

規制の事前評価書

評価実施時期：平成 20 年 2 月 4 日

<p>施策等名</p>	<p>海上運送法及び船員法の一部を改正する法律案</p>	<p>担当課 (担当課長名)</p>	<p>海事局海運基盤強化政策準備室 (参事官 蒲生篤実) (運航労務課長 持永秀毅) (船員政策課長 永松健次)</p>
<p>施策等の概要</p>	<p>近年における船舶運航事業を取り巻く社会経済情勢の変化に対応するため、以下の措置を講じる。</p> <p>航海命令の範囲の拡大【海上運送法第 26 条第 1 項】 現行法上、国内海上輸送に限られている船舶運航事業者に対する航海命令の範囲を、国際海上輸送に拡大する。</p> <p>日本船舶の譲渡等の届出【海上運送法第 39 条第 1 項】 課税の特例（トン数標準税制）が適用される認定事業者に対し、日本船舶の譲渡等をする場合の届出を義務付ける。</p> <p>認定事業者に対する報告徴収及び立入検査【海上運送法 39 条の 4】 国土交通大臣は、認定事業者に対して、認定計画の実施状況について報告させ、又はその職員に、認定事業者の事業場又は事務所に立ち入り、認定計画に係る船舶、施設、帳簿、書類その他の物件を検査させ、若しくは関係者に質問させることができる。</p> <p>航海命令の範囲の拡大に伴う書類の備置義務の追加等【船員法第 18 条第 1 項第 6 号、第 32 条第 2 項】 船長が船内に備え置くべき書類に、航海命令により航海に従事する船舶である旨の証明書を追加するとともに、船舶所有者に対し、船員の雇入契約に際し、航海命令による航海であるときはその旨の明示を義務付ける。</p> <p>労働時間の延長の限度基準への適合義務の創設【船員法第 64 条の 2 第 3 項】 船舶所有者及び労働組合等は、国土交通大臣が定める労使協定による時間外労働の延長の限度の基準に適合するよう協定を締結しなければならないものとする。</p> <p>休息时间及び健康の確保のための措置【船員法第 65 条の 3、第 83 条、第 86 条第 1 項、本法律案附則第 6 条（船員職業安定法第 89 条第 4 項の一部改正）】 船舶所有者に対し、休息時間を 1 日について 3 回以上に分割して海員に与えることを禁止するとともに、休息時間を 1 日について 2 回に分割して海員に与えるときは、休息時間のうち、いずれか長い方の休息時間を 6 時間以上としなければならないこととする。 船舶所有者に対し、健康証明書を持たない者を船舶に乗り組ませることを全面的に禁止することとする。 船舶所有者に対し、年少船員に午前 0 時から午前 5 時までを含む連続 9 時間の深夜休息を与えることを義務付ける。</p> <p>労働条件の明確化のための措置【船員法第 66 条の 2、第 67 条第 2 項】 船長に対し、通常の場合における海員の作業時間帯及び作業内容に関する通常配置表の作成及び掲示を義務付けるとともに、労働時間等を記載した帳簿の写しの海員への交付を義務付ける。</p>		

<p>施策等の目的</p>	<p>四面環海の我が国にとって、貿易量の 99.7%を担う外航海運は、我が国経済、国民生活を支えるライフラインとして極めて重要であるが、安定的な海上輸送の核となるべき日本船舶は 95 隻(平成 18 年)へ、日本人船員は 2,600 人(平成 18 年)極端に減少し、憂慮すべき事態となっている。一方、国内貨物輸送の約 4 割、産業基礎物資の約 8 割を担う内航海運や国内航空旅客を上回る年間 1 億人が利用する国内旅客船にとって、その人的基盤である内航船員は不可欠であるが、高齢化が著しく(45 歳以上が 64%)、将来的に約 2 割程度の船員不足が生じるおそれがある。</p> <p>このような事態に対し、今般、航海命令の範囲の拡大、日本船舶の譲渡等の届出、認定事業者に対する報告徴収及び立入検査、航海命令の範囲の拡大に伴う書類の備置義務の追加等、労働時間の延長の限度基準への適合義務の創設、休憩時間及び健康の確保のための措置、労働条件の明確化のための措置を講じることにより、日本船舶の確保、船員の育成・確保を通じて安定的な海上輸送を確保し、もって我が国経済と国民生活の向上を図る。</p>
<p>政策目標</p>	<p>6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保</p>
<p>施策目標</p>	<p>20 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。</p>
<p>業績指標</p>	<p>(案) 日本籍船及び日本人船員の総数</p>
<p>業績指標の目標値(目標年次)</p>	<p>検討中</p>
<p>施策等の必要性</p>	<p>航海命令の範囲の拡大(海上運送法第 26 条第 1 項)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・四面環海の我が国は貿易量の 99.7%を外航海運に依存しており、非常時を含めた安定的な海上輸送の確保を図ることが必要である。しかし、現行法上は、非常時における人・物資の国際海上輸送は、民間の船会社による任意の協力によらざるを得ず、常にこのような協力を得られるとは期待できない。(=目標と現状のギャップ) ・これは、海上運送法第 26 条第 1 項に規定する航海命令が、国内海上輸送に限られており、国際海上輸送について船舶運航事業者に強制的に行わせる仕組みがないためである。(=原因分析) ・国が必要と判断した場合に非常時における国際海上輸送を確実に確保できる仕組みを設ける必要がある。(=課題の特定) ・現行法上、国内海上輸送に限られている船舶運航事業者に対する航海命令の範囲を、国際海上輸送に拡大する。(=施策の具体的内容) <p>日本船舶の譲渡等の届出(海上運送法第 39 条第 1 項)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・安定的な国際海上輸送の確保を図る上で、認定事業者が日本船舶・船員確保計画に従い、着実に日本船舶の確保が図られることが必要である。しかし、現行法上は、認定事業者が日本船舶の譲渡等をしようとする場合に、行政側が事前にその情報を入手して適切な是正策を講じることができず、日本船舶が計画外や国外へ流出することにより、計画実施が不十分になるおそれがある。(=目標と現状のギャップ) ・これは、現行法上、認定事業者が日本船舶の譲渡等をしようとする場合に、行政側が事前にその情報を入手し、適切な是正策を講じる手段がないためである。(=原因分析)

