

第二百一十一回国
参議院国土交通委員会會議録第十二号

令和五年四月二十七日(木曜日)

午前十時開会

委員の異動

四月二十五日

辞任

吉井 章君

矢倉 克夫君

青島 健太君

四月二十六日

辞任

若林 洋平君

山口那津男君

室井 邦彦君

補欠選任

若林 洋平君

山口那津男君

室井 邦彦君

補欠選任

吉井 章君

矢倉 克夫君

串田 誠一君

出席者は左のとおり。

委員長

理事

蓮 舫君

青木 一彦君

長谷川 岳君

森屋 隆君

高橋 光男君

石井 苗子君

委員

足立 敏之君

石井 浩郎君

大野 泰正君

梶原 大介君

清水 真人君

鶴保 庸介君

豊田 俊郎君

永井 学君

山本佐知子君

吉井 章君

鬼木 誠君

三上 えり君

竹谷とし子君

矢倉 克夫君

串田 誠一君

嘉田由紀子君

浜口 誠君

田村 智子君

斉藤 鉄夫君

豊田 俊郎君

石井 浩郎君

清水 真人君

清野 和彦君

大坪 寛子君

宇野 善昌君

宮澤 康一君

瓦林 康人君

高橋 一郎君

石井 昌平君

○委員長(蓮舫君) ただいまから国土交通委員会を開会いたします。

委員の異動について御報告いたします。

昨日までに、青島健太君が委員を辞任され、その補欠として串田誠一君が選任されました。

○委員長(蓮舫君) 政府参考人の出席要求に関する件についてお諮りいたします。

海上運送法等の一部を改正する法律案の審査のため、本日の委員会に、理事会協議のとおり、国土交通省海事局長高橋一郎君外五名を政府参考人として出席を求め、その説明を聴取することに御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(蓮舫君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(蓮舫君) 海上運送法等の一部を改正する法律案を議題といたします。

本案の趣旨説明は既に聴取しておりますので、これより質疑に入ります。

質疑のある方は順次御発言願います。

○山本佐知子君 自由民主党の山本佐知子です。本日はよろしく願いいたします。

この四月二十三日、知床観光船事故から一年がたちました。斉藤大臣におかれましては、現地で追悼式に参列をされました。犠牲になられた皆様に心から哀悼の意をささげますとともに、このような事故が絶対に起きることのないよう私たちは全力を尽くさなければならぬと改めて強く思いをしております。

今回の法改正は、人命を何よりも重視して安全管理体制を強化するということが最も重要な趣旨だと思いますが、大臣の決意をまずお聞かせください。

○国土交通大臣(斉藤鉄夫君) 四月二十三日で知床遊覧船事故の発生から一年となりました。今日、これから御審議をお願いするに当たり、その始まりに当たり、私からも、改めて、お亡くなりになられた方々に心から哀悼の意を表しますとともに、御家族の方にお悔やみを申し上げます。また、今回の事故に遭遇された方々とその御家族に心からお見舞いを申し上げます。

委員御指摘のとおり、海上運送事業において人命を第一とし、安全を確保することは大前提です。このような認識の下、知床遊覧船事故対策検討委員会においては、事業許可の更新制の創設や安全統括管理者、運航管理者への試験制度の導入などの安全管理体制の強化を始めとする旅客船の総合的な安全・安心対策が取りまとめられました。

これらの対策については、実施可能なものから速やかに実行に移していますが、今般の改正法案は、その実施に当たって法律改正が必要な事項を措置するものでございます。

国土交通大臣として、人命を第一に、改正法案の内容を含む対策を責任を持って着実に実行し、旅客船の安全、安心対策に万全を期してまいりたいと決意しております。

○山本佐知子君 今大臣からは、安全統括管理者、運航管理者の資格制ということをお話をいただきました。

こうした責任者は、事業を行う当該海域の状況や気象も熟知していなければなりません。また、救助体制や事故処理体制の明確化、これもきつちり明文化されていることが必要であります。今回の事故は、事業者の、まずは事業者の安全への意識の欠如、これが最も大きな問題点の一つでありました。中小事業者の場合においては事業者が安全統括管理者として登録している場合が多いわけ

本日の会議に付した案件

○政府参考人の出席要求に関する件

○海上運送法等の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)

ですけれども、こうした事業責任者に対する安全管理体制の強化、これはどのようにされるのか、政府参考人に伺います。

○政府参考人（高橋一郎君） お答えを申し上げます。

事業者の安全管理体制の強化につきましては、事業規模や人員体制を問わず、経営トップ、安全統括管理者、運航管理者並びに船長がそれぞれに求められる役割を果たしていくことが重要と考えてございます。

まず、経営者につきましては、新規参入時や経営者の変更時等のヒアリング、運輸安全マネジメントの評価を通じて安全意識の底上げを図ることとしてございます。

次に、御指摘の安全統括管理者並びに運航管理者につきましては、今般の法改正により試験制度を創設し、管理者に必要な知識として、海上運送法等の関係法令はもちろん、出航判断や万一場合の事故処理体制等の実務的な事項に関する知識を身に付けていることを担保することとしてございます。また、海上運送法に基づき事業者が定める安全管理規程におきまして、現地の気象・海象情報の収集や事故時の対応など両管理者の職務を規定してございまして、当該職務を適切に実施していない場合には厳格に処分、指導を実施してまいります。

また、船員につきましては、海域の特性等に関する船員への教育訓練の実施を船舶所有者に対し義務付けますとともに、安全統括管理者に対しても、船長として乗船しようとする者について、初任教育訓練の修了等の確認を義務付けることとしてございます。

また、当該教育訓練は、御指摘のように、中小事業者であっても船長等の資質向上に取り組みますよう、具体的な実施方法や留意点、使用する教材の例等をまとめたガイドラインを策定すること等を予定してございます。

これら一連の取組を通じて、事業者の安全管理体制の強化を図ってまいれる所存でございます。

○山本佐知子君 教育訓練は事業者の責任で行うということ、是非、内容をお手盛りにならないように、実施内容や頻度、また地元の協議会との取組を促したり等、あと専門家からのアドバイスを受けられるようにするなど、内容の充実にも今後取り組んでいただきたいと思っています。

さて、次の質問に入ります。

平成二十八年、軽井沢のスキーバス事故がありました。このときに、高速バスツアーでは、利用者に対する安全情報の見える化が進みました。今は旅行パックよりも自分で検索して利用するサービスを探す人が圧倒的に多いわけでして、旅客船も例外ではありません。船も人の命を預かる業務である以上、このように一般利用者向けに同様の情報公開、これが必要だと思いますが、国交省の見解を伺います。

○政府参考人（高橋一郎君） お答えを申し上げます。

御指摘のとおり、利用者に対する安全情報の提供の拡充を進めてまいります。

まず、国による安全情報の提供につきましては、安全関連法令違反に対する行政指導を公表対象に追加しますとともに、公表期間を従来の二年から五年に延長いたしました。また、事業者による安全情報の提供につきましては、提供すべき安全情報の内容、提供方法をまとめた指針を策定、公表しました。さらに、利用者が旅客船事業者の安全性向上の取組を簡便に確認できますよう、事業者の安全性の評価・認定を行い、優良事業者にはマークを付与するとの制度を創設することとしてございます。

利用者の皆様に安心して乗船していただけますよう、今般の法改正を始め、様々な対策をしつかりと講じ、安全情報の見える化を進めてまいりたいと存じております。

○山本佐知子君 是非、分かりやすく、アクセスしやすい情報公開をお願いいたします。

次に、船員の資質向上についてであります。旅客を乗せるなど事業として旅客輸送を行う小

型船舶を扱う場合には、特定小型船舶操縦士の免許が必要です。これは、まず、小型船舶操縦士の免許を取った人が小型旅客安全講習を受講することが要件になっています。現行は、この講習は最初の一回だけ受けなければいい。ただ一方で、小型船舶操縦士免許の更新は五年に一回なんですけれども、このときは車の免許のときと同じように一般的な講習はあります。ただ、それは特定の保持者用のものではありません。つまり、遊覧船など旅客事業として特定小型船舶操縦士の免許を持つている人に対しては、一旦特定と免許証に印刷されれば、何十年たとうが特別な安全講習を受講する必要はないわけです。

そして、今申し上げたのは、平成十五年以降のもので、平成十五年に免許の制度が改正になりました。それ以前はどうだったかといいますと、小型船舶操縦士免許を取得すれば自動的に特定というものももたらえたということで、旅客を扱えることができたわけでありまして、つまり、この平成十五年よりも前に免許を取得した人はそもそも安全講習を一回も受けていないと。しかし、今現場では、平成十五年以前に免許を取得した人も結構多いんじゃないかなと思うんです。

今、平成元年から十五年までの十五年間で一級から四級までの小型船舶操縦免許取得者は合計二百六十万人、そして、十五年から令和四年までの二十年間では小型免許取得者は百二十三万人です。この百二十三万人のうち、特定免許を持っている人は四万五千人。もちろん、この平成十五年までの方が全て特定を持っているとはいえず、旅客船に携わっているわけでは全くありませんけれども、これだけの人数がある以上、やはり旅客船従事者も同じように母数と比例しているんじゃないかなということは思います。

ちなみに、遊覧船の場合には、五年に一回必ず業務主任者講習を受講しなければなりません。遊覧船の場合も、あるいは旅客船の場合も、人の命を預かる以上は、定期的な安全意識を啓発し、また実技の伴った講習も必要であると考えますが、

国交省の見解を伺います。

○政府参考人（高橋一郎君） お答え申し上げます。

大きく二点御指摘を頂戴しました。まず、現行制度では、特定操縦免許の取得要件として講習の受講を義務付けてございますが、今回の改正法案では、当該免許取得に当たりまして安全運航に必要な知識と技能を身に付けていただくべく講習内容を拡充するとともに、新たに修了試験制度を創設することとしてございます。具体的には、これまでの講習には含まれてございまして、事故の発生を未然に防ぐ観点から、新たに気象・海象情報に基づく出航判断に関するケーススタディーや設備点検など、発航前の準備に関する実習等を取り入れますとともに、修了試験を創設することになります。

また、特定操縦免許の更新の際に、最新の海事関係法令や重大事故事例等、小型旅客船の船長業務を行う上で重要な最新情報についてアップデートを図り、更なる安全啓発を図ってまいります。また、このような特定操縦免許制度の厳格化に加えて、日本全国の個々の海域の特性に習熟するための初任教育訓練の実施を事業者が義務付けますとともに、事業者における訓練が適切に実施されていることを国による監査で定期的に確認することで船長の資質の確保を図ってまいります。

また、御指摘の平成十五年以前の小型操縦免許受有者も含めた既存の特定操縦免許受有者につきまして、今般の拡充部分に相当する科目を内容とする移行講習の受講と修了試験を義務付けることと存じてございます。

○山本佐知子君 ほとんどの旅客を扱っていらっしゃる皆様はしっかりと安全確認をされていらっしゃるわけなんですけれども、こういった事故が起きた場合にはしっかりと私たちも一回足下を見直す必要があるかと思えます。

最後に、JCI、日本小型船舶検査機構の検査について質問いたします。

今回の法改正では、事業者や船員への資質向

上、強化、つまりソフト対策の徹底を盛り込まれます。そうであるならば、もう一方のハードである船舶の点検体制の強化も両輪として考えるべきであると考えております。

そして、点検する検査員の質の向上に向けた取組も必要ではないでしょうか。今ＪＣＩの職員は全国で百三十人強、このような体制で果たしてしっかりと検査ができるのか。また、民間の技術やノウハウを取り入れることも一つの方策かもしれません。ＪＣＩは、今までの検査内容や検査の熟度を根本的に見直し、専門的な見地からの精密な検査が必要なのではないかと思えます。果たして現在のＪＣＩで自力でそうした検査が可能なのか、検査員の質の向上も含めて、国交省の見解を伺います。

○政府参考人(高橋一郎君) 答え申し上げます。

日本小型船舶検査機構は、昭和四十八年の船舶安全法の改正により設立されて以来、約五十年にわたり国に代わって小型船舶の検査を専門的に実施してきた組織でございます。長年蓄積した経験も知見も有してございまして、委員御指摘のとおり、船舶検査の実効性向上のため、検査業務の更なる改善に徹底して取り組む必要がござい

す。このため、国土交通省としましては、事故対策検討委員会における検討を踏まえまして、機構の検査方法について、合理的な理由なく国と異なる方法で行われていたものを総点検で洗い出しまして、全て変更又は廃止し強化を図るとともに、機構の実施する船舶検査の現場を国が確認するなど、機構の監督強化を図っております。

また、機構は、本年二月二十日に、検査員の新規採用等によります検査体制の強化、ＩＴの活用によります業務の効率化、研修の充実強化によります検査員の質の向上、業務改善室の設置による内部監査体制の強化等を内容とする業務改善計画を策定し、体制の見直し強化に向けた取組を進めてございます。

さらに、機構におきましては、例えば電気推進船の検査方法を検討するに当たりまして、リチウムイオン電池の開発、利用を行っているメーカーの協力を得るなど、御指摘のように、民間の技術、ノウハウの活用に取り組んでございます。

