

「今後速やかに具体化を図るべき事項」の具体化 その2

1. **安全管理体制の強化** P 2～
運航管理体制の強化
2. **監査・行政処分の強化** P 7～
行政処分の強化
3. **利用者保護・安全情報の提供** P 1 2～
 - ① 船客傷害賠償責任保険の限度額引上げ
 - ② 国による安全情報の提供の拡充

1. 安全管理体制の強化

運航管理体制の強化

中間取りまとめ

- 運航管理の責任体制を明確化（例：乗船時間中の船長は、運航管理者との兼務を禁止）する。

現状と課題

(1) 運航管理者代行

現行制度では、運航管理者は一定の実務経験を持つ者からの選任が法令上求められているが、その要件を満たさない者が、「運航管理者代行」として、運航管理者不在時に運航管理者に代わって運航管理業務を行うことが制度上排除されていない。

(2) 運航管理補助者

現行制度では、運航管理者の指揮監督の下で運航管理業務を補助する「運航管理補助者」が、実態として運航管理者の指揮監督を受けずに一部の運航管理業務を行っている場合がある。

(3) 運航管理者の船長兼務

乗船時間中の船長には操船等の業務があるにもかかわらず、船長が運航管理者を兼務することが制度上排除されていない。

具体化の方向性(案)

今般の運航管理者の資格制度導入に併せ、その管理する船舶の運航中は常に有資格者の「運航管理者」が運航管理業務に当たる体制※1を確保する。

※1: 「運航管理者」の複数選任や当番制の実施、事務所への常駐等を求めるものではなく、常に有資格者の「運航管理者」が責任をもって、陸上と船長等との間で必要な連絡・協議等を確実に行える体制の確保を求める趣旨。

このため、

- (1) 無資格者による運航管理者の代行を禁止する。
- (2) 運航管理補助者が運航管理業務を行う際には、必ず運航管理者の指揮監督※2を受けることを求める。
- (3) 船長は、乗船時間中には運航管理者を兼務してはならないこととする。
ただし、次の場合には例外的に取り扱うものとする。

※2: 運航管理者が、補助者に対し、補助させる運航管理業務の範囲及びその執行方法（報告、相談が必要な場合を含む。）を明確に指示。

具体化の方向性(案)

(例外)

① 一定の小規模事業者：

船長を兼務する運航管理者と陸上要員のいずれもが追加の講習を受講することを条件とする※¹。

② 地域住民等の日々の経済社会活動に必要な航路を運航している事業者：

やむを得ない事情による運航管理者の急な不在により臨時に必要と認められる場合に限り、非常時の要員を陸上に置く等の体制確保を条件とする※²。

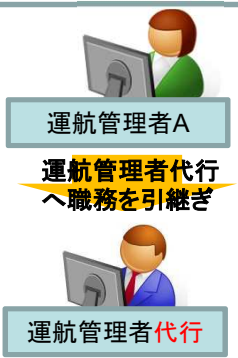
※¹：運航する船舶隻数やその旅客定員も少ない小規模事業者では、事業の実態上、運航管理者の船長兼務を認めない場合の影響が大きい一方、兼務する場合でも、当該運航管理者及び陸上要員が必要な講習を受講していれば安全水準を確保できると考えられる。
具体的には、同時に運航している船舶が常時1隻であって、当該船舶の総トン数が20トン未満かつ旅客定員が13人未満である届出事業者である事業者にあつては、運航管理者と陸上要員が追加の講習を受講することを条件に、特例を認めることを想定している。

※²：当該事業者の航路が地域住民等の日々の経済社会活動に必要な航路である場合にあつては、運航を止めることが当該地域に与える影響が大きいことから、非常時の陸上要員を置く等の体制確保を条件に、急病等による運航管理者の不在により臨時に必要と認められる場合には、特例を認めることを想定している。

