

テーマ別の検討①

- | | |
|----------------------------------|--------|
| 1. 事業参入の際の安全確保に関するチェックの強化（運航管理者） | P 3 ～ |
| 2. 監査・行政処分のある方（監査） | P 10 ～ |
| 3. 船舶検査の実効性の向上 | P 22 ～ |
| 4. 利用者への安全情報の提供（国からの行政処分情報の提供等） | P 30 ～ |

知床遊覧船事故のような痛ましい、悲惨な事故を二度と起こさないため、海域毎の特性を踏まえつつ、安全対策を重層的に強化し、安心・安全な小型旅客船を実現するため、本検討委員会において、以下の項目についてテーマ別に議論を進める。

※現在実施中の(有)知床遊覧船に対する特別監査の内容や、KAZU I のサルベージの状況、国会や本検討委員会における議論等も踏まえつつ、検討事項の追加・変更を行う。
※当面、比較的速やかに具体化可能なものについて、優先的に検討する。

国

- 監査・行政処分のあり方
(監査)
- 船舶検査の実効性の向上
- 利用者への安全情報の提供
(国からの行政処分情報の提供等)

第2回検討委のテーマ

チェック

事業者

人・船

- 事業参入の際の安全確保に関する
チェックの強化（運航管理者）
- 船員の技量向上
- 設備要件の強化
- 等

安全意識・マネジメント

- 旅客船事業者に対応しい安全意識の確保
(※追加)
- 安全管理規程の実効性確保
- 等

1. 事業参入の際の安全確保に関する チェックの強化(運航管理者)

現行制度：運航管理者

【運航管理者の選任】（海上運送法第10条の3・第23条）

- 海上運送法に基づき、各運航事業者は、運航管理者を選任し、国土交通省への届出を行う義務。
- 運航管理者とは、輸送の安全を確保するための運航管理に係る業務を統括する者。
- 運航管理者が、職務を怠り、引き続き職務を行うことが輸送の安全の確保に著しく支障を及ぼすと認められる場合、国土交通大臣は運航事業者に対し、運航管理者を解任すべきことを命ずることができる。

運航管理者

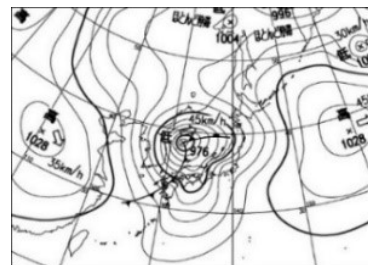
【選任要件】

次のいずれかの要件に該当することを事業者の自己申告による資格証明書で国に届出

- 行おうとする事業に使用する旅客船と同等以上の総トン数を有する旅客船に、船長として3年又は甲板部職員として5年以上乗り組んだ経験があること
- 行おうとする事業と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年以上の実務経験があること
- 総トン数100トン未満の旅客船1隻のみを使用する事業の場合、当該旅客船に船長として乗り組む資格を有すること
- 上記と同等以上の能力を有すると地方運輸局長が認めること

【職務内容】

- 運航計画の作成
- 気象・海象状況等運航に関する情報の収集
- 発航前又は着岸後の旅客の乗降等の指揮統括 等



運航に関する情報の収集



旅客乗下船時の作業統括

他モードの事例：自動車運送事業の運行管理者

運行管理者の資格要件

- ① 認定機関が行う基礎講習(※1)を受講又は、事業用自動車の運行の管理に関し1年以上の実務の経験を有し、公益財団法人運行管理者試験センターが行う試験に合格。
- ② (貸切バスを除く) 補助者(※2)として、運行管理を行おうとする事業と同種類の事業用自動車の運行管理に関し 5年以上の実務経験を有し、かつ、その間に基礎講習もしくは一般講習(※3)を5回(少なくとも1回は基礎講習を受講しなければならない) 以上受講。



- ※1 運行管理を行うために必要な法令、業務等に関する基礎的な知識の習得を目的とする講習(16時間)
 ※2 基礎講習を受講し、事業者を選任されている者。運行管理者の指導監督のもとで点呼を行うことができる。
 ※3 運行管理を行うために必要な法令、業務等に関する最新の知識の習得を目的とする講習(5時間)

自動車運送事業者は、営業所ごとに、配置車両数に応じた十分な人数の運行管理者を選任しなければならない。

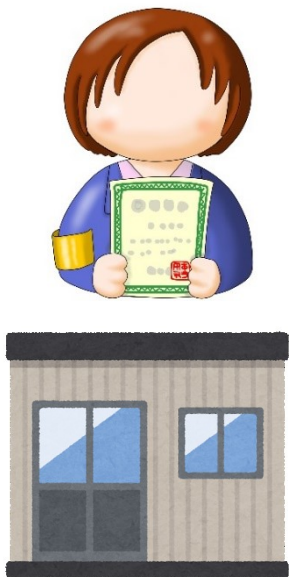
(道路運送法第23条、貨物自動車運送事業法第18条)

(例) 貸切バス

貸切バスの両数	運行管理者数
39両まで	2人
40～59両	3人
60両～79両	4人
80両～99両	5人
100両～129両	6人
130両～159両	7人
160両～189両	8人
190両～219両	9人

所有車両が220両以上の場合は、以下の式を用いて計算(1未満の端数は切り捨て)

$$(\text{運行管理者の選任数の最低限度}) \geq \frac{\text{貸切バスの両数} - 100}{30} + 6$$



他モードの事例：自動車運送事業の運行管理者講習

運行管理者講習の受講義務・種類

旅客自動車運送事業運輸規則 第48条の4（運行管理者の講習）〔抜粋〕

旅客自動車運送事業者は、国土交通大臣が告示で定めるところにより、次に掲げる運行管理者に国土交通大臣が告示で定める講習であつて次項において準用する第四十一条の二及び第四十一条の三の規定により国土交通大臣の認定を受けたものを受けさせなければならない。

貨物自動車運送事業輸送安全規則 第23条（運行管理者の講習）〔抜粋〕

一般貨物自動車運送事業者等は、国土交通大臣が告示で定めるところにより、次に掲げる運行管理者に国土交通大臣が告示で定める講習であつて次項において準用する第十二条の二及び第十二条の三の規定により国土交通大臣の認定を受けたものを受けさせなければならない。

基礎・一般講習

自動車運送事業者は、新たに選任した運行管理者に対し、その当該年度、すでに選任している運行管理者に対し、**2年に1度、認定機関が行う基礎講習又は一般講習を受講させなければならない。**

特別講習

自動車運送事業者は、重大事故や安全関係の法令違反で行政処分を受けた営業所の運行管理者で、相応の責任を有している運行管理者に対し、認定機関が行う特別講習を受講させなければならない。

講習時間、内容

種類	対象者	講習時間	内容
基礎講習	運行管理者になろうとする者	16時間	関係法令、運行管理者の業務、運転者に対する指導・監督手法、事故防止対策など、運行管理を行うために必要な基礎知識の習得を目的とする講習
一般講習	既選任の運行管理者	5時間	関係法令、運行管理者の業務、運転者に対する指導・監督手法、事故防止対策など、運行管理を行うために必要な知識の維持・向上を目的とする講習
特別講習	事故等の相応の責任を有する運行管理者	13時間	事故の再発防止を図るための指導・監督に必要な技能の習得を目的とする講習

