

令和8年8月28日

関東運輸局

東海汽船株式会社に対する安全確保等の命令を発出しました**～海上運送法に基づく「安全統括管理者及び運航管理者の解任命令」及び
「輸送の安全の確保に関する命令」並びに船員法に基づく「是正命令」～**

関東運輸局では、東海汽船株式会社及び同社所有船に対して、令和8年1月以降、海上運送法第25条第1項及び船員法第107条に基づく立入検査を実施してまいりました。

その結果、酒気帯び状態での航海当直、アルコール検査記録及び発航前検査記録の不実記載が確認されるなど、海上運送法に基づき同社が定める安全管理規程が遵守されておらず、また、船員法の発航前検査等に関する規定も遵守されていないことを確認いたしました。

このため、本日8月28日付で下記の通り、海上運送法第10条の8に基づく「安全統括管理者及び運航管理者の解任命令」及び同法第19条第2項に基づく「輸送の安全の確保に関する命令」、並びに船員法第101条第1項に基づく「是正命令」を行いました。

今後、同社において、安全管理体制の抜本的な再構築を含む再発防止策が早急に講じられるよう、引き続き、厳格に指導監督を行ってまいります。

記

1. 処分対象事業者

事業者名：東海汽船株式会社

所在地：東京都港区海岸1-16-1

代表者名：代表取締役社長 山崎 潤一

2. 海上運送法第10条の8に基づく「安全統括管理者及び運航管理者の解任命令」

「命令の内容」及び「解任を命ずる理由」等については、別添1参照

3. 海上運送法第19条第2項に基づく「輸送の安全の確保に関する命令」

「命令の内容」及び「命令の原因となった事実」等については、別添2参照

4. 船員法第101条第1項に基づく「是正命令」

「命令の内容」及び「命令の原因となった事実」等については、別添3参照

<問い合わせ先>

関東運輸局 海上安全環境部 運航労務監理官 矢野、清野、金子

TEL:045-211-7230 FAX:045-201-8794

【配布先】横浜海事記者クラブ、神奈川県政記者クラブ、都庁記者クラブ、物流専門紙

**海上運送法第 10 条の 8 に基づく
「安全統括管理者及び運航管理者の解任命令」について**

1. 発出年月日

令和 8 年 8 月 28 日（金）

2. 処分対象事業者

事業者名：東海汽船株式会社

所在地：東京都港区海岸 1-16-1

代表者名：代表取締役社長 山崎 潤一

3. 命令の内容

安全統括管理者及び運航管理者の解任

（1）解任を命ずる安全統括管理者

① 役職及び氏名

執行役員運航本部長 川崎 真也

② 選任年月日

令和 7 年 3 月 25 日

（2）解任を命ずる運航管理者

① 役職及び氏名

運航管理者 久保田 正明

② 選任年月日

令和 7 年 4 月 1 日

4. 解任を命ずる理由

（1）安全統括管理者

同社の安全統括管理者は、輸送の安全を確保するための管理業務を統括するものであり、かつ、これまで同社の度重なる法令違反に対して、当局から繰り返し指導を行っていた経緯を踏まえれば、同社の安全管理体制を再構築する重要な責務を負っていた。

それにもかかわらず、全社的にアルコール検査体制が形骸化しており、アルコール検知器の使用方法ほか安全管理規程を実効的に機能させるための教育も実施していなかった等、同社の不適切な安全管理体制は一向に改善されないばかりか、同社の安全統括管理者は、それら法令違反に対して何ら有効な対策を打っておらず、同社が当局へ届け出た安全管理規程第 17 条に規定する関係法令の遵守と安全最優先の原則を同社内部へ徹底する等の職務を怠っていた。

よって、同社の安全統括管理者が引き続きその職務にあることは、輸送の安全の確保に著しく支障を及ぼすおそれがあると言わざるを得ず、海上運送法第 10 条の 8 に該当する。

