

規制の事前評価書(要旨)

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案
規制の名称	(1)安全統括管理者及び運航管理者の資格制度の創設(海上運送法第10条の4第1項、第10条の6第1項、第32条の3及び第32条の7関係) (2)両管理者への必要な権限の付与及び両管理者の意見等尊重義務(海上運送法第10条の5第2項及び第3項並びに第10条の7第3項及び第5項関係) (3)運航管理者の船舶への乗組みの禁止(海上運送法第10条の7第2項関係)
規制の区分	新設
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5年3月2日
規制の目的、内容及び必要性等	<p>令和4年4月23日、北海道知床半島沖で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ところ、本件事故の発生後に同社に対して行った特別監査では、安全管理規程の不徹底等、同社のずさんな安全管理体制が明らかとなっている。</p> <p>また、これを受けて、国土交通省において船舶運航事業のうち人の運送をするもの(以下「旅客運送船舶運航事業」という。)を営む者(以下「旅客運送船舶運航事業者」という。)に対する緊急安全点検、各地方運輸局等への聞き取り、過去の事故事例の精査等を実施した。その結果、今般事故が発生した旅客不定期航路事業だけでなく、旅客運送船舶運航事業全般について、安全上の課題があることが明らかになった。対象とした旅客運送船舶運航事業者の約2割において、安全管理規程の遵守に不備が見つかっており、運航中の運航管理者の不在等、安全管理体制において重大な問題がある事例も多く見ついている。こうした課題に対応して、旅客運送船舶運航事業者の安全管理体制の確保を図るための措置を講じなければ、再び同様の悲惨な海難事故が発生するおそれがある。そこで、特に事業者の安全管理体制の中核を担う安全統括管理者・運航管理者に関し、今般の法改正では、次の措置を講ずることとしている。</p> <p>(1)安全統括管理者及び運航管理者の資格制度の創設 旅客運送船舶運航事業者は、安全統括管理者及び運航管理者を、資格者証の交付を受けている者のうちから選任しなければならないこととし、同資格者証の交付にあたっては、国土交通大臣の行う試験の合格及び一定の実務経験を有することを求めることとする。</p> <p>(2)両管理者への必要な権限の付与及び両管理者の意見等尊重義務 旅客運送船舶運航事業者は、安全統括管理者及び運航管理者がその職務を行うにあたり、必要な権限を与えなければならないこととし、また、その職務に関して述べる意見や助言を尊重しなければならないこととする。</p> <p>(3)運航管理者の船舶への乗組みの禁止 旅客運送船舶運航事業者は、運航管理者がその職務を行っている間は、当該運航管理者を船舶に乗り組ませてはならないこととする。</p>
直接的な費用の把握	
(遵守費用)	(1)については、管理者一人当たり、管理者試験の受験手数料、資格者証交付手数料及び更新講習受講手数料が発生する。なお、これらのうち民間事業者である登録講習事業者の収益となる講習受講手数料を除いて、手数料は行政費用と見合った形で算出されることとなる。 (2)については、特段の遵守費用は発生しない。 (3)については、現在運航管理者が陸上勤務をしている事業者については、特段発生しない。現在運航管理者が船長等を兼務している事業者については、陸上従業者が運航管理者資格者証を取得する等により新たに必要人員を確保することを要し、その遵守費用は、(事業者毎に状況が異なるため、定量的に把握することは困難であるが、一例として「陸上従業者が試験に合格し運航管理者資格者証を取得して運航管理者となる」場合を想定すると)上述の管理者試験の受験手数料、資格者証交付手数料及び更新講習受講手数料が発生する。
(行政費用)	(1)及び(3)について、管理者試験の実施費用等が発生する。 (2)については、特段の行政費用は発生しない。
直接的な効果(便益)の把握	安全統括管理者及び運航管理者の資格制度の創設により、事業者の安全管理体制の中核となる両管理者の資質が向上するとともに、これらの管理者が実効的に輸送の安全を確保するための職務を行うことが可能となり、事故発生リスクが低下することになるが、その効果については、個々の事業者における状況が異なるため、定量的に把握することは困難である。なお、規制緩和には該当しない。
副次的な影響と波及的な費用の把握	輸送の安全を確保するための各種の取組が実効的に行われることとなり、事故発生リスクが低減することで、知床遊覧船事故を契機に低下した旅客運送船舶運航事業への信頼回復が図られるとともに、これにより利用者の回復・増大や地域の観光産業への裨益が図られることとなる。

