

参議院常任委員会調査室・特別調査室

論題	知床遊覧船事故をめぐる事故防止対策と事故対応の改善 －国会論議における指摘を踏まえた考察－
著者 / 所属	山越 伸浩 / 国土交通委員会調査室
雑誌名 / ISSN	立法と調査 / 0915-1338
編集・発行	参議院事務局企画調整室
通号	448 号
刊行日	2022-7-29
頁	188-202
URL	https://www.sangiin.go.jp/japanese/annai/chousa/ripou_chousa/backnumber/20220729.html

※ 本文中の意見にわたる部分は、執筆者個人の見解です。

※ 本稿を転載する場合には、事前に参議院事務局企画調整室までご連絡ください（TEL 03-3581-3111（内線 75013）／ 03-5521-7686（直通））。

知床遊覧船事故をめぐる事故防止対策と事故対応の改善

— 国会論議における指摘を踏まえた考察 —

山越 伸浩

(国土交通委員会調査室)

1. はじめに
2. 海上運送法上の対応（運航管理者の資格確認等）
3. 船舶安全法上の対応（中間検査の在り方等）
4. 海上保安庁の対応（海難救助体制）
5. おわりに（補足：被害者等の救済と観光船業界への過度な負担の排除）

1. はじめに

令和4年4月23日、北海道の知床半島沖合で、観光遊覧船（以下「遊覧船K」という。）が沈没した。7月19日現在、乗客乗員26人のうち14人の死亡が確認され、12人が行方不明となっている¹（以下「知床遊覧船事故」という。）。

知床遊覧船事故を起こした観光遊覧船会社（以下「S社」という。）の社長（以下「社長」という。）は、事故後、4月27日に記者会見を行っている。社長は、事故当日の遊覧船Kの航路海域において強風注意報と波浪注意報の発表を確認していたものの、天候が悪化した場合には引き返すという「条件付き出航」を自ら判断した旨を述べた²。しかし、これについて、斉藤国土交通大臣は、安全管理規程の運航基準（後述）に基づかない出航で、「あり得ないものだ」としている³。

知床遊覧船事故後に実施された特別監査（以下「令和4年特別監査」という。）の結果が令和4年5月23日に公表され、S社における数々の法令違反が確認された。このため、6月16日付けで海上運送法第16条（第23条において準用）に基づき、S社の旅客不定期

¹ 国後島で5月に男女各1人の遺体が発見されており、遊覧船Kの乗員（男性）及び乗客（女性）とDNA資料が一致していると報じられている（『朝日新聞』（令4.6.25）ほか）。また、6月28日にサハリン南部で新たに男性1人の遺体が発見されている（『北海道新聞』（令4.6.29）ほか）。今後、ロシアから遺体を引き渡され、日本側で死亡が確認されれば、死亡者と行方不明者の人数が変わる可能性がある。

² 『読売新聞』（令4.4.28）、『産経新聞』（令4.4.28）ほか

³ 斉藤国土交通大臣会見要旨（令4.4.28）

航路事業（後述）の許可について同法の運用上初となる取消処分が行われた。今後も、海上保安庁による捜査⁴や運輸安全委員会の調査によって様々な事実が明らかとなろう。

国土交通省は、岸田内閣総理大臣の指示⁵により事故の再発防止策を検討するため、令和4年4月28日、「知床遊覧船事故対策検討委員会」（以下「検討委員会」という。）を設置している。検討委員会は、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し、7月14日、「中間取りまとめ」を公表した。今後、年内を目途に最終取りまとめの公表を予定している。

遊覧船Kは、令和3年5月及び6月に2回の事故（以下「令和3年の2回の事故」という。）を起こしており、S社に対し、北海道運輸局によって海上運送法に基づく特別監査（以下「令和3年特別監査」という。）と行政指導が実施された。また、同年10月にも、令和3年特別監査のフォローアップのため、抜き打ちで同運輸局によるS社への訪問（以下「抜き打ち訪問」という。）が行われた。さらに、知床遊覧船事故の直前の令和4年4月20日、船舶安全法に基づき日本小型船舶検査機構による中間検査（後述）が行われた。それにも関わらず、知床遊覧船事故が発生したことについて、国会でも、様々な観点から論議が行われた。また、それに加え、事故当日に海保のヘリコプターの現場到着が通報から3時間経過したことなどの事故対応についても論議が行われた。

本稿では、国会論議において、知床遊覧船事故をめぐる事故防止対策や事故対応の改善に向けて、どのような課題が明らかにされたのかを取りまとめることとしたい。

2. 海上運送法上の対応（運航管理者の資格確認等）

S社は海上運送法の規定に基づき海上運送事業の一つである旅客不定期航路事業⁶として事業許可を受けており、その安全性の確保は海上運送法に基づき行われていた。

ここでは、海上運送法に基づいて行われた安全の確保をめぐる国会論議を見ていきたい。

（1）運航管理者の資格確認

海上運送法第10条の3第1項（第20条の2において準用）では、事業者が、自ら安全管理規程を定め、国交大臣に届け出ることが義務付けられている。安全管理規程については、輸送の安全を確保するために事業者が遵守すべき事項⁷に関し、必要な内容を定めた

⁴ 令和4年5月2日に網走海上保安署が業務上過失致死の疑いでS社に自宅捜査に入ったほか（『日本経済新聞』夕刊（令4.5.2））、同年6月21日には北海道総合通信局が電波法違反でS社と社長を同海上保安署に告発している（『産経新聞』（令4.6.22））。

⁵ 岸田内閣総理大臣記者会見（令和4年4月26日）

⁶ 「海上運送事業」は、船舶運航事業、船舶貸渡業、海運仲立業及び海運代理店業をいう。このうち「船舶運航事業」は、海上において船舶により人又は物の運送をする事業で港湾運送事業以外のものをいい、定期航路事業と不定期航路事業とに分けられる。「定期航路事業」は一定の航路に船舶を就航させて一定の日程表に従って運送する旨を公示して行う船舶運航事業をいい、「不定期航路事業」は定期航路事業以外のものをいう。このうち「旅客不定期航路事業」は、一定の航路に旅客船（13人以上の旅客定員を有する船舶）を就航させて人の運送をする不定期航路事業（本邦の港と本邦以外の港との間又は本邦以外の地域の各港間における運送をするもの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ものを除く。）をいう。

⁷ ①輸送の安全を確保するための事業の運営の方針に関する事項、②輸送の安全を確保するための事業の実施及びその管理の体制に関する事項、③輸送の安全を確保するための事業の実施及びその管理の方法に関する事項、④安全統括管理者の選任に関する事項、⑤運航管理者の選任に関する事項

