

規制の事前評価書（簡素化 B）

法令案の名称：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

規制の名称：カナダ北極海排出規制海域及びノルウェー海排出規制海域における船舶からの窒素酸化物の放出規制の強化及び燃料油中の硫黄分濃度の基準の強化（海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律施行令第 11 条の 7 及び第 11 条の 10 関係）

規制の区分：新設 拡充 緩和 廃止

担当部局：国土交通省海事局海洋・環境政策課、総合政策局海洋政策課

評価実施時期：令和 7 年 9 月 19 日

- ★ 本様式を利用するに当たり、下記表に掲げる iii～v のいずれの要件に該当するか、番号を記載してください。また、当該要件を満たしていると判断される理由を記載してください。

(該当要件) <u>iii</u>
(該当理由) ・ 1973 年の船舶による汚染の防止のための国際条約附属書 VI（船舶による大気汚染の防止のための規則）の改正に対応するため。

表：規制の事前評価書（簡素化）の適用要件

NO	該当要件
iii	国際条約等の批准等に基づく措置であって、その内容に裁量の余地がないもの（様式 2—②）
iv	他の法令で具体的な規制内容が定まるものであって、評価対象となる規制の規定が含まれる法令ではその内容に裁量の余地がないもの（様式 2—②） ・ 具体の規制内容は下位法令に委任しているもの ・ ある規制の内容を他の法令から準用している場合であって、当該法令の改廃に伴い、当該規制の内容を機械的に改廃する必要があるもの
v	科学的知見に基づく措置であって、その内容に裁量の余地がないもの（様式 2—②） ・ 研究者等専門家の知見や実証実験結果といった科学的知見に基づく措置であって、その内容、度合い等について行政に裁量の余地がないもの。ただし、当該措置により重要な効果の喪失や重要な行動変容など※が発生する可能性があるものについては適用しない。 ※ 例えば、ある物質を規制することで、これまで医療など有益な用途に使っていたものが使えなくなる、代替された別物質がまた異なる負担をもたらす可能性が高いなどが想定される。

1 規制の必要性・有効性

【新設・拡充】

＜法令案の要旨＞

- ・ 船舶の原動機からの窒素酸化物の放出量に係る放出規制の強化（海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律施行令（昭和 46 年政令第 201 号。以下、「海防法施行令」という。）第 11 条の 7）
- ・ 船舶において使用する燃料油に係る硫黄分濃度の基準の強化（海防法施行令第 11 条の 10）

＜規制を新設・拡充する背景、発生している課題とその原因＞

- ・ 船舶からの油、廃棄物、排気ガス等の排出については、海洋環境を保護する観点から「千九百七十三年の船舶による汚染の防止のための国際条約」（以下「マルポール条約」という。）において国際的な規制が合意されており、具体的な規制の内容を定めるマルポール条約の各附属書が、国際海事機関（IMO）の海洋環境保護委員会（MEPC）において定期的に改正されている。
- ・ マルポール条約について、我が国では、海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律（昭和 45 年法律第 136 号。以下「海防法」という。）を中心に担保しており、我が国領海及び排他的経済水域にある船舶のほか、所在を問わず日本国籍船舶に適用している。

＜必要となる規制新設・拡充の内容＞

- ・ 海防法第 19 条の 3 及び海防法施行令第 11 条の 7 の規定により、窒素酸化物について、放出海域並びに原動機の種類、能力及び用途に応じ、一般海域における規制値と、指定海域における規制値（以下「上乘せ規制」という。）を定めている。

今般、上乘せ規制が適用される指定海域として、カナダ北極海排出規制海域及びノルウェー海排出規制海域を追加し、これらの海域を航行する船舶に設置される原動機に、上乘せ規制を適用することとする。

- ・ 海防法第 19 条の 21 及び海防法施行令第 11 条の 10 の規定により、船舶において使用する燃料油に係る硫黄分の濃度その他の品質について海域ごとの基準が定められるとともに、当該基準に上乘せした特別の硫黄分濃度の基準（以下「上乘せ基準」という。）を適用する海域として 5 海域が定められている。

今般、上乘せ基準を適用する海域としてカナダ北極海排出規制海域とノルウェー海排出規制海域を追加し、これらの海域において使用する燃料油中の硫黄分濃度の基準を強化する。

