

## 規制の事前評価書

評価実施日：平成28年2月25日

政策	海上交通安全法等の一部を改正する法律案		
担当課	海上保安庁交通部 安全課 計画運用課	担当課長名	伊丹 潔 尾崎正宏
規制の目的、内容、必要性等	<p><b>①法令案等の名称・関連条項とその内容</b></p> <p>【法令案等の名称】 海上交通安全法等の一部を改正する法律案</p> <p>【関連条項とその内容】</p> <p>(1) 海上交通安全法及び港則法にそれぞれ新たに「指定海域」及び「指定港」の定義を置いた上で、以下の制度の創設等を行う。</p> <p>※ 指定海域：非常災害が発生した場合に船舶交通が著しくふくそうすることが予想される海域のうち、二以上の港則法の港に隣接するものであって、レーダーその他の設備により当該海域における船舶交通を一体的に把握できる状況にある海域</p> <p style="padding-left: 20px;">指定港：指定海域に隣接する港のうち、レーダーその他の設備により港内における船舶交通を一体的に把握することができる状況にあるものであって、非常災害が発生した場合に当該指定海域と一体的に船舶交通の危険を防止する必要がある港</p> <p>a 非常災害時における海上交通の機能の維持 指定海域に入域しようとする船舶について平時からの船名等の通報制度を創設するとともに、非常災害時における移動命令等※、情報聴取義務、航路標識の設置に関する業務に係る従事命令制度等の創設</p> <p style="padding-left: 20px;">※現行港則法については移動命令等の権限が存在している。 ＜海上交通安全法、港則法、航路標識法 いずれも新設規定＞</p> <p>b 通報手続の簡素化及び平時における安全性の向上 指定海域の航路及び指定港内の水路を途中において寄港し、又はしよう泊することなく航行しようとする船舶について、航路に関する事前通報に併せて、当該船舶が停泊し、又は停泊しようとする係留施設を通報した場合に、水路に関する事前通報を不要するとともに、著しく混雑する水路を航行する船舶に対する水路航行時刻等の指示制度を創設</p> <p style="padding-left: 20px;">＜港則法第36条の3及び新設規定＞</p> <p>(2) 海上保安庁以外の者による航路標識の設置に係る届出制度の創設等 灯光、音響又は電波以外の手段により船舶の指標とするための航路標識の設置に係る届出制度を創設するとともに、海上保安庁以外の者が設置した航路標識に係る報告徴収制度及び立入検査制度の創設</p> <p style="padding-left: 20px;">＜航路標識法第2条及び新設規定＞</p> <p><b>② 規制の目的</b></p> <p>(1) a 非常災害が発生した場合における船舶交通の危険を防止するため。 b 指定港内の水路等を航行する船舶の通報に係る負担の軽減を図るとともに、同船舶の航行の安全を確保するため。</p> <p>(2) 海上保安庁以外の者が行う航路標識の設置に係る手続の緩和を図ることにより簡易な航路標識の設置を促すとともに、海上保安庁以外の者が設置した航路標識の維持管理の状況を確認できる体制を構築し船</p>		

船交通の安全を確保するため。

**③ 規制の目的に関する目標**

- a 関連する政策目標
  - 5 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保
- b 関連する施策目標
  - 18 船舶交通の安全と海上の治安を確保する
- c 関連する業績指標  
—
- d 業績指標の目標値及び目標年度  
—
- e 規制により達成を目指す状況についての具体的指標  
—

**④ 規制の内容**

**【非常災害時における海上交通の機能の維持】**

＜規制の創設＞

- ・指定海域に入域しようとする船舶について海上保安庁長官（以下「長官」という。）に対する船名その他の情報の通報制度を創設する。
- ・非常災害発生時における長官による指定海域等にある船舶に対する移動命令、航行制限、停泊場所の指定、退去命令制度を創設する。
- ・非常災害発生時における指定海域及び指定港にある船舶の情報の聴取義務制度を創設する。
- ・非常災害発生時における長官による指定海域及び指定港にある船舶の船長に対する航路標識の設置に関する業務への従事命令制度を創設する。

**【通報手続の簡素化及び平時における安全性の向上】**

＜規制の緩和・創設＞

- ・指定海域の航路及び指定港内の水路を途中港に寄港し又はびよう泊することなく航行しようとする船舶について、航路に関する事前通報に併せて、当該船舶が停泊し、又は停泊しようとする係留施設を通報した場合に、水路に関する事前通報を不要とする。
- ・港長による水路を航行する船舶に対する水路航行時刻等の指示制度を創設する。