ものであることが求められている。そして、これに基づき、事業者は、海上運送法施行規則の要件に該当する一定の知識・経験を有する者を安全統括管理者⁸又は運航管理者⁹として選任することとなっている。

知床遊覧船事故の際、社長が安全統括管理者と運航管理者を兼務し¹⁰、運航の安全を一手に把握する立場にあった。しかし、社長は、事故後の4月27日の記者会見で、安全管理規程には出航中止の判断基準となる具体的な数字（運航基準）が書かれていないこと、強風注意報、波浪注意報を把握していながら「条件付き出航」を認めたことなどを答えた。そのため、安全管理規程についての社長の理解度に疑問を呈する報道がなされた¹¹。

令和4年特別監査の結果においては、「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¹²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。」とされ、社長には運航管理者の資格要件がなかったことが判明している。

国会では、S社が社長を安全統括管理者及び運航管理者に選任した旨を北海道運輸局に届け出たときと、令和3年特別監査のときのそれぞれにおいて、社長の運航管理者としての資格要件を確認すべきだったのではないかと議論が行われている。

ア 届出時における運航管理者等の資格要件の確認

海上運送法第10条の3第5項（第20条の2において準用）では、事業者は、安全統括管理者又は運航管理者を選任し、又は解任したときは、国土交通省令で定めるところにより、遅滞なく、その旨を国交大臣に届け出なければならない旨が規定されている。

令和3年3月26日、S社から社長を安全統括管理者及び運航管理者に選任する旨の届出が北海道運輸局に提出され、同日受理された¹³。S社より届け出られた運航管理者資格証明書には、海上運送法施行規則における要件として、同等以上の規模の事業における船舶の運航管理に関して3年以上の実務経験（運航管理補助者（後述））を有する旨の記載がなされた。国会では、その確認の有無について議論となり、国交省は、書面の確認を行っている旨を答弁したが、それに対し、書面の確認だけではなく事実関係を確認する仕組みに変えるべきではないかとの質疑がなされた。しかし、改めて、国交省は、海上運送法第50条では、虚偽の届出をした場合には罰則が適用されることから、適切に運航管理者が選任されることが担保される仕組みとなっている旨を答弁した¹⁴。

⁸ ここでの安全統括管理者とは、旅客不定期航路事業者が、前掲脚注7中①から③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（海上運送法施行規則第22条の2の2参照）を備える者のうちから選任する者をいう。

⁹ ここでの運航管理者とは、旅客不定期航路事業者が、前掲脚注7中の②と③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、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（海上運送法施行規則第22条の2の3参照）を備える者のうちから選任する者をいう。

¹⁰ 第208回国会参議院国土交通委員会会議録第11号（令4.5.10）

¹¹ 『毎日新聞』（令4.4.30）

¹² 海上運送法施行規則第22条の2の3参照

¹³ 第208回国会参議院国土交通委員会会議録第11号（令4.5.10）

¹⁴ 同上

ところが、令和4年特別監査の結果でS社の記載内容が虚偽であることが判明し、単に罰則を規定しただけでは、法的担保としての役割を果たさないことが示された。

これを受け、国交省は、今後、提出された書面の確認だけでなく、第三者への聞き取りや申請内容の裏付け事実の確認等により、届出時の資格要件を確認するとしており¹⁵、検討委員会も、事業参入の際の安全確保に関するチェックを強化するとしている。

そうであるならば、既に届け出られている全国の安全統括管理者や運航管理者の資格要件について、改めて確認するのが注目される。

ところで、海上運送法施行規則第28条では、法人の役員に変更があった場合には、遅滞なく、変更報告書を所轄地方運輸局長に提出する旨が規定されている。そして、変更報告書には、新役員が海上運送法上の欠格事項¹⁶に該当しない旨の宣誓書を添付することも規定されている。

S社は、平成13年に設立されているが、その後、社長により買収され、平成28年6月30日に登記の変更がなされた。しかし、変更報告書は登記期日と異なる日付が記載されたまま受理され、その提出も登記変更から約10か月遅れの平成29年4月7日だったとされる。加えて、宣誓書の提出も大幅に遅れていたことも指摘された¹⁷。

運航管理者の資格要件や変更報告書の確認に見られるような届出時の行政のずさんな事務対応が、S社のような事業者の参入を許すことにつながったと言えよう。

イ 令和3年特別監査時における運航管理者等の資格要件の確認

国会では、令和3年特別監査において社長の資格要件の確認が行われなかったことが指摘されている¹⁸。

令和3年の2回の事故については、1回目の5月の事故は浮遊物への接触事故、2回目の6月の事故は座礁事故であった。それに対し、国交省は、安全管理規程の遵守（船員による見張りの確実な実施、運航基準に基づく運航の可否判断をしっかりと行って運航記録簿¹⁹に記載すること）等を行政指導したとしている²⁰。しかし、同年3月に社長が運航管理者に選任されてから、わずか3か月のうちに2回も事故が起きていた。こうした事実を踏まえるならば、令和3年特別監査において、社長の運航管理者としての資格要件の真偽についても確認すべきであったと思われる。

検討委員会は、行政監査時にも運航管理者の資質要件を満たしているか否かについて確認を行うとしており、今後の対応が期待される。ただし、事故後に行われる特別監査時よりも、届出時の資格要件の確認を一層重視すべきであろう。

¹⁵ 第208回国会参議院国土交通委員会会議録第15号（令4.5.24）

¹⁶ ①1年以上の懲役又は禁錮の刑に処せられ、その執行を終わり、又は執行を受けることがなくなった日から2年を経過していない者、②一般旅客定期航路事業の許可、特定旅客定期航路事業の許可又は旅客不定期航路事業の許可の取消しを受け、その取消しの日から2年を経過していない者である。

¹⁷ 第208回国会衆議院国土交通委員会会議録第14号6頁（令4.5.20）

¹⁸ 第208回国会衆議院予算委員会会議録第20号3頁（令4.5.27）

¹⁹ S社の安全管理規程第28条において、「運航管理者及び船長は、運航中止基準に係る情報、運航の可否判断、運航中止の措置及び協議（船長が運航管理者を兼務している場合を除く。）の結果等を記録しなければならない。」と定めており、その記録簿を指す。

