

# 規制の事後評価書

法律又は政令の名称：水先法施行令の一部を改正する政令（平成26年政令第66号）

規制の名称：横浜川崎区における横浜港部分の強制水先対象船舶の緩和  
（第35条第1項及び第2項並びに同法施行令第4条及び第5条関係）

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：海事局海技課

評価実施時期：令和3年3月19日

## 1 事前評価時の想定との比較

- ① 課題を取り巻く社会経済情勢や科学技術の変化による影響及び想定外の影響の発現の有無

事前評価時点では、水先人の乗船を強制する（以下「強制水先」という。）区域のうち、横浜川崎区における横浜港部分では、平成11年に強制水先対象船舶の範囲を緩和して以降、対象船舶の範囲の設定に当たって考慮される要素である船舶の航行状況及び港湾整備の進展等その環境が変化してきたことから、強制水先対象船舶を総トン数1万トン以上（危険物船を除く）に緩和したところである。事前評価後、課題を取り巻く社会経済情勢や科学技術の変化及び想定外の影響は生じていない。

- ② 事前評価時におけるベースラインの検証

事前評価時は、規制が緩和されなかった場合のベースラインとして、強制水先対象船舶の範囲の設定に当たって考慮される要素である、船舶の航行状況及び港湾整備の進展等について、強制水先区である横浜川崎区の横浜港部分（以下「緩和対象区域」という。）では、入港隻数の減少に伴う船舶の混雑状況の緩和や港湾整備の進展等、環境の変化が生じているため、現状に適合していない規制となっていることが想定されていたが、事前評価後、課題を取り巻く社会経済情勢や科学技術の変化による影響は生じておらずベースラインに変化はない。

- ③ 必要性の検証

規制の事前評価後、課題を取り巻く社会経済情勢や科学技術の変化による影響又は想定しなかった影響の発現はなかった。緩和対象区域の強制水先対象船舶を環境の変化に合わせ、現状に適合した規制とするという当該規制の緩和の必要性は、引き続き認められる。

## 2 費用、効果（便益）及び間接的な影響の把握

### ④ 「遵守費用」の把握

[事前評価時の測定指標]

緩和対象区域における、総トン数 3,000 トン以上、10,000 トン未満の船舶のうち、危険物船を除いた船舶（以下「緩和対象船舶」という。）の水先料の実績

[遵守費用]

事前評価時に遵守費用算定の基準とした平成 25 年の緩和対象区域における緩和対象船舶の水先実績は 6,168 隻であり、年間約 347,491 千円の水先料実績となっている。また、令和元年の同実績は 529 隻であり、年間約 29,580 千円の水先料実績となっている。

以上から、当該規制緩和により、年間約 317,911 千円の遵守費用が削減されたと想定される。

[費用推計との比較]

費用推計時は平成 25 年の水先実績より、年間約 3.5 億円の水先費用削減を見込んでいたところ、令和元年においては想定から年間約 3.2 億円の遵守費用が削減されたと見込まれる。一部船舶においては、荒天時の安全配慮等により引き続き水先要請を行っている想定されるものの、規制緩和による遵守費用削減効果は着実に現れており、今後も継続的に遵守費用が削減される。

### ⑤ 「行政費用」の把握

当該規制緩和による行政費用は発生しておらず、事前評価時の想定と乖離はない。

### ⑥ 効果（定量化）の把握

[効果]

当該規制緩和の効果は、遵守費用の減少及び、規制緩和後の緩和対象区域における船舶交通の安全性が維持されることであると考えられる。

[効果予測との比較]

遵守費用は当該規制緩和により減少している。（上記④参照）

緩和対象区域における船舶交通の安全性については、規制緩和前後のいずれも岸壁への接触等の離着岸作業時に発生した海難であることから、制度改正時に想定していた船舶の混雑状況の緩和等の環境の変化に関係のない海難であり、船舶交通に影響のある海難ではなかった。このことから、規制緩和前後で規制緩和対象区域における船舶交通の安全性は維持されている。

[規制緩和対象区域における海難隻数]

測定指標	年	H23	H24	H25	H26	H27 <sup>※</sup> (規制緩和前)	H27 <sup>※</sup> (規制緩和後)	H28	H29	H30	R1
		規制緩和対象区域における 規制緩和対象船舶の海難隻数	0	0	1	0	1	0	3	0	5
<b>うち、船舶の混雑状況に起因しない 離着岸作業時の海難を除いた隻数</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	

※改正政令は平成27年8月1日施行

⑦ 便益（金銭価値化）の把握

当該規制緩和による水先実績の減少により、約3.2億円の遵守費用が削減されており（上記④参照）、同時に船舶交通の安全性は維持されていることから（上記⑥参照）。

以上から、当該規制の便益は約3.2億円である。

⑧ 「副次的な影響及び波及的な影響」の把握

当該規制緩和による副次的な影響及び波及的な影響は特段見受けられなかった。

### 3 考察

⑨ 把握した費用、効果（便益）及び間接的な影響に基づく妥当性の検証

当該規制緩和に伴い、行政費用は発生しておらず（上記⑤参照）、また、副次的な影響及び波及的な影響等、規制の事前評価時に意図していなかった影響は発生していない（上記⑧参照）。

一方便益として、約3.2億円の遵守費用が削減されるとともに、緩和対象区域における船舶交通の安全性は維持されている。（上記⑦参照）

これら費用と便益を比べると、便益が費用を上回り、今後も同様の便益が発生すると考えられることから、当該規制緩和を継続することが妥当である。

※ 当該規制に係る規制の事前評価書を添付すること。