

規制の事前評価書(要旨)

政策の名称	水先法施行令の一部を改正する政令案		
担当部局	国土交通省海事局海技課	電話番号： 03-5253-8655	e-mail: nagaoka-t29n@mlit.go.jp
評価実施時期	平成26年12月25日		
規制の目的、内容及び必要性等	<p>強制水先の区域である横浜川崎区は、平成11年にその強制水先対象船舶の範囲を緩和して以降、港湾整備の進展等その環境が変化してきていることから、強制水先に関する検討会を設置し、その対象船舶のあり方を総合的に検討したところである。その結果、横浜港部分については、「強制水先を1万トン(現行3千トン)へ緩和(危険物積載船を除く)することは適当である。」との結論がとりまとめられたことを受け、横浜川崎区における横浜港部分の強制水先対象船舶を、危険物積載船を除き、3千トン以上から1万トン以上にすることとする。</p>		
	法令の名称・関連条項とその内容	<p>【法律の名称・関連条項】 水先法第35条第1項及び2項 水先法施行令第4条及び第5条 【その内容】 水先人の乗船を強制する(以下「強制水先」という。)区域である横浜川崎区における横浜港部分の強制水先対象船舶を、危険物積載船を除き、1万トン以上とする(水先法施行令第5条第1項)。</p>	
想定される代替案	代替案1: 特になし。(現行の規制内容を現状に適合したもとするためには、他に手段がないため。)		
規制の費用	費用の要素		代替案1の場合
	(遵守費用)	年間3.5億円の減少(平成25年水先料の緩和対象船舶の実績値分の減少)	代替案〇の場合
	(行政費用)	特になし。	
	(その他の社会的費用)	特になし。	
規制の便益	便益の要素		代替案1の場合
		本規制案(緩和)を実施しても、横浜川崎区における船舶交通の安全性は維持される。	代替案〇の場合
政策評価の結果 (費用と便益の関係の分析等)	本規制案(緩和)に伴い遵守費用が減少する一方、便益は維持されることから便益が費用を上回っていると考えられる。		
有識者の見解その他関連事項	<p>【横浜川崎区における強制水先対象船舶の範囲のあり方について(横浜港部分最終とりまとめ)(平成26年10月29日横浜川崎区の強制水先に関する検討会)(抄)】 9. 以上を総合的に勘案すれば、船舶大型化による入港隻数の減少、南本牧ふ頭の整備(沖合展開)による船舶交通の分散、混雑時の航行規制等により船舶の輻輳状況が緩和してきており、強制水先を1万トン(現行3千トン)以上に緩和(危険物積載船を除く)することは適当である。 操船の安全性を客観的に検証するシミュレーション調査からも緩和することが適当である。</p> <p>【「日本再興戦略」改訂2014(平成26年6月24日閣議決定)(抜粋)】 国際コンテナ戦略港湾である横浜港の国際競争力を強化するため、強制水先の緩和に向けて東京湾における安全対策を含めた検討を行い、本年8月までに結論を得る。</p>		

レビューを行う時期又は条件	平成32年度末までにRIA事後検証シートにより事後検証を実施。また事後検証までの期間を分析対象期間とする。
備考	今回の改正は、個々の水域事情の変化に対応し、現状に適合した規制とするものであり、有効なものである。