

規制の事後評価書

法令の名称：港湾法の一部を改正する法律（令和元年法律第 68 号）

規制の名称：（１）公募占用計画の認定の有効期間の延長（法第 37 条の 3 第 4 項関係）

規制導入時の区分：☐新設 ☐拡充 ☒緩和 ☐廃止

担当部局：国土交通省港湾局海洋・環境課

評価実施時期：令和 7 年 1 月 30 日

1 事後評価結果の概要

<規制の内容>

港湾区域内水域等の占用の許可の申請を行うことができる者として公募により選定された者から提出された公募占用計画の認定の有効期間の上限を 20 年から 30 年に延長する。

<今後の対応>

☒そのまま継続 ☐拡充して継続 ☐緩和して継続 ☐廃止

<課題の解消・予防の概況>

☐おおむね想定どおり

☒想定を下回るが、対応の変更は不要

☐想定を下回り、対応の変更が必要

<行政費用の概況>

☒おおむね想定どおり

☐想定を上回るが、対応の変更は不要

☐想定を上回り、対応の変更が必要

※ 「おおむね想定どおり」以外の回答の場合は、「3 考察」において、対応変更が不要な理由又は対応変更の内容を記載

<規制緩和・廃止により顕在化する負担の概況（緩和・廃止のみ）>

☒おおむね想定どおり

☐想定を上回るが、対応の変更は不要

☐想定を上回り、対応の変更が必要

※ 「おおむね想定どおり」以外の回答の場合は、「3 考察」において、対応変更が不要な理由又は対応変更の内容を記載

2 事前評価時の予測との比較

＜効果（課題の解消・予防）＞		
		算出方法と数値
①洋上風力発電事業への投資効果	事前評価時	—
	事後評価時	本規制緩和により、従来よりも設計寿命が長い最新の洋上風力発電設備の稼働期間に見合うよう運転期間が延長されることに伴い、導入設備の設計寿命に見合う投資を回収できるという便益が事業者が生じることを見込んでいた。しかしながら、令和元年の当該規制緩和以降、より大規模な案件の形成が可能である一般海域での案件形成が進んだこともあり、港湾区域内での案件形成は進んでおらず、本法令に基づいて公募占用計画は提出されていない。一方で、2050年カーボンニュートラルの実現に向けて洋上風力発電の導入促進が期待されるところであり、事業者の関心も高い分野であることから、今後、便益の発生が見込まれる。なお、当該規制緩和と併せて、当該規制緩和による洋上風力発電設備の長期間の運転を前提として、その設置や維持管理等に必要な埠頭を発電事業者が長期間安定的に利用することができるよう、基地港湾において当該港湾の埠頭を発電事業者へ最大30年間貸し付ける制度が創設され、以下のような事例が出ている。 ＜参考＞ 洋上風力発電設備の設置及び維持管理に利用される基地港湾に関する発電事業者への貸付契約期間（例：秋田港） 【契約期間：2021年4月～2046年12月（25年8か月）】
②洋上風力発電事業への投資予見性効果	事前評価時	—
	事後評価時	洋上風力発電の投資回収に関する予見可能性の懸念を払拭する効果があるが、心理的な効果であるため定量化は困難である。
③電力の安定供給効果	事前評価時	—
	事後評価時	本規制緩和による洋上風力発電の加速化により、電力の安定供給・環境適合等を達成するエネルギーのベストミックスの実現への寄与を見込んでいた。しかしながら、令和元年の当該規制緩和以降、より大規模な案件の形成が可能である一般海域での案件形成が進んだこともあり、港湾区域内での案件形成は進んでおらず、本法令に基づいて公募占用計画は提出されていない。一方で、第6次エネルギー基本計画において掲げられた、2030年までに1,000万kW、2040年までに3,000万kW～4,500万kWの案件形成の達成目標に向けて洋上風力発電の導入促進が期待されるところであり、事業者の関心も高い分野であることから、今後、エネルギーベストミックスの実現への寄与が見

		込まれる。 <参考：第6次エネルギー基本計画より該当部分抜粋> ○2030年までに1,000万kW、2040年までに浮体式も含む3,000万kW～4,500万kWの案件を形成することを目指す。【エネルギー基本計画（2021年10月閣議決定）】
④ 占用計画更新の申請費用低減効果	事前評価時	従来よりも設計寿命が長い最新の発電設備を利用することが見込まれる中、認定の有効期間を20年とする現行規定のままでは、発電事業を継続するため占用期間の更新の申請がなされることも想定されるところ、認定の有効期間を30年とすることにより、かような申請に係る費用が低減される。
	事後評価時	占用期間の更新の申請に係る費用が低減されることを見込んでいたが、令和元年の当該規制緩和以降、本法令に基づいて占用期間の更新の申請はされていない。しかしながら、2050年カーボンニュートラルの実現に向けて洋上風力発電の導入促進が期待されるところであり、事業者の関心も高い分野であることから、今後、費用の低減が見込まれる。

