

運航管理監査等の当面の取扱い

北海道運輸局海上安全環境部

運航労務監理官

令和4年11月4日

令和4年8月31日付で発出された「運航管理監査等の事務処理に関する当面の扱いについて」通達に基づき、海上運送法に係る事務処理を変更します。この取扱いは、**海上運送法が改正されるまでの当面の間**、適用されるものです。

新たな監査手法の積極的な実施

安全統括管理者・運航管理者

選任届出時の確認の強化

運航基準の通信設備変更時の

確認の強化

安全確保命令又は輸送の安全確保

に関する文書指導を発出する

場合の事務処理

新たな監査手法を積極的に実施します

これまで

通告監査（事前に監査日時を連絡して実施）



令和4年8月31日～

通告監査

無通告監査

リモート監査

従来の通告監査に加えて、運航労務監理官が事前に連絡せず、船舶または事業所に赴き、監査を実施する**無通告監査**と電話やメール等により運航状況等を確認する**リモート監査**を実施。

安全統括管理者・運航管理者の選任届出時の確認を強化します

これまで

選任届出書

資格証明書



令和4年8月31日～

選任届出書

資格証明書

運輸局による確認

運輸局による確認例

- ・届出者及び選任者以外の第三者に連絡し、業務経験等の聴取を実施
- ・船員手帳の写し等の経歴が確認できる書面の提出を依頼

運航基準の通信設備を変更する届出時の確認を強化します

これまで

監査時に通信状況等を確認



令和4年8月31日～

監査時に通信状況等を確認

変更届出時に通信状況等を確認

変更届出時の通信状況等の確認例

- ・ 運輸局から通信設備（衛星携帯電話等）に通話して確認
- ・ 無線局免許状及び無線従事者免許証等の写しの提出を依頼（疑義等ある場合は総合通信局に照会）

**安全確保命令または輸送の安全確保に関する文書指導は、
全て公表するとともに、発出後のフォローアップを徹底します**



改善報告

- 処分日から30日以内に文書により報告

改善確認

- 改善報告後、**改善確認監査**を実施
- 改善確認監査で違反が確認された場合、**再処分**

行政処分等の公表

- 行政処分・行政指導は、国土交通省ネガティブ情報等検索サイト及び運輸局ホームページで**全て公表**（5年間）

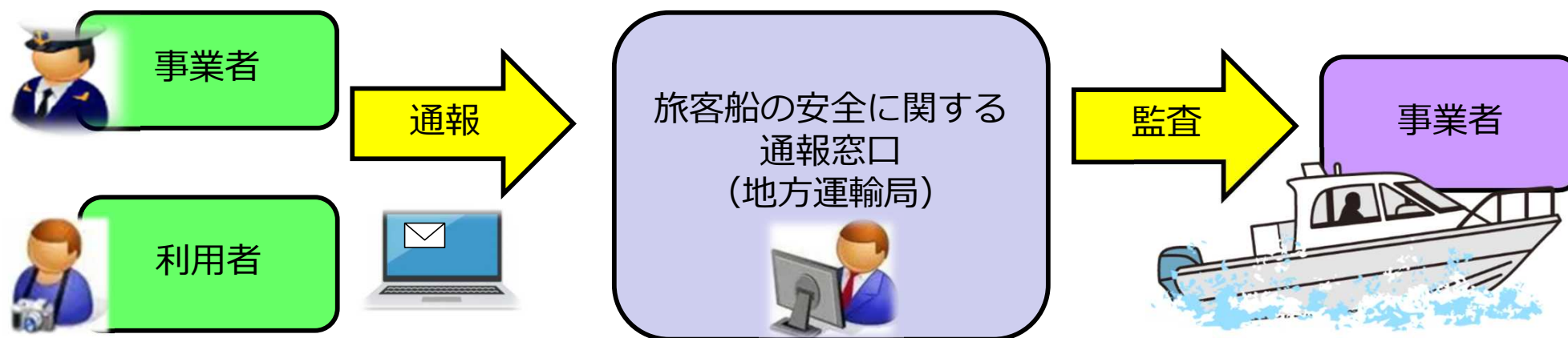
- 各地方運輸局に通報窓口を設置し、旅客船について、**安全運航に問題があると思われる情報**に関する通報を受け付けています。
【通報内容（例）】
 - ・〇月×日、A社の船舶が悪天候にも関わらず出航している。
 - ・〇月×日、B社の船長の操船が拙く、危険な思いをした。
 - ・〇月×日、C社の船舶が定員を〇人超過して運航していた。
- 通報は、原則、地方運輸局が設定した専用アドレスに電子メールにより受け付けますが、電話及び直接来訪も可とし、匿名の通報も受け付けています。
- 通報等の状況を勘案し、運航労務監理官による監査等を実施します。
- 監査により法令違反等の事実が認められた事業者に対しては、行政処分又は行政指導を行います。

