



2018年12月19日

各 位

会社名 協栄産業株式会社
代表者名 取締役社長 水谷 廣 司
(コード番号 6973 東証第一部)
問合せ先責任者 取締役常務執行役員
村本 篤
(TEL 03-3481-2111)

第三者委員会の調査報告書の開示および今後の対応につきまして

当社は、2018年12月10日付「第三者委員会の調査報告書受領に関するお知らせ」で公表いたしましたとおり、当社連結子会社である協栄マリンテクノロジー株式会社福山営業所での法定船用品（救命設備）整備事業に於ける必要な整備項目の一部省略並びに整備記録の改ざん（以下、本事案）に関して、「第三者委員会（協栄マリンテクノロジー株式会社不適切整備調査委員会）」より調査報告書を受領いたしました。

当社は、特定取引先や特定個人等のプライバシーへの配慮及び保護、社会的評価や私生活へ与える影響への懸念、取引先企業等関係先との関係悪化への懸念、営業上の秘密の保護を理由として一部を非開示とする措置を行うこととし、本日、当該措置が完了いたしましたので、協栄マリンテクノロジー株式会社不適切整備調査委員会調査報告書（要約版）を添付のとおり公表いたします。

記

1. 調査報告の内容

調査報告の内容につきましては、添付の「調査報告書（要約版）」をご覧ください。

2. 今後の対応について

当社は、今回の調査結果を真摯に受け止め、再発防止のための提言に沿って再発防止策を策定の上、実行してまいります。

なお、具体的な再発防止策及び本事案の関与者に対する処分は、決定次第改めてお知らせいたします。

船主様並びに船舶航行に関わる関係者様、株主・投資家の皆様を始めとする関係各位に多大なるご迷惑、ご心配をお掛けすることになりますことを深くお詫び申し上げます。

以 上

協栄マリンテクノロジー株式会社不適切整備調査委員会

調査報告書 (要約版)

平成 30 年 12 月 19 日

※本要約版は、協栄マリンテクノロジー株式会社不適切整備調査委員会が作成した平成 30 年 11 月 30 日付調査報告書を協栄産業株式会社が要約し、作成したものです。調査報告書に代えて本要約版を開示する理由（調査報告書の一部を非開示とする理由）は、特定取引先や特定個人等のプライバシーへの配慮及び保護、社会的評価や私生活へ与える影響への懸念、取引先企業等関係先との関係悪化への懸念、営業上の秘密の保護を理由とするものです。

協栄マリンテクノロジー株式会社不適切整備調査委員会の構成

本委員会の構成は、下記の通りです。

記

委員長 大澤孝征（おおさわ たかゆき） 弁護士
委員 池本壽美子（いけもと すみこ） 弁護士
委員 岩田修一（いわた しゅういち） 弁護士

第1 調査目的

協栄マリンテクノロジー株式会社福山営業所（広島県福山市南手城町 4-21-6 所在。以下、「協栄マリン福山」という。）における法定船用品である膨脹式救命いかだ（以下、「救命いかだ」ということがある。）及び降下式乗込装置（以下、「シュータ」ということがある。また、これと救命いかだとをまとめて「船舶用救命具」ということがある。）の不適切な整備作業に関し、事実関係を調査して実態を糾明し、不適切な整備実態が発生した経緯について、その期間、対象となる船舶、不適切作業の内容及び所内の管理体制等について調査を行う。

第2 調査手法

1 救命いかだ及びシュータの基本的知識について整備有資格者からの聴取

当委員会は、平成30年8月27日、協栄産業株式会社（以下、「協栄産業」という。）本社において、協栄マリンテクノロジー株式会社（以下、「協栄マリン」という。）函館営業所（以下、「協栄マリン函館」という。）A氏らから、ビデオ上映を含む船舶用救命具の整備作業内容の説明を受けた。

2 整備事業施設への立ち入りによる見分

当委員会は、平成30年10月3日、協栄マリン福山を訪問し、整備場を含む作業範囲を見分し、救命いかだの整備手順について整備士2名による実演説明を受けた。併せて、同事務所に保管してある、船舶用救命具についての整備記録及びチェックリスト等を確認した。なお、協栄マリンの書類保存規定は3年

