

事前評価票【No. 24】

施策等名	津波・高潮危機管理対策緊急事業の創設	担当課 (担当課長名)	河川局海岸室 (海岸室長 岸田弘之) 港湾局海岸・防災課 (海岸・防災課長 内村重昭)
施策等の概要	○津波・高潮から人命の優先的防護を図るため、「津波危機管理対策緊急事業」(平成17年度創設)をゼロメートル地帯における高潮対策にも拡充し、水門の自動化・遠隔操作化、堤防護岸の破堤防止、津波・高潮ハザードマップ作成支援(耐震調査、浸水想定区域調査等)などのハード整備・ソフト施策を一体的に推進する。 【平成18年度予算額：3,094百万円】		
施策等の目的	○津波・高潮から人命の優先的防護を図ること。		
関連する政策目標	7) 水害等による被害の軽減 8) 地震・火災による被害の軽減		
関連する業績指標	30) 津波・高潮による災害から一定の水準の安全性が確保されていない地域の面積 32) 地震時に防護施設の崩壊による水害が発生する恐れのある地域の解消 くいずれも社会資本整備重点計画第2章に記載あり>		
指標の目標値等	30) 約10万ha(H19年度) 32) 約10,000ha(H19年度) くいずれも社会資本整備重点計画第2章に記載あり>		
施策等の必要性	○三大湾(東京湾、伊勢湾、大阪湾)を中心としたゼロメートル地帯を防護する海岸保全施設は、老朽化による機能劣化や耐震性の不足が指摘されている。(=目標と現状のギャップ) ○海岸保全施設の整備には相当程度の時間と費用を要する。一方で、伊勢湾台風後に整備した防護施設の中には築造後長年月が経過し、老朽化の進行しているものや、東海、東南海・南海地震等の大規模地震に対して耐震性を十分有していないものがある。(=その原因について分析) ○浸水防止に万全の対策を講じるために、投資余力が限られている中であって防護施設の着実な整備及び信頼性の確保に重点をおくとともに、不測の事態に備えたリスクマネジメント対応のセーフティネットとして大規模浸水を想定した被害最小化対策を講じることが必要である。(=現状を改善するための課題を特定) ○津波・高潮危機管理対策緊急事業を創設し、ゼロメートル地帯の堤防等防護施設の信頼性を確保するための施設の耐震調査等を実施し、緊急に対策が必要な箇所については、堤防護岸の破堤防止措置等により応急対策を行う。また、不測の事態に備え、水門の自動化・遠隔操作化を進めることにより開口部の確実な閉鎖機能の確保に努めるほか、浸水想定区域調査等により津波・高潮ハザードマップの作成を支援する。(=導入する施策の具体的内容について説明)		
社会的ニーズ	○米国ではハリケーンカトリーナに伴う高潮によりニューオーリンズ市のゼロメートル地帯が壊滅的な被害を受けたところであり、我が国においても、特に三大湾(東京湾、伊勢湾、大阪湾)のゼロメートル地帯等においては、一旦大規模な浸水被害が生じると壊滅的な被害に結びつくことから、津波と同様に高潮においても人命の優先的な防護が喫緊の課題である。		
行政の関与	○海岸管理者である行政が主体的に対策を講じる必要がある。		
国の関与	○国民の生命・財産を守るための防災対策の推進は緊急を要する課題であり、国の重要な責務である。		

施策等の効率性	○相当程度の費用と時間を要する海岸保全施設の整備のみならず、人命を最優先に防護する施策を推進することにより、被災者数の軽減といった観点から大きな成果が期待できる。
施策等の有効性	○『ゼロメートル地帯の今後の高潮対策のあり方について（平成１８年１月 ゼロメートル地帯の高潮対策検討会提言）』においても、大規模浸水を想定した被害最小化対策を講じることが不可欠であり、以下の施策を具体的に推進すべきとされている。本事業は、以下の具体的施策を促進するものである。 ・防護施設の信頼性を確保するため、堤防等防護施設の高さ、耐震性・老朽化の度合い、水門・陸閘等の開閉機能等について確実に再点検する。 ・点検に基づき、緊急的に対策を講じる必要がある施設については、応急対策計画を策定し計画的に実施する。 ・高潮ハザードマップの作成を促進する。
その他特記すべき事項	

