

# 規制の事前評価書

法律又は政令の名称：港湾法の一部を改正する法律案

規制の名称：(1)公募占用計画の認定の有効期間の延長（法第37条の3第4項関係）

規制の区分：新設、改正（拡充、**緩和**）、廃止 ※いずれかに○印を付す。

担当部局：港湾局海洋・環境課

評価実施時期：令和元年10月

## 1 規制の目的、内容及び必要性

### ① 規制を実施しない場合の将来予測（ベースライン）

技術革新により、一般海域に設置される最新の洋上風力発電設備について、安全性確保の観点から設定された設計寿命が25年となったことに伴い、公募占用計画の認定を受けてから洋上風力発電設備の稼働が開始するまでに少なくとも数年かかる調査設計、環境影響評価等の準備期間が必要であることを踏まえ、かような最新の発電設備を用いた長期にわたる運転を可能とし、占用に係る事業の安定性を確保する観点から、平成31年4月に施行された海洋再生可能エネルギー発電設備の整備に係る海域の利用の促進に関する法律（平成30年法律第89号）においては一般海域の認定の有効期間を30年とした。

同法施行前、平成30年8月時点で11事業であった一般海域において計画されている洋上風力発電プロジェクト数は、同法施行後の令和元年5月時点では66事業と急増しており、今後、基地港湾の整備拡大に伴い、一般海域で設置される洋上風力発電設備と同様に、港湾区域においても設計寿命が従前のものより長い最新の発電設備を導入した事業ニーズが見込まれるが、認定の有効期間を20年とする現行規定（※）のままでは、次の認定を受けるために再度申請を行う必要が生じる上、再度認定を受け占用期間の更新が認められるとは限らないという不確実性から、イニシャルコスト回収に関する事業予見可能性への懸念が残るため、港湾区域における洋上風力発電事業が進みにくい。また、洋上風力発電事業を実施したとしても、更新が認められない場合、最新の洋上風力発電設備が設計寿命を迎える前に撤去せざるを得ない。

（※）平成28年の港湾法改正時には、港湾区域に設置される見込みの風力発電設備の耐用年数が17年であったことから、港湾区域の認定の有効期間を20年とした。

### ② 課題、課題発生の原因、課題解決手段の検討（新設にあつては、非規制手段との比較により規制手段を選択することの妥当性）

[課題及びその発生原因]

現行の港湾法が規定する認定の有効期間は 20 年と短く、設計寿命が従来よりも長い最新の風力発電設備を導入した場合、洋上風力発電設備の設計寿命に見合う投資を回収できない可能性があるため、発電事業者による洋上風力発電設備の設置が十分に進まない。

[規制の内容]

港湾区域内水域等の占用の許可の申請を行うことができる者として公募により選定された者（以下、「占用予定者」という。）から提出された公募占用計画の認定の有効期間の上限を 20 年から 30 年に延長する。

## 2 直接的な費用の把握

③ 「遵守費用」は金銭価値化（少なくとも定量化は必須）

公募占用計画の認定を受けた者においては、本規制の緩和により、延長した 10 年間の占用期間における港湾区域内水域等の占用にあたって、所定の占用料等の費用負担が発生する。申請書の添付書類は変更しないことを検討しており、申請費用は変わらない。

なお、当該規制の遵守費用のうち、占用料については、港湾管理者の定める水域の面積当たりの占用金額等の占用料の設定単価が異なっており、また、認定を受けた公募占用計画毎に水域等の占用面積が異なることから標準的な遵守費用を定量的に把握することは困難であるが、東京港を例にすると、風車一基あたりの工作物等を伴う占用料金は約 168 万円/年である。

④ 規制緩和の場合、モニタリングの必要性など、「行政費用」の増加の可能性に留意

港湾管理者において、公募占用計画の認定を受けた者が、延長した 10 年間の占用期間中、所定の占用料等を支払っているか確認するための費用が発生する。

なお、当該確認業務は、通常の港湾管理業務の中で処理可能なものであるため、追加的に発生する費用は僅少である。また、10 年間延長される期間中においても公募占用計画が基準に適合しているか申請内容を確認するための費用については、申請書の添付書類は変更しないことを検討しており、従前の審査業務における確認作業の一環として実施されることとなるため、費用は変わらない。