(2) 運航管理者

同社の運航管理者は、船舶の運航の管理に関する統括責任者であり、かつ、これまで同社の度重なる法令違反に対して、当局から繰り返し指導を行っていた経緯を踏まえれば、同社の安全管理体制を運航管理の側面から再構築する重要な責務を負っていた。

それにもかかわらず、舷門未閉鎖状態での発航及び船内巡視時の舷門未確認が常態化しており、作業基準の内容ほか安全管理規程を実効的に機能させるための教育も実施していなかった等、同社の不適切な安全管理体制は一向に改善されないばかりか、同社の運航管理者は、それら法令違反に対して何ら有効な対策を打っておらず、同社が国土交通省へ届け出た安全管理規程第18条に規定する船舶の運航全般に関し、船長と協力して輸送の安全の確保をすること等の職務を怠っていた。

よって、同社の運航管理者が引き続きその職務にあることは、輸送の安全の確保に著しく支障を及ぼすおそれがあると言わざるを得ず、海上運送法第10条の8に該当する。

5. 解任すべき期限

令和8年9月28日（月）

海上運送法第 19 条第 2 項に基づく「輸送の安全の確保に関する命令」について

1. 発出年月日

令和 8 年 8 月 28 日（金）

2. 処分対象事業者

事業者名：東海汽船株式会社

所 在 地：東京都港区海岸 1－16－1

代表者名：代表取締役社長 山崎 潤一

3. 命令の内容

別紙に係る措置について令和 8 年 9 月 28 日（月）までに文書により報告すること。

4. 命令の原因となった事実

- ① 安全管理規程第 4 条に基づく経営トップの主体的関与について、社長自ら大型船内における元日飲酒の慣行を認知していながら、適切な措置をとっていなかった等、関係法令及び社内規程の遵守及び安全最優先の原則の徹底等について主体的に関与しておらず、会社全体の安全マネジメント態勢を適切に運営していなかった。
- ② 安全管理規程第 17 条に基づく安全統括管理者の職務及び権限について、安全統括管理者は、関係法令の遵守と安全最優先の原則を社内に徹底して、安全管理規程の遵守を確実にすべきところ、全社的にアルコール検査体制が形骸化しており、アルコール検知器の使用方法ほか安全管理規程を実効的に機能させるための教育も実施していなかった等、安全統括管理者としての職務及び権限を果たせていなかった。
- ③ 安全管理規程第 18 条に基づく運航管理者の職務及び権限について、運航管理者は、船舶の運航の管理その他の輸送の安全の確保に関する業務全般を統括し、関係法令及び安全管理規程の遵守を確実にして、その実施を図るべきところ、舷門未閉鎖状態での発航及び船内巡視時の舷門未確認が常態化しており、作業基準の内容ほか安全管理規程を実効的に機能させるための教育も実施していなかった等、運航管理者としての職務及び権限を果たせていなかった。
- ④ 安全管理規程第 31 条に基づく船長による運航管理者に対する必要な情報の伝達について、「さるびあ丸」船長は、令和 7 年 12 月 24 日の式根島出港時に舷門が閉鎖できない事態が生じていたにも関わらず、次の目的地である神津島に到着するまで、当該事実を運航管理者に報告しなかった。

