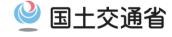
テーマ別の検討4

1. 監省・行政処分のあり万(行政処分) P3	\sim
-------------------------	--------

- 2. 被害者保護(損害賠償) P 15 ~
- 3. 船員の技量向上 P 20 ~
- 4. 監査・行政処分のあり方(海事監査部門の改革) P 27 ~



検討委員会でご議論頂きたい主な検討項目(6/24時点)(案)



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。

- ※事故原因の調査の状況、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。

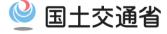


等

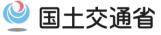
- チェックが強化
- 一船員の技量向上
- ○設備要件の強化

- ○安全管理規程の実効性確保
- ○被害者保護

等



1. 監査・行政処分のあり方(行政処分)



検討委における主な関連ご意見

- 性善説には限界があり、慣れ合いを防ぐというような視点からも、行政側、事業者側、双方において厳しく見直す必要がある
- 安全軽視の事業者は観光業から撤退していただくというくらいの強いメッセージが必要。
- 今回のような大きな事故を起こした経営者に対する両罰規定を設ける必要があるのではないか。

国会におけるご指摘 その他

- 軽井沢スキーバス事故の後は安全遵守の取組がいい加減な悪質業者は徹底的に業界から退場させたが、それに倣って断固たる対応をとるべきではないか。
- 運航記録が不適切等の問題を受けて行政処分を行うような対応を行っていれば、その後の対応が変わった可能性があるのではないか。
- KAZU I の昨年の事故について行政処分は行われていないが、海上運送法第19条に基づいた安全確保命令を出すべきではなかったか。
- 行政処分について、「安全管理規程」に違反した事業者は、単なる指導ではなく、「事業停止」以上の処分にしないと実効性が担保できないのではないか。
- 改善報告しても守らず、虚偽申請や日常的に安全規則違反している悪質な事業者に対しては、 抑止力になるよう厳しい罰則規定など検討すべきではないか。
- 事業許可取消から2年経過後、同事業者が再び遊覧船事業を行うことができてしまうのではないか。

○海上運送法(昭和24年法律第187号) (抄)

海上運送法第16条処分

(事業の停止及び許可の取消し)

- 第十六条 国土交通大臣は、一般旅客定期航路事業者が次の各号のいずれかに該当するときは、当該事業の停 止を命じ、又は許可を取り消すことができる。
 - この法律若しくはこれに基づく処分又は許可若しくは認可に付した条件に違反したとき。
 - 二 船舶安全法(昭和八年法律第十一号)又は船舶職員及び小型船舶操縦者法(昭和二十六年法律第百四十 九号)の規定に違反したとき。
 - 正当な理由がないのに許可又は認可を受けた事項を実施しないとき。
 - 四 第五条各号のいずれかに該当することとなつたとき。

安全確保命令

(サービスの改善及び輸送の安全の確保に関する命令)

- 第十九条 国土交通大臣は、一般旅客定期航路事業者の事業について利用者の利便その他公共の利益を阻害し ている事実があると認めるときは、当該一般旅客定期航路事業者に対し、次の各号に掲げる事項を命ずるこ とができる。
 - 運賃の上限を変更すること。
 - 運送約款を変更すること。
 - 三事業計画を変更すること。
 - 四 船舶運航計画を変更すること。
- 2 国土交通大臣は、一般旅客定期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る ときは、当該一般旅客定期航路事業者に対し、輸送施設の改善、事業計画の変更、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必要な措置をとるべきことを命ずることができる。

○海上運送法(昭和24年法律第187号)(抄)

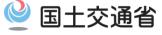
(輸送の安全性の向上)

第十条の二 一般旅客定期航路事業者は、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。

(安全管理規程等)