**【海上保安庁以外の者による航路標識の設置に係る届出制度の創設等】**

＜規制の緩和・創設＞

- ・これまで海上保安庁以外の者による航路標識の設置については許可制としていたが、灯光、音響又は電波以外の手段により船舶の指標とするための航路標識の設置については届出制とする。
- ・海上保安庁以外の者が設置した航路標識の設置の許可を受けた者又は届出をした者に対する報告徴収制度及び立入検査制度を創設する。

**⑤ 規制の必要性**

**【非常災害時における海上交通の機能の維持】**

- a 目標と現状のギャップ  
非常災害が発生した場合においても、船舶交通の危険を防止する必要があるが、指定海域及び指定港においては船舶交通の著しいふくそうにより、船舶交通の危険が発生するおそれがある。  
また、指定海域等にある船舶が安全な海域へ移動する上で、経路を示すため、緊急に航路標識を設置する必要があるが、設置作業の支援を行う船舶を短時間で手配することは困難である。
- b 原因分析  
海上交通安全法の適用海域における船舶交通の著しいふくそうを防

止するための退去命令制度、同海域における船舶を安全な海域へ移動させるための移動命令制度等が存在しない。

また、非常災害が発生した場合において緊急に航路標識を設置するための勢力が不足している状況にある。

c 課題の特定

指定海域及び指定港における船舶交通の危険を防止するために必要な移動命令制度等の創設及び現場付近にある船舶の船長に対し、航路標識の設置に係る業務に従事させることを可能とする制度の創設。

d 規制の具体的内容

④記載のとおり。

**【通報手続の簡素化及び平時における安全性の向上】**

a 目標と現状のギャップ

行政手続について、利用者の負担の軽減が求められているところであるが、現状では海上交通安全法に基づく事前通報と港則法に基づく事前通報があり、海上交通センター及び港長にそれぞれ行っていることから、船舶側の負担となっている。

また、船舶が安全かつ円滑に運航できるよう、港則法に規定する水路を航行しようとする船舶が、スムーズに当該水路を航行する必要があるが、当該水路入口付近において渋滞が発生している。

b 原因分析

近接した海域において、通報項目が重複した2つの通報制度が存在している。

水路入口付近において船舶の入航時刻が競合し、調整がついていない。

c 課題の特定

海上交通安全法と港則法に基づく事前通報を一本化するとともに船舶の動静をリアルタイムに把握し、適切な水路航行時刻等の指示ができる制度の創設。

d 規制の具体的内容

④記載のとおり。

**【海上保安庁以外の者による航路標識の設置に係る届出制度の創設等】**

a 目標と現状のギャップ

小型船舶に対する安全対策として、主として小型船舶の航行の目印となる航路標識の設置が有効であるため、海上保安庁以外の者による簡易な航路標識の設置が促進されることが望まれているが、当該航路標識の設置が促進されていない。

また、設置された航路標識については、船舶交通の安全を確保するため、適切に維持管理される必要があるが、制度上その状況を確認することができない状況にある。

b 原因分析

海上保安庁以外の者が航路標識を設置しようとする際には海上保安庁長官の許可が必要とされているが、許可に係る事務手続の煩雑さ等が航路標識の設置が進まない一因となっていると考えられる。