²⁰ 第208回国会衆議院国土交通委員会会議録第12号20頁（令4.5.13）

（２）令和３年特別監査等について

国会では、Ｓ社に対して、令和３年特別監査とそれに基づく行政指導に加え、同年10月の抜き打ち訪問が実施されたにも関わらず、なぜ、これらが知床遊覧船事故の防止につながらなかったのかについて様々な議論が行われた。

ア 令和３年特別監査等における行政の確認体制の在り方

令和３年７月30日にＳ社が北海道運輸局に提出した「改善報告書」の内容について、確認不足であったことが国会論議の中で明らかにされている。

改善報告書とは、令和３年特別監査に基づき、北海道運輸局が行った行政指導に対して、Ｓ社がその後、どのような改善策を講じたかを報告した書類である。国会では、Ｓ社から改善報告書の記載の仕方が分からない旨の電話相談等があり、同運輸局がひな形を作成し、それに基づいてＳ社が作成したことが明らかにされている²¹。なお、事業者が虚偽の報告を行えば、海上運送法第24条第１項に違反し処罰対象となる。

Ｓ社からは、当初、北海道運輸局に対し、今後も勉強会を開催するなど安全教育を実施していく旨の説明がなされたため、令和３年７月21日、同運輸局の担当者は、Ｓ社に対し、「今後、安全教育を定期的に行うよう計画表を作成した」と記載したひな形を提示したとされる。しかし、同月28日にＳ社から送付された資料にそのような記載がなかったことから、同運輸局は、Ｓ社が計画表を作成しなかったとの認識に立ち、Ｓ社が実施する改善事項を正しく表現する文章として、定期的に勉強会を開くなど安全管理体制の構築を図っていく旨の記載を行うよう提案したとされている²²。

結局、北海道運輸局がひな形まで示して指導した勉強会の記録については、令和４年特別監査の結果で「安全教育が実施されていなかった」と指摘されるまで確認されていない。抜き打ち訪問で担当者不在を理由に確認できず、その後も、そのまま確認されずにいたからである²³。結局、ここでも法的担保を裏打ちする体制がとられていなかったことが物語られている。

また、改善報告書に添付された運航記録簿についても確認体制の甘さが指摘されている。改善報告書については、北海道運輸局海上安全環境部長以下11人がその内容を確認したとされるが、令和３年７月10日から19日まで、風速、波高及び視程の記録に全く同じ値が連続して書き込まれていたとされる。国交省は、このように不自然な点がありながら、Ｓ社に対して特段の問題を指摘できず、抜き打ち訪問の際にも、運航記録簿の存在を確認しつつも、その内容の精査ができていない旨を答弁している²⁴。

国交省は、安全管理規程の実効性の確保について、違反の程度に応じて適切な指導あるいは処分を行うということが大変大事であり、必要なときには厳然と処分を行うことが重要であるとの認識を示している²⁵。しかし、現場の取組姿勢をこのように変えるためには、職員の資質を問い直すことに加え、事故防止のために妥協を許さない取組に対

²¹ 第208回国会衆議院予算委員会議録第20号 3～4 頁（令4. 5. 27）

²² 第208回国会衆議院予算委員会議録第20号 4 頁（令4. 5. 27）

²³ 第208回国会衆議院予算委員会議録第20号 5 頁（令4. 5. 27）

²⁴ 第208回国会衆議院国土交通委員会議録第13号 5 頁（令4. 5. 18）

²⁵ 第208回国会衆議院国土交通委員会議録第12号22頁（令4. 5. 13）

して一層積極的に人事評価していく職場環境を形成することが必要となろう。

イ 運航管理補助者の確認の在り方

運航管理補助者は、運航管理者の職務を補佐するほか、運航管理者がその職務を執行できないときに運航管理者を代行する者（運航管理代行者）である。しかし、海上運送法の関係法令には直接の規定がなく、事業者が作成する安全管理規程に定められている役職である。例えば、S社の安全管理規程では、「経営トップが安全統括管理者と運航管理者の推薦により（経営トップが兼任している場合を除く。）運航管理補助者を選任する」とされており、資格要件も問われることはない。

国会では、S社の安全管理規程における事故処理基準²⁶に係る非常連絡表（令和3年7月30日時点）について、運航管理補助者の氏名が空欄であったことについて取り上げられた。令和3年特別監査においては、同年6月の時点で、S社に5人の運航管理補助者が確認されていたにもかかわらず、それらの氏名が記載されずに安全管理規程の変更届出が受理されていたからである²⁷。

運航管理補助者は、運航管理者と異なり、その選任あるいは解任の場合に、国交大臣に届出を行うことは求められておらず、実際に、S社から北海道運輸局に対してそのような届出はなかったとされている。しかし、国交省は、事業者の運航管理体制を把握し、安全管理規程の実効性を確保する観点からは、運航管理補助者の氏名を記載させた上で安全管理規程の変更届出をさせるべきであったとしている²⁸。

その後、S社では、運航管理補助者に選任されていた社員が次々と雇い止めとなったものの、同年10月に抜き打ち訪問が実施された際には、運航管理補助者であった遊覧船Kの船長から、運航管理者である社長が不在の場合でも事務所に運航管理補助者がいること等が口頭で確認されていた。しかし、知床遊覧船事故の際には、S社の運航管理補助者は同船長（出航中で不在）のみとなっており、社長は安全管理規程に違反して運航管理代行者（S社の安全管理規程では、運航管理補助者の中から指名）を指名せずに営業所を不在にしまった²⁹。

国交省は、今後、運航管理補助者の選任又は解任時の届出を求めることを含め、安全管理規程の実効性を確保する観点から検討し、必要な措置をとっていくとしている³⁰。

運航管理補助者は、運航管理者の代行者として重要な役職であることから、今後、事業者の安全管理規程の中だけでなく、海上運送法関係法令にもその役割を位置付け、運航管理代行者を指名せずに運航管理者が事務所を不在にした場合は処罰の対象とすることも検討すべきであろう。また、運航管理補助者には選任時と選任後の一定期間ごとに地方運輸局が主催する研修を義務付けるなど一定の安全管理能力を獲得できるようにす

²⁶ 安全管理規程に基づき、事業者の運航中の船舶に係る事故等の処理に関し、安全管理規程の運用上の基準を明確にしたもので、事故等処理を迅速かつ適切に実施し、人命の安全の確保と損害の局限を図るとともに、事故等の原因等を究明し、将来の船舶の運航の安全に資することを目的としている。