- ・日本船舶の認定計画外への流出と国外流出によって計画実施が不十分になる事態を未然に防止するため、認定事業者による日本船舶の譲渡等が行われる前に国土交通大臣がその情報を入手できる仕組みを設ける必要がある。(= 課題の特定)

- ・課税の特例(トン数標準税制)が適用される認定事業者に対し、日本船舶の譲渡等をする場合の届出を義務付けるとともに、当該届出を受けて、当該譲渡等により計画の実施が不十分になるおそれがあると認められるときは、認定を受けた事業者に対する勧告等の担保措置を講じることとする。(= 施策の具体的内容)

認定事業者に対する報告徴収及び立入検査(海上運送法 39 条の 4)

- ・安定的な海上輸送の確保を図る上で、認定事業者が日本船舶・船員確保計画に従って着実に日本船舶及び船員の確保を図る必要がある。しかし、現行法上は、認定事業者の計画実施状況について行政が情報を入手することができず、計画の着実な実施を担保することができないおそれがある。(= 目標と現状のギャップ)

- ・これは、現行法上、認定事業者の計画実施状況について確実に情報を入手する手段が行政側にないためである。(= 原因分析)

- ・認定事業者の計画実施状況について行政が情報を入手できる仕組みを設ける必要がある。(= 課題の特定)

- ・国土交通大臣に対し、認定事業者に対する報告徴収権・立入検査権を付与する。(= 施策の具体的内容)

航海命令の範囲の拡大に伴う書類の備置義務の追加等(船員法第 18 条第 1 項第 6 号、第 32 条第 2 項)

- ・本法律案(海上運送法の一部改正)において、航海命令発出時に命令に係る船舶の船長に対して航海命令により航海に従事する船舶である旨の証明書(以下「証明書」という。)を交付することとしており(新第 26 条第 3 項)、当該証明書が船舶内に適切に保管される必要がある。しかし、現行法上は、当該書類が船舶内に適切に保管されず、迅速かつ円滑な航海の実施の確保という証明書交付の目的が十分に達成されないおそれがある。また、航海命令の範囲を国際海上輸送に拡大するに当たり、当該命令に係る航海に従事する船員の安全を確保する必要があるが、船員が当該航海に従事するか否かを決定する際に当該航海が航海命令によるものであることが知らされないおそれがある(= 目標と現状のギャップ)

- ・これは、現行法上、船員法第 18 条第 1 項各号に掲げられた書類以外の書類については船内備置き義務がなく、また、雇入契約の締結に際し、船員には給料、労働時間等の労働条件についてのみ明示されることとなっているためである。(= 原因分析)

- ・証明書の船内保管を確実に担保するとともに、雇入契約の締結に際し、航海命令による航海であるという情報を船員が確実に入手できる仕組みを設けることにより、航海命令に係る航海の迅速かつ円滑な実施を確保する必要がある。(= 課題の特定)

- ・船長が船内に備え置くべき書類に、証明書を追加するとともに、船舶所有者に

対し、雇入契約の締結に際し、航海命令による航海である旨の明示を義務付ける。(= 施策の具体的内容)

