

規制の事前評価書

法律又は政令の名称：海事産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：(1) 契約書面の交付義務付け（第 9 条）

(2) 船員の過労防止のための運航計画作成の適正化（第 12 条）

(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（第 19 条）

(4) 荷主に対する配慮義務と勧告・公表制度の創設（第 29 条・第 30 条）

(5) 船舶管理業の法定化（第 2 条等）

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 局：海事局内航課

評 価 実 施 時 期：令和 3 年 2 月 4 日

1 規制の目的、内容及び必要性

① 規制を実施しない場合の将来予測（ベースライン）

内航海運は、国内物流の約 4 割、産業基礎物資輸送の約 8 割を担う基幹的輸送インフラであるが、内航海運業界は 99.7%が中小企業であるなど脆弱な事業基盤であるとともに、寡占化が進む荷主企業の下、内航海運業者が重層的に専属化・系列化する事業構造から荷主企業等との間で交渉力が劣り、「低い収益性」を甘受せざるを得ない状況にある中で、適正な運賃・用船料を収受できていない実態がある。また、内航海運は船員の高齢化が顕著であり、多くの事業者が今後の事業継続を不安視する中で、若手船員の確保とその定着が課題となっている。こうした課題に対応して、契約の適正化等の取引環境の改善や、生産性向上を図るための措置とともに内航海運を支える船員を確保するための船員の労務管理の適正化の措置を講じなければ、安定的な海上輸送サービスの提供が困難となるおそれがある。

そこで、今般の法改正により、これらの措置を新たに講ずることとする。

(1) 契約書面の交付義務付け

現状の内航海運業においては、荷主企業の下、専属化・系列化が進み、上位の事業者と比較して下位の事業者の交渉力が劣る取引環境となっている。更に商慣習上書面によらない口頭での契約が少なくないことから、上位の事業者から下位の事業者に対し、荷役等の作業の責任分担等における適切な対価が払われないというトラブルが発生している。規制の新設を行わない場合、こうしたトラブルにより下位の内航海運業者が適正な対価を収受できない状況が続くこととなる。

(2) 船員の過労防止のための運航計画作成の適正化

今般の法改正において、船員の使用者たる船舶所有者（内航海運業者のうち船舶を所有して定

期用船契約によりオペレーターに貸渡す者。以下同じ。)に対し、船員の労務管理上必要な措置を講ずることを義務付けることとするが、船員の労働時間は船舶の運航スケジュールに大きく左右されることから、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。以下同じ。）の協力が確保できなければ、船員の適切な労務管理の実効性を担保することはできない。規制の新設を行わない場合、オペレーターは自己の利益を優先して、船員の労働時間等を考慮した運航計画の作成に協力しない可能性が高いため、船員の労働環境が改善されない状態が継続することとなる。

（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

内航海運業界においては、オペレーターが複数の階層となる場合も多くあり、その場合、元請けオペレーターの協力がなければ、下請けオペレーターの輸送の安全性を確保することはできない。規制の新設を行わない場合、元請けオペレーターは自己の利益を優先して、下請けオペレーターに輸送の安全確保を無視した運航を強いるおそれがあり、下請けオペレーターの輸送の安全が確保されないこととなる。

（４） 荷主に対する配慮義務と勧告・公表制度の創設

オペレーターの大半は事業基盤が脆弱な中小事業者である一方で、荷主側は少数・大規模化が進んでいることから、オペレーターは荷主に比べて交渉力が非常に弱く、船員の過労につながるような過密な運航スケジュールを組まざるを得ない運送を荷主から求められた場合でも断ることが難しい。規制の新設を行わない場合、荷主からの要求を断れないために法令違反を犯す内航海運業者が出てしまう。

（５） 船舶管理業の法定化

船舶管理業務（船員の船舶への配乗、船舶の点検・整備及び航海を行う業務。以下同じ。）については、中小企業者が大半を占める内航海運業者の経営を効率化するものであり、現在でも約３割の内航海運業者が活用しているところ。内航海運業者の経営力の向上のためには今後も更なる活用が見込まれるが、規制の新設を行わない場合、船員の賃金未払いや違法船員派遣といったトラブルを起こすような悪質な船舶管理業者も是正することができないことから、船舶管理業者全体の信用が落ち、船舶管理業者活用による内航海運業者の経営力向上が進まないこととなる。