第1回検討委における主な関連ご意見

- 安全統括管理者や運航管理者の養成・研修が必要。
- 行政の規制を強くすれば良いというものではなく、不適切な事業者の撤退を促すことが重要。

国会におけるご指摘 その他

- 現行の届出制度で定める運航管理者の要件のうち、特に「運航管理に関する3年以上の実務経験」は、適切なのか。
- 他モードの例を踏まえ、「事務所で安全な運航体制を管理する者」が持つべき資質があるのではないか。
- 運航管理者の資質や、選任要件を満たしているか否かについて、裏取りをして確認するべきではなかったか。現行の届出制度では、十分な確認ができないのではないか。

対策の方向性（案）

【運航管理者の適切な能力の確保】

①運航管理者への試験（関係法令・海事知識等※1）の導入※2

※1 海上運送法、船舶安全法、船舶運航知識、気象・海象（天気図等）等を想定

※2 一定の経過措置を検討

②運航管理者への講習の受講義務付け

（選任後の定期的な一般講習受講、事故・行政処分後の特別講習受講）

③運航管理者の選任要件審査の厳格化

（証明書の添付義務付け、問合せによる裏取り）

対策の方向性（補足：運航管理者の選任）

運航管理者の選任

	現行		今後（案）
要件	- 以下の実務経験等が必要 ① 船長経験 ② 運航管理業務経験3年 ③ 上記①又は②と同等能力 - 講習受講義務なし		- 左記①～③に加え、試験（関係法令・海事知識等）で必要な知識を確認 - 定期的に講習を受講
確認方法	届出書の確認		- 届出書の確認（裏取りを実施） - 試験結果の確認

2. 監査・行政処分のある方(監査)

現行制度：運航事業者等に対する監査

監査について

運航労務監理官は定期的な監査（おおむね3年に1度）に加え、事故が起きた際に特別監査を実施

事業場



船舶



船員



運航管理の監査

船舶の安全な航行を確保し、運航の管理が適切に運用されているか

船員の労務監査

- ・ 船員法に基づく、航海の安全に関する船員の義務（見張り等）が遵守されているか
- ・ 船員の安全で衛生的な労働環境が整備されているか

現行制度：監査に係る根拠条文

○海上運送法（抄）

（立入検査）

第二十五条 **国土交通大臣は**、この法律の施行を確保するため必要があると認めるときは、**その職員に**定期航路事業、人の運送をする不定期航路事業又は第二十九条の二第一項の規定による届出に係る行為を行う船舶運航事業者が当該行為に係る航路において営む不定期航路事業に使用する**船舶、事業場その他の場所に臨んで、帳簿書類その他の物件に関し検査をさせ、又は関係者に質問をさせることができる。**

2・3 （略）

○船員法（抄）

第一百七条 **船員労務官は**、必要があると認めるときは、船舶所有者、船員その他の関係者に出頭を命じ、帳簿書類を提出させ、若しくは報告をさせ、又は**船舶その他の事業場に立ち入り**、帳簿書類その他の物件を**検査し**、若しくは船舶所有者、船員その他の**関係者に質問をすることができる。**

② 船員労務官は、必要があると認めるときは、旅客その他船内にある者に質問をすることができる。

③～⑤ （略）

現行制度：運航労務監理官による監査の流れ

監査の概要

海上運送法、船員法等に基づき、船舶や事業場に立ち入り、運航管理体制及び安全管理規程の遵守状況、航海の安全に関する船員の義務の遵守状況等を確認。

< 監査事項 >

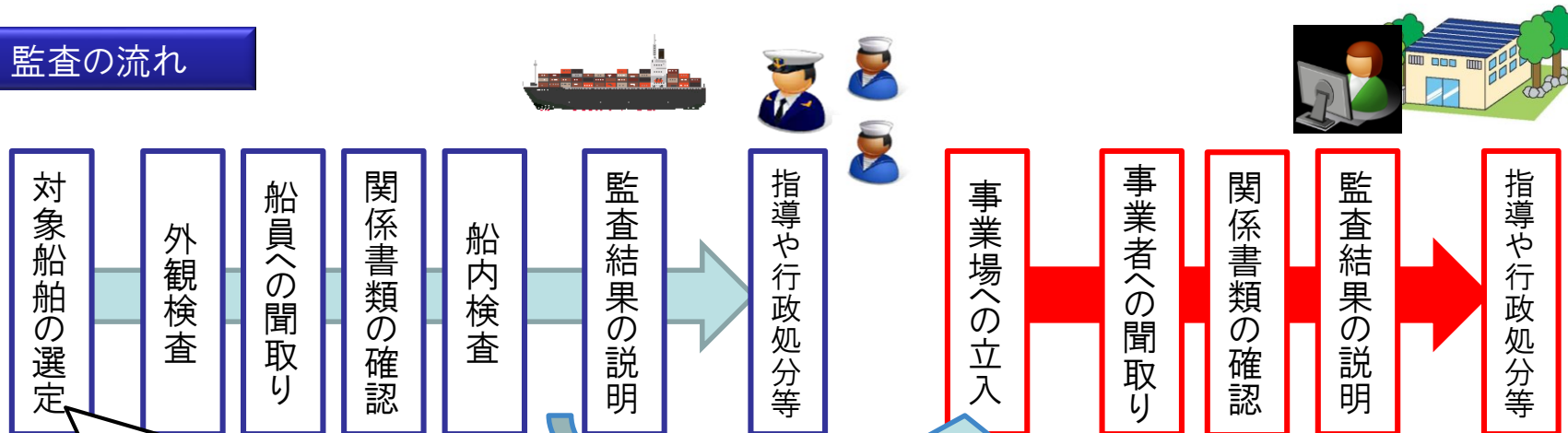
- ① 運航管理体制(連絡体制、出航可否判断等)
- ② 船員の安全教育
- ③ 航海の安全の確保(発航前点検、操練の実施 等)
- ④ 船員の労働条件(労働時間、休息时间 等)
- ⑤ 法定書類の備置・資格の受有状況 等

関係書類の確認



船内掲示の確認

監査の流れ



- ・ 定期的(おおむね3年に1度)、過去の監査履歴、処分等の有無等を勘案
- ・ 貨物船は入出港情報を元に抜き打ちで監査実施
- ・ 旅客船は事前通知のうえ監査実施(主に、多客期前、年末総点検時に実施)

