

旅客船の総合的な安全・安心対策 別紙(素案)

(1) 事業者の安全管理体制の強化

対象：旅客船事業者全て(①、⑤、⑥、⑦、⑮及び⑯を除く。)

【管理者等の資質の向上、事業参入後のチェック強化】

項目	講ずべき措置	参考
①運輸安全 マネジメント の強化	小型旅客船事業者に対し運輸安全マネジメントの取組を強化させ、経営トップの安全意識の底上げ・向上を図る。特に、経営トップの交代があった事業者等には、重点的に評価を実施する。	第4回検討委
弁護団の意見	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的人员体制の強化は不可欠である。	
その理由	<p>運輸安全マネジメントの取組みの強化は有効な安全対策となりうるが、運輸安全マネジメントの取組みが完全に定着するまでは、事業者の自主性だけに任せていては安全意識の底上げ・向上は実現しえないのではないかとと思われるところであり、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は不可欠である。</p> <p>国土交通省が公表している「運輸安全マネジメント評価実施実績」によると、令和2年度においては、自動車事業者に対する運輸安全マネジメント評価の実施件数が352件であるのに対して、海運事業者(貨物船事業者を含む)に対する実施件数は53件、令和3年度においては自動車事業者に対する実施件数292件に対して、海運事業者に対する実施件数は54件と、運輸安全マネジメント評価の実施件数に大きな差が生じている状況にある。</p> <p>このような状況において、国土交通省において、小型旅客船事業者に対する運輸安全マネジメント評価を適時・適切に実施しうるだけの人員体制が</p>	

	整っているのかという点については大きな疑問を感じる点である。人員の確保は監査の強化にも影響しうる問題であるため、国土交通省の人員体制の強化を迅速に進める必要がある。	
②管理者の試験制度の創設	安全統括管理者・運航管理者に対する試験制度（関係法令、海事知識等）を創設する。	第2回・第4回 検討委
弁護団の意見	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。	
その理由	試験制度を創設するからには、当該試験が管理者として必要な素養を十分に吟味しうる内容のものになっていなければならない。論述試験や口頭試問等の方法も含めて、受験者の素養をチェックできるような試験問題を検討すべきである。また、海域の特徴は海域毎に異なるため、一般的な知識だけでなく、事業者が実際に旅客船を運航させる海域に関する知識も必要不可欠であるから、地域別の試験問題の導入も検討すべきである。	
③管理者への講習の受講義務付け（資格更新制）	管理者の資格を更新制とし、原則として2年毎の講習受講を更新の条件とする。	第4回検討委
弁護団の意見	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である。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、公表すべきである。	
その理由	管理者の資格を更新制とし、原則として2年ごとの講習受講を更新の条件とすることについては、基本的に賛成である。特に、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、事故を発生させた管理者については通常講習とは別に特別講習の受講を求めることとし、資格取消しにまで至った管理者については再試験の合格を求めることとしている点については、管理者に安全意識の向上に向けたインセンティブを与える点で有効	

	<p>な方策になりうると考える。</p> <p>しかし、資格停止や取消の事由として挙げられている「事故の発生等」に関して、事故の発生に至らない法令違反行為や安全管理規定違反等を資格の停止・取消の事由として位置づけることを想定していないのであれば、大いに問題がある。事故の発生を未然に防ぐためには、事故の発生に至らなくても、法令違反行為等を犯した管理者には厳しい姿勢で対処すべきであり、違反行為を繰り返した管理者に対する資格の停止・取消を躊躇すべきではない。</p> <p>また、資格の停止・取消に関する判断の客観性を担保するため、管理者の資格の停止・取消に関する処分基準を作成し、公表すべきである。</p>	
④管理者の資格要件審査の厳格化	管理者の資格要件である実務経験等について、提出書類の見直し、第三者への確認(裏取り)等、審査を厳格化する。	第2回検討委
弁護団の意見	資格要件の確認方法を明確にすべきである。実務経験等を確認する方法として、例えば⑯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である。	
その理由	審査を厳格化することに賛成であるが、問題は実務経験等の確認に関する判断の客観性を可能な限り確保する必要がある。そのための一方策として、例えば⑯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り情報提供を得ることも検討に値すると考えられる。	
⑤陸上要員講習の義務付け	小規模な小型旅客船事業者において、例外的に乗船時間中の船長が運航管理者を兼務する場合、陸上要員等に対する講習を義務付ける。	第9回検討委
弁護団の意見	<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。</p> <p>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>	

