

## 事前評価票

<b>施策等名</b>	海上物流の基盤強化のための港湾法等の一部を改正する法律案	<b>担当課</b> (担当課長名)	港湾局総務課 (課長 内波謙一) 港湾局港湾経済課 (課長 田村明比古) 海事局海技資格課 (課長 羽尾一郎)
<b>施策等の概要</b>	<p><b>【港湾法】</b></p> <p>(1) 陸域における船舶等の放置等の禁止：津波等災害時の被害拡大の防止、保安対策の強化、良好な景観の創出等の観点から、臨港地区等の陸域においても船舶等の放置等を禁止する。</p> <p>(2) 特定埠頭の運営者の認定：重要港湾において民間事業者による長期・安定的な埠頭運営を図るため、特定埠頭の運営の事業を行う者に対して当該埠頭を構成する行政財産の貸付けを行う制度の創設に際し、この支援措置を適用すべき特定埠頭の運営者を認定する。</p> <p>(3) 技術基準の性能規定化と適合性確認：コスト縮減を図る観点から、技術基準を性能規定化するとともに、標準的でない設計方法の技術基準との適合性確認を、国又は登録確認機関が実施するための枠組みを整備する。</p> <p><b>【外貿埠頭公団の解散及び業務の承継に関する法律】</b></p> <p>特定外貿埠頭の管理運営の効率化を図るため、特定外貿埠頭の管理運営主体である埠頭公社（財団法人）を株式会社化するとともに、管理運営主体に対する規制緩和（岸壁等の貸付けに係る規制の緩和や整備計画の認可制の廃止等）を実施する。</p> <p><b>【水先法】</b></p> <p>(1) 水先人の免許の要件を、船長経験を有しない者にも緩和し、一級から三級までの三段階の等級制とするとともに、国土交通大臣の登録を受けた養成施設の課程の修了を免許の要件とする。</p> <p>(2) 国土交通大臣の登録を受けた更新講習の課程の修了を免許更新の要件とするとともに、海難事故等により危険が生じた水域等において一定の船舶に対し水先人の乗船を義務付ける。</p> <p>(3) 水先料金について、省令で一律に定める料金制度を上限認可制に緩和するほか、水先人会を法人化するとともに、全国の水先人会からなる日本水先人会連合会に係る規定を設ける。</p> <p>第164回国会において、「海上物流の基盤強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>		
<b>施策等の目的</b>	港湾機能の強化、特定外貿埠頭の管理運営の効率化、水先制度の充実・強化等により、港湾の国際競争力の強化並びに海運の効率化及び安全性の向上を図る。		
<b>関連する政策目標</b>	<p><b>【港湾法】</b></p> <p>(1) 陸域における船舶等の放置等の禁止</p> <p>7) 水害等による被害の軽減</p> <p>9) 交通安全の確保</p> <p>10) 海上における治安の確保</p> <p>(2) 特定埠頭の運営者の認定</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>19) 物流の効率化</p> <p>(3) 技術基準の性能規定化と適合性確認</p> <p>9) 交通安全の確保</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>【外貿埠頭公団の解散及び業務の承継に関する法律】</p> <p>1 8) 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>【水先法】</p> <p>9) 交通安全の確保</p> <p>1 8) 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>
関連する業績指標	<p>【港湾法】</p> <p>(1) 陸域における船舶等の放置等の禁止</p> <p>5 0) 港湾におけるプレジャーボートの適正な係留・保管率</p> <p>(2) 特定埠頭の運営者の認定</p> <p>—</p> <p>(3) 技術基準の性能規定化と適合性確認</p> <p>—</p> <p>【外貿埠頭公団の解散及び業務の承継に関する法律】</p> <p>—</p> <p>【水先法】</p> <p>3 8) ふくそう海域における航路を閉塞するような大規模海難の発生数</p> <p>7 8) 国際海上貨物の輸送コスト低減率</p>
指標の目標値等	<p>【港湾法】</p> <p>(1) 陸域における船舶等の放置等の禁止</p> <p>5 0) 55% (H18)</p> <p>(2) 特定埠頭の運営者の認定</p> <p>—</p> <p>(3) 技術基準の性能規定化と適合性確認</p> <p>—</p> <p>【外貿埠頭公団の解散及び業務の承継に関する法律】</p> <p>—</p> <p>【水先法】</p> <p>3 8) 毎年度 0 件</p> <p>7 8) H14 比 5%減 (H19)</p>
施策等の必要性	<p>【港湾法】</p> <p>(1) 陸域における船舶等の放置等の禁止</p> <p>○目標と現状の間の問題点</p> <p>現行港湾法第 37 条の 3 においては、物件の放置や投棄が禁止され、港湾管理者による監督処分ができる放置等禁止区域の指定は、港湾区域（水域）内に限定されている。</p> <p>しかし、平成 16 年のスマトラ沖地震による津波時には、陸上にあった小型船舶や自動車等が流出し、家屋等の損傷、住人の負傷等の大きな被害につながったことから、津波等の災害時の流出による被害拡大防止のため、陸域においても船舶、自動車等の放置対策を講ずる必要性が高まっている。</p> <p>また、平成 16 年 7 月の国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する法律の施行後、各国際港湾施設において保安対策の強化が図られている中で、放置艇、放置自動車等が監視の視界を妨げ、不法侵入者の隠れ場所となるという懸念から、陸域においてもこれらの撤去等の必要性も高まっている。</p> <p>加えて、平成 16 年の景観法の制定等に伴う景観形成への取組において、景観の観点からも、陸域においても無秩序に存在する放置艇や放置自動車等の対策の必要性が高まっている。</p>

