

# 規制の事後評価書（簡素化 B）

法令の名称：船舶油濁損害賠償保障法の一部を改正する法律

規制の名称：（１）船舶の燃料油の流出等による損害に対する補償契約締結の義務付け（船舶油濁損害賠償保障法第 41 条関係）

（２）難破物除去損害に対する保障契約締結の義務付け（船舶油濁損害賠償保障法第 49 条関係）

（３）海難遭遇時における難破物除去条約の締約国への報告の義務付け（船舶油濁損害賠償保障法第 61 条関係）

（４）直接請求を受けた保険会社の被害者に対する抗弁内容の制限（船舶油濁損害賠償保障法第 43 条及び第 51 条関係）

規制導入時の区分：新設 拡充 緩和 廃止

担当部局：国土交通省海事局安全政策課

評価実施時期：令和 8 年 2 月 18 日

## 1 事後評価結果の概要

### <規制の内容>

（１）船舶の燃料油の流出等による損害に対する保障契約締結の義務付け

船舶の燃料油の流出又は排出による汚染等により生ずる損害（以下「一般船舶等油濁損害」という。）に関し、保障契約の締結を義務付ける船舶の範囲を拡大し、総トン数 1000 トン超のタンカー及び一般船舶に対して保障契約の締結等を義務付けるものとする。あわせて、燃料油条約の規定に基づき、燃料油の対象範囲を拡大し、非持続性の燃料油、潤滑油等も含めることとする。

（２）難破物除去損害に対する保障契約締結の義務付け

難破物除去損害に関し、保障契約の締結を義務付ける船舶の範囲を拡大し、総トン数 300 トン以上のタンカー及び一般船舶に対して保障契約の締結等を義務付けるものとする。あわせて、難破物除去条約の規定に基づき、難破物及び難破物除去損害の範囲を拡大し、船舶に積載されていた貨物等が漂流したものも含めることとする。

（３）海難遭遇時における難破物除去条約の締約国への報告の義務付け

日本国籍を有するタンカー又は一般船舶の船長に対し、難破物除去条約の締約国である外国の水域において難破物をもたらした海難に遭遇したときは、当該締約国への報告を義務付けるものとする。

（４）直接請求を受けた保険会社の被害者に対する抗弁内容の制限

一般船舶等油濁損害及び難破物除去損害に関し、被害者が保険会社に対して賠償額を直接請求した場合において、保険会社は、船舶所有者が被害者に対して主張することができる抗弁のみで対抗すること等を義務付けるものとする。

**<今後の対応>**

■そのまま継続   □拡充して継続   □緩和して継続   □廃止

**<課題の解消・予防の概況>**

□おおむね想定どおり

□想定を下回るが、対応の変更は不要

□想定を下回り、対応の変更が必要

■想定を設定していないが、対応の変更は不要

□想定を設定していないが、対応の変更が必要

※ 「おおむね想定どおり」以外の回答の場合は、「3 考察」において、対応変更が不要な理由又は対応変更の内容を記載

**<遵守費用の概況（新設・拡充のみ）>**

□おおむね想定どおり

□想定を上回るが、対応の変更は不要

□想定を上回り、対応の変更が必要

■想定を設定していないが、対応の変更は不要

□想定を設定していないが、対応の変更が必要

※ 「おおむね想定どおり」以外の回答の場合は、「3 考察」において、対応変更が不要な理由又は対応変更の内容を記載

**<行政費用の概況>**

□おおむね想定どおり

□想定を上回るが、対応の変更は不要

□想定を上回り、対応の変更が必要

■想定を設定していないが、対応の変更は不要

□想定を設定していないが、対応の変更が必要

※ 「おおむね想定どおり」以外の回答の場合は、「3 考察」において、対応変更が不要な理由又は対応変更の内容を記載

**2 事前評価時の予測との比較**

**<効果（課題の解消・予防）>**

		算出方法と数値
(1) 燃料油の流出等による損害に対する保障契約締結の義務付け	事前評価時	—
	事後評価時	改正法施行後（令和2年10月1日～）において、総トン数1000トン超のタンカー及び一般船舶のうち、改正法第60条の規定に基づき保障契約締結義務違反の是正命令を受けて保証契約を締結した船舶の数（日本籍船及び日本に入出港する外国籍船に限る） <u>2</u> 件
(2) 難破物除去損害に	事前評価時	—

