資料4

旅客船事業者の安全性評価制度検討委員会（第3回）

１．制度概要について（前回議論）　P２～

２．評価基準について（前回議論）　P11～

３．評価団体に求められる要件及び実施方法について　P20～

１．制度概要について（前回議論）

第2回議論の振り返り（評価制度概要案）

国土交通省

〈申請の任意性〉**任意**の申請とする。

→ 特にご意見がなかったため、任意の申請とさせていただきたい。

〈評価対象者〉**旅客不定期航路事業者**（許可）及び**人の運送をする不定期航路事業者**（届出）とする。

（主なご意見）
・対象者が限定され、制度の体系がわかりやすくなった。対象者については賛成。
・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。

→ 継続審議

〈評価の枠組〉
○前提として、申請者が**法令遵守していることを確認**する。

○安全性に関する法定事項以外の項目について評価する。基準を満たしている場合は、**第一段階の認証**を付与。（**安全性向上に向けた積極性**を評価）

○第一段階の認証を取得している事業者が、同様の取組基準を満たしている場合は、**第二段階の認証**を付与。（**継続性**を評価）

→ 継続審議（次ページ参照）

利用者への安全・安心の可視化について（１）

国土交通省

〈第２回検討委員会におけるご意見〉
- 利用者が安心して乗船できるよう、安全を可視化することは重要。
- 安全は国が監査でチェックしている内容が必要十分である。
- 監査が行き届いている事業者には国が監査適合証を発行し、監査が行き届いていない事業者は国や評価団体によるチェックを受け、適マークを表示すればよい。

【本制度の目的】

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。

→（１）本制度は、事業者による**安全性向上の取組**を評価するものである。
（２）したがって、事業者が「法定事項」を遵守していることを可視化するための取組が必要であれば、行政指導等に関する別の制度で議論することになる。
（３）法定事項の遵守は当然の義務である以上、遵守していることについて事業者がアピールできるようにするというよりは、違反事業者を国が公表する取組のほうが適切ではないか。
（４）（３）については、知床遊覧船事故後の安全対策の一つとして、「安全法令違反の行政指導を公表対象に追加」したことにより、一定達成している。
（５）健全な事業者と違反事業者の区別をさらに周知すべき、ということであれば、旅行業者に違反事業者のリストを渡すという方法も考えられる。

（参考）運航管理監査

運航労務監理官は、**計画的に行う監査**に加え、**海難事故発生時**は、**速やかに監査**を実施。

なお、監査対象の選定及び実施にあたっては、許可・届出の事業区分により、差異はない。

運航管理の監査

・運航管理体制（管理者の勤務体制、出航可否判断等）の確認を実施

海上運送事業に対する監査（運航管理監査）	
法的位置づけ	• 海上運送法第25条第1項に基づく立入検査
監査の種類	• 通常監査 （計画的に行う監査） • 特別監査 （海難事故等を契機として臨時に行う監査）
行政処分種別	• 安全確保命令 • 事業停止 • 許可取消
監査対象事業者	• 一般旅客定期航路事業 • 旅客不定期航路事業 • 人の運送をする不定期航路事業　等

（参考）許可事業者・届出事業者・登録事業者における事業参入規制について

国土交通省

〇許可事業者・届出事業者・登録事業者の事業参入時における審査事項について

許可事業者	届出事業者	登録事業者 ※令和7年度以降、届出制から登録制に移行
・事業計画	・事業の概要	・事業の概要
・法第4条の許可基準に適合していること		
・法第5条の欠格事由に該当しないこと		・法第19条の9の欠格事由に該当しないこと
・安全管理規程の記載内容	・安全管理規程の記載内容	・安全管理規程の記載内容
・安全統括管理者及び運航管理者の選任に関する事項	・安全統括管理者及び運航管理者の選任に関する事項	・安全統括管理者及び運航管理者の選任に関する事項
・船舶運航計画 ※一般旅客定期航路事業者のみ（運航の確保義務あり）		

