

規制の事前評価書

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案

規制の名称：(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）

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：海上保安庁交通部航行安全課

評価実施時期：令和 3 年 3 月 1 日

1 規制の目的、内容及び必要性

① 規制を実施しない場合の将来予測（ベースライン）

現行の海上交通安全法第 26 条では、工事・作業の実施や船舶の沈没等の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の交通制限として、船舶の航行制限が規定されている。この点、工事作業船との衝突や沈没船に乗り揚げるといった危険を回避するためには、航行の制限のみで足りるため、停留・びよう泊といったその場にとどまっている船舶については、従来特段の制限を設けていなかった。

しかし、平成 30 年 9 月に、走錨した船舶が関西国際空港連絡橋に衝突するといった海難が発生し、当該海難により航行不能となった事故船舶が再度流出する懸念や、連絡橋の損壊に伴うガス漏れ等の危険性があった際に、周辺の停留、びよう泊している船舶への危険が生じるおそれがあったところ。

こうした状況が発生したことを踏まえ、今般の法改正において、以下の措置を講ずることとする。

- ・ 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、船舶の「航行」に加え、「停留・びよう泊」を加える。

上記規制案を措置しない場合は、海難等が発生した際に海難発生場所の周辺に停留、びよう泊している船舶への危険が発生しうる状況が継続することが予想される。

② 課題、課題発生の原因、課題解決手段の検討（新設にあつては、非規制手段との比較により規制手段を選択することの妥当性）

【規制の新設】

〔課題及びその発生原因〕

走錨した船舶が海上施設や他の船舶に衝突する等の海難等が発生した際に、海難発生場所の周辺に停留、びよう泊している船舶への危険が発生しうる状況が起きる事例が発生している。

この原因は、現状では海難の発生海域等への船舶の進入等の船舶航行を制限することはできるが、当該海域において停留やびよう泊をする船舶を制限することができないことによるものである。

[規制以外の政策手段の内容]

原因を解決するにあたっては、行政指導によって船舶に対し停留やびよう泊を自粛するよう促すことが考えられるが、行政指導は法的拘束力を持たないため、効果は限定的であり、規制の手段の採用が妥当である。

[規制の内容]

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、船舶の「航行」に加え、「停留・びよう泊」を加える。

2 直接的な費用の把握

③ 「遵守費用」は金銭価値化（少なくとも定量化は必須）

停留又はびよう泊を制限しようとする海域において制限前から停留又はびよう泊している船舶について、当該船舶が制限海域から退去するために要する一定の費用が発生するが、当該規制の遵守費用は、海難等の規模、海域に係る交通が制限される範囲ごとに異なるため、定量的に把握することは困難である。

④ 規制緩和の場合、モニタリングの必要性など、「行政費用」の増加の可能性に留意

当該規制に係る行政費用は発生しない。

3 直接的な効果（便益）の把握

⑤ 効果の項目の把握と主要な項目の定量化は可能な限り必要

海難等の発生により船舶交通の危険が生じ、又は生じるおそれのある海域についての交通制限に「停留・びよう泊」を加えることによって、海難等の発生による二次的な船舶事故の発生の防止が図られ、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。なお、効果は規制が適用される海域や個別の船舶の状況ごとに事故が発生した際の被害の大きさが異なることから、効果を一律に定量的に把握することは困難である。

⑥ 可能であれば便益（金銭価値化）を把握

上記のとおり当該規制の拡充の効果については定量的に把握することは困難であり、このため金銭価値化も困難である。

⑦ 規制緩和の場合は、それにより削減される遵守費用額を便益として推計

4 副次的な影響及び波及的な影響の把握

- ⑧ 当該規制による負の影響も含めた「副次的な影響及び波及的な影響」を把握することが必要

当該規制の拡充による副次的な影響及び波及的な影響は想定されない。

5 費用と効果（便益）の関係

- ⑨ 明らかとなった費用と効果（便益）の関係を分析し、効果（便益）が費用を正当化できるか検証

当該規制の拡充には、停留又はびよう泊を制限しようとする海域において制限前から停留又はびよう泊している船舶について、当該船舶が制限海域から退去するために要する一定の費用が遵守費用として発生する。一方、当該規制の拡充は、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。また、副次的な影響及び波及的な影響は想定されない。

よって、効果が費用を上回ると考えられることから、当該規制の拡充は妥当である。

6 代替案との比較

- ⑩ 代替案は規制のオプション比較であり、各規制案を費用・効果（便益）の観点から比較考量し、採用案の妥当性を説明

[代替案の内容]

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、びよう泊は加えず、停留のみを制限対象とすることが代替案として考えられる。

[費用]

- ・ 遵守費用
変動しない。
- ・ 行政費用
変動しない。

[効果（便益）]

代替案は、海難等が発生した場合にその周辺において船舶がびよう泊することを制限することができず、海難等の発生により付近にびよ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である。

[副次的な影響及び波及的な影響]

副次的な効果及び波及的な影響は想定されない。

[費用と効果（便益）の比較]

代替案においては、遵守費用・行政費用ともに変動しない、一方で、海難等の発生により付近にびよ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った効果の発生は限定的である。

[規制案と代替案の比較]

代替案は、効果の発生が限定的であり当該規制の目的を達成するためには、当該規制案が妥当である。

7 その他の関連事項

⑪ 評価の活用状況等の明記

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。

8 事後評価の実施時期等

⑫ 事後評価の実施時期の明記

実施計画（平成26年6月24日閣議決定）を踏まえることとする。

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。

⑬ 事後評価の際、費用、効果（便益）及び間接的な影響を把握するための指標等をあらかじめ明確にする。

関係者への聞き取り等により、費用、効果（便益）及び間接的な影響を把握する。

規制の事前評価書

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案

規制の名称：(2) 異常気象等における航行制限等の創設（海上交通安全法第 32 条関係）

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：海上保安庁交通部航行安全課

評価実施時期：令和 3 年 3 月 1 日

1 規制の目的、内容及び必要性

① 規制を実施しない場合の将来予測（ベースライン）

現行の海上交通安全法においては、東京湾等の海上交通安全法の適用海域（以下「法適用海域」という。）について、港内と比較して海域が広く、台風等の来襲時には港内、湾外からの船舶の退去場所として利用されており、港内と比較して異常気象時等においても船舶交通の危険性が低い海域であるなどの事情から、異常気象等に特化した船舶交通の制限規定を設けていなかったところ。

