

規制の事前評価書

評価実施日：平成28年11月8日

政策	海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律施行令の一部を改正する政令案		
担当課	総合政策局海洋政策課	担当課長名	英 浩道
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 船舶等からの油、有害液体物質、汚水及び廃棄物（以下「油等」）の排出規制について、南極海域及び北極海域における基準を強化するもの。（海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律施行令第1条の8、第1条の9、第3条、第4条、第4条の2及び関係別表関連）</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（マルポール条約）附属書Ⅰ、Ⅱ、Ⅳ及びⅤ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 style="margin-left: 20px;">a 関連する政策目標 Ⅱ 良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現</p> <p style="margin-left: 20px;">b 関連する施策目標 4 海洋・沿岸域環境や港湾空間の保全・再生・形成、海洋廃棄物処理、海洋汚染防止を推進する</p> <p style="margin-left: 20px;">c 関連する業績指標 —</p> <p style="margin-left: 20px;">d 業績指標の目標値及び目標年度 —</p> <p style="margin-left: 20px;">e 規制により達成を目指す状況についての具体的指標 —</p> <p>④ 規制の内容 【規制の強化・拡充】マルポール条約の改正に対応し、以下のとおり極海域における船舶からの油等の排出規制について、南極海域及び北極海域における基準を強化するもの。</p> <p style="margin-left: 20px;">（1）船舶からの油及び有害液体物質の排出禁止（第1条の8、第1条の9、別表第1の7関係） ・北極海域においても、南極海域と同様に排出禁止とする。</p> <p style="margin-left: 20px;">（2）船舶からのふん尿の排出規制の強化（第3条、別表第2関係） 南極海域に現行より厳しい基準を適用するとともに、北極海域にも新たに南極海域と同じ基準を適用する。具体的には、 ・極海域の航行頻度が多いと想定される船舶又は一定以上の旅客定員の船舶について、浄化したふん尿以外は排出禁止とする。 ・排出可能な場合の海域の距離を測る起点として、領海の基線に加え、氷棚及び定着氷を追加する。</p> <p style="margin-left: 20px;">（3）船舶からの廃棄物の排出規制の強化（第4条、第4条の2、別表第2の2、別表第3関係） 南極海域に現行より厳しい基準を適用するとともに、北極海域にも新たに南極海域と基本的に同じ基準を適用する。具体的には、 ・排出可能な場合の海域の距離を測る起点として、領海の基線に加え、氷棚及び定着氷を追加する。</p>		

	<ul style="list-style-type: none"> ・食物くずの排出について、北極海域においても、南極海域と同様に12海里以遠の海域においてのみ排出可能とする。また、南極海域及び北極海域ともに、氷上への排出を禁止する。 ・貨物艙残留物の排出及び洗浄水の排出について、北極海域においても、南極海域と同様に特定船舶（極海域内のみを航行し、かつ廃棄物を陸地処理できない船舶）以外は排出禁止とする。 ・動物の死体について、北極海域においても、南極海域と同様に排出禁止とする。 <p>(4) 海洋施設からの廃棄物の排出規制の強化（別表第4関係）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・食物くずの排出について、北極海域においても、南極海域と同様に12海里以遠の海域においてのみ排出可能とする。 <p>⑤ 規制の必要性</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 極海域は気象海象条件が厳しく、その沿岸域や生態系は船舶の運航等の活動に対して脆弱である。我が国においても極海域の海洋環境を保全することは必要であり、当該規制を設けない場合には船舶からの油等の排出により極海域の海洋汚染の被害を拡大させるおそれがある。（目標と現実のギャップ） 2 船舶からの汚染の防止に関する現在の規制は、極海域の特殊な海洋環境に対し十分ではなく、南極海域では現状規制が弱く、北極海域においては他の一般の海域と同程度の規制となっている。（＝原因分析） 3 このため、国際海事機関（IMO）では、極海域の船舶の航行に伴う安全及び環境上のリスクについて規制を行うポーラーコードのうち、海洋環境の保全に関する規制部分について、船舶からの油等の排出についての規制により船舶からの汚染を防止するためのマルポール条約附属書の改正案を採択し、平成29年1月1日より発効予定である。我が国においてもこれに対応し、極海域における船舶からの油等の排出について海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律施行令を改正し、新たな規制を設ける必要がある。（＝課題の特定） 4 よって、④（1）～（4）の規制を行うものである。（＝規制の具体的内容）
想定される代替案	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。
規制の費用	<p>① 当該規制案における費用の要素</p> <ol style="list-style-type: none"> a 遵守費用 極海域を航行する船舶で新たな排出基準に未対応の船舶はこれに対応するための船舶の設備整備及び特定の船舶にあってはふん尿等の排出の承認に係る事務手続きが発生。（改正後の別表第二中の規定） b 行政費用 特定の船舶からのふん尿等の排出の承認に係る事務手続きが発生。（改正後の別表第二中の規定） c その他の社会的費用 なし
規制の便益	<p>① 当該規制案における便益の要素</p> <p>規制を実施することで極海域の海洋環境保全に資する。</p>

<p>規制の効率性 (費用と便益の関係の分析)</p>	<p>極海域における船舶等からの油等の排出の規制を強化することから、当該規制が適用される船舶については必要に応じ新たな排出基準に適合する設備の整備等に要する費用は生じるが、本規制案により極海域の海洋環境の保全に資することができる。 このため、規制による便益は規制による費用を大きく上回ると言える。</p>
<p>有識者の見解、 その他関連事項</p>	<p>昨年5月に国際海事機関の第68回海洋環境保護委員会において、各国政府代表等による検討の結果、極海域における船舶からの油等の排出基準について、現行の規制より厳しい基準を平成29年1月1日より適用することを内容とするマルポール条約附属書の改正案が採択された。 今回の基準の改正は同基準に対応するものである。</p>
<p>事後評価又は事後検証 の実施方法及び時期</p>	<p>船舶による海洋環境の汚染については、我が国も参加する国際会議の場で主に議論し、これに対応して我が国においても必要に応じ評価又は検証を行っていく。</p>
<p>その他 (規制の有効性等)</p>	<p>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同じ規制を行うものであること、国内においては法令による強制力を持ったかたちで基準を担保するものであることから有効である。</p>