求めることができず、旅客航路事業者に改善状況の報告を求めることが困難な事項については、改善状況の報告を求めておらず、改善措置の確認ができないものがある。

② 特別監査における口頭指導事項

法令等に定めがないため、全ての口頭指導事項に係る改善措置状況を確認しているわけではないが、指導内容を踏まえ、運航労務監理官の判断により、運航管理監査（通常）及び船員労務監査（通常）の際など、事業者と接触する際に確認する場合がある。

③ 海難発生時監査における口頭指導事項

上記① ii と同様に航海当直の不備等を指摘しており、遡った時点の改善を求めることが困難な指摘事項については、改善措置の確認ができないものがある。また、法令等に定めがないため、全ての口頭指導事項に係る改善措置状況を確認しているわけではないが、指導内容を踏まえ、運航労務監理官の判断により、運航管理監査（通常）及び船員労務監査（通常）の際など、事業者と接触する際に確認する場合がある。

(b) 本局等による指摘事項の改善措置の確認状況

（特別監査における命令事項及び文書指導事項並びに海難発生時監査における戒告事項及び勧告事項）

○ 事故が再発した旅客航路事業者

本局等が、平成27年度から令和2年度までの間に特別監査及び海難発生時監査を実施した41事業者のうち、当該期間に事故が再発している23事業者における事故に係る特別監査の命令事項及び文書指導事項並びに海難発生時監査の戒告事項及び勧告事項について、九州運輸局から提出された資料により、本局等による事業者の改善措置の確認状況を確認した結果、おおむね事業者の改善措置が確認されていたが、改善措置が確認されていない事業者が5事業者（戒告事項5件）みられた。

ただし、当該5事業者の戒告事項5件は、いずれも、九州運輸局が、船長の甲板上の指揮（船員法第10条）違反や船長の遵守事項（船員法第14条の4）違反を指摘したものであり、遡った時点の改善を求めることができず、旅客航路事業者の改善措置を確認することが困難であると説明している（図表2-(2)-ア-⑩）。

図表 2-(2)-ア-⑩-i 特別監査で事業者に指摘した命令事項及び文書指導事項の改善措置確認状況（事故が再発した旅客航路事業者）

（単位：事業者、件）

指導区分	区分	改善措置確認	改善措置未確認	合計
命令事項	事業者数	2	0	2
	指摘事項件数	2	0	2
文書指導事項	事業者数	7	0	7
	指摘事項件数	8	0	8
合計	事業者数	9	0	9
	指摘事項件数	10	0	10

(注) 1 九州運輸局の資料に基づき、当局が作成した。

2 「事業者数」は延べ事業者数（例：a事業者で平成27年度から令和2年度までの間に2回実施された特別監査で文書指導事項が2件あり、いずれも改善措置が確認されている場合は、「文書指導事項」の「事業者数」の「改善措置確認」欄に「2」と計上）

3 例えば、特別監査時にa事業者に行われた文書指導において複数の事項が指摘されている場合について、文書指導件数は1件としている。

図表 2-(2)-ア-⑩-ii 海難発生時監査で事業者に指摘した戒告事項及び勧告事項の改善措置確認状況（事故が再発した旅客航路事業者）

（単位：事業者、件）

指導区分	区分	改善措置確認	改善措置未確認	合計
戒告事項	事業者数	0	5	5
	指摘事項件数	0	5	5
勧告事項	事業者数	1	0	1
	指摘事項件数	1	0	1
合計	事業者数	1	5	6
	指摘事項件数	1	5	6

(注) 1 九州運輸局の資料に基づき、当局が作成した。

2 「事業者数」は延べ事業者数（例：a事業者で平成27年度から令和2年度までの間に2回実施された海難発生時監査で戒告事項及び勧告事項が各1件あり、戒告事項については改善措置が確認されておらず、勧告事項については改善措置が確認されている場合は、戒告事項については「戒告事項」の「事業者数」の「改善措置未確認」欄に、勧告事項については「勧告事項」の「事業者数」の「改善措置確認」欄にそれぞれ「1」と計上）

3 1事業者に対して複数の指導区分による指摘が行われている場合、それぞれの指導区分に計上している（例えば、a事業者において戒告及び勧告が行われている場合、「戒告」及び「勧告」に区分して改善措置の状況を確認している。）。

4 例えば、海難発生時監査時にa事業者に行われた戒告において複数の事項が指摘されている場合について、戒告事項の件数は1件としている。

○ 事故が再発していない旅客航路事業者

本局等が、平成 27 年度から令和 2 年度までの間に特別監査及び海難発生時監査を実施した事業者のうち、当該期間に事故が再発していない 18 事業者における事故 19 件に係る特別監査及び海難発生時監査の指摘事項について、九州運輸局から提出された資料により、本局等による事業者の改善措置の確認状況を確認した結果、改善措置が確認されていない又は不明の事業者が 5 事業者（戒告事項 5 件、勧告事項 1 件）みられた。

ただし、当該 5 事業者のうち、4 事業者の戒告事項 5 件は、九州運輸局が、船長の遵守事項（船員法第 14 条の 4）違反等を指摘したものであり、遡った時点の改善を求めることができず、旅客航路事業者の改善措置を確認することが困難であると説明している。

また、残りの 1 事業者の勧告事項 1 件は、本局等が事業者の改善措置を確認した記録は確認できないが、九州運輸局は、海難発生時監査を実施してから間もない時期（1 か月余り後）に船員労務監査（通常）が実施されていること等により、その際に改善措置を確認したとみられる旨説明している（図表 2-(2)-ア-⑪）。

図表 2-(2)-ア-⑪-i 特別監査で事業者に指摘した命令事項及び文書指導事項改善措置確認状況（事故が再発していない旅客航路事業者）

（単位：事業者、件）

指導区分	区分	改善措置確認	改善措置未確認	不明	合計
命令事項	事業者数	1	0	0	1
	指摘事項件数	1	0	0	1
文書指導事項	事業者数	2	0	0	2
	指摘事項件数	2	0	0	2
合計	事業者数	3	0	0	3
	指摘事項件数	3	0	0	3

（注）1 九州運輸局の資料に基づき、当局が作成した。

2 例えば、特別監査時に a 事業者に行われた文書指導において複数の事項が指摘されている場合について、文書指導件数は 1 件としている。

図表 2-(2)-ア-⑪-ii 海難発生時監査で事業者に指摘した戒告事項及び勧告事項の改善措置確認状況（事故が再発していない旅客航路事業者）

（単位：事業者、件）

指導区分	区分	改善措置確認	改善措置未確認	不明	合計
戒告事項	事業者数	1	4	0	5
	指摘事項件数	1	5	0	6
勧告事項	事業者数	0	0	1	1
	指摘事項件数	0	0	1	1
合計	事業者数	1	4	1	6
	指摘事項件数	1	5	1	7

- (注) 1 九州運輸局の資料に基づき、当局が作成した。
- 2 例えば、海難発生時監査時に a 事業者に行われた戒告において複数の事項が指摘されている場合について、戒告件数は1件としている。
- 3 戒告事項について、改善措置未確認の事業者数と指摘事項件数が相違している理由は次のとおりである。
- ① R事業者で2日連続して事故が発生（合計2回）
 - ② 1回目の事故に係る海難発生時監査は2回目の事故の後に実施しているため、2回目の事故は同監査実施後の再発事故に該当せず、R事業者は同監査実施後に事故が再発していない事業者として整理
 - ③ 2回目の事故の後に実施された、1回目の事故に係る海難発生時監査及び2回目の事故に係る同監査のいずれにおいても戒告が行われている。
 - ④ 以上により、R事業者は海難発生時監査実施後に事故が再発していないにもかかわらず戒告がそれぞれ2回行われたこととなるが、いずれも改善措置未確認であるため、戒告事項について、改善措置未確認の事業者数と指摘事項件数が1件相違

（口頭指導事項）

○ 事故が再発した旅客航路事業者

<概要>

本局等が、平成27年度から令和2年度までの間に特別監査及び海難発生時監査を実施した41事業者のうち、当該期間に事故が再発している23事業者における事故に係る特別監査及び海難発生時監査の口頭指導事項について、九州運輸局から提出された資料により、本局等による事業者の改善措置の確認状況を確認した結果、特別監査及び海難発生時監査で指摘した口頭指導事項の一部について、事業者の改善措置が確認されていることが確認できたが、大半の口頭指導事項については、事業者の改善措置が確認されていることが確認できなかった（図表2-(2)-ア-⑫）。

図表 2-(2)-ア-⑫ 特別監査及び海難発生時監査で事業者に指摘した口頭指導事項の改善措置確認状況（事故が再発した旅客航路事業者）

（単位：事業者、件）

監査区分	区分	改善措置確認	不明	合計
特別監査	事業者数	3	10	13
	指摘事項件数	3	12	15
海難発生時 監査	事業者数	2	9	11
	指摘事項件数	4	11	15
合計	事業者数	5	19	24
	指摘事項件数	7	23	30

- (注) 1 九州運輸局の資料に基づき、当局が作成した。
- 2 「事業者数」は延べ事業者数（例：a 事業者で平成 27 年度から令和 2 年度までの間に 2 回実施された特別監査で口頭指導事項が 2 件あり、いずれも改善措置が確認されている場合は、「特別監査」の「事業者数」の「改善措置確認」欄に「2」と計上）
- 3 図表 2-(2)-ア-⑦-i では特別監査の口頭指導事項の事業者数が 11 事業者となっているが、「改善措置確認」と「不明」の両方に 2 事業者が該当するため、特別監査の事業者数の合計が 13 事業者となっている。
- また、図表 2-(2)-ア-⑦-ii では海難発生時監査の口頭指導事項の事業者数が 10 事業者となっているが、「改善措置確認」と「不明」の両方に 1 事業者が該当するため、海難発生時監査の事業者数の合計が 11 事業者となっている。

なお、九州運輸局は、前述 (イ) d (a) のとおり、特別監査及び海難発生時監査で指摘した口頭指導事項について、運航労務監理官の判断により、運航管理監査（通常）及び船員労務監査（通常）の際など、事業者と接触する際に確認する場合がある旨説明しているが、口頭指導事項の改善措置の確認結果を記録することとされていないこともあり、運航管理監査（通常）及び船員労務監査（通常）の記録をみても、運航労務監理官の判断により記録されている一部の事項を除き、改善措置を確認していることは確認できなかった。

<同種の事故が発生した事業者の改善措置の確認状況>

当局が、平成 27 年度から令和 2 年度までの間に 11 事業者で再発した同種の事故のうち、本局等が、再発前の監査時に指摘した事項と同様の事項を指摘している 3 事業者について、事業者の改善措置の確認状況を確認した結果、九州運輸局から提出された資料により、命令事項及び勧告事項については改善措置を確認していることが確認できたが、口頭指導事項の一部については、改善措置の確認状況が不明であった（図表 2-(2)-ア-⑬）。



図表 2-(2)-ア-⑬ 同種の事故が発生した事業者の改善措置の確認状況

事業者名	事故日 (当初)	事故の 種類	監査指導 区分	事業者の改善措置の確認状況	
				有無	説明
B 事業者	H30. 7. 28	衝突・ 接触	命令	有り	事業者から提出された改善報告書及び運輸支局職員の現地調査により確認
	H31. 4. 28		口頭指導	不明	—
	R3. 3. 2		口頭指導	不明	—
F 事業者	H29. 3. 10	油漏れ 等	口頭指導	有り	事業者から再発防止策の対応の連絡有り
	H29. 9. 17		口頭指導	有り	事業者から再発防止策の対応の連絡有り
	R1. 9. 22		勧告	有り	事業者から再発防止策の対応の連絡有り
			口頭指導	有り	事業者から再発防止策の対応の連絡有り
K 事業者	H28. 1. 10	衝突・ 接触	口頭指導	有り	事業者から再発防止策の対応の連絡有り
	H29. 9. 11		口頭指導	不明	—
	R1. 5. 2		口頭指導	不明	—

(注) 九州運輸局の資料に基づき、当局が作成した。

○ 事故が再発していない旅客航路事業者

本局等が、平成 27 年度から令和 2 年度までの間に特別監査及び海難発生時監査を実施した 41 事業者のうち、当該期間に事故が再発していない 18 事業者における事故 19 件 (注) に係る特別監査及び海難発生時監査の口頭指導事項について、九州運輸局から提出された資料により、本局等による事業者の改善措置の確認状況を確認した結果、特別監査及び海難発生時監査で指摘した口頭指導事項の一部について、事業者の改善措置が確認されていることが確認できたが、大半の口頭指導事項については、事業者の改善措置が確認されていることが確認できなかった (図表 2-(2)-ア-⑭)。

(注) 事業者数と事故件数が相違する理由については、図表 2-(2)-ア-⑪-ii の注 3 と同じ。

図表 2-(2)-ア-⑭ 特別監査及び海難発生時監査で事業者に指摘した口頭指導事項の改善措置確認状況（事故が再発していない旅客航路事業者）

（単位：事業者、件）

監査区分	区分	改善措置確認	不明	合計
特別監査	事業者数	2	3	5
	指摘事項件数	2	3	5
海難発生時 監査	事業者数	1	5	6
	指摘事項件数	1	6	7
合計	事業者数	3	8	11
	指摘事項件数	3	9	12

(注) 1 九州運輸局の資料に基づき、当局が作成した。

2 「事業者数」は延べ事業者数（例：a 事業者で発生した 1 回の事故について、特別監査及び海難発生時監査の両方が実施され、いずれにおいても口頭指導事項が行われたが、改善措置が不明である場合は、「特別監査」及び「海難発生時監査」の「事業者数」の「不明」欄にそれぞれ「1」と計上）

3 海難発生時監査の「不明」について、事業者数と指摘事項件数が相違している理由は次のとおりである。

- ① R 事業者で 2 日連続して事故が発生（合計 2 回）
- ② 1 回目の事故に係る海難発生時監査は 2 回目の事故の後に実施しているため、2 回目の事故は同監査実施後の再発事故に該当せず、R 事業者は同監査実施後に事故が再発していない事業者として整理
- ③ 2 回目の事故の後に実施された、1 回目の事故に係る海難発生時監査及び 2 回目の事故に係る同監査のいずれにおいても口頭指導が行われている。
- ④ 以上により、R 事業者は海難発生時監査実施後に事故が再発していないにもかかわらず口頭指導がそれぞれ 2 回行われたこととなるが、いずれも改善措置の確認が不明であるため、海難発生時監査の「不明」について、事業者数と指摘事項件数が 1 件相違

なお、九州運輸局は、前述 (イ) d (a) のとおり、特別監査及び海難発生時監査で指摘した口頭指導事項について、運航労務監理官の判断により、運航管理監査（通常）及び船員労務監査（通常）の際など、事業者と接触する機会に確認する場合がある旨説明しているが、口頭指導事項の改善措置の確認結果を記録することとされていないこともあり、運航管理監査（通常）及び船員労務監査（通常）の記録をみても、運航労務監理官の判断により記載されている一部の事項を除き、改善措置を確認していることは確認できなかった。

(ウ) 運航管理監査（通常）及び船員労務監査（通常）の実施状況等

a 運航管理監査（通常）及び船員労務監査（通常）の実施状況

本局等は、平成 27 年度から令和 2 年度までの間において、令和 3 年 4 月 1 日時点において九州運輸局管内に旅客航路を有する 150 事業者のうち、i. 運航管理監査（通常）のみを 9 事業者、ii. 船員労務監査（通常）のみを 22 事業者、iii. 運航管理監査（通常）及び船員労務監査（通常）の両方を 82 事業者について実施している一方、iv. 37 事業者について、これらの監査のいずれも実施していない（注）（図表 2-(2)-ア-⑮）。

(注) 船員労務監査(通常)の実施状況について、当局は九州運輸局から提出された資料により調査したが、同局から、平成29年度以前の該当資料は保存期間経過により廃棄している旨説明を受けたため、30年度から令和2年度までの期間を対象として、同監査の実施状況を調査した。

また、運航管理監査(通常)のみを実施している9事業者のうちの6事業者並びに同監査及び船員労務監査(通常)のいずれも実施していない37事業者のうちの20事業者については、船員法第1条第2項に基づき同法が適用されない等により同監査を実施することとされていない事業者である。

図表2-(2)-ア-⑮ 運航管理監査(通常)及び船員労務監査(通常)の実施状況(概要)

(単位:事業者、%)

監査等の区分	事業者数
運航管理監査(通常)実施	9(6.0) <3>
船員労務監査(通常)実施	22(14.7)
運航管理監査(通常)・船員労務監査(通常)実施	82(54.7)
運航管理監査(通常)・船員労務監査(通常)未実施	37(24.7) <17>
合計	150(100)

(注)1 九州運輸局の資料に基づき、当局が作成した。

2 ()内は、合計を100とした割合であり、小数点第2位を四捨五入しているため、合計は100にはならない。

3 < >内は、船員法第1条第2項に基づき同法が適用されない等により船員労務監査(通常)を実施することとされていない事業者を除外した事業者数である。

なお、「運航管理監査(通常)・船員労務監査(通常)未実施」の数字(37及び17)には、九州運輸局管外の運輸局等が管轄する6事業者を含む。

また、九州運輸局管内に旅客航路を有する150事業者のうち、本局等が管轄する142事業者について、局所別に運航管理監査(通常)及び船員労務監査(通常)の実施状況をみたところ、例えば、管内の事業者数が最も多い鹿児島運輸支局において、運航管理監査(通常)及び船員労務監査(通常)を実施していない事業者数が最も多くなっているが、管内の事業者数に対する未実施事業者数の割合をみると、同支局よりも高い海事事務所がみられるなど、管内の事業者数の多寡による傾向等は特にみられなかった(図表2-(2)-ア-⑮)。