日本国内に来襲する大型の台風等の異常気象等が激甚・頻発化しており、港内から法適用海域に退去していた船舶や外海から法適用海域に避難してきた船舶が走錨により海上施設や他の船舶に衝突する事故が複数発生する等、法適用海域においても異常気象等による船舶交通の危険が生じるおそれがある状態となっている。

このため、今般の法改正において、以下の措置を講ずることとする。

- ・ 異常気象等により船舶交通の危険が生じ、又は生ずるおそれのある海域について、当該海域へ進行してくる船舶に対する航行の制限・禁止命令
- ・ 異常気象等により船舶交通の危険が生じ、又は生ずるおそれのある海域について、当該海域の境界付近及び当該海域にある船舶に対する停泊場所・方法の指定、移動の制限、移動命令又は一定の海域からの退去命令
- ・ 異常気象等により船舶交通の危険が生ずるおそれがあると予想される場合における必要な措置の勧告

上記規制案を措置しない場合は、異常気象等時に同様の船舶事故が発生しうる状況が継続することが予想される。

② 課題、課題発生の原因、課題解決手段の検討（新設にあつては、非規制手段との比較により規制手段を選択することの妥当性）

【規制の新設】

[課題及びその発生原因]

台風等の異常気象等が激甚・頻発化する中、東京湾等のふくそう海域において、走錨した船舶による海上施設や他の船舶への衝突事故が複数発生している。

この原因は、台風等の異常気象等時において、強風による影響を受けやすい船舶が湾内や一定の海域に存在していることによるものと考えられる。

[規制以外の政策手段の内容]

原因を解決するにあたっては、行政指導によって、船舶に対し湾外避難の推奨等の船舶交通の危険を防止する措置をとることを促すことが考えられるが、行政指導は法的拘束力を持たないため、効果は限定的であり、規制の手段の採用が妥当である。

[規制の内容]

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とする。

- ・ 異常気象等により船舶交通の危険が生じ、又は生ずるおそれのある場合における当該海域へ進行してくる船舶に対する航行の制限・禁止命令
- ・ 異常気象等により船舶交通の危険が生じ、又は生ずるおそれのある場合における当該海域の境界付近及び当該海域にある船舶に対する停泊場所・方法の指定、移動の制限、移動命令又は一定の海域からの退去命令
- ・ 異常気象等により船舶交通の危険が生ずるおそれがあると予想される場合における必要な措置の勧告

2 直接的な費用の把握

② 「遵守費用」は金銭価値化（少なくとも定量化は必須）

航行制限や一定の海域からの退去等の勧告を受けた船舶において、当該制限・勧告等に従い船舶を運航するために一定の費用が発生するが、当該規制の遵守費用は、規制の対象となる船舶の種類・大きさや速力、運航計画等によって大きく異なるため、一律に定量的に把握することは困難である。

④ 規制緩和の場合、モニタリングの必要性など、「行政費用」の増加の可能性に留意

当該規制に係る行政費用は発生しない。

3 直接的な効果（便益）の把握

⑤ 効果の項目の把握と主要な項目の定量化は可能な限り必要

異常気象等時における航行制限等の創設によって、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。なお、効果は規制が適用される海域や個別の船舶の状況ごとに事故が発生した際の被害の大きさが異なることから、効果を一律に定量的に把握することは困難である。

⑥ 可能であれば便益（金銭価値化）を把握

上記のとおり当該規制の新設の効果については定量的に把握することは困難であり、このため金銭価値化も困難である。

⑦ 規制緩和の場合は、それにより削減される遵守費用額を便益として推計

4 副次的な影響及び波及的な影響の把握

⑧ 当該規制による負の影響も含めた「副次的な影響及び波及的な影響」を把握することが必要

当該規制の新設による副次的な影響及び波及的な影響は想定されない。

5 費用と効果（便益）の関係

⑨ 明らかとなった費用と効果（便益）の関係を分析し、効果（便益）が費用を正当化できるか検証

当該規制の新設により、航行制限や一定の海域からの退去等の勧告を受けた船舶において、当該制限・勧告等に従い船舶を運航するために一定の費用が発生する。一方、当該規制の新設は、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。また、副次的な影響及び波及的な影響は想定されない。
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。

6 代替案との比較

⑩ 代替案は規制のオプション比較であり、各規制案を費用・効果（便益）の観点から比較考量し、採用案の妥当性を説明

[代替案の内容]

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（以下「大型船舶」という。）に限定することが代替案として考えられる。

[費用]

- ・ 遵守費用
変動しない。
- ・ 行政費用
変動しない。

[効果（便益）]

代替案は、台風等の異常気象時において、当該対象船舶に対して、法的拘束力をもって危険防止措置を講じさせることができるため、当該対象船舶の走錨による船舶事故等の発生を未然に防止することが可能となるが、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ないため、走錨による船舶事故等の発生を未然に防止を図るという効果は限定的である。

[副次的な影響及び波及的な影響]

副次的な効果及び波及的な影響は想定されない。

[費用と効果（便益）の比較]

代替案においては、遵守費用・行政費用ともに変動しない、一方で、措置の対象となる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、走錨による船舶事故等の発生の未然に防止を図るという効果は限定的である。

[規制案と代替案の比較]

代替案は、効果の発生が限定的であり当該規制の目的を達成するためには、当該規制案が妥当である。

7 その他の関連事項

⑪ 評価の活用状況等の明記

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。

8 事後評価の実施時期等

⑫ 事後評価の実施時期の明記

実施計画（平成26年6月24日閣議決定）を踏まえることとする。

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。

⑬ 事後評価の際、費用、効果（便益）及び間接的な影響を把握するための指標等をあらかじめ明確にする。

関係者への聞き取り等により、費用、効果（便益）及び間接的な影響を把握する。

規制の事前評価書

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案

規制の名称：(3) 異常気象等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）

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：海上保安庁交通部航行安全課

評価実施時期：令和 3 年 3 月 1 日

1 規制の目的、内容及び必要性

① 規制を実施しない場合の将来予測（ベースライン）

現行、海上交通安全法及び港則法では常時における措置として、船舶交通が混雑する海域である航路等の一定の海域等において、船舶交通の安全を図るため一定の船舶に対し、安全に航行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、当該船舶に当該情報の聴取を義務付けるとともに、当該船舶の航行に危険が生ずるおそれがある場合には、船舶に対し危険を回避するために必要な措置を勧告し、勧告に基づき講じた措置について当該船舶から報告を求めることができることとしている。