北海道運輸局旅客船安全通報窓口の案内

https://www.tb.mlit.go.jp/hokkaido/bunyabetsu/senpaku/ryokakusen_anzen.html

北海道運輸局旅客船安全通報専用メールアドレス

hkt-ryokakusen.anzen@mlit.go.jp



「知床遊覧船事故対策検討委員会」において、旅客船の安全対策が総合的に検討されています。開催状況や議事概要については、国土交通省のホームページで公表しています。

https://www.mlit.go.jp/maritime/maritime_fr4_000036.html

知床遊覧船事故対策検討委員会 中間取りまとめ(概要)

安全対策を「重層的」に強化し 安全・安心な小型旅客船を実現

① 事業者の安全管理体制の強化

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

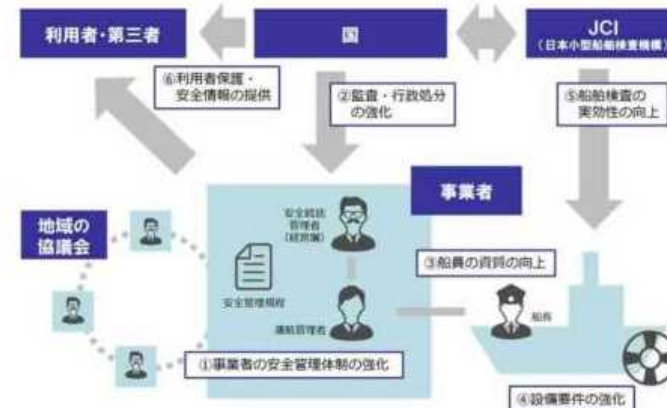
② 監査・行政処分の強化

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

③ 船員の資質の向上

- ・ 船長の選任要件の創設
(事業用操縦免許の厳格化 (修了試験の創設等)、実船・実海訓練、乗船履歴) 等

※今後、事故調査等を通じて明らかになる課題があれば、必要に応じ、検討を行いつつ、年内に安全対策の最終とりまとめを行う。



④ 設備要件の強化

- ・ 法定無線設備からの携帯電話の除外
- ・ 業務用無線設備等の導入促進
- ・ 改良型救命いかだ等の積付けの義務化・早期搭載促進 等

⑤ 船舶検査の実効性の向上

- ・ 国によるJCI (日本小型船舶検査機構) の検査方法の総点検・是正と監督の強化 等

⑥ 利用者保護・安全情報の提供

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

【参考】 運航監理官による監査の強化及び安全情報の提供の拡充等について（周知）

別添

国海安第 59 号
令和 4 年 8 月 31 日

一般社団法人日本旅客船協会会長 殿

国土交通省海事局安全政策課長
(公 印 省 略)

運航労務監理官による監査の強化及び安全情報の提供の拡充等について
(周知)

令和 4 年 4 月 23 日に北海道知床で発生した遊覧船事故を踏まえて設置された「知床遊覧船事故対策検討委員会」において、旅客船の総合的な安全対策の検討が進められておりますが、同年 7 月 14 日に同委員会において中間取りまとめが行われ、今後、対策の方向性が定まった事項は、実施可能なものから順次速やかに実施していくこととされたところです。

