

平成21年度のRIA実績

平成22年3月末現在

| 件名  | 法令レベル | 担当部局                  | 評価書公表日     | 本案  |
|---|-------|-----------------------|------------|---|
| 都市再生特別措置法施行令及び都市開発資金の貸付けに関する法律施行令の一部を改正する政令案          | 政令    | 都市局                   | 平成21年6月25日 | ①重要説明事項の追加  |
| 海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律等の一部を改正する法律案                      | 法律    | 総合政策局<br>海事局<br>海上保安庁 | 平成22年1月27日 | ①一定の海域における一定の油の積載禁止の規定の新設<br>②船舶間貨物油積替作業手引書の備置義務等の新設<br>③船舶間貨物油積替えを行う場合の事前通報義務の新設及び同積替えによる油の排出のおそれがある場合の海上保安庁長官による措置命令の新設<br>④基準適合燃料油以外の燃料油を使用する船舶の船長に対する国土交通大臣への通報義務の新設<br>⑤燃料油変更作業手引書の備置義務等の新設<br>⑥揮発性物質放出防止措置手引書の備置義務の新設<br>⑦窒素酸化物の放出規制対象となる原動機の追加<br>⑧一定の船舶の船舶所有者に対するオゾン層破壊物質を含む設備の一覧表及びオゾン層破壊物質記録簿の備置義務の新設 |
| 排他的経済水域及び大陸棚の保全及び利用の促進のための低潮線の保全及び拠点施設の整備等に関する法律案     | 法律    | 河川局<br>港湾局            | 平成22年2月8日  | ①低潮線保全区域の指定及び当該区域における行為規制<br>②特定離島港湾施設の周辺の水域の占用の許可等   |
| 航空法の一部を改正する法律案  | 法律    | 航空局                   | 平成22年2月15日 | ①准定期運送用操縦士の資格の創設<br>②操縦者に対する特定操縦技能の審査制度の創設<br>③航空身体検査証明の有効期間の適正化  |
| 賃借人の居住の安定を確保するための家賃債務保証業の業務の適正化及び家賃等の取立て行為の規制等に関する法律案 | 法律    | 住宅局                   | 平成22年2月22日 | ①家賃債務保証業の登録制度の創設<br>②家賃等弁済情報提供事業の登録制度の創設<br>③家賃関連債権の取立て行為に関する規制の創設  |
| 土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律の一部を改正する法律案             | 法律    | 河川局                   | 平成22年2月22日 | 緊急調査のための土地の立入り等   |
| 国際海陸一貫運送コンテナの自動車運送の安全確保に関する法律案                        | 法律    | 自動車交通局                | 平成22年3月4日  | ①コンテナに関する情報の伝達制度の創設<br>②トラック事業者の遵守事項等の規定  |
| 海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律施行令の一部を改正する政令案                    | 政令    | 総合政策局<br>海事局          | 平成22年3月24日 | ①船舶の原動機からの窒素酸化物の放出量に係る放出基準の強化<br>②船舶の燃料油の基準のうち硫黄分濃度の基準の強化<br>③船舶において焼却が禁止されるものの対象の拡大  |

## 規制の事前評価書(要旨)

|                           |   |   |
|---------------------------|---|---|
| 政策の名称                     | 都市再生特別措置法施行令及び都市開発資金の貸付けに関する法律施行令の一部を改正する政令案  |   |
| 担当部局                      | 国土交通省都市・地域整備局まちづくり推進課   | 電話番号：03-5253-8406<br>e-mail: amikura-t2wi@mlit.go.jp  |
| 評価実施時期                    | 平成21年6月25日  |   |
| 規制の目的、内容及び必要性等            | <p>宅地建物の購入者等が、歩行者ネットワーク協定の承継効(※)に基づく土地に係る義務について、事前に知らない場合に被る不測の損害を回避するため、宅地建物取引業者が、宅地建物の購入者等に対して、取引主任者をして説明すべき重要事項として、都市再生歩行者ネットワーク協定に係る承継効の規定を追加することとする。</p> <p>※承継効…承継効とは、売買等により土地所有者等がかわっても、従後の土地所有者等に対して協定の内容が及ぶ効力をいう。</p>  |   |
|                           | 法令の名称・関連条項とその内容   | <p>【法令の名称・関連条項】<br/>宅地建物取引業法第35条第1項、宅地建物取引業法施行令第3条</p> <p>【規制の内容】<br/>宅地建物取引業者が、宅地建物の購入者等に対して、取引主任者をして説明すべき重要事項として、歩行者ネットワーク協定に係る承継効の規定を追加することとする。</p>        |
| 想定される代替案                  | 宅地建物取引業法施行令第3条第1項に、歩行者ネットワーク協定の承継効に係る規定を追加しない。  |   |
| 規制の費用                     | 費用の要素   | 代替案の場合  |
| (遵守費用)                    | 宅地建物取引業者は、宅地建物の売買等に際し、当該宅地建物が歩行者ネットワーク協定の区域内にあるかについて、認可された協定が縦覧されている市町村まで行って確認した上で、当該協定に基づく承継効に係る義務について、宅地建物取引主任者をして購入者等に対して説明させなければならない。<br>(ただし、宅地建物取引業者は他の説明事項に係る確認のため、いずれにしても市町村に行かなくてはならず、歩行者ネットワーク協定に係る確認をしなくてはならなかったとしても、大きな負担とはならないと考えられる。)   | 特になし。   |
| (行政費用)                    | 特になし。   | 特になし。   |
| (その他の社会的費用)               | 特になし。   | 宅地建物の購入者等は、購入等に際し、当該宅地建物が歩行者ネットワーク協定の区域内にあるかについて、認可された協定が縦覧されている市町村まで行って確認しなければならないことになる。<br>(他の法令上の行為制限については、宅地建物取引主任者が事前に説明してくれることから、購入者等自ら市町村に確認に行く必要がない。) |
| 規制の便益                     | 便益の要素   | 代替案の場合  |
|                           | 宅地建物の購入者等が、歩行者ネットワーク協定の承継効に基づく土地に係る義務について、事前に知らない場合に被る不測の損害が回避される。  | 宅地建物取引業者は、歩行者ネットワーク協定に係る承継効について、取引主任者をして説明させる必要がなくなる。   |
| 政策評価の結果<br>(費用と便益の関係の分析等) | <p>歩行者ネットワーク協定の承継効に関する説明を宅地建物取引業者に対して義務づけたとしても、もともと宅地建物取引業者は他の説明事項に係る確認のため、市町村に行かなくてはならないことから、特に大きな負担とはならないと考えられる。</p> <p>一方で、宅地建物取引主任者により、当該説明が行われた場合、宅地建物の購入者等が、歩行者ネットワーク協定の承継効に基づく土地に係る義務について、事前に市町村に確認に行く必要がなくなり、かつ、知らない場合に被る不測の損害が回避されることとなる。</p> <p>このため、規制による便益は、規制による費用を大きく上回ると考えられる。</p> |   |
| 有識者の見解その他関連事項             | 特になし。   |   |
| レビューを行う時期又は条件             | 平成23年度政策チェックアップにおいて事後検証を実施。   |   |
| 備考                        | 特になし。   |   |

## 規制の事前評価書

評価実施日：平成21年6月25日

|               |  |       |        |
|---------------|--|-------|--------|
| 政策            | 都市再生特別措置法施行令及び都市開発資金の貸付けに関する法律施行令の一部を改正する政令案   |       |        |
| 担当課           | 都市・地域整備局<br>まちづくり推進課   | 担当課長名 | 佐々木 晶二 |
| 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>【関連条項】<br/>宅地建物取引業法第35条第1項<br/>宅地建物取引業法施行令第3条</p> <p>【内容】<br/>宅地建物取引業者が、宅地建物の購入者等に対して、取引主任者をして説明すべき重要事項として、都市再生歩行者経路協定及び都市再生整備歩行者経路協定（以下「歩行者ネットワーク協定」）に係る承継効（※）の規定を追加することとする。</p> <p>※ 承継効とは、売買等により土地所有者等がかわっても、従後の土地所有者等に対して協定の内容が及ぶ効力をいう。</p> <p>② 規制の目的<br/>宅地建物の購入者等が、歩行者ネットワーク協定の承継効に基づく土地に係る義務について、事前に知らない場合に被る不測の損害を回避する。</p> <p>③ 規制の目的に係る目標</p> <p>a 関連する政策目標<br/>9 市場環境の整備、産業の生産性向上、消費者利益の保護</p> <p>b 関連する施策目標<br/>34 不動産市場の整備や適正な土地利用のための条件整備を推進する。</p> <p>c 関連する業績指標<br/>193 宅地建物取引業保証協会の社員である宅地建物取引業者数に対する弁済を受けるための宅地建物取引業保証協会の認証件数の割合の推移</p> <p>d 業績指標の目標値及び目標年度<br/>0.3%（平成19年度～平成23年度の5年間平均）</p> <p>④ 規制の内容<br/>「規制の拡充」<br/>宅地建物取引業者は、宅地建物の購入者等に対して、当該宅地建物に関する重要事項について、契約前に取引主任者に説明させなければならないこととされている（宅地建物取引業法第35条第1項）。<br/>今般、都市再生特別措置法及び都市開発資金の貸付けに関する法律の一部を改正する法律により、歩行者ネットワーク協定が創設されたことに伴い、説明すべき重要事項として同法施行令第3条に列挙されている法令上の制限に、当該協定の承継効に関する規定を追加することとする。</p> <p>⑤ 規制の必要性<br/>歩行者ネットワーク協定の区域内の土地所有者等は、当該協定に定め</p> |       |        |

|                 |  |
|-----------------|--|
|                 | <p>られた経路の整備又は管理に関する基準にしたがって経路の整備又は管理を行うことが求められ、これらの実質的な費用負担や協定に違反した場合の違約金などが課されることもあり得ることから、これらの土地や建物の購入者等が承継効について事前に知らない場合、不測の損害を被る可能性がある。（＝目標と現状のギャップ）</p> <p>こうした不測の損害は、歩行者ネットワーク協定の区域内の土地や建物の購入者等が、承継効に基づく当該土地や建物に係る義務を購入時に知らなかったことにより生じるものである。（＝原因分析）</p> <p>歩行者ネットワーク協定の区域内の土地や建物の購入者等に対して、こうした承継効に基づく義務を事前に知らせることができれば、当該購入者等は不測の損害を被ることを回避することができる。（＝課題の特定）</p> <p>このため、宅地建物取引業者に対して、歩行者ネットワーク協定の承継効に関する宅地建物の購入者等への事前説明を義務づけることにより、当該購入者等が承継効に係る義務について事前に知ることができるよう措置することが必要である。（＝規制の具体的内容）</p>  |
| <p>想定される代替案</p> | <p>宅地建物取引業法施行令第3条第1項に、歩行者ネットワーク協定の承継効に係る規定を追加しない。</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<br/>宅地建物取引業者は、宅地建物の売買等に際し、当該宅地建物が歩行者ネットワーク協定の区域内にあるかについて、認可された協定が縦覧されている市町村まで行って確認した上で、当該協定に基づく承継効に係る義務について、宅地建物取引主任者をして購入者等に対して説明させなければならなくなる。<br/>（ただし、宅地建物取引業者は他の説明事項に係る確認のため、いずれにしても市町村に行かなくてはならず、歩行者ネットワーク協定に係る確認をしなくてはならなくなったとしても、大きな負担とはならないと考えられる。）</p> <p>b 行政費用<br/>特になし。</p> <p>c その他の社会的費用<br/>特になし。</p> <p>② 代替案における費用の要素</p> <p>a 遵守費用<br/>特になし。</p> <p>b 行政費用<br/>特になし。</p> <p>c その他の社会的費用<br/>宅地建物の購入者等は、購入等に際し、当該宅地建物が歩行者ネットワーク協定の区域内にあるかについて、認可された協定が縦覧されている市町村まで行って確認しなければならないことになる。<br/>（他の法令上の行為制限については、宅地建物取引主任者が事前に説明</p> |

|                         |   |
|-------------------------|---|
|                         | してくれることから、購入者等自ら市町村に確認に行く必要がない。)  |
| 規制の便益                   | <p>① 当該規制案における便益の要素<br/>宅地建物の購入者等が、歩行者ネットワーク協定の承継効に基づく土地に係る義務について、事前に知らない場合に被る不測の損害が回避される。</p> <p>② 代替案における便益の要素<br/>宅地建物取引業者は、歩行者ネットワーク協定に係る承継効について、取引主任者をして説明させる必要がなくなる。</p>  |
| 規制の効率性<br>(費用と便益の関係の分析) | <p>歩行者ネットワーク協定の承継効に関する説明を宅地建物取引業者に対して義務づけたとしても、もともと宅地建物取引業者は他の説明事項に係る確認のため、市町村に行かなくてはならないことから、特に大きな負担とはならないと考えられる。</p> <p>一方で、宅地建物取引主任者により、当該説明が行われた場合、宅地建物の購入者等が、歩行者ネットワーク協定の承継効に基づく土地に係る義務について、事前に市町村に確認に行く必要がなくなり、かつ、知らない場合に被る不測の損害が回避されることとなる。</p> <p>このため、規制による便益は、規制による費用を大きく上回ると言えることから、当該規制案は、規制をしないという代替案よりも優れていると考えられる。</p> |
| 有識者の見解、<br>その他関連事項      | 特になし。   |
| 事後評価又は事後検証<br>の実施方法及び時期 | 平成 23 年度政策チェックアップにおいて事後検証を実施。   |
| その他<br>(規制の有効性等)        | 宅地建物の購入者等が、歩行者ネットワーク協定の承継効に基づく土地に係る義務について、事前に知らない場合に被る不測の損害が回避されることにより、目標である消費者保護が図られるため、当該規制は有効である。  |

## 規制の事前評価書(要旨)

|                |   |   |  |
|----------------|---|---|--|
| 政策の名称          | 海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律等の一部を改正する法律案  |   |  |
| 担当部局           | 国土交通省総合政策局海洋政策課<br>国土交通省海事局安全基準課<br>海上保安庁警備救難部環境防災課   | 電話番号： 03-5253-8962<br>電話番号： 03-5253-8962<br>電話番号： 03-3591-9819  | e-mail: tanaka-y299@mlit.go.jp<br>e-mail: nishi-t2iv@mlit.go.jp<br>e-mail: hayama-y6g2p@kaiho.mlit.go.jp |
| 評価実施時期         | 平成22年1月27日  |   |  |
| 規制の目的、内容及び必要性等 | <p>規制の目的<br/>1973年の船舶による汚染の防止のための国際条約に関する1978年の議定書附属書Ⅰ（油による汚染の防止のための規則）及び附属書Ⅵ（船舶による大気汚染の防止のための規則）の改正に対応するもの。</p> <p>規制の内容<br/>Ⅰ. 一定の海域における一定の油の積載禁止の規定の新設<br/>Ⅱ. 船舶間貨物油積替作業手引書の備置義務等の新設<br/>Ⅲ. 船舶間貨物油積替えを行う場合の事前通報義務の新設及び同積替えによる油の排出のおそれがある場合の海上保安庁長官による措置命令の新設<br/>Ⅳ. 基準適合燃料油以外の燃料油を使用する船舶の船長に対する国土交通大臣への通報義務の新設<br/>Ⅴ. 燃料油変更作業手引書の備置義務等の新設<br/>Ⅵ. 揮発性物質放出防止措置手引書の備置義務の新設<br/>Ⅶ. 窒素酸化物の放出規制対象となる原動機の追加<br/>Ⅷ. 一定の船舶の船舶所有者に対するオゾン層破壊物質を含む設備の一覧表及びオゾン層破壊物質記録簿の備置義務の新設</p> <p>規制の必要性<br/>・船舶の航行においては、適切な規制を設けられない場合は、油の排出又は排出ガスの放出による海洋汚染等につながるおそれがある。（＝目標と現実のギャップ）<br/>・海洋汚染等の防止のために、海洋汚染等防止法において船舶から油を排出してはならないこと、窒素酸化物の放出量に係る基準、硫黄酸化物の放出を抑制するための燃料油の基準等の規制を設けているところではあるが、これらの規制をより実効あらしめるため規制を設けることが必要である。（＝原因分析）<br/>・このため、国際移動性を有する船舶による海洋汚染を防止するためには、国際条約の内容を担保し、我が国においても『油の積載禁止』、『手引書の備置義務』等の規制を行う必要がある。（＝課題の特定）<br/>・よって、Ⅰ～Ⅷの規制を設けることが必要である。（＝規制の具体的内容）</p> |   |  |
|                | 法令の名称・関連条項とその内容   | Ⅰ. 海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律第5条の3、Ⅱ. 海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律第8条の2、Ⅲ. 海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律第8条の3、Ⅳ. 海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律第19条の21、Ⅴ. 海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律第19条の21の2、Ⅵ. 海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律第19条の24の2、Ⅶ. 平成16年改正法附則第7条、Ⅷ. 平成16年改正法附則第9条 |  |
| 想定される代替案       | 規制の内容については我が国において独自に条約と異なるものを設けることはできないため、規制を設けないこととするを代替案とする。  |   |  |
| 規制の費用          | 費用の要素   |   | 代替案の場合   |
| (遵守費用)         | 船舶間貨物油積替作業手引書、揮発性物質放出防止措置手引書は作成後検査を受検する必要があることから、それにかかる費用が必要。また、窒素酸化物の放出規制に対応するために、原動機の改造を行う場合は、当該改造に係る費用が必要。   | なし  |  |
| (行政費用)         | 行政においては、体制強化等を行うことなく対応できるものであり、費用は生じない。   | なし  |  |
| (その他の社会的費用)    | なし  | なし  |  |

| 規制の便益                             | 便益の要素   | 代替案の場合   |
|-----------------------------------|---|--|
|                                   | <p>船舶からの油の排出を防止するため又は排出ガスの放出を抑制するための規制により、海洋汚染等の防止に資するものとなる。また、船舶間貨物油積替作業手引書、揮発性物質放出防止措置手引書を備え置くことにより、国際条約違反の状態となることを回避し、外国の港においてポートステートコントロールを受けた際に、是正命令等を発出され船舶の運航が阻害されるおそれなくなり、その場合の経済的損失を回避することができる。</p>  | <p>船舶からの油の排出を防止するため又は排出ガスの放出を抑制するための規制を設けることができず、海洋汚染等につながるおそれがあり、さらに、我が国の船舶が国際条約違反の状態となることから、外国の港に入港し、ポートステートコントロールを受けた際に、是正命令等を発出されるおそれがあり、それにより船舶の運航が阻害される可能性がある。また、国際条約の適切な履行を行わないことにより、我が国の国際的プレゼンスが著しく低下することとなる。</p> |
| <p>政策評価の結果<br/>(費用と便益の関係の分析等)</p> | <p>船舶間貨物油積替作業手引書、揮発性物質放出防止措置手引書は作成後検査を受検する必要があることから、それにかかる費用が必要であるが、その負担は特に大きな負担とはならないと考えられる。</p> <p>また、原動機の改造を行う場合についても、義務付けにあたり国際条約に基づいて、費用を考慮した審査がなされることとなっており、過大な負担を課すものとはなっていない。</p> <p>一方、船舶からの油の排出を防止するため又は排出ガスの放出を抑制するための規制により、海洋汚染等の防止に資するものとなる。また、これらの手引書を備え置くことにより、国際条約違反の状態となることを回避し、外国の港においてポートステートコントロールを受けた際に、是正命令等を発出され船舶の運航が阻害されるおそれなくなり、その場合の経済的損失を回避することができる。</p> <p>このため、規制による便益は規制による費用を大きく上回ると言えることから、当該規制案は規制をしないという代替案よりも優れていると言える。</p> |  |
| <p>有識者の見解その他関連事項</p>              | <p>なし</p>   |  |
| <p>レビューを行う時期又は条件</p>              | <p>船舶による海洋汚染等の防止のための規制については、国際会議で議論され、国際条約として反映されるものであり、規制の効果は我が国のみで検証することは不可能であるが、国際的動向等を踏まえて必要に応じて検討を行う。</p>  |  |
| <p>備考</p>                         |   |  |