（参考）届出制から登録制への移行

国土交通省

○ 事業の届出制度から登録制度に改め、事業停止や事業取消の行政処分の対象とし、欠格事由の該当確認等、一定の参入規制を行うことにより、悪質な事業者を退出させることとする。

○ 一方、事業規模が小さいこと等に鑑み、許可事業者に参入時に課す審査項目（事業遂行能力、輸送需要を踏まえた施設の適応性等）への適合性までは求めないこととする。

○ なお、許可事業と同様に、安全統括管理者・運航管理者についての資格制度の創設や事業用操縦免許の取得要件の強化、船長の選任要件の創設等、今回の事故を踏まえ安全対策を強化する。

○ 上記のいずれも、対象は対外旅客定期航路事業、人の運送をする不定期航路事業、人の運送をする貨物定期航路事業とする。

	届出制	登録制
欠格期間	無	有
事業停止	対象外	対象
事業取消	対象外	対象

【スケジュールのイメージ】

令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度
法改正	公布済	省令等整備中	施行予定 既存事業者は2年の経過措置	

利用者への安全・安心の可視化について（２）

国土交通省

〈第２回検討委員会におけるご意見〉
- 事業者がマークを取得するために、一部の評価基準のみを満たした場合、それは果たして安全であると言えるのか。
- マークを取得した事業者が、100%安全であるというような見え方にならないようにしてほしい。

【本制度の目的】

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。

（１）本制度は、法令遵守を前提とした上で、**安全性向上の取組**を評価する制度。

（２）本制度で評価を受けていないが法令遵守している事業者が、あたかも安全性が低いような見え方にならないよう留意する必要がある。

（３）本制度の名称を変更し、**先進的な安全性の取組を評価する**という見せ方をしてはどうか。

制度の呼称について

国土交通省

- **“より安全性向上に取組んでいる事業者”**を評価するマークであると正しく伝わるよう、制度の呼称を検討。

（呼称例）

- **先進的な安全性の取組に関する評価制度**
  →（Evaluation system for Advanced Safety efforts）=**EAS**

- **“尽力する”→“Efforts”　“素晴らしい”→“Excellent”**
  →**Eマーク**

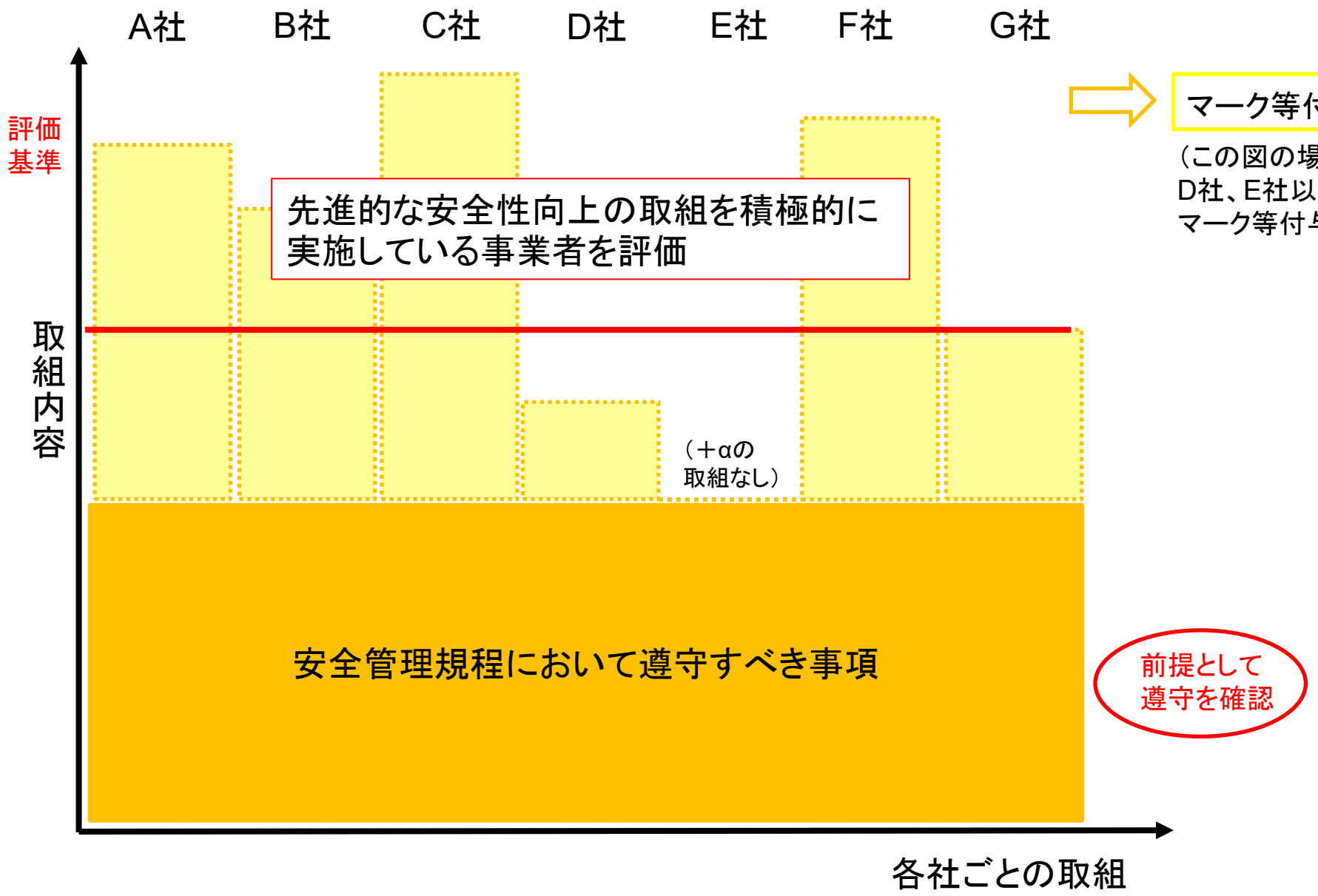
- **さらなる安全性確保への努力**
  →（Effort to securing of further safety）=**ESF**