図表 2-(2)-ア-⑯ 運航管理監査（通常）及び船員労務監査（通常）の実施状況（局所別）

（単位：事業者、％）

局所名	事業者数	運航（通常） 実施	船員（通常） 実施	運航（通常）・船 員（通常）実施	運航（通常）・船 （通常）未実施
本局	18 (100)	2 (11.1) <1>	1 (5.6)	11 (61.1)	4 (22.2) <0>
福岡	6 (100)	0 (0) <0>	1 (16.7)	4 (66.7)	1 (16.7) <0>
若松	2 (100)	0 (0) <0>	0 (0)	1 (50.0)	1 (50.0) <0>
佐賀	9 (100)	2 (22.2) <0>	0 (0)	5 (55.6)	2 (22.2) <0>
長崎	21 (100)	1 (4.8) <1>	1 (4.8)	16 (76.2)	3 (14.3) <1>
佐世保	20 (100)	0 (0) <0>	6 (30.0)	13 (65.0)	1 (5.0) <0>
熊本	18 (100)	2 (11.1) <1>	1 (5.6)	10 (55.6)	5 (27.8) <3>
大分	11 (100)	1 (9.1) <0>	0 (0)	8 (72.7)	2 (18.2) <1>
宮崎	7 (100)	0 (0) <0>	0 (0)	6 (85.7)	1 (14.3) <0>
鹿児島	33 (100)	1 (3.0) <0>	10 (30.3)	12 (36.4)	10 (30.3) <6>
下関	4 (100)	0 (0) <0>	0 (0)	3 (75.0)	1 (25.0) <0>
合計	149 (100)	9 (6.0) <3>	20 (13.4)	89 (59.7)	31 (20.8) <11>

（注）1 九州運輸局の資料に基づき、当局が作成した。

2 ()内は、各局所の事業者数を100とした割合であり、小数点第2位を四捨五入している。

3 九州運輸局管内に旅客航路を有する事業者のうち、同局管外の地方運輸局等が管轄する8事業者については、本表に含んでいない。

4 表中の「運航（通常）」は「運航管理監査（通常）」、「船員（通常）」は「船員労務監査（通常）」を意味する。

5 複数の局所が管轄する事業者（3局所が管轄する1事業者及び2局所が管轄する5事業者）について、それぞれの局所の事業者数に計上しているため、事業者数の合計が142となっていない。

6 < >内は、船員法第1条第2項に基づき同法が適用されない等により船員労務監査（通常）を実施することとされていない事業者を除外した事業者数である。

加えて、当該142事業者について、当該期間において、運航管理監査（通常）及び船員労務監査（通常）を実施していない31事業者の事業種別をみると、一般旅客定期航路事業者が1事業者、旅客不定期航路事業者が30事業者となっており、旅客不定期航路事業者がほとんどを占めている（図表 2-(2)-ア-⑰）。

図表 2-(2)-ア-⑰ 運航管理監査（通常）及び船員労務監査（通常）の実施状況（事業種別）

（単位：事業者、％）

運航管理監査（通常）・船員労務監査（通常） 未実施事業者数	一般旅客定期航路事業者	旅客不定期航路事業者
31 (100) <11>	1 (3.2) <0>	30 (96.8) <11>

（注）1 九州運輸局の資料に基づき、当局が作成した。

2 ()内は、運航管理監査（通常）・船員労務監査（通常）未実施事業者数を100とした割合であり、小数点第2位を四捨五入している。

3 < >内は、船員法第1条第2項に基づき同法が適用されない等により船員労務監査（通常）を実施することとされていない事業者を除外した事業者数である。

4 表中の一般旅客定期航路事業者は旅客不定期航路事業も行っている。

b 運航管理監査（通常）及び船員労務監査（通常）の対象事業者の選定方法

運航管理監査（通常）及び船員労務監査（通常）の対象事業者の選定について、九州運輸局は、選定基準は設けていないが、同局及び管内の運輸支局等に配置されている運航労務監理官が、過去の海難の発生状況や監査での指摘状況等を踏まえ、監査対象事業者を選定している。

c 運航管理監査（通常）及び船員労務監査（通常）実施事業者・未実施事業者の事故発生状況

(a) 運航管理監査（通常）のみを実施した事業者

本局等が、平成 27 年度から令和 2 年度までの間に運航管理監査（通常）のみを実施した事業者について、当該期間における同監査実施後の事故の発生状況をみると、同監査が実施された 9 事業者のうち、1 事業者において同監査実施後に事故が発生しているが、特別監査及び海難発生時監査を実施するような事故は発生していない（図表 2-(2)-ア-⑱）。

図表 2-(2)-ア-⑱ 運航管理監査（通常）実施後の事故発生状況
(平成 27 年度～令和 2 年度)

(単位：事業者)

実施事業者数	事故発生事業者数	
	特別監査・海難発生時監査実施事故発生事業者数	
9<3>	1<0>	0<0>

(注) 1 九州運輸局の資料に基づき、当局が作成した。

2 発生した事故の種類は機関等不良である。

3 < >内は、船員法第 1 条第 2 項に基づき同法が適用されない等により船員労務監査（通常）を実施することとされていない事業者を除外した事業者数である。

(b) 船員労務監査（通常）のみを実施した事業者

本局等が、平成 30 年度から令和 2 年度までの間に船員労務監査（通常）のみを実施した事業者について、当該期間における同監査実施後の事故の発生状況をみると、同監査が実施された 22 事業者のうち、4 事業者において同監査実施後に事故が発生しており、このうち 1 事業者において、特別監査及び海難発生時監査を実施する乗揚事故が発生している（図表 2-(2)-ア-⑲）。

図表 2-(2)-ア-⑲ 船員労務監査（通常）実施後の事故発生状況
(平成 30 年度～令和 2 年度)

(単位：事業者)

実施事業者数	事故発生事業者数	
	特別監査・海難発生時監査実施事故発生事業者数	
22	4	1

(注) 1 九州運輸局の資料に基づき、当局が作成した。

2 発生した事故の種類は、接触、機関等不良などである。

(c) 運航管理監査（通常）及び船員労務監査（通常）のいずれも実施した事業者

本局等が、平成 27 年度から令和 2 年度までの間に運航管理監査（通常）及び平成 30 年度から令和 2 年度までの間に船員労務監査（通常）のいずれも実施した事業者について、これらの期間における監査実施後の事故の発生状況をみると、監査が実施された 82 事業者のうち、46 事業者において運航管理監査（通常）実施後に事故が発生しており、このうち、28 事業者において衝突、接触等の特別監査及び海難発生時監査を実施する事故が発生している。また、41 事業者において船員労務監査（通常）実施後に事故が発生しており、このうち、20 事業者において同様に衝突、接触等の特別監査及び海難発生時監査を実施する事故が発生している（図表 2-(2)-ア-⑳）。

図表 2-(2)-ア-⑳ 運航管理監査（通常）及び船員労務監査（通常）の両方実施事業者の監査後の事故発生状況（平成 27 年度～令和 2 年度）

（単位：事業者）

監査等の区分	実施事業者数	事故発生事業者数	特別監査・海難発生時監査実施事故発生事業者数
運航管理監査（通常）	82	46	28
船員労務監査（通常）	82	41	20

(注) 1 九州運輸局の資料に基づき、当局が作成した。

2 「事故発生事業者数」について、運航管理監査（通常）及び船員労務監査（通常）のそれぞれについて、実施後に事故が発生した事業者数を記載している（例：a 事業者で運航管理監査（通常）実施後に事故が発生し、その後、船員労務監査（通常）を実施している場合、運航管理監査（通常）の事故発生事業者数に計上しており、船員労務監査（通常）には計上していない。）。

3 発生した事故の種類は、機関等不良、接触などである。

(d) 運航管理監査（通常）及び船員労務監査（通常）の両方を実施していない事業者

本局等が、平成 27 年度から令和 2 年度までの間に運航管理監査（通常）及び平成 30 年度から令和 2 年度までの間に船員労務監査（通常）のいずれも実施していない事業者について、当該期間における事故の発生状況をみると、同監査を実施していない 37 事業者のうち、4 事業者において事故が発生しており、このうちの 3 事業者については、特別監査及び海難発生時監査を実施する接触事故等が発生している（図表 2-(2)-ア-㉑）。

図表 2-(2)-ア-㉑ 運航管理監査（通常）及び船員労務監査（通常）未実施事業者の事故発生状況（平成 27 年度～令和 2 年度）

（単位：事業者）

未実施事業者数	事故発生事業者数	特別監査・海難発生時監査実施事故発生事業者数
37<17>	4<2>	3<1>

(注) 1 九州運輸局の資料に基づき、当局が作成した。

2 発生した事故の種類は、接触などである。

3 < >内は、船員法第 1 条第 2 項に基づき同法が適用されない等により船員労務監査（通常）を実施することとされていない事業者を除外した事業者数である。

なお、「未実施事業者数」（37 及び 17）には、九州運輸局管外の地方運輸局等が管轄する 6 事業者を含む。また、「事故発生事業者数」（4 及び 2）及び「特別監査・海難発生時監査実施事故発生事業者数」（3 及び 1）には、九州運輸局管外の地方運輸局等が管轄する 1 事業者を含む。

(e) 検証

本局等が、平成 27 年度から令和 2 年度までの間に、i. 運航管理監査（通常）のみを実施した事業者、ii. 船員労務監査（通常）のみを実施した事業者、iii. 運航管理監査（通常）及び船員労務監査（通常）のいずれも実施した事業者、iv. 運航管理監査（通常）及び船員労務監査（通常）のいずれも実施しなかった事業者における事故の発生状況について比較したところ、運航管理監査（通常）及び船員労務監査（通常）のいずれも実施した事業者における事故の発生頻度が最も高くなっており、運航管理監査（通常）及び船員労務監査（通常）のいずれも実施しなかった事業者における事故の発生頻度が顕著に高いなどの状況はみられなかった（図表 2-(2)-ア-⑳）。

図表 2-(2)-ア-⑳ 監査等の区分ごとの事業者の事故発生状況

(単位：事業者、%)

監査等の区分	事業者数 (a)	事故発生 事業者数 (b)	特別監査・海難発生時監査 実施事故発生事業者数 (c)	b / a	c / a
				× 100	× 100
運航管理監査（通常）実施	9<3>	1<0>	0<0>	11.1	0
船員労務監査（通常）実施	22	4	1	18.2	4.5
運航管理監査（通常）・船 員労務監査（通常）実施	82	運	28	56.1	34.1
		船	20	50.0	24.4
運航管理監査（通常）・船員労務 監査（通常）未実施	37<17>	4<2>	3<1>	10.8	8.1
合計	150	96	52	64.0	34.7

(注) 1 九州運輸局の資料に基づき、当局が作成した。

2 「b / a × 100」及び「c / a × 100」については、小数点第 2 位を四捨五入している。

3 表中の「運」は運航管理監査（通常）、「船」は船員労務監査（通常）を意味する。

4 「運航管理監査（通常）・船員労務監査（通常）実施」の「事故発生事業者数 (b)」及び「特別監査・海難発生時監査実施事故発生事業者数 (c)」には、重複して計上している事業者がある。

5 「事故発生事業者数 (b)」及び「特別監査・海難発生時監査実施事故発生事業者数 (c)」の合計は延べ事業者数

6 < >内は、船員法第 1 条第 2 項に基づき同法が適用されない等により船員労務監査（通常）を実施することとされていない事業者を除外した事業者数である。

なお、「運航管理監査（通常）・船員労務監査（通常）未実施」の「事業者数」、「事故発生事業者数」及び「特別監査・海難発生時監査実施事故発生事業者数」には、次のとおり、九州運輸局管外の地方運輸局等が管轄する事業者を含む（事業者数は（ ）内に記載）。

・事業者数 (6)、事故発生事業者数 (1)、特別監査・海難発生時監査実施事故発生事業者数 (1)

d 旅客航路事業者に対する改善措置の指摘状況

本局等が、平成 27 年度から令和 2 年度までの間に運航管理監査（通常）を実施した事業者及び平成 30 年度から令和 2 年度までの間に船員労務監査（通常）を実施した事業者における監査の指導区分について、i. 運航管理監査（通常）のみを実施した事業者（9 事業者）、ii. 船員労務監査（通常）のみを実施した事業者（22 事業者）、iii. 運航管理監査（通常）及び船員労務監査（通常）のいずれも実施した事業者（82 事業者）の別にみたところ、いずれの区分においても、「指摘事項なし」が最も多くなっている（図表 2-(2)-ア-㉓）。

図表 2-(2)-ア-㉓-i 運航管理監査（通常）実施事業者における同監査の指摘状況
（平成 27 年度～令和 2 年度）（単位：事業者、%）

指導区分	命令	文書指導	口頭指導	指摘事項なし	合計
事業者数	0 (0)	1 (10.0)	3 (30.0)	6 (60.0)	10 (100)

- (注) 1 九州運輸局の資料に基づき、当局が作成した。
2 () 内は、合計を 100 とした割合であり、小数点第 2 位を四捨五入している。
3 図表 2-(2)-ア-㉓に記載のとおり、運航管理監査（通常）のみ実施された事業者は 9 事業者である。このうち 1 事業者について 2 指導区分に計上しているため、事業者数の合計が「10」となっている。

図表 2-(2)-ア-㉓-ii 船員労務監査（通常）実施事業者における同監査の指摘状況
（平成 30 年度～令和 2 年度）（単位：事業者、%）

指導区分	戒告	勧告	口頭指導	指摘事項なし	合計
事業者数	2 (8.0)	2 (8.0)	0 (0)	21 (84.0)	25 (100)

- (注) 1 九州運輸局の資料に基づき、当局が作成した。
2 () 内は、合計を 100 とした割合であり、小数点第 2 位を四捨五入している。
3 図表 2-(2)-ア-㉓に記載のとおり、船員労務監査（通常）のみ実施された事業者は 22 事業者である。このうち 1 事業者について 3 指導区分に計上し、1 事業者について 2 指導区分に計上しているため、事業者数の合計が「25」となっている。

図表 2-(2)-ア-㉓-iii 運航管理監査（通常）（平成 27 年度～令和 2 年度）及び船員
労務監査（通常）（平成 30 年度～令和 2 年度）実施事業者に
おける同監査の指摘状況（単位：事業者、%）

運航管理監査 （通常）	指導区分	命令	文書指導	口頭指導	指摘事項なし	合計
	事業者数	0 (0)	19 (14.8)	52 (40.6)	57 (44.5)	128 (100)
船員労務監査 （通常）	指導区分	戒告	勧告	口頭指導	指摘事項なし	合計
	事業者数	1 (1.2)	2 (2.3)	2 (2.3)	81 (94.2)	86 (100)

- (注) 1 九州運輸局の資料に基づき、当局が作成した。
2 () 内は、合計を 100 とした割合であり、小数点第 2 位を四捨五入しているため、運航管理監査（通常）の合計は 100 にはならない。
3 図表 2-(2)-ア-㉓に記載のとおり、運航管理監査（通常）及び船員労務監査（通常）が実施された事業者は 82 事業者である。運航管理監査（通常）については、34 事業者について 2 指導区分、6 事業者について 3 指導区分に計上しているため、事業者数の合計が「128」となっている。また、船員労務監査（通常）については、4 事業者について 2 指導区分に計上しているため、事業者数の合計が「86」となっている。

e 運航管理監査（通常）及び船員労務監査（通常）を実施した旅客航路事業者に係る指摘事項の改善措置確認状況等

(a) 本局等による指摘事項の改善措置確認方法

九州運輸局は、監査時に旅客航路事業者に指摘した事項の改善措置の確認状況について、次の①から③のとおり説明している。



<九州運輸局の説明>

- ① 運航管理監査（通常）における命令事項及び文書指導事項並びに船員労務監査（通常）における戒告事項及び勧告事項
- i 運航管理監査（通常）における命令事項及び文書指導事項
旅客航路事業者から提出される改善報告書により確認している。
 - ii 船員労務監査（通常）における戒告事項及び勧告事項
原則、旅客航路事業者から提出される改善報告書により確認している。ただし、船員労務監査（通常）における戒告事項及び勧告事項のうち、本局等が、船長の甲板上の指揮（船員法第 10 条）違反や船長の遵守事項（船員法第 14 条の 4）違反を指摘しており、遡った時点の改善を求めることができず、旅客航路事業者に改善状況の報告を求めることが困難な事項については、改善状況の報告を求めておらず、改善措置の確認ができないものがある。
- ② 運航管理監査（通常）における口頭指導事項
法令等に定めがないため、全ての口頭指導事項に係る改善措置状況を確認しているわけではないが、指導内容を踏まえ、運航労務監理官の判断により、次回の運航管理監査（通常）及び船員労務監査（通常）の際など、事業者と接触する際に確認する場合がある。
- ③ 船員労務監査（通常）における口頭指導事項
上記① ii と同様に航海当直の不備等を指摘しており、遡った時点の改善を求めることが困難な指摘事項については、改善措置の確認ができないものがある。また、法令等に定めがないため、全ての口頭指導事項に係る改善措置状況を確認しているわけではないが、指導内容を踏まえ、運航労務監理官の判断により、次回の運航管理監査（通常）及び船員労務監査（通常）の際など、事業者と接触する際に確認する場合がある。

(b) 本局等による指摘事項の改善措置確認状況

(運航管理監査（通常）における命令事項及び文書指導事項並びに船員労務監査（通常）における戒告事項及び勧告事項)

本局等が、平成 27 年度から令和 2 年度までの間に運航管理監査（通常）を実施した事業者及び平成 30 年度から令和 2 年度までの間に船員労務監査（通常）を実施した事業者のうち、運航管理監査（通常）の文書指導事項、船員労務監査（通常）の戒告事項及び勧告事項が指摘された延べ 27 事業者について、九州運輸局から提出された資料により、i. 運航管理監査（通常）のみを実施した事業者、ii. 船員労務監査（通常）のみを実施した事業者、iii. 運航管理監査（通常）及び船員労務監査（通常）の両方を実施した事業者に区分して、本局等による事業者の改善措置の確認状況を確認した結果、全て改善措置の確認は行われていた(図表 2-(2)-ア-④)。



図表 2-(2)-ア-⑳-i 運航管理監査（通常）実施事業者における改善措置確認状況
（文書指導）（平成 27 年度～令和 2 年度）（単位：事業者）

区分	文書指導を受けた事業者	改善措置確認	不明
事業者数	1	1	0

（注）九州運輸局の資料に基づき、当局が作成した。

図表 2-(2)-ア-⑳-ii 船員労務監査（通常）実施事業者における改善措置確認状況
（戒告及び勧告）（平成 30 年度～令和 2 年度）（単位：事業者）

指導区分	区分	戒告・勧告を受けた事業者		
		改善措置確認	不明	
戒告	事業者数	2	2	0
勧告	事業者数	2	2	0

（注）1 九州運輸局の資料に基づき、当局が作成した。

2 1 事業者に対して複数の指導区分による指摘が行われている場合、それぞれの指導区分に計上している（例えば、a 事業者において戒告及び勧告が行われている場合、「戒告」及び「勧告」に区分して改善措置の状況を確認している。）。

