

規制の事前評価書(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案
規制の名称	<p>【海上交通安全法・港則法関係】</p> <p>(1)船舶交通の障害が発生した場合における交通制限の拡充(海上交通安全法第26条関係)</p> <p>(2)異常気象等時における航行制限等の創設(海上交通安全法第32条関係)</p> <p>(3)異常気象等時における海上保安庁長官等が提供する情報の聴取、危険の防止のための勧告制度の創設(海上交通安全法第33条・第34条、港則法第43条・第44条関係)</p>
規制の区分	(1)規制の拡充、(2)・(3)規制の新設
担当部局	海上保安庁交通部航行安全課
評価実施時期	令和3年3月1日
規制の目的、内容及び必要性等	<p>(1)船舶交通の障害が発生した場合における交通制限の拡充(海上交通安全法第26条関係) 船舶事故の発生を防止するための対策をより一層強化するため、海上保安庁長官は、船舶交通の障害の発生により船舶交通の危険が生じ又は生ずるおそれがある海域について、当該海域における航行に加え、停留又はびよう泊をすることができる船舶又は時間を制限することができることとする。</p> <p>(2)異常気象等時における航行制限等の創設(海上交通安全法第32条関係) 異常気象等により船舶交通の危険が生じ、又は生ずるおそれがある海域について、海上保安庁長官は、当該海域にある船舶に対し、当該海域から退去することを命ずる等の措置を講ずることができることとする。</p> <p>(3)異常気象等時における海上保安庁長官等が提供する情報の聴取、危険の防止のための勧告制度の創設(海上交通安全法第33条・第34条、港則法第43条・第44条関係) 異常気象等時における船舶交通の危険を防止するため、以下の措置を講ずることができることとする。 ○海上保安庁長官又は港長は、期間を定めて、一定の海域等を航行する等の条件に該当する船舶に対し、当該海域を安全に航行等するために聴取することが必要と認められる情報を提供し、当該船舶は、当該海域を航行等している間は、当該情報を聴取しなければならないこと。 ○また、海上保安庁長官又は港長は、船舶の航行等に危険が生ずるおそれがあると認める場合は、進路の変更その他の必要な措置を講ずべきことを勧告し、当該勧告に基づき講じた措置について報告を求めることができること。</p>
直接的な費用の把握	
(遵守費用)	<p>(1)船舶交通の障害が発生した場合における交通制限の拡充(海上交通安全法第26条関係) 海域に係る交通制限に従い船舶を運航するための費用</p> <p>(2)異常気象等時における航行制限等の創設(海上交通安全法第32条関係) 湾外避難等の命令等を受けた船舶において、当該命令等に従い船舶を運航するための費用</p> <p>(3)異常気象等時における海上保安庁長官等が提供する情報の聴取、危険の防止のための勧告制度の創設(海上交通安全法第33条・第34条、港則法第43条・第44条関係) 通常船舶に備えられている機器により情報の聴取が可能であることから、情報聴取義務が課された船舶において当該情報を聴取するための費用は発生しない。</p>

(行政費用)	<p>(1) 船舶交通の障害が発生した場合における交通制限の拡充(海上交通安全法第26条関係) 当該規制に係る行政費用は発生しない。</p> <p>(2) 異常気象等時における航行制限等の創設(海上交通安全法第32条関係) 当該規制に係る行政費用は発生しない。</p> <p>(3) 異常気象等時における海上保安庁長官等が提供する情報の聴取、危険の防止のための勧告制度の創設(海上交通安全法第33条・第34条、港則法第43条・第44条関係) 当該規制に係る行政費用は発生しない。</p>
直接的な効果(便益)の把握	<p>(1) 船舶交通の障害が発生した場合における交通制限の拡充(海上交通安全法第26条関係) 当該制限の拡充によって、海難等の発生による二次的な船舶事故の発生を防止が図られ、船舶事故の発生による生命・財産・環境等への甚大な被害を防ぐという大きな効果がある。</p> <p>(2) 異常気象等時における航行制限等の創設(海上交通安全法第32条関係) 当該制度によって、異常気象等時における走錨による船舶事故等の発生を未然に防止できるようになり、船舶事故の発生による生命・財産・環境等への甚大な被害を防ぐという大きな効果がある。</p> <p>(3) 異常気象等時における海上保安庁長官等が提供する情報の聴取、危険の防止のための勧告制度の創設(海上交通安全法第33条・第34条、港則法第43条・第44条関係) 当該制度によって、異常気象等によりびよう泊船舶の滞留等の船舶交通の混雑が発生する海域において、船舶が安全に航行等をするために必要な情報を確実に聴取することとなるため、船舶事故の発生を未然防止が図られ、船舶事故の発生による生命・財産・環境等への甚大な被害を防ぐという大きな効果がある。</p>