²⁷ 第208回国会衆議院国土交通委員会議録第13号5頁（令4.5.18）

²⁸ 同上

²⁹ 第208回国会衆議院国土交通委員会議録第13号6頁（令4.5.18）

³⁰ 同上

るとともに、その選任状況を確認できる仕組みを構築することが必要ではないか。

（３）事故の情報公開と優良事業者の選択

国会では、利用者が適切な事業者選択を行えるよう、旅客船の事故に対する行政指導の内容等の情報公開の在り方等について議論が行われた。

海上運送法第19条の2の2（第20条の2において準用）では、国交大臣は、毎年度、安全確保命令³¹に係る事項その他の国土交通省令で定める輸送の安全にかかわる情報³²を整理し、これを公表することを定めている。

国交省は、具体的な公表方法として、行政処分を行った事案については事業者名と事故概要、処分内容を公表するとともに、行政指導を行った事案については同様の事故の再発防止に有益と思われる輸送の安全に重大な関係を有するものを公表する旨答弁している³³。

そこで、令和3年8月6日に公表された「海上輸送の安全にかかわる情報（令和2年度）」を確認すると、同年度の事故の発生状況として206件（旅客船96件、貨物船110件）、立入検査実施状況について、監査実施件数は全体で1,919件、うち事故発生時等の特別監査の実施数は45件、安全確保命令発出事業者数は2者、輸送の安全確保に関する指導を行った事業者数は15者などの集計値が並んでいる。具体的な事例として事業者名が公表されているのは安全確保命令が発出された2者に過ぎない³⁴。

国交省は、行政指導を行った個別の事案の公表については必ずしも統一的な運用がなされていないとし、観光遊覧船の利用者による事業者選択や、第三者による監視を通じた事業者の適正な事業運営等を確保していく観点から、情報公開の在り方も含め、検討委員会において安全対策を総合的に検討していくとしている³⁵。しかし、1年に一度の情報公開では、タイムリーさに欠け、利用者がこれを参考にすることは一般的に考えにくい。

S社の利用者の約8割が、S社のウェブサイトあるいはその窓口から直接予約又は購入を行っていることが国会論議で明らかにされている³⁶。一方で、国交省は、安全情報の提供は、利用者による選択や、第三者による監視を通じた事業者の適正な事業運営等の確保を図る観点から極めて重要だと考えていると答弁している³⁷。

³¹ 安全確保命令は、海上運送法第19条第2項（第20条の2において準用）に基づく命令である。国交大臣は、同項に基づき、旅客不定期航路事業者の事業について輸送の安全を阻害している事実があると認めるときは、当該事業者に対し、輸送施設の改善、事業計画の変更、安全管理規程の遵守その他の輸送の安全を確保するため必要な措置をとるべきことを命ずることができる。

³² 海上運送法施行規則第19条の2において、①海上運送法第25条第1項の規定による立入検査（輸送の安全の確保に係るものに限る。）に係る事項、②安全確保命令に係る事項、③その他輸送の安全に重大な関係を有する事項がある場合には、その事項と定められている。

³³ 第208回国会参議院国土交通委員会会議録第11号（令4.5.10）。なお、令和3年度の全ての事故に関わる情報については、S社の令和3年の2回の事故を含め整理中であるとし、他の事故との比較対照も行いながら、事故の再発防止に有益かどうか判断して、令和4年夏頃に公表予定であるとしている（第208回国会衆議院国土交通委員会会議録第12号20頁（令4.5.13））。

³⁴ 国交省ウェブサイト<<https://www.mlit.go.jp/maritime/content/001417823.pdf>>参照（URLの最終アクセス日は、令和4年7月19日である。以下同じ。）

³⁵ 第208回国会参議院国土交通委員会会議録第11号（令4.5.10）

³⁶ 第208回国会衆議院国土交通委員会会議録第12号21～22頁（令4.5.13）

³⁷ 第208回国会参議院国土交通委員会会議録第11号（令4.5.10）

そうであるならば、国交省は、旅客船に関しても事業者の行政処分情報を含む安全情報検索ができるように、バス、タクシー、トラックといった事業用自動車について作成しているウェブサイト「自動車総合安全情報」³⁸と同様のウェブサイトを作成し、類似の情報を公表すべきであろう。

国会では、優良な事業者に対して優良認証マークや証書を交付して、船舶内への掲示やウェブサイトに掲載する制度を設けるべきではないかとの意見が出され、斉藤国交大臣も一つのアイデアであると評価している³⁹。

類似の制度として、公益社団法人日本バス協会が平成23年度から運用している「貸切バス事業者安全性評価認定制度」がある。同制度は、貸切バス事業者からの申請に基づき、同協会が事業者の安全性や安全確保に向けた取組状況について評価・認定し、公表する制度である。認定を受けた貸切バス事業者は、国交省と同協会のウェブサイトで公表され、バスの車体に「SAFETY BUS」（セーフティバス）マークを貼り付けることが認められており、優良事業者であることが外観から判断可能となっている。利用者の事業者選択において安心さと利便性を与えており、検討委員会でも導入を検討するべきとされている。

3. 船舶安全法への対応（中間検査の在り方等）

船舶安全法は、船体が容易に転覆、沈没しない構造であることなど船舶の安全性を確保するため、構造・設備等の安全基準を規定し、その確認のため船舶検査を義務化している。

ここでは、船舶安全法に基づいて行われた安全の確保をめぐる国会論議を見ていきたい。

（1）日本小型船舶検査機構による中間検査の在り方

遊覧船Kは、総トン数19トンで、小型船舶安全規則において総トン数20トン未満とされる小型船舶に分類される。船舶安全法では、総トン数20トン以上の船舶を国が検査する一方、総トン数20トン未満の船舶を同法に基づき設立された認可法人である日本小型船舶検査機構（以下「機構」という。）が検査することが定められている。

機構が行う小型旅客船の検査については、小型船舶が初めて航行の用に供されるときとその後5年ごとに実施される定期検査に加え、定期検査の間に毎年実施される中間検査や、大きな修理や改造を行った場合に行われる臨時検査などがある。なお、中間検査は、船体の外観の確認、エンジンの作動確認、救命設備の状態の確認等を主な検査項目としている。

知床遊覧船事故の直前の4月20日、機構によって中間検査が行われていたことから、その在り方について国会論議の対象となった。

ア 無線設備の確認

事故当日、遊覧船Kの無線設備は、この中間検査で認められた遊覧船Kの船長の携帯電話であった。しかし、海保への事故の第一報は、その携帯電話からではなく、遊覧船Kに搭載されていたアマチュア無線を受信した別の事業者から行われたとされている⁴⁰。

³⁸ 国交省「自動車総合安全情報」〈<https://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/index.html>〉参照