労働時間の延長の限度基準への適合義務の創設【船員法第 64 条の 2 第 3 項】

- ・ 深刻な船員不足が見込まれる中で、船員の確保・育成を進めるためには、船員の厳しい職場環境・労働環境を改善することにより、その職業的魅力を高める必要がある。しかし、現状では、船員の時間外労働が陸上労働者の所定外労働時間と比べても相対的に長時間となっている。(= 目標と現状のギャップ)
- ・ これは、船員の時間外労働の大半が労使協定による時間外労働であるところ、労使協定による時間外労働については船舶所有者と労働組合等の間の合意(協定)に委ねられており、その内容について特段の規制が設けられていないためである。(= 原因分析)
- ・ 労使協定による時間外労働に一定の限度を課すことにより、その短縮を図る必要がある。(= 課題の特定)
- ・ 船舶所有者及び労働組合等は、国土交通大臣が定める労使協定による時間外労働の延長の限度の基準に適合するよう協定を締結しなければならないものとする。(= 施策の具体的内容)

休息时间及び健康の確保のための措置【船員法第 65 条の 3、第 83 条、第 86 条第 1 項、本法律案附則第 6 条(船員職業安定法第 89 条第 4 項)】

- ・ 深刻な船員不足が見込まれる中で、船員の確保・育成を進めるためには、船員の厳しい職場環境・労働環境を改善することにより、その職業的魅力を高める必要があるところ、
 - 現行法上、船舶所有者は、船員に対し、休息時間を細分化して与えることが可能となっており、船員の休息・睡眠が十分に確保されないおそれがある。
 - 現行法上、健康証明書を持たない者については船舶への乗組みが原則禁止されているものの、やむを得ない場合にはこの限りでないこととされており(法第 83 条第 1 項)、健康証明書を有しない者の乗組みが可能となっていることから、このような者が潜在的な疾病等に罹患していた場合には、罹患船員が健康を悪化させる等のおそれがある。
 - 現行法上、年齢 18 歳未満の船員について午後 8 時～翌午前 5 時の間における作業従事が原則禁止されているが、例外的に、船舶が高緯度海域にある場合等には、午前 0 時前後にわたり連続して 9 時間休息させるときはこの限りではないこととされているため、例えば午後 3 時直後～翌午前 0 時直後までを休息时间として与えることも適法となる。このような不規則な休息時間は、年少船員の心身の健全な発達にとって望ましいとはいえないといった状況がある。(= 目標と現状のギャップ)
- ・ これは、
 - 現行法上、休息时间について分割回数や分割した場合の各休息時間の長さについての制限がない、
 - 健康証明書を持たない者を船舶に乗り組ませることが例外的に認められている、
 - 年少船員に午前 0 時から翌午前 5 時までを含む深夜に労働させるケースが部分的に認められているためである。(= 原因分析)
- ・ 休息時間の細分化の防止、健康証明書の確実な保持の徹底、年少船員の深夜休息の確保を図り、船員の労働環境の改善を図る必要がある。(= 課題の特定)

	<ul style="list-style-type: none"> ・そこで、船舶所有者に対し、以下の措置を講じる。 <ul style="list-style-type: none">) 休息時間を1日について3回以上に分割して海員に与えることを禁止するとともに、休息時間を1日について2回に分割して海員に与えるときは、休息時間のうち、いずれか長い方の休息時間を6時間以上としなければならないこととする。) 健康証明書を持たない者を船舶に乗り組ませることを全面的に禁止することとする。) 年少船員に午前0時から午前5時までを含む連続9時間の深夜休息を与えることを義務付ける。(= 施策の具体的内容) <li style="text-align: center;">労働条件の明確化のための措置【船員法第66条の2、第67条第2項】 ・船員の労働環境を改善する上で、船員が予期に反して不当な労働条件で労働を強いられることがないように、労働条件の明確化を図る必要がある。 <ul style="list-style-type: none"> しかし、現行法上、船員は雇入契約締結時に給料、労働時間等の労働条件について明示されるが(船員法第32条) 船内業務における具体的な事項(航海当直シフト、業務内容等) について実際に船内労働する時点で常時確認することができない。また、船長に対し、労働時間、補償休日等に関する事項を記載した帳簿の作成・備置きが義務付けられている(法第67条第1項) が、船員自身がその帳簿の内容を確認する権利は与えられていない。このため、船員は自らが置かれた現実の労働条件について確認できないおそれがある。(= 目標と現状のギャップ)。 ・これは、船内業務における具体的な事項が明示されていないことに加え、船員が自らの労働時間が適切に記録されているかを容易に確認する手段がないためである。(= 原因分析) ・船内業務における具体的な事項を海員が明確に把握できるようにするとともに、船員が自らの労働時間が適切に記録されているかを確認できるようにする必要がある。(= 課題の特定)。 ・船長に対し、通常の場合における海員の作業時間帯及び作業内容に関する通常配置表の作成及び掲示を義務付けるとともに、労働時間等を記載した帳簿の写しの海員への交付を義務付ける。(= 施策の具体的内容)
社会的ニーズ	<p>四面環海で資源の乏しい我が国において、貿易量の99.7%、国内貨物輸送量の約4割、産業基礎物資の約8割を海運が担っており、海運は我が国経済・国民生活を支えるライフラインとして極めて重要であり、安定的な海上輸送の確保は重要かつ喫緊の社会的課題である。</p>
行政の関与	<p>国際競争力は、基本的には事業者の不断の自助努力により確保されるべきものであるが、諸外国の外航海運事業者が税制をはじめとする手厚い優遇制度の下で事業を行っている現状にかんがみれば、本邦外航海運事業者が、外国の外航海運事業者と同等の条件で競争できる環境整備が必要である。また、日本籍船・日本人船員は、安定的な国際海上輸送の確保のために核となるべき存在であり、また、我が国の置かれた地理的・経済的状況に照らせば、非常時においても、日本籍船・日本人船員の役割は大きく、平時からこれらを一定規模確保することは喫緊の国家的課題である。</p> <p>また、船員の確保・育成に関しても、行政は業界団体、各種海事関連団体、船員教育機関等と共同し、海運事業者による自主的な船員(海技者)の確保・育成の取組みを支援するための環境整備を図ることが必要である。特に、中小・零細企業が大多数を占める内航海運業においては、自力のみで船員の確保・育成を図ることは困難であり、経済的合理性に基づく企業行動のみでは解決しえない分野</p>