対する保障契約締結の義務付け	事後評価時	改正法施行後（令和2年10月1日～）において、総トン数300トン以上のタンカー及び一般船舶のうち、改正法第60条の規定に基づき保障契約締結義務違反の是正命令を受けて保証契約を締結した船舶の数（日本籍船及び日本に入出港する外国籍船に限る） <u>4件</u>
(3) 海難遭遇時における難破物除去条約の締約国への報告の義務付け	事前評価時	—
	事後評価時	改正法施行後（令和2年10月1日～）において、日本籍船が締約国の水域にて難破物を生じる海難遭遇時に報告を行い、適切な難破物処理が行われた件数 我が国への報告制度は設けていないため正確な件数は把握できないが、改正法施行後（令和2年10月1日～）において、確認した限りでは日本籍船が締約国の水域にて海難に遭遇し報告が行われた事案は認知していない。
(4) 直接請求を受けた保険会社の被害者に対する抗弁内容の制限	事前評価時	—
	事後評価時	改正法施行後（令和2年10月1日～）において、日本近海にて当該請求の可能性のある事案が生じ、被害者からの直接請求により、保険金が支払われた件数 改正法施行後（令和2年10月1日～）において、確認した限りでは日本近海にて当該請求の可能性のある事案は認知していない。

## <負担>

### ■ 遵守費用（新設・拡充のみ）

		算出方法与数値
(1) 燃料油の流出等による損害に対する補償契約締結の義務付け	事前評価時	—
	事後評価時	<p>① 保険料に要する費用 対象船舶のトン数・船種や加入する補償内容や保険会社毎の設定により保険金額は異なるため<u>定量化は困難</u></p> <p>② パンカー条約保障契約証明書の申請に要する費用（紙申請） 保障契約証明書の年間件数（窓口申請）1,605件※1 ×（7,000円（窓口申請手数料）＋（2,332円（労働単価（円/時間）※2 × 0.75時間（申請書作成）※3）） ＋ 保障契約証明書の年間件数（窓口申請（再交付））1.25件※1 ×（6,000円（紙申請（再交付）手数料）＋（2,332円（労働単価（円/時間）※2 × 0.5時間（申請書作成）※3）） <u>＝14,051,103円</u></p> <p>③ パンカー条約保障契約証明書の申請に要する費用（電子申請） 保障契約証明書の年間件数（電子申請）650件※1 ×（6,900円（電子申請手数料）＋ 2,332円（労働単価（円/時間）※2 × 0.25時間（システム入力）※3） ※再交付申請は実績無し <u>＝4,863,950円</u></p> <p>※1 改正法施行後 R2.10.1～R3.3.31間のデータが不足しているため、令和3～6年度の4カ年平均件数で計算 ※2 労働単価算出に際し、平均給与額、総実労働時間はいずれも「毎月勤労統計調査」（厚生労働省）を参照。 平均給与額（年間）は、月間現金給与額（事業所規模5人以上）の就</p>

		<p>業形態計（運輸業、郵便業）の令和6年1～12月確報の合計値 （4,640,216円）</p> <p>年間総実労働時間は、月間実労働時間（事業所規模5人以上）のうち、就業形態計（運輸業、郵便業）の令和6年1～12月確報の合計値 （1,989.7時間）</p> <p>4,640,216円（平均給与額（年間））÷1,989.7時間（年間総実労働時間）＝2332.1≒2,332円（円/時間）</p> <p>※3 窓口申請：45分 窓口再交付申請：30分 電子申請：15分 （いずれも処理実績（弊省調べ）より）</p>
<p>（2）難破物除去損害に対する保障契約締結の義務付け</p>	事前評価時	—
	事後評価時	<p>① 保険料に要する費用 対象船舶のトン数・船種や加入する補償内容や保険会社毎の設定により保険金額は異なるため<u>定量化は困難</u></p> <p>② ナイロビ条約保障契約証明書の申請に要する費用（紙申請） 保障契約証明書の年間件数（紙申請）2,913件※1 ×（7,000円（窓口申請手数料）＋2,332円（労働単価（円/時間））※2 × 0.75時間（通報システム等入力作業）※3） ＋ 保障契約証明書の年間件数（紙申請（再交付））2.75件※ ×（6,000円（窓口申請（再交付）手数料）＋2,332円（労働単価（円/時間））※2 × 0.5時間（申請書作成）※3） <u>＝25,505,544円</u></p> <p>③ ナイロビ条約保障契約証明書の申請に要する費用（電子申請） 保障契約証明書の年間件数（電子申請）1,080件※1 ×（6,900円（電子申請手数料）＋2,332円（労働単価（円/時間））※2 × 0.25時間（システム入力）※3）※再交付申請は実績無し <u>＝8,081,640円</u></p> <p>※1 改正法施行後R2.10.1～R3.3.31間のデータが不足しているため、令和3～6年度の4カ年平均件数で計算</p> <p>※2 労働単価算出に際し、平均給与額、総実労働時間はいずれも「毎月勤労統計調査」（厚生労働省）を参照。 平均給与額（年間）は、月間現金給与額（事業所規模5人以上）の就業形態計（運輸業、郵便業）の令和6年1～12月確報の合計値 （4,640,216円） 年間総実労働時間は、月間実労働時間（事業所規模5人以上）のうち、就業形態計（運輸業、郵便業）の令和6年1～12月確報の合計値 （1,989.7時間） 4,640,216円（平均給与額（年間））÷1,989.7時間（年間総実労働時間）＝2332.1≒2,332円（円/時間）</p> <p>※3 窓口申請：45分 窓口再交付申請：30分 電子申請：15分</p>