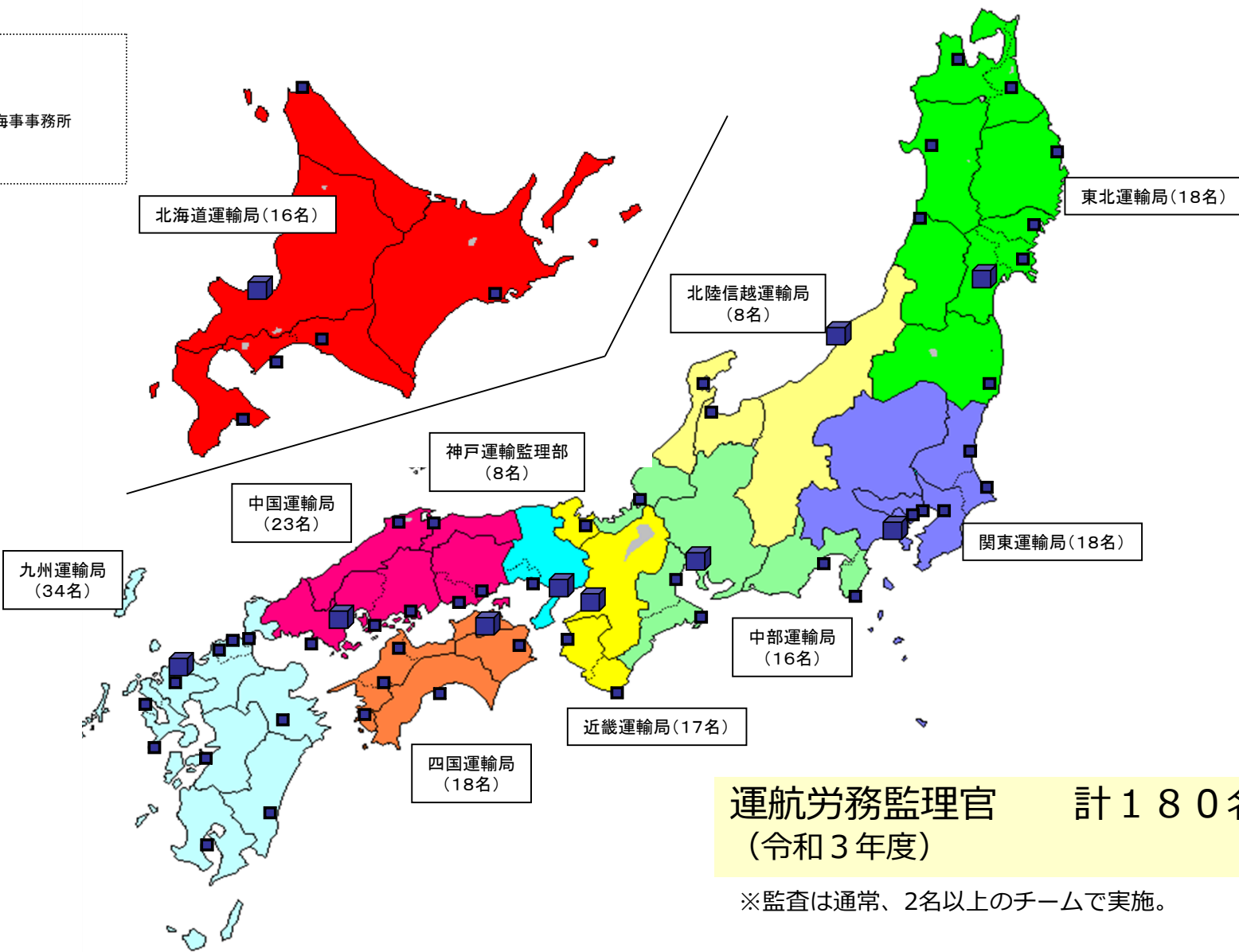
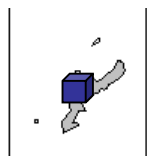
必要に応じて実施

現行制度：運航労務監理官の配置状況

注)

- 一本局
- 支局・海事事務所

沖縄総合事務局
(4名)



運航労務監理官 計 180 名
(令和3年度)

※監査は通常、2名以上のチームで実施。



現行制度：旅客船事業者に対する行政処分等（運航管理監査）

【事業の停止・取消し】（海上運送法第16条・23条）

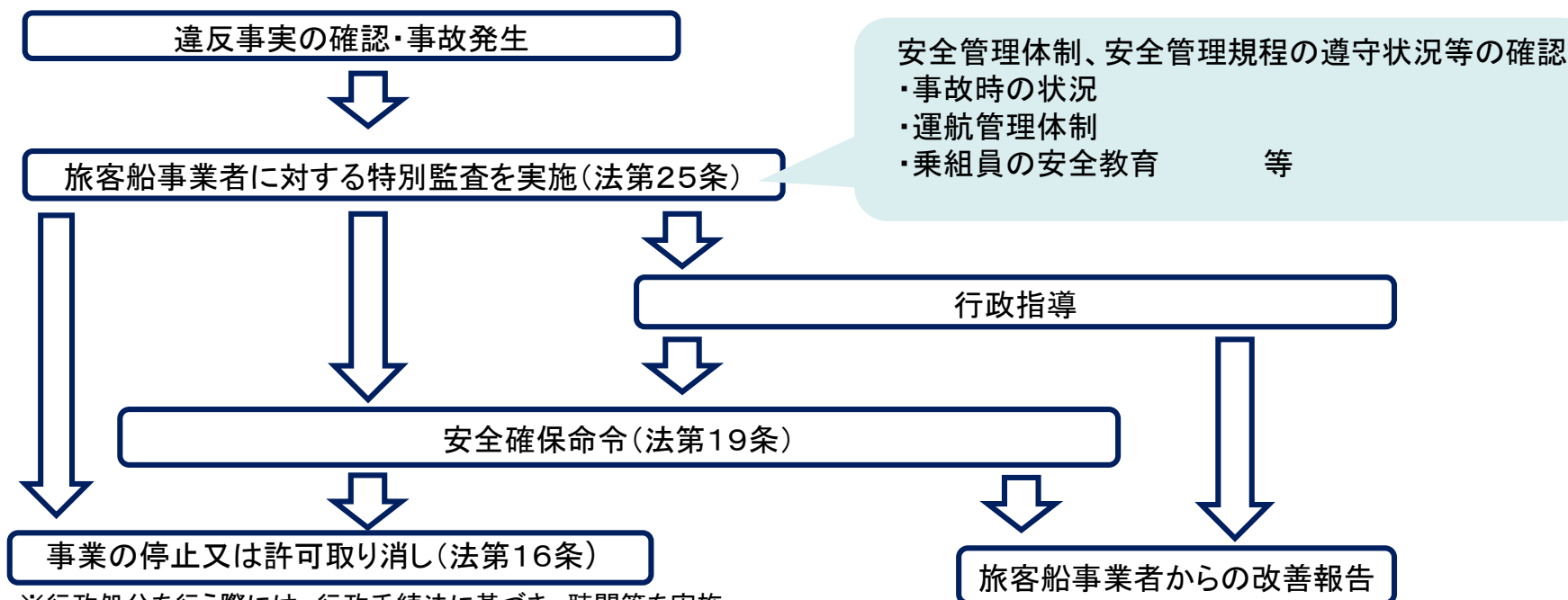
国土交通大臣は、旅客航路事業者等が、海上運送法上の規定やこれに基づく処分に違反したり、許可・認可に付された条件に違反した場合には、当該事業者に対して、事業の停止や許可の取消しを行うことができる。

