

## 規制の事前評価書

評価実施時期：平成 21 年 2 月 9 日

施策等名	港則法及び海上交通安全法の一部を改正する法律案	担当課 (担当課長名)	海上保安庁交通部安全課 (課長 川崎 勝幸)
施策等の概要	<p>近年における海難の発生状況及び海上交通に係る環境の変化等を踏まえた船舶交通の安全性の確保のため、航路等の船舶交通がふくそうする海域における船舶の航行の秩序の維持を図るため、以下の措置を講じる。</p> <p>①航路における一般的な航法の見直し</p> <p style="margin-left: 20px;">i 追越しの禁止【海上交通安全法第6条の2】</p> <p style="margin-left: 40px;">一定の航路の区間をこれに沿って航行している船舶は、他の船舶（著しく遅い速力で航行している船舶を除く。）を追い越してはならないこととすること。</p> <p style="margin-left: 20px;">ii 航路外での待機の指示【港則法第14条の2及び海上交通安全法第10条の2】</p> <p style="margin-left: 40px;">航路における船舶の航行に危険を生ずるおそれがある場合に、船舶に対し、危険を防止するため必要な間航路外で待機すべき旨を指示することができることとすること。</p> <p style="margin-left: 20px;">iii A I Sを活用した進路を知らせるための措置【海上交通安全法第7条】</p> <p style="margin-left: 40px;">船舶が航路に入ろうとするとき等は、信号による表示その他進路を他の船舶に知らせるための措置を講じなければならないこととすること。</p> <p>②特定の海域における航法の見直し</p> <p style="margin-left: 20px;">来島海峡航路における航法【海上交通安全法第20条】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・来島海峡航路における航法として、逆潮の場合は、一定の速力を超える速力で航行することを追加することとすること。</li> <li>・来島海峡航路を航行しようとする船舶は、その名称等を海上保安庁長官に通報しなければならないこととすること。</li> </ul> <p>③船舶の安全な航行を援助するための措置</p> <p style="margin-left: 20px;">海上保安庁長官等が提供する情報の聴取【港則法第37条の3及び海上交通安全法第29条の2】</p> <p style="margin-left: 40px;">海上保安庁長官又は港長は、船舶交通の障害の発生に関する情報等、当該海域を安全に航行するために聴取することが必要と認められる情報を提供することとし、船舶は、当該海域を航行している間は、当該情報を聴取しなければならないこととすること。</p> <p>④航路通報・指示対象船舶の拡大【海上交通安全法第22条】</p> <p style="margin-left: 20px;">航路を航行しようとするときにあらかじめ船舶の名称等を通報しなければならない船舶に、航路ごとに定める一定の船舶を追加することとすること。</p> <p>⑤危険防止のための交通制限手続の迅速化【海上交通安全法第26条】</p> <p style="margin-left: 20px;">海上保安庁長官は、海難等により船舶交通の危険が生じる海域について、緊急の必要がある場合において、告示により定めるいとまがないときは、他の適当な方法により、当該海域を航行することができる船舶又は時間を制限することができることとすること。</p> <p>⑥船舶の長さに応じた効率的な港内交通整理手法の導入のための措置【港則法第36条の3第2項】</p>		

	<p>長さに応じた港内交通整理を行うため、一定のトン数又は長さ以上の船舶は、水路を航行しようとするときは、港長に、船舶の名称、総トン数、長さ等を通報することとする。</p> <p>⑦異常な気象時等における停泊場所の指定等の命令【港則法第37条第3項】 異常な気象や海象時における船舶交通の危険を防止するため、船舶に対して、停泊の場所及び港内からの退去等を命ずることができることとする。</p>
施策等の目的	<p>港域や航路等の船舶の交通量が多く、可航水域に限りがある海域においては、無秩序な航行を認めると衝突等の海難が発生する危険が高まる。ひとたび海難が発生すれば、生命・財産・環境等に甚大な被害が生ずることとなり、また、海難発生により他の船舶による2次的な被害を惹起し、漁業等の産業に対する被害や円滑な海上物流の阻害による損失が発生するおそれがある。</p> <p>このため、船舶交通のふくそうする海域における船舶交通の整理を図ることが特に要請されるため、港域においては港則法により、またそれ以外の海域のうち東京湾、伊勢湾、瀬戸内海という特に海上交通のふくそうが著しい海域においては海上交通安全法により、船舶が秩序正しく航行するよう、これらの海域に適する交通ルールが定められているところである。</p> <p>しかしながら、過去10年間における海難の発生隻数は減少することなく、特に船舶交通がふくそうする海域においては重大な海難が後を絶たない状況にある。</p> <p>また、我が国の海域特性等を熟知しない船舶の増加、船舶の大型化などを背景とした海難の発生リスク及び海難が発生した場合の被害拡大のおそれの高まり、リアルタイムで船名や針路等の把握が可能となるAIS（船舶自動識別装置）の搭載義務船舶への搭載の完了等、海上交通に係る環境も近年大きく変化している。</p> <p>これらを踏まえ、現在の実態に応じた海域特性に応じた適切な安全対策を講ずるため、海上交通ルールの見直しを行うとともに、新たな航行援助・交通整理手法等の導入などの措置を行うことにより、海上交通の安全を図ることを目的とする。</p>
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
施策目標	19 船舶交通の安全と海上の治安を確保する
業績指標	検討中
業績指標の目標値（目標年次）	検討中
施策等の必要性	<p>①航路における一般的な航法の見直し</p> <p>i 追越しの禁止【海上交通安全法第6条の2】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ひとたび海難が発生すれば、生命・財産・環境等に甚大な被害が生ずることとなり、他の船舶による2次的な被害も惹起するおそれがあるため、海域に適した交通ルールを定める必要がある。しかしながら、航路の一定の区間においては、無理な追越しを一因とする海難が発生している。（＝目標と現状のギャップ）</li> <li>これは、航路の一定の区間においては、可航水域に限りがあるとともに、船舶の交通量が多いだけでなく、航路の形状や潮流の影響を受けるため、船舶交通の安全性を十分確保できないためである。（＝原因分析）</li> <li>このため、航路全体における安全を確保する観点から、航路ごとの事情を踏まえ、追越しを禁止することが必要である。（＝課題の特定）</li> <li>そこで、一定の航路の区間をこれに沿って航行している船舶は、他の船舶（著しく遅い速力で航行している船舶を除く。）を追い越してはなら</li> </ul>