費用と効果(便益)の関係	<p>上述のとおり、今般の改正により、管理者試験受験料等に係る遵守費用及びこれらに見合った行政費用が発生するが、一方で、事業者の安全管理体制の中核となる両管理者の資質が向上するとともに、これらの管理者が実効的に輸送の安全を確保するための職務を行うことが可能となり、事故発生リスクが低減されるとともに、知床遊覧船事故を契機に低下した旅客運送船舶運航事業への信頼回復が図られる。</p> <p>この観点から、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>
代替案との比較	<p>代替案としては、</p> <p>(1)について、国において両管理者に必要な知識を学ぶための教材の配布や講習機会の創出を行うこと。</p> <p>(2)及び(3)について、輸送の安全の確保を阻害する行為の禁止等に係るガイドラインを作成し、旅客運送船舶運航事業者に周知すること。</p> <p>が考えられ、遵守費用及び行政費用ともに軽微と考えられるものの、強制力を伴わないため、中小・零細事業者の多い旅客運送船舶運航事業者の事業実態を踏まえると、全事業者への波及は難しくその効果は限定的である。</p>
その他関連事項	<p>当該規制案については、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)。</p> <p>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ほか、交通政策審議会第42回海事分科会においても審議対象となったものである。</p>
事後評価の実施時期等	<p>当該規制については、法律の施行から5年後に事後評価を実施する。</p>
備考	

規制の事前評価書(要旨)

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案
規制の名称	(1) 事業の許可に係る欠格事由の拡充(海上運送法第5条関係) (2) 事業停止命令等の拡充(海上運送法第17条・第19条の14関係) (3) 安全人材確保計画の作成の義務付け(海上運送法第21条関係) (4) 事業許可の更新制の導入(海上運送法第21条の3関係) (5) 登録制度の導入等(海上運送法第19条の7～第19条の17関係) (6) 事業の休廃止の届出(海上運送法第19条の13関係)
規制の区分	新設
担当部局	国土交通省海事局内航課
評価実施時期	令和5年3月2日
規制の目的、内容及び必要性等	<p>(1) 事業の許可に係る欠格事由の拡充 【課題及びその発生原因】 知床遊覧船事故を契機に行われた緊急安全点検等で、「旅客運送船舶運航事業」を営む者において安全面に問題がある悪質な事業者が発見されたことや、今般の事故を起こした有限会社知床遊覧船において、安全管理体制に重大な不備があった結果、多数の死者及び行方不明者を出し、社会的に重大な影響を与えたことに鑑み、安全面の意識の低い、悪質な事業者を業界から退出させ、旅客運送船舶運航事業全体の安全への意識を高める必要性が生じた。</p> <p>【規制の内容】 重い刑事罰を受けた悪質な事業者や、許可又は登録の取消しという重い行政処分を受けた事業者について、欠格期間を、従前の2年から5年に延長する。また、旅客運送船舶運航事業においては、許可事業と登録事業の両方を営む場合もあることを踏まえ、許可事業と登録事業のいずれについても欠格期間を設けることとする。加えて、取消しを受けた者の密接関係者、処分逃れのため廃業した者(行政処分のための手続中に廃業し、結果として処分を逃れる事例を防止するため、監査(立入検査)後に事業廃止の届出をした者)等についても欠格要件を設けることとする</p> <p>(2) 事業停止命令等の拡充 【課題及びその発生原因】 現行海上運送法の規定に基づく処分については、事業の停止又は事業許可の取消しという事業者に対して重大な不利益を及ぼすものであることから、当該処分を行うまでに、行政手続法や現行法の規定に基づく聴聞手続きを経なければならないこととされているところ。 一方、今回の事故を契機に全国の事業者に対して行った緊急安全点検や個別の聞き取り調査においては、運航中の運航管理者の不在など、事故に直結しかねない事項の不備や、事業停止命令や事業許可取消しまでには至らないが、重大な事故に直結しうる違反事項が事業形態を問わず全般的に広く見られた。こうした事例を踏まえると、聴聞手続を要せず迅速に処分を行うことができ、事業停止命令や事業許可の取消しには至らないケースに対しても、違反の程度(法益侵害の程度)に応じて段階的な行政処分を行うことができる制度が必要である。</p> <p>【規制の内容】 上記の経緯を踏まえ、事業停止命令や事業許可の取消しには至らないケースに対しても、聴聞手続を要せず迅速に、違反の程度(法益侵害の程度)に応じて段階的な行政処分を行うことができる制度として、「船舶その他の輸送施設の使用の停止」を定めることとする。なお、輸送の安全を確保するためには、船舶以外の輸送施設(係留施設など)について使用停止命令を課した方が効果的である場合も想定されるため、その対象は船舶に限定しないこととする。</p> <p>(3) 安全人材確保計画の作成の義務付け 【課題及びその発生原因】 小型船舶のみを使用する旅客不定期航路事業においては、5年未満で全ての船員が入れ替わっている事業者が比較的多く、組織内において、運航経験や運航</p>

