

○「旅客船の総合的な安全・安心対策」に関する意見募集に寄せられたご意見等と国土交通省の考え方

※合計190件のご意見をいただきました。とりまとめの都合上、内容を適宜要約しています。

※本対策と直接の関係がないため掲載しなかったご意見等についても、今後の施策の推進に当たって、参考にさせていただきます。

	ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<b>全体</b>		
1	対策検討委員会の委員に、地元の海をよく知る漁業者やカヤックのガイドなどをメンバーに加えるべき。原始性の強い北海道の自然環境では、一般観光として実施されているプログラムの中にリスクのあるものが含まれている可能性があるため、リスク管理もプログラムや地域ごとになされる必要がある。	対策の検討において、海をよく知る関係者の声をお聞きして真摯に受けとめ、また、地域の特性を反映して、実効性のある対策にすることが重要と考え、知床現地での漁業者その他関係者へのヒアリング、全国の事業者とのWeb意見交換会などをさせていただきました。
2	対策検討委員会に、旅客船を運航する事業者団体の委員が1名しか入っておらず、また、海事産業の振興や海事観光を担う立場の委員が見受けられない。委員の構成に偏りがあるため、公正な委員構成により再度、対策を検討していただきたい。	
3	必要以上の規制強化を行わず、旅客船事業が継続できる対策にしていきたい。	取りまとめ本文にもあるとおり、中小零細な事業者による運航が多い実態を踏まえて対策を構ずるべきであること、優良な事業者については、適切に評価し、取り扱いに差を設けるなど、メリハリのある制度設計を行うべきであることなど、対策検討委員会の委員から様々な意見をいただきました。ご意見や実態も踏まえ、対策の具体化を進めてまいります。
4	多くの旅客船事業者は、常に安全安心のことを第一に考え、人手不足、燃料費高騰、修繕費増大等の諸問題を抱えながら、事業を続けており、急に、新たな費用負担や設備投資が必要となれば、廃業等を検討せざるをえない事業者が出てくることは、容易に想像がつく。対策の強化が必要なことは承知しているが、各事業者の実情を踏まえた上、少し時間をかけていただきたい。	二度とこのような事故が起こらないよう、速やかに対策を講ずる必要があるとともに、事業者の実態を踏まえながら、必要に応じ経過措置を設けることも想定しており、実効性のある対策にすべく具体化を進めてまいります。

5	<p>知床の場合、スライダー付き全閉式救命いかだが装備されても、高波や海水温の冷たさが災いし、実際に全員が退船して、海上で救助を待つことが可能なのかは全くの未知数である。とりわけ北海道においては、救命設備の充実は無望望ましいが、しかし、根本的には海水浴が可能な夏以外は、海上遊覧を禁止すべきと考える。</p>	<p>従来、救命設備等一定の安全性を担保したうえで事業許可をしているところですが、今般の事故を踏まえ、事業許可や監査基準を強化した上で、それらを満たさず安全性を担保することができない事業者については退出させることを想定しております。</p>
6	<p>「設備要件の強化」および「船員の資質の向上」の対応により、事業者側の費用負担は莫大なものとなる。すべての施策を実行した場合の費用を算出し、事業者側に明確に提示していただきたい。あまりにも費用負担が大きいと判断する場合には、事業者は事業を撤退する判断を行うことになるものとする。また、事業を継続するために「設備要件の強化」および「船員の資質の向上」に関する費用補助について、国が明確に方針を提示していただきたい。</p>	<p>安全設備の導入を促進するため、設備の購入に係る費用の補助事業を令和4年度第2次補正予算に盛り込んでいます。同事業の詳細は決定し次第速やかに広報を行います。</p> <p>また、船員の資質の向上のうち、各事業者において実施することとなる初任教育訓練については、実施環境を整備すべく、令和4年度第2次補正予算において、教育訓練内容に関するガイドラインや教材の作成をすることとしており、これらも活用しつつ、できる限り効率的・効果的に実施をお願いできればと存じます。</p>
7	<p>今後の小型旅客船海難防止のためには、多くの小型旅客船が採用している20トン未満船の法解釈において全長、全幅、容積等、トン数解釈の変更が必要と考える。そのことにより、20トン未満船での安全設備の搭載や身障者スペースの拡充を早急に進め、実現すべき。是非、事故検討委員会や国土交通省内でもご検討いただきたい。</p>	<p>船舶の構造や設備に関する安全基準は、船舶の大きさ、航行する海域、用途等に応じ定めており、対策検討委員会においても同様に、船舶の大きさや航行する海域等に応じた安全基準の検討が行われた結果、現在のトン数の考え方の枠内で、必要な安全基準の強化を実施することとなったところです。</p> <p>なお、バリアフリー化が構造上困難な小型遊覧船等、旅客不定期航路200トン未満に限りバリアフリー基準の適用除外もありますが、バリアフリー化に向けて各事業者が取り組んでおります。</p>

8	<p>規制強化ばかりで複雑化しすぎて、小規模事業者では対応が難しくなってくる。また、小規模事業者は雇用人数が少なく新たに対応する為に雇うとなると負担が大きくなる。</p>	<p>取りまとめ本文にもあるとおり、中小零細な事業者による運航が多い実態を踏まえて対策を構ずるべきであること、優良な事業者については、適切に評価し、取り扱いに差を設けるなど、メリハリのある制度設計を行うべきであることなど、対策検討委員会の委員から様々な意見をいただきました。また、全国の事業者とのWeb意見交換会、小規模事業者への個別ヒアリングなどもさせていただきました。ご意見や実態も踏まえ、対策の具体化を進めてまいります。</p>
9	<p>全体の安全対策として、船の現場や会社の運営にそぐわない規制強化や対策となっている。小規模事業者に合う対策とか対応を行ってほしい締め付けばかりが対策とは思えない。事業者、船員その他海運関係者の意見を反映させて欲しい。</p>	<p>ご指摘のとおり、事故を未然に防ぐためには、「発航してはいけないときには発航させない」仕組みが重要です。このため、船員の資質の向上が重要であると考えており、小型旅客船の船長等に対し、事業用操縦免許の厳格化、初任教育訓練の義務付け等の対策を講じる予定です。</p>
10	<p>今回の事故は、時化るのがわかっていて、出航させたのが根本の原因。まして「時化たら戻れ」はあり得ない。時化たら避難港に避難しろが妥当。救命いかだを積み、JCIの検査を強化する、携帯を法定から外す等は全般的な外れ。船員教育に力を入れなくては、今回のような事故は無くならない。現地のことは、北の海に携わる現場の意見を聞いてもらいたい。大型船と小型船は全くの別物ということも理解していただきたい。</p>	<p>他方、万一「不測の事態が発生した場合の備え」を尽くすことにより、重大な事故に至らないよう被害の軽減を図ることもまた重要と考えております。このため、改良型救命いかだ等の積付けや法定無線設備からの携帯電話の除外による船舶の安全基準の強化、JCIの監督強化による船舶検査の実効性の向上等により、安全対策を重層的に強化する必要があると考えております。</p> <p>これらの対策の検討に当たっては、知床現地での漁業者その他の関係者へのヒアリング、全国の事業者とのWeb意見交換会などもさせていただきました。現場の方々のご意見や事業の実態も踏まえ、引き続き対策の内容を検討してまいります。</p>

11	<p>安全対策の強化を実施するのであれば日本船社のみならず、外国船社に対しても規制を強化していただきたい。</p>	<p>国際航海に従事する船舶の運航の安全確保等に関しては、当該船舶の旗国の規律に委ねられるとともに、海運事業の運営に関しては、当該船社の属する国の法律に委ねられています。このため、外国に属する船社の国際航海に従事する船舶による海運事業の運営に関しては、海上運送法に基づく今般の安全対策の強化について適用の対象となりません。</p> <p>なお、外国船籍を有する船舶の安全確保等に関しては、当該船舶が日本に寄港した際、日本政府は当該船舶が国際ルールに基づく安全基準に適合しているか否かについて、立入検査（P S C：ポートステートコントロール）を行っています。</p>
12	<p>今回の対策により、我々のような外航船社についても、安全管理規程の厳格化、監査の強化、設備要件の強化などが求められるのであれば、日本国内でクルーズ事業を行う外国船社に対しても同様の措置が行われるべきだと思慮する。もしも外国船社を対象としない理由として、「ISMコードのような国際法を遵守しており、一定の安全基準が担保されているため。」ということであれば、国内の外航船社も対象から外さなければ理屈が合わない。</p>	<p>国際航海に従事する日本船舶の設備要件については、国際条約に基づいた基準を適用させています。今般の安全対策は、国際条約に基づいた基準を、内航船に限って基準を緩和してきた部分については、見直しを行っているものであり、設備要件の強化に関する、今般の安全対策の強化については、国際航海に従事する船舶に係る基準に特段の変更はありません。</p> <p>また、海運事業の運営に関しては、当該船社の属する国の国内法が適用されるものであり、日本の海上運送法は外国に属する船社には適用されません。</p> <p>なお、外国船籍を有する船舶の安全確保等に関しては、当該船舶が日本に寄港した際、日本政府は当該船舶が国際ルールに基づく安全基準に適合しているか否かについて、立入検査（P S C：ポートステートコントロール）を行っています。</p>

(1) 事業者の安全管理体制の強化		
13	<p>管理者の資格要件強化、講習受講の義務付け等、有効な手段であると思われるが物理的に考慮が必要。</p> <p>適正な安全管理体制の構築には運航に関わる人員の安全に対する共通認識が重要であり、安全統括管理者（経営サイド）と運航管理者（海技者サイド）のバランスが重要。</p>	<p>ご指摘を踏まえ、運航に関わる人員全体が安全に対する共通認識を持てるような制度となるよう検討を進めてまいります。</p>
14	<p>現状の安全管理体制で問題は発生していないので、貨物定期航路事業者は今回の安全管理体制の強化の改正（②、③、④、⑦）から除外すべき。</p>	<p>今回の制度改正の対象は人の運送をする船舶運航事業（海上運送法の対象事業）とすることを想定しております。</p>
15	<p>外航船においては安全管理規程とは別にISMコードやISPSコード等国際条約で求められるマニュアル類が有り、安全管理規程で求められる同じ内容を複数のマニュアルで整合性を図る事は負担が大きい。外航船の安全管理規程には国際条約で求められる項目は記載から除外できるよう整理をして欲しい。また、安全管理規程の実効性を向上させるため、より具体的な記述を求められることとなれば、2つのマニュアルにてダブルスタンダードとなる恐れがある。</p>	<p>海上における人命の安全のための国際条約（SOLAS条約）により外航旅客船に対して強化されているISMコードは、安全管理規程と一部重複する内容が含まれております。ISMコードに規定するマニュアルを安全管理規程の一部として参照する体系にさせていただくなどできるだけ柔軟に対応したいと思いますが、安全管理規程の詳細な設定方法については個別にお問い合わせください。</p>
16	<p>事業許可・届出を行う際に届出する事業・運航計画をより具体的かつ詳細に規程すべきである。</p> <p>例えば、事務所の位置、船舶の詳細（検査証書に記載されている項目のみならず、航行可能な水深等）、航路の詳細（航路上の水深、障害物の有無、河川等の運航では橋桁までの高さ等）等。これらの事業計画を正確に記載できない場合、許可しない。届出を受理しない制度とするべきである。また、事業計画の変更を怠って、事業を運営していた場合の違反を規定すべきである。</p>	<p>ご意見にあります事項については、事業計画において事業許可の申請時に確認しており、これらについて許可審査時に確認が出来ない場合には、不許可としております。事業計画の変更を怠り、事業を運営していた場合には、罰則が適用されます。なお、事業届出制度の適用対象事業者についても、事業者の住所及び船舶の明細等、事業開始前に必要な確認を行っております。</p> <p>また、今般、届出制度から登録制度に改め、許可事業者と同様に欠格事由に該当する場合の登録拒否や事業停止、登録の取消しといった行政処分の対象とし、一定の参入規制を行うこととしております。</p>

①運輸安全マネジメントの強化		
17	経営トップの交代時に運輸安全マネジメント評価が実施されることになるが、経営トップに対しても毎年運輸安全マネジメント講習受講を義務化する必要がある。	国土交通省においては、運輸事業者の安全管理体制の構築・改善を促すため、「運輸安全マネジメントシンポジウム」、「運輸安全マネジメントセミナー」等を定期的で開催しており、多くの経営トップの皆様をはじめ安全管理担当者に積極的に参加いただいております。講習受講を義務化することまでは現在のところ考えておりませんが、今後もより一層の参加を促すよう努めてまいります。
18	地方運輸局等が実施している運輸安全マネジメント評価を活用した運輸安全マネジメント優良事業者の認定制度を新たに設け、優良事業者には優遇措置が受けられるような制度を希望する。規則の強化や罰則に加えて、優遇措置も併せて実施することにより、事業者の運輸安全マネジメント向上意欲を更に高めることが出来ると考える。	国土交通省では、運輸事業者における安全文化の構築・定着、継続的な見直し・改善に向けた取組を強力に支援するため、運輸安全マネジメントに関し、著しく顕著な功績のあった事業者、団体、個人に対して「運輸安全マネジメント優良事業者等表彰（国土交通大臣表彰、大臣官房危機管理・運輸安全政策審議官表彰）」を行っているところ、事業者の運輸安全マネジメント向上の意欲を更に高めるための取組についても引き続き検討してまいります。
19	方向性自体に異論はないが、対策の実効性を確保するためには、国土交通省による適時・適切な運輸安全マネジメント評価の実施とそのための人員体制の強化は不可欠。	ご指摘の運輸安全マネジメント評価については、対策の実効性を確保するため、経営トップの交代があった際や、重大な事故を発生させた際などに重点的に評価を実施するなど、適時・適切に実施して参ります。また、当該評価業務や監査を担う運航労務監理官については、政府部内で令和5年度定員増員に向けた手続を進めているところですが、引き続き、必要な体制の確保に努めてまいります。
20	運輸安全マネジメントの取組について、「特に、経営トップの交代があった事業者等には、重点的に実施する。」とされているが、トップが交代した時に限定するのではなく、一定期間ごと、若しくは重要な事故があった場合等においても実施するという運営の考え方を明確化した方が良いと考えます。	運輸安全マネジメント評価については、経営トップの交代があった際のほか、重大な事故を発生させた事業者等に対して優先的に実施することを検討しております。

