

規制の事前評価書

評価実施日：平成 29 年 3 月 9 日

政策	港湾法の一部を改正する法律案		
担当課	港湾局総務課	担当課長名	島田 勸資
規制の目的、内容、必要性等	<p>① 法令案等の名称・関連条項とその内容</p> <p>【法律案等の名称】 港湾法の一部を改正する法律案</p> <p>【関連条項】</p> <p>(1) 官民連携国際旅客船受入促進協定に係る旅客施設等の所有者による料金収受に対する料率の変更命令（港湾法第 50 条の 21）</p> <p>(2) 非常災害時における国土交通大臣による円滑な港湾施設の管理（第 55 条の 3 の 3）</p> <p>② 規制の目的</p> <p>(1) 旅客施設等の所有者が、港湾管理者との間で協定を締結し、当該施設の利用に関する料金を収受しようとする場合において、その料率に対して国際旅客船拠点形成港湾の港湾管理者が変更命令を行うことができることとすることにより、施設使用料の適正化を図る。</p> <p>(2) 非常災害時に国土交通大臣が港湾管理者の要請に基づき港湾施設の管理を行う場合において、他人の土地の一時使用等を可能とすることにより、迅速かつ円滑な港湾施設の管理を可能とする。</p> <p>③ 規制の目的に関係する目標</p> <p>a 関連する政策目標</p> <p>(1) 6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化</p> <p>(2) 6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化</p> <p>b 関連する施策目標</p> <p>(1) 19 海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する</p> <p>(2) 19 海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する</p> <p>c 関連する業績指標</p> <p>(1) 77 訪日クルーズ旅客数</p> <p>(2) —</p> <p>d 業績指標の目標値及び目標年度</p> <p>(1) 500 万人（平成 32 年）</p> <p>(2) —</p> <p>e 規制により達成を目指す状況についての具体的指標</p> <p>(1) 平成 32 年における訪日クルーズ旅客数 500 万人（日本再興戦略 2016（平成 28 年 6 月 2 日閣議決定））</p> <p>(2) —</p> <p>④ 規制の内容</p> <p>(1) 官民連携国際旅客船受入促進協定に係る旅客施設等の所有者による料金収受に対する料率の変更命令</p> <p>【規制の創設】</p> <p>官民連携国際旅客船受入促進協定に係る旅客施設等の所有者が、当該者が所有する旅客施設の利用に係る料金を収受しようとする場合について、不当な差別的取扱いに該当する場合等においては、国際旅客船拠</p>		

点港湾の港湾管理者による、料率の変更命令及び料金の収受に関する罰則を創設する。

(2) 非常災害時における国土交通大臣による円滑な港湾施設の管理
【規制の強化・拡充】

非常災害時に国土交通大臣が港湾管理者の要請に基づき港湾施設の管理を行う場合において、国土交通大臣は、非常災害による港湾施設に対する緊急の危険を防止するためやむを得ない必要があるときは、その現場に居る者若しくはその附近に居住する者に対し防御に従事すべきこと（人的公用負担）を命じ、又はその現場において、他人の土地を一時使用し、若しくは土石、竹木その他の物件を使用し、収用し、若しくは処分すること（物的公用負担）ができることとする。

⑤ 規制の必要性

(1) 官民連携国際旅客船受入促進協定に係る旅客施設等の所有者による料金収受に対する料率の変更命令

民間事業者が整備した旅客施設等の有効活用を図るため、官民連携国際旅客船受入促進協定において、当該旅客施設等の一般公衆への供用に関する内容を定めることとなるが、当該施設所有者が旅客施設の利用料金を収受しようとする場合、料率に対する規制がなければ、当該施設の利用が不当に制限されること等が想定される。（＝目標と現状のギャップ）

港湾法においては、港湾管理者以外の者（港湾運営会社を除く。）が収受する料金に関して、利用者の利便の増進を図ることを目的とした書面の提出義務はあるものの、特定の民間事業者が独占的に港湾施設を提供することは想定されず、利用者に対する不当な差別的取扱い等が行われるおそれがないことから、料率の変更命令は存置されていない。（＝原因分析）

