

規制の事後評価書

法律又は政令の名称：海上運送法の一部を改正する法律（平成24年法律第88号）

規制の名称：準日本船舶の認定に係る総トン数等の測度等

規制の区分：新設、改正（拡充、緩和）、廃止 ※いずれかに○印を付す。

担当部署：海事局外航課

評価実施時期：平成30年3月28日

1 事前評価時の想定との比較

- ① 課題を取り巻く社会経済情勢や科学技術の変化による影響及び想定外の影響の発現の有無

事前評価時点では、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の確保には、相当の時間を要する見込みであったため、日本船舶を補完するものとして、準日本船舶（※）制度を創設したが、その後、船腹過剰や中国経済の減速等を背景に国際海運市況が歴史的に低迷し、我が国海外航海運企業においては厳しい経営環境下で船隊規模を縮小せざるを得ない状況が生じ、これまでのペースで日本船舶を増加させることが一層困難な状況となった。

※準日本船舶：対外船舶運航事業者が運航する外国船舶のうち、航海命令に際し日本船舶に転籍することで、旗国主義による船籍国との管轄権の競合を回避し、航海命令による航海に確実かつ速やかに従事することが可能なものとして、海上運送法に基づき認定を受けた船舶。

- ② 事前評価時におけるベースラインの検証

【規制の新設】

非常時を含む安定的な国際海上輸送の確保のために必要とされる日本船舶 450 隻を短期間で達成することは困難である中で、平成 29 年央に 262 隻とすることを当面の目標としていたが、船腹過剰や中国経済の減速等を背景に、国際海運市況が歴史的に低迷したことの影響を受け、平成 29 年央において 236 隻（※）と目標を下回る状況で推移している。

本規制を導入しなかった場合、航海命令時に日本船舶への転籍に時間を要するなど、非常時における安定的な国際海上輸送の確保が困難となる恐れがある。

※過去の実績を踏まえた推計値

③ 必要性の検証

国際海運市況の低迷の影響により、従前のペースで日本船舶を増加させることが一層困難な状況が生じており、これまで以上に準日本船舶の必要性が増していると言える。このため、引き続き、安定的な国際海上輸送の確保のためには、日本船舶に加えて、準日本船舶の確保が必要であり、その認定に係る本規制の必要性は引き続き認められる。

2 費用、効果（便益）及び間接的な影響の把握

④ 「遵守費用」の把握

i. 総トン数等の測度に要する費用

総トン数等の測度に係る手数料の負担が事業者が生じるが、当該費用は他の現行法制度上、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であり、仮に本規制がなくても、航海命令により準日本船舶を日本船舶に転籍する場合に生じる費用であることから、追加的な費用ではない。

また、事業者と測度実施日を前広に調整することで、荷役等期間中に測度を実施できており、当該測度により船舶が航行できなくなるという費用は生じていない。

（参 考）

準日本船舶の認定申請件数及び総トン数等の測度にかかる手数料の納付実績は以下のとおり。

<準日本船舶の認定申請件数>

	H25	H26	H27	H28
認定申請件数	27	19	29	22

<準日本船舶の総トン数等の測度に係る手数料>

	H25	H26	H27	H28
手数料総額（円）	47,154,800	34,427,400	59,334,000	48,933,800

ii. 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

	H25	H26	H27	H28
変更届出件数	0	0	0	1

準日本船舶に係る認定事項の変更に係る届出件数は上記のとおりである。

本手続きについては、事前評価時に費用は僅少であると想定していたところ、実績は1件にとどまり、また届出事項は船舶の名称等、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・金銭的な費用はほとんど発生していないと考えられる。

iii. 認定証の書換えを申請する費用

	H25	H26	H27	H28
書換え申請件数	0	0	0	1

認定証の書換え申請の件数は上記のとおりである。

本手続きについては、事前評価時に費用は僅少であると想定していたところ、実績は1件にとどまり、また上記(ii.)の事項が認定証の記載事項に該当する場合に、書類により認定証の書換えの申請を行うものであることから、時間的・金銭的な費用はほとんど発生していないと考えられる。

iv. 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

	H25	H26	H27	H28
譲受等届出件数	0	6	14	8

準日本船舶を譲り受けたとき等の届出の件数は上記のとおりである。

本手続きについては、事前評価時に費用は僅少であると想定していたところ、実績は年平均7件(28件/4年)にとどまり、また届出事項は船舶の名称等、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・金銭的な費用はほとんど発生していないと考えられる。

v. 報告・立入検査に係る費用

	H25	H26	H27	H28
報告件数	3	4	4	5

準日本船舶に係る報告件数は上記のとおりである。

本手続きについては、事前評価時に費用は僅少であると想定していたところ、実績が少なく、また報告事項は船舶の名称等、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・金銭的な費用はほとんど発生していないと考えられる。

