

規制の事前評価書

評価実施日：平成24年2月17日

政策	海上運送法の一部を改正する法律案		
担当課	海事局外航課	担当課長名	平田徹郎
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> <ul style="list-style-type: none"> ○法律案の名称・関連条項 海上運送法 第39条の5、第39条の7 ○内容 準日本船舶の認定制度を創設し、認定を受けた準日本船舶を運航する対外船舶運航事業者に対し、総トン数等の測度、認定事項の変更時等における届出、及び認定証記載事項の変更時における書換え申請を義務づけるとともに、国土交通大臣は事業者に対し報告徴収及び立入検査をできることとする。 <p>② 規制の目的</p> <p>対外船舶運航事業者が運航する日本船舶以外の船舶で、その子会社が所有するもののうち、認定要件を満たす船舶を準日本船舶として認定することにより、航海命令による航海に確実かつ速やかに従事できる船舶の確保及び日本船舶に国籍を変更するための手続きの迅速化を図るため。</p> <p>③ 規制の目的に関係する目標</p> <ul style="list-style-type: none"> a 関連する政策目標 <ul style="list-style-type: none"> 6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 b 関連する施策目標 <ul style="list-style-type: none"> 19 海上物流基盤の許可等総合的な物流体系整備の促進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する c 関連する業績指標 — d 業績指標の目標値及び目標年度 — e 規制により達成を目指す状況についての具体的指標 準日本船舶の隻数等の目標については、法律施行に伴い策定する基本方針において定める予定である。 <p>④ 規制の内容【規制の創設】</p> <p>対外船舶運航事業者は、準日本船舶の認定の申請をしようとするとき、又は認定後に総トン数等に変更があったときは、総トン数等の測度を受けなければならないこととする。</p> <p>また、認定を受けた準日本船舶に係る事項に変更があったとき等は、国土交通大臣に届け出なければならないこととする。この場合において、当該変更事項が認定証の記載事項に該当するときは、認定証の書換えを申請しなければならないこととする。加えて、準日本船舶を譲り受けたとき等にもその旨届け出なければならないこととする。</p> <p>このほか、国土交通大臣は、対外船舶運航事業者に対して、準日本船舶に係る事項等について報告をさせ、又はその職員に、事業者の事業場又は事務所に立ち入り、準日本船舶に関する物件を検査させ、若しくは関係者に質問させることができることとする。</p>		

⑤ 規制の必要性

a. 目標と現状のギャップ

四面環海の我が国にとって、貿易量の 99.7%を担う外航海運は、我が国経済、国民生活を支えるライフラインとして極めて重要であるが、安定的な海上輸送の核となるべき日本船舶は急速に減少しており、憂慮すべき事態となっている。平成 19 年 12 月の交通政策審議会海事分科会国際海上輸送部会答申では、非常時を含む安定的な国際海上輸送の確保に必要な日本船舶数は 450 隻と試算された。これを受け、平成 20 年の海上運送法の一部改正において、船舶運航事業者等が作成する日本船舶・船員確保計画の国土交通大臣による認定制度の創設、航海命令の範囲の拡大、認定事業者に対する課税の特例（いわゆるトン数標準税制）の創設等の措置を講じ、日本船舶数は増加に転じたものの、その隻数は平成 22 年 6 月時点において 119 隻であり、現在のペースでの日本船舶 450 隻の確保には相当の時間を要する見込みである。

b. 原因分析

日本船舶数を増やすためには、既存の外国船舶を日本船舶に転籍させることに加え、新造船を日本船舶として登録することが必要となるが、いずれについても進んでいないのが現状である。現に航海に従事している外国船舶の日本船舶への転籍が進まないことの原因については、その手続に一定の期間を要することから、一度に数多くの船舶の国籍変更を行った場合、その期間運航を止めることとなり事業に大きな影響が及ぶためと考えられる。また、日本船舶の新たな建造が伸び悩んでいることの原因については、近年の低調な市況下にあって事業者の投資余力が乏しいためであると考えられる。

