

# 規制の事前評価書

評価実施日：平成25年4月4日

政策	海賊多発海域における日本船舶の警備に関する特別措置法案		
担当課	海事局外航課 海上保安庁国際刑事課	担当課長名	平田徹郎 新田慎二
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> <p style="margin-left: 20px;">【法案の名称】 海賊多発海域における日本船舶の警備に関する特別措置法案</p> <p style="margin-left: 20px;">【関連条項とその内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 特定警備実施要領（第3条）</li> <li>・ 特定警備計画の認定（第4条～第6条）</li> <li>・ 特定警備に従事する者の確認等（第7条～第10条）</li> <li>・ 特定警備の実施等（第11条～第20条）</li> <li>・ 報告徴収・立入検査（第21条、第22条）</li> </ul> <p>② 規制の目的</p> <p style="margin-left: 20px;">海賊行為が多発している海域において、原油等の国民生活に不可欠であり、輸入に依存する物資輸送の用に供する日本船舶の航行に危険が生じていることに鑑み、その航行の安全の確保を図ること。</p> <p>③ 規制の目的に関係する目標</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a 関連する政策目標 <ul style="list-style-type: none"> <li>5 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保</li> </ul> </li> <li>b 関連する施策目標 <ul style="list-style-type: none"> <li>18 船舶交通の安全と海上の治安を確保する</li> </ul> </li> <li>c 関連する業績指標 —</li> <li>d 業績指標の目標値及び目標年度 —</li> <li>e 規制により達成を目指す状況についての具体的指標 日本船舶への海賊の乗り込みや乗っ取りを発生させないこと。</li> </ul> <p>④ 規制の内容</p> <p style="margin-left: 20px;">規制の緩和。</p> <p style="margin-left: 20px;">特定警備（海賊多発海域において、海賊行為による被害を防止するために特定日本船舶において小銃を用いて実施される警備）に従事する者であって国土交通大臣の確認を受けた者が、国土交通大臣の認定を受けた特定警備に関する計画に基づき海賊多発海域において特定警備を行う場合に小銃及び実包を所持することを認めるとともに、当該警備中における海賊の著しい接近時等の一定の場合に限り、警告等のため小銃を使用することを認めることとする。また、特定警備を適正に実施させる観点からの規定を設けることとする。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 特定警備計画の認定申請、認定に係る義務及び行政処分：計画作成時における認定申請、計画変更時における認定申請・届出義務、基準不適合時等の認定取消し（第4条～第6条関係）</li> <li>・ 特定警備に従事する者の確認に係る義務及び行政処分等：確認の申請義務、基準不適合時等の届出義務及び確認の取消し、一定期間経過後等の確認の失効（第7条～第10条関係）</li> <li>・ 特定警備の実施前の義務：特定警備に関する計画の届出義務（第13条関係）</li> <li>・ 特定警備の実施時の義務及び行政処分：特定警備実施要領等の遵守義務、特定日本船舶の船長への小銃等の保管委託義務、小銃等の亡失・盗難時の届出義務、認定船舶所有者への措置命令、記録簿の記</li> </ul>		

- 載・保存義務、本邦の港への入港時の船内確認（第 11 条、第 12 条、第 16 条～第 19 条関係）
- ・小銃等の所持、小銃等の所持の態様についての制限（第 14 条、第 15 条関係）
- ・認定船舶所有者又は船長への報告徴収、認定船舶所有者への立入検査（第 21 条、第 22 条関係）

⑤ 規制の必要性

a 目標と現状のギャップ

ソマリア海賊による被害の発生件数は、2008 年の 111 件から 2011 年の 237 件と急激に増加しており、小銃、ロケットランチャー等を用いた凶悪な海賊行為により、船舶の乗っ取り、乗組員の監禁、殺害等の被害が発生している。また、アデン湾においては各国の連携により護衛活動を行っているが（我が国においては 2009 年 3 月より海上保安官及び海上自衛隊を派遣、同年 7 月には、海賊行為の処罰及び海賊行為への対処に関する法律が成立。）、ソマリア海賊の発生海域は護衛対象となっている海域の外側に向かっており、オマーン沖・アラビア海にまで拡大している。

このような状況を踏まえて、2011 年以降、主要海運国においては、民間の警備事業者による小銃を用いた警備の採用が増加しており、アメリカ、パナマのほか、日本同様国内での銃器の所持を原則認めていないイギリス、デンマーク、ノルウェー、キプロス等においても、当該海域を航行中の民間船舶については特例的に銃器の所持や使用が可能となるよう対応してきており、ドイツ及びベルギーにおいても同様の対応を可能とするよう取組みが行われているところである。

アデン湾やオマーン湾・アラビア海等、ソマリア海賊の発生海域においては、小銃、ロケットランチャー等を用いた船舶の乗っ取り、乗組員の監禁、殺害等の被害は、2011 年に 28 件発生しているが、民間の警備員が小銃を用いた警備を実施している外国船舶については当該船舶の近くまで不審な船舶が接近することはあるものの、海賊に乗っ取られた事案は 1 件も発生していない。このような状況において、同様の警備が実施されていない日本船舶については、逆に標的とされるおそれが一層高まっている。

