

規制の事後評価書

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、第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（拡充、緩和）、廃止 ※いずれかに○印を付す。

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

1 事前評価時の想定との比較

① 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の発現の有無

（1）a 非常災害時における海上交通の機能の維持

事前評価時は、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な状況にあった。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ものである。

その後、事後評価時点まで課題は継続しており、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いない。

（1）b 通報手続の簡素化及び平時における安全性の向上

行政手続について、利用者の負担の軽減が求められているところ、事前評価時点では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ものである。

その後、事後評価時点まで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いない。

(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ものである。

その後、事後評価時点まで課題は継続しており、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いない。

② 事前評価時におけるベースラインの検証

(1) a 非常災害時における海上交通の機能の維持

事前評価時点では、規制が導入されなかった場合のベースラインとして、非常災害が発生した場合、海上交通安全法及び港則法の適用海域における船舶交通の著しいふくそうの発生や、緊急に航路標識を設置するための勢力が不足し、結果として、船舶交通の危険が発生するおそれを生じさせるという状況を想定していたところ、事後評価時点においても、非常災害が発生した場合に船舶交通の著しいふくそうによる船舶交通の危険が発生するおそれは依然として高く、当該ベースラインに変化はない。

(1) b 通報手続の簡素化及び平時における安全性の向上

事前評価時点では、規制が導入されなかった場合のベースラインとして、近接した海域において、通報項目が重複した2つの通報制度が存在し、船舶側の負担となることや、水路入口付近において船舶の入航時刻が競合し、調整がついていないことによる渋滞が発生するという状況を想定していたところ、事後評価時点においても、船舶側の負担や水路入口付近における渋滞発生のおそれがあり、当該ベースラインに変化はない。

(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

事前評価時点では、当該制度が創設されなかった場合のベースラインとして、海上保安庁以外の者が航路標識を設置しようとする際には海上保安庁長官の許可が必要とされているが、許可に係る事務手続の煩雑さ等による航路標識の設置が進まない状況や、海上保安庁以外の者が管理する航路標識が適切に維持管理されているかを確認することができない状況を想定していたところ、事後評価時点においても、海上保安庁以外の者による航路標識の設置を進め、また、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確認する必要がある、当該ベースラインに変化はない。

③ 必要性の検証

- (1) a 非常災害時における海上交通の機能の維持
- (1) b 通報手続の簡素化及び平時における安全性の向上
- (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

いずれの措置についても、事前評価後、課題を取り巻く社会情勢や科学技術の変化による影響は生じておらず、規制の事前評価時には想定していなかった影響も発現していないため、ベースラインに変化はない。

よって、いずれの措置についても、当該規制の創設又は緩和の必要性は引き続き認められる。

2 費用、効果（便益）及び間接的な影響の把握

④ 「遵守費用」の把握

- (1) a 非常災害時における海上交通の機能の維持

令和4年12月1日現在、当該規制による遵守費用は発生していない。

事前評価時は、「船舶が移動命令等に基づき移動又は退去するための運航費用の推定額」及び「航路標識の設置に関する業務に携わる船舶の運航費用」が遵守費用として想定されていた。前者については移動する船の種類や移動距離等により異なり、後者については、航路標識の設置に係る作業や用いる船の種類や災害の規模等により異なることから、一律に定量的な把握をすることは困難である。

前者を仮に総トン数約3,000~5,000トンの一般貨物船1隻が、移動命令等に基づき移動を行った場合に約2時間（往復4時間）を要する（非常災害時の大型船舶優先の避泊錨地である木更津港沖から移動先として想定される千葉港沖へ移動することを想定）と仮定し算出すると、18.8万円の遵守費用が想定される。

・一般貨物船1隻当たりの費用

単位時間当たりの輸送費用※（万円／時間） × 移動時間（時間） = 一般貨物船1隻当たりの遵守費用

4.7万円 × 4時間 = 18.8万円

※船舶交通安全基盤整備事業の費用対効果分析マニュアル（令和4年度事業評価使用原単位一覧）を参照

後者を仮に100トン未満の一般船舶1隻が、本規制に従い航路標識の設置に関する業務に約6時間を要する（海上保安庁が行う航路標識の設置作業の支援業務（警戒業務、夜間作業時の照明支援、資機材運搬等）に従事したと想定）と仮定し算出すると、30万円の遵守費用が想定される。

・一般船舶1隻当たりの費用

1日あたりの一般船舶のチャーター料※（30万円／日） × 従事日数（日） = 一般船舶1隻当たりの遵守費用

30万円 × 1日 = 30万円

※船舶交通安全基盤整備事業の費用対効果分析マニュアル（令和4年度事業評価使用原単位一覧）を参照

位一覧)を参照

なお、航路標識法第 23 条第 1 項 (現行法第 37 条第 1 項)において、「航路標識の設置に係る業務への従事命令」(同法第 22 条第 1 項 (現行法第 35 条第 1 項))に従ったことにより生じた損失 (船舶の運航経費等)については、国が補償するとされているところ、まずは民側の負担となることから、事前評価書の記載に合わせ遵守費用として記載した。