ないこととする。(＝施策の具体的内容)

ii 航路外での待機の指示【港則法第14条の2及び海上交通安全法第10条の2】

- ・ ひとたび海難が発生すれば、生命・財産・環境等に甚大な被害が生ずることとなり、他の船舶による2次的な被害も惹起するおそれがあるため、海域に適した交通ルールを定める必要がある。しかしながら、潮流が強い場合や、霧により視界が制限される場合等に、航路において海難が発生している。(＝目標と現状のギャップ)
- ・ これは、潮流が強く最低速力が確保できない船舶が発生する場合や霧により視界が制限される場合等においては、可航水域に限りがあるとともに、船舶の交通量が多い航路においては、船舶交通の安全性を十分確保できないためである。(＝原因分析)
- ・ このため、このような場合には、航路全体における安全を確保する観点から、船舶の航路への入航を制限する必要がある。(＝課題の特定)
- ・ そこで、航路における船舶の航行に危険を生ずるおそれがある場合において、船舶に対し、危険を防止するため必要な間航路外で待機すべき旨を指示することができることとする。(＝施策の具体的内容)

iii A I Sを活用した進路を知らせるための措置【海上交通安全法第7条】

- ・ 航路に出入し、又は横断する際には、自船の行動を事前に周知し、他船との危険な状況の発生を防止するため、船舶は国際信号旗又は音響信号を利用して、行き先を表示することとされている。しかしながら、国際信号機や音響信号は、視程や風等の状況によっては、確認することが難しいことがある。(＝目標と現状のギャップ)
- ・ 近年、船舶においては、A I Sの搭載によりA I S情報から他の船舶の名称、速力等を確認する機会が多くなっており、これらの確認作業にあわせてA I S情報から行き先の把握を可能とすることにより、ふくそうする航路内における操船者の負担の軽減や運航の一層の安全を図ることが可能となる。(＝原因分析)
- ・ このため、これまでの信号の表示に加え、行き先を示す方法として、A I Sによる目的地情報の送受信機能を活用する必要がある。(＝課題の特定)
- ・ 船舶が航路に入ろうとするとき等は、信号による表示その他進路を他の船舶に知らせるための措置を講じなければならないこととする。(＝施策の具体的内容)

②特定の海域における航法の見直し

来島海峡航路における航法【海上交通安全法第20条】

- ・ 来島海峡航路においては、地形や潮流等の自然条件を考慮して、潮流の向きにより航行すべき水道を変更する航法を規定し、当該航行すべき水道の変更時期(航法移行時期)を「転流時」として潮流信号により示すこととしている。しかしながら、潮流信号による一律の航法変更では危険な状態が発生するおそれがあり、また、強潮流により押し流されたことを原因の1つとする乗揚げ海難等が発生している。(＝目標と現状のギャップ)
- ・ これは、船舶のふくそう度が高い状況では、一律に潮流の向きに従って航法を変更した場合に、かえって船舶交通の安全が阻害される場合があるとともに、潮流に逆らって航行する場合に、対水速力を維持することができず危険な状態に陥った船舶が、更に後続船等の安全な航行を阻害する場合があること等により、船舶交通の安全性を十分確保できない

めである。(＝原因分析)。

- ・ このため、船舶交通の危険を防止するため、船舶のふくそう度に応じて航法を変更することが必要であるとともに、潮流に逆らって航行する船舶が維持すべき潮流の速力を超える一定以上の対水速力を設定することが必要である。(＝課題の特定)
- ・ そこで、来島海峡航路における航法を見直し、潮流の向きに応じた航法が規定されている来島海峡航路への入航前における通報の義務付けを行う。また、来島海峡航路における最低速力の設定を行う。(＝施策の具体的内容)