だが、後記のとおり船舶用救命具の整備のサイクルが5年であるため、5年間は保存されている。また、平成24(2012)年以前のものも一部保管されていた。

3 不適切整備関係者からの事情聴取

当委員会は、平成30年10月3日、協栄マリン福山において、在職整備士B氏、C氏、D氏、E氏、F氏、G氏6名の聴取を行った。

協栄マリン福山を退職した整備士H氏が当委員会の事情聴取を拒否したことから、当委員会は、平成30年11月2日、協栄産業本社において、退職整備士であり協栄マリン福山所長であったI氏の聴取を行った。なお、同じく退職整備士であるJ氏及びK氏からの聴取を企図するも、病気等を理由に協力を得ることができなかった。協栄マリン福山前所長L氏に関しては、協栄産業による内部調査(以下、「内部調査」という。)の結果、同氏は、整備場内での不適切整備は認識していないと供述したとのことであり、これ以上の直接聴取は不必要と判断した。最後に、当委員会は、同月8日、協栄産業本社において、現所長M氏の聴取を行った。その他の退職者については、連絡先が不明であり、聴取することができなかった。

4 一般社団法人日本船舶品質管理協会での事情聴取

当委員会は、同年10月24日、東京都千代田区神田佐久間町所在の一般社団法人日本船舶品質管理協会(以下、「協会」という。)に赴き、協会の業務等に関して事情を聴取した。

5 内部調査結果の検討

当委員会は、内部調査により収集・作成された資料の提出を受け、その内容を検討した。

第3 調査内容

1 協栄マリン福山の沿革

不適切整備の行われた経緯を探る前提として、協栄マリン福山の沿革を知る必要がある。

協栄マリン福山の整備場を含む社屋は、元A株式会社（以下、「A社」という。）福山支店の所有であった。平成14（2002）年3月4日にA社が破産申立てをしたことに伴い、協栄産業がA社の金属材料販売事業、救命いかだ等の販売及び保守業務の一部事業（複数営業所における整備事業）を承継すべく、同月18日、協栄産業福山営業所を開設した（所長J氏）。なお、協栄産業は、当時函館出張所（現協栄マリン函館）において、船舶用救命具等整備事業を営んでいた。協栄産業福山営業所開設後まもなく、同営業所は、中国運輸局に対し、救命いかだ等の保守業務の認定工場としての認可申請を行い、その後同年6月27日、4種の救命いかだにつき認定を受け、同年7月9日、降下式乗込装置につき、サービス・ステーションとしての適合証明を受けた。この間、同営業所においては、同年3月から5か月間は関係者立会いの下に船舶用救命具等整備事業を行い、同年8月から本格的に同整備事業を開始した。また、同年11月1日、協栄産業は、福山営業所社屋建物の底地を借り受け、翌12月6日、借地権付き建物及び動産をA社破産管財人から買い受けた。A社は、その後平成16（2004）年12月に破産終結により登記簿が閉鎖された。

平成18（2006）年4月3日、協栄産業は、ラフト事業部門の経営の効率化と機動性の発揮及び独立性を高める目的で、会社分割を行って協栄マリンを設立し、福山及び函館各営業所において、船舶用救命具等整備事業を継続し、現在に至る。

2 法定船用品（救命設備）の整備について

- (1) 船舶安全法は、第1条で「日本船舶は、その堪航性を保持し、かつ人命の安全を保持するに必要な施設をなすにあらざればこれを航行の用に供することを得ず」、第2条で「船舶は、左に掲げる事項につき国土交通省令（中略）の定むるところにより施設することを要す」として、その1項6号に「救命及び消防の設備」と各規定している。そして、同法は、船舶所有者に、第2条1項各号に掲げる事項につき、定期検査、中間検査、臨時検査及び特別

検査を義務付けている(第5条)。加えて、昭和48(1973)年改正により、検査の合理化を目指して第6条の3をもうけ、船舶又は特定の物件の整備について、対象船舶又は物件のメーカーが作成し、国土交通大臣の認可を受けた整備規程に従って整備を行う能力につき、国土交通大臣の認定を受けた者が、当該整備規程に従って整備を行った場合には、その後30日以内に行う定期検査又は中間検査における当該船舶又は物件の検査が省略されることになった。この物件に、救命いかだ及び降下式乗込装置が入る。その趣旨は、救命いかだのように、その機構上、定期的な保守点検を必要とし、かつ、気室の漏洩試験等の実施のために長時間を要するもの等につき、定期検査又は中間検査の際に当該船舶又は物件の整備のための分解、組立、組立後の調整等に国の船舶検査官がその都度立ち会うことは、時間的にも相当の負担となるからである。すなわち、法定船用品等で定期的な保守点検が要求される物件の整備に関し、法令に定められた施設及び設備を有し、かつ、整備に関する人員が充実している事業場を、国土交通大臣(職権委任により地方運輸局長)が「認定事業場」として認定し、当該事業場において整備された物件については、国の検査が省略され、当該事業場の自主検査に任されたのである。

