

規制の事前評価書

評価実施日：平成29年2月2日

政策	海上運送法及び船員法の一部を改正する法律案		
担当課	海事局 船員政策課 外航課	担当課長名	高杉典弘 磯野正義
規制の目的、内容、必要性等	<p>① 法令案等の名称・関連条項とその内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ○法律案の名称 海上運送法及び船員法の一部を改正する法律案 ○関連条項 <ul style="list-style-type: none"> (1) 海上運送法 第39条の5、第39条の9 (2) 船員法 第100条の3、第100条の6、第117条の3、第117条の4 ○内容 <ul style="list-style-type: none"> (1) 日本船舶と日本船舶を補完する準日本船舶合わせて450隻体制の早期確立を図るため、準日本船舶の認定範囲を拡大し、新たな準日本船舶について、認定に必要な総トン数等の測度及び船員の安全衛生についての検査等を義務づけるとともに、認定を受けた者に対し報告徴収及び立入検査をできることとする。 (2) 条約改正等に対応するため、海上労働証書に係る検査項目の追加、有効期間延長、事前検査を受けた機関での検査の義務づけの措置を講ずるとともに、新技術を有する船舶等の運航に対応するための資格を新設する。 <p>② 規制の目的 準日本船舶による日本船舶の補完体制の強化及び2006年の海上の労働に関する条約等の改正内容に対応することにより、我が国の安定的な海上輸送の確保を一層推進するため。</p> <p>③ 規制の目的に関係する目標</p> <ul style="list-style-type: none"> a 関連する政策目標 <ul style="list-style-type: none"> (1) 6 国際競争力、観光交流、広域・地域連携等の確保・強化 (2) 9 市場環境の整備、産業の生産性向上、消費者利益の保護 b 関連する施策目標 <ul style="list-style-type: none"> (1) 19 海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する (2) 36 海事産業の市場環境整備・活性化及び人材の確保等を図る c 関連する業績指標 <ul style="list-style-type: none"> (1) - (2) - d 業績指標の目標値及び目標年度 <ul style="list-style-type: none"> (1) - (2) - e 規制により達成を目指す状況についての具体的指標 <ul style="list-style-type: none"> (1) 日本船舶と日本船舶を補完する準日本船舶合わせて450隻体制の早期確立を図る。(海洋基本計画(平成25年閣議決定)) (2) 条約改正に対応するための規制については、船員の労働保護及び船舶の航行の安全確保に資するものであるため、本規制の有無が影響を及ぼす範囲の特定が難しいことから、定量的な指標を設定することは困難である。 <p>④ 規制の内容</p> <ul style="list-style-type: none"> (1) 準日本船舶の認定対象の拡大に伴い、新たな準日本船舶に対して以 		

下の規制の強化等を行う。

1. 規制の強化・拡充。対外船舶運航事業者及び本邦船主は、新たな準日本船舶の認定の申請をしようとするとき、又は認定後に総トン数等に変更があったときは、総トン数等の測度を受けなければならないこととする。
 2. 規制の創設。準日本船舶の認定の申請をしようとするときは、船員の安全衛生についての事前検査を受けなければならないこととする。
 3. 規制の強化・拡充。認定を受けた新たな準日本船舶に係る事項に変更があったとき等は、国土交通大臣に届け出なければならないこととする。この場合において、当該変更事項が認定証の記載事項に該当するときは、認定証の書換えを申請しなければならないこととする。加えて、新たな準日本船舶を譲り受けたとき等にもその旨届け出なければならないこととする。
 4. 規制の強化・拡充。国土交通大臣は、新たな準日本船舶の認定を受けた者（以下「認定対外船舶運航事業者等」という。）に対して、新たな準日本船舶に係る事項等について報告をさせ、又はその職員に、事業者の事業場又は事務所に立ち入り、新たな準日本船舶に関する物件を検査させ、若しくは関係者に質問させることができることとする。
- (2) 条約改正等に対応するため以下のとおり規制の強化等を行う。
1. 規制の強化・拡充。海上労働証書に係る検査項目として、船員の送還及び勤務中の傷病、死亡等に係る金銭上の保証に係る項目を追加する。
 2. 規制の緩和。海上労働証書の有効期間の延長を行う。
 3. 規制の創設。液化天然ガス等燃料船の運航に対応するための船員の資格を創設する。
 4. 規制の創設。極海を航行する船舶の運航に対応するための船員の資格を創設する。
 5. 規制の創設。海上労働検査の事前検査を受けた船舶については、日本船舶への転籍時に当該事前検査を行った者が行う臨時海上労働証書に係る検査を受けなければならないこととする。

