

規制の事前評価書(要旨)

法律又は政令の名称	経済施策を一体的に講ずることによる安全保障の確保の推進に関する法律の一部を改正する法律案
規制の名称	特定社会基盤事業として定めることができる事業に一般港湾運送事業を追加
規制の区分	新設・ 改正 （ 拡充 ・緩和）・廃止 ※いずれかに○印を付す。
担当部局	内閣府政策統括官(経済安全保障担当)
評価実施時期	令和6年2月
1. 規制の目的、内容及び必要性	<p>国民生活及び経済活動の基盤である特定社会基盤役務(国民生活及び経済活動の基盤となる役務であって、その安定的な提供に支障が生じた場合に国家及び国民の安全を損なう事態を生ずるおそれがあるものをいう。以下同じ。)の安定的な提供を確保することは安全保障上重要である中、その用に供する重要設備は、役務の安定的な提供を妨害する行為の手段として使用されるおそれがある。このため、経済施策を一体的に講ずることによる安全保障の確保の推進に関する法律(令和4年法律第43号。以下「経済安全保障推進法」という。)第3章において、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・法律で定められた事業のうち特定社会基盤役務の提供を行うものとして政令で定める事業(特定社会基盤事業)について、主務省令で一定の基準を定め、当該基準に該当する者を事業所管大臣が特定社会基盤事業者として指定する ・指定を受けた特定社会基盤事業者は、他の事業者から主務省令で定める重要設備(特定重要設備)を導入し、又は他の事業者に委託して主務省令で定める特定重要設備の維持管理若しくは操作(重要維持管理等)を行わせる際には、あらかじめ、事業所管大臣に届出を行い、審査を受ける制度が設けられている。 <p>現行法では、14分野(電気、ガス、石油、水道、鉄道、貨物自動車運送、外航貨物、航空、空港、電気通信、放送、郵便、金融及びクレジットカード)が特定社会基盤事業の外縁として法律で規定されている一方で、港湾運送分野は規定されておらず、そのため、特定社会基盤役務の提供を行う事業が想定される一般港湾運送事業が規制対象となっていない。</p> <p>規制の改正(拡充)を行わない場合には、一般港湾運送事業のうち政令で定める事業を行う者であって、事業所管大臣が特定社会基盤事業者として指定する事業者の使用する特定重要設備について、その導入及び重要維持管理等の委託に関して我が国の外部から行われる特定社会基盤役務の安定的な提供を妨害する行為(以下「特定妨害行為」という。)の手段として使用されるおそれが大いかどうかの審査が行われず、結果として特定社会基盤事業者の提供する特定社会基盤役務の安定的な提供に支障が生じ、これによって国家及び国民の安全を損なう事態を生ずるおそれが高まる。</p>
2. 直接的な費用の把握	
① 遵守費用	<p>特定社会基盤事業者や特定重要設備の供給者等において、導入等計画書等の作成等の制度対応に当たっての事務的な費用も含む負担が生ずることが予想される。</p> <p>一方で、特定社会基盤事業は、経済安全保障推進法に規定された事業のうちから特定社会基盤役務の提供を行うものとして政令で定めることとされており、また、特定社会基盤事業者として事業所管大臣が指定する者の基準、規制の対象となる特定重要設備、導入等計画書の届出が必要となる重要維持管理等の内容等は主務省令で定めることとされている。このため、これらの政令及び主務省令の定め方に従い、特定社会基盤事業者として指定を受けた事業者や当該事業者に対する特定重要設備の供給者等において必要となる遵守費用は異なるものと考えられる。</p> <p>なお、一般港湾運送事業の許可数は全国で588件(令和3年度末時点)ある。このうち主務省令で定めることとなる基準に該当する者が特定社会基盤事業者として指定を受けることとなるが、その具体的な基準は今後検討される予定である。</p> <p>また、特定社会基盤事業者の指定を受けた事業者の中でも、特定重要設備が特定妨害行為の手段として使用されるおそれがないよう本規制の施行前に講じている対策の程度、施行後にどのような特定重要設備の導入や重要維持管理等の委託を行っていくか等により、必要となる遵守費用は様々であると考えられる。</p> <p>なお、経済安全保障推進法の対象事業として定められている現行(令和6年2月時点)の14分野に係る特定社会基盤事業者については、制度運用開始(令和6年5月17日)前であり、制度への対応の準備が進められている段階であるため、遵守費用を定量化して把握することが困難である。加えて、各分野に係る各主務省令は、各分野の特性に応じた内容が定められており、一般港湾運送事業に係る特定社会基盤事業者と遵守費用を比較することも困難である。このため、特定社会基盤事業者や特定重要設備によって遵守費用は様々であるため、一般化して費用を計算することは困難である。</p>
