

規制の事前評価書（簡素化 A）

法令案の名称：船員法等の一部を改正する法律案

規制の名称：(1) 求人等に関する情報の的確な表示の義務付け（船員職業安定法第 18 条関係・新設）
(2) 船員職業紹介事業を行う者による求人者への通知制度の新設等（船員職業安定法第 20 条関係・新設）

規制の区分：新設 拡充 緩和 廃止

担当部局：国土交通省海事局船員政策課

評価実施時期：令和 7 年 3 月 2 7 日

- ★ 本様式を利用するに当たり、下記表に掲げる i 又は ii のいずれの要件に該当するか、番号を記載してください。また、当該要件を満たしていると判断される理由を記載してください。

(該当要件)

i

(該当理由)

- ・(1)「求人等に関する情報の的確な表示の義務付け」の対象事業者は約 8,600 者程度、(2)「船員職業紹介事業を行う者等による求人者等への通知制度」の対象事業者は 470 者程度と予測されること、遵守費用の種類としては、(1) 関係ではすでに自社ウェブサイトに掲載されている情報の確認と必要に応じた更新、(2) 関係では船員職業紹介時等における求職者等への確認事項の追加が、行政費用の種類としては対象事業者に対する監督業務の増加が想定される。これらに鑑みると、遵守費用と行政費用の合計が 10 億円以上となることは到底見込めない。また、個々の規制対象者の遵守費用は、「3 負担の把握」に記載のとおりであり、1 万円未満と見込まれる。

表：規制の事前評価書（簡素化）の適用要件

NO	該当要件
i	規制の新設・拡充措置であって、負担の合計が年間 10 億円未満、かつ、個々の規制対象者の遵守費用が 1 回当たり1万円未満と推計※されるもの(様式2—①) ※ 設備投資に関しては、一定の設備投資を伴う規制の場合は、初年度を中心とした設備投資額の総額を対象とする。また、初期の設備投資を必要としない規制の場合は、10 年間程度の設備の維持管理費用の総額を目安とする。
ii	規制の緩和・廃止措置であって、負担の合計が年間 10 億円未満と推計されるもの(様式2—①)

1 規制の必要性・有効性

【新設・拡充】

<法令案の要旨>

- ・最近における我が国の海上企業をめぐる状況に鑑み、船員の確保に資するため、海上労働の安全及び衛生を確保するための教育訓練の義務付け、地方公共団体による無料の船員職業紹介事業の創設等の措置を講ずるとともに、千九百九十五年の漁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の的確な実施を確保するため、特定漁船に乗り組む船員の要件等を定めるほか、船員手帳によらない履歴の証明に関する規定の整備等の措置を講ずる。

<規制を新設・拡充する背景、発生している課題とその原因>

- ・我が国の船員不足は深刻な状況にあるとともに、船員に対して、従来の船舶の運航に必要な知識・能力に加え、物資輸送の効率化等を図るための船舶管理等を担うことができるマネジメント能力が求められるようになってきていることから、早急に、船員の量・質ともに確保する必要がある。
- ・このため、船員労働市場へ幅広い人材を呼び込む仕組みの整備が不可欠であるところ、現在、
 - ①インターネット上の船員の求人情報が実際の待遇と異なる問題事例
 - ②求人者（事業者）と船員職業紹介事業を行う者とのミスコミュニケーションにより、求人者の求める資格を保有していない船員が紹介された問題事例が発生している。
- ・しかしながら、現状の船員職業安定法では、求人等に関する情報の的確な表示や、求職者等の受有する資格情報について通知することを求めない仕組みとなっており、このままでは当該問題事例を解消・予防することはできない。

<必要となる規制新設・拡充の内容>

（１）求人等に関する情報の的確な表示の義務付け

- ・船員の募集情報を取扱う者（船員職業紹介事業を行う者；地方運輸局・特定地方公共団体・無料船員職業紹介事業者、船員の募集を行う者、船員募集情報提供事業を行う者、無料船員労務供給事業者）に対し、求人等に関する情報の的確な表示を義務付けることとする。

（２）船員職業紹介事業を行う者による求人者への通知制度の新設等

- ・船員職業紹介事業を行う者及び船員派遣元事業主が、それぞれ、求職者に関する情報について求人者に、派遣船員に関する情報について派遣先に通知する制度を新設することとする。

2 効果（課題の解消・予防）の把握

【新設・拡充】

（効果について）

（１）求人等に関する情報の的確な表示の義務付け

- ・求人情報サイト等における不適切な募集情報の掲載（虚偽の待遇や給与水準に誤解を生じさせる表示、古い情報の掲載等）を防止することにより、船員になろうとする者のより適切な職業選択の実現につながることを期待される。

（２）船員職業紹介事業を行う者による求人者への通知制度の新設等

- ・船員職業紹介等におけるミスコミュニケーションを防ぎ、船員職業紹介等に従事する個々の担当者の力量に

左右されることなく、求人者等の意図に沿ったあっせん等が行われることを担保することが期待される。

(定量的な把握について)

・定量的な把握の方法としては、

(1) 求人情報サイト等の船員の求人情報が実際の待遇と異なる問題事例の件数、

(2) 求人者と船員職業紹介事業を行う者、又は派遣先と船員派遣元事業主とのミスコミュニケーションにより、求人者又は派遣先の求める資格を保有していない船員が紹介又は派遣された問題事例の件数

などが考えられるが、(1)については自由参入とし許認可や届出を求めていることから対象事業者を把握できず、(2)についても現時点の全体の件数を調査していないため、件数の全体像を把握することが困難である。

しかしながら、以下のような形で対象者の一部を抽出したミクロ的な調査は可能であり、これらを事後評価実施時点での値と比較することにより、規制の効果を把握することとする。

・新人内航船員の定着率：平成 27 年・85.0%→令和 4 年・72.0% (※)