	<p>において船員の確保・育成に向けた諸活動を円滑に推進するため、行財政上の措置の導入・拡充を行うことが必要である。</p>
国の関与	<p>海洋基本法第 20 条において、「国は、・・・安定的な海上輸送の確保を図るため、日本船舶の確保、船員の育成及び確保・・・その他の必要な措置を講じるものとする。」と規定され、また、同法第 24 条において、「国は海洋産業の振興及びその国際競争力の強化を図るため、海洋産業に関し、・・・人材の育成及び確保、競争条件の整備等による経営基盤の強化・・・その他の必要な措置を講ずるものとする。」と規定されており、本邦外航海運事業者の国際競争力の確保、日本籍船・船員の確保・育成等は、安定的な海上輸送を確保するために国が責任を持って取り組むべき国家的課題である。</p>
施策等の効率性	<p>航海命令の範囲の拡大</p> <p>本制度の導入により、船舶運航事業者には、当該航海が災害の救助その他公共の安全の維持に必要であり、かつ、自発的に当該航海を行う者がいない場合又は著しく不足する場合に限り、航海命令に従って航海を行う負担が生じることとなる。しかし、命令を受けて航海を行った事業者に損失が発生した場合には、予算の範囲内で国による補償がされる。このため、命令を遵守するための費用は僅少であると考えられる。(遵守費用)</p> <p>また、航海命令の範囲を国際海上輸送に拡大することに伴い、当該輸送に係る航海を行った事業者に発生した損失について予算の範囲内で国が補償するための費用が生じる。(行政費用)</p> <p>一方、航海命令の範囲を国際海上輸送に拡大することにより、非常時における安定的な国際海上輸送の確保が実現することとなることから、その便益は大きいと考えられる。(規制の便益)</p> <p>以上より、一定の費用の発生が想定されるものの、非常時における安定的な国際海上輸送の確保という便益は大きいことから、便益が費用を上回るものと考えられる。(費用と便益の関係)</p> <p>代替案として、任意の措置として、船舶運航事業者に非常時における人・物資の国際海上輸送を要請し、船舶借り上げを行う場合について分析する。</p> <p>代替案においては、船舶運航事業者は輸送を要請された場合に任意に応じることとも考えられるが、借上げ料が支払われるため、航海に応じるための費用は僅少であると考えられる。(遵守費用)</p> <p>船舶運航事業者が輸送要請に任意に応じた場合には、借上げ料支払いのための一定の行政費用が発生する。(行政費用)</p> <p>一方で、船舶運航事業者が任意に輸送要請に応じた場合には本案と同等の便益が得られるものの、輸送要請に応じない場合には、非常時における国際海上輸送の確保を十分に図ることができない。(便益)</p> <p>以上より、非常時における安定的な国際海上輸送の確保を十分に図ることができる点で、本案の方が代替案より便益が大きく、優れているといえる。(本案と代替案との比較)</p> <p>日本船舶の譲渡等の届出</p> <p>本制度の導入により、課税の特例(トン数標準税制)が適用される認定事業者について、日本船舶の譲渡等をする場合に事前に国土交通大臣の届出を行う負担が生じることとなるが、日本船舶が計画外や国外へ流出することにより日本船舶・船員確保計画の確実な実施に支障を及ぼすおそれのある行為に限定して事前届出を義務付けているものであり、その費用は多くはないと考えられる。(遵守費用)</p> <p>また、本制度の導入により、国土交通大臣に、届出受領の負担が生じるが、特</p>