運航管理体制の強化（補足：対策の具体化）

(1) 運航管理者代行

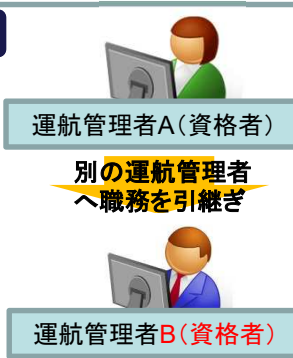
現行



運航管理者A
運航管理者代行
へ職務を引継ぎ

※運航管理者の要件を満たさない者が代行している場合がある。

今後




運航管理者A(資格者)
別の運航管理者
へ職務を引継ぎ

運航管理者B(資格者)

無資格者による運航管理者の代行を禁止

(2) 運航管理補助者

現行



運航管理者
運航管理を補助
運航管理補助者

※運航管理者の指揮監督を受けずに、一部の運航管理業務を行っている場合がある。

今後




運航管理者
運航管理を補助
運航管理補助者

運航管理者が運航管理補助者を必ず指揮監督*

* 運航管理者が、補助者に対し、補助させる運航管理業務の範囲及びその執行方法(報告、相談が必要な場合を含む。)を明確に指示。

(3) 運航管理者の船長兼務

現行



船長かつ
運航管理者
運航管理を補助
運航管理補助者

※運航管理者の指揮監督を受けずに、一部の運航管理業務を行っている場合がある。

今後



船長
運航管理者

乗船時間中の船長は、運航管理者との兼務を原則禁止

2. 監査・行政処分の強化（行政処分の強化）

行政処分の強化（課題等）

中間取りまとめ

- 船舶の使用停止処分の創設
行政処分の種類に船舶の使用停止命令を追加し、機動的かつ効果的な行政処分を可能とする。
- 違反点数制度の創設
法令違反の項目毎に付される違反点数に応じて行政処分等を行う違反点数制度を創設する。
- 許可の欠格期間の延長
事業許可の取消処分後の許可の欠格期間（現行2年）を延長する。

課題

- 重大事故を発生させても、行政処分の手続中に事業を廃止してしまった場合には、処分ができない（＝処分逃れのために事業廃止を届け出る可能性がある）。
- 現行の届出事業者が事業廃止を行う場合、事後届出となっている。今般、登録制へ移行するが、このまま登録制に移行した場合、事故等の発生から監査が行われるまでに事業を廃止すれば再参入に係る欠格事由に該当せず、再参入が可能な仕組みとなってしまう。
- 海上運送法に基づく事業停止・許可取消処分の事由について、海上運送法への違反のほか、船舶安全法・船舶職員法への違反が対象とされているが、船員法（※）への違反は対象とされていない。
※船舶職員法と同様に、船舶所有者に対し、資格を有した船員の乗組みを義務付ける規定等

