

規制の事前評価書

評価実施日：平成 25 年 11 月 7 日

政策	河川法施行令の一部を改正する政令案		
担当課	水管理・国土保全局水政課	担当課長名	深澤 典宏
規制（規制緩和を含む。以下同じ。）の目的、内容、必要性等	<p>① 法令案等の名称・関連条項とその内容          放置艇に係る規制の創設（河川法第 29 条及び河川法施行令第 16 条の 4 関係）          河川管理上支障を及ぼすおそれのある行為として禁止されるものに、河川区域内に船舶その他の物件で河川管理者が指定したものを捨て、又は放置することを定める。</p> <p>② 規制緩和及び規制強化・拡充の目的          国土交通省及び水産庁では、平成 25 年 5 月に、「プレジャーボートの適正管理及び利用環境改善のための総合的対策に関する推進計画」を策定し、平成 25 年度から 10 年間で放置艇をゼロ隻とすることを目標に、河川では、放置艇の撤去を一層強化するとともに、河川区域内で収容できない放置艇は港湾区域又は漁港区域で収容することとしたところ。これを受けて、河川法において船舶等の放置を禁止する規定及びこれに伴う罰則規定を設ける。</p> <p>③ 規制の目的に関係する目標          a 関連する政策目標              4 水害等災害による被害の軽減              6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化          b 関連する施策目標              12 水害・土砂災害の防止・減災を推進する              13 津波・高潮・浸食等による災害の防止・減災を推進する              19 海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する          c 関連する業績指標              105 港湾におけるプレジャーボートの適正な係留・保管率          d 業績指標の目標値及び目標年度              約 60%（平成 28 年度）          e 規制により達成を目指す状況についての具体的指標          ー</p> <p>④ 規制の内容          みだりに、河川区域内に船舶その他の物件で河川管理者が指定したものを捨て、又は放置することを禁止する規定を設けることとし、当該規定に違反して船舶等を放置等した場合には、罰則を課すこととする。（規制の強化・拡充）</p> <p>⑤ 規制の必要性          バブル期にプレジャーボートを利用したレクリエーション活動が盛んになり、各地の河川、海岸、港湾、漁港の公共用水域に放置される船舶が多数発生し、今なお約 3 万 4 千隻が河川区域に放置されている。これら放置された船舶は、河川区域内においては、洪水時等の流下阻害、河川管理施設の損傷、燃料の漏出による水質汚濁等の原因となり、河川管理上著しい支障となっている。さらに、東日</p>		

	<p>本大震災の教訓として、津波によって流出し、堤防を乗り越えた船舶による家屋等への2次被害が懸念されている。(＝目標と現状のギャップ)</p> <p>河川法においては船舶等の放置を禁止する規定及びこれに伴う罰則規定等が設けられていない。(＝原因分析)</p> <p>海岸法、港湾法、漁港漁場整備法においては、船舶等の放置を禁止する規定及びこれに伴う罰則規定が設けられており、河川区域は他の公共用水域に比べて対策が遅れていることから、所要の規定を早急に整備する必要がある。(＝課題の特定)</p> <p>したがって、みだりに、河川区域内に船舶その他の物件で河川管理者が指定したものを捨て、又は放置することを禁止する規定を設けることとし、当該規定に違反して船舶等を放置等した場合には、罰則を課すこととする。(＝規制の具体的内容)</p>
<p>想定される代替案</p>	<p>船舶等の放置行為を禁止する規定を設け、罰則は課さないこととし行政指導を行う。</p>
<p>規制の費用</p>	<p>① 当該規制案における費用の要素</p> <p>a 遵守費用</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・係留・保管施設を利用するための費用</li> </ul> <p>b 行政費用</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・係留・保管施設の整備費用</li> <li>・巡回等にかかる費用</li> </ul> <p>c その他の社会的費用</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・特になし</li> </ul> <p>② 代替案における費用の要素</p> <p>a 遵守費用</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・係留・保管施設を利用するための費用（当該規制案と同様）</li> </ul> <p>b 行政費用</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・係留・保管施設の整備費用（当該規制案と同様）</li> <li>・巡回等にかかる費用（当該規制案より大きい）</li> </ul> <p>c その他の社会的費用</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・特になし</li> </ul>
<p>規制の便益</p>	<p>① 当該規制案における便益の要素</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・当該規制案により、洪水・高潮時における放置艇による流下阻害、艇の流出や沈没による橋梁や治水施設の破損などを防止することが可能となる。今後も、集中豪雨による洪水や南海トラフ巨大地震などの大規模災害の発生が懸念されており、放置艇による人的、経済的被害発生リスクがあることから、当該規制案により守られる便益は非常に大きい。</li> </ul> <p>② 代替案における便益の要素</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・代替案によっても、上記のような便益が得られることが期待できるが、罰則がないため遵守率が下がり、効果は限定的となる。</li> </ul>
<p>規制の効率性 (費用と便益の関係の分析)</p>	<p>当該規制案によって、船舶の所有者は、河川区域内に船舶を放置することはできなくなるため、係留・保管施設を利用するために費用を負担することとなるが、河川区域内における放置艇は洪水、高潮時における流下阻害、艇の流出や沈没による橋梁や治水施設の破損等の被害をもたらすおそれがあり、河川管理上著しい支障となっており、この負担はやむを得ないものである。したがって、当該規制による追加的費用は、当該規制により守られる社会経済的便益に鑑みれば、社会的に受忍される</p>

	<p>べき程度のものであると考えられる。</p> <p>一方で、代替案においては、罰則がないために頻繁に巡回等を行う必要が生じ行政費用が当該規制案より増大するのに加え、放置艇による人的、経済的被害発生リスクを除去する効果が非常に限定的と見込まれるため、これを採用することは適当ではない。</p>
<p>有識者の見解、 その他関連事項</p>	<p>本政令案は、社会資本整備審議会河川分科会「安全を持続的に確保するための今後の河川管理のあり方検討小委員会」で審議され、平成25年4月に、以下の通りとりまとめられた「安全を持続的に確保するための今後の河川管理のあり方について（答申）」の内容を踏まえ、作成されたものである。</p> <p>IV 具体的な取組</p> <p>1. 安全を持続的に確保するための管理</p> <p>(3) 不法行為への適確な対応</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・特に不法係留については、罰則を設けるなど、これを是正する制度の一層の強化を図るべきである。</li> </ul>
<p>事後評価又は事後検証 の実施方法及び時期</p>	<p>・事後検証シート（平成30年度）により検証する。</p>
<p>その他 （規制の有効性等）</p>	<p>当該規制案により、河川区域内においてみだりに船舶等を放置等した者に対しては、罰則が課されることとなるため、河川区域内における船舶等の放置行為は確実に減少し、放置艇の流出や沈没による橋梁や治水施設の破損などの発生を防止することが可能となる。従って、本規制は、放置艇の数を減少させ、放置艇による被害の発生を抑制する上で有効なものである。</p>