② 行政費用	<p>事業所管省庁においては、導入等計画書等に対する所要の審査等を行うための費用が発生する。また、特定妨害行為を防止するため必要な措置をとるべきこと等の勧告又は命令を行うための費用が生じ得る。</p> <p>一方で、遵守費用と同様に、政令及び主務省令の定め方等により、必要となる行政費用は異なるものと考えられる。</p> <p>また、導入等計画書等の届出がどの程度行われるかは、特定社会基盤事業者の事業活動等において、特定重要設備の導入や重要維持管理等の委託を実際にどのように行うか等にもよることから、行政費用の定量化や金銭価値化は困難である。</p>

<p>3. 直接的な効果(便益)の把握</p>	<p>一般港湾運送事業に係る特定社会基盤事業者において、その特定重要設備が特定妨害行為の手段として使用されるおそれが低減され、特定社会基盤役務の安定的な提供に支障が生じることの防止を図ることができる。</p> <p>なお、特定社会基盤役務の安定的な提供に支障が生じると、国家及び国民の安全を損なうような甚大な影響が生じると見込まれる。</p> <p>令和5年7月には、名古屋港コンテナターミナルにおいてサイバー攻撃による3日間のシステム障害が発生し、そのシステム障害により、計37隻の船舶の荷役スケジュールに影響が生じ、推計約2万本のコンテナの搬入・搬出に影響が生じたこととされ、工場の稼働停止や商品の入荷遅延等の影響も発生したと報じられたところである。我が国の輸出入貨物の99.5%(重量ベース)・約117兆円/年(総貿易額)は海上輸送によるものであり、仮に、港湾において、特定妨害行為により、一般港湾運送事業に係る特定社会基盤事業者による特定社会基盤役務の安定的な提供の妨害が当該障害よりも更に長期又は大規模に発生した場合、更に甚大な影響が生じると見込まれる。その影響の内容や程度は、障害が生じた港湾を經由して輸送されている貨物の量や内容、当該障害の期間や内容、当該港湾における港湾運送事業に係る役務の全体の規模、当該規模において特定社会基盤事業者が占める割合、当該港湾における特定社会基盤事業者の役務の提供方法等により異なり、また、経済社会の多岐にわたると考えられるため、事前に想定することが困難である。</p> <p>また、特定社会基盤役務の安定的な提供が行われていることが、本制度によって特定妨害行為を防止できたことのみによるものかどうかを把握することは困難である。</p> <p>このため、本規制の効果を定量的に把握することは困難である。</p> <p>なお、本規制の事後評価においては特定妨害行為の発生状況(特定妨害行為の件数等)等を踏まえて効果を検証することが考えられる。</p>
<p>4. 副次的な影響及び波及的な影響の把握</p>	<p>特定社会基盤事業に係る政令の定め方並びに特定重要設備及び重要維持管理等に係る主務省令の定め方によっては、一部の特定社会基盤事業者又は特定重要設備の一部の供給者等に過度な負担を与え、競争関係に影響を及ぼし得る。</p> <p>このため、「特定妨害行為の防止による特定社会基盤役務の安定的な提供の確保に関する基本指針(令和5年4月28日閣議決定)」において、これらの政令及び主務省令の策定に当たっては、平時から関係事業者等と必要なコミュニケーション・連携を図ることに加え、経済団体、学識経験者、関係行政機関等の知見を有する者の意見を十分に聴くとともに、パブリック・コメント制度を活用し、多様な意見を適切に考慮することとしている。</p>
<p>5. 費用と効果(便益)の関係</p>	<p>当該規制の導入に際して、一定の遵守費用及び行政費用並びに副次的な影響及び波及的な影響の発生が見込まれる。</p> <p>一方で、一般港湾運送事業について、特定社会基盤事業者による特定社会基盤役務の安定的な提供に支障が生じた場合には、国家及び国民の安全を損なう事態を生ずるおそれが大きいと、当該規制を採用することが適当である。</p>