以上を踏まえ、陸域においても放置等禁止区域を指定できるようにする必要がある。

#### ○原因分析

港湾法では、港湾管理者が放置物件に対して監督処分を行う権限は港湾区域において港湾管理者が指定した放置等禁止区域内の放置物件に対するものに限られており、陸域においては港湾の管理運営のために港湾管理者が所要の措置をとることができないことが原因として考えられる。

#### ○現状を改善するための課題

放置等禁止区域を指定できる範囲を港湾区域だけでなく臨港地区等の陸域に拡大し、港湾管理者により陸域における放置物件の監督処分ができるようにする必要がある。

#### ○導入する施策の具体的内容

放置等禁止区域を指定可能な範囲を港湾区域だけでなく、港湾の管理運営上重要な陸域である臨港地区、港湾隣接地域、港湾法第2条第6項の規定により国土交通大臣が認定した港湾施設の区域に拡大し、陸域においても港湾の管理運営のために港湾管理者により放置物件の監督処分ができるようにする。

### (2) 特定埠頭の運営者の認定

#### ○目標と現状の間の問題点

重要港湾は、国際海上輸送網又は国内海上輸送網の拠点となる港湾その他の国の利害に重大な関係を有する港湾であることから、重要港湾の埠頭は、港湾政策上特にその効率的な運営の実現が求められている。

現状では、埠頭の利用者である民間事業者は、港湾管理者から使用許可を受け、施設の使用頻度に応じて条例で定められた料金を港湾管理者に支払うこととなっている。

しかしながら、埠頭を一体的に利用することによって効率的な運営が期待できる場合には、埠頭の利用者である民間事業者にとって集荷のインセンティブが働きにくいという問題がある。

#### ○原因分析

埠頭の使用に係る料金を使用頻度によらない定額制にすることが、埠頭を使用する民間事業者に対して集荷のインセンティブとなるが、埠頭を構成する行政財産は、国有財産法や地方自治法によりその貸付けが禁止されている。

#### ○現状を改善するための課題

埠頭を構成する行政財産を貸し付けられるようにする必要がある。

#### ○導入する施策の具体的内容

港湾管理者は、特定埠頭の運営を行う事業者をその申請に基づき認定し、国有財産法及び地方自治法の特例として特定埠頭を構成する行政財産を当該事業者に貸し付けることができることとする。

