

## 規制の事前評価書（簡素化）

法律又は政令の名称：海上運送法等の一部を改正する法律、海上運送法等の一部を改正する法律の施行に伴う関係政令の整備及び経過措置に関する政令案

規制の名称：特定操縦免許に係る履歴限定

規制の区分：新設、改正（拡充、緩和）、廃止 ※いずれかに○印を付す。

担当部局：海事局海技課

評価実施時期：令和5年3月～8月

### 1 簡素化した規制の事前評価の該当要件

#### ① 簡素化した規制の事前評価の該当要件

該当要件：i

※ 以下の表 1 を確認の上、該当する要件の番号を記載すること。

表 1：簡素化した規制の事前評価の該当要件

| 番号  | 該当要件  |
|-----|---|
| i   | <p><b>規制の導入に伴い発生する費用が少額</b></p> <p>遵守費用が年間 10 億円（※）未満と推計されるもの。</p> <p>※ 設備投資に関しては、一定の設備投資を伴う規制の場合は、初年度を中心とした設備投資額の総額を対象とする。また、初期の設備投資を必要としない規制の場合は、10 年間程度の設備の維持管理費用の総額を目安とする。</p> <p>● 「3. 直接的な費用の把握」④において、金銭価値化した遵守費用を記載すること。</p>   |
| ii  | <p><b>規制緩和措置であり、副次的な影響が無視できるもの</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 副次的な影響が十分に小さいことが予想されるもの。</li> <li>・ 副次的な影響を小さくするための行政による監視措置が十分に考慮されているもの。ただし、行政費用が大きく増加することが予想される場合は、簡素化した評価の中で、行政費用は可能な限り定量化して推計することが望まれる。</li> </ul> <p>● 「4. 副次的な影響及び波及的な影響の把握」⑥において、副次的な影響（社会に対する負の影響）が小さいことを記載すること。</p> |
| iii | <p><b>国際条約批准に伴う規制であって裁量余地のないもの</b></p> <p>国際条約の批准に伴い、我が国において履行するため導入することとした規制であって、批准国として裁量の余地がなく機械的に整備するものであるもの。</p> <p>● 「2. 規制の目的、内容及び必要性」③において裁量余地がないこと及び「3. 直接</p>  |

|     |  |
|-----|--|
|     | <p>的な費用の把握」④において金銭価値化した遵守費用の推計を記載すること。</p>   |
| iv  | <p><b>国内法に基づく下位法令により導入される規制であって裁量余地のないもの</b></p> <p>我が国の法律により規制を導入されることが決定されているものの、具体的要件については政令に委任されていることに伴い導入される規制であって、裁量の余地がなく機械的に整備するものであるもの。</p> <p>● 「2. 規制の目的、内容及び必要性」③において裁量余地がないこと及び「3. 直接的な費用の把握」④において金銭価値化した遵守費用の推計を記載すること</p>   |
| v   | <p><b>科学的知見に基づき導入される規制であって、行政裁量の余地がないもの</b></p> <p>研究者等専門家の知見や実証実験結果といった科学的知見を根拠に導入される規制であって、その内容、度合い等について行政の裁量余地がないもの。</p> <p>ただし、規制の導入により副次的な影響（重要な効果（便益）の喪失、重要な行動変容（代替）等）（※）が発生する可能性があるものについては適用しない。</p> <p>※ 例えば、ある物質を規制することで、これまで医療用途など有益な用途に使っていたものが使えなくなる、代替された別物質がまた異なる影響を及ぼす可能性が高いなどが想定される。</p> <p>● 「2. 規制の目的、内容及び必要性」③において科学的知見の根拠並びに裁量余地がないこと及び「4. 副次的な影響及び波及的な影響の把握」⑥において副次的な影響（重要な効果（便益）の喪失、重要な行動変容（代替）等）がないことを記載すること。</p> |
| vi  | <p><b>何らかの理由により緊急時に導入することとされたもの</b></p> <p>事前評価に時間を割けない合理的理由がある場合に、避難的措置として、簡素化した評価を実施し、最低限の説明責任を果たすもの。ただし、一定期間（3 か月～半年程度経過）後に、本来行われるべき事前評価を行うものとする。</p> <p>● 「2. 規制の目的、内容及び必要性」③において、緊急的に導入する理由を記載すること。</p>   |
| vii | <p><b>規制を導入する時点では、規制の対象・範囲が予測又は特定できないもの</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 災害発生時に発動される規制のように、事態発生を想定して事前に導入する規制の場合、これは、発生しない限りはその適用度合い等が予測できず、十全の事前評価を行うことに限界があるもの。</li> <li>・ 消費者や商取引者の保護のため、適切な商取引を確保することを意図した規制のように、規制の導入の際にあらかじめ違法又は脱法による商取引を行っている者の総数等を把握することが困難なもの。</li> </ul> <p>● 「2. 規制の目的、内容及び必要性」③において、規制の対象・範囲が予測又は特定できない理由を記載すること。</p>  |

