

規制の事前評価書

評価実施日：平成24年2月17日

政策	海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律等の一部を改正する法律案		
担当課	総合政策局海洋政策課 海事局安全基準課 海上保安庁環境防災課	担当課長名	海洋政策課長 大石英一郎 安全基準課長 平原祐 環境防災課長 七尾英弘
規制の目的、内容、必要性等	<p>① 法令案等の名称・関連条項とその内容 海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律（以下「海防法」という。）</p> <p>I. 二酸化炭素放出抑制航行手引書を作成し国土交通大臣の承認を受けることの義務付け（第19条の25） II. 二酸化炭素放出抑制指標を算定し国土交通大臣の確認を受けることの義務付け（第19条の26） III. 国際二酸化炭素放出抑制船舶証書の交付、証書を有しない船舶の航行禁止（第19条の27及び第19条の28） IV. 国際二酸化炭素放出抑制船舶証書等の備置きの義務付け（第19条の29） V. 証書の返納命令等（第19条の31）</p> <p>② 規制の目的 1973年の船舶による汚染の防止のための国際条約に関する1978年の議定書（以下「マルポール条約」という。）附属書VI（船舶による大気汚染の防止のための規則）の改正に対応するもの。</p> <p>③ 規制の目的に関係する目標</p> <p>a 関連する政策目標 3 地球環境の保全</p> <p>b 関連する施策目標 9 地球温暖化防止等の環境の保全を行う</p> <p>c 関連する業績指標 なし</p> <p>d 業績指標の目標値及び目標年度 なし</p> <p>e 規制により達成を目指す状況についての具体的指標 国際海運からの二酸化炭素放出量は、何らの対策も講じない場合と比較し、2030年で20%以上、2050年で30%以上の削減が見込まれる。 * IMO（国際海事機関）試算</p> <p>④ 規制の内容</p> <p>I. 関係 [規制の新設] 日本国領海等（日本国の内水、領海又は排他的経済水域）のみを航行する船舶以外の船舶であって、一定の総トン数（400トン。省令で規定）以上のもの（以下「二酸化炭素放出抑制対象船舶」という。）を日本国領海等以外の海域において航行の用に供しようとするときは、当該船舶の船舶所有者は、二酸化炭素放出抑制航行手引書を作成し、国土交通大臣の承認を受けなければならないこととする（第19条の25第1項）。二酸化炭素放出抑制航行手引書は、実際の航行において船舶から放出される二酸化炭素を抑制することを目的として作成されるものであり、以下の事項を記載したものとする（第19条の25第2項）。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 船舶の航行に係る二酸化炭素の放出を抑制するための措置に関する事項 ・ 上記の措置を定める上で重要な情報となる二酸化炭素放出抑制指標（下記II.（第19条の26）により二酸化炭素放出抑制指標の確認が要求される船舶に限る。） 		

II. 関係 [規制の新設]

二酸化炭素放出抑制対象船舶の船舶所有者は、二酸化炭素放出抑制航行手引書の承認を受けようとするときは、あらかじめ、一定の条件下（波や風のない状況において貨物を満載した場合等（国土交通省令で規定）における二酸化炭素の放出量を示す二酸化炭素放出抑制指標が、国土交通省令で定める技術上の基準により算定されていること及び船舶の用途、載貨重量トン数等に応じて国土交通省令・環境省令で定める基準に適合していることについて、国土交通大臣の確認を受けなければならないこととする。（第19条の26第1項）

ただし、漁船等の航海の態様が特殊な船舶及び電気推進機関等の特殊な推進機関を備える船舶（詳細は国土交通省令で規定）については、当該規制の適用を除外することとする。（第19条の26第2項）

III. 関係 [規制の新設]

二酸化炭素放出抑制航行手引書の承認を受けた二酸化炭素放出抑制対象船舶については、国際二酸化炭素放出抑制船舶証書を交付することとし（第19条の27第1項）、有効な国際二酸化炭素放出抑制船舶証書の交付を受けていない二酸化炭素放出抑制対象船舶は、日本国領海等以外の海域において航行の用に供してはならないこととする（第19条の28第1項）。船舶の用途等、証書に付される条件（第19条の27第3項）に従わない場合も、同様とする（第19条の28第2項）。ただし、二酸化炭素放出抑制指標の確認又は海防法に基づく法定検査等のために試運転を行う場合には、有効な国際二酸化炭素放出抑制船舶証書の交付を受けていない場合であっても、日本国領海等以外の海域において航行の用に供することができることとする（第19条の28第3項）。