②管理者の試験制度の創設		
21	試験に合格した管理者が、病気などで事業から離脱するケースも想定されるが、数人で営業している事業者は、すぐに代わりを用意することができないため、管理者が退職し、又は休職した場合、その後の半年間は事業の継続許可を求める。	管理者の病気等による不在に備え、他の従業者においても試験合格による資格者証の取得をする等、事業運営が途切れぬよう予め準備しておくことが望ましいと考えております。なお、運航管理者と船長の兼務の禁止に関しては、小規模事業者等について、事業の実態を勘案して一定の要件のもと、不相当な負担を課すことになると認められる場合には、陸上要員を置く等の代替措置により、例外を認めることを想定しています。
22	試験制度を導入することは有効であると考え、大型海技免状の取得者やSTCW基本訓練受講者等の有資格者には、試験を免除することが望ましい。 試験に不合格となり、事業を中断しなければならなくなる場合の対応を明示していただきたい。	運航管理者・安全統括管理者に求められる知識と海技免状を保有する船舶職員に求められる知識は必ずしも一致しないことから、運航管理者・安全統括管理者として選任される方には試験に合格いただくことを考えております。なお、既に運航管理者又は安全統括管理者として選任されている方にとっていたずらに難しい知識を求めるものではなく、また、制度創設時における円滑な制度移行を図るため、適正な受験機会を確保できるよう所要の経過措置を設けることを考えております。
23	管理者の資質向上は定期的講習で十分であり、事業の中核を担う運航管理者等を長期拘束すべきでないとする。	試験の受験は管理者として選任される前段階に必要となるものであり、合格後は、ご指摘のとおり定期講習の受講を義務付けることにより継続的な管理者の資質確保を図ることを想定しております。なお、制度創設時において既に管理者として選任されている方については、円滑な制度移行を図るため、適正な受験機会を確保できるよう所要の経過措置を設けることを考えているほか、試験の方式についてもできるだけ受験者に負担の少ない形で開催できるよう検討を進めてまいります。

24	<p>人事異動に伴い管理者が変更となる場合、異動発表から着任までの期間が短く、その間に受験をすることが困難。着任後の受験を可とする方法を検討いただきたい。</p>	<p>可能な限り、柔軟に受験機会を確保いただけるよう試験の開催方式等の検討を進めてまいります。制度の趣旨に鑑み、試験に合格されていない方の管理者選任を認めることは困難と考えております。現行の運用のとおり実務経験を有される方が配置されるとの前提の下、例えば管理者になる可能性のある方には予め試験を受験いただき、異動日に管理者として選任される、といった運用とすることをご検討いただけますと幸いです。</p>
25	<p>安全統括管理者、運航管理者に対する試験制度を実施して合格者が居ない事業者は、どうなるのか。</p>	<p>試験の合格は管理者として選任される前段階に必要となるものであり、該当者が存在することが事業実施の前提となることを想定しております。なお、制度創設時において既に管理者として選任されている方については、円滑な制度移行を図るため、適正な受験機会を確保できるよう所要の経過措置を設けることを考えているほか、試験の方式についてもできるだけ受験者に負担の少ない形で開催できるよう検討を進めてまいります。</p>
26	<p>資格制度は、良いことだが、バス会社等と比べると船舶の方は、航行区域、船舶の大きさ等様々な要素が、有ることを考えて欲しい。一律の資格制度では対応出来ない。</p>	<p>今般創設する管理者制度では、船舶の大きさ等管理しようとする事業の態様に応じた一定の実務経験及び試験合格を、管理者として選任されるための要件とすることを想定しており、事業の実態に応じた能力を有する管理者が選任されるような制度となるよう検討を進めてまいります。</p>

27	<p>試験制度の創設には賛成であるが、安全統括管理者、運航管理者には、関係法令や海事に関する一般的・全国一律の知識だけでなく、地域の実情に即した地域別の試験問題を導入することも検討すべきである。その他の試験問題についても、基本的な素養のない者がマニュアル的な対策だけで安易に合格することのないように、十分に配慮して試験問題を作成すべきである。</p>	<p>今回創設する安全統括管理者及び運航管理者の試験制度については、資格の前提となる試験であり、全国の受験者の合否判定を全国一律に公平に行う必要があるものと考えております。また、気象・海象・地形などの海域固有の事情は、例え同じ都道府県内であっても、航路によって様々に異なるものと考えられるため、今回創設する管理者の試験の対象とすることは難しいものと思われます。</p> <p>このため、海域固有の事情に関する知識については、旅客船事業者が自らの事業運営の過程や、地域の協議会や各種の研修等の機会を通じて、習得していただきたいと考えております。</p> <p>なお、管理者の試験制度の創設とは別途、船員に対する初任教育訓練の義務化を行う予定であり、初任教育訓練では、自社や海域固有の事情についての教育訓練を行うこととしております。この教育訓練の内容については、法令やガイドラインで定める予定ですが、このガイドラインの中では、海域固有の事情についての情報の収集方法についても記載する予定であり、情報収集の過程を通じて、旅客船事業者において、海域固有の事情についての知識が蓄積されるものと考えております。</p> <p>また、ご指摘の管理者の試験問題については、管理者に必要な実務的な知識を習得していないものが安易に合格することがないよう、十分に配慮して試験問題を作成してまいります。</p>
----	---	---

28	<p>今回の知床旅客船事故に於ける運航管理者の問題は、就任時に於ける国土交通省の審査、監督の不備が原因で、運航管理者の資質の問題とは関係ないため、安全統括管理者並びに運航管理者の試験制度の創設には全く賛同できない。試験制度を創設するのであれば受験が必要とする者が即受験できる体制を構築してほしい。</p>	<p>本件事業者において選任された運航管理者は、事故当日の気象・海象予報から、決して出航してはならない状況であったことが明らかであったにもかかわらず、運航管理者として自ら気象・海象等を詳細に確認することを怠るなど運航管理者に求められている職務を理解せず、運航管理者による運航管理の実態が存在しない状態となっていたことを踏まえ、ご指摘の監査の強化等と併せ、運航管理者・安全統括管理者の資質の確保のため、試験制度の創設を予定しております。試験制度の創設に当たっては、人材確保に不要な影響を与えないよう、制度設計にあたり柔軟な受験機会が確保されること等について検討を進めてまいります。</p>
29	<p>現状陸上勤務員においても、人手が足りていない状況。試験制度が創設されれば、さらに敷居が高くなり、人手を確保することが難しくなる。</p>	<p>運航管理者・安全統括管理者の資質の確保のため、試験制度の創設を予定しております。これは事業の実態に鑑みて必要な人数の管理者を対象に、管理者として職務を行うにあたり必要な知識を有しているかを問うためのものであり、陸上勤務員の方全員が対象となるものではありませんので、人手を募集するにあたっては、その職務に応じて運航管理者・安全統括管理者の知識レベルを求めるものではないとする等、工夫いただければと思います。なお、管理者の方についても、試験制度創設が人材確保に不要な影響を与えないよう、制度設計にあたり柔軟な受験機会が確保されること等について検討を進めてまいります。</p>

③管理者への講習の受講義務付け（資格更新制）		
30	資格更新制度の導入は、上の②の試験制度を補完する制度であると理解しているが、2年毎に資格を更新することが義務化されるとの理解で間違いはないか。	ご理解のとおりです。
31	賛成であるが、資料として公開されている「安全統括管理者、運航管理者の資格者証の更新イメージ」において資格停止や資格取消の事由として「事故の発生等」と記載されている点に関して、「等」が何を指しているか不明瞭。また、管理者の資格停止や取消に関する処分基準を作成し、公表すべき。	ご指摘いただいた点については、今後、法令改正の検討の過程で、明確化してまいりたいと思いますが、現時点では、管理者の資格停止や資格取消の事由として、「当該管理者が引き続きその職務を行うことが輸送の安全の確保に著しく支障を及ぼす恐れがあると認めるとき」や「海上運送法若しくはこれに基づく命令若しくはこれらに基づく処分に違反したとき」に行うことを想定しています。 また、管理者に対するこれらの不利益処分の基準を作成するとともに、公表したいと考えております。

④管理者の資格要件審査の厳格化

32	<p>資格要件の確認方法を明確にすべき。実務経験等を確認する方法として、例えば⑩で設置を推進することとされている地域旅客船安全協議会との連携による確認など、自己申告に頼らない方策を検討すべき。</p>	<p>安全統括管理者・運航管理者の要件である実務経験等については、ご指摘のように、自己申告以外の確認方法が必要と考えております。このため、提出書類の見直し、第三者への確認(裏取り)等により、審査を厳格に行ってまいります。</p> <p>なお、今回の事故を受け、法令違反の疑いがある事案の通報窓口を各地方運輸局に設置しました。例示いただいている地域旅客船安全協議会の構成員である他の事業者からの通報を含め、幅広い関係者から通報を受け付けることとしており、これらの通報を活用して監査を機動的・重点的に実施してまいります。</p>
33	<p>現状陸上勤務員においても、人手が足りていない状況であり、実務経験のある即戦力の人材等は募集しても簡単には採用できない。当該対策が実施された場合、人手確保が困難となり、地域に必要な公共交通を残すことが困難となる。</p>	<p>管理者の資格要件審査の「厳格化」とは、選任要件自体を厳しくするものではなく、国として、届け出られた管理者の選任要件への該当／非該当をより慎重に審査することを意図するものであり、現行の選任要件を適切に満たしている方については不適者とはなりません。</p>
34	<p>資格審査の厳格化は非常に重要な対応と考えるが、厳格化され、届出を行った管理者が不適格者とされた場合、事業を中断せざるを得なくなったり、開始できなくなったりする。 管理者の選任要件として、②の試験合格のみで足りるようにしてほしい。</p>	<p>なお、今般の制度創設後には、管理者の選任要件としては、一定の実務経験（現行の要件より短縮することを想定）及び②の試験合格を求めることを考えております。</p>

⑤陸上要員講習の義務付け

<p>35</p>	<p>小規模な旅客船事業者であっても、旅客船では1回の運航で十数人もの旅客を運送することがあり、小規模であるからといって輸送の安全の確保に係る責務が軽減されるものではないため、例外的な措置は設けない方が適切ではないか。また、1事業者に複数の運航管理者が選任されることを排除していないのだから、陸上要員も運航管理者の資格を取得することが適切ではないか。</p>	<p>ご指摘のとおり、小規模事業者であるからといって輸送の安全の確保に係る責務が軽減されるものではないと考えます。このため、必要な能力を有していない運航管理者が選任されないことがないように試験制度を導入し、輸送の安全の確保を図ってまいりたいと考えております。</p> <p>一方、事業の実態に鑑みて運航管理者の必要な人数等の運航管理体制が決定されますが、一定の要件のもと、運航管理者と船長の兼務の禁止が不相当な負担を課すことになると認められる場合であって、同等の輸送の安全の確保が可能と認められる場合に限り、兼務の禁止の例外を認めることを想定しています。</p>
<p>36</p>	<p>①例外を認めるべき事業者の条件については慎重な検討が必要である。 ②陸上要員についても講習だけでなく何らかの試験を課す必要がないか、一定の資格要件を設ける必要がないかといった点を検討すべきである。</p>	<p>例外を認める事業者については、慎重に検討する必要があると考えており、詳細については、今後、法令改正の検討過程で精査してまいります。</p> <p>現在のところ、事業の実態を勘案し、運航管理者と船長の兼務の禁止が不相当な負担を課すことになると認められる場合であって、陸上要員を置く等の代替措置により同等の輸送の安全の確保が可能と認められる場合を対象とすることを想定しております。具体的には、離島住民の通学や通院の足となっている渡船や海上タクシーなどを想定しており、安全の確保と生活交通の確保などの両立を図っていく必要があるものと考えております。</p> <p>なお、陸上要員については、運航管理者とは異なり、行う業務の内容が天気予報の確認と船長への連絡、定点連絡の記録などの一部の補助的な業務に限られることなどから、試験の対象とすることは想定しておりませんが、講習により、必要な知識が習得できるようにしたいと考えております。</p>

⑥事業許可更新制度の創設		
37	法令を守るのは事業者として最低限必要なことであるため、法令順守状況に応じて更新期間を短縮し、優良事業者には審査を簡素化することは反対。	旅客不定期航路事業の更新について、原則5年としているところ、法令遵守状況に応じて更新期間を短縮することとしている趣旨は、法律に違反し処分を受けた事業者については、早期に改めて遵守状況について確認する必要があり、事業の安全性をより高めるものです。
38	審査は均しく公平厳正に行われる必要がある。安全審査に信用等の要素は禁物であるため、「なお、優良な事業者については、審査を簡素化することとする」は削除すべき。	一方、問題のある事業者の重点的・集中的なチェックと法令を遵守して安全運航を行っている事業者の事務負担軽減のため、事故歴や処分歴等がない事業者には審査を簡素化することとしております。
39	方向性には賛成であるが、優良事業者とそうでない事業者とを区分する明確な基準を作成し、公表すべきである。	優良事業者とそれ以外の事業者が客観的に区分できるよう、明確な基準を作成するとともに、公表したいと思います。
⑦登録制への移行		
40	知床の事故とは無関係であるため、「届出制度」を「登録制度」にすることは反対。	今般の制度改正は、知床遊覧船の事故を契機として、今後の船舶運航事業全体の安全性等高めることを目的としております。届出事業については、事業者数、船舶数ともに相当数存在しており、現行制度下において、許可事業者であれば欠格事由に該当する事業者や、重大事故を引き起こした事業者であっても、届出事業者の場合は該当しないため、運航を継続できてしまうこととなっております。 そのため、事業の届出制度から登録制度に改め、事業停止や登録の取消しの行政処分の対象とし、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しております。
41	不定期航路事業そのものが社会的に認知されていないのではないかと。特に建設業（港湾事業）においては、工事発注者や元請けを乗船させて海保に摘発された等の不確かな情報が錯綜している状況。登録制度への移行の前に不定期航路事業の周知を行って届出事業者を増やす事が必要と考える。	今般の制度改正により、海上運送法の適用となる対象事業が変わることはなく、現行制度下においても旅客を運送する場合は必要な許可・届出を行っていただく必要があります。これを怠った場合には罰則が科されます。今般の制度改正を踏まえて、登録が必要な事業者については、周知等を行ってまいります。

