

規制の事前評価書(要旨)

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	緩和
担当部局	国土交通省港湾局海洋・環境課
評価実施時期	令和元年10月
規制の目的、内容及び必要性等	現在、港湾法に基づく公募占用計画の認定の有効期間は20年が上限であるところ。技術革新により、洋上風力発電設備の設計寿命が20年以上に伸びていることを踏まえ、事業者の洋上風力発電事業に対する予見可能性を高め、港湾区域における洋上風力発電事業を促進するために、公募占用指針に記載する公募占用計画の認定の有効期間の上限を20年から30年に変更する。
直接的な費用の把握	
(遵守費用)	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。
(行政費用)	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。
直接的な効果(便益)の把握	本規制緩和は、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させるとともに、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寄与する。
副次的な影響と波及的な費用の把握	地球温暖化防止に寄与する。
費用と効果(便益)の関係	本規制緩和により、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。
代替案との比較	公募占用計画の認定の有効期間を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。代替案では、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ことから、本規制緩和が妥当である。
その他関連事項	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)
事後評価の実施時期等	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。
備考	

規制の事前評価書(要旨)

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	拡充
担当部局	国土交通省港湾局港湾経済課
評価実施時期	令和元年10月
規制の目的、内容及び必要性等	我が国の港湾においては、国際基幹航路に就航する外資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が、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。)には、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、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、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及び既に指定を受けている港湾運営会社の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」を追加し、これら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とする。
直接的な費用の把握	
(遵守費用)	当該規制拡充により、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。
(行政費用)	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。
直接的な効果(便益)の把握	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。
副次的な影響と波及的な費用の把握	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。
費用と効果(便益)の関係	本規制の拡充により、港湾運営会社において、追加の事項を運営計画に位置づけ、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、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。
代替案との比較	代替案として、港湾運営会社の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を図るための取組の内容」のみを追加することが考えられるが、増加を図るための取組の実施が法律上担保されず、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ことから、規制案を採用することが妥当である。
その他関連事項	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特段の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。
事後評価の実施時期等	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。
備考	