

旅客船事業者の安全性評価制度検討委員会 (第1回)

- | | |
|--------------|------|
| 1. 制度の意義について | P2～ |
| 2. 事前調査結果報告 | P9～ |
| 3. 検討の方向性 | P15～ |

1. 制度の意義について

1. 事故概要

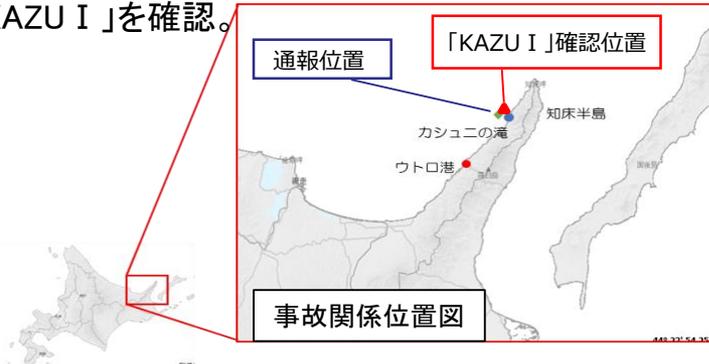
- 令和4年4月23日午後1時13分ころ、北海道知床半島沖合で、乗員乗客 26 名が乗った遊覧船「KAZU I」(ウトロ港～知床岬の往復予定)について、「船首部分より浸水し、沈みかかっている」旨、海上保安庁第一管区海上保安本部に連絡あり。
- 令和4年4月29日午前11時7分ころ、カシュニの滝約1km沖合の海底で「KAZU I」を確認。

(船舶情報)

船 名: KAZU I
 所有者・運航者: 有限会社知床遊覧船
 船 種: 旅客船
 総 ト ン 数: 19トン
 航 行 区 域: 限定沿海区域
 乗 船 者: 26名
 (乗員2名、乗客24名(うち子供2名))



KAZU I
(事業者ウェブサイトより)



2. 知床遊覧船事故対策検討委員会

事故を踏まえ、小型船舶を使用する旅客輸送における安全対策を総合的に検討するため、4月28日に設置。

【委員】

弁護士、消費者団体、海事法制、船用工学、船員養成等の有識者14名で構成

山内 弘隆	一橋大学 名誉教授 (委員長)
河野 真理子	早稲田大学法学学術院 教授 (委員長代理)
安部 誠治	関西大学社会安全学部・社会安全研究科 教授
梅田 直哉	大阪大学大学院工学研究科 教授
河野 康子	(一財)日本消費者協会 理事
小松原 明哲	早稲田大学理工学術院 教授
庄司 るり	東京海洋大学学術研究院海事システム工学部門 教授
高橋 晃	道東観光開発 代表取締役社長
田中 義照	国立研究開発法人 海上・港湾・航空技術研究所 海上技術安全研究所企画部 研究特命主管
中山 龍太郎	弁護士
野川 忍	明治大学専門職大学院法務研究科 教授
眞嶋 洋	(一財)日本海洋レジャー安全・振興協会 理事長
南 健悟	日本大学法学部 教授
渡邊 勝吉	(一社)日本旅客船協会 理事

【スケジュール】

4月28日	検討委員会の設置
5月11日	第1回検討委員会
5月20日	第2回検討委員会
5月27日	第3回検討委員会
6月10日	第4回検討委員会
6月24日	第5回検討委員会
7月14日	第6回検討委員会(中間取りまとめ)
9月28日	第7回検討委員会
10月21日	第8回検討委員会
11月8日	第9回検討委員会
12月22日	第10回検討委員会(取りまとめ)

①事業者の安全管理体制の強化

- ・安全統括管理者・運航管理者への**試験制度**の創設
 - ・事業許可**更新制度**の創設
 - ・届出事業者の登録制への移行
 - ・運航の可否判断の客観性確保
 - ・避難港の活用の徹底
 - ・地域の関係者による協議会を活用した安全レベル向上
- 等

②船員の資質の向上

- ・船長要件の創設
(事業用操縦免許の厳格化(修了試験の創設等)、初任教育訓練、乗船履歴)
 - ・発航前検査の確実な実施(ハッチカバーの閉鎖の確認を含む)
- 等

③船舶の安全基準の強化

- ・法定無線設備から**携帯電話を除外**
 - ・業務用無線設備等の導入促進
 - ・船首部の**水密性**の確保
(既存船の緊急点検、隔壁の水密化等の検討)
 - ・改良型救命いかだ等の積付けの義務化・早期搭載促進
- 等

～安全対策を「重層的」に強化し、安全・安心な旅客船を実現～

④監査・処分の強化

- ・海事監査部門の改革
(安全確保に向けた**徹底した意識改革**、**通報窓口**の設置、**抜き打ち・リモート**による監視の強化、**裏取り・フォローアップ**の徹底、**自動車監査等のノウハウ**吸収、**監査体制の強化**等)
 - ・行政処分制度の抜本的見直し
(**違反点数制度**、**船舶使用停止処分**の導入等)
 - ・罰則の強化(拘禁刑、法人重科等)
 - ・許可の欠格期間の延長(2年→5年)
- 等