(2) 事業場認定申請の方法

事業場認定制度の内容等については、船舶安全法の規定に基づく事業場の認定に関する規則(以下、「認定規則」という。)等に規定されている。

ア 事業場認定申請は、概ね次の書類を添付して管轄地方運輸局長に提出して行う。

- ① 認定に係る整備規程を当該整備規程の認可を受けた者が認定を受けようとする者に供与することを承諾した書類
- ② 事業場の施設、設備、人的構成、自主的整備の制度、作業管理その他定められた認定の基準に適合することを説明する書類
- ③ 整備が整備規程に適合してなされたことを確認する方法を記載した

書類

- ④ 認定に係る船舶若しくは物件又はこれらに類するものの整備実績を記載した書類
- ⑤ 当該整備場の組織及び業務分担の概要を説明する書類
- ⑥ 上記のほか、地方運輸局長が提出を求めた書類がある場合は、当該書類

イ そして、認定の基準については、概ね次のとおりである。

- ① 整備規程の供与を受けていること
- ② 認定規則別表第 3、第 4 の整備に必要な設備及び確認のため行う検査に必要な設備、整備及び確認のために行う検査に必要な面積並びに温度及び湿度の調整設備、照明設備、運搬設備等の設備を有する作業場（以下略）
- ③ 整備及びその確認のために行う検査を適正に行うことができる人員、これらに必要な知識、経験及び技量を有すると認められる者であって、整備及び確認のための検査を行う人員を直接監督するもの、2 年以上前段に掲げる者としての経験を有する者又はこれと同等以上の能力を有すると認められる者のうちから認定を受ける者が確認を行わせるために選任したもの（「整備主任者」）を有すること
- ④ 整備主任者が整備及び確認のために行う検査に関し責任を有する制度を有すること
- ⑤ 認定に係る物件の整備に関し、次に掲げる事項が適切なものであること
 - (イ) 作業に関する管理
 - (ロ) 材料及び部品に関する管理
 - (ハ) 確認のために行う検査に関する基準
- ⑥ ②に掲げる設備の較正に関する制度を有すること

⑦ 次に掲げる書類を適切に管理する制度を有すること

(イ) 整備規程

(ロ) 認定に係る物件の整備に必要な図面その他の資料

(ハ) 認定に係る物件の整備及び確認のため行う検査に関する記録

(ニ) 設備の較正に関する記録

⑧ 当該事業場における認定に係る物件の整備の実績が十分であること

以下略

事業場認定の有効期間は5年以内であり、認定事業場の監督として、船舶安全法12条1項に基づく事業場への立入臨検(年に1回程度)がある。これは、整備規程、整備又は検査に必要な設備、確認の方法、工程管理、作業管理等に関する事項が重点的にチェックされる。

(3) 特定の降下式乗込装置サービス・ステーション制度について

降下式乗込装置の検査に関しては、「船舶整備の方法」平成9年6月18日付海検第40号に基づき、管海官庁(国土交通省組織令第212条の表に掲げる地方運輸局長、同令第215条の表に掲げる神戸運輸監理部長、地方運輸局組織規則別表第2第1号に掲げる運輸支局(福岡運輸支局を除く。)を除く運輸支局長及び同別表第5第2号に掲げる海事事務所の長並びに内閣府設置法第47条第1項の規定により沖縄総合事務局に置かれる事務所で地方運輸局において所掌することとされている事務のうち国土交通省組織令第212条第2項に規定する事務を分掌する長をいう。)が、「シュータ S.S の施設等」の基準に適合すると認めた S.S (特定の降下式乗込装置サービス・ステーション)において、検査測度課長の定める「降下式乗込装置整備基準」に適合すると認めた社内基準により整備されたシュータは、船舶検査官が認める範囲内について検査が省略されるという制度である。