この点、異常気象等時は、東京湾等の海域等において多数の船舶がびよう泊を行うため、上記の海域等以外においても、びよう泊船舶が滞留すること等により船舶交通の混雑が発生し、船舶の衝突事故等の船舶交通の危険が発生する可能性がある。

このため、現行の措置を踏まえ、今般の法改正において、以下の措置を講ずることとする。

- ・ 海上保安庁長官又は港長は、期間を定めて、異常気象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を航行する等の条件に該当する船舶に対し、当該海域において安全に航行・停留・びよう泊（以下「航行等」という。）をするために聴取することが必要と認められる情報（走錨事故の防止に資する情報等）を提供し、当該船舶は、当該海域において航行等をしている間は、当該情報を聴取しなければならないこととする。
- ・ 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とする。

上記規制案を措置しない場合は、異常気象等時におけるびよう泊船舶の滞留等による船舶交通の混雑により、船舶の衝突事故が発生しうる状況が継続することが予想される。

② 課題、課題発生の原因、課題解決手段の検討（新設にあつては、非規制手段との比較により規制手段を選択することの妥当性）

【規制の新設】

[課題及びその発生原因]

異常気象等時は、東京湾等の海域等において多数の船舶がびよう泊するため、船舶交通が混雑する海域である航路等の一定の海域等以外においても、びよう泊船舶が滞留すること等によりの船舶交通の混雑が発生し、船舶の衝突事故等の船舶交通の危険が発生する可能性がある。

この原因としては、多数の船舶のびよう泊が予想される海域において船舶が安全に航行等を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、船舶において当該情報を聴取する義務がないことが考えられる。

[規制以外の政策手段の内容]

異常気象時において、船舶の安全な航行等に資する情報を行政サービスとして提供し、当該情報の聴取を義務付けないことが考えられるが、聴取義務をかけないことにより、船舶が当該情報を聴取する確実性が下がるため、効果は限定的であり、規制の手段の採用が妥当である。

[規制の内容]

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とする。

- ・ 海上保安庁長官又は港長は、期間を定めて、異常気象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を航行する等の条件に該当する船舶に対し、当該海域において安全に航行・停留・びよう泊（以下「航行等」という。）をするために聴取することが必要と認められる情報（走錨事故の防止に資する情報等）を提供し、当該船舶は、当該海域において航行等をしている間は、当該情報を聴取しなければならないこととする。
- ・ 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とする。

2 直接的な費用の把握

③ 「遵守費用」は金銭価値化（少なくとも定量化は必須）

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ものと想定される。

④ 規制緩和の場合、モニタリングの必要性など、「行政費用」の増加の可能性に留意

当該規制に係る行政費用は発生しない。

3 直接的な効果（便益）の把握

⑤ 効果の項目の把握と主要な項目の定量化は可能な限り必要

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によって、異常気象等によりびょ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。なお、効果は規制が適用される海域や個別の船舶の状況ごとに事故が発生した際の被害の大きさが異なることから、効果を一律に定量的に把握することは困難である。

⑥ 可能であれば便益（金銭価値化）を把握

上記のとおり当該規制の新設の効果については定量的に把握することは困難であり、このため金銭価値化も困難である。

⑦ 規制緩和の場合は、それにより削減される遵守費用額を便益として推計

4 副次的な影響及び波及的な影響の把握

⑧ 当該規制による負の影響も含めた「副次的な影響及び波及的な影響」を把握することが必要

当該規制の新設による副次的な影響及び波及的な影響は想定されない。

5 費用と効果（便益）の関係

⑨ 明らかとなった費用と効果（便益）の関係を分析し、効果（便益）が費用を正当化できるか検証

当該規制の新設には、遵守費用・行政費用はともに発生しない。一方、当該規制の新設は、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。また、副次的な影響及び波及的な影響は想定されない。

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。

6 代替案との比較

⑩ 代替案は規制のオプション比較であり、各規制案を費用・効果（便益）の観点から比較考量し、採用案の妥当性を説明

[代替案の内容]

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。）することが代替案として考えられる。

[費用]

- ・ 遵守費用
変動しない。
- ・ 行政費用
変動しない。

[効果（便益）]

代替案は、異常気象等によりびょう泊船舶の滞留等の船舶交通の混雑が発生した海域等において停留・びょう泊する船舶が、走錨事故防止に資する情報等の安全に停留・びょう泊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、船舶事故の未然防止に一定の効果はあるが、当該海域において停留・びょう泊する船舶だけでなく、航行する船舶についても、走錨した船舶による衝突事故等に巻き込まれる等のおそれがあることから、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は限定的である。

[副次的な影響及び波及的な影響]

副次的な影響及び波及的な影響は想定されない。

[費用と効果（便益）の比較]

代替案においては、遵守費用・行政費用ともに変動しない一方で、代替案では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は限定的である。

[規制案と代替案の比較]

代替案は、効果の発生が限定的であり当該規制の目的を達成するためには、当該規制案が妥当である。

7 その他の関連事項

⑪ 評価の活用状況等の明記

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。

8 事後評価の実施時期等

⑫ 事後評価の実施時期の明記

実施計画（平成26年6月24日閣議決定）を踏まえることとする。

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。

- ⑬ 事後評価の際、費用、効果（便益）及び間接的な影響を把握するための指標等をあらかじめ明確にする。

関係者への聞き取り等により、費用、効果（便益）及び間接的な影響を把握する。

規制の事前評価書

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案

規制の名称：(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等（航路標識法第3条・第33条関係）

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

評価実施時期：令和3年3月1日

1 規制の目的、内容及び必要性

① 規制を実施しない場合の将来予測（ベースライン）

航路標識は、航行上の危険となる障害物を把握し目的地までの安全な進路を導く指標として、海上において船舶が安全かつ能率的に航行するために必要不可欠な施設であるが、平成27年から令和元年の5年間において、走錨した船舶の衝突事故や不注意による衝突事故等の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。）への接触事故が262件発生しているところ。