⑤船舶検査の実効性の向上

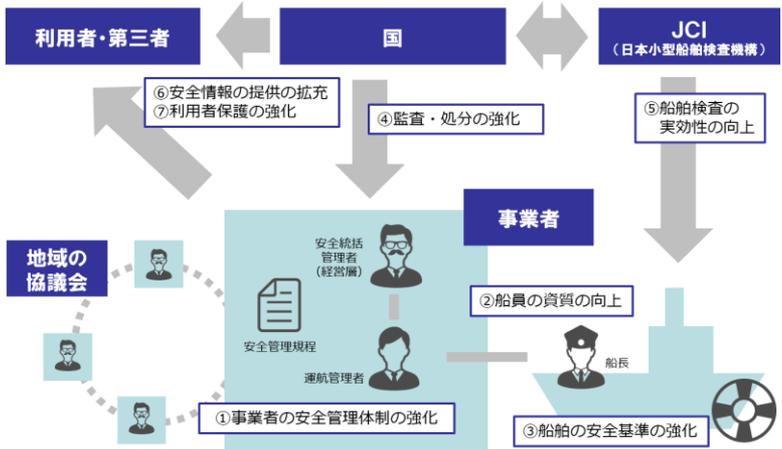
- ・国による**JCI(日本小型船舶検査機構)**の検査方法の**総点検・是正と監督の強化**(ハッチカバー等を含む)
- 等

⑥安全情報の提供の拡充

- ・安全法令違反の**行政指導を公表**対象に追加
 - ・行政処分等の公表期間の延長(2年→5年)
 - ・**安全性の評価・認定制度(マーク等)の創設**
- 等

⑦利用者保護の強化

- ・旅客傷害賠償責任**保険の限度額引上げ**
 - ・旅客名簿の備置き義務の見直し
- 等



・今後、事故調査等を通じて、事故原因に関して、新たに主要な要因が明らかになった場合などには、さらなる対策を検討

知床遊覧船事故対策検討委員会における議論①

知床遊覧船事故で起きたこと

- ✓ 知床遊覧船事故の被害者は、安全への意識が低く法令に違反している事業者であることを知らずに乗船したと考えられる。

必要な対応

- ✓ 利用者の安心のため、国や事業者による積極的な安全情報の公表が必要

検討会における対策の方向性

- 安全法令違反の行政指導を公表対象に追加
- 行政処分等の公表期間の延長（2年→5年）
- 安全性の評価・認定制度（マーク等）の創設

- ✓ 利用者が事業者の安全性向上の取組を簡便に確認できるようにし、利用者の安心に資するとともに、利用者による事業者の評価・選択を通じて、安全性の向上のための事業者の取組を促進するため、評価・認定制度（マーク等）を創設する。

第3回検討委における主な関連ご意見

- 防火対象物適合表示制度、貸切バス事業者安全性評価認定制度などを参考として、利用者が事業者の安全に対する取組み等を簡便に確認できるような仕組みを、旅客船業界が率先して検討いただきたい。
- 観光遊覧船業界を挙げて、早急に利用者に対する安全情報の開示に取組み、失った信頼の回復に努めていただきたい。
- 利用者が乗船をするかどうかの意思決定のための情報提供であることを考えると、契約関係に入る前に情報が見られる必要がある。それを考えると、船内掲示のみはありえず、HPで情報を掲載する必要があるのではないか。
- 同じ地域で複数の事業者がいる場合は、情報を同じHPに集約し、見られるページがあると利用者にとって便利ではないか。また、利用者に比較をしてもらう過程で競争を促すといったことにもなるのではないか。
- 仕組み、体制、活動、安全成績等、透明性を担保するため、国として求める要件を決定し、事業者に提示する必要があるのではないか。

制度導入の意義

制度の目的

- ① 利用者が事業者の安全性向上の取組を簡便に確認できるようにし、利用者の安心に資する制度とする。
- ② 利用者による事業者の評価・選択を通じて、安全性の向上のための事業者の取組を促進する。

利用者側



事業者の安全性向上の取組を
簡便に確認・選択できる



安心して乗船できる

事業者側



マーク取得を目指し、積極的に
安全性向上の取組を促進



さらなる安全性向上

旅客船のイメージが向上し、利用者が増加

旅客船業界の活性化

検討会スケジュール

検討の流れ

安全に対するニーズ・先導的モデル事例の把握

- 旅客船利用者が求める安全情報の内容について調査する。
- 他の交通モード等による安全性の評価制度を調査し、旅客船業界で取り入れるべき先導的モデル事例を抽出する。

制度の検討

- 検討会で具体的な評価基準の策定、効果的な評価公表方法の検討、主体となる評価団体の検討等を実施し、提言を行う。

制度の創設(R6)