副次的な影響と波及的な費用の把握	<p>(1) 船舶交通の障害が発生した場合における交通制限の拡充(海上交通安全法第26条関係) 副次的な影響及び波及的な影響は想定されない。</p> <p>(2) 異常気象等時における航行制限等の創設(海上交通安全法第32条関係) 副次的な影響及び波及的な影響は想定されない。</p> <p>(3) 異常気象等時における海上保安庁長官等が提供する情報の聴取、危険の防止のための勧告制度の創設(海上交通安全法第33条・第34条、港則法第43条・第44条関係) 副次的な影響及び波及的な影響は想定されない。</p>
費用と効果(便益)の関係	<p>(1) 船舶交通の障害が発生した場合における交通制限の拡充(海上交通安全法第26条関係)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○当該規制の新設により、海域に係る交通制限に従い船舶を運航するための遵守費用が発生する。また、行政費用、副次的な影響・波及的な費用は発生しない。 ○一方、当該規制は、海難等の発生による二次的な船舶事故の発生による生命・財産・環境等への甚大な被害を防ぐという大きな効果がある。 ○よって、効果が費用を上回ると考えられることから、当該規制の新設は妥当である。 <p>(2) 異常気象等時における航行制限等の創設(海上交通安全法第32条関係)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○当該規制の新設により、湾外退去の命令等に従い船舶を運航するための遵守費用が発生する。また、行政費用、副次的な影響・波及的な費用は発生しない。 ○一方、当該規制は、異常気象時の船舶事故の発生による生命・財産・環境等への甚大な被害を防ぐという大きな効果がある。 ○よって、効果が費用を上回ると考えられることから、当該規制の新設は妥当である。 <p>(3) 異常気象等時における海上保安庁長官等が提供する情報の聴取、危険の防止のための勧告制度の創設(海上交通安全法第33条・第34条、港則法第43条・第44条関係)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○当該規制の新設により、遵守費用は発生しない。また、行政費用、副次的な影響・波及的な費用は発生しない。 ○一方、当該規制は、異常気象等による船舶事故の発生を防ぎ、生命・財産・環境等への甚大な被害を防ぐという大きな効果がある。 ○よって、効果が費用を上回ると考えられることから、当該規制の新設は妥当である。

代替案との比較	<p>(1) 船舶交通の障害が発生した場合における交通制限の拡充(海上交通安全法第26条関係) 当該規制の代替案として、海上交通安全法第26条第1項に基づく制限の対象となる行為について、びょう泊は加えず、停留のみを制限対象とするという案が考えられるが、海難等の発生により付近にびょう泊している船舶に対して危険が及ぶ状況を回避できないため、海難等の発生による二次的な船舶事故の発生の防止を図るという効果の発生は限定的となるので、当該規制案が妥当である。</p> <p>(2) 異常気象等時における航行制限等の創設(海上交通安全法第32条関係) 当該規制の代替案として、異常気象等により船舶交通の危険が生じ、又は生じるおそれのある場合における措置について、措置の対象とする船舶を長さが50メートル以上である船舶に限定するという案が考えられるが、当該対象船舶以外の船舶については、勧告に従わず危険防止措置を講じない場合に、より強力な措置を命令等することができず、走錨事故等の発生を未然に防止を図るという効果の発生は限定的となるので、当該規制案が妥当である。</p> <p>(3) 異常気象等時における海上保安庁長官等が提供する情報の聴取、危険の防止のための勧告制度の創設(海上交通安全法第33条・第34条、港則法第43条・第44条関係) 当該規制の代替案として、異常気象等時に情報の聴取が義務付けられる船舶について、異常気象等が発生した場合に特に船舶交通の安全を確保する必要がある一定の海域等において停留・びょう泊する船舶に限定(航行船舶は含まない。)するという案が考えられるが、聴取義務の対象とする船舶が限定されるため、異常気象等時における船舶事故の発生を未然に防止するという効果の発生は限定的となるので、当該規制案が妥当である。</p>