IV. 関係 [規制の新設]

国際二酸化炭素放出抑制船舶証書の交付を受けた船舶所有者は、当該二酸化炭素放出抑制対象船舶内に当該国際二酸化炭素放出抑制船舶証書及び上記I.により承認を受けた二酸化炭素放出抑制航行手引書を備え置かなければならないこととする（第19条の29）。

V. 関係 [規制の新設]

国土交通大臣は、二酸化炭素放出抑制対象船舶に備え置かれた二酸化炭素放出抑制航行手引書が上記I.の要件に適合しなくなったと認めるとき、又は当該二酸化炭素放出抑制対象船舶の二酸化炭素放出抑制指標が上記II.の基準に適合しなくなったと認めるときは、船舶所有者に対して必要な措置をとるよう命令することができることとする（第19条の31第1項）。また、当該命令に従わない場合には、国土交通大臣は、当該二酸化炭素放出抑制対象船舶の航行停止等を命令することができる（第19条の31第2項）とともに、国土交通大臣が指定する国土交通省の職員は、即時に当該命令を行うことができることとする（第19条の31第3項）。

⑤ 規制の必要性

1. 国際海事機関（IMO）では、船籍を容易に変更できる外航海運の特徴等を踏まえ、国レベルの枠組みではなく個々の船舶に対して、国際的に統一された二酸化炭素の放出抑制に係る規制の枠組みについて検討を行い、今般、船舶からの油、有害液体物質、廃棄物等の排出及び排出ガスの放出、船舶の構造・設備についての規制により船舶からの汚染を防止しようとするマルポール条約附属書VIの改正案が採択され、平成25年1月1日に発効することとされた。今般、我が国としても、船舶からの二酸化炭素の放出を抑制するための措置を講ずることが必要であり、当該規制を設けない場合には、船舶からの二酸化炭素の放出により地球温

	<p>暖化が進むおそれがある。(＝目標と現実のギャップ)</p> <p>2. 我が国はこれまで、海防法等を国内担保法として、マルポール条約の規定に基づき、船舶、海洋施設及び航空機からの海洋への油、有害液体物質、廃棄物（ふん尿等含む）の排出規制、船舶からの大気汚染物質、オゾン層破壊物質の排出規制等を担保してきているところであるが、国際海運からの二酸化炭素放出に係る規制については、国内法における担保がなされていない状況にある。(＝原因分析)</p> <p>3. このため、船舶からの二酸化炭素の放出を抑制するための実効性ある取組みを励行させるため、一定の船舶に対して、二酸化炭素放出抑制のための取組み等を記載した二酸化炭素放出抑制航行手引書の作成及び備置き等の義務付け、一定の条件下で船舶を航行させた場合における当該船舶からの二酸化炭素放出量を示す二酸化炭素放出指標の算定及び基準適合の義務付け等の措置を講ずる必要がある。(＝課題の特定)</p> <p>4. 具体的な規制の内容、手段等については、規制を受ける者の負担の適正化を図りつつ、当該規制を実効性あらしめるため、④ I～Vのとおりとする。(＝規制の具体的内容)</p>
<p>想定される代替案</p>	<p>規制を設けないこととすること（条約改正に対応した規制であるため、条約の内容と異なる独自の規制は代替案として想定されないため。）</p>
<p>規制の費用</p>	<p>① 当該規制案における費用の要素</p> <p>a 遵守費用 二酸化炭素放出抑制航行手引書については作成後に承認を受ける必要があり、二酸化炭素放出抑制指標については算定後に確認を受ける必要があることから、これらにかかる費用が船舶所有者に発生。</p> <p>b 行政費用 二酸化炭素放出抑制航行手引書の承認、二酸化炭素放出抑制指標の確認及び二酸化炭素放出抑制船舶証書の交付に係る事務手続が国に発生。</p> <p>c その他の社会的費用 なし</p> <p>② 代替案における費用の要素</p> <p>a 遵守費用 なし</p> <p>b 行政費用 なし</p> <p>c その他の社会的費用 我が国として船舶からの二酸化炭素放出を抑制するための規制を設けることができない場合、船舶から放出される二酸化炭素による地球温暖化につながるおそれがあるほか、我が国の船舶が国際条約の基準に違反した状態となるため、当該船舶が外国の港に入港し、寄港国によるポートステートコントロールを受けた際に、当該船舶に対する是正命令等の発出、拘留等が行われるおそれがあり、船舶の運航が阻害される可能性がある。さらに、国際条約の不履行状態に陥ることにより、海事分野における我が国のプレゼンスの著しい低下をもたらすおそれがある。</p>
<p>規制の便益</p>	<p>① 当該規制案における便益の要素 国際海運からの二酸化炭素放出量は、何も対策を取らない場合の排出量と条約改正後の排出量を比較し、2030年で20%以上、2050年で30%以上の削減が見込まれる。</p> <p>② 代替案における便益の要素 なし</p>