機構の業務改善計画が着実に実施され、検査業務の徹底した改善が図られますよう、引き続き必要な指導監督を行ってまいります。引き続き○山本佐知子君 今回は検査についての様々な指摘もあったかと思えます。しっかりと、厳しい状況ではありますけれども、人の命が懸かっておりますので、徹底的な見直しをいただきたいと思

います。最後に、今回の質問に当たりまして、様々な海に関係する方のお話を聞きました。日本は海洋国家と言っている割には、今、社会的に海に関する知識や教育が足りないんじゃないかなという御指摘をいただきました。私たち、船やそして海に関する事項についてはもっと関心を持ち、社会的広がりを促していきたいと思っております。それと同時に、これ以上絶対事故が起きないような体制を整えていくことが私たちの責務であるということ、最後に皆さんと確認させていただきま

す。どうもありがとうございます。

○鬼木誠君 立憲民主・社民の鬼木誠でございます。

知床遊覧船事故で亡くなられた皆さん、そして御家族の皆さんに私からも心からお悔やみを申し上げたいと思えますし、事故に遭われた皆さんの御家族の皆さんにお見舞いを申し上げます。ふうに思います。

今回の事故に限らず、先ほど軽井沢のバスの事故のお話ございました、痛ましい事故を受けて既存の制度やルールを見直しをしていく、不具や不具合については再認識、再確認をし規制を強化する、あるいは新たな規制を設ける、その事後の対応というのは大変重要だというふうに思っていますけれども、一方で、本当に事後にしか分からな

かったことなのかと、事前に防ぐことができなかったのかと、そのようにも思います。恐らく皆さん方も同じような思いでこの事故を捉えられているというふうに思いますが、そのじくじたる思いを持って、しっかりと実効性ある対策となるために議論をさせていただきたいというふうに思います。

さて、対策検討委員会における安心、安全対策提言では、五十八項目、六十六の講ずべき措置が掲げられています。事故を踏まえて安全のためになすべきことを検討した上でこれだけの数になった、六十六項目あったということだと思っておりますけれども、逆に言うと、これまでこの六十六にも及ぶ項目について安全対策が十分に確認されていなかった、その可能性があるということでもあると思うんです。

これまでの安全対策、あるいは検査、監査が、事業者、あるいは先ほどもお話がありましたＪＣＩがきちんとやってくれる、あるいはやってくれているという担保のない期待を前提としていたとしたら、それでは事故が防げなかったわけですから、やっぱり期待だけでは不十分だったという反省の上に立つて施策を講じていく取組を進めていくことが重要ではないかというふうに思います。

その上で、安全対策の強化により、事業者新たな負担が生じることになる。多くの事業者の方は中小零細というふうにも言われています。この間、コロナ禍や燃油価格の高騰などで経営的にも厳しい状況にあった。新たな負担により体力がなくなる事業者の方については、廃業せざるを得ない状況も想定をされるのではないかというふうに思っています。

衆議院の質疑の中では、安全に責任を持ってない不適格な事業者には退出をせよという趣旨の御答弁もあったところでございますけれども、新たに生じる負担に対する補助又は経営に對する助成など、私は検討が必要だと思いますけれども、その点について御見解をお伺いしたいと思います。

○国務大臣(斉藤鉄夫君) 今回の安全対策の強化に当たりましては、中小事業者においても円滑に実施できるよう、改良型救命いかだ、業務用無線設備、非常用位置等発信装置などの購入につきまして、予算面で手厚い補助を講じております。補助率最大三分の二ということでございます。

また、今般の改正法案の策定に当たりましては、中小事業者の意見も幅広く伺った上で、小規模事業者についてはその運航形態を踏まえた運航管理体制を求めること、事業者への制度の周知期間や事業者が新制度に適合するための準備期間などを考慮し施行日や経過措置を定めていることなど、中小事業者も適切に対応できるように配慮をして今回の改正案作った次第でございます。

○鬼木誠君 ありがとうございます。それでは、具体的なところを少しだけお聞きをしたいと思います。

提言の中では、船舶の安全基準の強化の中で、水密性の確保というのがうたわれている。この点についてお尋ねをしたいと思います。水密性の隔壁の設置が義務付けられている。既存の船や五トン未満の船舶については、その工事が困難なことから、浸水警報装置と排水設備の設置が求められている。

この装置について、作動点検、故障の有無など、その確認は事業者が自ら行うことになるというふうに思っているんですけども、やはり、先ほどもお話をしましたように、事業者自らが行う点検ということではなく十分な点検がなされるかどうかということがやっぱり不安として残るのではないかとこのように思っています。そういう意味では、この点検の在り方についてお考えがあればお聞かせをいただきたいというふうに思います。

さらに、浸水警報装置、それから排水設備を新たに設置する事業者負担の関係について、ここについても何か補助、予算措置の検討がなされていないのかということについて併せてお尋ねをしたいと思います。

○政府参考人(高橋一郎君) お答えを申し上げます。

委員御指摘のとおり、隔壁の水密化について検討いたしました際、新たな水密隔壁の設置が困難な既存船や五トン未満の小型船に対しては、御指摘のとおり、浸水警報装置並びに排水設備の設置等を求めることとしてございます。こうした浸水警報装置や排水設備等を含みます船体、機関、設備等につきまして、事業者においては、安全管理規程に基づき船長が原則として毎日一回以上の点検を実施することとなっております。

国土交通省といたしましては、実行すべき点検内容を安全管理規程において明確化しその点検の確実な実施を求めますとともに、国土交通省による監査におきまして事業者による点検の未実施が確認された場合には、厳格に処分、指導を実施してまいりたいと考えてございます。

また、委員御指摘の第二点でございますが、御指摘の浸水警報装置や排水設備の設置等につきましては、支援策の要否を含め、その制度の具体化に向けて更に詳細を検討してまいります。

こうした取組を通じまして、事業者の安全性向上のための取組をしつかりと支援してまいりたいと存じております。

○鬼木誠君 是非よろしくお願いをしたいというふうに思います。

次に、対策の実効性確保として、必要な体制の整備という項目がございます。国の監査能力の向上、そして監査体制の強化が必要不可欠というふうにされているところでございます。体制の整備につきましては、関係者の十分な理解を得つつ、それぞれ必要な措置を講ずるというふうになつているところでございますけれども、財政当局との協議とか難しい側面もあるんじゃないかなというふうに思っています。

現状は全国で約百八十人の体制でございますけれども、今後どのような体制整備をされようとしているのか。この間の体制整備に向けた取組状況、そして今後の実効性確保に向けた取組の方向

性についてお尋ねをしたいと思います。

○国務大臣(斉藤鉄夫君) 監査、検査を行いながら事故を防げなかったことについては大変重く受け止めております。

国の監査体制の整備につきましては、令和五年度に運航労務監理官を増員して必要な人員の確保に努めております。先ほど百八十名ということでございますけれども、これを二十七名増員いたしまして、百八十一から二百八名に増員をいたします。

また、監査の実効性確保につきましては、運航労務監理官の意識改革や能力向上に取り組んでいるところであり、具体的には、まず、昨年六月と本年一月に、海事局幹部が現場に足を運び、地方運輸局の現場職員に対し、人命最優先、安全第一で厳格に監査を行うよう意識改革の徹底に取り組んでおります。さらに、自動車の監査部門との人事交流を行うとともに、他の運送事業の監査の知見を活用するなど、運航労務監理官の能力を向上させるための取組を進めているところでございます。

これに加えて、通報窓口に寄せられる情報も活用しつつ、抜き打ちやリモートでの監査を行うなど、効果的かつ効率的な監査を実施してまいりたいと決意しております。

○鬼木誠君 ありがとうございます。

体制整備、大変御苦労されているというふうに思いますけれども、加えて、様々な方向性についてもお示しをいただきました。是非、御回答いただいた、御答弁いただいたように、厳格な監査の実施に向けて引き続きの努力を求めたいというふうに思います。

次に、知床の事故後に緊急安全点検を国土交通省が行われたと。昨年の七月にその結果が公表され、七百九十の事業者のうち百六十二の事業者で不備があったというふうに報告を受けています。その内容は、運航管理者が船舶の運航中にいなかった、あるいは運航記録等の記載が不備であったなどとなっておりますが、これらをなくす

ためには、これまでも意見であるいは御答弁の中にもありました、資質の向上ということが求められるのではないかとこのように思っています。

そこで、本法では、義務化をされる初任教育訓練というものがあると。この初任教育訓練についてですけれども、その海域の特性を熟知をしているベテラン船長による訓練として事業者が自ら行うというふうになつていきます。そのベテラン船長がいけないときは当該海域で運航するほかの事業者のベテラン船長を招くなどして、教育訓練内容等についてのガイドラインも策定をしていると、そのような予定であるというふうにお聞きをしています。

この資質向上につながる初任教育訓練というのは大変重要だというふうに思うわけですが、もしも、申し上げましたようなこの訓練というものがないと適切に行われる、そのための確認が必要だというふうにも思います。その点についてどのようなことを今想定をされているのか、検討されているのか、お聞かせをいただければと思います。

○政府参考人(高橋一郎君) お答えを申し上げます。

初任教育訓練の実施の在り方につきましては、まさに委員御指摘のことを想定してございます。それに加えまして、当該訓練の修了前に社内でのベテラン船長等による効果測定を実施することなども想定してございます。

また、これに加えて、初任教育訓練を実施をしました事業者に対して教育訓練の実施記録の作成と保存を義務付けますとともに、運航労務監理官による監査を通じ、今後、省令や告示で定めます教育訓練の具体的な項目や内容に即して初任教育訓練が適切に実施されているかどうかの確認を行いますことにより、初任教育訓練の確実な実施を担保することを予定してございます。

これらの対応を講じますことにより、あらゆる事業者が初任教育訓練を適切に実施できるよう、しっかりと対応してまいります。

○鬼木誠君 ありがとうございます。

ガイドラインの策定、是非しっかりとしたものをお作りいただくことをお願いをしておきたいというふうに思います。

次に、安全統括管理者及び運航管理者に対して試験制度を創設をする、二五年度から実施をするというふうになつていきます。そして、その指定試験機関につきましては一つだけを指定するというようなことになっているところでございます。衆議院の質疑の中では、一定の要件に適合する民間機関を指定するというふうにお聞きをなさっています。

ただ、この資格試験というのは、試験内容あるいは合否判定を統一的にあるいは一元的に実施をして管理をしていく必要がある、その公平性を担保をするという必要性が高い、そういう意味合いもあつて一つだというふうにおっしゃってあるんだらうというふうに思いますけれども、私は国が行うということが一番いいのではないかとこのふうにも思うんですが。

ですから、国が行うことについて御検討はなされなかったのかということについてまずお聞きをしたいというふうに思います。その上で、法案では指定基準というものが示されていますけれども、なかなかこれ具体的にまだなっていないように私には受け止められました。現時点でどのような基準をお考えなのか。この二点についてお答えをいただきたいと思います。

○政府参考人(高橋一郎君) お答えを申し上げます。

当該事務は本来国が行うべきではないかとの御指摘だと拝聴いたしました。国が直接試験等事務を実施いたす場合には、事務量が大量に増加する一方で、国家予算でございますので、必要な組織、人員や予算を確保することが困難であることから、民間機関を指定試験機関として指定し、当該指定試験機関に試験を実施させることを想定してございます。

指定試験機関につきましては、安全統括管理者

並びに運航管理者の業務遂行に必要な海事法令や船舶の安全運航に関する知見を有する機関を想定してございますが、御指摘の指定試験機関の指定の基準につきましては、本法律案で規定してございますほか、国土交通省令におきまして定めることといたしてございます。現段階では、例えば、特定の者を差別的に取り扱うものでない、あるいは試験を受ける者との取引関係やその他の利害関係の影響を受けないことといった内容を含め、規定を設けることを想定してございますが、いずれにしても、その基準は公表されます。指定の際は、民間機関から申請がなされ、この基準に基づいて指定を行うこととなると存じてございます。

○鬼木誠君 ありがとうございます。

必要な予算や人員を確保することができないので国ではなかなか難しいというような御回答であつたというふうに思いますが、この制度でございまして、運用の状況等しつかりチェックをしていただく必要があるというふうに思いますが、やっぱりそれでも必要であれば僕は予算も人員も確保すべきだということにも思いますが、また、民間でなかなかこれを受けてくれるところ、難しいんじゃないかなと思うんですね、探すのに。そのような御苦労もあるというふうに思います。是非改めてしつかりした法の施行についてお願いをしておきたいというふうに思います。

一つ懸念があるのは、申し上げましたような指定試験機関の指定であるとか、さらには安全統括管理者講習機関、それから運航管理者講習機関、それから船員法の改正の中では特定操縦免許講習機関、大臣による認可、登録を受けることになるということになるわけですね。国土交通省による許可の権限が強くなるというふうに受け止めています。

指定を受ける試験機関あるいは講習機関については、国土交通省の天下りになるんじゃないかというようにも思いますが、御懸念になる国民の皆さま

んもいらつしやるんではないかというふうにも思っているんです。とりわけ、昨今、空港施設への人事介入についての対応が十分ではないという批判もある中で、国民から新たな不信を招くことがないような対応が強く求められているというふうに思います。

