

平成 17 年 11 月 2 日

規制改革・民間開放推進会議 官業民営化等WG第2回ヒアリングに係る資料提出依頼事項（回答）について

最近起きた海難事故の原因分析の結果、 検査を受けなければならないにもかかわらず、受けていなかったものの事故の件数、 そもそも検査を受けなくてもよいとされている部位の不良による事故の件数、 検査を受けた上でなおかつ実際に事故が起こったものの件数や原因分析として、 a ) 検査に手抜き、不備はなかったのか、 b ) 検査をいつ受け、その後どのくらいの期間で起きたのか、 c ) 検査のインターバルや頻度に問題がないのか、等について具体的に教えていただきたい。なお、該当する資料等がない場合には至急調査の上、回答願いたい。

検査を受けなければならないにもかかわらず、受けていなかったものの事故の件数

海難事故に関する統計等において、検査を受けなければならないにもかかわらず、受けていなかったものの事故の件数に関するデータは存在しないが、海上保安庁によれば、平成 16 年度における小型船舶（漁船を除く。）の無検査による検挙数は 65 件である。これらは、検査を実施している小型船舶の数（平成 16 年度に JCI が検査を実施した船舶は 147,998 隻）と比較すると極めて小さな数であり、無検査の船舶が要救助海難を起こした事例は極めて少ないものと思われる。

そもそも検査を受けなくてもよいとされている部位の不良による事故の件数

海難事故に関する統計等において、検査を受けなくてもよいとされている部位の不良による事故に係るデータが存在しないため、明確な件数を回答することはできないが、船舶検査においては、その不備が直接事故につながるような構造、設備等のハード面は、すべての部位について検査を実施しているため、検査対象となっていない部位の不良によって海難事故に繋がるケースはほとんどないものと推測される。

検査を受けた上でなおかつ実際に事故が起こったものの件数や原因分析として

a ) 検査に手抜き、不備はなかったのか

海難審判庁が行う海難審判の裁決において、これまでに海難事故の原因が、JCI 検査員の検査の手抜きや不備に起因すると認められた例はない。

b ) 検査をいつ受け、その後どのくらいの期間で起きたのか

平成 16 年度に海難審判庁が裁決した総トン数 20 トン未満の船舶の機関損傷に起因した海難事故は 25 件であった。

これら、25 件の海難事故を起こした船舶の海難事故を起こした時期を調べたところ、定期的検査受検から 1 年目が 11 件、2 年目が 8 件、3 年目が 6 件となっている。

### c) 検査のインターバルや頻度に問題がないのか

船舶の定期的検査制度については、平成 8 年 10 月に運輸大臣が運輸技術審議会に「船舶の定期的検査の今後のあり方」について諮問を行い、その答申に基づき、平成 9 年に小型船舶を含めて、定期的検査の間隔の見直しが行われたところである。

上記の見直し以降、船舶の構造及び設備等に大きな変化がないことから、定期的検査の間隔に問題はないものとする。

JCI のほかに「第三者機関」は既に参入可能とのことであるが、具体的にどのような要件を満たせば、参入できるのか、わかりやすい形で示していただきたい。あわせて、JCI が備えていなければならない検査機関としての様々な要件と、既に参入可能との建前の「第三者機関」である民間が備えていなければならない要件の異同について具体的にわかる資料を示していただきたい。

### 別紙参照

登録検査確認機関の参入実績はゼロとのこと説明であるが、民間開放に向けて今後どのような方策を講じる予定であるかお示し願いたい。併せて、参入実績がゼロである理由は、特別な法律により設立された JCI が当該業務をほぼ独占しているからとの見方もできるが、貴省のご見解をお示しいただきたい。

小型船舶検査の民間開放制度としては、中間検査に対する登録検査確認機関及び旅客船以外の全ての船種と検査種別に開放されている登録船級協会がある。

登録検査確認機関の参入実績がないのは、そもそも小型船舶検査市場は、30 億円程度の小規模な市場であり、さらに、近年では市場が縮小傾向であるため、民間事業者が市場に魅力を感じていないことによると思われる。

また、登録船級協会については、財団法人日本海事協会が参入しているにもかかわらず、検査実績がない状況にあるが、この理由は、登録船級協会の手数料が高く小型船舶の所有者の負担能力に限界があることや登録船級協会にとっても、小型船舶検査市場は JCI とサービスや手数料等において競争を行うような魅力はないことによるものと思われる。

したがって、小型船舶検査市場の規模、所有者の負担能力等により、結果として JCI が強制検査の受け皿機関として船舶検査を実施しているものであり、制度設計に問題があるために小型船舶検査市場を独占しているものではない。今後、市場の拡大や景気の向上により、小型船舶検査市場が民間事業者にとって魅力的なものとなれば、新規参入が行われるものと推測する。