

規制改革・民間開放推進会議 官業民営化等WG ヒアリング調査票

〔所管省庁名：国土交通省〕

【事務・事業名】	船舶の検査
1. 根拠法令	船舶安全法（昭和8年法律第11号）
2. 実施主体	日本小型船舶検査機構（以下「JCI」という）
3. 従事者数	225名（うち検査員190名）：平成17年4月1日現在
4. 予算額	平成17年度事業規模：35.5億円（昭和62年の民間法人化以降国費の投入はない）
5. 事務・事業の内容	海上における人命の安全を確保するために、船舶の構造・設備が十分な堪航性を持つように施設され、かつこれらの機能を維持するよう十分な整備が行われていることを確認するために船舶安全法に基づき船舶検査を実施している。そのうち小型船舶（総トン数20トン未満）については、JCIが国の代行機関として検査を実施しており、20トン以上の船舶については国が直接検査を行っている。 検査事務以外に、国の代行機関としてJCIは以下の事務を実施している。これらの事務についてJCIを代行機関としたのは、検査事務を実施するJCIの組織体制を活用することによるコストの軽減とワンストップサービスにより、小型船舶の所有者等の負担軽減と利便性の向上を図ろうとするものである。 登録測度事務：小型船舶の登録等に関する法律（平成13年法律第102号） 放置艇の適切な保管場所への誘導や不法投棄の未然防止、多重売買等の売買トラブルの防止や信用販売の円滑化を促進する観点から、小型船舶の所有権を公証する登録制度に関する事務を実施している。 原動機放出量確認等事務：海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律（昭和45年法律第136号） 船舶による大気汚染防止を図るために、船舶の原動機（130kwを超えるもの）から排出される窒素酸化物の放出量を確認する必要がある。そのうち小型船舶に設置される原動機については、JCIが確認事務を実施している。なお、本事務は国際条約（MARPOL条約）に基づき実施されているものであり、同条約では当該業務は国又は国の代行機関が行うこととされている。
6. 民間開放の状況	JCIのほか以下の「第三者機関」を活用して国又はJCIの船舶検査事務を代行している。 船級協会 船舶安全法に基づき登録を受けた船級協会による検査を受け、船級登録された船舶については、船級検査との重複検査を避けるため、国又はJCIが行う船舶検査に合格したものとみなすこととしている。また、平成16年からは外国の船級協会についても登録を受けることができるように制度を改正している。 登録検定機関 国の型式承認を受けた船舶及び物件について、国土交通大臣の登録を受けた機関の検定を受け合格した場合、国又はJCIの検査を省略することができる。 登録検査確認機関 国土交通大臣の登録を受けた機関が、小型船舶について定型的な検査を行い、船舶安全法の基準に適合することを確認した場合、JCIの行う中間検査を省略することができる。 また、設備、人員、品質管理等が一定の基準を満たすものとして国土交通大臣から認定を受けた事業場において、認定に係わる船舶又は物件の製造工事、整備等につき、船舶安全法の規定に適合してなされたことを自主検査により確認した場合は、当該工事等に関する国又はJCIの検査を省略することのできる「認定事業場制度」を導入して、民間事業者の優れた品質管理能力の活用を図っている。

規制改革・民間開放推進会議 官業民営化等WG ヒアリング調査票

〔所管省庁名： 国土交通省〕

〔事務・事業名〕 船舶の検査	
7. 当該事務事業を廃止した場合の影響	小型船舶検査制度は、小型船舶の海難事故の多発等を背景として設けられたものであり、検査時点において法令で定められた技術基準への適合性を確認を行うものであるが、これに伴い、ユーザーの定期点検や適切な整備の実施を促してきている。しかしながら、海洋レジャーの進展により、船舶の知識の少ない船舶所有者が多数を占めるプレジャーボート等が増加し、それと共にプレジャーボート等の海難が毎年相当量発生している。 このため、検査制度は小型船舶の安全確保に重要な役割を担ってきているが、未だに多くの海難事故が発生しており、当該事務事業を廃止した場合、整備不良等に起因する海難事故が更に増加するものと考えられる。
8. 更なる民間開放についての見解	上記7. で述べたとおり、人命に関わる事故や海難の事例が依然として減少していないことや、昨今の交通分野における悲惨な事故や安全問題に対する国の関与への国民の期待等に鑑みると検査制度の存続は引き続き不可欠であると考えている。 民間能力を活用するための民間開放の制度については、上記6. で記述したとおり、第三者機関の活用や認定事業場制度の導入など、既に一定の措置を行っているところである。 今後とも現行制度の運用を通じて安全に対する国民意識の高揚を促すと共に、それを制度の見直しにフィードバックし、かつその中で、既に一定の導入を図っている民間第三者機関の育成活用やメーカー・整備事業者等民間事業者の品質管理能力の活用を一層推進していくことが大切である。

別紙においてご説明される場合は「別紙参照」とご記入ください。

規制改革・民間開放推進会議 官業民営化等WG ヒアリング調査票

〔所管省庁名： 国土交通省〕

【事務・事業名】 船舶の検査

9. 個別の質問項目 < 日本小型船舶検査機構について >

マニュアル化、ガイドライン化等が可能な当該業務に関して複数の民間法人を参入させ、競争が行われる状態とすることに関する貴省の見解如何。

船舶は使用される航行区域によって気象・海象条件が異なることから、それに応じて技術基準も異なっている。また、基本的には受注建造されるものであるため、船主の要望に応じて構造・設備が多種多様であることから、船舶検査においては高度で専門的知識をもって基準適合性を判断しなければならない非定型業務については、マニュアル化等は困難であり、無理に複数の民間法人を参入させ競争原理を導入することは、検査の手抜きや不正に繋がる恐れがあるため、国民の人命や財産に直接関わる安全性の確保という業務の性格上、望ましくないものと考える。

従って、現行の制度運用において、現状確認を中心とした中間検査や型式承認を受けた船舶用物件の検定等の定型的な業務については、その可否の判断に裁量の余地がないため、登録機関制度により一定の能力を有する複数の事業者の参入を認め競争原理を導入している。

検査手数料の設定の手續及び実績についてご教示いただきたい。

JCIの実施する小型船舶検査は航行停止の解除を行うための強制検査であり、受検者に検査手数料の負担を強制することとなるため、手数料額は実費を勘案して定められた法定手数料として、国が船舶安全法施行規則において規定している。

当該検査手数料の設定(省令改正)については、財務省の通達に基づき、3年に1度見直しを行うこととしており、最近では平成16年度末に見直しを行った。

別紙においてご説明される場合は「別紙参照」とご記入ください。