これについても、「シュータ S.S の施設等」に関し、施設、人員、整備実績等の内容を記載した書類を添付し、証明願を管海官庁に提出し、同官庁が

基準に適合していると認めた場合に、証明書を交付する。

(4) 整備点検の実施サイクル

整備点検内容は、フェリー（内航旅客船）とその他の船舶とで大きく異なる。後者は、1年1回のオーバーホール時に毎回同じ整備点検を実施する。フェリーは、船主負担の軽減を考慮し、新造時の分割実施計画が認可されると、通常整備対象を3グループに分け、毎年整備点検内容が異なり、3年の周期で必要な整備点検が一巡して実施される。これら船舶の船舶検査証書の有効期間は、原則として5年間である。そのため、これらの船舶の船舶用救命具の整備サイクルも5年間で実施されている。

3 協栄マリン福山における法定船用品（救命設備）整備事業認可等の経緯

平成14(2002)年3月18日の協栄産業福山営業所開設以来平成28年に至るまで、仔細は不明であるが、協栄産業ないし協栄マリンとして、救命いかだの整備事業場の認定等の更新手続を行ってきたものと推測される。当初認定は、前記第3の1のとおり平成14(2002)年6月27日(認定書)及び同年7月9日(証明書)であり、その後協栄マリン設立に伴い、協栄マリンについて、平成18(2006)年4月20日付けで3種の救命いかだについての認定がなされ、同月26日付けでB社の降下式乗込装置のサービス・ステーションとして適合しているものであること」の証明書が中国運輸局尾道海事事務所長から交付された。

この間、事業場の面積に変更はない。

平成28(2016)年4月20日付け書面をもってなされた最新の整備事業場認定においては、平成18(2006)年4月3日制定の協栄マリン福山の「救命いかだ等サービスステーション管理規則」が付属されており、この服務規程の服務心得の項には、「膨脹式救命いかだ等は、海難に際して人命救助に供されるものであるので、その整備に対する責任の重大性を自覚し作業の万全を期さなければならぬ。」と記載されている。

この間、協栄マリン福山の平成14(2002)年から平成29(2017)年までの整

備資格者の人員推移は、各4月時点で、平成14(2002)年、翌15(2003)年が各7名、平成16(2004)年、翌17(2005)年が各6名、平成18(2006)年、翌19(2007)年が各7名、平成20(2008)年から平成23(2011)年が各6名、平成24(2012)年から平成29(2017)年までが各5名である。なお、同年10月1日以降は4名である。

平成14(2002)年から平成29(2017)年までの救命いかだの整備台数の推移については、各4月時点(すなわち、当年4月1日から翌年3月31日までの総計)で、平成29(2017)年の804台を最高とし、平成20(2008)年の559台を最低として、582台から760台の間に分布している。そして、平成14(2002)年4月以来平成30(2018)年3月31日までの整備台数総数は10,676台に上る。

なお、平成20(2008)年1月1日以降の年間シュータ整備台数推移については、平成20(2008)年の126台を最高とし、平成23(2011)年の112台を最低として、114台から125台の間に分布している。そして、平成20(2008)年1月から平成29(2017)年12月末日までの整備台数総数は1,194台である。平成19(2007)年以前のシュータ整備台数は記録がなく、把握できない。

4 協会の調査指導

海上における安全対策の必要性から、船舶安全法及び関係法令が適用される船舶用工業製品の品質改善及び品質管理の向上を目指して、船舶検査制度の充実強化を図る方針のもと、運輸大臣により認可されて昭和46(1971)年7月1日に、協会が設立された(当時社団法人、平成25(2013)年4月1日、一般社団法人に移行)。

協会は、救命設備等の法定船用品整備事業場に関する事業等を活動内容としている。

協会においては、所属の指導技師が、国土交通省海事局及び事業場の所轄運輸局と連携して関係事業場において、申請時から認定取得までの新規指導及び定期的(認定の有効期間が5年間であるので、その期間中)に事業場における

法定要件の維持状況等について臨検して調査指導（ただし、事前通告があり、抜き打ち調査ではない。）をしている。協栄マリン福山に関しては、平成 15（2013）年 9 月、平成 20（2008）年 11 月、平成 25（2013）年 8 月に実施した。

また、協会は、整備技術者に対する指導を行い、2 年に 1 回、船舶用救命具の各整備技術講習会を行っている。これは、6 日間かけて、各メーカーによる講習と実技を含む試験を行う。修了者が所定の試験に合格すると、各整備技術者の資格が付与される。