42	<p>「人の運送をする事業の届出制度を登録制度に改め～」とあるが、許可制ではなく登録制とするのはなぜなのか。</p> <p>申請に対する処分を行うに際し、行政裁量の余地が存在するとされる許可制とすべきではないか。</p>	
43	<p>現行の旅客12人未満の船舶による海上運送の届出制度では、不特定多数の旅客を頻繁に大量輸送する者、一時的、限られた者のみを輸送する者まで多様であり、同一の基準で取り扱うことは適切ではない。一般旅客を長期間大量輸送する者は許可事業者並に、一定の人員・施設等の規模がなければ経営できないよう規制すべきである。</p> <p>一方、限定的な輸送のみを行う者の規制を強めても費用対効果が少ない。限定的な輸送を定義し、海上運送法の手続きを必要としない運送として整理するか、期間・人員・運航できる範囲を限定して一時的に許可するといった自動車でいうところの自家用有償運送許可並みの規制に緩和すべきであり、現行の全ての届出事業者を同一の制度にそのまま移行させることは適切ではないのではないか。</p>	<p>届出事業者は、許可事業者と比較して事業規模が小さい事業者が多く、海上タクシーや医療の緊急搬送など、地域交通を補完する役割や、遊覧船といった観光コンテンツとしての役割を果たすなど多様な事業形態を有しており、それらの事業者が遵守すべき最低限の事業規制として届出制度が存在しているところです。</p> <p>今般の制度改正においては、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、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しております。</p> <p>なお、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、初任教育訓練の義務付け等、今回の事故を踏まえた安全対策の強化は許可事業と同様に行ってまいります。</p>
44	<p>所管外の水域の運輸局等の当該船舶の運航の把握はどのようにされているのか。仮に事業者が運航計画等の書類提出をしていない場合、所管外の運輸局等は全く把握できず、また所管の運輸局等も知らない状況となり、当然見知らぬ船舶が運航していても周りの船舶は状況が把握できない。航行水域を提出せずに運航する事も可能。それらを把握する考えはあるのか。</p> <p>また、届出すら知らない又はしていない事業者（所謂白タク営業）に対してはどのように把握し、理解又は処分させるのか。</p>	<p>事業者の行う事業が海上運送法の適用を受ける場合は、管轄する運輸局へ事業計画等は提出されており、仮に運航地域と主たる営業所の管轄が異なっても、運輸局間において情報を共有しております。</p> <p>引き続き制度の周知を図るとともに、運輸局に法令違反の疑いがある事案の通報窓口を設置し、事案の把握に努めてまいります。</p>

⑧安全管理規程の重要規定の法令化とひな形の充実

45	<p>現行の安全管理規程は、事業者が自由に事業者ごとの規制を設定できる制度となっており、同一の違反であっても、安全管理規程を緩く設定した者と厳しく設定した者では処分の軽重が異なる可能性がある。国として規制すべき事項は法令・省令等を整備して、一律に規制し、これに基づいて厳正に監査・処分を実施すべき。一方、主に安全マネジメントに基づく推奨すべき事項は小規模事業者では実態に合致せず対応が難しいことから、一定規模以上の事業者にのみ設定・届出を義務付けるべきである。今後も安全管理規程を届出させるのであれば、事業許可・届出時に添付書類として合わせて提出させ、適切な安全管理規程が制定されていない場合は、事業許可や届出の受理をできない制度とするべきである。</p>	<p>安全管理規程のひな形の記載内容のうち、重要な規定については法令に位置づけることを検討しておりますので、事業者に関わらず、安全管理規程の内容は、一定の基準に基づいて作成されるものになると想定しております。</p> <p>また、届け出られた安全管理規程が海上運送法の規定に適合しないときは、国は変更を命ずることができですが、届出時における記載内容のチェックを厳格化するため、チェックマニュアルの作成を検討しているところです。</p>
46	<p>方向性に異論はないが、安全管理規程は事業者の安全対策の根幹をなすものであり、安全管理規程の遵守は事故の予防等の観点からは極めて重要である。安全管理規程の遵守に対する事業者の意識を高めるために、罰則強化の検討が必要。</p>	<p>安全管理規程に違反した場合は、違反の内容に応じ、安全確保命令を発出することとなりますが、当該命令への違反について、罰則の強化（拘禁刑の導入、罰金額の引き上げ、法人重科）を行う方向で検討してまいります。</p> <p>また、これに加え、悪質な事業者への厳格な行政処分の実施や違反点数制度の創設など、行政処分の強化にも取り組んでまいります。</p>

⑨ 運航管理体制の強化		
47	<p>零細企業や個人営業では人員の確保が困難であり、船長と運航管理者を兼務せざるを得ないことがあるため、「例：乗船時間中の船長は、運航管理者との兼務を禁止する。」の例示を削除または変更してほしい。</p>	<p>小規模事業者等について、事業の実態を勘案して、一定の要件のもと、運航管理者と船長の兼務の禁止が不相当な負担を課すことになるかと認められる場合であって、同等の輸送の安全の確保が可能と認められる場合に限っては、兼務の禁止の例外を認めることを想定しています。</p>
48	<p>船員不足、燃料油高騰、コロナによる経営不振の中で船員や陸上員を雇うことは難しく、離島航路においては、経営者、船長及び運航管理者を一人で兼務し生活航路を維持している航路もある。こういった航路では、本土以上に船員や陸上員を雇うことが難しい状況であり、実態をよく確認していただきたい。</p>	
49	<p>離島航路では、経営者、船長及び運航管理者を一人で兼務し生活航路を維持している航路が多数あり、船員不足で第一便を島出し出来ない離島もある中、別途運航管理者を新たに雇い入れることは難しい。航路経営の実態に即した形での強化を望む。</p>	<p>小規模事業者であるからといって輸送の安全の確保に係る責務が軽減されるものではないことから、事業規模にかかわらず、必要な能力を有していることが担保された方が運航管理者に選任されるよう、運航管理者の試験制度を導入し、輸送の安全の確保を図る必要があります。</p> <p>一方、運航管理者の必要な人数等の運航管理体制は、事業規模等の事業の実態を鑑みて決定されますところ、一定の要件のもと、運航管理者と船長の兼務の禁止が不相当な負担を課すことになるかと認められる場合であって、同等の輸送の安全の確保が可能と認められる場合に限っては、兼務の禁止の例外を認めることを想定しています。</p>

50	<p>船長兼運航管理者が海上の責任者・陸上の責任者として安全統括管理者を配置することが小規模事業者にとって理想的であり、それが認められなければ人員を増やす必要があり、経営の圧迫につながる。船長は、運航に関する決定権を持つ立場であるため、むしろ船長が運航管理者を兼務することが自然であると考ええる。</p>	<p>運航管理者は、船長と相互に補完し合いながら正しい運航判断を行うことが期待されており、職務中の運航管理者が船長を兼務していた場合、正しい運航判断を行うことができず、輸送の安全に支障を生ずるおそれがあることから、運航管理者と船長の兼務を禁止することとしています。</p> <p>一方、運航管理者の必要な人数等の運航管理体制は、事業規模等の事業の実態に鑑みて決定されることから、一定の要件のもと、運航管理者と船長の兼務の禁止が不相当な負担を課すことになると認められる場合であって、同等の輸送の安全の確保が可能と認められる場合に限っては、兼務の禁止の例外を認めることを想定しています。</p>
51	<p>運航管理者代行の位置付けに変更はあるのか。また、運航管理者代行は試験制度の対象になるのか。</p>	<p>今般の制度創設後は、運航管理者は試験の合格その他の選任要件が求められることとなるため、その趣旨に鑑み、現在運航管理者代行として職務を取っているような方についても、今後は運航管理者として適切に要件を満たしたうえで選任されることが必要となります。</p>
52	<p>旅客船の船舶運航中は一定の知識を有する責任者が陸上において常駐義務を設けることは輸送の安全に寄与すると考えられるが、事業形態や運航携帯により、運航中事務所に常駐させることは困難であると思われるので、運航管理者は船舶と携帯電話等により必ず連絡できる体制を保持することを義務付けることが適当ではないか。加えて、運航管理者の業務について、どのような業務をしなければいけないのか、より具体的に規定すべきである。</p>	<p>第9回の対策検討委員会資料のとおり、必ずしも運航管理者の事務所への常駐を求めるものではなく、運航形態に応じて必要な体制を確保していただくこととなります。この場合も、ご指摘のとおり、運航管理者が適切に業務を遂行するため、常に責任をもって、陸上と船長等との間で必要な連絡・協議等を確実にできる体制の確保をしていただくことが必要と考えております。また、運航管理者の職務内容について、今般の改正に併せて法令化することを想定しております。</p>

53	<p>賛成であるが、乗船中の船長と運航管理者の兼務の禁止だけでなく、事業規模上人員の確保に大きな制約があるケースを除いて、安全統括管理者と運航管理者の兼務を禁止することも検討すべき。</p>	<p>両管理者の役割は、安全統括管理者が、輸送の安全確保のための運営方針を定めて体制を整備するとともに、運航管理者が、現場において日々の船舶の運航を適切に管理し、当該方針の実行を図るといった関係にあり、いわばチームとして機能するものであって、相互に牽制し合う関係にはないものと認識しておりますので、仮に両役職を兼務したとしても、輸送の安全確保に関する業務に支障を生じるものではないと考えております。</p> <p>なお、安全統括管理者を経営層から選任することとしているのは、むしろ営業的な観点に傾きがちな経営層の中で安全側に立った意見を述べる者としての役割を期待しているものであり、そのため法令上も事業者に対する安全統括管理者の意見の尊重義務を課しております。</p>
----	---	--

54	<p>船長が新型コロナウイルスに感染し療養した際、運航管理者が乗船して船長業務を兼務した事があった。突発的な船長と運航管理者の兼務は仕方ないのではないか。</p>	<p>管理者や船長の病気等による不在に備え、他の従業者においても試験合格・実務経験を積む等、事業運営が途切れないよう予め準備しておくことが望ましいと考えます。</p> <p>なお、運航管理者と船長の兼務の禁止に関しては、小規模事業者等について、事業の実態を勘案して、一定の要件のもと、運航管理者と船長の兼務の禁止が不相当な負担を課すことになると認められる場合であって、同等の輸送の安全の確保が可能と認められる場合に限っては、兼務の禁止の例外を認めることを想定しています。</p>
55	<p>安全管理体制の強化が必要という改正趣旨は理解するが、航路それぞれの状況や事業者の規模等によって条件や環境は大きく異なると思われる。一律の規制強化ではなく、特に離島航路の厳しい運営状況を正確に把握していただいたうえで、航路ごとの実情に沿った形での適切かつ効果的な対応策の検討をお願いしたい。</p>	<p>事業実態に応じ、現行の副運航管理者にも運航管理者の選任要件を充足させた上で、複数の運航管理者を選任しておくなどの体制を取っていただくことは差し支えありません。</p> <p>なお、運航管理者と船長の兼務の禁止に関しては、小規模事業者等について、事業の実態を勘案して、一定の要件のもと、運航管理者と船長の兼務の禁止が不相当な負担を課すことになると認められる場合であって、同等の輸送の安全の確保が可能と認められる場合に限っては、兼務の禁止の例外を認めることを想定しています。</p>

⑩ 運航の可否判断の客観性の確保		
56	<p>運航基準を厳守させるための対策が必要。特に、発航条件を超えた状態での発航を差し止める仕組みを作る必要がある。</p>	<p>運航基準を遵守させるための対策として、発航判断の手順・基準を安全管理規程に、より具体的に記載させ、公表させること、また、地域の関係者による協議会を活用し、事業者間の相互チェックや運航可否判断の共有等を図ることなどを検討しているところです。</p> <p>さらに、リモートによる監査の積極的な実施などにより、事業者に対する監視を強化し、特に、発航基準に反して発航しようとする事業者に対しては指導を徹底し、これに応じない場合には船舶使用停止命令等で発航を抑制してまいります。</p>
57	<p>船長が運航中止の判断をしても実際は運航可能な気象・海象状況だった場合、船主や旅客に損失を与える事となるが（空振り）、気象情報に不確実性が潜在する以上、これを見逃して海難を発生させるような運航判断だけは絶対に避けなければならない、船長らには、気象情報の不確実性を十分に理解した上で、自信をもって「空振り」できる知識が求められる。運航の可否判断の客観性確保について、（船員だけでなく）関係者に対する最新の気象情報やその不確実性の教育・指導の見直しが必要と考える。</p>	<p>ご指摘のとおり、運航可否判断の具体的な時点・手順を新たに規定することに伴い、当該規定を遵守するための教育を、船長のみならずそれ以外の社内関係者に対して行うことは重要であると考えており、安全統括管理者・運航管理者資格の更新講習の内容の検討などにあたっても留意してまいります。また、気象・海象を含む運航海域の特性については、今般義務化する船員への初任教育訓練の項目の一つとする予定であり、ご意見も踏まえながら、当該教育訓練の実施環境の整備を進めてまいります。</p>
58	<p>「気象・海象情報の取得を含め、事業者による運航可否判断の時点・手順を具体化し、客観性を確保する」とされていますが、安全管理規程上、運航の可否判断を行うのは船長が主体であるはずであり、事業者だけに手順の具体化を進めるのは片手落ちであると考えます。船長と事業者が同じデータで運航の可否を判断する手順を国が具体例を示していただきたい。</p>	<p>船長と運航管理者が同じ気象・海象データを用いて運航可否判断する等、今後改正を予定している安全管理規程のひな形において、具体化した手順を示してまいります。</p>