## 2 規制の目的、内容及び必要性

### ② 規制を実施しない場合の将来予測（ベースライン）

本規制は、「海上運送法等の一部を改正する法律」（令和5年法律第24号。以下「改正法」という。）による改正後の船舶職員及び小型船舶操縦者法（昭和26年法律第149号。以下「新船舶職員法」という。）第23条の3第3項において、旅客の輸送の用に供する小型船舶（以下「事業用小型船舶」という。）の小型船舶操縦者に必要な特定操縦免許について、特定操縦免許を受けようとする者の乗船履歴に応じ、小型船舶操縦者として乗船することのできる事業用小型船舶の航行区域についての限定（以下「履歴限定」という。）を国土交通大臣が行うことができるようにし、さらに「海上運送法等の一部を改正する法律の施行に伴う関係政令の整備及び経過措置に関する政令案」（以下「整備政令」という。）による改正後の船舶職員及び小型船舶操縦者法施行令（昭和53年政令第13号）第12条第2項第2号の規定により、履歴限定がされた特定操縦免許を受けている者を、事業用小型船舶がその限定をされた航行区域のみを航行するときでなければ小型船舶操縦者として乗船させてはならないこととするものである。

本規制を実施しない場合、沿海区域等、平水区域よりも気象・海象の変化による影響を受けやすく、また、航行時間が長時間となる傾向にある一定の航行区域において、十分な経験のない者が船長として乗船することが可能となってしまうことから、法目的である「船舶の航行の安全の確保」に支障をきたす恐れがある。

③ 課題、課題発生の原因、課題解決手段の検討（新設にあつては、非規制手段との比較により規制手段を選択することの妥当性）

〔課題及びその発生原因〕

令和4年4月23日、北海道知床半島沖で乗員2名・乗客24名を乗せた有限会社知床遊覧船の「KAZU I」が沈没し、乗員・乗客26名全員が死亡又は行方不明となるという、近年では類を見ない痛ましい海難事故が発生した。令和4年12月に公表された知床遊覧船事故対策検討委員会とりまとめにおいては、当該船舶の船長が、気象・海象情報に基づく出航可否の判断を適切に行えなかったことが事故の一因となったことが指摘された。このため、同とりまとめにおいて、船員の資質を向上させるため、船長の選任要件として一定の乗船履歴を求める措置を講じるべきとされた。

また、小型船舶の事故原因別船舶事故発生状況（令和3年度。海上保安庁調べ）において、見張り不十分が267隻（17%）、機関取扱不良が188隻（12%）、船体機器整備不良が150隻（10%）、操船不適切が146隻（10%）、気象・海象不注意が134隻（9%）等の人為的要員に起因するものが全体の72%を占めていることを踏まえても、気象・海象の変化による影響を受けやすく、また、航行時間が長時間となる傾向にある一定の航行区域においては特に、船長の資質の確保が重要と考えられる。

〔課題解決手段（規制の内容）〕

仮に、一定の乗船履歴を有する者のみを船長として選任することを努力目標にした場合、事業者の方針次第で経験の浅い者を船長として選任することが可能となり、船長の資質に起因する事業用小型船舶の事故を最少化するための措置が徹底されない恐れがある。また、それが通勤通学等、生活に欠かせない航路であれば特に、他の交通手段への切り替え等を利用者が容易に選択出

来ないため、地域住民は当該船舶を利用せざるを得ないこととなり、国民にとって著しい不利益となることから、非規制手段に拠ることは想定されない。

このため、まず、国土交通大臣が、特定操縦免許を与える時点でその者の乗船履歴を確認し、乗船履歴が基準に満たない場合に履歴限定をすることが出来ることとし、履歴限定のされた特定操縦免許を受けた者については、その事業用小型船舶がその限定された航行区域のみを航行するときでなければ、小型船舶操縦者として乗船させてはならないこととする。

本規制によって、航行上のリスクが高まる一定以遠の航行区域において運航する事業用小型船舶の船長が、十分な経験値を有する者に限定され、事業用小型船舶の航行の安全性が高まるといった効果が見込まれる。