法令順守については、整備技術者としての心構えとして、「乗客、船員の生命の綱であるシュータを整備する整備技術者は、責任感が強く、最新の注意力がなければならない。（中略）慎重に慎重を重ねて整備にあたって欲しい。」

（協会発行の「降下式乗込装置整備技術指導書」平成 29 年度版 34 頁）、「（略）常にいかだの持つ使命と使用される状況を想起して、細心の注意と旺盛な責任感を持ち、慎重に整備を行わなければならない。」（協会発行の「膨脹式救命いかだ整備技術指導書」平成 29 年度版 55 頁）と明記しており、実技メーカーの講義でも触れているとのことである。

そして、1 年に 3 回、研修会を催して、整備士の技量の維持、向上のため、法令事項及び整備技術の解説等の補完教育を実施しており、整備士は 4 年に 1 度受講義務がある。

また、整備情報集中管理事業として、救命いかだ等の整備に関し、「整備管理システム」を構築して、関係情報をホストコンピューターにより集中管理し、整備事業の利便に供するとともに、これらに関する統計資料、製品の改善等に活用している。

協栄産業は、昭和 46（1971）年 7 月 1 日の協会創設以来の会員であり、協栄マリンは、平成 18（2006）年 4 月 3 日以来協会の会員であり、前記のとおり協会の指導を受けている。

5 不適切な整備の態様

(1) 発覚の経緯

平成 30 年 5 月末、協栄マリン福山が前年に下請として整備したシュータに関して、元請側にクレームが寄せられたことを発端として、同年 6 月頃、協栄産業が、船舶用救命具メーカーから、「協栄マリン福山がシュータの手抜き整備を行っているとの指摘を協会から受けた」との連絡を受け、同年 7 月 4 日に内部ヒアリングを実施した中で、協栄マリン福山の現職整備士らが不適切整備の事実を認めたことから明らかになった。

(2) 船舶用救命具の整備規程

協栄マリン福山が整備事業場の認可及びサービス・ステーションの証明を受けて整備を行っている船舶用救命具については、その製造者は、B 社、C 社、D 社、E 社、F 社であり、メーカーごとに認可された整備規程が交付されている。

(3) 不適切整備及び整備記録虚偽記載の内容

当委員会が直接聴取した協栄マリン福山に在職している整備士らの供述によると、以下のとおりである。この内容は、内部調査の段階から一貫している。

救命いかだ、シュータの整備点検において、整備場で実施される点検のうち、エアー（5 年ごとのボンベ交換時に、実ガスを注入し、エアーコンプレッサーを利用して行う。）を注入して実施されるべき膨脹点検、荷重点検（製造後 10 年経過の救命いかだに対して行う。）、耐圧点検（同 10 年経過の救命いかだ及び同 8 年経過のシュータに対して行う。）、漏洩点検のいずれもで、エアーを注入して膨脹させるプロセスを省略して実施しなかったものがあり、実施していない検査については、チェックシート及び整備記録に架空・虚偽の結果を記入した。

また、シュータについては、5 年に 2 回の頻度で行われる投下展張試験を

行った場合には、整備場にて、その後の外観点検、安全弁試験、予備試験（規定の圧をかけ約 50 分放置し安定させる。）は行ったものの、膨脹させて行う気室の漏洩試験、収納後の作動テストは行わずに封印して仕上げ、更に、製造後 8 年以上経過したシュータに必要となる耐圧試験も行わなかった。なお、5 年に 3 回の、投下展張試験を行わないシュータに関しては、船上で、格納器の中身を出さず、外観検査を行わないまま収納点検に移行し、作動テストも行わずに封印して仕上げたものがある。

(4) 不適切整備のなされた時期及び態様等

協栄マリン福山に在籍している整備士らの供述によると、以下のとおりである。これも、内部調査の段階から一貫している。

ア A 社時代から在籍している整備士 B 氏は、A 社に入社し、繁閑問わず、作業手順は変わることなく前記(3)の不適切整備を行っていた。C 氏、D 氏、及び E 氏も繁閑問わず不適切整備を行っていたとの証言であった。整備士資格を取得するために講習を受けたり勉強をしたりする過程で、整備場で実際に行っている整備作業が整備規程に則っていないことが分かったが、上司らが不仲で社内の雰囲気が悪く、仕事のことを上の人に聞いて怒られることもあり、打合せができる環境ではなかったため、不適切整備については是正するよう進言することはできなかった。

