

規制の事後評価書(要旨)

法律又は政令の名称	港湾法の一部を改正する法律
規制の名称	(1) 緊急確保航路関係(第55条の3の4、第55条の3の5関係)、(2) 港湾管理者による外郭施設等を管理する者に対する措置関係(第56条の5、第56条の2の21関係)
規制の区分	規制の新設
担当部局	港湾局海岸・防災課
評価実施時期	平成31年3月27日
事前評価時の想定との比較	<p>(1) 事前評価時点では、非常災害が発生した場合において、船舶の交通が迅速に確保されるよう、啓開作業や、船舶の交通に支障となり得る物件の設置等を未然に防ぐことを想定し、開発保全航路及び緊急確保航路内における国土交通大臣による船舶等の処分や、平常時における放置等の禁止、工作物設置等の場合の許可を必要としていたが、事前評価後、課題を取り巻く社会経済情勢や科学技術の変化及び想定外の影響は生じていない。</p> <p>(2) 事前評価時点では、切迫する大規模地震が発生した場合、港湾において民間事業者が管理する老朽化した護岸等が倒壊し背後の土砂が流出することにより、港湾機能が麻痺することが懸念されると想定していた。これを受け、民間事業者の管理する護岸等が、技術基準に適合せず災害により損壊した場合に船舶の交通に著しい支障を及ぼすと認められるときは、港湾管理者が民間事業者に対し勧告等を行うことができるとともに、同護岸等の維持管理の状況に関し、港湾管理者が民間事業者に対し報告徴収等を行うことができるとする規制の新設が必要とされていたが、事前評価後、課題を取り巻く社会情勢や科学技術の変化及び想定外の影響は生じていない。</p>
費用、効果(便益)及び間接的な影響の把握	
(遵守費用)	<p>(1) 平成30年11月1日現在、港湾法第55条の3の5第2項の国土交通大臣による緊急確保航路内における工作物設置等の許可に係る申請が3件提出されているが、概ね申請書2枚、図面3枚であり、同申請は既存の資料で作成可能なことから遵守費用は軽微であったと考えられ、事前評価時の想定と乖離はない。これらの費用は施設の設置場所ごとに海象・地盤条件等により施設の規模が異なるため、規制全体に係る遵守費用の把握は困難である。</p> <p>また、事前評価において、非常災害発生した場合の開発保全航路等の啓開のために物件が処分されることによる損失を想定していたが、評価時点までに航路の啓開が必要となる非常災害は発生していないため、この費用は発生していない。</p> <p>(2) 民間事業者が管理する護岸等の維持管理の状況に係る報告徴収及び立入検査は、全国で累計約12,000件実施され、民間事業者において維持管理の状況の報告に係る費用が発生しており、事前評価時の想定と乖離はない。これらの費用は、施設の種類や設置場所ごとに海象・地盤条件に応じて規模や構造形式が異なるため、規制全体に係る遵守費用の把握は困難である。</p> <p>また、事前評価時には港湾管理者による是正命令等を受けた民間事業者において施設を改修する費用が生じるとしていたが、港湾管理者による是正命令は行われていないため、この費用は発生していない。</p>
(行政費用)	<p>(1) 平成30年11月1日現在、港湾法第55条の3の5第2項の国土交通大臣による緊急確保航路内における工作物設置等の許可が3件実施されているが、概ね申請書2枚、図面3枚であり、また増加した事務は既存の体制で実施しており発生した行政費用は軽微であったと考えられ、事前評価時の想定と乖離はない。</p> <p>また、事前評価において、非常災害発生した場合の開発保全航路等の啓開のための物件の処分の損失補償を想定していたが、評価時点までに航路の啓開が必要となる非常災害は発生していないため、この費用は発生していない。</p> <p>(2) 港湾管理者から護岸等を管理する民間事業者に対する報告徴収及び立入検査が全国で累計約12,000件実施されているが、増加した事務は港湾管理者の既存の体制で実施しており、発生した行政費用は軽微であったと考えられ、事前評価時の想定と乖離はない。</p> <p>また、事前評価時には港湾管理者による是正命令等の費用が生じるとしていたが、港湾管理者による是正命令は行われていないため、この費用は発生していない。</p>
(効果)	<p>(1) 平成30年11月1日現在、緊急確保航路内における工作物設置等の許可が3件実施されており、非常災害が発生した場合においても啓開作業に支障となる物件の設置等を防止することにより、震災時の緊急物資輸送等の航行安全、背後地域の早期復旧へ繋がる、という効果が発生しており、事前評価時の想定と乖離はない。一方、非常災害時における国土交通大臣による緊急確保航路内の船舶等の処分については、事前評価時から評価時点までに開発保全航路等の啓開が必要となる非常災害は発生しておらず、効果は発生していない。</p> <p>(2) 平成30年10月31日現在、護岸等を管理する民間事業者に対する報告徴収及び立入検査が全国で累計約12,000件実施されており、民間事業者が管理する護岸等が適切に維持管理されていることを把握することができ、必要に応じて施設の改修を勧告することができるため、老朽化した護岸等の倒壊による土砂の流出を防止することで船舶交通を確保する効果が発生しており、事前評価時の想定と乖離はない。</p> <p>なお、効果は適用される港湾ごとに護岸等の施設の配置・規模等が異なることから、効果の定量的把握は困難である。</p>
(便益(金銭価値化))	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。
(副次的な影響及び波及的な影響)	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特段見受けられなかった。

考察	<p>(1)平成30年11月1日現在、港湾法第55条の3の5第2項の国土交通大臣による緊急確保航路内における工作物設置等の許可が3件実施された。当該規制の新設に係る費用として緊急確保航路への工作物の設置許可について遵守費用、行政費用が発生しているが、軽微であると考えられ、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。</p> <p>当該規制の新設に係る効果として、緊急確保航路内における工作物設置の許可の実施により震災時の緊急物資輸送等の航行安全、背後地域の早期復旧へ繋がる、という効果が発生しているが、非常災害時における緊急確保航路内の船舶等の処分については、事前評価時から評価時点までに開発保全航路等の啓開が必要となる非常災害は発生しておらず、効果は発生していない。</p> <p>一方で、首都圏直下地震や南海トラフ地震などが逼迫する中、当該規制は、今後とも大きな効果が見込まれるため、引き続き、継続することが妥当である。</p> <p>(2)護岸等を管理する民間事業者に対する報告徴収及び立入検査が全国で累計約12,000件実施された。当該規制の新設に係る費用として、護岸等を保有する民間事業者において維持管理の状況の報告に係る遵守費用が発生している。また、港湾管理者において護岸等を管理する民間事業者に対する報告徴収等に係る行政費用が発生しているが、軽微であると考えられ、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。</p> <p>一方、当該規制の新設に係る効果として、民間事業者が管理する老朽化した護岸等の倒壊による背後の土砂の流出を防止し、非常災害発生時の船舶交通が確保されるという効果が発生している。</p> <p>費用と効果を比較すると効果が費用を上回るものであり、当該規制は、引き続き、継続することが妥当である。</p>
備考	