段の体制強化等を行う必要なく対応可能なものであり、その費用は僅少であるものと考えられる。(行政費用)

一方、日本船舶を譲渡する場合、計画に従って確保するはずの日本船舶が計画外へ流出することにより、計画の実施が担保できなくなるおそれがある。また、日本船舶を外国企業へ貸渡する場合、当該日本船舶は外国企業の運輸管理下に置かれることになり、当該企業に対して航海命令ができないなど、我が国にとって非常時を含め安定的な海上輸送の確保が阻害されるおそれが生じる。したがって、日本船舶の認定計画外への流出と国外流出によって計画実施が不十分になる事態を未然に防止するため、日本船舶の譲渡等について事前に届出を義務付けることにより、認定事業者の計画に従った着実な日本船舶の確保を担保し、安定的な国際海上輸送の確保を図られることとなることから、その便益は大きいと考えられる。(規制の便益)

以上より、一定の費用の発生が想定されるものの、安定的な国際海上輸送の確保が図られるという重要な便益が得られる点で、便益が費用を上回るものと考えられる。(費用と便益の関係)

代替案として、日本船舶の継続保有義務を認定事業者に課す場合を考える。この場合、継続保有義務は、事業者の財産処分権を強く制限することになり、保有船舶の老朽化や船価市況に応じて売却等の処分ができなくなるなど、経営の自由を著しく阻害するおそれがあるという重大な費用が発生する。(遵守費用)

行政においては、継続保有義務が遵守されているか把握するための費用が生じるが、当該事務は特段の体制強化等を行う必要なく対応できるものであり、費用の増加は僅少である。(行政費用)

一方で、認定事業者は日本船舶の譲渡等の自由がなくなるため、計画に従った着実な日本船舶の確保が図られることがある程度期待される。しかし、経営の自由度を著しく阻害するおそれがあることから、事業者はかかる規制を敬遠して日本船舶・船員確保計画の認定を受けようとせず、結果的に日本船舶の確保が実現されないおそれがある。(規制の便益)

以上より、本案は代替案と比べて、計画に従った日本船舶の着実な確保を実現できるという大きな便益を有するとともに、事業者の経営の自由を著しく阻害するという重大な費用を発生させない点で、本案の方が代替案より優れていると考えられる。(本案と代替案との比較)

認定事業者に対する報告徴収及び立入検査制度の創設

本施策により認定事業者は報告を求められた場合に計画の実施状況につき報告する負担や立入検査を受け入れる負担が生じることとなる、報告が求められる事項は認定事業者自身の計画の実施状況であって認定事業者が容易に把握し得る事項であり、報告を求められることに伴い支出が必要となる費用は僅少と考えられる。また、立入検査を受け入れる負担についても、あくまで日本船舶・船員確保計画制度の施行に必要な範囲内でのものであって多くはないと考えられる。(遵守費用)

行政においては、認定事業者に認定計画の実施状況について報告を求め、当該報告を受領する費用、国土交通省の職員による立入検査の実施のための費用が生じるが、当該事務は特段の体制強化等を行う必要なく対応できるものであり、費用の増加は僅少である。(行政費用)

一方、本施策によって、認定計画の実施状況につき報告の徴収及び立入検査を国土交通大臣が行うことができることとすることにより、認定計画の実施状況について国が確実に把握することができ、認定計画の確実な実施が期待される。認定計画の確実な実施の担保という便益は日本船舶及び船員の確保のために必要不可

欠なものであるため、当該便益は大きいと考えられる。(規制の便益)

以上より、一定の費用の発生が想定されるものの、認定計画の確実な実施の担保という便益は日本船舶及び船員の確保のために必要不可欠な重大なものであり、便益が費用を大きく上回ると言える。(費用と便益の関係)

代替案として、報告徴収・検査について法令に基づかない任意の措置として実施する場合について分析する。

この場合、認定事業者が任意に報告徴収・検査に応じることと考えられるが、報告すべき内容は当然に認定事業者が把握している事項であり、報告徴収に応じることに伴う費用の増加は僅少なものと考えられる。(遵守費用)

また、国においても、この措置に伴い特段体制を強化することなく対応できるものであり、費用の増加は僅少である。(行政費用)

代替案においても、任意に報告徴収・検査に応じた場合、国は認定計画の実施の状況等の情報が得られるが、任意の措置であるため認定事業者が報告徴収・検査に応じないことも想定されることから、認定計画の確実な実施を十分に担保することができないおそれがある。(便益)

以上より、認定計画の着実な実施を担保する大前提となる認定計画の実施状況等の情報の入手について制度的に担保することができる点において、本案の方が代替案より便益が大きく、優れているといえる。(本案と代替案の比較)

