

規制の事後評価書(要旨)

法律又は政令の名称	港湾法の一部を改正する法律(平成29年法律第55号)
規制の名称	官民連携国際旅客船受入促進協定に係る旅客施設等の所有者による料金収受に対する料率の変更命令(港湾法第50条の21)
規制の区分	新設
担当部局	港湾局産業港湾課
評価実施時期	令和5年3月29日
事前評価時の想定との比較	<p>事前評価時点(平成29年3月)では、官民連携国際旅客船受入促進協定により外航クルーズ船社が岸壁を優先的に使用できることになり、寄港計画を立てやすくなるため、長期的に外航クルーズ船の寄港が増加すると考えられていた。その中で、当該協定に係る旅客施設等の所有者(船社)が旅客施設の利用料金を収受しようとする場合、料率に対する規制がなければ、当該施設の利用が不当に制限されること等が想定されていた。</p> <p>しかし、新型コロナウイルス感染症の流行・拡大に伴い、令和2年2月のダイヤモンド・プリンセス号におけるクラスター発生以降、我が国のクルーズ市場は大幅に減少している状況である。</p> <p>新型コロナウイルス感染症の影響は、クルーズの運航や寄港地観光のあり方だけでなく、官民連携国際旅客船受入促進協定における港湾管理者と船社の協議に対しても困難を与えたため、協定の締結や国際旅客船拠点形成計画に基づいた施設等の整備にあたり、調整が長引いている状況である。また、協定が締結され計画に基づいた施設等の整備が完了した2港湾においても、国際クルーズが運航再開されていないため国際旅客船拠点形成港湾として利用されていない状況が続いている(令和4年11月時点)。</p> <p>事前評価後、新型コロナウイルス感染症の影響により課題を取り巻く社会情勢の変化による影響が生じているが、国際クルーズが再開した際に旅客施設等の利用料金が収受されることとなり、施設使用料の適正化が求められることから、当該規制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)	事前評価時点においては、料率の変更手続に係る費用を遵守費用として想定していたが、本規制の適用実績はないため、当該規制の導入による遵守費用は発生していない。
(行政費用)	事前評価時点において行政費用を想定しておらず、事後評価時点においても事前評価時と特段の乖離はない。また、本規制の適用実績はないため、当該規制の導入による行政費用は発生していない。
(効果)	事前評価時点においては、「利用料金の適正化により、当該旅客施設等の一般公衆への供用が適切に行われ、港湾利用者全体で当該旅客施設等の有効活用が図られる」効果を想定していたが、新型コロナウイルス感染症の影響により国際クルーズは運航休止した状態が続いているため、当該旅客施設等は一般公衆へ供用されていない(令和4年11月時点)。よって、発生する効果を把握することは困難である。
(便益(金銭価値化))	上記⑥において記載のとおり、当該規制の効果を定量的に把握することは困難であり、このため金銭価値化も困難である。
(副次的な影響及び波及的な影響)	当該規制の新設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>社会情勢の変化による影響(新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴う国際クルーズの運航中止)は生じているが(令和4年11月時点)、国際クルーズの運航が再開された際に官民連携国際旅客船受入促進協定に基づく施設利用料の適正化は引き続き図られるべきであるため、規制措置の必要性に変化はない。</p> <p>事前評価後、当該規制が適用された事例はなく、遵守費用、行政費用ともに発生していないが、今後国際クルーズの運航が再開し、当該協定による調整が進んだ際に、「利用料金の適正化により、当該旅客施設等の一般公衆への供用が適切に行われ、港湾利用者全体で当該旅客施設等の有効活用が図られる」効果が発生すると考えられるため、便益は極めて大きいと考えられる。なお、副次的な影響及び波及的な影響は特段見られなかった。</p> <p>以上により、当該措置は、引き続き継続することが妥当である。</p>
備考	

規制の事後評価書(要旨)