## 3 直接的な効果（便益）の把握

⑤ 効果の項目の把握と主要な項目の定量化は可能な限り必要

本規制緩和により、従来より設計寿命が長い最新の洋上風力発電設備の稼働期間に見合うよう運転期間が延長されることに伴い、導入設備の設計寿命に見合う投資を回収できるという便益が事業者に生じるが、便益の程度は、各事業者における洋上風力発電設備の規模や個別の発電設備の導入時期等に応じて異なるため、定量的に把握することは困難である。

また、洋上風力発電事業の投資回収に関する予見可能性の懸念を払拭する効果があるが、心理的な効果であるため定量化は困難である。

本規制緩和による洋上風力発電の導入加速化により、電力の安定供給・環境適合等を達成するエネルギーのベストミックスの実現への寄与となるが、いずれも定量的に把握することは困難である。

(参考)

平成 31 年 4 月に施行された海洋再生可能エネルギー発電設備の整備に係る海域の利用の促進に関する法律の目標・効果として、我が国の海域（港湾区域及び一般区域）において、利用ルールを整備し、海洋再生可能エネルギーを円滑に導入できる環境を整備することで、再生可能エネルギーの最大限の導入拡大を図ることとし、以下の目標を設定している。

洋上風力発電全体の導入容量：約 350 万 kW（2017 年度）⇒ 約 1,000 万 kW（2030 年度）

運転が開始されている促進区域数：0 区域（2017 年度）⇒ 地域・関係者のご理解を前提に 5 区域（2030 年度）

## ⑥ 可能であれば便益（金銭価値化）を把握

上記のとおり当該規制の緩和の効果のうち、導入設備の安全性確保の観点から設定された設計寿命に見合う投資回収の便益については、固定価格買取制度に基づく 20 年間の固定価格による買い取り期間の経過後は、買い取り価格が変動することに伴い、稼働開始から 20 年経過し稼働を終了するまでの数年間分の収入見込額について、各年の収入見込額を正確に把握することはできないため、標準的な便益を金銭価値化することは困難である。

洋上風力発電事業の投資回収に関する予見可能性については、定量的に把握することは困難であるため、金銭価値化も困難である。

また、洋上風力発電の加速化による便益についても、加速化によるアウトカムが、金銭価値化が困難な電力の安定供給・環境適合等を達成するエネルギーのベストミックスの実現への寄与となるため、把握は困難である。

(参考)

長期エネルギー需給見通し（平成 27 年経済産業大臣決定）で示されたエネルギーのベストミックスの実現により得られる便益（2030 年度時点）

① 安定供給：エネルギー自給率 24.3%程度（2012 年：6.3%）

② 環境適合：エネルギー起源 CO<sub>2</sub>排出量 2013 年度総排出量比 21.9%減

※エネルギー政策全体として長期エネルギー需給見通しで示されたエネルギーのベストミックスを実現した場合の数値であり、当該規制に限った効果を定量的に把握することは困難である。

- ⑦ 規制緩和の場合は、それにより削減される遵守費用額を便益として推計

従来よりも設計寿命が長い最新の発電設備を利用することが見込まれる中、認定の有効期間を 20 年とする現行規定のままでは、発電事業を継続するため占用期間の更新の申請がなされることも想定されるところ、認定の有効期間を 30 年とすることにより、かような申請に係る費用が低減される。

#### 4 副次的な影響及び波及的な影響の把握

- ⑧ 当該規制による負の影響も含めた「副次的な影響及び波及的な影響」を把握することが必要

地球温暖化防止に寄与する。

#### 5 費用と効果（便益）の関係

- ⑨ 明らかとなった費用と効果（便益）の関係を分析し、効果（便益）が費用を正当化できるか検証

本規制の緩和により、遵守費用について所定の占用料等の費用負担が発生するが、当該費用は、港湾区域内水域等を排他的に使用することへの対価であり、当該事業により収益を享受する事業者として当然負担すべき費用である。また、行政費用について僅少な追加的費用が発生する。一方で、洋上風力発電の導入が加速化される等効果が得られ、副次的・波及的影響として地球温暖化防止への寄与というプラスの影響も発生する。

効果（便益）が費用を上回ると考えられるため、当該規制案を導入することは適当である。

#### 6 代替案との比較

- ⑩ 代替案は規制のオプション比較であり、各規制案を費用・効果（便益）の観点から比較考量し、採用案の妥当性を説明

[代替案の内容]