<負担>

■行政費用

		算出方法と数値
① 公募占用計画の適合確認に要する費用	事前評価時	港湾管理者において、公募占用計画の認定を受けた者が、延長した10年間の占用期間中、所定の占用料等を支払っているか確認するための費用が発生する。なお、当該確認業務は、通常の港湾管理業務の中で処理可能なものであるため、追加的に発生する費用は僅少である。また、10年間延長される期間中においても公募占用計画が基準に適合しているか申請内容を確認するための費用については、申請書の添付書類は変更しないことを検討しており、従前の審査業務における確認作業の一環として実施される事となるため、費用は変わらない。
	事後評価時	令和元年の本規制緩和以降、本法令に基づいて公募占用計画は提出されておらず、行政費用は発生しなかった。

■規制緩和・廃止により顕在化する負担（緩和・廃止のみ）

		算出方法と数値
① 占用料の発生	事前評価時	公募占用計画の認定を受けた者においては、本規制緩和により、延長した10年間の占用期間における港湾区域内水域等の占用にあたって、所定の占用料等の費用負担が発生する。申請書の添付書類は変更しないことを検討しており、申請費用は変わらない。

		い。
	事後評価時	令和元年の本規制緩和以降、本法令に基づいて公募占用計画は提出されておらず、申請費用は発生しなかった。
■その他の負担 —		

3 考察

- ・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社会経済情勢等の変化による影響は生じていないため変化はない。
- ・従来よりも設計寿命が長い最新の洋上風力発電設備の稼働期間に見合うよう運転期間が延長されることにより、導入設備の設計寿命に見合う投資を回収できるという便益が生じることが見込まれるため、本規制緩和を行ったが、令和元年の緩和以降本法令に基づいて公募占用計画は提出されていない。しかしながら、2050年カーボンニュートラルの実現に向けて洋上風力発電の導入促進が期待される場所であり、事業者の関心も高い分野であることから、今後、当該規制緩和による便益が発生することが見込まれている。
- ・このため、令和元年の規制緩和以降、本法令に基づいた公募占用計画は提出されていないことから、規制緩和の効果は事前評価時点からの想定を下回ると考えられるが、2050年カーボンニュートラルの実現に向けて洋上風力発電の導入促進が期待され、事業者の関心も高い分野であり、今後の案件形成が想定されることから、対応の変更は不要である。

規制の事後評価書

法令の名称：港湾法の一部を改正する法律（令和元年法律第 68 号）

規制の名称：（２）国際戦略港湾の港湾運営会社に対する運営計画の記載事項の追加の義務付け（法第 43 条の 12 関係）

規制導入時の区分：☐新設 ☒拡充 ☐緩和 ☐廃止

担当部局：国土交通省港湾局港湾経済課

評価実施時期：令和 7 年 1 月 30 日

1 事後評価結果の概要

<規制の内容>

新たに港湾運営会社の指定を受けようとする者が作成し国土交通大臣に提出する運営計画の記載事項に「国際基幹航路に就航するコンテナ船の寄港回数の維持又は増加を図るための取組の内容」を追加する。また、既に指定を受けている港湾運営会社に対し、運営計画の記載事項として「国際基幹航路に就航するコンテナ船の寄港回数の維持又は増加を図るための取組の内容」を追加し、当該運営計画の変更について国土交通大臣の認可を受けることを義務付けることとする。