その理由	<p>①運航管理者として陸上で適切な対応をなしうる人員が確保されていることは、事故の防止、事故時の迅速な対応という観点からは極めて重要であり、例外を認めるべき場面が存在するとしても、その範囲は限定的でなければならない。</p> <p>②例外を認める場合でも、船長兼運行管理者自身が船上で事故に遭うという事態も想定されることから、陸上要員は船長に頼らず、単独で適切な対応をなしうるだけの知識や経験を備えている必要がある。</p> <p>検討の結果、一定の資格要件を設けることが難しいとの判断に至ったとしても、陸上要員に対する講習は、上記の問題を踏まえて、実践的かつ実効的な内容で実施されるべきである。</p>	
⑥事業許可更新制度の創設	<p>小型船舶のみを使用する旅客不定期航路事業者を対象に、事業許可更新制度を創設し、新規許可・更新時の安全人材確保計画(仮称)の作成義務、法令遵守状況に応じた更新期間の短縮等の措置を導入する。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。</p>	第4回検討委
弁護団の意見	<p>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。</p>	
その理由	<p>悪質な事業者を淘汰しつつ、優良な事業者に対するインセンティブを与えるという点で、素案で示された事業許可更新制度は有益であると思われるが、「優良な事業者」とそうでない事業者との区分において不明瞭な運用がなされることのないように、明確な基準を設定すべきである。</p> <p>なお、行政手続法5条に基づき審査基準の作成・公表が求められることを前提とすべきである。</p>	
⑦登録制への移行	<p>人の運送をする事業の届出制度を登録制度に改め、事業停止・登録取消処分の対象とするとともに欠格事由の該当確認等、一定の参入規制を行う。</p>	第8回検討委

【安全管理規程の実効性確保】

<p>⑧安全管理規程の重要規定の法令化とひな形の充実</p>	<p>安全管理規程(ひな形)の記載内容のうち、重要な規定について法令に位置付けるとともに、安全管理規程(ひな形)の内容の充実を図る。</p>	<p>第4回検討委</p>
<p>弁護団の意見</p>	<p>方向性に異論はないが、安全管理規定違反に対する罰則を強化することを検討すべきである。</p>	
<p>その理由</p>	<p>安全管理規定は事業者の安全対策の根幹をなすものであり、安全管理規定の遵守は事故の予防等の観点からは極めて重要である。安全管理規定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である。</p> <p>なお、現在、安全管理規程によらないで事業を行ったときの罰則について、道路運送法、鉄道事業法、航空法の罰則規定との差異はないようであるが、他の法令の罰則規定との差異がないことが直ちに罰則の強化の必要がないことを意味するわけではないことに留意すべきである。</p>	
<p>⑨運航管理体制の強化</p>	<p>運航管理の責任体制を明確化(例:乗船時間中の船長は、運航管理者との兼務を禁止)する。</p>	<p>第4回・第9回検討委</p>
<p>弁護団意見</p>	<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、安全統括管理者と運航管理者の兼務を認めるかという点についても、さらに検討すべきである。</p>	
<p>その理由</p>	<p>安全統括管理者が担うべき役割は、安全マネジメント体制の確立等の全般的な体制に関することが中心であるのに対して、運航管理者が担うべき役割は、運航可否判断等の現場での判断が中心になる。このような役割の違いから、安全統括管理者については取締役等の管理的地位にあることが求められている。</p> <p>このような立場にある安全統括管理者が運航管理者を兼務した場合、運航可否等の判断に、経営者の立場からの経済的合理性という要素が介入してくるおそれを否定しえない。運航管理者は、経営上の判断から離れて運航可否等の判断を行うべきであるから、可能な限り経営陣からの独立性を担保されることが望ましい。</p> <p>よって、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任を禁止することも検討すべきである。</p>	