※内航海運全体での 30 歳未満船員の合計ベース。船社間で移籍している場合も定着とカウント。

・JMETS (独立行政法人海技教育機構) 卒業者の転職理由：302 回答中「思っていたより給与が安かったから」が 35 回答、「求人票の労働条件が違っていただけ」が 14 回答 (※)

※【出典】海技教育機構の卒業生に対する卒業後の動向に関するアンケート調査 (令和 3 年 3 月)。

3 負担の把握

【新設・拡充】

<遵守費用>

(1) 求人等に関する情報の的確な表示の義務付け

①船員の募集を行う者

(虚偽の表示、誤解を生じさせる表示を行わない義務)

・船員の募集情報を自社ウェブサイト等に掲載する際に、これらの義務を遵守することをもって足りるため、これらの義務を遵守するための追加費用は不要である。

(正確かつ最新の内容に保つ義務)

・自社ウェブサイトの更新や求人情報サイトへの最新情報の提供、古い情報の掲載停止の依頼等に要する費用が発生すると考えられる。その頻度については、事業者ごとの人材確保の状況によって、大きく異なるところ、最も多くの費用を要することが想定される通年採用を行っている事業者が、例えば 1 日 1 回情報の更新を行うこととする場合、情報の更新に要する時間を 30 分程度×245 営業日とし、時給単価 3,100 円^{※1}を乗じると、1 事業者あたりの全体の年間費用は 38 万円程度と想定される。

・これに、船員の募集を行う者の数：5,423^{※2}を乗じると、全体の年間費用は 2.1 億円程度と想定される。

(※1) 事業者の年間平均給与 (正社員) 5,233 千円 (【出典】令和 4 年分民間給与実態統計調査 (国税庁)) を年間総実労働時間 (事業所規模 30 人以上) 1,709 時間 (【出典】労働統計要覧令和 4 年度 (厚生労働省)) で割った値 3,062 円≒3,100 円。行政機関以外の者については以下同じ。

(※2) 船員法第 111 条に基づく国土交通大臣への報告を行った船舶所有者の数 (令和 5 年 10 月 1 日時点)。

②船員職業紹介事業を行う者、船員募集情報提供事業を行う者、無料船員労務供給事業者

(虚偽の表示、誤解を生じさせる表示を行わない義務)

・求人者や船員の募集を行う者から船員の求人・募集情報の提供を受ける段階で、求人者や船員の募集を行う者との間におけるやりとりを行う機会が存在するところであり、その際に、提供される当該情報が正確であることを確認することが可能である。このため、これらの義務を遵守するための追加費用は不要である。

(正確かつ最新の内容に保つ義務)

i. 地方運輸局

- ・募集情報の発信源である船員の募集を行う者（船舶所有者等）への最新情報の提供依頼、情報の正確性の事実確認、求職者からの苦情を踏まえた修正依頼等に要する費用が発生すると考えられる。例えば1日1回求人者又は募集主に対する依頼を行うこととする場合、その連絡及び確認に要する時間を30分程度×245営業日とし、時給単価3,100円^{*}を乗じると、1事業所あたりの全体の年間費用は38万円程度と想定される。
- ・これに、船員職業紹介所の数：57（令和6年12月時点）を乗じると、地方運輸局全体の年間費用は2,200万円程度と想定される。

(※) 国家公務員の平均給与月額404,015円【出典】令和5年国家公務員給与等実態調査(人事院)を所定内労働時間(1ヶ月当たり)130.8時間【出典】労働統計要覧令和4年度(厚生労働省)で割った値3,088円≒3,100円。

ii. 特定地方公共団体

- ・遵守費用の計算方法は上記と同様、30分程度×245営業日とし、時給単価2,500円^{*1}を乗じると、1事業所あたりの全体の年間費用は31万円程度と想定される。
- ・さらに、特定地方公共団体の数：15^{*2}を乗じると、特定地方公共団体全体の年間費用は460万円程度と想定される。

(※1) 平均給料月額(一般行政職員)315,093円【出典】令和4年地方公務員給与の実態(総務省)を所定内労働時間(1ヶ月当たり)130.8時間で割った値2,409円≒2,500円。

(※2) 職業安定法に基づく特定地方公共団体のうち、船員法に基づく事務を実施する自治体等の数を勘案し、無料の船員職業紹介事業を行う見込みのある自治体数を推計したもの。

iii. 無料船員職業紹介事業者

- ・遵守費用の計算方法は上記と同様、30分程度×245営業日とし、時給単価3,100円を乗じると、1事業所あたりの全体の年間費用は38万円程度と想定される。
- ・さらに、無料船員職業紹介事業者の数：112（令和6年12月時点。国土交通省海事局調べ）を乗じると、無料船員職業紹介事業者全体の年間費用は4,250万円程度と想定される。

iv. 船員募集情報提供事業を行う者

- ・遵守費用の計算方法は上記と同様、30分程度×245営業日とし、時給単価3,100円を乗じると、1事業所あたりの全体の年間費用は38万円程度と想定される。
- ・また、船員募集情報提供事業を行う者は、改正により新たに船員職業安定法第98条に基づく改善命令並びに同法第102条に基づく報告徴収及び立入検査の対象となることから、これらの検査対応のための費用が必要となることが見込まれる。検査対応に1時間、2名の立会人を要する場合、時給単価3,100円を乗じると、1事業所あたりの費用は6,200円程度と想定される。
- ・さらに、船員募集情報提供事業を行う者の数：3,000^{*}を乗じると、船員募集情報提供事業を行う事業者全体の年間費用は1.15億円程度と想定される。

(※) 船員募集情報提供事業を行う者と職業安定法に基づく「募集情報等提供事業を行う者」の事業者数は大幅には異ならないことを前提とした上、同法に基づく「特定募集情報等提供事業者」(届出制)の数(約1,200者)から推計したもの(いずれの事業も届出制や許認可制ではなく、事業者数の全容について国は把握できないが、法律上「募集情報等提供事業を行う者」は「特定募集情報等提供事業者」を包含した概念であり、かつその性質上前者の数が後者の数よりも大幅に多いことはあまり想定されないことから、多く見積もって3,000者程度と仮定することとした)。

v. 無料船員労務供給事業者

- ・令和6年12月時点で該当する事業者は存在せず、許可の申請が出される見込みが当面ないことから、算出しないこととする。
- ・以上より、(1) 関係全体の遵守に要する年間費用は 3.9 億円程度 である。