② 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）

（１） 契約書面の交付義務付け

【課題及びその発生原因】

内航海運業の取引形態においては、荷主企業の下、専属化・系列化が進み、上位の事業者と比較して下位の事業者の交渉力が圧倒的に劣る取引環境となっている。このような取引実態の中で、内航海運業における契約は、商慣習上、書面によらない口頭での契約が少なくなく、上位の事業者から下位の事業者に対し、荷役等の作業の責任分担等における適切な対価が払われないと

いう責任分担や運賃・用船料の内訳明示の有無に起因したトラブルが発生している。

【規制の内容】

内航海運業者は、内航海運業に係る業務に関する契約を締結したときは、役務の対価その他の国土交通省令で定める事項を記載した書面又は電磁的記録を契約の相手方に提供する義務を規定する。

【規制以外の政策手段の内容】

原因を解決するにあたっては、契約の適正化等に係るガイドラインを作成し、事業者に周知することが考えられる。しかし、長年培われた商慣行について企業間の自主的な取り組みにゆだねても改善することは困難であり、規制の手段の採用が妥当である。

(2) 船員の過労防止のための運航計画作成の適正化

【課題及びその発生原因】

船員の労働時間はオペレーターが決定する運航スケジュールに大きく左右されることから、船員の雇用者である船舶所有者だけでは、適切な労務管理の実現が困難であるという課題が発生している。

【規制の内容】

オペレーターは、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こととする。

また、オペレーターは、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。

【規制以外の政策手段の内容】

原因を解決するにあたっては、適切な運航計画の作成方法等に係るガイドラインを作成し、事業者にも周知することが考えられる。しかし、オペレーターには可能な限り多くの貨物を輸送し、利潤を得るという誘因が働くため、事業者による自主的な取組みによる効果は限定的であり、規制の手段の採用が妥当である。

(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

【課題及びその発生原因】

内航海運業界においては、オペレーターが複数の階層となる場合も多くあり、この場合、元請けのオペレーターが運航スケジュールを決定することとなるという実態があることから、これらの元請けのオペレーターの協力がなければ、改正船員法により実現しようとしている船員の労働時間管理の適正化をはじめとする輸送の安全性の確保を担保することができないという課題がある。

【規制の内容】

元請けのオペレーターは、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。

【規制以外の政策手段の内容】

原因を解決するにあたっては、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、利用運送を行う場合の事業者に周知することが考えられる。しかし、元請けオペレーターには下請けオペレーターの輸送の安全よりも利潤を優先する誘因が働くため、効果は限定的あり、規制の手段の採用が妥当である。

(4) 荷主に対する配慮義務と勧告・公表制度の創設

【課題及びその発生原因】

船員の労働時間はオペレーターが決定する運航スケジュールに大きく左右され、運航スケジュールは荷主の運送要求に左右される実態があることから適切な労務管理の実現が困難であるという課題が発生している。

【規制の内容】

荷主は、オペレーターが内航海運業法又は同法に基づく命令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、国土交通大臣は、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、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こととし、勧告したときはその旨を公表するものとする。

【規制以外の政策手段の内容】

原因を解決するにあたっては、契約の適正化等に係るガイドラインを作成し、事業者に周知することが考えられる。しかし、荷主には可能な限り多くの貨物をオペレーターに輸送させ、利潤を得るという誘因が働くため、事業者による自主的な取組みによる効果は限定的であり、規制の手段の採用が妥当である。

(5) 船舶管理業の法定化

【課題及びその発生原因】

大半が中小事業者である内航海運業者の事業基盤強化や経営効率化のためには、所有船舶に係る船舶管理業務を船舶管理業者に委託し、船舶管理の効率化等を図ることが必要であるが、船舶管理業者は法的な位置づけがなく、不適切な業者を排除することができないことから、内航海運業者の中にはその活用を躊躇する業者も少なくない。

【規制の内容】

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。

【規制以外の政策手段の内容】

法的な規制がなければ行政処分を行うことができないため、規制の手段が適当である。

2 直接的な費用の把握

③ 「遵守費用」は金銭価値化（少なくとも定量化は必須）

（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。

（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、船員の労働時間を考慮して運航スケジュールを見直す等、適切な運航計画作成のために船舶所有者と調整する費用がオペレーターに発生する。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。