- 検討会提言をもとに制度を創設する。施行後、事業者からのフィードバックをもとに制度の運用に関する検証を実施。

検討会スケジュール

令和5年

7月14日

第1回

- ・ 制度の意義について
- ・ 事前調査結果報告
- ・ 検討の方向性

9月中旬

第2回

- ・ 評価基準案について

10月下旬

第3回

- ・ 評価基準修正案の検討
- ・ 評価団体に求められる要件について
- ・ 実施方法について

11月下旬

第4回

- ・ 利用者への情報提供方法について
- ・ 最終取りまとめ

2. 事前調査結果報告

- ・他交通モード等における評価制度について
- ・旅客船利用者が求める安全情報の内容について

	他交通モード等における 評価制度について	旅客船利用者が求める 安全情報の内容について
調査の目的	旅客船事業者の安全性の評価制度を検討する上での参考とするため	旅客船利用者がどのような安全情報の提供を求めているか実態を調査するため
調査対象	日本バス協会 東京タクシーセンター 大阪タクシーセンター 全国個人タクシー協会 消防庁	全国の一般旅客船利用者約2,700人(任意の一般モニター)
調査方法	事前アンケート・現地ヒアリング	WEBアンケート
調査時期	2023年5月～6月	2023年6月
調査項目	<ul style="list-style-type: none"> ・評価対象者 ・評価項目 ・申請手数料 ・運用体制 ・普及状況 ・利用者への周知方法 ・インセンティブ ・成果・課題 等	<ul style="list-style-type: none"> ・旅客船乗船時、不安に感じたこと ・事業者提供を求める安全情報 ・安全に関して事業者を求める内容等

他交通モード等における評価制度について①

		(社)日本バス協会	(財)東京タクシーセンター	(財)大阪タクシーセンター	(社)全国個人タクシー協会	各自治体消防本部
評価の種類		貸切バス事業者安全性評価認定制度	法人タクシー事業者の安全・サービス等に関する評価制度	優良事業者等評価制度	優良個人タクシー事業者認定制度(マスターズ制度)	防火対象物に係る表示制度
評価対象		一般貸切旅客自動車運送事業者(貸切バス事業者)	東京特定指定地域の法人タクシー事業者	大阪特定指定地域の法人タクシー事業者	協会に所属する個人タクシー事業者(その事業者の代務運転者を含む)	ホテル・旅館等又は当該用途を有する複合用途施設(地階を除く階数が3以上で、防火管理者選任義務を有するもの)
任意性		任意	全事業者	任意	任意	任意
審査方法		書類審査・訪問審査	評価項目を数値化	評価委員会による書類審査	書類審査	書類審査(必要に応じ現地確認)
有効期間		2年(三ツ星事業者が書類審査で得点90点以上の場合4年)	1年	1年	1年	(金)3年、(銀)1年
証票	段階	3段階 三ツ星 / ニツ星 / 一ツ星	5段階 AAA/AA / A / B / C	1段階 「優良」のみ	3段階 マスター / ふたツ星 / ひとつ星	2段階 金 / 銀
	内容	認定ステッカー(車両用)・認定証(本社・営業所用)	優良表示板(車両用)	優良表示票(車両用)	称号標(車両用)	表示マーク(建物・HP掲出用)
普及度		950社 54.1%(R5.4.28現在)	全事業者対象 100%	約50%	22,984台 94.2%(R5.6.1現在)	各自治体消防本部で把握

他交通モード等における評価制度について②

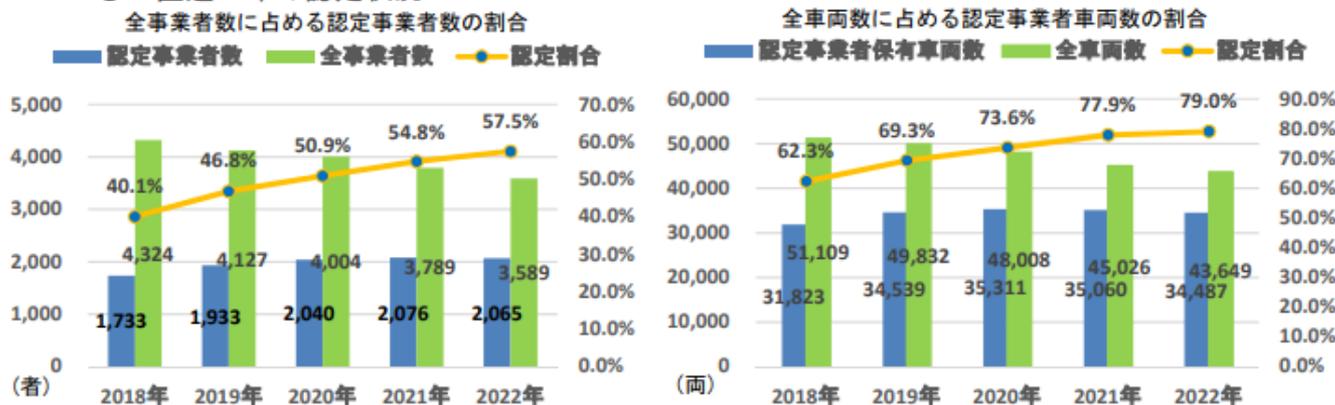
利用者の安心向上

- 評価取得事業者（建物）一覧を**評価主体のHPで公表**することにより、利用者の安心に寄与
 （例）日本バス協会、東京タクシーセンター、大阪タクシーセンター、各自治体消防本部
- 旅行業協会を通じて、旅行会社に制度周知できており、マーク取得を入札の要件としている旅行会社もいる。
 （日本バス協会）