<p>6. 代替案との比較</p>	<p>当該規制の代替案としては、次のような代替案が想定される。</p> <p>[代替案の内容] 港湾運送事業法に基づく一般港湾運送事業の許可基準に、サイバーセキュリティ対策を適切に実施する旨を追加する。</p> <p>[費用] ・遵守費用 サイバーセキュリティ対策を実施するための遵守費用が必要となると考えられる。</p> <p>・行政費用 一般港湾運送事業の許可申請をした事業者がサイバーセキュリティ対策を適切に実施するかどうか審査するための費用が必要となると考えられる。</p> <p>なお、経済安全保障推進法では、内閣総理大臣への協議等を含め政府全体として経済安全保障に関する知見を共有しつつ制度運用を行うこととしているが、一般港湾運送事業者が重要設備に関して実施するサイバーセキュリティ対策に対する審査を、港湾運送事業法を所管する国土交通省が独自に対応する場合、政府内の他の行政機関からの円滑な情報提供に関して新たな枠組みが必要となること等から、③よりも多くの行政費用が必要となるものと考えられる。</p> <p>[効果(便益)] サイバーセキュリティ対策に関する事項を一般港湾運送事業の許可基準に追加するだけでは、事業許可を受けた一般港湾運送事業者が重要設備の導入又は維持管理・操作の委託を行う場合において、事前審査や確認が行われないこととなるため、経済安全保障推進法で定める特定妨害行為に相当する行為の手段として使用されるおそれが大きい当該設備の導入又は維持管理・操作の委託が行われるおそれがある。この結果、一般港湾運送事業者の役務の安定的な提供に支障が生じ、これによって国家及び国民の安全を損なう事態を生ずるおそれが高まる。</p> <p>[副次的な影響及び波及的な影響] 副次的な影響及び波及的な影響は生じないと考えられる。</p> <p>[費用と効果(便益)の比較] 経済安全保障に関する政府内の他の行政機関からの円滑な情報提供に関する新たな枠組みのための費用が追加で発生する一方で、一般港湾運送事業者の役務の安定的な提供に支障が生じることによって国家及び国民の安全を損なう事態を生ずるおそれが高まることから、費用は大きいものの、得られる効果は少ない。</p> <p>[規制案と代替案の比較] 規制案と代替案を比較すると、代替案の方は便益が減少し、かつ、追加的な費用が必要となることから、規制案を採用することが適当である。</p>

7. その他の関連事項	<p>国土交通省が開催したコンテナターミナルにおける情報セキュリティ対策等検討委員会の取りまとめにおいて、コンテナターミナルで使用されるオペレーションシステム(TOS)について、「“役務の安定的な提供を妨害する行為の手段として我が国の外部から使用される”おそれがないと言えない」、「コンテナターミナルは我が国の物流において重要な役割を果たしていることから、規模が特に大きい港湾において一般港湾運送事業者が使用するTOSについては、その機能が停止・低下し、荷役作業に支障が生じた場合、影響が甚大となるおそれがある」とされ、これらを踏まえ、「コンテナターミナルにおいてTOSを使用して役務の提供を行う一般港湾運送事業を経済安全保障推進法の対象事業とすることが必要であると考えられる」とされた。</p> <p>(参考)コンテナターミナルにおける情報セキュリティ対策等検討委員会(国土交通省) 取りまとめ https://www.mlit.go.jp/kowan/content/001719866.pdf 会議資料等 https://www.mlit.go.jp/kowan/kowan_mn2_000006.html</p> <p>また、内閣官房・内閣府が開催した経済安全保障法制に関する有識者会議(第9回)において、一般港湾運送事業を対象事業に追加する方向で検討することについて委員からの異論がなかった。</p> <p>(参考)経済安全保障法制に関する有識者会議(内閣官房・内閣府) 会議資料等 https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/keizai_anzen_hosyohousei/4index.html</p>
8. 事後評価の実施時期等	<p>施行後3年を目途として事後評価を行い、本規制の施行の状況を勘案し、必要があると認めるときは、本規制について検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずるものとする。</p>
備考	