また、海上保安庁以外の者が設置した航路標識の維持管理状況を把握する制度が存在しない。

c 課題の特定

簡易な航路標識の設置を促進させるため、海上保安庁以外の者が設置する簡易な航路標識に係る許可制度を緩和する必要がある。

また、海上保安庁以外の者が管理している航路標識の維持管理の状況を海上保安庁により確認することが必要である。

d 規制の具体的内容

④記載のとおり。

<p>想定される代替案</p>	<p><b>【非常災害時における海上交通の機能の維持】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○非常災害発生時において、海上保安庁長官が提供する情報を船舶に対し任意で聴取するよう要請するとともに、移動等について情報提供を行う。</li> <li>○非常災害発生時において、指定海域及び指定港にある船舶に対して航路標識の設置に関する業務への協力要請を行う。</li> </ul> <p><b>【通報手続の簡素化及び平時における安全性の向上】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○手続の簡素化のため、通報制度そのものを廃止する。</li> <li>○航路航行時刻等の指示については任意の措置として情報提供等により要請する。</li> </ul> <p><b>【海上保安庁以外の者による航路標識の設置に係る届出制度の創設等】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○簡易な航路標識の設置に係る規制緩和を行わず、設置手続に関するガイドラインをとりまとめ、許可に係る事務手続について公表する。</li> <li>○海上保安庁以外の者が設置した航路標識の設置者等に対し、任意の報告及び調査を実施する。</li> </ul>
<p>規制の費用</p>	<p><b>【非常災害時における海上交通の機能の維持】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>① 当該規制案における費用の要素 <ul style="list-style-type: none"> <li>a 遵守費用 船舶が移動命令等に基づき移動又は退去するための運航費用が発生する。 航路標識の設置に関する業務に携わる船舶の運航費用が発生する。</li> <li>b 行政費用 なし</li> <li>c その他の社会的費用 なし</li> </ul> </li> <li>② 代替案における費用の要素 <ul style="list-style-type: none"> <li>a 遵守費用 情報提供等に基づき船舶が移動又は退去するための運航費用が発生する。 航路標識の設置に関する業務に携わる船舶の運航費用が発生する。</li> <li>b 行政費用 なし</li> <li>c その他の社会的費用 なし</li> </ul> </li> </ul> <p><b>【通報手続の簡素化及び平時における安全性の向上】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>① 当該規制案における費用の要素 <ul style="list-style-type: none"> <li>a 遵守費用 なし</li> <li>b 行政費用 なし</li> <li>c その他の社会的費用 なし</li> </ul> </li> <li>② 代替案における費用の要素 <ul style="list-style-type: none"> <li>a 遵守費用 なし</li> <li>b 行政費用 なし</li> <li>c その他の社会的費用 なし</li> </ul> </li> </ul>

	<p><b>【海上保安庁以外の者による航路標識の設置に係る届出制度の創設等】</b></p> <p>① 当該規制案における費用の要素</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a 遵守費用 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 検査対応に係る費用</li> </ul> </li> <li>b 行政費用 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 立入検査に係る費用</li> </ul> </li> <li>c その他の社会的費用 なし</li> </ul> <p>② 代替案における費用の要素</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a 遵守費用 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 調査対応に係る費用</li> </ul> </li> <li>b 行政費用 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 立入調査に係る費用</li> </ul> </li> <li>c その他の社会的費用 なし</li> </ul>
<p>規制の便益</p>	<p><b>【非常災害時における海上交通の機能の維持】</b></p> <p>① 当該規制案における便益の要素</p> <p>非常災害が発生し、混雑により船舶交通の危険が生じた場合における緊急な対応を、より迅速に行うことができるようになることから、安全かつ円滑な避難が可能となり、混雑や海難の発生による生命・財産・環境等への甚大な被害や他の船舶による二次的な被害を極小化することができる。</p> <p>また、航路標識設置の支援の充実により、非常災害発生時に、速やかに経路等を明示し、指定海域等にある船舶を的確に移動できることから、迅速かつ効果的な避難が可能となり、海難の発生による生命・財産・環境等に甚大な被害や他の船舶による二次的な被害を極小化することができる。</p> <p>② 代替案における便益の要素</p> <p>船舶が移動等の任意の要請に応じる場合は、本案と同様の便益が得られる一方、任意の措置であるため移動等の要請や航路標識設置に係る作業への従事要請に応じないことが想定され、この場合、現に危険な状態にある船舶の安全のみならず他の船舶の安全にも支障を生じる場合があり、非常災害の発生で混雑し、混乱している海域において二次的な海難を誘発し、生命・財産・環境等に甚大な被害が生ずるおそれがある。また、海上保安庁長官からの情報提供等に基づかず船舶独自の判断により避難海域を求め移動した場合、規制案による運航費用を上回る費用が発生するおそれがある。</p> <p><b>【通報手続の簡素化及び平時における安全性の向上】</b></p> <p>① 当該規制案における便益の要素</p> <p>船舶の事前通報に係る手続の簡素化により、船舶の負担が軽減されるとともに、海上交通センターによる一体的な管制を実施し、航路航行予定時刻等を指示することにより、水路入口における混雑が解消し、船舶交通の安全の確保及び円滑化が図られる。</p> <p>② 代替案における便益の要素</p> <p>船舶の通報手続が無くなり、負担が軽減される一方、船舶交通の安全を確保するための通報制度を廃止した場合、現在行っている通報に基づく指示や効率的な信号の切り替えが行えなくなり、船舶交通の秩序が乱れ、効率性が低下するとともに、海難が発生し、生命・財産・環境等に甚大な被害が生ずるおそれがある。</p> <p>水路航行時刻等について、船舶が任意の要請に応じる場合は、本案と同様の便益が得られる一方、任意の措置であるため要請に応じないことも想定され、この場合、混雑する水路において交通整理が図れなくなり、</p>