59	<p>運航の可否判断は欠航時のみ国にて判断していただきたい。安全管理体制の確保について小規模事業者には厳しすぎる為、管轄地の運輸支局にて欠航の判断を行うべき。</p>	
60	<p>遊覧船事故は荒天予報で出港した船に責任があると考え。経営者は営業優先になりやすいため、荒天時の発航中止を国主導で決定し判断して欲しい。</p>	<p>運航可否判断は、その時点の現地の気象・海象を踏まえて行う必要があり、一義的には船長が行うものと理解しておりますが、その他、地域の関係者による協議会を活用し、事業者間の相互チェックや運航可否判断の共有等を図ることを検討しているところです。</p>
61	<p>発航前の判断において、その時点で入手した気象・海象情報の記録をさせることを義務付けるとともに、違反に対する罰則も検討すべきである。また、監査において、主務省側で保有している気象・海象情報と照合して、運航管理規程違反の出航がないか否かを必ず審査すべきである。</p>	<p>国土交通省が定めている安全管理規程のひな形では、運航の可否判断等を運航記録簿に記録することを求めており、今般、安全管理規程のひな形の記載内容のうち、重要な規定については法令に位置づける方向で検討してまいります。また、届出をした安全管理規程によらないで事業を行ったときには、海上運送法第50条第6号に基づき罰則の対象となっています。また、監査の際の安全管理規程違反の出航の存否の確認については、具体的な方法を含め、今後、監査の実効性の向上の観点から検討してまいります。</p>

⑪安全管理規程等の公表義務化		
62	<p>「安全管理規程・運航基準に基づき作成される運航可否判断のフロー図等について、公表を義務化する」とされていますが、現行の安全管理規程・運航基準において、運航可否判断のフロー図の作成について規定はない。フロー図の作成・公表は改定される安全管理規程・運航基準の雛形に記載されると理解していますが、間違いはないか。安全管理規程・運航基準を改定される際には、フロー図の雛形も公表いただきたい。</p> <p>また、フロー図の公表は、旅客輸送に限定するものであると考えます。訓練を受けた作業員の輸送には不要と考えますので、対象から外していただきたい。</p>	<p>事業者における運航可否判断のフロー図の作成に向けた方針については今後検討しますが、例えば、ご指摘の方法も想定されると考えております。フロー図の公表の対象事業者についても、ご指摘も踏まえ、適切に検討してまいります。</p>
⑫安全管理規程のチェックの厳格化		
63	<p>この項目は運輸局において、事業者が安全管理規程を届け出る際の運輸局側の対応と理解しているが、この理解に間違いはないか。</p>	<p>ご理解のとおりです。</p>
⑭事故発生時の安全教育		
64	<p>事故発生時の安全教育の実施の必要性について異論はないが、管理者任せにはせず、安全教育の実施時期、内容、対象者を報告させるとともに、安全教育の内容が不十分である場合には、再度の安全教育の実施を求めるなど、安全意識の向上に向けた対応を徹底させるべきである。</p>	<p>安全教育については、旅客船事業者からの事故発生時の改善報告書の提出の際などに適切に実施されているか否かを確認するとともに、必要に応じ、さらなる対応を指導するなど、ご指摘も踏まえ、適切に対応してまいります。</p>
65	<p>教育の内容として企業組織の安全文化の醸成、ヒューマンエラーに関する知識と対策、リスク情報の共有（リスクコミュニケーション(平時・有事)）などに関しても教育を行う体制を構築し、教育の質の向上を図ることが極めて重要と考える。</p>	<p>ご指摘の点も参考にしつつ、安全教育の質の向上に努めて参ります。</p>

⑮ドライブレコーダー相当装置の活用		
66	ドライブレコーダー導入に係る費用、電気工事が必要になる場合はその費用は補助されるのか。経営難の状況において支出は減らしたい。義務化されるものに関しては、補助がセットであると考えている。	
67	ドライブレコーダーの導入について非常によい対策であると考えているが、事業者側には設置コストと維持コストが負担となる。自動車用の低価格なドライブレコーダーを利用できれば大きな問題はないと考えているが、型式承認付きのドライブレコーダーの導入が求められた場合、コストは増大する。国が推薦するドライブレコーダーを提示いただきたい。	導入するドライブレコーダーの性能要件等については今後精査する予定ですが、既存の低価格な市販品の活用を含め、できるだけ負担の小さい形で導入できるように検討を進めてまいります。
68	装置の破損による映像の喪失、意図的な映像データの破棄がないよう、映像の管理・保全のために必要な措置を講じるよう求めることを検討すべきである。 また、ドライブレコーダーは、事故を正確に記録し、事故後に事故を検証可能とする最重要の証拠となるため、少なくとも、限定沿海区域以遠を航行する旅客船については、ドライブレコーダーの搭載について、ただちに義務化すべきである。それ以外の船舶についても、可及的速やかにドライブレコーダーの義務化について検討すべきである。	導入するドライブレコーダー相当装置の性能要件等については今後精査する予定ですが、そのデータの保存に関する事項についても規定することを想定しています。 また、例えば、渡し船や小型の観光船で屋根のないものなど、船体の構造上、ドライブレコーダー相当装置の設置が困難な船舶が存在します。さらに、ドライブレコーダーの映像を教育訓練や事故原因の把握へ活用することについては、船舶の大きさ、航行の態様等によりその有用性の度合いが異なると考えられます。このほか、今回の事故を契機に、船舶向けのドライブレコーダー相当装置の開発の動きも生じているところです。このため、義務付けの対象船舶の範囲や時期については、今後精査してまいります。また、いずれにしても、ドライブレコーダー相当装置の活用を進め、旅客船の安全性の向上に努めてまいります。

⑩地域の関係者による協議会の設置		
69	協議会について、設置を義務付けるだけでなく、出港判断を協議して全社遵守することも義務付けるべき。	地域旅客船安全協議会（仮称）については、近隣事業者等関係者間の合意が必要であることから、設置を一律に国が義務付けるものではありませんが、事業者の安全意識を高めていくため、設置を推奨することとしており、協議会の役割として、相互連絡体制の構築や安全管理規程の遵守状況の相互チェック、日々の運航の可否判断の共有等の仕組みの検討を進めてまいります。
70	運航と連動する発着場等の施設使用について、施設管理者との間で長期的な確認がされるべき。	事業者から申請のあった係留施設等がきちんと航路の性質、輸送需要等に適応しているかどうかについては、使用許可が下りている前提で許可申請時に確認することとなっており、使用許可がなければ事業を継続することはできません。
71	地域旅客船安全協議会の設置とあるが新たに作る必要があるのか。現在、各地域に旅客船協会があり、その中での対応は出来ないのか。	地域旅客船安全協議会（仮称）について、事業者や地域の関係者が連携して安全意識を高め地域全体の安全レベルの向上を図っていくという観点から、現在、詳細な仕組みを検討中であり、地区旅客船協会の関わり方についてもその中で検討してまいります。
72	設置の可否は事業者の数など、地域の実情に左右されるところと思われるが、可能な範囲で設置を推進することについては賛成である。また、協議会が実効的に機能するように、国が積極的に働きかけるべきである。	地域旅客船安全協議会については、地域の実情に合わせて設置を推奨していく方針です。小型旅客船事業者や地域の関係者が連携して安全意識を高め、地域全体の安全レベルの向上を図ることを目的に、事業者や関係者による地域旅客船安全協議会（仮称）の設置を積極的に働きかけてまいりたいと考えております。また、協議会が実効的に機能するよう、国としても積極的に働きかけてまいりたいと考えております。
73	様々な分野の関係者が広く参画できるような運営が不可欠。併せて、全国的なルールを創りつつも各地域の特性に合わせた活動を実施できるような体制を構築することが望ましいものとする。	

(2) 監査・処分の強化		
74	<p>運航労務監理官は書類の監査だけでなく、事業所や船舶に立ち入り、社長、安全統括管理者、運航管理者、船長、乗組員と面談したり、また実際に通信設備を作動させたり、救命設備を使わせたりして、安全運航の向上に努めるべき。</p>	<p>輸送の安全を確保するため、引き続き、ご指摘の内容を踏まえた監査を行ってまいります。</p>
75	<p>乗客が利用する発着場施設等の安全性や管理状況について、運輸局による検査が行われるべき。</p>	
76	<p>監査の強化について、監査体制の強化、監査件数の増加とあるがどのように実現するのか。法令違反の抑止力の強化には、運航管理監査・船員労務監査とともに監査結果をホームページで公表するとともに、一般紙・業界紙にも広く発表したり、監査結果を労働組合、業界団体にも公表し注意喚起、指導を強化したりすることが必要。</p>	<p>監査の強化については、定員要求等による体制強化を図っていくほか、抜き打ち・リモートによる監査の積極的な実施、通報窓口の設置等による機動的な監査、監査での船舶検査情報等の活用など新たな取組みにより、実現を図ってまいります。また、監査の結果、行政処分や行政指導を行う場合、その内容を公表しているところです（行政指導については令和4年8月から）。</p>
77	<p>事故後、運輸局が全国の旅客船事業者に安全点検に入ったが、他地域では口頭指導で済まされた内容でも、知床ウトロの旅客船事業者では違反として抽出されるなど、確認基準が大きく異なっていた。安全点検・監査は全国同じ基準で実施されることを求める。</p>	<p>監査は関係法令や安全管理規程への遵守状況を確認する等適切に実施していますが、研修やマニュアルの充実などにより、処分基準の統一なども含め、監査能力の向上に取り組んでまいります。</p>
78	<p>設備の不適合・不備が見られた場合には、即座に運航停止とする強い措置が必要。船員の質に関して、疑念を生じた場合は、口頭などにより質問を行い安全に対する理解度や運航に関する理解度を審査し、場合によっては、免許の停止や講習・再試験を行うべき。</p>	<p>対策検討委員会での議論を踏まえ、研修やマニュアルの充実など、監査能力の向上を図ってまいります。さらに、機動的かつ効果的な行政処分を可能にするため、海上運送法においても船舶の使用停止処分を行政処分の類型に追加することを検討しております。</p>

①抜き打ち・リモートによる監視強化		
79	事業所や船に訪問せず、対面でない監査であれば監査にならないと思うのでリモート監査に反対。	引き続き立入りによる監査を実施することと併せ、リモートによる監査を積極的に実施することにより、事業者に接する頻度を高め、事業者に対する監視を強化する予定です。これらの監査により安全管理規程を遵守させることを徹底してまいります。
80	繁忙期に国交省職員が乗船監査をする機会があったが、一般の乗客と相乗りであるにも関わらず、制服で乗船されようとしていたため、服装はカジュアルな装いでお願いしたい。また、その日は高波欠航になったが、国交省職員を乗せることによって一般の乗客をお断りする状況であったため、売上の損失につながる恐れがあった。監査を強化されるのは結構であるが、時期と時間を十分に検討していただきたい。	運航労務監理官の服装については、監査に適した被服を着用することとしていることをご理解いただければと思います。乗船監査を実施する場合には、通常の運航や乗客の方になるべく支障が出ないように時間帯を調整する等の必要な配慮をしてまいります。
81	例えば、運航労務監理官が在籍している釧路運輸支局から知床、ウトロ漁港までは車で3時間かかる。この距離を抜き打ちで監査するのは現実的ではない。運航労務監理官の人員不足問題や労働環境の問題を考えていない。対策を再考すべき。	立入りによる監査に加え、リモートによる監査を積極的に実施することにより、事業者に接する頻度を高め、事業者に対する監視を強化し、安全管理規程を遵守させることを徹底してまいります。

82	<p>リモートによる監査が具体的にどのようなものかわからないが、例えば監査を録画し、監査情報を事業者間で共有したり、YouTubeにあげる等の問題が生じるリスクがあるのではないか。</p>	<p>ご指摘のリスクについては、必ずしもリモートによる監査を行う際だけに限ったものではないと考えますが、監査業務において、ご指摘の問題が生じないように、適切に対応してまいります。</p>
83	<p>乗組員の働き方改革を実施する中であって、突然訪船されても対応できる乗組員が不在の場合があるため、抜き打ちによる監査は止めていただきたい。</p> <p>規制強化だけでは事故は減らないことから「運輸安全マネジメント制度」が導入されたと認識している。今回の事故は同制度が機能していれば防げた可能性があり、知識・経験のない経営トップが惹き起こした特異な事故をもって、全体的に規制強化を図るのはおかしいのではないか。地方の旅客船会社の「安マネ」は運航労務監理官が担当しており、抜き打ち監査を実施する運航労務監理官との信頼関係は構築できないと思う。運輸安全委員会の最終報告書が公表されてから対策を講じるべき。</p>	<p>抜き打ちによる監査やリモートによる監査を積極的に実施することにより、事業者に対する監視を強化し、安全管理規程を遵守させることを徹底していくことは重要だと考えており、訪問時に不在の場合には再度訪問するなど適宜対応してまいります。また、安マネ評価の実施に関しては、ご懸念の問題等が生じることがないように、目的と手法を考慮しつつ対応してまいります。</p> <p>なお、今般、今回の事故との関係で問題が指摘されている点はもとより、今回の事故を契機に改善することが望ましいと考えられる点も含め、広く旅客船に関する制度全体を対象に、安全・安心対策の検討を行っており、今後、安全対策を重層的に強化する必要があると考えております。</p>