管理に関する十分な知識を有する者が手薄になりやすい傾向にあるところ、小型船舶以外の船舶も使用する旅客不定期航路事業と比べ、ヒューマンエラーによる事故の発生頻度が高く、安全に関する人材を確保するための計画的な取組が不十分であることが明らかになっている。
このように安全上の配慮が十分に必要な小型船舶のみを使用する旅客不定期航路事業においては、安全管理体制を維持する意思と能力がある事業者のみ参入を認めることとする必要があるが、現行の事業許可申請に係る書類では、十分な審査を行うことができない。

【規制の内容】

小型船舶のみを使用する旅客不定期航路事業を営もうとする者には、小型船舶による輸送の安全を確保するための人材の確保及び資質の向上に関する計画(安全人材確保計画(仮称))を作成させることとする。

(4) 事業許可の更新制の導入

【課題及びその発生原因】

上記の通り、今般、小型船舶のみを使用する旅客不定期航路事業に対して、安全管理体制に関する人材を確保するための取組を計画的に実施させるため、安全人材確保計画の作成を義務付けることとしているが、当該計画の内容が継続的に実施されており、かつ、今後もこれを続けていく意思と能力があることを担保するためには、一定期間ごとにこれを確認する機会が必要である。

【規制の内容】

更新制を導入し、更新の機会に定期的に安全人材確保計画の確認が行えるようにし、事業者の将来的な輸送の安全管理体制の構築を担保していく。

(5) 登録制度の導入等

【課題及びその発生原因】

今般の知床遊覧船事故を受けて行った緊急安全点検等において、現行の届出事業についても安全管理体制に不備があった事例が確認されているほか、実際に船舶事故が年間数件発生している。
この点、現行制度下における届出制では、各航路においてどのような事業者が事業を行っているか公にされていないため、利用者を含む国民による各事業者に対する輸送の安全の確保に関するチェック機能が十分とは言えない状況にある。

【規制の内容】

現行の届出事業者については、登録制を導入することにより、当該事業を営む者の情報を記載した登録簿を公表し、各事業者の利用者を含む国民の目を意識させることを通じて安全意識を高め、輸送の安全を確保する。

(6) 事業の休廃止の届出

【課題及びその発生原因】

事業廃止が事後届出制だと、事故等の発生から立入検査が行われるまで(知床遊覧船事故の場合は事故の発生の翌日より立入検査を実施)の間に事業廃止が可能となり、重大な事故を起こしたとしても、事故直後の立入検査が行われる前に事業廃止を行えば、立入検査を実施することができず、欠格事由に該当しなくなるため、再参入を防止することができない。

【規制の内容】

今般、許可の欠格事由の拡充として、処分逃れを防止するために、立入検査が行われた日から聴聞決定予定日までの間に事業廃止の届出をした者であるとき等を追加することとしているが、これに加えて、監査逃れも防止するために、一般旅客定期航路事業以外の旅客運送船舶運航事業についても、事業の休廃止につき事前届出制を導入することとする。

