

## 規制の事前評価書

評価実施日：平成 25 年 3 月 14 日

政策	港湾法の一部を改正する法律案		
担当課	港湾局海岸・防災課	担当課長名	丸山 隆英
規制の目的、内容、必要性等	<p>① 法令案等の名称・関連条項とその内容</p> <p>【法令案等の名称】 港湾法の一部を改正する法律案</p> <p>【関連条項】 港湾法第 55 条の 3 の 3、第 55 条の 3 の 4、第 56 条の 5、第 56 条の 2 の 21</p> <p>【内容】</p> <p>(1) 緊急確保航路関係</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 非常災害時における船舶交通確保のため、開発保全航路及び緊急確保航路内の船舶の処分等（第 55 条の 3 の 3、第 55 条の 3 の 4）</li> <li>・ 緊急確保航路内における船舶等の放置等の禁止、工作物の設置等の場合の国土交通大臣の許可（港湾法第 55 条の 3 の 4）</li> </ul> <p>(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</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 外郭施設等特定技術基準対象施設について、港湾管理者による施設管理者に対する勧告等（第 56 条の 2 の 21）</li> <li>・ 特定技術基準対象施設について、港湾管理者による施設管理者に対する維持管理状況の報告徴収等（第 56 条の 5）</li> </ul> <p>② 規制の目的</p> <p>切迫する大規模地震・津波が発生した場合において、三大湾地域が被災した場合、船舶の交通の確保が困難となり、市民生活や産業活動に深刻な打撃を与えることが懸念される。このため、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ア 非常災害時における船舶交通確保のため、開発保全航路及び緊急確保航路内の船舶の処分等、</li> <li>イ 緊急確保航路内における船舶等の放置等の禁止、工作物の設置等の場合の国土交通大臣の許可、</li> <li>ウ 外郭施設等特定技術基準対象施設について、港湾管理者による施設管理者に対する勧告等、</li> <li>エ 特定技術基準対象施設について、港湾管理者による施設管理者に対する維持管理状況の報告徴収等、</li> </ul> <p>を講じることにより、非常災害が発生した場合における船舶の交通を確保し、災害時における港湾の機能を維持・継続することにより、大規模地震・津波による経済的被害を最小限にとどめることを目的とするものである。</p> <p>③ 規制の目的に関係する目標</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a 関連する政策目標 <ul style="list-style-type: none"> <li>6. 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化</li> </ul> </li> <li>b 関連する施策目標 <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul> </li> <li>c 関連する業績指標 <ul style="list-style-type: none"> <li>106. 大規模地震が特に懸念される地域における港湾による緊急物資供給可能人口</li> </ul> </li> <li>d 業績指標の目標値及び目標年度 <ul style="list-style-type: none"> <li>約 2,950 万人 平成 28 年度</li> </ul> </li> <li>e 規制により達成を目指す状況についての具体的指標</li> </ul>		

④ 規制の内容

(1) 緊急確保航路関係

ア 非常災害時における船舶交通確保のため、開発保全航路及び緊急確保航路内の船舶の処分等（第55条の3の3、第55条の3の4）

非常災害が発生し、船舶の交通の確保に支障が生じている場合において、緊急の用に供する船舶の交通を確保するためやむを得ない必要があるときは、開発保全航路のうち国土交通大臣が指定する区域内及び緊急確保航路内において、国土交通大臣が船舶、船舶用品その他の物件を使用し、収用し、又は処分することができることとする。

イ 緊急確保航路内における船舶等の放置等の禁止、工作物の設置等の場合の国土交通大臣の許可（港湾法第55条の3の4）

非常災害が発生した場合において、港湾区域、開発保全航路、河川区域以外の水域における船舶の交通を緊急に確保する必要がある航路（「緊急確保航路」）を国土交通大臣が指定し、平常時における緊急確保航路内の物件の放置等を禁止するとともに、工作物の設置等にあたり国土交通大臣への許可を受けることを義務付けることとする。