## 規制の事前評価書

評価実施日：平成22年1月27日

|                   |  |       |  |
|-------------------|--|-------|--|
| 政策                | 海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律等の一部を改正する法律案   |       |  |
| 担当課               | 総合政策局海洋政策課<br>海事局安全基準課<br>海上保安庁警備救難部環境<br>防災課  | 担当課長名 | 海洋政策課長 天谷直昭<br>安全基準課長 久保田秀夫<br>環境防災課長 河村俊信 |
| 規制の目的、内容、<br>必要性等 | <p>① 法令案等の名称・関連条項とその内容</p> <p>I. 一定の海域における一定の油の積載禁止の規定の新設（海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律第5条の3）</p> <p>II. 船舶間貨物油積替作業手引書の備置義務等の新設（海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律第8条の2）</p> <p>III. 船舶間貨物油積替えを行う場合の事前通報義務の新設及び同積替えによる油の排出のおそれがある場合の海上保安庁長官による措置命令の新設（海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律第8条の3）</p> <p>IV. 基準適合燃料油以外の燃料油を使用する船舶の船長に対する国土交通大臣への通報義務の新設（海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律第19条の21）</p> <p>V. 燃料油変更作業手引書の備置義務等の新設（海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律第19条の21の2）</p> <p>VI. 揮発性物質放出防止措置手引書の備置義務の新設（海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律第19条の24の2）</p> <p>VII. 窒素酸化物の放出規制対象となる原動機の追加（平成16年改正法附則第7条）</p> <p>VIII. 一定の船舶の船舶所有者に対するオゾン層破壊物質を含む設備の一覧表及びオゾン層破壊物質記録簿の備置義務の新設（平成16年改正法附則第9条）</p> <p>② 規制の目的</p> <p>1973年の船舶による汚染の防止のための国際条約に関する1978年の議定書附属書I（油による汚染の防止のための規則）及び附属書VI（船舶による大気汚染の防止のための規則）の改正に対応するもの。</p> <p>③ 規制の目的に関係する目標</p> <p>a 関連する政策目標</p> <p style="padding-left: 20px;">2 良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現</p> <p>b 関連する施策目標</p> <p style="padding-left: 20px;">4 海洋・沿岸域環境や港湾空間の保全・再生・形成、海洋廃棄物処理、海洋汚染防止を推進する</p> <p>c 関連する業績指標</p> <p style="padding-left: 20px;">なし</p> <p>d 業績指標の目標値及び目標年度</p> <p style="padding-left: 20px;">なし</p> <p>e 規制により達成を目指す状況についての具体的指標</p> <p style="padding-left: 20px;">なし</p> <p>④ 規制の内容</p> <p>I. 関係</p> <p style="padding-left: 20px;">【規制の創設】</p> <p>船舶から排出された油が滞留することによる汚染を特に防止する必要がある海域においては、重質油をばら積みの貨物又は燃料油として船舶に積載してはならないこととする。</p> |       |  |

## II. 関係

### 【規制の創設】

他のタンカーとの間におけるばら積みの貨物油の積替え（以下「船舶間貨物油積替え」という。）を行う一定のタンカーの船舶所有者は、船舶間貨物油積替作業手引書を作成し、国土交通大臣の検査を受け、これを当該タンカー内に備え置き、又は掲示しておく、これに従って船舶間貨物油積替えを行わなければならないこととする。

## III. 関係

### 【規制の創設】

日本国の内水、領海又は排他的経済水域において船舶間貨物油積替えを行うタンカーの船長は、あらかじめ、一定の事項を海上保安庁長官に通報しなければならないこととし、海上保安庁長官は、当該タンカーからの船舶間貨物油積替えに起因する油の排出のおそれがあると認める場合には、必要な限度において、船舶間貨物油積替えを行う時期又は海域の変更等を命ずることができることとする。

## IV. 関係

### 【規制の創設】

船舶で使用する燃料油について、燃料油中の硫黄分濃度等の基準に適合したものを入手するための措置を講じてもなお入手できない場合は、当該基準の適用除外とし、その場合は、船長は、国土交通大臣に通報しなければならないこととする。

## V. 関係

### 【規制の創設】

燃料油中の硫黄分濃度等に関する基準がより厳しい海域に入域するために、航行中にその使用する燃料油を変更する船舶の船舶所有者は、燃料油変更作業手引書を作成し、これを当該船舶内に備え置いておかなければならないこととする。

## VI. 関係

### 【規制の創設】

原油の輸送の用に供するタンカーの船舶所有者は、揮発性物質放出防止措置手引書を作成し、国土交通大臣の検査を受け、これを当該タンカー内に備え置き、又は掲示しておかなければならないこととする。

## VII. 関係

### 【規制の拡充】

現行法においては、窒素酸化物の放出量等の規制の適用除外とされている原動機のうち、一定の要件に該当する原動機を規制対象とする。

## VIII. 関係

### 【規制の創設】

国際航海に従事する一定の船舶の船舶所有者はオゾン層破壊物質を含む一定の設備の一覧表を当該船舶内に備え置き、又は掲示しておかなければならないこととし、オゾン層破壊物質記録簿を当該船舶内に備え付けておかなければならないこととする。

## ⑤ 規制の必要性

1. 船舶の航行においては、適切な規制を設けられない場合は、油の排出又は排出ガスの放出による海洋汚染等につながるおそれがある。（＝目標と現実のギャップ）

|                                 |   |
|---------------------------------|---|
|                                 | <p>2. 海洋汚染等の防止のために、海洋汚染等防止法において船舶から油を排出してはならないこと、窒素酸化物の放出量に係る基準、硫黄酸化物の放出を抑制するための燃料油の基準等の規制を設けているところではあるが、これらの規制をより実効あらしめるため規制を設けることが必要である。(=原因分析)</p> <p>3. このため、国際移動性を有する船舶による海洋汚染を防止するためには、国際条約の内容を担保し、我が国においても『油の積載禁止』、『手引書の備置義務』等の規制を行う必要がある。(=課題の特定)</p> <p>4. よって、④ I～Ⅷの規制を設けることが必要である。(=規制の具体的内容)</p>  |
| <p>想定される代替案</p>                 | <p>規制の内容については我が国において独自に条約と異なるものを設けることとはできないため、規制を設けないこととするを代替案とする。</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<br/>船舶間貨物油積替作業手引書、揮発性物質放出防止措置手引書は作成後検査を受検する必要があることから、それにかかる費用が必要。また、窒素酸化物の放出規制に対応するために、原動機の改造を行う場合は、当該改造に係る費用が必要。</p> <p>b 行政費用<br/>行政においては、体制強化等を行うことなく対応できるものであり、費用は生じない。</p> <p>c その他の社会的費用<br/>なし</p> <p>② 代替案における費用の要素</p> <p>a 遵守費用<br/>なし</p> <p>b 行政費用<br/>なし</p> <p>c その他の社会的費用<br/>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<br/>船舶からの油の排出を防止するため又は排出ガスの放出を抑制するための規制により、海洋汚染等の防止に資するものとなる。また、船舶間貨物油積替作業手引書、揮発性物質放出防止措置手引書を備え置くことにより、国際条約違反の状態となることを回避し、外国の港においてポートステートコントロールを受けた際に、是正命令等を発出され船舶の運航が阻害されるおそれなくなり、その場合の経済的損失を回避することができる。</p> <p>② 代替案における便益の要素<br/>船舶からの油の排出を防止するため又は排出ガスの放出を抑制するための規制を設けることができず、海洋汚染等につながるおそれがあり、さらに、我が国の船舶が国際条約違反の状態となることから、外国の港に入港し、ポートステートコントロールを受けた際に、是正命令等を発出されるおそれがあり、それにより船舶の運航が阻害される可能性がある。また、国際条約の適切な履行を行わないことにより、我が国の国際的プレゼンスが著しく低下することとなる。</p> |
| <p>規制の効率性<br/>(費用と便益の関係の分析)</p> | <p>船舶間貨物油積替作業手引書、揮発性物質放出防止措置手引書は作成後検査を受検する必要があることから、それにかかる費用が必要である</p>  |

|                         |  |
|-------------------------|--|
|                         | <p>が、その負担は特に大きな負担とはならないと考えられる。</p> <p>また、原動機の改造を行う場合についても、義務付けにあたり国際条約に基づいて、費用を考慮した審査がなされることとなっており、過大な負担を課すものとはなっていない。</p> <p>一方、船舶からの油の排出を防止するため又は排出ガスの放出を抑制するための規制により、海洋汚染等の防止に資するものとなる。また、これらの手引書を備え置くことにより、国際条約違反の状態となることを回避し、外国の港においてポートステートコントロールを受けた際に、是正命令等を発出され船舶の運航が阻害されるおそれなくなり、その場合の経済的損失を回避することができる。</p> <p>このため、規制による便益は規制による費用を大きく上回ると言えることから、当該規制案は規制をしないという代替案よりも優れていると言える。</p> |
| 有識者の見解、<br>その他関連事項      | 特になし   |
| 事後評価又は事後検証<br>の実施方法及び時期 | 船舶による海洋汚染等の防止のための規制については、国際会議で議論され、国際条約として反映されるものであり、規制の効果は我が国のみで検証することは不可能であるが、国際的動向等を踏まえて必要に応じて検討を行う。  |
| その他<br>(規制の有効性等)        | 国際条約の内容を我が国の国内法たる海洋汚染等防止法においても担保することにより、海洋汚染等の防止のための規制が講じられることから、当該規制は有効である。   |

## 規制の事前評価書(要旨)

|                           |   |   |
|---------------------------|---|---|
| 政策の名称                     | 排他的経済水域及び大陸棚の保全及び利用の促進のための低潮線の保全及び拠点施設の整備等に関する法律案   |   |
| 担当部局                      | 国土交通省港湾局振興課<br>電話番号：03-5253-8674  | e-mail: g_PHB_SIN@mlit.go.jp  |
|                           | 国土交通省河川局海岸室<br>電話番号：03-5253-8471  | e-mail: g_RVB_SBO_HOZ_KGN@mlit.go.jp  |
| 評価実施時期                    | 平成22年2月8日   |   |
| 規制の目的、内容及び必要性等            | <p>国連海洋法条約により、沿岸国は、排他的経済水域及び大陸棚(以下「排他的経済水域等」という。)において天然資源の探査及び開発といった主権的権利等行使することができる。我が国周辺の排他的経済水域等は、世界有数の漁場であることに加え、石油・天然ガスの賦存やコバルトリッチクラスト等海底鉱物資源の分布が期待されており、天然資源に乏しい我が国にとってその保全は非常に重要である。</p> <p>排他的経済水域等の限界は、低潮線等からの距離でその範囲が決定される(排他的経済水域は200海里を超えない範囲)ため、その限界を画する基礎となる低潮線の後退や損壊につながるような行為を規制し、排他的経済水域等の保全を図る必要がある。</p> <p>併せて、海底鉱物資源の開発等、排他的経済水域等の利用及び保全に関する活動を促進させるためには、その拠点施設となる特定離島港湾施設の機能を適切に確保することが必要不可欠である。</p> |   |
|                           | 法令の名称・関連条項とその内容   | <p>【関連条項】<br/>排他的経済水域及び大陸棚の保全及び利用の促進のための低潮線の保全及び拠点施設の整備等に関する法律<br/>第5条、第9条及び第10条</p> <p>【内容】<br/>排他的経済水域等の限界を画する基礎となる低潮線付近の海域を区域(以下「低潮線保全区域」という。)として指定し、当該低潮線の後退や損壊につながるような海底の掘削や土砂採取等の行為を規制する。【第5条】<br/>また、特定離島に設置された港湾の施設(以下「特定離島港湾施設」という。)がその機能を適切に発揮するよう、特定離島港湾施設の存する港湾の一定の水域において、水域の占用又は土砂の採取など、港湾の利用又は保全に支障を与えるおそれのある一定の行為を規制する。【第9条及び第10条】</p> |
| 想定される代替案                  | 代替案: 法律に、低潮線保全区域及び特定離島港湾施設の周辺の水域における規制の規定を設けない。   |   |
| 規制の費用                     | 費用の要素   | 代替案の場合  |
| (遵守費用)                    | 低潮線保全区域及び特定離島港湾施設の周辺の水域において、規制対象となる行為を行う場合には、国土交通大臣の許可を受けなければならないこととなり、申請者の申請に係る費用負担が発生する。(国又は地方公共団体が行う場合には、国土交通大臣との協議に係る費用負担。)   | 特になし。   |
| (行政費用)                    | 所管行政庁において、低潮線保全区域及び特定離島港湾施設の周辺の水域における、規制対象となる行為の申請に対する審査などに係る費用負担が生じる。  | 特になし。   |
| (その他の社会的費用)               | 特になし。   | 天然資源の賦存が期待されている排他的経済水域等の保全及び利用が図られず、我が国の経済社会の健全な発展及び国民生活の安定向上に支障が生じる。   |
| 規制の便益                     | 便益の要素   | 代替案の場合  |
|                           | 天然資源の賦存が期待されている排他的経済水域等の保全及び利用が図られ、我が国の経済社会の健全な発展及び国民生活の安定向上につながる。すなわち、国連海洋法条約により沿岸国である我が国に認められた主権的権利等の行使による利益が確保される。   | 低潮線保全区域及び特定離島港湾施設の周辺の水域において、規制対象となる行為を行う場合に、国土交通大臣の許可を受ける必要がなくなる。(国又は地方公共団体が行う場合には、国土交通大臣との協議。)   |
| 政策評価の結果<br>(費用と便益の関係の分析等) | <p>低潮線保全区域及び特定離島港湾施設の周辺の水域において、規制対象となる行為を行う場合には、国土交通大臣の許可を受けなければならないこととなり、申請者の申請に係る費用などが発生するが、天然資源の賦存が期待されている排他的経済水域等の保全及び利用が図られ、我が国の経済社会の健全な発展及び国民生活の安定向上につながる。</p> <p>一方で、当該規制を実施しない場合、申請者の申請に係る費用などが発生しないが、天然資源の賦存が期待されている排他的経済水域等の保全及び利用が図られず、我が国の経済社会の健全な発展及び国民生活の安定向上に多大な支障が生じることになる。</p> <p>このため、当該規制案は、規制をしないという代替案よりも優れていると考えられる。</p>  |   |
| 有識者の見解その他関連事項             | 国連海洋法条約により、排他的経済水域等の限界は、低潮線等からの距離でその範囲が決定される(排他的経済水域は200海里を超えない範囲)ため、その確保を図るもの。なお、その限界は、排他的経済水域及び大陸棚に関する法律(平成8年法律第74号)によって設定されている。  |   |
| レビューを行う時期又は条件             | RIA事後検証シートによる事後検証   |   |
| 備考                        | 特になし。   |   |