⑩運航の可否判断の客観性確保	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。	第4回検討委
弁護団意見	賛成である。この点については、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。	
その理由	<p>現行法のもとでも、安全管理規程において、発航判断に関する情報の記録は義務付けられていたが（知床遊覧船の場合は28条と思われる。）、知床遊覧船においては、実際には、気象・海象情報が的確に記録されておらず、かなり杜撰なものであったことが報道されている。また、実際に本件事故当日には安全管理規程違反の出航が行われていたことも明らかとなっている。このような実態は、それまでの主務省の監査が実効的なものでなかったこと（少なくとも悪質事業者を排除するレベルの監査ではなかったこと）を示しており、他の事業者においても、こうした杜撰な記録がなされていた可能性がある。</p> <p>発航判断に必要な情報収集の記録を法令自体で義務化するとともに、これらの情報の記録が適切に行われていない場合は、行政処分や罰則の適用があることを明示することは、日々の発航判断を真剣に行わせるために必要であると考え。また、当然のことながら、気象庁発表の情報や、各港の事業者が入手可能な地域の気象・海象情報等は、国土交通省においても容易にデータを確保できるので、監査において、業者側の記録と照合し、不適切な記録のチェックを的確に実施し、違反があれば行政処分や罰則適用（刑事告発）等を行うべきである。</p>	
⑪安全管理規程等の公表義務化	安全管理規程（運航基準含む）、規程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。	”
⑫安全管理規程のチェックの厳格化	チェックマニュアルを作成し、安全管理規程の届出時における記載内容のチェックを厳格化する。	”

【事故の防止、事故発生時の対応】

⑬事故等情報の国への報告	安全管理規程における事故・インシデントの定義及び報告基準等を明確化するとともに、事業者からの報告を改めて徹底する。	第8回検討委
⑭事故発生時の安全教育	旅客を死傷させる等一定の事故が発生した場合、管理者は、必要な範囲の陸員・船員に対し、一定期間内に、再発防止に向けた安全教育を実施しなければならないことを明確化する。	〃
弁護団意見	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。	
その理由	旅客を死傷させることは本来あってはならないことであり、このような事態が生じた場合には徹底した安全教育が求められるため。	
⑮ドライブレコーダー相当装置の活用	ドライブレコーダーに相当する装置に記録された映像等の日々の教育訓練への活用の義務付けに向け、求められる要件や活用方法を示したガイドラインを作成する。	第7回検討委
弁護団意見	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。	
その理由	素案においては、ドライブレコーダーに相当する装置に記録された映像等の日々の教育訓練への活用が示されているのみであるが、かかる映像は事故原因の究明という観点からも極めて重要な証拠資料になることは言うまでもない。 このような重要な証拠資料の取扱いについて、事業者に対しても十分な意識づけが必要である。	

【関係者の連携】

⑯地域の関係者による協議会による協議会の設置	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)の設置を推進する。	第4回検討委
弁護団意見	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。	
その理由	協議会は、管理者の資格要件の審査、法令違反の疑いがある事業者の通報、安全教育の実施、初任教育訓練の実施など、様々な場面で地域の事業者や国と連携を図る主体になりうると考えられるところであり、非常に重要な役割を果たすため。	

(2) 監査・処分の強化

対象: 旅客船事業者全て

【監査の強化】

項目	講ずべき措置	参考
① 抜き打ち・リモートによる監視強化	抜き打ち・リモートによる監査を積極的に実施し、事業者に対する監視を強化する。	第2回・第7回 検討委
弁護団意見	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こととめるべきである。	
その理由	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。 したがって、監査としての実効性を確保するため、あくまでも補助的手段として位置付けるべきである。	
② 通報窓口の設置等による機動的な監査	法令違反の疑いがある事案の通報窓口を設置するとともに、法令違反の疑いの通報や行政処分履歴等を踏まえ、法令違反や事故のリスクの高い事業者に対する監査を機動的・重点的に実施する。	第4回・第7回・第8回 検討委
弁護団意見	通報窓口設置には賛成だが、通報者を保護するための制度を整備すべきである。	
その理由	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である。	
③ 監査での船舶検査情報等の活用	国からJCI に対し、船舶検査情報の提供を求めるとともに、国は、当該情報や運輸安全マネジメント評価の結果を活用し、注意を要する事業者に対する監査を慎重かつ入念に行う。	第2回 検討委
弁護団意見	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である。	