- **適マークのように分かりやすい呼び方で**
  →**優マーク　良マーク**

- **積極的な安全の上乗せ**
  →（Addition of the positive security）=**APS**

評価制度のイメージ（修正）

国土交通省



2. 評価基準について（前回議論）

評価基準に関する検討（前回資料）

国土交通省

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。

評価基準の体系（案）

評価については「安全性に対する取組状況」と「運輸安全マネジメントの取組状況」の２つの観点から基準を設定する。

Ⅰ 安全性に対する取組状況

ハード面

【安全性向上】視点

○**海難防止**に資するものであるか。

○万一事故が発生した際、**救命**に資するものであるか。

【安心に資する】視点

○揺れの抑制等、**乗客の転倒・転落防止**につながるものであるか。

ソフト面

【安全性向上】視点

○**船員または乗組員の技量向上**に資するものであるか。

○**関係者と連携した安全への取組**を実施しているか。

【安心に資する】視点

○**乗客への情報提供**が図られているか。

○安全に関し、**表彰等の実績**があるか。

Ⅱ 運輸安全マネジメントの取組状況

評価基準の考え方（１）

国土交通省

〈制度の位置づけ〉

事業者の安全性を担保するための枠組みというよりも、事業者の安全性向上の取組を利用者に可視化し、利用者による選択を通じて、**事業者の自主的な取組を促進**するもの

〈評価すべき取組〉

法令遵守のための取組（義務化されている取組）ではなく、それを超える**自主的な取組を評価**すべき

〈評価基準の考え方〉

・既に義務化されている及び知床遊覧船事故後の安全対策において義務化予定の取組は評価の対象外
・義務化されている取組以外の**自主的な取組を評価**

評価基準の考え方（２）

国土交通省

〈１．事業者の規模感〉

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。※第１回検討委員会資料

〈小規模事業者への配慮〉

小規模事業者でも評価を取得できるようにするため、コスト面で過度の負担となる項目は除外するべき。

〈２．船舶の規模感〉

旅客不定期航路事業のうち、小型船舶（総トン数20t未満）の割合は約9割。
※第２回検討委員会資料

〈小型船舶への配慮〉

小型船舶にとって過大なハード設備に関する項目は除外するべき。

評価基準の考え方（３）

国土交通省

〈評価の体系〉

ハード面、ソフト面、運輸安全マネジメントの大項目ありきでは、利用者に制度の目的が正しく伝わらないおそれがある。

〈評価の体系（変更）〉

ハード面、ソフト面の評価基準を統合する。また、各評価基準を設ける目的を「評価項目」とすることにより、事業者の安全性向上の取組を評価していることを正しく伝えることができる。