この点について、大臣としての御見解あれば是非お聞かせをいただきたいと思えます。

○国務大臣(斉藤鉄夫君) 指定試験機関及び登録講習機関として民間機関を活用するに当たりましては、民間機関から申請がなされ、法令で定める客観的な基準に基づきまして指定及び登録を行うこととなります。指定試験機関の指定並びに登録講習機関の登録に当たりましては、公正かつ透明なプロセスが厳に確保されるよう努めてまいりたいと思えます。

また、ＯＢの天下り先の温床になるのではないかと御指摘がございましたが、国家公務員の再就職につきましては、第三者機関である再就職等監視委員会による厳格な監視がなされているところでございます。

国土交通省においては、先日、ＯＢから働きかけを受けた場合の届出義務など、再就職規制全般について、地方支分部局を含む全ての国土交通省職員に周知をしたところでございまして、引き続き再就職等規制の遵守の徹底を図ってまいりたいと考えております。

○鬼木誠君 ありがとうございます。

国交省というのはやっぱり所掌が多いところですよ。関連する団体、企業も多い。そして、国民の皆さんの暮らしに直結をするところでもございます。そういう意味では、一旦そこで生まれた不信、信頼を損ねてしまうと、その不信は、一か所であつてもやっぱり多方面に及ぶということには思いますし、一旦生まれた不信について払拭をするためには相当の時間と努力が必要になってくるというふうにも思えます。是非厳しく御対応いただきますことを重ねてお願いをしておきたい

というふうに思います。

さらに、指定民間機関につきましても、先ほど来お話ありましたように、公的機関並みの厳しい講習を行う、そのことでその機関に対する信頼も醸成をされるというふうに思いますので、その点についても併せて、重ねてとはなりますが、お願いをしておきたいというふうに思います。

最後の質問になります。

法案の第十条の七第二項についてでございます。この条文の中では、運航管理者が職務中に船舶に乗り組むことを禁じている。ただ、同条文のただし書の中で、事業者の規模が著しく小さい場合は陸上要員を配置することで例外が認められるというふうになっております。

対策検討委員会が行った意見募集の中では、百九十の意見が寄せられたというふうにお伺いをしておりますけれども、その中では、例えば離島航路では経営者、船長及び運航管理者をもう一人でやっておりますと、兼務をしておりますと、生活航路を維持するためにはそれでもうやつていかないと駄目なんだというような厳しい実態等についても意見として寄せられたというふうにお聞きをしているところでございます。

国土交通省は、一定の要件の下、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つ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というふうに想定をしている、そのような御回答もいただいているところでございますけれども、具体的な中身は先ほどと同じように今回省令に書き込まれていくことになるんだらうというふうに思うんですね、この省令の中で示す一定の要件というもののついて現時点ではどのような内容を想定をされているのか、あるいはどのような事業者が例外の対象になるというふうに予定をされているのか。厳しい経営の中でそのことを心配をしている中小の皆さまたくさんいらつしやると思いますので、是非明らかにしていただければと思います。

○政府参考人(高橋一郎君) 答えを申し上げます。

御指摘の改正後の海上運送法第十条の七第二項におきましては、事業者は運航管理者がその職務を行っている間は当該運航管理者を船舶に乗り組ませてはならない旨を規定してございますが、一方で、同項ただし書におきましては、その例外として、事業の規模が著しく小さい場合その他の国土交通省で定める場合であつて、当該一般旅客定期航路事業者が、国土交通省令で定めるところにより、当該運航管理者と常時連絡を取ることができ、当該事業者であつて船舶に乗り組んでいない者を配置しているときはこの限りでない旨を規定してございます。

このうち、事業の規模が著しく小さい場合その他の国土交通省令で定める場合につきましては、具体的には、同時に運航している船舶が常時一隻で、かつ当該船舶の総トン数が二十トン未満かつ旅客定員が十三人未満の小規模事業者を想定してございます。

また、国土交通省令で定めるところにより、当該運航管理者と常時連絡を取ることができ、当該事業者であつて船舶に乗り組んでいない者を配置につきましては、船舶に乗り組んだ運航管理者と常時連絡を取ることができ、かつ船舶の運航管理に関する補助的業務を行うことができる一定の知識及び能力を有する者を陸上の事務所に配置しているときを想定してございます。これは、同時に運航している船舶がほかになく、また船舶が小さいことから、運航管理の業務量は限定的であり、こうした運航形態の事業者におきましては、一定の知識と能力を有する者が陸上において補助的業務を行うことで安全管理体制を確保することが可能であると考えられることによるものでございます。いずれの事項につきましても、今後省令で具体的な基準を明確に定めてまいる所存でございます。

○鬼木誠君 ありがとうございます。
私からの質問、これで終わります。

○三上えり君 会派、立憲民主・社民の三上えりです。

海上運送法等の一部を改正する法律案について引き続き質問をさせていただきます。

知床遊覧船の小型旅客船KAZUIが沈没し、乗員二名、そして乗客二十四名が死亡、行方不明となる重大事故が発生して一年になります。亡くなられた方々に哀悼の意を表しますとともに、行方不明の方々が一日も早く発見されますようお祈り申し上げます。また、被害に遭われた御家族の皆様方にお見舞いを申し上げます。

KAZUIの事故により、知床遊覧船の桂田社長が自らを安全統括管理者と運輸管理者を任命していたことが発覚いたしました。KAZUIは令和三年に二回の事故を起こしました。そして、KAZUIを所有する知床遊覧船に対し、特別監査を行って安全管理規程等の違反により是正を行うとともに、その後の抜き打ち検査で改善状況の確認を行いました。にもかかわらず、国交省は十分な確認ができていませんでした。

国交省はその検査について十分な確認ができておらず、見抜けなかった理由について大臣に伺います。

○国務大臣(斉藤鉄夫君) 御指摘いただきましたように、監査、検査を行いながら今回の事故を防げなかったこと、これは大変重く受け止めているところでございます。

監査を行いながら防ぐことができなかった、その監査の実効性についてでございますが、運輸安全委員会において引き続き調査中でございますけれども、国土交通省におきましては、昨年十二月に旅客船の総合的な安全・安心対策を取りまとめ、監査の強化に取り組んでいるところでございます。具体的には、運輸労務監理官の増員、人命最優先、安全第一で厳格に監査を行うとの意識改革の徹底、運輸労務監理官の能力の向上などを既に進めております。

このような痛ましい事故が二度と起こることがないように、国土交通大臣として監査の実効性向上

にしっかりと取り組んでまいりたいと決意しております。

○三上えり君 ありがとうございます。

この事故を受けて、この度、安全統括管理者と運輸管理者に係る試験制度が創設されることになりました。指定試験機関が国交大臣によって指定されることとなります。この指定候補先としてはどのような機関を想定しているのでしょうか。

○政府参考人(高橋一郎君) お答え申し上げます。

御指摘の安全統括管理者並びに運輸管理者の指定試験機関につきましては、両管理者の業務の遂行に必要な海事法令や船舶の安全運航に関する知見を有する機関を想定してございます。

○三上えり君 既に船舶職員法で小型船舶操縦士国家試験に係る指定試験機関として一般財団法人日本海洋レジャー安全・振興協会を指定されてい

ます。お配りした資料を御覧になってください。この民間機関役員十五人のうち、会長を含め計五人が国土交通省出身、いわゆる典型的な天下り機関となっております。この協会の現状について大臣がどうお考えになるか。指定試験機関には公務員出身者の採用を抑制しなければいけないと思っております。試験事務の実施が結局天下りポストとして

利活用されることのないよう、国土交通大臣は指定試験機関を指定するとともに、指定後ですけれども、適切に指導していくべきと考えますが、いかがでしょうか。

○国務大臣(斉藤鉄夫君) まず、前段のこの日本海洋レジャー安全・振興協会の現状について大臣の見解いかんということでございますけれども、現在、船舶職員法に基づく小型船舶操縦士国家試験の指定試験機関には、法令で定める客観的な基準に基づいて日本海洋レジャー安全・振興協会を指定しております。

この機関の人員体制につきましてはこの機関において決定するところでございますけれども、そ

の場合でも、国家公務員法の再就職等規制など決められたルールが遵守されるのは当然の前提として必要な人員体制が構築されているものと考えております。

後段の適切な制度運用をすべきではないかという点に関しましては、今回の改正法案において新たに設けられる指定試験機関につきましても、民間機関を活用するに当たっては、民間機関からの申請を受け、法令で定める客観的な基準に基づいて指定を行うこととしております。新たに設けられる指定試験機関の指定に当たっては、公正かつ透明なプロセスが厳に確保されるよう、適切に制度の運用を図ってまいりたいと考えております。

○三上えり君 この指定機関だけではなくて、続いて、登録機関についても天下りの状況を伺いま

す。今回の知床遊覧船事故で問題が指摘された日本小型船舶検査機構、JCIですけれども、船舶安全法により設立されたこれ法人でございませう。この理事長も今年の一月まで歴代の海事局長経験者の指定ポストとされております。また、前理事長はそのままこの日本海洋レジャー安全・振興協会の監事となつていらつしやいます。

これに加えて、船舶安全法では、船舶に載せる物品が国土交通省の安全基準を満たしているかを検査する登録検査機関の登録制度を規定しています。この登録検査機関として登録されている一般財団法人日本船舶用品検定協会の会長も国土交通省出身で、こちらもこの日本海洋レジャー安全・振興協会の監事を兼任していらつしやいます。大変多くいらつしやいます。

知床遊覧船事故の再発防止策として、寒冷海域における救命いかだ等の設置の義務化などが打ち出されているんですけれども、こうした協会に検査手数料が入って天下りの温床となっております。

今回の法案でも、先ほど鬼木議員からありました航管理者講習機関、登録特定操縦免許講習機関

と、三つも登録機関の名前が出てきます。再発防止策と天下りがこれ絡み合わないように、しっかりと大臣には御指導をいただきたいと思ひます。まだ私が指摘した方々、漏れているかもしれないですけれども、よろしく願いいたします。

そして、天下りといいますと、四月十一日の国交委員会で質問させていただきました、国交省の元次官で東京メトロの現会長が空港施設社に対し国交省OBの副社長を社長に求めている問題で

す。斉藤大臣は、国交、交通行政の信頼の確保に向けて着実に取り組んでまいりたい、しっかりとルールの厳格化を現役の職員にこれからも徹底してまいりますとお答えいただきました。

その後、この天下りの件について前向きに取り組んでいらつしやいますか。お伺いします。

○国務大臣(斉藤鉄夫君) 四月十一日のこの委員会におきまして質疑、御指摘をいただきました。その質疑を踏まえまして、翌四月十二日の、十二日の夕刻、OBから働きかけを受けた場合の届出義務など、再就職規制全般について、地方支分部局を含む全ての国土交通省職員に周知をし、改めてその遵守の徹底を図ったところでございませう。再就職規制を始めた法令遵守の徹底等によりまして、OBによる影響のない、公平公正な国土交通行政を推進してまいりたいと決意しております。

○三上えり君 この件については報告書を今後まとめられるような御予定でしょうか。

○国務大臣(斉藤鉄夫君) 今、この徹底をしつかり行っていくたいと、このように思っております。しっかりと行っておりますので、改めて報告書ということは考えておりません。

○三上えり君 是非報告書をまとめられていた

いて、委員会で公表していただきたいと思ひますが、御協議ただけですしょうか。

○委員長(運舩君) 後刻理事会で協議いたします。

○三上えり君 次です。

知床遊覧船事故対策検討委員会が取りまとめられました、旅客船の総合的な安全・安心対策について伺います。

国の特別監査等が有限会社知床遊覧船の安全意識の欠如といったことを十分に是正させるに至らなかったこと、運航管理者の資格要件の真偽について十分な確認ができていなかったことなどが指摘されています。

国土交通省として、知床遊覧船事故の再発防止策を踏まえ、具体的にどのような現状なのか、伺います。

○政府参考人(高橋一郎君) お答え申し上げます。

事故対策検討委員会におきまして、昨年十二月に総合的な安全・安心対策を取りまとめてございます。

これらの対策につきましては、実施可能なものから速やかに実行に移しているところでございます。例えば、監査につきましては、抜き打ち、リモートによる効率的、効果的な監査の実施、外部通報窓口の設置、指導事項の継続的なフォローアップなどによりその強化に取り組み、また、検査につきましては、日本小型船舶検査機構の検査方法の総点検、是正、国による実際の機構の検査現場の点検などにより、その実効性の向上に全力で取り組んでございます。

○三上えり君 一つ具体的に伺わせてください。

事故当日なんですけれども、運航基準に基づいてこれ出航を中止すべき条件であったにもかかわらず、船長は出航を中止せず、かつ、運航管理者である社長でいらつしやいますけれども、出航中止の指示を行わなかった、ここ大きな事実が指摘されています。六十六の対策では、そうした判断を船長や運航管理者が行わないように、船長の資質の向上のために講習や教育訓練の実施、また、運航管理者の試験による資格者証の取得、講習による更新制度の導入などを図っています。