その他にも、船舶安全法上等の違反や、正当な理由がないにもかかわらず、許可又は認可を受けた事項を実施しないとき等は、事業の停止や許可の取消しを行うことができる。

【安全の確保に関する命令】（海上運送法第19条・23条）

国土交通大臣は、旅客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た場合には、輸送施設の改善、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に必要な措置をとるべきことを命じることができる。

【海上運送法に基づく旅客船事業者への事業停止処分等の流れ】



※行政処分を行う際には、行政手続法に基づき、聴聞等を実施



現行制度：船舶所有者等に対する行政処分等（船員労務監査）

行政処分

【是正命令】（船員法第101条第1項）

国土交通大臣は、この法律、労働基準法（船員の労働関係について適用される部分に限る。）又はこの法律に基づいて発する命令に違反する事実があると認めるときは、船舶所有者又は船員に対し、その違反を是正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。

【航行停止・差止め命令】（船員法第101条第2項・第108条の2）

国土交通大臣は、船員法第101条第1項の規定に基づく是正命令を発したにもかかわらず、船舶所有者又は船員がその命令に従わない場合において、船舶の航海の安全を確保するため特に必要があると認めるときは、その船舶の航行の停止を命じ、又はその航行を差し止めることができる（船舶が航行中の場合は、入港すべき港を指定することができる）。

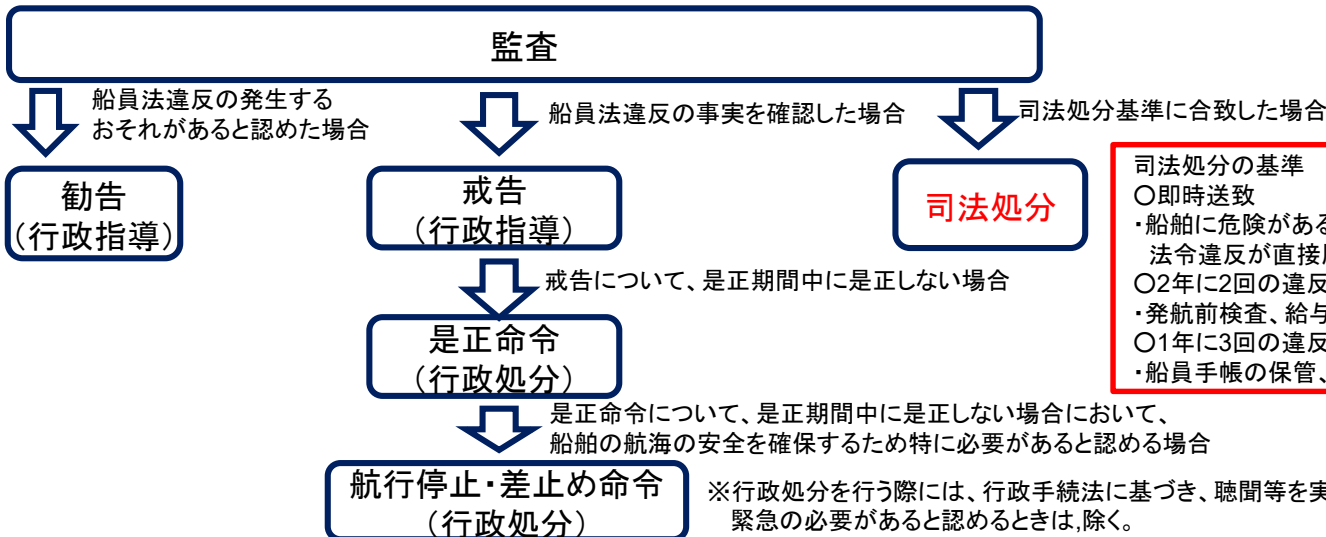
なお、船舶の航海の安全を確保するため緊急の必要があると認めるときは、船員労務官は即時に命令を発出することができる。

司法処分

（船員法第108条）

船員労務官は、この法律、労働基準法及びこの法律に基づいて発する命令の違反の罪について、刑事訴訟法に規定する司法警察員の職務を行う。

【船員法等に基づく船舶所有者等への処分等の流れ】



司法処分の基準

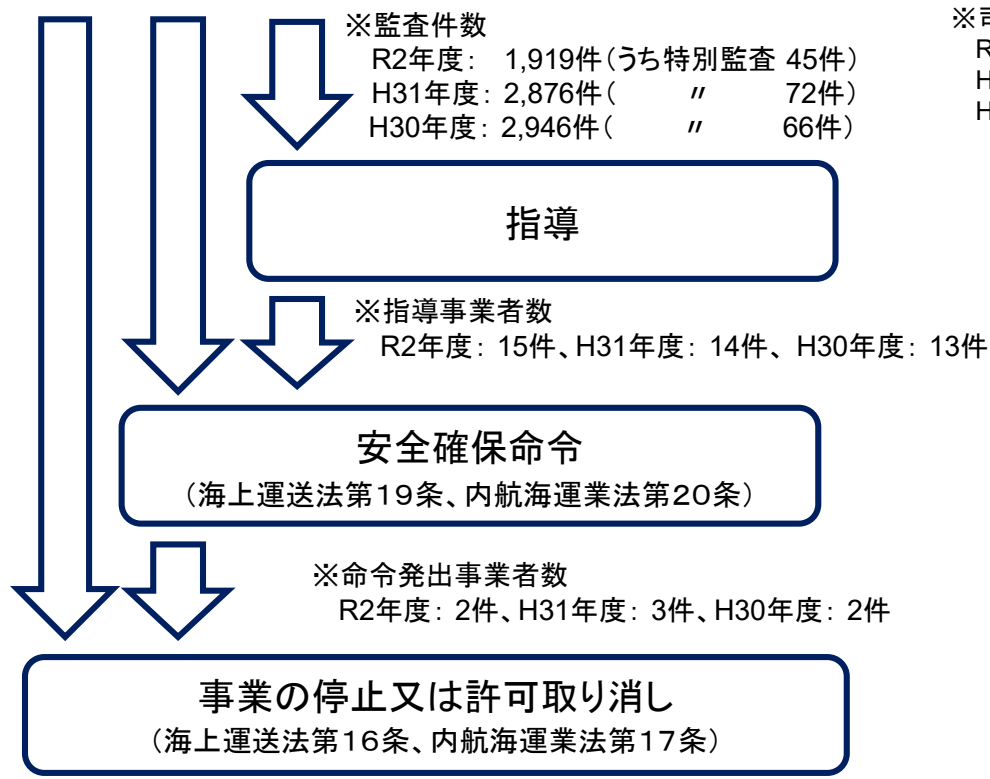
- 即時送致
- ・船舶に危険がある場合の処置、給与不払いのまま3ヶ月経過した事案、法令違反が直接原因で死亡等の発生した労働災害 等
- 2年に2回の違反で送致
- ・発航前検査、給与不払い、補償休日・有給休暇付与 等
- 1年に3回の違反で送致
- ・船員手帳の保管、雇入契約書の交付 等