行政処分の強化（対策の具体化）

参考：道路運送法

（軽井沢スキーバス事故を踏まえた対応）

旅客自動車運送事業に関し、

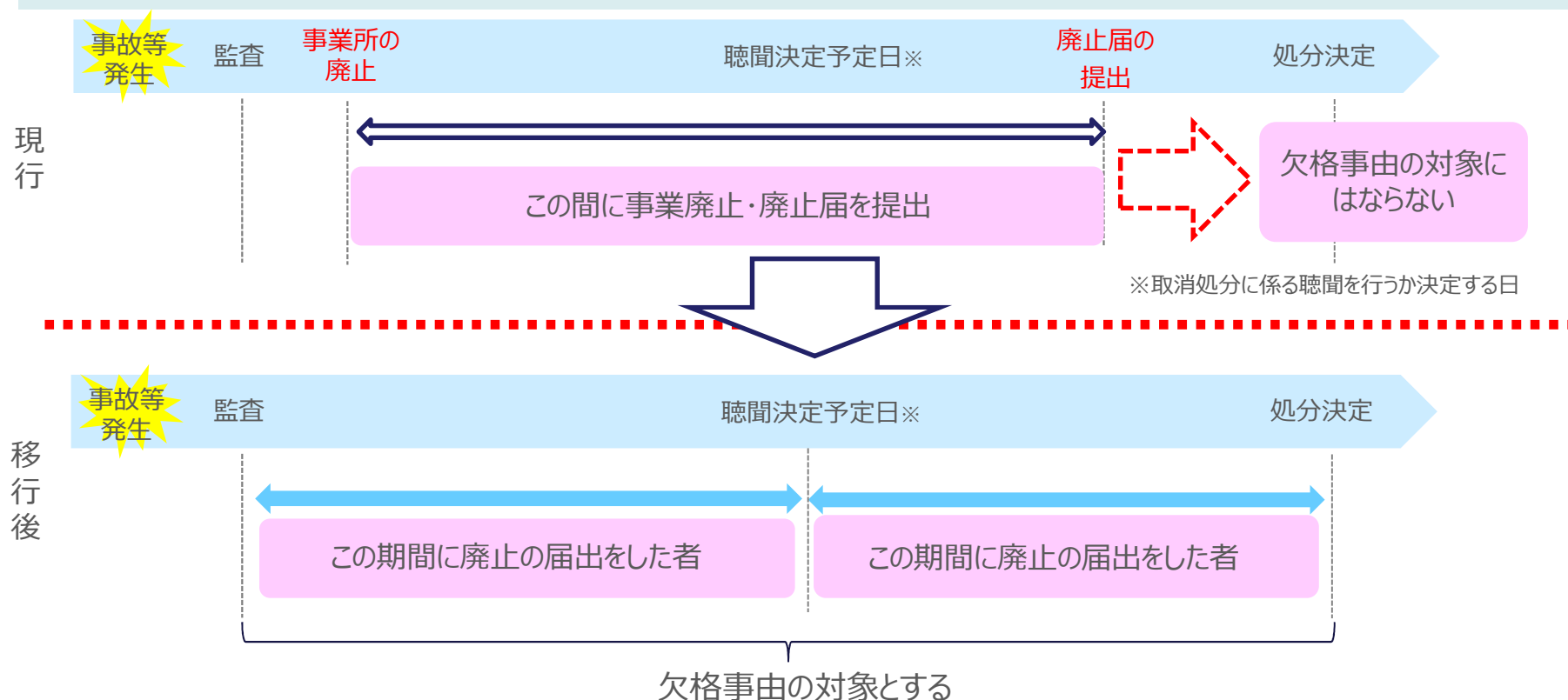
- ・事業の許可の欠格事由として、処分逃れを目的として監査後に廃業した者等を規定
- ・休廃業を従前の事後届出制から、30日前の事前届出制へ

具体化の方向性(案)

- 事業許可・登録の欠格事由追加
事故等に伴う監査後、処分決定までの間に事業廃止を届け出た場合等
- 処分逃れ防止対策の導入
登録制へ移行する事業者についても、事業廃止の事後届出制を1月前の事前届出制に変更 ※許可事業者については、すでに事前届出制
- 海上運送法に基づく、事業停止・許可取消処分事由の追加
処分事由に船舶安全法・船舶職員法の違反に加え、船員法を追加