	<p>自船の安全のみならず他の船舶の安全も大きく阻害する場合があります、混雑している水路において二次的な海難を誘引し、生命・財産・環境等に甚大な被害が生ずるおそれがある。また、混雑が解消されず、円滑な運航が図られないこととなる。</p> <p><b>【海上保安庁以外の者による航路標識の設置に係る届出制度の創設等】</b></p> <p>① 当該規制案における便益の要素 届出制により、海上保安庁以外の者の航路標識の設置が増加し、付近を航行する船舶交通の安全性の向上が期待できる。 海上保安庁で、海上保安庁以外の者による航路標識の維持管理状況の確認が可能となり、海上保安庁による監督が徹底され、適切な航路標識機能の維持により、船舶交通の安全が図られる。</p> <p>② 代替案における便益の要素 航路標識の設置手続に関するガイドラインを公表することにより事業者等による設置手続の透明性が向上するものの、許可手続のための事務作業は届出制ほど軽減されず、航路標識設置の促進効果も期待できないため、船舶交通の安全の向上は期待できない。 航路標識の設置者等が報告等に応じるかは任意となるため、協力を得られない場合、航路標識の維持管理状況の確認が困難となり、適切な維持管理状態にない航路標識が原因となり海難を誘発するおそれがあり、船舶交通の安全が確保されない。</p>
<p>規制の効率性 (費用と便益の関係の分析)</p>	<p><b>【非常災害時における海上交通の機能の維持】</b></p> <p>○ 本規制案のうち移動命令等については、移動等のための運航費用が発生するが、安全かつ円滑な避難が可能となり、混雑や海難の発生による生命・財産・環境等への甚大な被害や他の船舶による二次的な被害を極小化することができるため、費用を上回る大きな便益が生じる。 また、従事命令制度については、航路標識の設置に関する業務に携わる船舶の運航費用が発生するが、速やかに航路標識を設置し、経路等が明示されることで、船舶交通の安全が確保され、海難発生による生命・財産・環境等に甚大な被害や他の船舶による二次的な被害を極小化することができるため、費用を上回る大きな便益が生じる。</p> <p>○ 移動命令等に係る代替案については、任意ではあるものの移動等のための運航費用が発生することに加え、非常災害の発生で混雑し、混乱している海域において二次的な海難を誘発し生命・財産・環境等に甚大な被害が生ずるおそれがある。 また、従事命令制度に係る代替案については、航路標識の設置に関する業務に要する費用が発生し、また法的根拠のない要請となるため、迅速な航路標識設置の支援には限界があり、実効性が確保されず、海難の発生による生命・財産・環境等への被害が生じるおそれがある。</p> <p>○ 以上より、本規制案は代替案より適当である。</p> <p><b>【通報手続の簡素化及び平時における安全性の向上】</b></p> <p>○ 本規制案では、特段の費用が発生することなく、水路入口における混雑が解消し、船舶交通の安全の確保及び円滑化が図られるとともに、通報手続の簡素化により船舶の負担の軽減が図られる。</p> <p>○ 代替案についても、特段の費用は発生しないが、その指示に強制力がないため、要請に応じない場合は船舶交通の秩序が乱れ、効率性が低下するとともに、海難を誘発し、生命・財産・環境等に甚大な被害が生ずるおそれがある。</p> <p>○ 以上より、本規制案は代替案より適当である。</p>