事前評価票【No.29】

施策等名	利便性と安全性の高いフェリー等複合一貫輸送システムの実現 (内航フェリーターミナルにおける保安対策の強化)	担当課 (担当課長名)	港湾局総務課危機管理室 (室長 北山 斉)
施策等の概要	○平成17年7月の英国同時爆破テロ事件を踏まえて、テロにより人命に直接多大な影響を及ぼすおそれがある内航フェリーターミナルにおいて、不審者の監視等によりテロを未然に防止し、施設の安全な運営を確保するため、監視施設等の整備を支援する。 【平成18年度予算額:3億円(事業費6億円)】		
施策等の目的	○大量旅客輸送に供する公共施設であるフェリーターミナルにおける保安対策の強化。		
関連する政策目標	9) 交通安全の確保 19) 物流の効率化		
関連する業績指標	—		
指標の目標値等	—		
施策等の必要性	○平成17年7月の英国同時爆破テロ事件に対応して採択されたG8 グレンイーグルズサミットのテロ対策共同声明や、国際テロ組織アルカイダ等から我が国が敵国視されていることを踏まえて、人命に直接多大な影響を及ぼす大量旅客輸送に供する公共交通機関における保安対策の重要性が指摘されている。しかしながら、内航フェリーターミナルにおいては、十分な保安対策が講じられていない。(=目標と現状のギャップ) ○内航フェリーターミナルは、改正 SOLAS 条約及びその国内法である国際船舶港湾保安法の対象外であり、保安対策への投資は収益につながりにくいことから十分な水準に達していない。(=原因分析) ○内航フェリーターミナルにおいて施設管理者が監視施設等を整備する際の支援制度が必要である。(=課題の特定) ○テロにより直接人命に多大な影響を及ぼすおそれのある内航長距離フェリーターミナルにおいて、不審者の監視等によりテロを未然に防止し、施設の安全な運営を確保するため、フェリー埠頭公社が実施する監視施設の整備を支援する制度を創設する。(=施策の具体的内容)		
社会的ニーズ	平成17年7月の英国同時爆破テロ事件の事例からも、大量旅客輸送に供する公共交通機関における保安対策の強化を図る必要性は高いものがある。		
行政の関与	収益につながりにくい保安対策は、フェリー埠頭公社の自主的な取組にゆだねるのみでは十分な水準を期待することが困難であり、行政による支援が必要である。		
国の関与	内航フェリーは我が国の内貿貨物の多くを取り扱っており、国内の経済活動の根幹をなしていることから早期に保安対策を講じる必要があり、国内海上輸送ネットワークの安定性確保の観点からも国の関与が不可欠である。		
施策等の効率性	内航フェリーターミナルにおける保安対策を十分に講じなければ、テロにより直接人命に多大な影響を及ぼすおそれがある。本施策の実施により、テロにより生じる甚大な被害を防止することができ効率的。		
施策等の有効性	平成17年7月の英国同時爆破テロ事件を踏まえ、大量旅客輸送に供する内航フェリーターミナルにおいてはその保安対策の実施が急務であると認識。国が奨励的に保安施設の整備に対する支援制度を創設することで、内航フェリーターミナルにおける保安対策の実施が推進される。		

その他特記すべき事項	「経済財政運営と構造改革に関する基本方針 2005」（平成 17 年 6 月閣議決定）に、P22 「治安対策に取り組む要員・施設等の充実や法制の整備に引き続き取り組むとともに、・・・・」と記述されている。
-------------------	---