### (3) 技術基準の性能規定化と適合性確認

#### ○目標と現状の間の問題点

「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）では、「基準の内容が、技術革新に対して柔軟に対応できるものとなるよう、現在仕様規定となっている基準については、原則としてこれをすべて性能規定化するよう検討を行う。」と明記されているが、現在の港湾の技術基準は仕様規定であり性能規定化が行われていない。

#### ○原因分析

技術基準を性能規定化すると、設計の自由度が高まり、創意工夫を活かした

様々な設計方法が生み出されるが、一方で、技術基準との適合性確認に高度な技術力を要する設計方法も同時に生み出される可能性がある。そのため、そのような高度な設計方法の安全性を確認する手段が講じられていない現状を踏まえると、技術基準を性能規定化することは困難である。

○現状を改善するための課題

標準的でない高度な設計方法の提案がなされた場合、この設計方法の技術基準との適合性を確認するための枠組みが必要である。

○導入する施策の具体的内容

公共の安全又は公益上重要な施設を標準的でない設計方法を用いて設計する場合、この設計方法が技術基準に適合しているか否かを国又は国と同程度の高度な技術力を有する登録確認機関が確認する制度を設ける。

**【外貿埠頭公団の解散及び業務の承継に関する法律】**

○目標と現状の間の問題点

我が国の産業競争力を向上させ、経済の持続的な発展をもたらすためには、グローバル・スタンダードを意識した物流分野の効率化が必要であり、資源小国ゆえ海外依存度が高く、また島国である我が国の特性に鑑み、海上物流において安く、速く、安全で信頼性の高いサービスの実現は必要不可欠である。このため、国際海上物流の主流となっているコンテナ輸送において、我が国港湾の国際競争力の強化により、コンテナ輸送コストの更なる低減を図ることが必要不可欠となっている。

○原因分析

港湾の国際競争力強化については、これまでも船舶の大型化に対応した大水深コンテナターミナルの整備やターミナルの24時間フルオープン化、港湾諸手続のワンストップサービス化といった施策を展開してきたが、韓国等での国家戦略によるコンテナ港湾の整備や、世界的な港湾ネットワーク展開を進めつつある海外メガオペレーターの台頭等による海外主要港の成長により、コスト・サービスの面において我が国港湾は世界水準に達していない。

○現状を改善するための課題

このため、アジア主要港を凌ぐコスト・サービス水準の実現するためには、我が国国際海上物流の中核的機能を担う埠頭公社のコンテナターミナルの管理運営の効率化を図る必要がある。

○導入する施策の具体的内容

国の指定を受けて特定外貿埠頭の管理運営を行う者を埠頭公社（財団法人）から株式会社に変更するとともに、特定外貿埠頭の管理運営主体に対する規制緩和や無利子貸付制度の創設を図る。

**【水先法】**

（１）水先人の養成・確保

○目標と現状の間の問題点

船舶交通の安全確保を図るために不可欠な水先業務を円滑に遂行するためには、質の高い水先人を養成・確保することが必要であるが、現在の水先人の主な供給源である外航日本人船長の減少に伴って、数年後には水先人の供給源が枯渇するおそれがある。

○原因分析

水先人の免許の要件として、三年以上船長として総トン数三千トン以上の船舶に乗り組んでいたことを要件としており、その要件を満たす者が減少してい

る。

○現状を改善するための課題

水先人の資格要件を緩和して、船長経験を有しない若年者にも水先人となる門戸を開くとともに、水先業務の適確性を確保するために、総合的な養成教育を行う必要がある。

○導入する施策の具体的内容

水先人の免許の要件を、船長経験を有しない者にも緩和し、一級から三級までの三段階の等級制とするとともに、国土交通大臣の登録を受けた養成施設の課程の修了を免許の要件とする。

(2) 船舶交通の安全確保

○目標と現状の間の問題点

船舶の大型化、高速化等の進展に伴って、水先人に必要とされる知識技能が日々進化している。また、現行の強制水先区以外の水域においても、海難事故発生時等においては船舶交通の危険が増大するおそれがある。

○原因分析

現行制度においては、水先人の免許を取得した後には特段の知識技能の確認は行われていない。また、強制水先の対象となる船舶及び区域は、総トン数を基準に政令で定められ、固定的なものとなっており、緊急時の対応ができない。