84	<p>リモートによる監査では、書類等を現実に確認することに困難を伴う場面が生じうるほか、事業者に時間的な猶予を与え、虚偽の説明や証拠の隠蔽がされる恐れが高まることから、現地での抜き打ち監査を基本とし、リモートによる監査は遠隔地等における監査にて補助的手段として利用するにとどめるべき。</p>	<p>リモートによる監査は、ご指摘のように、書類等の確認が難しい面もありますが、一方で、運航労務監理官の移動時間が不要となることに伴う監査件数の増加や、監査の必要が生じ次第、柔軟かつ迅速に監査を実施することが可能であるなどの利点もあるものと考えています。地方運輸局にもWeb会議が可能なシステムの導入が進められており、相手方の事業者はスマートフォンを使用してリモート監査に対応することも可能です。また、書類や物件については、直ちにFAXや電子メールで送付を求めたり、あるいは、画面に映し出すことを求めることも可能です。</p> <p>このため、例えば、重大な法令違反を犯しているおそれがある事業者には抜き打ち監査を積極的に実施し、他方で、そのようなおそれがない事業者にはリモート監査を活用するなど、監査の方法を工夫し、限られた人数の運航労務監理官で効果的・効率的に監査を実施してまいりたいと考えております。</p>
85	<p>抜き打ちによる監査を積極的に実施するとのことだが、日々の業務に追われる中で、突然来られても十分な対応をできない可能性がある。せめて1週間前までに事前に連絡をいただきたい。</p>	<p>事業者の運航実態を的確に把握するとともに、抑止効果を図る視点から、抜き打ちによる監査は重要だと考えております。なお、不在等により十分な対応が困難と判断される場合には、再度訪問するなど適宜対応してまいります。</p>

②通報窓口の設置等による機動的な監査		
86	通報窓口への通報により重大な違法・違反な事実が発見される可能性があり、窓口は積極的に利用されるべきであるが、通報者が不利益な取扱いを恐れて通報を躊躇する場面も想定しうるため、通報者の匿名性の確保、不利益取扱いの禁止等による通報者の保護を徹底すべき。	通報窓口への通報を踏まえた監査については、ご指摘のとおり、通報者の保護を徹底しつつ、適切に対応してまいります。
87	通報窓口が設置されても、公表されなければ役割が果たせない。「通報窓口の設置」に加え「関係者に公表する」として、違反があったり、違反の疑いがある場合は時機を逸せず監査を実施する体制を作っておく必要がある。	通報窓口の設置に際して、国土交通省及び各地方運輸局においてプレスリリースし、各ホームページ上で公表するとともに、関係者に対して周知したところ（令和4年8月）。通報窓口等に寄せられた情報をもとに、適切に監査を実施する体制を作っております。また、法令違反が確認され、行政処分等を行った場合はその旨を公表することとしているところであります。
③監査での船舶検査情報等の活用		
88	JCIによる検査と国の監査は安全対策を徹底するための両輪であり、両者間での適切な情報共有は不可欠。注意を要する事業者の洗い出しを進めるため、船舶検査情報を含めてあらゆる情報を活用するとともに、JCIに対する適切な指導・監督・情報共有がなされるべき。	既にJCIによる検査と国の監査の情報共有の仕組みを構築・運用するとともに、国によるJCIの監督強化を行っているところであり、ご指摘も踏まえ、これらの情報を活用した効果的な検査・監査の実施を進めてまいります。
⑤監査時の無線設備の通信状況の確認		
89	「監査の際に、無線設備の実際の通信状況を適切な方法により確認する。」とあるが、これは総合通信局の管轄ではないのか。	海上運送法に基づき事業者が作成する安全管理規程において定めた連絡方法については、運航労務監理官で確認していくものとして、当該取組を掲げております。

⑥指導事項の継続的なフォローアップ		
90	「改善が確認されるまで」の判断を厳格にし、いったん改善が確認できた後も、一定期間経過後に改善状況が維持されているかを抜き打ち監査等により確認すべきである。	行政処分や行政指導を行った事業者に対し、抜き打ち・リモートによる監視も活用しつつ、改善が確認されるまで継続的・徹底的にフォローアップを行ってまいります。また、過去の法令違反等の状況を踏まえつつ、監査を実施してまいります。
91	改善されたかどうかの確認は直接抜き打ち的に監視し直接確認する必要がある。リモートによる監視では真実かどうか確認することが出来ない。	事業者に接する頻度を高め、事業者に対する監視を強化する観点から、リモートによる監査も積極的に実施することとしていますが、引き続き、事業者の運航実態の的確な把握に努める観点から、立入りによる監査が必要な事業者に対して積極的に行ってまいります。
⑦本省・運輸局における課題共有と意識向上		
92	地方運輸局の現場職員との対話を通じて、両者の意識改革、意思疎通を図る目的が明確でなければ意味がない。 事業者の利益をおもんぱかってその場をごまかすような理念のもとでの意思疎通は排除する必要があり、「船舶の安全と人命の安全を徹底し、守る意思のもとでの意思疎通」を明記すべき。	本省海事局幹部と地方運輸局等の現場職員との対話では、両者が「船舶の安全と人命の安全を徹底し、守る意思」のもとで、課題・危機感の共有や認識統一・意識向上を図り、両者の意識改革、意思疎通を徹底したところです。今後も当該目的の徹底を図るため、本省と地方運輸局等との間で意識共有を図り、船舶・人命の安全確保に向け監査業務の向上に当たってまいります。

⑧ 監査能力の向上		
93	<p>監査能力の向上として、「研修やマニュアルの充実、他の行政分野の専門家による講習他運航管理監の交流・・・専門性を向上させ監査能力の向上を図る」とあるが、他分野の専門家の講習が船の監査能力の向上にはつながらないと考える。船の専門性の向上を図るには海事局が独自の研修プログラムを早急に確立することが必要。</p>	<p>他分野における先進的な監査手法等のノウハウを学ぶことにより、個々の運航労務監理官の監査能力の向上に資するものと考えております。なお、運航労務監理官の船舶に係る専門性向上のため、現在も研修プログラムを確立し必要な研修を実施しておりますが、更なる向上を図るため、必要に応じ研修の見直しを行ってまいります。</p>
94	<p>運航労務管理官の能力を高めると共に権限を高め、監査結果を公表することが抑止力を発揮するためには極めて重要。</p>	<p>研修やマニュアルの充実等により、運航労務監理官の専門性を向上させ、監査能力の向上を図ってまいります。また、監査の結果、行政処分や行政指導を行う場合、その内容を公表しているところです（行政指導については令和4年8月から）。</p>

⑨ 監査体制の強化		
95	取り締まる人間があまりに少ないように見える。人員体制の強化が必須。	
96	運航労務監理官の増員を行わないのはなぜなのか。増員なくして「旅客船の総合的な安全・安心対策」が実施できるとは到底思えない。全国の運航労務監理官の他業務との併任等の状況を調査し、業務の負担とならない改正とするか、増員をすべきである。	運航労務監理官については、地方運輸局全体で人員の合理化が図られる中で、その人員数を維持しておりますが、「旅客船の総合的な安全・安心対策」を着実に実施すべく、今後監査体制の強化を図るため、必要な人員の確保・監査能力の向上に努めてまいります。
97	「事業者による法令違反への抑止力を高めるため、監査体制の強化を図る。」とあるが、具体的にはどのようなことを想定しているのか。	必要な人員を確保しつつ、立入りによる監査に加え、リモートによる監査の積極的な実施、通報窓口の設置等による機動的な監査、監査での船舶検査情報等の活用など新たな取組により、事業者に対する監視を強化し、安全管理規程の遵守を徹底してまいります。
98	充実した監査を実施できるように、人員の増強、監査能力の向上を徹底すべきである。	今回の知床遊覧船事故を踏まえ、監査体制の強化を図るため、必要な人員の確保・監査能力の向上に努めてまいります。
99	通報があれば機敏に対応できる体制をとるためには、片手間ではなくフルタイム体制が必要である。また、船舶に出向く場合は車が必要であり、それらが出来る措置が保障されなければいけない。「監査体制の強化を図る」を「監査官のフルタイム化などにより監査体制の強化を図ると共に適切な予算を付け動性を保障する」とすべき。	運航労務監理官の人員については、地方運輸局全体で人員の合理化が図られる中、その人員数を維持しておりますが、「旅客船の総合的な安全・安心対策」を着実に実施すべく今後監査体制の強化を図るため、必要な人員確保に向けて対応してまいります。また、監査体制の強化にあわせて、引き続き監査に必要な予算が確保されるよう対応してまいります。

⑩ 監査件数の増加		
100	リモート監査件数をいくら増やしても役に立たない。訪船活動により監査することが事故防止対策として有効である。	事業者に接する頻度を高め、事業者に対する監視を強化する観点から、リモートによる監査も積極的に実施することとしていますが、引き続き、事業者の運航実態の的確な把握に努める観点から、立入りによる監査を必要な事業者に対して積極的に行ってまいります。
⑭ 違反点数制度の創設		
101	現在、船員労務監査で実施されている違反点数制度がどのような役割を果たしているのか、総括と反省をせずに、運航管理監査にも違反点数制度を実施することは反対。	現在、船員労務監査において実施しているポイント制は、指摘された事案の軽重に応じてポイントを付加し、ポイントの多寡に応じて監査対象船舶を分類・選別するために実施しているものです。一方、今般創設を予定している違反点数制度は、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ためのものであり、既存の制度とは性質の異なる新たな制度を創設することとなります。
102	法令違反行為の抑止や適正な処分を担保するため、処分基準の作成と公表が不可欠。	ご指摘も踏まえ、違反点数制度などを含む行政処分の処分基準を作成し、公表したいと考えております。

(3) 船員の資質の向上		
①事業用操縦免許の取得課程の拡充		
103	<p>内航船員不足により、事業用操縦免許取得課程の講習受講させる場合、受講中休暇消化ができず、乗船中の乗組員の長期乗船化が非常に懸念される。乗船中におけるON JOB TRAININGの記録により受講すべき科目の免除制度を導入する必要があると考える。</p>	<p>事業用操縦免許取得課程の拡充は、現行の1日（約7時間）で修了している講習に内容・時間を追加するとともに、新たに修了試験を創設することを考えております。ご意見を踏まえながら、乗船中の乗組員の長期乗船化につながらないよう具体的な検討を進めてまいります。</p>
104	<p>20トン未満の小型船舶操縦士免許で運転可能な遊覧船や遊漁船に於いて、客相手の商売の場合、乗船させる人数に関係なく、陸上のバスの運転手、タクシーの運転手の様に、二種免許などの別途免許制度を制定すべきである。</p> <p>また、海技士免許を保有している者は、小型船舶操縦士免許は不要とすることや、旅客船に従事する海技士及び運航管理者は、特別の講習・訓練を受講することとしてはどうか。</p>	<p>事業用操縦免許は乗船させる人数に関係なく、旅客輸送に従事する際に必要なものとなっており、正にご指摘いただいた観点から当該免許の取得課程の拡充等を行うこととしております。また、旅客船に従事する者に対する訓練等についても、下記（3）②のとおり、初任教育訓練の実施環境の整備を進めてまいります。</p>
105	<p>救命艇を兼ねたテンダーボートを搭載しており、これに乗客を乗せて陸岸との交通艇として利用することがあるが、このためテンダーボートを操縦する者は、“一級小型船舶操縦免許証”を取得し、旅客運送のための「特定」と記載された免許証を受有している。これとは別に事業用操縦免許が必要になるのか。</p>	<p>ご意見いただきました「特定操縦免許」とここで記載している事業用操縦免許は同一のものを指しております。</p>
106	<p>試験制度等の制度拡充がなされれば、船員確保がさらに困難となる。まず先に全国的に深刻化する船員不足の問題を解決してから考える。</p>	<p>事故を未然に防ぐためには、船員の資質の向上が重要であると考えており、事業用操縦免許取得課程の拡充等の対策を講ずる予定です。一方で、事業者の実態を踏まえながら、必要に応じ一定の経過措置を設ける等、実効性のある対策にすべく検討を進めるとともに、引き続き船員の確保・育成にも取り組んでまいります。</p>