(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

ウ 外郭施設等特定技術基準対象施設について、港湾管理者による施設管理者に対する勧告等（第56条の2の21）

民間事業者の管理する特定技術基準対象施設（非常災害により損壊した場合において船舶の交通に支障を及ぼすおそれのある技術基準対象施設を指す。）が、技術基準に適合せず、かつ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場合には、港湾管理者が民間事業者に対し勧告を行うとともに、理由無く勧告に従わない場合、勧告に係る措置命令を行うことができることとする。

エ 特定技術基準対象施設について、港湾管理者による施設管理者に対する維持管理状況の報告徴収等（第56条の5）

港湾管理者が、民間事業者の管理する特定技術基準対象施設について、維持管理の状況につき報告を求め、立入検査を行うことができることとする。

⑤ 規制の必要性

(1) 緊急確保航路関係

a 目標と現実のギャップ

三大湾（東京湾、伊勢湾、大阪湾）地域は、狭隘かつ水深も浅いことから、首都直下地震など切迫する大規模地震に伴う津波が発生した場合、大量の貨物が港湾から海域へ流出し、港湾区域外の一般水域へ漂流し、沈没することで、湾内における船舶の交通に支障を及ぼすおそれがある。

特に、コンテナが折り重なるなど通常の揚収が困難な場合、緊急輸送の用に供する船舶の交通の確保が困難となり、食料・水といった生活関連物資を輸送することができないため、背後の市民生活に甚大な影響が及ぶことが懸念される。

b 原因分析

緊急確保航路及び開発保全航路において啓開作業を行う場合において、漂流、沈没した貨物等のうち通常の揚収が困難な物件についてはグラブで除去するなど強制的に撤去することが必要であるが、所有者の承諾を得ずに強制的に除去する権限を有していないことから、通常の揚収方法で時間をかけて除去せざるを得ない状況にある。

また、船舶の通過する一定の水域において工作物の障害等がある場

	<p>合、船舶の円滑な通行の妨げとなる。</p> <p>c 課題の特定 緊急確保航路および開発保全航路において啓開作業を行うにあたり、通常の場合が困難であるなどやむを得ない場合に限り、所有者の承諾を得ずに強制的に除去することを可能とする必要がある。また、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、啓開作業及び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必要がある。</p> <p>d 規制の具体的内容 開発保全航路のうち国土交通大臣が指定する区域内及び緊急確保航路内において、国土交通大臣は、船舶、船舶用品その他の物件を使用し、又は処分することができることとする。 緊急確保航路において、平常時における物件の放置等を禁止するとともに、工作物の設置や土砂の採取にあたり国土交通大臣への許可を必要とする。</p> <p>(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</p> <p>a 目標と現実のギャップ 港湾において民間事業者が立地する埋立地は、高度経済成長期に造成されたものが多く、護岸等の老朽化が進行している。切迫する大規模地震が発生した場合、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、湾内の港湾機能が麻痺することが懸念されるが、民間企業が管理する施設の維持管理の状況が把握できていない状況にある。</p> <p>b 原因分析 民間事業者が所有、管理する特定技術基準対象施設が技術基準に適合せず、又は船舶の交通に支障を及ぼすおそれがあると認められる場合に、施設の管理者に勧告等を行う制度がない。また、民間事業者が技術基準対象施設のうち公共の安全その他公益上影響が著しいと認められるものを建設、改良する際は、技術基準に適合するものであることについて確認を受けることとされているが、維持管理についてはその状況を確認する制度がない。</p> <p>c 課題の特定 非常災害時における船舶の交通を確保するため、民間事業者が管理する施設の維持管理を促進するための措置を規定するとともに港湾管理者が維持管理の状況の把握を可能とする必要がある。</p> <p>d 規制の具体的内容 民間事業者の管理する特定技術基準対象施設が、技術基準に適合せず、かつ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場合、民間事業者に対し勧告若しくは措置命令を行うことができることとする。また、民間事業者の管理する特定技術基準対象施設について、維持管理の状況につき報告を求めるとともに、立入検査を行うことができることとする。</p>
想定される代替案	当該規制の内容を法令に基づかない自主的な取組みとして実施する。
規制の費用	<p>(1) 緊急確保航路関係</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>・非常災害発生時に、開発保全航路のうち国土交通大臣が指定する区域内及び緊急確保航路内における物件が使用、収用、処分されるこ</li> </ul>