ソマリア海域を航行する日本船舶の中には、原油タンカーのように、国民生活にとって不可欠な輸入に依存せざるを得ない物資を輸送する船舶であって海賊行為による被害を受けやすい船舶が含まれる。これらの日本船舶を海賊行為の被害から守るためには、上記の各国と同様、民間の警備員による小銃を用いた警備を行うことが効果的であるが、日本船舶においては銃器の所持が禁止されているため、海賊行為による被害を受ける危険性が高まっている。

b 現状分析

日本船舶においては、旗国主義に基づき、我が国の法令が適用されるため、銃砲刀剣類所持等取締法第 3 条第 1 項の規定により、一定の例外を除き、原則として銃砲の所持が禁止されており、また、同法第 3 条の 13 の規定により、不特定多数の者が乗船する船舶における小銃等の発射が原則として禁止されていることから、武器を用いた海賊の襲撃時においても、小銃を用いた警備を実施することができない現状にある。

c 課題の特定

原油等の国民生活に不可欠であり、輸入に依存する物資の輸送の用に供し、かつ、海賊行為による被害を受けやすい日本船舶について、海賊行為が多発している一定の海域（以下「海賊多発海域」という。）における小銃及び実包の所持並びに海賊襲撃時における小銃の使用を認めるための法制度を設けることが必要である。

d 規制の具体的内容

	<p>国土交通大臣による特定警備計画の認定制度及び特定警備に従事する者の確認制度を創設し、当該確認を受けた者が認定を受けた特定警備計画に基づく特定警備に従事するため特定日本船舶に乗船している場合には、海賊多発海域において小銃及び実包を所持することを認めるとともに、当該警備中における海賊の著しい接近時等の一定の場合に限り、警告等の目的で小銃を使用することを認めることとする。</p>
<p>想定される代替案</p>	<p>海賊多発海域における小銃の所持及び海賊襲撃時における小銃の使用を認めるための法制度の設計として、国土交通大臣による確認等や義務規定を定めるものであることから、有効な代替案を想定しがたく、代替案は設けないこととする。</p>
<p>規制の費用</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> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 特定警備計画の作成・変更に係る費用及び当該計画の国土交通大臣への認定申請又は届出に係る費用</li> <li>・ 当該特定警備に従事する者が一定の要件に適合することについての国土交通大臣への確認申請に係る費用及び変更届出に係る費用</li> <li>・ 特定警備の実施に関する計画の作成に係る費用及び当該計画の国土交通大臣への届出に係る費用</li> <li>・ 小銃等の亡失・盗難時の船長による届出に係る費用</li> <li>・ 国土交通大臣から必要な措置をとるべきことを命ぜられた場合において、当該命令に対応する費用</li> <li>・ 入港時における国土交通大臣による船内確認に対応する費用</li> <li>・ 国土交通大臣からの求めに応じて行う報告に係る費用</li> <li>・ 国土交通省の職員による立入検査に対応する費用</li> </ul> <p>b 行政費用</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 特定警備実施要領の策定に係る費用</li> <li>・ 特定警備計画の認定及び特定警備に従事する者が一定の要件に適合することの確認に係る費用</li> <li>・ 認定計画に係る特定警備の実施後初めて本邦の港に入港しようとする特定日本船舶についての、当該特定日本船舶内に小銃等が存在しないことの確認に係る費用</li> <li>・ 認定船舶所有者に対する行政処分（措置命令、報告徴収、立入検査）に係る費用</li> </ul> <p>c その他の社会的費用 特になし。</p>
<p>規制の便益</p>	<p>① 当該規制案における便益の要素</p> <p>民間の警備員が小銃を用いた警備を実施している外国船舶においては海賊による乗り込まれ事案・乗っ取り事案が発生していない状況に鑑みれば、当該規制案により、特定警備計画に基づき特定警備を行う日本船舶において、海賊の著しい接近時等に、小銃による警告等を行うことを可能とすることは、海賊行為による被害発生阻止に大きく寄与するものといえる。これにより、原油タンカー等の日本船舶の航行の安全が確保され、当該日本船舶による国民生活に不可欠な原油等の物資の安定的な輸送が確保されることとなり、我が国の経済安全保障上、便益は極めて大きいといえる。</p>
<p>規制の効率性 (費用と便益の関係の分析)</p>	<p>当該規制案により、認定船舶所有者、特定日本船舶の船長及び国土交通大臣等に一定程度の費用が発生するが、上記の通り、得られる便益は極めて大きいことから、費用を大きく上回るものと考えられる。</p>

有識者の見解、 その他関連事項	なし
事後評価又は事後検証 の実施方法及び時期	本法律施行後5年を経過した場合において、本法律の施行の状況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していることから（附則第2項関係）、平成30年度にRIA事後検証シートにより事後検証を実施する。
その他 （規制の有効性等）	民間の警備員が小銃を用いた警備を実施している外国船舶においては、これまで海賊による乗り込まれ事案・乗っ取り事案の発生は報告されていないことから、当該規制案は海賊行為による被害を防ぐ上で有効であると考えられる。