

規制の事前評価書(要旨)

法律又は政令の名称	海事業業の基盤強化のための海上運送法等の一部を改正する法律案
規制の名称	<p>(1) 契約書面の交付義務付け(内航海運業法第9条)</p> <p>(2) 船員の過労防止のための運航計画作成の適正化(内航海運業法第12条)</p> <p>(3) 利用運送を行う場合の輸送の安全の確保を阻害する行為の禁止(内航海運業法第19条)</p> <p>(4) 荷主に対する配慮義務と勧告・公表制度の創設(内航海運業法第29条・第30条)</p> <p>(5) 船舶管理業の法定化(内航海運業法第2条等)</p> <p>(6) 船舶所有者による労務管理の適正化(船員法第37条、第67条、新設)</p> <p>(7) 労働時間に関する例外規定の見直し(船員法第68条)</p> <p>(8) 変更後の労働条件の明示の義務付け(船員職業安定法第16条)</p> <p>(9) 無料職業紹介事業者及び船員派遣事業者の欠格事由の整備・拡充(船員職業安定法第35条、第56条)</p> <p>(10) 派遣船員に係る男女雇用機会均等法等の適用に関する特例(船員職業安定法第91条、第91条の2、第91条の3)</p>
規制の区分	新設、拡充
担当部局	国土交通省海事局内航課・船員政策課
評価実施時期	令和3年2月4日
規制の目的、内容及び必要性等	<p>(1) 契約書面の交付義務付け 内航海運業者に対し、内航海運業に係る役務の対価その他の国土交通省令で定める事項を契約時に書面又は電磁的記録により提供する義務を課する。</p> <p>(2) 船員の過労防止のための運航計画作成の適正化 オペレーター(内航海運業者のうち荷主と運送契約を締結し運送を行う者)に対し、船員の労働時間を考慮した適切な運航計画の作成その他の船員の過労を防止するために必要な措置を講じなければならない義務を課する。 また、オペレーターが、当該措置を講ずるに当たっては、船舶所有者からの意見を尊重しなければならないこととする義務を課する。</p> <p>(3) 利用運送を行う場合の輸送の安全の確保を阻害する行為の禁止 元請けのオペレーターに対し、下請けのオペレーターが輸送の安全に係る規定を遵守することにより輸送の安全を確保することについて、これを阻害する行為を禁止することとする。</p> <p>(4) 荷主に対する配慮義務と勧告・公表制度の創設 荷主に対し、オペレーターが内航海運業法等を遵守して事業を遂行することができるよう、必要な配慮をしなければならないこととするとともに、オペレーターの違反行為が荷主の指示・行為に起因するものであると認められるときは、国土交通大臣が当該荷主に対して当該違反行為の再発防止を図るため適当な措置をとるべきことを勧告できるとし、勧告したときはその旨を公表するものとする義務を課する。</p> <p>(5) 船舶管理業の法定化 船舶管理業務を行う場合は国土交通大臣の登録を受けなければならないこととし、輸送の安全の確保に関する命令や事業停止等の処分ができるようにする。</p> <p>(6) 船舶所有者による労務管理の適正化 船員の労務管理の適正化を図るため、船舶所有者に対して労働時間の記録、労務管理責任者の選任及び労務管理上適切な措置を講じること等を義務付ける。</p> <p>(7) 労働時間に関する例外規定の見直し 適切に労務管理を行う上で、防火操練、救命艇操練その他これらに類似する作業及び航海当直の通常の交代のために必要な作業については、労働時間の上限の対象から除外され、時間外労働に対する割増手当の支払が免除されるなど、例外的な取扱いがなされていたところ、これらの作業を労働時間に関する例外から除外する。</p> <p>(8) 変更後の労働条件の明示の義務付け 求人者等に対し、求人時に明示した労働条件を変更する場合に、変更後の労働条件を明示することを義務付ける。</p> <p>(9) 無料職業紹介事業者及び船員派遣事業者の欠格事由の整備・拡充 無料船員職業紹介事業者及び船員派遣事業に暴力団員等の不適切な者が参入することが無いよう、事業許可に関する欠格事由を整備・追加する。</p> <p>(10) 派遣船員に係る男女雇用機会均等法等の適用に関する特例 適切な労働環境の整備のため、派遣船員について、派遣元の事業主のほか、派遣先の事業主もまた事業主とみなして船員が事業主にハラスメントの相談をしたこと等を理由とする不利益取扱いを禁止すること等とする。</p>
直接的な費用の把握	