認定の有効期間を 30 年より短く、25 年とすることが代替案として考えられる。

[費用]

・ 遵守費用

港湾区域内水域等の占用にあたって、所定の占用料等の費用負担が発生するが、規制案と比べ減少する。

・ 行政費用

延長される 5 年間の有効期間において、所定の占用料等を支払っているか確認するための費用が発生するが僅少である。

[効果]

洋上風力発電設備の設置には、公募占用計画の認定を受けてから設計、環境影響評価を経て全ての設置作業が完了し、設置施設の安全性確認や電力系統との接続確認等の点検作業を行い稼働が開始するまで、少なくとも数年かかることが通常である。

認定有効期間を 25 年に短縮した場合、イニシャルコスト回収に関する事業予見可能性への懸念のみならず、風力発電事業により事業者の収益確保期間が短くなることに伴う新規事業参入へのディスインセンティブが働くこととなり、洋上風力発電の導入加速化という効果の発現が限定的なものとなることが見込まれる。

[費用と効果の把握]

遵守費用は規制案と比べ減少し、行政費用は追加コストが発生するが軽微である一方で、事業者の収益確保期間が短くなることから、30 年と比べ 25 年では効果の発現が限定的なものとなることが見込まれる。

[規制案と代替案の比較]

代替案は規制案に比べて、費用は減少するものの、代替案では効果が限定的なものとなるため、規制案が妥当である。

## 7 その他の関連事項

### ⑪ 評価の活用状況等の明記

有識者会議（※）において、本規制緩和の内容について検討が行われた。

（※）総合資源エネルギー調査会（省エネルギー・新エネルギー分科会／電力・ガス事業分科会再生可能エネルギー大量導入・次世代電力ネットワーク小委員会洋上風力促進ワーキンググループ）及び交通政策審議会（港湾分科会環境部会洋上風力促進小委員会）合同会議（経済産業省・国土交通省）

## 8 事後評価の実施時期等

⑫ 事後評価の実施時期の明記

本規制については、施行から5年後に事後評価を実施する。

⑬ 事後評価の際、費用、効果（便益）及び間接的な影響を把握するための指標等をあらかじめ明確にする。

・発電事業者、港湾管理者への聞き取りによって、費用、効果（便益）及び間接的な影響を把握する。

# 規制の事前評価書

法律又は政令の名称：港湾法の一部を改正する法律案  
規制の名称：(2) 国際戦略港湾の港湾運営会社に対する運営計画の記載事項の追加の義務付け（法第 43 条の 12 関係）  
規制の区分：新設、改正（拡充）緩和、廃止 ※いずれかに○印を付す。  
担当部局：港湾局港湾経済課  
評価実施時期：令和元年 10 月

## 1 規制の目的、内容及び必要性

### ① 規制を実施しない場合の将来予測（ベースライン）

我が国の港湾においては、コンテナ船の大型化や船社間アライアンスの再編に伴う寄港地の絞り込みが進むとともに、アジアの近隣諸国の競合港との競争が激しくなる中で、国際基幹航路に就航する外貿コンテナ貨物定期船（以下単に「コンテナ船」という。）の寄港回数が減少しており、国際基幹航路に就航するコンテナ船の寄港回数の維持又は増加は喫緊の課題である。

他方、現行の港湾法では、国際戦略港湾の港湾運営会社（以下単に「港湾運営会社」という。）の指定の申請において必要となる運営計画（港湾法第 43 条の 12 第 1 項第 2 号の「運営計画」をいう。以下同じ。）の記載事項として、国際基幹航路に就航するコンテナ船の寄港回数の維持又は増加を図るための取組が規定されていないため、既存の港湾運営会社の運営計画にはこれらに関する事項が含まれていない。

今般の港湾法第 43 条の 12 第 1 項第 2 号の改正により、これらの事項を港湾運営会社の運営計画に記載事項として明記しない場合、引き続き、国際基幹航路に就航するコンテナ船の寄港回数の維持又は増加に関する取組は港湾運営会社の自主的な取組に委ねられることとなり、当該港湾運営会社における中長期的な取組方針が明確化されないことに伴い、港湾運営会社においても、こうした喫緊の課題を運営計画における他の記載事項と同レベルで経営上重要な位置付けをもって取り扱われないおそれがあり、喫緊の課題として求められる水準の迅速性と内容面における充実度を兼ね備えた取組の実施が担保されない。