図表 2-(2)-ア-⑳-iii 運航管理監査（通常）（平成 27 年度～令和 2 年度）及び船員
労務監査（通常）（平成 30 年度～令和 2 年度）実施事業者にお
ける改善措置確認状況（文書指導、戒告及び勧告）

（単位：事業者）

監査種類	指導区分	区分	文書指導、勧告・戒告を受けた事業者		
			改善措置確認	不明	
運航管理監査	文書指導	事業者数	19	19	0
船員労務監査	戒告	事業者数	1	1	0
	勧告	事業者数	2	2	0

（注）1 九州運輸局の資料に基づき、当局が作成した。

2 1 事業者について、平成 27 年度から令和 2 年度までの間に 3 回実施された運航管理監査（通常）において、1 回目、2 回目及び 3 回目の監査で文書指導事項があり、1 回目及び 2 回目の監査の文書指導事項について改善措置が確認され、3 回目の文書指導事項について改善措置が不要となった事案も改善措置確認に含めている。

（口頭指導事項）

本局等が、平成 27 年度から令和 2 年度までの間に運航管理監査（通常）を実施した事業者及び平成 30 年度から令和 2 年度までの間に船員労務監査（通常）を実施した事業者のうち、これらの監査で口頭指導事項が指摘された延べ 57 事業者について、九州運輸局から提出された資料により、運航管理監査（通常）のみを実施した事業者と運航管理監査（通常）及び船員労務監査（通常）の両方を実施した事業者に区分（注）して、本局等による事業者の改善措置の確認状況を確認した結果、いずれも改善措置が不明のものが一定数あるが、両者に顕著な差異はみられなかった（図表 2-(2)-ア-㉕）。

（注）船員労務監査のみを実施した事業者については、口頭指導事項の実績がないため、本局等による事業者の改善措置の確認状況は確認していない（図表 2-(2)-ア-㉓-ii 参照）。

図表 2-(2)-ア-㉔-i 運航管理監査（通常）実施事業者における改善措置確認状況（口頭指導事項）（平成 27 年度～令和 2 年度）

（単位：事業者）

区分	口頭指導を受けた事業者		
	改善措置確認	不明	
事業者数	3	2	2

（注）1 九州運輸局の資料に基づき、当局が作成した。

2 平成 27 年度から令和 2 年度までの間に実施された運航管理監査（通常）における指摘事項について、改善措置が確認されている事項と改善措置の確認状況が不明の事項の両方がある事業者が 1 事業者あるため、改善措置確認欄と不明欄の数字の合計が「3」となっていない。

図表 2-(2)-ア-㉔-ii 運航管理監査（通常）（平成 27 年度～令和 2 年度）及び船員労務監査（通常）（平成 30 年度～令和 2 年度）実施事業者における改善措置確認状況（口頭指導事項）（単位：事業者）

監査種類	区分	口頭指導を受けた事業者		
		改善措置確認	不明	
運航管理監査(通常)	事業者数	52	15	41
船員労務監査(通常)	事業者数	2	0	2

（注）1 九州運輸局の資料に基づき、当局が作成した。

2 平成 27 年度から令和 2 年度までの間に実施された運航管理監査（通常）における指摘事項について、改善措置が確認されている事項と改善措置の確認状況が不明の事項の両方がある事業者が 4 事業者あるため、改善措置確認欄と不明欄の合計が「52」となっていない。

なお、九州運輸局は、前述 (イ) e (a) のとおり、運航管理監査（通常）及び船員労務監査（通常）で指摘した口頭指導事項について、運航労務監理官の判断により、次回の運航管理監査（通常）及び船員労務監査（通常）の際など、事業者と接触する機会に確認する場合がある旨説明しているが、口頭指導事項の改善措置の確認結果を記録することとされていないこともあり、運航管理監査（通常）及び船員労務監査（通常）の記録をみても、運航労務監理官の判断により記載されている一部の事項を除き、改善措置を確認していることは確認できなかった。

(イ) 事業者の意見

当局が、九州運輸局管内に旅客航路を有する 30 事業者に対し、本局等が実施している事業者に対する事故防止対策のうち、どのような対策が有効と考えるかについて、i. 「監査」、ii. 「安全総点検」、iii. 「研修」、iv. 「情報提供」及び v. 「その他」の各区分からの選択方式（複数回答可）により確認したところ、半数以上の事業者（17 事業者）が、監査を有効と考えていた。

また、当局が、九州運輸局管内の 30 事業者に対し、九州運輸局が改善措置状況の確認を実施することを事故防止の観点からどのように考えるかについて、①「有効である」、②「有効でない」の各区分からの選択方式により確認したところ、「現場での安全管理に対する意識が強まるとともに、船員の意識の向上にもつながる。」「運輸局が監査を行うことにより、マンネリ化の防止や、内部では気付かないことがあるため事故防止の観点から非常に有効である。」等として、ほとんどの事業者（29 事業者）が、有効と回答した。

(オ) まとめ

平成27年度から令和2年度までの間に本局等が特別監査及び海難発生時監査を実施した41事業者のうち、5割以上の23事業者において事故が再発しているものの、同種の事故が再発した事業者は約3割の11事業者であった。また、再発前の事故に係る監査時に改善を指摘した事項と、再発した事故に係る監査時に改善を指摘した事項を比較したところ、再発した事故に係る監査時に、再発前の監査時に指摘した事項と同様の事項を指摘している事業者は1割に満たない3事業者にとどまっていた。

一方、本局等が、平成27年度から令和2年度までの間に、i. 運航管理監査（通常）のみを実施した事業者、ii. 船員労務監査（通常）のみを実施した事業者、iii. 運航管理監査（通常）及び船員労務監査（通常）のいずれも実施した事業者、iv. 運航管理監査（通常）及び船員労務監査（通常）のいずれも実施しなかった事業者に区分して、各区分の事業者における事故の発生状況について比較したところ、i から iii までに該当する事業者と比較して、iv に該当する事業者における事故の発生割合が顕著に高いなどの状況はみられず、旅客船事故の未然防止に当たっての運航管理監査（通常）及び船員労務監査（通常）の効果の発現状況は明らかにならなかった。しかしながら、当局が調査した30事業者のうちほとんどの事業者が、九州運輸局が改善措置状況の確認を実施することについて有効と考えているが、改善措置状況の確認が実施されるに当たっては、運航管理監査（通常）及び船員労務監査（通常）が適切に実施されることがその前提であると考えられる上、当局が調査した30事業者のうち半数以上の事業者が、旅客船の事故防止対策として監査を有効と考えていることから、これらの適切な実施が事故の未然防止につながるものと考えられる。

ただし、当局が調査した結果を踏まえると、本局等による監査を一層効果的なものとするために、次の課題があるとみられる。

- ・ 本局等の事業者に対する指摘事項に係る改善措置の確認状況について、監査の種別に関係なく、口頭指導事項の多くについて、本局等による改善措置の確認状況が記録されていないため、確認状況が不明であり、少数ではあるが、勧告事項であっても確認状況が不明であるものがみられた（注）。

（注） 勧告事項1件

事業者調査の結果により、本局等が、監査で指摘した事項の改善措置の実施状況を確認することについては、ほとんどの事業者が、事故防止の観点から有効と回答しているが、改善措置の確認状況が不明である場合、旅客航路事業者の継続的な指導監督に支障が生じ、監査による事故防止の効果が十分に発揮されないおそれがある。



(調査結果から対応が必要と考えられる事項)

したがって、九州運輸局は、監査を一層効果的なものとするため、監査の指摘事項について、継続的に旅客航路事業者の改善措置を確認した結果を確認できるように、指摘事項の区分にかかわらず、確認した結果を、确实かつ継続的に記録する必要がある。

(令和 4 年 10 月時点での九州運輸局の対応状況)

九州運輸局は、監査での指摘事項や改善措置状況の確認結果を确实かつ継続的に記録するため、安全管理規程違反等が確認され、輸送の安全が阻害されている事実がある場合には、全て文書による指導又は処分とする取扱いに変更し、記録を徹底する取組を令和 4 年 7 月から実施

イ 安全総点検

(7) 制度の概要

運航労務監理官は、年末年始の多客期、繁忙期において、旅客航路事業者及び内航海運事業者を対象に安全総点検を実施することとされている。

国土交通省は、毎年度、鉄軌道交通関係事業者や航空交通関係事業者を含む運輸事業者に対し、年末年始の安全総点検を実施するため、安全総点検実施要綱を作成し、実施計画を定めるとともに、地方支分部局に対し、安全総点検の実施を指示している。安全総点検は、事業者による自主点検と地方支分部局の事業者への立入点検により実施されるが、同省は、事業者自らが輸送に関する安全確保の状況を改めて点検する取組（自主点検）を推進すること等を通じて、海上輸送の安全性の向上及び全ての関係者における安全意識を高揚させるとの観点から実施することとしており、地方支分部局に対し、同省が作成した自主点検表による自主点検の実施を指導するとともに、同省が作成した現地確認表に従った立入点検を実施するように指示している。

九州運輸局は、旅客航路事業者及び内航海運事業者を対象に、例年、12 月上旬から翌年 1 月上旬までの間に年末年始の安全総点検を実施しているが、過去の立入点検実績、海難事故の発生状況等を考慮した上で立入点検を実施する事業者を選定し、事業者と調整した上で、現地確認表による立入点検を実施するとともに、管内の事業者に自主点検表による自主点検の実施を要請し、その結果を記載した自主点検表の提出を求めている。

また、九州運輸局は、多客期の事故の未然防止の観点から、旅客航路事業者及び内航海運事業者を対象に、独自に、年末年始のほか夏の多客期前である 7 月にも夏季安全総点検を実施している。夏季安全総点検は、年末年始の安全総点検と同様に、事業者による自主点検と立入点検により実施され、実施事業者の選定に当たっては、過去の立入点検実績、海難事故の発生状況等を考慮することとされている。立入点検の実施に当たっては、国土交通省海事局が地方運輸局等に示す点検表に従って行うことを求めるとともに、事業者の自主点検の実施に当たっては、事業者に対し、国土交通省海事局が示す自主点検表による点検を要請しているが、点検結果を記載した自主点検表の提出までは求めている。

(イ) 立入点検の実施状況

a 立入点検の実施状況（概要）

本局等は、平成 27 年度から令和 2 年度までの間において、令和 3 年 4 月 1 日時点で九州運輸局管内に旅客航路を有する 150 事業者のうち、108 事業者に立入点検を実施しているが、立入点検を実施していない事業者も 42 事業者みられた（図表 2-(2)-イ-①）。

図表 2-(2)-イ-① 立入点検の実施状況（概要）（平成 27 年度～令和 2 年度）

（単位：事業者、％）

管内に旅客航路を有する事業者数	実施事業者数	未実施事業者数
150 (100)	108 (72.0)	42 (28.0)

(注) 1 九州運輸局の資料に基づき、当局が作成した。

2 () 内は、「管内に旅客航路を有する事業者数」を 100 とした割合であり、小数点第 2 位を四捨五入している。

また、150 事業者のうち、九州運輸局管内の本局等が管轄する 142 事業者について、本局等の局所別に立入点検の実施状況をみたところ、管内の事業者数に対する立入点検を実施した事業者数の割合が最も高い運輸支局等は若松海事事務所及び佐世保海事事務所であり、割合が最も低い運輸支局等は鹿児島運輸支局であった（図表 2-(2)-イ-②）。

図表 2-(2)-イ-② 立入点検の実施状況（局所別）

（単位：事業者、％）

局所名	事業者数	実施事業者数	未実施事業者数
本局	18 (100)	15 (83.3)	3 (16.7)
福岡	6 (100)	5 (83.3)	1 (16.7)
若松	2 (100)	2 (100)	0 (0)
佐賀	9 (100)	6 (66.7)	3 (33.3)
長崎	21 (100)	17 (81.0)	4 (19.0)
佐世保	20 (100)	20 (100)	0 (0)
熊本	18 (100)	14 (77.8)	4 (22.2)
大分	11 (100)	10 (90.9)	1 (9.1)
宮崎	7 (100)	6 (85.7)	1 (14.3)
鹿児島	33 (100)	13 (39.4)	20 (60.6)
下関	4 (100)	3 (75.0)	1 (25.0)
合計	149 (100)	111 (74.5)	38 (25.5)

(注) 1 九州運輸局の資料に基づき、当局が作成した。

2 () 内は、各局所の事業者数を 100 とした割合であり、小数点第 2 位を四捨五入している。

3 九州運輸局管内に旅客航路を有する事業者のうち、同局管外の運輸局等が管轄する 8 事業者について、本表に含んでいない。

4 複数の局所が管轄する事業者 (3 局所が管轄する 1 事業者及び 2 局所が管轄する 5 事業者) について、それぞれの局所の事業者数に計上しているため、事業者数の合計が 142 となっていない。

さらに、当該 142 事業者について、当該期間において、立入点検を実施していない 38 事業者の事業種別をみると、一般旅客定期航路事業者が 8 事業者、旅客不定期航路事業者が 30 事業者となっており、旅客不定期航路事業者が 8 割近くを占めている（(図表 2-(2)-イ-③)）。

図表 2-(2)-イ-③ 立入点検の実施状況（事業種別）

(単位：事業者、%)

立入点検未実施事業者数	一般旅客定期航路事業者	旅客不定期航路事業者
38 (100)	8 (21.1)	30 (78.9)

(注) 1 九州運輸局の資料に基づき、当局が作成した。

2 () 内は、「立入点検未実施事業者数」を 100 とした割合であり、小数点第 2 位を四捨五入している。

3 表中の一般旅客定期航路事業者には旅客不定期航路事業も行っている事業者も含まれている。

b 立入点検の対象事業者の選定

九州運輸局から提出された「令和 2 年度年末年始の海上交通輸送に関する安全総点検実施細目」及び「夏季安全総点検実施要領」によると、本局等による立入点検の旅客航路事業者の選定について、夏季安全総点検及び年末年始安全総点検のいずれにおいても、「過去 5 年間に一度も立入点検を実施していない事業者」が選定要件の一つとなっており、同局は、事業者に対し、立入点検を一定期間ごとに実施する必要があると判断していることがうかがえる。また、実施細目では、「過去の立入点検により、運航管理、船舶の設備及び船員の労務監理が不十分であると認められる事業者」及び「海難事故を惹起した等、安全確保のため特に立入点検が必要であると認められる事業者」も選定要件の一つとなっているところ、実施要領でも同様の事項が選定要件の一つとなっており、九州運輸局では、事業者の事故発生状況、監査結果等についても、事業者の選定要件としていることから、多客期における事故の再発防止を意図していることがうかがえる。

c 立入点検の実施状況

(a) 事故が発生した旅客航路事業者に対する立入点検の実施状況

(事故発生前の立入点検の実施状況)

前述 (ア) のとおり、安全総点検は多客期の事故の未然防止を目的として実施されるが、本局等が平成 27 年度から令和 2 年度までの間に立入点検を実施した 108 旅客航路事業者について、立入点検実施後 60 日以内(注)の事故の発生状況をみると、16 事業者において、実施後 60 日以内に 31 件の事故が発生している（図表 2-(2)-イ-④）。

(注) 夏季安全総点検における立入点検は、例年、7 月初旬から実施されること、夏季休暇期間等を勘案し、立入点検を実施してから 60 日以内の事故発生状況をみた。



図表 2-(2)-イ-④ 立入点検実施後 60 日以内の事故発生状況

(単位：事業者、件、%)

立入点検実施事業者数 (H27～R2)	立入点検実施後 60 日以内の事故発生状況	
	立入点検実施後 60 日以内に 事故が発生した事業者数	立入点検実施後 60 日以内に 発生した事故件数
108 (100)	16 (14.8)	31

(注) 1 九州運輸局の資料に基づき、当局が作成した。

2 () 内は、「立入点検実施事業者数 (H27～R2)」を 100 とした割合であり、小数点第 2 位を四捨五入している。

当該 16 事業者において発生した事故 31 件のうち、6 事業者で発生した事故 (7 件) については、本局等が特別監査及び海難発生時監査を実施することとなった事故であるが、事故の直前に本局等が実施した立入点検において、何らかの改善が指示された事業者はなかった (図表 2-(2)-イ-⑤)。

図表 2-(2)-イ-⑤ 立入点検実施後 60 日以内に事故が発生した事業者のうち、特別監査及び海難発生時監査を実施することとなった事故

(単位：事業者、件)

立入点検実施後 60 日以内に事故が 発生した事業者数	特別監査・海難発生時監査を実施することとなった事故	
	事業者数	件数
16	6	7

(注) 九州運輸局の資料に基づき、当局が作成した。

また、前述 (ア) のとおり、本局等は、夏季安全総点検においては、九州運輸局が示した点検表により、年末年始の安全総点検においては、国土交通省本省が示した現地確認表により、立入点検を実施しているが、6 事業者で発生した事故 (7 件) について、特別監査及び海難発生時監査の指摘事項をみると、点検表又は現地確認表の点検項目によっても指摘可能とみられる事項が 4 事業者 (5 件) においてみられたが、いずれも立入点検において改善は指示されていなかった (図表 2-(2)-イ-⑥)。

図表 2-(2)-イ-⑥-i 監査の指摘事項が点検表又は現地確認表の点検項目によっても指摘可能とみられる事項があった事故 (事業者数、件数)

(単位：事業者、件)

区分	特別監査・海難発生時監査を 実施することとなった事故	監査の指摘事項が点検表又は現地確認表 の点検項目によっても指摘可能とみられ る事項があった事故
事業者数	6	4
件数	7	5