(2) 船員職業紹介事業を行う者による求人者への通知制度の新設等

①船員職業紹介事業を行う者

i. 地方運輸局

- ・船員職業紹介1件につき、求職者の海技資格情報を確認し、求人者に通知するために要する時間を15分程度と見込むと、船員職業紹介による雇用契約成立数約700件(国土交通省海事局調べ)であることから、全体の年間費用は $15 \text{分} \times \text{時給単価 } 3,100 \text{円} \times 700 \text{件} \div 60 \text{分} = 54 \text{万円程度}$ と想定される。

ii. 特定地方公共団体

- ・遵守費用の計算方法は上記と同様、1事業所当たりの雇用契約成立件数 $12 \text{件}^* \times 15$ (特定地方公共団体の数) = 180件であることから、全体の年間費用は $15 \text{分} \times \text{時給単価 } 2,500 \text{円} \times 180 \text{件} \div 60 \text{分} = 12 \text{万円程度}$ と想定される。
(※) 地方運輸局の年間雇用契約成立数約700件 ÷ 地方運輸局の紹介所数57 = 12件 / 1事業所。

iii. 無料船員職業紹介事業者

- ・遵守費用の計算方法は上記と同様、1事業所当たりの雇用契約成立件数 $12 \text{件} \times 112 = 1,344 \text{件}$ であることから、全体の年間費用は $15 \text{分} \times \text{時給単価 } 3,100 \text{円} \times 1,344 \text{件} \div 60 \text{分} = 104 \text{万円程度}$ と想定される。

②船員派遣元事業主

- ・船員派遣契約1件につき、派遣船員の海技資格情報を確認し、派遣先に通知するために要する時間を15分程度と見込むと、船員派遣契約は年間約2,600件(国土交通省海事局調べ)締結されることから、全体の年間費用は $15 \text{分} \times \text{時給単価 } 3,100 \text{円} \times 2,600 \text{件} \div 60 \text{分} = 200 \text{万円程度}$ と想定される。
- ・以上より、(2) 関係全体の遵守費用は 370 万円程度 である。

<行政費用>

- ・上記の規制の導入に伴う指導監督に要する費用の増加が見込まれるが、具体的には以下のとおり。

(1) 求人等に関する情報の的確な表示の義務付け

①船員の募集を行う者

- ・本規制案に係る監督処分に係る事務のみについて人員の増強等を求める必要のある程度のものではなく、現在の執行体制において対応することが可能であり、増加する事務に関して発生する費用は軽微であると想定される。

②iii. 無料船員職業紹介事業者

- ・本規制案に係る監督処分に係る事務のみについて人員の増強等を求める必要のある程度のものではなく、現在の執行体制において対応することが可能であり、増加する事務に関して発生する費用は軽微であると想定される。

②iv. 船員募集情報提供事業を行う者

- ・新たに本規制案に係る監督処分(船員職業安定法第102条に基づく立入検査)の対象となることから、これ

らの者に対する検査の実施に係る費用が必要となることを見込まれる。

- ・ 2名の地方運輸局職員により検査を1時間実施すると仮定すると、時給単価 3,100 円を乗じると、検査1回あたりに必要な費用は6,200 円程度と想定される。
- ・ さらに、立入検査は令和5年度実績に基づき 55 回実施すると仮定すると、年間費用は 6,200 円×55 回≒34 万円程度と想定される。

② v. 無料船員労務供給事業者

- ・ 令和6年12月時点で該当する事業者は存在せず、許可の申請が出される見込みが当面ないことから、行政費用の増加見込みはない。

(2) 船員職業紹介事業を行う者による求人者への通知制度の新設等

① iii. 無料船員職業紹介事業者

- ・ 本規制案に係る監督処分に係る事務のみについて人員の増強等を求める必要のある程度のものではなく、現在の執行体制において対応することが可能であり、増加する事務に関して発生する費用は軽微であると想定される。

② 船員派遣元事業主

- ・ 本規制案に係る監督処分に係る事務のみについて人員の増強等を求める必要のある程度のものではなく、現在の執行体制において対応することが可能であり、増加する事務に関して発生する費用は軽微であると想定される。

- ・ 以上より、行政費用の増加は 34 万円程度である。

4 利害関係者からの意見聴取

【新設・拡充】

■意見聴取した □意見聴取しなかった

<主な意見内容と今後調整を要する論点>

- ・ 学識者や海運・水産業界の労使を含めた関係者等から船員職業安定制度の見直しに係る意見を聴取した中で、今般措置する「求人等に関する情報の確な表示の義務付け」、「船員職業紹介事業を行う者による求人者への通知制度の新設等」のいずれも、求職者や船員になろうとする者の保護につながるものであるとして、特段の反対意見はなかった。

<関連する会合の名称、開催日>

- ・ 海技人材の確保のあり方に関する検討会（第1回～第7回）
開催日：4月26日、5月24日、6月20日、10月28日、11月8日、11月29日、12月17日
- ・ 交通政策審議会海事分科会 177 回船員部会
開催日：令和6年11月22日（金）
- ・ 交通政策審議会海事分科会 178 回船員部会
開催日：令和6年12月20日（金）
- ・ 交通政策審議会海事分科会
開催日：令和7年1月28日（火）