出航を中止すべき条件下で出航しないようにどのような対策が打ち出されているのか、お願いします。

ます。

○政府参考人(高橋一郎君) お答え申し上げます。

委員御指摘のとおり、当該事故では、絶対に航行してはいけない状況で船が出たということでございます。出航可否の判断につきましては、船長が出航前に気象・海象情報を収集し、安全管理規程に定める運航基準に照らして安全な航海に必要な条件が整っているかの確認等を行った上でこれを行うこととなっております。

今般の改正法案では、船長が特定操縦免許を得る際に受講が義務付けられます講習課程におきまして、気象・海象情報に基づく出航可否の判断などに関する科目を新たに追加することとしております。これに加え、今般の改正法案では、運航管理者が気象、海象等を勘案して運航中止を指示する義務を明確化しました上で、船長や経営者も含めて、旅客船事業者の従業者は当該指示に従うことを義務付けてございます。これにより船舶運航の安全の徹底を図ってまいれる所存でございます。

○三上えり君 本来出航してはならない状況の下で出航しないように、今おっしゃったような、地域の関係者、そして旅客船事業者で安全情報を共有していただきたいと思えます。よろしく願います。

次に、旅客船の総合的な安全・安心対策ですが、けれども、悪質な事業者に対して厳しい態度で臨むことが必要であるとする一方で、法令を遵守している優良な事業者については適切に評価をして取扱いに差を設けるなど、安全確保の観点から実効性と納得感のある制度設計を行うべきであると考えます。

旅客船業界、中小零細事業者が大変多く存在しているからいいます。今回の改正法による規制強化についても、事業規模に応じたり張りが必要ではないかと思えます。事業者の事業規模に応じた対応について、運航管理者と船長の兼務以外にどのような取組を推進するのか、お伺いします。

○政府参考人(高橋一郎君) お答え申し上げます。

今回の法改正では、小型旅客船の船長等を対象として、初任教育訓練の義務化等の措置を講じてその資質向上に取り組むこととしてございます。

一例申し上げますと、初任教育訓練の義務化に当たりましては、事業規模の小さな小型旅客船事業者であっても船長等の資質向上にしっかりと取り組めますよう、具体的な実施方法や留意点、使用する教材の例等をまとめたガイドラインを策定することを予定してございます。しっかりと取り組んでまいりたいと思えます。

○三上えり君 今回の事故を受けて、事業許可に当たって事業者が締結させている船客傷害賠償責任保険の限度額についてです。現行の三千万円から一億円に引き上げるようになっていきます。

一方で、お金だけでは解決できない問題がございます。公共交通事業者が引き起こす事故、この事故のように、一度多くの被害者が出て、その御家族も日常が一変してしまっています。この公共交通事業者が事故を起こした場合、被害者やその御家族に対して損害賠償以外に被害者等支援計画に基づいて中長期的な支援が行われることとなっておりますけれども、もしこの被害者等支援計画を作っていない事業者が起した事故、だったらどうなるのか、お伺いします。

○政府参考人(瓦林康人君) お答え申し上げます。

国土交通省におきましては、交通機関において事故が発生した際に、事業者により安否に係る正確な情報の提供を始めとする被害者及びその御家族への支援が適切かつ中長期にわたる行われるよう、平成二十五年に公共交通事業者による被害者等支援計画策定ガイドラインを定めまして、事業者における計画の策定、公表を促進してきたところでございます。

現在、策定している事業者、これ航空では九〇%、鉄道では約四〇%、一方、中小を中心に事業

者数の多いバスでは約五%、旅客船事業では約四%にとどまっている状況がございます。

このため、国土交通省では、引き続き、計画の策定を促進していくとともに、策定していない事業者におきまして万一事故が発生した場合には、当該事業者が被害者と御家族に対して万全の対応を取るよう、事故発生直後から事業者に対する指導や支援を迅速かつ的確に行うことが重要であると考えておりまして、事業者による被害者と御家族への支援が確実に中長期にわたる継続して行われるよう、適切に指導や支援を行ってまいります。

○三上えり君 この被害者等支援計画については、是非作成の促進をお願いいたします。

この事故を受けて、海難の救助体制です。海上保安庁の釧路航空基地に機動救難士が新たに配備されると伺っています。どのような取組をそのほかに行っているのでしょうか。

○政府参考人(石井昌平君) お答え申し上げます。

知床遊覧船事故を受けて、委員御指摘のとおり、海上保安庁では、四月に釧路航空基地に機動救難士を新たに配置し、機動救難士などがヘリコプターに同乗し、出動してから一時間以内で到達できないエリアであった北海道東部海域についてこの状況を解消しております。

今後、北海道東部海域における更なる救助・救急体制の強化を図るため、今年度中に釧路航空基地へのヘリコプターの増強やオホーツク海域に面する部署への大型巡視船の配備を行うこととしております。

海上保安庁におきましては、これらの取組等により、今後の海難救助を万全を期してまいります。

○三上えり君 奄美大島と北海道の北部は圏外となっておりますが、その辺り、いかがでしょうか。

○政府参考人(石井昌平君) お答え申し上げます。

委員御指摘のとおり、機動救難士等がヘリコプ

ターに同乗し、出動してから一時間以内で到達できない海域は、北海道北部及び奄美大島北部にもございます。これらの海域について、まずは巡視船やヘリコプター、機動救難士等を当該海域に適切に配備し、迅速な救助・救急体制を確保するとともに、さらに当該海域で専任的に活動できるヘリコプターを配置するなどして、こうした状況を解消してまいります。

いずれにいたしましても、海上保安庁では、これらの取組等により、今後の海難救助に万全を期してまいります。

○三上えり君 救助体制の充実強化をお願いいたします。

以上です。質問を終わります。

○高橋光男君 おはようございます。公明党の高橋光男です。

本日も質問の機会をいただき、ありがとうございます。

本日審議する海上運送法等の改正は、昨年四月の知床遊覧船事故を受け、旅客船の安全、安心に万全を期し、二度とあのような痛ましい事故を起こさないようにするため、事業者の安全管理体制強化、船員の資質向上、行政処分の強化等を主に措置するものでございます。

去る二十三日、事故後一年を迎え行われた追悼式典には斉藤大臣が出席されました。私も、お亡くなりになられた方々と御家族に心からお悔やみ申し上げます。

今回の事故が社会に与えた影響は大きく、一年たってもなお関係者の心の傷は癒えることはありません。国には関係者に対してどこまでも寄り添った対応を求めたいと考えますが、大臣の所感並びに再発防止に向けた決意を改めて伺いします。

○国務大臣(斉藤鉄夫君) 一年前、四月二十三日に事故が起きました。翌日四月二十四日に私も現地に参りまして、御家族の方々とお話、対面をさせていただきました。

今回、追悼式典、一年たちまして、私も再び現

地に赴きまして乗船者の御家族の方とも面会をさせていただきました。このような痛ましい事故が二度と起きることがないように、徹底的な安全対策を講じていかねばならないと決意を新たにしました次第でございます。御家族にもその私の決意と不後悔の覚悟をお話をさせていただきました。しっかりと事故の再発防止に取り組んでいきたいと、このように思っております。

そして、御家族の皆様が一日も早く平穏な生活を営むことができるよう、御要望をきめ細かく継続的に伺いしながら、御家族の皆様への支援にしっかりと取り組んでまいりたいと決意しております。

○高橋光男君 ありがとうございます。

是非国には、単なる情報提供等にとどまらず、関係者の方々に対して、今おっしゃられたように、きめ細かく継続的に支援をしていただくこと、その御要望をしつかりと踏まえた御対応に努めていただくことをお願い申し上げます。

続きまして、今回新たな取組の柱の一つが、船舶安全基準の強化でございます。そのため、来年度、令和六年度から改良型いかだや業務用無線設備導入等が義務化されます。したがって、今年度中の整備が求められるところでございます。

この点、特に中小零細事業者に対する支援が不可欠と考えます。支援を円滑にいくため、国としてどう取り組むのか、伺いします。

○政府参考人(高橋一郎君) お答えを申し上げます。

御指摘の改良型救命いかだ、業務用無線設備、非常用位置等発信装置などの安全設備の導入について予算面で手厚い措置を講じておるところでございますが、当該補助制度の詳細、また補助金の申請手続について、地方運輸局や業界団体と密接に連携し、説明会などを通じて丁寧に情報提供を行ってまいります。

こうした取組を通じ、中小零細事業者を始め、事業者がこれらの安全設備を円滑に導入できるよう、しっかりと支援してまいる所存でございます。

す。

○高橋光男君 是非、この点につきまして、国のきめ細やかな支援をお願いいたします。

さて、衆議院の審議では、安全確保のために、設備整備を行うとしても、やはり技術者による目視等が重要であるといった議論がございました。そのこと自体、私自身否定するものではございません。

一方で、フェリーなど、大型旅客船事業者からは、知床事故を受けた安全対策は重要である一方、どんな制度を厳しくして、人手もどんどん増やせばいいというものではない、海難事故の大半はヒューマンエラーであり、人の判断や経験に頼る限り、幾ら会社の管理体制を強化したり人を増やしたりしても事故はなくならないといったお声もいただきました。この点、そもそも船員不足の中でいかに安全を確保していくのか、また、船舶の規模に応じたどのような対策を強化すべきかといった視点も重要と考えます。

現場からは、事故の再発防止のためには、人手を増やして安全を担保する従来型の安全対策のみならず、人の判断に頼ることなく、省力化した上で安全運航ができるような技術開発を推進し、それを普及させるための制度面での環境整備も併せて重要といった御指摘もいただいております。そうした意味におきまして、国として自動運航などの省力化技術の開発推進やその普及のための環境整備にも注力し、しっかりと支援していただきたいと考えます。

政府の見解並びに今後このような課題にどのように取り組むのかにつき、御答弁をお願いいたします。

○副大臣(石井浩郎君) お答えいたします。

今般の知床における事故を受けて、旅客船の安全、安心対策が喫緊の課題であることから、本法律案に盛り込まれた対策を始め、必要な安全対策を早急に講じてまいりたいと考えております。

また、委員御指摘のとおり、必要な技術開発を

進めまして、今後、ヒューマンエラーに起因する海難事故を防止していく等の観点から、船舶の自動運航技術の積極的な活用も大変重要と考えております。

そのため、国土交通省といたしましては、陸上からの船舶の操作等により船員をサポートする自動運航船を令和七年までに実用化することを目指しておりまして、自動で衝突を回避する機能等の技術開発や実証への支援を平成二十八年度より継続的に行っているところでございます。

また、こうした先進的な取組を通じて、令和三年度には自動運航船の設計や運航等における留意事項をガイドラインとして取りまとめるとともに、国際ルールの策定に向けた国際海事機関での議論を主導するなど、必要な環境整備を進めているところでございます。

国土交通省といたしましては、自動運航船の実用化及び普及に向けて、引き続きこうした取組を積極的に進めてまいります。

○高橋光男君 ありがとうございます。

まさに大型の船舶については、そうした自動化技術の開発というのは大変重要な取組になるのかというふうに思います。もちろん、小型の船舶につきましては人がしっかりと目視をする、こうした様々な取組を通じた安全管理体制の強化を是非よろしく願いたいと思います。

続きまして、今回の法改正による規制強化によって事業継続意欲をそぐようなことになり、ましてや撤退を招くようなことがないようにするためには、船舶事業者に対する幅広い支援が重要と考えます。その観点から幾つか伺いしてまいります。

まず、海運へのモーターシフトの推進について伺いします。

先般も、地域公共交通活性化法の議論の中で、鉄道へのモーターシフトというお話がございましたが、今日私が申し上げたいのは、海運へのモーターシフトでございます。

近年、中長距離フェリーを中心に新造船への代

替建造が進み、輸送力の強化が図られております。一方、コロナ禍で需要が伸び悩み、せっかく強化した輸送力が十分に活用されていない状況となっております。そうした中、二〇二四年問題で深刻化するドライバー不足への解決策の一つとして、海運へのモーダルシフトの推進がますます重要になるものと考えます。

利点としては、船に乗っている間はドライパーが休めること、ドライパーがいなくても運搬が可能な無人航送もできること、さらには、陸送から海上輸送への転換によってCO₂排出量は五分の一となることから、環境にも優しいことなどが挙げられます。現場からも、フェリーの輸送力にはまだまだ余裕があるので、是非ともフェリーや、貨物を積んだトラック、トレーラーをそのまま運べるいわゆるローロー船などの活用を国として更なる後押しをしてほしいというお声をいただいております。この点、斉藤大臣の御答弁をお願いいたします。

○国務大臣(斉藤鉄夫君) 二〇二四年問題を踏まえまして、フェリー、それからローロー船など、モーダルシフトを更に進めていく必要があると考えております。

輸送の効率化に資する船舶の大型化を促す船舶特別償却制度を始めとする税制上の支援措置、それから船舶共有建造制度による金利優遇などによりまして、モーダルシフトの受皿となるフェリー、ローロー船の建造支援を行っているところでございます。