直接的な費用の把握

(遵守費用)	<p>(1) 事業の許可に係る欠格事由の拡充 当該規制については、悪質な事業者を業界から退出させると共に、その再参入を防ぐことが目的であり、当該規制に係る遵守費用は存在しない。</p> <p>(2) 事業停止命令等の拡充 当該規制については、重大な不利益処分には当たらずとも、重大な事故に直結しうる事故等に対して、聴聞手続きを踏まずに、迅速に事業者を処分できるようにする規制であり、当該規制に係る遵守費用は存在しない。</p> <p>(3) 安全人材確保計画の作成の義務付け 当該規制に係る遵守費用として、小型船舶のみを使用して旅客不定期航路事業の許可又は更新を受けようとする者は、小型船舶による輸送の安全を確保するための人材の確保及び資質の向上に関する計画(安全人材確保計画)を作成しなければならず、当該計画の作成にあたって人材の確保等にあたっての費用が発生する。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。 なお、当該遵守費用は、事業許可の更新(1年～5年の間)のタイミング毎に発生する。</p> <p>(4) 事業許可の更新制の導入 当該規制に係る遵守費用として、事業許可更新に係る申請書類作成等のための遵守費用が発生する。書類作成に必要な時間を90分として試算すると、更新1回あたりの費用は、4231円である。 なお当該遵守費用は、事業許可の更新(1年～5年の間)のタイミング毎に発生する。</p> <p>(5) 登録制度の導入等 当該規制に係る遵守費用として、現行の届出事業者の登録に係る申請書類作成等のための遵守費用が発生する。書類作成に必要な時間を60分として試算すると、登録1航路当たりの費用は、2821円である。なお、新規の登録の際は、登録免許税1.5万円がかかることになる。</p> <p>(6) 事業の休廃止の届出 当該規制については、現行の制度上で、事業廃止後の届出でよいとされているものを、監査逃れに対する措置として、事業廃止前の届出とするものであり、当該規制に係る遵守費用は存在しない。</p>
(行政費用)	<p>事業の許可に係る欠格事由の拡充 運輸局の申請業務の審査項目が増えるため、1件当たりの審査に要する時間が増加することが見込まれ、以下のとおり行政費用が発生する。 <現行> 職員1人の審査1件当たりに要する時間を4時間とする。 $2033 \times 4 = 8132$円 ※平均給料月額については、総務省「令和4年地方公務員給与実態調査結果」(令和4年)第9表による。以下同じ。 <改正後> 職員1人の審査1件当たりに要する時間を8時間とする。 $2033 \times 8 = 16264$円 <結果> $16264 - 8132 = 8132$円分の費用の増加</p> <p>(2) 事業停止命令等の拡充 行政費用は特段発生しない。</p> <p>(3) 安全人材確保計画の作成の義務付け 運輸局の申請業務の審査項目が増えるため、1件当たりの審査に要する時間が増加することが見込まれ、行政費用が発生する。 <現行> 職員1人の審査1件当たりに要する時間を4時間とする。 $2033 \times 4 = 8132$円 <改正後> 職員1人の審査1件当たりに要する時間を8時間とする。 $2033 \times 8 = 16264$円 <結果> $16264 - 8132 = 8132$円分の費用の増加</p> <p>なお当該行政費用は、事業許可の更新(1年～5年の間)のタイミング毎に発生する。</p> <p>(4) 事業許可の更新制の導入 運輸局の申請業務の審査が増えるため、1件当たりの審査に要する時間が増加することが見込まれ、行政費用が発生する。</p>