(1) b 通報手続の簡素化及び平時における安全性の向上

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。

(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

令和 4 年 12 月 1 日現在、当該規制による遵守費用は発生していない。

なお、事前評価時に遵守費用として想定されていた「検査対応に係る費用」について、検査対応に要する費用は、管理する航路標識の規模や設置場所等により異なることから、一律に定量的な把握をすることは困難である。仮に、検査を受ける担当者を 2 人として、航路標識の設置に係る書類の確認立ち会いに 0.5 時間、当該航路標識の確認立ち会いに 1 時間、ヒアリングに 0.5 時間、合計 2 時間とした場合、立入検査の対応に要する費用として 1 件あたり 9,996 円の人件費が推定される。

- ・ 年間平均給与額 (事業所規模 30 人以上) ÷ 年間総実労働時間 (事業所規模 30 人以上)
= 担当者の時給
4,211,000 円 ÷ 1,685 時間 = 2,499.1 ≒ 2,499 (円)
- ・ (担当者の時給 (円)) × (検査対応に要する時間 (時間)) × (担当者の人数)
= 検査対応に要する費用 (円)
2,499 円 × 2 時間 × 2 人 = 9,996 (円)

(平均給与額については、国税庁「民間給与実態統計調査」(令和 3 年)、年間総実労働時間については、厚生労働省「労働統計要覧」(令和 2 年)による。)

事前評価時点において、遵守費用を定量化していないため、事後評価時点の算出結果と比較することはできないが、1 回あたりの費用は軽微である。よって、事前評価時の想定と遵守費用の内容についてかい離はない。

⑤ 「行政費用」の把握

(1) a 非常災害時における海上交通の機能の維持

令和 4 年 12 月 1 日現在、当該規制による行政費用は発生していない。

なお、航路標識法第 23 条第 1 項 (現行法第 37 条第 1 項)において、「航路標識の設置に係る業務への従事命令」(同法第 22 条第 1 項 (現行法第 35 条第 1 項))に従ったことにより生じた損失 (船舶の運航経費等)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。

(1) b 通報手続の簡素化及び平時における安全性の向上

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。

(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

令和4年12月1日現在、当該規制による行政費用は発生していない。

なお、事前評価時に行政費用として想定されていた「立入検査に係る費用」について、立入検査に要する費用として、管理する航路標識の規模や設置場所等により異なることから、一律に定量的な把握をすることは困難であるが、仮に立入検査を行う担当者を2人として、航路標識の設置に係る書類の確認に0.5時間、当該航路標識の確認に1時間、ヒアリングに0.5時間を要すると仮定した場合、立入検査の対応に要する費用は1回あたり9,588円の人件費が推定される。

・ 週の原則勤務時間 × 1か月（4週） + 国家公務員の年間超過勤務時間（全府省平均）
÷ 12 = 月間総実労働時間

38時間45分 × 4週 + 213時間 ÷ 12 = 172.75 ≒ 173時間

・ 平均給与月額（俸給及び諸手当の合計） ÷ 月間総実労働時間 = 担当者の時給

414,729円 ÷ 173時間 = 2,397.2 ≒ 2,397（円）

・ （担当者の時給（円）） × （申請書類審査及び確認に要する時間（時間）） =
立入検査の対応に要する費用（円）

2,397円 × 2時間 × 2人 = 9,588円

（平均給与月額（俸給及び諸手当の合計）及び国家公務員の年間超過勤務時間（全府省平均）については、人事院「国家公務員給与等実態調査」（令和3年）による。）

事前評価時点において、行政費用を定量化していないため、事後評価時点の算出結果と比較することはできないが、1回あたりの費用は軽微である。よって、事前評価時の想定と行政費用の内容についてかい離はない。

⑥ 効果（定量化）の把握

(1) a 非常災害時における海上交通の機能の維持

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。

(1) b 通報手続の簡素化及び平時における安全性の向上

通報手続は、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っていたところ、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。

(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

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平成29年及び令和3年の設置基数を比較すると約70基増加しており、簡易な航路標識の設置が促進され、船舶事故の防止につながっていると考えられるが、安全確保の効果を定量的に把握することは困難である。

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。

⑦ 便益（金銭価値化）の把握

(1) a 非常災害時における海上交通の機能の維持

(1) b 通報手続の簡素化及び平時における安全性の向上

(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

上記⑥「効果（定量化）の把握」のとおり、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。

⑧ 「副次的な影響及び波及的な影響」の把握

(1)、(2)の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。

3 考察

⑨ 把握した費用、効果（便益）及び間接的な影響に基づく妥当性の検証

(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。