- 第十条の三 一般旅客定期航路事業者は、安全管理規程を定め、国土交通省令で定めるところにより、国土交通大臣に届け出なければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。
- 2 安全管理規程は、輸送の安全を確保するために一般旅客定期航路事業者が遵守すべき次に掲げる事項に関し、国土交通省令で定めるところにより、必要な内容を定めたものでなければならない。
 - 一~五 (略)
- 3 (略)
- 4 一般旅客定期航路事業者は、安全統括管理者及び運航管理者を選任しなければならない。
- 5 一般旅客定期航路事業者は、安全統括管理者又は運航管理者を選任し、又は解任したときは、国土交通省 令で定めるところにより、遅滞なく、その旨を国土交通大臣に届け出なければならない。
- 6 一般旅客定期航路事業者は、輸送の安全の確保に関し、安全統括管理者のその職務を行う上での意見を尊 重しなければならない。
- 7 (略)
 - (一般旅客定期航路事業者による輸送の安全にかかわる情報の公表)
- 第十九条の二の三 一般旅客定期航路事業者は、国土交通省令で定めるところにより、輸送の安全を確保する ために講じた措置及び講じようとする措置その他の国土交通省令で定める輸送の安全にかかわる情報を公表 しなければならない。

他モードの事例等:違反点数制度の例



○一般貸切旅客自動車運送事業者に対する 行政処分(道路運送法)

<違反点数>

- ・自動車等の使用停止処分10日車までごとに1点
- ・事業停止処分は違反ごとに30点

<処分基準>

- ・事業停止処分:違反点数の累計が51点以上 等
- ・許可取消処分:違反点数の累計が81点以上 等

【行政処分等の基準表(一部)】

	違 反 行 為	基準日車等		
適用条項	事 項	初違反	冉 違 反	
道路運送法(以下「運送法」と いう。)第4条第1項	無許可経営	通達本文4. (1)②イ	及び5. (1)③による	
運送法第9条の2第1項	運賃料金事前届出、運賃料金変更事前届出違反	60日車	120日車	
運送法第9条の2第2項(第9 条第6項準用)	運賃料金の変更命令違反	通達本文5. (1)④イ	による	
運送法第10条	運賃又は料金の割戻しの禁止違反	60日車	120日車	
運送法第11条第1項	運送約款の認可、運送約款の変更認可違反	20日車	40日車	
運送法第12条第1項	運賃料金、運送約款の公示義務違反	警告	10日車	
運送法第12条第3項	運賃料金、運送約款等の変更公示義務違反	警告	10日車	

<処分の加重>

違反の内容又は輸送の安全確保義務違反に伴い引き起こ した重大事故等の内容が次の場合は処分を加重

- ①違反事実若しくはこれを証するものを隠滅し、又は隠滅 すると疑うに足りる相当の理由が認められる場合
- ② 違反事実又は違反に伴い引き起こした重大事故等が社会的影響のあるものである場合

<処分の軽減>

地域住民等の生活交通の確保、高齢者、身体障害者等移動制約者の移動手段の確保その他公共の利益に著しい障害が生じるおそれがある場合であって、事業者が改善計画を文書で提出し、これに従って改善措置を講じることにより、輸送の安全及び利用者の利便が確保されると認められる場合に軽減

○小型船舶の船長に対する行政処分 (船舶職員及び小型船舶操縦者法)

<違反点数>

船舶職員及び小型船舶操縦者法で定められた小型船舶の船長の遵守事項に違反した場合、違反点数が加算。 (違反行為をし、他人を死傷させたときは3点加算)

違反内容	違反点数	死傷事故を伴う場合
酒酔い等操縦、自己操縦義務違反、 危険操縦、 <mark>見張りの実施義務違反</mark>	3点	6点
救命胴衣着用義務違反、 発航前の検査義務違反	2点	5点

<処分基準>

過去1年以内の違反累積点数と過去3年以内の処分前 歴に応じ、以下の処分区分表に従って行政処分を実施。

		過去1年以内の違反果積点数			
		3点 4点 5点 6点以上			
過去3年以内	なし	(処分の対象外)		業務停止 1月	業務停止 2月
の処分前歴	あり	業務停止	業務停止	業務停止	業務停止
	209	3月 4月		5月	6月

<処分の軽減>

再教育講習を受講することにより、処分の軽減を受けることが可能。

処分区分表に基づく処分内容	軽減後の処分内容
1月の業務停止	戒告
1月を超える業務停止	業務停止期間を1月間短縮

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)



国土交通省

【事業の停止・取消し】(海上運送法第16条・23条)