(注) 九州運輸局の資料に基づき、当局が作成した。



図表 2-(2)-イ-⑥-ii 監査の指摘事項が点検表又は現地確認表の点検項目によっても指摘可能とみられる事項があった事故（詳細）

事業者名	事故・監査		立入点検	
	発生日	監査の指摘事項 【監査の種類：指導区分】	実施日	点検表等 該当項目
S事業者	H28.12.22	【特別監査：口頭指導】 ・追い波中での操船について再度教育を行う。 ・大傾斜事例の報告を遅滞なく行う。	H28.12.11	iv-2-⑫
T事業者	R1.8.1	【特別監査：口頭指導】 ・入院及び骨折等の事実を把握した場合は把握した時点で第一報を報告	R1.7.8	iii-3-(2)-①
N事業者	H30.8.22	【海難発生時監査：戒告】 ・船長は入港時に甲板上で指揮をとっていなかった。	H30.7.6	iii-1-②
		【特別監査：口頭指導】 ・事故が発生したときは、速やかに事故の状況について、非常連絡表に基づき確実に連絡		iii-3-(2)-①
D事業者	H28.8.16	【海難発生時監査：戒告】 ・船長は、着岸時作業中、適切な航海当直を実施していなかった。	H28.7.4 H28.7.7	iii-3-(2)-①
	H31.1.16	【特別監査：口頭指導】 ・事故の発生を知ったときは速やかな連絡を行う。	H30.12.19	iv-5-①

(注) 1 九州運輸局の資料に基づき、当局が作成した。

2 「点検表等該当項目」のiiiは図表 2-(2)-イ-⑥-iii、ivは図表 2-(2)-イ-⑥-ivを意味する。
また、各数字並びに丸囲み及び括弧内の数字は各図表の数字を意味する。

図表 2-(2)-イ-⑥-iii 令和元年度夏季安全総点検の点検表（運航労務監理官用）の点検事項（抄）

<p>1 航海当直体制や運航基準等の確実な遵守に向けた取組状況</p> <p>①航海の安全を確保するために必要な員数が乗り組んでいるか。(当直基準、乗組み基準を遵守しているか。)</p> <p>②航海時には常に十分な見張りを行っているか。</p> <p>③運航基準（特に中止基準）を遵守しているか。また、船長は自船の運航基準を具体的に認識しているか。</p> <p>④及び⑤ (略)</p> <p>2 (略)</p> <p>3 テロ防止のための警戒体制及びテロ発生時、その他の事故、事件等発生時の乗客等の安全確保のための通報・連絡・指示体制の整備状況</p> <p>(1) (略)</p> <p>(2) その他の事件・事故、自然災害等発生時の乗客等の安全確保のための通報・連絡・指示体制の整備状況</p>
--

①緊急時における旅客に対する情報提供体制を含め、関係機関への連絡通報体制、会社と船舶間の連絡・指示体制が組織的に確立されているか。

②～④ (略)

(3) (略)

(以下、略)

(注) 1 九州運輸局の資料による。

2 下線は当局が付した。

3 九州運輸局は、令和2年度の夏季安全総点検については、新型コロナウイルス感染症の感染防止対策等の実施状況に特化して実施しているため、令和元年度の夏季安全総点検の点検表を記載している。

図表2-(2)-イ-⑥-iv 令和2年度年末年始安全総点検の現地確認表(内航船(運航労務監理官用))の点検事項(抄)

1 法令及び安全管理規程(特に運航基準、乗組員の健康状態及び過労状態の把握)の確実な遵守状況

①～⑤ (略)

⑥酒気帯び状態または正常な業務ができない健康状態における航海当直または操縦の禁止が徹底されていますか。

⑦航海時には常に適切な見張りを行っていますか。

2 安全に関する設備の確実な備付け及び旅客・乗組員・貨物に関する安全対策の実施状況(特に火災対策(消火器等の点検、避難誘導訓練の実施。)、荒天時の準備状況(適切な情報収集体制、適切な当直体制)、飲酒対策の実施状況)

①～⑩ (略)

⑫ 貨物の転倒などを防止するため、気象・海象予報の把握、固縛マニュアルの船舶への備え付け及び遵守、追い波航行中の危険性を回避する操船を実施していますか。また、これらについて乗組員への教育を実施していますか。【フェリー、RORO】

⑬～⑳ (略)

3及び4 (略)

5 自然災害、事故等発生時の乗客等の安全確保のための通報・連絡・指示体制の整備・構築状況

① 安全管理規程(付属の事故処理基準等を含む)において定められている非常連絡表について、最新の情報に更新され、かつ、関係者に周知されていますか。

②及び③ (略)

(注) 1 九州運輸局の資料による。

2 下線は当局が付した。

なお、平成27年度から令和2年度までの間に立入点検を実施していない42事業者について、当該期間の事故の発生状況をみると、8事業者において、33件の事故が発生している(図表2-(2)-イ-⑦)。



図表 2-(2)-イ-⑦ 立入点検未実施事業者の事故発生状況

(単位：事業者、件、%)

立入点検未実施事業者数 (H27~R2)	事故発生状況	
	事故が発生した事業者数	発生した事故件数
42 (100)	8 (19.0)	33

(注) 1 九州運輸局の資料に基づき、当局が作成した。

2 () 内は、「立入点検未実施事業者数 (H27~R2)」を 100 とした割合であり、小数点第 2 位を四捨五入している。

(事故発生後の立入点検の実施状況)

九州運輸局管内において、平成 27 年度から令和元年度までに事故が発生した 57 事業者 (注) について、事故発生日から令和 2 年度までの間の本局等の立入点検の実施状況を見ると、i. 当該期間に立入点検を実施していない事業者が 12 事業者みられた一方、ii. 複数回実施している事業者が 39 事業者みられた (図表 2-(2)-イ-⑧)。

(注) 事故が発生した事業者における立入点検の実施状況をみるためには、少なくとも事故発生後 1 年間の状況を見る必要があると考え、令和元年度までに事故が発生した事業者を対象としている。このため、九州運輸局管内における平成 27 年度から令和 2 年度までの事故発生事業者数 (63 事業者) と相違している。

図表 2-(2)-イ-⑧ 事故発生後の立入点検の実施状況

(単位：事業者、件、%)

事故発生事業者数 (H27~R1)	事故発生後の立入点検の実施状況		
	立入点検実施 事業者数	複数回実施事業者数	立入点検未実施事業者数

(注) 1 九州運輸局の資料に基づき、当局が作成した。

2 () 内は、「事故発生事業者数 (H27~R1)」を 100 とした割合であり、小数点第 2 位を四捨五入している。

また、局所別の状況を見ると、福岡運輸支局などの 7 運輸支局等においては、全ての事故発生事業者に対し、事故発生後に立入点検を実施している一方、鹿児島運輸支局においては、事故発生後に立入点検を実施した事業者の割合は 5 割未満にとどまっている (図表 2-(2)-イ-⑨)。



図表 2-(2)-イ-⑨ 事故発生後の立入点検の実施状況（局所別）

（単位：件、％）

局所名	事故発生事業者数 (H27～R1)	事故発生後の立入点検実施事業者数
本局	8 (100)	7 (87.5)
福岡	4 (100)	4 (100)
若松	1 (100)	1 (100)
佐賀	1 (100)	1 (100)
長崎	11 (100)	8 (72.7)
佐世保	10 (100)	9 (90.0)
熊本	2 (100)	2 (100)
大分	5 (100)	5 (100)
宮崎	2 (100)	2 (100)
鹿児島	14 (100)	6 (42.9)
下関	3 (100)	3 (100)
合計	61 (100)	48 (78.7)

(注) 1 九州運輸局の資料に基づき、当局が作成した。

2 () 内は、各局所の「事故発生事業者数 (H27～R1)」を 100 とした割合であり、小数点第 2 位を四捨五入している。

3 「事故発生事業者数 (H27～R1)」が図表 2-(2)-イ-⑧の「事故発生事業者数 (H27～R1)」と相違することについて、「事故発生事業者数 (H27～R1)」から九州運輸局管外の地方運輸局等が管轄する 2 事業者を除外するとともに、2 局所が管轄する事業者が 4 事業者、3 局所が管轄する事業者が 1 事業者含まれることによる。

4 「事故発生後の立入点検実施事業者数」が図表 2-(2)-イ-⑧の「立入点検実施事業者数」と相違することについて、「立入点検実施事業者数」から九州運輸局管外の地方運輸局等が管轄する 1 事業者を除外するとともに、2 局所が管轄する事業者が 4 事業者含まれることによる。

さらに、当局が、事故発生事業者数が 10 件以上の 3 運輸支局等における事故発生後の立入点検実施事業者の実施割合をみたところ、佐世保海事事務所については 9 割である一方、鹿児島運輸支局については 5 割未満と最も低くなっていた。両者で差異が生じている原因を分析するため、これらの運輸支局等を抽出して、対象事業者の選定に当たって利用している資料を確認したところ、佐世保海事事務所の資料には管内の事業者が全て掲載されている一方、理由は不明であるが、鹿児島運輸支局の資料には管内の事業者の一部しか掲載されておらず、一般旅客定期航路事業者の一部も掲載されていなかった（図表 2-(2)-イ-⑩）。



図表 2-(2)-イ-⑩ 立入点検対象事業者選定資料への事業者掲載状況

(単位：事業者、%)

区分	佐世保海事事務所	鹿児島運輸支局
管内事業者数	20 (100)	33 (100)
未掲載事業者数	0 (0)	19 (57.6)
一般旅客定期航路事業者	—	6 (18.2)
旅客不定期航路事業者	—	13 (39.4)

- (注) 1 九州運輸局の資料に基づき、当局が作成した。
 2 () 内は、各支局及び事務所の「管内事業者数」を 100 とした割合であり、小数点第 2 位を四捨五入している。
 3 表中の一般旅客定期航路事業者には旅客不定期航路事業も行っている事業者も含まれている。

(b) 事故が発生していない旅客航路事業者に対する立入点検の実施状況

九州運輸局管内において、平成 27 年度から令和元年度までに事故が発生していない 93 事業者について、本局等による平成 27 年度から令和 2 年度までの立入点検の実施状況をみると、i. 当該期間に立入点検を実施していない事業者が 34 事業者みられた一方、ii. 複数回実施している事業者が 44 事業者みられた (図表 2-(2)-イ-⑪)。

図表 2-(2)-イ-⑪ 事故が発生していない事業者の立入点検の実施状況

(単位：事業者、件、%)

事故未発生事業者数 (H27～R1)	立入点検の実施状況		
	立入点検実施 事業者数	複数回実施事業者数	立入点検未実施事業者数
93 (100)	59 (63.4)	44 (47.3)	34 (36.6)

- (注) 1 九州運輸局の資料に基づき、当局が作成した。
 2 () 内は、「事故未発生事業者数 (H27～R1)」を 100 とした割合であり、小数点第 2 位を四捨五入している。

また、局所別の状況をみると、若松海事事務所及び佐世保海事事務所においては、全ての事故未発生事業者に対し、立入点検を実施している一方、鹿児島運輸支局においては、立入点検を実施している事業者は 3 割未満にとどまっている (図表 2-(2)-イ-⑫)

図表 2-(2)-イ-⑫ 事故が発生していない事業者の立入点検の実施状況
(局所別) (単位：件、%)

局所名	事故未発生事業者数 (H27～R1)	立入点検実施事業者数
本局	10 (100)	7 (70.0)
福岡	2 (100)	1 (50.0)
若松	1 (100)	1 (100)
佐賀	8 (100)	5 (62.5)
長崎	10 (100)	8 (80.0)
佐世保	10 (100)	10 (100)
熊本	16 (100)	12 (75.0)
大分	6 (100)	5 (83.3)
宮崎	5 (100)	4 (80.0)
鹿児島	19 (100)	5 (26.3)
下関	1 (100)	0 (0)
合計	88 (100)	58 (65.9)

(注) 1 九州運輸局の資料に基づき、当局が作成した。

2 () 内は、各局所の「事故未発生事業者数 (H27～R1)」を 100 とした割合であり、小数点第 2 位を四捨五入している。

3 本表には、九州運輸局管外の地方運輸局等が管轄する事故未発生事業者 (6 事業者) を含まない。一方、局所が重複する 1 事故未発生事業者を含む。このため、事故未発生事業者数の合計は「93」ではなく「88」となっている。

(ウ) 自主点検の実施状況等

九州運輸局は、i. 年末年始自主点検の結果について、同局管内において実施した旅客航路事業者数は把握しているものの、業務多忙を理由に、個々の事業者ごとの実施の有無を含めた実施状況を経年で整理・把握するには至っていない、ii. 夏季自主点検については、経営トップを含む幹部の強いリーダーシップの下で自主点検を実施してもらうことを主としているため、点検結果を記載した自主点検表は回収しておらず、事業者別の自主点検の実施状況までは把握していない旨説明している。このため、当局は、自主点検の実施状況等を調査することは困難であり、本細目については調査できなかった。

(イ) 事業者の意見

当局が、九州運輸局管内に旅客航路を有する 30 事業者に対し、本局等が実施している事業者に対する事故防止対策のうち、どのような対策が有効と考えるかについて、i. 「監査」、ii. 「安全総点検」、iii. 「研修」、iv. 「情報提供」及び v. 「その他」の各区分からの選択方式 (複数回答可) により確認したところ、「従業員以外の目線、外部からの点検が入ることで、普段注意していなかった部分に気づき、改善を図ることができる。」「現場で再確認ができるので、現場、事務所ともに、意識向上につながる。」などとして、7 割以上の事業者 (22 事業者) が、安全総点検を有効と考えていた。

(オ) まとめ

平成 27 年度から令和 2 年度までの間に、本局等が、i. 立入点検を実施した旅客航路事業者の 60 日以内の事故発生状況、ii. 立入点検を実施していない事業者の事故発生状況をみると、立入点検を実施した 108 事業者のうち、16 事業者（約 14.8%）において立入点検を実施してから 60 日以内に事故が発生している一方、立入点検を実施していない 42 事業者のうち、事故が発生した事業者は 8 事業者（約 19.0%）であり、i と ii の間で事故の発生割合に明らかな差異は認められなかった。

また、立入点検を実施してから 60 日以内に 16 事業者で発生した事故 31 件のうち、6 事業者で発生した事故 7 件は、特別監査及び海難発生時監査の実施に至った事故であった。これらの事故の監査で指摘された事項について、点検表の点検項目で点検することになっているか確認したところ、監査で指摘された事項が点検項目で点検することになっている内容であるにもかかわらず事故が発生した事業者は 4 事業者（5 件）にとどまり、また、指摘された事項は、立入点検実施時点で、本局等の点検の見落としがあつたとまでは判断し難い事項であった。このため、本局等が、安全総点検の目的を達成するに当たって、立入点検の実施方法等に問題があるとまでは判断できず、また、自主点検の事業者別の実施状況等を把握することも困難であったため、本局等による安全総点検の事故防止対策としての効果の発現状況を判断するには至らなかった。しかし、国土交通省本省の「令和 2 年度年末年始の海上交通輸送に関する安全総点検実施計画」によると、安全総点検は、「海上輸送の安全性の向上及び全ての関係者における安全意識を高揚させる」ことなどを目的として実施されており、また、当局が調査した 30 事業者のうちの 7 割以上の事業者が、旅客船の事故防止対策として安全総点検を有効と考えていることから判断すると、同点検は事故防止対策として有用と考えられる。

一方、当局が調査した結果を踏まえると、本局等による安全総点検を一層効果的なものとするために、次の課題があるとみられる。

- ① 年末年始安全総点検及び夏季安全総点検では、対象事業者の選定に当たって、事業者における海難の発生状況等に留意することとされており、多客期の事故の未然防止の観点から、事故発生事業者に対する立入点検を実施することは重要と考えられることから、平成 27 年度から令和 2 年度までの間の本局等における事故発生後の立入点検の実施状況をみると、多くの運輸支局等において、当該期間に、管轄内の旅客航路事業者の安全総点検を実施しているが、一部では実施状況が低調となっており、当該運輸支局においては、対象事業者選定資料に管内の事業者の一部が漏れている状況がみられた。
- ② 年末年始安全総点検では、事業者自らが輸送に関する安全確保の状況を改めて点検する取組（自主点検）を推進すること等を通じて海上輸送の安全性の向上及び全ての関係者における安全意識を高揚させることとされているが、九州運輸局は、年末年始自主点検の結果について、個々の事業者ごとの実施の有無を含めた実施状況を経年で整理・把握するには至っておらず、事業者の自主点検の推進に支障が生じている可能性を否定できない。

(調査結果から対応が必要と考えられる事項)

したがって、九州運輸局は、安全総点検を一層効果的なものとするため、次の措置を講じる必要がある。

- ① 立入点検の対象事業者選定資料に管内の事業者の一部が漏れている運輸支局に対し、対象事業者選定資料を見直した上で、立入点検の対象事業者を年末年始安全総点検及び夏季安全総点検の選定基準等に沿って選定するように指導すること。
- ② 事業者の自主点検の推進を促すため、継続して適時的確に個々の事業者の自主点検の実施状況を把握できる仕組みを構築すること。

(令和4年10月時点での九州運輸局の対応状況)

九州運輸局は、令和4年12月10日から5年1月10日までの期間に実施を予定している令和4年度年末年始安全総点検から、以下の措置を行う予定としている。

- ① 対象事業者選定資料を見直した上で、立入点検の対象事業者を選定基準等に沿って選定することを徹底する。
- ② 事業者の自主点検表の配布・回収を行うとともに、実施状況を本局、支局、事務所間で共有できる仕組みを構築する。

ウ 運航安全管理研修会

(7) 制度の概要

運航労務監理官は、定期的に旅客航路事業者の安全統括管理者(注1)及び運航管理者を対象とした研修を実施することとされており、本局等は、安全運航の確保という目的に沿うとともに、運輸安全マネジメントの適切な実施、向上等を図るために、これらの者を対象として、管内9地区(注2)において、例年10月から12月までの間に1回、各地区の運輸支局等が、管内の事業者の安全統括管理者及び運航管理者を対象として運航安全管理研修会を開催している。

(注)1 安全統括管理者について、海上運送法第10条の3第2項により、次のとおり規定されている。

- ・ 一般旅客定期航路事業者が、前三号に掲げる事項に関する業務を統括管理させるため、事業運営上の重要な決定に参画する管理的地位にあり、かつ、一般旅客定期航路事業に関する一定の実務の経験その他の国土交通省令で定める要件を備える者のうちから選任する者
- 2 本局が福岡地区、福岡運輸支局、若松海事事務所及び下関海事事務所が北九州・下関地区となっているほかは、九州運輸局管内の運輸支局及び海事事務所ごとに地区を設けている。