- ⑤ 安全管理規程第35条並びに作業基準第8条及び第9条に基づく旅客の乗船から船舶の離岸に至るまでの作業手順について、2度目のインシデント発生（令和7年12月24日に式根島～神津島間を舷門閉鎖せずに運航）で問題が顕在化するまで、大型貨客船においては、舷門未閉鎖の状態で発航することが常態化していた。
- ⑥ 安全管理規程第36条及び作業基準第10条に基づく船内巡視について、作業基準第10条に基づく船内巡視手順が形骸化しており、1度目のインシデント発生（令和7年11月7日に東京～大島間を舷門閉鎖せずに運航）で問題が顕在化するまで、大型貨客船の船内巡視に際しては、舷門の閉鎖確認を怠ることが常態化していた。
- ⑦ 安全管理規程第38条に基づくアルコール検査の実施について、ジェットフォイルにおいて、令和8年4月25日にアルコール検査の替え玉受検が発生したほか、大型貨客船においては、出入港配置でアルコール検査を行わないことが常態化しており、加えて、令和8年1月1日には、航海当直中に抜け出して飲酒した後、アルコール検査を行わないまま再び航海当直に就く船員がいた等、アルコール検査体制そのものが形骸化していた。
- ⑧ 安全管理規程第38条に基づく酒気帯び業務の禁止について、令和8年1月1日、「さるびあ丸」「橘丸」両船の船長を含む乗組員は、旅客運送中に船舶ぐるみで飲酒を行い、飲酒後時間をおかず、かつアルコールチェックも行わないまま、航海当直に就いていた。なお、飲酒量と飲酒時刻等から呼気中のアルコール濃度を算出するウィドマーク法により、航海当直を開始した時点での呼気1リットル中のアルコール濃度を計算したところ、0.15mgを大幅に超える状態で航海当直に就いていた乗組員が、船長を含め、複数人確認されている。
- ⑨ 安全管理規程第38条及び第55条に基づくアルコール検査結果の記録について、飲酒習慣がないと自主申告をした乗組員を中心に、アルコール検査を実施していないにも関わらず、検査結果をゼロと記載することが常態化していた。また、令和8年4月25日、セブンアイランド結においてアルコール検査の替え玉受検が行われた際にも、事実と異なる記載がなされていた。
- ⑩ 安全管理規程第40条に基づく発航前検査の実施について、大型貨客船においては、2度目のインシデント発生（令和7年12月24日に式根島～神津島間を舷門閉鎖せず運航）で問題が顕在化するまで、乗降用設備（タラップ）が架かったままの状態が発航前検査を終え、舷門を閉鎖しないまま出航することが常態化していた。
- ⑪ 安全管理規程第40条及び第55条に基づく発航前検査結果の記録について、大型貨客船においては、発航前検査時に乗降用設備が架かったままであり、舷門が閉鎖されていない状態であることを認識していながら、発航前検査記録簿の「乗降用設備」欄に「○」を記載することが常態化していた。

⑫ 安全管理規程第48条及び事故処理基準第4条に基づく事故等の連絡体制について、「さるびあ丸」が令和7年11月7日（東京～大島間）及び同年12月24日（式根島～神津島間）の計2回、舷門を開放したままで航路を運航したインシデントを運輸局に報告していなかった。

⑬ 安全管理規程第50条に基づく安全教育について、アルコール検知器の使用方法的ほか、アルコール検査体制を実効的に機能させるための教育を実施していなかった。また、大型貨客船においては、舷門の手動閉鎖に必要な非常用ポンプの作動方法ほか、作業基準の内容についての教育も行っていなかった。

5. 当該事業者に対する違反点数付与状況

別紙の通り。

6. 当該事業者が保有する航路等（出典：東海汽船 HP）

<https://www.tokaikisen.co.jp/boarding/searoute/pdf/searoute.pdf>



(別紙)