事業者の取組促進

- 法定事項以外の項目も評価項目とする**ことにより、従業員の安全教育の強化や安全装置を搭載した車両の整備など、法令遵守以上の取組についても努力し、さらなる安全性の向上を図る事業者が増加。（日本バス協会）
- マーク取得の**インセンティブ**を付与することにより、事業者の取組意欲が向上。
 （例1）マークを取得した事業者は、営業所が所在する県を管轄する運輸局の管轄区域及び営業所が所在する県に隣接する県を臨時営業区域とすることができる。（日本バス協会）
 （例2）優良評価を受けた事業者の運転者は、優良タクシー乗り場に入構できる。（東京タクシーセンター）

○ 直近5年の認定状況



全事業者数(左グラフ)および全車両数(右グラフ)は各年3月末現在

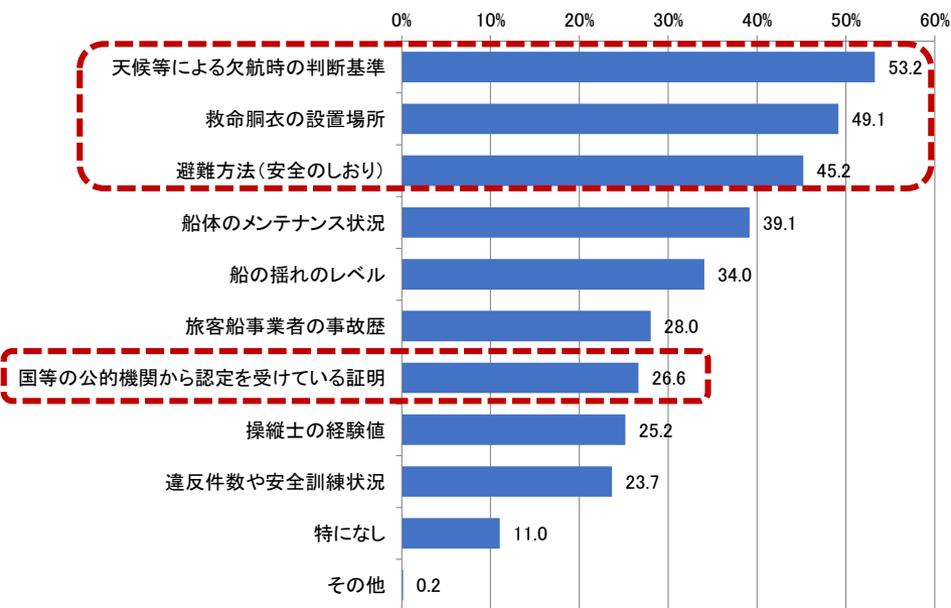
←認定事業者一覧に関する
 国土交通省プレス資料
 （貸切バス事業者安全性評価
 認定制度）

旅客船利用者が求める安全情報の内容について①

- 旅客船を安心して利用するために開示してほしいと思う情報について、観光客・観光客以外のいずれも、「天候等による欠航時の判断基準」「救命胴衣の設置場所」「避難方法（安全のしおり等）」について情報開示を求める人が多い。
- 「国等の公的機関から認定を受けている証明」の開示を求める観光客は約27%、観光客以外は約18%。観光客のほうが、事業者の信頼性をマーク等でわかりやすく示してほしいと考える傾向がやや強い。

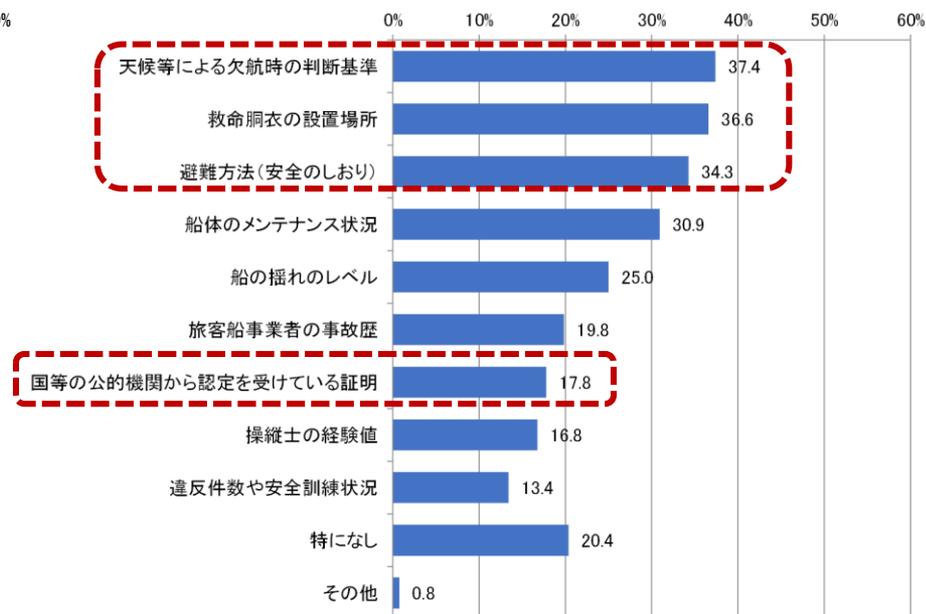
■ 旅客船を安心して利用するために開示してほしいと思う情報

【観光客】



(n=2,312)