### 3 直接的な費用の把握

#### ④ 「遵守費用」は金銭価値化（少なくとも定量化は必須）

履歴限定の解除にあたり必要な乗船履歴や、限定を付す場合の具体的限定の内容については、省令委任事項であるため、今後省令で規定することとなるが、履歴限定の解除に必要な乗船履歴は1年程度且つ特定操縦免許取得前に甲板員として乗船したのもよいこととすることを想定している。また、履歴限定を行うことが出来るとの法律の規定は、改正法の施行日から2年間の経過措置が設けられているため、履歴限定制度の対象となる航行区域において現在事業用小型船舶に乗船している者（およそ4万人）は既に必要な乗船履歴を有しているか、当該経過措置期間中に船長業務に従事することを通じ、必要な乗船履歴を取得できることが見込まれ、履歴限定が付されることが考えにくいことから、免許受有者個人及び雇用者側（事業者）のいずれにも、特別な遵守費用が生じることは想定されない。

なお、改正法の施行以降に特定操縦免許を取得した者を船長として選任しようとする場合であって当該者が必要な乗船履歴を持たない場合、1年程度は船長ではなく甲板員として乗船させる必要があることから、甲板員としての雇用期間中に係る費用は事業者にとって制度上の遵守費用に当たる。しかしながら、一般的に、特定操縦免許を取得して間もない者を事業用小型船舶の船長に選任することは稀であり、ベテラン船長の指導の下、1年から3年程度経験を積ませた上で船長に選任することが大多数であることから、改正法の施行後に特定操縦免許を取得した者を雇う場合も、実態上、新たな遵守費用は発生しないと考える。

また、規制の導入コストとしては、操縦免許の交付事務に使用するシステムにおいて、履歴限定の付与等を取り扱うための改修費用1,358万円が生じている。

#### ⑤ 規制緩和の場合、モニタリングの必要性など、「行政費用」の増加の可能性に留意

これまで行ってきた事業者監査により遵守状況を確認することから、新たな乗船基準の遵守状況を確認するための新たな行政費用は発生しない。

## 4 副次的な影響及び波及的な影響の把握

- ⑥ 当該規制による負の影響も含めた「副次的な影響及び波及的な影響」を把握することが必要

小型船舶の乗船基準は、小型船舶に船長として乗船しようとする個人が取得すべき資格・免許に係る基準であり、事業者が提供する役務等を直接規制するものではない。

しかしながら、従前と比べれば、事業用小型船舶の船長になりうる者が限定されることから、常時交代要員を確保していない零細事業者にあつては、急遽船長を交代させる必要が生じた際には、ただちに交代要員を確保出来ず一定期間営業を停止しなければならない場合があり、この場合には競争に負の影響を及ぼすことになる。

一方で、事業用小型船舶に船長として乗船する者の資質及び小型船舶を用いた旅客運送事業、遊漁船業の安全性が向上することで、小型旅客船に対する信頼が回復し、利用客の呼び戻し、ひいては我が国旅客船事業の振興につながる。

## 5 その他の関連事項

- ⑦ 評価の活用状況等の明記

本規制案については、学識者、有識者、業界等から関係者が参加した知床遊覧船事故対策検討委員会における10回にわたる審議結果を踏まえて取りまとめられた「旅客船の総合的な安全・安心対策」の具体的施策の内容に則したものである（令和4年12月とりまとめ）。

なお、当該取りまとめはパブリックコメント手続きを踏んでいるところ、特段本規制による副次的な影響等に関する懸念は寄せられなかった。

[参考]

○知床遊覧船事故対策検討委員会

[https://www.mlit.go.jp/maritime/maritime\\_fr4\\_000036.html](https://www.mlit.go.jp/maritime/maritime_fr4_000036.html)

○パブリックコメント

<https://public-comment.e-gov.go.jp/servlet/Public?CLASSNAME=PCM1040&id=155221027&Mode=1>

## 6 事後評価の実施時期等

- ⑧ 事後評価の実施時期の明記

当該規制については、改正法及び整備政令の施行から5年後に事後評価を実施する。

- ⑨ 事後評価の際、費用及び間接的な影響を把握するための指標等をあらかじめ明確にする。

規制導入に伴う遵守費用及び継続的な行政費用は特段発生しないものと考えているが、事前評価時の想定と比較の観点から、事業者又は業界団体への別途ヒアリング等により、想定外や過度の負担が生じていないかについて把握するものとする。

また、本規制導入による影響については、改正法により導入される様々な規制によりもたらさせる全体の効果の一部を担うものとなるが、「海上保安レポート」（海上保安庁）における、旅客船の船舶事故（アクシデント）隻数を指標として把握することとする。