※行政処分を行う際には、行政手続法に基づき、聴聞等を実施。ただし、船舶の航海の安全を確保するため緊急の必要があると認めるときは、除く。

【運航事業者への行政処分等の流れ】
（海上運送法、内航海運業法）

監査対象事業者数（令和2年4月1日時点）
7,414事業者（旅客：5,324事業者、貨物：2,090事業者）

定期的な監査及び特別監査
（海上運送法第25条、内航海運業法第25条）

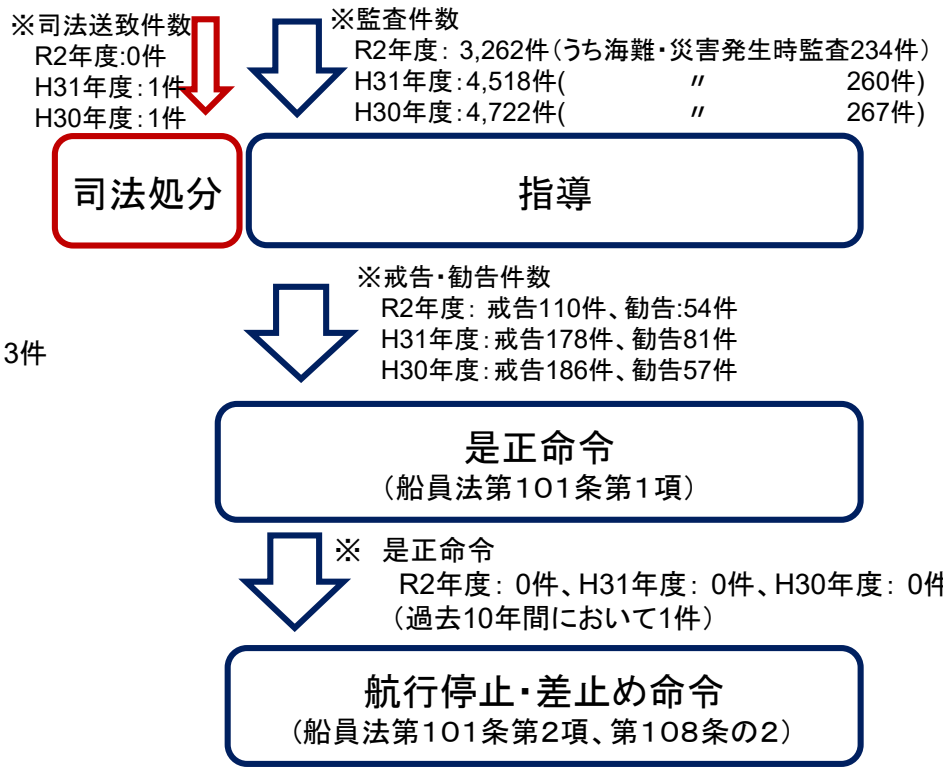


※事業停止、許可取り消し R2年度： 0件、H31年度： 0件、H30年度： 0件
（過去10年間に於いて事業停止0件、許可取り消し 2件）

【船舶所有者等への行政処分等の流れ】
（船員法）

監査対象事業者数（令和2年10月1日時点）
船舶所有者： 5,596事業者、 船員： 76,255人

定期的な監査及び海難発生時・災害発生時監査
（船員法第107条）



※過去10年間に於いて実績なし

第1回検討委における主な関連ご意見

- 海の世界は、シーマンシップによる性善説に立っているが、最近の船舶事故をみると、ここが弱くなっている。
- 監査や船舶検査の実効性確保はもとより、「人命最優先・安全第一」で、行政側も事業者側も厳しく見直しを行って頂きたい。性善説では限界。
- 行政の規制を強くすれば良いというものではなく、不適切な事業者の撤退を促すことが重要。
- 抜き打ち監査を行ってはどうか。

国会におけるご指摘 その他

- 監査の際、運航管理者が選任要件を満たしているか否かについて確認するべきではなかったか。
- 運航管理者へのヒアリングの実施により、運航管理者の資質を明らかにするべきではなかったか。
- 監査部門(国)と船舶検査部門(JCI)で情報を共有するべきではなかったか。特に、船体・設備に関する部分について、船舶検査との情報共有を図り、その情報を監査でも活用すべきでないか。
- 通信設備の存否の確認だけでなく、実際に使ってみて通信状況を確認するべきではなかったか。
- 監査をより効果的なタイミング（本格的な運航が開始されるシーズンの直前など）で行うべきではないか。
- 監査の回数は適切か。増加させるべきではないか。
- 個々の運航労務監理官の能力アップが必要ではないか。
- 波高の数値が同じ日が続くことなど改善報告書の不自然な点になぜ気付かなかったのか。事業者からの提出文書の内容について、より徹底して確認すべきでないか。
- 改善報告書に記載されている会議に社長が最初から最後まで出席していたのかなど、詳細に実態を確認するべきではなかったか。
- 抜き打ち確認時に改善が確認できなかった点については、最終的に改善が確認されるまで確認を継続するべきではなかったか。指導事項・改善事項の継続的・徹底的なフォローアップが必要ではないか。

対策の方向性（案）

【監査】

- ① 抜き打ち・リモートによる監視強化
- ② 指導事項・改善事項の継続的・徹底的なフォローアップ
- ③ 運航管理者の資質・要件について裏取り調査による確認
- ④ 船舶検査情報の監査での徹底活用による監査の高度化
- ⑤ 監査時の通信設備の通信状況の確認
- ⑥ 監査件数の増加による事業者に対する抑止力の拡大
- ⑦ 運航労務監理官の専門性向上