その理由	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である。	
④管理者の要件への適合状況の確認	監査の際に、管理者の資格要件を満たしているか否かについて確認を行う。	〃
⑤監査時の無線設備の通信状況の確認	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。	第2回・第7回 検討委
⑥指導事項の継続的なフォローアップ	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う。	〃
弁護団意見	「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。	
その理由	改善が確認されるまで継続的・徹底的なフォローアップを行うべきことは当然であるが、問題は改善が確認されたか否かの判断を適切に行うことである。 事業者が、当局からの指導をとりあえずやり過ごすために改善の報告書を提出し、その後、また違法行為をするといった事態も想定し、一定期間は継続的な抜き打ち監査を実施すべきである。	
⑦本省・運輸局における課題共有と意識向上	本省海事局幹部が現場に足を運び、地方運輸局の現場職員との対話等を通じて、両者の意識改革、意思疎通を徹底する。	第5回・第7回 検討委
⑧監査能力の向上	(i) 事業用自動車の監査部門との人事交流・研修への参加等を通じ、運航労務監理官の専門性の向上を図る。	〃
	(ii) 研修やマニュアルの充実、捜査・監査等を行う他の行政分野の専門家による講習、他地方運輸局の運航労務監理官との交流・共同監査等を通じ、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る。	第2回・第5回 検討委

⑨監査体制の強化	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。	第2回検討委
弁護団の意見	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。	
意見の理由	<p>人員不足のために安易にリモートによる監査に頼ることが常態化するような事態になれば、監査の実効性を確保しえなくなることが危惧されるから、徹底的な監査を実現できるだけの人員の増強を早期に実現すべきである。</p> <p>また、一定数の人員を前提として、実際の監査のやり方の工夫も必要であると思われる。</p> <p>抜き打ちで、ある1つの事業者を訪問し、その事業者について時間をかけて詳細な監査を実施するというのも、もちろん一つの方法である。しかし、この場合、通常の営業時間中に抜き打ちで監査を実施して、長時間事務所に国交省職員が臨場し、客の出入りしている場所でヒアリング等を行うのは事業者側の適切な対応が難しい場合もあり、国土交通省としても躊躇があるものと思われる。</p> <p>例えば、①運航管理者又は補助者の常駐、②通信手段の状況確認、③気象・海象記録と出航判断の照合、の3点に絞って、ある港で営業する全事業者について、営業時間中に抜き打ちで監査に行くといった方法をとれば、個々の事業者についてはさほど時間をかけずに監査を実施することが可能と思われる。上記①については即時に確認でき、②についてはその場で実際に連絡をとってもらって確認でき、③については過去数週間分の記録をコピーするなりして役所に戻ってチェックする、といった形にすれば、1事業者について15分程度で済むものと思われる。事業者側からみても、ルールを遵守している優良事業者にはまったく負担感はなく、逆に、悪質業者は効果的に発見できる。</p> <p>省令やガイドライン等の「規則」を作るだけではなく、現場での運用面の工夫が重要である。それがなければ、問題のある業者を発見して適切に行政権を行使することは困難である。多くの事業者がいれば、その中には、人命にかかわる重要な法規制を意に介さずに営業をする悪質業者が一定の割合で存在することを肝に銘じて、職務にあたっていただきたい。</p>	
⑩監査件数の増加	リモート等の手法も活用しつつ、監査件数を増加させ、事業者の法令違反に対する抑止力を強化する。	”

⑪ 監査業務への品質管理システム(QMS)の導入	運航管理監査業務にQMSを導入し、第三者も活用した業務プロセス等の明確化、評価等を実施し、監査業務の継続的改善と質の向上を図る。	第5回検討委
--------------------------	--	--------

【行政処分・罰則の強化】

⑫ 船舶の使用停止処分の創設	行政処分の種類に船舶の使用停止命令を追加し、機動的かつ効果的な行政処分を可能とする。	第5回検討委
⑬ 事業停止・許可処分取消事由の追加	海上運送法上の事業停止・許可取消処分の事由として、船舶安全法・船舶職員法への違反に加え、船員法への違反を追加する。	第9回検討委
⑭ 違反点数制度の創設	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違反点数制度を創設する。	第5回検討委
弁護団意見	処分基準の作成と公表が不可欠である。	
その理由	「行政庁は、処分基準を定め、かつ、これを公にしておくよう努めなければならない。」(行政手続法12条1項)とされているが、これは、法令違反行為の抑止や適正な処分を担保する目的であり、これらの目的を達成するため、処分基準を作成し、公表することが求められる。	
⑮ 許可の欠格期間の延長	事業許可の取消処分後の許可の欠格期間(現行2年)を5年に延長する。	〃
⑯ 処分逃れの防止	(i) 事業許可・登録の欠格事由として、処分逃れによる再参入を防止するため、監査後に事業廃止を届け出た場合等を追加する。 (ii) 処分逃れを防止するため、登録制へ移行する事業者についても、事業廃止の事後届出制を改め、事前届出制とする。	第9回検討委
⑰ 罰則の強化	拘禁刑の導入など、安全確保命令違反の罰則(現行:100万円以下の罰金)を強化するとともに、法人重課に係る規定を創設する。	第5回検討委

