

規制の事後評価書(要旨)

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																																																
規制の区分	緩和																																																
担当部局	海事局海技課																																																
評価実施時期	令和3年3月19日																																																
事前評価時の想定との比較	<p>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ていたことから、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。</p> <p>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ため、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。</p>																																																
費用、効果(便益)及び間接的な影響の把握																																																	
(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、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。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ものと想定されるものの、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。																																																
(行政費用)	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。																																																
(効果)	<p>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。</p> <p style="text-align: center;">[規制緩和対象区域における海難隻数]</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;">測定指標</th> <th colspan="11">年</th> </tr> <tr> <th></th> <th>H23</th> <th>H24</th> <th>H25</th> <th>H26</th> <th>H27[※] (規制緩和前)</th> <th>H27[※] (規制緩和後)</th> <th>H28</th> <th>H29</th> <th>H30</th> <th>R1</th> <th></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>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</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>1</td> <td>0</td> <td>1</td> <td>0</td> <td>3</td> <td>0</td> <td>5</td> <td>0</td> <td></td> </tr> <tr> <td>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</td> <td>0</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: center; font-size: small;">※改正政令は平成27年8月1日施行</p>	測定指標	年												H23	H24	H25	H26	H27 [※] (規制緩和前)	H27 [※] (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	0		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	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
測定指標	年																																																
	H23	H24	H25	H26	H27 [※] (規制緩和前)	H27 [※] (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	0																																							
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	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0																																							
(便益(金銭価値化))	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、同時に船舶交通の安全性は維持されている。以上から、当該規制の便益は約3.2億円である。																																																
(副次的な影響及び波及的な影響)	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。																																																
考察	<p>当該規制緩和に伴い、行政費用は発生しておらず、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。</p> <p>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。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。</p>																																																
備考																																																	