【観光客以外】



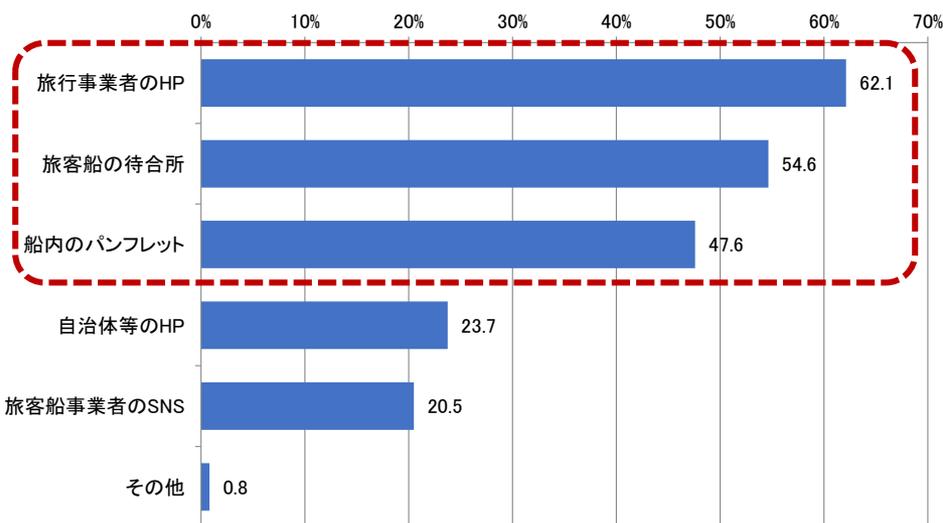
(n=388)

旅客船利用者が求める安全情報の内容について②

- 安全性に関する情報の開示場所としては、観光客か観光客以外かに関わらず、「旅行事業者のHP」「旅客船の待合所」「船内のパンフレット」において安全情報の開示を求める声が多かった。
- 観光客のほうが、「船内のパンフレット」よりも「旅客船の待合所」で安全情報の開示を求める声が多かった。その船に初めて乗船する場合も多く、乗船前に安全情報を確認したい観光客が多いと推察される。

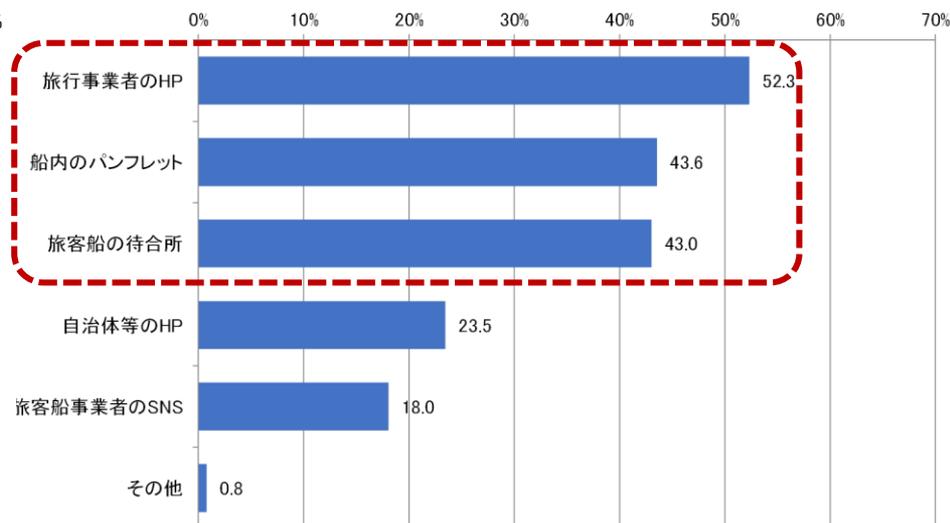
■ 安全性に関する情報をどこで開示してほしいか

【観光客】



(n=2,312)

【観光客以外】



(n=388)

3. 検討の方向性

- 既存の関連制度について
- 旅客船事業者の概況
- 検討の視点

既存の関連制度について

- 運航労務監理官による監査は、法定事項等の遵守状況を確認し、法令違反の是正を目的とした制度であり、運輸安全マネジメント評価は、法令の規定に基づき行う事業者の輸送の安全性の向上に向けた安全管理体制の構築に関する評価制度。
- 一方、安全性評価制度は、その評価を通じ、事業者の自主的な安全性向上の取組を促進するものである。

