

令和7年4月1日  
国土交通省海事局

## 海上運送法施行規則の一部を改正する省令案に関する意見募集について

国土交通省では、令和6年9月2日から令和6年10月1日まで、海上運送法施行規則の一部を改正する省令案に対する意見の募集を行いました。

その結果、本件に関して、10件の御意見が寄せられました。

お寄せいただいた御意見の概要とそれに対する国土交通省の考え方を別紙のとおりまとめましたので公表いたします。

皆様の御協力に深く御礼申し上げますとともに、今後とも国土交通行政の推進に御協力いただきますよう、よろしくお願い申し上げます。

### 1. 実施方法

#### (1) 募集期間

令和6年9月2日から令和6年10月1日

#### (2) 周知方法

電子政府の総合窓口 (e-Gov)

#### (3) 意見提出方法

電子政府の総合窓口 (e-Gov) のパブリックコメント意見提出フォーム、電子メール、FAX及び郵送

### 2. 意見の数

提出意見数 10件

### 3. お問い合わせ先

国土交通省海事局安全政策課 (代表) 03-5253-8111 (内線 43-528)

## ご意見の概要及び国土交通省の考え方

※とりまとめの都合上、内容を適宜要約しています。

※本改正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、今後の参考にさせていただきます。

ご意見の概要	考え方
<p>試験の受験手数料が道路運送法の運行管理者と比較して3倍以上と高額過ぎる。</p> <p>また、道路運送法の運行管理者には有効期限が無いが、海上運送法の運航管理者資格者証の有効期限が2年であるのはなぜか。</p> <p>比較的安全な平水区域に限っては受験手数料、有効期限については大幅な規制緩和をしていただきたい。</p>	<p>受験手数料については、受験者数の規模や全国に試験会場を設置するなど利便性を考慮した試験運営に必要な費用等を考慮した結果から算定しております。ご理解いただけますようお願いいたします。</p> <p>また、資格者証の有効期限は、旅客の輸送という高い公益性を有すること及び両管理者の知識の維持と定期的なアップデートが必要であることに鑑み、海上運送法により2年と定められており、必要な講習を受講することで更新されることから、有効期間を変更する予定はございません。なお、道路運送法の運行管理者も、選任され続けるには2年に一度講習を受講する必要があります。</p>
<p>運航管理者が船舶に乗り組むことができる特例について、安全性を確保するために認めるべきではない。</p> <p>特例措置に基づいて「常時連絡を取り合う従業者」が配置されることが求められているが、従業者がどのような訓練を受け、</p>	<p>陸上要員にも講習を受けていただくことで、緊急時・災害時に適切な対応ができるよう準備していただくため、安全は担保できると考えております。また、現行制度と同様に運航管理者は常時連絡を取ることができる体制を構築していれば、必ずしも</p>

<p>どのような基準で選定されるのかが具体的に示されていないため、実際に緊急時や災害時に適切な対応ができるかは非常に疑わしく、安全性が十分に担保されているとは言えない。</p> <p>この従業者が配置される事業場や事務所の要件についても一切定められておらず、実態調査が行われるかも不明。例えば、事業者が住むワンルームマンションやバーチャルオフィスを事務所として届け出ることができた場合、そのような環境で本当に安全な運航管理が行われるのか、極めて疑問である。こうした不確実な要素が残されたままでは、万が一事故が発生した場合の対応も極めて不十分なものとなる恐れがある。</p> <p>本来、運航管理者の役割は事故や緊急事態に際して迅速かつ適切に対応することにあるが、このような不備が放置されたままでは、事業者が適切に対応できない可能性が高く、安全管理の根幹を揺るがす事態となりかねない。</p>	<p>事務所等に常駐する必要はありません。</p>
<p>安全統括管理者及び運航管理者に関する規制強化を意図しているが、実際の安全性向上に対する効果が疑問視される。記録や報告の義務が増加する一方で、これが運航の実務にどのような形で寄与するのが明示されていない。安全対策の強化という目的は理解できるが、その手段として事業者に過度な負担をかけるだけでは、かえって現場の運用効率を低下させ、安全性を確保するどころか事故発生リスクを増大させる危険がある。</p>	<p>現行制度においても、運航可否判断の記録等は運航管理者の職務のひとつですが、それを法令上明確化するというのが本改正の趣旨でございます。法令上の義務とすることで、より安全な運航が担保されると考えております。</p>
<p>本法令改正について、零細企業の意見が聞き取られていない。</p>	<p>事業者の皆様の意見をお聞きする機会は、法令のパブリックコ</p>