航海命令の範囲の拡大に伴う書類の備置義務の追加等

船長に、航海命令従事証明書を船内に備え置く負担が生じるが、航海命令が発動された場合にのみ義務が課されるものであること、すでに船舶国籍証書等の他の書類についても同様の備置き義務が措置されていることから、船長に生ずる費用は僅少であると考えられる。

また、船舶所有者に対し、船員の雇入契約締結時に、航海命令による航海である旨の明示をする負担が生じるが、航海命令が発動された場合にのみ義務が課されるものであること、すでに他の労働条件についても同様の明示義務が措置されていることから、船舶所有者に生じる費用は僅少であると考えられる。(遵守費用)

行政においては、証明書の備置義務及び雇入契約締結時の明示義務が遵守されているか把握するための費用が生じるが、当該事務は特段の体制強化等を行うことなく対応できるものであり、費用の増加は僅少である。(行政費用)

一方、航海命令による航海は、ポートステートコントロール等の沿岸国国内法令の執行過程においてその輸送が遅延する等の可能性も考えられるため、証明書を船内に備置くことで当該船舶が日本政府の命令により航海に従事しているものを対外的に表示することにより、このような場合においても、他国の出入国担当官、検査官等に対して、迅速かつ円滑な航海を確保するために適確な配慮がなされるよう要請するための手段を講じることにより、航海命令による航海の迅速かつ円滑な実施を確保することができる。

また、船員にとっては、当該航海が航海命令に基づく航海であるか否かは、自身の安全にも影響しうるものであるから、雇入契約を締結するかどうかを判断する際には、労働条件と同等かそれ以上に重要な事項となるため、契約に係る航海が航海命令によるものである旨を明示することにより船員が予期に反して労働を強いられることが防止されることとなる。また、雇入契約の締結に際して当該航海が航海命令である旨を了解した船員を雇い入れることで、航海命令の迅速かつ円滑な遂行が図られることとなる。このような航海の迅速かつ円滑な実施の確保という便益は大きいと考えられる。(規制の便益)

以上より、一定の費用の発生が想定されるものの、当該費用は僅少であるのに対し、航海の迅速かつ円滑な実施の確保という重大な便益が得られることから、便益が費用を上回るものと考えられる。(費用と便益の関係)

代替案として、法令に基づかない任意の措置として、証明書の備置きと、雇入契約締結時における航海命令である旨の明示を要請する場合について分析する。

この場合、船長又は船舶所有者が任意に備置き・明示を実施することも考えられるが、航海命令が発動された場合にのみ実施すれば足り、かつ、すでに他の書類の備置き義務が法定されていること、他の労働条件については明示義務が法定されていることから、要請に応じることに伴う費用の増加は僅少なものと考えられる。(遵守費用)

任意に船長・船舶所有者が備置き・明示を実施する場合は別として、これらの者が要請に応じないことも想定されることから、航海命令による航海の迅速性・円滑性を担保する手段としては不十分である。(規制の便益)

以上より、航海命令に係る航海の迅速性・円滑性を制度的に担保することができる点において、本案の方が代替案より便益が大きく、優れているといえる。(本案と代替案との比較)

労働時間の延長の限度基準への適合義務の創設

船舶所有者及び労働組合等は、国土交通大臣が定める労使協定による時間外労働の延長の限度の基準に適合するよう協定を締結するという負担が生じるが、新第64条の2では、労使協定による時間外労働の上限基準を定める権限を国土交通大臣に付与するとともに、国土交通大臣が基準を告示で定めたとときに限り適合義務を課すものであり、当該告示では、時間外労働協定が適正に協定されることを促進すべく、労働時間の延長の限度について基準を定める予定であること、すでに労働基準法第36条においても同様の基準適合義務が措置されていることから船舶所有者及び労働組合に生じる費用は多くないと判断される。(遵守費用)

行政においては、限度基準への適合義務が遵守されているか把握するための費用が生じるが、当該事務は特段の体制強化等を行う必要なく対応できるものであり、費用の増加は僅少である。(行政費用)

一方、船員と陸上労働者の所定外労働時間を比較した場合、船員の所定外労働は相対的に長時間となっており、さらに、船員の所定外労働においては、労使協定時間外労働が大部分を占めていることから、労使協定時間外労働の短縮を図ることによって、船員に係る労働条件を改善することができる。深刻な船員不足が見込まれる中で船員の確保・育成を進めるためには船員の労働条件の改善が不可欠であり、その便益は大きいと考えられる。(規制の便益)

以上より、一定の費用の発生が想定されるものの、船員に係る労働条件を改善することができることから、便益が費用を上回るものと考えられる。(規制の費用と便益の関係)