(3) 船員の資質の向上

対象：小型旅客船事業者全て

項目	講ずべき措置	参考
①事業用操縦免許の取得課程の拡充	事業用操縦免許の取得課程を拡充し、出港判断、操船技能等の知識・技能に係る講習内容・時間を追加するとともに、修了試験制度を創設する。	第3回・第5回・第8回検討委
②初任教育訓練の義務化	(i) 小型旅客船の初任の船員に対し、自社の安全管理規程や実船・実海での訓練など、自社・海域固有の事情に係る教育訓練を義務付ける。	第8回検討委
	(ii) 一定期間乗船した履歴がない船員に対しても、初任教育訓練の一部(再教育訓練)を義務付ける。	
弁護団意見	自社・海域固有の事情に係る教育訓練を義務付ける際、「事業者」が教育訓練を実施するとあるが、「事業者」のみならず、地域の関係者の協議会等との連携を図ることも検討させるべきである。	
その理由	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。 そこで、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である。	
③船長要件の創設	小型旅客船の船長の要件を創設する。 (①事業用操縦免許の取得、②初任教育訓練の修了、③一定の乗船履歴)	第3回・第5回・第8回検討委

(4) 設備要件の強化

対象：水温の低さ、航行区域、船舶の構造に応じたりスクの程度を踏まえて適用

項目	講ずべき措置	参考
①法定無線設備からの携帯電話の除外	法定無線設備から携帯電話を除外する。 ※携帯電話を法定の無線設備の用途以外で活用することを妨げるものではない。	第3回・第8回検討委
②無線設備の導入促進	業務用無線設備等の導入を促進する。	〃
③改良型救命いかだ等の開発	荒天時での乗り移り時の落水を防止する改良型救命いかだ・救命浮器の開発を進める。	〃

④改良型救命いかだ等の積付け	一定の水温を下回る海域での救命設備として、改良型救命いかだ・救命浮器の積付けを原則義務化するとともに、早期搭載を促進する。	”
弁護団意見	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である。	
その理由	<p>今般の知床遊覧船事故においては、残念ながら備え付けられていた救命胴衣や現行型の救命浮器では、一人の命も救えなかった。低水温の水域では、水に浸からない状況で救助を待つことができる救命設備でなければ、積み付けの意義自体、極めて乏しいものといわざるを得ない。この点については、事業者の利益の保護ではなく、利用者の命を最優先にした判断をすべきである。</p> <p>知床遊覧船事故対策検討委員会の公表資料によると、水温と要救助者の生存の可能性について、水温10℃以上15℃未満の水域においても、『落水後、短時間(1～2時間程度)の救助待機であっても、救助後に生存する可能性は低い。』とされている。</p> <p>海上保安庁において1時間出動圏の拡大を進めていることは承知しているが、現場海域に到達した後、直ちに要救助者を発見できるとも限らないことを考慮すると、水温10℃以上15℃未満の水域においても、落水を防止しうる救命設備を積み付けする必要がある。そこで、救命設備の積付けをすべての船舶(河川、港内を除く)に義務付けるべき水温の線引きについて、人名救助の必要性から、10℃以上15℃未満の水域を含めるべきである。</p>	
⑤非常用位置等発信装置の積付け	海難発生時及びその後の位置通報の設備として、非常用位置等発信装置の積付けを原則義務化するとともに、早期搭載を促進する。	”
弁護団意見	非常用位置等発信装置の積付けを原則義務化することについては賛成である。これに加えて、少なくとも、限定沿海区域以遠を航行する旅客船に	