（例）

評価項目		評価基準
情報提供	利用者が安全情報を容易に入手できる体制を備えている。	非常用設備の位置・操作方法、非常時対応等の情報について、利用者が乗船前又は乗船中に容易に入手できる措置を執っている。
		モニター・音声等による運航情報提供設備を船舶に備えている。

新規追加

評価基準に関する検討（修正）

国土交通省

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。

評価基準の体系（案）

評価については「安全性に対する取組状況」と「運輸安全マネジメントの取組状況」の２つの観点から基準を設定する。

Ⅰ 安全性に対する取組状況

【安全性向上】視点

○**海難防止**に資するものであるか。

○万一事故が発生した際、**救命**に資するものであるか。

【安心に資する】視点

○**乗客への情報提供**が図られているか。

Ⅱ 運輸安全マネジメントの取組状況

安全性に対する取組状況に関する評価項目案(１)

国土交通省

評価項目		評価基準
海難防止	航路上の他の船舶や障害物の位置を容易に把握できる。	電子海図情報表示装置を搭載している。（※）
		航海用レーダーを設置している。（※）
	運航関係者の技量向上を図っている。	地域の関係者と連携して海難防止のための訓練を実施している。【新規】
		運航管理補助者にも運航管理者資格者証を取得させている。
		操練を、船員法施行規則で定める頻度を超えて実施している。 または、船員法施行規則で要求される内容以外の内容を含む操練を実施している。さらに、そのことをHP等で公開している。（※）
		船員法施行規則で定める旅客船乗組員に対する教育訓練を、法令の定める頻度を超えて行っている。さらに、そのことをHP等で公開している。（※）
	日々の運航において、安全管理に努めている。	アルコール検査を必ず２者以上の対面で行う体制を構築している。また、対面で行えない場合に高性能タイプのモバイル式アルコール検知器を導入するなど先進的な検査を行っている。
緊急時の救命	緊急時の救命につながる設備を搭載している。	伝送経路の異なる無線設備を複数備えている。
		定員分の救命いかだを設置している。（※）

安全性に対する取組状況に関する評価項目案(２)

国土交通省

評価項目		評価基準
情報提供	利用者が安全情報を容易に入手できる体制を備えている。	非常用設備の位置・操作方法、非常時対応等の情報について、利用者が乗船前又は乗船中に容易に入手できる措置を執っている。
		モニター・音声等による運航情報提供設備を船舶に備えている。（※）
その他【特別加点】		輸送の安全に関する事項で公的機関から表彰されたことがある。 （例）運輸安全マネジメント優良事業者等表彰
		地域旅客船安全協議会に加盟している。

【評価の考え方(案)】
・評価単位は、事業者単位とする。
・各項目の評価基準が複数ある場合は、いずれかを満たしていれば可とする。
・(※)の評価基準については、本制度の対象事業に使用する船舶のうち、いずれか１隻でも基準を満たしていれば、当該事業者がその評価基準を満たしているものとみなす。ただし、当該措置が義務となっている船舶により評価基準を満たした場合は、その船舶による得点は付与しない。
・「その他」の項目の各評価基準を満たしている場合は「特別加点」をする。