	運航労務監理官による監査	運輸安全マネジメント評価
対象者	海上運送法、内航海運業法及び船員法等の適用を受ける事業者等	海上運送法許可事業者、届出事業者及び内航海運業に基づく登録事業者(運送業)
目的	法令違反の是正	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るための安全管理体制の確認、支援等
内容	主に船舶・事業場への立ち入り監査により、各法令及び安全管理規程の遵守状況を確認し、違反があった場合は行政指導・処分を行う。	本省・地方運輸局の評価チームが事業者に赴き、経営トップへのヒアリング等を通じて輸送の安全に関する取組状況を確認し、安全管理体制の向上に向けて評価を実施

運輸安全マネジメント評価について

国土交通省

◆ 運輸安全マネジメント評価

本省・地方運輸局の評価チームが事業者へ赴き、**経営トップへのヒアリング等を通じて**輸送の安全に関する取組状況を確認し、安全管理体制の向上に向けて評価を実施



運輸安全マネジメント評価の実施の様子

運輸事業者

評価

- ◆ 各事業法に基づき、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ことなどを義務付け
- ◆ ①安全統括管理者(役員以上)の選任、②安全管理規程の作成等の義務付け

①経営トップの責務

経営トップは、**リーダーシップを発揮し**、安全管理体制に主体的かつ積極的に関与

ガイドラインを参考に、安全管理体制が適切・円滑に運営されるよう、経営管理部門に対して、確実に指示等を行う

②安全方針

③安全重点施策

安全方針を設定、周知するとともに、安全方針実現のための具体的施策を策定・実施

P

④安全統括管理者の責務

⑤要員の責務・権限

⑧重大な事故等への対応

⑥情報伝達及びコミュニケーションの確保

⑨関係法令等の遵守の確保

⑦事故、ヒヤリ・ハット情報等の収集・活用

⑩安全管理体制の構築・改善に必要な教育・訓練等

D

⑫マネジメントレビューと継続的改善

マネジメントレビューの結果等、安全管理体制の中で明らかになった課題等に対する是正措置及び予防措置を実施

A

⑪内部監査

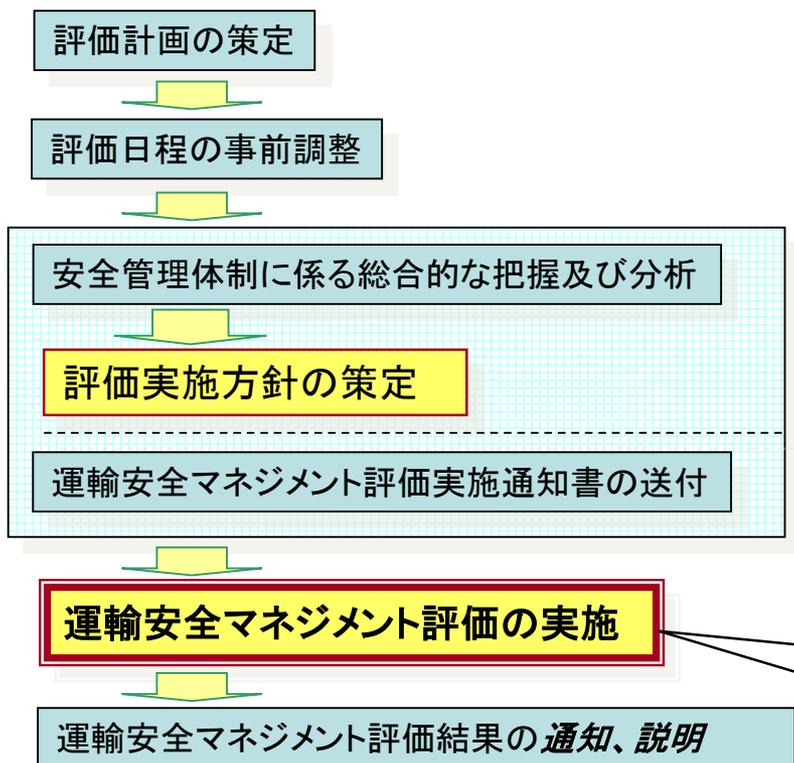
安全管理体制の運用状況の社内チェックを少なくとも1年毎に実施(重大事故等の場合随時)

C

⑬文書の作成及び管理

⑭記録の作成及び維持

「運輸安全マネジメント評価」の全体の流れ



運輸安全マネジメント評価の実施の様子

- 実施期間：1～3日間で実施
- 場 所：事業者の本社等
- 作業内容：経営トップほか経営管理部門へのインタビューと書類の確認
- 評価指針：運輸事業者における安全管理の進め方に関するガイドラインなど

<運輸安全マネジメント評価日程例> ～2日間の場合～

一日目	10:00	オープニングミーティング
	10:30	経営トップインタビュー
	13:00	安全統括管理者インタビュー
	15:00	安全推進室長インタビュー
	16:00	文書・記録類確認
	17:00	初日終了