番号	命 令 事 項	違反点数			適 用
		東京 ～八丈島 (関東 110)	東京～大島 ～神津島 (関東 125)	熱海 ～大島 (関東 142)	
①	経営トップは、安全管理体制の抜本的再構築を含む再発防止策を策定し、適切な安全管理体制を確立すること。また、安全管理規程第4条に基づき、関係法令及び安全管理規程の遵守と安全最優先の原則の徹底について主体的に関与し、安全マネジメント態勢を構築すること。	2 点 ◆	2 点 ◆	2 点 ◆	経営トップの主体的関与なし (☆) (初違反)
②	安全統括管理者は、安全管理体制を抜本的に再構築すべく、安全管理規程第17条に基づき、関係法令の遵守と安全最優先の原則を社内へ徹底するとともに、安全管理規程の遵守を確実にすること。	4 点 ◆	4 点 ◆	4 点 ◆	安全統括管理者の職務・権限違反 (☆) (初違反)
③	運航管理者は、安全管理体制を抜本的に再構築すべく、安全管理規程第18条に基づき、船舶の運航管理及び輸送の安全に関する業務全般を統括し、安全管理規程の遵守を確実にしてその実施を図ること。	4 点 ◆	4 点 ◆	4 点 ◆	運航管理者の職務・権限違反 (☆) (初違反)
④	船長は、安全管理規程第31条に基づき、運航計画又は航行の安全に係わりを有する船体、機関その他設備等に修理を必要とする事態が生じたときには、必ず運航管理者に連絡すること。	—	2 点	—	運航管理者に対する運航管理に必要な情報の未伝達 (☆) (初違反)
⑤	船内の旅客係員は、安全管理規程第35条及び作業基準第8条に基づき、人道橋が収納された後、直ちに舷門を閉鎖すること。 また、船長は、安全管理規程第35条及び作業基準第9条に基づき、すべての出港準備作業が完了したことを確認し、他の船舶の動静その他周囲の状況が出港に支障のないことを確認したうえで、係留索を放させ慎重に離岸、出港すること。	2 点 ◆	2 点 ◆	—	作業基準の未遵守 (☆) (初違反)

⑥	船長は、安全管理規程第 3 6 条及び作業基準第 1 0 条に基づき、法令及び作業基準に定めるところにより、乗組員をして旅客区域、車両甲板その他必要と認める場所を巡視させ、法令及び運送約款に定める旅客等が遵守すべき事項の遵守状況その他異常の有無を確認させること。	2 点 ◆	2 点 ◆	—	船内巡視の実施及び記録 3 未実施 (☆) (初違反)
⑦	安全統括管理者等は、安全管理規程第 3 8 条に基づくアルコール検知器を用いたアルコール検査体制が実効的に機能するよう、検査体制を抜本的に見直すこと。	4 点 ◆	4 点 ◆	4 点 ◇	アルコール検査の実施 1 アルコール検査の未実施 (☆) (初違反)
⑧	船長及び乗組員は、安全管理規程第 3 8 条に基づき、飲酒等の後、正常な当直業務ができるまでの間、及びいかなる場合も呼気 1 リットル中のアルコール濃度が 0. 15mg 以上である間、当直を実施しないこと。	2 0 点 ◆	2 0 点 ◆	—	アルコール検査の実施 5 酒気帯び業務 (☆) (初違反)
⑨	船長は、安全管理規程第 3 8 条及び第 5 5 条に基づき、アルコール検査の記録を事実と違わず記録すること。	2 0 点 ◆	2 0 点 ◆	2 0 点 ◇	アルコール検査の実施 4 記録の改ざん・不実記載 (☆) (初違反)
⑩	船長は、安全管理規程第 4 0 条に基づき、発航前検査に際しては、乗降用設備を含む設備及び装置について、確実に点検を実施すること。	1 0 点 ◆	1 0 点 ◆	—	発航前検査の実施 3 未実施 (☆) (初違反)
⑪	船長は、安全管理規程第 4 0 条及び第 5 5 条に基づき、発航前検査の記録を事実と違わず記録すること。	2 0 点 ◆	2 0 点 ◆	—	発航前検査の実施 4 記録の改ざん・不実記載 (☆) (初違反)