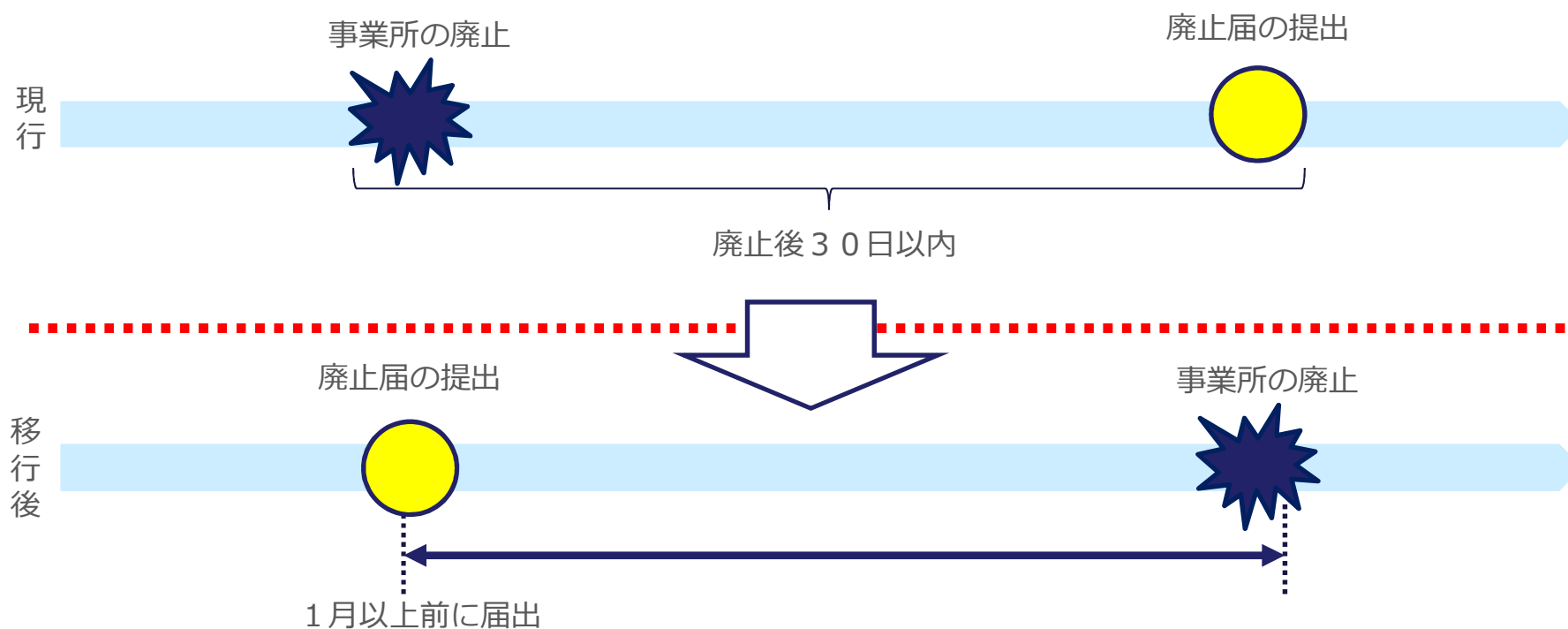
対策の具体化(補足①): 処分決定までに事業を廃止した場合等を欠格事由に追加)

- 事故等に伴う監査後、行政処分が決定するまでの間に事業を廃止してしまった場合には処分ができず、再参入時の欠格事由に該当しない。
- 監査後、行政が聴聞を行うかどうか決定するまでの間や、聴聞後の処分決定までの間に事業を廃止した場合等についても事業許可・登録の再参入時の欠格事由に追加することで、処分逃れによる再参入を防止することが可能になる。
- その他、事故等発生時に法人の役員であった者、親会社等の密接関係者が許可等の取消処分を受けた事業者、未成年者の法定代理人が欠格事由に該当する者等についても、欠格事由に追加する。



対策の具体化(補足②:廃止の事後届出制を事前届出制に変更)

- 行政処分の前に事業の廃止届を提出されると、事業所が存在しないため処分できない。
- 廃止届を1月前の事前届出制とすることで、提出後1か月間は事業所が存在するため、行政処分が可能になる。