こうした接触事故により管理航路標識が損傷した場合、船舶交通の安全に与える影響が大きいことから、当該損傷の原因者による現物賠償等の迅速な復旧が必要となるが、民法（明治29年法律第89号）上は原因者が必ずしも現物賠償を行う必要はないこと等から、管理航路標識の復旧にあたり原因者との調整が難航し、復旧に長期間を要するケースが発生している。

このため、今般の法改正において、以下の措置を講ずることとする。

- ・ 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。
- ・ 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。

上述の航路標識の復旧のための工事施行命令・原因者負担金制度を創設しない場合、引き続き航路標識の復旧に長期間を要するケースが発生する状況が継続することが予想される。

② 課題、課題発生の原因、課題解決手段の検討（新設にあつては、非規制手段との比較により規制手段を選択することの妥当性）

〔課題及びその発生原因〕

走錨した船舶の衝突事故や不注意による衝突事故等の管理航路標識への接触事故多発する中、近年、管理航路標識の復旧にあたり原因者との調整が難航し、復旧に長期間を要するケースが発生している。

この原因としては、現行航路標識法では、管理航路標識を損傷等させた場合に原因者が復旧に要する費用を負担しなければならないこと等が定められておらず、管理航路標識が損傷した場合はその都度原因者と損害賠償に向けた調整を行っているため、復旧の目途が立ちにくいことが考えられる。

[規制以外の政策手段の内容]

管理航路標識が損傷等した場合の迅速な復旧を図るため、原因者との調整が整う前に、海上保安庁が自ら復旧工事を行い、後から当該復旧工事に要した費用を請求するという手段が考えられるが、復旧費用について原因者との調整が難航するケースが発生する可能性があることから、効果は限定的であり、規制の手段の採用が妥当である。

[規制の内容]

管理航路標識が損傷等した場合の迅速な復旧を図るため、以下の措置を講ずることとする。

- ・ 他の工事又は他の行為によって必要を生じた管理航路標識に関する工事等を当該他の工事の施行者又は当該他の行為の行為者に施行させることができることとする。
- ・ 他の工事又は他の行為により必要を生じた航路標識に関する工事又は維持の費用については、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。

2 直接的な費用の把握

③ 「遵守費用」は金銭価値化（少なくとも定量化は必須）

当該規制に係る遵守費用として、管理航路標識の復旧に要する費用の全部又は一部が、管理航路標識を損傷等させた原因者に対して発生する。なお、原因者に対して負担させる費用は、航路標識の種類や損傷の程度等により異なるため、定量的に把握することは困難である。

④ 規制緩和の場合、モニタリングの必要性など、「行政費用」の増加の可能性に留意

当該規制に係る行政費用は発生しない。

3 直接的な効果（便益）の把握

⑤ 効果の項目の把握と主要な項目の定量化は可能な限り必要

航行上の危険となる障害物を把握し、目的地までの安全な進路を導く指標として、海上において船舶が安全かつ能率的に航行するために必要不可欠な施設である管理航路標識が損傷等した場合に、管理航路標識の迅速な復旧が図られるという大きな効果がある。なお、効果は航路標識の種類や損傷の程度等により異なるため、効果の定量的把握は困難である。

⑥ 可能であれば便益（金銭価値化）を把握

上記のとおり当該規制の新設の効果については定量的に把握することは困難であり、このため金銭価値化も困難である。

- ⑦ 規制緩和の場合は、それにより削減される遵守費用額を便益として推計

4 副次的な影響及び波及的な影響の把握

- ⑧ 当該規制による負の影響も含めた「副次的な影響及び波及的な影響」を把握することが必要

当該規制の新設による副次的な影響及び波及的な影響は想定されない。

5 費用と効果（便益）の関係

- ⑨ 明らかとなった費用と効果（便益）の関係を分析し、効果（便益）が費用を正当化できるか検証

当該規制の新設には、管理航路標識を損傷等させた原因者に対して管理航路標識の復旧に要する費用の全部又は一部が遵守費用として発生する。また、当該規制の新設は、航行上の危険となる障害物を把握し、目的地までの安全な進路を導く指標として、海上において船舶が安全かつ能率的に航行するために必要不可欠な施設である管理航路標識の迅速な復旧が図られるという大きな効果がある。また、副次的な影響及び波及的な影響は想定されない。

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。

6 代替案との比較

- ⑩ 代替案は規制のオプション比較であり、各規制案を費用・効果（便益）の観点から比較考量し、採用案の妥当性を説明

【記載例】

[代替案の内容]

管理航路標識を損傷等させた者に対し、当該管理航路標識の復旧に要した費用を一律に全額負担させることが代替案として考えられる。

[費用]

- ・ 遵守費用

老朽化した管理航路標識を復旧した場合等、復旧に要する費用を全額負担させることが社会通念上不当とみなされる場合についても、復旧に要する費用の全額が原因者の負担となるため、遵守費用は増加する。

- ・ 行政費用

行政費用は変動しない。

[効果（便益）]

代替案は、管理航路標識を損傷等した原因者に復旧に要した費用の全額を負担させることができるため、海上保安庁の負担なしに管理航路標識の復旧が迅速に行われるという効果があるが、復旧に要する費用を全額負担させることが社会通念上不当とみなされる場合についても、復旧に要する費用の全額が原因者の負担となり、過剰な規制となる。

[副次的な影響及び波及的な影響]

副次的な影響及び波及的な影響として、一律に復旧に要した費用の全額負担させることとなるため、費用負担命令の取消しを求める不服申立て等が多発することが想定される。

[費用と効果（便益）の比較]

当該代替案は海上保安庁の負担なしに管理航路標識の復旧が迅速に行われるという効果があるが、復旧に要する費用を全額負担させることが社会通念上不当とみなされる場合についても、復旧に要する費用の全額が原因者の負担となり、過剰な規制となる。

[規制案と代替案の比較]

代替案は、復旧に要する費用の全額が原因者の負担となり、過剰な規制となるため、当該規制案が妥当である。

7 その他の関連事項

⑪ 評価の活用状況等の明記

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。

8 事後評価の実施時期等

⑫ 事後評価の実施時期の明記

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。

⑬ 事後評価の際、費用、効果（便益）及び間接的な影響を把握するための指標等をあらかじめ明確にする。

事後評価に向け、原因者による現物賠償及び原因者による復旧費用の一部又は全部の負担により復旧した航路標識の件数や復旧までにかかった期間等を把握し、費用、効果等を検証することとする。