代替案として、現行法の枠内で船舶所有者と労働組合等の間で自主的に船員の労使協定外時間外労働の抑制を図るよう要請する場合を考える。

この場合、船舶所有者と労働組合等は任意で協定の見直しに応じる場合には、見直しを行うことに伴う負担が生じるものの、当該費用の増加は僅少であると考えられる。(遵守費用)

一方で、船舶所有者と労働組合等が任意で協定の見直しに応じた場合には本案と同等の便益が得られるものの、現状において時間外労働の太宗を労使協定による時間外労働が占めている実態を踏まえると、船舶所有者と労働組

合等の間での自主的な調整によって労使協定時間外労働の短縮が実現することは期待しがたく船員に係る労働条件の十分な改善が図られない。(便益)

以上より、船員に係る労働条件を確実に改善することができる点で、本案の方が代替案より便益が大きく、優れていると考えられる。

休息时间及び健康の確保のための措置

船舶所有者は、海員に与える休息時間を1日について2回までの分割しかできなくなるとともに、2分割した場合にはいずれか長い方を6時間以上とするという負担が生じるが、これは船員が通常作業に従事するにあたって必要とする休息の時間としては最低限のものであり、過度の負担を課すものではないため、船舶所有者等に生じる費用は僅少である。

また、船舶所有者は、健康証明書を持たない者を船舶に乗り組ませることができなくなるといふ負担が生じるが、乗組みの前に予め有効な健康証明書の有無を確認すれば足りるものであり、船舶所有者等及び船員に係る費用は僅少である。

さらに、船舶所有者は、どのような場合においても年少船員について午前0時から午前5時までを含む連続9時間の深夜休息を与えるという負担が生じるが、年少船員の母体数が少ないこと、現行制度においても、年少船員を午後8時から翌日の午前5時までの間におけるおいて作業に従事させることが原則禁止されていることから、今般の改正により拡大する規制の対象はごく限定的であり、その遵守に係る費用の増加は僅少である。(遵守費用)

行政においては、休息时间及び健康の確保のための各義務が遵守されているか把握するための費用が生じるが、当該事務は特段の体制強化等を行う必要なく対応できるものであり、費用の増加は僅少である。(行政費用)

一方、現行法上、船員の休息時間の細分化については制限がなく、実質的に休息、睡眠等が十分に取れない状況が発生するおそれがあるため、休息時間の分割制限を課すことにより船員の休息时间及び健康の確保が図られるとともに、ヒューマンエラーによる航行の危険が防止される。

また、現行法上、健康証明書を持たない者についてはやむを得ない場合に限り例外的に乗船が可能となっているが、このような者が潜在的な疾病等に罹患していた場合には、罹患船員が健康を悪化させるほか、感染症であった場合には他の船員をも発病させるリスクをもたらす、交代要員のいない海上において航行の安全に支障を及ぼすといった状況も想定されることから、健康証明書の保持義務により、船員の健康を確保し、船員の労働条件を改善するとともに、船舶航行の安全確保を図ることができる。

さらに、現行法上、例外的に、船舶が高緯度海域にある場合等には、午前零時前後にわたり連続して9時間休息させることが可能であるため、不規則な休息時間は、年少船員の心身の健全な発達にとって望ましいとはいえないため、例外なく午前0時から午前5時までの間における作業従事を禁止することにより、年少船員の休息時間を確保し、年少船員の心身の健全な発達の増進が図られる。(規制の便益)

以上より、一定の費用の発生が想定されるものの、その費用は僅少であるのに対し、船員の労働条件の向上、船舶航行の安全の確保といった便益は大きいことから、便益が費用を上回るものと考えられる。(費用と便益の関係)