<今後の対応>

☒そのまま継続 ☐拡充して継続 ☐緩和して継続 ☐廃止

<課題の解消・予防の概況>

☐おおむね想定どおり

☒想定を下回るが、対応の変更は不要

☐想定を下回り、対応の変更が必要

※ 「おおむね想定どおり」以外の回答の場合は、「3 考察」において、対応変更が不要な理由又は対応変更の内容を記載

<遵守費用の概況（新設・拡充のみ）>

☒おおむね想定どおり

☐想定を上回るが、対応の変更は不要

☐想定を上回り、対応の変更が必要

※ 「おおむね想定どおり」以外の回答の場合は、「3 考察」において、対応変更が不要な理由又は対応変更の内容を記載

<行政費用の概況>

☒おおむね想定どおり

☐想定を上回るが、対応の変更は不要

☐想定を上回り、対応の変更が必要

※ 「おおむね想定どおり」以外の回答の場合は、「3 考察」において、対応変更が不要な理由又は対応変更の内容を記載

2 事前評価時の予測との比較

＜効果（課題の解消・予防）＞		
		算出方法と数値
① 国際基幹航路の維持・拡大に関する効果	事前評価時	—
	事後評価時	事前評価時においては、「国際コンテナ戦略港湾へ寄港する基幹航路の便数」によって効果（便益）を把握することとしていたが、国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会により平成 31 年 3 月に公表された「最終とりまとめフォローアップ」等を踏まえ、「我が国に寄港する国際基幹航路の輸送力」を「社会資本整備重点計画」（令和 3 年 5 月 28 日）等において指標として設定した。このような経緯をふまえて、当該指標により国際基幹航路の維持・拡大に関する効果について把握した。 当該指標（我が国に寄港する国際基幹航路の輸送力の確保（①京浜港、②阪神港））については、①週当たりの輸送力 27 万 TEU 以上、②週当たりの輸送力 10 万 TEU 以上を令和 5 年度末までの目標値としているところ、規制の施行時（令和元年度時点）は、①週当たりの輸送力 27 万 TEU、②週当たりの輸送力 10 万 TEU だったところ、令和 5 年度時点で、①週当たりの輸送力 21 万 TEU、②週当たりの輸送力 8 万 TEU となっている。 この推移については、新型コロナウイルス感染症の先行き懸念等による新規コンテナ生産の低迷及び米国等における巣ごもり需要が拡大したことによる世界的な国際海上コンテナ輸送の需給逼迫の影響並びに世界的なコンテナ船の運航遅延と国際海上コンテナ輸送スペースの不足による海上輸送運賃の高騰により、我が国に寄港する国際基幹航路の再編が行われ、令和 2 年以降、国際基幹航路の我が国への寄港回数は一時的に減少傾向となった。他方、令和 4 年以降、国際海上コンテナ輸送の需給逼迫は改善に向かい、横浜港における北米東岸向け直航輸出航路の新規寄港など、寄港の回復に向けた動きも見られる。 港湾運営会社の運営計画の記載事項を追加したことが国際基幹航路の維持・拡大にどの程度寄与したかについて、国際基幹航路の増減には船社間アライアンスの再編や諸外国と比較した取扱貨物量、船舶の大型化等、様々な要因が関与するため、本規制のみの効果として切り出して定量的な分析をすることが難しく、明らかではないが、当該事項により取組内容の方向が明確化された運営計画が策定され、国際コンテナ戦略港湾政策に沿った取組の充実が図られているものとする。実際に、令和 5 年度においては各社合計で 39 回のポートセールス等の営業活動が実施されている。

<負担>

■ 遵守費用（新設・拡充のみ）

		算出方法と数値
①申請における運営計画の記載の追加あるいは変更に係る費用	事前評価時	—
	事後評価時	同計画に当該事項に取り組むことを追加して記載するために要した費用のみを切り出して把握することが困難であることから、定量的に把握することは困難である。なお、本法律の公布が令和元年12月6日であるところ、令和2年2月13日には、規制が適用される全ての港湾運営会社（3社）において当該事項を記載した運営計画が策定されたことを確認している。
②寄港回数の維持又は増加を図るための取組費用	事前評価時	—
	事後評価時	各港湾運営会社において、寄港回数の維持又は増加を図るための事業に対し費用が発生しているが、当該費用のみを切り出して把握することが困難であることから、総額を示すことは困難である。なお、ポートセールス等の営業活動については、令和5年度において各社合計で39回実施しているところである。

■ 行政費用

		算出方法と数値
①新たに運営計画に記載された取組内容の確認に要する費用	事前評価時	追加される一項目の確認が増えるにとどまり、僅少である。
	事後評価時	記載内容に応じて審査に要する時間等が左右され一律に評価できないことから、事前評価時点と同様、定量的に把握することは困難であるが、追加される一項目の確認が増えるに留まることから、僅少である。

■ その他の負担

—

3 考察

- ・令和2年2月13日には、横浜川崎国際港湾株式会社、阪神国際港湾株式会社、名古屋四日市国際港湾株式会社において、「国際基幹航路に就航するコンテナ船の寄港回数の維持又は増加を図るための取組の内容」を記載した運営計画が策定されたことを確認している。
- ・本規制の効果について、新型コロナウイルス感染症の影響による世界的な国際海上コンテナ物流の混乱等により、目標の達成状況は順調ではないが、本規制拡充により取組内容の方向性が明確化され、ポートセールス等の営業活動が鋭意実施されているところであり、関係者による集貨、創貨、競争力強化の取組等とあい

まって、令和4年度以降の回復に向けた動きも見られている。

- ・他方、当該規制に係る遵守費用及び行政費用については、定量的に把握することは困難であるが、当初想定された以外の遵守費用及び行政費用は生じていない。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。
- ・上記のとおり、我が国に寄港する国際基幹航路の輸送力の確保に係る指標の推移は、新型コロナウイルス感染症の影響による世界的な国際海上コンテナ物流の混乱等により順調ではないものの、令和4年度以降回復に向けた動きも見られていることから、効果について事前評価時点の目標を下回るが対応の変更は不要である。