<現行>

職員1人の審査1件当たりに要する時間を4時間とする。

$2033 \times 4 = 8132$ 円

<改正後>

職員1人の審査1件当たりに要する時間を8時間とする。

$2033 \times 8 = 16264$ 円

<結果>

$16264 - 8132 = 8132$ 円分の費用の増加

なお当該行政費用は、事業許可の更新(1年～5年の間)のタイミング毎に発生する。

(5) 登録制度の導入等

運輸局の申請業務の審査が増えるため、1件当たりの審査に要する時間が増加することが見込まれ、行政費用が発生する。

<現行>

職員1人の審査1件当たりに要する時間を2時間とする。

$2033 \times 4 = 8132$ 円

<改正後>

職員1人の審査1件当たりに要する時間を4時間とする。

$2033 \times 8 = 16264$ 円

<結果>

$16264 - 8132 = 8132$ 円分の費用の増加

(6) 事業の休廃止の届出

行政費用は特段発生しない。

<p>直接的な効果(便益)の把握</p>	<p>(1) 事業許可に係る欠格事由の拡充 事業許可に係る欠格事由の拡充により、悪質な事業者を退出させ、その再参入を防ぐことが可能となる。なお、その効果については、今後の事故件数の推移等を参考に図っていくため、現時点において定量化は困難だが、当該規制の導入により、悪質な事業者の参入を防ぐことで、海上運送法上の許可事業の安全性を向上させることができるが見込まれる</p> <p>(2) 事業停止命令等の拡充 事業停止命令や事業許可の取消しには至らないケースに対しても、聴聞手続を要せず迅速に処分を行うことができ、違反の程度(法益侵害の程度)に応じて段階的な行政処分を行うことができる制度として、「船舶その他の輸送施設の使用の停止」を定める。なお、その効果については、今後の業界の事故件数や違反件数等の推移や監査結果等を踏まえつつ図っていくこととしており、現時点において定量化は困難であるが、重大な事故になる前に違反事業者に対して迅速に処分が行えるため、聴聞手続等の際に発生する行政費用を抑えつつ、許可事業者の安全性を向上させることができるが見込まれる。</p> <p>(3) 安全人材確保計画の作成の義務付け 小型船舶のみを使用する旅客不定期航路事業を営もうとする者には、小型船舶による輸送の安全を確保するための人材の確保及び資質の向上に関する計画(安全人材確保計画(仮称))を作成させることとする。なお、その効果については、今後の業界の違反件数の推移や、監査結果等を踏まえつつ図っていくこととしており、現時点において定量化は困難だが、当該規制の導入により、小型船舶のみを使用する旅客不定期航路事業者の安全性を将来的に担保していくことで、当該事業区分の安全性を向上させることができるが見込まれる。</p> <p>(4) 事業許可の更新制の導入 許可の審査に更新制を導入し、更新の機会に定期的に安全人材確保計画の確認が行えるようにし、事業者の将来的な輸送の安全管理体制の構築を担保していく。なお、その効果については、今後の業界の事故件数や違反件数等の推移や監査結果等を踏まえつつ図っていくこととしており、現時点において定量化は困難だが、当該規制の導入により、小型船舶のみを使用する旅客不定期航路事業者の安全性を将来的に担保していくことで、当該事業区分の安全性を向上させることができるが見込まれる。</p> <p>(5) 登録制度の導入等 現行の届出事業者については、登録制を導入することにより、当該事業を営む者の情報を記載した登録簿を公表し、各事業者に利用者を含む国民の目を意識させることを通じて安全意識を高めるとともに、登録の時に欠格事由への該当性の確認を行うことで、一定の参入規制と不適格事業者の排除を行い、輸送の安全を確保する。 なお、その効果については、今後の業界の事故件数や違反件数等の推移や監査結果等を踏まえつつ図っていくこととしており、現時点において定量化は困難だが、当該規制の導入により、事業者の安全への意識を高めるとともに、不適格な事業者の参入を防ぐことで、現行の届出事業者の安全性を向上させることができるが見込まれる。</p> <p>(6) 事業の休廃止の届出 今般、許可の欠格事由の拡充として、処分逃れを防止するために、立入検査が行われた日から聴聞決定予定日までの間に事業廃止の届出をした者であるとき等を追加することとしているが、これに加えて、監査逃れも防止するために、一般旅客定期航路事業以外の旅客運送船舶運航事業についても、事業の休廃止につき事前届出制を導入することとする。なお、その効果については、今後の業界の事故件数や違反件数等の推移や監査結果等を踏まえつつ図っていくこととしており、現時点において定量化は困難だが、当該規制の導入により、悪質な事業者の参入を防ぐことで、一般旅客定期航路事業以外の旅客運送船舶運航事業の安全性を向上させることができるが見込まれる。</p>
----------------------	--

副次的な影響と波及的な費用の把握	<p>(1) 事業許可に係る欠格事由の拡充 欠格事由の拡充により、安全意識の低い悪質な事業者を退出させることができるとともに、その再参入を防ぐことができ、業界全体の安全性を向上させることができる。</p> <p>(2) 事業停止命令等の拡充 重大な不利益処分には至らずとも、重大な事故に直結しうる事故について、迅速に処分を可能にするため、「船舶その他の輸送施設の使用の停止」を定めることで、業界全体の安全性を向上させることができる。</p> <p>(3) 安全人材確保計画の作成の義務付け 小型船舶のみを使用する旅客不定期航路事業を営もうとする者には、小型船舶による輸送の安全を確保するための人材の確保及び資質の向上に関する計画(安全人材確保計画(仮称))を作成させることとする。小型船舶のみを使用する旅客不定期航路事業者の安全性を向上させることができる。</p> <p>(4) 事業許可の更新制の導入 更新制を導入し、更新の機会に定期的に安全人材確保計画の確認が行えるようにし、小型船舶のみを使用する旅客不定期航路事業を営もうとする者の安全への意識を向上させることができる。</p> <p>(5) 登録制度の導入等 登録制を導入し、現行の届出事業者については、登録制を導入することにより、当該事業を営む者の情報を記載した登録簿を公表し、各事業者の利用者を含む国民の目を意識させることを通じて安全意識を高め、輸送の安全を確保することができる。</p> <p>(6) 事業の休廃止の届出 今般、許可の欠格事由の拡充として、処分逃れを防止するために、立入検査が行われた日から聴聞決定予定日までの間に事業廃止の届出をした者であるとき等を追加することとしているが、これに加えて、監査逃れも防止するために、一般旅客定期航路事業以外の旅客運送船舶運航事業についても、事業の休廃止につき事前届出制を導入することで、廃止事業者の特定が容易になることが見込まれる。</p>
費用と効果(便益)の関係	<p>(1) 事業許可に係る欠格事由の拡充 今般の改正により、遵守費用は発生しない一方で一定程度の行政費用は発生する見込みであるものの、事業許可に係る欠格事由の拡充により、安全への意識が低い悪質な事業者を退出させ、その参入を防ぐことができ、海上運送法上の許可事業全体の安全性を向上させることができる。</p> <p>(3) 安全人材確保計画の作成義務づけ 今般の改正により、当該計画の作成にあたって人材の確保等にあたっての遵守費用と、当該書類の審査に係る行政費用が発生することが見込まれる一方で、安全人材確保計画の作成を義務づけることで、対象事業者(小型船舶のみを運航する旅客不定期航路事業者)の安全性を向上させることにつながる。</p> <p>(4) 事業許可更新制度の導入 今般の改正により、申請書類等の作成にあつたの遵守費用と、一定程度の行政費用が見込まれるが、事業許可の更新制度の導入によって、更新の機会に定期的に安全人材確保計画の確認が行えるようにし、事業者の将来的な輸送の安全管理体制の構築を担保していくことで、小型船舶のみを使用する旅客不定期航路事業全体の安全性を向上させることができる。</p> <p>(5) 登録制度の導入等 今般の改正により、現行の届出事業者の登録に係る申請書類作成等のための遵守費用と、当該登録の申請に係る行政費用が発生することが見込まれるものの、現行の届出事業者を登録事業者とすることで、現行の届出事業者の安全性を向上させることができる。</p> <p>(2)・(6) 今般の改正により、特段の遵守費用は発生せず、行政費用も存在しない一方で、これらの規制は、業界の安全性を向上させることにつながる。</p> <p>以上(1)～(6)について、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>

