

第3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 12 月 20 日 (水) 10:00~12:00

場 所 : 中央合同庁舎 3 号館 11 階官房共用会議室 (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、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。

(制度による利用者の選択性について)

- 旅行会社がマークの有無で事業者の優劣を付けないか懸念。マークを取得していない事業者は旅行会社から選択されないということになるのではないかな。
- 制度の普及状況によって異なるが、旅行会社はマークを取得している事業者と優先して契約するという考えになりやすいと思う。
- 利用者の立場でも視認性の高いマークがあれば選択の際の優先順位には影響があると思う。

(制度の周知にあたっての留意事項)

- 本制度は法令遵守し安全性を確保した上で、プラスアルファの安全性の取組を行っていることに對する評価であるということを誤解されないように正しく伝える必要がある。
- 安全管理をしっかりと行っているがマークを取得していない事業者が利用者や旅行会社から誤った評価をされて、事業が出来なくなるといったことだけではないようにしていただきたい。
- 利用者側と事業者側で制度の認識が異なると、利用者が「この船舶はマークがついていないから危ない」という考えに陥る可能性が大いにある。制度に関する消費者側のリテラシーを上げる必要がある。
- 安全性を評価するものではなく、安全性「向上」の取組を評価するものだということをもう少し強調していただきたい。
- 「法令上の安全基準が上がった」という事実が忘れられていく一方で、マーク制度ばかりに注目が集まり、評価基準が緩いのではないかと批判を受けるおそれがある。そうならないような仕組みを検討すべきである。事業者が引き上げ後の安全基準を遵守していることを周知するための仕組みも考えていくべき。

(制度の普及促進について)

- 利用者がより安心して船による移動を楽しめるよう、事業者の安全性への努力を PR できるよう

な制度になればよい。

- 評価基準のハードルは高くないと思うので、制度普及のため、事業者側にマークの取得を促すことも考えなければいけない。
- 利用者の立場から、事業者も前向きに制度を捉えて取り組んでいただきたい。事業者の安全への取組も積極的に発信すべきである。
- 地域によって制度の普及率に差が生じないように、全国的に制度を普及させる必要がある。

(制度の名称について)

- 安全性評価制度という制度の名称自体が「マークを取得していない事業者は安全ではない」という誤解を生むことになりうるのではないか。
- たとえば「安全性向上評価制度」のように、「向上」という言葉を入れるだけでもかなりイメージが違ふとを感じる。

(評価基準について)

- 公表する際には、評価基準の記載を工夫しなければ、正しく伝わらないのではないか。
- 船舶に関する評価基準について、「対象事業に使用する船舶のうちいずれか一隻でも基準を満たしていれば可」という記載があるが、利用者の立場で考えた時に、一隻の取組で高い評価を事業者に付与して良いのだろうか。
- 海事分野では船舶の大きさや航路によって極めて規制が細分化されている。細かく基準を書き下すよりも、例えば「法令に定められているよりも数が多い」や、「法令以上の水準の救命設備を積んでいる」等の書き方がいいのではないか。
- ソフト的な管理面での取り組みを重視した制度であれば、利用者にとっても自然ではないか。船舶に関する評価基準なのか、事業者に関する評価基準なのか混然としていると、誤解を生みかねない。
- 評価の項目について、ハード面は知床遊覧船事故後の法整備で既にある程度整備されたため、ソフト目に重きを置いていただきたい。

(評価の仕組みについて)

- 地域旅客船安全協議会にも加盟していない事業者にマークを与えることに違和感。協議会加盟を申請の前提条件としてはどうか。
- 申請要件について、たまたま事故を起こしておらず、監査も受けていない違反事業者がマークを

取得してしまう可能性があるのではないか。

○監査を一度も受けていない事業者がマークを取得しうることに違和感。せめて一度でも監査を受けている事業者を対象にしなければ不公平ではないか。

○零細事業者が多いということもあり、申請料も制度を普及させる上で重要な要素になるのではないか。より多くの事業者に申請していただきたいので、申請料を極力低く設定してほしい。

以上