②初任教育訓練の義務化	
107	<p>船長の研修は厳しい自然環境だけでなく、漁業活動との軋轢回避など知床海域の特性を十分理解できるものでなければならない。外海での長時間運行、宗谷暖流が引き起こすカルマン渦、メイストーム、ルシャ嵐などのほか、漁具・漁網、鯨類、流木等障害物、断崖やヒグマ採餌活動、オジロワシ、海鳥等観察時の岩礁との接触など他の海域にはない障害物にも十分な理解が必要である。特に今回の事故の場合、出航時の判断誤り以上に知床岬の避難港（文吉湾）への避難を怠ったことが死亡事故につながった大きな理由であることをしっかりと反省する必要がある。</p>
108	<p>出航の可否判断や緊急事態対応を担う船長等の資質の向上を図るべく、ご指摘の避難港への出入港の訓練を含む、自社・海域等固有の事情に係る初任教育訓練が効果的に実施されるよう、ガイドラインを作成するなど、実施環境の整備を進めてまいります。なお、令和4年12月に小型旅客船を運航する事業者に対し、避難港の再確認と入港方法等に関する教育訓練の実施を指導したところです。</p>
109	<p>教育訓練は、事業者が主体となり実施するものと理解しているが、事業者において教育訓練のカリキュラムや指導教本を個々に作成することは非常に困難と考える。少なくとも国において、カリキュラムや指導教本の雛形を作成し、事業者に共有する必要があると考える。</p> <p>また、（ii）の一定期間乗船した履歴がないとは具体的にどの程度となるのか明示いただきたい。例えば、船長が陸上勤務となり、運航管理者に就任し、3年間船から離れた場合、船上で実務こそ実施していないが、船長と同じ目線で業務を実施することとなる。見做し乗船期間を設定いただきたい。</p>
108	<p>小型旅客船事業者は事業規模が小さく、船長等の資質向上に向けた教育訓練の実施環境や内容にばらつきも見られることから、統一的な基準を設けるとともに、自力で教材等を作成することが難しい事業者などに対し、底上げのための支援が必要と考えております。ご意見の通り、教育訓練内容の統一的な基準等を示したガイドラインを国で作成するなど、初任教育訓練の実施環境の整備を進めてまいります。</p> <p>また、（ii）の具体的期間については、ご意見を踏まえながら、引き続き検討を進めてまいります。</p>
109	<p>事業者各自の知識、技術や知恵の継承は重要であるが、特に季節ごとに人員が入れ替わりがちな地域においては、すべての事業者が適切に教育訓練を実施する意識や能力を有しているとは限らないことから、地域全体の安全レベルの向上を図ることを目的に設置される地域旅客安全協議会（仮称）との連携も検討させることで、より実効的な教育訓練を実施させるべき。</p>
109	<p>ご指摘のような季節運航の事業者における船員の資質の確保は重要な課題と考えております。このため、このような事業者や中小零細の事業者においても船員に対する初任教育訓練等を適切に実施することができるよう、令和4年度第2次補正予算において、調査費を計上しており、今後、ガイドラインや教材の作成を行ってまいります。また、地域旅客安全協議会（仮称）や複数の事業者による共同での教育訓練も可能とするなど、教育訓練を通じた船員の資質の確保に努めてまいります。</p>

(4) 設備要件の強化		
110	設備要件に関し新たな制度にて義務化されたものについての費用、ランニングコストについては国からの補助としてほしい。	安全設備の導入を促進するため、設備の購入に係る費用の補助事業を令和4年度第2次補正予算に盛り込んでいます。同事業の詳細は決定し次第速やかに広報を行います。
111	現状でも小規模事業者は資金的にも苦しく現行制度との整合性を考えると、通信設備、ドライブレコーダー、救命設備等の設置改造、購入費用等、及びメンテナンス費用は全て国の補助として欲しい。	
112	救命艇を兼ねたテンダーボート（航行区域：平水）を搭載しており、これに乗客を乗せて陸岸との交通艇として利用することがあるが、このようなテンダーボートに対しても、この設備要件の強化が適用になるのか。	救命艇を兼ねたテンダーボートについては、既に救命艇としての性能を有していること、母船から限定された範囲内でしか使用されず、万が一不具合が発生したとしても本船又は他の設備により迅速な救助が可能なことから、追加的な要件を課すことは現在のところ想定しておりません。

①法定無線設備からの携帯電話の除外

113	<p>携帯電話の除外に反対。118番の普及取組やネットワークによる様々な気象情報など海上の救難情報提供が行われていること、また、船員の働き方改革が進められていることから、携帯電話の通話海域の拡大と改善を行うべき。</p>	<p>法定無線設備からの携帯電話の除外については、これをもって船上で携帯電話を使用することを妨げるものではありません。運輸安全委員会の調査により、エリアマップ内であっても一時的に電波を受信できない海域があることが明らかになったこと等から、安全性を向上させる観点で携帯電話を法定無線設備から除外しますが、法定無線設備に加えて携帯電話を使用いただくことは可能です。</p> <p>一方、ご指摘のとおり、船員の働き方改革という観点で、法定設備であるか否かに関わらず、船上からのインターネット接続環境の改善は重要と考えており、引き続き関係省庁と連携し、より良いサービスの提供に向けて、関係者への働きかけ等を進めてまいります。</p>
114	<p>携帯電話で通じる航路もあるため、検査機関の方で携帯電話が通じないかどうか、検査を行っていただき、通じない航路においては法定無線設備から携帯電話を除外すれば足りるのではないか。規制強化は必要最小限に留めていただきたい。</p>	<p>携帯電話のサービスエリアは、携帯電話会社ごとに異なり、電波状況によっては使用できる場合があるものの、災害発生時などでは通信が制限される可能性があること、機関停止等航行不能の状態に陥り沖合に流された場合に通信が困難になる恐れがあることに加え、今般の運輸安全委員会の調査により、エリアマップ内であっても一時的に電波を受信できない海域があることが明らかになりました。そのため、安全性の向上の観点から、通信の不確実な携帯電話については、法定の無線設備から除外することとします。</p>
115	<p>全国一律とする前に各都道府県、市町村において、海上、運航航路、事業者等が安全基準を満たしているか、打診調査していただきたかった。</p>	<p>（この項目は上記の調査結果と重複するため、本文には記載されません。）</p>

116	<p>携帯電話で十分通じる航路も含め、一律に全ての航路から携帯電話を除外する必要はない。今回の知床遊覧船事故に関しては検査機関の検査が不十分だったことが問題であり、携帯電話が通じない航路においてのみ法定無線設備から携帯電話を除外すればいいのではないか。</p>	<p>携帯電話のサービスエリアは、携帯電話会社ごとに異なり、電波状況によっては使用できる場合があるものの、災害発生時などでは通信が制限される可能性があること、機関停止等航行不能の状態に陥り沖合に流された場合に通信が困難になる恐れがあることに加え、今般の運輸安全委員会の調査により、エリアマップ内であっても一時的に電波を受信できない海域があることが明らかになりました。そのため、安全性の向上の観点から、通信の不確実な携帯電話については、法定の無線設備から除外することとします。</p> <p>検査機関（JCI）の検査方法が十分ではなかった点については、JCIの検査方法のうち、合理的な理由なく国と異なる方法で行われているものを総点検で洗い出し、全て変更又は廃止しております。</p>
117	<p>「法定無線設備から携帯電話を除外する。」ことに関し、衛星携帯電話も不可としたのはなぜか。iPhoneでも衛星携帯電話が使用できる機種が登場するなど、衛星携帯電話は今後一般的になる余地があるため、衛星携帯電話なら可としてもよいのではないか。</p>	<p>今般法定の無線設備から除外することとしているのは一般的な携帯電話（陸上移動局の無線電話）であり、いわゆる衛星携帯電話（携帯移動地球局の無線電話）については、除外の対象としておらず、引き続き法定の無線設備として使用いただけます。</p>

118	<p>携帯電話の除外に反対。緊急時の現実として、連絡の手段は多いほど良いので、民間の事業者に対して携帯電話の通信エリアを広げる必要があるとする考えが明示されるべきと考える。</p>	
119	<p>携帯電話を除外するのではなく、例えば、必ず、携帯電話+衛星船舶電話の2系統の連絡手段を保有するよう規定した方が小型旅客船の運航実情に合致していると考え。1つの連絡方法に限定した場合、その手段が故障した場合、陸上と連絡ができなくなる。常に2系統の連絡方法を保持し、連絡確認を行い、記録に残す方法の方がより安全な対策ではないか。</p>	<p>法定無線設備からの携帯電話の除外については、これをもって船上で携帯電話を使用することを妨げるものではありません。運輸安全委員会の調査により、エリアマップ内であっても一時的に電波を受信できない海域があることが明らかになったこと等から、安全性を向上させる観点で法定無線設備から携帯電話を除外しますが、法定無線設備に加えて携帯電話を使用いただくことは可能です。</p>
120	<p>業務用無線設備と携帯電話の併用が安全対策として有効であるため、「法定無線設備から携帯電派の除外」を「携帯電話も法定無線設備に加える」に改めるべき。</p>	
121	<p>多くの離島航路船舶が、費用、ランニングコストを安く上げるため、国際VHFの搭載を考える中、VHFについては5W、25Wの出力条件やアンテナ設置の有無、基地局設置の必要性等が全く示されずJCI検査員も把握できていない状況。衛星電話等についても何らその要件も示されず事業者は混乱している。携帯電話の除外については、様々な意見が挙げられていたにもかかわらず、その意見が反映されることなく早々の除外と、無線設備等の設置時期のみを決め、具体的な方針が何ら示されていない中では対応のしようがない。業務用無線設備の導入についての再検討、機種種の再精査を行い、設置時における方針を示してほしい。</p>	<p>法定の無線設備から携帯電話を除外することについて、対策検討委員会の中間取りまとめ以降、旅客船事業者や検査機関等に対し、説明会等を行ってまいりましたが、適切にかつ統一した対応ができるよう、引き続き旅客船事業者等に丁寧に説明してまいります。</p>

122	<p>衛星携帯電話の導入を急いで進めているところだが、衛星携帯電話の在庫自体がほぼ無い状況。また、衛星携帯電話は、単体では揺れのある洋上では使用困難であり、衛星を自動追尾する装置やアンテナを船に設置しなければ事実上使用できないため、導入経費は無線設備とほぼ同程度になる見込み。</p> <p>このため、経過措置期間中に衛星携帯電話を導入することはほぼ不可能であり、こうした現場の状況を勘案して、速やかに経過措置期間の延長を決定していただきたい。また、導入に際して、事業者への補助による支援を可及的速やかに実施いただきたい。</p>	<p>衛星携帯電話の在庫数については、今般の携帯電話の法定無線設備からの除外を行うにあたり、十分な在庫が確保されていることを確認し必要な経過措置を設定しています。検査機関においても衛星携帯電話に切り替える際の連絡先を複数ご案内しているところ（<a href="https://jci.go.jp/pdf/keitaidenwajogai20221116.pdf">https://jci.go.jp/pdf/keitaidenwajogai20221116.pdf</a>）、在庫がある事業者もあるため、お問い合わせいただくようお願いします。また、通信状況の確保については、それぞれ個別の船舶に応じ異なるものと認識しているところ、適切に使用できる状態にして設備を搭載いただく必要があります。また、安全設備の導入を促進するため、設備の購入に係る費用の補助事業を令和4年度第2次補正予算に盛り込んでいますが、無線設備については、同報性を持ついわゆる業務用無線設備をその対象とする予定です。</p>
123	<p>知床地域において、十数年前の調査で電波が入らないことが明確となったため、その際に電波塔の建設をお願いしたが、環境庁から景観を壊すので建てさせないと回答があり、現在に至った。携帯電話が通じない航路を運航する船舶について、他の通信設備を積む必要があることは理解できるが、携帯電話が通じて証明が出ている船舶まで携帯電話を除外することは理解できない。携帯が通じるように電波塔等の設備を強化する方が時代に合っているのではないか。</p>	<p>携帯電話のサービスエリアは、携帯電話会社ごとに異なり、電波状況によっては使用できる場合があるものの、災害発生時等に通信が制限される可能性があること、機関停止等航行不能の状態に陥り沖合に流された場合に通信が困難になる恐れがあることに加え、今般の運輸安全委員会の調査により、エリアマップ内であっても一時的に電波を受信できない海域があることが明らかになりました。</p> <p>そのため、安全性の向上の観点から、通信の不確実な携帯電話については、法定無線設備から除外することとします。</p>

②無線設備の導入		
124	知床沖での運用においては衛星電話、国際VHFの導入が望ましい。国際VHFは、海上保安庁や自衛艦、漁船、商船などとも連絡が取れ、緊急時に対応できる。	ご指摘の衛星携帯電話や国際VHFについては、これまでも法定の無線設備として選択できるようになっており、国土交通省としても、当該設備の有効性については認識しております。 また、国際VHFのような同報性のある無線設備は緊急時等に周囲の船舶に連絡を取ることが可能である観点から特に有効であると認識しており、その搭載を促進してまいります。
125	事故を受けて本年から業務用無線を導入したところ、補助をお願いしたい。	安全設備の導入を促進するため、設備の購入に係る費用の補助事業を令和4年度第2次補正予算に盛り込んでいます。同事業の詳細は決定し次第速やかに広報を行います。なお、国の補助制度では、一般的に、事前に購入されたものは補助の対象とすることが困難であることをご理解をいただきたいと思えます。
126	コロナ禍により過去約3ヶ年に亘り運賃収入の7～8割が消滅し、業務用無線設備の機器代並びに設置工事費の負担能力がないため、業務用無線設備の設置のための助成をいただきたい。	安全設備の導入を促進するため、設備の購入に係る費用の補助事業を令和4年度第2次補正予算に盛り込んでいます。同事業の詳細は決定し次第速やかに広報を行います。
127	業務用無線設備の導入を促進するならば、搭載機種を範囲を広げて欲しい。また、各事業社の航行区域、土地的条件を考察し、実情にあった無線設備等の許可を求めたい。	法定の無線設備については、通信技術の進歩等に鑑み、絶えず見直しを行ってきたところであり、今後も引き続き見直しを行ってまいります。
128	業務用無線設備及びAISやEPIRBといったGMDSS関連設備及びドライブレコーダー搭載義務の拡充は、中小事業者にとって大きな負担となるため、業務用無線設備の搭載義務化は、補助制度を必ずセットで講じるべき。	安全設備の導入を促進するため、改良型救命いかだ等、業務用無線、非常用位置等発信装置の購入に係る費用の補助事業を令和4年度第2次補正予算に盛り込んでいます。同事業の詳細は決定し次第速やかに広報を行います。 また、ドライブレコーダーについては、まず、性能要件や義務付けの範囲等について今後調査等を行い、検討を進めてまいります。既存の低価格な市販品の活用を含め、できるだけご負担の小さい形で導入できるように検討を進めてまいります。