³⁹ 第208回国会衆議院国土交通委員会議録第12号23頁（令4.5.13）

⁴⁰ 第208回国会衆議院国土交通委員会議録第13号16～17頁（令4.5.18）

さらに遊覧船Kからも海保への緊急通報118番がなされたが、やはり同船長の携帯電話からではなく、乗客のものから行われたとの報道がなされている⁴¹。なお、海保は、捜査中のため、この事実関係については答弁を差し控えたい旨答弁している⁴²。

S社では衛星携帯電話も業務用無線も故障していたため、4月20日の中間検査においてS社から、無線設備を携帯電話に変更したい旨と、携帯電話が通信可能であることは携帯電話会社の通信エリア図から明らかである旨の申出があったとされている。機構の検査員は、通信エリア図で遊覧船Kの航路の一部が通信不可であることを把握していたため、内規に従って、遊覧船Kの船長に常時通話可能なかとの確認を行ったところ、可能であると申告がなされたことから認めたとしている。なお、機構の内規では、電気通信事業者の通信エリア図と照合の上、事業者が主要航路で実際に通信できたことを申告書で確認することとし、主要航路において通信可能であることが通信エリア図から明らかな場合にはそれで認めてよい旨が定められていたとのことである⁴³。

しかし、国会では、遊覧船Kの船長が使用していた携帯電話の電気通信事業者の通信エリア図について、航路の大半が通信圏外であるとの指摘がなされた。これに対し、国交省は、機構の検査方法が不十分だったとの見解を示し、令和4年5月9日に機構に対して携帯電話に関する検査方法の改善を指導し、速やかに改善が行われた旨を答弁している⁴⁴。また、斉藤国交大臣は、検討委員会において、限定沿海区域⁴⁵を航行する小型旅客船について陸上との常時連絡をより確実なものとするべく、無線設備から携帯電話を除外するとの対策が取りまとめられた旨を答弁している⁴⁶。

このように国交省が、機構の内規を変更し、遊覧船Kのような旅客船が携帯電話を無線設備として使うことを禁止することで必要な対策を講じていると示したことに対し、質疑者は、機構の検査体制を根本的に見直すべきだとしている⁴⁷。

イ 隔壁問題

機構の中間検査の在り方として、令和4年6月3日の国交大臣記者会見で、遊覧船K内に設置されていた隔壁が塞がっていなかったことが沈没につながったのではないかと質疑がなされている。斉藤国交大臣は、航行区域が限定されている小型船舶の隔壁について、船舶安全法上、水密構造、完全密閉を求められておらず、機構の検査においても確認することにはなっていないとした。その上で、遊覧船Kの同年4月20日の中間検査において、隔壁船首部の隔壁と機関室前後の隔壁の計3枚の隔壁があり、船首部の隔壁については中間検査で状況を確認していないと聞いているが、この隔壁問題については、それ以上の答えを控えたいとしている⁴⁸。しかし、「法令上、水密隔壁は求めら

⁴¹ 『朝日新聞』（令4.5.1）、『読売新聞』（令4.5.1）ほか

⁴² 第208回国会参議院国土交通委員会会議録第14号（令4.5.19）

⁴³ 第208回国会参議院予算委員会会議録第20号（令4.6.3）

⁴⁴ 同上

⁴⁵ 港などの平水区域から最強速力で2時間以内に往復できる沿海区域内の水域などとされている。詳細は、機構ウェブサイト<https://jci.go.jp/areamap/#link_genen>を参照。

⁴⁶ 第208回国会参議院予算委員会会議録第20号（令4.6.3）

⁴⁷ 同上

⁴⁸ 斉藤国土交通大臣会見要旨（令4.6.3）

れていないが、今回の事故を契機として、旅客船については小型船舶であっても安全性を高める必要がある」（遠山純司公益社団法人日本水難救済会理事長）とする指摘もあり⁴⁹、隔壁と沈没の関係についての検証とそれに基づく安全規制の検討が必要であろう。

ウ 機構の業務体制の問題

機構の人員は、令和4年4月1日時点で169人とされ、本部に31人、支部31か所に138人がそれぞれ配属されており、1支部当たり5人に満たない体制となっている。

検査対象となる小型船舶は31万8,736隻、うち旅客船は4,694隻であり毎年検査の対象となっている。また、旅客船以外の31万4,042隻は6年に一度の検査となるので、単純に6で割ると1年当たり5万2,340隻が検査の対象となる。合計すると検査対象となる小型船舶は、年間5万7,034隻となり、1支部当たり1,840隻となる。週休2日、祝日、年末年始を考慮した年間営業日数が仮に242日だとすると、1日当たり7～8隻が検査対象となる。また、このほかにも船体改造・機関換装の臨時検査、新規購入、名義変更、廃船などの登録事務も存在している。

機構は、平成30年4月から検査対象船舶数や検査手数料収入の減少に伴い、4年間で1割の人員整理を行ってきたが、「検査する人員が圧倒的に足りておらず、脆弱な検査体制の中での人員削減は問題だ」（山田吉彦東海大学教授）とする指摘もある⁵⁰。

検討委員会は国による機構への監督強化を行うとしているが、改めて機構の人員強化を図り、職員の資質を向上させるなど業務体制の一層の改善を行うべきと思われる。

（2）救命設備の妥当性

知床遊覧船事故当時の現場海域は、水温2～3度、風速15メートル、波高3メートルの荒れた海であった。遊覧船Kには、船舶安全法に基づく救命設備として、救命浮器と救命胴衣が備え付けられていた。

救命浮器は大きな正方形の水に浮くマットで、遭難者は周囲のロープをつかんで救助を待つ。救命胴衣もベストのようなものであり、いずれも冷水につかってしまう。知床遊覧船事故の現場海域のような水温の低さでは、ごく短時間で体温が下がってしまうため、国会では、救命効果の低い救命設備の搭載義務を見直すべきだとの指摘がなされた。

国交省は、これに対し、救命いかだでは水中につかることなく救助を待つことができる一方、荒れた海では船体から救命いかだへ乗り移る際に落水する危険があるとの問題点を示している。そして、そのような問題を解決するために、スライダーの付いた救命いかだや、着脱や船舶への収納が容易な簡易型のイマーシヨンスーツ⁵¹について、非常用位置指示無線標識装置（EPIBR）⁵²と組み合わせるなど冷たい海域でも人命救助ができる救命設備の開発ができないか技術的に検討するとしている。また、特に厳しい気象、海象下にある海域を航行する船舶に備えるべき救命設備の要件について、検討委員会において議論し、