# 規制の事前評価書

評価実施日：平成22年2月8日

|               |  |       |                 |
|---------------|--|-------|-----------------|
| 政策            | 排他的経済水域及び大陸棚の保全及び利用の促進のための低潮線の保全及び拠点施設の整備等に関する法律案  |       |                 |
| 担当課           | 河川局 海岸室<br>港湾局 振興課   | 担当課長名 | 五十嵐 崇博<br>田邊 俊郎 |
| 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>【関連条項】<br/>排他的経済水域及び大陸棚の保全及び利用の促進のための低潮線の保全及び拠点施設の整備等に関する法律 第5条、第9条及び第10条</p> <p>【内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・低潮線保全区域の指定及び当該区域における行為規制（第5条）</li> <li>・特定離島港湾施設の周辺の水域の占用の許可等（第9条及び第10条）</li> </ul> <p>② 規制の目的</p> <p>国連海洋法条約により、沿岸国は、排他的経済水域及び大陸棚（以下「排他的経済水域等」という。）において天然資源の探査及び開発といった主権的権利等を行行使することができる。我が国周辺の排他的経済水域等は、世界有数の漁場であることに加え、石油・天然ガスの賦存やコバルトリッチクラスト等海底鉱物資源の分布が期待されており、天然資源に乏しい我が国にとってその保全は非常に重要である。</p> <p>排他的経済水域等の限界は、低潮線等からの距離でその範囲が決定される（排他的経済水域は200海里を超えない範囲）ため、その限界を画する基礎となる低潮線の後退や損壊につながるような行為を規制し、排他的経済水域等の保全を図る必要がある。</p> <p>併せて、海底鉱物資源の開発等、排他的経済水域等の利用及び保全に関する活動を促進させるためには、その拠点施設となる特定離島港湾施設の機能を適切に確保することが必要不可欠である。</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>2 良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現</li> <li>6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化</li> </ul> </li> <li>b 関連する施策目標 <ul style="list-style-type: none"> <li>4 海洋・沿岸域環境や港湾空間の保全・再生・形成、海洋廃棄物処理、海洋汚染防止を推進する</li> <li>20 海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する</li> </ul> </li> <li>c 関連する業績指標<br/>—</li> <li>d 業績指標の目標値及び目標年度<br/>—</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<br/>排他的経済水域及び大陸棚の保全及びその利用の促進</li> </ul> |       |                 |

|                 |   |
|-----------------|---|
|                 | <p>④ 規制の内容<br/> 「規制の創設」<br/> 排他的経済水域等の限界を画する基礎となる低潮線付近の海域を区域（以下「低潮線保全区域」という。）として指定し、当該低潮線の後退や損壊につながるような海底の掘削や土砂採取等の行為を規制する。【第5条】</p> <p>また、特定離島に設置された港湾の施設（以下「特定離島港湾施設」という。）がその機能を適切に発揮するよう、特定離島港湾施設の存する港湾の一定の水域において、水域の占用又は土砂の採取など、港湾の利用又は保全に支障を与えるおそれのある一定の行為を規制する。【第9条及び第10条】</p> <p>⑤ 規制の必要性<br/> 排他的経済水域等は、沿岸国が天然資源の探査・開発、水産資源の利用、海洋環境の保全等に関する主権的権利を行使することができる区域であり、これらの活動の場として重要なものであることから、排他的経済水域等が適切に保全され、利用できるか否かは、我が国経済活動に大きな影響を与えるものである。</p> <p>排他的経済水域等の利用及び保全に向けた取り組みを促進するにあたっては、排他的経済水域等が安定的に確保されていること、排他的経済水域等の保全及び利用に関する活動のための環境が整備されていることが重要になる。</p> <p>しかしながら、既存の法制度では、排他的経済水域等の基礎となる低潮線の全ての保全措置を行うこととはなっていない。さらに、遠隔に位置する離島の周辺の海域で活動する船舶が、当該離島に活動の拠点となる施設が整備されていないため、燃料の補給や機材の交換等のために遠く離れた他の離島までの移動を余儀なくされるケースも生じている。<br/> （＝目標と現実のギャップ）</p> <p>既存の法制度による措置は、あくまでそれぞれの法目的を達成するため行われており、排他的経済水域等の保全の観点からこれらの限界を画する基礎となる低潮線の全てを対象として人為的な損壊からの保全措置を行うこととはなっていない。</p> <p>また、排他的経済水域の保全及び利用に関する活動にあたっては、物資の輸送等を支える港湾の施設の有無が重要となるが、遠隔に位置する離島については、このような活動の拠点となる施設が十分に整備されていない。<br/> （＝原因分析）</p> <p>このような状況を踏まえ、排他的経済水域等の基礎となっている低潮線の保全及び特定離島における拠点施設を整備すること等により、政府として排他的経済水域等の保全及び利用の促進に取り組む必要がある。<br/> （＝課題の特定）</p> <p>具体的には、排他的経済水域等の限界を画する低潮線付近の海域や特定離島に設置された港湾の施設の周辺の海域について、一定の区域を指定し、土砂の採取等の行為を規制する。 （＝規制の具体的内容）</p> |
| <p>想定される代替案</p> | <p>法律に、低潮線保全区域及び特定離島港湾施設の周辺の水域における規制の規定を設けない。</p>   |
| <p>規制の費用</p>    | <p>① 当該規制案における費用の要素<br/> a 遵守費用</p>   |

|                                 |   |
|---------------------------------|---|
|                                 | <p>低潮線保全区域及び特定離島港湾施設の周辺の水域において、規制対象となる行為を行う場合には、国土交通大臣の許可を受けなければならないこととなり、申請者の申請に係る費用負担が発生する。(国又は地方公共団体が行う場合には、国土交通大臣との協議に係る費用負担。)</p> <p>b 行政費用<br/>所管行政庁において、低潮線保全区域及び特定離島港湾施設の周辺の水域における、規制対象となる行為の申請に対する審査などに係る費用負担が生じる。</p> <p>c その他の社会的費用<br/>特になし。</p> <p>② 代替案における費用の要素</p> <p>a 遵守費用<br/>特になし。</p> <p>b 行政費用<br/>特になし。</p> <p>c その他の社会的費用<br/>天然資源の賦存が期待されている排他的経済水域等の保全及び利用が図られず、我が国の経済社会の健全な発展及び国民生活の安定向上に支障が生じる。</p> |
| <p>規制の便益</p>                    | <p>① 当該規制案における便益の要素<br/>天然資源の賦存が期待されている排他的経済水域等の保全及び利用が図られ、我が国の経済社会の健全な発展及び国民生活の安定向上につながる。すなわち、国連海洋法条約により沿岸国である我が国に認められた主権的権利等の行使による国益が確保される。</p> <p>② 代替案における便益の要素<br/>低潮線保全区域及び特定離島港湾施設の周辺の水域において、規制対象となる行為を行う場合に、国土交通大臣の許可を受ける必要がなくなる。(国又は地方公共団体が行う場合には、国土交通大臣との協議。)</p>   |
| <p>規制の効率性<br/>(費用と便益の関係の分析)</p> | <p>低潮線保全区域及び特定離島港湾施設の周辺の水域において、規制対象となる行為を行う場合には、国土交通大臣の許可を受けなければならないこととなり、申請者の申請に係る費用などが発生するが、天然資源の賦存が期待されている排他的経済水域等の保全及び利用が図られ、我が国の経済社会の健全な発展及び国民生活の安定向上につながる。</p> <p>一方で、当該規制を実施しない場合、申請者の申請に係る費用などが発生しないが、天然資源の賦存が期待されている排他的経済水域等の保全及び利用が図られず、我が国の経済社会の健全な発展及び国民生活の安定向上に多大な支障が生じることになる。</p> <p>このため、当該規制案は、規制をしないという代替案よりも優れていると考えられる。</p>  |
| <p>有識者の見解、<br/>その他関連事項</p>      | <p>国連海洋法条約により、排他的経済水域等の限界は、低潮線等からの距離でその範囲が決定される(排他的経済水域は200海里を超えない範囲)ため、その確保を図るもの。なお、その限界は、排他的経済水域及び大陸棚に関する法律(平成8年法律第74号)によって設定されている。</p>   |

|                     |   |
|---------------------|---|
| 事後評価又は事後検証の実施方法及び時期 | RIA 事後検証シートによる事後検証  |
| その他<br>(規制の有効性等)    | 排他的経済水域等の限界を画する低潮線付近の海域や特定離島に設置された港湾の施設の周辺の海域について、一定の区域を指定し、土砂の採取等の行為を規制することにより、天然資源の賦存が期待されている排他的経済水域等の保全及び利用の促進が大いに図られ、我が国の経済社会の健全な発展及び国民生活の安定向上につながる。すなわち、国連海洋法条約により沿岸国である我が国に認められた主権的権利等の行使による国益が確保される。 |

## 規制の事前評価書(要旨)

|   |   |  |
|---|---|--|
| 政策の名称   | 航空法の一部を改正する法律案  |  |
| 担当部局  | 国土交通省航空局技術部乗員課  | 電話番号: 03-5253-8738<br>e-mail: g_CAB_GiJ_JIN@mlit.go.jp   |
| 評価実施時期  | 平成22年2月15日  |  |
| 規制の目的、内容及び必要性等  | 航空運送事業に従事する操縦者の安定的な確保、航空の安全性の向上及び我が国航空会社の国際競争力の強化を図るため、①航空従事者技能証明の資格として「准定期運送用操縦士」の資格を創設するとともに、②操縦者に対する特定操縦技能の審査制度の創設及び③航空身体検査証明の有効期間の適正化等の必要の措置を講ずる。   |  |
|   | 法令の名称・関連条項とその内容   | 航空法 ①第24条・別表、②第71条の3・第71条の4、③第32条  |
| 想定される代替案  | <p>①「准定期運送用操縦士の資格の創設」の代替案:<br/>現行資格体系のまま、事業用操縦士の取得要件を准定期運送用操縦士相当のものとする。</p> <p>②「操縦者に対する特定操縦技能の審査制度の創設」の代替案:<br/>技能証明を更新制とする。</p> <p>③「航空身体検査証明の有効期間の適正化」の代替案:<br/>航空身体検査証明の有効期間を(資格ごとに年齢等に応じて設定するのではなく)資格ごとに一律に長くする又は短くする。</p> |  |
| 規制の費用   | 費用の要素   |  |
|   | (遵守費用)  | <p>①既存資格と比べて、より効率的・効果的に資格を取得可能となり、遵守費用が軽減。</p> <p>②操縦等を行う者(航空運送事業機の操縦者を除く。)に対して遵守費用が新たに発生。</p> <p>③有効期間が長くなる又は現状維持の者が大半を占めることから、全体として軽減。</p>   |
|   | (行政費用)  | <p>①准定期運送用操縦士は、指定航空従事者養成施設で養成されることから、国土交通大臣による試験の一部又は全部の省略が可能となり、当該試験の受験者数が減少し行政費用は軽減。</p> <p>②操縦等を行う者(航空運送事業機の操縦者を除く。)に対する審査員(民間)の認定等に係る行政費用が発生。</p> <p>③有効期間が長くなるか又は現状維持の者が大部分を占めるため、全体として軽減。</p>              |
|   | (その他の社会的費用)   | ①～③ 特に発生しない。   |
| 規制の便益   | 代替案の場合  |  |
|   | (遵守費用)  | <p>①当該規制案と同様に、遵守費用は軽減。</p> <p>②全ての操縦者(当面操縦等を行う予定のない操縦者、航空運送事業機の操縦者を含む。)に対して遵守費用が発生。</p> <p>③一律に長くする場合には減少し、一律に短くする場合には増加。</p>  |
|   | (行政費用)  | <p>①現行と変わらない。</p> <p>②全ての操縦者(当面操縦等を行う予定のない操縦者、航空運送事業機の操縦者を含む。)に対する証明の再交付等に係る行政費用が発生。</p> <p>③一律に長くする場合には減少し、一律に短くする場合には増加。</p>   |
|   | (その他の社会的費用)   | <p>① 事業用操縦士の業務のうち、航空運送事業機の副操縦士の業務以外の業務に係る能力が担保されず、航空の安全性が低下する。また、国際標準と異なる資格制度とした場合、外国への乗り入れの拒否による甚大な経済的損失が発生するとともに、我が国の航空安全制度に対する国際的な信用が失われるおそれ。</p> <p>②特に発生しない。</p> <p>③一律に長くした場合、国際標準よりも安全性の低い規制体系となるおそれ。</p> |
| 規制の便益   | 便益の要素   |  |
|   | ①事業用操縦士資格よりも効率的・効果的に航空運送事業機の副操縦士の養成が可能となる。また、養成される副操縦士は、航空運送事業機の操縦訓練を重点的に施されるため、航空運送事業機の操縦に関し事業用操縦士よりも高い安全性が期待される。  | ①航空運送事業機の操縦士の養成について、当該規制案と同様の便益が期待される。   |
|   | ②操縦者の技量維持を図り、もって操縦者に起因する航空事故を低減することが可能となる。  | ②当該規制案と同様の便益が期待される。  |
| ③航空会社の諸外国との競争条件を整え、我が国航空会社の国際競争力強化に資する。また、自家用操縦士の大部分についても、航空身体検査証明にかかるコストを軽減可能。現在、国際標準よりも有効期間が長く設定されている事業用操縦士の一部については、有効期間を国際標準に整合させることにより、国際標準相当の航空の安全性を確保できる。 | ③有効期間を資格ごとに一律に長くした場合:操縦士及び航空会社におけるコスト軽減を図ることが可能。<br>有効期間を資格ごとに一律に短縮した場合:有効期間が、国際標準よりも長く設定されている事業用操縦士の一部について、国際標準に整合させることにより、国際標準相当の航空の安全性を確保することが可能となるが、現在、有効期間が、国際標準と同等又はこれより短く設定されている資格については、当該有効期間を、さらに短くすることにより得られる便益は限定的。  |  |

|                                   |   |
|-----------------------------------|---|
| <p>政策評価の結果<br/>(費用と便益の関係の分析等)</p> | <p>【費用と便益の関係の分析】</p> <p>①准定期運送用操縦士の資格の創設、③航空身体検査証明の有効期間の適正化については、遵守費用及び行政費用が全体として低減され、さらに便益として航空の安全性を確保すること等が期待できるものであること、②操縦者に対する特定操縦技能の審査制度の創設については、操縦等を行う者(航空運送事業機の操縦者を除く。)に対して遵守費用が新たに発生し、当該者に対する審査員(民間)の認定等に係る行政費用が発生するものの、その費用は国際的に見ても適当なものであり、また、便益として操縦者の技量維持を図ることにより操縦者に起因する航空事故を低減することが可能となること、から①から③のいずれの場合であっても便益の方が上回る。</p> <p>【規制案と代替案の関係の分析】</p> <p>①准定期運送用操縦士の資格の創設<br/>代替案では、当該規制案と同等程度の便益が期待され、遵守費用について、当該規制と同等程度に低減させることが可能であるが、航空運送事業機の副操縦士の業務以外の業務に係る能力が担保されないことによる航空の安全性の低下等のその他の社会的費用が発生することから、当該規制案の方が優れているといえる。</p> <p>②操縦者に対する特定操縦技能の審査制度の創設<br/>代替案では、当該規制案と同等程度の便益が期待されるものの、遵守費用及び行政費用が当該規制案より大きくなることから、当該規制案の方が優れているといえる。</p> <p>③航空身体検査証明の有効期間の適正化<br/>代替案では、有効期間を資格ごとに一律に長くした場合、遵守費用・行政費用が低減する一方、国際標準よりも安全性の低い規制体系となるおそれがあり、その他の社会的費用が発生する。また、一律に短くした場合、遵守費用・行政費用が増加する一方、有効期間が国際標準よりも長く設定されている一部の者について、国際標準相当の航空の安全性を確保することが可能となるが、現在、有効期間が国際標準と同等又はこれより短く設定されている資格については、当該有効期間をさらに短くすることにより得られる便益(安全性の向上等)は極めて限定的である。このため、いずれの場合であっても当該規制案の方が優れているといえる。</p> |
| <p>有識者の見解その他関連事項</p>              | <p>(1)航空機の操縦士技能証明制度等のあり方検討会<br/>「今後の航空機の操縦士技能証明制度等のあり方について(中間とりまとめ)」(平成21年9月)(抜粋)<br/>・我が国においても、准定期運送用操縦士資格の導入を進めることが適当であると考えられる。また、今後の操縦士需要に対する対応を適確に図るためにも、可能な限り早期の導入を図ることが望ましい。<br/>・有効な技能証明を有する操縦士に対して、一定期間ごとに座学及び実地により構成される「技能講習(仮称)」の受講を義務付けることが適当と考えられる。</p> <p>(2)航空身体検査証明の有効期間に関する検討会<br/>「航空機乗組員の航空身体検査証明の有効期間の見直しについて(中間とりまとめ)」(平成21年10月)(概要抜粋)<br/>・我が国の航空身体検査証明の有効期間については、…(中略)…国際標準と整合させることとして差し支えないと結論。</p>  |
| <p>レビューを行う時期又は条件</p>              | <p>完全施行後概ね2年後より政策チェックアップにおいて事後評価を実施。</p>  |
| <p>備考</p>                         |   |