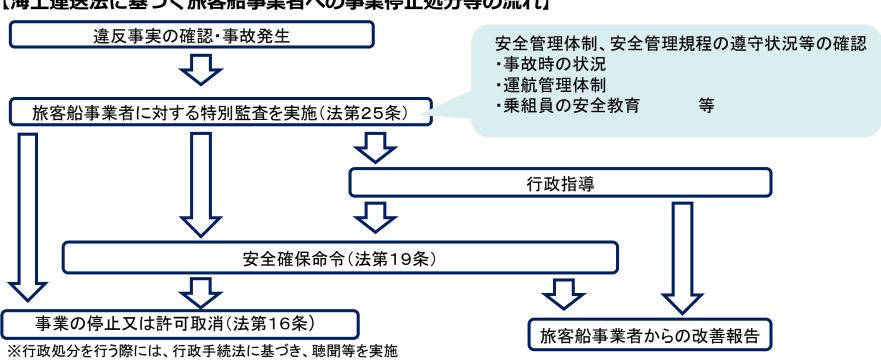
国土交通大臣は、旅客航路事業者等が、<u>海上運送法上の規定やこれに基づく処分に違反したり、許可・認可に付された条件に違反した場合には、当該事業者に対して、事業の停止や許可の取消しを行うことができる。</u>

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。

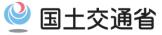
【安全の確保に関する命令】(海上運送法第19条・23条)

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、<u>輸送施設</u>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】



現行制度:安全に関する行政処分



	海上運送》	去	(参考)道路運送法		
	第16条処分	安全確保命令 (第19条第2項)	第40条処分	安全確保命令 (第27条第4項)	
法定の行政処分	事業停止、事業許可取消	命令	使用停止、事業停止、事業許可取消	命令	
運用上の行政処 分の種類と量定	警告→戒告→事業停止→事 業許可取消	指導→命令	勧告→警告→ <u>車両使用停止</u> →事業停止→事業許可取消	命令	
要件	① 海上運送法違反、法に基づく処分違反等 ②船舶安全法又は船舶職員及び小型船舶操縦者法違反 ③正当な理由なく、許可又は認可を受けた事項を実施しないとき等	輸送の安全を阻害し ている事実があると認 めるとき	 道路運送法違反、法に基づく処分違反等 正当な理由なく、許可又は認可を受けた事項を実施しないとき等 	安全関係の規定又は安全管理規程を遵守していないため 輸送の安全が確保されていないと認めるとき	
行政処分の運用	・違反点数制でなく、過去の処分や事案の性質に応じ、法律の要件に照らし処分	・違反点数制でなく、 過去の処分や事案 の性質に応じ、法律 の要件に照らし処分	・法律違反及び旅客自動車運送事業運輸規則の違反等について、違反点数制度を設け、公表し、一定の違反点数に達した事業者に対して、事業停止や許可取消処分	・発動される場合として、第40 条処分で一定以上の処分を 受けた場合や監査において是 正措置が講じられない場合等、 具体的に設定し、その旨を公 表	
処分件数(R2)	0件	指導15件、命令2件	勧告·警告195件、使用停止 242件(18,923日車)、事 業停止1件、取消0件		

※道路運送法第40条処分の件数は、一般乗合旅客自動車運送事業、一般貸切旅客自動車運送事業及び一般乗用旅客自動車運送事業の合計。事業者に 9 対する監査件数は令和2年度に4,569件

現行制度:罰則・欠格年数の比較

海上運送法

※一般旅客定期航路事

道路運送法

※一般乗合旅客自動車運

送事業、一般貸切旅客自

鉄道事業法 ※鉄道事業

航空法

業、特定旅客航路事業、

旅客不定期航路事業

動車運送事業、一般乗用 旅客自動車運送事業、特

※航空運送事業

無許可経営 安全管理規程の届出違 反、届出をした安全管

を行ったとき、安全管理 規程の変更命令違反

安全統括管理者等の選

任違反、解任命令違反

安全確保命令違反

事業停止命令違反

罰則の法人重課

年数

事業許可取消後の欠格

100万円以下の罰金

なし(両罰規定のみ)

2年

3年以下の懲役若しくは300万円以下の罰金又は併科

1年以下の懲役若しくは150 万円以下の罰金又は併科 (改正前 100万円以下の罰金)

※一般乗用旅客自動車運送 事業者の場合は100万円以

あり(安全確保命令違反の法

人に対し1億円以下の罰金刑)