事前評価票【No. 32】

施策等名	対東アジアとのSCMコリドー構築	担当課 (担当課長名)	港湾局計画課 (計画課長 林田 博)
施策等の概要	対東アジア輸送の準国内輸送化に伴い増加した小口貨物の海上輸送と他の輸送モードとの円滑な接続を図るため、貨物の積替機能やコンテナ・シャーシ蔵置機能を有する小口貨物積替円滑化支援施設の整備に対する補助制度を創設する。【平成18年度予算額：[その他施設費][国費：0.7億円]】		
施策等の目的	中国、韓国等との対東アジア地域との交流拡大に対応し、物流コストの削減等を通じた我が国の国際競争力を強化し、国民生活の質の向上に資する。		
関連する政策目標	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		
関連する業績指標	78) 国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率 ＜社会資本整備重点計画の第2章に記載あり＞		
指標の目標値等	78) 平成14年比5%減 ＜社会資本整備重点計画の第2章に記載あり＞		
施策等の必要性	○国際物流のトータルコスト、リードタイム、輸送品質を改善し、物流ニーズの高度化、多様化に適確に対応していくことは、産業の我が国の立地を確保するとともに、我が国企業の国際競争力の維持・強化を図るために緊喫な課題となっている。特に、アジアとの間の物流は、距離的に見ても我が国の国内物流と大差のない圏域で行われていることから、「アジア域内の物流が準国内物流化する」ことを踏まえた対応が必要となっており、港湾から荷主・消費者の間の在庫を含めた国内物流のコストやリードタイムを更に縮減することが求められている。（＝目標と現状とのギャップ） ○港湾まで陸上輸送される小ロット貨物は、海上輸送されるコンテナ・シャーシにスムーズな積替えができないため、余分な輸送コスト・輸送時間が発生している。また、輸送頻度が低い場合は、荷主で在庫を抱えざるを得ない状況が生じる。（＝その原因についての分析） ○このような不経済な物流を解消するためには、小ロット貨物を集荷・保管し、コンテナ・シャーシへの円滑に積替させるための施設整備が必要となっている。（＝現状を改善するための課題を特定） ○そこで、コンテナ・シャーシ蔵置施設や貨物の一時保管施設の整備に要する経費の一部を補助する制度を創設し、国際物流のサプライチェーンマネジメント（SCM）の実現を図る。（＝導入する施策の具体的内容についての説明）		
社会的ニーズ	対東アジアとの準国内輸送化に対応した物流体系を構築することにより、物流コストの削減、迅速な物流サービスの実現が達成され、我が国の産業の国際競争力が向上される。		
行政の関与	小口貨物の積替により、港湾貨物の海上輸送と他の輸送モード接続が円滑に行われ、効率的な物流体系が構築されるが、物流事業者が共同で利用する基礎的施設は収益性が低く、事業者による施設整備が困難であり、行政による支援が必要。		
国の関与	対東アジアSCM港湾を対象とした支援については、国際海運ネットワークの地理的条件、地域での広域的な連携等の視点に立った支援措置であることから、国による関与が適当である。		

施策等の効率性	対東アジアＳＣＭ港湾において、小ロット・多頻度貨物を集約し輸送効率を高めることにより、中国・韓国等からの物流コストが低減され、物流サービスが向上する。また、強いては民間による事業活動・新規航路開設等を誘発することが期待できる。
施策等の有効性	対東アジア地域との準国内輸送化に対応した、迅速でかつ低廉な物流体系の構築するためには、海上輸送とその他の輸送モードとの接続を円滑することが重要である。
その他特記すべき事項	○ 平成１７年７月に国際物流施策推進本部で策定された「今後の国際物流施策の課題と具体的な対応について」に、海上輸送を含めた総合的な物流ネットワークの中で、迅速性を活かしつつ荷主が状況に応じて最適な輸送ルート及び輸送手段を選択できるようなシステムの構築、北部九州・日本海側等の「東アジアゲートウェイ港湾」におけるコンテナ船・ＲＯＲＯ船・国際フェリー航路の充実を図るための、ターミナル施設の機能高度化が位置づけられている。 ○ 平成１７年１１月に閣議決定された「総合物流施策大綱（２００５～２００９）」の「今後推進すべき物流施策の基本的方向性」には、アジア域内物流が準国内化する中で「ジャストインタイムに対応して多頻度・小ロットで輸送する必要性」が掲げられており、「物流拠点施設におけるロジスティクス機能の高度化」を推進していく必要があると示されている。

事前評価票【No.33】

施策等名	スーパー中枢港湾プロジェクトの推進	担当課 (担当課長名)	港湾局港湾経済課 (課長 田村明比古)
施策等の概要	スーパー中枢港湾において、アジアの主要港を凌ぐコスト・サービス水準を実現するため、スーパー中枢港湾における次世代高規格コンテナターミナルの形成に係る支援等の措置を講ずる。 【平成18年度予算額：385億円】		
施策等の目的	物流コストの削減等を通じて、我が国の国際競争力を強化し、国民生活の質の向上に資する。		
関連する政策目標	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		
関連する業績指標	78) 国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率 〈社会資本整備重点計画の第2章に記載あり〉		
指標の目標値等	78) 平成14年比5%減(平成19年度) 〈社会資本整備重点計画の第2章に記載あり〉		
施策等の必要性	○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、我が国の主要な国際コンテナ港湾は、国際的地位の低下(世界主要国、特にアジア域内での取扱規模の相対的低下)、大型コンテナ船の抜港の進展(基幹航路寄港便数の減少)により、規模の経済追求の面で海外主要港に遅れをとっており、コンテナ輸送コストの更なる低減が必要不可欠となっている。(=目標と現状のギャップについて分析) ○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、メインポート機能の喪失に一定の歯止めをかけてきたが、韓国等での国家戦略によるコンテナ港湾の整備や、グローバル経営戦略の下に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(アジア主要港と比較して我が国港湾は港湾コスト3割高であり、リードタイムはアジア主要港の1日に対し3日である)。(=その原因について分析) ○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、次世代高規格コンテナターミナルの効率的な運営を推進するとともに、国内物流ネットワークとの連携を強化する必要がある。(=現状を改善するための課題を特定) ○スーパー中枢港湾の目標の早期達成を目指し、これまでの施策に加えて、埠頭公社ターミナルの管理運営効率化を図るための支援制度や鉄道積み替え施設整備のための補助制度の創設を図る。(=導入する施策の具体的内容について説明)		
社会的ニーズ	港湾諸料金等港湾の高コストの是正及び港湾サービスの向上は、港湾利用者である船社やその顧客である荷主が我が国港湾を利用するメリットを高め、その結果として規模の経済メリット等も相まった物流コスト全体の低廉化が我が国の国際競争力の確保のため必要不可欠である。		