		(いずれも処理実績(弊省調べ)より)
(3)海難遭遇時における難破物除去条約の締約国への報告の義務付け	事前評価時	—
	事後評価時	<p>当該規制によって義務づけた締約国への報告は、国際VHFや船舶電話等、国際航海を行う船舶であれば通常設置されている通信設備によって行われることを想定しており、<u>新たな設備の措置は不要であったと考える</u>。また、<u>法律上の義務履行とはいえ海難時の報告のみで人員を配乗させることは考え難く</u>、従前の乗組基準の範囲内において当該報告が行われることが想定される。よって、<u>当該規制による設備・人件費に係る追加的負担は発生していないと推計される</u>。</p> <p>なお、改正法施行後(令和2年10月1日～)において、日本籍船が締約国の水域にて海難に遭遇し報告が行われた事案は承知していないが、仮に報告が行われたとしても、従前から一般的に海難発生時には沿岸国に報告しているため、<u>追加的負担はほとんど発生しないもの</u>と思料する。</p>
(4)直接請求を受けた保険会社の被害者に対する抗弁内容の制限	事前評価時	—
	事後評価時	<p>当該規制により、保険会社は、被保険者との契約が免責となった場合においても、被害者からの直接請求に対応して保険金を支払わなければならない。</p> <p>しかし、改正法施行後(令和2年10月1日～)において、日本近海にて当該請求の可能性のある事案は承知しておらず、保険料に要する費用は対象船舶のトン数・船種や加入する補償内容や保険会社毎の設定により異なることから、遵守費用の定量化は困難である。</p> <p>ただし、保険会社が、被保険者が被害者に支払った保険金と同額程度の求償を事後的に行うことが想定されることから、<u>当該規制による追加的負担は実質発生しないと推計される</u>。</p>

### ■行政費用

		算出方法と数値
(1)(2)保障契約締結の義務付けに伴い発生する費用	事前評価時	—
	事後評価時	<p>①入港通報の事務処理に要する行政費用(一般船舶等油濁損害及び難破物除去損害)</p> <p>入港通報年間件数 43,753 件※1 × 2,615 円(国家公務員の労働単価(円/時間))※2 × 0.167 時間(処理時間(システムへの入力))※3  <u>=19,107,154 円</u></p> <p>②保障契約証明書の発行申請手続の処理に要する行政費用(一般船舶等油濁損害及び難破物除去損害)</p> <p>保障契約証明書の年間発行件数 6,253 件※1 × 2,615 円(国家公務員の労働単価(円/時間))※2 × 1 時間(処理時間(申請手続処理))※3  <u>=16,351,595 円</u></p>

		<p>※1 改正法施行後 R2. 10. 1～R3. 3. 31 間のデータが不足しているため、令和3～6年度の4カ年平均件数で計算</p> <p>※2 令和6年国家公務員給与等実態調査結果より</p> <p>※3 ①：約10分、②：1時間（処理実績（弊省調べ）より）</p>
（1）（2）物品購入などに要する費用	事前評価時	—
	事後評価時	<p>保障契約証明書用の用紙（偽造防止仕様）</p> <p>年間申請処理件数 6,253 件※1 × 用紙 1 枚 14.8 円（購入実績より）</p> <p>=<u>92,544 円</u></p> <p>※1 改正法施行後 R2. 10. 1～R3. 3. 31 間のデータが不足しているため、令和3～6年度の4カ年平均件数で計算</p>
（1）（2）検査・確認等に要する費用	事前評価時	—
	事後評価時	<p>外国籍船の年間検査件数 3,282 件※1 × 3,689 円※2 × 2 名（訪船検査時の体制） + 3,282 件 × 2 名 × 2,615 円（国家公務員の労働単価（円/時間））※3 × 2 時間（1 隻当たりの検査時間）</p> <p>=<u>58,543,587 円</u></p> <p>※1 改正法施行後 R2. 10. 1～R3. 3. 31 間のデータが不足しているため、令和3～6年度の4カ年平均件数で計算</p> <p>※2 令和8年度国土交通省概算要求積算単価表の立入検査旅費の全国平均 33,200 円（2泊3日分：1日当たり3件（隻）程度の立入検査を想定）を基準として、33,200 円 ÷ 9 件（隻） ≒ 3,689 円で算出</p> <p>※3 令和6年国家公務員給与等実態調査結果より</p>
（3）本規制に係る行政費用	事前評価時	当該規制の導入に伴う行政費用は発生しない。
	事後評価時	当該規制の導入に伴う行政費用は発生しない。
（4）本規制に係る行政費用	事前評価時	当該規制の導入に伴う行政費用は発生しない。
	事後評価時	当該規制の導入に伴う行政費用は発生しない。