(改正前 なし(両罰規定のみ))

5年

※旅行業法と宅建業法も同様

(改正前 2年)

定旅客自動車運送事業

100万円以下の罰金

100万円以下の罰金

1年以下の懲役若しくは150万円以下の罰金又は併科

1年以下の懲役若しくは

150万円以下の罰金又は併科

あり(安全確保命令違反の法人に

2年

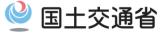
10

対し1億円以下の罰金刑)

平成28年1月15日に発生した軽井沢スキーバス事故を契機に強化

理規程によらないで事業

下の罰金



現行制度の課題

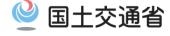
<法令面の課題>

- 法定された行政処分の種類が事業停止及び許可取消のみで、機動的かつ効果的な行 政処分が困難。
- 安全確保命令違反に対する罰則が他の旅客運送事業法に比べ軽く、罰則の法人重課 もない。
- 取消処分後の欠格期間が短く、処分から2年経過後は取消処分自体を事由とした不 許可はできない。

<運用の課題>

- 法第16条処分について違反点数制度を導入・公表しておらず、事業者は違反の重大性を認識しづらい。
- 抜き打ち監査の場で即命令を発出する等の機動的な仕組みが十分に整っていない。

対策の方向性



対策の方向性(案)

- ① 行政処分としての船舶の使用停止命令の創設
- ② 違反点数制度の導入・公表
- ③ 罰則の強化(安全確保命令違反の罰金額の引き上げと懲役刑の導入、法人重課の導入等)
- ④ 欠格期間の延長(2年→5年)

【参考:第4回検討会 資料 3 p.32 安全管理規程に係る対策の方向性】

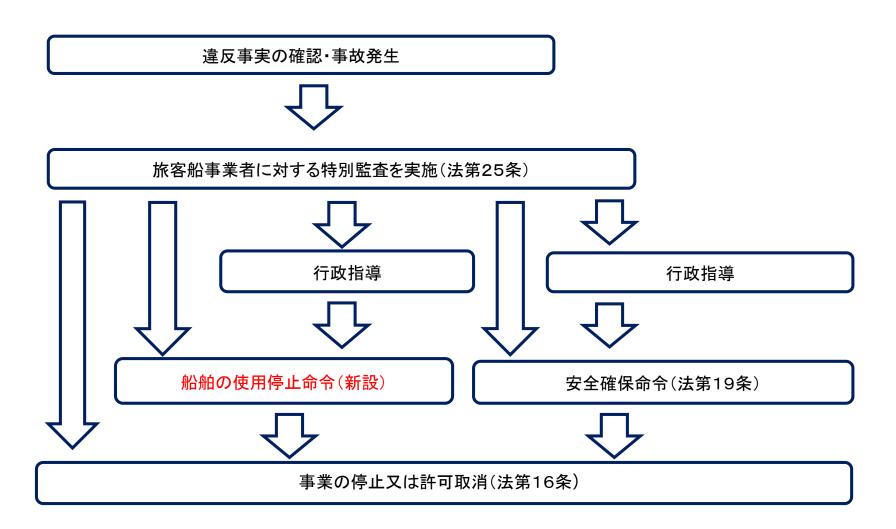
④安全管理規程(ひな形)の充実及び重要な規定の法令化

例:各種記録(定点連絡、運航管理者の当番表含む)の徹底と記録簿の保存、

運航可否判断の時点・手順の具体化 等

対策の方向性(補足:行政処分のあり方の見直しのイメージ① 🎾 国土交通省

【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】



対策の方向性(補足:行政処分のあり方の見直しのイメージ②) 国土交通省

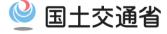


<行政処分等の基準表(イメージ) >

違反事項	違反点数
•••	•••
安全管理規程関係の違反事項	
運航管理者は、運航基準の定める運航を中止すべき気象及び海象の条件に該当 する場合は、運航を中止すること。 (○○条違反)	◎◎点
船長は、運航基準に定められた地点に達した場合は、運航管理者に連絡すること。 (○○条違反)	〇〇点
運航管理者は、運航管理要員に対する安全教育、操練及び訓練等の概要を記録すること。 (○○条違反)	××点
•••	• • •