行政の関与	官民が一体となって、従来の制度・慣行の枠組みにとらわれず、ソフト面を中心とした施策の導入等を図ることによって、コンテナターミナルの整備・管理運営方式やコンテナ物流システムの改革を推進する次世代高規格コンテナターミナルを育成し、アジア主要港を凌ぐコスト・サービスの実現を図るためには、制度等の改革及び環境整備等の支援の両面から国の関与が必要。
国の関与	スーパー中枢港湾プロジェクトの推進にあたっては、国際海運ネットワークの中での地理的条件、海外港湾との競争の可能性、地域での広域的な港湾機能の連携等の視点にたった行政が求められていることから、個々の港の整備・運営の観点では不十分であり、国と地方との適切な役割分担に留意しつつ港湾管理者の枠を越えた国の関与が必要。
施策等の効率性	スーパー中枢港湾の指定によって、選択的・集中的な投資及び、ハード・ソフトの施策の特例的な導入が可能となる。また、国策として行う先導的・実験的な施策の展開であることから、民間による大胆な事業活動を誘発する可能性が生まれる。
施策等の有効性	埠頭公社の管理運営の効率化を図ることによって、次世代高規格コンテナターミナルだけでなく、他の埠頭公社ターミナルにおけるコストサービス水準の向上を図ることが可能となる他、国内物流ネットワークの強化を図ることにより、スーパー中枢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。
その他特記すべき事項	平成 14 年 11 月 29 日の交通政策審議会において答申された「経済社会の変化に対応し、国際競争力の強化、産業の再生、循環型社会の構築などを通じてより良い暮らしを実現する港湾政策のあり方」において、スーパー中枢港湾の育成が位置付けられている。 平成 16 年 7 月 23 日には、京浜港、伊勢湾及び阪神港の 3 港をスーパー中枢港湾として指定し、平成 17 年 7 月 4 日には港湾法に基づき上記（京浜港、名古屋港及び四日市港、大阪港及び神戸港）を指定特定重要港湾として指定した。 平成 16 年度の政策チェックアップ（業績測定） 政策目標 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」 75 国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率 （参考） 上記評価書における「今後の取組の方向性」 ・今後とも、国際海上コンテナ貨物等の輸送コストを削減し、我が国の港湾の国際競争力の強化のため、スーパー中枢港湾プロジェクトを推進する。