イ B 氏、C 氏、D 氏及び E 氏各氏の不適切整備等に関する供述内容は、重要部分で一致し、また各人の供述内容は一貫しており、概ね信用することができる。そうすると、平成 14（2002）年の、協栄産業が A 社の事業を承継する以前から、既に不適切整備が常態化していたといえる。

6 不適切整備の原因及び動機

前記在職者らの供述では、不適切整備の起源及び理由等が不分明である。

そこで、退職した元整備士 I 氏を聴取した。

(1) 同氏は、昭和 42（1967）年頃、A 社に入社し、昭和 53 年（1978）頃、A

社が福山支店（現在の協栄マリン福山の社屋）において船舶用救命具の整備事業を本格化したころから整備士をしていた。同氏によれば、当時も3人しか有資格者がおらず、シュータがメインであったものの救命いかだも加わって受注が多く、時間のかかる耐圧検査や漏洩検査を省略して整備をしていた。以後、整備士の数は若干増えたが整備台数が多く人手が足りない状態が続き、I氏はずっと困っていたが、会社に対してさらに増員を求める等もしなかったし不適切整備を是正する気も今更なかった、同氏が所長であった期間（平成15（2003）年10月から平成18（2006）年3月まで）には前記状況を是正等することもできる立場ではあったが、従前と同様是正等行わなかった。

- (2) 同氏は、離職後既に9年余を経ており、前記在職者や協栄マリン福山との利害関係を有しない立場にあるが、その供述は、一貫して率直であり、自ら進んで不利益供述をしているところからして、概ね信用することができる。

これらを総合すると、結局のところ、昭和53（1978）年頃のA社の整備事業開始時から、特に繁忙期における絶対的人手不足を理由に不適切整備が行われるようになり、その後、繁閑を問わず不適切整備が継続され、その後の新入従業員も経験者からいわば悪しき教育を受け、職場環境に慣らされて、是正の機会がなく、今日に至ったと考えざるを得ない。

(3) 不適切整備の客観的裏付け

ア 内部調査において、平成25（2013）年1月から平成30（2018）年8月までの間、各整備士の整備場所在時間を算出し、整備士一人当たりの在场時間合計が所要業務時間よりも5時間以上不足していたケースを集計すると、協栄マリン福山全体では13%であり、大部分は、時間のかかる正規の整備作業はできなかったであろうことが十分に裏付けられる。

イ 協会の指摘によると、協栄マリン福山については、主要整備事業場の整備士一人当たりの整備台数が非常に多い。資料の得られた平成29（2017）年については、別紙1のとおりであり（ただし、いずれも整備士数は平成

30(2018)年4月現在)、協栄マリン福山が救命いかだ及びシュータともに、突出した第1位である。各社において、船舶用救命具の整備を専業とする業態であるか否かにより、整備士人員の配置の差異はあるとしても、相当な差といえる。協栄マリン函館との比較でも、協栄マリン福山の数字はその数倍といえる(別紙2)。これからは、協栄マリン福山の整備士数で賄うことのできた整備台数というには甚だ不自然で、不適切な整備がなされていたことが裏付けられる。

ウ 協栄産業がA社から事業承継した頃の平成14(2002)年4月から平成29(2017)年にいたる間の総整備台数(ただし、救命いかだのみ)と整備士数とは、前記第3の3でみたとおりであり、大きな増減がないとはいえ、整備台数はむしろ増え、整備士数は減少している。平成20(2008)年からのシュータ整備台数をみても、同様といえる。そうすると、恒常的に受注台数と整備士数が不均衡である状態は継続していたと考えられる。なお、繁忙期には、外注に出したり、手伝い要員を協栄マリン函館等他の営業所から派遣したりした事実もあるとのことである。しかし、そもそも、不適切整備が常態化している職場においては、繁閑の差は大した問題にならないといえる。協栄マリン函館から補助要員が来ていた時にも、それらの者には見られないようにして不適切整備をしていたとの供述もある。

7 協栄マリン福山の管理体制

内部調査の結果、前所長L氏は、前記不適切整備を認識していない、前任所長2名が整備資格を所持していたので、しっかり管理していたと思っていたと供述したとのことであり、整備場の状況をほとんど把握していなかったことが明らかといえる。