九州運輸局管内の各地区における平成27年度から令和2年度までの運航安全管理研修会の開催状況をみると、令和2年度においては、新型コロナウイルス感染症拡大防止等のため、1地区が研修を中止し、2地区が書面開催としているものの、平成27年度から令和元年度までの間においては9地区全てにおいて、令和2年度においては6地区において旅客航路事業者が研修会場に集う集合方式により、同研修会が開催されている(図表2-(2)-ウ-①)。

図表 2-(2)-ウ-① 運航安全管理研修会の集合方式による開催状況
(平成 27 年度～令和 2 年度)

地区	平成 27 年度	28 年度	29 年度	30 年度	令和元年度	2 年度
福岡	○	○	○	○	○	○
北九州・下関	○	○	○	○	○	△
佐賀	○	○	○	○	○	○
長崎	○	○	○	○	○	○
佐世保	○	○	○	○	○	○
熊本	○	○	○	○	○	×
大分	○	○	○	○	○	○
宮崎	○	○	○	○	○	△
鹿児島	○	○	○	○	○	○

(注) 1 九州運輸局の資料に基づき、当局が作成した。

2 表中の「○」は集合方式による開催、「△」は書面開催、「×」は中止を意味する。

3 福岡地区が令和 2 年度に開催した運航安全管理研修会では、希望事業者に対し、研修の実施状況をオンラインで配信している。

(イ) 運航安全管理研修会の内容等

a 運航安全管理研修会のテーマ

運航安全管理研修会における研修内容については、毎年、九州運輸局管内の運輸支局等がそれぞれ決めており、運輸支局等又は講師を依頼した海上保安本部、気象台等の関係機関により、海難の現状・傾向等、気象・海象、運輸安全マネジメント制度等をテーマとした研修が開催されている。

平成 27 年度から令和 2 年度までに、九州運輸局管内の 9 地区で開催された運航安全管理研修会では、計 115 のテーマが設定されている。

当局が、運航安全管理研修会において設定されているテーマについて、i.「海難の現状・傾向等」、ii.「気象・海象」、iii.「運輸安全マネジメント制度」、iv.「その他」に区分して整理したところ、「運輸安全マネジメント制度」が 43 テーマで最も多くなっており、その次に「海難の現状・傾向等」が 36 テーマとなっていた（図表 2-(2)-ウ-②）。



図表 2-(2)-ウ-② 運航安全管理研修会における研修テーマの設定状況
(平成 27 年度～令和 2 年度)

(単位：テーマ)

地区	海難の現状・傾向等	気象・海象	運輸安全マネジメント制度	その他	合計
福岡	3	4	3	7	17
北九州・下関	1	0	5	2	8
佐賀	6	0	6	1	13
長崎	9	0	4	0	13
佐世保	2	2	5	3	12
熊本	5	0	5	0	10
大分	2	2	6	0	10
宮崎	6	3	3	2	14
鹿児島	2	5	6	5	18
合計	36	16	43	20	115

(注) 1 九州運輸局の資料に基づき、当局が作成した。

2 令和 2 年度に書面開催とした運航安全管理研修会のテーマについては、本表に含んでいない。

3 「運輸安全マネジメント制度」には、内部監査、ヒヤリハット情報の活用、安全管理規程等を含む。

4 「その他」には、テロ対策、飲酒対策、新型コロナウイルス感染症対策等を含む。

また、各地区の運航安全管理研修会におけるテーマの設定状況をみると、「運輸安全マネジメント制度」については、いずれの地区においても、平成 27 年度から令和 2 年度までの 6 年間に 3 回以上テーマとして設定しており、九州運輸局管内全体において、積極的に研修テーマとして設定していることがうかがえる。一方、「海難の現状・傾向等」及び「気象・海象」については、地区により設定状況に差異がみられ、i. 「海難の現状・傾向等」について、佐賀地区及び長崎地区では、平成 27 年度から令和 2 年度までの 6 年間に毎年テーマとして設定しているが、北九州・下関地区では、当該期間に 1 回のみテーマとしており、ii. 「気象・海象」について、鹿児島地区では、当該期間に 5 回テーマとして設定しているが、北九州・下関地区ほか 3 地区では、当該期間にテーマとしての設定はない。

なお、九州運輸局管内の 9 地区のうち、1 地区では、運航安全管理研修会を実施した後、事業者アンケートを実施し、次回以降の同研修会で実施するテーマの意見・要望を把握する取組を実施しているが、他の地区では、事業者の意見・要望を把握する取組は実施していない。

b 事業者の意見

当局が、九州運輸局管内の 30 事業者に対し、旅客船の事故防止対策として、どのようなテーマの研修が有効と考えるかについて、i. 「海難（旅客船事故）の現状・傾向」、ii. 「海難（旅客船事故）の事例・対策」、iii. 「気象・海象」、iv. 「運輸安全マネジメント制度」、v. 「その他」の各区分からの選択方式（複数選択可）により確認したところ、「事故の事例や要因、対策等の研修内容を基に、予防安全対策を講じる必要がある。」、「特に海難事故に関しては、他社での事故の発生状況や対策を参考として自社での対策や教育訓練に有効で

ある。」等として、ほとんどの事業者が、「海難（旅客船事故）の事例・対策」を旅客船の事故防止対策に有効なテーマとして挙げていた。

(ウ) 運航安全管理研修会の参加状況等

a 事業者の参加状況

(a) 地区別の参加状況

本局等が管轄する 142 事業者について、本局等が管内の 9 地区において平成 27 年度から令和 2 年度までの間に開催した運航安全管理研修会への参加状況をみると、一回も参加していない事業者が 34 事業者みられる（注）。

（注）前述(ア)のとおり、令和 2 年度においては、新型コロナウイルス感染症拡大防止等のため、1 地区（熊本地区）が研修を中止し、2 地区（北九州・下関地区及び宮崎地区）が書面開催としている。また、熊本地区においては平成 27 年度、宮崎地区においては 29 年度及び 30 年度の参加状況が不明である。このため、北九州・下関地区については、平成 27 年度から令和元年度までの 5 年間、熊本地区については、平成 28 年度から令和元年度までの 4 年間、宮崎地区については、平成 27 年度、28 年度及び令和元年度の 3 年間の参加状況を調査している。

平成 27 年度から令和 2 年度までの間における管内の地区別の運航安全管理研修会の参加状況をみると、参加実績がない事業者が、熊本地区では、地区内の管轄事業者のうち、6 割以上を占めているが、佐賀地区及び宮崎地区では 0 であり、地区内の管轄事業者が最も多い鹿児島地区では 3 割程度となっている。参加実績がない事業者の種別をみると、一般旅客定期航路事業者が 1 割弱となっている一方、旅客不定期航路事業者が 9 割以上となっている（図表 2-(2)-ウ-③）。



図表 2-(2)-ウ-③-i 運航安全管理研修会の参加状況（地区別）
（平成 27 年度～令和 2 年度）

（単位：事業者、％）

地区	事業者数	参加状況	
		参加実績あり	参加実績なし
福岡	18 (100)	15 (83.3)	3 (16.7)
北九州・下関	10 (100)	9 (90.0)	1 (10.0)
佐賀	9 (100)	9 (100)	0 (0)
長崎	21 (100)	18 (85.7)	3 (14.3)
佐世保	20 (100)	16 (80.0)	4 (20.0)
熊本	18 (100)	7 (38.9)	11 (61.1)
大分	11 (100)	10 (90.9)	1 (9.1)
宮崎	7 (100)	7 (100)	0 (0)
鹿児島	33 (100)	22 (66.7)	11 (33.3)
合計	147 (100)	113 (76.9)	34 (23.1)

(注) 1 九州運輸局の資料に基づき、当局が作成した。

2 () 内は、事業者数を 100 とした割合であり、小数点第 2 位を四捨五入している。

3 令和 2 年度においては、新型コロナウイルス感染症拡大防止等のため、1 地区（熊本地区）が研修を中止し、2 地区（北九州・下関地区及び宮崎地区）が書面開催としている。また、熊本地区においては平成 27 年度、宮崎地区においては 29 年度及び 30 年度の参加状況が不明である。このため、北九州・下関地区については、平成 27 年度から令和元年度までの 5 年間、熊本地区については、平成 28 年度から令和元年度までの 4 年間、宮崎地区については、平成 27 年度、28 年度及び令和元年度の 3 年間の参加状況を調査している。

4 複数の地区が管轄する事業者（3 地区が管轄する 1 事業者及び 2 地区が管轄する 3 事業者）について、それぞれの地区の事業者数に計上しているため、事業者数の合計が 142 となっていない。

図表 2-(2)-ウ-③-ii 参加実績がない事業者の種別

（単位：事業者、％）

参加実績がない事業者数	一般旅客定期航路事業者	旅客不定期航路事業者
34 (100)	3 (8.8)	31 (91.2)

(注) 1 九州運輸局の資料に基づき、当局が作成した。

2 () 内は、参加実績がない事業者数を 100 とした割合であり、小数点第 2 位を四捨五入している。

3 表中の一般旅客定期航路事業者には旅客不定期航路事業も行っている事業者も含まれている

(b) 事故発生事業者及び事故未発生事業者の参加状況

本局等が、九州運輸局管内の 9 地区において平成 27 年度から令和 2 年度までの間に開催した運航安全管理研修会について、当該期間に事故が発生した地区内の事業者の運航安全管理研修会の参加状況をみると、当該期間に事故が発生した 63 事業者のうち、同研修会の参加実績がある事業者は 61 事業者であり、参加実績がない事業者は 2 事業者である。なお、参加実績がない 2 事業者の種別は、いずれも旅客不定期航路事業者である。

また、平成 27 年度から令和 2 年度までの間に事故が発生していない 87 事業者のうち、運航安全管理研修会に参加実績がある事業者は 51 事業者であり、参加実績がない事業者は 36 事業者である（図表 2-(2)-ウ-④）。

図表 2-(2)-ウ-④ 運航安全管理研修会の参加状況（事故発生状況別）

（平成 27 年度～令和 2 年度）

（単位：事業者、％）

区分	該当事業者数	参加状況	
		参加実績あり	参加実績なし
事故発生事業者	63 (100)	61 (96.8)	2 (3.2)
事故未発生事業者	87 (100)	51 (58.6)	36 (41.4)
合計	150 (100)	112 (74.7)	38 (25.3)

(注) 1 九州運輸局の資料に基づき、当局が作成した。

2 () 内は、該当事業者数を 100 とした割合であり、小数点第 2 位を四捨五入している。

3 令和 2 年度においては、新型コロナウイルス感染症拡大防止等のため、1 地区（熊本地区）が研修を中止し、2 地区（北九州・下関地区及び宮崎地区）が書面開催としている。また、熊本地区においては平成 27 年度、宮崎地区においては 29 年度及び 30 年度の参加状況が不明である。このため、北九州・下関地区の事業者については、平成 27 年度から令和元年度までの 5 年間、熊本地区の事業者については、平成 28 年度から令和元年度までの 4 年間、宮崎地区の事業者については、平成 27 年度、28 年度及び令和元年度の 3 年間の参加状況について調査している。

b 本局等の取組（オンラインによる研修の実施状況）

前述(ア)のとおり、九州運輸局は、令和 2 年 5 月、国土交通省本省から、新型コロナウイルス感染拡大防止として、各種会議等において WEB 会議システムを最大限に活用するように指示があったことを受け、令和 2 年度に開催した運航安全管理研修会について、従来どおり会場で開催する一方、会場での研修状況をオンラインで配信しており、2 事業者がオンライン配信により受講している。

c 事業者の意見

当局が、九州運輸局管内に航路を有する 30 事業者に対し、本局等が開催している運航安全管理研修会にオンラインで参加することが可能となった場合の対応についての意見を確認した結果、「講師から直接説明を受け、それについて質問又は参加者の質問が聞ける現地参加形式の講習会が有効と考える。」など従来どおり会場で開催することを肯定する意見、「離島のため移動に時間を要する。」「費用負担が少ない。」などオンラインによる参加を希望する意見、「オンラインは参加しやすいメリットがあるが現地で色々な方と交流することも大切である。」など会場に出向いて参加する方法とオンラインにより参加する方法のどちらともいえないとする意見が確認できたほか、多くの船員が参加できるように録画による受講を希望する意見も確認できた。

なお、当局が、当該 30 事業者に対し、九州運輸局が実施している事業者に対する事故防止対策のうち、どのような対策が有効と考えるかについて、i. 「監査」、ii. 「安全総点検」、iii. 「研修」、iv. 「情報提供」及び v. 「その他」、の各区分からの選択方式（複数回答可）により確認したところ、7 割以上の事業者（23 事業者）が、研修を有効と考えていた。



(エ) まとめ

本局等が、平成 27 年度から令和 2 年度までの間に開催した運航安全管理研修会への旅客航路事業者の参加状況をみると、事故が発生した事業者の大半は、当該期間に 1 回以上参加している一方、事故が発生していない事業者のうち、当該期間に参加実績がある事業者は 6 割弱にとどまっていた。このため、旅客船の事故防止に当たっての同研修会の効果の発現状況は明らかにならなかったが、本局等は、旅客航路事業者等（注）の安全運航の確保を目的として同研修会を開催しており、また、当局が調査した 30 事業者のうちの 7 割以上の事業者が、旅客船の事故防止対策として研修を有効と考えていることから判断すると、今後も同研修会を継続して開催することが、事故防止対策として重要と考えられる。

（注）運航安全管理研修会は、旅客航路事業者のほかにも内航海運業法に基づく登録を受けた事業者等の安全統括管理者及び運航管理者を対象としている。

一方、当局が調査した結果を踏まえると、本局等による運航安全管理研修会を一層効果的なものとするために、次の課題があるとみられる。

- ① 運航安全管理研修会の重要性を踏まえると、多数の事業者が同研修会を受講することが望まれるが、同研修会への事業者の参加状況は、地区により差異がみられたほか、一般旅客定期航路事業者と比較して、旅客不定期航路事業者の参加状況が低調である状況がみられた。その背景として、九州運輸局は、旅客不定期航路事業者は人員が少なく、研修実施日も営業しており、また、兼業の場合もあるため、研修に人員を参加させることが困難という背景があるものとする旨説明している。一方、当局が調査対象とした事業者からはオンラインによる同研修会の受講を希望する意見が確認でき、また、事業者が研修会場に出向かなくても受講できる環境が整備されることで、同研修会受講者数の増加が期待できる。
- ② 九州運輸局管内の各地区における平成 27 年度から令和 2 年度までの運航安全管理研修会のテーマの設定状況をみると、一部の地区において、事業者が旅客船の事故防止対策に有効と考えるテーマと付合しているとは判断し難い状況がみられた。

(調査結果から対応が必要と考えられる事項)

したがって、九州運輸局は、運航安全管理研修会を一層効果的なものとするため、次の措置を講じる必要がある。

- ① 福岡地区（本局）が令和 2 年度に実施した会場開催とオンライン配信を併用する取組について、九州運輸局管内の他の地区（運輸支局・海事事務所）においても実施を検討すること。
- ② 各地区が、運航安全管理研修会のテーマを設定するに当たっては、旅客航路事業者の意見・要望を把握する機会を設け、その結果を踏まえた上で検討するように指導すること。

(令和 4 年 10 月時点での九州運輸局の対応状況)

九州運輸局は、令和 5 年 1 月からの実施を予定している運航安全管理研修会から、以下の措置を行う予定としている。

- ① 各支局・事務所においてオンライン配信を活用して実施する。
- ② 過去の開催のアンケート結果や九州旅客船協会連合会と相談しながら研修テーマを設定する。

エ その他

九州運輸局は、旅客船の安全確保を図る運航労務監理官の業務の一環として、同様の事故等が他の旅客航路事業者で発生することを防止することを目的として、同局管内において、他の事業者に注意を促す必要があると判断する事故等が発生した場合は、適宜、同局管内に航路を有する事業者に対し、注意喚起文書を発出し、事故情報等の情報提供を行っている。令和2年度においては、6件の注意喚起文書を発出しているが、そのうち、具体の事故情報を提供した文書は2件にとどまっている（図表2-（2）-エのNo.5及び6）。

図表2-（2）-エ 九州運輸局による旅客航路事業者に対する注意喚起文書の発出状況

No.	発出年月	文書名
1	令和2年6月	出水期における防災対策について
2	令和2年7月	夏期期間におけるテロ対策の徹底について（依頼）
3	令和2年7月	荒天時の事故防止に備えた体制の確保等について
4	令和2年9月	台風第10号の接近に備えた体制の確保等について
5	令和2年12月	海上タクシー『〇〇』の沈没海難を踏まえた同種事故の再発防止について（注意喚起）
6	令和2年12月	小型旅客船の安全対策の徹底について

（注）1 当局の調査結果による。

2 No.5の文書名欄の『〇〇』について、実際に発出された文書では船舶名が明記されている。

当局が、九州運輸局管内に航路を有する30事業者に対し、事故防止対策の観点から、どのような事故が起こったときに、どのような情報が提供されることが有効と考えるかについて、意見を確認した結果、特定の種類の事故に係る情報（整備やオペレーション不備による事故の情報、火災及び負傷事故（乗客・乗組員）の情報）の提供が有効と考える意見のほか、具体の事故原因や再発防止策についての情報の提供が有効と考える意見（「船舶の衝突・座礁事故、旅客や乗組員の重傷・死亡事故などの社会的影響が大きい事故が発生した場合に、事故原因（直接的・間接的な原因）や再発防止策について、具体的な情報をご提供いただきたい」、「海難事故等が起きた場合、その原因とどの様な対処方法を行ったのか知りたい」）が確認できた。

また、当局が、当該30事業者に対し、事業者が保有する旅客船が航行する区域だけでなく、別の事業者の旅客船が航行する別の区域で発生した事故についても、当該事故を受けての注意喚起文書が提供された方が事故防止対策の観点から有効と考えるかについて、i. 有効である、ii. 有効でない、の各区分からの選択方式により意見を確認したところ、「同じような直接的・間接的な要因に起因する事故は、他の航行区域でも起こり得る」、「同様の事例が、自社船舶が航行する海域でも発生する可能性がある」などとして、ほとんどの事業者（29事業者）が有効であると考えていた。