この点、国際戦略港湾又は国際拠点港湾において指定される港湾運営会社については、同一の港湾において当該港湾運営会社以外に施設を提供する者がなく、特定の利用者に対し不当な差別的取扱いとなる場合が想定されるため、料率の提出義務に加え、①不当な差別的取扱いに該当する場合等における変更命令、②料金の収受に関する罰則が規定されている。官民連携国際旅客船受入促進協定に係る旅客施設等の所有者等についても同様に、同一の港湾において独占的にC I Q施設等を完備する施設を提供することとなる可能性が高いことから、同様の措置を創設する必要がある。（＝課題の特定）

④ (1) のとおり（＝施策の具体的内容）

(2) 非常災害時における国土交通大臣による円滑な港湾施設の管理

非常災害時に港湾管理者からの要請に基づき国土交通大臣が港湾の利用調整やその前提となる点検・利用可否判断・応急措置等の管理業務を行う場合、支障物件等によって港湾施設の機能が十分に確保されず、迅速かつ円滑な港湾施設の管理に支障が生じる懸念がある。（＝目標と現状のギャップ）

現在、港湾施設（港湾広域防災施設を除く。）の管理権限を有していない国土交通大臣は、物的公用負担及び人的公用負担の権限が存在しない。（＝原因分析）

	<p>非常災害時に国土交通大臣が管理を行う場合において、支障物件の処理等を迅速に行うことができる仕組みを構築する必要がある。(＝課題の特定)</p> <p>④(2)のとおり(＝施策の具体的内容)</p>
<p>想定される代替案</p>	<p>(1) 官民連携国際旅客船受入促進協定に係る旅客施設等の所有者による料金收受に対する料率の変更命令 旅客施設等の所有者に対し、料率の変更への協力要請を行う。</p> <p>(2) 非常災害時における国土交通大臣による円滑な港湾施設の管理 その現場に居る者若しくはその附近に居住する者に対し防御に従事するよう協力要請を行い、土地等の所有者が任意で応じた場合、土地の使用等を行う。</p>
<p>規制の費用</p>	<p>(1) 官民連携国際旅客船受入促進協定に係る旅客施設等の所有者による料金收受に対する料率の変更命令</p> <p>① 当該規制案における費用の要素</p> <p>a 遵守費用 料率の変更手続に係る費用が発生する。</p> <p>b 行政費用 特になし</p> <p>c その他の社会的費用 特になし</p> <p>② 代替案における費用の要素</p> <p>a 遵守費用 料率の変更手続に係る費用が発生する。(本案と同様)</p> <p>b 行政費用 特になし</p> <p>c その他の社会的費用 特になし</p> <p>(2) 非常災害時における国土交通大臣による円滑な港湾施設の管理</p> <p>① 当該規制案における費用の要素</p> <p>a 遵守費用 今回の法律改正によって、非常災害発生時に、港湾広域防災区域内に存する土地や物件が一時使用等されることにより、その所有者等が一時的に使用制限を受ける等の遵守費用が発生するが、損失補償規定(港湾法第55条の4第1項)が設けられることもあって、その費用は僅少であると考えられる。</p> <p>b 行政費用 非常災害発生時に、支障物件等を処理等することにより、損失補償に要する費用等の一定の行政費用が発生する。</p> <p>c その他の社会的費用 特になし</p> <p>② 代替案における費用の要素</p> <p>a 遵守費用 土地又は物件の所有者が任意に使用等に応じた場合には、本案と同様の費用が発生するが、所有者に損失が生じた場合には当該費用</p>