代替案として、現行法の枠内で船舶所有者に対し、休息時間の細分化の抑制、乗船時の健康証明書保持の徹底、年少船員の深夜休息の徹底を要請する場合が考えられる。

この場合、いずれも船舶所有者が要請に対して任意に応じる場合には本案と同等の負担が生じるものの、当該措置により増加する費用は僅少であると

	<p>考えられる。(遵守費用)</p> <p>一方で、船舶所有者が要請に任意に応じる場合には本案と同等の便益が得られるものの、あくまで船舶所有者の任意に基づくものであり、要請に応じない場合も考えられることから、船員の労働条件の向上、船舶航行の安全の確保のための措置としては実効性に乏しい。</p> <p>以上より、船員の労働条件の向上、船舶航行の安全の確保を確実に図ることができる点で、本案の方が代替案より便益が大きく、優れていると考えられる。(本案と代替案との比較)</p> <p>労働条件の明確化のための措置</p> <p>船長は、通常の場合における海員の作業時間帯及び作業内容に関する通常配置表の作成及び掲示するという負担が生じるが、すでに實際上多くの船舶所有者において通常シフト表の作成を行っていることから、規制の導入に伴う費用の増加は僅少であると考えられる。</p> <p>また、船長には、労働時間等を記載した帳簿の写しを海員へ交付するという負担が生じるが、これは海員から求めがあった場合に限られるものであり、かつ、すでに現行法上作成が義務付けられている帳簿の写しを交付するにとどまるものであるから、規制の導入に伴う費用の増加は僅少であると判断される。(遵守費用)</p> <p>行政においては、労働条件の明確化のための各義務が遵守されているか把握するための費用が生じるが、当該事務は特段の体制強化等を行う必要なく対応できるものであり、費用の増加は僅少である。(行政費用)</p> <p>一方、現行法上、船員は船内業務における具体的な事項(航海当直シフト、業務内容等)を知りうる機会が法的に保障されていないことから、船長に対し、通常配置表の作成・掲示を義務づけることで、労働条件が明確化され船員が予期に反して不当な労働条件で労働を強いられることが防止される。</p> <p>また、現行においては、船長に対し、労働時間、補償休日等を記載した帳簿の作成・備置きが義務付けられているが、海員に対する写しの交付は義務付けられていないことから、船長に対し、帳簿の写しの交付を義務づけることにより、労働条件が明確化され船員が自らの労働時間が適切に記録されているかを容易に確認することが可能となる。(規制の便益)</p> <p>以上より、一定の費用の発生が想定されるものの、当該費用は僅少であるのに対し、労働条件の明確化が図られることから、便益が費用を上回るものと考えられる。(費用と便益の関係)</p> <p>代替案として、現行法の枠内において、船長に対し、通常配置表の作成・備え置き、帳簿の写しの交付を求める場合が考えられる。</p> <p>この場合において、船長が任意で要請に応じる場合には、本案と同等の負担が生じるものの、当該費用の増加は僅少であると考えられる。(遵守費用)</p> <p>一方、船長が任意で要請に応じる場合には本案と同等の便益が得られるものの、あくまで任意の措置であるため、船長が応じない場合も考えられ、船員の労働条件の明確化のための措置としては実効性に乏しい。(便益)</p> <p>以上より、船員の労働条件の明確化が確実に図られるという便益が得られる点で、本案の方が代替案より便益が大きく、優れていると考えられる。(本案と代替案との比較)</p>
<p>施策等の有効性</p>	<p>航海命令の範囲の拡大、日本船舶の譲渡等の届出、認定事業者に対する報告徴収及び立入検査、航海命令の範囲の拡大に伴う書類の備置義務の追加等、労働時間の延長の限度基準への適合義務の創設、休息时间及び健康の確保のための措置、労働条件の明確化のための措置を通じて、日本船舶・船員確保計画の着実な実施と、非常時における国際海上輸送の実施を確保するとともに</p>

	<p>に、船員の労働環境改善による職場としての魅力向上を図ることにより、日本船舶の確保、船員の育成・確保が図られ、安定的な海上輸送の確保が実現される。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<p>交通政策審議会海事分科会国際部会（平成19年12月20日答申）において、以下のように指摘されている。</p> <p>第1章4.(2)</p> <p>「日本籍船・日本人船員の計画的な増加を図るためには、国土交通大臣が基本方針を策定し、これに則って外航海運事業者が計画を作成・実施することが適当である。また、計画の実施に対して一定の支援措置が必要である一方、計画の適切な実施を担保するための措置を設けるとともに、日本籍船に対する譲渡規制を行うことについても検討が必要である。さらに、非常時の対応については、現在、国内海上輸送についてのみ、海上運送法において、国が船舶運航事業者に対し航海を命じる規定があるが、国際海上輸送についても、同様の事態が生じる場合が想定されるため、安定的な国際海上輸送の確保の観点から、非常時における国際海上輸送に係る航海命令の導入についても検討が必要である。」</p> <p>交通政策審議会海事分科会ヒューマンインフラ部会（平成19年12月20日答申）において、以下のように指摘されている。</p> <p>第4章(2)</p> <p>「内航海運事業者がグループ化を通じて船員の募集・採用・育成等を行いやすくする体制を整備する場合など、国土交通大臣が策定した基本方針に即して、事業者が船員の計画的な確保・育成に関する計画を策定した場合に、同大臣の認定を受けるシステムを形成し、認定を受けた計画に従って計画的な船員確保・育成事業を実施する事業者を中心に助成や（ア）のような手続の合理化（編注：船員需給調整システムの円滑化に必要な船員派遣事業の許可制度に関する手続の合理化）を行う等のシステムの創設に向けて検討する必要がある。」</p> <p>附則第5条において、この法律の施行後適当な時期において、新海上運送法及び新船員法の施行の状況を勘案し、必要があると認めるときは、これらの法律の規定について検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずるものとする規定している。</p> <p>上記の附則の規定により本法の施行後適当な時期に検討を加える際に、事後検証を実施。</p>