

事前評価票

<p>施策等名</p>	<p>港則法の一部改正</p>	<p>担当課 (担当課長名)</p>	<p>海上保安庁交通部安全課 (課長 村上玉樹)</p>
<p>施策等の概要</p>	<p>改正の概要 港則法第6条の削除(規制の廃止) 【港則法第6条】前条 第2項に規定する国土交通省令の定める船舶は、港長の許可のある場合又は海難を避けようとする場合その他やむを得ない事由のある場合を除いて、日没から日出までの間は、同項に規定する港に入港してはならない。(:第5条)</p> <p>施策の概要 夜間においては、目視による周囲の状況の的確な把握が困難であり、運航者の操船能力が昼間より劣ること等の理由から、夜間における港内での事故を防ぎ、港内の安全を図るため、特に船舶交通が輻輳する港への夜間の入港を港長の許可制度としている。近年、海難防止指導等を行ったことによる夜間の港内における全国的な要救助海難の減少や、航海計器や船舶性能の向上等による夜間の航行環境が改善されたことにより規制の必要性が低下しているため、夜間入港規制を廃止する。 【第162回国会において、港則法(昭和23年法律第174号)の一部改正を含む「港湾の活性化のための港湾法等の一部を改正する法律案」として提出】</p>		
<p>施策等の目的</p>	<p>規制の必要性が低下している夜間入港規制を廃止し、港湾手続の簡素化を図り、もって我が国港湾の国際競争力の強化に寄与する。</p>		
<p>関連する政策目標</p>	<p>18) 国際的な水準の交通サービスや国際競争力等の確保・強化</p>		
<p>関連する業績指標</p>	<p>-</p>		
<p>指標の目標値等</p>	<p>-</p>		
<p>施策等の必要性</p>	<p><u>目標と現状との間の問題点</u> 夜間の航行環境は、夜間入港規制創設当時から比べ改善されてきている。また、平成15年に夜間入港規制対象7港において夜間入港した規制対象船舶の隻数は7,286隻であり、申請に対し100%の夜間入港を許可している。</p> <p><u>原因分析</u> 港内における夜間の航行環境は、 ・安全な航海に欠かせない航海計器(レーダー、GPS受信機等)の開発、能力の向上及び搭載の義務化 ・船舶の推進装置、舵の能力の向上、船用エンジンの性能や信頼性の向上等船舶の性能の向上 ・航路等を明示する航路標識の設置数の増加、光力増大による視認性の向上 ・埠頭の照明施設の整備 等により改善されている。また、夜間入港規制対象港の具体的な許可基準は、関係者に公表されており、申請者が許可基準を十分認識して申請していることから、不許可処分が行われていない。</p> <p><u>課題の特定</u> このような状況を踏まえると、港湾手続としての夜間入港規制の必要性は低くなっている。</p> <p><u>導入する施策の具体的内容</u> 規制の必要性が低下している夜間入港規制を廃止する。</p>		

社会的ニーズ	「規制改革・民間開放推進3か年計画」(平成16年3月19日閣議決定)により、国際競争力のある港湾を創出していくため、国際標準への準拠、手続の簡素化の一環として、FAL条約の早期批准が求められている。このため、同条約の批准に向けて、入出港に係る規制を必要最小限とし、かつ、国際的整合性を確保する観点から、夜間入港規制の廃止が求められている。
行政の関与	夜間の航行環境の改善等により規制の必要性が低下しており、行政の関与の必要性も同様に低下していると言える。
国の関与	夜間の航行環境の改善等により規制の必要性が低下しており、国の関与の必要性も同様に低下していると言える。
施策等の効率性	期待される効果 夜間入港規制の廃止により、夜間入港の際の許可申請手続きが不要となり、港湾手続きの簡素化の推進につながる。また、申請に係る事務負担が軽減される。 想定される負担 なし 想定できる代替手段 なし
施策等の有効性	夜間入港規制の廃止により、夜間入港の際の許可申請手続きが不要となり、港湾手続の簡素化が推進される。
その他特記すべき事項	当該改正による手続きの簡素化の効果は明確(規制対象船舶7,286件 0件/年)であり評価の必要がないこと、前記「施策等の必要性」から、今回規制を廃止しても今後、届け出も含め規制の復活など見直しはありえないなど、レビュー対象としてはその趣旨・目的等に照らして適当でないため、本改正に伴うレビューを行う予定はない。