	<p>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。</p>	
<p>その理由</p>	<p>自動車の場合には、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(EDRはほぼ全車に搭載されている。)、事故原因の究明に大きな効果を発揮している。また、自動車の場合には、ドライブレコーダーがなくとも、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。</p> <p>一方、海上での船舶事故の場合には、船体自体に事故状況の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非常に難しくなる。</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に実施すべきである。</p> <p>また、事故状況や事故原因に関しても、事故から7か月以上経過した現在においても詳細が判明しない状況であり、現在も捜査機関による捜査及び運輸安全委員会による調査が続けられているところである。捜査においては、118番通報の記録や、乗客保有のカメラの映像の解析といったわずかな手掛かりを基に事故状況を検証せざるを得ない状況にある。</p> <p>このように、事故状況を把握する手掛かりとなる痕跡が限られてしまうという船舶事故の特性からすると、船舶については、自動車の場合以上に、船体自体に事故状況を記録する機器を設置すべき必要性が高いものといえる。</p> <p>ドライブレコーダーは、事故を正確に記録し、事後的に事故を検証可能とする最重要の証拠である。周知のとおり、ドライブレコーダーは、価格も安価であり、既に船舶に関しても相当程度普及しているため、少なくとも一定の要件(限定沿海区域以遠の水域と考える。)を定めて旅客船に義務付けることは効果的で現実的な規制と考えられる。</p> <p>よって、船舶の構造などの技術的な問題からドライブレコーダーの搭載が不可能な場合(検討委員会で示されている屋根のないわたり船のようなもの)を除いて、ドライブレコーダーの搭載を義務化すべきである。少なくとも、限定沿海区域以遠の水域を航行する旅客船については、た</p>	

	<p>だちに義務化すべきである。</p> <p>タコグラフは、自動車特有の機器であるから、ただちに船舶に転用できるものではないと思われるが、事業用の大型トラックには古くから安全管理のために装着が義務付けられているところであり、現在はドライブレコーダーと一体となったデジタルタコグラフが普及し、事故状況の記録としての意義はもとより、運転手の運転状況が全て記録化されることにより、安全運転の遵守にも効果があることが認められている。これを船舶に応用し、将来的には、少なくとも一定以上の旅客船には義務化することを検討すべきである。</p> <p>EDRは、事故の客観的データを記録するものとして自動車については普及しており、船舶版が開発されれば、新造の一定規模・用途の船舶に搭載を義務付けることも検討すべきである。」</p>	
--	--	--

(5) 船舶検査の実効性の向上

対象：小型旅客船事業者全て

項目	講ずべき措置	参考
①船舶検査方法の総点検・是正	(i) 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、全て変更又は廃止する。	第2回・第7回 検討委
	(ii) 技術検討会における議論を踏まえ、寒冷地におけるFRP 船の検査方法を定める。	第2回・第9回 検討委
②国によるJCIの監督強化	(i) 検査方法については全て国による認可を求めるとし、現在のJCI の検査方法全体を見直した上、国が認可する。	第2回・第7回 検討委
	(ii) JCI 検査員が検査を行う現場に随時国の職員が立ち会い、JCI による検査方法の妥当性を実地でチェックする。	〃
③船舶検査での国提供情報の活用	国からJCI に対し、行政処分情報等を提供することとし、JCI は当該情報を活用し、注意を要する事業者に対する船舶検査をとりわけ慎重かつ入念に行う。	〃

(6) 利用者保護・安全情報の提供

対象：旅客船事業者全て(⑦を除く。)

項目	講ずべき措置	参考
①国による安全情報の提供の拡充	(i) 行政処分に加え、安全関連法令違反に対する行政指導についても、国による公表対象に追加する。	第2回・第7回 検討委
	(ii) 行政処分等の公表期間を2年から5年に延長する。	〃
弁護団意見	(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。	
その理由	行政処分や行政指導の公表には、事業者に対する制裁的な側面と、利用客に対する情報提供という側面の2つの側面がある。 過去の行政処分歴は当該事業者の安全意識等を確認するための重要な情報である。特に、自動車、鉄道、船舶、航空機のいずれによるものでも、旅客の運送に関わる事業においては、事故を起こせば旅客の生命にかかわる重大な結果を生じさせかねない。公表の事実上の制裁としての効果	

