

規制の事前評価書(要旨)

政策の名称	海上運送法及び船員法の一部を改正する法律案	
担当部署	国土交通省海事局海運基盤強化政策準備室	電話番号: 03-5253-8939 e-mail: g_MRB_SOM@mit.go.jp
評価実施時期	平成20年2月4日	
規制の目的、内容及び必要性等	<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>	
法令の名称・関連条項とその内容	海上運送法第26条、海上運送法第39条、海上運送法第39条の4 船員法第18条、第32条、船員法第64条の2、船員法第65条の3、第83条、第86条、本法律案附則第6条(船員職業安定法第89条の一部改正)、船員法第66条の2、第67条	
想定される代替案	<p>任意の措置として船舶運航事業者に航海を要請し、船舶借上げを行う。</p> <p>認定事業者に対し、日本船舶の継続保有義務を課す。</p> <p>任意の措置として報告徴収・検査を実施する。</p> <p>任意の措置として証明書の備置き・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。</p> <p>任意の措置として船舶所有者と労働組合等との間で自主的に船員の労使協定時間外労働の抑制を図るよう要請する。</p> <p>任意の措置として船舶所有者に対し、休憩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。</p> <p>任意の措置として船長に対し、通常配置表の作成・備置き、帳簿の写しの交付を求める。</p>	
規制の費用	費用の要素	代替案の場合
(遵守費用)	<p>航海が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等に限り、船舶運航事業者が航海を行う負担が生じるが、当該航海により発生した損失は補償の対象となるため、費用は僅少である。</p> <p>トン数標準税制が適用される認定事業者が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が、その費用は多くはない。</p> <p>認定事業者に、求めに応じて報告する負担、立入検査を受け入れる負担が生じるが、当該費用は多くはない。</p> <p>船長に航海命令従事証明書を船内に備え置く負担、船舶所有者に雇入契約締結時に航海命令である旨の明示をする負担が生じるが、当該費用は僅少である。</p> <p>船舶所有者・労働組合等に、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、当該費用は多くはない。</p> <p>船舶所有者に、海員に与える休憩時間を1日2分割までしかできず、2分割した場合にはいずれか長い方を6時間以上とする負担が生じる。船舶所有者に、健康証明書を持たない者を乗船させられなくなる負担が生じる。船舶所有者に、どのような場合でも年少船員について午前0時～午前5時を含む連続9時間の深夜休息を与える負担が生じる。当該費用は僅少である。</p> <p>船長に、通常配置表の作成・掲示を行う負担、海員からの求めを受けて労働時間等を記録した帳簿の写しを交付する負担が生じるが、費用の増加は僅少である。</p>	<p>要請を受けて任意に応じる場合に航海を行う負担が生じるが、借り上げ料が支払われるため、費用は僅少である。</p> <p>事業者の財産処分権が強く制限され、経営の自由が著しく阻害される。</p> <p>求めを受けて任意に応じる場合に報告を行い、検査を受け入れる費用が生じるが、当該費用は僅少である。</p> <p>求めを受けて任意に応じる場合に、船内に証明書を備え置く費用、雇入契約締結時に航海命令である旨の明示をする費用が生じるが、当該費用は僅少である。</p> <p>船舶所有者・労働組合等が、任意に要請に応じる場合には、協定の見直しを行う費用が生じるが、当該費用は多くはない。</p> <p>要請に任意に応じる場合には、本案と同様の負担が生じるが、当該費用は僅少である。</p> <p>船長が任意に要請に応じる場合は、本案と同等の負担が生じるが、当該費用は僅少である。</p>
(行政費用)	<p>命令を受けて航海を行った事業者に発生した損失について補償するための費用が生じる。</p> <p>国土交通大臣に届出受領の負担が生じるが、特段の体制強化等の必要はなく対応可能であり、費用は僅少である。</p> <p>報告を求め、報告を受領する費用、立入検査実施のための費用が生じるが、特段の体制強化等の必要はなく対応可能であり、費用は僅少である。</p> <p>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、特段の体制強化等の必要はなく対応できるものであり、費用は僅少である。</p> <p>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、特段の体制強化等の必要はなく対応できるものであり、費用は僅少である。</p> <p>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、特段の体制強化等の必要はなく対応できるものであり、費用は僅少である。</p> <p>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、特段の体制強化等の必要はなく対応できるものであり、費用は僅少である。</p>	<p>要請が受け入れられた場合に、借り上げ料支払いのための費用が生じるが、借り上げ料が支払われるため当該費用は僅少である。</p> <p>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、特段の体制強化等の必要はなく対応できるものであり、費用は僅少である。</p> <p>報告を求め、報告を受領する費用、立入検査実施のための費用が生じるが、特段の体制強化等の必要はなく、費用は僅少である。</p> <p>－</p> <p>－</p> <p>－</p> <p>－</p>
(その他の社会的費用)	－	－

規制の便益	便益の要素	代替案の場合
	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。	船舶運送事業者が要請に応じた場合には本案と同等の便益が得られるが、要請に応じない場合には非常時において国際海上輸送の確保を十分に図ることができない。
	日本船舶の認定計画外への流出等を未然に防止し、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が図られる。	計画に従った着実な日本船舶の確保がある程度期待されるが、規制を敬遠して事業者が日本船舶・船員確保計画の認定を受けようとしなくなるおそれがある。
	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。	認定事業者が任意に応じた場合、国は認定計画の実施状況を把握できるが、任意の措置であるため認定事業者が応じない場合も想定され、計画の確実な実施を担保することが十分にできないおそれがある。
	命令による航海であることを対外的に証明でき、また、船員が予期に反して労働を強いられることを防ぐことができるため、航海命令による航海の迅速かつ円滑な実施が確保される。	任意に船長等が備置き等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ため、航海の迅速性・円滑性を担保する手段としては不十分。
	労使協定時間外労働の短縮によって船員の労働条件の改善を図ることができる。	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が、船舶所有者と労働組合等と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の労働条件の十分な改善が図られない。
	船員の休憩時間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とともに、年少船員の心身の健全な発達の増進が図られる。	任意に船舶所有者が要請に応じる場合は本案と同等の便益が得られるが、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。
	労働条件の明確化により船員が予期に反して不当な労働条件を強いられることが防止されるとともに、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できる。	任意で船長が要請に応じる場合は本案と同等の便益が得られるものの、船長が応じない場合も考えられることから、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。
政策評価の結果 (費用と便益の関係の分析等)	一定の費用が発生するが、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。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、本案のほうが代替案より便益が大きく、優れている。	
	一定の費用が発生するが、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。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得られるとともに、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、本案のほうが代替案より費用が少なく、便益も大きいため、優れている。	
	一定の費用が発生するが、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。認定計画の着実な実施を担保することができる点において、本案のほうが代替案より便益が大きく、優れている。	
	一定の費用が発生するが、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。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、本案のほうが代替案より便益が大きく、優れている。	
	一定の費用が発生するが、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。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。	
	一定の費用が発生するが、当該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。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、本案のほうが代替案より便益が大きく、優れている。	
	一定の費用が発生するが、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。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、本案のほうが代替案より便益が大きく、優れている。	
有識者の見解その他関連事項	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) 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)	
レビューを行う時期又は条件	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こととされている(附則第5条)。	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。
備考		