⑤ 規制の必要性

(1)

a. 目標と現状のギャップ

平成 19 年 12 月の交通政策審議会海事分科会国際海上輸送部会答申において、非常時を含む安定的な国際海上輸送の確保に必要な日本船舶数は 450 隻と試算された。これを受け、日本船舶を確保するため、平成 20 年の海上運送法の一部改正により、日本船舶・船員確保計画制度を創設したが、日本船舶のみによる確保目標の達成は相当な時間を要する見込みにあったところ、平成 24 年の海上運送法の一部改正により、日本船舶でなくとも航海命令時に日本船舶に国籍を変更することができる外国船舶を早急に確保することが有益かつ現実的な対応であることから、準日本船舶の認定制度を創設した。こうした取組の結果、日本船舶及び準日本船舶の隻数は着実に増加しており、平成 27 年度末時点で計約 256 隻に達した。

しかし、現在、各認定事業者とも船隊規模が縮小している状況にあることから、これまでのペースで日本船舶及び準日本船舶を確保して

いくことは困難な状況である。

b. 原因分析

対外船舶運航事業者の運航する船舶は大きく分けて次の4種類に分類され、対外船舶運航事業者はバランスシートにおける資産や負債の比率等に鑑み、自社に最適なポートフォリオとなるよう、各分類における運航隻数の割合を選択することとなる。

(i) 対外船舶運航事業者が保有する日本船舶

(ii) 対外船舶運航事業者の子会社が保有する外国船舶

(iii) 本邦船主の子会社が保有する外国船舶

(iv) 外国船主が保有する外国船舶

現行の準日本船舶は、(ii)の船舶うち、一定の要件を満たし、国土交通大臣の認定を受けた船舶であるが、(ii)の船舶については現行の日本船舶・船員確保計画(平成29年度末まで)の終了後譲渡又は解撤される可能性が高い船齢10年超の船舶や、荷主等の意向により準日本船舶や日本船舶にすることが困難である船舶も含まれ、(ii)の船舶をさらに日本船舶や準日本船舶としていくことは困難な状況にある。

このような中、現在、中国向け需要の減速や船腹過剰等を背景とする足下の歴史的な国際海運市況の低迷により、各認定事業者とも船隊規模を縮小せざるを得ない状況にあることから、これまでのペースで日本船舶及び準日本船舶を増加させることは困難な状況にあるものと考えられる。

c. 課題の特定

安定的な国際海上輸送の確保の重要性が高まる中、これまでのペースで日本船舶及び準日本船舶を増加させることが困難な状況にある。早急に経済安全保障を確立する観点から、準日本船舶による日本船舶の補完体制を強化する必要がある。このため、(iii)本邦船主の子会社が保有する外国船舶についても、準日本船舶の認定対象とすることが必要である。

d. 規制の具体的内容

④ (1) 1. ~4. の通りとする。

(2)

a. 目標と現状のギャップ

現行船員法は、船員の労働条件を改善する観点から改正されたMLC条約において新たに規定された海上労働証書に係る検査項目や、天然ガスを燃料とした船舶の普及が今後見込まれること等を踏まえて改正されたSTCW条約において新たに規定された資格要件について対応することができていない。

b. 原因分析

海上労働証書に係る新たな検査項目や、資格要件は、国際的な議論において新たにその必要性が認識され、今般改正条約の採択に至ったものであるため、国内法において担保がされていない状態である。