<関連する会合の議事録の公表>

- ・海技人材の確保のあり方に関する検討会

https://www.mlit.go.jp/maritime/maritime_fr1_000080.html

- ・交通政策審議会海事分科会船員部会

https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/s303_senin01.html

- ・交通政策審議会海事分科会

https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/s302_kaiji01.html

5 事後評価の実施時期

【新設・拡充】

- ・見直し条項（期限5年）を踏まえた事後評価の実施時期は令和12年度であり、それまでに事後評価を実施予定。

規制の事前評価書（簡素化 B）

法令案の名称：船員法等の一部を改正する法律案

規制の名称：(1) コンテナの海中転落時の即時通報（船員法第 13 条の 2 関係）

(2) 海上労働の安全衛生に関する基本訓練の義務付け（船員法第 81 条の 2・第 81 条の 3 関係）

(3) 特定漁船に係る船舶職員の乗組みに関する要件の追加（船舶職員及び小型船舶操縦者法第 18 条関係）

(4) 特定漁船に係る履歴限定の創設（船舶職員及び小型船舶操縦者法第 5 条関係）

(5) 漁ろうに従事する外国船舶の監督（船員法第 120 条の 3、船舶職員及び小型船舶操縦者法第 29 条の 3 関係）

(6) 他国の資格証明書の承認（船舶職員及び小型船舶操縦者法第 22 条の 3 関係）

規制の区分：新設 拡充 緩和 廃止

担当部局：国土交通省海事局船員政策課、海事局海技課

評価実施時期：令和 7 年 3 月 2 7 日

★ 本様式を利用するに当たり、下記表に掲げる iii～v のいずれの要件に該当するか、番号を記載してください。また、当該要件を満たしていると判断される理由を記載してください。

(該当要件)

iii

(該当理由)

- ・「1995 年の漁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」の締結（1（2）（3）（4）（5）（6）関係）、「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」の附属書第 6 章への対応（1（2）関係）及び「1974 年の海上における人命の安全のための国際条約」の附属書第 5 章の改正（1（1）関係）に伴う規制を担保するための措置であり、当該規制の内容に裁量の余地がないため。

表：規制の事前評価書（簡素化）の適用要件

NO	該当要件
iii	国際条約等の批准等に基づく措置であって、その内容に裁量の余地がないもの（様式 2—②）
iv	他の法令で具体の規制内容が定まるものであって、評価対象となる規制の規定が含まれる法令ではその内容に裁量の余地がないもの（様式 2—②） ・ 具体の規制内容は下位法令に委任しているもの ・ ある規制の内容を他の法令から準用している場合であって、当該法令の改廃に伴い、当該規制の内容を機械的に改廃する必要があるもの
v	科学的知見に基づく措置であって、その内容に裁量の余地がないもの（様式 2—②） ・ 研究者等専門家の知見や実証実験結果といった科学的知見に基づく措置であって、その内容、度合い等について行政に裁量の余地がないもの。ただし、当該措置により重要な効果の喪失や重要な行動変容など※が発生する可能性があるものについては適用しない。 ※ 例えば、ある物質を規制することで、これまで医療など有益な用途に使っていたものが使えなくなる、代替された別物質がまた異なる負担をもたらす可能性が高いなどが想定される。

【新設・拡充】

<法令案の要旨>

- ・最近における我が国の海上企業をめぐる状況に鑑み、船員の確保に資するため、海上労働の安全及び衛生を確保するための教育訓練の義務付け、地方公共団体による無料の船員職業紹介事業の創設等の措置を講ずるとともに、千九百九十五年の漁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の的確な実施を確保するため、特定漁船に乗り組む船員の要件等を定めるほか、船員手帳によらない履歴の証明に関する規定の整備等の措置を講ずる。

<規制を新設・拡充する背景、発生している課題とその原因>

(1) コンテナの海中転落の際の即時通報

- ・令和6年5月に国際海事機関において我が国が批准している1974年の海上における人命の安全のための国際条約（以下「SOLAS条約」という。）の改正が採択され、船長はコンテナの紛失・漂流に関与した場合には、その詳細を付近の船舶や最も近い沿岸国に通報しなければならないこととされた。
- ・航行の安全や海洋環境に深刻な影響を与えるコンテナの海中転落事故は、毎年数多く発生しており、2008年から2021年の14年間で、毎年平均1,629個のコンテナが海上で失われていると推定されている。
- ・特に近年は、コンテナ貨物の増加や悪天候の影響でコンテナの海中転落事故が急増しており、2020年から2021年までの世界のコンテナの損失数は平均3,113個/年と推定されている（2017年から2019年までは平均779個/年）。
- ・一方、現行のSOLAS条約では、コンテナの転落に関する通報義務は規定されていなかったため、国内法においても現状通報義務は規定されていない。

(2) 海上労働の安全衛生に関する基本訓練の義務付け

- ・我が国は、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。）を締結しており、同条約に沿った国内制度を構築・運用しているところ。今般、漁船員の資格等についてSTCW条約と同旨の内容を定めた1995年の漁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-F条約」という。）を令和7年度中に批准する予定であるところ、同条約に沿った国内制度等についても構築する必要がある。
- ・STCW条約附属書第VI章及びSTCW-F条約附属書第III章では、船員に対して、船舶に急迫した危険が迫った場合に、そこで働く船員が自分自身や仲間の命を守ることができるようにするために、①生存技術、②消火技術、③応急措置、④その他安全及び社会的責任の4つの事項に係る基本的な訓練（以下「基本訓練」という。）を実施するよう義務付けている。
- ・また、特定の船員については、上記①・②に係る訓練は、座学だけではなく実地での訓練も必要とされ、かつ身につけた技能が陳腐化しないように5年毎の能力維持証明が求められている。

(3) 特定漁船に係る船舶職員の乗組みに関する要件の追加

- ・STCW-F条約の批准に伴い、漁船員は同条約に適合することが要求される場所、同条約において漁船員に求められる知識・能力の大半は現行の海技資格制度により既に担保されているが、一部担保されていない内容（漁ろう中の船舶特有の航行の安全に関する知識・能力）が存在する。