規制の事前評価書

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案

規制の名称：(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）

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

評価実施時期：令和3年3月1日

1 規制の目的、内容及び必要性

① 規制を実施しない場合の将来予測（ベースライン）

航路標識の設置及び管理は、海上保安庁が行うことが原則とされており（航路標識法第2条）、現在、台風等により灯台が倒壊し船舶航行の指標となることができない状態のものや、灯台の発錆が著しい状態となっているもの等、航路標識としての機能に障害を生じているものの補修を重点的に行っているが、老朽化や災害による損傷等により、海上保安庁の航路標識管理業務の負担が増加しており、こうした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。）に係る十分な点検や補修が困難となりつつある状況である。

このような中でも、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ため、航路標識管理の効率化による管理体制の強化を図る必要がある。

このため、今般の法改正において、以下の措置を講ずることとする。

- ・ 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。）。
- ・ 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。

上述の航路標識に関する工事等に係る承認制度を創設しない場合、管理航路標識に係る十分な点検や補修が困難な状況が今後とも継続することが予想される。

② 課題、課題発生の原因、課題解決手段の検討（新設にあつては、非規制手段との比較により規制手段を選択することの妥当性）

〔課題及びその発生原因〕

現在、海上保安庁では、台風等により灯台が倒壊し船舶航行の指標となることができない状態の管理航路標識や、灯台の発錆が著しい状態となっている管理航路標識等、航路標識としての機能に障害を生じているものの補修を重点的に行っているが、老朽化や災害による損傷等により、海上保安庁の航路標識管理業務の負担が増加しており、こうした管理航路標識に係る十分な点検

や補修が困難となりつつある状況である。

この原因として、現状では管理航路標識の補修等の工事は海上保安庁が行うこととされており、海上保安庁以外の者が自らの費用で管理航路標識に関する工事等を行うことができなかったことが考えられる。

[規制緩和の内容]

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ため、以下の措置を講ずることとする。

- ・ 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。）。
- ・ 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。

2 直接的な費用の把握

③ 「遵守費用」は金銭価値化（少なくとも定量化は必須）

海上保安庁以外の者が管理航路標識の工事等を行う場合には、承認を受けなければならない、この承認手続に係る遵守費用が発生する。

仮に、承認手続1件あたり10時間、担当者1人を要するものとする、1件あたりの費用は25,170円と推定される。

<計算式>

平均給与額（年間）÷年間総労働時間（事業所規模30人以上）＝（担当者の時給）

4,364,000円÷1734時間＝2516.72≒2517（円）

（担当者の時給（円））×（実施計画の作成に要する時間（時間））×（担当者の人数）＝申請1件に要する費用（円）

2517円×10時間×1＝25,170（円）

④ 規制緩和の場合、モニタリングの必要性など、「行政費用」の増加の可能性に留意

当該規制に係る行政費用として、工事の設計及び実施計画等を審査するための行政費用が発生するが、増加する事務は人員の増強等を求めるものではなく、現在の執行体制において対応することが可能であり、発生する費用は軽微であると想定される。審査に係る費用は、一律に示すことは困難であるが、仮に、承認に係る審査手続きに1件あたり60時間、担当者1人を要するものとする、承認を1件行うことによる費用は173,460円と推定される。

<計算式>

平均給与額（年間）÷年間総労働時間（事業所規模30人以上）＝（担当者の時給）

5,012,208円÷1734時間＝2890.55≒2891（円）

（担当者の時給（円））×（審査に要する時間（時間））×（担当者の人数）＝審査1件に要する費用（円）

2891円×60時間×1＝173,460（円）

3 直接的な効果（便益）の把握

⑤ 効果の項目の把握と主要な項目の定量化は可能な限り必要

航路標識に関する工事等に係る承認制度によって、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が、1つ1つの航路標識の船舶交通の安全に寄与する効果の定量的把握は困難である。

⑥ 可能であれば便益（金銭価値化）を把握

上記のとおり当該規制の緩和の効果については定量的に把握することは困難であり、このため金銭価値化も困難である。

⑦ 規制緩和の場合は、それにより削減される遵守費用額を便益として推計

当該規制緩和により、削減される遵守費用はない。

4 副次的な影響及び波及的な影響の把握

⑧ 当該規制による負の影響も含めた「副次的な影響及び波及的な影響」を把握することが必要

当該規制の緩和による副次的な影響及び波及的な影響は想定されない。

5 費用と効果（便益）の関係

⑨ 明らかとなった費用と効果（便益）の関係を分析し、効果（便益）が費用を正当化できるか検証

当該規制の緩和により、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。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。また、副次的な影響及び波及的な影響は想定されない。これらのことから、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。

6 代替案との比較

- ⑩ 代替案は規制のオプション比較であり、各規制案を費用・効果（便益）の観点から比較考量し、採用案の妥当性を説明

[代替案の内容]

承認を受ける際に提出が必要な申請書に、管理航路標識に関する工事の設計及び実施計画等を記載することを求めているが、この記載を不要とする。

[費用]

- ・ 遵守費用
管理航路標識に関する工事の設計及び実施計画又は管理航路標識の維持の実施計画を記載する必要がなくなるため、遵守費用は減少する。
- ・ 行政費用
変動しない。

[効果（便益）]

代替案は、承認を受ける際に提出する申請書に管理航路標識に関する工事の設計及び実施計画等を記載することを求めないため、規制案と比べて航路標識としての機能に支障を及ぼすような工事等が行われる可能性があり、管理航路標識の合理的かつ能率的な運営を図るという効果は限定的である。

[副次的な影響及び波及的な影響]

副次的な影響及び波及的な影響は想定されない。

[費用と効果（便益）の比較]

代替案においては、遵守費用は減少するものの、航路標識としての機能に支障を及ぼすような工事等を事前に防止することが困難となることから、管理航路標識の合理的かつ能率的な運営を図るという効果は限定的である。

[規制案と代替案の比較]

