

見直し作業の結果公表 < 検査検定制度 >

1．制度の名称（通称可）	船舶の検査
2．根拠法令	船舶安全法第5条
3．担当部署名	国土交通省海事局安全基準課・検査測度課
4．当該制度に係る過去5年間の制度改正状況	<p>(1)改正年度</p> <p>平成9年7月（法律改正） 平成10年3月（省令改正） 平成10年7月（省令改正） 随時</p> <p>(2)改正内容</p> <p>船舶検査の間隔を延長する等の船舶検査制度の改正 船舶の構造に関する基準の性能規定化 船級協会が行う検査の活用範囲の拡大(第三者認証活用の拡大) 船舶の構造・設備等に関する基準の国際統合化</p> <p>(3)背景事情</p> <p>近年の船舶及び船用機器の信頼性の向上等を踏まえ、船舶検査制度について合理化を図るため。 近年の造船技術の進展を踏まえ、船舶の構造に関する規則について、より包括的で技術革新に対して柔軟に対応できるものとするため。 一層の民間能力の活用し受検者負担の軽減を図るため。 海上人命安全条約（SOLAS条約）等において定められている船舶の構造・設備等に関する国際基準については、IMO（国際海事機関）において技術革新等への対応、安全性強化に対する社会的要請に応じるための見直しが随時行われており、それらを踏まえ、船舶の構造・設備等に関する基準について国際的整合性を図るため。</p>
5．今回の見直し作業の結果	<p>技術革新等への対応、安全性強化に対する社会的要請に応じるため、IMO（国際海事機関）において国際基準の見直しが行われ、それらを踏まえ、基準の国際統合化・性能規定化等を考慮しつつ、我が国の基準の見直しを行うとともに、検査制度を見直し、民間能力の活用範囲の拡大を行うことにより、安全性の向上と事業者負担の軽減を図った。</p>
見直し作業の実施方法	<ul style="list-style-type: none"> ・IMO（国際海事機関）における検討 ・運輸技術審議会における検討（第22号答申）

<p>5 - 1 . 国が関与した仕組みとして維持する必要があるかどうか</p>	<p>(1)検討結果 維持する必要がある。</p> <p>(2)理由 船舶は、風雨、波浪等の厳しい環境の下で、多数の乗員等及び多種多量の貨物を搭載しており、また、陸岸から離れた水域を単独で航行する性質を有することから、危険が発生した場合には、船舶における乗員等の人命の安全や船舶からの貨物の流出等による海洋環境に大きな影響を及ぼすのみならず、水域で船舶が孤立している等により災害救助等の危険発生時の迅速な対応が困難な場合には、危険が発生した船舶はもとより、航行している他の船舶や沿岸住民等の第三者にも影響を及ぼすという危険性が潜在している。 したがって、これらの危険を未然に防止するため、引き続き、国が主体となって船舶検査を実施する必要がある。 また、国際条約においても、自国籍の船舶の安全を確保することは旗国の責務である（旗国主義）と定められている。 一方、国が主体となって検査を実施することを原則としつつ、一定の能力を有する者として国が認定した事業所において製造、改造修理若しくは整備された船舶用品については、国の検査を省略する制度を導入し、能力の認定に際して国際的な品質管理標準規格であるISO9000シリーズを活用する等、制度のさらなる活用に努めているところである。</p>
<p>5 - 2 . 自己確認・自主保安を基本とした仕組み（自己責任を重視した考え方）への転換の状況</p>	<p>(1)検討結果（選択式）</p> <p><input type="checkbox"/> a : 自己確認・自主保安化を行った。 <input type="checkbox"/> b : 第三者認証化を行った。 <input type="checkbox"/> c : 国又は代行機関（指定検査機関等）による実施とした。</p> <p>(2)上記の説明</p> <p>a（事業場について） 国が主体となって検査を実施することを原則としつつ、一定の能力を有する者として国が認定した事業場において、製造、改造修理又は整備された船舶用品等については、国の検査を省略する制度（事業者による自己確認制度）を導入し、能力の認定に際して国際的な品質管理標準規格であるISO9000シリーズを活用する等、制度のさらなる活用に努めているところである。</p> <p>b(船級協会について) 国が主体となって検査を実施することを原則としつつ、国が認定した船級協会において検査を受け、合格した船舶については、国の検査に合格したものとみなす制度を導入している。</p>