<処分基準(イメージ) >

違反点数の累計	●点未満	●~▲点	▲点以上
	船舶の使用停止	事業停止	許可取消



2. 被害者保護(損害賠償)

【許可基準】(海上運送法第4条・第23条)

- 国土交通大臣は、一般旅客定期航路事業の許可をしようとするときは、次の基準に適合するかどう かを審査して、これをしなければならない。
 - ・当該事業の遂行上適切な計画を有するものであること(第3号)

【保険契約締結の命令】(法第19条の2・第23条)

○ 国土交通大臣は、旅客の利益を保護するために必要があると認めるときは、一般旅客定期航路事業者に対し、当該一般旅客定期航路事業者が旅客の運送に関し支払うことのある損害賠償のため保険契約を締結することを命ずることができる。

【許可等の条件】(法第23条の3)

○ 許可又は認可には、条件を付し、及びこれを変更することができる。

現行の参入時の許可基準・条件

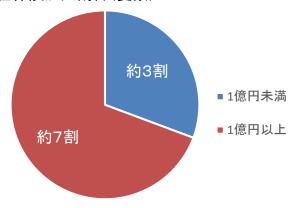
- 〇損害賠償能力 法第4条第3号関係(審査基準)[抜粋]
 - ・必要な保険契約を締結するものであること。この場合、必要な保険契約とは、少なくとも自動車損害賠償保障法(昭和30年法律第97号)第5条にいう自動車損害賠償責任保険(責任保険、自賠責)と同程度の損害賠償を行うことが可能なものをいう。(自賠責:死亡3,000万円)
- 〇旅客定員一人に対し、保険金額が3,000万円以上の責任保険契約を締結することを許可の条件 としている。

現行制度:旅客不定期航路事業者の船客傷害賠償責任保険の加入状況

現状

- 小型船舶を使用した旅客不定期航路事業について、 日本旅客船協会の団体保険を利用した<u>船客傷害賠償</u> 責任保険への加入率は約5割。 このうち、保険金額(賠償限度額)が1億円以上のもの は約7割。
- 今後、団体保険に加入していない事業者の加入実態 の詳細を調査する必要があるが、<u>保険金額(賠償限度</u> 額)は1億円未満が多いと想定される。
- <u>自動車保険の支払限度額「対人無制限」の保険</u>は、 極めて例外的な保険商品であり、事業者数やリスクの 観点から<u>船舶の船客傷害賠償責任保険において導入</u> は困難。
- 日本旅客船協会の団体保険の場合、小型旅客船 (19t、旅客定員100名試算)の<u>保険金額(賠償限度額)</u> <u>を3,000万円から1億円とした場合</u>、年間保険料は <u>約2.5倍程度</u>となる見込み。

小型船による不定期航路事業に係る 旅船協団体保険を利用した船客傷害賠償 責任保険加入割合(隻数)



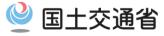
(出典:令和4年6月時点、国土交通省調べ)

船客傷害賠償責任保険料イメージ



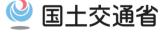
小型旅客船の保険料(19t、旅客定員100名で試算) (出典:令和4年6月時点、国土交通省調べ)

現行制度:対人賠償限度額の比較



	小型船・不定期 航路事業	遊漁船	鉄道	航空	乗合バス	貸切バス
参入規制	海上運送法 (許可)	遊漁船業法 (登録)	鉄道事業法 (許可)	航空法 (許可)	道路運送法 (許可)	道路運送法 (許可)
保険締結 の規定	保険契約締結の 命令(参入時 許可基準で許 可条件として いる) (海上運送法 第19条の2・ 第23条)	損害賠償に備 える措置を義 務付け(登録 の申請時に記 載) (遊漁船業法 第4条第1項 第6号)	事業改善の命 令(必要に応 じて保険契約 の締結を命令 できる) (鉄道事業法 23条1項7 号)	締結する損害 賠償保険契約 の概要を申請 書に添付 (航空法101 条第1項2 号)	損害を賠償するための措置の義務付け (旅客自動車 運送事業運輸 規則19条の 2)	損害を賠償するための措置の義務付け (旅客自動車 運送事業運輸規則19条の 2)
保険締結 の最低額 の基準	乗客定員 1人当たり 3千万円以上	乗客定員 1人当たり 3千万円以上	一律の基準は なく損害賠償 に必要な金額 を担保	一律の基準は なく、会社の 規模や他社と の比較等総合 的に審査	乗客定員 1人当たり 8千万円以上	乗客定員 1人当たり 無制限
事業者数 の規模	606事業者 (R3) うち、限定沿海 以遠を航行区域 とする事業者数 は <u>272事業者</u>	1.28万事業 者(R2)	204事業者 (R4)	27事業者 (R4)	2,337事業者 (R2)	3,789事業者 (R2)