代替案は、効果の発生が限定的であり当該規制の目的を達成するためには、当該規制案が妥当である。

7 その他の関連事項

⑪ 評価の活用状況等の明記

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。

8 事後評価の実施時期等

⑫ 事後評価の実施時期の明記

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。

⑬ 事後評価の際、費用、効果（便益）及び間接的な影響を把握するための指標等をあらかじめ明確にする。

事後評価に向け、承認を受けて行われた管理航路標識に関する工事等の内容等を把握し、費用、効果等を検証することとする。

規制の事前評価書

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案

規制の名称：(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）

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

評価実施時期：令和3年3月1日

1 規制の目的、内容及び必要性

① 規制を実施しない場合の将来予測（ベースライン）

航路標識の設置及び管理は、海上保安庁が行うことが原則とされており（航路標識法第2条）、現在、台風等により灯台が倒壊し船舶航行の指標となることができない状態のものや、灯台の発錆が著しい状態となっているもの等、航路標識としての機能に障害を生じているものの補修を重点的に行っているが、老朽化や災害による損傷等により、海上保安庁の航路標識管理業務の負担が増加しており、こうした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。）に係る十分な点検や補修が困難となりつつある状況である。

このような中でも、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ためには、海上保安庁以外の者にも管理航路標識に関する工事等を認めつつ、管理航路標識に関する工事等の業務を適切に実施することができる民間団体等を航路標識の管理に協力する団体（航路標識協力団体）として法律上位置付け、当該団体に対する航路標識に関する工事等に係る承認の承認の承認を緩和することで、その活動を促進し、海上保安庁との連携強化及び航路標識管理の効率化による管理体制の強化を図る必要がある。

このため、今般の法改正において、以下の措置を講ずることとする。

- ・ 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。
- ・ 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。
- ・ 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。

上述の航路標識協力団体制度を創設しない場合、管理航路標識に係る十分な点検や補修が困難な状況が今後とも継続し、長期的に見て、航路標識としての機能の維持に支障が生ずることが予想される。

② 課題、課題発生の原因、課題解決手段の検討(新設にあつては、非規制手段との比較により規制手段を選択することの妥当性)

[課題及びその発生原因]

現在、海上保安庁では、台風等により灯台が倒壊し船舶航行の指標となることができない状態の管理航路標識や、灯台の発錆が著しい状態となっている管理航路標識等、航路標識としての機能に障害を生じているものの補修を重点的に行っているが、老朽化や災害による損傷等により、海上保安庁の航路標識管理業務の負担が増加しており、こうした管理航路標識に係る十分な点検や補修が困難となりつつある状況である。

この原因として、現状では管理航路標識管理航路標識の補修等の工事は海上保安庁が行うこととされており、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なかったことに加え、自らの費用で自発的に航路標識の管理に協力する民間団体等を法律上位置付けてその活動を促進するような制度がなかったことが考えられる。

[規制緩和の内容]

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ため、以下の措置を講ずることとする。

- ・ 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。
- ・ 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。
- ・ 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。

2 直接的な費用の把握

② 「遵守費用」は金銭価値化(少なくとも定量化は必須)

航路標識協力団体として指定されるためには、申請を行う必要があり、この申請手続に係る費用が遵守費用として発生する。

仮に、申請手続1件にあたり3時間、担当者1人を要するものとする、1件あたりの費用は7,551円と推定される。

<計算式>

平均給与額(年間) ÷ 年間総労働時間(事業所規模30人以上) = (担当者の時給)

4,364,000円 ÷ 1734時間 = 2516.72 ≒ 2517(円)

(担当者の時給(円)) × (申請手続に要する時間(時間)) × (担当者の人数) = 申請1件に要する費用(円)

$$2517 \text{ 円} \times 3 \text{ 時間} \times 1 = 7,551 \text{ (円)}$$

また、航路標識協力団体が管理航路標識の工事等を行う際には、当該工事等の設計及び実施計画等を作成し、海上保安庁長官に協議する必要があるため、これらの作成費用が遵守費用として発生する。仮に、管理航路標識の工事等の設計及び実施計画等を1件作成するにあたり8時間、担当者1人を要するものとする、1件あたりの費用は20,136円と推定される。

<計算式>

$$\text{平均給与額 (年間)} \div \text{年間総労働時間 (事業所規模 30 人以上)} = \text{(担当者の時給)}$$

$$4,364,000 \text{ 円} \div 1734 \text{ 時間} = 2516.72 \div 2517 \text{ (円)}$$

$$\text{(担当者の時給 (円))} \times \text{(管理航路標識の工事等の設計及び実施計画等の作成に要する時間 (時間))} \times \text{(担当者の人数)} = \text{申請 1 件に要する費用 (円)}$$

$$2517 \text{ 円} \times 8 \text{ 時間} \times 1 = 20,136 \text{ (円)}$$

③ 規制緩和の場合、モニタリングの必要性など、「行政費用」の増加の可能性に留意

当該規制に係る行政費用として、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に当該工事の設計及び実施計画等について協議を行うための費用が発生するが、これは承認に係る行政費用と比べ少ないものと予想される。協議に係る費用は、一律に示すことは困難であるが、仮に、協議1件あたり20時間、担当者1人を要するものとする、協議1件あたりの費用は57,820円と推定される。

<計算式>

$$\text{平均給与額 (年間)} \div \text{年間総労働時間 (事業所規模 30 人以上)} = \text{(担当者の時給)}$$

$$5,012,208 \text{ 円} \div 1734 \text{ 時間} = 2890.55 \div 2891 \text{ (円)}$$

$$\text{(担当者の時給 (円))} \times \text{(協議に要する時間 (時間))} \times \text{(担当者の人数)} = \text{協議 1 件に要する費用 (円)}$$

$$2891 \text{ 円} \times 20 \text{ 時間} \times 1 = 57,820 \text{ (円)}$$

3 直接的な効果（便益）の把握

⑤ 効果の項目の把握と主要な項目の定量化は可能な限り必要

管理航路標識に関する工事等の業務の一部を適切に実施することができる民間団体等を航路標識の管理に協力する団体として法律上位置付け、当該団体に対する航路標識に関する工事等に係る承認の手続を緩和することで、その活動を促進し、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が、1つ1つの航路標識の船舶交通の安全に寄与する効果の定量的把握は困難である。

