

商船三井客船株式会社
代表取締役社長 山口 直彦 殿

国土交通大臣 石井 啓一

輸送の安全の確保に関する命令

平成30年12月30日（日）、貴社が運航する客船「にっぽん丸」が、グアム島アプラ港において、出港時、船体後部を棧橋に接触させた。

国土交通省は、貴社からの報告を受け、平成31年1月8日から25日まで、海上運送法（昭和24年法律第187号。以下「法」という。）第25条に基づく立入検査及び報告の徴収を実施した。

この結果、下記1. のとおり事実が確認され、下記2. のとおり輸送の安全を阻害している事実が認められたため、法第20条の2第2項において準用する法第19条第2項の規定に基づき、下記3. に掲げる措置を速やかに講ずるよう命ずる。

講じた措置については、平成31年4月5日までに文書で報告されたい。

記

1. 確認された事実

1-1. 船長の不適切な操船

(1) 平成30年12月30日（日）21時14分ごろ（現地時間。以下同じ。）、グアム島アプラ港において、出港時、船長が自ら操縦装置（ジョイスティック）を操作して操船していたが、航海計器を確認することなく操船したために、船を前進させるべきところ、誤って後進させ、さらに、船長の誤りに気づいた航海士から指摘があったにもかかわらず後進を続け、船体後部が棧橋に接触する事故が発生した。

(2) 船体後部の損傷により、その後に予定されていた航海は中止され、乗客は空路により帰国せざるを得ない事態となり、船舶の安全運航に対する信頼を損ねることとなった。

1-2. 安全管理体制の不備

- (1) 事故当日の出港時に、船長及び機関長という責任ある立場の者が、貴社の運航する船舶における飲酒に関する規程（以下「飲酒管理規程」という。）に違反して、船長は航海当直の約3時間前まで飲酒を行い、また、機関長は航海当直の約2時間前まで飲酒を行い、さらに機関長が酒気を帯びた状態（※）で航海当直の業務に就いたことが確認された。
- (2) 貴社においては、これまで乗組員に対する飲酒管理規程についての教育が十分行われておらず、乗組員の中には、飲酒管理規程を読んだことのない者もいるなど飲酒管理規程の周知も十分に行われていないことが確認された。また、貴社から、過去において、船長が航海当直中に酒気を帯びた状態にあったことがある疑いが払拭できない旨報告を受けた。

（※）船長及び機関長の酒気帯び状態について

船長の供述によれば、船長は、平成30年12月30日17時から18時までの間に、ハイボール2缶（いずれも350ml。アルコール度数はそれぞれ6%及び9%）のうち1.5缶分を飲酒した。また、機関長の供述によれば、機関長は、同時刻においてビール1缶（350ml。アルコール度数5%）の約半分及びハイボール1缶（350ml。アルコール度数9%）を飲酒した。

飲酒量と飲酒時刻等から呼気中のアルコール濃度等を算出するウィドマーク計算法により、航海当直を開始した時点の呼気1リットル中のアルコール濃度を算出したところ、船長は酒気帯び状態であったとは認められず、一方、機関長についてはアルコール濃度が0.04mg/l以上となり酒気帯び状態であったと認められる。

2. 輸送の安全を阻害する事実（法第19条第2項に該当）

(1) 船長の不適切な操船

上記1-1.に記載の事実によれば、船長は、航海計器を確認することなく操船し、航海士による指摘があったにもかかわらず誤って後進を続け、船体後部を栈橋に接触させた。

この事故において死傷者は出なかったが、その後に予定されていた航海を中止せざるを得ない程度に船体後部が損傷して多数の乗客を危険にさらしたことから、輸送の安全を阻害するものと認められる。

(2) 安全管理体制の不備

貴社の安全管理規程（法10条の3第1項に基づき国土交通大臣に届出した「安全管理規程」をいう。）においては、関係法令及び飲酒管理規程を含む社内規程の遵守について、経営トップの主体的関与や、安全統括管理者等による実施等がその責務として規定されている。

しかしながら、上記1-2.に記載の事実によれば、船内において責任ある立場の船長及び機関長による飲酒管理規程違反に加え、機関長は、船員法（昭和22年法律第100号）第14条の4に基づく同法施行規則（昭和22年運輸省令第23号）第3条の5により定める航海当直基準（平成8年運輸省告示第704号）に違反する酒気を帯びた状態で航海当直の業務に就いた。社内では乗組員に対する飲酒管理規程の教育や周知も十分ではないなど安全管理規程上の責務が十分に果たされていたとは言えず、輸送の安全を阻害するものと認められる。

3. 講ずるべき措置

船舶運航事業者は、法第20条の2第1項において準用する法第10条の2の規定に基づき、輸送の安全の確保が最も重要であることを自覚し、絶えず輸送の安全性の向上に努めなければならない。

しかしながら、今般、上記2.のとおり、貴社が運航する客船「にっぽん丸」において、船長の不適切な操船や安全管理体制の不備といった輸送の安全を阻害する事実が認められたところである。

船舶の安全を確保するためには、経営トップの主体的関与の下、安全管理業務を統括する安全統括管理者を中心に、各部門、全乗組員等従業員一丸となつての技量の向上及び安全管理の強化が必要である。

このため、以下の具体的措置を含む安全対策を検討し、実施することを命ずる。

- (1) 貴社が運航する船舶の乗組員に対し；
 - ① 今般の事例を踏まえた適切な操船を行うための教育を定期的実施し、乗組員の技量向上を図ること。
 - ② 飲酒管理規程についての教育を定期的実施し、その周知徹底を図ること。
- (2) 貴社が運航する船舶の乗組員に対して、当直前にアルコール検知器による検査を行うとともに、検査記録の保存を行い、また、酒気帯び状態の乗組員を航海当直に就かせないこと。
- (3) 酒気帯び状態での航海当直を防止するため、飲酒管理規程の見直しを含む再発防止対策を講じるなど、自ら実効性のある安全管理体制の構築を図ること。

以上

《教示》

行政不服審査法に基づく審査請求及び行政事件訴訟法に基づく処分の取り消しの訴えについて

この処分に不服があるときは、この処分があったことを知った日の翌日から起算し

て3月以内に、国土交通大臣に対して審査請求をすることができます（なお、この処分があったことを知った日の翌日から起算して3月以内であっても、この処分の日の翌日から起算して1年を経過すると審査請求をすることができなくなります。）。

また、この処分については、この処分があったことを知った日の翌日から起算して6月以内に、国を被告として、処分の取消しの訴えを提起することができます（なお、この処分があったことを知った日の翌日から起算して6月以内であっても、この処分の日の翌日から起算して1年を経過すると処分の取消しの訴えを提起することができなくなります。）。ただし、前記の審査請求をした場合には、処分の取消しの訴えは、その審査請求に対する裁決があったことを知った日の翌日から起算して6月以内に提起しなければなりません（なお、当該審査請求に対する裁決があったことを知った日の翌日から起算して6月以内であっても、当該裁決の日の翌日から起算して1年を経過すると処分の取消しの訴えを提起することができなくなります。）。