

規制の事前評価書（要旨）

政策の名称	港則法及び海上交通安全法の一部を改正する法律案	
担当部局	海上保安庁交通部安全課	電話番号：03-3591-6361 e-mail:shitsumon-x2mm@kaiho.mlit.go.jp
評価実施時期	平成21年2月9日	
規制の目的、内容及び必要性等	①航路における一般的な航法の見直し ②特定の海域における航法の見直し ③船舶の安全な航行を援助するための措置 ④航路通報・指示対象船舶の拡大 ⑤危険防止のための交通制限手続の迅速化 ⑥船舶の長さに応じた効率的な港内交通整理手法の導入のための措置 ⑦異常な気象時等における停泊場所の指定等の命令を通じて、近年における海難の発生状況及び海上交通に係る環境の変化等を踏まえた、航路等の船舶交通がふくそうする海域における船舶の航行の秩序の維持を図ることにより、船舶交通の安全性が確保される。	
	法令の名称・関連条項とその内容	港則法及び海上交通安全法の一部を改正する法律案 ①港則法第14条の2及び海上交通安全法第6条の2・第7条・第10条の2 ②海上交通安全法第20条 ③港則法第37条の3及び海上交通安全法第29条の2 ④海上交通安全法第22条 ⑤海上交通安全法第26条 ⑥港則法第36条の3第2項 ⑦港則法第37条第3項
想定される代替案	①～⑦ 法令に基づかない任意の措置として、それぞれ実施する。	
規制の費用	費用の要素	代替案の場合
（遵守費用）	①及び②については新たな航法に従うことによる航行時間の増加、③については情報聴取に係る負担の増加、④および⑥については通報に係る負担の増加等の費用が生じるが、自船の安全を確保するために必要な内在する制約として、危険を回避するために必要最小限の規制であること等から、実質的な負担はほとんど生じない。	いずれについても、法令に基づかない任意の措置として、要請に応じる場合は本案と同様の費用が生じる。
（行政費用）	①～③及び⑥については、実施のための体制の強化等が必要となるが、既に導入されているAIS（船舶自動識別装置）を活用等することにより、費用の増加は最小限に抑えることとしている。 ④、⑤及び⑦については、特段の体制強化等を行うことなく対応できるものであり、費用の増加は僅少といえる。	①～③及び⑥については、本案と同様に体制の強化等が必要となるが、本案と同様の便益を得るには、現場における航行指導や安全啓発活動の更なる強化等が必要となり、費用は増加する。 ④、⑤及び⑦については、本案と同様に特段の体制強化等を行うことなく対応できるものであるが、本案と同様の便益を得るには、現場における航行指導や安全啓発活動の更なる強化等が必要となり、費用は増加する。
（その他の社会的費用）	—	—
規制の便益	便益の要素	代替案の場合
	船舶交通の安全が図られ、海難の発生による生命・財産・環境等に甚大な被害や他の船舶による2次的な被害を回避することができる。	任意の措置であるため要請に応じないことも想定され、結果的にこれを一因とする海難が発生し、生命・財産・環境等に甚大な被害が生ずることとなる。
政策評価の結果 （費用と便益の関係の分析等）	一定の費用の発生が想定されるものの、船舶交通の安全が図られるという便益は大きいことから、便益が費用を上回るものと考えられる。 代替案のような任意の措置である要請による対策よりも、船舶交通の安全の確保が確実に図られる点で、本案の方が便益が大きく、優れているといえる。	
有識者の見解その他関連事項	<ul style="list-style-type: none"> ・ 海洋基本法（平成19年法律第33条）第21条 ・ 海洋基本計画（平成20年3月閣議決定） ・ 交通政策審議会答申（平成20年6月）「AIS（船舶自動識別装置）の整備等を踏まえた新たな船舶交通安全政策のあり方について」（新交通ビジョン 海上交通の安全確保に向けての新たな展開） 	
レビューを行う時期又は条件	概ね5年後において事後評価を実施	
備考		