国土交通省では、運航労務監理官による監査の強化及び安全情報の提供の拡充等に向けて、当該中間取りまとめで速やかに講ずべき事項等とされたもののうち、「抜き打ち・リモートによる監視強化」、「通報窓口の設置等による機動的な監査」、「監査時の無線設備の通信状況の確認」、「管理者の資格要件審査の厳格化」及び「国による安全情報の提供の拡充」について、今後、下記の方針のとおり実施することとしました。そのうち、「3. 無線設備の通信状況の確認」及び「4. 管理者の資格要件審査の厳格化」については、届出を行うにあたって、追加で書類をいただくこととなります。

つきましては、貴会傘下事業者に対して周知方よろしくお願いいたします。

記

1. 抜き打ち・リモートによる監視強化

事業者の運航実態及び運航管理体制の的確かつ継続的な確認に努めるため、運航労務監理官による運航管理監査においては、無通告及びリモート（電話、Web 会議、メール等）による新たな手法の監査を積極的に実施することとする。また、必要に応じ、地方運輸局等（神戸運輸監理部及び沖縄総合事務局を含む。以下同じ。）、運輸支局又は海事事務所の官署への呼び出しによる監査を実施することとする。

2. 通報窓口の設置等による機動的な監査

旅客船の安全運航に問題があると思われる情報に関する通報を利用者や事業者等から受け付ける「旅客船の安全に関する通報窓口」を地方運輸局等に開設することにより、法令違反や事故リスクの高い事業者に対する監査を機動的かつ重点的に実施することとする。

3. 無線設備の通信状況の確認

安全管理規程の運航基準における連絡方法の設定や変更にかかる届出を地方運輸局等、運輸支局又は海事事務所が受けるにあたっては、設備の通信状況の確認を実際に行うほか、業務用無線に関する内容の届出を受ける場合には、船舶及び陸上双方における無線従事者免許及び無線局免許の受有状況や有効期限等を確認するため、無線従事者免許証及び無線局免許状の写しの提出を求めるなど、通信状況の確認を厳格に行うこととする。

4. 管理者の資格要件審査の厳格化

安全統括管理者及び運航管理者の選任にかかる届出を地方運輸局等、運輸支局又は海事事務所が受けるにあたっては、選任届出書以外に、被選任者本人の経歴等を証する書類（職務経歴書、在職証明書等）の提出を求めるなど、資格要件の確認を厳格に行うこととする。

5. 国による安全情報の提供の拡充

利用者利益の保護の観点から、「国土交通省ネガティブ情報等検索サイト」において、これまでも行政処分事案（事業許可取消、事業停止命令、安全確保命令及びサービス改善命令）を公表していたところ、安全関連法令違反に対する行政指導事案（事業者名、指導の内容、原因となった事故及び法令違反の概要等）についても当該サイトの公表対象とするともに、公表期間を各事案の処分日又は指導日から起算して一律 5 年間とする（※）。

なお、地方運輸局等は、行政処分及び指導事案をプレスリリースすることとする。

※過去 5 年間（平成 29 年 8 月末～）の行政処分及び行政指導事案を公表し、その後は順次更新。

以上

小型観光船等の輸送の安全の 確保について

北海道運輸局海上安全環境部

運航労務監理官

令和4年11月4日

事故を起こそうと
思って起こす人は
滅多にいないが、
事故は必ず起きて
しまうもの……



どうすれば事故を
防止できるか……
事故の被害を軽減
できるのか……



どういう状況で、
どういう行動で、
事故が起きるのか
を想定して、対策
する必要

1937年テキサス州ニューロンドン学校爆発事故の事故報告書の一文

「事故はごく平均的な人々の過失が積み重なって起こったものであり、そうした人々は、予防策の必要性について知らなかったり、無頓着であったりするために、知識を持ち合わせておらず、危険や障害について予見することができない」