○現状を改善するための課題

水先人の免許の更新時に定期的に最新の知識技能を確認する必要がある。また、海難事故発生時等船舶交通に一時的に支障が生じている水域等について、臨時的に強制水先の特例を認める必要がある。

○導入する施策の具体的内容

国土交通大臣の登録を受けた更新講習の課程の修了を免許更新の要件とするとともに、海難事故等により危険が生じた水域等において一定の船舶に対し水先人の乗船を義務付ける。

(3) 水先業務運営の効率化・適確化

○目標と現状の間の問題点

港湾の国際競争力向上のためには、水先業務運営の一層の効率化を図る必要があり、併せて水先業務をより適正かつ円滑に遂行するとともに、水先業務の透明化を図る必要がある。

○原因分析

水先料金については、国が一律の基準により定めることに起因して、水先人の業務効率化へのインセンティブが働きにくい状況にある。また、より適正かつ円滑な水先業務の実施及び水先業務の透明性を確保する必要性がある。

○現状を改善するための課題

水先料金について、水先人が自主的に決定することにより、水先業務運営の効率化を図る必要がある。また、より適正かつ円滑な水先業務の実施及び水先業務の透明性を確保するためには、法人格を有しない水先人会を法人化し、その機能を強化するとともに、全国的な見地から水先人自身が自主自律的に水先人を監督するための組織が必要である。

○導入する施策の具体的内容

水先料金について、省令で一律の基準により定める料金制度を上限認可

	<p>制に緩和するほか、水先人会を法人化するとともに、全国の水先人会からなる日本水先人会連合会に係る規定を設ける。</p>
<p><b>社会的ニーズ</b></p>	<p><b>【港湾法】</b></p> <p>(1) 陸域における船舶等の放置等の禁止 津波等災害時の被害拡大の防止、保安対策の強化、良好な景観の創出等現在の社会・国民ニーズの観点から重要と考えられている問題を改善するものと考えられる。</p> <p>(2) 特定埠頭の運営者の認定 民間事業者による長期・安定的な埠頭運営を通じた港湾機能の強化・国際競争力の強化が強く求められているところである。</p> <p>(3) 技術基準の性能規定化と適合性確認 技術基準の性能規定化は、港湾の設計分野における技術革新をもたらすとともに、新たな設計方法による一層のコスト削減を可能とすることから、社会・国民のニーズに応えるものである。</p> <p><b>【外貿埠頭公団の解散及び業務の承継に関する法律】</b> 岸壁等の貸付料の低減や利用者ニーズに則したサービス提供を通じた利便性の向上による我が国港湾の国際競争力の強化が強く求められているところである。</p> <p><b>【水先法】</b></p> <p>(1) 水先人の養成・確保 質の高い水先人を養成するとともに、若年者等にもその門戸を開くことは、国民のニーズに合致する。</p> <p>(2) 船舶交通の安全確保 船舶交通の安全確保を図ることは、国民のニーズに合致する。</p> <p>(3) 水先業務運営の効率化・適確化 港湾の国際競争力の向上に資するため、水先業務運営を効率化・適確化することは、国民のニーズに合致する。</p>
<p><b>行政の関与</b></p>	<p><b>【港湾法】</b></p> <p>(1) 陸域における船舶等の放置等の禁止 本施策においては、港湾の管理運営を担う港湾管理者が、港湾全体の管理運営に資するよう適切に船舶等の放置等を禁止する必要がある。</p> <p>(2) 特定埠頭の運営者の認定 港湾は港湾管理者により一元的に管理されるべきものであるから、特定埠頭が公正かつ効率的に利用されることを確保するため、最低限度の行政の関与が必要である。</p> <p>(3) 技術基準の性能規定化と適合性確認 技術基準の性能規定化によって生み出される新たな設計方法の中には、技術基準との適合性確認に高度な技術力を要するものが出てくる可能性があることから、公共の安全又は公益上重要な施設に限り、技術基準との適合性を国又は国と同程度の高度な技術力を要する登録確認機関が確認する必要がある。</p> <p><b>【外貿埠頭公団の解散及び業務の承継に関する法律】</b> 埠頭公社ターミナルは、多くのコンテナ貨物を取り扱うことから極めて公共</p>