3. 利用者保護・安全情報の提供

① 船客傷害賠償責任保険の限度額引上げ

中間取りまとめ

- 利用者の安心に資するため、船客傷害賠償責任保険について、現行の基準より高い旅客定員一人あたりの保険金額（賠償限度額）への引上げを行う。

現状と課題

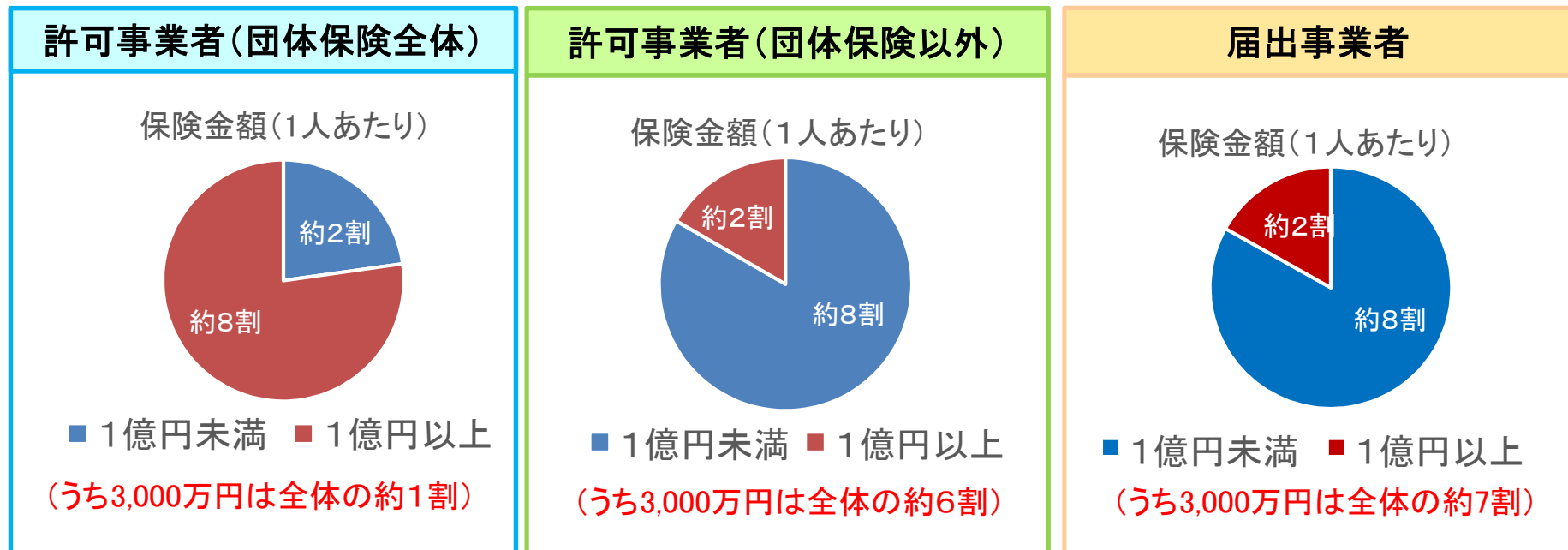
<現状>

- 一般旅客定期航路事業等を含めた許可事業者について、日本旅客船協会の団体保険の保険金額（賠償限度額）が1億円以上のものは約8割（小型船舶を使用した旅客不定期航路事業のみは、約7割）。
- 団体保険に加入していない許可事業者※について、保険金額（賠償限度額）が1億円以上のものは約2割。1億円未満のものが約8割。
※小型船不定期事業者アンケート結果
- 届出事業者について、保険金額（賠償限度額）が1億円未満のものが約8割。3,000万円が全体の約7割。

<課題>

- 参入時の許可条件（旅客定員1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）について、具体的な引上げ額の検討が必要。

【船客傷害賠償責任保険の加入実態】



(出典：小型船不定期事業者・届出事業者アンケート、国土交通省調べ)

【自動車死亡事故における保険金支払実績】

○ 1件当たりの平均支払保険全車種合計※は、約3,700万円。

※ 自賠責保険と任意保険の合計。

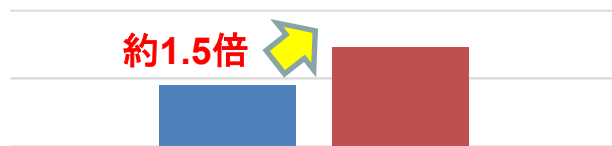
(出典：損害保険料率算出機構「2021年度 自動車保険の概況(2020年度統計)」資料より、国土交通省調べ)