法律又は政令の名称	港湾法の一部を改正する法律(平成29年法律第55号)(平成29年7月8日施行)
規制の名称	非常災害時における国土交通大臣による円滑な港湾施設の管理(第55条の3の3)
規制の区分	拡充
担当部局	港湾局海岸・防災課
評価実施時期	令和5年3月29日
事前評価時の想定との比較	<p>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(平成29年3月)では、今後発生し得る大規模災害時において海上からの輸送等の支援を円滑に進めるため、非常災害時に国土交通大臣が管理を行う場合において、支障物件の処理等を迅速に行うことができる制度を創設した。事前評価後、平成30年7月豪雨における呉港(実施期間:平成30年7月16日～9月24日)、令和2年7月豪雨における八代港(実施期間:令和2年7月10日～8月9日)、令和3年8月の海底火山「福徳岡ノ場」の噴火における運天港(実施期間:令和3年12月10日～令和4年6月9日)において、港湾法第55条の3の3の規定により、国による港湾施設の一部管理を実施している。近年、激甚化している風水害や、南海トラフ地震や日本海溝・千島海溝地震等の大規模地震の切迫性が高まっており、災害発生時の迅速かつ円滑な港湾施設の管理が必要である。</p> <p>② 事前評価時におけるベースラインの検証 事前評価時点においては、規制が導入されなかった場合のベースラインとして、非常災害時に港湾管理者からの要請に基づき国土交通大臣が港湾の利用調整やその前提となる点検・利用可否判断・応急措置等の管理業務を行う際に、支障物件等によって港湾施設の機能が十分に確保されず、迅速かつ円滑な港湾施設の管理に支障が生じる可能性が想定されていたところ、事前評価実施後、近年、激甚化している風水害や、南海トラフ地震や日本海溝・千島海溝地震等の大規模地震の切迫性はさらに高まっており、事前評価時にベースラインとして想定した事態に対する懸念は一層高まっている。</p> <p>③ 必要性の検証 事前評価後、平成30年7月豪雨における呉港(実施期間:平成30年7月16日～9月24日)、令和2年7月豪雨における八代港(実施期間:令和2年7月10日～8月9日)、令和3年8月の海底火山「福徳岡ノ場」の噴火における運天港(実施期間:令和3年12月10日～令和4年6月9日)において、港湾法第55条の3の3の規定により、国による港湾施設の一部管理を実施している。近年、激甚化している風水害や、南海トラフ地震や日本海溝・千島海溝地震等の大規模地震の切迫性が高まっており、災害発生時における国土交通大臣による迅速かつ円滑な港湾施設の管理を行う場合において、当該規制は引き続き必要である。</p>
費用、効果(便益)及び間接的な影響の把握	
(遵守費用)	非常災害発生時に、港湾広域防災区域内に存する土地や物件が一時使用等されることにより、その所有者等が一時的に使用制限を受ける等の遵守費用を想定していたところ、令和4年10月現在、支障物件の処理等を行った実績はないため、遵守費用は発生していない。
(行政費用)	非常災害発生時に、支障物件等を処理等することにより、損失補償に要する費用等を想定していたところ、令和4年10月現在、支障物件の処理等を行った実績はないため、行政費用は発生していない。
(効果)	本法律が施行された平成29年7月以降、港湾法第55条の3の3の規定により国による港湾施設の一部管理を実施した。その際に他人の土地や物件が一時使用等された事例はなかったが、非常災害発生時に、国土交通大臣が土地や物件を一時使用等することにより、港湾施設の機能が十分に確保され、災害時における迅速かつ円滑な港湾施設の管理が実施されることによる便益は極めて大きい。一方で、当該規制拡充による効果については、被害の規模や港湾の規模、活動内容等、多数の要素が複合的に影響するため、定量的な把握は困難である。
(便益(金銭価値化))	当該規制の緩和の効果については定量的に把握することは困難であることから、金銭価値化も困難である。
(副次的な影響及び波及的な影響)	当該規制の拡充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>事前評価時に想定した課題は現在も継続しており、ベースラインについても近年の激甚化している風水害や、南海トラフ地震や日本海溝・千島海溝地震等の大規模地震の切迫性はさらに高まっており、想定した事態に対する懸念は一層高まっていることから、当該規制の拡充を継続する必要性が認められる。</p> <p>当該規制の拡充については、本法律が施行された平成29年7月以降、他人の土地や物件が一時使用等された事例はなかったが、非常災害発生時に、非常災害時に国土交通大臣が管理を行う場合において、支障物件の処理等を迅速に行うため国土交通大臣が土地や物件を一時使用等することにより、港湾施設の機能が十分に確保され、災害時における迅速かつ円滑な港湾施設の管理が実施されることによる便益は極めて大きい。</p> <p>また、副次的な影響又は波及的な影響の発生は確認されていない。</p> <p>以上により、当該措置は継続することが妥当である。</p>
備考	