## 規制の事前評価書

評価実施日：平成22年2月15日

|               |  |       |      |
|---------------|--|-------|------|
| 政策            | 航空法の一部を改正する法律案   |       |      |
| 担当課           | 航空局技術部乗員課  | 担当課長名 | 鏡 弘義 |
| 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<br/> 航空運送事業に従事する操縦者の安定的な確保、航空の安全性の向上及び我が国航空会社の国際競争力の強化を図るため、所要の措置を講ずる。<br/> (1) 准定期運送用操縦士の資格の創設【航空法第24条及び別表】<br/> (2) 操縦者に対する特定操縦技能の審査制度の創設【航空法第71条の3及び第71条の4】<br/> (3) 航空身体検査証明の有効期間の適正化【航空法第32条】</p> <p>② 規制の目的<br/> (1) 准定期運送用操縦士の資格の創設<br/> 国際民間航空条約附属書に定められた国際標準（以下単に「国際標準」という。）に新設された「准定期運送用操縦士」を航空従事者技能証明（以下「技能証明」という。）の資格に追加することにより、航空運送事業に従事する操縦者の効率的・効果的な養成を行うことを可能とし、もってその安定的な確保を図ることを目的とする。</p> <p>(2) 操縦者に対する特定操縦技能の審査制度の創設<br/> 航空事故の大半が操縦者に起因している（注）状況にかんがみ、特定操縦技能の審査制度を創設することにより操縦者に起因する航空事故等を防止し、もって航空の安全性の向上を図るとともに、締約国に対して、有資格者の技量を適切に維持することを求める国際標準への整合性を確保することを目的とする。<br/> 注）運輸安全委員会が公表する航空事故報告書によれば、1999年から2008年までの10年間に発生した航空事故のうち、約65%が操縦者に起因。</p> <p>(3) 航空身体検査証明の有効期間の適正化<br/> 現在、一律に1年（定期運送用操縦士の資格を有する者にあつては6月）とされている航空身体検査証明の有効期間について、国際標準に定めるところにより、疾病リスク等を踏まえて技能証明の資格ごとに、航空身体検査証明を受ける者の年齢、心身の状態及び乗り組む航空機の運航の態様に応じて定めることにより、疾病リスクの低い若年層等の有効期間を伸ばす一方、航空身体検査をリスクの高い年齢層等に対して重点的に実施することとし、もって、国際標準との整合を図りつつ、航空の安全性を適確に確保することを目的とする。</p> <p>③ 規制の目的に関係する目標<br/> a 関連する政策目標<br/> 5 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保</p> <p>b 関連する施策目標<br/> 14 公共交通の安全確保・鉄道の安全性向上、ハイジャック・航空機テロ防止を推進する</p> <p>c 関連する業績指標<br/> 105 国内航空における航空事故発生件数</p> <p>d 業績指標の目標値及び目標年度<br/> 12.2件（平成20～24年の平均）</p> |       |      |

e 規制により達成を目指す状況についての具体的指標

—

④ 規制の内容

(1) 准定期運送用操縦士の資格の創設（規制の緩和）

現在、航空運送事業機の操縦を行うためには、定期運送用操縦士又は事業用操縦士の資格が求められるが、これらのほか、技能証明の資格に、次に掲げる行為をその業務範囲とする「准定期運送用操縦士」を追加し、准定期運送用操縦士の資格でもよいこととする。

- ・ 航空機に乗り組んで、機長以外の操縦者として、構造上、その操縦のために二人を要する航空機の操縦を行うこと。
- ・ 航空機に乗り組んで、機長以外の操縦者として、特定の方法又は方式により飛行する場合に限りその操縦のために二人を要する航空機であって当該特定の方法又は方式により飛行するものの操縦を行うこと。

(2) 操縦者に対する特定操縦技能の審査制度の創設（規制の創設）

操縦技能証明を有する者は、飛行前の一定期間内において、特定操縦技能を有するかどうかについて、一定の場合を除いて、国土交通大臣の認定を受けた操縦技能審査員の審査を受け、これに合格していなければ、当該操縦技能証明につき限定をされた範囲の航空機について、その操縦、操縦練習の監督又は計器飛行等の練習の監督を行ってはならないこととする。

(3) 航空身体検査証明の有効期間の適正化（規制の緩和及び規制の強化・拡充）

現在、技能証明の資格ごとに一律に定められている航空身体検査証明の有効期間について、国際標準に定めるところにより、技能証明の資格ごとに、航空身体検査証明を受ける者の年齢、心身の状態及び乗り組む航空機の運航の態様に応じて定めることとする。

⑤ 規制の必要性

(1) 准定期運送用操縦士の資格の創設

a 目標と現状のギャップ

航空交通ネットワークの維持・強化のためには、航空運送事業機の操縦者を適切に確保する必要があるが、今後、羽田・成田空港等における発着能力の増大が予定される中、操縦者が不足するおそれがある。

b 原因分析

航空運送事業者においては、機材小型化による多頻度運航化が進むとともに、団塊世代の操縦者の大量定年退職が見込まれている一方で、航空運送事業機の操縦者の主な供給源である航空運送事業者の自社養成（各航空運送事業者が未資格者から操縦者を養成）の能力を増強させる必要があるが、現行制度下においては、養成能力を増強させるためには施設、教員等を拡充させる必要があり、目下厳しい経営状況にある航空運送事業者が操縦者の養成数を増加させることは困難である。

c 課題の特定

航空運送事業者が自社養成数を増加させるためには、操縦者の質を確保しつつ、より効率的な養成を可能とすることが必要である。

d 規制の具体的内容

国際標準に新設された「准定期運送用操縦士」の資格を我が国の操縦士資格に導入し、より効果的・効率的な操縦者養成を可能とする。

(2) 操縦者に対する特定操縦技能の審査制度の創設

a 目標と現状のギャップ

我が国における航空事故の大半が操縦者に起因し、また、その大部分が、自家用飛行、航空機使用事業等の航空運送事業以外の飛行において発生している。

b 原因分析

国際標準においては、資格を発給した締約国は、当該資格を有する者がその技量を維持しなければ、当該資格に係る権利を行使しないことを保証しなければならないこととされている。しかし、我が国においては、操縦者の技能証明は有効期間のない終身的な資格であり、また、航空運送事業機の操縦者は航空法第104条による運航規程に基づく技能審査を受けることにより技量維持が図られているものの、航空運送事業機の操縦者以外の操縦者については、技量を維持するための法的な枠組みがない。

c 課題の特定

航空運送事業機の操縦者以外の操縦者を含め、技能証明を受けた全ての操縦者が、その後も必要な知識及び能力を維持することを確保するための制度を創設し、操縦者に起因する航空事故等を防止し、もって航空の安全性の向上を図るとともに、国際標準への整合性を確保する必要がある。

d 規制の具体的内容

操縦技能証明を有する者は、飛行前の一定期間内において、特定操縦技能を有するかどうかについて、国土交通大臣の認定を受けた操縦技能審査員の審査を受け、これに合格していなければ、当該操縦技能証明につき限定をされた範囲の航空機について、その操縦等を行ってはならないこととする。ただし、当該期間内に、航空運送事業機の操縦者が運航規程に基づく技能審査に合格した場合には、適用しないこととする。

(3) 航空身体検査証明の有効期間の適正化

a 目標と現状のギャップ

我が国の航空身体検査証明の有効期間については、一律に1年（定期運送用操縦士にあっては6月）に設定されており、疾病の発生リスク等を踏まえて年齢ごとに有効期間を設定している国際標準と比べ、60歳未満の航空運送事業機の機長等について国際標準よりも短くなっている（厳しくなっている）一方、事業用操縦士の一部については、国際標準よりも長くなっている（緩くなっている）。

既に国際標準に合わせて有効期間の改正を行った諸外国において、改正後も安全上の問題が特段生じていないことを踏まえれば、現行制度が定期運送用操縦士を雇用している我が国航空会社等にとって過度な負担となっているおそれがある一方で、我が国の規制が国際標準よりも緩い部分については、より高い安全性を確保する必要がある。

b 原因分析

国際標準では、航空身体検査証明の有効期間について、疾病リスクの高い高齢層等について短く、若年層については長く設定しているが、我が国においては、現行制度上資格ごとに一律に設定している。

c 課題の特定

航空身体検査証明の有効期間について、国際標準に準拠し、疾病リスク等に応じて合理的に設定する必要がある。

|                 |   |
|-----------------|---|
|                 | <p>d 施策の具体的内容<br/>航空身体検査証明の有効期間について、国際標準に準拠し、技能証明の資格ごとに、航空身体検査証明を受ける者の年齢、心身の状態及び乗り組む航空機の運航の態様に応じて定めることとする。</p>  |
| <p>想定される代替案</p> | <p>(1) 「准定期運送用操縦士の資格の創設」の代替案<br/>現行資格体系のまま、事業用操縦士の取得要件を准定期運送用操縦士相当のものとする。</p> <p>(2) 「操縦者に対する特定操縦技能の審査制度の創設」の代替案<br/>技能証明を更新制とする。</p> <p>(3) 「航空身体検査証明の有効期間の適正化」の代替案<br/>航空身体検査証明の有効期間を（資格ごとに年齢等に応じて設定するのではなく）資格ごとに一律に長くする又は短くする。</p>   |
| <p>規制の費用</p>    | <p>(1) 准定期運送用操縦士の資格の創設</p> <p>① 当該規制案における費用の要素</p> <p>a 遵守費用<br/>航空運送事業機の操縦者は、現行制度では、事業用操縦士又は定期運送用操縦士の資格を取得する必要があるが、今般新設する准定期運送用操縦士資格は、これらと比べて、模擬飛行装置（シミュレータ）等の最新技術を活用して2人操縦機に特化した訓練を行うことにより短い期間で重点的な訓練を行うことが可能となり、より効率的・効果的に資格を取得することが可能であることから、操縦者の遵守費用は現行より軽減される。</p> <p>b 行政費用<br/>准定期運送用操縦士資格の取得に当たっては、国際標準において、指定航空従事者養成施設における養成が義務付けられていることから、国内法令においても同様の趣旨の規定を整備することとしている。航空法第29条第4項の規定により、当該施設の課程を修了した者については、国土交通大臣による試験の全部又は一部を省略することが可能とされていることから、現行制度では事業用操縦士資格の取得に係る国土交通大臣の試験を受験する者が、事業用操縦士ではなく准定期運送用操縦士を取得するようになることにより、当該試験の全部又は一部を受験する必要がなくなり、当該試験の受験者数が減少することに伴い、当該試験に係る行政費用が現行より軽減される。</p> <p>c その他の社会的費用<br/>特に発生しない。</p> <p>② 代替案における費用の要素</p> <p>a 遵守費用<br/>事業用操縦士の取得要件を准定期運送用操縦士相当のものとした場合、当該規制案と同様に操縦者の遵守費用は現行より軽減される。</p> <p>b 行政費用<br/>事業用操縦士の取得要件を准定期運送用操縦士相当のものとした場合、行政費用は、現行と同等である。</p> <p>c その他の社会的費用<br/>事業用操縦士の業務範囲には、航空運送事業機の副操縦士以外の業務も含まれることから、その取得要件を准定期運送用操縦士相当とした場合、当該航空運送事業機の副操縦士の業務以外の業務に係る能力</p> |

が担保されず、航空の安全性が低下する。

また、操縦士の資格は、国際標準に準拠して設定されているところ、これに適合しない資格制度を導入した場合、外国において我が国の操縦士資格が有効と認められず、外国への乗り入れが不可能となることにより甚大な経済的損失が発生するとともに、我が国の航空安全制度に対する国際的な信用が失墜するおそれがある。

(2) 操縦者に対する特定操縦技能の審査制度の創設

① 当該規制案における費用の要素

a 遵守費用

当該制度の新設により、操縦者は、飛行前の一定期間（2年以内を予定）に操縦技能審査を受けることを新たに義務付けられ、審査に要する費用が発生する。

しかしながら、アメリカ等の諸外国においても、飛行前2年以内のフライトレビューを義務付けていることを踏まえれば、その負担は国際的に見ても適当なものと考えられる。さらには、実機の代わりにシミュレータ等による活用を図るなど、負担の軽減を図る予定としている。また、操縦者の大半を占める航空運送事業機の操縦者は、現在においても、航空法第104条に基づく運航規程に定める技能審査が義務付けられ、技量維持が図られていることから、新制度下においても、当該技能審査に合格すれば、特定操縦技能の審査制度の対象外とすることとし、操縦者の遵守費用の軽減を図ることとする。

b 行政費用

特定操縦技能の審査に係る体制の整備等が必要となるが、当該審査を国土交通大臣の認可を受けた者（操縦技能審査員（民間））に実施させることにより、行政費用の発生を、操縦技能審査員の認可、監督等の業務にとどめ、最小限に抑えることとしている。

c その他の社会的費用

特に発生しない。

② 代替案における費用の要素

a 遵守費用

技能証明の更新に要する費用が発生する。

しかしながら、主に次の点について、当該規制案よりも大きな遵守費用が発生する。

- ・ 当面、操縦等を行う予定のない操縦者まで、定期的に更新のための審査・事務手続きを受ける必要がある。
- ・ 航空運送事業機の操縦者については、当該規制案では、上記のとおり、航空法第104条に基づく運航規程に従って技能審査を受けていれば、特定操縦技能の審査を受けることを要しないこととするが、更新制とした場合、これらの者についても、更新のための費用が新たに発生する。

b 行政費用

操縦等を行うか否かにかかわらず、技能証明を有する全ての操縦者に対して、定期的な更新が義務付けられることから、証明の再交付等に係る膨大な事務負担に伴う費用が発生する。

c その他の社会的費用

特に発生しない。

(3) 航空身体検査証明の有効期間の適正化

① 当該規制案における費用の要素

|       |  |
|-------|--|
|       | <p>a 遵守費用<br/>航空身体検査証明に係る費用そのものは引き続き発生するが、若年の自家用操縦士、航空運送事業機の機長等について、当該有効期間が長くなることから、多くの操縦者について、遵守費用が現行より減少するか、又は現行と同等である。一方、事業用操縦士のうち一人の操縦士により旅客の運送の用に供する航空機を操縦する40歳以上の者等については、有効期間が1年から6月に短縮され、遵守費用が増大するものの、その数は、有効な航空身体検査証明を有する操縦者全体に対して、最大でも5%未満であり、極めて限定的である。</p> <p>b 行政費用<br/>aのとおり、航空身体検査証明の有効期間が、長くなるか又は現行と変わらない者が大部分を占めることから、その更新等にかかる行政費用は、全体として減少する。</p> <p>c その他の社会的費用<br/>諸外国においても、国際標準に基づき航空身体検査証明の有効期間を定めているところ、当該有効期間による安全上の問題は発生していないことから、今般、当該規制を導入することによるその他の社会的費用は発生しない。</p> <p>② 代替案における費用の要素</p> <p>a 遵守費用<br/>航空身体検査証明の有効期間について、資格ごとに一律に短くした場合、多くの操縦者について、遵守費用が現行より増大するため、全体として現行より遵守費用が増大する。この場合において、有効期間を国際標準よりも短く設定する必要性（我が国において身体に起因する航空事故が多発している等）に乏しく、不合理な費用の増大となる。一方、有効期間を資格ごとに一律に長くした場合、多くの操縦者について、遵守費用が現行より減少するため、遵守費用は現行より減少する。</p> <p>b 行政費用<br/>aと同様、航空身体検査証明の有効期間を資格ごとに一律に短くした場合、その更新等にかかる業務の増加に伴い、行政費用は全体として増加し、逆に、有効期間を資格ごとに一律に長くした場合、全体として減少する。</p> <p>c その他の社会的費用<br/>航空身体検査証明の有効期間について、資格ごとに一律に長くした場合、国際標準よりも安全性の低い規制体系となるおそれがある。</p> |
| 規制の便益 | <p>(1) 准定期運送用操縦士の資格の創設</p> <p>① 当該規制案における便益の要素<br/>現行制度では、航空運送事業機の副操縦士になるためには、事業用操縦士又は定期運送用操縦士の資格を取得する必要があるところ、今般、「准定期運送用操縦士」資格を創設した場合、シミュレータ等の最新技術を活用すること等により、事業用操縦士資格よりも効率的・効果的に航空運送事業機の副操縦士の養成が可能となる。<br/>また、これにより養成される副操縦士は、航空運送事業機の操縦訓練を重点的に施されるため、航空運送事業機の操縦に関し事業用操縦士よりも高い安全性が期待される。</p> <p>② 代替案における便益の要素<br/>当該規制案と同様の便益が期待される。</p>  |

|                                  |   |
|----------------------------------|---|
|                                  | <p>(2) 操縦者に対する特定操縦技能の審査制度の創設</p> <p>① 当該規制案における便益の要素<br/> 操縦者に対して、飛行前の一定期間における操縦技能の審査を義務付けることにより、操縦者の技量維持を図り、もって操縦者に起因する航空事故を低減することが可能となる。</p> <p>② 代替案における便益の要素<br/> 当該規制案と同様の便益が期待される。</p> <p>(3) 航空身体検査証明の有効期間の適正化</p> <p>① 当該規制案における便益の要素<br/> 現行制度においては、航空身体検査証明の有効期間が資格ごとに一律に設定されており、また、国際標準（疾病リスク等を踏まえ年齢等に応じて設定）と比較して多くの場合短く（厳しく）なっているところ、これを国際標準に準拠して年齢等に応じて設定することにより、航空の安全を引き続き確保しながら、航空会社の諸外国との競争条件を整え、我が国航空会社の国際競争力強化に資することが可能となり、また、有効期間が1年から5年に延長される自家用操縦士の大部分についても、航空の安全を引き続き確保しながら、航空身体検査証明にかかるコストを軽減することができる。<br/> 一方、現在、国際標準よりも有効期間が長く設定されている事業用操縦士の一部については、有効期間を国際標準に整合させることにより、国際標準相当の航空の安全性を確保することが可能となる。</p> <p>② 代替案における便益の要素<br/> 航空身体検査証明の有効期間について、資格ごとに一律に長くした場合、当該証明に要する費用が減少し、操縦士及び航空会社におけるコストの軽減を図ることが可能となる。<br/> また、有効期間を資格ごとに長くした場合、有効期間が、国際標準よりも長く設定されている事業用操縦士の一部について、国際標準に整合させることにより、国際標準相当の航空の安全性を確保することが可能となるが、現在、有効期間が、国際標準と同等又はこれより短く設定されている資格については、当該有効期間を、さらに短くすることにより得られる便益（安全性の向上等）は極めて限定的である。</p> |
| <p>規制の効率性<br/> （費用と便益の関係の分析）</p> | <p>(1) 准定期運送用操縦士の資格の創設<br/> 航空運送事業機の操縦者は、現行制度では、事業用操縦士又は定期運送用操縦士の資格を取得する必要があるが、今般新設する准定期運送用操縦士資格は、これらと比べて、2人操縦機の訓練を重点的かつ短期間に実施可能であり、より効率的・効果的に資格を取得することが可能となり、遵守費用を軽減させる。また、准定期運送用操縦士資格の取得に当たっては、国際標準において、指定航空従事者養成施設における養成が義務付けられていることから、国内法令においても同様の趣旨の規定を整備することとしているが、航空法第29条第4項の規定により、当該施設の課程を修了した者については、国土交通大臣による試験の全部又は一部を省略することが可能とされていることから、現行制度では事業用操縦士資格の取得に係る国土交通大臣の試験を受験する者が、事業用操縦士ではなく准定期運送用操縦士を取得することにより、当該試験の全部又は一部を受験する必要がなくなり、当該試験の受験者数が減少することに伴い、当該試験に係る行政費用が軽減される。このように、一定の費用は発生するものの、当該規制により遵守費用・行政費用を現行より軽減させる。<br/> 一方、准定期運送用操縦士資格を創設した場合、シミュレータ等の最新技術を活用すること等により、事業用操縦士資格よりも効率的・</p>   |