c. 課題の特定

仮に我が国で船員法の改正ができなければ、MLC条約及びSTCW条約上求められる海上労働証書や船員の資格証明を所持することができない状態となるため、日本籍外航船が締結国に寄港し、ポートステートコントロールを受けた場合、当該船舶は、条約基準の未達成を理由とした運航差し止めや長期間の拘束等、甚大な影響を被る恐れがある。また、適切な訓練を受けていない者が液化天然ガス等燃料船及び極海を航行する船舶に乗り組むことにより事故が発生し、人命、船舶、環境等に甚大な影響が生じ、その損害について莫大な費用が生じ

	<p>る可能性が高まる。</p> <p>d. 規制の具体的内容</p> <p>④ (2) 1. ~5. の通りとする。</p>
想定される代替案	<p>(1) 当該規制の内容を義務ではなく任意とするという代替案が考えられる。</p> <p>(2) 条約改正に対応するための規制であるため、条約の内容と異なる独自の規制は代替案として想定されない。</p>
規制の費用	<p>(1)</p> <p>① 当該規制案における費用の要素</p> <p>a 遵守費用</p> <p>準日本船舶の認定対象の拡大に伴い、総トン数等の測度を実施するため、約1ヶ月間航行できなくなるという費用及び測度手数料等の費用が対外船舶運航事業者等に生じる。これらの費用については、現行法上、必要な費用と同じ又は追加的費用が小さいと考えられる。</p> <p>b 行政費用</p> <p>測度官が総トン数等の測度を行う費用等が国に生じるが、これらの費用については、現行法上必要な費用と同じ又は追加的費用が小さいと考えられる。</p> <p>c その他の社会的費用</p> <p>特になし。</p> <p>② 代替案における費用の要素</p> <p>a 遵守費用</p> <p>現行法及び当該規制案と同様の費用が生じるほか、認定を受けた新たな準日本船舶に係る事項に変更があったとき等に届出(任意)に伴う費用等が認定対外船舶運航事業者等に生じる。</p> <p>b 行政費用</p> <p>現行法及び当該規制案と同様の費用が生じるほか、認定を受けた新たな準日本船舶に係る事項に変更があったとき等に、認定対外船舶運航事業者等に対し定期的に調査等を行う費用が発生する。これは、当該規制案において生ずる費用に比して大きなものである。</p> <p>c その他の社会的費用</p> <p>国が準日本船舶の状況を正確に把握することが困難となり、安定的な国際海上輸送を確保できなくなる恐れがある。</p> <p>(2) ① 当該規制案における費用の要素</p> <p>a 遵守費用</p> <p>新たな項目の検査に対応する事務手続を行うための費用等が船員法に規定する特定船舶の船舶所有者に生じるが、必要書類の提出のみであるため費用は小さいと考えられる。また、液化天然ガス等燃料船及び極海を航行する船舶に乗り組む船員に当該資格を取得させるための費用が必要となる。</p> <p>b 行政費用</p> <p>海上労働証書について、新たな項目の検査等の費用が生じるが、大きな労力を要する手続きではないため、費用の増加は小さいと考えられる。</p>