	<p>により事業者が受ける不利益と、自身の生命を預ける利用客の知る権利とでは、後者の方が優越すると考えるべきであるから、旅客の運送に関わる事業者に対する行政処分歴については、利用客に対する情報提供という側面を特に重視すべきである。</p> <p>このような観点からは、行政処分等の事実の公表期間を無期限とすることが望ましいとも思われるところであり、知床遊覧船事故の被害者ご家族の一部からも、公表期間を無期限にすべきであるとの声が上げられている。</p> <p>もっとも、行政処分を受けて安全意識を高め、改善を図った事業者について、なお公表を継続する必要があるかという点については、異なる意見もありうる。安全対策の改善を図った事業者については、一定期間の経過をもって公表を終えることとすることで、安全対策の向上に向けたインセンティブを与えるようにする制度設計も十分に考えうるところである</p> <p>他方、公表期間が満了する前に再度の行政処分を受けた事業者については、過去の行政処分も含めた情報を提供し続けることで、安全性を強く求める利用客に事業者選択の判断材料を与える必要性が高い。</p> <p>そこで、公表期間を5年とする場合でも、5年以内に再度の行政処分を受けるに至った事業者については、再度の行政処分の時点で公表期間の起算日をリセットし、過去の行政処分も含めて、少なくとも再度の行政処分を受けた日から5年間は公表を継続すべきである。</p>	
<p>②国による 更なる情報 提供体制の 構築</p>	<p>国において、事業者による自主的な取組などのポジティブな情報も含め、事業者の安全情報の定期的な収集・公表を行うとともに、収集された安全情報を国として調査分析し、監査をはじめとする安全行政に活用する。</p>	<p>”</p>
<p>③重大な事故の周知と 安全啓発</p>	<p>重大な事故について、長期にわたり、風化の防止、安全の重要性の啓発、将来の事故防止等につなげるため、あらゆる機会を通じ、行政・業界関係者や一般の方に対し、情報を伝え、語り継ぐ。</p>	<p>第9回検討委</p>
<p>④事業者による 安全情報の 提供の拡充</p>	<p>(i)事業者が公表する安全情報について、法令による義務化までの間、小型旅客船事業者が自ら行う安全情報の提供に係る指針を策定し、救命設備や緊急時の通信手段等に係る情報提供を促進する。</p>	<p>第3回・第7回 検討委</p>

	(ii)海上運送法に基づき、事業者が公開する必要がある安全情報の拡充等を行うとともに、公開を原則とする。	”
⑤救命胴衣委に関する情報の周知	救命胴衣の種類・着用方法などを事前に国や事業者が安全情報として提供するとともに、乗船後速やかに適切な着用方法等の周知を徹底する。	第7回検討委
⑥安全性の評価・認定制度の創設	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とともに、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ため、評価・認定制度(マーク等)を創設する。	第3回検討委
⑦旅客名簿の備置き義務の見直し	旅客名簿を備え置く場所を陸上に変更するとともに、備置き義務主体を船長から事業者に変更する。また、一定の船舶に備置き義務付けを拡大する。	第8回検討委
弁護団意見	陸上にも旅客名簿を備置させることとするには賛成であるが、陸上だけでなく、従前どおり洗浄にも備置させるべきである。	
その理由	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。旅客名簿の複写には特段の困難を伴うこともないから、船上と陸上の双方に備え置くことを義務付けたとしても、事業者に過重な負担を課すことにはならない。	
⑧船客傷害賠償責任保険の限度額引上げ	利用者の安心に資するため、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への引上げを行うとともに、締結している保険に関する内容の公表を義務付ける。	第5回・第9回検討委
弁護団意見	賛成であるが、許可事業者だけでなく、届出事業者についても、賠償限度額を1億円とする保険への加入を義務付けるべきである。	

<p>その理由</p>	<p>乗客の命を失わせない体制を作ることが第一ではあるが、仮に死亡事故が発生した場合には、適正な賠償を受けられる体制を作ること国に求められる責務である。</p> <p>知床遊覧船事故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。このデータは、損害保険料率算出機構の「自動車保険の概況2021」の第1表(90頁)と、第14表(110頁)を参考にしたものと思われる。これは自賠償保険及び任意保険(対人賠償責任保険)の保険金支払額を支払件数で除した金額の合計であり、合計3740万円程度となる。</p> <p>しかしながら、これは、死亡事故の被害者が被った損害額全額ではない。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(100%のこともあるが、10%や20%のこともある。)。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つ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。なお、訴訟外で解決する場合には裁判所の認定する金額よりもかなり低い金額で解決することが通常である点も指摘できる。</p> <p>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である。なお、言うまでもないが、今般の法令の見直しや運用の改善によって、各事業者の安全意識が高まり、事故率が低下すれば、保険料率も自ずと低下していくことになる。</p>	
-------------	--	--