主な論点&対策の方向性

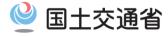


主な論点

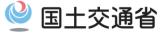
○ 参入時の許可基準として、旅客定員一人に対し、保険金額が3,000万円以上 の責任保険契約を締結することを条件としているが、見直しの必要はないか。

対策の方向性(案)

- 船客傷害賠償責任保険について、日本旅客船協会の会員向けの団体保険の保 険金額(賠償限度額)の大半が1億円以上(※)となっていることも参考に、現 行の基準より高い賠償限度額への引き上げを検討
 - ※小型船を使用した不定期航路事業に係るもの
- 小型旅客船事業者の安全情報の提供の一環として、船客傷害賠償責任保険の加入状況を公表



3. 船員の技量向上



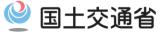
第3回検討委における主な関連ご意見①

【免許】

- 免許の付与・取得はあくまでスタートに過ぎず、その後の、会社での教育・啓発・経験が相まって、船員の技量やシーマンシップが身につく。免許の取得過程後の継続的な対策も必要。
- 特定操縦免許について、更新制度を設けるべき。免許の更新の際に、実地試験又は講習を 行い、国が安全チェックすることも必要なのではないか。

【船長の登用基準】

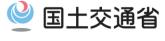
- 各事業者が定めている船長の乗船経験について、求める年数に差がある。運航管理者に対して出航可否等の意見ができるようになるまでの経験が少なくとも必要なのではないか。
- 客船業界は人手不足と高齢化に陥っており、船長への昇格について、履歴や経験年数を条件にしてしまうと、採用への影響や運航の継続が困難になる。
- 船長が持つべき要件は何かについて、ゼロから検討していく必要があるのではないか。特に、海事に携わる者の心構えが重要。
- 小型船舶の免許は取得しやすく、取得すれば経験が浅くても会社が認めれば船長にすることができる。旅客船事業については、社内での適性試験の実施(航行海域の特性の理解など)が必要。



第3回検討委における主な関連ご意見②

【船員の技量向上 全般】

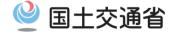
- 中小零細企業は、優秀で経験のある船員を確保することが難しい状況。「絶対に起こってはならないことが起こらないよう担保する」というリスク回避のミニマムスタンダードを構築するという観点が重要。一般的な講習など、広範な規制は前提とせず、事業者の懸念に配慮しつつ、慎重に検討すべき。
- ○「ホワイトリスト制度」等、より良いことを行っている事業者を応援するといった方向性での取組も必要なのではないか。
- あまり厳しくすると、事業が立ちゆかなくなる。それなりの技能の人を確保し、OJTを積ませられる体制を構築することが必要。
- 加齢、疲労、人間の能力の限界への理解等に係る事項についての教育が必要なのではないか。ヒューマンエラーの知識があることによって、見張りの際などに、人間の特性を踏まえた対策を講じることができる。



国会におけるご指摘 その他

- 一般の操縦免許と小型旅客船のような事業用操縦免許が同じものでいいのか。
- 運航する海域、運航する船舶の大きさ・種類等によっても、求められる技量は変わってくるが、それら全てを免許の取得段階でカバーすることは難しいのではないか。
- 今回乗船していた船長や甲板員は、必要な安全教育を適切に受けていたのか。
- 船長と甲板員の2名の見張り体制で十分であったのか。
- これまで無事故無違反で安全運航を行ってきた事業者への配慮も必要。

対策の方向性



対策の方向性(案)

※第3回検討会における方向性(案)を具体化したもの

① 船長選任要件の創設

- ・下記②で拡充された「事業用操縦免許課程」の修了 & 下記③で新たに義務化された「初任教育訓練」の修了 & 一定の「乗船履歴」
- ※限定沿海以遠において小型旅客船を運航する不定期航路事業者を対象