とにより、その所有者が一時的に使用制限を受ける等の費用が発生するが、損失補償規定（港湾法第 55 条の 4 第 1 項）を設けるため、その費用は相殺されると考えられる。緊急確保航路内で工作物の設置等を行う事業者は、国土交通大臣への許可申請に係る費用が生じる。緊急確保航路内で船舶等を捨てることができず、別の方法で捨てる等の費用が生じる。

b 行政費用

・非常災害発生時に、開発保全航路のうち国土交通大臣が指定する区域内及び緊急確保航路内における物件が使用、収用、処分されることにより、船舶等の処分等に要する費用及び損失補償に要する費用が発生する。また、国土交通大臣に許可申請の受領に係る業務が発生するが、特に大きな労力を要するものではないことから、費用は僅少である。

c その他の社会的費用

特になし。

② 代替案における費用の要素

a 遵守費用

・非常災害発生時に、緊急確保航路内等において物件所有者が自主的に自ら処分等を行った場合は、それに要する費用が生じる。緊急確保航路内に船舶等を捨てようとしていた物件使用者、また工作物の設置を行おうとしていた者が自主的に緊急確保航路外で同様の対応を行おうとする場合には、緊急確保航路内と比較し追加的な費用が生じる場合もありうる。

b 行政費用

・非常災害発生時に、緊急確保航路内等において物件所有者が自主的に処分等を行おうとしない場合等に当該物件所有者への撤去の要請に係る費用と、所在不明者の物件であった場合にはその所有者の捜索等に要する費用が生じる。

c その他の社会的費用

・首都直下地震など切迫する大規模地震に伴う津波が発生した場合、大量の貨物が港湾から海域へ流出し、港湾区域外の一般水域へ漂流し、沈没することで、湾内における船舶の交通に支障を及ぼすおそれがある。漂流、沈没した貨物等のうち通常の揚収が困難な物件についてはグラブで除去するなど強制的に撤去することが必要であるが、所有者の承諾を得ずに強制的に除去する権限がないことから、緊急輸送の用に供する船舶交通の確保が困難となり、食料・水といった生活関連物資を輸送することができないため、背後の市民生活に甚大な影響が及ぶことが懸念される。

また、緊急確保航路内に船舶の通過する一定の水域において工作物の障害等がある場合、災害発生時に船舶の円滑な通行の妨げとなるおそれがある。

(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

① 当該規制案における費用の要素

a 遵守費用

・民間の施設管理者は、港湾管理者より施設の是正勧告、命令が出された場合には、改修に要する費用が生じる。また、港湾管理者より施設の維持管理状況について報告を求められた場合にはその報告に係る費用と、港湾管理者による立入検査が行われた場合にはそれに係る費用が生じる。

