

2023年4月27日

## 参議院国土交通委員会（海上運送法） 会議録抄

○鬼木誠 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いますし、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たいというふうに思います。

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再認識、再確認をし規制を強化をする、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いうんですけれども、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いうんです。

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っ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に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いない不適格な事業者には退出をしてもらおうというような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対する助成など、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。

○**齊藤鉄夫 国土交通大臣** 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定めること、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** ありがとうございます。

それでは、具体的など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んですが、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れども、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と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。

○**高橋一郎 国土交通省海事局長** 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ましては、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まし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っかりと支援してまいりたいと存じております。

○鬼木誠 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な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っ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、難しい側面もあるのではないかなというふうに思うんです。

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。

○斉藤鉄夫 国土交通大臣 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、効率的かつ、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 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っていきます。そのベテラン船長がいないときは、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、申し上げましたようなこの訓練というものがしっかり適切に行われる、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。

○高橋一郎 国土交通省海事局長 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、これに加えまして、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否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 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っていきます。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

うに御答弁をなさっています。

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って一つだというふうにおっしゃってあるんだろ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ようにも思うんですね。

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はいますけれども、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。

○高橋一郎 国土交通省海事局長 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ます規定を設けることを想定してございますが、いずれにしましても、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 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ったというふうに思いますけれども、これからの制度でございまして、運用の状況等、しっ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ふうにも思いますし、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。そのような御苦勞もあるというふうに思います。是非改めて、しっ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認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なことについても御懸念になる国民の皆さんもいらっしゃるんじゃ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。

**○斉藤鉄夫 国土交通大臣** 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いう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決意しております。

**○鬼木誠** 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ってもやっぱり多方面に及ぶということは十分にやっぱり頭に入れておく必要があるというふうに思いますし、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います。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、重ねてはとなりますが、

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をすることで例外が認められるというふうになっています。

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しておりますけれども、その中には、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います、兼務をしていますと、生活航路を維持するためにはそれでもうやっ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ろうというふうに思うんですけれども、この省令の中で示す一定の要件というものに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んたくさんいらっしゃると思いますので、是非明らかにしていただければと思います。

○高橋一郎 国土交通省海事局長 お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る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って、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る従業者であって、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る従業者であって、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り所存でございます。

○鬼木誠 ありがとうございました。

私からの質問、これで終わります。