⁴⁹ 『産経新聞』（令4.6.24）

⁵⁰ 『産経新聞』（令4.6.5）

⁵¹ イマーシヨンスーツとは、一見すると分厚い大型のウェットスーツである。浮力があり防寒できる素材で全身を覆い、体温の低下を防ぐものである。慣れないと着脱に時間が掛かるなどの課題がある。

⁵² EPIBRは、Emergency Position Indicating Radio Beaconの略。位置を知らせる無線発信ができる機械。

必要な措置を講じていきたいと答弁した⁵³。その後、検討委員会では、一定の水温を下回る海域での救命設備として、荒天時での乗り移り時の落水を防止する改良型救命いかだや救命浮器の開発とその搭載の原則義務化などの対策がまとまったとしている⁵⁴。

救命いかだについては、25人乗りのもので収納ケースが長さ120センチ、直径70センチの大きさがあり⁵⁵、例えば、定員67人の遊覧船Kの場合、およそ3台取り付けることとなる。また、価格も救命浮器に比べて高価であることが見込まれる⁵⁶。そのため、新たに義務化する場合、小型船舶への具体的な搭載方法、乗員に対する取扱い訓練の実施、購入負担の軽減策などが課題となろう。

4. 海上保安庁の対応（海難救助体制）

海保は、令和4年4月23日午後1時13分に遊覧船Kの海難情報を受け、直ちに巡視船艇、航空機に対し発動を指示したとするが、ヘリが現場海域に到着したのは3時間後であったとされる。国会では、このことについても論じられた。3時間後となった理由については、哨戒業務中であったヘリを海保の釧路航空基地に一旦帰投させ、給油したことや救助要員（潜水士）を同乗させたことなどが挙げられている⁵⁷。

海保の救助要員としては、主に潜水士、機動救難士がいる⁵⁸。潜水士は、転覆又は沈没した船舶等に取り残された人の救出や、海上で行方不明になった人の潜水捜索などを任務としている。全国22隻の潜水指定を受けた巡視船艇で業務に当たっており、北海道では釧路と小樽に配属されている。また、機動救難士は、洋上の船舶で発生した負傷者や海上で漂流する遭難者等をヘリとの連携により迅速に救助することを主な任務としており、ヘリからの降下技術を有するほか、隊員の約半数が救急救命士の資格を有している。全国9か所の航空基地に配属されており、北海道では函館のみに配属されている⁵⁹。

機動救難士等が航空機に同乗し、出動から約1時間で到達するエリアとして「機動救難士等1時間出動圏」が設定されている。我が国の沿岸の大半はこの圏内に入っているが、北海道では、函館を出発点とする円を描き、留萌と釧路の付近からそれぞれおよそ北あるいは東に向かう海域について知床半島の沿岸海域も含めてカバーされていない⁶⁰。

斉藤国交大臣は、今回のように一刻を争う事案においては、海保のみならず、関係機関が総力を挙げて人命救助に取り組むことが必要との認識を示している。また、海保の初動対応を早め、迅速な人命救助が行えるよう、自衛隊や警察等への協力要請や連携協力について関係省庁とともに点検を行い、改善するとしている。さらに、機動救難士が配置されていない航空基地への機動救難士の配置について検討を進めるなど、海難救助体制の強化

⁵³ 第208回国会参議院国土交通委員会会議録第14号（令4.5.19）

⁵⁴ 第208回国会参議院予算委員会会議録第19号（令4.5.31）

⁵⁵ 第3回検討委員会資料3「テーマ別の検討②」22頁（令4.5.27）

⁵⁶ 救命浮器に対し、救命いかだの方が高価で普及が進まない旨の報道がある（『毎日新聞』（令4.5.2））。

⁵⁷ 第208回国会衆議院国土交通委員会会議録第13号3～4頁（令4.5.18）

⁵⁸ このほかに、火災を起こした危険物積載船や荒天下で座礁船に取り残された人の救助等、高度な知識・技術を必要とする特殊海難に対応するスペシャリストの特殊救難隊37人が羽田特殊救難基地に配属されている。

⁵⁹ 『海上保安レポート2022』83頁（令4.5）

⁶⁰ 同上

について万全を期していきたいとしている⁶¹。

しかし、海難救助で他機関と連携するにしても、北海道には海難救助に対応できる海上自衛隊の基地がなく、北海道警、道内の消防、陸上自衛隊に海保のような海難救助のエキスパート部隊はない。代替的に頼れるのは、航空自衛隊千歳基地の千歳救難隊だけである。よって、今後、「機動救難士等1時間出動圏」で隙なくカバーされる必要があり、そのためには、海保の航空基地の新設、ヘリの増強、機動救難士の増員など海難救助体制の強化を一層強力に推進すべきである。

5. おわりに（補足：被害者等の救済と観光船業界への過度な負担の排除）

知床遊覧船事故に関する国会論議を通して、岸田総理大臣が、令和3年特別監査等を通じて事業者の安全意識の欠如等を把握できなかったことについて、国交省として責任を十分果たすことができていなかったとの認識を示したことは大きい⁶²。また、自らの指示で立ち上げた検討委員会で安全対策についての議論を早急に行い、国交省の責任も含めて、運輸安全委員会において事故原因を調査・究明していくという二段階の取組で、知床遊覧船事故の検証を行う旨も答弁している⁶³。さらに、知床遊覧船事故に関する国会論議は、検討委員会でも参考として議論されており、有意義なものであったと思われる。

おわりに、被害者等の救済と観光船業界への過度な負担の排除について特に補足しておきたい。

（1）被害者等の救済

公共交通の事故における被害者等の救済については、国交省が平成25年3月に「公共交通事業者による被害者等支援計画作成ガイドライン」（以下「ガイドライン」という。）を公表している。ガイドラインでは、災害対策基本法第2条第1号に定める「災害」⁶⁴に該当する大規模な事故を想定し、各公共交通事業者（航空事業者、鉄道事業者、旅客船事業者⁶⁵及びバス事業者）に対し、公共交通における事故の発生直後から再び平穏な生活を営むことができるようになるまでの間における被害者等への支援のための計画として「被害者等支援計画」を作成することを求めている。