(遵守費用)	<p>(1) 契約書面の交付義務付け 当該規制に係る遵守費用として、契約書面の交付等に係る費用が発生する。なお、当該規制の遵守費用は、規制の対象となる契約は事業者毎に件数や内容等が異なるため、定量的に把握することは困難である。</p> <p>(2) 船員の過労防止のための運航計画作成の適正化 当該規制に係る遵守費用として、適切な運航計画作成のための調整費用が発生する。なお、当該規制の遵守費用は、事業者毎に規模等が異なるため、定量的に把握することは困難である。</p> <p>(3) 利用運送を行う場合の輸送の安全の確保を阻害する行為の禁止 当該規制に係る遵守費用として、下請けオペレーターの輸送の安全確保に配慮するための運航スケジュール調整費用が発生する。なお、当該規制の遵守費用は、事業者毎に規模等が異なるため、定量的に把握することは困難である。</p> <p>(4) 荷主に対する配慮義務と勧告・公表制度の創設 当該規制に係る遵守費用として、オペレーターの法令遵守に配慮するための運航スケジュール調整費用が発生する。なお、当該規制の遵守費用は、事業者毎に規模等が異なるため、定量的に把握することは困難である。</p> <p>(5) 船舶管理業の法定化 当該規制に係る遵守費用として、船舶の管理をする事業に係る内航海運業の登録・届出に係る申請書類作成等のための遵守費用が発生する。新規の登録・届出又は変更登録・届出に係る申請書類の記入項目は少ないため、書類作成に必要な時間を30分として試算すると、登録等1件当たりの費用は、1,259円である。</p> <p>(6) 船舶所有者による労務管理の適正化・(7) 労働時間に関する例外規定の見直し 今般の改正は、これまで船内で行われていた船員の労働時間等の管理に関する業務について、陸上の事務所で一元的に実施すること等とするものであり、当該規制に係る特段の遵守費用は発生しない。また、船舶所有者が実施するものであり行政費用は発生しない。</p> <p>(9) 変更後の労働条件の明示の義務付け 不適切な者について、事業の許可を与えないこととするものであり、遵守費用は発生しない。なお、許可の申込を受理する地方運輸局等の窓口において不受理事由及び欠格事由に該当するかどうかの確認を行う必要があるが、確認事項が明確であり、行政費用も軽微である。</p> <p>(8) 無料職業紹介事業者及び船員派遣事業者の欠格事由の整備・拡充・(10) 派遣船員に係る男女雇用機会均等法等の適用に関する特例 現行法においても労働契約の締結時には労働条件の明示及び船員が事業主にハラスメントの相談をしたこと等を理由とする不利益取扱いの禁止が義務付けられているところ、今般の改正による新たな遵守費用は発生しない。また、船舶所有者が実施するものであり行政費用は発生しない。</p>
(行政費用)	<p>(1)～(4)、(6)～(10) 新たな行政費用は発生しない。</p> <p>(5) 船舶管理業の法定化 当該規制に係る行政費用として、船舶管理業の登録手続き等に係る負担が発生するものの、現在の執行体制において対応することが可能であり、新たな行政費用は生じない。</p>
直接的な効果(便益)の把握	<p>(1)～(4) 契約書面の交付義務化等により取引環境が改善され、適正な運賃・用船料の収受が確保されること等により、安定的な内航事業の運営(輸送サービスの提供)が図られる。なお、その効果については、個々の事業者における経営状況が異なるため定量的に把握することは困難である。</p> <p>(5) 船舶管理業を行う者について国土交通大臣の登録に係らしめ、輸送の安全の確保に関する命令等の処分ができるようにすることで、適正な事業運営等を確保することにより、船舶管理業への信頼性が向上し、より多くの内航海運業者が船舶管理業者を活用することで経営の効率化を図ることができる。なお、その効果については、個々の事業者における経営状況・規模が異なるため定量的に把握することは困難である。</p> <p>(6)(7) 労働時間や休日等の労務管理が適正化されることで、新人内航船員の定着の阻害要因の解消が期待される。</p> <p>(8)～(10) 不適切な事業者の排除及び適正な就業環境の確保により、適正な就業機会が確保され、新人内航船員の定着率の向上が期待される。</p>
