

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） | 船舶の海洋汚染防止設備の検査 |
| 2．根拠法令 | 海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律 |
| 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 平成9年7月（法律改正） 随時</p> <p>(2)改正内容 船舶検査の間隔を延長する等の船舶検査制度の改正 海洋汚染防止設備及び油濁防止緊急措置手引書に関する技術基準の国際整合化</p> <p>(3)背景事情 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。 海洋汚染防止条約（MARPOL条約）において定められている海洋汚染防止設備及び油濁防止緊急措置手引書に関する国際基準については、IMO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、海洋汚染防止設備及び油濁防止緊急措置手引書に関する技術基準について国際的整合性の確保を図るため。</p> |
| 5．今回の見直し作業の結果 | 技術革新等への対応、環境規制の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ていることに伴い、基準の国際整合化・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ことにより、海洋環境の保護の向上と事業者負担の軽減を図った。 |
| 見直し作業の実施方法 | <ul style="list-style-type: none"> ・運輸技術審議会における検討（第22号答申） ・IMO（国際海事機関）における検討 |

| | |
|--|---|
| <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の汚染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、自国籍の船舶に安全性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、能力の認定にさ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、制度の更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>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た船舶、国が認定した検定機関において検定を受けた物件については、国の検査に合格したものとする制度を導入している。</p> <p>c（国、検定機関について） 船舶からの海洋汚染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、件数が膨大な船舶用品については、国から指定を受けた検定機関が検定を行う。</p> |

| | |
|---|---|
| | <p>(3)理由</p> <p>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、上記の a 及び b 及び c 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、十分に安全性を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> |
| <p>5 - 2 . において c を選択した場合</p> | |
| <p>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> | <p>(1)公益法人要件の有無 課している。(海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律第 17 条の 15 第 3 項において準用する船舶安全法第 25 条の 47 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となるため。</p> |
| <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> | <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</p> <p>船舶に起因する海洋環境破壊の被害の規模等を考慮すれば、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海洋環境保護を達成することは困難である。</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。)</p> <p>海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律第 17 条の 15 第 3 項において準用する船舶安全法第 25 条の 47 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)</p> <p>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（海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律第17条の15第3項において準用する船舶安全法第25条の47第1項）</p> <p>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（海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律第17条の15第3項において準用する船舶安全法第25条の47第1項）</p> <p>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>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)公益法人要件の有無</p> <p>課している。（海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律第17条の12第1項）</p> <p>(2)公益法人要件のあるものはその理由</p> <p>公正、中立な事務の実施が必要となるため。</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。）</p> <p>海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律第17条の12第1項 海洋汚染防止設備等及び油濁防止緊急措置手引書検査規則第35条第2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>検査に関する規程(船舶安全法施行規則第47条第2項)</p> <p>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>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)</p> <p>4 - 2 - j)、5 - 1 - 1、5 - 1 - 2、5 - 2 - 1、5 - 2 - 2、5 - 2 - 3</p> |

| | |
|---|--|
| <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</p> | |
| <p>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> | <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>MARPOL条約の改正を受け、平成9年6月には船舶発生廃棄物汚染防止規程の備え置き義務付け等を内容とする海洋汚染防止法の改正、平成12年5月には有害液体汚染防止緊急措置手引書の船内への備え置き及び定期的な検査の義務付けを内容とする海洋汚染防止法の改正を行う等、IMOにおいて策定された海洋汚染防止設備及び油濁防止緊急措置手引書に関する技術基準等の改正を踏まえ、随時国内法令の整備を行っている。</p> <p>さらに、今後もIMOにおける検討を踏まえ、国際基準との整合化を図ることとしている。</p> |
| <p>性能規定化</p> | <p>海洋汚染防止設備及び油濁防止緊急措置手引書に関する技術基準については、 に記載したとおり、IMOにおける検討を踏まえ、随時国際基準との整合化図っているため、ほぼMARPOL条約と同様の内容となっており、条約同様性能規定化された基準となっている。</p> <p>なお、少数ではあるが、同条約上仕様の規定されているものについては国内法令上も仕様の規定されているものもあり、国際基準との整合化を確保しつつ、適当な場合において性能規定化を行うこととする。</p> |
| <p>重複検査の排除等</p> | <p>検討結果及び背景説明について記載。</p> |