※行政処分のあり方については、次回以降の検討委員会で議論

対策の方向性（補足：現行との比較）

現行

対応案

<監査実施の手続き>

旅客船事業者に対し、事業場所在の日程を事前調整の上で、監査を実施。実施場所は船舶が中心で、事業場には必要に応じ実施。



抜き打ち・リモートによる監視強化

発航可否判断の現場への立入り・リモート監査、運航管理者の所在を電話・リモートで確認、無線通信について立入り・リモートでテスト、シーズン直前に確認 等

<運航管理者の資質・要件の確認>

基本的に申請ベースで確認。



運航管理者の資質・要件の裏取り調査による確認

運航管理者本人へのインタビュー、経歴書等の精査、第三者への聞き取り 等

<船舶検査との連携>

船舶検査と監査は、独立して実施されており、それぞれの情報の共有はなされていない。



船舶検査情報の監査での徹底活用による監査の高度化

船舶検査情報を監査前に入手、検査時のハード情報（修理・改造等）を監査でも確認し、矛盾点をあぶり出し 等

<監査件数>

H30年度～R2年度の3年間の年平均で約6,700件（うち特別監査は約310件）。



監査件数の増加による事業者に対する抑止力の拡大

監査機会を増やして、問題点を早期に把握し、確実に是正。リモートの積極活用により、事業者に緊張感 等

<運航労務監理官の能力>

職員は、陸・海分野を相互に人事異動し、運航労務監理官業務に従事する期間は限定的。



運航労務監理官の専門性向上

研修やマニュアルの充実により、専門性を向上

3. 船舶検査の実効性の向上

1. 概要

船舶安全法に基づき、20トン未満の小型船舶の検査業務を行うために同法により設立された民間法人（昭和49年1月設立）

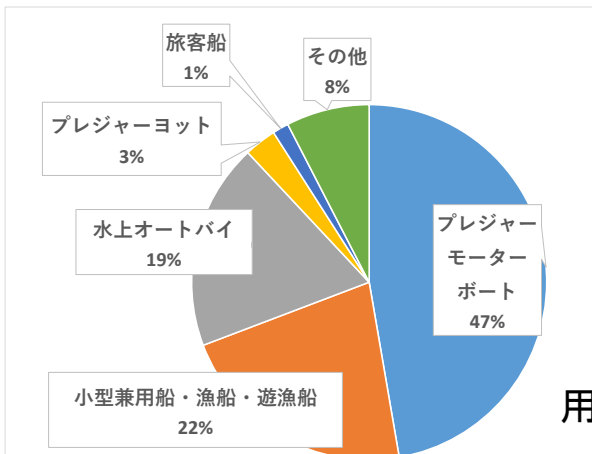
手数料収入により運営

2. 人員（令和4年4月1日現在）

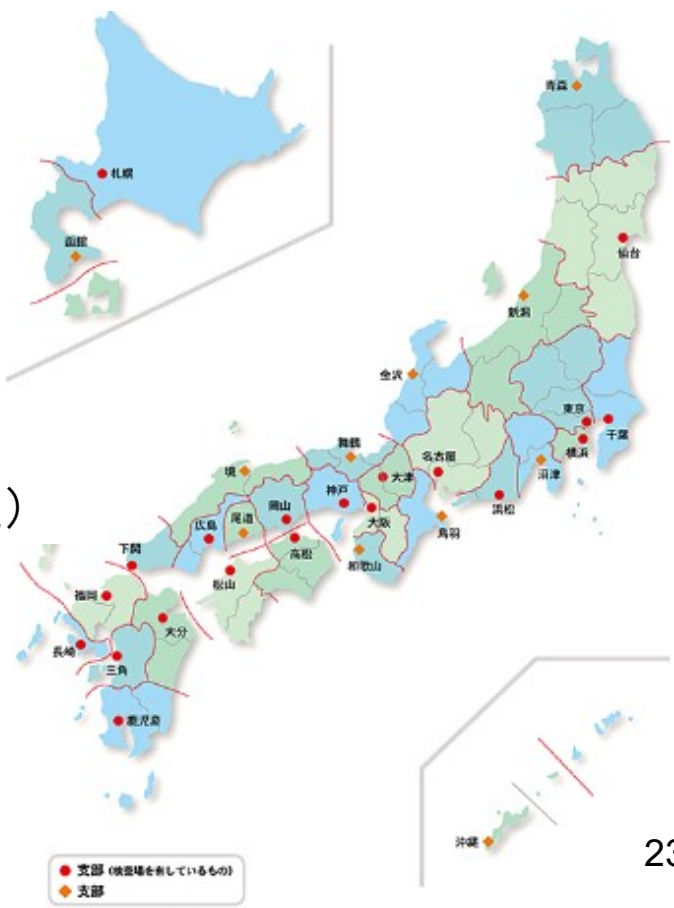
本部 31名
支部 31か所 138名（小型船舶検査員）

3. 検査対象船（登録隻数）（令和2年度）

318,736隻（うち、旅客船4,694隻）



用途別内訳



31支部の配置

4. 業務内容

- **検査業務**
- 登録測度事務
- 調査、試験及び研究



5. 国の関与

設立・管理

- 設立・定款変更(大臣認可)
- 評議員会(大臣認可)

役員の任命

- 役員の選任・解任(大臣認可)

業務運営

- 業務方法書(大臣認可)
- 検査事務規程(大臣認可)・変更命令可
- 検査員の選任(15日以内届出)

財務・会計

- 予算・事業計画(大臣認可)

監督

- 法律施行に必要な範囲で監督命令
- 報告聴取・立入り検査

現行制度：日本小型船舶検査機構 (JCI) の検査業務

検査方法の作成

基準適合確認に用いる小型船舶用の検査方法を作成し、必要に応じて見直し。

検査の執行

- ① 設計図面の承認：新造、改造又は修理の際に、設計図面により基準適合確認。
- ② 船舶の实地検査：船舶に訪れ、構造・機関・設備の基準適合確認。

实地検査の状況

- ・ 検査員が1人で業務用車を運転して検査地へ移動
(1日あたり平均移動距離154km)
- ・ 1日あたり平均3.2隻を検査
(春～夏に2/3の検査が集中。ピーク月(4月)は1日あたり平均4.6隻を検査(44%増))
- ・ 1隻の検査で多くの項目を確認
(船体、機関、操舵設備、救命設備、消防設備、無線設備、航海用具 他)



検査業務サポートシステム導入(令和4年2月14日～)

- ・ 検査員にモバイル端末を支給し、検査現場でビジネスチャットツールを通じて他職員に相談することが可能に。

証書の発給

基準適合が確認された船舶に船舶検査証書等を発給。

第1回検討委における主な関連ご意見

- FRPの強度は高いが、亀裂から水が入り、その水がFRP層間に入り込んだ場合、寒冷地では凍結・解凍を繰り返して劣化が早まり得るため、検査でも地域性を考慮してよいのではないか。

国会におけるご指摘 その他

- 日本小型船舶検査機構（JCI）の検査では基準適合確認が不十分ではないか。
航路で実際に常時通信可能か否かの確認が甘く、申告を鵜呑みにせず、通信設備の存否の確認だけでなく、実際に使ってみて通信状況を確認するべきではなかったか。
- JCIは、国と異なる不合理な検査方法を定めており、国の監督を強化すべきではないか。
- 検査対象隻数や検査員数等を踏まえつつ、如何に実効性の高い検査を実現することができるのか。
- 船舶検査部門（JCI）と監査部門（国）で情報を共有するべきではなかったか。
検査と監査との連携を実現するために、どのような取組みを行うか。

対策の方向性（案）

①検査方法の適正化

合理性のない検査方法を変更・廃止するとともに、地域性を踏まえた検査の内容など検査方法を適正化。

②国による監督強化

（１）検査方法を届出制から認可制へ

検査方法全体を国が見直した上で認可。

（２）実際の検査の現場を点検

国がJCI検査員が実際に検査を行う現場に立ち合い。

③国の監査情報の徹底活用

国の監査によって得られたネガティブ情報を活用して徹底検査。

対策の方向性（補足：検査方法の適正化）

- 合理性のない検査方法を変更・廃止するとともに、地域性を踏まえた検査の内容など検査方法を適正化。

【現状】

- 小型船舶の特性を踏まえてJCIで検査方法を定めているが、携帯電話のように基準適合を確認する方法として十分でないものが他にも存在する可能性がある。
- 検査方法は、検査の種類（定期／中間）や航行区域（平水／沿海）に応じて内容が異なるが、寒冷地といった地域特性は考慮されていない。