運輸安全マネジメントの取組状況に関する評価項目案

国土交通省

※評価項目ごとにさらに詳細な評価基準を定める予定

大項目	ガイドライン項目	評価項目
—	経営トップの責務	経営トップは、安全管理体制の構築、改善及び運営に主体的かつ積極的に関与し、輸送の安全の確保についてリーダーシップを発揮している。
P	安全方針	輸送の安全確保に関する基本理念として、安全最優先の原則、関係法令等の遵守等の趣旨を盛り込んだ安全管理に関する基本的な方針を策定し、全従業員に周知し、理解、実践させている。
	安全重点施策	輸送の安全確保に関する「安全目標」とこれを達成するための具体的な「取組計画」を策定している。
D	安全統括管理者の責務 / 要員の責任・権限	運輸安全マネジメントに取組むために輸送の安全の確保について責任権限を明確にしている。
	情報伝達及びコミュニケーションの確保	輸送の安全に関する情報の共有及び伝達を行っている。
	事故、ヒヤリ・ハット情報の収集・活用	事故・ヒヤリハット情報を収集し、再発防止に活用している。
	重大な事故等への対応	事故、自然災害が発生した場合の対応手順や連絡体制を定め、定期的に訓練を実施している。
	関係法令等の遵守の確保	関係法令等の規定を遵守するための体制を構築し、定期的に関係法令等の遵守状況の確認を行っている。
	安全管理体制の構築・改善に必要な教育・訓練等	輸送の安全に関する教育・訓練を実施している。
C	内部監査	輸送の安全に関する内部監査・チェックを実施している。
A	マネジメントレビューと継続的改善	輸送の安全に関する業務の改善措置を講じている。

3．評価団体に求められる要件及び実施方法について

評価団体に求められる要件

評価団体には、下記のような要件が求められるのではないか。

①旅客船事業についての知見を有すること。

〈理由〉旅客船事業者の評価を行うためには、海上運送法等関係法令、旅客船事業の実態等に関する知識や、安全に対する取組状況を評価できる知見が必要。

②被評価者である事業者に対し中立的であること。

〈理由〉公正・公平性を保つためには、被評価者に対し中立的であることが必要。

③全国的組織を有し、多数の申請に対応できること。

〈理由〉評価対象者は全国で約600事業者。申請受付・審査を滞りなく行える体制が必要。

評価の仕組みについて（１）

国土交通省

（１）認定の種別

【第２回検討委員会における案】

○安全性に関する法定事項以外の項目について、基準を満たしている場合は、**第一段階の認定**を付与。
（**安全性向上に向けた積極性**を評価）

○第一段階の認証を取得している事業者が、同様の取組基準を満たしている場合は、**第二段階の認定**を付与。
（**継続性**を評価）

（２）認定の有効期間

（案）２～３年の範囲で、認定の有効期間を設ける。

- 事業者の取組を促進し、利用者の安心に資するため、一定期間で評価を更新するべき。
- 一方、事業者側の過度の負担にならないよう、毎年更新ではなく、数年単位での更新が適切ではないか。

（参考）他の評価制度における有効期間（第１回検討委員会資料より）

	（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
有効期間	2年(三ツ星事業者が書類審査で得点90点以上の場合は4年)	1年	1年	1年	(金)3年、(銀)1年

評価の仕組みについて（２）

国土交通省

（３）上位マークのインセンティブ/評価の取消し

○上位マークのインセンティブ

（案）上位マーク取得事業者は、**マークの有効期間を延長**する。

・インセンティブを設けることにより、上位マークを目指す事業者のモチベーション向上に寄与。

○認定の取消し

（案）評価制度の信頼性を確保するため、認定事業者が下記のいずれかに該当する場合は、**認定の取消し**を行う。

取消しを受けた事業者は、ペナルティとして、**次回申請不可**とする。

ア.**不正申請**等により認定を受けたことが確認された場合
イ.認定期間内に**認定事業者が当事者となる事故**を発生させた場合
ウ.認定期間内に認定事業者が**行政処分又は安全の確保に係る行政指導**を受けた場合