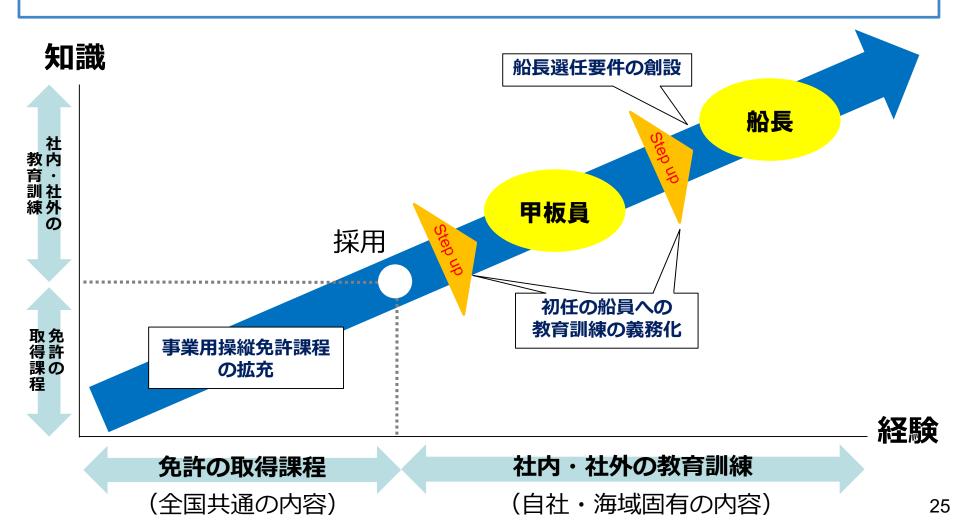
② 事業用操縦免許課程の拡充

- ・講習内容に、気象・海象、出航判断、機関等に係る知識や、操船技能を追加
- ・修了試験制度の創設

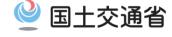
③ 初任教育訓練の義務化

- ・自社の安全管理規程や、運航を行う海域の気象・海象・地形に関する教育
- ・運航する海域で実際に船舶に乗り組んで行う訓練(=実船実海訓練) 等
- ※船長候補以外の初任の船員に対しても実施

「全国共通の内容は免許の取得課程」で、「自社・海域固有の内容は社内・社外の 教育訓練」で、との役割分担の下、<u>小型旅客船の船長</u>に必要な知識・経験を身に付 けさせるための仕組みを設ける。



対策の方向性(補足:小型旅客船の船長の資質の確保)



小型旅客船の船長について、

- ①事業用操縦免許の取得課程の拡充と修了試験制度の創設(→全国共通の内容を措置)
- ②船長の選任要件(初任教育訓練等)の創設(→自社・海域固有の内容を措置)

により、船長として必要な資質を確保するための対策を講じる。

①事業用操縦免許課程の拡充 (全国共通の内容を措置)

現在

緊急時における 救命に関する 知識・技能のみ を習得させる ための講習

(学科1時間 実技6時間)



拡

充

改正後イメージ

気象・海象、 出航判断、機関等 に関する知識や 操船技能を追加。

例えば (学科5時間 実技10時間 修了試験制度創設)

※改良型救命いかだの 使用方法等も開発後に追加

②船長の選任要件の創設 (自社・海域固有の内容を措置)

改正後イメージ

● 事業用操縦免許取得

2 初任教育訓練

主に自社・海域固有の内容について教育 訓練を実施

3 乗船履歴

同等区分(例. 限定沿海区域)以遠の航行 区域で原則 α 年以上 ※短縮が可能となる場合の要件等についても要検討

要件充足の届出 (実際の選任までに)

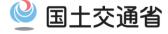
※限定沿海以遠&不定期航路事業を対象





船長の選任要件

小型旅客船の船長の資質の確保



4. 監査・行政処分のあり方 (海事監査部門の改革)

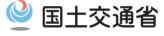


これまでの検討委における主な関連ご意見

- 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。

国会におけるご指摘 その他

- 事業者からの提出書類について運輸局での確認が甘いのではないか。
- 地方運輸局から改善報告書の案を示すような作成の仕方は問題ではないのか。
- 国の行政指導、改善報告の受取は妥当だったのか。
- 国の監査・指導をしっかり検証する必要がある。
- 国が行う監査や指導そのもののあり方を大きく見直すべきではないか。