- ・大半の事故は、特殊な環境や人によって起こされるものではない。
→ **いつもの環境で、平均的な能力の人が、事故を起こす。**
- ・平均的な人々は、知識を持ち合わせておらず、危険や障害について予見することができない。
→ **知らない、教わっていない、理解していない人は、事故の予兆に気づけない。**

タイタニック号 沈没事故

- 定時運航を最優先（限界速度で運航）
- 無線通信室が多忙で、氷山の情報を無視・軽視
- 氷山の危険を過小評価（衝突しても船は沈没しないと誤認）

北陸トンネル 火災事故

- 地元消防署がトンネル内火災について申し入れを行っていたが、会社は「電化トンネルで火災事故はあり得ない」と結論し、未対応
- 火災時は停車するという規則を遵守した結果、被害拡大

日本航空350便 墜落事故

- 機長は、事故の5年以上前から精神的に不安定
- 療養後も精神的に不安定な状態であったにも係わらず乗務を継続
- 前日にも異常行動があったにも係わらず副操縦士等は会社に未報告

いずれの事例も、事前に事故原因となる予兆を無視・軽視した結果、事故を発生・拡大させている。これは例外ではなく、ほとんどの事故は、基本的に予兆がある。

リスクを把握し、予兆に気づけるようにすることが、事故防止・被害軽減には不可欠。
潜在的なリスク、事故の予兆に気づく為には、日頃からの安全意識が重要。
安全の第一歩は、自社の事業や地域のリスクを把握、認識すること。

今まで事故が発生したことはない

- 
- 運航要員の交代、高齢化、健康状態の変化
 - 環境の変化（気候変動、旅客の増減、同業者の参入・撤退）
 - 船舶や施設の老朽化、更新

事業を取り巻く環境は絶えず変化
環境が変化すれば、リスクも変化

今まで事故がない = これからも安全？

リスクを把握するためには、他社や他モードの事故事例を参照し、安全教育や訓練に活用しましょう。

- 海の安全情報【海上保安庁HP】

<https://www6.kaiho.mlit.go.jp/info/keihatsu/index.html>

- 輸送の安全にかかわる情報（海事分野）【国土交通省海事局HP】

https://www.mlit.go.jp/maritime/maritime_fr4_000006.html

- 運輸安全委員会ダイジェスト【運輸安全委員会HP】

https://www.mlit.go.jp/jtsb/bunseki-kankoubutu/jtsbdigests/jtsbdigests_shiplist.html

・ 他社や他モードの事故事例は、自社の事業・船舶と異なるので、参考にならない……



・ 事業者や船舶の規模・種類、時代や季節、地域によって、リスクは異なるが、同じようなリスク、事故や失敗、ミスは起こる可能性があり、参考となる情報は多い。

・ 特にヒューマンエラー（人が起こすミス）は、他社・他モードのみならず、運送事業ではない建設業や製造業の事例や取り組みも参考となり、自然災害や労働災害の防止や対策にも活用できる事例がある。

・ **安全を管理する者は、幅広い過去の事例を参照し、自社に合った対策や取り組みを考え、運航要員に説明し、納得させ、対策や取り組みを実行させなければならない。**

無知

- 知識の不足、伝承の無視など予防策、解決法がすでに世の中に広く知られているにもかかわらず、本人のみが知らなかったゆえに引き起こされること。

不注意

- 理解の不足、注意や用心の不足、疲労や体調不良など十分に注意さえしていれば防げた例。気掛りなことがあったり体調不良や多忙などのときに起こしがち。

手順の不遵守

- 連絡不足、手順の無視など決められている約束事、広く知られている習慣や規則を守らなかったこと。

誤判断

- 狭い視野、誤理解、誤認知、判断基準の間違い、決断に至る手順の間違い、判断時の考慮に入れるべき要素の欠落など状況を正しくとらえなかったり、正しくとらえたものの判断を間違えたことなど。

調査・検討の不足

- 訓練の不足、事前検討の不足、環境調査の不足など決定に至るまでに、十分な検討をしなかったことなど。管理者は自己判断が間違ふことを想定して対応策を検討しておく必要がある。