### ③船舶の安全な航行を援助するための措置

海上保安庁長官等が提供する情報の聴取【港則法第37条の3及び海上交通安全法第29条の2】

- ・ ひとたび海難が発生すれば、生命・財産・環境等に甚大な被害が生ずることとなり、他の船舶による2次的な被害も惹起するおそれがある。過去10年間における海難の発生隻数は減少することなくほぼ横ばいで推移しており、特に船舶交通が輻輳する海域においては重大な海難が後を絶たない状況にある。(＝目標と現状のギャップ)
- ・ これは、海上保安庁長官又は港長が提供する情報が、船舶において有効に活用されておらず、また、外国船舶の増加等も背景に、海域に不慣れた外国船等を始めとした、海域特性や航法等の認識不足が一因である。(＝原因分析)
- ・ このため、船舶における安全な航行を行う上で必要となる、海上保安庁長官又は港長が提供する船舶の航行に危険を及ぼす情報については、船舶において必ず聴取することが必要である。(＝課題の特定)
- ・ そこで、海上保安庁長官又は港長は、船舶交通の障害の発生に関する情報等、当該海域を安全に航行するために聴取することが必要と認められる情報を提供することとし、船舶は、当該海域を航行している間は、当該情報を聴取しなければならないこととする。(＝施策の具体的内容)

### ④航路通報・指示対象船舶の拡大【海上交通安全法第22条】

- ・ 現行法上、運転が不自由な船舶である巨大船について、航路内の交通量の調整、警戒船の配備等の措置を指示するため、航路航行予定時刻等を通報させることとしている。しかしながら、接近して航行する二船間に働く相互作用、船舶の針路安定性、船位誤差等を考慮すると、現在航路通報を行うこととされている船舶とこのような措置を取る上で把握すべき船舶の対象との間で乖離がみられる。(＝目標と現状のギャップ)
- ・ これは、近年の船舶の大型化に伴い、通常航行している船舶の長さも2倍程度大型化することにより、航路幅を勘案し、接近して航行する二船間に働く相互作用、船舶の針路安定性等から、これらの船舶付近を安全に航行できる船舶は、従来に比べ相対的に小規模となることによる。(＝原因分析)
- ・ このため、通常航路を航行している船舶の大型化に対応して、航路幅に対し、当該船舶付近を安全に航行できる最大の船舶の長さについても、見直しを行い、動静をあらかじめ把握し、入航時間の調整等の運航に関して必要な指示をする必要がある。(＝課題の特定)
- ・ そこで、航路を航行しようとするときにあらかじめ船舶の名称等を通報しなければならない船舶に、航路ごとに定める一定の船舶を追加することとする。(＝施策の具体的内容)

⑤危険防止のための交通制限手続の迅速化【海上交通安全法第26条】

- ・ 現行法では、工事・作業等、事前に船舶交通の危険が生ずることが予測される場合を想定し、告示により船舶交通を制限できていることとしているが、船舶が火災を起こし炎上中である場合のような、突発的な海難や天災等により船舶交通の危険が生じた場合については、対応が困難となっている。（＝目標と現状のギャップ）
- ・ これは、船舶交通の制限に必要となる告示を行うまでの間に時間がかかることから、迅速な対応が困難であることによる。（＝原因分析）
- ・ このため、このような突発的な海難や天災等により船舶交通の危険が生じた場合においても海上交通の安全を確保するため、迅速な対策の実施が行えるようにすることが必要である。（＝課題の特定）
- ・ そこで、海上保安庁長官は、海難等により船舶交通の危険が生じる海域について、緊急の必要がある場合において、告示により定めるいとまがないときは、他の適当な方法により、当該海域を航行することができる船舶又は時間を制限することができることとする。（＝施策の具体的内容）

⑥ 船舶の長さに応じた効率的な港内交通整理手法の導入のための措置【港則法第36条の3第2項】

- ・ 航路においては、その幅と船舶の大きさの関係から、個々に行会いの危険を判断して、航行の制限を行うことが望ましいが、現在、港長は、一定以上のトン数の船舶（管制船）が管制水路を航行する際に、当該管制船の航行を優先させ、反航する船舶の航行を一律に制限することにより港内の交通整理を行っている。（＝目標と現状のギャップ）
- ・ これは、管制水路を航行する船舶の動静をリアルタイムに把握することができない現状等によるが、一方で、一定の船舶にAISの搭載が義務化され、船舶の長さを含む動静把握を容易に行える環境が整えられたことから、管制船が管制水路を航行する場合にも、反航する船舶の航行を一律に制限するのではなく、管制船の長さに応じて一定の長さ以下の船舶の航行を認めるという、効率的な港内交通整理が可能となったところである。（＝原因分析）
- ・ このため、現在、港内交通整理を行うにあたっては、管制計画を作成し、計画的に港内交通整理を行うとともに、管制計画を公表して、港を利用するほかの船舶の利便性向上を図っているところであるが、新しい港内交通整理を行うための管制計画については、現状のトン数基準から長さ基準に変更するとともに、よりきめの細かい効率的な港内交通整理を可能とするために必要となる管制船の長さ等の事項を把握する必要がある。（＝課題の特定）
- ・ そこで、長さに応じた港内交通整理を行うため、一定のトン数又は長さ以上の船舶は、水路を航行しようとするときは、港長に、船舶の名称、総トン数、長さ等を通報することとする。（＝施策の具体的内容）