以上の旅客航路事業者の意見を踏まえると、九州運輸局は、管内で発生した旅客船事故の具体の情報について、事故原因や再発防止対策を含めて、旅客航路事業者に積極的に周知していくことが望まれる。

(3) 知床遊覧船事故を受けた九州運輸局の対応状況等

ア 知床遊覧船事故の概要等

令和4年4月23日午後、有限会社知床遊覧船が運航する旅客船「KAZU I」（19トン、旅客定員65人）が、北海道知床沖を運航中に浸水し、救助を要する海難事故が発生した。同船は、4月29日に知床半島カシュニの滝約1km沖合の水深約120mの海底に沈没していることが判明し、乗員2人・乗客24人のうち、12月14日現在で20人の死亡が確認され、残る6人は行方不明となっている。

この事故を受けて、北海道運輸局は、4月24日から有限会社知床遊覧船に対して特別監査を実施した。その結果、以下のように海上運送法及び安全管理規程に違反している事実が確認されたことから、6月16日付けで同社に対し、同法第23条において準用する第16条の規定に基づき、旅客不定期航路事業許可を取り消した（主な違反事実は資料2参照）。

- 運航管理者である社長が事故当日の「KAZU I」の運航中に営業所に常駐せず、運航管理補助者も不在であったなどの「安全管理体制の欠如」
- 発航以前の時点で運航基準に基づく発航を中止すべき条件に達するおそれがあったことが明らかであるにもかかわらず発航を中止しなかったなどの「発航基準に対する違反」
- 運航基準において連絡方法としていた衛星携帯電話が故障して使えない状態にあったなどの「通信体制の不備」
- 事故当日に船長から運航管理者への定点連絡が全く行われず本船の動静の把握を怠ったなどの「定点連絡の不履行」 など

イ 旅客航路事業者に対する安全確保の再徹底の依頼

国土交通省は、令和4年4月24日に、一般社団法人日本旅客船協会等に対して、傘下の事業者にも早急に、事故予防措置、非常時の脱出手順などを再度確認し、事故防止及び非常時対応の措置を確実に取るように周知することを依頼するとともに、各地方運輸局等に対しては、一般社団法人日本旅客船協会等に非加盟の事業者への周知・指導を行うよう指示した。

これを受けて、九州運輸局では、令和4年4月25日に、一般社団法人日本旅客船協会等に非加盟の事業者宛てに事故予防措置、非常時の脱出手順などを再度確認し、事故防止及び非常時対応の措置を確実に取るように依頼した。

ウ 知床遊覧船事故対策検討委員会の設置等

国土交通省は、令和4年4月26日の岸田内閣総理大臣の指示（注）を受け、小型船舶を使用する旅客輸送における安全対策を総合的に検討するため、4月28日に、海事法制、舶用工学、船員養成等の有識者から構成される「知床遊覧船事故対策検討委員会」を設置した。

（注） 今般の事故を受け、徹底的な安全対策について考えていくことが重要であるため、国土交通省に対して、法的規制のあり方も含めて、安全対策のあり方について検証あるいは検討を行う検討会を立ち上げ、徹底的な安全対策を講じていくよう指示（第1回委員会資料「本検討委員会の開催趣旨及び今後の審議の進め方」から抜粋）

同委員会では、5月11日の第1回以降6回にわたって「事業者の安全管理体制の強化」や「監査・行政処分強化」など6テーマを中心に議論が行われ、7月14日に中間取りまとめを公表

した。中間取りまとめでは、これまでに議論を重ねてきた対策のうち、「速やかに講ずべき事項」の一つとして、「監査・行政処分の強化」が挙げられており、次のような措置を講ずるべきであるとされている。

- 抜き打ち・リモートによる監視強化（令和4年8月末まで）
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。
- 指導事項の継続的なフォローアップ（同上）
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。 など

エ 旅客航路事業者に対する緊急安全点検の実施

(7) 旅客航路事業者に対する緊急安全点検の主な内容

国土交通省は、北海道知床沖における遊覧船事故を受け、令和4年4月25日から5月31日までの間、全国の旅客航路事業者に対し、現場での確認、聞き取り等により海上運送法に定める安全管理規程の遵守状況等（注1）に着目した「緊急安全点検」を実施した。

特に、令和4年5月10日からは、緊急安全点検の一環として、現行規制の確実な遵守を目的に、全国の小型旅客船の旅客航路事業者に対し、安全管理規程に定められた運航基準の遵守指導（注2）及び日本小型船舶検査機構（JCI）による携帯電話に係る検査の確実な履行を内容とした「小型旅客船の緊急安全対策」を実施した。

（注）1 運航記録簿の記載、安全教育・訓練の記録 等

2 以下の事項について確認・指導

- ① 船長・運航管理者による気象・海象情報の確実な把握と適正な判断
- ② 悪天候の場合の運航管理者による船長への運航中止の確実な指示と記録
- ③ 船舶の出港から帰港までの間の運航管理者又は運航管理補助者の常駐
- ④ 船長から事業所への定点連絡の確実な実施と記録

(イ) 九州運輸局管内における緊急安全点検の実施状況

九州運輸局においても、令和4年4月25日から5月31日までの間に、図表2-(3)-①のとおり、管内の旅客航路事業者等（141事業者）に対し、海上運送法の規定に基づき事業者が作成する安全管理規程の遵守状況等に着目した「緊急安全点検」を実施した。このうち、管内の小型旅客船の旅客航路事業者（83事業者）に対しては、5月10日からの「小型旅客船の緊急安全対策」において、安全管理規程に定められた運航基準の遵守指導を実施した。

図表 2-3-① 九州運輸局管内における緊急安全点検の実施状況

局所別	旅客航路事業者等数	旅客航路事業者等数の内訳				小型船舶運航事業者数
		定期・不定期航路等の別				
		定期のみ	不定期のみ	両方	その他	
本局	16	5	4	5	3	8
福岡	6	3	2	1	0	2
若松	2	0	1	1	0	2
佐賀	8	6	2	0	0	4
長崎	20	7	8	5	0	12
佐世保	19	9	5	4	1	11
熊本	16	2	10	4	0	14
大分	11	5	3	3	0	6
宮崎	7	2	4	1	0	6
鹿児島	34	11	14	9	0	18
下関	5	1	1	2	1	3
計	144 (141)	51	54	35 (32)	5	86 (83)

(注) 1 九州運輸局の資料に基づき、当局が作成した。

2 本局と長崎運輸支局が同一事業者を合同で、また、福岡運輸支局と下関海事事務所が同一事業者を合同で、さらに熊本運輸支局と鹿児島運輸支局が同一事業者を個別に緊急安全点検を実施しているため、実事業者数は()内の数字である。

3 「定期・不定期航路等の別」において、「定期」とは一般旅客定期航路事業者、「不定期」とは旅客不定期航路事業者、「両方」とは定期航路、不定期航路の両方を持つ事業者である。

4 その他とは、対外旅客定期航路事業者等、「定期」及び「不定期」に含まれない事業者のことである。本局において不定期と対外の両方を持つ事業者が1事業者あるため、事業者数(合計欄も含む)と事業者数内訳の数値は一致しない。

5 佐世保海事事務所の旅客航路事業者等数のその他欄には、定員12人以下の船舶で運航しており、旅客航路事業者ではない事業者(海上運送法第20条第2項の人の運送をする不定期航路事業を営む事業者)のうち、図表2-3-②の改善指導を行っている1事業者を計上した。

(7) 緊急安全点検の実施結果(改善指導)

九州運輸局では、緊急安全点検の結果、5事業者に対し、図表2-3-②のとおり、10件の不備を確認し、事業者に直ちに指導を行った上、是正されたことを現場で確認したほか、関係書面や状況写真の提出等により是正を確認した。

図表 2-3-② 緊急安全点検(小型旅客船の緊急安全対策を含む)における不備事項別の内訳

不備事項	
・発航前点検、陸上施設点検簿等の不記載	2件
・安全教育・訓練の未実施、記録不記載	2件
・非常連絡表内容未更新、氏名未記載等	2件
・約款、旅客向け事項等掲示物の未掲示等	2件
・その他不備等(アルコール検知器未導入、速力基準の掲示場所が不適切等)	2件
合計	10件

(注) 九州運輸局の資料に基づき、当局が作成した。

3 新型コロナウイルス感染症感染防止対策に関する取組の実施状況

(1) 九州における新型コロナウイルス感染症の状況等

新型コロナウイルス感染症の陽性者数の累計は、令和4年2月28日現在、全国で490万人を超え、九州7県では約37万人となっている（図表3-1-1-①及び3-1-1-②）。

また、令和4年2月の新規陽性者数は、オミクロン株による感染拡大により全国で210万人を超え、九州7県でも約16万人となっており、いまだ感染収束が見通せない状況である（図表3-1-1-③）。

図表3-1-1-① 新型コロナウイルス感染症の累計陽性者数の推移

(単位：人)

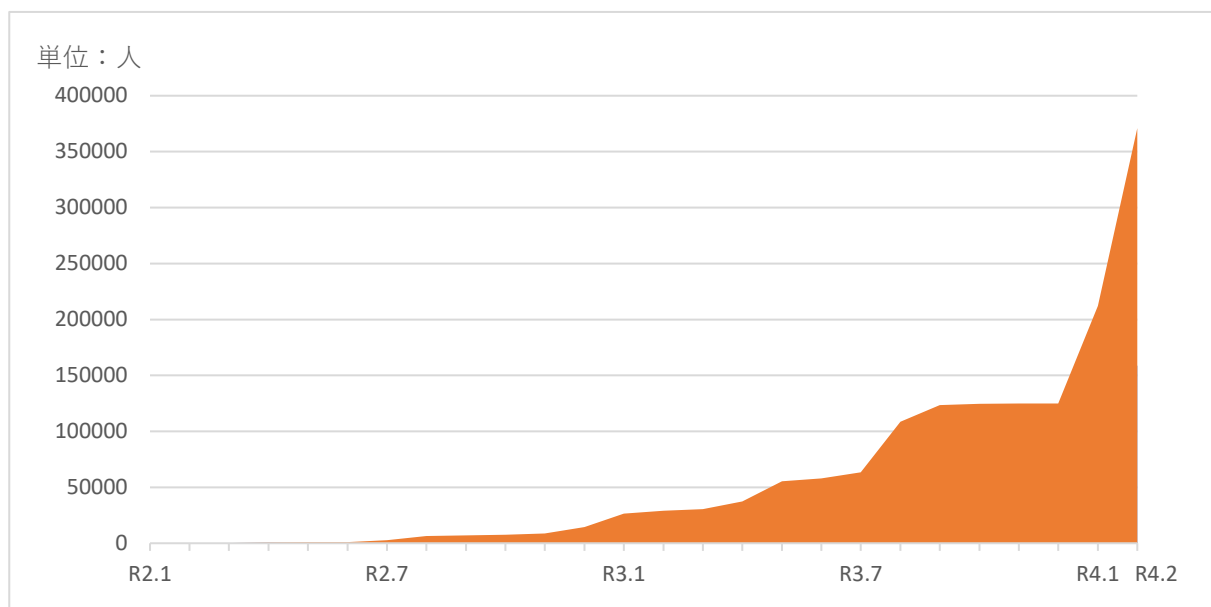
	令和2年 1月末	令和2年 7月末	令和3年 1月末	令和3年 7月末	令和4年 1月末	(参考) 令和4年 2月末
九州7県	0	2,731	26,598	63,487	212,049	371,024
全 国	12	35,855	388,809	923,767	2,787,816	4,907,243

(注) 1 当局が令和4年3月1日に確認した厚生労働省「新規陽性者数の推移（日別）」(<https://www.mhlw.go.jp/stf/covid-19/open-data.html>)に基づき、当局が作成した。

2 陽性者数の累計は、令和2年1月末時点から半年区切りで計上した。

3 令和2年1月末の累計は、同年1月16日から同年1月31日までの累計である。

図表3-1-1-② 九州における新型コロナウイルス感染症の累計陽性者数の推移（グラフ）



(注) 1 当局が令和4年3月1日に確認した厚生労働省「新規陽性者数の推移（日別）」(<https://www.mhlw.go.jp/stf/covid-19/open-data.html>)に基づき、当局が作成した。

2 令和2年1月末の累計は、同年1月16日から同年1月31日までの累計である。

図表 3-1)-③ 新型コロナウイルス感染症の月別新規陽性者数（令和 3 年 9 月～4 年 2 月）

（単位：人）

	令和 3 年 9 月	令和 3 年 10 月	令和 3 年 11 月	令和 3 年 12 月	令和 4 年 1 月	令和 4 年 2 月
九州 7 県	14, 778	1, 214	209	225	87, 024	158, 975
全 国	208, 105	17, 392	4, 375	5, 816	1, 060, 789	2, 119, 427

（注） 当局が、令和 4 年 3 月 1 日に確認した厚生労働省「新規陽性者数の推移（日別）」（<https://www.mhlw.go.jp/stf/covid-19/open-data.html>）に基づき、当局が作成した。

このような状況を踏まえ、不特定多数の者が利用する旅客船においても新型コロナウイルス感染症の感染防止対策の取組が求められることから、九州運輸局及び旅客航路事業者による旅客船の新型コロナウイルス感染症感染防止対策に関する取組の実施状況について調査した。

（2） 制度の概要等

ア 新型コロナウイルス感染症対策の基本的対処方針

政府は、新型インフルエンザ等対策特別措置法（平成 24 年法律第 31 号）に基づき、令和 2 年 3 月 28 日に「新型コロナウイルス感染症対策の基本的対処方針」（令和 2 年 3 月 28 日新型コロナウイルス感染症対策本部決定。以下「基本的対処方針」という。）を策定している。基本的対処方針においては、指定公共機関（注 1）及び指定地方公共機関（注 2）は、電気、ガス、水道、公共交通、通信等の維持を通して、国民生活及び国民経済への影響が最小となるよう公益的の事業を継続し、政府は、そのための必要な支援を行うとされている（資料 3-①）。

また、令和 2 年 4 月 7 日に改正された基本的対処方針の別添「緊急事態宣言時に事業の継続が求められる事業者」において、海運業を含む物流・運送サービス業には、社会の安定の維持の観点から、緊急事態措置（注 3）の期間中においても最低限の事業継続が求められている（資料 3-②参照）。

（注） 1 独立行政法人（独立行政法人通則法（平成 11 年法律第 103 号）第 2 条第 1 項に規定する独立行政法人をいう。）、日本銀行、日本赤十字社、日本放送協会その他の公共的機関及び医療、医薬品（医薬品、医療機器等の品質、有効性及び安全性の確保等に関する法律（昭和 35 年法律第 145 号）第 2 条第 1 項に規定する医薬品をいう。以下同じ。）、医療機器（同条第 4 項に規定する医療機器をいう。以下同じ。）又は再生医療等製品（同条第 9 項に規定する再生医療等製品をいう。以下同じ。）の製造又は販売、電気又はガスの供給、輸送、通信その他の公益的の事業を営む法人で、政令で定めるものをいう（新型インフルエンザ等対策特別措置法第 2 条第 1 項第 7 号）。

2 都道府県の区域において医療、医薬品、医療機器又は再生医療等製品の製造又は販売、電気又はガスの供給、輸送、通信その他の公益的の事業を営む法人、地方道路公社（地方道路公社法（昭和 45 年法律第 82 号）第 1 条の地方道路公社をいう。）その他の公共的施設を管理する法人及び地方独立行政法人（地方独立行政法人法（平成 15 年法律第 118 号）第 2 条第 1 項に規定する地方独立行政法人をいう。）のうち、指定公共機関以外のもので、あらかじめ当該法人の意見を聴いて当該都道府県の知事が指定するものをいう（新型インフルエンザ等対策特別措置法第 2 条第 1 項第 8 号）。

3 新型インフルエンザ等対策特別措置法第 2 条第 1 項第 4 号に定める措置をいう。

イ 新型コロナウイルス感染症に感染した疑いがある場合の対応等

国土交通省は、緊急事態においても事業の継続が求められる海運事業者における職員の感染予防や健康管理に向けた取組、船上で乗組員や乗客が新型コロナウイルス感染症に感染した疑いがある場合の対応等について、「『感染防止対策及び船上で乗組員や乗客に新型コロナウイルス感染症に罹患した疑いがある場合の対応等について』について」（令和2年5月11日付け国土交通省海事局安全政策課・船員政策課・外航課・内航課事務連絡。以下「安全政策課等事務連絡」という。）を一般社団法人日本旅客船協会等に発出し、旅客航路事業者の自主的な取組を促すための参考資料として、傘下事業者への周知を依頼している（資料3-③参照）。

安全政策課等事務連絡では、旅客航路事業者に対し、入港時や航海中に乗客に有症者等が発生した場合には、保健所に連絡するとともに、消毒作業を実施することなどを示している。

また、乗組員が新型コロナウイルスに感染した場合でも可能な限り業務を継続するために検討する事項として、次の①から③に掲げる事項を示している。

- ① 船内における新型コロナウイルス対策の責任者、担当者の選定
- ② マスク、消毒液、ビニール手袋等の確保・手配、消毒の手順の作成、消毒実施要員の選定
- ③ 乗組員の交代要員の確保

(3) 新型コロナウイルス感染症感染防止対策の実施状況等

ア 九州運輸局による旅客航路事業者に対する支援状況

九州運輸局は、旅客航路事業者の事業継続に当たって重要となる新型コロナウイルスの感染予防対策や実際に感染者が発生した場合の対応策等を検討する際の一助となることを目的に、九州旅客船協会連合会及び公益財団法人九州運輸振興センターと共催で、令和2年8月27日に「旅客航路事業者向け新型コロナウイルス対策セミナー」（以下「セミナー」という。）を開催している。

セミナーでは、旅客航路事業者における新型コロナウイルス感染症の感染防止対策の取組事例を資料として配布しているほか、実際に旅客が新型コロナウイルス感染症に感染したことがある事業者が、「感染者乗船による消毒対応及び感染予防対策」と題して講演を行っており、その中で感染者が乗船した日の状況から事業者が対応完了するまでの流れを時系列で紹介している。