その他関連事項	交通政策審議会に諮問し、同審議会海事分科会船舶交通安全部会において審議され、同審議会から答申(令和3年1月)された。
事後評価の実施時期等	当該規制にあっては、施行から5年後(令和8年度)に事後評価を実施する。
備考	

規制の事前評価書(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案
規制の名称	<p>【航路標識法関係】</p> <p>(4) 航路標識の復旧のための工事施行命令・原因者負担金制度の創設(航路標識法第3条・第33条関係)</p> <p>(5) 航路標識に関する工事等に係る承認制度の創設(航路標識法第4条関係)</p> <p>(6) 航路標識協力団体制度の創設(航路標識法第7条・第8条関係)</p> <p>(7) 異常気象等時の電波標識の設備変更に関する特例制度の創設(航路標識法第13条関係)</p>
規制の区分	(4)規制の新設、(5)～(7)規制の緩和
担当部局	国土交通省海上保安庁交通部企画課
評価実施時期	令和3年3月1日
規制の目的、内容及び必要性等	<p>(4) 航路標識の復旧のための工事施行命令・原因者負担金制度の創設(航路標識法第3条・第33条関係)</p> <p>海上保安庁が管理する航路標識(以下「管理航路標識」という。)が損傷等した場合における管理航路標識の迅速な復旧を図るため、海上保安庁長官は、以下の措置を講ずることができることとする。</p> <p>○管理航路標識に関する工事以外の工事(以下「他の工事」という。)又は管理航路標識を損傷等した行為(以下「他の行為」という。)によって必要を生じた管理航路標識に関する工事等を原因者に施行させることができることとする。</p> <p>○他の工事又は他の行為により必要を生じた管理航路標識に関する工事等の費用については、その必要を生じた限度において、原因者に対してその費用の全部又は一部を負担させるものとする。</p> <p>(5) 航路標識に関する工事等に係る承認制度の創設(航路標識法第4条関係)</p> <p>管理航路標識の管理体制の充実強化を図るため、海上保安庁長官の承認を受けた場合は、海上保安庁以外の者が管理航路標識に関する工事等を行うことができることとする(草刈り等の小規模な維持については、承認を受けずに行うことができることとする。)</p> <p>また、管理航路標識に関する工事等の適正な実施を確保するため、管理航路標識に関する工事等の承認を受けた者に対して、必要に応じて報告徴収及び立入検査を行い、承認の取消し等の監督処分を行うものとする。</p> <p>(6) 航路標識協力団体制度の創設(航路標識法第7条・第8条関係)</p> <p>管理航路標識に関する工事等の活動が安定・継続して行われることを可能とするため、海上保安庁長官は、当該工事等の業務を適正かつ確実に行うことができる者を、その申請により、管理航路標識ごとに航路標識協力団体として指定することができることとする。</p> <p>また、航路標識協力団体が行う管理航路標識に関する工事等の承認については、当該工事等の設計及び実施計画等について、海上保安庁長官との協議が成立することをもって承認があったものとみなすこととする。</p> <p>海上保安庁長官は、航路標識協力団体が行う業務についての報告徴収、当該業務に関する改善命令、業務改善命令に違反したことに対する航路標識協力団体としての指定の取消しを通じ、その業務の適正かつ確実な実施を監督することとする。</p> <p>(7) 異常気象等時の電波標識の設備変更に関する特例制度の創設(航路標識法第13条関係)</p> <p>異常気象等時の視界が悪い状態において、臨海部に立地する施設への船舶衝突の防止を図るため、一定の海域等において航路標識法第11条の許可を受けてAIS信号所を設置(※1)する者は、海上保安庁長官への届出により、自らの施設の位置を航海用レーダー等に表示(※2)するために当該AIS信号所の設備を変更することができることとする。</p> <p>(※1) 航路標識法第11条の許可を受けて設置されたAIS信号所は、航海用レーダー等にその航路標識の位置をシンボルマークで表示するもの。</p> <p>(※2) パーチャル航路標識: AIS信号所から送信する情報により、航海用レーダー等に実在しない航路標識のシンボルマークを表示するもの。</p>