（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、運航スケジュールを荷主と調整する費用が元請けオペレーターに発生する。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。

（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、運航スケジュールをオペレーターと調整する費用が荷主に発生する。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。

（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。

平均給与額（年間）÷年間総労働時間（事業所規模 30 人以上）＝届出者の時給
4,364,000 円÷1,734 時間＝2,516.72÷2,517 円

（平均給与額については、国税庁「民間給与実態統計調査」（令和元年）、年間総労働時間については、厚生労働省「労働統計要覧」（令和元年）による）

なお、新規の登録の際は、登録免許税 9 万円がかかることになる。

④ 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

規制緩和には該当しない。

3 直接的な効果（便益）の把握

⑤ 効果の項目の把握と主要な項目の定量化は可能な限り必要

（１）契約書面の交付義務付け

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、安定的な内航海運事業の運営（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。

（２）～（４）

船員の労務管理の適正化について船員の使用者たる船舶所有者だけでなく、オペレーターや荷主側からもその実効性を担保することにより船員の労働環境の改善が図られる。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。

（５）船舶管理業の法定化

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、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。

⑥ 可能であれば便益（金銭価値化）を把握

上記のとおり当該規制の効果については定量的に把握することは困難であり、このため金銭価値化も困難である。

⑦ 規制緩和の場合は、それにより削減される遵守費用額を便益として推計

該当なし

4 副次的な影響及び波及的な影響の把握

⑧ 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

（１）契約書面の交付義務付け

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。

（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。

(5) 船舶管理業の法定化

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。

5 費用と効果（便益）の関係

⑨ 明らかとなった費用と効果（便益）の関係を分析し、効果（便益）が費用を正当化できるか検証

(1) 契約書面の交付義務付け

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。

(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。

(5) 船舶管理業の法定化

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、トラブル発生の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。

以上(1)～(5)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。

6 代替案との比較

⑩ 代替案は規制のオプション比較であり、各規制案を費用・効果（便益）の観点から比較考量し、採用案の妥当性を説明

〔代替案の内容〕

(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。

(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こと。

[費用]

(1) ～ (4)

新たな遵守費用は発生しない。また、行政費用については、文書等での周知に係る費用が発生する。

(5)

小規模の船舶による船舶管理業を営む者において遵守費用が発生する。なお、既に内航海運業の届出事業者である場合は、船舶管理業について変更届出ではなく新規の登録としての遵守費用が発生する。

[効果（便益）]

(1) ～ (4)

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、内航海運業界の事業構造を踏まえると、取引環境の改善の効果は限定的である。

(5)

小規模の船舶による船舶管理業を営む者において、登録制度の対象とすることが必要なレベルの重大なトラブルの発生は見受けられないため、規制により新たに得られる効果は少ない。

[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。

[費用と効果（便益）の比較]

(1) ～ (4)

強制力を伴わないため、遵守費用は想定されず、行政費用は軽微である。一方、効果については限定的であり、取引環境の改善、内航海運業の生産性向上が図られず、安定的な事業運営（輸送サービスの提供）が困難となる。

(5)

遵守費用が増加する一方、規制による効果は少ないため、過剰規制となる。

[規制案と代替案の比較]

(1) ～ (4)

代替案は、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。

(5)

代替案は、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。

7 その他の関連事項

⑪ 評価の活用状況等の明記

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のものである（令和2年9月中間とりまとめ）。

8 事後評価の実施時期等

⑫ 事後評価の実施時期の明記

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。

⑬ 事後評価の際、費用、効果（便益）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。

内航船員1人・1時間当たりの輸送量及び新人内航船員定着率を指標として活用する。

規制の事前評価書

法律又は政令の名称：海事産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：(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）