現行制度：対人賠償限度額の比較

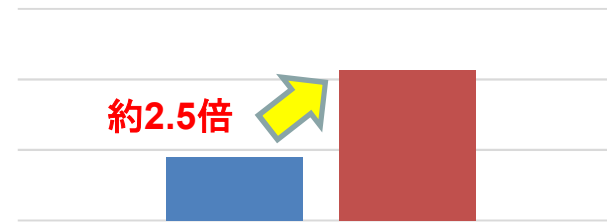
	船舶	遊漁船	鉄道	航空	乗合バス・タクシー	貸切バス
参入規制	海上運送法 (許可・届出)	遊漁船業法 (登録)	鉄道事業法 (許可)	航空法 (許可)	道路運送法 (許可)	道路運送法 (許可)
保険締結の規定	保険契約締結の命令(参入時条件) (海上運送法第19条の2・第19条の6の3・第22条の2・第23条)	損害賠償に備える措置を義務付け(登録の申請時に記載) (遊漁船業法第4条第1項第6号)	事業改善の命令(必要に応じて保険契約の締結を命令できる) (鉄道事業法23条1項7号)	締結する損害賠償保険契約の概要を申請書に添付 (航空法101条第1項2号)	損害を賠償するための措置の義務付け(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	許可約900事業者(R4) 届出約4,600事業者(R4)	約1.28万事業者(R2)	約200事業者(R4)	約20事業者(R4)	乗合バス約2,300事業者(R2) タクシー約46,400事業者(R2)	約4,000事業者(R2)

- 一般的な賠償責任保険での限度額は、中小企業の場合、製造業など1億円が多い。
- 引き上げ金額次第で、社内の1事故あたりの想定リスクを超える傾向となるため、今後、再保険体制の調整等のリスクヘッジの検討が必要。
- また、個社契約の中で、引受けできないことも想定される。加えて、個社契約における引上げについては、5,000万円程度が許容範囲ではないか。
- 国の最低基準3,000万円での契約をボリュームゾーンとした保険料設定となっており、引き上げられた場合、再保険設定を含め、料率体系を見直しが必要となる場合がある。
- 保険商品により保険金額（賠償限度額）が1億円に対応していないものがある。
- 被害者支援の最終砦が保険。その際今後の安全対策に基づく、各社の安全管理体制構築、実効性担保が必要。
- システム改修対応を含めた準備期間としては1年から1年半。また、システム改修を含まなくても最低半年間の準備期間が必要。

【船客傷害賠償責任保険料イメージ】



■ 3,000万円 ■ 5,000万円 ※団体保険では6,000万円



■ 3,000万円 ■ 1億円 (出典:国土交通省調べ)

具体化の方向性(案)

- 船客傷害賠償責任保険の旅客定員1人あたりの保険金額(賠償限度額)について、許可事業者の船客傷害賠償責任保険の補償を充実させるべく商品構成も踏まえ1億円に引き上げる。
- しかしながら、団体保険が存在する許可事業者と異なり、届出事業者が個社契約で賠償限度額を引き上げる場合、保険会社において、船舶について5,000万円を超える保険商品が用意されておらず、また保険会社側が引受けに応じられないケースが多いことが想定される。
- このため、届出事業者については、まずは自動車死亡事故における保険金支払実績や、届出事業者向けの船客傷害賠償責任保険の商品構成を踏まえ、5,000万円に引き上げるとともに、今後の保険の加入状況や商品構成の変化を踏まえた将来の引上げを見据えて1億円を推奨する。

具体化の方向性(案)

<具体的引上げ額>

- 許可事業者：3,000万円 → 1億円 に引上げ
- 届出事業者：3,000万円 → 5,000万円 に引上げ

(ただし、現在の保険の引受け可能性等を踏まえたものであり、将来の引上げを見据えて1億円を推奨する。)

- 小型旅客船事業者の安全情報の提供の一環として、指針に基づく公表を推奨しているが、今後、事業者における安全管理規程等の公表義務化と併せて、船客傷害賠償責任保険に関する内容の公表を義務化する。