また、九州運輸局では、セミナーの資料とは別に、旅客航路事業者における新型コロナウイルス感染症感染防止対策の取組事例を同局ホームページで公開している。

イ 事業者による旅客等の感染が判明した際の対応状況等

(7) 事業者調査の結果

前述アのとおり、九州運輸局では、旅客航路事業者における新型コロナウイルス感染症の感染防止対策の実施状況をホームページ等で広く紹介しているが、当局では、実際に新型コロナウイルスの感染者が発生した場合の旅客航路事業者の対応に着目し、他の事業者の参考となる取組の把握に努めた。

当局が調査した30旅客航路事業者のうち、旅客が下船後に新型コロナウイルス感染症

に感染したことが判明した事業者が3事業者、乗組員が下船後に感染したことが判明した事業者が1事業者みられた。

これらの4事業者における感染が判明した際の対応状況は、図表3-(3)-④から図表3-(3)-⑦のとおりであり、i) 保健所等の連絡先一覧を整備し船内や事務所内に備え付けている事業者、ii) 船上で旅客又は乗組員が新型コロナウイルス感染症が疑われる症状を発症した場合の対応フロー図を作成している事業者など、新型コロナウイルス感染者が判明した後の対応について、他の事業者にも参考になるとと思われる取組がみられた。

図表 3-(3)-④ 旅客が下船後に感染したことが判明した際のU事業者の対応事例

基本情報	
判明時期	令和2年12月 ※令和2年3月にも判明している。
感染者が乗船した船の種類	定員250人程度の高速船
判明後の対応	
<p>● 保健所から前日に乗船していた旅客の感染が判明した旨連絡</p> <p>● 社内で情報共有</p> <p>● 運輸局に連絡</p> <p>● 旅客が乗船していた船舶の今後の運航について保健所に相談</p> <p>「運航終了後に毎日実施している清掃業者による消毒作業で感染者下船後の消毒を完了とし、通常どおり運航してよいか」 確認</p> <p>▼</p> <p>保健所が了承</p> <p>● 旅客が乗船していた船舶は通常どおり運航（運航休止せず） ※上記判断は、保健所から連絡を受けたその日のうちに行った。</p> <p>上記のほか、保健所には、感染者が乗船していた際の他の旅客の着席状況等について濃厚接触者特定のため、感染者の乗船が判明した当日に情報を提供している。</p>	
役に立った取組	
<p>1 座席の間隔確保</p> <div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid gray; border-radius: 10px; padding: 10px; width: 45%;"> <p>座席の指定に当たっては、旅客に一定の間隔が空くよう配慮した。</p> </div> <div style="font-size: 2em;">➔</div> <div style="border: 1px solid gray; border-radius: 10px; padding: 10px; width: 45%; background-color: #fff9c4;"> <p>保健所に感染者が乗船した際の他の旅客の着席状況を情報提供したところ、濃厚接触者に該当する旅客はいないとの判断となった。</p> </div> </div> <p>2 連絡先一覧の整備</p> <div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid gray; border-radius: 10px; padding: 10px; width: 45%;"> <p>令和2年3月（1回目）に感染者が乗船していたことが判明した際に、関係機関の連絡先を調べる作業から行う必要があり対応に時間がかかってしまった経験から、関係機関（<u>最寄りの保健所、運輸局等</u>）の連絡先一覧を整備して、各船内、事務所に設置</p> </div> <div style="font-size: 2em;">➔</div> <div style="border: 1px solid gray; border-radius: 10px; padding: 10px; width: 45%; background-color: #fff9c4;"> <p>令和2年12月（2回目）に判明した際は、関係機関の連絡先一覧が整備されていたため、すぐに関係機関に連絡ができスムーズに対応することができた。</p> </div> </div>	

3 運航終了後に消毒作業を実施

令和2年3月(1回目)に判明した際は、運航終了後、毎日清掃業者による清掃は実施していたが、消毒までは実施していなかった。このため、旅客の感染が判明した後、消毒の専門業者に依頼して船内を消毒した。

その後、できる限りの対策は実施した方が良くと考え、清掃業者に消毒作業のノウハウを身に付けてもらい、毎日の運航終了後に実施する清掃作業の際に、通常のコストに加え、消毒作業も実施してもらうようにした。

1回目に発生した際は、船舶の消毒が必要であったため、当該船舶を急きょ別の船舶と入れ替え、消毒作業を行い、定期運航を継続した。

令和2年12月(2回目)に判明した際は、運航終了後、毎日、清掃業者による消毒作業を実施していたことから、感染者が乗船していた船舶は、特別な対応を要せず通常運航を継続できた。

(注) 当局の調査結果による。

図表 3-3-⑤ 旅客が下船後に感染したことが判明した際のV事業者の対応事例

基本情報	
判明時期	令和2年夏頃
感染者が乗船した船の種類	定員140人程度の高速船（当日は、十数人の旅客が乗船）
判明後の対応	
<p>● 関係機関(注)から午前の便に乗船していた旅客の感染が判明した旨連絡 ※ 感染者が乗船した船舶が、消毒業者がいない離島の最終港に向かっている途中（最終便）に連絡があり、同時に感染者が使用した座席も判明</p> <p>● 社内で情報共有</p> <p>● 航行中、最終港に到着するまでの間、当該座席を中心に広く一帯を使用禁止にするとともに、感染者の手が触れたと思われる箇所を即座に消毒</p> <p>● 離島の最終港に到着後、改めて感染者が乗船していた船舶を乗組員が消毒し、翌日通常どおり運航（運休せず）</p> <p>事前に、消毒業者が加盟する団体に対し、乗船していた旅客の感染が判明した場合は速やかに船内の消毒を実施するよう要請していたが、離島に消毒業者がなかったため、乗組員自らが消毒作業を実施 なお、毎日の運航終了後、乗組員が消毒作業を実施しているが、判明した際は、感染者が使用した部分を中心に広く一帯の座席及び使用した可能性がある手すり等を重点的に消毒</p> <p>（注）関係機関は保健所以外の機関であるが、詳細は不明</p>	
役に立った取組	
<p>消毒用物品の用意</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid gray; border-radius: 10px; padding: 10px; width: 40%;"> <p>毎日、乗組員が運航終了後に消毒作業を実施しており、消毒液、ペーパータオル、マスク、かっぱ、防塵メガネ及び手袋を船内に常備</p> </div> <div style="font-size: 2em;">▶</div> <div style="border: 1px solid gray; border-radius: 10px; padding: 10px; width: 40%; background-color: #fff9c4;"> <p>消毒業者に消毒を依頼できない状況でも乗組員だけですぐに消毒作業を実施できた。</p> </div> </div>	
その他の取組	
<p>消毒業者が加盟する団体への事前連絡</p> <p>同業他社から「乗船していた旅客の感染が判明した際に消毒業者の確保に苦労した。」との話を聞いていたため、保健所に対して事前に消毒業者の紹介をお願いしたところ、保健所から県内の消毒業者が加盟する団体に連絡するよう助言された。</p> <p>それを受け、消毒業者が加盟する団体に対し、乗船していた旅客の感染が判明した場合、すぐに船内の消毒作業を実施してもらえるよう事前に要請している。</p> <p>なお、当該団体の連絡先一覧は、安全政策課等事務連絡、運輸局及び最寄りの保健所の連絡先とともに各船内及び事務所に保管している。</p>	

（注）当局の調査結果による。

図表 3-(3)-⑥ 旅客が下船後に感染したことが判明した際のW事業者の対応事例

基本情報	
判明時期	令和 3 年（詳細な時期不明）
感染者が乗船した船の種類及び状況等	定員 700 人程度の長距離フェリー
判明後の対応	
<p>● 保健所から 3 日前に乗船していた旅客の感染が判明した旨連絡 ※旅客は大部屋に乗船していたが、他に大部屋に乗船していた旅客はいなかった。</p> <p>● 社内で情報共有</p> <p>● 運輸局に連絡</p> <p>● 毎日の運航終了後に船舶の清掃・消毒を行っている清掃業者に連絡 ----- 旅客が新型コロナウイルス感染症に感染したことを報告</p> <p>● 消毒の専門業者に消毒を依頼 ----- 運航終了後、毎日、乗組員及び清掃業者が消毒作業を実施しているが、専門的な知識を持った者による入念な消毒が必要であると判断し、消毒専門業者に消毒を依頼した。</p> <p>● 専門業者による消毒により旅客が乗船していた船舶は通常どおり運航（運休せず） ※ i) 保健所から濃厚接触者なしとの連絡があったこと、ii) 乗組員及び清掃業者に対し抗原検査キットによる診断を実施した結果、全員の陰性を確認できたこと、iii) 専門業者による船内の消毒作業が完了したことから、通常どおり運航することを決定 なお、決定に当たっては、運輸局に事前に連絡している。</p>	
その他の取組	
<p>抗原検査キットの用意</p> <p>家族が濃厚接触者となった場合や乗組員に風邪症状がある場合に、PCR 検査を受けることなく簡易的に結果が分かるよう、抗原検査キットを会社として購入し、船内にも配備している。</p>	

(注) 当局の調査結果による。

図表 3-3-⑦ 乗組員が下船後に感染したことが判明した際の X 事業者の対応事例

基本情報																									
判明時期	令和 3 年 8 月																								
感染者が乗船した船の種類	長距離フェリー																								
判明後の対応																									
<p>● 乗組員が下船した 5 日後（次の乗船前日）に感染が判明</p> <p>● 保健所に消毒作業や船舶の運航について確認</p> <p>保健所によると、社内に濃厚接触者はなく、発症前に乗船した船舶の消毒の必要はないとのことであった。 濃厚接触者もいなかったことから、乗組員が乗船していた船舶は運航休止とはならなかった。</p> <p>● 念のため、感染した乗組員が発症前に利用した船内設備の消毒、抗原検査を実施</p> <ul style="list-style-type: none"> 保健所からの連絡では、船内設備の消毒は不要とのことであったが、社の判断により消毒を実施 感染した乗組員と同乗していた乗組員を対象に抗原検査キットを使用した検査を実施。検査をした乗組員の「陰性」を確認 																									
その他の取組																									
<p>船上で旅客又は乗組員が、新型コロナウイルス感染症が疑われる症状を発症した場合の対応フロー図を社の方針を従業員に示すために作成。対応フロー図の内容は以下のとおり。</p> <p>① 旅客が、新型コロナウイルス感染症が疑われる症状を発症した場合</p>																									
<pre> graph LR A[旅客の発熱] --> B[抗原検査 (任意)] B --> C[陽性] B --> D[陰性] C --> E[aへ] D --> F[bへ] </pre> <p>a 抗原検査で陽性だった場合</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>発熱した旅客</th> <th>旅客の同行者</th> <th>対応乗組員</th> <th>その他乗組員</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>抗原検査で陽性</td> <td>抗原検査を実施</td> <td>濃厚接触が疑われる場合は、自主隔離（職務には従事しない）</td> <td>会社へ連絡し 通常職務</td> </tr> <tr> <td>強制隔離 空き部屋で接触を遮断</td> <td>①陽性の場合 強制隔離</td> <td>↓ 下船</td> <td></td> </tr> <tr> <td>↓ 下船</td> <td>②陰性の場合 自主隔離を要請</td> <td>自宅待機</td> <td></td> </tr> <tr> <td>病院を受診し、 PCR 検査を受検</td> <td>↓ 下船</td> <td>濃厚接触者に 該当しなければ乗船可</td> <td></td> </tr> <tr> <td>陽性確定</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <ul style="list-style-type: none"> 船内は必要箇所を消毒し、旅客が PCR 検査で陽性になった場合、運輸局に連絡 旅客への抗原検査は任意のため、旅客に同検査を拒否された場合は、協力いただける範囲で自主隔離のお願い等臨機に対応を行う。 隔離で使用した客室は 2 航海（96 時間）使用を止め、その後に清掃する。 		発熱した旅客	旅客の同行者	対応乗組員	その他乗組員	抗原検査で陽性	抗原検査を実施	濃厚接触が疑われる場合は、自主隔離（職務には従事しない）	会社へ連絡し 通常職務	強制隔離 空き部屋で接触を遮断	①陽性の場合 強制隔離	↓ 下船		↓ 下船	②陰性の場合 自主隔離を要請	自宅待機		病院を受診し、 PCR 検査を受検	↓ 下船	濃厚接触者に 該当しなければ乗船可		陽性確定			
発熱した旅客	旅客の同行者	対応乗組員	その他乗組員																						
抗原検査で陽性	抗原検査を実施	濃厚接触が疑われる場合は、自主隔離（職務には従事しない）	会社へ連絡し 通常職務																						
強制隔離 空き部屋で接触を遮断	①陽性の場合 強制隔離	↓ 下船																							
↓ 下船	②陰性の場合 自主隔離を要請	自宅待機																							
病院を受診し、 PCR 検査を受検	↓ 下船	濃厚接触者に 該当しなければ乗船可																							
陽性確定																									

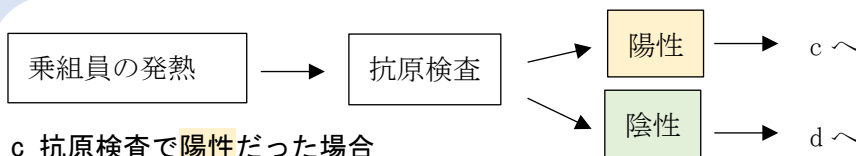
- ・発熱した旅客、旅客の同行者及び対応乗組員への食事提供はその都度確認するが、基本的に弁当又はテイクアウトとする。
- ・発熱した旅客や同行者の下船に関しては、保健所と相談し指示に従う。

b 抗原検査で陰性だった場合

発熱した旅客	旅客の同行者	対応乗組員	その他乗組員
抗原検査で陰性	自主隔離を要請	通常職務	会社へ連絡し 通常職務
↓	↓		
自主隔離を要請 外部との接触を遮断	下船		
↓ 下船			
病院を受診し、 PCR 検査を受検			

- ・自主隔離は、同行者を含め要請であり、強制ではない。

② 乗組員が、新型コロナウイルス感染症が疑われる症状を発症した場合



c 抗原検査で陽性だった場合

発熱した乗組員	濃厚接触の疑いがある乗組員	その他乗組員
抗原検査で陽性	濃厚接触が疑われる 場合は、自主隔離 (職務には従事しない)	会社へ連絡し、通常職務
↓	↓	
強制隔離 空き部屋で外部との 接触を遮断	抗原検査を実施	感染拡大防止のため、 i 抗原検査を全員実施 ii 発熱者の PCR 検査の結果等 状況が確定するまでは、他部 署との接触を回避し、下船し ない。
↓ 下船	↓ 下船	
病院を受診し、 PCR 検査を受検	自宅待機	
↓	↓	
陽性確定	濃厚接触者に当たら なければ乗船可	
↓		
治療		

- ・発熱者が PCR 検査で陽性となった場合、運輸局に連絡
- ・発熱者の下船は普段乗下船している港とする（※公共交通機関を使用せずに病院に行けるため）。
- ・乗組員食堂を使用中止とし、弁当又はテイクアウトにて対応する。
- ・発熱者及びその濃厚接触者の疑いがある者に対して原則人員の補充は行わない。
- ・隔離で使用した部屋は 2 航海（96 時間）使用止めとし、その後に清掃を行う。

d 抗原検査で陰性だった場合

発熱者	濃厚接触者（疑い）	その他乗組員
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;">抗原検査で陰性</div> <p style="text-align: center;">↓</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;">自主隔離 外部との接触を遮断</div> <p style="text-align: center;">↓ 下船</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;">病院を受診</div>	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;">通常職務</div>	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;">会社へ連絡し、 通常職務</div>

- ・発熱者の下船は普段乗下船している港とする（※公共交通機関を使用せずに病院に行けるため）。
- ・発熱者のみ弁当とする。

（注）当局の調査結果による。

(イ) その他

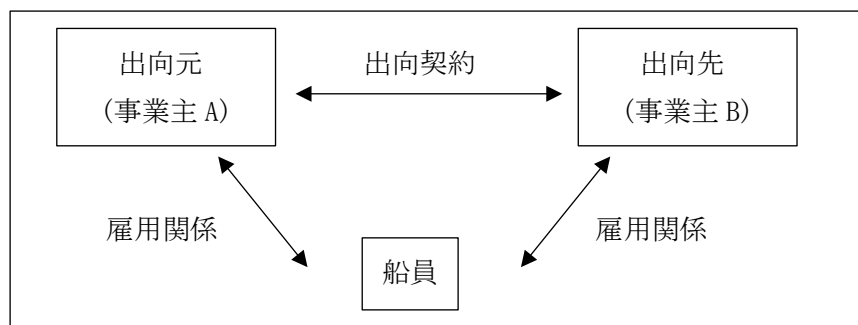
旅客航路事業者から新型コロナウイルス感染症感染防止対策に関する意見・要望等を確認したところ、「船員の交代要員の確保が難しい。」等の意見が確認できた。

このため、旅客航路事業者の参考となるよう、船員の交代要員の確保に関連して当局が九州運輸局を通じて把握した情報を以下のとおり紹介する。

図表 3-③-⑧ 船員の交代要員の確保について

事業者からの意見
業界の人手不足やコロナ禍により休業を余儀なくされること、旅客の減少等により資金的にも人員確保が難しいこと等の理由から、乗組員が濃厚接触者等になった場合や感染した場合の交代要員の確保ができない。
参考情報
<p>○ 船員の在籍出向の特例</p> <p>これまで、緊密な資本関係があり、技術指導、人事交流等の目的で実施されるもの限り、船員職業安定法（昭和 23 年法律第 130 号）上問題ないものとして認めていた在籍出向について、雇用船員の感染等に伴い、乗組船員を確保・維持できない船舶所有者に対し、交替要員を在籍出向の形態で配乗させる場合等の特例を認めることとした。</p> <p>なお、特例の適用に当たっては、あらかじめ地方運輸局等が次の①から④の要件への該当状況を確認した上で、全て要件を満たしていた場合に船員職業安定法上問題ない在籍出向として認めることとしている。</p>
<p>船員の在籍出向の特例が認められる要件</p> <p>① 新型コロナウイルス感染症に伴う影響により、乗組船員を確保・維持できない船舶所有者等に係るもの（以下のいずれかの場合によるもの）であること。</p> <ul style="list-style-type: none">出向先事業主が、船員職業安定所への求人の申込みや船員派遣事業者からの派遣船員の受入れ等、通常、船員を配乗するためにとるべき努力をしても、なお、必要な乗組船員を確保できない場合事業の一時的な縮小等を行う事業主が、人手不足等の事業主との間で在籍出向を活用して雇用維持を図るために行うものである場合 <p>なお、例えば、当初から出向することを目的として雇い入れて出向を命じたり、コロナの影響がなくなった後に新たに出向を命じたりするなど、コロナ禍の雇用維持の目的と考えられる範囲を超えているものでないこと。</p> <p>② 出向元、出向先のいずれも本邦事業主であること。</p> <p>③ 在籍出向の期間は当面 3 月程度とすること。</p> <p>④ 中間搾取や強制労働のおそれがないものであること。</p>