	<p>性の高いものであり、その管理運営による影響は国民生活にも及ぶことから、ターミナルの管理運営が適切に行われるよう行政が関与する必要がある。</p> <p><b>【水先法】</b> 船舶交通の安全確保等に不可欠である水先業務が適正かつ円滑に行われるようにするため、水先人の資格について引き続き免許制を採用するとともに、その適切な監督を担保する必要があることから、行政の最低限の関与は必要である。</p>
<p><b>国の関与</b></p>	<p><b>【港湾法】</b> (1) 陸域における船舶等の放置等の禁止 港湾管理者は、地方公共団体等が担っており、本施策の実施は地方が行うものである。</p> <p>(2) 特定埠頭の運営者の認定 港湾管理者が貸し付けることとなる特定埠頭を構成する行政財産には、国が港湾管理者に管理委託した国有財産が含まれることから、当該国有財産が適正に管理されることを確保するため、国は、港湾管理者が特定埠頭の運営者の認定をする際に同意する必要がある。</p> <p>(3) 技術基準の性能規定化と適合性確認 国の業務を代行する登録確認機関が存在する場合、国はその業務を実施しないことを港湾法に明記していることから、国の直接的な関与はない。</p> <p><b>【外貿埠頭公団の解散及び業務の承継に関する法律】</b> 港湾の管理運営については、港湾法に基づき港湾管理者が行うこととされているところであるが、東京湾及び大阪湾にある港湾は、全国向けの外貿雑貨貨物の搬出入の拠点であり、他地域の港湾がローカルの需要に対応したものであることに対し、その影響が全国に及ぶものであること、また、埠頭公社ターミナルでは全国の外貿コンテナ貨物の約半分を取り扱うことから、埠頭公社ターミナルの管理運営が適切かつ確実に遂行されることを担保するため、国による一定の関与が必要である。</p> <p><b>【水先法】</b> 水先区の範囲は広域であるとともに、船舶交通の安全確保のためには、統一的な基準が必要であることから、今後とも国が関与していく必要がある。</p>
<p><b>施策等の効率性</b></p>	<p><b>【港湾法】</b> (1) 陸域における船舶等の放置等の禁止 本施策により、津波等災害時の被害拡大の防止、保安対策の強化、良好な景観の創出等が図られる。また、本施策により、港湾法上、船舶等の放置等が禁止されることとなるが、自己の管理下でない場所への物件の放置等はそもそも何らかの権原に基づくものとして認められたものではなく、実質的には負担となるものではない。 本施策を導入せずに津波災害等により人命や港湾機能への被害があった場合、その損害は多大なものになり得ることから、放置等の禁止による社会的費用は比較上小さいと考えられる。</p> <p>(2) 特定埠頭の運営者の認定 今般の認定制度は、特定埠頭の運営の事業を行う者が特定埠頭を構成する行政財産の貸付けを受けるためのものであるところ、認定に際して必要となる手続としては、当該事業が国土交通省令で定める要件に該当するものである旨の</p>