(7) 労働時間に関する例外規定の見直し（船員法第 68 条）

(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）

(9) 無料船員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）

(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）

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：海事局船員政策課

評価実施時期：令和 3 年 2 月 4 日

1 規制の目的、内容及び必要性

① 規制を実施しない場合の将来予測（ベースライン）

我が国では、少子高齢化による中長期的な生産年齢人口の減少を背景に、様々な業種で担い手の確保が大きな課題とされているところ、船員については、特に内航船員において高齢化が顕著であり、内航船員全体の約半数を 50 歳以上の船員が占めている状況である。また近年、内航船員の新規就業者数は増加傾向にあるものの、新人船員においては長時間労働や船内の人間関係等が敬遠され、その定着の阻害要因となっている。このように、内航船員の高齢化が進み、新人内航船員の定着率が低下すると、国民生活及び経済を支える安定的な海上輸送を確保することができなくなるおそれがあり、今後も海上輸送を担う優秀な人材を確保することができる環境を整備するため、船員の働き方改革を推進することが必要である。

そこで、今般の法改正により、船員の働き方改革を推進するため、以下を新たに講ずることとする。

(6) 船舶所有者による労務管理の適正化

現状、船員の労働時間が適切に記録されていない事例が確認されているところ、船舶所有者が使用者として船員の労務管理を適切に実施する体制を構築するため、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、労務管理上適切な措置の実施等を義務付け、雇入契約の届出主体を船長から船舶所有者に見直す。当該措置を講じなければ、船舶所有者による適切な労務管理が行われないことにより、正確な労働

状況等が把握されず、長時間労働等が継続すること等により、新人船員の定着が阻害されるおそれがある。

(7) 労働時間に関する例外規定の見直し

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（１日あたり１４時間、１週あたり７２時間）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るところ、船舶所有者による適切な労務管理体制の整備と併せて、これらの作業を労働時間に関する例外の対象から除外する。当該措置を講じなければ、引き続き当該作業の負担を船員に一方的に負わせることとなり、魅力ある職場の実現を阻害し、新人船員の定着が阻害されるおそれがある。

(8) 変更後の労働条件の明示の義務付け

現状、船員に就労先の労働条件をあらかじめ了解させて船員保護及び将来の労働紛争防止を図るため、求人者等に対して労働条件の明示を義務付けているところ、求人者等に対し、明示した労働条件を変更する場合にも、変更後の労働条件を明示することを義務付ける。現状の制度が継続すれば、船員保護及び将来の労働紛争防止が充分に図られず、また、船員が実際には求人時の労働条件と異なる条件で就労することとなるなど、船員の適正な就業機会が確保できないおそれがある。

(9) 無料船員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及び船員派遣事業については、船舶所有者や船員を代表する団体等が国土交通大臣の許可を受けて行うことができることとされているが、船員職業紹介事業については特段の欠格事由は設けられておらず、また船員派遣事業については欠格事由の範囲が限定的であったことから、今般欠格事由の整備・追加を行う。現状の制度が継続すれば、不適切な者に事業許可が与えられることにより事業の適正・的確な運営が確保されず、船員の適正な就業機会を確保できないおそれがある。

(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

職場におけるハラスメントの防止のため、事業主に対し、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しているところ、派遣船員については、派遣元の事業主のほか、実際に派遣船員が就労する派遣先の事業主もまた事業主とみなして当該不利益取扱いを禁止すること等とする。これらの措置が講じられなければ、派遣船員についてはハラスメント防止の実効性が確保されず、船員の適切な労働環境を確保できないおそれがある。

② 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)

(6)(7)

[課題及びその発生原因]

船員については、就業者数の減少等により、特に内航船員で高齢化が顕著な状況にあり、内航船員全体の約半数を50歳以上の船員が占めている状況である。近年においては、内航船員の新規就業者数は増加傾向にあるものの、新人船員においては不適切な労務管理に起因する長時間労働や船内の人間関係等が要因となり、その定着が阻害されているところ、内航船員の高齢化が進み、新人内航船員の定着率が低下すると、国民生活及び経済を支える安定的な海上輸送を確保することができなくなるおそれがあることから、今後も海上輸送を担う優秀な人材を確保することができる環境を整備するため、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を整備し、船員一人一人の状況に応じ、使用者が乗船期間の調整など適切な対応をとる仕組みの構築が課題となっている。

[規制以外の政策手段の内容]

通達等により周知・啓発を図ることが考えられるが、事業者がどの程度対応するか不確実であり、規制の手段の採用が妥当である。

[規制の内容]

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。

また、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。

(8)(9)(10)

[課題及びその発生原因]