効果的に航空運送事業機の副操縦士の養成が可能となる。また、これにより養成される副操縦士は、航空運送事業機の操縦訓練を重点的に施されるため、航空運送事業機の操縦に関し事業用操縦士よりも高い安全性が期待される。

このため、規制による便益は規制による費用を大きく上回ると言える。

代替案では、当該規制案と同等程度の便益が期待され、遵守費用について、当該規制と同等程度に軽減させることが可能である。しかしながら、事業用操縦士の業務範囲には、航空運送事業機の副操縦士以外の業務も含まれることから、その取得要件を准定期運送用操縦士相当とした場合、当該航空運送事業機の副操縦士の業務以外の業務に係る能力が担保されず、航空の安全性が低下し、また、このような資格を導入した場合、外国において我が国の操縦士資格が有効と認められず外国への乗り入れが不可能となることによる甚大な経済的損失、我が国の航空安全制度に対する国際的な信用が失墜する等のその他の社会的費用が発生することから、当該規制案の方が優れているといえる。

## (2) 操縦者に対する特定操縦技能の審査制度の創設

当該制度の新設により、操縦者は、飛行前の一定期間に操縦技能審査を受けることを新たに義務付けられ、審査に要する費用が発生するものの、その負担は国際的に見ても適当なものと考えられ、さらには、実機の代わりにシミュレータ等の活用を図るなど、負担の軽減を図る予定としている。加えて、操縦者の大半を占める航空運送事業機の操縦者は、現在においても、航空法第104条に基づく運航規程に定める技能審査が義務付けられ、技量維持が図られていることから、新制度下においても、当該技能審査に合格すれば、特定操縦技能の審査制度の対象外とすることとする。このように、制度全体において、操縦者の遵守費用の軽減を図ることとする。一方、行政においては、特定操縦技能の審査に係る体制の整備等が必要となるが、当該審査を国土交通大臣の認可を受けた者（操縦技能審査員（民間））に実施させることにより、行政費用の発生を、操縦技能審査員の認可、監督等の業務にとどめ、最小限に抑えることとしている。

これに対して、操縦者に対して、飛行前の一定期間における操縦技能の審査を義務付けることにより、操縦者の技量維持を図り、もって操縦者に起因する航空事故を低減することが可能となる。

このため、規制による費用は必要最低限の限定的なものである一方、規制による便益はこれを大きく上回るといえる。

代替案では、当該規制案と同等程度の便益が期待されるものの、遵守費用及び行政費用が当該規制案より大きくなることから、当該規制案の方が優れているといえる。

## (3) 航空身体検査証明の有効期間の適正化

当該規制案においても、航空身体検査証明に係る費用そのものは引き続き発生するが、若年の自家用操縦士、航空運送事業機の機長等について、有効期間が長くなることから、多くの操縦者について、遵守費用が現行より減少するか、又は現行と同等である。一方、事業用操縦士の一部については遵守費用が増大するものの、その数は極めて限定的である。また、行政費用についても、航空身体検査証明の有効期間が、長くなるか又は現行と変わらない者が大部分を占めることから、その更新等にかかる行政費用は、全体として減少する。

一方、航空身体検査証明の有効期間を国際標準に準拠して年齢等に応じて設定することにより、航空の安全を引き続き確保しながら、航空会社の諸外国との競争条件を整え、我が国航空会社の国際競争力強化に資することが可能となり、また、自家用操縦士の大部分についても、航空の安全を引き続き確保しながら、航空身体検査証明にかかる

|                            |  |
|----------------------------|--|
|                            | <p>コストを軽減することができる。さらに、現在、国際標準よりも有効期間が長く設定されている事業用操縦士の一部については、有効期間を国際標準に整合させることにより、国際標準相当の航空の安全性を確保することが可能となる。</p> <p>このため、規制による便益は規制による費用を大きく上回ると言える。</p> <p>代替案では、航空身体検査証明の有効期間について、資格ごとに一律に長くした場合、遵守費用・行政費用が低減する一方、疾病リスク等を踏まえて年齢等に応じて適切に有効期間を定める国際標準よりも安全性の低い規制体系となるおそれがあり、その他の社会的費用が発生する。</p> <p>また、資格ごとに有効期間を一律に短くした場合、遵守費用・行政費用が増加する一方、有効期間が、国際標準よりも長く設定されている事業用操縦士の一部について、国際標準に整合させることにより、国際標準相当の航空の安全性を確保することが可能となるが、現在、有効期間が、国際標準と同等又はこれより短く設定されている資格については、当該有効期間を、さらに短くすることにより得られる便益（安全性の向上等）は極めて限定的である。</p> <p>このため、いずれの場合であっても、当該規制案の方が優れているといえる。</p> |
| <p>有識者の見解、<br/>その他関連事項</p> | <p>(1) 航空機の操縦士技能証明制度等のあり方検討会<br/>「今後の航空機の操縦士技能証明制度等のあり方について（中間とりまとめ）」（平成21年9月）（抜粋）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・我が国においても、准定期運送用操縦士資格の導入を進めることが適当であると考えられる。また、今後の操縦士需要に対する対応を適確に図るためにも、可能な限り早期の導入を図ることが望ましい。</li> <li>・有効な技能証明を有する操縦士に対して、一定期間ごとに座学及び実地により構成される「技能講習（仮称）」の受講を義務付けることが適当と考えられる。</li> </ul> <p>(2) 航空身体検査証明の有効期間に関する検討会<br/>「航空機乗組員の航空身体検査証明の有効期間の見直しについて（中間とりまとめ）」（平成21年10月）（概要抜粋）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・我が国の航空身体検査証明の有効期間については、…（中略）…国際標準と整合させることとして差し支えないと結論。</li> </ul>                                    |
| <p>事後評価又は事後検証の実施方法及び時期</p> | <p>完全施行後概ね2年後より政策チェックアップにおいて事後評価を実施。</p>   |
| <p>その他<br/>（規制の有効性等）</p>   | <p>航空運送事業に従事する操縦者の安定的な確保、航空の安全性の向上及び我が国航空会社の国際競争力の強化を図ることができることから、当該規制は有効である。</p>  |

## 規制の事前評価書(要旨)

|                           |  |   |
|---------------------------|--|---|
| 政策の名称                     | 賃借人の居住の安定を確保するための家賃債務保証業の業務の適正化及び家賃等の取立て行為の規制等に関する法律案  |   |
| 担当部局                      | 国土交通省住宅局住宅総合整備課  | 電話番号： 03-5253-8502<br>e-mail: g_HOB_JSK@mlit.go.jp  |
| 評価実施時期                    | 平成22年2月22日   |   |
| 規制の目的、内容及び必要性等            | 賃貸住宅の家賃等の悪質な取立て行為の発生等の家賃の支払に関連する賃貸住宅の賃借人の居住をめぐる状況にかんがみ、賃貸住宅の賃借人の居住の安定の確保を図るため、家賃債務保証業の登録制度の創設、家賃に係る債務の弁済に関する情報の収集及び提供の事業を行う者の登録制度の創設、家賃等の悪質な取立て行為の禁止等の措置を講ずる。  |   |
|                           | 法令の名称・関連条項とその内容  | 【法令案等の名称】賃借人の居住の安定を確保するための家賃債務保証業の業務の適正化及び家賃等の取立て行為の規制等に関する法律<br>【関連条項とその内容】・家賃債務保証業の登録制度の創設(第3～32条関係)・家賃等弁済情報提供事業の登録制度の創設(第33～60条関係)<br>・家賃関連債権の取立て行為に関する規制の創設(第61条関係) |
| 想定される代替案                  | 代替案： 家賃債務保証業及び家賃等弁済情報提供事業を営む者について、任意の登録制度を実施する。<br>家賃等の悪質な取立て行為の禁止等の措置を講じない。   |   |
| 規制の費用                     | 費用の要素  | 代替案の場合  |
| (遵守費用)                    | (1)家賃債務保証業の登録制度の創設<br>・登録申請(登録免許税9万円)及び更新の費用<br>・契約締結時の書面交付や帳簿備付け等の義務の遵守に係る費用<br>(2)家賃等弁済情報提供事業の登録制度の創設<br>・登録申請(登録免許税15万円)及び更新の費用<br>・家賃等弁済情報の開示や記録の保存等の義務の遵守に係る費用<br>(3)家賃関連債権の取立て行為に関する規制の創設<br>・(適切な取立て行為を行っている者については)特になし   | (1)家賃債務保証業の登録制度の創設<br>・登録申請及び更新の費用<br>・契約締結時の書面交付や帳簿備付け等の義務の遵守に係る費用<br>(2)家賃等弁済情報提供事業の登録制度の創設<br>・登録申請及び更新の費用<br>・家賃等弁済情報の開示や記録の保存等の義務の遵守に係る費用                          |
| (行政費用)                    | (1)家賃債務保証業の登録制度の創設<br>・登録審査体制の整備、モニタリング費用、行政処分に係る費用<br>(2)家賃等弁済情報提供事業の登録制度の創設<br>・登録審査体制の整備、モニタリング費用、行政処分に係る費用<br>(3)家賃関連債権の取立て行為に関する規制の創設<br>・モニタリング費用  | (1)家賃債務保証業の登録制度の創設<br>・登録審査体制の整備、モニタリング費用、行政処分に係る費用<br>(2)家賃等弁済情報提供事業の登録制度の創設<br>・登録審査体制の整備、モニタリング費用、行政処分に係る費用  |
| (その他の社会的費用)               | 特段なし   | 特段なし  |
| 規制の便益                     | 便益の要素  | 代替案の場合  |
|                           | 業の登録制度の創設により、業務の適正化が全面的に図られることとなる。また、近年問題となっている「追い出し行為」の取り締まり・未然の防止が図られる。さらに、弁済情報データベースの正確性が確保される。これらにより、賃借人の居住の安定の確保が図られる。  | 任意の登録制度が普及した場合、登録を行った業者については、業務の適正化が図られる。また、任意の登録制度であるため、すべての業者について遵守費用が発生するものではない。   |
| 政策評価の結果<br>(費用と便益の関係の分析等) | 遵守費用及び行政費用は共に一定程度発生するものの、賃借人に不利な内容の契約の締結や悪質な取立て行為の防止、家賃等弁済情報の適切な取扱いの確保等により、国民生活に不可欠な賃借人の居住の安定の確保が図られることから、効果が費用を上回っていると考えられる。<br>一方、代替案による場合、任意の登録制度であるため、家賃債務保証業又は家賃等弁済情報提供事業を営もうとするすべての者が登録をする必要がなく、したがってすべての者について遵守費用が発生しないという点で、上記に比して費用は小さいが、すべての業者について登録制度による業務の適正化が図られず、また、悪質な取立て行為を規制することができない。したがって、賃借人の居住の安定の確保が十分に達成されない。 |   |
| 有識者の見解その他関連事項             | 社会資本整備審議会住宅地分科会民間賃貸住宅部会「最終とりまとめ」(平成22年1月)  |   |
| レビューを行う時期又は条件             | ・平成28年度に事後検証シートにより事後検証を実施(規制目的を達成するための具体的な指標(民間賃貸住宅市場の整備に関する指標)が業績指標として設定された場合は、平成27年度政策チェックアップ(平成28年度実施)において事後評価を実施)。<br>・法附則第3条において、法律の施行後5年以内に、この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。   |   |
| 備考                        | 特段なし   |   |

## 規制の事前評価書

評価実施日：平成22年2月22日

|               |  |       |      |
|---------------|--|-------|------|
| 政策            | 賃借人の居住の安定を確保するための家賃債務保証業の業務の適正化及び家賃等の取立て行為の規制等に関する法律案  |       |      |
| 担当課           | 住宅局 住宅総合整備課  | 担当課長名 | 本東 信 |
| 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>【法令案等の名称】<br/>賃借人の居住の安定を確保するための家賃債務保証業の業務の適正化及び家賃等の取立て行為の規制等に関する法律</p> <p>【関連条項とその内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・家賃債務保証業の登録制度の創設（第3～32条関係）</li> <li>・家賃等弁済情報提供事業の登録制度の創設（第33～60条関係）</li> <li>・家賃関連債権の取立て行為に関する規制の創設（第61条関係）</li> </ul> <p>② 規制の目的<br/>賃貸住宅の賃借人の居住の安定の確保を図り、国民生活の安定に寄与することを目的とする。</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>1 少子・高齢化等に対応した住生活の安定の確保及び向上の促進</li> </ul> </li> <li>b 関連する施策目標             <ul style="list-style-type: none"> <li>2 住宅の取得・賃貸・管理・修繕が円滑に行われる住宅市場を整備する</li> </ul> </li> <li>c 関連する業績指標<br/>—</li> <li>d 業績指標の目標値及び目標年度<br/>—</li> <li>e 規制により達成を目指す状況についての具体的な指標<br/>民間賃貸住宅市場の整備に関する指標（平成22年度末までを目途に策定の上、国土交通省ホームページにて公表予定）</li> </ul> <p>④ 規制の内容</p> <p>(1) 規制の創設。賃借人の委託を受けて、当該賃借人の家賃の支払いに係る債務を保証することを業として行う者について、国土交通大臣への申請による登録制度を実施。主な内容は以下の通り。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○国土交通大臣への登録義務付け（第3条）：5年更新、登録免許税と手数料あり</li> <li>○登録拒否要件（第6条）：成年被後見人、破産者、登録の取消し処分を受けた者、暴力団員 等</li> <li>○無登録営業等の禁止（第10条）</li> <li>○暴力団員等の使用の禁止（第14条）</li> <li>○契約締結前の書面の交付（第18条）：業者の商号等、保証期間、保証金額 等</li> <li>○求償債権等の取立て時の書面の交付等（第20条）：業者の商号等、送付する者の氏名 等</li> <li>○求償債権等の譲渡の規制等（第24条）：家賃債務保証業者の通知義務、求償債権等を譲り受けた者の書面交付義務、求償債権譲渡等の制限</li> </ul> |       |      |

- 国土交通大臣及び内閣総理大臣による業務改善命令(第25条)
- 国土交通大臣による登録取消し(第27条)
- 国土交通大臣及び内閣総理大臣による報告徴収及び立入検査(第31条)

(2) 規制の創設。家賃債務又は家賃債務の保証に係る債務の過去の弁済に関する情報(家賃等弁済情報)を収集し、賃貸借契約又は家賃債務を保証することを内容とする契約を締結しようとする者に提供する事業を行う者について、国土交通大臣への申請による登録制度を実施。主な内容は以下の通り。

- 国土交通大臣への登録義務付け(第33条): 5年更新、登録免許税と手数料あり
- 登録拒否要件(第36条): 法人でない者、登録の取消し処分を受けた者、役員のうちに成年被後見人がある者、債務超過の状態にある者 等
- 無登録営業等の禁止(第40条)
- 業務規程の届出及び国土交通大臣による変更命令(第42条): 収集及び提供する家賃等弁済情報の内容その他の家賃等弁済情報提供事業の実施方法に関する事項、苦情の処理に関する事項 等
- 家賃等弁済情報の開示及び訂正等(第45条): 開示義務、訂正等及び調査の義務、訂正等を行った旨の通知義務、情報提供者・情報利用業者の調査協力義務、訂正等の決定までの間の提供の制限
- 秘密を守る義務(第48条)
- 国土交通大臣による業務改善命令(第50条)
- 国土交通大臣による登録取消し(第52条)
- 国土交通大臣による報告徴収及び立入検査(第56条)

(3) 規制の創設。家賃債務保証業者その他の家賃債務を保証することを業として行う者若しくは賃貸住宅を賃貸する事業を行う者若しくはこれらの者の家賃関連債権を譲り受けた者又はこれらの者から家賃関連債権の取立てを受託した者について、家賃関連債権の取立てをするに当たっての、威迫又は人の私生活の平穩等を害する言動を禁止。主な内容は以下の通り。

- 鍵の交換、ロックアウトの禁止(第61条第1号)
- 物品の持ち出しの禁止(同条第2号)
- 深夜未明の取立ての禁止(同条第3号)
- 上記言動をすることを告げることの禁止(同条第4号)

#### ⑤ 規制の必要性

##### (1) 家賃債務保証業の登録制度の創設

近年、家賃債務保証業者の利用が賃貸借契約全体の約4割を占めるなど、家賃債務保証業者の必要性、重要性が増大しているところであり、その業務は適正に行われる必要がある。しかしながら、家賃債務保証業は平均的に業歴が浅く、近年になって社会的に認知されるようになってきている業態であり、借入人に不利な内容の契約を締結する等の問題が生じている。(目標と現状のギャップ)

これは、家賃債務保証業を営むことについて何ら制限がなく、また行政処分等により業務の適正化を図ることができないためである。(原因分析)