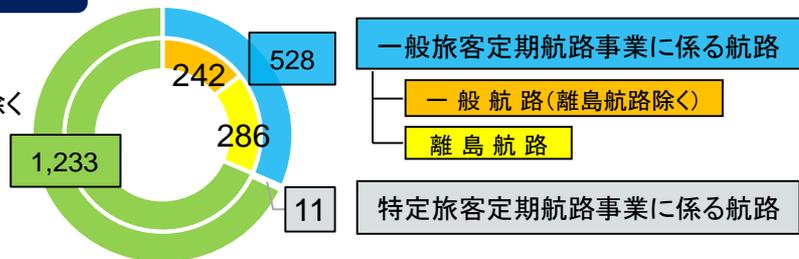
二日目	09:00	文書・記録類確認
	10:00	評価担当者打合せ
	16:30	クロージングミーティング(報告書説明)
	17:00	評価終了

旅客船事業者の概況

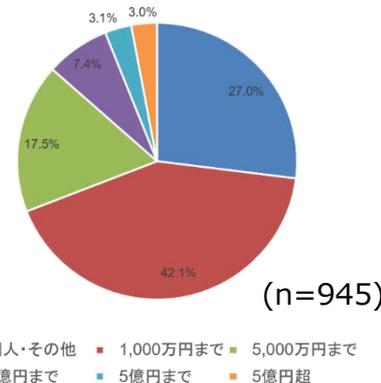
- 国内旅客船事業の事業者数は近年ほぼ横ばい。輸送人員は緩やかに減少している。
- 許可事業者(定期・不定期航路)のうち、個人事業主や資本金1,000万円以下の小規模事業者は69%を占める。
- 不定期航路については事業者の競合が見られる一方、定期航路においては、1航路1事業者であるところが多い。

国内旅客船航路事業の航路数

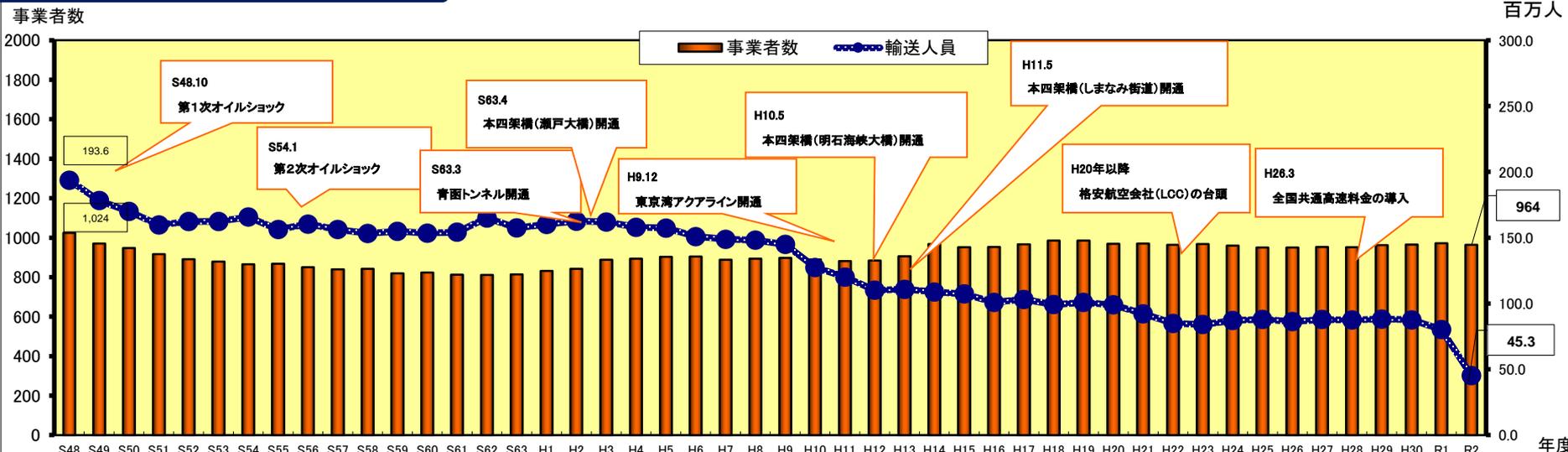
※・R4.4.1時点の航路数
 ・海上タクシー(旅客定員12名以下)の航路数は除く