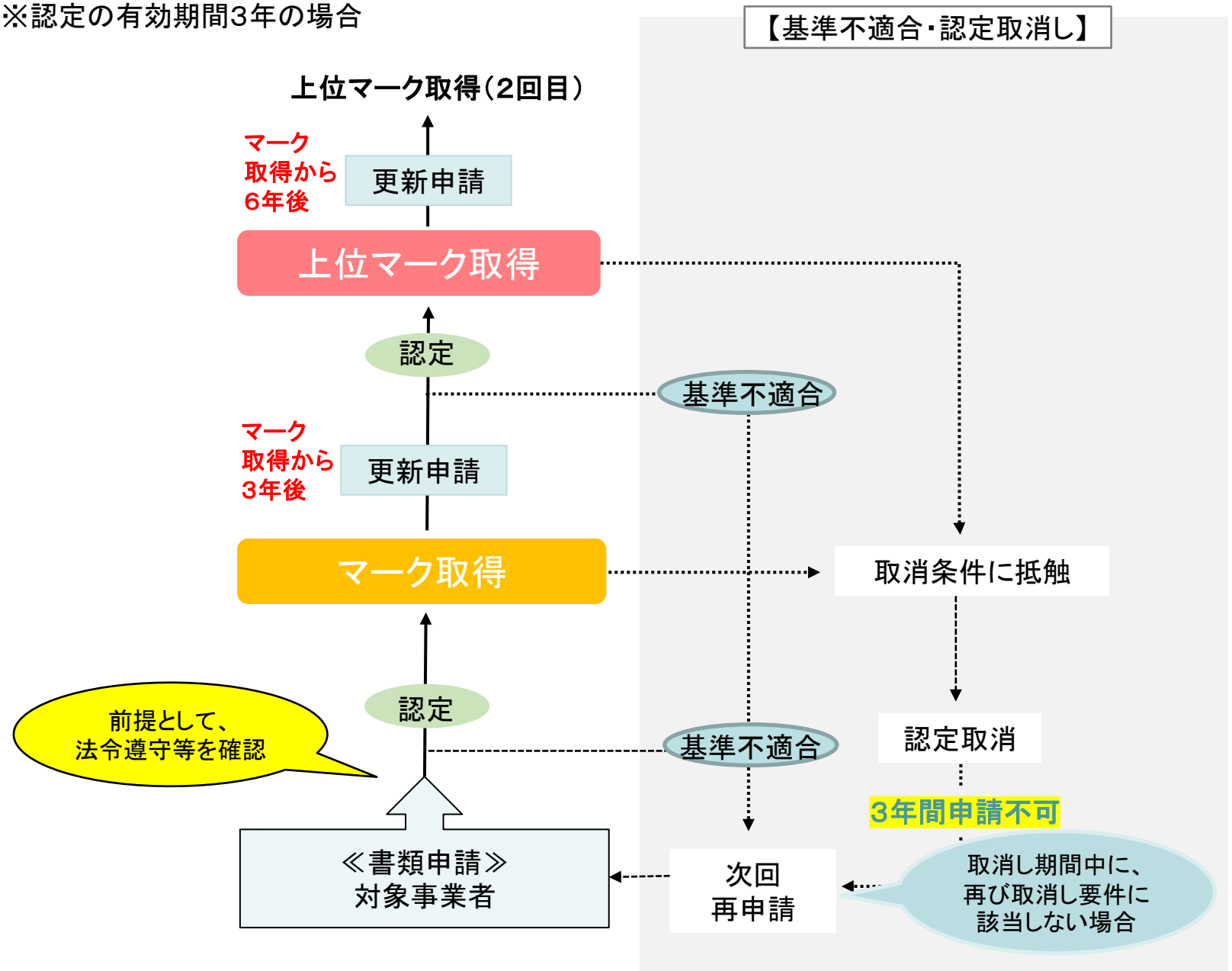
（４）申請要件

・法令遵守が前提であることから、**申請を受け付ける際、申請者が法令遵守していることを確認**すべき。

⇒下記のような申請要件を設けてはどうか。

①事業許可取得（又は届出）後、～年以上経過していること。
②過去～年間に、行政処分又は安全の確保に係る行政指導を受けていないこと。
③過去に認定の取消しを受けた際の欠格期間に該当していないこと。

評価の仕組みについて（イメージ）

国土交通省

※認定の有効期間3年の場合