■その他の負担 —

### 3 考察

- ・事前評価に対しては、効果・遵守費用・行政費用のいずれも定量化を求められており、事後評価に際して下記のとおり定量化を行った。
- ・規制の効果については、事後評価に際して以下のとおり定量化の指標を設定した。
- ・規制（１）について、当該規制の目的は、保障契約締結の義務付けにより保障契約締結率を 100%にすることであるため、改正法第 60 条の規定に基づき保障契約締結義務違反の是正命令を受けて保証契約を締結した船舶の数（日本籍船及び日本に入出港する外国籍船に限る）を指標として設定した。
- ・規制（２）について、当該規制の目的は、保障契約締結の義務付けにより保障契約締結率を 100%にすることであるため、改正法第 60 条の規定に基づき保障契約締結義務違反の是正命令を受けて保証契約を締結した船舶の数（日本籍船及び日本に入出港する外国籍船に限る）を指標として設定した。
- ・規制（３）について、当該規制の目的は、難破物が生じた海難遭遇時に難破物除去条約の締約国への報告により、当該締約国における被害者の保護が適切に行われることであり、海難遭遇時に報告が行われ、適切な難破物処理が行われた件数を当該規制の効果として設定した。
- ・規制（４）について、当該規制の目的は、被害者から保険会社に直接請求を行う可能性がある事案が発生した場合において、被害者の保護が適切に行われることであり、被害者からの直接請求により保険金が支払われた件数を当該規制の効果として設定した。
- ・規制（１）（２）についてはそれぞれ該当があったことから、当該規制による効果はあったものと思料する。また、規制（３）（４）については、国への通知義務を課していないため、正確な件数は把握できないが、効果の定量化のために可能な限りで規制（３）（４）の実態確認を行ったところ、いずれも該当事案の発生は確認できなかった。
- ・なお、規制（３）（４）について、国への通知義務を課していない理由について下記のとおり整理を行った。
- ・規制（３）は難破物除去条約の締約国の水域において難破物が生じた海難遭遇時の当該締約国への報告義務であるが、難破物の早期かつ効率的な除去の観点から、当該締約国への報告が最も優先されるべきであり、海難遭遇時における我が国への通知を行わせる負担を課す意義は乏しいと思料する。
- ・規制（４）は被害者保護の更なる拡充を図るための措置であるが、保険会社への請求や被害者への支払は民間企業間にて行われるものであり、一般的な保険金が支払われる流れ（保険会社→船舶所有者等の被保険者→被害者）においても国への通知義務は無く、本件に通知の義務を課す必要性は乏しいと思料する。
- ・規制（１）（２）の効果に対する遵守費用について、事後評価に際して実績の推計を行ったところ、（１）（２）②③の申請手数料の額自体は事務処理に係る最低限の費用を計上していることから、申請者が負担する費用としては相応な額であると思料する。また、行政費用についても事後評価に際して実績の推計を行ったところ、「保障契約締結の義務付けに伴い発生する費用」及び「物品購入などに要する費用」は行政処理を行うための最低限度額であり、「検査・確認等に要する費用」は外国籍船の保障契約証明の確認のみならず、他の国際条約の順守状況等の検査に係る負担でもあることから、効果に対する費用としては妥当であると思料する。
- ・規制（３）（４）の効果に対する遵守費用及び行政経費については、追加的負担はほとんど発生しないと推計される。

・上記及び当該規制は条約の国内法制化によるものであることから、その導入に裁量の余地が無かったことを踏まえても、いずれの規制に係る対応変更についても不要である。