c. 課題の特定

日本船舶を急速に増加させることが難しい中、我が国の安定的な国際海上輸送の確保を担保するための措置の一つとして、海上運送法第 26 条に規定する航海命令が考えられる。航海命令については、船籍に関わらず対外船舶運航事業者に航路等を指定して命ずることができるが、外国船舶については、理論上、当該船舶の船籍国が旗国主義に基づき管轄権を及ぼす事ができるため、同一の船舶について管轄権の競合が生じるおそれがある。このため、航海命令を確実に履行しようとする場合には、日本船舶が最も望ましいが、b. を踏まえると、日本船舶を早期に急増させることは難しい。よって、日本船舶の確保に加え、航海命令時に日本船舶に国籍変更して管轄権の競合を解消することが可能な外国船舶を早急に確保する必要がある。

d. 規制の具体的内容

対外船舶運航事業者は、その子会社が所有し自ら運航する外国船舶について、準日本船舶の認定の申請をしようとするとき、又は認定を受けた後に総トン数等に変更があったときは、国土交通大臣が行う総トン数等の測度を受けなければならないこととする。

また、準日本船舶に係る事項について変更があったとき、又は航海命令による航海に確実に従事させることができなくなるおそれがある事由が生じたときは、国土交通大臣にその旨を届け出なければならないこととする。この場合において、当該変更事項が認定証の記載事