また、工場や配送拠点を再編し、海上輸送にシフトするなどの革新的なモーダルシフトの取組を行った荷主や事業者を表彰することで、他の事業者においても参考としていただき、モーダルシフトの浸透を図っているところでございます。

さらに、本年三月に設置された関係閣僚会議を踏まえまして、物流の生産性向上を図るため、荷主、物流事業者間等における商慣行の見直し、それから物流の標準化やDX、GX等による効率化の推進、荷主企業や消費者の行動変容を促す仕組み

みの導入を進めるべく検討を進めております。国土交通省としては、関係省庁と一層緊密に連携し、モーダルシフトを強力に推進してまいりたいと決意しております。

○高橋光男君 しつかりと陸送また海運、この両面でのモーダルシフトの推進というものが極めて重要かというふうに思いますので、国にはしっかりと取り組んでいただきたいというふうに思います。

続きまして、ジェットフォイルの更新支援についてお伺いします。

この点につきましては、昨年、離島振興法の改正の際に私も取り上げさせていただきました。その際、今後のジェットフォイルの新造や代替に向けて、国は旅客船事業者の現状を常に丁寧に確認しつつ、事業者や関係自治体の意向を積極的に把握し、製造事業者とも緊密に連携し、円滑かつ効率的に進むよう努めると御答弁をいただいたところでございます。

以来、約半年が経過いたしました。安全航行確保のためにも待ったなしの課題だと私は考えます。国の取組状況につきましてお伺いいたします。

○政府参考人(高橋一郎君) お答えを申し上げます。

今回の離島振興法改正を踏まえまして、海事局の担当者が関係事業者や自治体を個別に訪問いたしまして、各事業者の経営体力、あるいは各航路で運航している様々な船舶の更新時期などを踏まえつつ、ジェットフォイルの更新の実現に向けた費用負担の在り方や更新スケジュールなどにつきまして議論を重ねておるところでございます。また、これに加えまして、製造事業者とも、建造体制の維持方策、各事業者との調整状況など、最新の状況について情報交換を行っております。

今後とも、旅客船事業者の現状確認、あるいは事業者や関係自治体の意向の把握、製造事業者との緊密な連携等、しっかりと力を尽くしてまいります。

○高橋光男君 是非とも、関係自治体又は事業者、こうしたところに丁寧にお話を伺っていただくとともに、現行の制度で果たしてこの更新ができるのかといったような私は課題があるかと思えます。

船舶共有建造制度というものもございしますけれども、これはあくまで船舶につきましては融資となっておりまして、融資制度でございしますので、これにつきましては自治体の負担も大きくなるわけでございますし、一方で、ジェットフォイルの寿命というのは今四十年とされている中で、平均今三十三年がたっているところでございます。こうしたところの更新を進めていかないと、いつ何どきジェットフォイルも海難事故というものが起きないとも限りませんので、しっかりと国には速やかに検討を進めていただき、しっかりと国は支援の枠組みをつくっていただきたいと思っておりますので、よろしくお願ひいたします。

そうしましたら、最後になろうかというふうに思いますが、離島定期航路支援についてお伺いしてまいります。

令和三年度から、一航路二事業者の共同運航にございしても、特例的に補助が適用されるようになりました。一方で、お伺いしましたところ、以後、まだ一件も実績がないというふうにお伺いしております。

背景としましては、事業者間の協議がなかなか進まないことがあるようでございますけれども、我が党としましては、一昨年、ここにいらつしやる竹谷とし子本部長始め、私も、離島振興対策本部ということで、公明党の方で訪問させていただいた家島諸島始め対象航路がございします中で、しっかりと国には関係者間での協議が進むように申入れもさせていただいてきたところでございます。

私、この点、是非適用されるようにするには、今、共同運航について事業者間で協定を結ばないといけない、こうしたことが非常に大きなハードルになっているわけでございますけれども、この

要件を緩和するとか、また、あるいは新たな支援策をやはり講じるなど、何らかの対策を行っていただく必要があるというふうに考えますけれども、いかがでしょうか。

○政府参考人(高橋一郎君) お答え申し上げます。

共同経営を行うことを要件として離島航路補助の支援対象とする制度につきましては、当該制度を活用する可能性のある航路におきまして、直接、個別に丁寧な説明を行っているところでございますが、現時点では本制度に基づく事業者から認可の申請は出ておりませんものの、引き続き、本制度が活用されますよう、地方自治体と連携しながら周知を図ってまいりたいと存じております。

また、離島航路、離島補助航路以外の事業者への支援につきましても、令和四年度補正予算を活用して、キャッシュレス決済の導入など、事業者の経営改善に資する支援を実施してまいります。今後とも、事業者の声に丁寧に耳を傾けながら、必要な対応を行ってまいります。

○高橋光男君 ありがとうございます。

経営改善支援事業、しっかりと現場に行き届くようによりしくお願ひします。

以上です。

○石井苗子君 日本維新の会の石井苗子です。法改正の行政処分の強化の在り方について、大臣にお伺いします。

事故を起こした有限会社知床遊覧船は、二年前の二〇二一年の五月に、流れてきたロープに船の先がぶつかって乗客がけがをしました。翌月の六月には浅瀬に乗り上げてしまいました。大変危ない遊覧船だったということなんです。しかし、安全確保命令というのは、行政処分の一つです。は出されずに、行政指導だけだったんです。この二か月で二回事故を起こしたときに、十月の抜き打ちをやりました。やった方は、地方運輸局の運輸労働監理官という方が行っちゃったんですが、しっかりとくださいいよ、訓練はやったんです

か、その後と言って、やりましたという記録だけを見て、大丈夫だろうと思いました。その数か月後に今回の重大事故が起きたということなんです。

ざっとこの十年間の日本の海難事故件数というものを見ますと、最も多い年で四十五件。ところが、この最も多い年ですら四件しか行政処分がないということで、極めて抑制的だなという感想を持っております。

私は、処分を強化すれば事故が減るのかというと、そうではないという考え方をしております。処分を受けないようにする指導の方を強化した方がいいのではないかと、その工夫が必要なんじゃないかと、つまり、踏み込んだ指導ということ、指導が十分でないと思うんです。

自分がどういう状態であるのかということを事業者側がどれだけ把握することができるか、ここが重要だと思っております。知床遊覧船のケースを見て、どれだけ御自身の仕事がずさんであるかということの認識がない。重大な事故が起こってから処分を強化するのではなくて、事業者が事業を継続できるように、知床の事故の教訓を踏まえ、改善を促すような踏み込んだ指導の工夫が今回の法改正にあったのかなかったのかということろを大臣にお伺いします。

○国務大臣(斉藤鉄夫) 海上運送事業におきまして、安全の確保は大前提であり、知床遊覧船事故のような痛ましい事故を決して繰り返さず、誰もが安心して旅客船を利用できるよう対策を講じていく必要があります。

このため、国土交通省としては、運航労務監理官による監査の際、必要な指導を行うとともに、継続的なフォローアップを行い事業者の改善を促していくという視点は非常に大切だと、このように思っております。

また、一般の改正法案におきましては、法令違反の項目ごとの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こととしておりますけれども、この制度によりまして事業者自身が違反

の重大性をより客観的に認識することで違反の抑止につながりたいと考えております。

国土交通省としましては、客観的かつ明確な基準に基づく行政処分の仕組みを構築するとともに、この旅客船事業者に対する指導、これも的確に、適切に行い、安全の確保を図ってまいりたいと思っております。

○石井苗子君 指導をしているけれども、指導はしているんだけど、事業者側が、自分がどれくらい指導を受けていて、このまま行くと行政処分になって、このまま行くと停止になってしまうという認識を高めるところでポイントを作っていく。つまり、改善を、指導を受けているという自覚を事業者にとってもらうためには、自分がどれだけ優秀なのか、あるいはどれだけそうでないのかという、このままだと行政処分に近くなっていくとか、そういうふうに、事業者が事業を継続するための法改正であり、改善を促すということが大前提でありますということを事業者側に伝えてもらいたいと思います。後から処分をしても取り返しが付かないというのが今回の教訓だったと思います。

そこで、行政処分の期間について質問します。新たに追加される船舶等停止命令、最長でどのくらいの期間を想定していらっしゃいますか。明確に記されていないですね。今回の業務停止命令についても、最長期間、延ばすことになるのかどうか。

業務停止命令、最長期間を延ばすんだったらそれを併せて伺いますし、行政処分の一つであります安全確保命令、これ一番最初に出すべきだったと思うんですけれども、知床の場合、これも、事業者が措置をとったということを確認したら、それでもう終了ということになるんでしょうか。伺います。

○政府参考人(高橋一郎君) お答え申し上げます。

まず、御指摘の船舶の停止命令、これ、新設するものでございます。また、御指摘いただきまし

たのは、併せて事業停止命令につきましても言及をいただきました。

今般の法律改正により新たに導入されます船舶等の使用停止命令、また既存の事業停止命令、これらにつきまして、行政処分の運用の詳細につきましては、新たに導入される、先ほど大臣が御答弁の中で触れました違反点数制度の運用と併せまして、道路運送法に基づく貸切りバスの運用等を参考に現在検討を進めているところでございます。これら制度の詳細につきましては、法律成立後速やかに詳細を定めまして、事業者が不測の不利益を被ることがないように、十分な周知を行ってまいりたいと考えてございます。

また、恐縮でございますが、次の御指摘の事業改善命令、これ、事業者が当然改善を図り、それをきっちり私どもで確認をしていくということがもちろんプロセスとしてございますので、それを踏まえた対応となると考えております。

○石井苗子君 まだ今検討中だから期間については明記できないというふうに理解いたしますが、私、道路交通法とこの海上を、何ですか、インフルエンザ特措法みたいに当てはめることはできないと思います。海に関しては海のやり方ではないというのが検討してくださっているらしいんですけども、パブリックコメントなどで、事業者に対して不測の不利益が生じないように十分な周知期間を設けてやっていただきたいと思えます。

あわせて、今回の法改正による罰則の強化の内容の確認をいたします。行政処分が科されているにもかかわらず違反した場合、罰則のどこを強化しますか。

○政府参考人(高橋一郎君) お答えを申し上げます。

輸送の安全を阻害している事案がある場合に行われる輸送の安全確保命令、これに違反した場合には、現行では百万円以下の罰金となつてござい

たのは、併せて事業停止命令につきましても言及をいただきました。

今般の法律改正により新たに導入されます船舶等の使用停止命令、また既存の事業停止命令、これらにつきまして、行政処分の運用の詳細につきましては、新たに導入される、先ほど大臣が御答弁の中で触れました違反点数制度の運用と併せまして、道路運送法に基づく貸切りバスの運用等を参考に現在検討を進めているところでございます。これら制度の詳細につきましては、法律成立後速やかに詳細を定めまして、事業者が不測の不利益を被ることがないように、十分な周知を行ってまいりたいと考えてございます。

また、恐縮でございますが、次の御指摘の事業改善命令、これ、事業者が当然改善を図り、それをきっちり私どもで確認をしていくということがもちろんプロセスとしてございますので、それを踏まえた対応となると考えております。

○石井苗子君 海難で、運送で事故を起こした、今回もそうですけれども、かなり打撃があると思うんですね、このまま経営を続けるかどうかという。ですので、そのお金を払えばとかということではなくて、こういう事故に行かないようにしていくということの監督を強める方が、一億だとかそういうことではないと思うんですね、事業を継続していく意味で。なので、運航基準の監視の強化について次質問したいんですが。

知床遊覧船の事故というのは、悪天候が予想されている中、出航しない方がよいと忠告した人がいっぱいいたにもかかわらず、安全管理規程に定める運航基準に違反するいわゆる悪質な発航判断というのがなされたということが事故の大きな原因です。これの防止策として、基準違反に対する監視を強化して、事業者が緊張感を持って日々の発航判断を適切、確実に行うことが重要ですよ。

これは分かるんですけども、分かるんですけども、地元の関係者と利用者、利用者というのは旅行に来ている人とか移動人口の人たちのことです。による、その人たちによる安全の確保の方法をどう強化するかをもう少し考えた方がいいと思います。

その辺をどのように対応していくのか確認したい。例えば、せっかくここまで旅行に来たのに天候不順で遊覧船に乗れなかった人の諦め方対策強化法みたいな、これ、私です、私の意見です。地元の名産品の海産物をサービスするとか、これ行政指導できませんけれども、これは自治体に考えてもらうとかですね。何質問しているんだか分か

らなくなってくるといけないですから。
地元の関係者と利用者、移動人口のお互いの安全確保の方法をどう強化するか、何か考えていらっしゃると思いますか。

○政府参考人(高橋 一郎君) お答え申し上げます。

まず、御指摘を踏まえて、国による監視につきましては、監査体制の強化や運航労務監理官の意識改革、監査能力の向上などを通じ、運航基準違反に対する監視を強化してまいります。また、御指摘の地元の関係者や利用者による監視の強化も大変重要であると考えてございます。法令違反の疑いがある事案についての通報窓口、外部通報窓口を設置してございますが、お寄せいただいた情報は監査にしっかりと活用してまいります。