3. 利用者保護・安全情報の提供

② 国による安全情報の提供の拡充

中間取りまとめ

○ 国による安全情報の提供の拡充

行政処分に加えて、安全関連法令違反に対する行政指導についても、国による公表対象に追加する。

行政処分等の公表期間を2年から5年に延長する。

実施中の取組

- 旅客船利用者に一層の安全情報を提供するため、国土交通省ネガティブ情報等検索サイトにおいて、行政指導を公表対象に追加するとともに、公表期間を2年間から5年間に変更したところ（本年8月末～）。

国による安全情報の提供と安全啓発（課題等）

国会におけるご指摘 その他

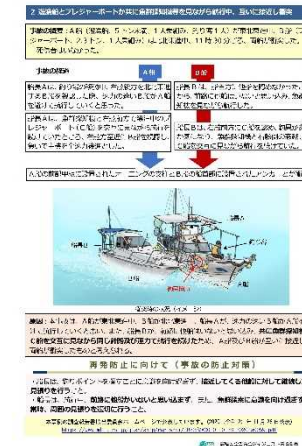
- 行政側で行政処分等の公表期間を5年間に限定するのではなく、利用者の選択に活用していくためにも、全ての情報を無期限に公表すべき。
- 大きく歴史に残るような規模の事案については、公表期間を無期限とすべき。
- Web API（※）などを活用して、外部の方が見やすく、活用しやすいように事案情報を公表してほしい。

※ Web API（Application Programming Interface）：外部アプリ等で情報を活用しやすくするための方式

課題

- 多数の死亡者・行方不明者を生じさせた事故など重大な事故の情報については、事故の防止や被害の軽減に役立てるため、後世に至るまで事故に関する情報を得られることが重要。
- 他方、行政処分・行政指導事案の公表情報については、事故からの期間が経過するほど、利用者が実際に利用する交通機関の安全性を評価する際の判断材料としての妥当性が低下していくものと考えられる。

参考：運輸安全委員会ウェブサイト



【船舶事故ハザードマップ】

【運輸安全委員会ダイジェスト】

国土交通省 運輸安全委員会ウェブサイト

※特段の掲載期限なし

○調査報告書

- ・ 調査を行った全ての事故について、報告書（事故概要、事実情報、分析、原因、再発防止策、勧告等）を公開しており、事故情報を検索・確認することが可能。
- ・ 社会的に関心の高い事故等については、報告書をスライドで分かりやすく説明する「説明資料」も公開

○このほか、事故等の事例を紹介する、再発防止・啓発を目的とした各種ツールを提供

例) 船舶事故ハザードマップ

（地図上に過去の事故内容を表示。あわせて、その海域が抱えるリスクについて重ねて表示）

運輸安全委員会ダイジェスト（テーマ毎に、事故等調査事例の紹介と分析）

国による安全情報の提供と安全啓発(対策の具体化)

対策の方向性(案)

- 国は、利用者が実際に利用する交通機関の安全性を評価する際の判断材料とするため、国土交通省ネガティブ情報等検索サイトにおいて、行政処分・行政指導事案の情報を、5年間公表する。
- また、多数の死亡者・行方不明者を生じさせた事故など重大な事故については、上記期間にかかわらず長期にわたり、当該事故の風化の防止、安全の重要性の啓発、将来の事故防止・被害軽減につなげるため、あらゆる機会を通じて、行政・業界関係者や一般の方に対し、当該事故に関する情報を伝え、語り継いでいく。

【想定する機会の例】

- ・ 運輸安全委員会による事故原因や再発防止策に係る情報の活用
 - ・ 監査部門の職員への研修
 - ・ 安全統括管理者・運航管理者への更新講習、船員への教育訓練・免許講習
 - ・ 海上輸送の安全にかかわる情報の公表
 - ・ 海事レポート等の一般向け広報媒体の活用
- 等