このこと等により国際基幹航路に就航するコンテナ船の寄港回数の維持又は増加に関する取組が適切に実施されない場合、寄港回数の更なる減少が進み、企業の立地環境の悪化等による我が国産業の国際競争力が低下するおそれがある。

### ② 課題、課題発生の原因、課題解決手段の検討（新設にあつては、非規制手段との比較により規制手段を選択することの妥当性）

[課題及びその発生原因]

我が国の港湾においては、アジアの近隣港湾との競争の中で、国際基幹航路に就航するコンテナ船の寄港回数が減少している。現行の港湾法では、港湾運営会社が記載すべき運営計画の記載事項として、海外荷主等への効果的な営業活動等を行うことなど、我が国にとって喫緊の課題となっている国際基幹航路に就航するコンテナ船の寄港回数の維持又は増加を図るための取組は含まれておらず、港湾運営会社の自主的な取組に委ねられている状況にあるが、現状のままでは近隣諸国の競合港との競争下で、国等の関係者との連携による取組等が必ずしも十分に実施されないおそれがある。

このため、当該取組が港湾運営会社において迅速かつ内容の充実した取組として実施されることを法律上担保することが必要である。

[規制の内容]

新たに港湾運営会社の指定を受けようとする者が作成し国土交通大臣に提出する運営計画の記載事項に「国際基幹航路に就航するコンテナ船の寄港回数の維持又は増加を図るための取組の内容」を追加する。

また、既に指定を受けている港湾運営会社に対し、運営計画の記載事項として「国際基幹航路に就航するコンテナ船の寄港回数の維持又は増加を図るための取組の内容」を追加し、当該運営計画の変更について国土交通大臣の認可を受けることを義務付けることとする。

[規制以外の政策手段の内容]

法改正は実施しないこととし、国際基幹航路に就航するコンテナ船の寄港回数の維持又は増加を図るための取組を運営計画の記載事項に追加せず、一方で、港湾運営会社から要請があった場合には、国の職員の現役出向や情報の提供等、国際戦略港湾の港湾運営会社に対する支援措置を講じることについて港湾運営会社に対して文書等により周知する手段が考えられるが、港湾運営会社が要請を行わない場合には、我が国にとって喫緊の課題となっている国際基幹航路に就航するコンテナ船の寄港回数の維持又は増加を図るための取組が確実に実施されないこととなるため適切ではない。

## 2 直接的な費用の把握

### ③ 「遵守費用」は金銭価値化（少なくとも定量化は必須）

当該規制により、今後新たに指定される港湾運営会社において、運営計画に国際基幹航路に就航するコンテナ船の寄港回数の維持又は増加を図るための取組を記載し、実施する費用が発生する。

また、既に指定を受けている港湾運営会社において、運営計画を変更した上で、国際基幹航路に就航するコンテナ船の寄港回数の維持又は増加を図るための取組を実施する費用が発生する。



なお、当該規制の遵守費用のうち、申請における運営計画の記載の追加あるいは変更に係る費用については、同計画に当該事項に取り組むことを単に追加して記載することであるので、軽微である。また、寄港回数の維持又は増加を図るための取組費用については、規制の対象となる港湾運営会社ごとに異なるため、定量的に把握することは困難であるが、何らの取組も行わなければ寄港回数が減少することが予想される欧州航路に関し、今後も効果的なポートセールスを行うことを前提として、港湾運営会社の社長自らが欧州において船会社へ往訪するといった一般的なポートセールスにおける費用の実績を踏まえると、1回のポートセールスに航空券や現地宿泊等滞在費を含めて概ね300～400万円の費用を要する。

④ 規制緩和の場合、モニタリングの必要など、「行政費用」の増加の可能性に留意

当該規制に係る行政費用として、新たに運営計画に記載された取組内容が適正か、また、その後、当該取組が適正に実施されているかを国が確認する費用が発生するが、現行の運営計画の確認すべき事項に追加される一項目であるため費用は僅少である。