これに加えて、地域の旅客船事業者や漁業関係者などが運航可否判断の共有あるいは相互チェックを行う地域協議会の設置、活用を推進してまいりたいと考えてございます。またさらに、運航基準の公表を事業者に義務付け、地元の関係者や利用者がその内容を確認する、たくさん目の目でこれをしつかり見ていくということも大変重要であると思っています。

また、せっかく旅行に来たのに旅客船に乗船できない方々の残念なお気持ちを踏まえて、御指摘のようなサービスを自治体が旅行に来た方たちに提供することも自治体の御判断で可能ではないかなと考えてますが、やはり、今日は危ないので自分や家族のためにも乗らない方がいいんだということをお客様が十分に納得できるよう、事業者から分かりやすい情報提供や説明を行うことも重要かなと思っています。

○石井苗子君 海産物のプレゼントは、ジャスト・マイ・アイデアですか。

安全保障のための諦め方対策としてです。気象法も変えたじゃないですか。地元が一番、だから、もうあと一日滞在延ばしていただくとですねとかと、こういうふうになると、じゃ、泊まっていこうかというふうになるかもしれないという

う、そういうふうに前向きにやっていただきたいんですが。

前向きということで、この指定試験機関、先ほどからたくさん質問が出ています。なぜ国ではなくなっただんですか、どうして民間ですかということ言ったら、お金の問題とか人手の問題ということ答えさせていただいておりますので、民間でやることになりました。民間なのに、指定機関については指導基準が定められ、試験事務規程も国土交通大臣の許可を受けることになり、更に役職員には守秘義務を課すということになり、なぜこのように国の指導を常に厳しく仰がなければならないのか、この理由をお聞かせください。

○政府参考人(高橋 一郎君) お答え申し上げます。

今般の改正法案におきまして、一定の要件に適合する民間機関を指定して、国に代わって管理者の試験を実施させることができることとしてございますが、安全統括管理者並びに運航管理者は旅客運送事業におけます安全管理の根幹を担う者でございまして、その資質を担保するための試験を国に代わって行う機関の指定に当たりましては、申請を行った機関が、試験事務の実施に関する計画、適切なものを持っていること、また計画の適正かつ確実な実施に必要な経理的、技術的な基礎を有するものであること、また試験事務が不公正になるおそれがないものであることなど、法令で定める客観的な基準に適合しているか国が確認を行う必要があると考えてございます。

また、試験事務が適正かつ確実に実施されますよう、民間機関が作成した試験事務規程を国が確認し認可を行いますとともに、指定試験機関の役員と職員に対しまして、受験者の個人情報や試験結果等、試験事務に関して知り得た情報を漏らすことがないよう守秘義務を課してございます。

これらを通じ、試験事務を適正かつ確実に実施しますとともに、受験者の個人情報が適切に保護されることを図りたいと考えてございます。

○石井苗子君 民間に渡して、その途中で、やつ

ぱりやめます、うち民間ですから途中でやめるのも勝手でしょうなんて、こんなことをやられては困るので、厳しく国がその上からお目付け役としているということなんですよ。

しかし、その気象だとか海上だとか船の特性、こういう三つを基本的によく知っている人が試験問題を作るわけなんです。そうすると、先ほどから言われているような、どういう知識を有する人が試験問題を作るのかということに重視した民間会社の運営をしてもらうということであれば、そう言っておきながら、聞こえは安全確保のためと言つてよいのだが、規制強化と称して事業者にコストの増大を負担させて、その手数料を糧とする指定試験機関が天下り先になるのではないかと、この可能性があるのではないかと、言われないように、こういうことを言われないように、言われないように、指定試験機関における国からの役員です、この辺は見送った方がいいんじゃないかと思うんですが、これは私の意見でございします。

それで、事故が起きてから、私も、知床の、北海道でございまして、昔仕事をしていたこともありまして、いろいろな地元の方とお話をしたこともあるんですが、事故が起きた後のケアについて、今日は厚労の方に来ていただいていますので質問します。

知床遊覧船の事故の際に、遺族の御支援のために、災害派遣精神医療チーム、これが派遣されなかったという報道がありました。斜里町は北海道に要請しなかったことについて認識不足であったと謝罪し、北海道も周知方法を検討するとしていますが、どうもしつくりこない報道です。つまり、DPAATは何のためにあるんだということなんです。

私も精神医療チームで働いたことがあります、事故直後に、これは体です、こちらはメンタルです、具合悪い方いらしてくださいなんていうような時間も心の余裕もないんです。医療支援の人数は多ければ多いほうがいいんですが、最もやってはいけないことが地元の自治体の方に迷惑を掛

けることなんです。要請がなかったから行かなかったというのを、こういうのを上から目線とかお高く止まっているとか言われるんじゃない。なぜ地元の人が謝罪しなきゃならない。

いや、東日本大震災ぐらいのそんな大規模なことになれば、もうすごい国の命令でDMAAT、DHEAT、DPAATというのが行くんです。だけど、是非、災害派遣のために、災害へ派遣するかどうかというスケール標準というものを考えてもらいたい。百人行くのか、一人でも行くのかと。行くんですよ、とにかく、何の仕事やつてもいいんですよ、現場には。

ですから、要請が来ないから行かなかったじゃなくて、DPAATの受入れ体制を用意しないでも済む小型DPAATをこちらから判断して行くという方法、スケールの明確化と、こちらから判断して行くという方法、お考えかどうか、お願いします。

○政府参考人(大坪寛子君) お答え申し上げます。

先生御指摘のとおりでありまして、災害派遣精神医療チーム、このDPAATというものが、自然災害や犯罪、列車事故等の集団災害により精神保健医療の需要が拡大し、被災地で賄えないというふうな被災地が判断した場合に都道府県と医療機関の間で事前に締結された協定に基づき派遣される医療チームであります。

DPAATのこの活動につきましては、活動の要領の中でかなり細かく規定をされておりまして、その中では、被災地の都道府県が一義的には判断をするということ、その上で、緊急の必要があると認めるときには、厚生労働省が直接被災都道府県に対してDPAATの派遣要請、これを行うように求めることができると、こういった規定もございします。

一方で、今回の御指摘の事案につきましては、発災直後から北海道庁と厚労省、直接連絡を取っておりまして、御地元の保健師の方々が現地に入られていると、こういった情報を把握をしており

まして、北海道庁とも相談の上でこうした判断を取ったところでございます。

厚生労働省としては、先生御指摘のように、発災時の精神保健医療というものが十分に提供されているかどうかということは、引き続き都道府県との連携を更に密にして考えていきたいというふうに思っております。

○石井苗子君 是非、今必要ですか、必要であれば行きますよ、必要でないですか、そうですかなんて言っているような時間もなくてほしいんですよ。行つて必要じゃなければ帰ってくればいいんですから。そういう考え方のパラダイムシフトをしないと、災害が起きたときに地元の保健師というのは本当に寝る暇もなくなってしまう。交渉事やっている場合じゃないので。

なので、このスケールだったら一人送るとか、このスケールだったら三十人、百人体制だというようなことをこちら側から考えて、積極的に行って用がなければ帰ってくるというようなふうにくれから柔軟性を持って変えていってほしいと思います。

時間が来たので終わります。ありがとうございます。

○浜口誠君 国民民主党・新緑風会の浜口誠です。今日もよろしくお願ひしたいと思います。

まず最初に、知床遊覧船事故に関連してですが、この事故は運航事業者だけの問題ではなくて、やはり国の監査ですとかあるいはJCI、日本小型船舶検査機構、こういった検査が機能しなかったと。事前に不適切な業者、事業者を是正、チェックできなかった、そして事故を未然に防ぐことができなかったやつぱり国の責任も極めて重たいというふうに私自身は受け止めております。そこで、大臣の御認識をお伺ひしたいんですけれども、今回の法改正、こういった反省と教訓の上に立つた法改正なのか、大臣として基本的な御認識を是非お伺ひしたいと思います。

○国務大臣(斉藤鉄夫君) 国土交通省といたしましては、今回の事故を起こした事業者に対して過

去二度の事故の後に特別監査やその後の抜き打ち確認を行ったにもかかわらず、事業者の安全意識の欠如を是正できず今回の事故を防げなかったこと、日本小型船舶検査機構による検査の現場において合理的な理由なく国と異なる検査が行われており、その結果、機構が行う携帯電話やハッチカパーに関する検査方法が十分でなかったことについて、真摯にこれを受け止めております。

このため、知床遊覧船事故対策検討委員会におきまして、こうした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、広く旅客船に関する制度全体を対象に、講ずべき安全、安心対策の検討を行いまして、監査の強化や検査の実効性の向上を始め、六十六の対策を実施することとした次第です。これらの対策につきましては、実施可能なものから速やかに実行に移しておりますが、今般の改正法案は、その実施に当たって法律改正が必要な事項を措置するものでございます。

このような痛ましい事故が二度と起きることがないよう、国土交通大臣として、改正法案の内容を含む対策を責任を持って着実に実行し、旅客船の安全、安心対策に万全を期していきたいと、このように決意しております。

○浜口誠君 ありがとうございます。

是非、六十六項目、全て大事な項目だと思ひますので、しっかりと今後対策を講じていただきたいと思ひます。

そうした中で、事業参入後に定期的なチェックを行うことで不適切な事業者を排除することを目的に、事業許可更新制度というのが新たに創設をされます。この事業許可更新制度、これ具体的に誰がどのような基準で更新を判断するのか、また、更新の周期、サイクルはどれぐらいの年数で更新していくのか、また、事業者にとってこの更新制度を利用するときに金銭的な負担が生じるのかどうか、この更新制度全体像を、是非どのような制度なのかというのを御説明をいただきたいと思ひます。

○政府参考人(高橋一郎君) 御説明申し上げます。

す。今般の法改正により導入します事業許可の更新制度についてお尋ねがございました。

小型船舶のみを使用する旅客不定期航路事業者が一定期間ごとに更新を行う必要がございますが、更新期限につきましては、優良な事業者については原則五年としております一方、処分を受けた事業者の事業許可の更新期限は一年又は三年に短縮することとしてございます。

また、お尋ねの具体的な申請スキームについてでございますが、更新に際しましては、各事業者が管轄の地方運輸局等に対しまして、事業計画に加えて、安全管理体制を支える人材を確保し、その資質を向上させるための計画を提出することといたしてございます。また、各地方運輸局等におきましては、要件を満たす安全統括管理者及び運航管理者が適切に確保されるか否か、また、事故処理訓練や船長による操練等の教育訓練が適切に実施される予定であるか等について計画内容を確認することといたしてございます。

更新そのものにつきましては書面手続でございますが金銭的に大きな負担が生ずるものではないと思ひますが、新たな制度導入に際しまして、事業者の皆さんに対して丁寧な説明をしっかりと徹底してまいりたいと思ひます。

○浜口誠君 ありがとうございます。

更問いで恐縮ですが、一年と三年の短縮もあるということですが、どういう場合だと一年になって、どういう場合だと三年に、通常何もなければ運転免許みたいに五年だけでも、何か問題がある場合は一年、三年ということで短縮するという御説明だったと思ひますが、具体的ににお答えいただきたいと思ひます。

○政府参考人(高橋一郎君) お答え申し上げます。

ただいまの御指摘につきまして、事業停止命令を受けた事業者は五年から一年に、これ大変重い処分でございます。また、安全確保命令などを受けた事業者は三年に短縮することを想定してござ

います。

ありがとうございます。

○浜口誠君 ありがとうございます。

また、実際に船を出すかどうかのやつぱりこの判断というのが非常に重要だというふうに思っています。やつぱり高波とか強風とかですと、もう安全に船が航行できないときにはしっかりと、もう発航しないという判断をしつかりしていくということは大変重要だと思ひます。今回のケースでいえば、本当は船出しちゃいけないのに出してしまったというところが事業者の判断として大きな誤りだったというふうに思ひます。

今回の指摘の中には、運航の可否判断の客観性確保という点が織り込まれております。この客観性確保というのは具体的にどのような形で運航可否判断の客観性というのを取り組んでいくのか、この辺りの考え方であったり具体的な対応についてお伺ひしたいと思ひます。

○政府参考人(高橋一郎君) お答え申し上げます。

出航の判断は、海上運送法に基づき事業者ごとに作成されます安全管理規程にのっとり行われることとなりますが、具体的には、船長は出航前に気象・海象情報を収集し、安全管理規程に照らして安全な航海に必要な条件が整っているか確認するなど、出航可否の判断を行うことになってございます。また、これに加え、運航管理者が気象・海象状況に照らして運航を中止すべきと判断した場合には船長に中止を指示することとされており、この場合、船長はこの指示に従う必要があります。

これが制度でございますが、御指摘のどう客観性を確保するかということにつきまして、今後は、気象・海象情報の収集方法、あるいは収集の時期、時間でございますね、を含め、このような船長と運航管理者による運航可否判断の手順を事業者が作成する安全管理規程において分かりやすく具体化をしてフロー図として公表するとともに、地域の事業者等から成る協議会における相互