このため、行政処分等により業務の適正化を図ることができるよう

|                 |   |
|-----------------|---|
|                 | <p>措置する必要がある。(課題の特定)</p> <p>したがって、家賃債務保証業の登録制度を創設し、登録拒否要件に該当するような不適切な業者の参入を排除するとともに、業務に関して、暴力団員等の使用の禁止、契約締結時の書面交付等一定の義務を課し、違法、不適切な行為を行った業者に対して行政処分又は罰則を課すことにより、家賃債務保証業の適正化が図られ、賃借人の居住の安定が確保される。(規制の具体的内容)</p> <p>(2) 家賃等弁済情報提供事業の登録制度の創設</p> <p>今般、弁済情報データベースの運用が開始されることとなっているが、家賃等弁済情報は賃借人の居住の安定確保に直接的な影響を及ぼすおそれがある。(目標と現状のギャップ)</p> <p>これは、家賃等弁済情報が賃貸住宅の入居に不可欠な、家賃債務を保証することを内容とする契約等の締結の判断を左右するためである。(原因分析)</p> <p>このため、このような性格を有する家賃等弁済情報の収集及び提供は、適切に行われるべきである。(課題の特定)</p> <p>したがって、家賃等弁済情報提供事業の登録制度を創設し、登録拒否要件に該当するような不適切な事業者の参入を排除するとともに、業務に関して、家賃等弁済情報の開示、記録の保存等一定の義務を課し、違法、不適切な行為を行った業者に対して行政処分又は罰則を課すことにより、家賃等弁済情報の正確性の確保が図られ、賃借人の居住の安定が確保される。(規制の具体的内容)</p> <p>(3) 家賃関連債権の取立て行為に関する規制の創設</p> <p>近年、賃貸住宅の家賃を滞納した賃借人に対して悪質な取立てを行う、いわゆる「追い出し行為」が顕在化、常態化しつつあり、賃借人の居住の安定が害されているが、このような悪質な取立て行為は行われなことが望ましい。(目標と現状のギャップ)</p> <p>これは、家賃関連債権の取立て方法について何ら規制が存在しないことに原因があると考えられる。(原因分析)</p> <p>このため、家賃関連債権の取立てに当たって、悪質な取立て行為について制限する必要がある。(課題の特定)</p> <p>したがって、威迫又は人の私生活の平穩等を害する言動を禁止するとともに、これに違反した場合には罰則の適用対象とすることで、悪質な取立て行為が減少し、賃借人の居住の安定が確保される。(規制の具体的内容)</p> |
| <p>想定される代替案</p> | <p>家賃債務保証業及び家賃等弁済情報提供事業を営む者について、任意の登録制度を実施する。</p> <p>上欄④(3)の規制は設けない。</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> <p>(1) 家賃債務保証業の登録制度の創設</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・登録申請(登録免許税9万円)及び更新の費用</li> <li>・契約締結時の書面交付や帳簿備付け等の義務の遵守に係る費用</li> </ul> <p>(2) 家賃等弁済情報提供事業の登録制度の創設</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・登録申請(登録免許税15万円)及び更新の費用</li> <li>・家賃等弁済情報の開示や記録の保存等の義務の遵守に係る費用</li> </ul> <p>(3) 家賃関連債権の取立て行為に関する規制の創設</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・(適切な取立て行為を行っている者については)特になし。</li> </ul> <p>b 行政費用</p> <p>(1) 家賃債務保証業の登録制度の創設</p>   |

|                                 |   |
|---------------------------------|---|
|                                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・登録審査体制の整備、モニタリング費用、行政処分に係る費用</li> </ul> <p>(2) 家賃等弁済情報提供事業の登録制度の創設</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・登録審査体制の整備、モニタリング費用、行政処分に係る費用</li> </ul> <p>(3) 家賃関連債権の取立て行為に関する規制の創設</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・モニタリング費用</li> </ul> <p>② 代替案における費用の要素</p> <p>a 遵守費用</p> <p>(1) 家賃債務保証業の登録制度の創設</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・登録申請及び更新の費用</li> <li>・契約締結時の書面交付や帳簿備付け等の義務の遵守に係る費用</li> </ul> <p>(2) 家賃等弁済情報提供事業の登録制度の創設</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・登録申請及び更新の費用</li> <li>・家賃等弁済情報の開示や記録の保存等の義務の遵守に係る費用</li> </ul> <p>b 行政費用</p> <p>(1) 家賃債務保証業の登録制度の創設</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・登録審査体制の整備、モニタリング費用、行政処分に係る費用</li> </ul> <p>(2) 家賃等弁済情報提供事業の登録制度の創設</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・登録審査体制の整備、モニタリング費用、行政処分に係る費用</li> </ul> |
| <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>家賃債務保証業の登録制度の創設により、登録拒否要件に該当するような不適切な業者の参入を排除するとともに、業務に関して、暴力団員等の使用の禁止、契約締結時の書面交付等一定の制限を課し、違法、不適切な行為を行った業者に対して行政処分又は罰則を課すことにより、業務の適正化が全面的に図られることとなる。</p> <p>また、家賃等弁済情報提供事業の登録制度の創設により、登録拒否要件に該当するような不適切な事業者の参入を排除するとともに、業務に関して、家賃等弁済情報の開示、記録の保存等一定の制限を課し、違法、不適切な行為を行った業者に対して行政処分又は罰則を課すことにより、家賃等弁済情報の正確性が確保される。</p> <p>さらに、威迫又は人の私生活の平穩等を害する言動を禁止することで、悪質な取立て行為が減少する。</p> <p>したがって、これらにより、賃借人の居住の安定の確保が図られる。</p> <p>② 代替案における便益の要素</p> <p>任意の登録制度が普及した場合、登録を行った業者については、業務の適正化が図られる。また、任意の登録制度であるため、すべての業者について遵守費用が発生するものではない。</p>  |
| <p>規制の効率性<br/>(費用と便益の関係の分析)</p> | <p>① 当該規制案における費用効果分析</p> <p>遵守費用及び行政費用は共に一定程度発生するものの、賃借人に不利な内容の契約の締結や悪質な取立て行為の防止、家賃等弁済情報の適切な取扱いの確保等により、国民生活に不可欠な賃借人の居住の安定の確保が図られることから、効果が費用を上回っていると考えられる。</p> <p>② 代替案との比較</p> <p>任意の登録制度であるため、家賃債務保証業又は家賃等弁済情報提供事業を営もうとするすべての者が登録をする必要がなく、したがってすべての者について遵守費用が発生しないという点で、①に比して費用は小さいが、すべての業者について登録制度による業務の適正化が図られず、また、悪質な取立て行為を規制することができない。</p> <p>したがって、賃借人の居住の安定の確保が十分に達成されない。</p>  |
| <p>有識者の見解、<br/>その他関連事項</p>      | <p>① 審議会答申等、企画立案過程における有識者等の意見</p> <p>社会資本整備審議会住宅地分科会民間賃貸住宅部会「最終とりまとめ」(平成22年1月)において、</p> <p>(1) 家賃債務保証業について、「賃借人が安心して家賃債務保証サービスを利用できるように、悪質な事業者を市場から排除し、事業者情報</p>  |

|                            |  |
|----------------------------|--|
|                            | <p>を入手できる仕組みとして行政の効率性に留意しつつ、登録制度を法制的に措置する必要もあると考えられる。」と、</p> <p>(2) 家賃等弁済情報提供事業について、「弁済履歴情報の収集・提供について、その正確性と適正な運用の確保の観点から、開示請求への迅速な対応、滞納が解消された事実の迅速な提供、情報漏洩の防止などの必要な規制を講じるべきとの考え方がある。」と、</p> <p>(3) 取立て行為規制について、「家賃債務保証業務については、行き過ぎた督促行為が民法上の不法行為に該当すると認定されている判例も出てきていること、これらの行為が居住者の平穏な生活を脅かす悪質なものであること、自主ルール等の自律的な行為規範はアウトサイダーがいない状況でなければ実効性が十分でないこと、また、現行の法制下における民事又は刑事の手続きによる対応のみでは十分でないことに鑑みれば、実態を踏まえた上で、貸金業法における取立て規制のような行為規制が必要と考えられる。」「行き過ぎた督促行為は、民間賃貸住宅の貸主や管理会社においても見受けられることから、規制を行う場合は、これらの者についても、法制上の措置を検討する必要があると考えられる。」</p> <p>との指摘があったところ。</p> |
| <p>事後評価又は事後検証の実施方法及び時期</p> | <p>① 平成28年度に事後検証シートにより事後検証を実施（「規制の目的、内容、必要性等」欄③eの指標が業績指標として設定された場合は、平成27年度政策チェックアップ（平成28年度実施）において事後評価を実施）</p> <p>② 法附則第3条において、法律の施行後5年以内に、この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。</p>   |
| <p>その他<br/>（規制の有効性等）</p>   | <p>（規制の有効性）</p> <p>家賃債務保証業及び家賃等弁済情報提供事業の登録制度や家賃に係る債権の取立て行為の規制を行うことにより、家賃債務保証業の適正化や家賃等弁済情報の正確性の確保、悪質な取立て行為の減少が見込まれる。</p> <p>これにより、賃貸住宅における賃借人の居住の安定が確保され、ひいては賃貸が円滑に行われる住宅市場を整備することに大きく貢献する。</p>   |

## 規制の事前評価書(要旨)

|                           |   |   |
|---------------------------|---|---|
| 政策の名称                     | 土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律の一部を改正する法律案   |   |
| 担当部局                      | 国土交通省河川局砂防部砂防計画課  | 電話番号： 03-5253-8467<br>e-mail: rvbsak@ou.mlit.go.jp  |
| 評価実施時期                    | 平成22年2月22日  |   |
| 規制の目的、内容及び必要性等            | 河道閉塞(天然ダム)等の土砂災害から国民の生命・身体を保護するため、市町村が住民への避難の指示等を適切に行えるよう、土砂災害の急迫した危険がある場合において、国又は都道府県による緊急調査を円滑に実施できるようにする。  |   |
|                           | 法令の名称・関連条項とその内容   | 【関連条項】<br>土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律 第28条<br>【内容】<br>緊急調査のための土地の立入り等  |
| 想定される代替案                  | 他人の占有する土地に立ち入り、又は特別の用途のない他人の土地を作業場として一時使用する際には、その土地の所有者の同意を得なければならないこととする。  |   |
| 規制の費用                     | 費用の要素   |   |
|                           | (遵守費用)  | 緊急調査のためにやむを得ない必要があるときは、これらの必要な限度において、他人の占有する土地への立ち入りや、特別の用途のない他人の土地を作業場として一時使用することを認めることにより、土地の所有者等が一時的に使用制限を受ける等の遵守費用が発生するが、損失補償規定(土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律第5条第8項)が設けられていることもあって、その費用は殆ど生じない。  |
|                           | (行政費用)  | 国又は都道府県による緊急調査を実施する際に、土地内に存する支障物件等を処理等することにより、損失補償に要する費用等の一定の行政費用が発生する。   |
|                           | (その他の社会的費用)   | —   |
| 規制の便益                     | 便益の要素   |   |
|                           | 国又は都道府県による緊急調査の実施時に、他人の占有する土地への立ち入りや、特別の用途のない他人の土地を作業場として一時使用することを認めることにより、土砂災害の急迫した危険がある場合において、緊急調査が迅速かつ円滑に実施される。その緊急調査により土砂災害が想定される土地の区域及び時期に関する情報を得ることができ、その情報を市町村に通知することにより、市町村が住民への避難の指示等を適切に行うことができるようになり、河道閉塞(天然ダム)等の土砂災害から国民の生命・身体を保護することが可能となる。  | 土地の所有者が任意に土地への立ち入りや、作業場として一時使用することを認める場合は、本案と同等の効果を得られるものの、所有者が立ち入りや作業場としての使用に応じない場合や、所有者の意思が確認できない場合は、土地を使用等することができない。このような場合、土砂災害の急迫した危険がある場合において、緊急調査が迅速かつ円滑に実施されなくなる。そのため、市町村が住民への避難の指示を適切な時期に行うことを逸したり、本来被害が想定される区域及び時期よりも、広範囲かつ長期間に渡り避難指示を出す等、指示等を適切に行うことができないため、河道閉塞(天然ダム)等の土砂災害から国民の生命・身体を保護することが困難となる。 |
| 政策評価の結果<br>(費用と便益の関係の分析等) | 本案については、国又は都道府県による緊急調査を実施するための一定の行政費用が想定されるものの、土砂災害の急迫した危険がある場合において迅速かつ円滑な緊急調査の実施が可能となり、市町村が住民への避難の指示等を適切に行うことができるようになり、河道閉塞(天然ダム)等の土砂災害から国民の生命・身体を保護することが可能となる。<br>一方、代替案については、本案と同等の行政費用が発生する一方で、土地の所有者が立ち入りや作業場としての使用に応じない場合や、土地の所有者の意思が確認できない場合は、土地を使用等することができないため、土砂災害の急迫した危険がある場合において、緊急調査が迅速かつ円滑に実施することができないため、市町村が住民への避難の指示等を適切に行うことができないおそれがある。<br>このため、本案の方が代替案より優れていると考えられる。 |   |
| 有識者の見解その他関連事項             | 「特殊な土砂災害等の警戒避難に関する法制度委員会」提言(平成21年12月16日)6.(2)③<br>国土交通大臣又は都道府県知事の命じた者等は、緊急調査のためにやむを得ない必要があるときは、その必要な限度において、他人の占有する土地に立ち入り、又は特別の用途のない他人の土地を作業場として一時使用することができる。   |   |
| レビューを行う時期又は条件             | 本規制は、土砂災害の急迫した危険がある場合において、国又は都道府県が緊急調査を実施する場合に適用されるものであり、今後の緊急調査の実施状況を踏まえて概ね5年後を目処に事後検証を実施する。   |   |
| 備考                        |   |   |

## 規制の事前評価書

評価実施日：平成22年2月22日

|               |  |       |     |
|---------------|--|-------|-----|
| 政策            | 土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律の一部を改正する法律案  |       |     |
| 担当課           | 河川局砂防部砂防計画課  | 担当課長名 | 南哲行 |
| 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<br/> <b>【関連条項】</b><br/> 土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律 第28条<br/> <b>【内容】</b><br/> ・緊急調査のための土地の立入り等</p> <p>② 規制の目的<br/> 河道閉塞（天然ダム）等の土砂災害から国民の生命・身体を保護するため、市町村が住民への避難の指示等を適切に行えるよう、土砂災害の急迫した危険がある場合において、国又は都道府県による緊急調査を円滑に実施できるようにする。<br/> （※緊急調査：土石流、地滑り又は河道閉塞による湛水を発生原因とする重大な土砂災害の発生が想定される土地の区域及び時期に関する調査）</p> <p>③ 規制の目的に関係する目標</p> <p>a 関連する政策目標<br/> 4 水害等災害による被害の軽減</p> <p>b 関連する施策目標<br/> 1 2 水害・土砂災害の防止・減災を推進する</p> <p>c 関連する業績指標<br/> —</p> <p>d 業績指標の目標値及び目標年度<br/> —</p> <p>e 規制により達成を目指す状況についての具体的指標<br/> 本規制は、土砂災害の急迫した危険がある場合において、国又は都道府県が緊急調査を円滑に実施することにより、河道閉塞（天然ダム）等の土砂災害から国民の生命・身体を保護するために行うものである。<br/> ただし、河道閉塞（天然ダム）等の土砂災害が国民の生命・身体に影響を与えるかどうかについては、緊急調査の円滑な実施のみならず、河道閉塞（天然ダム）等の規模や、住民が確実に避難するか否か等、非常に多数の要素が複合的に影響する。そのため、本規制の有無と国民の生命・身体の保護との関係について、一義的に判断することは難しいことから、定量的な指標を設定することは困難である。</p> <p>④ 規制の内容<br/> 都道府県知事若しくは国土交通大臣又はこれらの命じた者若しくは委任した者は、緊急調査のためにやむを得ない必要があるときは、これらの必要な限度において、他人の占有する土地に立ち入り、又は特別の用途のない他人の土地を作業場として一時使用することができる。【第28条】</p> <p>⑤ 規制の必要性<br/> 土砂災害による犠牲者ゼロを実現するためには、土砂災害の危険性</p> |       |     |

|                 |  |
|-----------------|--|
|                 | <p>が高まった際に、そのことを市町村長が的確に把握し、危険区域内の住民に対して避難指示等を円滑に実施する必要がある。そのためには、市町村は、土砂災害の急迫した危険がある場所において、実際に現地に立ち入って、調査、監視、観測等を行い、山腹の崩壊、土砂の流出といった地形の変化を把握する必要があるが、土砂災害の経験の少ない市町村では、土砂災害に関する高度な技術を有していないため、過去の土砂災害発生事例において、必ずしも適切に避難指示等が実施されているとは言えない。（＝目標と現実のギャップ）</p> <p>土砂災害の危険性が高まった際の避難指示等は市町村長の責務であるが、土砂災害の経験の少ない市町村では、被害が想定される区域及び時期の特定等が困難なため、適切な避難指示等が困難。（＝原因分析）</p> <p>土砂災害の危険性が高まった際には、土砂災害に関する専門的知見を有する国や都道府県の職員やその受任者が、昼夜あるいは土地の所有者を問わず、実際に現地に立ち入って、調査、監視、観測等を行い、山腹の崩壊、土砂の流出といった地形の変化を把握し、その結果を元に、市町村に対して、被害が想定される区域及び時期の情報提供を行うことができるような仕組みが必要。（＝課題の分析）</p> <p>以上より、土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律の中に、土砂災害の急迫した危険がある場合における、国又は都道府県により緊急調査の実施、土砂災害の被害が想定される区域及び時期の市町村への通知及び一般への周知等必要な事項を定めることとする。その上で、緊急調査のためにやむを得ない必要があるときは、これらの必要な限度において、他人の占有する土地に立ち入り、又は特別の用途のない他人の土地を作業場として一時使用することができるものとする。（＝規制の具体的内容）</p> |
| <p>想定される代替案</p> | <p>他人の占有する土地に立ち入り、又は特別の用途のない他人の土地を作業場として一時使用する際には、その土地の所有者の同意を得なければならないこととする。</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<br/>緊急調査のためにやむを得ない必要があるときは、これらの必要な限度において、他人の占有する土地への立ち入りや、特別の用途のない他人の土地を作業場として一時使用することを認めることにより、土地の所有者等が一時的に使用制限を受ける等の遵守費用が発生するが、損失補償規定（土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律第5条第8項）が設けられていることもあって、その費用は殆ど生じない。</p> <p>b 行政費用<br/>国又は都道府県による緊急調査を実施する際に、土地内に存する支障物件等処理等することにより、損失補償に要する費用等の一定の行政費用が発生する。</p> <p>c その他の社会的費用<br/>—</p> <p>② 代替案における費用の要素</p> <p>a 遵守費用<br/>土地の所有者が任意に土地への立ち入りや、作業場として一時使用することを認める場合は、本案と同様の費用が発生するが、所有者に損失</p>   |