(4) 特定漁船に係る履歴限定の創設

- ・STCW-F条約では、特定の漁船に乗り組む船長について、漁船における一定期間以上の乗船履歴を有していな

なければならない旨を規定している。

- ・この点、現行の船舶職員及び小型船舶操縦者法では、乗船履歴に応じ、船舶において職務を行うことのできる船舶職員の職について海技免許に限定をすることができることとしている（履歴限定制度）が、船長又は航海士に係る海技免許を行う場合においては、「船舶の航行する区域」及び「船舶の大きさ」の区分ごとに、乗船履歴に応じ、船内で行うことのできる職務について限定を付すことができることと規定しており、漁船であるか否かといった「船舶の用途」の区分ごとに当該限定を付すことはできない。

（５）漁ろうに従事する外国船舶の監督

- ・STCW 条約では、その実効性を確保するため、自国の港に入港する外国船舶を、締約国の船舶であるか、非締約国の船舶であるかを問わず、監督（ポート・ステート・コントロール。以下「PSC」という。）することが認められている。
- ・これを実施するため、我が国においては、
 - ① STCW 条約の締約国の船舶に対しては、同条約により証明書の所持を要求されている者が、同条約の定める要件に適合する締約国の発給した有効な証明書等を持っていること
 - ② STCW 条約の非締約国の船舶に対しては、乗組員が、同条約に定められている要件と同等以上の水準以上の知識、能力を有していることを、それぞれ検査することができることを船員法、及び、船舶職員及び小型船舶操縦者法に規定している。
- ・STCW-F 条約においても PSC が認められていることから、我が国においてもこれを実施するため、上記の STCW 条約の PSC に係る規定と同様の規定を、STCW-F 条約についても設ける必要がある。

<必要となる規制新設・拡充の内容>

（１）コンテナの海中転落の際の即時通報

- ・上記課題に対応するため、国内担保措置として、輸送中のコンテナを海中に転落させた船舶の船長に対し、付近を航行する船舶等への即時通報を義務付けることとする。

（２）海上労働の安全衛生に関する基本訓練の義務付け

- ・船舶所有者に対し、
 - ①船員と雇入契約を締結したときは、基本訓練を実施しなければならないこと
 - ②船員と特定雇入契約（遠洋区域を航行区域とする船舶等において船長等の職務を行う旨を定めた雇入契約をいう。）の締結又は特定雇入契約以外の雇入契約の特定雇入契約への変更をしたときは、遅滞なく、当該船員に、生存技術及び消火技術に関する実技講習を受けさせなければならないこととし、実技講習の修了後 5 年を経過したときは、当該船員に実技講習を再度受けさせなければならないこととする。
- ・また、当該講習の水準を担保するため、講習機関の登録制度を創設することとする。

（３）特定漁船に係る船舶職員の乗組みに関する要件の追加

- ・漁ろうに従事する国土交通省令で定める船舶（以下「特定漁船」という。）には、①一定の乗船履歴を有し、②登録漁ろう操船講習機関（仮称）が行う、「漁ろう中の船舶に特有の航行の安全に関する知識及び能力」を習得させるための漁ろう操船講習（仮称）を修了した旨の証明書（有効期間 5 年）を受有する者以外の者を、船長又は航海士の職務を行う船舶職員として乗り組ませてもらってはならないこととする。
- ・また、当該講習の水準を担保するため、講習機関の登録制度を創設することとする。

（４）特定漁船に係る履歴限定の創設

- ・海技士（航海）に係る海技免許を行う場合は、国土交通大臣は、特定漁船であるか否かの別ごとに、乗船履歴に応じ、船舶職員の職についての限定をすることができることとする。

（５）漁ろうに従事する外国船舶の監督

- ・国土交通大臣は、外国漁船に立ち入り、STCW-F 条約に適合する有効な証明書を保有しているかどうか、航海当直を実施しているかどうかの検査を行うこと等ができることとする。

【緩和・廃止】

＜法令案の要旨＞

- ・最近における我が国の海上企業をめぐる状況に鑑み、船員の確保に資するため、海上労働の安全及び衛生を確保するための教育訓練の義務付け、地方公共団体による無料の船員職業紹介事業の創設等の措置を講ずるとともに、千九百九十五年の漁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（仮称）の的確な実施を確保するため、特定漁船（仮称）に乗り組む船員の要件等を定めるほか、船員手帳によらない履歴の証明に関する規定の整備等の措置を講ずる。

＜規制を緩和・廃止する背景、発生している課題とその原因＞

（６）他国の資格証明書の承認

- ・現行の船舶職員及び小型船舶操縦者法では、原則として、乗組み基準において必要とされる資格に係る海技免許を受有する者でなければ船舶職員として船舶に乗り組んではならないこととされている。
- ・一方で、例外として、STCW 条約において、同条約の締約国が発給した同条約に適合する船舶の運航等に関する資格証明書を他の締約国が承認することで、当該承認をした国の船舶において船舶職員になることができる制度（以下「締約国資格受有者承認制度」という。）が規定されていることから、我が国においても、上記の規定にかかわらず、当該制度に準拠し、同条約締約国の資格証明書受有者であって国土交通大臣の承認を受けたものが我が国の船舶において船舶職員になることを認めている。
- ・STCW-F 条約においても、STCW 条約と同様に締約国資格受有者承認制度が認められているところ、我が国においても同様の規定を設けることが可能になっている。

＜必要となる規制緩和・廃止の内容＞

（６）他国の資格証明書の承認

- ・他の STCW-F 条約締約国が発給した同条約に適合する資格証明書を受有する者は、国土交通大臣の承認を受けて、我が国の漁船の船舶職員になることができることとする。

2 効果（課題の解消・予防）の把握

【新設・拡充】

- ・（１）コンテナの海中転落の際の即時通報によって期待される効果については、そのような転落事故発生時に、コンテナの迅速な発見・回収が可能となることにより、コンテナとの衝突リスクを軽減することであり、その性質上現状では定量化することができないが、事後評価書を作成するまでには、転落したコンテナとの衝突事故の発生件数等により、規制の効果を定量的に把握する。
- ・（２）海上労働の安全衛生に関する基本訓練の義務付け、（３）特定漁船に係る船舶職員の乗組みに関する要件の追加、及び（４）特定漁船に係る履歴限定の創設によって期待される効果については、我が国の漁船の