⑦異常な気象時等における停泊場所の指定等の命令【港則法第37条第3項】

- ・ ひとたび海難が発生すれば、生命・財産・環境等に甚大な被害が生ずることとなり、他の船舶による二次的な被害も惹起するおそれがある。しかしながら、台風や異常な低気圧の来襲時における操縦性能が低い大型船舶の岸壁との接触や港内での漂流による損傷・乗揚げ等の海難が発生している。（＝目標と現状のギャップ）
- ・ これは、暴風雨の来襲時等において、港長が求める危険を回避するための措置が、現場において船舶により十分に実施されていないためである。

	<p>(=原因分析)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ そのため、暴風雨の来襲時等において、危険を緊急に回避するための措置として、操縦性能が低い大型船舶の岸壁との接触や港内での漂流による乗揚げを防止するための、これら船舶の港外への退去、又は避泊してくる船舶による港内の混雑を防止するための停泊場所の指定等を確実に実行することが必要となる。(=課題の特定)</li> <li>・ そこで、異常な気象や海象時における船舶交通の危険を防止するため、船舶に対して、停泊の場所及び航法の指定、港内からの退去等を命ずることができることとする。(=施策の具体的内容)</li> </ul>
社会的ニーズ	<p>港域や航路等の船舶の交通量が多く、可航水域に限りがある海域においては、無秩序な航行を認めると衝突等の海難が発生する危険が高まる。ひとたび海難が発生すれば、生命・財産・環境等に甚大な被害が生ずることとなり、また、海難発生により他の船舶による二次的な被害を惹起し、漁業等の産業に対する被害や円滑な海上物流の阻害による損失が発生するおそれがある。</p> <p>このため、近年における海難の発生状況や海上交通に係る環境の変化等に的確に対応し、船舶交通のふくそうする海域における船舶交通の整理を図り、海上交通の安全を確保することが社会的に特に要請される。</p>
行政の関与	<p>船舶交通のふくそうする海域等における海難の発生の危険を避け、船舶交通の安全を確保するための交通ルールに係るものであり、生命・財産等の保護を図るものであることから、社会秩序の基本に係るものとして、行政の関与が必要である。</p>
国の関与	<p>船舶交通のふくそうする海域等における海難の発生の危険を避け、船舶交通の安全を確保するための交通ルールに係るものであり、生命・財産等の保護を図るものであることから、社会秩序の基本に係るものとして、国の関与が必要である。なお、平成19年7月に施行となった海洋基本法においても、国として海洋の安全の確保を積極的に推進することが求められているところである。</p>
施策等の効率性	<p>①航路における一般的な航法の見直し</p> <p>ⅰ 追越しの禁止【海上交通安全法第6条の2】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 本制度の創設により、過去の実績等を踏まえ、潮流の条件や島嶼等による海域の制約など特定の航路の必要な区間に限り、著しく速力が遅い船舶以外の通常の速力を有する船舶を追越すことが禁止される。このため、当該区間の航行に必要な時間等が増加することが想定されるものの、やむを得ない場合には追い越すことも認められることから、自船の安全を確保するために必要な内在する制約として、危険を回避するために必要最小限の規制であり、実質的な負担はほとんど生じない。(遵守費用)</li> <li>・ 行政においては、特段の体制強化等を行うことなく当該事務に対応できるものであり、費用の増加は僅少である。(行政費用)</li> <li>・ 一方、追越しの禁止によって、船舶交通の安全が図られ、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回避することができるものであり、その便益は大きいと考えられる。(規制の便益)</li> <li>・ 以上により、一定の費用の発生が想定されるものの、船舶交通の安全が確保され海難の発生による被害が回避されるという便益は大きいことから、便益が費用を上回るものと考えられる。(費用と便益の関係)</li> <li>・ 代替案として、任意の措置として、海域の制約等のある航路の一定区間において追越しの禁止を要請する場合について分析する。</li> <li>・ 代替案においては、船舶が任意に追越しの禁止の要請に応じる場合は本案と同様の費用が生じる。(遵守費用)</li> <li>・ また、行政においては、本案と同様に特段の体制強化等を行うことなく</li> </ul>

当該事務に対応できるものであるが、本案と同様の便益を得るには、現場における航行指導や安全啓発活動の更なる強化等が必要となり、費用は増加する。(行政費用)