2 効果（課題の解消・予防）の把握

【新設・拡充】

- ・ 船舶からの窒素酸化物の放出を抑制するための規制及び船舶において使用する燃料油に係る硫黄分濃度の基準を強化することにより、当該海域を航行する規制対象日本船舶からの窒素酸化物の放出量は従前と比較して約 75%削減されることが想定されるとともに硫黄酸化物の放出量は従前と比較して約 80%削減されることが想定され、大気汚染の防止に資するものとなる。また、当該規制を拡充することにより、国際基準に則った基準を我が国の船舶が遵守することになり、国際条約違反の状態となることを回避し、外国の港においてポートステートコントロールを受けた際に、是正命令等を発出され、我が国の船舶の運航が阻害されるおそれなくなり、その場合の経済的損失を回避することができる。

3 負担の把握

【新設・拡充】

<遵守費用>

- ・ 原動機からの窒素酸化物の放出量に係る放出基準が強化されることから当該規制が適用される船舶については原動機の設置費用が上がる可能性があることから、新たな遵守費用としてそれらにかかる費用が生じることとなる。
- ・ 船舶において使用する燃料油に係る硫黄分濃度の基準が強化されることから、拡充された海域を航行する船舶にあっては、使用することができる燃料が限定され燃料費が上がる可能性がある。これは、①拡充された海域を航行するか否か、②航行する場合には、どの経路・距離をとるか、③速力を何ノットで航行するか、④航行時の気象条件、⑤当該船舶の船齢による燃費の悪化など、多種多様の乱数が存在し、これにより船舶の燃料の消費量が大きく変わることから、過去と未来の比較が不可能であり、費用の定量化は困難であるが、遵守費用は追加で発生することが予想される。

<行政費用>

- ・ 行政においては、原動機からの窒素酸化物の放出の確認について、海防法に基づく船舶の検査等において、国土交通大臣（船舶検査官に委任）が、船舶に設置された原動機が海防法施行令に定める放出基準に適合しているかどうかの確認を行うこととなるが、当該確認については船舶検査官が船舶検査を実施する際の作業の一部としてすでに実施している。また、使用燃料の硫黄分濃度が基準に適合しているかについては、行政職員が船舶への立入検査等の際に燃料供給証明書（燃料の性状表）の確認を行うが、これについても既に実施しているものであるため、いずれも体制強化等を行うことなく対応できるものであり、費用は生じない。

<その他の負担>

- ・ なし。

4 利害関係者からの意見聴取

【新設・拡充、緩和・廃止】

意見聴取した 意見聴取しなかった

（意見聴取しなかった理由）

- 具体の規制内容は下位法令に委任するため、意見聴取する中身がない
- 遵守費用が発生せず、意見聴取する理由がない
- 参加者の抽出又は参集が困難なため、別途、アンケート調査を行っている
- 他の府省で、別途、関連する意見聴取を行っており、それを参考としている
- その他
（具体の理由： ）

<主な意見内容と今後調整を要する論点>

- ・ 特になし

<関連する会合の名称、開催日>

- ・ 2023年度海事の国際動向に関する調査研究（海洋汚染防止関係）第4回委員会（令和6年3月1日）
- ・ 2024年度第1回海事の国際動向に関する調査研究委員会（海洋汚染防止関係）（令和6年9月5日）

<関連する会合の議事録の公表>

- ・2023 年度海事の国際動向に関する調査研究事業報告書（公益社団法人 日本海難防止協会）
https://www.nikkaibo.or.jp/pdf/R05_03.pdf
- ・2024 年度海事の国際動向に関する調査研究事業報告書（公益社団法人 日本海難防止協会）
https://www.nikkaibo.or.jp/pdf/R06_03.pdf

5 事後評価の実施時期

【新設・拡充、緩和・廃止】

- ・ 当該新規制については、経過措置により規制の適用が最も遅い令和 12 年から 5 年後の令和 17 年に事後評価を行う。ただし、船舶による大気汚染の防止のための規制については、国際会議で議論され、国際条約として反映されるものであることから、当該規制が継続されるべきか否かの検討は我が国のみで検証することは不可能であるため、当該規制に係る条約の失効又は我が国の脱退がない限り継続されるべきと判断する。