事前評価票【No. 34】

施策等名	港湾ロジスティクス・ハブの形成	担当課 (担当課長名)	港湾局 振興課 (振興課長 山口清一)
施策等の概要	港湾物流高度化基盤施設（高度荷さばき施設及び附帯する基盤施設）の整備に対する支援 【平成18年度予算額：無利子貸付4.3億円】		
施策等の目的	産業のグローバル化の中、流通加工機能など高度化・多様化する荷主ニーズへの的確な対応を図り、我が国産業の国際競争力の強化に資するとともに、環境負荷の軽減などに資するため、国際物流と国内物流の結節点として、高度な物流サービスを提供できる港湾ロジスティクス・ハブを形成する。		
関連する政策目標	18) 国際的な水準の交通サービスや国際競争力等の確保		
関連する業績指標	78) 国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率 〈社会資本整備重点計画の第2章に記載あり〉		
指標の目標値等	78) 平成14年比5%減 〈社会資本整備重点計画の第2章に記載あり〉		
施策等の必要性	○我が国とアジア地域の経済活動との一体化の進展により、従来国内の諸地域間でやりとりされていた諸物資の輸送が、港湾を介したアジアとの輸送に転換し、対アジア輸送と国内輸送の一体化が顕著となっている。一方、リードタイムの短縮、在庫コスト・輸送コストの削減など荷主のニーズが多様化しており国際的な競争力確保のためにも、国際・国内の物流全体の効率化への対応が急務。（⇒目標と現状のギャップについて分析） ○国際貨物量の大半を港湾が占める状況にあり、港湾における物流の効率化が重要な課題となっている。このようななか、国際物流と国内物流の結節点の強化については、釜山・上海で同様の計画があるとともに、海外の最新のものに相当する高規格コンテナターミナルに相応したロジスティクス・ハブは大規模かつ高機能であることから、多大な費用を要する。（⇒原因について分析） ○このため、物流全体の効率化に資する且つ荷主の多様なニーズに対応する港湾物流高度化基盤施設（高度荷さばき施設及び附帯する基盤施設）の整備促進を政策的に誘導する必要がある。（⇒現状を改善するための課題を特定） ○高度な物流サービスの提供が可能な港湾物流高度化基盤施設の整備に対する支援を行う。（⇒導入する施策の具体的内容について説明）		
社会的ニーズ	我が国とアジア地域の経済活動との一体化の進展により、従来国内の諸地域間でやりとりされていた諸物資の輸送が、港湾を介したアジアとの輸送に転換し、対アジア輸送の準国内輸送化が顕著となっている。 国際・国内の物流の効率化が進まなければ、空洞化が進む国内経済が一層進展しかねず、我が国の国際競争力確保の観点からも必要な施策である。		
行政の関与	国際的な競争力が相対的に低下している中、民間による自主的な投資にゆだねるのではなく、行政による早期のテコ入れが必要である。		
国の関与	港湾が存する地域を越えた国内物流及び国際拠点に対する支援であり、国による関与が適当である。		
施策等の効率性	国と地方の適切な役割分担の下、広域的観点に立った国の関与による施策を推進することで、民間による効率的な事業活動を誘発する効果が期待できる。		
施策等の有効性	国際貨物量の大半を占める港湾において多様化する荷主のニーズに対応する港湾物流高度化基盤施設（高度荷さばき施設及び附帯する基盤施設）の整備を促進し、ロジスティクス・ハブを形成促進することが有効である。		
その他特記すべき事項	総合物流政策大綱（2005-2009）に位置づけられた。		

事前評価票【No.2】

施策等名	海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律の一部を改正する法律案	担当課 (担当課長名)	総合政策局環境・海洋課海洋室 (海洋室長 馬場崎靖) 港湾局環境・技術課環境整備計画室 (環境整備計画室長 森川雅行) 海上保安庁警備救難部環境防災課 (環境防災課長 野俣光孝)
施策等の概要	「二千年の危険物質及び有害物質による汚染事件に係る準備、対応及び協力に関する議定書（以下「OPRC-HNS 議定書」という。）」の実施等のため、海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律（以下「海防法」という。）の一部を改正する。 改正の概要は以下のとおり。 1 海洋汚染の防止 (1) 未査定液体物質の輸送の禁止 (2) 海洋施設からの有害液体物質の排出の規制 (3) 海洋施設等から有害液体物質の排出があった場合等の通報の義務付け (4) 大量の油（特定油を除く）又は有害液体物質の排出があった場合の防除措置の義務付け等 (5) 有害液体物質汚染防止緊急措置手引書の備置き義務付け 2 海上災害の防止 (1) 海上保安庁長官による排出された危険物の火災の発生防止等の措置命令 (2) 海上保安庁長官による消火、延焼の防止等の措置命令 (3) 危険物の排出が生ずるおそれがある場合の通報の義務付け及び海上保安庁長官による当該危険物の採取等の措置命令 【第 164 回通常国会において、「海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律の一部を改正する法律案」として提出】		
施策等の目的	OPRC-HNS 議定書の実施等に伴い、有害液体物質及び危険物並びに特定油以外の油による海洋汚染及び海上災害に対して迅速かつ効果的に対処し得る体制の確立等を図る。		
関連する 政策目標	1 2) 地球環境の保全		
関連する 業績指標	—		
指標の 目標値等	—		
施策等の必要性	○目標と現状のギャップについて分析 OPRC-HNS 議定書において、締約国に対し危険物質及び有害物質による汚染事件に迅速かつ効果的に対応するための国家的な体制を確立することが要求されているところである。 しかしながら、海防法においては、特定油に関しては、海防法第 39 条において、船長、船舶所有者、荷送人等関係者の講ずべき措置が明記されているが、特定油以外の油及び有害液体物質に関しては、海防法第 40 条に基づき発せられる海上保安庁長官の命令に従い所要の措置を講ずることとされているに止まり、海洋環境に有害な物質や海上災害を惹起する危険性のある物質を日常的に取り扱うことを生業としている事業者の社会的責任を十分に果たす仕組みとはなっておらず、汚染事件に迅速かつ効果的に対応するための国家的な体制が確立されて		