なお、立入検査の実績はなく、費用は生じていない。

⑤ 「行政費用」の把握

i. 総トン数等の測度に要する費用

準日本船舶の認定に係る申請件数は上記(④参照)のとおりである。

総トン数等の測度の実施に係る費用が生じるが、当該費用は他の現行法制度上、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実施に係る費用と同様に、実費を勘案した手数料を事業者から徴収している。

ii. 変更届出事項について確認を行う費用

準日本船舶に係る認定事項の変更に係る届出件数は上記（④参照）のとおりである。

本手続きについては、事前評価時に費用は僅少であると想定していたところ、実績は1件にとどまり、また届出受理に特段大きな労力を要するものではないことから、費用はほとんど発生していない。

iii. 認定証の書換えを行う費用

認定証の書換え申請の件数は上記（上記④参照）のとおりである。

本手続きについては、事前評価時に費用は僅少であると想定していたところ、実績は1件にとどまり、また申請受理及び認定証の書換えに特段大きな労力を要するものではないことから、費用はほとんど発生していない。

iv. 準日本船舶を譲り受けたとき等に国に行う届出の受理のための費用

準日本船舶を譲り受けたとき等の届出の件数は上記（④参照）のとおりである。

本手続きについては、事前評価時に費用は僅少であると想定していたところ、実績は年平均7件（28件/4）にとどまり、また届出受理に特段大きな労力を要するものではないことから、費用はほとんど発生していない。

v. 報告・立入検査に係る費用

準日本船舶に係る報告件数は上記（⑤参照）のとおりである。

本手続きについては、事前評価時に費用は僅少であると想定していたところ、実績が少なく、また報告受理に特段大きな労力を要するものではないことから、費用はほとんど発生していない。

また、立入検査の実績はなく、費用は生じていない。

⑥ 効果（定量化）の把握

【規制の新設・強化】

[効果]

	年度末	H25	H26	H27	H28
測定指標					
準日本船舶数（隻）		27	40	55	69

当該規制の効果は、日本船舶を補完するものとして日本船舶以外に、本規制による現行制度で確保された準日本船舶数（実績）であり、航海命令による航海に確実かつ速やかに従事できる準日本船舶として、平成28年度末で69隻を確保している。本規制を導入しなかった場合、航海命令時に日本船舶への転籍に時間を要すなど、非常時における安定的な国際海上輸送の確保が困難となる恐れがあることを踏まえれば、当該規制の効果は大きいと考える。

⑦ 便益（金銭価値化）の把握

準日本船舶 69 隻が航海命令時の航海に確実にかつ速やかに従事できることを金銭価値化して把握することは困難である。

⑧ 「副次的な影響及び波及的な影響」の把握

本規制の導入により発現した副次的な影響は確認されなかった。

3 考察

⑨ 把握した費用、効果（便益）及び間接的な影響に基づく妥当性の検証

当該規制の導入に伴い発生した費用について、遵守費用として総トン数等の測度に要する費用については追加的な費用ではなく、その他の費用についてはほとんど発生していない。また行政費用における総トン数等の測度に要する費用については実費を勘案した手数料を事業者から徴収しており、その他の費用についてはほとんど発生していない。（上記④⑤参照）

これに対して、当該規制の導入に伴う効果としては、航海命令時に日本船舶へ転籍し、航海に確実にかつ速やかに従事することが可能となる準日本船舶 69 隻が確保されている（上記⑥参照）。

これら費用と効果を踏まえると、費用に対して効果が大きく、今後も同様の効果が得られると考えられることから、当該規制を継続することは妥当である。

また、規制の事前評価時以降、外航海運市況の低迷を受けて対外船舶運航事業者の船隊規模を縮小する状況が生じたことから、これまでのペースで日本船舶及び従前の準日本船舶を確保していくことが困難であることに鑑み、準日本船舶の対象範囲を拡大する等を内容とする「海上運送法の一部を改正する法律案」を第 193 回通常国会に提出し、平成 29 年 4 月に成立、同年 10 月に施行したところである。