代替案との比較

【代替案の内容】

- (1) 事業許可に係る欠格事由の拡充
欠格事由について、許可・登録の取消しを受けた者の密接関係者の欠格を設けない場合。
- (2) 事業停止命令等の拡充
今般、導入予定の船舶等の使用停止命令について、従前の16条処分と同様の聴聞手続きを設けることとする。
- (3) 安全人材確保計画の作成の義務づけ
安全人材確保計画の作成を努力義務とする。
- (4) 事業許可更新制度の導入
許可の更新制の対象を全事業者(旅客運送船舶運航事業)にする。
- (5) 登録制度の導入等
現行の届出事業者について、登録制ではなく、許可制を導入する。
- (6) 事業の休廃止の届出
事業の休廃止の届出について、事前届出ではなく事後届出とする。

【費用】

- (1) (2) (3) (6) 新たな遵守費用は発生しない。また、行政費用については、文書等での通知に係る費用等が発生する。
- (4) 更新制の対象となる事業者(小型船舶のみを運航する旅客不定期航路事業者)について、遵守費用が発生する。
- (5) 現行の届出事業者について、遵守費用が発生する。

【効果(便益)】

- (1) 許可・登録の取消しを受けた事業者の密接関係者については、欠格事由に当たることなく、事業への参入が可能になる。
- (2) 船舶等の使用停止命令の発出が可能となるが、聴聞手続きを実施することとなるため、迅速な事業者への処分が困難。
- (3) 事業者においてどの程度対応されるか困難である。また、強制力を伴わないため、効果は限定的である。
- (4) 現在の業界の実態等、事業者の遵守費用と行政費用等を加味すると、両者にとって過度な規制となる。
- (5) 旅客の輸送規模が比較的小さい現行の届出事業者の事業規模等を考慮し、許可制を導入することは、過度な規制とならざるを得ない。また行政費用の面からも審査業務の莫大な増加が見込まれる。
- (6) 事後届出であれば、事業者の負担は軽減されるが、上記の通り監査逃れを誘発するおそれがある。

【副次的な影響及び波及的な影響】

副次的な影響は生じないと考えられる。

	<p>【費用と効果(便益)の比較】 (1)(2)(3)(6) 新たな遵守費用は発生せず、行政費用も軽微であるが、一方で効果が限定的となり、そもそもの制度の趣旨が活かされない等必要十分な規制とならない。 (4)(5) 遵守費用、行政費用が増大し、かつ、両者に過度な負担を課すこととなるため、規制によって得られる効果は少ない。</p> <p>【規制案と代替案の比較】 (1)(2)(3)(6) 代替案では、規制の効果が限定的となり、制度そもそもの趣旨を活かすことが困難であるため、規制案を採用することが妥当である。 (4)(5) 代替案では、規制案に比して行政費用が増大し、事業者に対しても過度な遵守費用等を課すこととなるため、事業実態等を加味して、規制案を採用することが妥当である。</p>
<p>その他関連事項</p>	<p>当該規制案については、知床遊覧船事故を契機として船舶運航事業(旅客定期航路事業、貨物定期航路事業、不定期航路事業)のうち人の運送をするもの(以下「旅客運送船舶運航事業」という。)を営む者に対する緊急安全点検、各地方運輸局等への聞き取り、過去の事故事例の精査等を実施した結果、安全管理規程の遵守が徹底されていないこと、安全管理体制の不備により重大事故が発生し、又は発生するおそれがあったこと、不適格な事業者の再参入を防止する措置が不十分であること等の安全上の重大な課題が、知床遊覧船が営む旅客不定期航路事業のみならず、旅客運送船舶運航事業全般について存在することが明らかとなったことに即してのものである。</p>
<p>事後評価の実施時期等</p>	<p>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。</p>
<p>備考</p>	