	いない。 このため、有害液体物質等の防除に係る船長、船舶所有者等が講ずべき措置、すなわち法律上の義務を海防法において明確にすることが必要かつ不可欠である。 また、OPRC-HNS 議定書が対象としている「汚染事故」については、危険物質及び有害物質が排出された場合のみならず、そのおそれがある場合や排出に伴う火災や爆発についてもその対象とされていることから、国家的な体制の確立に際しては、排出のおそれがある場合の措置や火災や爆発への対処についても明確にする必要がある。 ○その原因について分析 これまで特定油以外の油及び有害液体物質については、その性状等が判明していないものも多く防除手法が必ずしも確立していなかったことから、従来、海防法第 40 条において海上保安庁長官による防除措置命令が法定されているのみで、一義的な義務付けはされておらず、迅速かつ効果的な防除を実施し得る国家的な体制が確立されていないことが挙げられる。 ○現状を改善するための課題を特定 有害液体物質の不適正な排出があった場合等のマニュアルである「緊急措置手引書」の船舶への備置きが義務付けられ、また、特定油以外の油及び有害液体物質の防除に必要なデータベースが構築されたことから、海上保安庁長官の命令を待つことなく船長、船舶所有者等が自らの責任において応急措置、防除措置を実施すべきことを義務付けることが可能となっており、OPRC-HNS 議定書の要請、近年の技術の向上等を踏まえ、特定油に係る現行の規制体系を基本に所要の規定の整備を行い、有害液体物質及び危険物並びに特定油以外の油による海洋汚染及び海上災害に対して迅速かつ効果的に対応するための国家的な体制を確立する必要がある。 ○導入する施策の具体的内容について説明 有害液体物質及び危険物並びに特定油以外の油による海洋汚染及び海上災害に対して迅速かつ効果的に対応し得る体制を確立するため、船長、船舶所有者等にする防除措置の義務付け、当該防除措置の実施に必要な資材、要員等の確保、対応マニュアルの備付け等の義務付け、排出のおそれがある場合の海上保安庁長官による船舶所有者等に対する措置命令を新設するほか、海洋環境保全の見地から、環境大臣の査定を受けていない未査定液体物質の輸送を禁止する等海洋汚染及び海上災害に関する規制の強化を図る。
社会的ニーズ	ケミカルタンカー等による事故の多発に伴い有害液体物質及び危険物の流出事故等に対する対応体制強化の必要性が求められる中、国際的にも OPRC-HNS 議定書が平成 19 年前半にも発効することが見込まれていることから、我が国としても早期の議定書の締結及び国内対応体制の強化が必要である。
行政の関与	OPRC-HNS 議定書において、締約国に対し危険物質及び有害物質による汚染事件に迅速かつ効果的に対応するための国家的な体制を確立することが要求されており、国際約束の適確な履行を確保するためには、行政の関与が不可欠である。
国の関与	OPRC-HNS 議定書の実施等のための施策であり、有害液体物質及び危険物並びに特定油以外の油による海洋汚染及び海上災害に対して迅速かつ効果的に対応し得る体制の確立等のため船長、船舶所有者等に対する防除措置の義務付け、未査定液体物質の輸送禁止等について定めるほか、特定油に係る現行の規制体系を基本に所要の規定の整備を行うものであり、国際約束の適確な履行を確保するために必要不可欠な規制であることから、特定油に係る規制体系と同様に国の関与が不可欠である。