在籍出向について



(注)1 「船員職業安定法等の一部改正に伴う船舶管理会社及び在籍出向に関する基本的考え方について」(平成17年2月15日付け国海政第157号海事局長通達。平成21年12月28日最終改正)の別紙2に基づき、当局が作成した。

2 上記通達によると、在籍出向とは、密接な関連会社との人事交流、技術協力等人事管理の手段として活用されており、出向する船員と出向元事業主との間の雇用契約関係は維持されたまま、出向先事業主に対し労務の提供が行われる制度である。なお、在籍出向は、出向元事業主と出向先事業主との間の出向契約により、出向船員を出向先事業主に雇用させることを約して行われるものであり、出向元及び出向先双方との二重の雇用契約関係が生じる。

【問合せ先】

運輸局、運輸支局、海事事務所の船員職業安定窓口で受付

九州運輸局	092-472-3159、福岡運輸支局	093-322-2700
若松海事事務所	093-751-8111、長崎運輸支局	095-822-4403
佐世保海事事務所	0956-31-6165、熊本運輸支局	0964-52-2069
大分運輸支局	097-503-2011、宮崎運輸支局	0985-63-2513
鹿児島運輸支局	099-222-5660、下関海事事務所	083-266-7151

(注) 令和4年4月1日現在の情報である。

○ 資金繰り支援

国土交通省がホームページに掲載している「旅客船事業における支援メニュー（概要）」において、資金繰りの支援について紹介している。

・国土交通省ホームページ

<https://www.mlit.go.jp/common/001371052.pdf>

(注) 「旅客船事業支援メニュー（概要）」の内容は、令和3年4月1日現在の情報である。

なお、国土交通省及び九州運輸局は、以下のとおり、ホームページにおいて旅客航路事業者に参考になる情報を提供している。

図表 3-(3)-⑨ 国土交通省ホームページ等による参考情報

国土交通省
旅客航路事業者に参考となる情報を次のとおりホームページで紹介している。
○ 旅客船事業における支援メニュー（図表 3-(3)-⑧再掲） https://www.mlit.go.jp/common/001371052.pdf
○ 船員への新型コロナワクチン接種の円滑化や新型コロナウイルス感染症に係る船員関係事務の取扱いについて https://www.mlit.go.jp/maritime/maritime_tk4_000021.html
○ 安全政策課事務連絡の掲載 https://www.mlit.go.jp/kikikanri/content/001344236.pdf
九州運輸局
旅客航路事業者の取組事例を次の URL で紹介している。 https://www.tb.mlit.go.jp/kyushu/covid-19_taisaku_2.html#taisaku_ship

(注) 令和 4 年 4 月 1 日現在の情報である。

(4) まとめ

当局が、事業者による旅客等の感染が判明した際の対応状況等を調査した結果、前述の図表 3-(3)-④から図表 3-(3)-⑦のとおり、保健所等の連絡先一覧を整備し、船内や事務所内に備え付けている事業者や、船上で旅客又は船員が新型コロナウイルス感染症が疑われる症状を発症した場合の対応フロー図を作成している事業者などがみられた。また、旅客航路事業者からの意見を踏まえ、当局が九州運輸局から把握した情報を図表 3-(3)-⑧及び図表 3-(3)-⑨のとおり整理した。旅客航路事業者におかれては、新型コロナウイルス感染症感染防止対策を実施するに当たり、これらの取組や情報を参考にしていきたい。

【資料編】

資料1-① 海上運送法（昭和24年法律第187号）（抄）

（安全管理規程等）

第10条の3 一般旅客定期航路事業者は、安全管理規程を定め、国土交通省令で定めるところにより、国土交通大臣に届け出なければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

（特定旅客定期航路事業）

第19条の3 （略）

3 第10条の2から第11条まで、・・・の規定は、特定旅客定期航路事業について準用する。
・・・（略）。

（準用規定）

第19条の6の3 （略）

2 第10条の3、・・・の規定は、人の運送をする貨物定期航路事業について準用する。

（準用規定）

第20条の2 （略）

2 第10条の3、・・・の規定は、人の運送をする不定期航路事業（特定の者の需要に応じ、特定の範囲の人の運送をする不定期航路事業を除く。）について、準用する。

3 第10条の3、・・・の規定は、特定の者の需要に応じ、特定の範囲の人の運送をする不定期航路事業について、準用する。

（準用規定）

第23条 ・・・第9条から第11条まで、・・・の規定は、旅客不定期航路事業について準用する。

（注）下線は当局が付した。

資料1-② 「安全管理規程（例）」（抄）

（運航基準、作業基準、事故処理基準及び地震防災対策基準）

第3条 この規程の実施を図るため、運航基準、作業基準、事故処理基準及び地震防災対策基準を定める。

2 船舶の運航については、この規程及び運航基準に定めるところによる。

3 旅客の乗下船、車両の積込み、積付け及び陸揚げ、船舶の離着岸等に係る作業方法、危険物等の取扱い、旅客への遵守事項の周知等については、この規程及び作業基準に定めるところによる。

4 事故発生時の非常連絡の方法、事故処理組織、その他事故の処理に必要な事項については、この規程及び事故処理基準に定めるところによる。

5 地震が発生した場合又は津波警報等が発せられた場合には、地震防災対策基準に定めるところにより、地震防災対策を実施するものとする。

（関係官署への報告）

第49条 運航管理者は、事故の発生を知ったときは、速やかに関係運輸局（神戸運輸監理部及び沖縄総合事務局を含む。以下「運輸局等」という。）及び海上保安官署にその概要及び事故処理の状況を報告し助言を求めなければならない。

（注）1 九州運輸局の資料による。

2 下線は当局が付した。

資料1-③ 「事故処理基準（例）」（抄）

（事故等の範囲）

第2条 この基準において、「事故」とは当社の運航中の船舶に係る(1)～(4)に掲げる事象をいい、「事故等」とは事故及び(5)の事態（以下「インシデント」という。）をいう。

- (1) 旅客、乗組員又はその他の乗船者の死亡、行方不明、負傷若しくは疾病又はその他の人身事故（以下「人身事故」という。）
- (2) 衝突、乗揚げ、火災、浸水、漂流、行方不明、機関停止等重大な機関故障又はその他の救助を必要とする船舶の海難事故
- (3) 航路の障害、港湾施設の損傷又は荒天等による運航の阻害
- (4) 強取（乗っ取り）、殺人、傷害又は暴行・脅迫等の不法行為による運航の阻害
- (5) 前記(1)～(3)の事象に至るおそれの大きかった事態

(注) 1 九州運輸局の資料による。

2 下線は当局が付した。

資料1-④ 「事故等及び行政処分等の本省への報告について」（平成24年1月17日付け海事局運 労務課・次席運航労務監理官事務連絡）

現在、海上運送法及び内航海運業法に基づき安全管理規程の届出を行っている船舶運航事業者（外航を除く）において事故等が発生した場合、安全管理規程上、その状況を運輸局等へ報告することとなっておりますが、本省において、それら関連情報を把握・整理しておく必要があるため、今後、本省への事故等（行政処分等が伴わない場合も含む。）及び事故等を伴わない行政処分等にかかる報告は、下記のとおり取り扱うこととしたので、通知致します。

なお、平成17年7月7日付事務連絡「内航海運業者が運航する船舶に係る重大海難事故発生時における速報基準及び連絡体制について」及び平成17年9月30日付事務連絡「重大事故等が発生した場合の運航管理監査（特別監査）の実施について」は廃止する。

記

1. 報告対象・・・①海上運送法（外航除く）及び内航海運業法に基づき提出された安全管理規程（事故処理基準含む。）に定める事故等※（行政処分等が伴わない場合も含む。）
②事故等を伴わない行政処分等
なお、毎月の報告は、当該月分の報告だけでなく、過去の報告分も更新（朱書き）して報告。
※ 安全管理規程（例）事故処理基準（例）第2条に定める事故等の範囲をいう。
2. 報告内容・・・事故概要、行政処分等の内容【別紙 様式（略）】
なお、輸送の安全の確保に関する命令及び輸送の安全の確保に関する指導（文書又は口頭）等にかかる公文書及び事業者からの改善報告書もあわせて送付（メール）。
3. 報告時期・・・月1回（翌月15日まで）
※ 平成24年1月分（締め切り：2月15日）より報告

(注) 1 九州運輸局の資料による。

2 下線は上記事務連絡に付されていたものである。

資料 2 有限会社知床遊覧船に対する特別監査における主な違反事実

① 安全管理体制の欠如

【運航管理者等の職務及び勤務体制】

- 安全管理規程上、安全統括管理者及び運航管理者に求められる責務は重大であるにも関わらず、安全統括管理者と運航管理者を兼任する会社社長（以下「社長」という。）は、両ポストに求められる職務を理解せず、法令や安全管理規程への理解も不十分であり、その遂行を怠っていた。
- また、運航管理者は、事故当日の運航において、KAZU I（以下「本船」という。）が運航している間、営業所への常駐義務を果たさず、また、運航中は運航管理補助者も不在という状態であった。さらに、自らが職務をとれない場合に業務を引き継ぐべき運航管理者代行を置くことも怠った。
- 前回監査においても、運航管理者等について必要な勤務の体制を確立すべきことが指導されているにも関わらず今回の事故が発生したことから、会社が安全マネジメントを的確に実施し安全の確保を日常的に行っていく組織風土を持っているか強い疑問を禁じ得ず、会社の安全管理体制は欠如していたと言える。

【運航管理者の資質】

- 令和 3 年 3 月、会社は、社長を運航管理者に選任する届出において、実際には運航管理の実務の経験がほとんどなかったにも関わらず、海上運送法施行規則における運航管理者の資格要件である「船舶の運航の管理に関し 3 年以上の実務の経験を有する者」に該当する旨の虚偽の届出を行っていた。
- このように、運航管理者は輸送の安全の確保の要であるにも関わらず、一定の知識・経験を有する者が運航管理者に選任されていなかったため、輸送の安全の確保の仕組みを著しく形骸化させた。

【安全教育】

- 甲板員及び事務員に対して、法令や安全管理規程をはじめとする輸送の安全の確保に関する安全教育が実施されていなかった。
- 前回監査においても、全社員に対して安全管理規程に係る安全教育を定期的に行うことが指導されているにも関わらず、運航に関わる業務を行う職員の経験・教育の不足が再度露呈し、会社の運航管理が適切に行われていなかった。

② 発航基準に対する違反

- 本船船長は、本件事故当日、斜里町において、当日 3 時 9 分に海上で 6 時から 24 時まで風速 15.0m/s 以上とする強風注意報、9 時 42 分に海上で 9 時から 12 時まで波高 2.0m、12 時から 15 時まで波高 2.5m とする波浪注意報が発表されており、発航以前の時点で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は明らかであるにも関わらず、本船船長は発航を中止しなかった。

- また、船長は運航管理者として自ら気象・海象等を詳細に確認することを怠った結果、本船船長に対して、運航中に気象・海象が悪化した場合はその時点で引き返す「条件付き運航」として発航を認め、安全管理規程が運航管理者に求める発航中止の指示を行わなかった。
- さらに、本件事故当日、運航管理者及び本船船長は、運航可否判断等の結果を記録していなかった。
- 前回監査においても、運航可否判断等の結果の記録を指導しているにも関わらず、運航管理者及び本船船長はその記録を怠り、安全な航行を担保するための発航基準を遵守していなかったことから、事故当日に本船の発航を止められず、両者に求められる職責を全く果たしていなかった。

③ 通信体制の不備

- 会社の届け出た運航基準においては、連絡方法として衛星携帯電話、業務用無線設備、携帯電話が設定されていたにも関わらず、以下の問題が確認された。
 - ・衛星携帯電話
昨シーズン末頃から故障して使用できない状態であり、船内の備え置かれず、グループ会社の事務所に故障した状態で保管されていた。
 - ・業務用無線設備
会社は、安全管理規程において「業務用無線設備」を連絡方法の一つとして定めていたが、会社の無線設備は業務用の使用が認められたものではなく、前回監査においてもその旨指摘されていたにも関わらず、業務用無線設備を配置しなかった。
なお、会社の無線設備は、営業所のアンテナが破損しており、事故当日は使用できない状況であった。
 - ・携帯電話
本船の船舶安全法に基づく無線設備は、令和4年4月20日の日本小型船舶検査機構(JCI)の中間検査において、航路全域で通じるとの船長の申告により、衛星携帯電話からauの携帯電話に変更されているが、auの携帯電話では、実際には通信できなかったと推測される。
なお、社長は、本船船長よりauの携帯電話も航路全域で通じるようになったとの説明を受けていたことから、それ以上の確認を行っていなかったとしている。
また、本船船長には、航路全域で通話可能とされるdocomoの業務用携帯電話も配布されていたが、本船船長は当該携帯電話を事故当日携行していなかったことが確認された。
- このように、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。
- 前回監査においても、運航管理者が常時連絡できる体制を維持することを指導しているのにも関わらず、船舶と陸側の連絡方法の確保の重要性を認識せず、運航管理者として必要な職務を適切に遂行していなかった。

④ 定点連絡の不履行

- 安全管理規程において、船長は運航中に所定の地点で運航管理者に連絡するとともに、運航

管理者は船舶の動静を把握できないときに必要な措置を講ずべきとされている。

- しかしながら、事故当日は本船船長から運航管理者への定点連絡が全く行われず、社長は運航管理者代行や運航管理者補助者を置かないまま事務所を不在にして、本船の動静の把握を怠った。
- 前回監査においても、運航管理者への定点連絡を確実に実施することが指導されているにも関わらず、本船船長、運航管理者ともに安全管理規程において両者に求められる職務を果たしていなかった。

⑤ 船体の状況及び本船船長の資質

- 本船の船底に損傷があったとの見解が複数の関係者から得られたが、本船が沈没しているため、確認することができなかった。今後、本船引揚げ等により更なる情報が得られる可能性がある。
- 本船船長の知見・経験や操船能力といった資質について、当該海域での経験の少なさを懸念していたという見解が複数の関係者から得られたが、本船船長が行方不明となっているため、それ以上確認することはできなかった。

(注) 令和4年5月23日国土交通省海事局、北海道運輸局「有限会社知床遊覧船に対する特別監査の結果」より抜粋して記載した。

資料 3-① 「新型コロナウイルス感染症対策の基本的対処方針」（令和2年3月28日付け新型コロナウイルス感染症対策本部決定）（抄）

三 新型コロナウイルス感染症対策の実施に関する重要事項

(6) その他重要な留意事項

4) 社会機能の維持

- ① 指定公共機関及び指定地方公共機関は、電気、ガス、水道、公共交通、通信等の維持を通して、国民生活及び国民経済への影響が最小となるよう公益的事業を継続する。
- ② 政府は、指定公共機関の公益的事業の継続に支障が生じることがないように、必要な支援を行う。

(注) 1 内閣官房ホームページ掲載の資料による。

2 下線は当局が付した。

資料 3-② 「新型コロナウイルス感染症対策の基本的対処方針」（令和 2 年 3 月 28 日付け新型コロナウイルス感染症対策本部決定、令和 2 年 4 月 7 日付け改正）（抄）

（別添）緊急事態宣言時に事業の継続が求められる事業者

（中略）

4. 社会の安定の維持

・社会の安定の維持の観点から、緊急事態措置の期間中にも、企業の活動を維持するために不可欠なサービスを提供する関係事業者の最低限の事業継続を要請する。

① 金融サービス（銀行、信金・信組、証券、保険、クレジットカードその他の決済サービス等）

② 物流・運送サービス（鉄道、バス、タクシー・トラック、海運・港湾管理、航空・空港管理、郵便等）

（以下、略）

（注）1 九州運輸局の資料による。

2 下線は当局が付した。

資料 3-③ 「『感染防止対策及び船上で乗組員や乗客に新型コロナウイルス感染症に罹患した疑いがある場合の対応等について』について」（令和 2 年 5 月 11 日付け国土交通省海事局安全政策課・船員政策課・外航課・内航課事務連絡）（抄）

4. 有症者等（有症者及び濃厚接触者）が発生した場合の対応

（1）日本での接岸時（入港時）の場合

① 接岸している港の最寄りの保健所（内航船の場合）又は検疫所（外航船の場合）に直ちに連絡する（会社や代理店を通じて可）とともに、指示を受ける。

また、接岸している最寄りの運輸局等に報告する（会社や代理店を通じて可）。

② 保健所又は検疫所の指示に従い必要な措置を実施する

③ 保健所又は検疫所の指示に従い消毒を実施する

・ 保健所又は検疫所の指示に従い、居住区等の有症者等が常時利用する区域の消毒を実施する。

・ 自ら消毒作業ができない場合であって、専門業者等に消毒を依頼する場合は、必要に応じて保健所又は検疫所に適切な消毒業者の紹介を要請する。

④ 濃厚接触者等への対応を行う。

（中略）

5. おわりに（業務の継続について）

海運事業者は、乗組員が新型コロナウイルスに感染した場合でも可能な限り操業等の業務を継続するため、以下の体制をあらかじめ検討し、必要な準備を行ってください。この際、困難なことがあれば、必要に応じて最寄りの運輸局にご相談ください。

① 船内における新型コロナウイルス対策の責任者、担当者の選定

② マスク、消毒液、ビニール手袋等の確保・手配、消毒の手順の作成、消毒実施要員の選定

③ 乗組員の交代要員の確保

（注）九州運輸局の資料による。