b 行政費用

・港湾管理者に、民間の施設管理者に対する行政処分（是正勧告、措置命令、報告徴収、立入検査）に係る費用が生じる。

c その他の社会的費用

特になし。

	<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>・民間の施設管理者は、港湾管理者より施設が非常災害発生時に船舶交通に著しい支障を及ぼす恐れがあるとの指摘を受け、自主的に改修した場合は、それに要する費用が生じる。民間の施設管理者は、港湾管理者より施設の維持管理状況について法令に基づかない任意の報告を求められ、または立入検査を求められ、それを受け入れた場合は、それらに係る費用が生じる。</li> </ul> <p>b 行政費用</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・港湾管理者が施設の維持管理状況について民間の施設管理者に対し法令に基づかない任意の報告を求め、または立入検査を求め、民間の施設管理者がそれを受け入れた場合には、それらに係る費用が生じる。</li> </ul> <p>c その他の社会的費用</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・港湾管理者が、非常災害発生時に船舶交通に著しい支障を及ぼすおそれのある施設と認めるにもかかわらず、民間の施設管理者が施設の改修や適切な維持管理に応じない場合、非常災害発生時に港湾施設の使用に支障を及ぼし、緊急輸送用の船舶交通の確保が困難となり、食料・水といった生活関連物資を輸送することができないため、背後の市民生活に甚大な影響が及ぶことが懸念される。</li> </ul>
<p>規制の便益</p>	<p>(1) 緊急確保航路関係</p> <p>① 当該規制案における便益の要素</p> <p>非常災害時においてやむを得ない場合には船舶等を使用、収用、処分することができることにより、また、平時においても災害時の啓開作業の支障となる物件の放置を禁止し、啓開作業や船舶の交通に支障とならないことを確認した上で工作物の設置を認めることにより、非常災害時においては迅速な啓開作業、そして緊急輸送の用に供する船舶交通の確保が図られることから、その便益は甚大であるといえる。</p> <p>② 代替案における便益の要素</p> <p>特になし。</p> <p>なお、物件所有者が任意に処分等に応じた場合は、当該規制案と同様の便益が得られる。</p> <p>(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</p> <p>① 当該規制案における便益の要素</p> <p>港湾管理者が、民間港湾施設の維持管理の状況を把握することができることとし、非常災害発生時に船舶交通に著しい支障を及ぼすおそれがある施設であると認める場合、当該施設は改修されることとなる。この結果、非常災害発生時の緊急輸送の用に供する船舶交通が確保されることから、その便益は甚大であるといえる。</p> <p>② 代替案における便益の要素</p> <p>特になし。</p> <p>なお、施設管理者が任意に報告徴収等に応じた場合は、当該規制案と同様の便益が得られる。</p>
<p>規制の効率性 (費用と便益の関係の分析)</p>	<p>(1) 緊急確保航路関係</p> <p>非常災害時においてやむを得ない場合には船舶等を使用、収用、処分することができることにより、また、平時においても災害時の啓開作業の支障となる物件の放置を禁止し、啓開作業や船舶の交通に支障とならないことを確認した上で工作物の設置を認めることにより、非常災害時においては迅速な啓開作業、そして緊急輸送の用に供する船舶交通の確保が図られることから、その便益は甚大であ</p>

	<p>るといえる。</p> <p>一方、費用に関して、事業者については、緊急確保航路内で工作物の設置等を行う際に許可申請に係る費用や、緊急確保航路内で船舶等を捨てることができず別の方法で捨てる等の費用が生じるとともに、国については、非常災害発生時に、緊急確保航路内等における船舶等の処分等に要する費用及び損失補償に要する費用が発生するが、甚大な便益に比べれば小さいと考えられる。</p> <p>代替案の場合、便益は特になく、物件の所有者が処分等に応じない場合、緊急輸送の用に供する船舶交通の確保が困難となり、社会的費用は大きいことから、当該規制案は代替案よりも優れていると考えられる。</p> <p>(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</p> <p>港湾管理者が、報告徴収等により民間港湾施設の維持管理の状況を把握することができることとし、非常災害発生時に船舶交通に著しい支障を及ぼすおそれがある施設であると認める場合、命令等により当該施設は改修されることとなる。この結果、非常災害発生時の緊急輸送の用に供する船舶交通が確保されることから、その便益は甚大であるといえる。</p> <p>一方、費用に関して、民間の施設管理者については、港湾管理者から施設の維持管理状況の報告を求められた場合における報告に係る費用と立入検査が行われた場合における立入検査に係る費用、そして港湾管理者から命令等が出された場合における施設改修に要する費用が発生する。港湾管理者については、民間の施設管理者に対する行政処分に係る費用が発生する。しかしこれらは甚大な便益に比べれば小さいと考えられる。</p> <p>代替案の場合、便益は特になく、港湾管理者が非常災害発生時に船舶交通に著しい支障を及ぼすおそれのある施設と認めるにもかかわらず民間の施設管理者がその改修や適切な維持管理に応じない場合、緊急輸送の用に供する船舶交通の確保が困難となり、社会的費用は大きいことから、当該規制案は代替案よりも優れていると考えられる。</p>
有識者の見解、その他関連事項	特になし
事後評価又は事後検証の実施方法及び時期	<p>法施行後5年を経過した場合に、施行の状況について検討を加え、その結果について必要な措置を講じることとされている。(法附則第3条)</p> <p>附則の規定により、平成30年度に事後検証を実施。</p>
その他 (規制の有効性等)	<p>規制により、非常災害時における緊急輸送の用に供する船舶交通を確保し、生活関連物資の輸送が可能となることから、当該規制は有効であるといえる。</p>