組織文化不良

- 組織内ルールを優先して公のルールをなおざりにしたり、社会に対する責任の不在、強すぎる上意下達、横断的連絡の不在などの悪しき組織文化。

安全意識不良

- 「誰かが実際の安全を守るだろう」といった管理意識や、「利益が第一で安全は金が掛かるからできるだけ誤魔化せ」といったような意識など。

組織運営不良

- 組織運営の硬直化、管理の不良、構成員の不良など組織がきちんと物事を進めるようになっていないために起こる。トップや管理者には、そのような組織運営を修正してきちんと機能すべき責任がある。

未知

- 未知の事象が発生すること、異常事象が発生することなど世の中の誰もが知らなかった現象など。

やめる

- ・リスクのある事業や作業を廃止することが最も安全。
- ・安全対策ができない者はその事業や作業を行うべきではない。

できないようにする

- ・リスクのある行為ができないような仕組みを構築する。
- ・複数人で判断や作業の確認を行い、個人のミスを防ぐ。

わかりやすくする

- ・安全のための規則や作業の手順をわかりやすくする。
- ・文書等にして何度も見返せるようにすることが適切。

やりやすくする

- ・やりにくい、面倒くさい作業は省略されてしまう。
- ・作業がやりやすいように手順を変更したり、工夫する。

安全を優先させる

- ・運航に係わる全ての人々が安全最優先の意識を持つ必要がある。
- ・安全意識の低い者は、規則や作業手順の違反を繰り返す、事故を誘発する可能性が高い。

能力を持たせる

- ・基本的に人は、教育・訓練されていることしかできない。
- ・規則を理解し、正確に作業できているか確認する必要がある。

自分で気付かせる

- ・リスクや予兆に気づくことができるよう教育や訓練を行う。
- ・気付いたことを報告・連絡・相談・共有できる仕組みも必要。

エラーを検出する

- ・危険を知らせる様々な機器を設置。
- ・機器の役割や使用方法の確認・教育、メンテナンスも重要。

備える

- ・事故対応の教育や訓練。
- ・救命設備の設置・管理。
- ・災害対策。

リスクや事故の予兆に対して、適切な安全対策を講じても、それが継続されなければ効果はなく、リスクの変化に対応して、安全対策を見直し・改善していなければ、その効果は失われる。

運航要員への教育・訓練が不十分
運航要員の規則や手順への理解が不足



規則・手順が形骸化
運航要員の交代



安全対策が継続されず

気象・海象の変化
旅客の増減 船舶・施設の老朽化



過去に策定した安全対策を見直さず、
漫然と同じ安全対策を継続



リスクの変化に対して、
安全対策を更新せず

事故

なぜ、記録・保管しなければならないのか？

記録がない	記録がある
本人以外はわからない	記録をもとに説明できる
忘れる	忘れていないか確認できる
勘違いする	過去の内容を見直すことができる

やってない？
記録していない？

どんなに安全に関する良い取り組みを行っていたとしても、本当にやっていたのか、何をどれくらいできていたのかは、本人以外にはわかりません。
 他人からは、**記録がない=やっていない**と思われてしまいます。
 記録は、**安全に関する取り組みをきちんと行ったという証拠**です。

記録を安全に関する取り組みに活用しましょう

- ・安全への取り組み状況を対外的に説明や公表する際に活用
- ・新人の教育や訓練に活用
- ・安全に関する取り組み状況の見直しや内部監査に活用

以下のような場合は、届出が必要になります。手続きによっては時間を要するものもありますので、変更を予定している時点で、運輸支局等に相談してください。

- 安全統括管理者の選任・解任
- 運航管理者の選任・解任
- 安全管理規程の変更
- 非常連絡表の変更
- 名前、代表者、住所の変更
- 運航する航路や水域の変更
- 運航の目的や運航時季の変更
- 船舶の増減や変更