	<p>を補償することによりその費用は僅少であると考えられる。</p> <p>b 行政費用 土地又は物件の所有者が任意に使用等に応じた場合には、本案と同様に補償に要する費用等の一定の行政費用が発生する。</p> <p>c その他の社会的費用 特になし</p>
<p>規制の便益</p>	<p>(1) 官民連携国際旅客船受入促進協定に係る旅客施設等の所有者による料金収受に対する料率の変更命令</p> <p>① 当該規制案における便益の要素 旅客施設等の所有者が、当該施設の使用料金について、特定の利用者に対し不当な差別的取扱いをすることがなくなり、当該旅客施設等が一般公衆への供用が適切に行われ、港湾利用者全体で当該旅客施設等の有効活用が図られることによる便益は極めて大きい。</p> <p>② 代替案における便益の要素 旅客施設等の所有者が料率の変更への協力要請に応じた場合には、本案と同等の便益が得られるが、要請に応じない場合には、当該旅客施設等が一般公衆への供用が適切に行われず、利用者全体の便益が低下する。</p> <p>(2) 非常災害時における国土交通大臣による円滑な港湾施設の管理</p> <p>① 当該規制案における便益の要素 非常災害発生時に、国土交通大臣が土地や物件を一時使用等することにより、港湾施設の機能が十分に確保され、災害時における迅速かつ円滑な港湾施設の管理が実施されることによる便益は極めて大きい。</p> <p>② 代替案における便益の要素 土地又は物件の所有者が任意に要請に応じた場合には、本案と同等の便益が得られるものの、所有者が要請に応じない場合や所有者の意思が確認できない場合には、土地又は物件を使用すること等ができない。このような場合、港湾施設の機能が十分に確保されず、災害時における迅速かつ円滑な港湾施設の管理に支障が生じる懸念がある。</p>
<p>規制の効率性 (費用と便益の関係の分析)</p>	<p>(1) 官民連携国際旅客船受入促進協定に係る旅客施設等の所有者による料金収受に対する料率の変更命令</p> <p>当該規制案については、旅客施設等の所有者が行う料率の変更手続に係る遵守費用が発生するが、利用料金の適正化により、港湾利用者全体で当該施設の有効活用が図られることによる極めて大きな便益が得られるため、便益が費用を上回ると判断される。</p> <p>一方で、代替案については、本案と同様の遵守費用が発生するが、旅客施設等の所有者等が協力要請に応じない場合には便益が得られないこととなる。</p> <p>以上から、当該規制案は、代替案より優れていると考えられる。</p> <p>(2) 非常災害時における国土交通大臣による円滑な港湾施設の管理</p> <p>当該規制案については、施設所有者等が一時的に使用制限を受ける等の遵守費用及び損失補償に要する費用等の行政費用が一定程度発生する。しかし、国土交通大臣が管理を行うこととなった港湾においても、迅速かつ円滑な港湾施設の管理という極めて重要な便益が得られる点</p>

	<p>で、便益が費用を上回ると判断される。</p> <p>一方で、代替案については、本案と同様の遵守費用及び行政費用が発生するが、所有者が使用等に応じない場合や所有者の意思が確認できない場合があり、便益が本案以下となる。</p> <p>以上から、当該規制案は、代替案より優れていると考えられる。</p>
有識者の見解、 その他関連事項	<p>熊本地震を踏まえた応急対策・生活支援策の在り方について（熊本地震を踏まえた応急対策・生活支援策検討ワーキンググループ報告）（平成 28 年 12 月 20 日公表）</p> <p>現行の港湾法では国が直接港湾の利用調整等を行うことができないが、今後発生し得る大規模災害時において海上からの輸送等の支援を円滑に進めるためには、港湾管理者の要請に基づき、港湾の利用調整等の管理業務を実施できる法的位置づけを国に付与すべきである。</p>
事後評価又は事後検証 の実施方法及び時期	<p>附則第 3 項において、政府は、この法律の施行後五年を経過した場合において、この法律による改正後の港湾法の施行の状況について検討を加え、必要があると認めるときは、その結果に基づいて所要の措置を講ずるものとする」とされていることから、平成 34 年度に事後検証を実施する。</p>
その他 （規制の有効性等）	<p>（1）官民連携国際旅客船受入促進協定に係る旅客施設等の所有者による料金収受に対する料率の変更命令</p> <p>旅客施設等の所有者等が当該施設の利用料金を適切に定めることにより、港湾利用者全体で当該施設の有効活用が図られることから、当該規制は有効である。</p> <p>（2）非常災害時における国土交通大臣による円滑な港湾施設の管理</p> <p>国土交通大臣が管理を行うこととなった港湾において、国土交通大臣が土地や物件を一時使用等できることにより、港湾施設の機能が十分に確保され、非常災害時の港湾施設の管理が迅速かつ円滑に実施されることから、当該規制は有効である。</p>