規制の事前評価書(要旨)

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案
規制の名称	(1)旅客名簿の作成及び備置き(海上運送法第15条関係) (2)旅客名簿の写しの交付義務(海上運送法第19条の17関係) (3)船舶所有者への小型船舶の乗組員に対する教育訓練の義務付け(船員法第118条の4、第118条の5関係)
規制の区分	新設
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5年3月2日
規制の目的、内容及び必要性等	(1)旅客名簿の作成及び備置き 旅客名簿について、正本の備置場所を船内から陸上へ見直すとともに、備置きの義務主体を船長から事業者へと見直す。また、一定の船舶に備置きの義務付けを拡大する。 (2)旅客名簿の写しの交付義務 旅客名簿の作成・備置義務の対象となる事業者のうち、外航に係る事業を営む事業者について、船長に対し、作成して旅客名簿の写しの交付を義務付ける。 (3)船舶所有者への小型船舶の乗組員に対する教育訓練の義務付け 船舶所有者及び特定船舶所有者に対し、小型旅客船の乗組員に係る船舶が航行する海域の特性等に応じた操船に関する教育訓練その他安全に関する教育訓練の実施を義務付ける。
直接的な費用の把握	
(遵守費用)	(1)旅客名簿の作成及び備置き 今般の改正は、これまで船長に義務付けられていた旅客名簿の作成及び備置きを事業者の義務に変更するものであり、当該規制に係る特段の遵守費用は発生しない。一定の船舶への備置き義務の拡大により遵守費用が発生することも想定されるが、当該遵守費用は、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。 (2)旅客名簿の写しの交付義務 旅客名簿の写しの交付であり、遵守費用は想定されない又は軽微である。 (3)船舶所有者への小型船舶の乗組員に対する教育訓練の義務付け 自社の社内規程、実際の運航を行う海域の気象・海象・地形の特徴、実際に乗り組む船舶の操船性等に関する教育訓練を実施するための費用が船舶所有者等に発生する。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。
(行政費用)	(1)～(3) 新たな行政費用は発生しない。
直接的な効果(便益)の把握	(1)旅客名簿の作成及び備置き 旅客の情報の消失や不存在が回避され、海難発生時に行方不明者の身元の特定や損害賠償等を円滑に進めることが期待される。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。 (2)旅客名簿の写しの交付義務 寄港国におけるPSCや出入国・税関手続きにおけるトラブル発生を未然に防止することで、安定的な輸送の確保を図ることが期待される。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。 (3)船舶所有者への小型船舶の乗組員に対する教育訓練の義務付け 自社の社内規程、実際の運航を行う海域の気象・海象・地形の特徴、実際に乗り組む船舶の操船性等の個別的な事項を習熟させることにより、乗組員の資質の向上を図ることが期待される。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。

副次的な影響と波及的な費用の把握	<p>(1)(2) 海難発生時における行方不明者の身元の特定や損害賠償等の円滑化や、寄港国におけるトラブル発生時の未然防止が期待され、利用者の利益保護に資するとともに、事業者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> <p>(3)船舶所有者への小型船舶の乗組員に対する教育訓練の義務付け 実際の運航に即した教育訓練を実施する仕組みが構築されることで、小型旅客船に乗り組む乗組員の資質の向上が促進され、小型旅客船における旅客の輸送の安全の確保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)(2) 今般の改正による遵守費用は想定されない又は軽微であり、追加的な行政費用も想定されない。一方で、旅客の情報の消失や不存在が回避され、海難発生時の行方不明者の身元の特定や損害賠償等を円滑に進めることや、寄港国におけるPSCや出入国・税関手続きにおけるトラブル発生を未然に防止することは、利用者の利益保護に資するとともに、それにより、事業者の事業継続及び安定的な海上輸送の確保に寄与するものと考えられる。</p> <p>(3) 小型船舶の船舶所有者に教育訓練の実施に係る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、小型旅客船に乗り組む乗組員の資質の向上が促進され、小型旅客船における旅客の輸送の安全の確保が図られる。</p>
代替案との比較	<p>(1)(2) 旅客名簿の作成及び備置き、旅客名簿の写しの交付義務について努力義務とす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、旅客の利用者の利益保護や安定的な海上輸送の確保への寄与は期待できない。</p> <p>(3) 教育訓練の実施について努力義務とす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る。また、強制力を伴わないため、小型旅客船の乗組員の資質の向上の効果は期待できない。</p>
その他関連事項	<p>(1)～(3) 交通政策審議会海事分科会(第42回(令和5年1月))において、知床遊覧船事故対策検討委員会のとりまとめに沿って、速やかに施策を講ずることが適当である旨の答申がなされている。また、知床遊覧船事故対策検討委員会において、具体的施策の内容について議論が行われた(令和4年12月とりまとめ)。</p>
事後評価の実施時期等	<p>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。</p>
備考	

