

# 規制の事後評価書

法律又は政令の名称：海上運送法及び船員法の一部を改正する法律（平成 29 年法律第 21 号）

規制の名称：（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（海上運送法第 39 条の 5、第 39 条の 9）

（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。（船員法第 100 条の 3、第 100 条の 6、第 117 条の 3、第 117 条の 4）

規制の区分：新設 改正 拡充 緩和、廃止 ※いずれかに○印を付す。

担当部局：海事局外航課・船員政策課

評価実施時期：令和 5 年 3 月 6 日

## 1 事前評価時の想定との比較

### ① 課題を取り巻く社会経済情勢や科学技術の変化による影響及び想定外の影響の発現の有無

（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（海上運送法第 39 条の 5、第 39 条の 9）

交通政策審議会海事分科会国際海上輸送部会答申（平成 19 年 12 月）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 隻とされているところ、海上運送法の改正により創設された日本船舶・船員確保計画制度（平成 20 年）及び準日本船舶の認定制度（平成 24 年）により、認定事業者による日本船舶及び準日本船舶の確保に向けた取組が講じられ、日本船舶及び準日本船舶数は着実に増加していた（平成 27 年度末の日本船舶及び準日本船舶の合計隻数は 256.05 隻）。

しかしながら、事前評価時点（平成 29 年 2 月）では、足下の歴史的な国際海運市況の低迷の影響により、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り、このまま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にあり、また、当時の我が国周辺海域における情勢の急激な変化等により、安定的な国際海上輸送の確保の重要性が一層顕在化していたところ、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

化する必要があった。

事前評価時点においては、このような背景を踏まえ、安定的な国際海上輸送の確保を一層推進する観点から、海上運送法の改正により、本邦船主海外子会社が所有し、かつ、対外船舶運航事業者が運航する一定の要件を満たす船舶を準日本船舶として認定することを可能とする等の措置を早急に講ずることが必要であった。

事後評価時点において、安定的な国際海上輸送の確保の重要性に変化はなく、また、昨今の我が国周辺海域や国際情勢を踏まえ、引き続きこれら船舶を確保していく必要がある。

(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。(船員法第 100 条の 3、第 100 条の 6、第 117 条の 3、第 117 条の 4)

船員の労働条件を改善する観点から、2006 年の海上の労働に関する国際条約(以下「MLC 条約」という。)において海上労働証書に係る検査項目等が新たに設けられ、また、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 1978 年の船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際条約(以下「STCW 条約」という。)において新たな資格要件が創設された。

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において、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った。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た場合には、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る可能性が高まっていた。

このため、MLC 条約及び STCW 条約の改正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の確保を図る必要があった。

事後評価時点において、船員の労働保護及び航行の安全の確保の重要性に変化はなく、また、想定していなかった影響も発現していない。

## ② 事前評価時におけるベースラインの検証

(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(海上運送法第 39 条の 5、第 39 条の 9)

規制が導入されなかった場合のベースラインとして、日本船舶と準日本船舶合わせて 450 隻体制の早期確立が図られず、ひいては安定的な海上輸送の確保がされない状況となることを想定していた。

近年では、各認定事業者においても船隊規模が縮小している状況であり、また、昨今の我が国周辺海域における情勢の急激な変化等を鑑みると、引き続き安定的な国際海上輸送を確保していくことが重要であり、ベースラインに変化はない。

(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。(船員法第 100 条の 3、第 100 条の 6、第 117 条の 3、第 117 条の 4)

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ことや、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る可能性が高まることに鑑みると、引き続き船員の労働保護及び航行の安全の確保を図ることが重要であり、ベースラインに変化はない。

### ③ 必要性の検証

(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(海上運送法第 39 条の 5、第 39 条の 9)

(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。(船員法第 100 条の 3、第 100 条の 6、第 117 条の 3、第 117 条の 4)

いずれの措置についても、事後評価時点において、事前評価時における課題は継続している。また、事前評価後、課題を取り巻く社会経済情勢や科学技術の変化による影響は発生しておらず、事前評価時には想定しなかった影響も発現していない。よって、いずれの措置についても、事前評価時に想定した必要性に変化はない。

## 2 費用、効果(便益)及び間接的な影響の把握

### ④ 「遵守費用」の把握

(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(海上運送法第 39 条の 5、第 39 条の 9)

事前評価時点では、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とを想定していたところ、令和 4 年 10 月現在、本制度の適用実績が存在せず、遵守費用は発生していない。なお、今後、本制度が適用される場合の認定申請に要する費用については、船舶の大きさや、申請に係る書類作成能力等が申請者によって異なることから、定量化することは困難である。

(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。(船員法第 100 条の 3、第 100 条の 6、第 117 条の 3、第 117 条の 4)

