

第2回旅客船事業者の安全制度検討委員会 議事概要

日 時 : 2023 年 10 月 18 日 (水) 10:00~12:00

場 所 : 中央合同庁舎 3 号館 11 階海事局官房共用会議室 (WEB 会議併用)

出席委員 : 羽原敬二委員長、松本浩文委員、河野康子委員、池畑孝治委員、菅井雅昭委員、加藤琢二委員、櫻井薫委員、尾本直俊委員、川口博樹委員、天谷直昭委員、伊勢尚史委員、松尾真治委員

議事次第に沿って、事務局から資料の説明を行い、意見交換を行った。主な意見は以下のとおり。

(評価制度の意義)

- 新しい制度の構築にあたって、事業者の方への負荷は自明のことであるが、それを乗り越えてでも評価制度を行う意義を考えていきたい。
- この制度は、万全なわけではなく、あくまで安全対策の一部だと認識している。ただしこのマークがあることで、利用者も旅客船移動における自分なりの責任の一端を担うのだということを認識してもらうことが必要。これまでは利用者が判断する材料が料金以外になかったため、何らかの見える化をすることで少しでも安全が強化されていくのではないかな。
- 制度の創設が目的ではなく、あくまで利用者が判断するために役立つものであるべき。最終的には事業者にとっても、少なくともプラスになるという確信がなければうまくいかない。
- 事業者目線では安全性と快適性をどのようにアピールするかは難しいと感じているが、それは企業努力の話であって、国のお墨付きがあるからより安全で快適であるというのは別の次元の話ではないか。安全性については、必要なことに取り組んでいることが重要であり、それ以上のことを評価することの意味合いが分からない。

(制度構築にあたっての留意事項)

- 国から事業許可を受け、法令遵守しているにも関わらず、マークを取得しないことで事業者の不利益にならないように制度周知をしていただきたい。
- マークが 100%の安全を確保しているものであるという誤認が生まれないように情報発信していくことが必要である。
- 事業者としても制度ができるのであれば、積極的に参加する気持ちはある。ただし事業者にとって安全対策は重く受け止めるべきものであり、点数で表すことは似つかわしくない。仮に三ツ星マークを取得しているから安全な事業者であると宣伝すると、逆に社員の気持ちの緩みに繋がる可能性がある。マークを取得していることが事業者ののぼり旗になってはいけない。
- 安全安心に乗船してもらうためには、規制的な部分と振興的な部分の両輪が必要。

知床遊覧船事故後の安全対策において、法で定められた基準の遵守を徹底させるための取組に加え、旅客船サービスに対する安全規制も強化されており、これまでしっかりと基準を遵守してきた事業者の負担の増加に対しては向き合っていく必要がある。

(評価制度の概要について)

- 任意の制度であること、また、評価対象を不定期航路事業者に絞って制度を開始することには賛成である。
- 不定期航路事業者に対象が絞られ、体系的にも分かりやすくなった。表面的な制度にならないように実施方法等を議論していく必要がある。
- 評価対象と想定している不定期航路事業者は約 600 事業者。行政の監査は十分な頻度で行われな
いと思われるため、民間事業者同士の競争も必要となるのではないか。
- 全ての事業者を一緒に評価しようとするすると議論が複雑になる。例えば、不定期航路事業の中でも船舶のトン数が 20 トン未満の小型船舶に限定する等、より対象を絞ることも考えられる。

(利用者への安全・安心の可視化について)

- 許可事業者は、国の許可を受け、許可の更新や監査の頻度が増え規制強化されている。国が許可更新済証や監査済証を発行することで、事業者が安全管理規程を遵守していることをアピールできるようにすることが適当ではないか。
- 利用者が安心して乗船するための情報提供は必要である。ハード面については、国の安全基準が守られているかどうか、またソフト面については、安全管理規程が守られているかどうか大切である。それらを遵守している場合はマークを付与してはどうか。
- 法律の建付け上、届出は書面の不備がない限りは受理しないといけないので、届出事業者には国の監査が行き届きにくい。届出事業者については、国や評価団体による評価基準を設けて適合証等の利用者が安心できる材料が必要。
- 許可事業者と届出事業者で参入時の手続きは異なるものの、事業参入後の監査は許可事業者も届出事業者も同じ。参入規制の差異も、届出制が登録制と改められることになり、縮小している。
(海事局)
- 監査強化の意義としては、不適格な事業者を見つけ出すことであり、リスクの高い事業者に集中して監査を行っていく必要があると考えている。実態上、監査によって全ての事業者に適合証を出すことが難しい。限られた人員の中でどのように監査を満遍なく実施していくかは課題である。
(海事局)
- 現状、監査の結果を事業者がアピールすることができないのは問題である。

○事業者目線では安全とお客様の船旅の楽しさを企業努力として取り組む必要があると考える。今回安全にスポットが当たっているが、お客様にとって安全面はあって当たり前のものである。監査以上のレベルの内容を評価できる民間団体がいるのか。

(評価基準案について)

○評価基準に関しては、実情に即した形で設計する必要がある。ハード面とソフト面の両面に基準を設けるのは重要であると考え。利用者目線で話せば、ハード面では、法令に定められていない設備が船舶に搭載されていること、ソフト面では、バリアフリーに取り組んでいること等を加味していただけるといいのではないか。

○評価概要が決まらなると評価基準の議論ができないが、一つ述べるならば、これまでの安全に対する企業努力を可視化することが必要。

○各事業者で努力している安全上の取組を評価基準に反映できるとよい。

○マークを取得するために点数を稼ぐことで、一番大事な部分が抜け落ちてしまうことが起こり得るのではないか。そうなれば利用者の混乱を招くことにも繋がるため、基準の整理が必要である。

○小型船舶にとってはハード面の評価基準イメージとして提示されているような設備の搭載は物理的に難しいこともあるので、ソフト面を重視するのが良いのではないか。

○事業者が巨額の投資をしないといけなような評価基準にはすべきではない。より多くの事業者に応募してもらうためにバランスを見ながら整理する必要がある。

○評価方法は難しいかもしれないが、マークの種類に段階を設けなければ難しくないのではないか。評価に関して、ハード面を考えると船単位で考える必要があるのではないか。