施策等の効率性	有害液体物質及び危険物並びに特定油以外の油による海洋汚染及び海上災害に対して迅速かつ効果的に対処し得る体制の確立等のための今般新設する規制については、その対象範囲を OPRC-HNS 議定書により国際的に対応が求められている危険物質及び有害物質にまで拡大するものであり、特定油に係る規制体系を基本に、現行の規制体系と均衡が図られているところであることから、船長、船舶所有者等に対する防除措置の義務付け、未査定液体物質の輸送禁止等について定めることにより、国際約束の適確な履行が確保されることとなる。 <効果> ○ 未査定液体物質の輸送の禁止により、その排出による海洋汚染の危険性が低減される。 (施策等の概要欄 1 (1)関連) ○ 海洋施設において管理されている有害液体物質の排出による海洋汚染の危険性が低減される。 (施策等の概要欄 1 (2)関連) ○ OPRC-HNS 議定書の担保並びに特定油以外の油及び有害液体物質による海洋汚染に迅速かつ効果的に対処する体制の確立が図られる。 (施策等の概要欄 1 (3)～(5)関連) ○ OPRC-HNS 議定書の担保及び危険物による海上災害に迅速かつ効果的に対処する体制の確立が図られる。 (施策等の概要欄 2 (1)～(3)関連) <負担> ○ 現行法においても、未査定液体物質を輸送しようとする者は、国土交通大臣に届け出る必要があり、実態として環境大臣による査定が行われた後に当該液体物質を輸送していることから、実質的な負担増となるものではない。 (施策等の概要欄 1 (1)関連) ○ 有害液体物質記録簿を新たに備え付ける必要があるが、負担は必要最小限である。 (施策等の概要欄 1 (2)関連) ○ 海上保安庁の事務所への通報義務であり、実質的な負担となるものではない。 (施策等の概要欄 1 (3)及び 2 (3)関連) ○ 海洋汚染発生時の応急措置、防除措置を義務付けるものであるが、今までは状況に応じた海上保安庁長官による命令により防除措置を実施していたものであり、その措置があらかじめ義務付けられたとしても過度の負担となるものではない。 (施策等の概要欄 1 (4)関連) ○ 油又は有害液体物質の排出のおそれがある場合に必要な措置の実施を命ずるものであるが、油及び有害液体物質への対応としては、その有害性等の観点から、一度排出されると危険が増加し、その除去等海洋汚染及び海上災害の防止のための措置の実施には多大な時間と労力を要することとなり、より安全かつ適確に当該措置を実施するためには、いまだ流出していない段階における措置が最も効果的であることから過度の負担となるものではない。 (施策等の概要欄 1 (4)関連) ○ 船舶の沈没又は乗揚げに起因して海洋が著しく汚染され、又は汚染されるおそれがある場合に当該船舶の撤去等を命ずるものであるが、海難により有害液体物質を積載したまま沈没等した船舶についてはその状況により貨物の通常の抜取り作業が困難な場合があり、安全かつ適確に防除措置を実施するには船体と一緒に引き揚げることが適当であるとともに、現在日本に入港する 100 トン以上の外航船舶には船体撤去に係る費用を担保した PI 保険等に加入することが義務付けられていることから過度の負担となるものではない。 (施策等の概要欄 1 (4)関連) ○ 海洋汚染発生に備え、防除資材の備付け等を求めるものであり、負担は増加するが、海洋汚染を防止するために必要なものであり、今後学識経験者に加え規制を受ける当事者等を交えた委員会を開催し、その整備のあり方を検討することとしており、その結果を踏まえ決定することとしていることから適正な負担となるものと考えている。 (施策等の概要欄 1 (4)関連)
----------------	--