<p>零細企業の苦しい状況は国土交通省に届いているのか。</p>	<p>メントや各種説明会などを設けております。</p>
<p>「運航管理者を選任しようとするときは、事業の用に供する船舶の隻数、大きさ、航行区域その他の船舶の運航に関する事項を勘案して、輸送の安全を確保するために必要な人数を選任しなければならない」とされており、こうした規定は、隻数分の運航管理者がいなければ違反であるとの誤解を与えることとなる。運航管理者は必ずしも複数選任する必要は無いものと理解しているが、誤解を生じることがないように、例えば、各事業者の社内体制を勘案し選任するなど、その趣旨を明確化されたい。</p>	<p>運航管理者の選任については、事業の用に供する船舶の隻数等を「勘案」することと規定しており、隻数分の運航管理者が必要であるとは規定しておりません。また、「船舶の隻数、大きさ、航行区域その他の船舶の運航に関する事項」と「社内体制」は同等の内容を指しているため、原案を維持させていただきました。一方、別途定める通達において、「1人の運航管理者だけでは、船舶の運航体制を管理できない場合には、事業の用に供する船舶の種類に応じた区分の資格者証の交付を受けた運航管理者を2人以上選任する必要がある。」と明確に規定する予定です。</p>
<p>離島航路事業者等の中にも、船長が安全統括管理者、運航管理者を兼ねており、ほかに人手がない事業者も存在する。登録事業者において、兼務しても当該運航管理者と陸上要員が必要な講習を受講していれば安全を確保できるということを挙げているが、許可事業者においても同様に安全は確保できるはずである。</p> <p>また、兼務を認めない場合の安全面への影響よりも、人材の確保の困難な、離島航路や家族経営の事業者への影響のほうがはるかに大きいと考えられる。これらの事業者は現在も安全に運航を行っているので、制度改正によって、住民の足となるような離島航路等が危機にさらされることのないように登録事業者</p>	<p>許可事業者については、旅客定員等を勘案し非常時以外の運航管理者と船長の兼務は認めないこととしております。運航管理者の船舶への乗り組みについて、航行区域による規制緩和は予定しておりません。例えば、これまで一人で安全統括管理者・運航管理者・船長を兼務していた者であっても、非常連絡表等には陸上の従業者としてどなたかを登録されているものと思います。既存事業者の皆様は、試験の開始から制度の完全な導入まで2年ありますので、当該従業者に運航管理補助者としての経験を積んでいただき、運航管理者の資格を取得いただければ、運航の継続は可能であると考えます。また、兼務が認められる事業者にあっても、講習を受けた陸上要員が必要となるた</p>

<p>だけでなく、許可事業者にも、社内の安全確保の状況を勘案し、地方運輸局長が認める場合には、兼務の特例を認めて頂きたい。</p>	<p>め、特定の適用対象になることによって、必要な人数が減ることはありません。</p> <p>また、別途通達において詳細を定め、運航管理者を外部へ委託していただくことも可能とする予定です。</p>
<p>運航管理者の第三者への委託の具体的な方法について、まず国において示して頂きたい。仮に、第三者への委託にあたり様々な条件を付された場合には、現実的に活用できないことが懸念される。</p>	<p>解釈通達において、外部委託の詳細について定める予定であり、その解釈通達についてもパブリックコメントを行いました。</p>