	<p><b>【海上保安庁以外の者による航路標識の設置に係る届出制度の創設等】</b></p> <p>○ 本規制案のうち届出制の創設については、規制緩和であることから、手続に係る事務作業は軽減され、航路標識の設置が促進されるもので、特段の費用の増加を伴うことなく船舶交通の安全性の向上が期待できる。</p> <p>また、報告徴収制度等に係る規制案については立入検査に係る費用が発生するものの、標識機能の維持が確保されることから、船舶交通の安全が図られ、便益が費用を上回るものと考えられる。</p> <p>○ 届出制に係る代替案については、手続に係る事務作業の負担は、現状と変わらないため、航路標識設置の促進効果は期待できない。</p> <p>また、報告徴収制度等に係る代替案については、調査に係る費用が発生することに加え、任意の調査であるため、航路標識の維持管理の確認の実効性の確保が困難となることにより、適切な維持管理状態にない航路標識が原因となり海難を誘発するおそれがあり、船舶交通の安全が確保されない。</p> <p>○以上より、本規制案は代替案より適当である。</p>
<p>有識者の見解、 その他関連事項</p>	<p>① 審議会答申等、企画立案過程における有識者等の意見</p> <p>【交通政策審議会海事分科会船舶交通安全部会「船舶交通の安全・安心をめざした第三次交通ビジョンの実施のための制度のあり方について」（答申）平成28年1月28日】（抄）</p> <p>Ⅱ. 新たな制度のあり方について</p> <p>1. 一元的な海上交通管制の構築</p> <p>(2) 位置通報による湾内全域の船舶動静の把握と事前通報の一本化</p> <p>① 通報による船舶動静の把握</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 指定海域に入域しようとする一定以上の大きさの船舶は、船名その他の事項を海上保安庁長官（以下「長官」という。）に通報しなければならないこととすること。</li> </ul> <p>② 指定海域の航路と指定港の航路（水路）にかかる事前通報の一本化及び指定港の航路（水路）の安全を確保するための指示</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 指定海域の航路を航行した後に、途中港に寄港し、若しくはびよう泊することなく指定港の航路（水路）を航行しようとする船舶又は指定港の航路（水路）を航行した後に、途中港に寄港し、若しくはびよう泊することなく指定海域の航路を航行しようとする船舶が、指定海域の航路にかかる事前通報に際して一定の事項を併せて通報したときは、指定港の航路（水路）にかかる事前通報を要しないこととすること。</li> <li>・ 指定港の航路（水路）における、船舶交通の危険を防止するため必要があると認めるときは、一定以上の大きさの船舶に対し、航路（水路）を航行する時刻その他の必要な事項を指示することができることとすること。</li> </ul> <p>(3) 非常災害発生時における情報聴取義務海域の湾内全域への拡大</p> <p>② 非常災害発生時における情報の聴取義務海域の拡大</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 長官は、非常災害発生時の周知措置をとったときは、指定海域及び指定港を航行する一定以上の大きさの船舶に対し、船舶交通の危険を防止するために必要な情報を提供することとし、当該船舶は、当該情報を聴取しなければならないこととすること。</li> </ul> <p>(4) 非常災害発生時における湾内の全域を一体と捉えた移動命令等の導入</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 長官は、非常災害発生時の周知措置をとったときは、指定海域とその周辺海域及び指定港にある船舶に対し、航行を制限し若しくは禁止し、航行する経路若しくは停泊する場所を指定し、又は移動し若しくは指定海域とその周辺海域及び指定</li> </ul>

	<p>港から退去することを命ずることができることとすること。</p> <p>(5) 非常災害発生時における航路標識設置にかかる従事命令（航路標識にかかる収用制度の見直し）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・長官は、非常災害発生時の周知措置をとったときは、指定海域及び指定港の船舶交通の危険を防止するため航路標識を設置する緊急の必要があると認める場合に、当該航路標識を設置する現場付近にある船舶の船長に対し、当該航路標識の設置に関する業務に従事すべきことを命じ、又はその現場付近において船舶、船舶用品その他の物件の収用等を行うことができることとすること。</li> </ul> <p>2. 航路標識を活用した安全対策の強化</p> <p>(1) 航路標識の適切な整備・管理</p> <p>①設置にかかる届出制の導入その他の手続の簡素化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・海上保安庁以外の者が、灯光及び電波以外の手段により航行する船舶の指標とする航路標識であって船舶交通に及ぼす影響が軽微なもの（昼間のみ利用される立標、浮標等）を設置しようとするときは、許可を要せず届出で足りることとすること。</li> </ul> <p>③制度の実効性の確保（AIS 航路標識等に対する機能障害の抑止）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・長官は、必要があるときは、航路標識の設置者等に対し、航路標識の工事又は管理に関する報告を求めることができることとし、また、職員に、設置者等の事務所その他の事業場、航路標識を設置する場所又は航路標識の工事を行う場所に立ち入って必要な検査又は質問をさせることができることとすること。</li> </ul> <p>② 目標達成に際して影響を与える外部要因として考えられるものなし</p> <p>③ 評価において用いたデータ、文献等の概要・所在に関する情報等 東京湾における管制一元化に係る調査研究報告書（平成 27 年 3 月 公益社団法人日本海難防止協会）</p>
事後評価又は事後検証の実施方法及び時期	平成 34 年度において R I A 事後検証シートにより事後検証を実施。
その他 (規制の有効性等)	船舶交通の安全の確保並びに指定港内の水路等を航行する船舶及び海上保安庁以外の者が航路標識を設置する場合の利便性の向上に資するものであるため、本法案における規制は有効である。