安全性の向上であり、いずれもその性質上現状では定量化することができないが、事後評価書を作成するまでには、漁船における死傷災害の対前年度比の減少率（5年間平均）の調査等により、規制の効果を定量的に把握する。

- ・（５）漁ろうに従事する外国船舶の監督については、STCW-F 条約に基づく PSC を新設することによる効果は、条約の基準不適合船を排除することで、海難事故を未然に防止し、同条約の法目的である「海上における人命及び財産の安全並びに海洋環境の保護」を達成することであり、その性質上現状では定量化することができないが、事後評価書を作成するまでには、STCW-F 条約に基づく検査項目を実施した外国漁船に対する PSC の実施件数により、規定の効果を定量的に把握する。

【緩和・廃止】

- ・ STCW-F 条約に基づく承認制度についても、STCW 条約に基づく承認制度と同様に労使合意に基づき運用することを検討しているため、労使合意の内容により乗り組む外国人漁船員の数が左右されることから、現時点では承認される外国人漁船員の数を推測することは困難であるが、同制度に基づき承認された外国人漁船員数により、規制緩和の効果を定量的に把握する。

3 負担の把握

【新設・拡充】

<遵守費用>

（１）コンテナの海中転落の際の即時通報

- ・ コンテナの海中転落が生じ、これを付近の船舶等に通報する際に、既存の通信システムを用いて通報を行うこととなるため、当該義務を順守するための追加費用は不要である。

（２）海上労働の安全衛生に関する基本訓練の義務付け

（講習受講に係る遵守費用）

- ・ 生存技術及び消火技術に関する実技講習については、講習での具体的な項目や時間について検討中であるが、既存の民間訓練機関を利用した場合の受講料は約 120,000 円程度になると考えられる（※）。また、実技講習の受講対象者は全体でおおよそ 42,400 名が見込まれるところ、全体の費用は受講料を約 120,000 円と設定した場合、これに受講対象者 42,400 名を乗じた 5,088 百万円程度と想定される。なお、受講対象者は 5 年毎に受講する必要があることから、継続的な遵守費用は年間 1,018 百万円程度と想定される。

（※）当該受講料の金額について、受講者の負担軽減を図るための方策を検討中。

（講習機関に係る遵守費用）

- ・ 生存技術及び消火技術に関する実技講習の実施機関として登録を受けるためには、登録免許税がかかる。現時点で登録すると考えられている機関は約 10 機関であり、1 機関あたり、90,000 円の登録免許税がかかる見込みとなっており、全体の遵守費用は（90,000 円×10 機関×2 講習（生存及び消火））で 180 万円と想定される。

（講習機関の登録に係る申請書類作成等のための遵守費用）

- ・ 生存技術及び消火技術に関する実技講習についてそれぞれ 10 件程度の申請が見込まれるところ、1 件当たりの申請書記入等に要する時間は 60 分程度として試算すると、全体の所要時間は 20 時間程度と想定される。これに、時給単価約 2,802 円を乗じると、全体の費用は 6 万円程度と想定される。

※平均給与額（年間）÷年間総労働時間（事業所規模 30 人未満）＝申請者の時給

4,576,000 円÷1,633 時間＝2802.20≒2802 円

（平均給与額については、国税庁「民間給与実態調査 令和 4 年分」、年間総労働時間については、厚生労働省「労働統計要覧 令和 4 年度（事業所規模 5 人以上）」による。）

（3）特定漁船に係る船舶職員の乗組みに関する要件の追加

（講習受講に係る遵守費用）

- ・漁ろう操船講習については、講習での具体的な学科科目数や時間について検討中であるが、現時点では 90 分程度の座学を想定しており、船舶職員及び小型船舶操縦者法における類似の講習（座学かつ 90 分）の講習に照らすと、受講料は 5,000 円程度になると考えられる。また、漁ろう操船講習の受講対象者は全体でおおよそ 1,500 名が見込まれるところ、全体の費用は受講料 5,000 円に受講対象者 1,500 名を乗じた 7.5 百万円程度と想定される。なお、受講対象者は 5 年毎に受講する必要があることから、継続的な遵守費用は年間 1.5 百万円程度と想定される。

（講習機関に係る遵守費用）

- ・漁ろう操船講習の実施機関として登録を受けるためには、登録免許税がかかる。現時点で登録すると考えられている機関は約 3 機関であり、1 機関あたり、90,000 円の登録免許税がかかる見込みとなっており、全体の遵守費用は（90,000 円×3 機関）で 27 万円と想定される。

（講習機関の登録に係る申請書類作成等のための遵守費用）

- ・漁ろう操船講習の実施機関として現時点登録すると考えられる機関は約 3 機関であるところ、1 機関あたりの登録に係る申請書類作成等のための必要な時間を 60 分程度として試算すると、全体の所要時間は 3 時間程度と想定される。これに時給単価約 2,802 円を乗じると、全体の費用は 8 千円程度と想定される。

（4）特定漁船に係る履歴限定の創設

- ・特定漁船に係る履歴限定制度を創設することで、特定漁船の船長として乗り組むためには、特定漁船に係る履歴限定の解除が必要となるところ、履歴限定解除の対象者は特定漁船の船長となるおおよそ 600 名が見込まれる。これらの者が全て解除手続きを行った場合、解除申請※に係る書類作成等のための必要な時間を 60 分程度として試算すると、全体の所要時間は 600 時間程度と想定される。これに時給単価約 2,802 円を乗じると、全体の費用は 1.7 百万円程度と想定される。

※履歴限定の解除を申請する場合は、海技免許限定解除申請書に氏名等必要事項を記載し、漁ろうに従事する船舶に乗り組んだ履歴を証明する書類を添えて、国土交通大臣に提出する必要がある。

（5）漁ろうに従事する外国船舶の監督

- ・外国船舶の監督は、申請に基づくものではなく、国内的に何か遵守費用を課すものではない。従って、STCW-F 条約に基づく外国船舶の監督に伴う新たな遵守負担等は発生しない見込みである。