- ・ しかしながら、船舶が任意に追越しの禁止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追越しの禁止の要請に応じないことも想定され、この場合、無理な追越しは自船の安全のみならず追い越される船舶等他の船舶の安全をも大きく阻害する場合があります、航路内において無理な追越しを一因とする海難が発生し、生命・財産・環境等に甚大な被害が生ずることとなる。(便益)
- ・ 以上により、船舶交通の安全を確保し、海難による生命・財産・環境等の被害を回避される点で、本案の方が代替案より便益が大きく、優れているといえる。(本案と代替案との比較)

ii 航路外での待機の指示【港則法第14条の2及び海上交通安全法第10条の2】

- ・ 本制度の創設により、過去の実績等を踏まえ、潮流が強く最低速力が確保できない船舶が発生する場合や霧により視界が制限される場合に必要の間航路外に待機することとされる。このため、目的地への到着に必要な時間等が増加することが想定されるものの、危険を回避するため必要な間に限られるものであり、自船の安全を確保するために必要な内在する制約として、危険を回避するために必要最小限の規制であり、実質的な負担はほとんど生じない。(遵守費用)
- ・ 行政においては、航路外での待機の指示を実施するための体制の強化等が必要となるが、既に導入されているAISを活用等することにより、費用の増加は最小限に抑えることとしている。(行政費用)
- ・ 一方、強潮流時や視界制限時において船舶が航路外に待機することによって、船舶交通の安全が図られ、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回避することができるものであり、その便益は大きいと考えられる。(規制の便益)
- ・ 以上により、一定の費用の発生が想定されるものの、船舶交通の安全が確保され海難の発生による被害が回避されるという便益は大きいことから、便益が費用を上回るものと考えられる。(費用と便益の関係)

- ・ 代替案として、任意の措置として、強潮流時や視界制限時における危険回避のため必要の間航路外において待機することを要請する場合について分析する。代替案においては、船舶が任意に航路外における待機の要請に応じる場合は本案と同様の費用が生じる。(遵守費用)
- ・ また、行政においては、本案と同様に航路外での待機の指示を実施するための体制の強化等が必要となるが、本案と同様の便益を得るには、現場における航法指導や安全啓発活動の更なる強化等が必要となり、費用は増加する。(行政費用)
- ・ 船舶が任意に航路外における待機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、潮流が強く最低速力が確保できない船舶が発生し、又は霧により視界が制限されることを一因とする海難が発生し、生命・財産・環境等に甚大な被害が生ずることとなる。(便益)
- ・ 以上により、船舶交通の安全を確保し、海難による生命・財産・環境等の被害を回避される点で、本案の方が代替案より便益が大きく、優れているといえる。(本案と代替案との比較)

iii AISを活用した進路を知らせるための措置【海上交通安全法第7条】

- ・ 本制度の創設により、船舶においてA I Sによる決められた方法での行き先を表示する負担が生じることとなるが、実態的には何らかの形でA I Sに入力されている進路情報について、入力する方法をわかりやすくルール化するものにすぎないことから、実質的な負担はほとんど生じない。(遵守費用)
- ・ 行政においては、特段の体制強化等を行うことなく当該事務に対応できるものであり、費用の増加は僅少である。(行政費用)
- ・ 一方、国際信号機や音響信号は、視程や風等の状況によって、信号を確認することが難しい場合もあることから、船舶はA I S情報から、他船の名称、速力等を把握する機会が増える中、これらの確認作業にあわせて、A I S情報から他船の行き先の把握を可能とする上で、役立つものであり、進路の決定等を円滑に行うことに資することから、その便益は大きいと考えられる。(規制の便益)
- ・ 以上により、一定の費用の発生が想定されるものの、船舶による進路の決定等を円滑に行うことができることとなるという便益は大きいことから、便益が費用を上回るものと考えられる。(費用と便益の関係)
- ・ 代替案として、任意の措置として、船舶においてA I Sによる行き先の表示を要請する場合について分析する。
- ・ 代替案においては、船舶が任意に要請に応じる場合は本案と同様の費用が生じる。(遵守費用)
- ・ また、行政においては、本案と同様に特段の体制強化等を行うことなく当該事務に対応できるものであるが、本案と同様の便益を得るには、現場における航行指導や安全啓発活動の更なる強化等が必要となり、費用は増加する。(行政費用)
- ・ 船舶が任意に航路外における待機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、A I Sによる進路等の入力事項は操船者に委ねられることとなり、情報の精粗が生じ、信頼をもってA I Sによる行き先等の情報を活用し円滑な進路の確認等を行うことが困難となる。(便益)
- ・ 以上により、船舶による進路の確認等を円滑に行うことができることとなる点で、本案の方が代替案より便益が大きく、優れているといえる。(本案と代替案との比較)