チェックを活用した運航可否判断も促すことによりまして、事業者による運航可否判断の客観性を確保してまいりたいと存じております。

○浜口誠君 ありがとうございます。

是非、どなたが見てもやっぱり、ああ、分かります。というデータを基に判断すればいいんだというのが、ばらつきが出ないように全ての人が同じ判断ができるようなフローを是非作っていただきたいというふうに思います。

次に、初任教育訓練というのが新しく義務化されるというふうに伺っております。

この初任の教育訓練、具体的に、社内で行う訓練なのか社外で行う訓練なのか、この初任教育訓練というのは誰がどういった形で行っていくのか、実際にやった効果というのはどのように担保するのか。やったんだけど、それが効果がなければ何の意味もありませんので、このような初任教育訓練、義務化するのであれば、より実効性のあるものにしていかないといけないというふうに思っておりますが、こういったいろんな観点でどのような実効性担保を図っていくのか、この点についてお伺いしたいと思います。

○政府参考人(高橋一郎君) お答え申し上げます。

今般の法改正により創設されます初任教育訓練につきましては、船舶所有者にその実施を義務付けてございます。具体的には、気象、海象の変化など海域の特性等を熟知しているベテランの船長などが初任の船員に対して社内訓練として教育訓練を行うことを想定してございます。

一方、先ほどの御審議でもございましたが、新たに当該海域で事業を開始する場合など自社内にベテランの船長がおられない場合も想定されるほか、より高度な内容について教育訓練を行うニーズも想定されます。このため、自社のベテランの船長による教育のほか、当該海域で運航するほかの事業者のベテラン船長などを招き教育訓練を行うこと、あるいは、効率的かつ効果的に実施することができまうように、地域の協議会において

かの事業者と共同で外部講師を招いて教育訓練を行うことなども認めさせていただく方向で検討を進めてございます。また、訓練修了前には社内のベテラン船長等が効果測定を実施することなども検討してございます。

また、これに加え、初任教育訓練を実施した事業者に対しては、教育訓練の実施記録の作成、保存を義務付けますとともに、運航労務監理官による監査を通じまして、今後、省令や告示で定める教育訓練の具体的な項目や内容に則して実際に初任教育訓練が適切に実施されているか否かの確認を行うことによりまして、初任教育訓練の確実な実施を担保させていただきたいと思っております。

これらの対応を講じまして、あらゆる事業者が初任教育訓練を適切に実施できるよう、しっかりと対応してまいる所存でございます。

○浜口誠君 ありがとうございます。

義務化するわけですから、しっかりと初任教育訓練というのが徹底して行われるような環境づくりを進めていただきたいと思います。

あわせてですけれども、今回、船長になるには一定の乗船の履歴が必要になるということになっています。一定の乗船の履歴というのは、具体的に何時間ぐらい乗船しなければ船長になれるのか。また、乗船の履歴によつて運航できる、航行できる区域も限定されることになるというふうに通っているかどうかというのを定期的にどのように行っていないかというのも定期的にチェックしていく必要もあるかと思ひますので、その辺の体制づくりについてお伺いしたいと思います。

○政府参考人(高橋一郎君) お答え申し上げます。

現在、一級小型船舶操縦士の資格に係る特定操縦免許は、受有をした時点であらゆる航行区域において小型旅客船の船長として乗船することが可能となっております。

他方、沿海区域や近海区域は陸岸から離れた一定の距離まで広がっております。気象、海象の変化による影響を受けやすく、また、航行時間が長時間となる傾向にあります。こうした条件下における操船や運航継続の判断など、平水区域よりも高度な技術や判断力が求められるところがございます。

これを受けまして、本法律案では新たに特定操縦免許に係る履歴限定制度を導入しまして、沿海区域以遠を航行区域とする小型旅客船の船長に對しまして、当該航行区域における気象、海象の変化等に対応できますよう、当該航行区域における、御指摘のどれくらいの期間かということでございますが、一年程度の乗船履歴を求めることを念頭に置いてございます。

また、船舶職員法では船舶所有者に対して適切な特定操縦免許を受けている者を乗り込ませることを義務付けています。今回の改正法案では、こうした船舶所有者による義務のより確実な実施を図るために、海上運送法で安全統括管理者に対してもその確認義務を課してございます。

以上のように、船舶所有者及び安全統括管理者による確認が適切に行われているかにつきまして、国による監査を定期的に実施することで確実なチェックを行ってまいりたいと考えてございます。

○浜口誠君 ありがとうございます。

更問いで申し訳ないんですが、一年程度というのは、やっぱり程度なんです。一年以上とかじゃなくて。この程度というのはまた幅があるもので、どの辺までを求めるのかというのがちよつと曖昧な規定じゃないかなと思ひますけれども、その辺の考え方はいかがなんでしょうか。

○政府参考人(高橋一郎君) お答え申し上げます。

少し敷衍をさせていただきます。通年運航の場合には、我が国におきましては、季節の移り変わりによりまして、気温や風向き、風速等気象、あるいは波の高さとか潮位、風向き

などの海象に変化が生ずることが想定されてございます。このように気象や海象が変化する場合に、船上、船の上におきましては、いかなる場合においても冷静沈着な対応を船長に求めなければならないところがございます。これを踏まえて、航行する区域におけます季節ごとの状況を経験することが重要であるということを基本に置きまして、当該航行区域における一年程度、一年程度というのは、まさに一年を念頭にいうことで、一年程度の乗船履歴を想定してございます。

○浜口誠君 分かりました。しっかりとした、シーズナリティーもあると思いますので、いろんな状況に的確に対応できる経験を積んでいただいた上で船長という重い立場に就いていただきたいというふうに思います。

一方で、船舶の安全基準をしっかりと強化していくということも大変重要。今回も報告書の指摘によつて、業務用の無線をしっかりと導入していくですとか、あと改良型の救命いかだ、これを積付けを義務化していくとか、いろんな安全面での強化というところが指摘をされております。

これはすごく重要だと思ひますけれども、ただ、事業者の方からすると、やりたくてもできない、先立つすね、そうした安全基準を満たすようなものを投資できない、更新できない、こういった事業者さんに対しては国からもしっかりとした支援を是非行っていたきたいと思ひますし、とりわけ小規模事業者の方にはそういった要望が大きいというふうにも思ひますので、より安全面の強化に対しても国からの支援というところをしつかりと行っていたきたいと思ひますが、この点、大臣の方からも御所見をお伺いできればと思ひます。

○国務大臣(斉藤鉄夫君) 改良型救命いかだ、業務用無線設備、それから非常用位置等発信装置などの安全設備の導入につきましては、令和四年度補正予算で措置いたしました。補助率最大三分の二で予算面でしっかりと対応していきたいと思ひます。

○浜口誠君 ありがとうございます。しっかりと国の方からも支援していただいて、着実にそうした安全装備が充実できるように対応していただきたいと思います。

あわせて、今回、船首部の、先ほども少し議論ありましたけれども、水密性を確保することが大事だという点が指摘されています。具体的にどのような対応で水密性を確保していくのか。

また、今回の知床遊覧船の場合は、ハッチ部分から水が浸水して沈没につながったのではないかとというような指摘もされています。このハッチ部分についての対策強化というの今後しっかりとやっていく必要があるというふうに思っておりますので、この二点についてお伺いしたいと思えます。

○政府参考人(高橋一郎君) お答え申し上げます。

昨年十二月に運輸安全委員会が公表した経過報告書におきまして、早急に講じるべき施策として、小型旅客船の隔壁の水密化に関し検討すること等の意見が国土交通大臣に提出されたところでございます。

これを受けまして、隔壁の水密化について学識経験者や造船技術者等から成る検討会を設置して検討いたしました結果、波の打ち込み、あるいは万一の座礁、衝突等への効果が高い水密全通甲板の設置、並びにいずれか一区画に浸水しても沈没しないような水密隔壁の設置を新造船に義務付けること等により、小型旅客船の安全性を更に高めることといたしましたところでございます。

また、二点目の御指摘のハッチカバーにつきましてでございますが、これも運輸安全委員会の経過報告におきまして、船首甲板部ハッチ蓋がクリップを回しても確実には固定できなかったか、又はクリップで止められていなかった可能性もあり、確実に閉鎖された状態でなかったとされており、確認を踏まえまして、本年一月より、日本小型船舶検査機構の船舶検査におきまして、締め付け装置、クリップの作動確認を必ず実施するよ

う強化を図りましたほか、小型旅客船を運航する事業者に対し、ハッチカバーの確実な閉鎖の確認を含む発航前検査の確実な実施を指示してございます。

○浜口誠君 ありがとうございます。

前半部分の水密性確保については、既存船が改造するときにはやっぱり経費も掛かると思うんで、着実に改造が進むように国の方からもそういった改造費についての支援なんかがあると既存船の対策も進んでいくんではないかなと、その点については要望をして、私の質問を終わりたいと思えます。

ありがとうございます。

○田村智子君 日本共産党の田村智子です。

知床遊覧船事故から一年、いまだ行方不明の方が六名おられます。御家族の御心痛はいかばかりかと思えます。改めて、亡くなられた方々への哀悼の意を表し、被害者御家族の皆様にお見舞いを申し上げます。

この法案は、事業許可の更新制を導入するなど、当然の改正だと思えます。同時に、昨年の事故は現行法でも防げたはずだという厳しい指摘に国交省がどう応えるのかが問われています。

船舶の安全運航の確保のため、国交省は、運輸労務監理官による監査を行っています。知床遊覧船は、先ほどもあったとおり、二〇二一年五月、六月にも事故を起こし、国交省は、特別監査によつて複数の安全管理規程違反を指摘し、行政指導を行いました。七月には是正を確認したという事になっております。事故検討委員会からは、監査能力の向上、体制強化、厳格な行政処分などが指摘されています。そもそも、国交省として、監査の位置付けが弱かったのではないのかというふうに思ふんです。

二〇二一年の海上運送法改正法案の審議で、我が党の武田良介議員は、監査数と処分件数が公表されていないという事を指摘しました。国交省は対応を検討すると答弁いたしました。どうなりましたでしょうか。

○政府参考人(高橋一郎君) お答えを申し上げます。

委員御指摘の運輸労務監理官が行う監査には、航海の安全確保を図るための運輸管理監査と、船員の労働条件及び労働環境の適正な確保を図るための船員労務監査がございます。

運輸管理監査につきましては、監査件数及び処分、指導の件数を従前より公表しておるところでございます。また、船員労務監査につきましましては、監査件数を令和三年度より公表をいたしました。さらに、処分、指導の件数につきましても、今年度より公表するべく準備を進めておるところでございます。

○田村智子君 これは、武田議員の質問を受けて船員労務監査についての件数が明らかに became ですね。資料の一枚目のところで、数字で見る海事というのがずっと追えるんですけど、これ二〇二一年版から、六というので運輸労務監理官による監査という項目が改めて新たに書き加えられるようになったわけです。監査というのは、結果が公表されることで事業者の法令遵守を促し、悪質な事業者の退場にもつながります。これもっと、報道ヘリリスするということも含めて知らせていくということが重要ではないかというふうに思ふんです。

棧橋等への接触や乗客のけがなど船舶事故は毎年起きていて、海上運送法違反による処分は国交省のネガティブ情報検索に詳細が公表されています。一方、船員法上の違反というのは、先ほどの答弁のとおり、今年度からやつと処分件数の公表が始まるということなんです。船員の労働条件、船長の職務と権限などの監査は、船舶の安全運航に直結します。

資料の三枚目、これは資料要求で出されたものなんですけれども、労務監査処分数の公表については、このように、総数だけではなくて、労働時間、休日及び定員、雇入契約、船内苦情処理手続など、項目ごとのデータとして公表すべきではないかと考えますが、いかがでしょうか。

○国務大臣(斉藤鉄夫君) 事業者の遵法意識を高める観点から、適切な形で公表したいと考えております。

○田村智子君 是非お願いいたします。

この労務監査なんですけど、知床遊覧船は乗組員を二〇二〇年の運航終了後、これ全員解雇ということをやっているんですよ。経験の豊かな人がいなくなっちゃうという、この状態で事故を多発させていったということになるわけですね。

短期間に船員が入り替わる状態というのは大変危険で、太平洋と日本海、また海域によって海は状況が全く異なります。安定雇用、また安全上の問題等で事業者が意見を言える状況にあるかなど、船員の権利保障は安全運航のベースとなるものと考えます。労務監査についても是非、強化、そして監査の結果の公表、進めていただきたいと思えます。

運輸労務監理官は、船舶や事業所の監査だけでなく、運輸安全マネジメント評価というのも行っています。運輸管理監査の対象船舶、事業者は、それぞれ七千三百以上、船員労務監査の対象は、船舶で約一万一千、事業者では五千五百超なんです。

国交省は今年度、運輸労務監理官を二十六名増員しました。これ、ずっとこの間百七十数名で大体同じ状況でしたから、大きな増員ということになります。

これは、従来の監査体制は不十分であったと、その反省に立つて、今後も定員を減らすことなく監査体制の強化を一層図るということであろうか。

○政府参考人(高橋一郎君) お答え申し上げます。

委員御指摘ございましたけれども、監査を担います運輸労務監理官につきましては、地方運輸局等の運輸労務監理官を二十七名増員しまして、百八十一名から二百八名へ増員をいたしましたところでございます。