	<p>c (国、日本小型船舶検査機構、検定機関について) 船舶の安全性に大きな影響を及ぼす事項については、国が主体となって検査を実施することを原則とする。 なお、件数が膨大な小型船舶や船舶用品の検査・検定については、日本小型船舶検査機構及び国が指定した検定機関に行わせることとする。</p> <p>(3)理由 5 - 1 (2) のとおり、船舶は常に危険にさらされており、一旦事故が発生した場合には、二次災害の発生等の影響を及ぼす可能性があることから、国が主体となって検査を実施することを原則としている。しかしながら、上記 a 及び b については、国が a 及び b に係る組織をチェックすることにより十分に安全であると確認することができることから、国の検査の省略等を行っている。</p>
5 - 2 . において c を選択した場合	
指定検査機関等に検査の実施を委ねる仕組みとしているものについては、当該検査機関等として公益法人要件を課しているかどうか	<p>(1)公益法人要件の有無 課している。(検定機関：船舶安全法第 2 5 条の 4 7 第 2 項)</p> <p>(2)公益法人要件のあるものはその理由 公正、中立な事務の実施が必要であるため。</p>
自己責任の考え方に基づいた仕組み (自己確認・自主保安化や、優良事業所等のインセンティブ制度を指すものとする。) とすることができないと判断した根拠等	<p>(1)根拠 5 - 1 (2) のとおり、船舶は常に危険にさらされており、一旦事故が発生した場合には、二次災害の発生等の影響を及ぼす可能性があることから、無条件な自己責任の導入は適当ではない。</p> <p>(2)仮に自己責任の考え方に基づいた仕組みとした場合にはどのような問題が生じることとなるかを明らかにし、かつ、どのような事後的措置を講じればこうした問題の発生に対処できると考えるか 船舶に係る海難事故については、多くの人命が失われる蓋然性が高く、その未然防止が極めて重要であり、自己確認、自主保安あるいは事後的措置による対応では、国民の生命・財産の保護を達成することは困難である。</p>
指定検査機関等の指定の条件の国際基準との整合性	<p>(1)指定基準 (根拠法令条項名及びその概要。なお、写しを 1 部添付してください。) (検定機関) 船舶安全法第 2 5 条の 4 7 第 1 項 (日本小型船舶検査機構) 船舶安全法第 2 5 条の 1 1 第 1 項</p>

		<p>(2)指定基準の国際整合性（上記指定基準がISOガイドのどの条項に適合しているかについて項目ごとに説明）</p> <p>（検定機関） 職員、設備、業務の方法その他の事項についての業務の実施に関する計画（船舶安全法第25条の47第1項） 4 - 1 - 1、4 - 1 - 2、4 - 1 - 4、4 - 2 - a) b) c) d) e) g) k) m)、4 - 5 - 1、4 - 5 - 2、4 - 6 - 1、4 - 6 - 2</p> <p>業務の実施に関する計画を遂行するに足る経理的及び技術的な基礎（船舶安全法第25条の47第1項） 4 - 2 - i) j) m)、5 - 1 - 1、5 - 1 - 2、5 - 2 - 1、5 - 2 - 2、5 - 2 - 3</p> <p>（日本小型船舶検査機構） 職員、設備、業務の方法その他の事項についての業務の実施に関する計画（船舶安全法第25条の11第1項第3号） 4 - 1 - 1、4 - 1 - 2、4 - 1 - 4、4 - 2 - a) b) c) d) e) g) k) m)、4 - 5 - 1、4 - 5 - 2、4 - 6 - 1、4 - 6 - 2</p> <p>業務の実施に関する計画を遂行するに足る経理的及び技術的な基礎（船舶安全法第25条の11第1項第3号） 4 - 2 - i) j) m)、5 - 1 - 1、5 - 1 - 2、5 - 2 - 1、5 - 2 - 2、5 - 2 - 3</p>
	<p>5 - 2 . においてbを選択した場合</p>	
	<p>第三者認証機関の要件として公益法人要件を課しているかどうか</p>	<p>(1)公益法人要件の有無 課していない。</p> <p>(2)公益法人要件のあるものはその理由</p>
	<p>指定検査機関等の指定の条件の国際基準との整合性</p>	<p>(1)指定基準（根拠法令条項名及びその概要。なお、写しを1部添付してください。） 船舶安全法第8条第1項 船舶安全法施行規則第47条</p> <p>(2)指定基準の国際整合性（上記指定基準がISOガイドのどの条項に適合しているかについて項目ごとに説明） 検査に関する規程(船舶安全法施行規則第47条第2項) 4 - 1 - 1、4 - 1 - 2、4 - 1 - 4、4 - 2 - a) b) c) e) g) k) m)、4 - 5 - 1、4 - 5 - 2、4 - 6 - 1、4 - 6 - 2</p> <p>検査員の選定に関する規程(船舶安全法施行規則第47条第2項) 4 - 2 - j)、5 - 1 - 1、5 - 1 - 2、5 - 2 - 1、5 - 2 - 2、5 - 2 - 3</p>