## ②特定の海域における航法の見直し

### 来島海峡航路における航法【海上交通安全法第20条】

- ・ 本制度の創設により、来島海峡航路において最低速力以上の速力で航行すること、来島海峡航路への入航前において通報を行うことにより航行することの負担が生じるが、自船の安全を確保するために必要な内在する制約として、危険を回避するために必要最小限の規制であり、実質的な負担はほとんど生じない。(遵守費用)
- ・ 行政においては、既に導入されているA I Sを活用等することにより、費用の増加は最小限に抑えることとしている。(行政費用)
- ・ 一方、来島海峡航路において最低速力以上の速力で航行すること、来島海峡航路への入航前において通報を行うことによって、船舶交通の安全が図られ、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2次的な被害を回避することができるものであり、その便益は大きいと考えられる。(規制の便益)
- ・ 以上により、一定の費用の発生が想定されるものの、船舶交通の安全が確保され海難の発生による被害が回避されるという便益は大きいことか

ら、便益が費用を上回るものと考えられる。(費用と便益の関係)

- ・ 代替案として、任意の措置として、来島海峡航路において最低速力以上の速力で航行すること、来島海峡航路への入航前において通報を行うことを要請する場合について分析する。
- ・ 代替案においては、最低速力以上の速力で航行することについては、船舶が任意に航路外における待機の要請に応じる場合は本案と同様の費用が生じる。来島海峡航路への入航前の通報については、任意の要請に応じる場合は本案と同様の費用が生じる。(遵守費用)
- ・ また、行政においては、本案と同様に体制の強化等が必要となるが、本案と同様の便益を得るには、現場における航行指導や安全啓発活動の更なる強化等が必要となり、費用は増加する。(行政費用)
- ・ 船舶が、任意に、最低速力以上の速力で航行、入航前の通報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、自船の安全のみならず来島海峡航路を航行する他の船舶の安全をも大きく阻害する場合があります、来島海峡航路内において海難が発生し、生命・財産・環境等に甚大な被害が生ずることとなる。(便益)
- ・ 以上により、船舶交通の安全を確保し、海難による生命・財産・環境等の被害を回避される点で、本案の方が代替案より便益が大きく、優れているといえる。(本案と代替案との比較)

### ③船舶の安全な航行を援助するための措置

海上保安庁長官等が提供する情報の聴取【港則法第37条の3及び海上交通安全法第29条の2】

- ・ 本制度の創設により、海上保安庁長官等が提供する情報を聴取する負担が生じる。一方、海上衝突予防法第7条第1項の規定により、船舶は、他の船舶と衝突するおそれがあるかどうかを判断するため、その時の状況に適したすべての手段を用いなければならないこととされているところである。そのため、情報聴取にあたっては、船舶に既に搭載され利用している機器を通じ行うものであり、また、海上保安庁長官等の提供する情報を聴取することにより、安全な航行のための判断に必要な情報を容易に把握することが可能となることから、自船の安全を確保するために必要な内在する制約として、危険を回避するために必要最小限の規制であり、実質的な負担はほとんど生じない。(遵守費用)
- ・ 行政においては、情報提供を実施するための体制の強化等が必要となるが、既に導入されているAISを活用等することにより、費用の増加は最小限に抑えることとしている。(行政費用)
- ・ 一方、海上保安庁長官等の提供する情報が有効に活用されることによって、船舶交通の安全が図られ、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2次的な被害を回避することができるものであり、その便益は大きいと考えられる。(規制の便益)
- ・ 以上により、一定の費用の発生が想定されるものの、船舶交通の安全が確保され海難の発生による被害が回避されるという便益は大きいことから、便益が費用を上回るものと考えられる。(費用と便益の関係)
- ・ 代替案として、任意の措置として、海上保安庁長官等が提供する情報を聴取する場合について分析する。
- ・ 代替案においては、船舶が任意に海上保安庁長官等が提供する情報を聴取する要請に応じる場合は本案と同様の費用が生じる。(遵守費用)

- ・ また、行政においては、本案と同様に情報提供を実施するための体制の強化等が必要となるが、本案と同様の便益を得るには、現場における航行指導や安全啓発活動の更なる強化等が必要となり、費用は増加する。  
(行政費用)
- ・ 船舶が任意に経路に沿って航行する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、海上保安庁が提供する情報が船舶において有効に活用されず、海域に不慣れな外国船等を始めとした、海域特性や航法等の認識不足を一因とする海難が発生し、生命・財産・環境等に甚大な被害が生ずることとなる。(便益)
- ・ 以上により、船舶交通の安全を確保し、海難による生命・財産・環境等の被害を回避される点で、本案の方が代替案より便益が大きく、優れているといえる。(本案と代替案との比較)