### 3 直接的な効果（便益）の把握

⑤ 効果の項目の把握と主要な項目の定量化は可能な限り必要

港湾運営会社の運営計画の新たな取組に関する記載事項の追加によって、港湾運営会社において当該事項に関する迅速かつ内容の充実した取組がなされることにより、国際基幹航路に就航するコンテナ船の寄港回数の減少を防ぎ、国際基幹航路の維持・拡大の実現に寄与するという大きな効果がある。なお、当該効果は、国による指導・助言や情報提供、予算措置・租税特別措置等、他の施策と相まって総合的に発生するものであり、また、今後の船社間アライアンスのさらなる進展の有無等の変動要因もあることから、当該規制による効果の定量的把握は困難である。

⑥ 可能であれば便益（金銭価値化）を把握

上記のとおり当該規制の拡充の効果については定量的に把握することは困難であり、このため金銭価値化も困難である。

⑦ 規制緩和の場合は、それにより削減される遵守費用額を便益として推計

—

## 4 副次的な影響及び波及的な影響の把握

- ⑧ 当該規制による負の影響も含めた「副次的な影響及び波及的な影響」を把握することが必要

国際基幹航路に就航するコンテナ船の寄港回数の維持・増加を図ることにより、国内における企業の立地環境を向上させ、我が国産業の国際競争力を強化することを通じ、雇用と所得の維持・創出に寄与する。

## 5 費用と効果（便益）の関係

- ⑨ 明らかとなった費用と効果（便益）の関係を分析し、効果（便益）が費用を正当化できるか検証

当該規制の拡充には、港湾運営会社による追加の取組を計画に位置づけ、実施するという遵守費用及び当該取組を確認するための行政費用が一定程度発生することが見込まれる。一方で、我が国産業の国際競争力に多大な影響を与える国際基幹航路に就航するコンテナ船の寄港回数の維持・増加が図られるという大きな効果が見込まれるとともに、副次的・波及的な影響として、国内における企業の立地環境を向上させ、我が国産業の国際競争力を強化することを通じ、雇用と所得の維持・創出に寄与するというプラスの効果が見込まれる。

このように、効果（便益）が費用を上回ると考えられるため、当該規制の拡充は妥当である。

## 6 代替案との比較

- ⑩ 代替案は規制のオプション比較であり、各規制案を費用・効果（便益）の観点から比較考量し、採用案の妥当性を説明

### [代替案の内容]

港湾運営会社の運営計画の記載事項として、「国際基幹航路に就航するコンテナ船の寄港回数の維持を図るための取組の内容」を追加することとする。

### [費用]

#### ・ 遵守費用

遵守費用は発生するが、規制案が求める「増加」を図るための取組費用は発生しない。

#### ・ 行政費用

運営計画に新たに記載した「維持」に関する取組内容が適正かどうか、また、その取組内容が

実施されているかを国が確認する費用が発生するが、「増加」に係る費用は発生しない。

[効果]

港湾運営会社が国際基幹航路に就航するコンテナ船の寄港回数の維持は確保されるが、増加を図るための取組の実施が法律上担保されなくなり、港湾運営会社による自主的な取組に委ねることとなるため、規制案ほどの十分な効果は得られない。

[副次的な影響及び波及的な影響]

規制案と同内容の副次的な影響は得られるが限定的となる。

[費用と効果の把握]

費用は一定程度減少する一方で、効果は十分に得られない。

[規制案と代替案の比較]

代替案は規制案に比べて費用は減少する一方、効果が十分得られず、プラスの副次的影響が限定的なものとなるため、規制案を採用することが妥当である。

## 7 その他の関連事項

### ⑪ 評価の活用状況等の明記

国際基幹航路に就航するコンテナ船の寄港回数の維持又は増加のための方策を検討する中で、港湾運営会社に対する意見聴取の際に反対意見は示されなかったこと等を踏まえつつ本規制案を作成した。

## 8 事後評価の実施時期等

### ⑫ 事後評価の実施時期の明記

本規制については、施行から5年後に事後評価を実施する。

### ⑬ 事後評価の際、費用、効果（便益）及び間接的な影響を把握するための指標等をあらかじめ明確にする。

政策チェックアップの業績指標77（国際コンテナ戦略港湾へ寄港する基幹航路の便数（①北米基幹航路、②欧州基幹航路、③中南米航路、アフリカ航路、豪州航路））によって効果（便益）を把握する。