これは、知床の遊覧船の事故を受けまして、や

はり事業監査あるいは船員労務監査というものが非常に重要であると、この監査の実効性を向上、確保するために必要な増員を行っておるところでございます。

○田村智子君 加えて、冒頭指摘したとおり、監査が実効性を伴わなかったという問題、先ほど来答弁もあるところなんですけれども、皆さんの安全管理を把握したのに、すぐに、是正されたという結論を出してしまったと、知床遊覧船の場合、短期間に連続して事故を起こした事業者の悪質性を見抜けなかったのがなぜかということが厳しく問われます。この監査の質の向上についてはどのような対策が取られるのでしょうか。

○政府参考人(高橋一郎君) お答え申し上げます。

御指摘の監査の質の向上、監査の実効性確保でございます。

まず、先ほど申し上げた監査体制の強化に加えまして、運輸労務監理官の意識改革、能力向上にも取り組んでございます。具体的には、昨年六月、本年一月に、海事局の幹部が現場に足を運びまして、地方運輸局の現場職員に対して、人命最優先、安全第一で厳格に監査を行いますよう意識改革の徹底を図っております。また、捜査や監査を行う他の行政分野の専門家による研修を実施いたしますとともに、自動車の監査部門との人事交流、あるいは自動車監査業務研修への参加などによりまして、他の運送事業の監査の知見を活用するなど、運輸労務監理官の能力向上、これを進めるための取組を行っております。

私どもとしては、これらの取組によりまして実効性のある監査を徹底的に行うてまいりたいと考えてございます。

○田村智子君 国交省の労働組合からは、この監査というのマネジメントの評価というのはこれ別なんですよね、これと同じ人がやるというのはどうなんだろうかという指摘もあるんですよ。マネジメントの方の聞き取りというのは、どういふふうな工夫や努力がなされているかということの

聞き取りであつて、これは、じっくり聞いて聞き出すというときに、監査と同じ人だと構えてちゃんとしたやり取りができないんじゃないかというふうな懸念も示されているんですね。こうしたことも含めて是非改善強化を図っていただきたいと思ひます。

更に問いたいのは、そもそも安全意識の低い事業者の参入がなぜ許されたのかということですが、利益を優先し、安全運航への責任を軽んずる悪質な事業者を排除する必要性、これは二〇一六年の軽井沢スキーバス事故を受けて既に国交省も認識していたのではないかとこのように思ひますが、いかがでしょうか。

○国務大臣(斉藤鉄夫君) 安全は運送事業を営む際の大前提であり、運送事業者が安全意識を持つことは絶対に欠くべからざる資質です。

国土交通省におきましては、どのように安全意識の低い事業者を排除するか常々意識しながら必要に応じた対策を講じてきており、需給調整規制の廃止後は、事業許可の審査や監査等において法令遵守の確認を行ってきたところでございます。そのような中、今回の知床遊覧船事故の発生を受けて、このような痛ましい事故を決して繰り返さないとの決意の下、安全意識の低い事業者を排除する更なる仕組みが必要との考えから、知床遊覧船事故対策検討委員会にて取りまとめた旅客船の総合的な安全・安心対策を受けて、事業許可更新制の導入などを今般の改正法案で措置することといたしました。

また、海事モードだけでなく、それ以外の鉄道、自動車、航空の各運輸モードにおいても改めて安全対策の点検を行い、無通告監査の拡大等の対策強化を行うこととしたところでございます。

国土交通省としては、今般の法改正を始めとする様々な対策をしつかりと講じ、旅客船も含めた全運輸モードの安全、安心対策に万全を期してまいりたいと決意しております。

○田村智子君 軽井沢バスツアーの事故を受けてやはり他のモードで不適切な事業者を排除する対

策が必要ではないのかと、これ、二〇一六年の事故を受けてそういう認識での対策の検討というのはやられなかったんでしょうか。

○政府参考人(宮澤康一君) お答え申し上げます。

委員御指摘の自動車以外の鉄道、海事、それから航空モードについては、軽井沢スキーバス事故を契機に何らかの安全対策を導入したということではございませんでした。

一方で、今回の知床の事故を踏まえて、モード横断的に点検を行つて必要な措置を講ずるということについては、先ほど大臣から答弁をさせていただいたとおりでございます。

○田村智子君 更新制の導入など今回の法改正というのは、二〇一六年の軽井沢バス事故を受けて、私は、直ちに検討、そして法改正というふうに向かうべきだったというふうに指摘せざるを得ません。

更に問われるべきは、そもそも安全運航、法令遵守の意識が低い事業者の参入をなぜ許してしまつたのかということなんです。

旅客輸送では、バス、タクシー、そして遊覧船も、需給調整による総量規制が撤廃され、貸切りバスなどでは免許制が許可制に緩和された影響は極めて大きかったというふうに言わざるを得ません。

一方で、遊覧船など旅客不定期航路事業は、最初から許可制で、この部分の規制緩和をしたわけではないんですね。しかし、極めて悪質な事業者の参入を許してしまつたわけです。

そうすると、許可基準そのものに問題があつたのか、許可基準を維持させる仕組みがなかったのか、悪質な事業者をそもそも参入させないという、この規制についてはどのようにお考えでしょうか。

○委員長(運舩君) どなたですか。

斉藤国土交通大臣。

○国務大臣(斉藤鉄夫君) 旅客船事業におきましては、平成十二年に需給調整規制の廃止等の規制

緩和を行つた際には、安全に関する規制は緩和しておりません。また、需給調整規制の廃止後におきまして、事業者数に変化がほとんどない一方で、旅客船の事故件数は上昇傾向にはなく、これらを踏まえ、需給調整規制の廃止等の規制緩和が今回の事故を招いたものとは考えておりません。

事故原因の究明につきましては、現在、運輸安全委員会において調査が行われており、昨年十二月に同委員会が公表した経過報告においては、事故は多くの要因が重なつた結果発生したとされております。

国土交通省としては、引き続き、事故の防止と被害の軽減の観点から、運輸安全委員会による調査結果等を踏まえつつ、国として必要な施策を講じてまいりたいと、このように考えております。

○田村智子君 旅客事業を行うべきでない事業者が参入しちゃつたんですよ。この部分は、参入を許すと事故が起きてからの対策になつちゃうんですよ。参入を許さないための仕組みというのをどう取っていくのかということは、これは引き続き検討が私は求められるというふうに思ふんです。

それで、今この遊覧船等の分野については需給調整、総量規制、これの影響というのはないということなんですけど、そもそも需給調整、総量規制を撤廃するというのは、新規参入を促すためなんです。新規参入を促すからこういう規制を撤廃するということなんです。

そうすると、今後、インバウンドということも含めて、あるいは観光重視ということになっていきますとね、観光立国ということを進めていくと、今後も新規参入は促され続けていくわけですよ。そのときに、利益優先の悪質な事業者を参入させない仕組みというのを併せて取らなければ、これは安全を危うくすることになると思ひます。

そういう目で、これはモード横断的に総量規制撤廃の影響については改めて検証を進めるということも必要ではないかというふうに思ひますが、

いかがでしょうか。

○国務大臣(斉藤鉄夫君) 先ほど申し上げましたように、需給調整規制の廃止後において、事業者数に変化がほとんどない一方で、旅客船の事故件数は上昇傾向にはなく、これらを踏まえますと、需給調整規制の廃止等の規制緩和が今回の事故を招いたものとは考えておりません。基本的には関係がないと、このように思っております。

その上で、先ほど申し上げましたように、しっかりとこの安全対策を図っていきたいと、このように考えております。

○田村智子君 規制緩和の一方で、安全対策は絶対必要なんです。さっき言ったとおり、参入、新たな新規参入を促すための規制緩和なんですから。こは、今回こうだったからでは済まされない問題としては是非検討いただきたいと思います。以上です。

○委員長(運舩君) 他に御発言もないようですから、質疑は終局したものと認めます。

これより討論に、入る前に離席してください、副大臣、政務官。

これより討論に入ります。――別に御意見もないようですから、これより直ちに採決に入ります。

海上運送法等の一部を改正する法律案に賛成の方の挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

○委員長(運舩君) 全会一致と認めます。よって、本案は全会一致をもって原案どおり可決すべきものと決定いたしました。

この際、森屋君から発言を求められておりますので、これを許します。森屋隆君。

○森屋隆君 私は、ただいま可決されました海上運送法等の一部を改正する法律案に対し、自由民主党、立憲民主・社民、公明党、日本維新の会、国民民主党・新緑風会及び日本共産党の各派共同提案による附帯決議案を提出いたします。

案文を朗読いたします。

海上運送法等の一部を改正する法律案に

対する附帯決議(案)

政府は、本法の施行に当たり、次の諸点について適切な措置を講じ、その運用に万全を期すべきである。

一 特別監査等が旅客船事業者の安全意識の欠如等を十分に是正させるに至らなかったことや同事業者の運航管理者の資格要件の真偽について十分な確認ができていなかったことなど、知床遊覧船事故対策検討委員会からの指摘を踏まえ、監査や審査等の実効性を確保すること。また、今回の事故を始め、これまで事故で多くの犠牲者が出ていることを踏まえ、安全の確保は旅客船事業を営む際の大前提であることを常に念頭に置き、規制当局として毅然とした姿勢を堅持し、旅客船事業者に対し、たゆみない安全確保に努めるよう促すこと。

二 本法で強化された規制が実効性を伴うよう、関係者に対する適切な助言、監査を行うこと。また、日本小型船舶検査機構の検査の実効性が伴わなかったことが事故の要因の一つとなつたことを踏まえ、同機構への監督強化や、国との情報共有を徹底し、同機構の検査の体制強化と実効性を高めること。

三 事故被害者のご家族に対する支援については、ご家族が一日も早く再び平穏な生活を営むことができるようきめ細かく継続的に、単なる情報提供等にとどまらない、ご家族の要望を十分に踏まえた対応を行っていくよう努めること。また、公共交通事業者による被害者等支援計画の作成を促進するとともに、同計画を作成していない公共交通事業者が起こした事故であっても、事故被害者やご家族が中長期にわたつて支援を受けることができるような仕組みの導入に向けた検討を行うこと。

四 現行の救命設備の課題に対応した新たな救命設備の開発と、その船舶への搭載を促進すること。特に、中小零細事業者が、費用の面

から導入を躊躇してしまうことがないよう、早期搭載に向けた必要な支援を継続的に行うこと。

五 抜き打ちやリモートによる運航管理体制等の事業者への監査、及び違反点数の累計による適時適切な行政処分等の新たな規制を実効的に運用するため、地方運輸局等の体制を拡充すること。

六 安全統括管理者講習機関の登録、指定試験機関の指定に当たっては、公正で透明なプロセスによつて行い、元国土交通事務次官による民間企業役員人事への介入の反省を踏まえ、天下り等行政との不適切な関係を疑われぬよう厳正に対応すること。

七 小型船舶のみを用いた旅客不定期航路事業を営むに当たっては、安全人材の確保が不可欠となることから、労働環境の改善など人材確保に向けた取組を支援すること。また、我が国の海上運送事業において全般的な人材不足が深刻化していることから、人材確保のため、賃金を始めとする労働条件の改善を図るとともに、船員の確保・育成体制の一層の強化に努めること。

八 旅客船舶の発航を中止すべき条件下での発航が二度と行われることのないよう、運航の可否判断の客観性を確保し、旅客船事業者に対する指導・監督を徹底するとともに、地域旅客船安全協議会等を通じた安全情報の共有化の取組を促進すること。また、海難の発生に際しては、迅速かつ機動的な救助が可能となるよう、通報体制や救助体制の一層の充実・強化に努めること。

九 世界単一市場である国際海運市場において、経済安全保障の観点から我が国商船隊が競争力を確保し続けられるよう、必要な財政や税制の支援措置を継続的に講じていくこと。

右決議する。

以上でございます。

何とぞ委員各位の御賛同をお願いを申し上げます。

○委員長(運舩君) ただいま森屋君から提出されました附帯決議案を議題とし、採決を行います。本附帯決議案に賛成の方の挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

○委員長(運舩君) 全会一致と認めます。よって、森屋君提出の附帯決議案は全会一致をもって本委員会の決議とすることに決定いたしました。ただいまの決議に対し、斉藤国土交通大臣から発言を求められておりますので、この際、これを許します。斉藤国土交通大臣。

○国務大臣(斉藤鉄夫君) 海上運送法等の一部を改正する法律案につきましては、本委員会におかれまして熱心な御討議をいただき、ただいま全会一致をもって可決されましたことに深く感謝申し上げます。

今後、本法の施行に当たりましては、審議における委員各位の御意見や、ただいまの附帯決議において提起されました事項の趣旨を十分に尊重してまいる所存でございます。

ここに、委員長を始め理事の皆様方、また委員の皆様方の御指導、御協力に対し深く感謝の意を表します。

誠にありがとうございました。

○委員長(運舩君) なお、審査報告書の作成につきましては、これを委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(運舩君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

本日はこれにて散会いたします。

午後零時十五分散会