|                                 |  |
|---------------------------------|--|
|                                 | <p>が生じた場合には当該費用を補償することにより、その費用は殆ど生じない。</p> <p>b 行政費用<br/>土地の所有者が任意に土地への立ち入りや、作業場として一時使用することを認める場合は、本案と同様に補償に要する費用等の一定の行政費用が発生する。</p> <p>c その他の社会的費用<br/>—</p>  |
| <p>規制の便益</p>                    | <p>① 当該規制案における便益の要素<br/>国又は都道府県による緊急調査の実施時に、他人の占有する土地への立ち入りや、特別の用途のない他人の土地を作業場として一時使用することを認めることにより、土砂災害の急迫した危険がある場合において、緊急調査が迅速かつ円滑に実施される。その緊急調査により土砂災害が想定される土地の区域及び時期に関する情報を得ることができ、その情報を市町村に通知することにより、市町村が住民への避難の指示等を適切に行うことができるようになり、河道閉塞（天然ダム）等の土砂災害から国民の生命・身体を保護することが可能となる。</p> <p>② 代替案における便益の要素<br/>土地の所有者が任意に土地への立ち入りや、作業場として一時使用することを認める場合は、本案と同等の効果が得られるものの、所有者が立ち入りや作業場としての使用に応じない場合や、所有者の意思が確認できない場合は、土地を使用等することができない。このような場合、土砂災害の急迫した危険がある場合において、緊急調査が迅速かつ円滑に実施されなくなる。そのため、市町村が住民への避難の指示を適切な時期に行うことを逸したり、本来被害が想定される区域及び時期よりも、広範囲かつ長期間に渡り避難指示を出す等、指示等を適切に行うことができないため、河道閉塞（天然ダム）等の土砂災害から国民の生命・身体を保護することが困難となる。</p> |
| <p>規制の効率性<br/>（費用と便益の関係の分析）</p> | <p>本案については、国又は都道府県による緊急調査を実施するための一定の行政費用が想定されるものの、土砂災害の急迫した危険がある場合において迅速かつ円滑な緊急調査の実施が可能となり、市町村が住民への避難の指示等を適切に行うことができるようになり、河道閉塞（天然ダム）等の土砂災害から国民の生命・身体を保護することが可能となる。</p> <p>一方、代替案については、本案と同等の行政費用が発生する一方で、土地の所有者が立ち入りや作業場としての使用に応じない場合や、土地の所有者の意思が確認できない場合は、土地を使用等することができないため、土砂災害の急迫した危険がある場合において、緊急調査が迅速かつ円滑に実施することができないため、市町村が住民への避難の指示等を適切に行うことができないおそれがある。</p> <p>このため、本案の方が代替案より優れていると考えられる。</p>   |
| <p>有識者の見解、<br/>その他関連事項</p>      | <p>「特殊な土砂災害等の警戒避難に関する法制度委員会」提言（平成21年12月16日）<br/>6. 土砂災害防止法等の改正の方向性及び考え方<br/>(2) 緊急調査の実施<br/>③ 国土交通大臣又は都道府県知事の命じた者等は、緊急調査のためにやむを得ない必要があるときは、その必要な限度において、他人の占有する土地に立ち入り、又は特別の用途のない他人の土地を作業場として一時使用することができる。</p>  |
| <p>事後評価又は事後検証</p>               | <p>本規制は、土砂災害の急迫した危険がある場合において、国又は都道府</p>  |

|                  |   |
|------------------|---|
| の実施方法及び時期        | 県が緊急調査を実施する場合に適用されるものであり、今後の緊急調査の実施状況を踏まえて概ね5年後を目処に事後検証を実施する。   |
| その他<br>(規制の有効性等) | 国又は都道府県による緊急調査の実施時に、緊急調査のためにやむを得ない必要があるときに、他人の占有する土地への立ち入りや、特別の用途のない他人の土地を作業場として一時使用することを認めることにより、土砂災害の急迫した危険がある場合において迅速かつ円滑な緊急調査の実施が可能となり、市町村が住民への避難の指示等を適切に行うことができる。すなわち、河道閉塞（天然ダム）等の土砂災害から国民の生命・身体を保護することが可能となる。 |

## 規制の事前評価書(要旨)

|                           |  |   |
|---------------------------|--|---|
| 政策の名称                     | 国際海陸一貫運送コンテナの自動車運送の安全確保に関する法律案   |   |
| 担当部局                      | 国土交通省自動車交通局安全政策課 電話番号:03-5253-8566 e-mail:g_TPB_AST@mlit.go.jp   |   |
| 評価実施時期                    | 平成22年3月4日  |   |
| 規制の目的、内容及び必要性等            | <p>コンテナは、1980年代以降急速に取扱量が増加しており、現在、コンテナによる貨物の運送は国際物流の中心的地位を占めている。これに伴い、コンテナの規格の大型化も進展しており(40フィート規格コンテナは、全長約12m、高さ9m、総重量30t以上)、自動車運送中の事故が発生した場合、周囲の交通に及ぼす危険性がきわめて高く、人的にも物的にも大きな被害が発生する。</p> <p>コンテナの自動車運送に当たっては、国土交通省において平成17年12月に「国際海上コンテナの陸上における安全輸送ガイドライン」を策定し、関係者への周知に努めてきたところであるが、依然としてコンテナトレーラーの横転事故が年間10件程度発生している状況であり、早急な対策が必要とされている。</p> <p>以上を踏まえ、コンテナの自動車運送の安全の確保を図るため、コンテナ内貨物の品目、重量及び積付けの状況に関する情報等(コンテナ情報)の伝達制度を創設し、受荷主等、本邦発荷主、海貨事業者等、トラック事業者等、これを積載するコンテナトレーラーの運転者に至るまでの一連のコンテナ情報の伝達等を義務付けるほか、貨物自動車運送事業者等(以下「トラック事業者」)の遵守事項等を規定することとする。</p>   |   |
|                           | 法令の名称・関連条項とその内容  | <p>【関連条項】国際海陸一貫運送コンテナの自動車運送の安全確保に関する法律第4条から第7条まで、第9条及び第17条</p> <p>【内容】コンテナの自動車運送の安全を確保するため、受荷主等(輸入海陸一貫運送コンテナの受取りを行う者)をはじめとするコンテナの運送に係る事業者に対し、コンテナ情報をトラック事業者に伝達すること等を義務付けるほか、当該コンテナの運送についてトラック事業者が遵守すべき事項等について定める。</p> |
| 想定される代替案                  | 当該規制の内容を受荷主等、外国発荷主、トラック事業者等による法令に基づかない自主的な取組みとして実施する。  |   |
| 規制の費用                     | 費用の要素  | 代替案の場合  |
| (遵守費用)                    | <p>・受荷主等又は本邦発荷主は海貨事業者等に、海貨事業者等はトラック事業者等に、トラック事業者は運転者に対し、それぞれコンテナ情報を記載した書面等を交付しなければならないこととなるため、コンテナ情報の伝達に係る費用が生じる。</p> <p>・受荷主等がコンテナの重量を測定した場合には、その費用が生じる。</p> <p>・トラック事業者の運転者への指導等に関する費用が生じる。</p>  | 受荷主等が自主的な取組みを実施した場合には、当該規制案と同様の費用が生じる。  |
| (行政費用)                    | トラック事業者に対する輸送の安全確保の命令、トラック事業者の許可の取消し等の行政処分等に係る費用が生じる。  | 特になし  |
| (その他の社会的費用)               | 港湾における重量計の整備に係る費用が生じる。   | 受荷主等が自主的な取組みを実施した場合には、当該規制案と同様の費用が生じる。  |
| 規制の便益                     | 便益の要素  | 代替案の場合  |
|                           | 自動車運送の安全上支障のあるコンテナは運送前に発見され、不適切状態が是正されることとなるとともに、運転者はコンテナ内貨物の特性やコンテナトレーラーの特殊性を踏まえたより安全を考慮した運転が可能となり、コンテナの自動車運送の安全の確保が図られる。   | 受荷主等が自主的な取組みを実施する場合には、当該規制案と同等の便益を得られるものの、罰則等の強制力がないことから、取組みが必ずしも実施されない場合があることが予想され、コンテナトレーラーの運転者がコンテナの状態を把握できないまま運送せざるを得ない状況が改善されないおそれがある。   |
| 政策評価の結果<br>(費用と便益の関係の分析等) | <p>受荷主等・本邦発荷主から運転者に至るまでのコンテナ情報の伝達等を義務付けること、コンテナの運送についてトラック事業者が遵守すべき事項等について規定することにより、コンテナ情報の伝達に係る費用、重量測定の費用、トラック事業者の運転者への指導等に関する費用、行政処分等に係る費用、重量計の整備に係る費用が生じる。</p> <p>ただし、コンテナ情報の伝達については、その義務が課せられることとなる受荷主等、本邦発荷主、海貨事業者等及びトラック事業者は、当該規制がなくとも、通常、契約の相手方(トラック事業者にあつては運転者)に対して運送に係る書面(運送委託書、運送指示書等)を交付しており、事業者にとって大きな追加的負担は生じないと考えられる。</p> <p>また、トラック事業者の遵守事項等の規定についても、これは、貨物自動車運送事業法に基づく国土交通大臣の許可を受けた者であるトラック事業者として当然遵守すべき事項を、コンテナの運送について規定したにすぎないものであり、大きな追加的負担は生じないと考えられる。</p> <p>一方で、当該規制が創設されることにより、自動車運送の安全上支障のあるコンテナは運送前に発見され、不適切状態が是正されることとなるとともに、運転者はコンテナ内貨物の特性やコンテナトレーラーの特殊性を踏まえたより安全を考慮した運転が可能となり、コンテナの自動車運送の安全の確保が図られることとなる。</p> <p>このため、規制による便益は、規制による費用を大きく上回ると考えられ、コンテナの自動車運送の安全の確保を図るという目的に照らし、当該規制案は代替案よりも優れていると考えられる。</p> |   |
| 有識者の見解その他関連事項             | 立案に当たっては、国際海上コンテナの陸上輸送における安全対策検討会議における議論を踏まえた。   |   |
| レビューを行う時期又は条件             | 平成25年度政策チェックアップにおいて事後検証を実施   |   |
| 備考                        | 特になし   |   |

## 規制の事前評価書

評価実施日：平成22年3月4日

|               |  |       |       |
|---------------|--|-------|-------|
| 政策            | 国際海陸一貫運送コンテナの自動車運送の安全確保に関する法律案   |       |       |
| 担当課           | 自動車交通局安全政策課  | 担当課長名 | 山崎 篤男 |
| 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<br/> <b>【関連条項】</b><br/>                     国際海陸一貫運送コンテナの自動車運送の安全確保に関する法律第4条から第7条まで、第9条及び第17条<br/> <b>【内容】</b><br/>                     輸入し、又は輸出される貨物を詰め、その詰替えを行わずに船舶及び自動車を用いて一貫運送されるコンテナ（国際海陸一貫運送コンテナ。以下「コンテナ」という。）の自動車運送の安全を確保するため、受荷主等に対し、当該コンテナに詰められた貨物の品目等に係る情報を貨物自動車運送事業者等（以下「トラック事業者」という。）に伝達すること等を義務付けるほか、当該コンテナの運送についてトラック事業者が遵守すべき事項等について定める。</p> <p>② 規制の目的<br/>                     コンテナの自動車運送の安全の確保を図る。</p> <p>③ 規制の目的に係る目標</p> <p style="margin-left: 20px;">a 関連する政策目標</p> <p style="margin-left: 40px;">5 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保</p> <p style="margin-left: 20px;">b 関連する施策目標</p> <p style="margin-left: 40px;">14 公共交通の安全確保・鉄道の安全性向上、ハイジャック・航空機テロ防止を推進する</p> <p style="margin-left: 20px;">c 関連する業績指標</p> <p style="margin-left: 40px;">100 事業用自動車による事故に関する指標</p> <p style="margin-left: 60px;">①事業用自動車による交通事故死者数</p> <p style="margin-left: 60px;">②事業用自動車による人身事故件数</p> <p style="margin-left: 20px;">d 業績指標の目標値及び目標年度</p> <p style="margin-left: 40px;">①380人（平成25年）</p> <p style="margin-left: 40px;">②43,000件（平成25年）</p> <p style="margin-left: 60px;">（注）上記目標値は、コンテナトレーラーを含むすべての事業用自動車についての数値である。</p> <p style="margin-left: 20px;">e 規制により達成を目指す状況についての具体的な指標</p> <p style="margin-left: 40px;">—</p> <p>④ 規制の内容<br/> <b>【規制の創設】</b><br/>                     (1) コンテナに関する情報の伝達制度の創設<br/>                     受荷主等（輸入海陸一貫運送コンテナの受取りを行う者。以下同じ。）は、外国発荷主（輸入海陸一貫運送コンテナに貨物の詰込みを行う者。以下同じ。）に対し、当該コンテナ内貨物の重量及び積付けの状況に関する情報等を伝達することを求めなければならないこととする。（第4条）<br/>                     受荷主等又は本邦発荷主（輸出海陸一貫運送コンテナに貨物の詰込みを行う者。以下同じ。）はコンテナの陸送の手配を依頼する海貨事業者等に、海貨事業者等はトラック事業者に、トラック事業者はコンテナトレーラーの運転者に対し、貨物の品目、重量及び積付けの状況に関する情報等（コンテナ情報）をそれぞれ伝達しなければならないこととする。（第5条から第7条まで）</p> |       |       |

|          |   |
|----------|---|
|          | <p>また、受荷主等は、輸入海陸一貫運送コンテナの重量に関する情報が外国発荷主から取得できなかった場合には、当該コンテナの重量を測定し、その結果を運転者に伝達しなければならないこととする。(第9条)</p> <p>(2)トラック事業者の遵守事項等の規定</p> <p>トラック事業者は、コンテナ情報等により、コンテナが安全な自動車運送に支障を及ぼすおそれがある状態(過積載、偏荷重等)にあると知ったときは、運転者に対して運送することを命じ、又は運転者が運送することを容認してはならないこととする。また、コンテナの荷台への確実な固定、取得したコンテナ情報を踏まえた安全な速度での運転等を運転者に指導しなければならないこととする。(第17条)</p> <p>⑤ 規制の必要性</p> <p>a 目標と現状のギャップ</p> <p>コンテナは、1980年代以降急速に取扱量が増加しており、現在、コンテナによる貨物の運送は国際物流の中心的地位を占めている。これに伴い、コンテナの規格の大型化も進展しており(40フィート規格コンテナは、全長約12m、高さ9m、総重量30t以上)、自動車運送中の事故が発生した場合、周囲の交通に及ぼす危険性がきわめて高く、人的にも物的にも大きな被害が発生する。</p> <p>コンテナの自動車運送に当たっては、国土交通省において平成17年12月に「国際海上コンテナの陸上における安全輸送ガイドライン」を策定し、関係者への周知に努めてきたところであるが、依然としてコンテナトレーラーの横転事故が年間10件程度発生している状況であり、早急な対策が必要とされている。</p> <p>b 原因分析</p> <p>コンテナは、貨物の盗難防止や密輸防止等の観点から、国際的な商慣行上、一旦貨物を積付け、閉扉・封印した後は、着地で受け取るまでの間、原則として開封しないこととなっている。このため、コンテナの自動車運送に際しては、コンテナトレーラーの運転者が運送開始前にコンテナ内貨物の積付け状況を確認することができず、仮に自動車運送の安全上支障のあるコンテナであっても、運転者はその状態を把握できないまま運送せざるを得ない状況にある。</p> <p>また、コンテナの運送は、専用シャーシ(荷台)を用いて行われるものであり、一般的なトラックとは車両構造が異なる面があるため、運転者は、その特殊性を踏まえた運転を行う必要があるが、必ずしもそれが十分に徹底されていない状況にある。</p> <p>c 課題の特定</p> <p>受荷主等又は本邦発荷主からコンテナトレーラーの運転者に至るまでコンテナ情報が確実に伝達されるようにし、当該情報を踏まえた安全な運送が行われるようにする必要がある。</p> <p>また、運転者は、コンテナトレーラーの構造の特殊性を踏まえた運転等を徹底する必要がある。</p> <p>d 規制の具体的内容</p> <p>コンテナに関する情報の伝達制度を創設し、受荷主等、本邦発荷主、海貨事業者等、トラック事業者に対し、これを積載するコンテナトレーラーの運転者に至るまでの一連のコンテナ情報の伝達等を義務付けるほか、トラック事業者の遵守事項等を規定することとする。</p> |
| 想定される代替案 | 当該規制の内容を受荷主等、外国発荷主、トラック事業者等による法令に基づかない自主的な取組みとして実施する。   |
| 規制の費用    | <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>・受荷主等又は本邦発荷主は海貨事業者等に、海貨事業者等はトラック事業者に、トラック事業者は運転者に対し、それぞれコンテ</li> </ul>   |