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想定していたところ、当該規制の導入を理由とした事務手続きの件数の増加はなく、また手続きについても必要書類の提出のみであるため想定からのかい離はない。

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ことを想定していたところ、液化天然ガス等燃料船に関する資格取得のための講習として、1 件(1 人)当たり基本訓練で 88,000 円(平成 29 年以降の実績 542 件)、上級訓練で 55,000 円(平成 29 年以降の実績 686 件)、燃料補給訓練で 64,900 円(平成 29 年以降の実績 34 件)、極海を航行する船舶に関する資格取得のための講習として、1 件(1 人)当たり、87,280 円(平成 30 年以降の実績 73 件)の費用が生じている。

#### ⑤ 「行政費用」の把握

(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(海上運送法第 39 条の 5、第 39 条の 9)

当該規制による行政費用については、測度官が総トン数等の測度を行う費用等を想定していたが、令和 4 年 10 月現在、本制度の適用実績が存在せず、行政費用は発生していない。なお、今後、本制度が適用される場合の認定手続きに要する費用については、当該船舶の大きさや、船員の配乗体制等の要素によって大きく左右されるため、定量化することは困難である。

(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。(船員法第 100 条の 3、第 100 条の 6、第 117 条の 3、第 117 条の 4)

海上労働証書に係る検査項目への新たな項目の追加により、書類の確認のためわずかに費用が増加すると想定していたところ、新たな項目を追加しつつも、追加的に大きな時間・労力を要する内容でなく想定からのかい離はない。なお、本検査における検査費用についても、本規制に伴う手数料の改定は同様の理由により行っていない。

## ⑥ 効果（定量化）の把握

(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（海上運送法第 39 条の 5、第 39 条の 9）

事前評価時点においては、新たな準日本船舶について、その認定時にあらかじめ総トン数等の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検査を行った部分を不要とする特例（海上運送法第 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という効果を想定していたところ、令和 4 年 10 月現在、本制度の適用実績はないが、今後、本制度が適用される場合には、引き続き、事前評価時点と同様の効果が期待できる。なお、準日本船舶の認定範囲が狭い状況及び日本船舶への転籍に時間を要する状態において、航海命令の発令が必要となった場合には、非常時を含む安定的な海上輸送の確保に必要な船舶が不足し、不利益が生じることが見込まれるが、航海命令発令時に対応できる船舶の数などにより不利益の程度が異なるため、これを定量的に把握することは困難である。

(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。（船員法第 100 条の 3、第 100 条の 6、第 117 条の 3、第 117 条の 4）

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、事前評価時点と同様の効果が期待できる。なお、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において、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には、当該船舶が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が発生することが見込まれるところ、当該船舶に積載している貨物の量や性質、荷主との契約関係、寄港国による規制の程度などにより不利益の程度が異なるため、これを定量的に把握することは困難である。

## ⑦ 便益（金銭価値化）の把握

(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（海上運送法第 39 条の 5、第 39 条の 9）

(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。（船員法第 100 条の 3、第 100 条の 6、第 117 条の 3、第 117 条の 4）

⑥に記載のとおり、当該措置の効果について定量的に把握することは困難であり、このため金銭価値化も困難である。

⑧ 「副次的な影響及び波及的な影響」の把握

副次的な影響及び波及的な影響は確認されていない。

### 3 考察

⑨ 把握した費用、効果（便益）及び間接的な影響に基づく妥当性の検証

（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（海上運送法第 39 条の 5、第 39 条の 9）

令和 4 年 10 月現在、適用実績はないため、本措置に係る遵守費用、行政費用は生じていない。今後、本制度が適用される場合、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とが想定されるものの、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、航海命令発令時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という便益がある。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ことから、同様の費用で非常時を含めた安定的な海上輸送を確保する、という費用を上回る便益を実現することができると考えられる。現在、適用実績がない点については、新たな類型の準日本船舶となり得る船舶はあるものの、これまでの海運不況に伴う各社船隊規模縮小の傾向と、日本船舶・船員確保計画で課せられている日本船舶の増加目標との関係で、当該計画の認定事業者は新たな類型の準日本船舶となり得る船舶を一足飛びに日本船舶へ転籍しているものと考えられるが、全ての船舶が直ちに日本船舶へ転籍することは難しく、今後の海運市況や日本船舶の増加目標次第では、新たな類型の準日本船舶として認定を受けることは想定されるところ、我が国の安定的な国際海上輸送に資する船舶を確保するため、当該規制を引き続き存置することは必要である。

（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。（船員法第 100 条の 3、第 100 条の 6、第 117 条の 3、第 117 条の 4）

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り、今後も同様の便益が発生すると考えられる。

また、（１）、（２）いずれについても、副次的な影響及び波及的な影響は確認されていない。したがって、（１）、（２）のいずれの措置についても継続することが妥当である。