	○ 有害液体汚染防止緊急措置手引書を新たに備え置く必要があるが、同手引書は現在消防法等で規定される「予防規程」等と矛盾抵触するものではなく、既存の規程の記載内容を修正して同手引書の記載事項を盛り込むことにより、本法に基づく同手引書としても扱うことができるため、負担は必要最小限である。 (施策等の概要欄 1 (5) 関連) ○ 危険物の排出のおそれがある場合等に必要な措置の実施を求めるものであるが、危険物への対応としては、その引火性の観点から流出した場合には、その除去等海上災害の防止のための措置の実施には多大な時間と労力を要することから、より安全かつ適確に当該措置を実施するためには、いまだ流出していない段階における措置が最も効果的であること等から過度の負担となるものではない。 (施策等の概要欄 2 (1)～(3) 関連) <代替手段との比較考量> ○ 船長、船舶所有者等に対する防除措置の義務付け等を行うことにより、義務付け等を行わない場合（現状維持）と比べ、有害液体物質及び危険物並びに特定油以外の油による海洋汚染及び海上災害に対して迅速かつ効果的に対処し得ることができる。
施策等の有効性	特定油以外の油又は有害液体物質の排出があった場合の船長、船舶所有者等に対する防除措置の義務付け、当該防除措置の実施に必要な資材、要員等の確保、対応マニュアルの備付け等の義務付け、排出のおそれがある場合の海上保安庁長官による船舶所有者等に対する措置命令を新設するほか、海洋環境保全の見地から、環境大臣の査定を受けていない未査定液体物質の輸送を禁止する等海洋汚染及び海上災害に関する規制の強化を図ることができれば、危険物質及び有害物質による汚染事件に迅速かつ効果的に対応するための国家的な体制が確立されるとともに、海洋環境の保全並びに人の生命及び身体並びに財産の保護に資するために有効である。
その他特記すべき事項	○ 「2000 年の危険物質及び有害物質による汚染事件に係る準備、対応及び協力に関する議定書」の実施に資するため、海上保安庁、(社)日本海難防止協会及び(独)海上災害防止センターは、関係分野の有識者等の参加を得て、平成 17 年 8 月に「HNS 汚染事故への準備及び対応に関する調査研究委員会（委員長 藤野正隆 東京大学名誉教授）」を設置し、HNS 事故に対する我が国の防災体制の現状と課題、対策等について検討が行われ、国家的体制の整備、海上保安庁の体制強化等についての提言が平成 17 年 10 月に取りまとめられており、これを踏まえた施策となっている。 ○ 施策等の概要欄 1 (2) について、施行後 5 年を目途として、状況を勘案して検討を行う予定である。 改正海防法案附則第 5 条 (検討) 第五条 政府は、この法律の施行後五年を目途として、新法第十八条及び第十九条の規定の施行の状況を勘案し、必要があると認めるときは、これらの規定について検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずるものとする。

事前評価票【No.7】

施策等名	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	担当課 (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)
施策等の概要	【港湾法】 (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。 (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。 (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。 【外貿埠頭公団の解散及び業務の承継に関する法律】 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。 【水先法】 (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。 (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。 (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。 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。		
施策等の目的	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。		
関連する政策目標	【港湾法】 (1) 陸域における船舶等の放置等の禁止 7) 水害等による被害の軽減 9) 交通安全の確保 10) 海上における治安の確保 (2) 特定埠頭の運営者の認定 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 19) 物流の効率化 (3) 技術基準の性能規定化と適合性確認 9) 交通安全の確保 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		

	【外貿埠頭公団の解散及び業務の承継に関する法律】 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 【水先法】 9) 交通安全の確保 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
関連する業績指標	【港湾法】 (1) 陸域における船舶等の放置等の禁止 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 (2) 特定埠頭の運営者の認定 — (3) 技術基準の性能規定化と適合性確認 — 【外貿埠頭公団の解散及び業務の承継に関する法律】 — 【水先法】 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 7 8) 国際海上貨物の輸送コスト低減率
指標の目標値等	【港湾法】 (1) 陸域における船舶等の放置等の禁止 5 0) 55% (H18) (2) 特定埠頭の運営者の認定 — (3) 技術基準の性能規定化と適合性確認 — 【外貿埠頭公団の解散及び業務の承継に関する法律】 — 【水先法】 3 8) 毎年度 0 件 7 8) H14 比 5%減 (H19)
施策等の必要性	【港湾法】 (1) 陸域における船舶等の放置等の禁止 ○目標と現状の間の問題点 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。 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。 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。 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。

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

	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。
社会的ニーズ	【港湾法】 (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。 (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。 (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。 【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。 【水先法】 (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。 (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。 (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。
行政の関与	【港湾法】 (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。 (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。 (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。 【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は、多くのコンテナ貨物を取り扱うことから極めて公共

	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。 【水先法】 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。
国の関与	【港湾法】 (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。 (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。 (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。 【外貿埠頭公団の解散及び業務の承継に関する法律】 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。 【水先法】 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。
施策等の効率性	【港湾法】 (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。 (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

	申請をするだけで足り、負担は必要最小限のものである。 (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。 【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。 【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。
施策等の有効性	【港湾法】 (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。 (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。 (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。 【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、スーパー中枢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。 【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。
その他特記すべき事項	○審議会答申等、企画立案過程における有識者等の意見 【港湾法】 ・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）

	・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） ・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） ・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） ・「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） 【外貿埠頭公団の解散及び業務の承継に関する法律】 ・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） 【水先法】 ・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） ・「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） ○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 【港湾法】 特になし。 【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 【水先法】 特になし。 ☆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。
--	---