|                                 |  |
|---------------------------------|--|
|                                 | <p>ナ情報を記載した書面等を交付しなければならないこととなるため、コンテナ情報の伝達に係る費用が生じる。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・受荷主等がコンテナの重量を測定した場合には、その費用が生じる。</li> <li>・トラック事業者の運転者への指導等に関する費用が生じる。</li> </ul> <p>b 行政費用<br/>トラック事業者に対する輸送の安全確保の命令、トラック事業者の許可の取消し等の行政処分等に係る費用が生じる。</p> <p>c その他の社会的費用<br/>港湾における重量計の整備に係る費用が生じる。</p> <p>② 代替案における費用の要素</p> <p>a 遵守費用<br/>受荷主等が自主的な取組みを実施した場合には、当該規制案と同様の費用が生じる。</p> <p>b 行政費用<br/>特になし</p> <p>c その他の社会的費用<br/>受荷主等が自主的な取組みを実施した場合には、当該規制案と同様の費用が生じる。</p>   |
| <p>規制の便益</p>                    | <p>① 当該規制案における便益の要素<br/>自動車運送の安全上支障のあるコンテナは運送前に発見され、不適切状態が是正されることとなるとともに、運転者はコンテナ内貨物の特性やコンテナトレーラーの特殊性を踏まえたより安全を考慮した運転が可能となり、コンテナの自動車運送の安全の確保が図られる。</p> <p>② 代替案における便益の要素<br/>受荷主等が自主的な取組みを実施する場合には、当該規制案と同等の便益を得られるものの、罰則等の強制力がないことから、取組みが必ずしも実施されない場合があることが予想され、コンテナトレーラーの運転者がコンテナの状態を把握できないまま運送せざるを得ない状況が改善されないおそれがある。</p>   |
| <p>規制の効率性<br/>(費用と便益の関係の分析)</p> | <p>受荷主等・本邦発荷主から運転者に至るまでのコンテナ情報の伝達等を義務付けること、コンテナの運送についてトラック事業者が遵守すべき事項等について規定することにより、コンテナ情報の伝達に係る費用、重量測定の費用、トラック事業者の運転者への指導等に関する費用、行政処分等に係る費用、重量計の整備に係る費用が生じる。</p> <p>ただし、コンテナ情報の伝達については、その義務が課せられることとなる受荷主等、本邦発荷主、海貨事業者等及びトラック事業者は、当該規制がなくとも、通常、契約の相手方（トラック事業者にあつては運転者）に対して運送に係る書面（運送委託書、運送指示書等）を交付しており、事業者にとって大きな追加的負担は生じないと考えられる。</p> <p>また、トラック事業者の遵守事項等の規定についても、これは、貨物自動車運送事業法に基づく国土交通大臣の許可を受けた者であるトラック事業者として当然遵守すべき事項を、コンテナの運送について規定したにすぎないものであり、大きな追加的負担は生じないと考えられる。</p> <p>一方で、当該規制が創設されることにより、自動車運送の安全上支障のあるコンテナは運送前に発見され、不適切状態が是正されることとなるとともに、運転者はコンテナ内貨物の特性やコンテナトレーラーの特殊性を踏まえたより安全を考慮した運転が可能となり、コンテナの自動車運送の安全の確保が図られることとなる。</p> <p>このため、規制による便益は、規制による費用を大きく上回ると考えられ、コンテナの自動車運送の安全の確保を図るという目的に照らし、当該規制案は代替案よりも優れていると考えられる。</p> |

|                                 |   |
|---------------------------------|---|
| <p>有識者の見解、<br/>その他関連事項</p>      | <p>立案に当たっては、国際海上コンテナの陸上輸送における安全対策検討会議における議論を踏まえた。</p>   |
| <p>事後評価又は事後検証<br/>の実施方法及び時期</p> | <p>平成25年度政策チェックアップにおいて事後検証を実施。</p>  |
| <p>その他<br/>(規制の有効性等)</p>        | <p>受荷主等・本邦発荷主から運転者に至るまでのコンテナ情報の伝達等を義務付けること、コンテナの運送についてトラック事業者が遵守すべき事項等について規定することにより、自動車運送の安全上支障のあるコンテナは運送前に発見され、是正されることとなるとともに、運転者はコンテナ内貨物の特性やコンテナトレーラーの特殊性を踏まえたより安全を考慮した運転が可能となり、コンテナの自動車運送の安全の確保が図られることから、当該規制は有効である。</p> |

## 規制の事前評価書(要旨)

|                |  |   |
|----------------|--|---|
| 政策の名称          | 海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律施行令の一部を改正する政令案   |   |
| 担当部局           | 国土交通省総合政策局海洋政策課<br>電話番号： 03-5253-8962<br>e-mail: tanaka-y299@mlit.go.jp<br>国土交通省海事局安全基準課<br>電話番号： 03-5253-8962<br>e-mail: nishi-t2iv@mlit.go.jp  |   |
| 評価実施時期         | 平成22年3月24日   |   |
| 規制の目的、内容及び必要性等 | 規制の目的<br>1973年の船舶による汚染の防止のための国際条約附属書VI(船舶による大気汚染の防止のための規則)の改正に対応するもの。<br><br>規制の内容<br>I. 船舶の原動機からの窒素酸化物の放出量に係る放出基準を強化する。(海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律施行令第11条の7)<br>II. 船舶に使用する燃料油の基準のうち、硫黄分濃度の基準を強化する。(海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律施行令第11条の10及び第11条の11)<br>III. 船舶において焼却が禁止されるものの対象を拡大する。(海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律施行令第12条)<br><br>規制の必要性<br>1. 船舶の航行においては、適切な規制を設けられない場合は、窒素酸化物等の排出ガスの放出による大気汚染につながるおそれがある。(=目標と現実のギャップ)<br>2. 大気汚染の防止のために、海洋汚染等防止法において窒素酸化物の放出量に係る基準、硫黄酸化物の放出を抑制するための燃料油の基準等の規制を設けているところではあるが、これらの規制をより実効あらしめるため規制を強化することが必要である。(=原因分析)<br>3. このため、国際移動性を有する船舶による大気汚染を防止するためには、国際条約の内容を担保し、我が国においても窒素酸化物の放出量に係る放出基準の強化等を行う必要がある。(=課題の特定)<br>4. よって、I～IIIの規制を設けることが必要である。(=規制の具体的内容) |   |
|                | 法令の名称・関連条項とその内容  | I. 海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律施行令第11条の7<br>II. 海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律施行令第11条の10及び第11条の11<br>III. 海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律施行令第12条   |
| 想定される代替案       | 規制の内容については我が国において独自に条約と異なるものを設けることはできないため、規制を設けないこととするを代替案とする。   |   |
| 規制の費用          | 費用の要素  | 代替案の場合  |
| (遵守費用)         | 原動機からの窒素酸化物の放出量に係る放出基準が強化されることから当該規制適用後に建造された船舶については原動機の設置費用が上がる可能性があること、燃料油の硫黄分濃度の基準が強化されることから燃料油費用が上がること、船上焼却が禁止されるものの追加により陸上処分のための費用等が必要となることから、新たな遵守費用としてそれらにかかる費用が生じることとなる。   | なし  |
| (行政費用)         | 行政においては、体制強化等を行うことなく対応できるものであり、費用は生じない。  | なし  |
| (その他の社会的費用)    | なし   | なし  |
| 規制の便益          | 便益の要素  | 代替案の場合  |
|                | 船舶からの窒素酸化物等の排出ガスの放出を抑制するための規制を強化することにより、大気汚染の防止に資するものとなる。また、国際基準に則った基準を我が国の船舶が遵守することにより、国際条約違反の状態となることを回避し、外国の港においてポートステートコントロールを受けた際に、是正命令等を発出され、船舶の運航が阻害されるおそれなくなり、その場合の経済的損失を回避することができる。  | 船舶からの窒素酸化物等の排出ガスの放出を抑制するための規制を強化することができず、大気汚染につながるおそれがあり、さらに、我が国の船舶が国際条約違反の状態となることから、外国の港に入港し、ポートステートコントロールを受けた際に、是正命令等を発出されるおそれがあり、それにより船舶の運航が阻害される可能性がある。また、国際条約の適切な履行を行わないことにより、我が国の国際的プレゼンスが著しく低下することとなる。 |

|                                   |  |
|-----------------------------------|--|
| <p>政策評価の結果<br/>(費用と便益の関係の分析等)</p> | <p>原動機からの窒素酸化物の放出量に係る放出基準が強化されることから当該規制適用後に建造された船舶については原動機の設置費用が上がる可能性があること、燃料油の硫黄分濃度の基準が強化されることから燃料油費用が上がること、船上焼却が禁止されるものの追加により陸上処分のための費用等が必要となることから、新たな遵守費用としてそれらにかかる費用が生じることとなるが、その負担は特に大きな負担とされないと考えられる。</p> <p>一方、船舶からの窒素酸化物等の排出ガスの放出を抑制するための規制により、大気汚染の防止に資するものとなる。</p> <p>また、窒素酸化物の放出量に係る放出基準、船舶に使用する燃料油の硫黄分濃度の基準の不適合による国際条約違反の状態となることを回避し、外国の港においてポートステートコントロールを受けた際に、是正命令等を発出され船舶の運航が阻害されるおそれなくなり、その場合の経済的損失を回避することができる。</p> <p>このため、規制による便益は規制による費用を大きく上回ると言えることから、当該規制案は規制をしないという代替案よりも優れていると言える。</p> |
| <p>有識者の見解その他関連事項</p>              | <p>特になし</p>  |
| <p>レビューを行う時期又は条件</p>              | <p>船舶による大気汚染の防止のための規制については、国際会議で議論され、国際条約として反映されるものであり、規制の効果は我が国のみで検証することは不可能であるが、国際的動向等を踏まえて必要に応じて検討を行う。</p>  |
| <p>備考</p>                         |  |

## 規制の事前評価書

評価実施日：平成 22 年 3 月 24 日

|               |  |       |                             |
|---------------|--|-------|-----------------------------|
| 政策            | 海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律施行令の一部を改正する政令案   |       |                             |
| 担当課           | 総合政策局海洋政策課<br>海事局安全基準課   | 担当課長名 | 海洋政策課長 天谷直昭<br>安全基準課長 久保田秀夫 |
| 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;">Ⅰ. 船舶の原動機からの窒素酸化物の放出量に係る放出基準の強化（海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律施行令第 11 条の 7）</p> <p style="margin-left: 20px;">Ⅱ. 船舶に使用する燃料油の基準のうち、硫黄分濃度の基準の強化（海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律施行令第 11 条の 10 及び第 11 条の 11）</p> <p style="margin-left: 20px;">Ⅲ. 船舶において焼却が禁止されるものの対象の拡大（海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律施行令第 12 条）</p> <p>② 規制の目的</p> <p style="margin-left: 20px;">1973 年の船舶による汚染の防止のための国際条約附属書 VI（船舶による大気汚染の防止のための規則）の改正に対応するもの。</p> <p>③ 規制の目的に関係する目標</p> <p style="margin-left: 20px;">a 関連する政策目標</p> <p style="margin-left: 40px;">2 良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現</p> <p style="margin-left: 20px;">b 関連する施策目標</p> <p style="margin-left: 40px;">4 海洋・沿岸域環境や港湾空間の保全・再生・形成、海洋廃棄物処理、海洋汚染防止を推進する</p> <p style="margin-left: 20px;">c 関連する業績指標</p> <p style="margin-left: 40px;">なし</p> <p style="margin-left: 20px;">d 業績指標の目標値及び目標年度</p> <p style="margin-left: 40px;">なし</p> <p style="margin-left: 20px;">e 規制により達成を目指す状況についての具体的指標</p> <p style="margin-left: 40px;">なし</p> <p>④ 規制の内容</p> <p style="margin-left: 20px;">Ⅰ. 関係</p> <p style="margin-left: 40px;">【規制の拡充】</p> <p style="margin-left: 40px;">平成 23 年 1 月 1 日以降に建造された船舶に設置される原動機からの窒素酸化物の放出量については現行より厳しい基準を適用することとする。</p> <p style="margin-left: 20px;">Ⅱ. 関係</p> <p style="margin-left: 40px;">【規制の拡充】</p> <p style="margin-left: 40px;">船舶に使用する燃料油の基準のうち、硫黄分濃度の基準を以下のとおり強化する等、基準値を改正する。</p> <p style="margin-left: 40px;">・バルティック海海域及び北海海域 1.5%→1.0%（平成 22 年 7 月 1 日）</p> <p style="margin-left: 40px;">・それ以外の海域 4.5%→3.5%（平成 24 年 1 月 1 日）</p> <p style="margin-left: 40px;">また、これに伴い、バルティック海海域及び北海海域において硫黄酸化物放出低減装置を使用する場合の燃料油の硫黄分濃度の基準を 4.5%から 3.5%とする。（平成 24 年 1 月 1 日）</p> <p style="margin-left: 20px;">Ⅲ. 関係</p> <p style="margin-left: 40px;">【規制の拡充】</p> <p style="margin-left: 40px;">船舶において焼却が禁止されるものとして、窒素酸化物の放出量を低減させるための装置又は硫黄酸化物放出低減装置の使用に伴い発生する残留</p> |       |                             |

|                 |  |
|-----------------|--|
|                 | <p>物を追加する。</p> <p>⑤ 規制の必要性</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 船舶の航行においては、適切な規制を設けられない場合は、窒素酸化物等の排出ガスの放出による大気汚染につながるおそれがある。(＝目標と現実のギャップ)</li> <li>2. 大気汚染の防止のために、海洋汚染等防止法において窒素酸化物の放出量に係る基準、硫黄酸化物の放出を抑制するための燃料油の基準等の規制を設けているところではあるが、これらの規制をより実効あらしめるため規制を強化することが必要である。(＝原因分析)</li> <li>3. このため、国際移動性を有する船舶による大気汚染を防止するためには、国際条約の内容を担保し、我が国においても窒素酸化物の放出量に係る放出基準の強化等を行う必要がある。(＝課題の特定)</li> <li>4. よって、④ I～Ⅲの規制を設けることが必要である。(＝規制の具体的内容)</li> </ol>  |
| <p>想定される代替案</p> | <p>規制の内容については我が国において独自に条約と異なるものを設けることはできないため、規制を設けないこととするを代替案とする。</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> <ol style="list-style-type: none"> <li>a 遵守費用       <p>原動機からの窒素酸化物の放出量に係る放出基準が強化されることから当該規制適用後に建造された船舶については原動機の設置費用が上がる可能性があること、燃料油の硫黄分濃度の基準が強化されることから燃料油費用が上がること、船上焼却が禁止されるものの追加により陸上処分のための費用等が必要となることから、新たな遵守費用としてそれらにかかる費用が生じることとなる。</p> </li> <li>b 行政費用       <p>行政においては、体制強化等を行うことなく対応できるものであり、費用は生じない。</p> </li> <li>c その他の社会的費用       <p>なし</p> </li> </ol> <p>② 代替案における費用の要素</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a 遵守費用       <p>なし</p> </li> <li>b 行政費用       <p>なし</p> </li> <li>c その他の社会的費用       <p>なし</p> </li> </ol> |
| <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>船舶からの窒素酸化物等の排出ガスの放出を抑制するための規制を強化することにより、大気汚染の防止に資するものとなる。また、国際基準に則った基準を我が国の船舶が遵守することにより、国際条約違反の状態となることを回避し、外国の港においてポーステートコントロールを受けた際に、是正命令等を発出され、船舶の運航が阻害されるおそれなくなり、その場合の経済的損失を回避することができる。</p> <p>② 代替案における便益の要素</p> <p>船舶からの窒素酸化物等の排出ガスの放出を抑制するための規制を強化することができず、大気汚染につながるおそれがあり、さらに、我</p>  |

|                                 |  |
|---------------------------------|--|
|                                 | <p>が国の船舶が国際条約違反の状態となることから、外国の港に入港し、ポートステートコントロールを受けた際に、是正命令等を発出されるおそれがあり、それにより船舶の運航が阻害される可能性がある。また、国際条約の適切な履行を行わないことにより、我が国の国際的プレゼンスが著しく低下することとなる。</p>   |
| <p>規制の効率性<br/>(費用と便益の関係の分析)</p> | <p>原動機からの窒素酸化物の放出量に係る放出基準が強化されることから当該規制適用後に建造された船舶については原動機の設置費用が上がる可能性があること、燃料油の硫黄分濃度の基準が強化されることから燃料油費用が上がること、船上焼却が禁止されるものの追加により陸上処分のための費用等が必要となることから、新たな遵守費用としてそれらにかかる費用が生じることとなるが、その負担は特に大きな負担とならないと考えられる。</p> <p>一方、船舶からの窒素酸化物等の排出ガスの放出を抑制するための規制により、大気汚染の防止に資するものとなる。</p> <p>また、窒素酸化物の放出量に係る放出基準、船舶に使用する燃料油の硫黄分濃度の基準の不適合による国際条約違反の状態となることを回避し、外国の港においてポートステートコントロールを受けた際に、是正命令等を発出され船舶の運航が阻害されるおそれなくなり、その場合の経済的損失を回避することができる。</p> <p>このため、規制による便益は規制による費用を大きく上回ると言えることから、当該規制案は規制をしないという代替案よりも優れていると言える。</p> |
| <p>有識者の見解、<br/>その他関連事項</p>      | <p>特になし</p>  |
| <p>事後評価又は事後検証<br/>の実施方法及び時期</p> | <p>船舶による大気汚染の防止のための規制については、国際会議で議論され、国際条約として反映されるものであり、規制の効果は我が国のみで検証することは不可能であるが、国際的動向等を踏まえて必要に応じて検討を行う。</p>  |
| <p>その他<br/>(規制の有効性等)</p>        | <p>国際条約の内容を我が国の国内法令たる海洋汚染等防止法施行令においても担保することにより、大気汚染の防止のための規制が講じられることから、当該規制は有効である。</p>   |