#### ④航路通報・指示対象船舶の拡大【海上交通安全法第22条】

- ・ 本制度の創設により、航路航行予定時刻等を通報する負担が生じることとなるが、通報するべき事項については船舶の船長において当然に把握しているものであり、通報手段も既存の装置により行うことができることから、その費用は僅少である。(遵守費用)
- ・ 行政においては、特段の体制強化等を行うことなく当該事務に対応できるものであり、費用の増加は僅少である。(行政費用)
- ・ 近年の船舶の大型化等に対応して必要な入航時間の調整等を効率的に行うことにより、航路における危険な行き会い等を防ぎ、船舶交通の安全が図られ、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2次的な被害を回避することができるものであり、その便益は大きいと考えられる。(規制の便益)
- ・ 以上により、一定の費用の発生が想定されるものの、船舶による進路の決定等を円滑に行うことができることとなるという便益は大きいことから、便益が費用を上回るものと考えられる。(費用と便益の関係)
- ・ 代替案として、任意の措置として、航路航行予定時刻等を通報することを要請する場合について分析する。
- ・ 代替案においては、船舶が任意に要請に応じる場合は本案と同様の費用が生じる。(遵守費用)
- ・ 行政においては、本案と同様に特段の体制強化等を行うことなく当該事務に対応できるものであるが、本案と同様の便益を得るには、現場における航行指導や安全啓発活動の更なる強化等が必要となり、費用は増加する。(行政費用)
- ・ 船舶が任意に通報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、船舶の大型化等に的確に対応した入航時間の調整等が困難となり、結果として航路における危険な行き会い等を一因とする海難が発生し、生命・財産・環境等に甚大な被害が生ずることとなる。(便益)
- ・ 以上により、船舶による進路の決定等を円滑に行うことができることとなる点で、本案の方が代替案より便益が大きく、優れているといえる。  
(本案と代替案との比較)

#### ⑤危険防止のための交通制限手続の迅速化【海上交通安全法第26条】

- ・ 本制度の創設は、従来の海上保安庁長官に求められる手続を簡素化するものであり、船舶に対し、新たに追加的な負担が生ずるものではない。

(遵守費用)

- ・ 行政においては、特段の体制強化等をおこなうことなく当該事務に対応できるものであり、費用の増加は僅少である。(行政費用)
- ・ 一方、船舶が火災を起こし炎上中である場合のような、突発的な海難や天災等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が求められる危険への対応が、より迅速に行うことができるようになることから、効果的にこのような海難の発生危険を避け、船舶交通の安全が図られ、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回避することができるものであり、その便益は大きいと考えられる。(規制の便益)
- ・ 以上により、一定の費用の発生が想定されるものの、船舶交通の安全が確保され海難の発生による被害が回避されるという便益は大きいことから、便益が費用を上回るものと考えられる。(費用と便益の関係)
  
- ・ 代替案として、任意の措置として、突発的な海難や天災等による船舶交通の危険に対する対応としての交通制限の指導に従うことを要請する場合について分析する。
- ・ 代替案においては、船舶が任意に交通制限の要請に応じる場合は本案と同様の費用が生じる。(遵守費用)
- ・ また、行政においては、本案と同様に特段の体制強化等を行うことなく当該事務に対応できるものであるが、本案と同様の便益を得るには、現場における航行指導や安全啓発活動の更なる強化等が必要となり、費用は増加する。(行政費用)
- ・ 船舶が任意に航路外における待機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、自船の安全のみならず他の船舶の安全をも大きく阻害する場合があります、海難等で混乱している海域において二次的な海難等を誘引し、生命・財産・環境等に甚大な被害が生ずることとなる。(便益)
- ・ 以上により、船舶交通の安全を確保し、海難による生命・財産・環境等の被害を回避される点で、本案の方が代替案より便益が大きく、優れているといえる。(本案と代替案との比較)

⑥ 船舶の長さに応じた効率的な港内交通整理手法の導入のための措置【港則法第36条の3第2項】

- ・ 本制度の創設により、従来より通報していた水路を航行する予定時刻に加え、船舶の名称、総トン数及び長さ等の通報事項が追加される負担が生じることとなるが、いずれも各船舶において容易に把握しているものであり、通報手段も船舶の任意で行うことができることから、その費用は僅少である。(遵守費用)
- ・ 行政においては、船舶の長さに応じた効率的な港内交通整理を実施するための体制の強化等が必要となるが、既に導入されているAISを活用等することにより、費用の増加は最小限に抑えることとしている。(行政費用)
- ・ 一方、現状の港内交通整理は、管制船が管制水路を航行する際には、当該管制船の航行を優先させ、反航する船舶の航行を一律に制限することにより行っているが、長さを基準として新たな交通整理手法を導入することで、管制船の規模に応じ、航行可能な反対から航行してくる船舶の航行を認めることができることとなるため、船舶が航行する時間帯を選択する自由度が高まり、これまで時間調整のために失われていた時間便益などが節約されるといった効果が得られることになり、通航する船舶

の利便性の向上につながる。(規制の便益)