<行政費用>

（1）コンテナの海中転落の際の即時通報

- ・本規制案に係るコンテナの海中転落の通報受信とその後の対応に係る事務のみについて人員の増強等を求める必要のある程度のものではなく、現在の執行体制において対応することが可能であり、増加する事務に関して発生する費用は軽微であると想定される。

(2) 海上労働の安全衛生に関する基本訓練の義務付け

- ・基本訓練については、実技講習の受講対象者は全体でおおよそ 42,400 名であり、その実施確認にかかる運輸局職員の処理時間は 1 件 5 分程度と見込まれ、全体の処理時間は 3,500 時間程度となり、これに時給単価 3,089 円を乗じると、全体の費用は 10,812 千円程度と想定される。

(3) 特定漁船に係る船舶職員の乗組みに関する要件の追加

(乗船履歴に係る行政費用)

- ・船舶職員の乗り組み基準に係る特定漁船の乗船履歴の創設については、乗船履歴を有しない者は、船舶職員として乗り組ませるはならないとするものであるため、当該規制に伴う行政費用は発生しない見込みである。

(講習機関の登録に係る行政費用)

- ・現時点で登録すると考えられている機関は約 3 機関のところ、1 機関あたりの審査時間は 1 時間から 5 時間程度と見込まれ、これに時給単価 3,089 円を乗じると、全体の費用は 3,089 円から 15,445 円程度と想定される。

※国家公務員平均給与額（月額）÷所定内労働時間（1月あたり（事業所規模 30 人以上））＝職員の時給
404,015 円 ÷ 130.8 時間 = 3088.79 ≒ 3,089 円

（平均給与額については、人事院「令和 5 年国家公務員給与等実態調査」、所定内労働時間については、厚生労働省「労働統計要覧 令和 4 年度（事業所規模 30 人以上）」による。）

(4) 特定漁船に係る履歴限定の創設

- ・特定漁船に係る履歴限定制度を創設することで、特定漁船の船長として乗り組むためには、特定漁船に係る履歴限定の解除が必要となるところ、特定漁船は 600 隻程度と見込まれることから、特定漁船に係る履歴限定解除が必要となる者（特定漁船に船長として乗り組む者）は 600 名程度と考えられる。これらの者が全て解除手続を行った場合、運輸局職員の人件費及び物件費が 1 件 1,300 円程度と見込まれることから、全体の費用は船長 600 人に運輸局職員の人件費及び物件費 1,300 円を乗じた 78 万円程度と想定される。

(5) 漁ろうに従事する外国船舶の監督

- ・外国船舶の監督については、従来の検査対象船に加え今次追加となる外国漁船の検査の相対的な優先順位が把握できないため、総対象数に対し実際に検査を行う船舶数を定量化することはできないが、検査時間の増加が想定される。当該事務については、現在の執行体制において対応することが可能であり、増加する事務に関して発生する費用は軽微であると想定される。

<その他の負担>

—

【緩和・廃止】

<行政費用>

(6) 他国の資格証明書の承認

- ・漁船にかかる締約国資格者証の承認については、基本的には労使合意に基づき今後運用されることになることから現状で定量化することはできないが、確認にかかる運輸局職員の処理時間は 1 件 10 分程度と見込まれ、これに時給単価 3,089 円を乗じると、1 件あたり 500 円程度と想定される。事後評価書を作成するまでには、実績値である締約国資格者証の承認の数値を数年分把握するなどにより、定量化する。

<その他の負担>

—

4 利害関係者からの意見聴取

【新設・拡充】

■意見聴取した □意見聴取しなかった

(意見聴取しなかった理由)

<主な意見内容と今後調整を要する論点>

- ・学識経験者、海運業界、水産業界、船員教育機関等の関係者から構成される検討の場において、主に以下の意見があった。
 - ・これまでの我が国の海技資格制度は、商船・漁船の区別の無い同一の資格体系を維持してきており、これにより船員の職域の選択肢と労働力の流動性の確保に繋がっていることから、STCW-F 条約を国内法制化する際には、当該資格体系を基本的に維持することが求められている。
 - ・生存技術及び消火技術に関する実技講習の実施対象については引き続き細かい調整が必要である。

<関連する会合の名称、開催日>

- ・STCW-F 条約国内法制化検討委員会 平成 27 年 12 月～令和 6 年 5 月 (計 14 回開催)
- ・交通政策審議会海事分科会 177 回船員部会
開催日：令和 6 年 11 月 22 日 (金)
- ・交通政策審議会海事分科会 178 回船員部会
開催日：令和 6 年 12 月 20 日 (金)
- ・交通政策審議会第 45 回海事分科会
開催日：令和 7 年 1 月 28 日 (火)

<関連する会合の議事録の公表>

- ・交通政策審議会海事分科会船員部会については、いずれも以下のウェブページにて公表済。
https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/s303_senin01.html
- ・交通政策審議会第 45 回海事分科会については、以下のウェブページにて公表予定。
https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/s302_kaiji01.html

5 事後評価の実施時期

【新設・拡充】

- ・事前評価書の作成から最長で 5 年後を事後評価の実施時期とされていることから、令和 12 年度までに事後評価を実施予定。

規制の事前評価書

法令案の名称：船員法等の一部を改正する法律案

規制の名称：窓口出頭を前提とした船員関係手続の非効率性への対応（船員法第 50 条、第 85 条、第 100 条の 3、第 117 条の 2～第 117 条の 4 関係）

規制の区分：新設 拡充 緩和 廃止

担当部局：国土交通省海事局船員政策課

評価実施時期：令和 7 年 3 月 27 日

1 規制の必要性・有効性

【緩和】

<法令案の要旨>

- ・最近における我が国の海上企業をめぐる状況に鑑み、船員の確保に資するため、海上労働の安全及び衛生を確保するための教育訓練の義務付け、地方公共団体による無料の船員職業紹介事業の創設等の措置を講ずるとともに、千九百九十五年の漁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の的確な実施を確保するため、特定漁船に乗り組む船員の要件等を定めるほか、船員手帳によらない履歴の証明に関する規定の整備等の措置を講ずる。