副次的な影響と波及的な費用の把握	<p>(1) 内航海運業者間および荷主との取引環境を改善することで、各事業者の経営における業務改善と効率化を促進し、わが国産業全体の競争力強化につながる。</p> <p>(2)～(4) 今般の措置により、船員の労働時間管理の実効性を確保する仕組みが構築されることで、船員の長時間労働が改善し、若手船員の定着率の向上が確保される。安定的な海上輸送が確保されることで、わが国産業全体の競争力強化につながる。</p> <p>(5) 今般の措置により、オーナーの主業務である船舶管理の効率化や輸送品質の向上が図られることで、わが国産業全体の競争力強化につながる。</p> <p>(6)～(10) 新人内航船員の定着率が改善され、海運業者等の事業継続及び安定的な海上輸送を今後も確保することに寄与するものと考えられる。</p>

費用と効果(便益)の関係	<p>(1) 今般の改正により、契約書面の交付等に係る遵守費用が発生するものの、追加的な行政費用は発生しない。一方で、今般の改正により、契約書面の交付等の荷主等との取引環境の改善に係る仕組みを構築し、適正な運賃・用船料の収受を確保すること等により、安定的な内航海運事業の運営(輸送サービスの提供)と、内航海運業者および荷主の事業経営における業務改善と効率化を促進し、わが国産業全体の競争力強化につながる。</p> <p>(2)～(4) 今般の改正により、個別のオペレーターや荷主に調整費用等の遵守費用が発生するが、追加的な行政費用は発生しない。一方で、今般の改正により、船員の労働環境が改善し、定着率の向上による業界の担い手確保が図られ、安定的な海上輸送が確保されることで、わが国産業全体の競争力強化につながる。</p> <p>(5) 今般の改正により、申請書類作成等の遵守費用が発生するものの、追加的な行政費用は発生しない。一方で、船舶管理業者について国土交通大臣の登録制度にかからしめ、トラブル発生未然防止や適正な事業運営を確保することで、事業への信頼性向上が図られる。さらに、オーナーの主業務である船舶管理の効率化や輸送品質の向上が図られることで、わが国産業全体の競争力強化につながる。 このため、効果(便益)が費用を上回ると考えられることから、各規制案を導入することが適当である。</p> <p>(6)～(10) 今般の改正による遵守費用は想定されない又は警備であり、追加的な行政費用も発生しない。一方で、今般の改正により、使用者において船員の状況に応じ乗船サイクルの調整など適切な措置を講ずる仕組みを構築し、船員の労務管理の適正化を図っていくことにより、労働環境の改善を進め、船員の定着につながるっていくものと考えられる。このため、効果(便益)が費用を上回ると考えられることから、当該規制案を導入することが適当である。</p>
代替案との比較	<p>(1)～(4) 契約書面の交付、船員の過労防止のための運航計画の作成、利用運送を行う場合の輸送の安全確保を阻害する行為をしないこと、荷主に対する配慮について努力義務として位置付けることが代替案として考えられるが、規制案に比して効果の発生が限定的であり、目的を達成するためには当該規制案を採用することが妥当である。</p> <p>(5) 船舶管理業について管理する船舶の規模によらず全て内航海運業の登録制度の対象とする代替案が考えられるが、遵守費用が増加する一方、規制による効果は少ないため、過剰規制となり、目的を達成するためには当該規制案を採用することが妥当である。</p> <p>(6)～(8) 使用者である船舶所有者が主体となった適切な労務管理体制の整備及び労働条件の変更の明示を船舶所有者及び求人者等に対する努力義務として位置付けることが考えられるが、事業者においてどの程度対応されるかが不確実であり、強制力を伴わないため、取引先等の関係者の協力を得ることが難しく、船員の労務管理の適正化及び船員の働き方改革の実現は期待できない。</p> <p>(9)・(10) 通達等による指導が考えられるが、事業者においてどの程度対応されるかが不確実であり、強制力を伴わないため、不適切な事業者を排除することや船員が事業主にハラスメントの相談をしたこと等を理由とする不利益取扱いの禁止はできず、適正な就業環境の確保の実現は期待できない。</p>
その他関連事項	<p>(1)～(5) 当該規制案については、交通政策審議会海事分科会基本政策部会において、内航海運業界、荷主業界、労働組合等の利害関係者が参加の上、議論してとりまとめた具体的施策の内容に即してものである(令和2年9月中旬とりまとめ)。</p> <p>(6)～(10) 交通政策審議会海事分科会船員部会(第131回(令和2年12月18日))において、本改正案が適当である旨の答申がなされている。また、交通政策審議会海事分科会基本政策部会において当面講ずべき具体的施策について議論が行われた(令和2年9月中旬とりまとめ)。</p>
事後評価の実施時期等	当該規制については、施行から5年後に事後評価を実施する。
備考	