＜内航旅客船事業者の
 資本金規模＞
 ※R4.4.1時点



国内旅客船事業の輸送量の推移

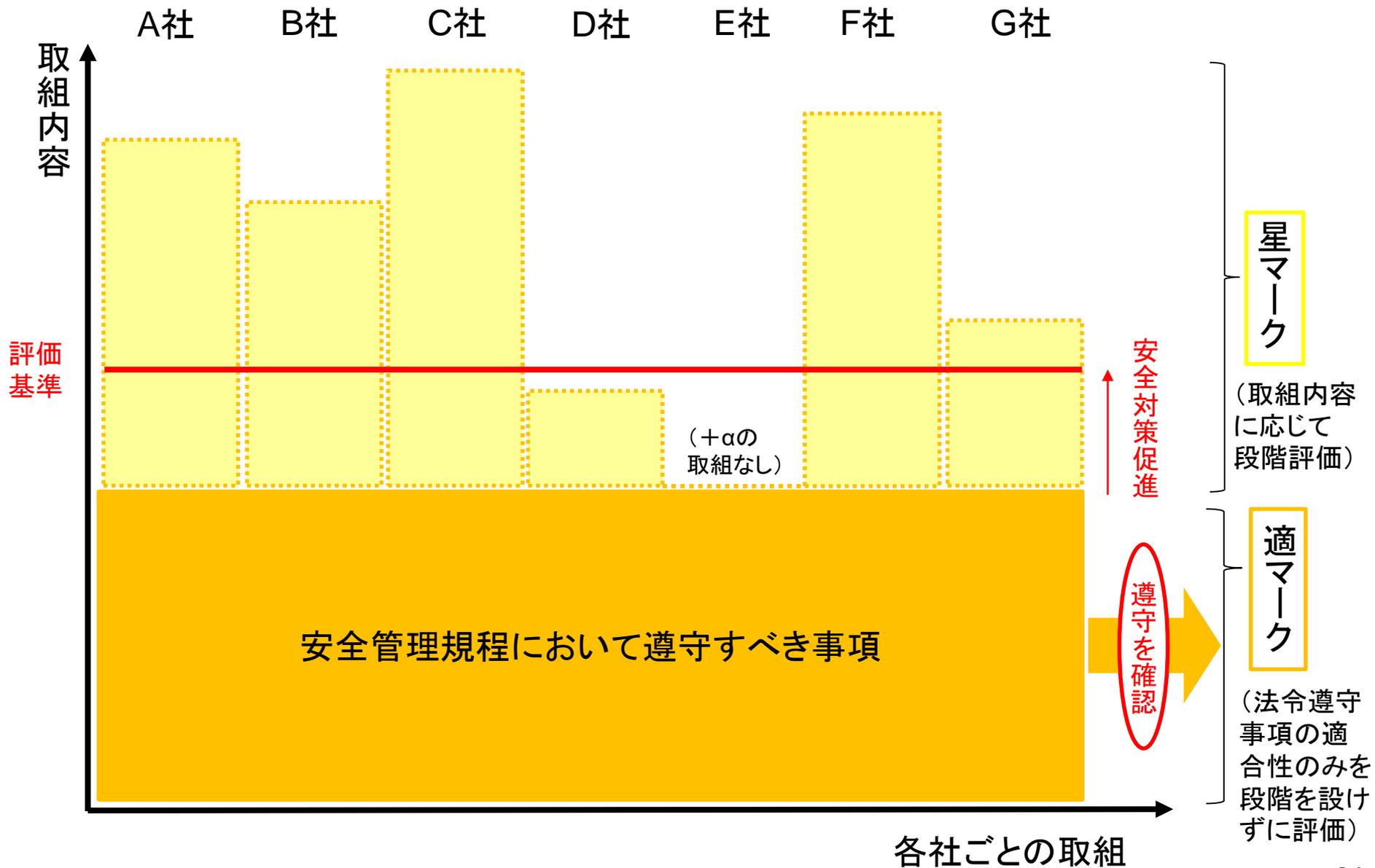


検討の前提

- **「安全性」に係る項目について評価する。**
 - ・ 利用者が事業者の安全性向上の取組を簡便に確認できるようにするための制度なので、「財務の健全性」「顧客対応の質」等、「安全性」と直接関係しない項目は本制度の評価項目としない。
- **事業者の任意の申請に基づき評価する。**
 - ・ 事業者による自主的な安全性向上の取組を促進するため、全事業者の義務化は適切ではない。
 - ・ 任意の申請のため、事業者の協力が不可欠。

検討の視点

- 公正・客観的に評価を行うためには、どうあるべきか。
- 事業者が積極的に評価を受けるためには、どうあるべきか。
- 利用者が活用しやすい制度にするためには、どうあるべきか。



今回ご議論頂きたい事項

制度の目的(再掲)

- ① 利用者が事業者の安全性向上の取組を簡便に確認できるようにし、利用者の安心に資する制度とする。
- ② 利用者による事業者の評価・選択を通じて、安全性の向上のための事業者の取組を促進する。

論点(今回の主な議題)

①評価の種別について

(案1) 評価に段階を設け、安全性向上や継続申請によりランクアップできるようにする。(例：星マーク)
・ランクアップした場合、事業者のモチベーション向上につながる。

(案2) 評価に段階を設けず、主に法令遵守事項への適合状況をもとに評価する。(例：適マーク)
・競合する事業者が存在しない航路も多いため、評価に段階を設ける必要がない。

※なお、いずれの案においても、評価適合の継続性をもってランクアップする方法もありうる。

②評価対象者について

※前ページの「検討の前提」のとおり、事業者の任意の申請に基づき評価することとする。

(案1) 海上運送法に規定する人の運送をするすべての事業者を対象とする。
・利用者の安心に資するため、すべての事業者を対象とすべき。

(案2) 旅客不定期航路事業者(許可事業者)及び人の運送をする不定期航路事業者(届出事業者)に対象者を限定する。
・利用者が事業者を「選択する」余地があるのは、生活航路より観光目的で遊覧船等に乗船する場合。