	c その他の社会的費用 —
規制の便益	<p>(1)</p> <p>① 当該規制案における便益の要素 新たな準日本船舶について、その認定時にあらかじめ測度及び船員の安全衛生についての検査を行い、日本船舶への転籍時の測度及び船員の安全衛生についての検査を行った部分を不要とする特例（第39条の6、第39条の7により措置）の対象とすることで、日本船舶への速やかな転籍が可能となり、航海命令による航海に確実かつ速やかに従事できる船舶を確保できる。 また、新たな準日本船舶に係る事項について変更が生じる度に国がその情報を得ることができるようになるため、国が新たな準日本船舶の状況を常に正確に把握することが可能となる。これは、安定的な国際海上輸送の確保のために必要不可欠であることから、当該便益は大きいと言える。</p> <p>② 代替案における便益の要素 特になし</p> <p>(2)</p> <p>① 当該規制案における便益の要素 MLC条約及びSTCW条約に対応した海上労働証書や船員の資格証明を所持することが可能となり、船員の労働保護及び船舶の航行の安全が確保されるとともに、ポートステートコントロールを受けた際の拘束等や事故発生による損失を回避することができる。 また、海上労働証書の有効期間を延長することが可能となることにより、検査後、証書を受有するまでの間に運航を停止すること等により生じる損失を回避することができる。 また、海上運送法に規定する海上労働検査の事前検査を受けた船舶について、日本船舶への転籍時に当該事前検査を行った者が行う臨時海上労働証書に係る検査を受けなければならないこととすることにより、効率的かつ効果的な検査の実施が可能となる。</p>
規制の効率性 (費用と便益の関係の分析)	<p>(1) 当該規制を行った場合、その認定時にあらかじめ測度及び船員の安全衛生についての検査を行うことで、災害時等に日本船舶への速やかな転籍が可能となり、航海命令による航海に確実かつ速やかに従事できる船舶を確保することが可能となる。一方、測度等に関する費用については、現行法において転籍時に生じる費用と同様のものである。また、その他の費用については、いずれも軽微なものである。従って、当該規制の便益は当該規制の費用を上回るといえる。 なお、代替案については、当該規制の内容を任意とすることで事前に総トン数の測度等を受けなかった場合、日本船舶への速やかな転籍が困難となり、安定的な国際海上輸送を確保できなくなる恐れがある。従って、代替案においては、便益が規制の費用を下回ると言える。</p> <p>(2) 海上労働証書に係る検査項目の追加等に対応するために遵守費用及び行政費用が発生するが、条約に対応した海上労働証書及び資格証明書が交付されないことによる多大な不利益を回避することができること等から、規制による便益は規制による費用を大きく上回ると言える。</p>
有識者の見解、 その他関連事項	<p>(1) 交通政策審議会海事分科会国際海上輸送部会において、非常時を含む安定的な海上輸送の確保のためには、450隻の日本船舶が必要である旨答申がなされている（平成19年12月20日）</p> <p>(2)</p> <p>① MLC条約等の改正に伴う国内法化勉強会とりまとめ(平成28年10月)</p>

	<p>において、「今般の MLC 条約 2014 年改正及び STCW 条約の改正は、何れも船員の安全衛生の保護あるいは船舶の航行の安全確保の観点から規定された義務規定であり、国内法制化は必要不可欠なものである。」「現在、地球環境の保護、経済性の観点からも LNG 燃料船等の建造・導入が進められており、また、我が国における北極政策についても積極的な議論が行われている状況であることから、これらに対応した資格制度を構築することは、日本人船員の職域確保の観点からも必須である。よって、今後は、取りまとめにあたって提出された意見も考慮しつつ、国内法制化を進めていくものとする。」とされている。</p> <p>② 交通政策審議会において、船員法の一部改正について審議し、改正内容について適当である旨答申がなされている（平成 28 年 12 月 16 日）。</p>
<p>事後評価又は事後検証の実施方法及び時期</p>	<p>(1) 平成 34 年度に R I A 事後検証シートにより事後検証を実施。</p> <p>(2) 海上労働証書に係る検査制度や船舶に係る資格制度の今後のあり方については、ILO 及び IMO で議論され、国際条約として反映されるものであることから、国際的な議論、国際条約の改正等の状況を踏まえ、必要に応じて見直しを行う。</p>
<p>その他 (規制の有効性等)</p>	<p>(1) 準日本船舶の認定範囲の拡大により、航海命令による航海に確実かつ速やかに従事できる準日本船舶を確保し、その状況を正確に把握することで、安定的な国際海上輸送の確保が図られることから、当該規制は有効である。</p> <p>(2) MLC 条約及び STCW 条約の内容を我が国の国内法たる船員法において担保することにより、船員の労働保護及び船舶の航行の安全が確保されることから、当該規制は有効である。</p>