

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）	船舶のトン数測度
2．根拠法令	船舶法及び船舶のトン数の測度に関する法律
3．担当部署名	国土交通省海事局検査測度課登録測度室（測度係）
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 該当なし</p> <p>(2)改正内容</p> <p>(3)背景事情</p>
5．今回の見直し作業の結果	
見直し作業の実施方法	
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>(1)検討結果 今後とも国の関与が必要である。</p> <p>(2)理由 船舶のトン数の測度は、徴税、各種料金をはじめ、人命の安全にかかわる船舶安全法、環境保全にかかわる海洋汚染防止法、船舶の安全運航にかかわる船舶職員法等の適用基準に使用される船舶のトン数を算出するために国際条約に基づく法律により行われており、極めて公共性の高い業務である。総トン数は、わずかな差違により法令の適用基準が変更される等影響が大きいため、その測度は慎重かつ厳格に行い、公平性・透明性を常に確保しておく必要がある。誤った総トン数により法令が適用された場合には、生命・財産・環境に危険が及ぶ可能性があるだけでなく、公平性が損なわれることにより海事産業全般に大きな混乱を生じるとともに、国際的な統ルールの下で競争を行わなければならない我が国海事産業がその信用を失墜する可能性は否めず、海上輸送によって成り立つ我が国に重大な影響を及ぼすこととなる。 以上のように、船舶の総トン数は、海事法令の根幹を成す世界共通の指標として用いられるものであり、条約によって主管庁が全責任を負うと定められている。従って、船舶の総トン数の測度は国が公平、公正かつ厳格に公証すべきであって、認証等は馴染まない。</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>a : 自己確認・自主保安化を行った。</p> <p>b : 第三者認証化を行った。</p> <p><input checked="" 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>c を選択。国が関与した仕組みとして維持する必要があると判断している。</p> <p>(3)理由</p> <p>理由は、5 - 1 (2)に同じ。</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</p> <p>(2)公益法人要件のあるものはその理由</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</p> <p>5 - 1 (2)の理由に同じ。</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>5 - 1 (2)の理由に同じ。</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>(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>

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>トン数測度の基準は、「1969年の船舶のトン数の測度に関する国際条約」により定められている。</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>トン数の測度という数値の決定において、性能規定化は馴染まない。なお、上記の条約において、トン数の算定の基準となる数式が定められている。</p>
重複検査の排除等	検討結果及び背景説明について記載。