直接的な費用の把握	

<p>(遵守費用)</p>	<p>(4) 航路標識の復旧のための工事施行命令・原因者負担金制度の創設(航路標識法第3条・第33条関係) 航路標識の復旧工事に要する費用の一部又は全部</p> <p>(5) 航路標識に関する工事等に係る承認制度の創設(航路標識法第4条関係) 承認の申請に必要な書類の作成費用</p> <p>(6) 航路標識協力団体制度の創設(航路標識法第7条・第8条関係) ○指定の申請に必要な書類の作成費用(申請者) ○協議に必要な工事の設計及び実施計画等の作成費用(航路標識協力団体)</p> <p>(7) 異常気象等時の電波標識の設備変更に関する特例制度の創設(航路標識法第13条関係) 届出に必要な書類の作成費用</p>
<p>(行政費用)</p>	<p>(4) 航路標識の復旧のための工事施行命令・原因者負担金制度の創設(航路標識法第3条・第33条関係) 当該規制に係る行政費用は発生しない</p> <p>(5) 航路標識に関する工事等に係る承認制度の創設(航路標識法第4条関係) 承認の申請に係る審査に要する費用</p> <p>(6) 航路標識協力団体制度の創設(航路標識法第7条・第8条関係) ○指定の申請に係る審査に要する費用 ○協議への対応に要する費用</p> <p>(7) 異常気象等時の電波標識の設備変更に関する特例制度の創設(航路標識法第13条関係) 届出の受理に要する費用</p>
<p>直接的な効果(便益)の把握</p>	<p>(4) 航路標識の復旧のための工事施行命令・原因者負担金制度の創設(航路標識法第3条・第33条関係) 当該規制によって、航路標識が損傷した際に、迅速な復旧が図られるという大きな効果がある。</p> <p>(5) 航路標識に関する工事等に係る承認制度の創設(航路標識法第4条関係) 当該規制の緩和によって、管理航路標識の合理的かつ能率的な運営が図られ、船舶交通の安全を持続的に確保することが可能となるという大きな効果がある。</p> <p>(6) 航路標識協力団体制度の創設(航路標識法第7条・第8条関係) 当該規制の緩和によって、管理航路標識の合理的かつ能率的な運営を図り、船舶交通の安全を持続的に確保するという大きな効果がある。</p> <p>(7) 異常気象等時の電波標識の設備変更に関する特例制度の創設(航路標識法第13条関係) 当該規制の緩和によって、許可を受けてリアルAIS航路標識を設置している者が、異常気象等時にこれをバーチャルAIS航路標識として利用する場合に、再度許可を受ける必要がなくなり、迅速な利用が可能となることで、異常気象等時における走錨船舶による重要施設への衝突事故を防止するという大きな効果がある。</p>

副次的な影響と波及的な費用の把握	<p>(4) 航路標識の復旧のための工事施行命令・原因者負担金制度の創設(航路標識法第3条・第33条関係) 副次的な影響及び波及的な影響は想定されない。</p> <p>(5) 航路標識に関する工事等に係る承認制度の創設(航路標識法第4条関係) 副次的な影響及び波及的な影響は想定されない。</p> <p>(6) 航路標識協力団体制度の創設(航路標識法第7条・第8条関係) 副次的な影響及び波及的な影響は想定されない。</p> <p>(7) 異常気象等時の電波標識の設備変更に関する特例制度の創設(航路標識法第13条関係) 副次的な影響及び波及的な影響は想定されない。</p>
費用と効果(便益)の関係	<p>(4) 航路標識の復旧のための工事施行命令・原因者負担金制度の創設(航路標識法第3条・第33条関係)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○当該規制の新設により、遵守費用として航路標識の復旧工事に要する費用が、行政費用として復旧工事の命令に要する費用、復旧工事に要した費用の請求に要する費用が発生する。また、副次的な影響・波及的な費用は発生しない。 ○一方、当該規制は、航路標識が損傷した際に、迅速な復旧が図られるという大きな効果がある。 ○よって、効果が費用を上回ると考えられることから、当該規制の新設は妥当である。 <p>(5) 航路標識に関する工事等に係る承認制度の創設(航路標識法第4条関係)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○遵守費用として承認の申請に必要な書類の作成費用が、行政費用として承認の申請に係る審査に要する費用が発生するがいずれも軽微である。また、副次的な影響・波及的な費用は発生しない。 ○一方、当該規制の緩和は、管理航路標識の合理的かつ能率的な運営が図られ、船舶交通の安全を持続的に確保することが可能となるという大きな効果がある。 ○よって、効果が費用を上回ると考えられることから、当該規制の緩和は妥当である。 <p>(6) 航路標識協力団体制度の創設(航路標識法第7条・第8条関係)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○当該規制の緩和により、遵守費用として指定の申請に必要な書類の作成費用(申請者)及び協議に必要な工事の設計及び実施計画等の作成費用(航路標識協力団体)が、行政費用として、それぞれ指定の申請に係る審査に要する費用及び協議への対応に要する費用が発生するがいずれも軽微である。また、副次的な影響・波及的な費用は発生しない。 ○一方、当該規制の緩和は、管理航路標識の合理的かつ能率的な運営を図り、船舶交通の安全を持続的に確保するという大きな効果がある。 ○よって、効果が費用を上回ると考えられることから、当該規制の緩和は妥当である。 <p>(7) 異常気象等時の電波標識の設備変更に関する特例制度の創設(航路標識法第13条関係)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○当該規制の緩和により、遵守費用として届出に必要な書類の作成費用が、行政費用として届出の受理に要する費用が発生するがいずれも軽微である。また、副次的な影響・波及的な費用は発生しない。 ○一方、当該規制の緩和は、許可を受けてリアルAIS航路標識を設置している者が、異常気象時等にこれをバーチャルAIS航路標識として利用する場合に、再度許可を受ける必要がなくなり、迅速な利用が可能となることで、異常気象時における走錨船舶による重要施設への衝突事故を防止するという大きな効果がある。 ○よって、効果が費用を上回ると考えられることから、当該規制の緩和は妥当である。

代替案との比較	<p>(4) 航路標識の復旧のための工事施行命令・原因者負担金制度の創設(航路標識法第3条・第33条関係) 当該規制の代替案として、航路標識の復旧工事に要する費用の全部または一部の負担ではなく、一律に全部負担させるという案が考えられるが、復旧費用が非常に高額である等、全部負担とすることが社会通念上不当とされるような場合にまで全部負担をさせることとなり、過剰な規制となるので、当該規制案が妥当である。</p> <p>(5) 航路標識に関する工事等に係る承認制度の創設(航路標識法第4条関係) 当該規制の緩和の代替案として、規制をさらに緩和し、承認を受ける際に提出が必要な管理航路標識に関する工事の設計及び実施計画等を不要とするという案が考えられるが、不要とした場合、承認の申請に係る工事等が航路標識としての機能に支障を及ぼすものではないかどうかを事前に確認することが困難となるため、当該規制の緩和案が妥当である。</p> <p>(6) 航路標識協力団体制度の創設(航路標識法第7条・第8条関係) 当該規制の緩和の代替案として、規制をさらに緩和し、航路標識協力団体が管理航路標識に関する工事等を行う場合の協議を不要とするという案が考えられるが、不要とした場合、協議に係る工事等が航路標識としての機能に支障を及ぼすものではないかどうかを事前に確認することが困難となるため、当該規制の緩和案が妥当である。</p> <p>(7) 異常気象等時の電波標識の設備変更に関する特例制度の創設(航路標識法第13条関係) 当該規制の緩和の代替案として、規制をさらに緩和し、AIS信号所の設備を変更しバーチャル航路標識を表示する場合の届出を不要とする案が考えられるが、不要とした場合、海上保安庁がAIS航路標識の表示状況を把握できず、適切な指導を行うことが困難となることから当該規制の緩和案が妥当である。</p>
その他関連事項	交通政策審議会に諮問し、同審議会海事分科会船舶交通安全部会において審議され、同審議会から答申(令和3年1月)された。
事後評価の実施時期等	当該規制にあつては、施行から5年後(令和8年度)に事後評価を実施する。
備考	