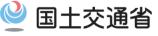


対策の方向性(案)

第2回検討委資料

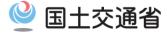
【監査】

- 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



現行の課題

- 一般に行政庁は、国民や事業者に丁寧な対応を心掛けることが重要ではあるが、 海事監査部門は事業者に対する監督を行う立場であり、監査等を通じて、事業者 に指摘事項を徹底的に改善させ、必要な場合には不適格な事業者を退出させるこ とで、海上運送の安全を確保することこそが最大の使命であると、組織全体で再 認識することが必要。
- ○職員一人一人においても、事業者に対する徹底的な監督による事故防止を通じ、 海上運送の安全確保の一翼を担うとの気概を持って、その意識・知識・専門性の 向上を図ることが必要。
- あらゆる監査業務・制度を実効的ならしめるためには、業務プロセスや責任者の 明確化等による実効性の高い業務体制の確立が必要。
- ○併せて、組織内部での自らの改善に加え、外部の視点を活かした継続的な監査業務の評価・見直しが必要。

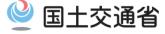


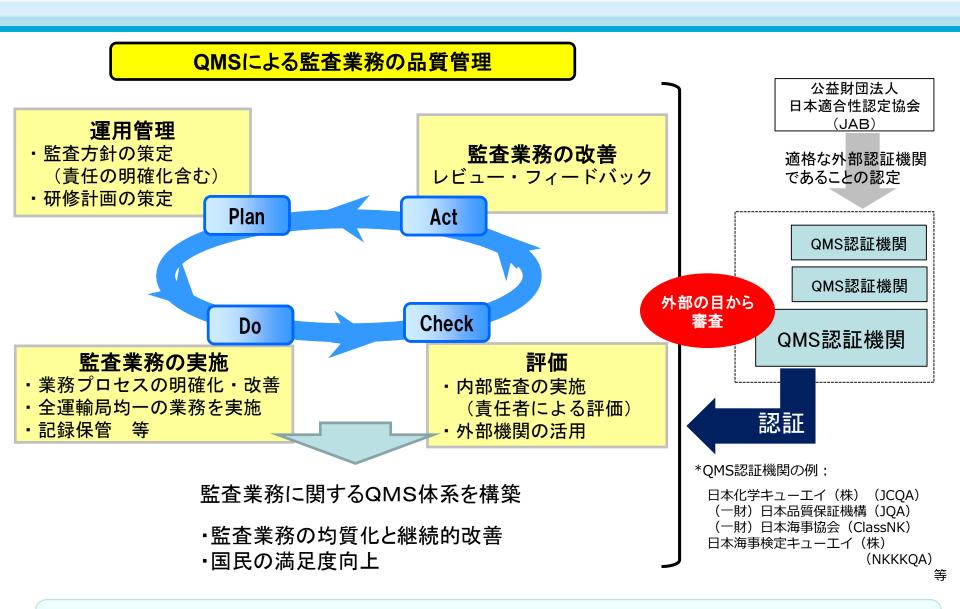
対策の方向性(案)

- ▶ 本省・各地方運輸局で課題・危機感の共有と認識統一・意識向上を図る。
 - 本省海事局幹部が現場に足を運び、対話等を通じて、意識改革を徹底。
 - 捜査・監査等を行う他の行政分野の専門家を招いた講習等を定期的に実施。
 - 自動車監査のノウハウを吸収するための人事交流、相互の研修への参加。
 - <u>他運輸局の運航労務監理官との交流・共同監査を通じた先進的な知見の共有</u>。
- ▶ 本省や、客観的な視点を持つ第三者も活用し、業務プロセスや責任者の明確化等による実効性の高い業務体制を確立するとともに、その評価・見直しと継続的改善を実施。
 - 監査業務に品質管理システム(QMS)*を導入。

*品質管理システム:ISO9001をベースに、PDCAサイクルにより業務の改善を図るシステム

対策の方向性(補足:監査業務QMSのイメージ)





QMS: 品質管理システム Quality Management System

ISO9001をベースに、PDCAサイクルにより業務の改善を図るシステム