【対応の方向性】

フェーズ1：合理性なく国と異なる検査方法を洗い出し、全て変更又は廃止する。

フェーズ2：寒冷地といった地域特性を踏まえた検査方法のような技術的な検討が必要なものについては、別途技術検討会を設置し検討する。

不十分な検査方法の例

JCIの携帯電話の検査方法

- 航路が通信エリア図の中に含まれている
- 通信エリア図による判断が難しい場合、通信可能であることを事業者の申告で確認する



国の携帯電話の検査方法

- 航路が携帯電話会社の通信エリア図に含まれている

対策の方向性（補足：国の監査情報の徹底的活用）

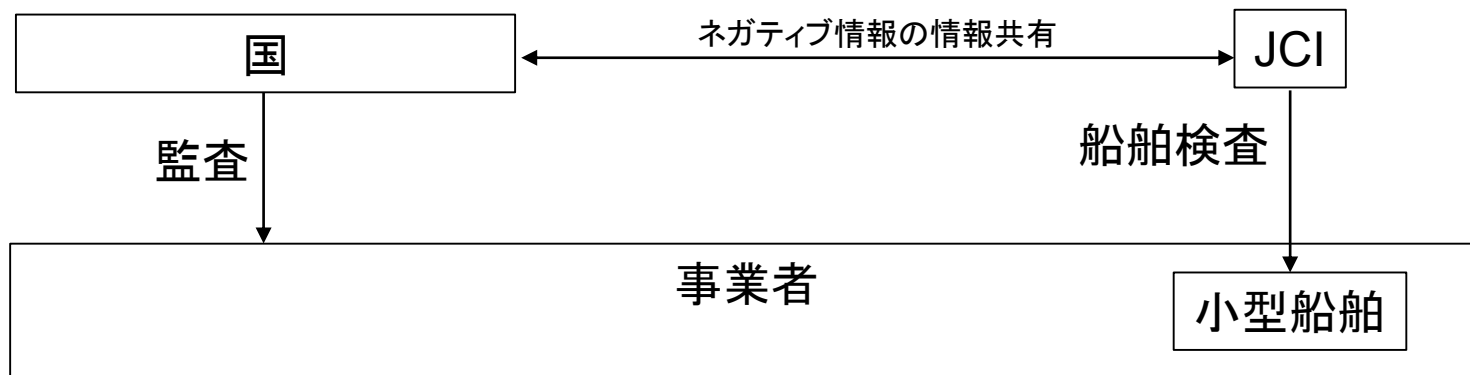
○国の監査によって得られた国の監査ネガティブ情報を活用して徹底検査。

【現状】

- 法令違反を行う事業者や船舶所有者は、法令遵守を軽視しており、軽微な事故や法令違反を繰り返している可能性がある。

【対応の方向性】

- 国の監査やJCIの検査によって得られたネガティブ情報について、国とJCIとの間で双方向に情報を共有する。
- JCIは、国の監査によって得られた国の監査ネガティブ情報（行政処分等）を活用して徹底検査を行う。
- また、監査ネガティブ情報を把握した国の船舶検査官が、JCI検査員による実際の検査の現場に立ち会うことによって、検査の実効性を更に高めることもできる。



4. 利用者への安全情報の提供 （国からの行政処分情報の提供等）

区分	国	旅客船事業者
義務付けられているもの 現行法令で	第2回検討委員会の議論の対象 ○海上運送法第19条の2の2に基づく、 輸送の安全にかかわる情報の公表 (毎年度、国土交通省HPで公表) ○ネガティブ情報等開示	○海上運送法第19条の2の3に基づく、 輸送の安全にかかわる情報の公表 (インターネットその他の方法で公表)
義務以外	○安全情報データベースの構築	○上記義務付け公表内容に加え、 今後の更なる 小型旅客船事業者の 安全情報の提供のあり方の検討
	安全性評価認定制度による認定事業者の公表制度構築に向けた検討	

現行制度：国による輸送の安全にかかわる情報の公表

○平成18年10月の運輸安全一括法の施行により、国土交通大臣が、事業者から報告を受け
る情報や事業改善命令等に係る事項などについて、毎年度、利用者にとってわかりやすいよ
うに整理した上で公表することが義務付けられた。

○国による公表により、事業者の「輸送の安全の確保」に対する意識が高まることが期待され
る。

公表内容（年度毎）	公表の方法
○輸送の安全にかかわる情報（鉄道、索道、自動車、航空、海運共通） 1. 事故の発生状況 2. 立ち入り検査、行政指導、命令に係る事項 ○その他輸送の安全に重大な関係を有する事項（モード毎に差異）	国土交通省 ホームページ

船舶（海上運送法第19条の2の2、同法施行規則第19条の2 等）

国土交通大臣は、毎年度、次に掲げる情報を整理し、公表

1. 事故及び立入検査の状況

- (1) 船舶事故等の発生状況
- (2) 船種別事故等の発生状況
 - ①旅客船
 - ②貨物船
- (3) 立入検査の状況

2. 命令に係る事項

- 事案1 フェリーが栈橋へ乗り揚げた事故を
受けて発出した命令
- ・概要
 - ・原因
 - ・命令内容
 - ・改善措置の確認 等
- 事案2 旅客船が暗礁に乗り揚げ、沈没した
事故を受けて発出した命令

3. その他輸送の安全に関する事項 (指導対象となった主な事案)

- 事案1 旅客船が防波堤に衝突し、乗組員が負傷した事故
- ・概要
 - ・指導内容
- 事案2 フェリーの積載車両が航海
中に動き出し、車両が破損
した事故
- 事案3 旅客船の船内で乗客が負傷した事故
- 事案4 フェリー出港時に陸上作業員が負傷した事故

現行制度：国土交通省ネガティブ情報等検索サイト

- 国土交通省及び地方支分部局のホームページに点在する事業者の過去の処分歴などの「ネガティブ情報」を一元的に集約したポータルサイト「国土交通省ネガティブ情報等検索サイト」を平成19年10月よりホームページ上に開設している。
- 事業者の名称を入力するだけで、事業者の過去の処分歴一覧を簡単に検索できるシステム。
- 消費者の「監視の目」を活用することによって、事業者の適正な事業運営の確保、公正で自由な競争の確保、安全・安心の確保を図っている。

鉄道(鉄軌道・索道)	自動車	航空	船舶
○公開対象の行政処分 ・事業改善命令 ・事業停止 ・許可取消	○公開対象の行政処分等 ・輸送の安全確保命令 ・事業改善命令 ・自動車その他の輸送施設の使用停止命令 ・事業停止 ・許可取消 ・旅客の利便確保命令 ・文書警告(行政指導)	○公開対象の行政処分等 ・受委託改善命令 ・事業改善命令 ・事業停止 ・許可取消 ・嚴重注意(行政指導) ・業務改善勧告(行政指導)	○公開対象の行政処分 ・輸送の安全確保命令 ・サービス改善命令 ・事業停止 ・許可取消
○公開期間 2年	○公開期間 3年(一般貸切旅客自動車運送事業者の一部の処分については5年)	○公開期間 2年	○公開期間 2年