被害者等支援計画の主な記載事項としては、①事故情報の家族への伝達、乗客情報及び安否情報の取扱いなどの「情報提供」、②家族の事故現場・待機地点等への案内、その滞

⁶¹ 第208回国会参議院予算委員会会議録第19号（令4.5.31）

⁶² 第208回国会衆議院予算委員会会議録第20号5頁（令4.5.27）

⁶³ 第208回国会衆議院予算委員会会議録第21号13頁（令4.6.1）、第208回国会参議院予算委員会会議録第20号（令4.6.3）

⁶⁴ ここでの「災害」とは、暴風、竜巻、豪雨、豪雪、洪水、崖崩れ、土石流、高潮、地震、津波、噴火、地滑りその他の異常な自然現象又は大規模な火事若しくは爆発その他その及ぼす被害の程度においてこれらに類する政令で定める原因により生ずる被害をいうとされ、災害対策基本法施行令第1条では「政令で定める原因」として「多数の者の遭難を伴う船舶の沈没」をその一つとして定めている。知床遊覧船事故については、事故当日、第一管区海上保安本部から航空自衛隊に対して自衛隊法第83条に基づく災害派遣要請が行われている（第208回国会衆議院国土交通委員会会議録第13号7頁（令4.5.18））。

⁶⁵ 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第2条第2号ホでは、旅客不定期航路事業者も公共交通事業者として定義付けられている。

在中の支援など「事故現場等における対応」、③遺品・所持品の返還、慰霊、被害者等からの相談受付体制、被害者等に対するサポート（生活面での相談への対応、心のケア等）などの「継続的な対応」が挙げられている。

国会では、約7,500者に及ぶ公共交通事業者のうち、「被害者等支援計画」を作成しているのは、360者に過ぎないことが指摘されている⁶⁶。これに対し、国交省は、事故の被害者に対する対応について、公共交通事故被害者支援室⁶⁷を設けるなど、できる限りの支援をしていると答弁している⁶⁸。

国交省は、知床遊覧船事故の被害者の家族への対応については、事故の翌日に24時間体制の相談窓口を開設し、現地において定期説明会を毎日3回開催し、最新の捜索救助の状況等を提供したとしている⁶⁹。また、被害者の家族からの要望で、網走港で陸揚げされた遊覧船Kの公開と献花も実施している⁷⁰。さらに、6月4日には、各地に戻った家族への支援を続けるため、「被害者ご家族支援チーム」を発足させ、全国の地方運輸局と連携し、週2回オンラインで捜索状況等の報告をしている⁷¹。

しかし、被害者の家族からは「事故から2か月がたったが、何も変わっていない。国はもっと遺族に寄り添って欲しい」、「なぜ、被害者遺族よりも先にマスコミに情報が開示されるのか」といった不満の声も出ている⁷²。

確かに、検討委員会における被害者保護の検討も、事業許可の際に事業者が加入する損害賠償保険の保険金額の引上げなど金銭面の支援に絞られている。ガイドラインが記すような「被害者等が再び平穏な生活を営めるようになるまでの間、自助グループによる活動を含め、多くの方々のサポートを得て困難に立ち向かっているのが現実である」という状況を変えるためには、金銭面の支援以外の取組についても更なる検討が必要であろう。

米国やEUのように被害者等支援計画に法的な位置付けを与えることについては、「事故の被害者らが適切な支援を受けられることは、安心して暮らせる社会のために欠かせない」（大岡由佳武庫川女子大学准教授）との指摘もある⁷³。公共交通における被害者等の救済策の制度化については、被害者等支援計画の作成だけでなく、倒産など事業者が被害者等を支援できなくなった場合に、それに代わって支援する仕組み作りも重要であろう。警察が捜査対象とする犯罪では、警察が都道府県単位で設置される被害者支援連絡協議会を通じ、地方検察庁、弁護士会、医師会、臨床心理士会などの関係機関や犯罪被害者等早期援助団体⁷⁴と連携して犯罪被害者等の救済活動を行っているが、それに加えて令和3年

⁶⁶ 第208回国会参議院国土交通委員会会議録第11号（令4.5.10）

⁶⁷ 国交省の公共交通事故被害者支援室では、被害者等に対し事業者への要望の取次ぎ、相談内容に応じた適切な機関の紹介等を行っている。

⁶⁸ 第208回国会参議院国土交通委員会会議録第11号（令4.5.10）

⁶⁹ 第208回国会参議院国土交通委員会会議録第10号（令4.4.26）

⁷⁰ 『東京新聞』（令4.6.2）

⁷¹ 『朝日新聞』（令4.6.23）

⁷² 『産経新聞』（令4.6.24）

⁷³ 『日本経済新聞』（令4.6.19）

⁷⁴ 犯罪被害者等早期援助団体とは、犯罪被害等を早期に軽減するとともに、犯罪被害者等が再び平穏な生活を営むことができるように支援することを目的として設置されている。犯罪被害者支援に関する事業を適正かつ確実に行うことができると認められる営利を目的としない法人であって、都道府県公安委員会から指定

4月時点で、32都道府県及び8指定都市が犯罪被害者等支援条例を定めている⁷⁵。このうち、29都道府県が犯罪被害者等支援に関する施策（相談及び情報の提供、経済的負担の軽減、心身に受けた影響からの回復、居住や雇用の安定など）を推進するために財政上の措置を講ずることを定めており、参考となるのではないかな。

（２）観光船業界への過度な負担の排除

検討委員会においては、安全統括管理者や運航管理者の資格要件の厳格化、事業許可更新制度の導入など平成24年の関越自動車道ツアーバス事故⁷⁶や平成28年の軽井沢スキーバス事故⁷⁷などを踏まえた対策も参考として、事故の再発防止策が検討されている。

貸切バスの問題は、平成12年の規制緩和以降、事業者数や車両数が増加する一方、需要の増加が限定的だったため、多くの事業者で収支状況が悪化したことが根底にある。競争の激化で、旅行業者等の受注の競い合いが過熱し、受注の確保を最優先するために仲介業者の介在を許すなどの構造が業界内部で生じ、適正な運賃・料金が収受できなくなった。その結果、事業運営の中で安全確保のためのコストを圧縮するなど、事業者が安全確保への取組や法令遵守の意識を低下させるといった質的な変化を起こし、これに対する行政のチェックも事業者数の増加などで十分に対応できなかったと指摘された⁷⁸。

一方、国交省は、国内旅客船事業の参入状況について、全国の実業家数は横ばい傾向にあり、参入規制の緩和を行った平成11年の海上運送法改正前後で特段の変化は見られず、安全を優先しない事業者の参入が相次ぎ競争が激化したとは考えられないとしており⁷⁹、知床遊覧船事故においては貸切バスの問題に見られたような構造問題は指摘されていない。