	<p>項に該当するときは、認定証の書換えを申請しなければならないこととする。加えて、準日本船舶を譲り受けたとき等にもその旨届け出なければならないこととする。</p> <p>このほか、国土交通大臣は、準日本船舶を運航する対外船舶運航事業者に対して、準日本船舶に係る事項等について報告をさせ、又はその職員に、事業者の事業場又は事務所に立ち入り、準日本船舶に関する帳簿・書類等の物件を検査させ、若しくは関係者に質問させることができることとする。</p>
<p>想定される代替案</p>	<p>当該規制の内容を義務ではなく任意とするという代替案が考えられる。</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> <p>総トン数等の測度には通常1ヶ月程度の時間を要するため、その間航行ができなくなるという費用が、対外船舶運航業者に生じる。また、測度手数料の負担が業者に生じる。なお、これらの費用については、現行法上、外国船舶の日本船舶への転籍時に必要となる総トン数等の測度の費用と同じものであり、追加的な費用は発生しない。</p> <p>変更の届出及び認定証の書換え申請については、①準日本船舶に係る事項についての変更の有無を把握し、国に届出を行うための費用、②（①の事項が認定証の記載事項に該当する場合）認定証の書換えを申請する費用、③準日本船舶を譲り受けたとき等の国に届出を行うための費用が、対外船舶運航業者に生じる。①、③については、届出事項が船舶の名称等、事業者にとって容易に把握できる事項であることから、時間的・金銭的な費用は僅少であると考えられる。②についても、変更事項について書類で認定証の書換えの申請を行うものであり、費用は小さいと考えられる。</p> <p>報告・立入検査については、①国から報告を求められた場合に準日本船舶に係る事項について報告を行う費用、②国による立入検査を受け入れる費用が、対外船舶運航業者に生じる。①については、当該対外船舶運航事業者が運航し、その子会社が所有する準日本船舶についての報告であることから、状況等の把握に要する費用は僅少であると考えられる。②については、あくまで準日本船舶制度の施行に必要な範囲内で、届出、報告等を補完する必要がある場合に行う検査であることから、さほど大きなものではないと考えられる。</p> <p>b 行政費用</p> <p>測度官が総トン数等の測度を行う費用が、国に生じる。なお、この費用については、現行法上、外国船舶の日本船舶への転籍時に必要となる総トン数等の測度の費用と同じものであるため追加的な費用は発生しない。</p> <p>また、①変更届出事項について確認を行う費用、②（①の事項が認定証の記載事項に該当する場合）認定証の書換えを行う費用、③準日本船舶を譲り受けたとき等の国に届出を行うための費用が、国に生じる。①～③のいずれについても、その届出の受理等に特段大きな労力を要するものではないことから、費用は僅少であると考えられる。このほか、事業者に対し準日本船舶に係る事項について報告を求める費用、及び事業場等に立入検査を行う費用が、国に生じる。いずれについても、特段の体制強化等を行う必要なく対応できるものと考えられ、費用の増加は僅少である。</p> <p>c その他の社会的費用</p> <p>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 総トン数等の測度については、船舶の登録及び船舶国籍証書の交付等の条件となっていることから、準日本船舶の認定時等の測度を任意とした場合、転籍時に、結局、測度を受ける必要が生じるため、現行法及び当該規制案と同様の費用が生じることとなる。 変更の届出及び認定証の書換え申請については、任意で届出を行う場合に限り、費用が対外船舶運航事業者に生じる。また、準日本船舶を譲り受けたとき等の届出についても同様である。 報告・立入検査についても、任意で行う場合に限り、それらに応じる費用が対外船舶運航事業者に生じる。</p> <p>b 行政費用 総トン数等の測度については、船舶の登録及び船舶国籍証書の交付等の条件となっていることから、準日本船舶の認定時等の測度を任意とした場合、転籍があったときに、結局、測度を行う必要が生じるため、現行法及び当該規制案と同様の費用が生じることとなる。 準日本船舶に係る事項についての変更の有無を把握することを目的に、対外船舶運航事業者に対し定期的に調査等を行う費用が、国に発生する。これは、当該規制案において生ずる費用に比して大きなものとなる。 また、法令に基づかない措置として、対外船舶運航事業者に対し報告徴収・立入検査等を行う費用が国に発生する。これについては、当該規制案と同様の費用である。</p> <p>c その他の社会的費用 国がその時点での準日本船舶の状況を正確に把握することが困難となり、安定的な国際海上輸送を確保できなくなるおそれがある。</p>
<p>規制の便益</p>	<p>①当該規制案における便益の要素 準日本船舶については、その認定時にあらかじめ測度を行うことで、日本船舶への転籍時の測度を不要とする特例（第39条の6により措置）を設けるため、対外船舶運航事業者が自ら運航する外国船舶を日本船舶に転籍する際、速やかに転籍を行うことが可能となり、航海命令による航海に確実かつ速やかに従事できる船舶を確保できる。 また、準日本船舶に係る事項について変更が生じる度に国がその情報を得ることができるようになるため、国が準日本船舶の状況を常に正確に把握することが可能となる。これは、安定的な国際海上輸送の確保のために必要不可欠であることから、当該便益は大きいと言える。</p> <p>②代替案における便益の要素 特になし。</p>
<p>規制の効率性 （費用と便益の関係の分析）</p>	<p>当該規制を行った場合、国籍変更時の手続を速やかに行うことが可能となり、準日本船舶の申請が促進されるものと考えられる。また、国が準日本船舶の状況を正確に把握することが可能となる。一方、測度に関する費用については、現行の法制度上において転籍時に生じる費用と同様のものである。また、その他の費用については、いずれも軽微なものである。以上より、当該規制の便益は当該規制の費用を上回るといえる。 なお、代替案については、対外船舶運航事業者が準日本船舶について総トン数等の変更及び譲渡等があったにもかかわらず届出がされない場合、準日本船舶の状況を正確に把握することが困難となり、安定的な国際海上輸送を確保できなくなるおそれがある。従って、代替案においては、便益が規制の費用を下回るといえる。</p>
<p>有識者の見解、 その他関連事項</p>	<p>特になし。</p>

事後評価又は事後検証の実施方法及び時期	平成29年度にRIA事後検証シートにより事後検証を実施。
その他 (規制の有効性等)	準日本船舶の認定制度の創設により、航海命令による航海に确实かつ速やかに従事する準日本船舶を確保し、その状況を正確に把握することが可能となり、安定的な国際海上輸送の確保が図られることから、当該規制は有効である。