5 - 3 . 基準の国際的整合化・性能規定化、重複検査の排除等	
国際整合化（基準の基礎（性能規定化している場合にあつては、参照基準）として国際規格を用いているか）。	<p>行っている場合はその状況、行っていない場合はその理由と今後の見通しについて記載。</p> <p>平成9年8月にはIMOにおける国際安全管理（ISM）コードの制定を受けた船舶安全法施行規則の改正、平成10年7月にはSOLAS条約の1996年改正（設備、区画、救命設備、消防設備、認定事業場、型式承認、小型船舶、防火構造、機関、漁船等の基準の改正）を受けた船舶設備規程等の改正、平成11年6月にはばら積み貨物船の安全対策に関するSOLAS条約の改正を受けた船舶区画規程等の改正を行う等、IMOにおいて策定された船舶の構造・設備等に関する国際条約等の改正を踏まえ、随時国内法令の整備を行っている。</p> <p>さらに、平成12年12月にIMOにおいて採択された船舶の消防設備・防火構造・航海設備等に係る基準についての国際条約の改正を受け国内法令との整合化を図ることとしている。</p>
性能規定化	<p>行っている場合はその状況、行っていない場合はその理由と今後の見通しについて記載。</p> <p>近年、造船技術が著しく進展し、船舶の軽量化の観点から鋼や木以外にもアルミニウムやFRPが材料として用いられるようになり、また、専用船化が進んだことで船舶の構造が多様化してきている。このような船舶の材料や構造の多様化に対応するため、平成10年3月、想定される全ての船舶を対象とし、技術の進展に的確に対応できるよう全面的な見直しを行い、従来の規則を廃止して新たに「船舶構造規則」を制定した。</p> <p>さらに、今後も船舶に係る消防設備・防火構造・航海設備等の安全基準について、技術革新に対して柔軟に対応できるものとなるよう、性能規定化を図ることとしている。</p>
重複検査の排除等	<p>検討結果及び背景説明について記載。</p> <p>< 重複検査の排除 > 浮体構造物の安全性に係る基準が複数の法律にまたがり、多重規制となっていたため、関係省庁による検討会における合意を踏まえ、個別の事案ごとに、当該浮体構造物の形態を配慮して規制の整合を図るとともに、検査結果の相互利活用等により検査の効率化を図るよう平成10年3月に措置した。</p> <p>< その他の規制緩和 > 平成8年には規制緩和推進計画に基づき、沿海区域の一部拡大を実施しており、拡大にあたっては、安全性を低下させることなく輸送の効率化を図る観点から、海事関係者及び専門家の意見も徴した上で、メルクマールを設定し、これに従って、沿海区域の凹入部であつて拡大可能な海域について航路の直行化や航行レーンの拡大を実施した。</p> <p>また、国内の主要な航路において最短距離による航海が可能となるような水域を新たに設定し、当該水域のみを航行する船舶に最低限必要な基準の策定を行っているところであり、構造・設備に関する基準については、平成7年7月に貨物船の基準を、平成10年7月に旅客船の基準を策定しており、現在、満載喫水線に関する基準についての改正を行っている。</p>