船員については、就業者数の減少等により、特に内航船員で高齢化が顕著な状況にあり、内航船員全体の約半数を50歳以上の船員が占めている状況である。近年においては、内航船員の新規就業者数は増加傾向にあるものの、新人船員においては長時間労働や船内の人間関係等が要因となり、その定着が阻害されているところ、内航船員の高齢化が進み、新人内航船員の定着率が低下すると、国民生活及び経済を支える安定的な海上輸送を確保することができなくなるおそれがあることから、今後も海上輸送を担う優秀な人材を確保するため、船員が不適切な労働環境で就労することがないよう、適正な就業機会の確保が課題となっている。

[規制以外の政策手段の内容]

通達等により周知・啓発を図ることが考えられるが、事業者がどの程度対応するか不確定であり、規制の手段の採用が妥当である。

[規制の内容]

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とともに、無料船員職業紹介事業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。

また、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。

2 直接的な費用の把握

③ 「遵守費用」は金銭価値化（少なくとも定量化は必須）

(6)(7) 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。

(9) 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。

(8)(10) 現行法においても労働契約締結時の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。

④ 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

該当なし。

3 直接的な効果（便益）の把握

⑤ 効果の項目の把握と主要な項目の定量化は可能な限り必要

(6)(7) 労働時間及び休日等の労務管理及び労働環境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。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や雇用状況が異なるため定量的に把握することが困難である。

(8)(9)(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。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や雇用状況が異なるため定量的に把握することが困難である。

⑥ 可能であれば便益（金銭価値化）を把握

（６）～（１０）

上記の通り、当該規制の効果については定量的に把握することが困難であり、このため、金銭価値化も困難である。

⑦ 規制緩和の場合は、それにより削減される遵守費用額を便益として推計

該当なし。

4 副次的な影響及び波及的な影響の把握

⑧ 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

（６）～（１０）

今般の措置により、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。

5 費用と効果（便益）の関係

⑨ 明らかとなった費用と効果（便益）の関係を分析し、効果（便益）が費用を正当化できるか検証

（６）～（１０）

上述のとおり、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軽微である。一方で、今般の改正により、労働時間及び休日等の労務管理及び労働環境が適正化され、不適切な事業者を排除し適正な就業機会が確保されることで、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の確保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。

6 代替案との比較

⑩ 代替案は規制のオプション比較であり、各規制案を費用・効果（便益）の観点から比較考量し、採用案の妥当性を説明

（６）～（８）

[代替案の内容]

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。

[費用]

新たな遵守費用は発生しない。また、行政費用については、文書等での周知に係る費用が発生するが軽微である。

[効果（便益）]

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、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。

[副次的な影響及び波及的な影響]

努力義務の場合には、強制力を伴わないため、十分な効果が期待できず、副次的な影響も生じないと考えられる。

[費用と効果（便益）の比較]

遵守費用は想定されず、行政費用は軽微である。

一方、効果については限定的であり、新人船員の定着率を向上させ、人材を持続的に確保できる環境を整備することは実現できないものと考えられる。

[規制案と代替案の比較]

代替案と規制案を比較すると、両案とも費用は軽微であるが、代替案は規制案よりも効果が限定的であるため、規制案を採用することが適当である。

(9)(10)

[代替案の内容]

通達等による指導を行う。

[費用]

新たな遵守費用は発生しない。また、行政費用については、文書等での周知に係る費用が発生するが軽微である。

[効果（便益）]

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、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。

[費用と効果（便益）の比較]

遵守費用は想定されず、行政費用は軽微である。

一方、効果については限定的であり、適正な就業環境の確保の実現を通じて新人船員の定着率を向上させ、人材を持続的に確保できる環境を整備することは実現できないものと考えられる。

[規制案と代替案の比較]

代替案と規制案を比較すると、両案とも費用は軽微であるが、代替案は規制案よりも効果が限定的であるため、規制案を採用することが適当である。

7 その他の関連事項

⑪ 評価の活用状況等の明記

(6) ~ (10)

交通政策審議会海事分科会船員部会（第131回（2020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月中間とりまとめ）。

8 事後評価の実施時期等

⑫ 事後評価の実施時期の明記

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。

⑬ 事後評価の際、費用、効果（便益）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。

(6) ~ (10)

新人内航船員定着率を指標として活用する。