④改良型救命いかだ等の積付け		
129	<p>ライフraftの扱いはかなり難しいので、単に設置を義務付けしても効果が期待できない。</p> <p>大きなフロートを設置して、低温では、フロートを掴んでいても手が動かなくなって離してしまうので、例えばフロート周囲にロープの輪をいくつも付けて、首からくくって胴体に添わせておけば、フロートから離れるのを防止できるのでよいのではないか。</p>	<p>対策検討委員会においては、今回の事故のように水温の低い状況では、事故が発生した際、人が水に濡れずに船外に脱出できるような設備を搭載することが必要であるとされました。ご提案のような設備については、使用に際し水に濡れてしまうことから、今般の対策としては適さないものと考えております。</p>
130	<p>19トン型の旅客船に改良型救命いかだ等を積み付けた場合、検査等のランニングコスト、積み付けのための船舶の改造、復原性の確保、救命艇手の要員確保、改造に伴う旅客定員の減等々をクリアしなくてはならず、国として支援のための予算を計上されても、いかだの定期検査等の費用、救命艇手の要員の確保等が必要となり、経営が成り立たなくなる。</p>	<p>ご意見を踏まえ、旅客船事業者の負担がなるべく少なくなるよう、引き続き検討してまいります（131もご参照ください）。</p>
131	<p>船の復元性に影響が出るため、なるべく軽量のものを開発していただきたい。</p> <p>また、解放点検の期間を3年に1回くらいのペースにさせていただけるとありがたい。</p> <p>一度の解放点検で何十万円もかかるため、毎年だとランニングコストが高く、経営が圧迫されてしまう。3年に期間を延ばしても大きな影響は出ないのではないかとあるいは費用を抑える方法で点検していただきたい。</p>	<p>小型船舶に救命いかだを搭載する際、復原性に影響を与えることは承知しており、改良型救命いかだ等の開発においては、メーカーにおいて軽量化についても検討いただいております。</p> <p>また、改良型救命いかだ等の点検整備について、少なくとも、現在、メーカーが新たに開発を検討しているものは、5年に2回の解放整備を前提としていると聞き及んでいるところ、こういった実態なども踏まえ、適切な整備間隔が設定できるように検討してまいります。</p>

132	改良型救命いかだの導入に関する補助があるとのニュースを見たが、事故を受けて本年から既製品の救命いかだを導入したところであるため、その購入費用に関する補助もお願いしたい。	これまで救命いかだを搭載していなかった事業者に対して、今後搭載が義務化される船舶の範囲を踏まえて改良型救命いかだ等の搭載を促進するためにその購入に係る費用を補助する予定ですが、その詳細な対象は今後お知らせします。なお、国の補助制度では、一般的に、事前に購入されたものは補助の対象とすることが困難であることをご理解いただきたいと思います。
133	コロナ禍により過去約3ヶ年に亘り運賃収入の7～8割が消滅し、改良型救命いかだ代並びに設置工事費の負担能力がないため、改良型救命いかだの設置のための助成をいただきたい。	安全設備の導入を促進するため、設備の購入に係る費用の補助事業を令和4年度第2次補正予算に盛り込んでいます。同事業の詳細は決定し次第速やかに広報を行います。
134	救命いかだ等の積付義務化については、よほどの小型化・軽量化が実現しなければ船体バランスを崩し、かえって海難事故の危険性が増大しかねない事に十分留意すべき。	小型船舶に救命いかだを搭載する際、復原性に一定の影響を与えることは承知しており、改良型救命いかだ等の開発においては、メーカーにおいて軽量化についても検討いただいております。
135	どの様な海域を航行する船舶に於いても、船の大小に関わらず、定員が余裕をもって乗り込むことが出来る、全天候型の救命いかだの設置を義務付けるべき（小型船舶も含む。櫓櫂船・伝馬船は除く）。	船舶の構造や設備に関する安全基準は、船舶の大きさ、航行する海域、用途等に応じ定めており、改良型救命いかだ等の積付けについても、対策検討委員会において示されたように、一律に全天候型の救命いかだの設置を義務付けるのではなく、航行する海域やその海域の水温、船舶の構造等を考慮して、適切な救命設備を義務付けることが必要であると考えます。
136	JCI、JG船ともに、搭載場所の問題、搭載のための工事、積載費用等は補助率2／3の補助金がとても残額負担に耐えられないこと等、改良型救命いかだの搭載における諸問題点を検討委員会では認識していないのではないかと。現場意見を真剣に取り上げ、十分な検討をしない限りこのまま進めることには反対する。	今般の事故を踏まえ、対策検討委員会では、水温の低い海域で海難が発生した際の脱出には、水に濡れずに退船できる改良型救命いかだ等が必要であるとされました。設置に係る懸念事項等については、旅客船事業者等との意見交換の場を複数回設け、その際のご意見を踏まえ対応の検討を行ってきたところですが、今後も引き続き、旅客船事業者等のご意見等を踏まえ検討を進めてまいります。

137	<p>設備の新たな取替は既存の船舶には経済的負担が非常に大きく、会社経営の根底を揺るがしかねない案件であり反対。しかしながら、救命いかだの設置を導入するのであれば、その影響の大きさを考え、運航海域や船型等の状況について会社もしくは地域ごとに、事細かく仕分けし、その導入については慎重に個別の対応が必要。</p>	<p>救命いかだの搭載の義務化は、対策検討委員会において示されているとおり、個別の船ごとにその船が航行する海域の水温に応じ搭載の要否が異なる基準とすることを予定しております。ご意見を踏まえ、旅客船事業者の負担がなるべく小さくなるよう、引き続き検討してまいります。</p> <p>また、安全設備の導入を促進するため、設備の購入に係る費用の補助事業を令和4年度第2次補正予算に盛り込んでいます。同事業の詳細は決定し次第速やかに広報を行います。</p>
138	<p>改良型救命いかだ・救命浮器の義務化に反対。現在コロナの影響で売上が減少しているところであり、改良型救命いかだ・救命浮器を設備義務化するのであれば、行政より全ての費用を補助してもらいたい。</p>	<p>安全設備の導入を促進するため、設備の購入に係る費用の補助事業を令和4年度第2次補正予算に盛り込んでいます。同事業の詳細は決定し次第速やかに広報を行います。</p>
139	<p>人口減少、原油価格高騰、コロナウイルスと業績が低迷する最中であって、さらに設備投資の費用負担がかさめば、事業を継続していくことが困難となる。安全性向上のための設備投資には、補助制度の創設や充実化等をお願いしたい。</p>	<p>安全設備の導入を促進するため、設備の購入に係る費用の補助事業を令和4年度第2次補正予算に盛り込んでいます。同事業の詳細は決定し次第速やかに広報を行います。</p>

140	<p>賛成であるが、『一定の水温』については航行する水域の最低水温が10℃以上15℃未満の水域も含むものとし、原則として、すべての船舶（ただし、河川、港内を除く）に水に浸からないで救助を待つことができるタイプの救命いかだ・救命浮器の積付けを義務化すべき。</p>	<p>最低水温が10℃以上15℃未満の水域についても、改良型救命いかだ等の義務付けを行いたいと考えております。一方で、年間を通じて平穏で、他船の往来が多く、陸地に囲まれている水域（平水区域）については、緊急時においても、他船や陸上からの比較的短時間での救助が期待できることから、義務化の対象外としたいと考えております。</p>
141	<p>救命いかだは元々大型船の設備であり、小型船のどこに設置したとしても、船の重心が上がって復原力が小さくなるため、日々の運航が危険になる。また、救命いかだに関する実験は屋内プールでしており、全く参考にならない。本当に時化た海で実験すれば、救命いかだを開くどころか、乗り移るなんて不可能ということが明確になると思われる。</p>	<p>救命いかだは、大型船舶用のみならず、従前より、小型船舶用のものも存在しております。また、救命いかだに乗り込むための既存の設備については荒天時での性能を確認しているところ、改良型の救命いかだ等の乗り込み装置についても適切な確認方法について検討してまいります。</p> <p>なお、小型船舶に救命いかだを搭載する際、復原性に影響を与えることは承知しており、改良型救命いかだ等を船舶に搭載する際には、検査機関において事前に十分な復原性が確保できていることを確認し対応するようにしてまいります。</p>

⑤非常用位置等発信装置の積付け		
142	AISまたはAIS利用アプリが使える設備等の義務化が必要。	<p>海難発生時には、なるべく早く船舶の位置情報を捜索救助機関に知らせることが重要であることから、対策検討委員会において、船舶の位置情報を発信できるEPIRB等の設備の搭載が必要とされました。</p> <p>AISについては、常時船舶の位置情報を発信しており、海難発生時においても船舶の位置を特定する設備として有効と考えられることから、EPIRBに代わる設備として船舶への搭載を可能とする予定です。</p>
143	EPIRBでは空船や空のいかだを探しかねないため、知床海域での観光客に必要な非常用位置等発信装置は、パーソナル・ロケータ・ビーコン(PLB)でなければならない。	<p>海難発生時には、なるべく早く船舶の位置情報を捜索救助機関に知らせることが重要であることから、対策検討委員会において、船舶の位置情報を発信できるEPIRB等の設備の搭載が必要とされました。</p>
144	PLBは是非とも搭載を義務化していただきたい。従来の個人所有設備に加え、事業者が保有するPLBを旅客にレンタルで貸出す設備を併用できるように電波法を改定いただき、事業者が乗船を希望する旅客に貸出すPLBと、旅客個人が保有しているPLBについて、乗船時に旅客名簿にPLBの認識番号等を記載することで水中転落時の救助に役立てるべきであるとする。	<p>PLBについても、引き続き船舶への搭載の可能性について検討してまいります。</p>

145	<p>事故を未然に防ぐAISの搭載が急務だと思われる。</p> <p>知床半島のような複雑な地形の海域はクラスAの搭載を義務付けるとより安全だが、導入するとなれば費用が高額となるため補助をいただきたい。</p>	<p>海難発生時には、なるべく早く船舶の位置情報を捜索救助機関に知らせることが重要であることから、対策検討委員会において、船舶の位置情報を発信できるEPIRB等の設備の搭載が必要とされました。</p> <p>AISについては簡易型のもの（クラスB）を含め、常時船舶の位置情報を発信しており、海難発生時においても船舶の位置を特定する設備として有効と考えられることから、EPIRBに代わる設備として船舶への搭載を可能とする予定です。</p> <p>なお、安全設備の導入を促進するため、設備の購入に係る費用の補助事業を令和4年度第2次補正予算に盛り込んでいます。同事業の詳細は決定し次第速やかに広報を行います。</p>
146	<p>非常用位置等発信装置導入に係る費用、電気工事が必要になる場合はその費用は補助されるのか。</p>	<p>安全設備の導入を促進するため、設備の購入に係る費用の補助事業を令和4年度第2次補正予算に盛り込んでいます。同事業の詳細は決定し次第速やかに広報を行います。</p>
147	<p>コロナ禍により過去約3ヶ年に亘り運賃収入の7～8割が消滅し、EPIRB設備の機器代及び設置工事費の負担能力がないため、EPIRB設備の設置のための助成をいただきたい。</p>	
148	<p>自動車の場合は、運行状況を記録する機器として、ドライブレコーダー、運行記録計（タコグラフ）、イベントデータレコーダ（EDR）が搭載されていることが多く、事故原因の究明に効果を発揮しているほか、事故当事者、目撃者、防犯カメラ映像、路面痕跡等によって事故状況を正確に把握できることが多い。一方、船舶事故の場合は、船体に客観的記録を保存する機器が積付けされていなければ、事故状況を正確に把握することが難しくなる。</p> <p>知床遊覧船事故においては、当初は、船がどこに沈んだのかすらわからない状況であり、船体や乗客の速やかな発見のためにも、非常用位置等発信装置の積付けの義務化は早急を実施すべき。</p>	<p>海難発生時には、なるべく早く船舶の位置情報を捜索救助機関に知らせることが重要であることから、対策検討委員会において、船舶の位置情報を発信できるEPIRB等の設備の搭載が必要とされました。そのため、可及的速やかに義務化について検討してまいります。</p>

(5) 船舶検査の実効性の向上		
149	<p>火薬類、信号などの使用期限をもう少し延ばせないか。材質や性能はルールが作られた昔とは全くの別物となっており、SDGsの観点からも本来使用できるものが無駄になってしまっている気がしてならない。</p> <p>また、検査の際の書類のやり取りがあまりにもアナログすぎる。管理体制を強化するためにも国土交通省による一元管理のデジタル化を早急に進めていただきたい。</p>	<p>火薬類など火工品の有効期限については、製造者によって性能、安全性の担保などを勘案して設定されることになってはいますが、材質等の進歩に応じ、過去から比べれば、有効期限は延びていると承知しております。過去にも、国からの働きかけを受けて有効期限の適正化が図られたことがございますので、技術の進歩にあわせて適切な有効期限が設定されるよう、働きかけてまいりたいと考えております。</p> <p>申請手続きのオンライン化については、令和7年までに完了するよう国土交通省全体で新しい電子申請システムの構築を進めております。同システムにおいて、船舶検査関係の手続について、外部機関（JCI）と同システムを接続するなど、検査関係の手続の電子化が実現できるように検討を進めてまいります。</p>
150	<p>人命安全の根本に係る経費を削減し、船舶検査員に過酷な検査執行態を課した事実が、本件事故の根源的原因の一である事実を正視すべき。</p> <p>原因の他の一は、小型船舶所有者や小型船舶使用事業者の遵法意識の欠如、無自覚、無知にあると考えるが、船舶検査員の現状過酷な業務において、それらの者を適切に指導・教育することは事実上不可能に近いと考える。</p> <p>従って、船舶検査員の執務時間の制約上、結果的には現行法令に準拠した安全性・堪航性の確保を、性善主義によりそれ等本来不適格な者の口約束に委ねた判断をして、宥恕的検査執行をせざるを得ない実情が、海難事故原因の一となっている現実を十分に考慮した、最善の施策を検討していただきたい。</p>	<p>ご意見を踏まえ、船舶検査の実効性向上に向けた取組を真摯に進めてまいります。</p>
151	<p>周年運航のため、毎年のJCIの船舶検査において、免許の更新は従来通り1日で済むような形にしていきたい。</p>	<p>今回の対策は、事務処理面の手続を変更するものではありませんので、検査が終了してから運航できるようになるまでの期間はこれまでと変わることはありません。</p>