他モードでの事例:

貸切バス業界での事故を受けた利用者への「見える化」取り組み事例

平成28年1月15日に発生した軽井沢スキーバス事故を踏まえ、「軽井沢スキーバス事故対策検討委員会」が設置され、同年6月3日に利用者への「見える化」取り組みとして以下をとりまとめ。

- ①貸切バス事業者の処分歴の公表方法の拡充
- ②利用者への貸切バス事業者名の提供(企画募集パンフレット等に貸切バス運行事業者を記載)
- ③貸切バス事業者の安全情報提供の仕組みの構築(一定の安全情報の国への報告義務付け)
- ④車体等へのASV技術(「先進安全自動車(ASV:Advanced Safety Vehicle)」)の搭載状況の表示
- ⑤安全運行パートナーシップガイドラインの改訂(日本旅行業協会・全国旅行業協会・日本バス協会で作成)

貸切バス事業者の安全情報(国土交通省ホームページ)

	事業者の情報							車両の情報									
	事業者名	主たる事務所住所	設立年度	日本バス協会の加入状況	営業所名	営業所住所	車数(台)	年式(年)※備考		大型						主な運行の態様	
								最古	最新	ドライブレコーダー搭載車導入数(台)	デジタル式運行記録計搭載車導入数(台)	ASV搭載車導入数(台)	ドライブレコーダー搭載車導入率(%)	デジタル式運行記録計搭載車導入率(%)	ASV搭載車導入率(%)		
1	〇〇観光バス株	●●県●●市12-3	昭和	52	加入	本社	●●県●●市12-3	4	平成9年	平成22年	100.0%	0.0%	1	100.0%	80.0%	20.0%	学校・企業等送迎・行事輸送
2	南△△バス	●●県▲▲市4-56-7	平成	12	未加入	本社	●●県▲▲市4-56-7	9	昭和63年	平成27年	100.0%	0.0%	—	—	—	—	—
3	株××運輸	●●県▲▲市8-90-10	平成	21	未加入	▲▲営業所	●●県▲▲市8-90-10	16	平成15年	平成20年	—	—	0	100.0%	100.0%	0.0%	観光輸送(昼間)
4	南◇◇交通	●●県××市123-4	昭和	39	加入	××営業所	●●県××市123-4	2	昭和62年	平成12年	0.0%	0.0%	—	—	—	—	—
5	株▽▽観光	●●県××市5-67-8	平成	22	未加入	本社	●●県××市5-67-8	5	昭和63年	平成27年	0.0%	100.0%	—	—	—	—	—

運転者の情報							事故・行政処分に係る情報							外部機関による安全チェックの活用に係る情報			
正規(人)	嘱託(人)	派遣(人)	その他(人)	合計(人)	平均勤続年数(年) ※過去に勤務していた他の会社における勤続年数は含まない。	平均給与月額の水準 ※営業用バス運転者の平均給与月額と比較して、 同額以上…A 同額未満～▲10%以上…B ▲10%未満～▲20%以上…C ▲20%未満…D	運行管理者(人)	整備管理者(人)	走行10万台 キロ当たりの重大事故 件数	車停止処分 (日車)	改善報告	事業停止 (月)	改善報告	貸切バス事業者 安全性評価 認定	地方バス協会 による適正化 コンサルティン グ (直近3年間)	民間認定機関 における運輸 安全マネジメント 評価 (直近3年間)	民間認定機関 における運輸 安全マネジメント 認定セミ ナー (直近3年間)
8	0	0	0	8	10	C	2	1	0.00	—	—	—	—	★★	×	×	×
6	0	0	0	6	10	B	2	1	0.00	—	—	—	—	★	×	×	×
0	0	0	0	0	3	C	2	1	0.00	0	—	0	—	—	○	×	×
9	0	0	0	9	10	—	2	2	0.00	20	済	0	—	★	○	×	○
2	0	0	2	3	3	D	2	1	0.00	0	—	0	—	—	×	×	×

第1回検討委における主な関連ご意見

- 通勤・通学と違い、観光は「選ぶ」ということができるため、適切な情報提供が必須。消費者の選択に資する情報提供を考える必要がある。料金だけでなく安全も消費者の判断の基準となりうる。
- 大規模な会社は内部監査等のチェック機能が働くが、中小規模のオーナー企業はそこまでの体制を作ることは難しい。利用者への安全情報の開示の仕組みを取り入れ、消費者に対する情報公開を通じてマーケットによって規律付けを図ることも考えられるのではないか。

国会におけるご指摘 その他

- 旅客船事故について、公表されているものと、されていないものがあるのではないか。利用者の安全安心につなげるため、過去の事故情報やその後の改善措置について国が積極的に公表すべきではないか。
- 利用者の目が事業者を律するという視点から、どのような情報提供が有効か。利用者がホームページで行政処分等の情報を得られるようにすることも必要ではないか。
- 利用者の判断に資するための行政処分等の情報の公表について、どのような対象・公開期間とすべきか。
- 国による行政処分等の情報の公表だけでなく、事業者による定期的な安全情報の公開も行うべきではないか。
- 事故を起こさず行政処分等も受けていない事業者の認証を行ってはどうか。

対策の方向性（案）

- ①事業者への行政処分等の情報について、国による公表対象範囲の拡大
（安全関連法令違反に対する行政指導の情報を追加）
- ②公表期間の延長（2年→5年）
- ③国による更なる情報提供体制の構築
（事業者の安全情報の定期的な収集・公表、改善措置やポジティブ情報の公開）

※旅客船事業者による情報提供のあり方については、次回以降の検討委員会で議論

対策の方向性（補足：行政処分等の情報の公表）

行政処分等については、

毎年度、海事局ＨＰにおいて「**輸送の安全にかかわる情報**」として次に掲げる情報を公表。

→事故及び立入検査の状況

→輸送の安全の確保に関する命令を発出した事案に関する情報

→指導対象となった主な事案

（※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）

これに加えて、下記の情報公開を実施。

	現行		今後（案）
概要	公開対象の行政処分事案に関する情報を公表		行政処分・ 行政指導 事案に関する情報を公表
公開対象事案	・輸送の安全確保命令 ・サービス改善命令 ・事業停止／許可取消		・行政指導 ・輸送の安全確保命令 ・サービス改善命令 ・事業停止／許可取消
公開期間	2年		5年

貸切バス事業者については、行政処分・行政指導の情報だけではなく、各事業者の安全情報を定期的に収集して国が公表。

 旅客船事業者に関しても、同様に、次のような情報を定期的に収集し、データベース化して公表することが考えられるのではないかと。

（公表すべきと考えられる情報） ※イメージ

- ①事業者の情報（名称、住所 等）
- ②使用する船舶の情報（名称、総トン数、船舶検査受検日、通信・救命設備 等）
- ③安全統括管理者、運航管理者、船長等の経験・資格 等
- ④行政処分・行政指導情報
- ⑤その他（処分に対する改善状況、ポジティブ情報 等）