所長としての認識を確認するため、L氏の後任である現所長M氏を聴取した。

これによると、M氏は、昭和55(1980)年、協栄産業に入社し、営業職であ

ったが、船舶用救命具に関連する部門も担当したことがある、同氏は、平成 23 (2011) 年に協栄マリンに移籍した後、平成 24 (2012) 年 10 月、協栄マリン福山所長となった、同氏によれば、整備場内に立ち入ったことはほとんどなく、ベテラン整備士らがいるので、これらの者を信用していて完全に任せていた、当時、H氏が整備の主任者、B氏は営業の主任者で、管理職の課長代理であった、フェリーの受注が多いので、継続的に繁忙であると思っていた、人員については、一人辞めた後の補充を要求されて、6人態勢が良いと思って1名採用したが、主任者らからはそれ以上の増員の要求はなかった、繁忙期にはアルバイトを雇った、M氏では整備士らの能力的なチェックはできない、同氏は東京営業所長も兼任しているので、最低週1回は東京に行かねばならず忙しかった、L氏も営業職であった、協栄マリン函館との比較で、整備台数と整備資格者との数のアンバランスについて認識していたが、協栄マリン福山は頑張っていると考えていた。

以上を総合すると、協栄マリン福山の管理責任者である所長は、最近の2人ともに整備場にほとんど出入りすることなく、整備場でいかなる整備が行われていたのか関心もなく、整備士らは繁忙であるが頑張っていてしっかりやっていると信じ込んでいたということであり、事実上、管理責任者が不在の状態であったといわざるを得ない。

第4 考察及び再発防止策の提言

- 1 本件のような不適切整備及び整備記録等の虚偽記載は、顧客にとり重大な契約違反（不完全履行）であり、顧客の信頼を大きく損ねたばかりか、そもそも、国土交通省の船舶検査官による立ち合いが省略される、船舶の自主検査制度を支える整備事業場等の認定や承認を得た整備事業場の機能、信用を根底から覆し、国の船舶検査制度の根幹を揺るがしかねない重大な船舶検査法違反行為である。これは、同時に、まさかの海難事故に際し、人命の安全を脅かしかねないゆゆしき行為といえる。

そして、前記内容の不適切な整備は、A社時代の昭和53年頃から、ことが露見した平成30年6月までに整備した大部分の台数につき行われていたと認められる。

その動機には、A社の整備事業開始当初は、受注に見合う人手がなかったために整備の期限を守るべく整備過程を省略したことにあるが、爾来、このような状況が是正されることなく、しかも、業務の繁閑を問わずに常態として不適切な整備が行われていたことが最も懸念されるべき重大な問題である。少なくとも協栄産業、協栄マリン福山の整備事業場認定等のための書類上は、すべて条件を満たす記載がなされていて、救命いかだ等の整備の責任重大性の自覚を促す服務規程を規定する管理規則も有している。また、整備士は、協会の講習、試験、研修においても、船舶用救命具のもつ使命等を想起することを求められている。さらに、技術的にも研修を受け習得している。しかるに、本件での退職・現職整備士らは、この間、露見したらどうしようとか、海難事故があって乗客等の生命身体に重大な被害が生じるのではないか、その他不都合が発生したらどうしようとかの危機感はなく、感覚麻痺状態であったとしか考えられないのであって、船舶用救命具を扱う者としての心構えがそもそも備わっていなかったといわざるを得ない。

さらに、従業員等で、不適切整備について問題提起する者がほとんどいなかったことも問題である。従業員らは、漫然と不適切整備を継続していた面もあるし、他方、従業員間の意思疎通にも問題があって効率よく整備を行うという創意工夫も欠けていた。整備士から昇進した所長らは、従来の経緯から不適切整備を放置し、その後の所長らは、現場を把握せず、主任整備士らに現場を任せきりであった。そのような中では、不適切整備を是正しなければならないという声は誰の耳にも届かなかったであろう。

- 2 本件のような事態を是正し、再びかかる事態を招かないようにするためには、まずは、協栄マリン本社において、管理職の職務内容を見直し、特に協栄マリ

ン福山の所長については、他営業所との兼職を避けるなどして、現場で行われていることを把握し得るような業務内容とすることが必要である。所長等監督者であるべき者の監督が不十分であったことを踏まえ、本社も含めて監督者となるべき者やその監督義務を明確化するとともに、監督者に対する監督マニュアルを作成して適切な監督が行えるように徹底することも重要である。