⑫	運航管理者は、安全管理規程第48条及び事故処理基準第4条に基づき、事故等の発生を知ったときは、速やかに運輸局及び海上保安官署にその概要及び処理の状況を報告すること。	—	2点	—	事故等の連絡体制の不備 (☆) (初違反)
⑬	安全統括管理者及び運航管理者は、安全管理規程第50条に基づき、安全管理規程その他輸送の安全を確保するために必要な事項について理解しやすい具体的な教育を定期的を実施し、その周知徹底を図ること。	4点 ◆	4点 ◆	4点 ◆	安全教育の実施及び記録 3 未実施 (☆) (初違反)
	今回付与する違反点数計	92点	96点	38点	
	違反点数の累計	92点	96点	38点	

【備考】

- ①「違反点数」については、「旅客運送船舶運航事業者に対する行政処分等の基準について」（令和6年3月29日付け国海安第183号、国海内第199号、国海外第700号 国土交通省海事局長通達、以下「処分基準」という。）による。
- ②「違反点数」欄のうち、「◆」印がついている点数は、大型船における舷門未閉鎖のままの発航及び元日運航中の集団飲酒、並びに船種を問わない全社的なアルコール検査体制の形骸化に関係するものであり、処分基準1（5）②「違反事実又は違反に伴い引き起こした事故等が社会的影響のあるものである場合」に該当するものとして、基準の2倍に加重した点数を付した。
- ③「違反点数」欄のうち、「◇」印がついている点数は、「セブンアイランド結」におけるアルコール検査替え玉受検に関係するものであり、処分基準1（5）①「違反事実若しくはこれを証するものを隠滅し、隠滅すると疑うに足る相当な理由が認められる場合」に該当するものとして、基準の2倍に加重した点数を付した。
- ④「適用」欄のうち、輸送の安全に関するものは「☆」を表記した。
- ⑤「違反点数の累計」欄の点数は、処分基準2（3）に基づき、航路単位で違反点数を累計した。

船員法第 101 条第 1 項に基づく是正命令について

1. 発出年月日

令和 8 年 8 月 28 日（金）

2. 処分対象事業者

事業者名：東海汽船株式会社

所在地：東京都港区海岸 1-16-1

代表者名：代表取締役社長 山崎 潤一

3. 命令の内容

- ① 船員法第 8 条の規定に従った発航前検査が実施されるよう、全社的に改善を図ること。
- ② 航海当直をすべき職務を有する者に対し、酒気帯びの有無について確実に確認を行うとともに、酒気を帯びている者を航海当直に従事させないよう、全社的に改善を図ること。
- ③ 船員に対し、乗り組む船舶の設備及び作業に関する具体的事項について、確実に教育を実施する体制を構築すること。
- ④ 法令遵守のため、全社的かつ抜本的な改善策を講じ、令和 8 年 9 月 28 日までに改善策を報告すること。

4. 命令の原因となった事実

- ① 大型貨客船において、船長は、2 度目のインシデント発生（令和 7 年 12 月 24 日に式根島～神津島間を舷門閉鎖せずに運航）で問題が顕在化するまで、乗降用設備（タラップ）が架かったままの状態が発航前検査を終え、舷門を閉鎖しないまま出航することを常態化させていた。【船員法第 8 条及び同法施行規則第 2 条の 2 第 8 号違反】
- ② セブンアイランド結において、令和 8 年 4 月 25 日にアルコール検査の替え玉受検が発生したほか、大型貨客船においては、出入港配置でアルコール検査を行わないことが常態化しており、加えて、令和 8 年 1 月 1 日には、航海当直中に抜け出して飲酒した後、アルコール検査を行わないまま再び航海当直に就く船員がいた等、船長は、自身を含めた航海当直者に酒気を帯びた状態で航海当直に就かせていたのみならず、酒気帯び確認そのものを有名無実化させていた。【船員法第 14 条の 4 及び同法施行規則第 3 条の 5 第 2 項違反】
- ③ 船舶所有者は、船員に対して、舷門の手動閉鎖に必要な非常用ポンプの作動方法に関する教育を行っていなかった。【船員法第 81 条第 1 項及び船員労働安全衛生規則第 11 条第 1 項第 5 号違反】