	<p>申請をするだけで足り、負担は必要最小限のものである。</p> <p>(3) 技術基準の性能規定化と適合性確認  確認を要するのは現行基準においては認められない設計方法等を用いる場合であり、かつ、これによる設計の自由度の向上により建設コスト等の低減が期待できるものであり、このことに照らせば過度の負担となるものではない。また、登録確認機関の登録申請に際して必要となる手続は、申請者が登録機関として適正に業務を行うことができるかどうかの必要最低限の資料等の提出に限られ、他法においても採用されている登録制度と比べても同様のものである。</p> <p>【外貿埠頭公団の解散及び業務の承継に関する法律】  岸壁等の貸付けに係る規制の緩和により、貸付業務に係る負担が軽減されるとともに、岸壁等の貸付先や貸付料設定の自由化により、効率的なターミナル運営が期待できる。また、整備計画や事業計画に係る規制の緩和により、当該申請に係る負担が軽減されるとともに、他の申請手続についても負担は必要最小限のものとしている。</p> <p>【水先法】  今回の改正による規制緩和により国民の負担が軽減するものもあり、また、新設される手続は、改正の趣旨に鑑みて必要最小限とすることとしており、改正により国民の負担が過度に増えることはない。</p>
<p>施策等の有効性</p>	<p>【港湾法】</p> <p>(1) 陸域における船舶等の放置等の禁止  港湾管理者により適切に放置等禁止区域が指定され、当該区域内における放置等の禁止や監督処分が行われることにより、津波等災害時の被害拡大の防止、保安対策の強化、良好な景観の創出等が図られる。</p> <p>(2) 特定埠頭の運営者の認定  特定埠頭を構成する行政財産の貸付けにより、特定埠頭の運営の効率化が図られ、港湾機能の強化・国際競争力の強化に資する。</p> <p>(3) 技術基準の性能規定化と適合性確認  安全性を維持しつつ、施設の設計の自由度の向上による建設コスト等の低減が図られる。</p> <p>【外貿埠頭公団の解散及び業務の承継に関する法律】  埠頭公社ターミナルの管理運営の効率化によって、既存のコンテナターミナルのコスト・サービス水準の向上を図ることが可能となるとともに、次世代高規格コンテナターミナルの形成等の施策の総合的な推進により、スーパー中樞港湾の国内ハブ機能の向上を誘導し、中継コンテナ貨物の誘致や基幹航路の寄港頻度の維持等、我が国港湾の国際競争力の底上げを図ることができる。</p> <p>【水先法】  免許要件の緩和、等級別免許制度の導入及び水先人養成施設の登録に係る制度の導入により質の高い水先人の安定的かつ継続的な供給が図られるとともに、料金規制の緩和及び水先人会の法人化等により水先業務運営の効率化・適確化が図られ、併せて免許更新要件の追加及び臨時的な場合の強制水先の適用により船舶交通の安全が確保される。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<p>○審議会答申等、企画立案過程における有識者等の意見</p> <p>【港湾法】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通政策審議会答申「地震に強い港湾のあり方」（平成 17 年 3 月 22 日 港湾分科会）</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通政策審議会答申「今後の港湾環境政策の基本的な方向」（平成 17 年 3 月 29 日 港湾分科会 環境部会）</li> <li>・津波対策検討委員会 提言（平成 17 年 3 月 津波対策検討委員会）</li> <li>・交通政策審議会答申「安全で経済的な港湾施設の整備・維持管理システムのあり方について」（平成 17 年 12 月 26 日 港湾分科会 安全・維持管理部会）</li> <li>・「特区において講じられた規制の特例措置の評価及び今後の政府の対応方針について」（平成 18 年 2 月 15 日 構造改革特別区域推進本部決定）</li> </ul> <p>【外貿埠頭公団の解散及び業務の承継に関する法律】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・スーパー中枢港湾選定委員会 港湾の管理・運営のあり方に関する検討部会報告（平成 17 年 4 月 スーパー中枢港湾選定委員会）</li> </ul> <p>【水先法】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通政策審議会答申「水先制度の抜本改革のあり方について」（平成 17 年 11 月 28 日 海事分科会 水先制度部会）</li> <li>・「水先制度のあり方に関する懇談会報告」（平成 17 年 6 月 24 日）</li> </ul> <p>○目標達成に際して影響を与える外部要因として考えられるもの</p> <p>【港湾法】 特になし。</p> <p>【外貿埠頭公団の解散及び業務の承継に関する法律】 経済情勢の変化 等</p> <p>【水先法】 特になし。</p> <p>☆規制を見直す条件 法律施行後 7 年以内に必要な検討を行う旨を法律に規定している。</p>
--	---

(注) 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）において、「R I A (規制影響分析) 導入の推進【16 年度以降逐次実施】」が明記されたことを踏まえ、当面、評価票に上記☆の記載事項を追加することにより規制影響分析を試行的に実施する。