⑥ 可能であれば便益（金銭価値化）を把握

上記のとおり当該規制の緩和の効果については定量的に把握することは困難であり、このため金銭価値化も困難である。

- ⑦ 規制緩和の場合は、それにより削減される遵守費用額を便益として推計

当該規制の緩和により、削減される遵守費用はない。

4 副次的な影響及び波及的な影響の把握

- ⑧ 当該規制による負の影響も含めた「副次的な影響及び波及的な影響」を把握することが必要

当該規制の緩和による副次的な影響及び波及的な影響は想定されない。

5 費用と効果（便益）の関係

- ⑨ 明らかとなった費用と効果（便益）の関係を分析し、効果（便益）が費用を正当化できるか検証

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。一方、当該規制の緩和は、自らの費用で自発的に航路標識の管理に協力する民間団体の協力を得ることで、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。また、副次的な影響及び波及的な影響は想定されない。

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。

6 代替案との比較

- ⑩ 代替案は規制のオプション比較であり、各規制案を費用・効果（便益）の観点から比較考量し、採用案の妥当性を説明

[代替案の内容]

航路標識協力団体はその業務において管理航路標識の工事等を行う場合は、当該工事の設計及び実施計画等について長官に協議し、協議が成立することをもって、当該工事等に係る改正後第4条第1項による承認があったものとみなすこととしているが、この協議を不要とすることが代替案として考えられる。

[費用]

- ・ 遵守費用
工事の設計及び実施計画等についての協議が不要となるため、遵守費用は発生しない。
- ・ 行政費用
工事の設計及び実施計画等についての協議が不要となるため、行政費用は発生しない。

[効果（便益）]

代替案は、航路標識協力団体が協議を経ずに管理航路標識に関する工事等を行うことができるため、その業務をより円滑に実施することができ、航路標識協力団体の活動を促進することにつながる一方で、管理航路標識に関する工事等の内容について、海上保安庁が事前に把握できず、航路標識としての機能に支障を及ぼすような工事等を事前に防止することが困難となることから、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効果は限定的である。

[副次的な影響及び波及的な影響]

副次的な影響及び波及的な影響は想定されない。

[費用と効果（便益）の比較]

代替案については、遵守費用及び行政費用は発生せず、また、航路標識協力団体が協議を経ずに管理航路標識に関する工事等を行うことができるため、航路標識協力団体の活動を促進することにつながるものの、航路標識としての機能に支障を及ぼすような工事等を事前に防止することが困難となることから、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効果は限定的である。

[規制案と代替案の比較]

代替案は、規制案よりその効果が限定的なものであることから、当該規制案が妥当である。

7 その他の関連事項

⑪ 評価の活用状況等の明記

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。

8 事後評価の実施時期等

⑫ 事後評価の実施時期の明記

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。

⑬ 事後評価の際、費用、効果（便益）及び間接的な影響を把握するための指標等をあらかじめ明確にする。

事後評価に向け、航路標識協力団体の活動内容及び航路標識協力団体がその業務を行っている航路標識についてその状況を把握する。

規制の事前評価書

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案

規制の名称：(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）

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

評価実施時期：《決裁後、評価官室で評価書公表日を記入》

1 規制の目的、内容及び必要性

① 規制を実施しない場合の将来予測（ベースライン）

航路標識は、航行上の障害物の位置を示す等、船舶交通の安全の確保に必要不可欠なものであるが、空港、道路、港湾施設等の臨海部の施設の管理者の中には、船舶の衝突による施設への被害を防止するため、自らの費用で航路標識を設置（※ 1）している者がいるところ。

（※ 1）海上保安庁以外の者が航路標識を設置する場合には現行航路標識法第 3 条第 1 項の規定により、海上保安庁長官の許可を受ける必要がある。

近年、大型の台風等の異常気象が激甚・頻発化する中、施設の位置を航海用レーダー等に表示することが可能なバーチャル航路標識（AIS 信号所から送信する情報により、実在しない航路標識を航海用レーダー等に表示するもの）の利用が、視程の悪化が見込まれる異常気象等時における船舶の施設への衝突事故を防止する対策として有効であると評価されている。

このため、AIS 信号所を設置している施設管理者（※ 2）の中には、異常気象等時における船舶の衝突等の事故防止対策を強化するため、AIS 信号所の設備を変更し、異常気象等に限り（※ 3）バーチャル航路標識により自らの施設の位置を航海用レーダー等に表示することを希望する者が存在している。

（※ 2）現行航路標識法第 3 条第 1 項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。

（※ 3）船舶がバーチャル航路標識を確認するためには、AIS 信号を受信するための機器を船舶に搭載する必要があるが、全ての船舶において当該機器の搭載が義務付けられているものではないことから、国際海事機関（IMO）のガイドラインに基づき、海上保安庁では原則として永続的なバーチャル航路標識の利用を認めていない。

この点、現行航路標識法第 3 条第 1 項の規定により許可を受けて AIS 信号所を設置している者が、バーチャル航路標識を表示するためには、当該 AIS 信号所の設備を変更することが必要になるが、現行航路標識法では、設備変更にあたり海上保安庁長官の許可を受ける必要があるため、バーチャル航路標識を利用するまでに長期間を要し、異常気象等においてバーチャル航路標識を迅速に利用することができない状況にある。

このため、今般の法改正において以下の措置を講じ、異常気象等におけるバーチャル航路標識の迅速な利用を可能とすることとする。

- ・ 異常気象等が発生した場合に、一定の海域において AIS 信号所を設置する者は、海上保安庁長官への事後届出により、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。

当該規制緩和を実施しない場合、視程の悪化が見込まれる異常気象等時における船舶の施設への衝突事故を防止する対策として有効であると評価されているバーチャル航路標識の利用が進まないことが想定される。

② 課題、課題発生の原因、課題解決手段の検討(新設にあつては、非規制手段との比較により規制手段を選択することの妥当性)

[課題及びその発生原因]

バーチャル航路標識は、異常気象等時における船舶の施設への衝突事故を防止する対策として有効であると評価されているが、バーチャル航路標識を利用するための AIS 信号所の設備変更の手續に長時間を要し、異常気象等時に迅速に利用できない状況にある。

この原因として、現行航路標識法では AIS 信号所を設置している者が、当該設備を変更しバーチャル航路標識を利用するためには、同法第 5 条第 1 項に基づく変更の許可を受ける必要があり、この許可手續に時間を要することが考えられる。

[規制緩和の内容]