- 届出書等の様式は以下の国土交通省・北海道運輸局のHPからダウンロードすることができます。

<https://www.tb.mlit.go.jp/hokkaido/bunyabetsu/kaiun/shinsei/shinsei.html>



必要な手続きを怠っていた場合、行政処分や罰則が科される可能性があります。

不安な場合は、必ず管轄の運輸局等に連絡し、何をいつまでに変更したいのか相談してください。

事故があった場合には、海上保安庁等への通報後、管轄する運輸局等の運航労務監理官に非常連絡事項報告書により**必ず報告**してください。

- ・ 衝突
 - ・ 乗揚げ
 - ・ 火災
 - ・ 浸水
 - ・ 漂流
 - ・ 行方不明
 - ・ 機関故障
 - ・ 不法行為
 - ・ 人身事故
 - ・ その他
 - ・ インシデント
- (事故に繋がりがねない事案)

死者・行方不明者・多数の負傷者が発生した重大事故の場合は、直ちに緊急連絡先に電話してください



非常連絡事項報告書 (FAX用紙)	
(全 1 枚)	令和4年5月××日 14時10分送信 第 1 報
送信先 北海道運輸局 ○× 運輸支局 海事事務所 運航労務監理官	FAX. ××-×××× TEL. ××-××××
報告者 事業者名:☆☆☆観光汽船株 担当者名:鈴木 ○○	FAX. ××-×××× TEL. ××-××××
船名等	☆☆☆丸 (19 トン) (事故等発生時の乗船人数 旅客 18人 乗組員 2人)
航路名(コース)	×× 航路 (△△△ コース)
事故等の種類	衝突(乗揚げ) 火災・浸水・漂流・行方不明・機関故障・不法行為・人身事故・その他・インシデント
救助の要否	要 否
発生日時	令和4年5月××日 13時52分頃
発生場所	(△△沖 D地点 付近海域) 東経 度 分、西経 度 分
死傷者の有無	有 無 有りの場合 (旅客 5人中) 死亡 0人、重傷 1人、軽傷 2人 (乗組員 1人中) 死亡 0人、重傷 0人、軽傷 0人
当時の気象・海象	天候: 風向: 風速: m/s 波高: m
船体等の状況	自力航行 可能・不可能 油流出の有無 有 無
(損傷箇所) (損傷程度)	船首船底 詳細不明だが、現時点で浸水なし
事故等の状況	13時発☆☆☆航路△△コースを運航中、D地点付近にて右舷方向から流れてくる漂流物を発見した為、右回頭して、漂流物を回避しようとしたところ、船首船底が岩礁に接触し、乗り上げたと思われる。乗り上げの衝撃により、旅客3名が転倒し、うち旅客1名が骨折と思われる重傷。他2名は軽傷。離礁困難であり、自力航行不能。
行なった対応	現場から直ちに海上保安庁へ救助要請するとともに、営業所に連絡。負傷者の応急手当を行っている。
原因(推測を含む)	漂流物を回避しようと基準航路から外れた為、岩礁に接触、乗り上げたと思われる。

※ 本紙 1枚に書ききれない場合は、別紙を追加して記入して下さい。

北海道運輸局では、旅客船等の輸送の安全の為、**運航管理監査**を実施しています。監査の結果、以下のような事例が確認された場合には、事業者に対して、**行政処分や行政指導**が行われます。

- 安全管理規程を遵守していない。
 - ・ 運航可否の協議を怠っている。協議の結果を記録していない。
 - ・ 船舶の運航中、運航管理者や運航管理補助者が営業所等に常駐していない。
 - ・ 安全教育や事故訓練を実施していない。記録していない。
 - ・ 船舶と陸上との間の連絡手段が確保・維持されていない。
 - ・ 船舶や陸上施設を点検していない。点検の結果を記録していない。
- 安全統括管理者や運航管理者の選任解任の届出を行っていない。
- 事業計画変更の申請や届出を行っていない。
 - ・ **行政処分や行政指導は全て公表**されます。
 - ・ 監査で違反が指摘された事項は、**完全に改善**する必要があります。
 - ・ 改善確認監査を実施し、**再違反が確認された場合、処分等が重く**なります。