<規制を緩和する背景、発生している課題とその原因>

- ・本年 6 月に閣議決定された「デジタル社会の実現に向けた重点計画」において、国の行政手続オンライン化の 3 原則（デジタル第一原則、届出一度きり原則、手続一箇所原則）が示された。これを踏まえ、現在、船員行政手続のオンライン化に向けた環境整備に取り組んでいる。
 - ・この取組を進める中で、現行制度上、船員行政手続を行うに際しては、船員手帳^{*}の記載内容を確認するために地方運輸局等へ出頭して船員手帳を提示しなければならないことが、オンライン化の最大の障壁となっており、具体的には、以下の船員法における規定内容を見直す必要がある。
 - ・船長は、船員手帳に船員の勤務に関する事項を手書きしなければならないとしていること
 - ・船舶所有者は、特定の職務に従事する船員について、当該職務に従事するために必要な資格を有する旨の証明等としてその船員手帳に証印を受けているもの等を乗り組ませなければならないとしていること
- ^{*}船員は、その身分や各種資格を有する旨を証明するため、紙媒体である船員手帳を受有しなければならないこととしている。

<必要となる規制緩和・廃止の内容>

（1）船員の勤務に関する事項を証する書面（電子媒体）の交付

- ・船長が船員の勤務に関する事項を船員手帳に手書きし、これを地方運輸局の窓口で確認することとしている仕組みに代えて、船舶所有者が船員に対し当該事項を記載した書面（電子媒体）を交付し、これを地方運輸局がオンラインで確認することを可能とする。

（2）船員の資格を証する書面（電子媒体）の交付

- ・国土交通大臣が、船員が有している資格の証明等として船員手帳へ証印をし、これを地方運輸局の窓口で確認することとしている仕組みに代えて、国土交通大臣が証書（電子媒体）を交付し、これを地方運輸局がオンラインで確認することを可能とする。

2 規制の妥当性（その他の手段との比較検証）

緩和のみのため記載なし

3 効果（課題の解消・予防）の把握

【緩和】

（１）船員の勤務に関する事項を証する書面（電子媒体）の交付

- ・船長が船員の勤務に関する事項を船員手帳に手書きし、これを地方運輸局の窓口で確認することとしている仕組みに代えて、船舶所有者が船員に対し当該事項を記載した書面（電子媒体）を交付し、これを地方運輸局がオンラインで確認することを可能とすることにより、関係者の地方運輸局の窓口への出頭に要する時間と手続き完了までの待機時間の削減が見込まれるが、その性質上現状では定量化することができないため、事後評価書を作成するまでには、地方運輸局が船員の勤務に関する事項をオンラインで確認した件数により、窓口出頭からオンラインへの移行による利便性の向上について定量的に把握することとする。

（２）船員の資格を証する書面（電子媒体）の交付

- ・国土交通大臣が、船員が有している資格の証明等として船員手帳へ証印をし、これを地方運輸局の窓口で確認することとしている仕組みに代えて、国土交通大臣が証書（電子媒体）を交付し、これを地方運輸局がオンラインで確認することを可能とすることにより、関係者の地方運輸局の窓口への出頭に要する時間と手続き完了までの待機時間の削減が見込まれるが、その性質上現状では定量化することができないため、事後評価書を作成するまでには、実績値である国土交通大臣が証書（電子媒体）を交付した件数や、地方運輸局がオンラインで確認した件数により、窓口出頭からオンラインへの移行による利便性の向上について定量的に把握することとする。

4 負担の把握

【緩和】

<規制緩和により顕在化する負担>

—

<行政費用>

- ・書面の電子媒体による交付に対応した行政システムの構築とその運用保守を行うため、システム構築に要する費用を今後数年間計上する予定であるほか、システムの運用保守に要する費用を毎年計上することを予定している。具体的な額については、現在システムの詳細を検討中のため、今後複数年に渡るシステム構築の総費用及びシステム構築後の運用保守に要する費用が、現時点では明確でないことから、現状では定量化することができないが、事後評価書を作成するまでには、システム構築に要した費用や、システムの運用保守に要している費用により、行政費用について定量的に把握することとする。

<その他の負担>

—

5 利害関係者からの意見聴取

【緩和】

■意見聴取した □意見聴取しなかった

<主な意見内容と今後調整を要する論点>

(1) 船員の勤務に関する事項を証する書面（電子媒体）の交付

- ・学識者や海運業界関係者等から構成される海事分科会等の場において、中小零細企業が多く存在する海運事業者、船員のおよそ半数が50歳以上の者である状況に鑑み、オンライン申請への完全移行ではなく、従来型の地方運輸局の窓口における申請も存置してもらいたいとの意見があった。これを踏まえ、現行の手続についても存置した上で、今般新設する手続との選択を可能とする措置を講じることとしており、当該措置を講じることにより、関係者の懸念は解消済である。

<関連する会合の名称、開催日>

- ・交通政策審議会海事分科会 161 回船員部会
開催日：令和5年6月30日（金）
- ・交通政策審議会海事分科会 168 回船員部会
開催日：令和6年2月27日（金）
- ・交通政策審議会海事分科会 169 回船員部会
開催日：令和6年3月22日（金）
- ・交通政策審議会海事分科会 177 回船員部会
開催日：令和6年11月22日（金）
- ・交通政策審議会海事分科会 178 回船員部会
開催日：令和6年12月20日（金）
- ・交通政策審議会海事分科会
開催日：令和7年1月28日（火）

<関連する会合の議事録の公表>

- ・交通政策審議会海事分科会船員部会
https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/s303_senin01.html
- ・交通政策審議会海事分科会
https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/s302_kaiji01.html

6 事後評価の実施時期

【緩和】

- ・見直し条項（期限5年）を踏まえた事後評価の実施時期は令和12年度であり、それまでに事後評価を実施予定。