このため、今般の法改正において以下の措置を講じ、異常気象等におけるバーチャル航路標識の迅速な利用を可能とすることとする。

- ・ 異常気象等が発生した場合に、一定の海域において AIS 信号所を設置する者は、海上保安庁長官への事後届出により、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。

2 直接的な費用の把握

③ 「遵守費用」は金銭価値化(少なくとも定量化は必須)

AIS 信号所の設備を変更した場合は、届出をする必要があるため、届出に係る事務費用が遵守費用として発生する。

仮に、承認手続き 1 件あたり 30 分、担当者 1 人を要するものとする、1 件あたりの費用は 1,259 円と推定される。

<計算式>

平均給与額(年間) ÷ 年間総労働時間(事業所規模 30 人以上) = (担当者の時給)

4,364,000 円 ÷ 1734 時間 = 2516.72 ÷ 2517 (円)

(担当者の時給(円)) × (実施計画の作成に要する時間(時間)) × (担当者の人数) = 申請 1 件に要する費用(円)

2517 円 × 30 分 × 1 = 1,259 (円)

④ 規制緩和の場合、モニタリングの必要性など、「行政費用」の増加の可能性に留意

行政費用として、AIS 信号所の設備変更の届出の処理に係る費用が発生するが、増加する事務は人員の増強等を求めるものではなく、現在の執行体制において対応することが可能であり、発生する費用は軽微であると想定される。届出の処理に係る費用は、仮に、1 件あたり 1 時間、担当者 1 人を要するものとする、届出の処理を 1 件行うことによる費用は 2,891 円と推定される。

<計算式>

平均給与額（年間）÷年間総労働時間（事業所規模 30 人以上）＝（担当者の時給）

5,012,208 円÷1734 時間＝2890.55≒2891（円）

（担当者の時給（円））×（審査に要する時間（時間））×（担当者の人数）＝審査 1 件に要する費用（円）

2891 円×1 時間×1＝2,891（円）

3 直接的な効果（便益）の把握

⑤ 効果の項目の把握と主要な項目の定量化は可能な限り必要

当該規制の緩和によって、AIS 信号所を設置している者が当該設備を変更しバーチャル航路標識を利用するにあたり、設備の変更許可を受ける必要がなくなり、バーチャル航路標識の迅速な利用が可能となることで、異常気象等時における船舶の施設への衝突事故の防止が図られるという大きな効果があるが、効果は施設の規模や状況により異なることから、一律に定量的に把握することは困難である。

⑥ 可能であれば便益（金銭価値化）を把握

上記のとおり当該規制の緩和の効果については定量的に把握することは困難であり、このため金銭価値化も困難である。

⑦ 規制緩和の場合は、それにより削減される遵守費用額を便益として推計

現行規制では、AIS 信号所の設備変更のために許可を受ける必要があり、変更許可の申請手続では、1 件 7,551 円を要するが、届出により設備変更が可能となるため、7,551 円－1,259 円＝6,292 円の遵守費用の削減が見込まれる。

<許可の申請手続に要する費用に係る計算式>

平均給与額（年間）÷年間総労働時間（事業所規模 30 人以上）＝（担当者の時給）

4,364,000 円÷1734 時間＝2516.72≒2517（円）

（担当者の時給（円））×（許可の申請手続に要する時間（時間））×（担当者の人数）＝許可の申請 1 件に要する費用（円）

2517 円×3 時間×1＝7,551（円）

4 副次的な影響及び波及的な影響の把握

- ⑧ 当該規制による負の影響も含めた「副次的な影響及び波及的な影響」を把握することが必要

当該規制の緩和による副次的な影響及び波及的な影響は想定されない。

5 費用と効果（便益）の関係

- ⑨ 明らかとなった費用と効果（便益）の関係を分析し、効果（便益）が費用を正当化できるか検証

当該規制の緩和によって、遵守費用が減少し、また、届出受理に係る行政費用が発生するが軽微である。一方、当該規制の緩和は、AIS 信号所を設置している者が当該設備を変更しバーチャル航路標識を利用するにあたり、設備の変更許可を受ける必要がなくなり、バーチャル航路標識の迅速な利用が可能となることで、異常気象等時における船舶の施設への衝突事故の防止が図られるという大きな効果がある。また、副次的な影響及び波及的な影響は想定されない。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。

6 代替案との比較

- ⑩ 代替案は規制のオプション比較であり、各規制案を費用・効果（便益）の観点から比較考量し、採用案の妥当性を説明

[代替案の内容]

当該規制の緩和案では、異常気象等時において、一定の海域に AIS 信号所を設置している者が、バーチャル航路標識を利用するため当該設備を変更する場合は事後届出を必要とするところ、この届出を不要とすることが代替案として考えられる。

[費用]

- ・ 遵守費用
届出が不要となるため、遵守費用は減少する。
- ・ 行政費用
届出が不要となるため、行政費用は減少する。

[効果（便益）]

代替案は、AIS 信号所の設備変更に係る事後届出を不要とするため、規制案と比べて、バーチャル航路標識の利用が促進されるという効果があるが、無秩序にバーチャル航路標識を表示することで、かえって船舶交通の安全に支障を及ぼす原因となるため、異常気象等時における船舶の施設への衝突事故の防止という効果は限定的である。

[副次的な影響及び波及的な影響]

当該代替案による副次的な影響及び波及的な影響は想定されない。

[費用と効果（便益）の比較]

代替案は、遵守費用及び行政費用が減少する一方で、バーチャル航路標識の利用が促進されるという効果があるが、無秩序にバーチャル航路標識を表示させることで、かえって船舶交通の安全に支障を及ぼす原因となるため、異常気象等時における船舶の施設への衝突事故の防止という効果は限定的である。

[規制案と代替案の比較]

代替案は、効果の発生が限定的であり当該規制の目的を達成するためには、当該規制案が妥当である。

7 その他の関連事項

⑪ 評価の活用状況等の明記

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。

8 事後評価の実施時期等

⑫ 事後評価の実施時期の明記

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。

⑬ 事後評価の際、費用、効果（便益）及び間接的な影響を把握するための指標等をあらかじめ明確にする。

事後評価に向け、異常気象等時における AIS 信号所の設備変更によるバーチャル航路標識の表示件数及びこれにより衝突事故が回避された事例等を把握する。