次に、整備担当者の教育をより徹底して、船舶用救命具整備作業の重要性・使命感を涵養し、労働環境を改善することはもちろんである。そもそも不適切整備が行われる原因となったのは、整備台数に見合わない慢性的な人手不足にあることから、有資格者の整備士の人数を大幅に増やすか、受注量を調整し、繁忙期には他営業所からの応援要員を派遣する、または外注に出す等して、適正な仕事量にとどめる必要がある。

しかし、何よりも、このように長期間不適切整備が横行・継続したことに鑑みると、もはや前記教育指導だけでは本件現場での整備作業の信頼を取り戻すことははなはだ困難である。かくなる上は、本件整備場内にカメラを設置し、協栄マリン福山のみならず協栄マリン本社においても遠隔集中監視ができるようにするとともに、整備作業の全過程を録画し記録化して保存し、常時、協栄マリン本社を含む管理職等において点検したり、また、随時顧客や関係機関等に提供する等の方法をとる必要がある。それと合わせて、各種検査の際に機械により計測された数値の写真を撮る等して保存し、これをチェックリスト等書類の記載と整合するかを後日確認できるようにすることが強く要請される。

更に付言すると、このような前記対策を十分にとった上でもなお不適切整備が行われた場合には、従事した整備士のみならず監督者においても厳重な処分が必要であるし（その旨の就業規則上の懲戒規定も必要である。）、もはや協栄マリン福山における業務遂行は断念するほかないという不退転の構えで臨むことが何よりも必要と考える。

以上

国内主要いかだ整備事業場整備状況／上位10社(2017年)

	整備事業場	外観	漏洩	合計	いかだ整備 技術者数	一人あたりの年間 整備台数
1	A	150	787	937	30	31.2
2	B	45	662	707	15	47.1
3	協栄マリン・福山	217	485	702	4	175.5
4	C	0	594	594	11	54.0
5	D	15	404	419	20	21.0
6	E	45	327	372	9	41.3
7	F	125	216	341	6	56.8
8	G	0	225	225	5	45.0
9	H	44	178	222	7	31.7
10	I	18	174	192	7	27.4

整備台数は2017年1月～12月
いかだ整備技術者は2018年4月現在

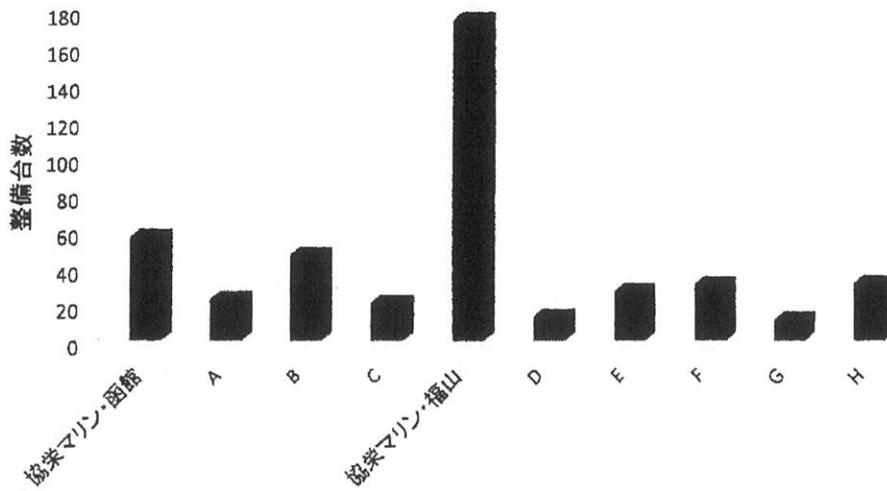
国内主要シューター整備事業場整備状況／上位10社(2017年)

	整備事業場	整備台数	シューター 整備技術者数	一人あたりの年間 整備台数
1	協栄マリン・福山	119	4	29.8
2	a	53	6	8.8
3	b	39	6	6.5
4	c	22	5	4.4
5	d	20	11	1.8
6	e	16	4	4.0
7	f	16	11	1.5
8	g	15	9	1.7
9	h	15	3	5.0
10	i	8	3	2.7

整備台数は2017年1月～12月
シューター整備技術者は2018年4月現在
※シューター整備技術者は、いかだ整備技術者の資格が要求される

主要整備事業場の1人あたりの整備台数

整備技術者1人当たりの年間いかだ整備台数(2017年)



整備技術者1人当たりの年間シューター整備台数(2017年)