- ・ 以上により、一定の費用の発生が想定されるものの、船舶が航行する時間帯を選択する自由度が高まることに伴う便益は大きいことから、便益が費用を上回るものと考えられる。(費用と便益の関係)
- ・ 代替案として、任意の措置として、水路を航行する予定時刻を通報する際に、あわせて、船舶の名称、総トン数及び長さ等を通報することを要請する場合について分析する。
- ・ 代替案においては、船舶が任意に要請に応じる場合は本案と同様の費用が生じる。(遵守費用)
- ・ 行政においては、本案と同様に船舶の長さに応じた効率的な港内交通整理を実施するための体制の強化等が必要となるが、本案と同様の便益を得るには、現場における航行指導や安全啓発活動の更なる強化等が必要となり、費用は増加する。(行政費用)
- ・ 船舶が任意に通報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、長さを基準として新たな交通整理手法の実施が困難となり、時間調整のために失われていた時間便益などが節約されるといった効果を得ることができないこととなる。また、現在一定トン数以上の船舶に通報を要請しているが、一定の長さ以上の船舶から任意で通報を求めると、任意の要請に応じないことも想定されるとともに、長さ基準では通報を要しない船舶であってトン数基準では通報が必要なものには、不要な通報を求めることとなる。(便益)
- ・ 以上により、船舶による進路の決定等を円滑に行うことができることとなる点で、本案の方が代替案より便益が大きく、優れているといえる。  
(本案と代替案との比較)

⑦異常な気象時等における停泊場所の指定等の命令【港則法第 37 条第 3 項】

- ・ 本制度の創設により、異常な気象時等において停泊場所が指定され、又は港内からの退去等を行う負担が生じることとなるものの、関係者と連携して過去の海難の実績等を踏まえて、危険を回避するために緊急避難的に海難の危険を生じさせる恐れのある船舶に限り実施されるものであり、自船の安全を確保するために必要な内在する制約として、危険を回避するために必要最小限の規制であり、実質的な負担はほとんど生じない。(遵守費用)
- ・ 行政においては、特段の体制強化等を行うことなく当該事務に対応できるものであり、費用の増加は僅少である。(行政費用)
- ・ 一方、異常な気象時等における停泊場所の指定等によって、船舶交通の安全が図られ、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回避することができるものであり、その便益は大きいと考えられる。(規制の便益)
- ・ 以上により、一定の費用の発生が想定されるものの、船舶交通の安全が確保され海難の発生による被害が回避されるという便益は大きいことから、便益が費用を上回るものと考えられる。(費用と便益の関係)
- ・ 代替案として、任意の措置として、異常な気象時等において停泊場所が指定され、又は港内からの退去等を行うことを要請する場合について分析する。
- ・ 代替案においては、船舶が任意に航路外における待機の要請に応じる場合は本案と同様の費用が生じる。(遵守費用)

	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ また、行政においては、本案と同様に特段の体制強化等を行うことなく当該事務に対応できるものであるが、本案と同様の便益を得るには、現場における航行指導や安全啓発活動の更なる強化等が必要となり、費用は増加する。(行政費用)</li> <li>・ 船舶が任意に港外への退去等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、操縦性能が低い大型船舶の岸壁との接触や港内での漂流による損傷・乗揚げが発生し、生命・財産・環境等に甚大な被害が生ずることとなる。(便益)</li> <li>・ 以上により、船舶交通の安全を確保し、海難による生命・財産・環境等の被害を回避される点で、本案の方が代替案より便益が大きく、優れているといえる。(本案と代替案との比較)</li> </ul>
<p>施策等の有効性</p>	<p>①航路における一般的な航法の見直し、②特定の海域における航法の見直し、③船舶の安全な航行を援助するための措置、④航路通報・指示対象船舶の拡大、⑤危険防止のための交通制限手続の迅速化、⑥船舶の長さに応じた効率的な港内交通整理手法の導入のための措置、⑦異常な気象時等における停泊場所の指定等の命令を通じて、近年における海難の発生状況及び海上交通に係る環境の変化等を踏まえた、航路等の船舶交通がふくそうする海域における船舶の航行の秩序の維持を図ることにより、船舶交通の安全性が確保される。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 海洋基本法（平成19年法律33号） （海洋の安全の確保） 第二十一条 国は、海に囲まれ、かつ、主要な資源の大部分を輸入に依存する我が国の経済社会にとって、海洋資源の開発及び利用、海上輸送等の安全が確保され、並びに海洋における秩序が維持されることが不可欠であることにかんがみ、海洋について、我が国の平和及び安全の確保並びに海上の安全及び治安の確保のために必要な措置を講ずるものとする。</li> <li>○ 海洋基本計画（H20.3閣議決定）：海上交通の安全に係る取り組みとして海上交通ルールの見直し等を推進することとされた。</li> <li>○ 交通政策審議会答申（平成20年6月：AISの整備等を踏まえた新たな船舶交通安全政策のあり方について（新交通ビジョン 海上交通の安全確保に向けての新たな展開））：「ふくそう海域における安全性の向上」「港内船舶交通の効率化、安全対策の強化」のための施策を講じていくこととしている。</li> <li>○ 施行後、概ね5年後において事後評価を実施</li> </ul>