すなわち、貸切バスの問題でも知床遊覧船事故でも行政の対応が十分でなかった点は共通するが、知床遊覧船事故では構造問題が指摘されない点が貸切バスの問題と異なっていると思われる。確かに、これを機に、知床遊覧船事故と同様の事故の再発防止のため、悪質な事業者に対する取締りや罰則の強化などを行うことは必要であろう。しかし、貸切バスの問題では、前述の事業者の質的な変化を解決するため、安全規制の強化だけでなく、安全コストを反映した新たな運賃・料金制度⁸⁰が導入された。そして、適正な運賃・料金の

を受けて活動する。被害者や遺族の同意を得た警察本部長等から、犯罪被害の概要などに関する情報の提供を受け、被害者や遺族に積極的にアプローチし、必要とされる援助を行っている。

⁷⁵ 警察庁長官官房犯罪被害者等施策担当参事官室「条例の小窓 都道府県・政令指定都市における犯罪被害者等支援を目的とした条例（特化条例）集」（令和3年8月）

⁷⁶ 平成24年4月29日早朝、関越自動車道において走行中のバスが道路の防音壁に激突し、乗客7人が死亡、乗客・乗員39人が重軽傷を負った事故。この事故では、貸切バス事業者、旅行業者等の法令違反が明るみとなり、長距離を移動することだけを目的とした旅行商品で旅行業者が集客し、貸切バスで移動させる高速ツアーバスが廃止されるきっかけとなった。詳細については、山越伸浩「高速ツアーバス問題について－関越道高速ツアーバス事故と高速ツアーバスのあり方の見直し－」『立法と調査』No. 332（平24.9）を参照。

⁷⁷ 平成28年1月15日深夜、長野県軽井沢町の国道18号碓氷バイパスにおいて、スキーツアーバスが道路から転落し、乗客・乗員15人が死亡し、乗客26人が重軽傷を負った事故。この事故でも、貸切バス事業者、旅行業者等の法令違反が明るみとなり、これを受けて同年、道路運送法が改正され、①事業許可の更新制の導入、②不適格者の安易な再参入・処分逃れの阻止、③監査機能の補完・自主的改善の促進、④罰則の強化が行われた。また、旅行業法も改正され、旅行サービス手配業に係る制度が創設された。

⁷⁸ バスの在り方検討会『『バスの在り方検討会』報告書』（平25.4.2）4～5頁

⁷⁹ 第208回国会参議院国土交通委員会会議録第11号（令4.5.10）

⁸⁰ 国交省ウェブサイト<<https://www.mlit.go.jp/common/001201037.pdf>>参照

収受によって事業者の収支改善と安全対策が同時に進むこととなった。これに対し、知床遊覧船事故をめぐる事故防止対策では、安全規制のみが強化されようとしている。検討委員会は、事業許可更新制度では、優良な事業者については、審査を簡素化するなど配慮しているが、同制度の導入や救命設備の要件の強化などでの負担感は否めない。コロナ禍や燃油高により経営環境が厳しさを増す中で、風評被害も受け、安全規制の強化による新たな負担が追加されれば、事業継続が困難になる事業者が出てくるおそれがある。そのため、安全規制の強化に際し、国交省は、観光船業界全体への過度な負担（特に経済的負担）を極力排除し、事業者が無理なく安全対策を推進できる環境を整備すべきである。

加えて、検討委員会では、地域全体の安全レベルの向上を図るため、不定期航路の小型旅客船事業者や地域の関係者が連携して安全意識を高め、知見を共有する取組や相互連絡体制の構築をすることで「地域旅客船安全協議会（仮称）」の創設といった対策が打ち出されている⁸¹。しかし、行政の対応能力の限界を業界の自主的な協力（あるいは負担）によって補うような側面を同制度が有しているのであれば、国交省はこれをきめ細やかに支援していく必要があるだろう。

国会でも、コロナ禍で旅客船業界は乗客が減少しており、安全対策として船舶の設備の充実などが求められると中小事業者は経営問題に直面するのではないかと懸念が示されるとともに、地域の実情に合った細やかな対策や財政支援が必要ではないかと論じられた。そして、これに対し、斉藤国交大臣は、予算の確保について努力する旨を答弁している⁸²。

また、知床遊覧船事故により、斜里町と知床半島を挟んで反対側にある羅臼町をはじめ、他の地域でも乗船予約を取り消されるなどの風評被害が報じられた⁸³。斉藤国交大臣は、知床遊覧船事故による風評被害に対して、利用者の安全、安心の確保の観点から、旅客船の安全情報の充実を図り、具体的にいかなる措置が必要か検討を行い、検討委員会での議論を踏まえて、必要な措置を講じていきたいとしている⁸⁴。

国交省は、観光船業界がこれ以上の打撃を受けぬよう、利用者の信頼回復に努めるため、前述した優良認証マークの導入や観光船の安全情報ウェブサイトの公表などに加え、国や機構の安全への取組姿勢の刷新を行い、風評被害の払拭に力を注ぐべきである。

（やまごし のぶひろ）

⁸¹ 地域の関係者が小型旅客船の安全確保のために協議した例として、知床遊覧船事故が発生した海域では、平成17年から20年にかけて開催された「知床地区旅客船等安全対策等連絡会議」が挙げられる。平成17年6月、S社とは別の会社の旅客船が岩礁に乗り上げ、乗客22人が負傷する事故（旅客船カムイワッカ乗揚事件）を起こした。当時、事故を起こした会社が海域の実態に合う基準経路を記載した運航基準図を作成しなかったことが事故の原因の一つとして指摘された。事故の再発防止と安全航路の維持を目的として、同年7月、知床地区における同業者、関係する漁業団体及び行政機関により構成される同連絡会が設立された。同連絡会は、平成20年まで5回開催され、海域の実態に合う基準経路などが検討された。ちなみに、当時、経営者が異なるS社も参加した（公益財団法人海難審判・船舶事故調査協会ウェブサイト<<https://www.maia.or.jp/wp-content/uploads/pdf/accidents/%E3%89%95heisei%20zenki.pdf>>及び環境省釧路自然環境事務所知床データセンターウェブサイト<http://shiretoko-whc.com/data/meeting/utoro_kentou/h22/utoro_H2201_sankou1.pdf>参照）。

⁸² 第208回国会衆議院国土交通委員会議録第13号11頁（令4.5.18）

⁸³ 『北海道新聞』（令4.4.29）、『日本海新聞』（令4.5.6）ほか

⁸⁴ 第208回国会衆議院国土交通委員会議録第12号21頁（令4.5.13）