①船舶検査方法の総点検・是正		
152	船舶検査において、上架した状態の確認も行うとのことだが、居住地の近くで上架している事業者だけではない。当方は、居住地から車で2時間30分離れた場所で上架しているが、その移動に伴う費用（燃料代等）はどうなるのか。上記のような事業者も存在することを想定していたのかを知りたい。	船舶所有者のご負担を極力低減するため、船舶所有者が自主的に上架するタイミングで船底の検査を実施できる仕組みを令和5年1月1日から始めております。引き続き負担軽減について検討を進めてまいります。
②国によるJCIの監督強化		
153	JCIの検査に国の職員が立ち会うのではなく、検査後一定の期間内に国の職員が抜き打ち検査を行い、きちんとした検査が行われているかをチェックする。	JCIが検査を行った船舶への立入検査につきましては、これまでも、年末年始の輸送等安全総点検において実施してきたところですが、今後は、JCIの検査の現場に国の職員が立ち会い、検査方法の妥当性を実地でチェックした上で、妥当で無い取扱いがあった場合は速やかに是正させる取組も行うことで、船舶検査の実効性の向上に努めてまいります。

(6) 利用者保護・安全情報の提供

154	観光船に乗船する際に乗客自身がチェック項目を確認してから乗船するようにはどうか。	<p>一つの考え方ではありますが、全ての乗客の方々がチェックを行った上乗船することとすると、特に乗船に不慣れな乗客にとっては大きな負担になるため難しいのではないかと考えます。</p> <p>乗客の皆様が簡便に事業者の安全性を確認できるように、旅客船事業者の安全性の評価・認定制度の創設を進めてまいります。</p>
155	知床小型観光船事故を受け、旅客船事業者の信頼回復に向けた対策を実施すべき。	<p>今回の事故を受けて、旅客船事業者の信頼回復が重要であると認識しております。</p> <p>安全対策を適切に講じている事業者の情報を分かりやすく発信し、利用者の皆様が安心して旅客船に乗っていただけるよう、国・事業者による安全情報の提供の拡充を進めているところです。</p> <p>また、今後創設する評価・認定制度により安全性が高いと評価された旅客船事業者は、乗客に安全性をよりアピールすることが可能となります。</p>

①国による安全情報の提供の拡充

156	<p>軽微な記載漏れや誤認識を是正させるための軽微な指導まで全ての行政処分・指導を公表させることは、行政処分・指導の公表という行為そのものが不利益処分的性質を有していることを鑑みれば、過重に過ぎないか。処分基準を明確化し、どの程度の違反であれば、一定の期間を定めて公表する等の公表基準を整備することが適切であると考える。</p>	<p>今後は、違反点数制度の導入等により処分基準の明確化を図ってまいります。また、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、行政処分・行政指導事案の情報を公表することは、重要であると考えております。</p>
157	<p>(ii)行政処分等の公表期間について、少なくとも行政処分（行政指導を除く趣旨である）については、5年以内に再度の行政処分を受けた事業者の公表期間を再度の行政処分を受けた日から5年間延長するなどして、利用客に悪質な事業者に関する情報を提供するようにすべきである。</p>	<p>旅客船の利用者に一層の安全情報を提供するため、令和4年8月末より、国土交通省ネガティブ情報等検索サイトにおいて、安全関連法令違反に対する行政指導を公表対象に追加するとともに、行政処分等の公表期間を従来の2年から5年に延長しました。なお、これは、事業許可の取消し処分を受けた場合の欠格期間と同様の期間であり、運送事業の欠格期間や公表期間では最も長い期間となっています。行政処分等の公表情報については、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ます。このため、対策検討委員会の取りまとめにおいては、公表期間を5年間とすることとされたところです。</p> <p>一方で、多数の死亡者・行方不明者を生じさせた事故については、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、当該事故に関する情報の伝達・発信等を続けていきたいと考えています。</p> <p>また、利用者への安全情報の提供については、このほかにも、国による安全情報の定期的な収集・公表や事業者による安全情報の提供の拡充、安全性の評価・認定制度(マーク等)の創設についても取り組む予定であり、これらの取組全体として利用者への安全情報の提供の拡充に取り組んでまいります。</p>

⑤救命胴衣に関する情報の周知		
158	救命胴衣の着用方法等の周知は、一回のみの乗船客を主とする観光船と乗船を繰り返す乗船客を主とする定期旅客船で区別すべきではないか。また、船員以外の乗組員がない船舶においては、出港時の作業が増え、安全面に支障が出る。	具体的な周知の方法としては、例えば、発航時の船内アナウンスによる方法が考えられますが、一律的な対応を求めるものではなく、待合室等の目の付きやすい場所への掲示による発航前の周知や、船内等のディスプレイ等を利用した動画による周知といった方法等も考えられますので、運航の実態、旅客の特性等を踏まえ、適切な方法で旅客の方々への周知徹底を図っていただきますようお願いいたします。
159	救命胴衣の着用方法の周知について、「乗船後速やかに適切な着用方法～」とあるが、短距離、短時間航行等、旅客の入れ替わりが頻繁な事業者については、「乗船前」又はモニターによる周知等も柔軟に認めるべき。	旅客に対する救命胴衣の適切な着用等に関する周知徹底については、業界団体を通じて改めて通知を行ったところ です。周知の方法としては、例えば、待合室等の目の付きやすい場所への掲示による発航前の周知や、発航時の船内アナウンス、船内等のディスプレイ等を利用した動画による周知といった方法等も考えられますので、運航の実態等を踏まえ、適切な方法で旅客の方々への周知徹底を図っていただきますようお願いいたします。
160	7枚目の丸数字5の講ずべき措置欄の2行目「速やかに」は「速やかな」のほうが良いのではないか。	表現の適切さの観点から検討いたしましたが、原案通りとさせていただきます。

⑥安全性の評価・認定制度の創設		
161	評価・認定制度は、どのような周期で更新されるのか。	評価の更新周期については、今後検討を進めてまいります。
162	各管区の海上保安部からの情報も大切だが、一般の人が目にすることは、あまり考えにくいと思われるため、観光船の優良事業者などには、関係官庁からホテルの様に、1つ星や3つ星など観光客が直ぐにわかるような目安があれば良いのではないか。ミシュランのようにお忍びで、査定する方法が良いと思う。	利用者が旅客船事業者の安全性を簡便に確認し、優良な事業者を選択できるようにするため、旅客船事業者の安全性の評価・認定制度を創設します。評価方法は今後検討してまいります。
⑦旅客名簿の備置き義務の見直し		
163	乗船者名簿を備置き義務を付す船舶の「航行時間1時間」の理由を明示いただきたい。繁忙期等に当日飛び込みで乗船されるお客様が多い観光船等では、チケットの販売の際にスムーズな対応が出来ず乗船の機会を逸してしまう恐れがある。	旅客名簿は、現在、船員法等に基づき、近海区域以遠を航行する一定の船舶に備え置くこととされていますが、船舶が沈没した場合には、行方不明者の身元特定や損害賠償等に支障が生じる可能性があることから、今回、備置き義務付けの拡大を提案したところです。
164	旅客名簿の備置き義務対象の見直しについて、具体的な対象がまだ未定であるとのことだが、事業者または旅客の視線として、利便性を大きく損ねる可能性を懸念。	一方で、旅客の利便とのバランスを取る必要もあることから、航行区域や、航行時間その他の航路の態様によるリスクの度合いを踏まえ、具体的な義務付けの対象となる船舶については、引き続き検討してまいります。
165	短距離/短時間航路等では旅客名簿の運用自体が難しい場合が多々あり、一律に備え置き及び運用を義務化するのではなく、航行区域の性格をよく考慮した上で検討していただきたい。	また、作成・備置きについて、電磁的な作成・保存を可能とするなど、実効性・効率性の確保についても図ってまいります。
166	陸上にも旅客名簿を備え置かせることとするには賛成であるが、事故発生時には船上から118番通報をする場面も想定されるところであり、そのような場面において、旅客の乗船人数等を迅速に把握して伝達するためには船上における旅客名簿の備置きが有益であるため、陸上だけでなく、従前どおり船上にも備え置かせるべき。	旅客名簿の備置き場所については、陸上に変更することとしておりますが、乗船した旅客数などの情報については、旅客定員の遵守、海難発生時の避難行動などにも有用であるため、現行の安全管理規程のひな形においても、運航管理者から船長に対し伝達することとされております。ご意見も踏まえ、今後も引き続きこうした措置を講じてまいりたいと考えております。

⑧船客傷害賠償責任保険の限度額引上げ			
167	事業者への安全管理体制の強化、船員の資質の向上など総合的な安心・安全対策をしていく中、人命損失リスクが限りなく低い平水区域での船客傷害賠償責任保険は現状のままでも良いのではないか。	船客傷害賠償責任保険の限度額引き上げは、人命損失リスクの大小によらず、万が一死亡事故が起きてしまった場合の事業者の賠償資力を担保するためのものです。平水区域においても死亡事故が過去発生していることから、引上げにご理解いただけますようお願いいたします。	
168	船客傷害賠償責任保険について、現行の基準より高い賠償限度額の引き上げについては、航行エリアの違いも踏まえ慎重に検討すべき。		
169	検討会資料では保険の限度額を引き上げる根拠が明確ではない。陸運・航空の付保の状態から勘案するのはいかがなものか。4,000万円程度が妥当と考える。		
170	事業者によって事業規模が違い、家族経営のような小さな事業者には負担が大きく、経営を圧迫することとなる。このような事業者の航行区域は平水区域であり、事業規模に応じた船客傷害賠償責任保険の限度額の検討をいただきたい。また、他の公共交通機関と比較しても船客傷害賠償責任保険の限度額は、4,000万円に引き上げれば十分。		「自動車死亡事故における保険金支払実績の1件当たりの平均支払保険全車種合計額が約3,700万円であることから4,000万円が十分」とのご指摘と 思料されるところ、一般的な賠償責任保険での限度額において、中小企業の場合、製造業などにおいて1億円が多いこと、また、日本旅客船協会の 団体保険の実態(8割が1億円以上に加入)等を踏まえ1億円としております。
171	1億円(許可事業)、5千万円(届出事業)へ引き上げる案となっているが、引き上げる明確な理由が分からない。		また、届出事業については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1億円を推奨する方向 とさせていただきます。
172	許可条件の船客賠償保険の限度額を引き上げる場合の「1億円」という額の設定理由を明示していただきたい。		
173	検討会の資料には現行3000万円の限度額を1億円に引き上げるのか。根拠がわからない。自動車事故の賠償実績から見ても船客傷害賠償責任保険の限度額を4000万円に引き上げれば十分ではないか。		

174	<p>保険会社が設定している額の上乗せを義務化するのであれば、船客賠償責任保険の引き上げに伴う保険料の差額は国の補助対象としていただきたい。</p>	<p>ご指摘に係る航路は、離島の国庫補助対象航路と承知しており、船客賠償責任保険の賠償限度額引上げに伴う保険料の差額も国の補助対象となり得ます。なお、その際、地元の離島航路確保維持改善協議会での合意が必要となります。</p>
175	<p>船客傷害賠償責任保険の限度額を1億円まで引き上げる措置が示されているが、現状においては、民間損害保険会社との契約が不可能な額である。幅広く、損害保険会社等でも契約可能な額を限度額とすることが、措置の実効に繋がると思慮される。また、当該額とする根拠が示されてなく、その根拠を示されたい。</p>	<p>船客傷害賠償責任保険の限度額1億円については、一部の民間損害保険会社において商品が提供されております。</p> <p>また、一般的な賠償責任保険での限度額でも中小企業の場合、製造業など1億円が多いこと、また、日本旅客船協会の団体保険の実態(8割が1億円以上)に加入)を踏まえて1億円とする方向としております。</p>
176	<p>船客傷害賠償責任保険の限度額が1億円と記載されていますが、中小規模の事業者においては保険料等の負担が大きすぎる。</p>	

177	<p>対策検討委員会の公表資料によると、届出事業者の賠償限度額を5000万円とする根拠の一つとして、自動車死亡事故における保険金支払実績が平均約3700万円であることが挙げられているが、賠償責任保険は、加害者の賠償責任を担保する保険であり、保険金が支払われるのは、加害者側の過失部分のみである。一方、船舶の事故で船客が死亡した場合には、船客自身の過失があって過失相殺がなされることは想定し難く、賠償責任は常に100%となるので、この問題を議論する際に、上記のデータを引用することは合理性がない。大多数の被害者は、過失割合が100%であれば、損害賠償額は5000万円では到底足りないことが通常であり、生命を奪われた上で賠償金すら支払われないという事態が被害者家族を苦しめることになりかねない。</p> <p>現時点において、届出事業者に対応しうる1億円を保険金額とする保険商品が用意されていないことを踏まえた経過措置を認めることはやむを得ないとしても、将来にわたって救済されない被害者が生じることは厳に避けるべきであるから、国が保険会社に新たな商品の準備を強く働きかけ、可能な限り早期に、届出事業者も含めて賠償限度額1億円の保険に加入するように義務付けるべき。</p>	<p>ご指摘のとおり、今回は、届出事業については、直ちに限度額を1億円とすることは困難なため、まずは、限度額を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1億円を推奨する方向としたところであり、引き続き、利用者保護の強化に努めてまいります。</p>
-----	---	--

