

規制の事後評価書(要旨)

法律又は政令の名称	海上交通安全法等の一部を改正する法律(平成28年法律第42号)	
規制の名称	(1)a 非常災害時における海上交通の機能の維持(海上交通安全法第35条等(現行法第39条等)関係) (1)b 通報手続の簡素化及び平時における安全性の向上(港則法第38条第3項、4項) (2)海上保安庁以外の者による航路標識の設置に係る届出制度の創設等(航路標識法第13条、14条(現行法第21条、23条))	
規制の区分	新設、改正(緩和)	
担当部局	海上保安庁 交通部 企画課、航行安全課	
評価実施時期	令和4年12月22日	
事前評価時の想定との比較	<p>事前評価時(平成28年2月)では、下記(1)、(2)の課題が存在しており、それぞれに対応する規制の新設または緩和を行ったところであるが、事前評価後、これらの課題を取り巻く社会経済情勢や科学技術の変化による影響及び想定外の影響は発現しておらず、これらの措置は引き続き必要である。</p> <p>(1)a 非常災害時における海上交通の機能の維持について 非常災害発生時、船舶交通の危険を防止する必要があるが、指定海域及び指定港においては船舶交通の著しいふくそうにより、船舶交通の危険が発生するおそれがあり、また、指定海域等にある船舶が安全な海域へ移動する上で、経路を示すため、緊急に航路標識を設置する必要があるが、設置作業の支援を行う船舶を短時間で手配することは困難である状況にあった。そのため、指定海域に入域しようとする船舶について平時からの船名等の通報制度を創設するとともに、非常災害時における移動命令等、情報聴取義務、航路標識の設置に関する業務に係る従事命令制度等の創設を行った。</p> <p>(1)b 通報手続の簡素化及び平時における安全性の向上 海上交通安全法に基づく航路通報と港則法に基づく事前通報があり、海上交通センター及び港長にそれぞれ行っていることから、船舶側の負担となっていた。また、船舶が安全かつ円滑に運航できるよう、港則法に規定する水路を航行しようとする船舶が、スムーズに当該水路を航行する必要があるが、当該水路入口付近において渋滞が発生している状況にあった。そのため、海上交通安全法に基づく航路通報と港則法に基づく事前通報を一本化する規制の緩和を行うとともに、船舶の動静をリアルタイムに把握し、適切な水路航行時刻等の指示ができる制度の創設を行った。</p> <p>(2)海上保安庁以外の者による航路標識の設置に係る届出制度の創設等 小型船舶に対する安全対策として、主として小型船舶の航行の目印となる航路標識の設置が有効であり、海上保安庁以外の者による簡易な航路標識の設置が促進されることが望まれているところ、当該航路標識の設置が促進されておらず、また、設置された航路標識については、船舶交通の安全を確保するため、適切に維持管理される必要があるが、制度上その状況を確認することができない状況にあった。そのため、海上保安庁以外の者が設置する航路標識の設置に係る許可制度を緩和するとともに、海上保安庁以外の者が管理する航路標識の維持管理の状況を海上保安庁により確認する制度の創設を行った。</p>	
費用、効果(便益)及び間接的な影響の把握		
(1)a	(遵守費用)	当該規制による遵守費用は発生しておらず、事前評価時の想定とかい離はない。
	(行政費用)	当該規制による行政費用は発生していないが、航路標識の設置に係る業務への従事命令に従ったことにより生じた損失については、国が補償するとされているところ、同損失補償額が行政費用となるものと想定される。
	(効果)	当該規制によってどの程度の効果が発生したかについては、指定海域入域時における船名等の通報制度以外の適用実績がないことから、定量的に把握することは困難である。
	(便益(金銭価値化))	当該規制の効果については定量化が困難であり、このため金銭価値化も困難である。
	(副次的な影響及び波及的な影響)	規制の新設による副次的な影響及び波及的な影響は特段見受けられなかった。
費用、効果(便益)及び間接的な影響の把握		

(1)b	(遵守費用)	当該規制による遵守費用は発生しておらず、事前評価時の想定とかい離はない。
	(行政費用)	当該規制による行政費用は発生しておらず、事前評価時の想定とかい離はない。
	(効果)	通報手続きは、平成29年及び令和3年の航路通報及び事前通報の件数を比較すると約8%事前通報が減少しており、通報手続きが簡素化されているものと推察される。 水路航行時刻等の指示ができる制度については、水路入口付近等における混雑により船舶交通に危険を及ぼす状態までは至らなかったことから、適用実績がなく、効果を定量的に把握することは困難であるが、海上交通センター及び港内交通管制室では、それぞれ担当海域が分かれていたところ、これらを統合したことにより、本規制の適用海域での船舶交通の状況を一体的に監視するとともに、平成29年及び令和3年を比較すると、情報提供件数が約40,000件増加していることや、海難発生数が4隻減少していることから、同海域での安全性の向上が図られているものと考えられる。
	(便益(金銭価値化))	当該規制の効果については定量化が困難であり、このため金銭価値化も困難である。
	(副次的な影響及び波及的な影響)	規制の新設及び緩和による副次的な影響及び波及的な影響は特段見受けられなかった。
費用、効果(便益)及び間接的な影響の把握	(遵守費用)	当該規制による遵守費用は発生しておらず、事前評価時の想定とかい離はない。
	(行政費用)	当該規制による行政費用は発生しておらず、事前評価時の想定とかい離はない。
	(効果)	許可制度の緩和により海上保安庁以外の者により設置された簡易な航路標識の総基数は年々増加しており、小型船舶に対する安全対策として、主として小型船舶の航行の目印となる航路標識の設置という効果が発生しているものと考えられる。海上保安庁以外の者が管理している航路標識の維持管理の状況を海上保安庁により確認する制度については、当該規制の適用実績はないことから定量的に把握することは困難である。
	(便益(金銭価値化))	当該規制の効果については定量化が困難であり、このため金銭価値化も困難である。
	(副次的な影響及び波及的な影響)	規制の新設及び緩和による副次的な影響及び波及的な影響は特段見受けられなかった。
考察	(1)a 非常災害時における海上交通の機能の維持 事前評価時に想定した課題は継続しており、ベースラインについて社会経済情勢等の変化による影響は生じていないため変化は無く、規制を継続する必要性が認められる。 当該措置による費用として、遵守費用及び行政費用は発生していない。 また、副次的な影響又は波及的な影響の発生は確認されていない。 以上より、当該措置は継続することが妥当である。	
	(1)b 通報手続の簡素化及び平時における安全性の向上 事前評価時に想定した課題は継続しており、ベースラインについて社会経済情勢等の変化による影響は生じていないため変化は無く、規制を継続する必要性が認められる。 当該措置による費用として、遵守費用及び行政費用は発生していない。 また、副次的な影響又は波及的な影響の発生は確認されていない。 以上より、当該措置は継続することが妥当である。	
	(2)海上保安庁以外の者による航路標識の設置に係る届出制度の創設等 事前評価時に想定した課題は継続しており、ベースラインについて社会経済情勢等の変化による影響は生じていないため変化は無く、規制を継続する必要性が認められる。 当該措置による費用として、遵守費用及び行政費用は発生していない。 また、副次的な影響又は波及的な影響の発生は確認されていない。 以上より、当該措置は継続することが妥当である。	
備考		