規制の事前評価書(要旨)

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案について
規制の名称	特定操縦免許を行うための講習課程の見直し(船舶職員及び小型船舶操縦者法第23条の2関係)
規制の区分	改正(拡充)
担当部局	国土交通省海事局海技課
評価実施時期	令和5年3月2日
規制の目的、内容及び必要性等	現行制度においては、事業として旅客輸送を行う小型船舶の船長が取得すべき「特定操縦免許」の要件は、救命に関する科目にかかる講習のみであるところ、今般の改正により、特定操縦免許の要件である講習の課程に「気象・海象情報に基づいた適切な出航判断」に係る知識や、円滑な離着岸等の技能等を習得させるための内容を追加し、事業用小型船舶の船長について資質の向上を図る。
直接的な費用の把握	
(遵守費用)	<p>[免許取得者に係る遵守費用]</p> <p>新規に特定操縦免許を取得する場合と、既存の受有者が新免許に移行する場合で、修了すべき講習の課程に差異を設ける予定であり、受講費用も異なるが、改正後に拡充される講習単位時間数を学科と乗船実技それぞれ4単位時間と仮定して試算すると、新規に特定操縦免許を取得する場合(下記①～③全ての科目を受講)は51,570円程度、既存受有者が新免許に移行する場合(下記②の科目を受講)の遵守費用は5,116円程度となる。</p> <p>①救命科目(7単位時間)・・・11,470円(現行講習費用と同じ)</p> <p>②その他の学科科目(4単位時間)・・・約5,116円</p> <p>※登録小型船舶教習所における教習費用のうち、2級から1級に進級する際の教習(12h)料金15,350円から算出(15,350÷3=5,116)</p> <p>③乗船科目(4単位時間)・・・35,000円</p> <p>※登録小型船舶教習所における実習(1人あたり4単位時間)料金である35,000円と同額と仮定</p> <p>なお、特定操縦免許の新規取得者数は年間3千人強、既存受有者のうち業務上、新法に基づく特定操縦免許への移行が必須となる者(実際に事業用小型船舶に乗り組んでいる者)は約4万人であり、規制の改正を行った場合の遵守費用総額は、新規取得者が1億5,471万円(1年間あたり)、既存受有者が2億464万円(移行期間である2年間の合計)となる。</p> <p>[講習機関に係る遵守費用]</p> <p>特定操縦免許講習の実施機関として登録を受けるためには、登録免許税9万円がかかる。なお、改正前の講習実施機関は5機関であり、これらの機関が全て特定操縦免許講習機関として登録を受けようとする場合、遵守費用の総額は45万円(90,000×5=450,000)となる。</p>
(行政費用)	なし
直接的な効果(便益)の把握	事業用小型船舶に船長として乗り組むために必要な「特定操縦免許」の取得課程を拡充することにより、全国約2.5万隻の対象船舶の航行の安全・事故防止が図られる。
副次的な影響と波及的な費用の把握	今回の措置により、事業用小型船舶に船長として乗り組む者の資質及び小型船舶を用いた旅客運送事業、遊漁船事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。
費用と効果(便益)の関係	今般の改正により、事業用小型船舶に船長として乗り組もうとする者に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、事業用小型船舶に船長として乗り組む者の知識・技能の向上が図られることで、旅客船等の運航の安全性確保や信頼の回復に寄与するものと考えられる。 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。
代替案との比較	事業用免許である特定操縦免許の取得過程ではなく、一級や二級の操縦資格に係る免許の取得要件である国家試験の難易度を引き上げた場合、規制の対象者が最大で14倍となり、遵守費用も大幅に増加することになる。
その他関連事項	知床遊覧船事故を受けて立ち上げられた、有識者及び業界関係者からなる「知床遊覧船事故対策検討委員会」において、小型旅客船の安全性向上のために当面講ずべき具体的施策について10回にわたり議論が行われ、本改正案を含む「小型旅客船の安全・安心対策」がとりまとめられた。 また、交通政策審議会海事分科会(第42回(令和5年1月20日))において、上記とりまとめに基づき具体的な対策を進めることが適当である旨の答申がなされている。
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	