<p>規制の効率性 (費用と便益の関係の分析)</p>	<p>今般の二酸化炭素放出抑制航行手引書に係る規制の遵守費用は、総トン数 400 トン以上のものに対象を限定しており、二酸化炭素放出量に占める寄与度が小さい小型船舶は対象から除外しているほか、記載すべき事項についても、個々の船舶の事情・特性に応じたものであることを重視し、特定の要求事項は設けないこととしているほか、作成者の負担とならないよう、可能な限り記載例等を提供していくことを予定している。また、施行日前に建造契約が結ばれた船舶（現存船）については、施行日後最初に行われる海防法上の定期検査又は中間検査まで本規制の適用を猶予されるため、現存船の対応のための準備期間も確保される。したがって、規制対象者にとっては大きな負担とはならない。船舶所有者に特に大きな負担を強いるものではない。</p> <p>また、二酸化炭素放出抑制指標は、対象となる船舶が特定されれば、船舶の用途、大きさ等に応じて与えられる計算式によって一義的に算出することが可能なものである。ただし、当該指標の算定方法は貨物船や旅客船をモデルとしたものであり、航海の態様が特殊な漁船等については有効な情報とならず、電気推進・タービン推進等の特殊な推進機関を有する船舶については、現状では精緻な指標を得ることができないため、これらの船舶については規制の対象から除外することとしているほか、当該指標の算定には、建造段階における試験等で得られる値を用いることから、現存船についても上記Ⅱ. の規制の適用を免除することとしている。したがって、過剰な規制又は達成困難な規制とはならない。</p> <p>さらに、行政費用についても、行政事務の大幅な増大、それに伴う行政サービスの遅延・質の低下等につながる程度のものではなく、検査制度の合理化と併せて措置することにより、現行の体制で対応可能であるため、費用の負担は僅少である。</p> <p>代替案によった場合、規制を設けないことにより、我が国の船舶が国際条約において要求されている手引書及び証書を備え置いていない、二酸化炭素放出指標を算定していない、当該指標が国際条約の要求水準に達していない等の事態が生じた場合、当該船舶が外国の港に入港し、寄港国によるポートステートコントロールを受けた際に、当該船舶に対する是正命令等の発出、拘留等によって船舶の運航が阻害されるおそれがあり、これによる経済的損失は極めて大きい。また、国際条約の不履行による我が国の海事分野におけるプレゼンスの低下は、将来にわたって我が国海事産業の国際競争力の低下を招くおそれがある。</p> <p>したがって、代替案を含め、規制による費用と便益を勘案すると、今回の規制の案が目標の達成にとって必要かつ十分なものであるといえる。</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 なし</p> <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 なし</p>
<p>事後評価又は事後検証 の実施方法及び時期</p>	<p>船舶から放出される二酸化炭素による地球温暖化の防止のための規制の今後のあり方については、IMOにおいて、2015年に基準のあり方等について再び検討が行われる予定であることから、これに対応した見直しを行う。</p>
<p>その他 (規制の有効性等)</p>	<p>① 規制の有効性 今般の規制は、国際基準を反映して各国が一斉に担保するものであること、国内法としても、個々の船舶の船舶所有者に対して強制力をもった直接的な規制体系を有する海防法において措置する予定であることから、有効である。</p>

