

規制の事前評価書(簡素化)(要旨)

法律又は政令の名称	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	(1)北極海域における重質油を積載した船舶の航行の禁止(第1条の11関係) (2)地中海排出規制海域における船舶において使用する燃料油中の硫黄分濃度の基準の強化(第11条の10関係) (3)紅海海域及びアデン湾海域におけるタンカーからの貨物油を含む水バラスト等の排出の禁止(別表第1の5関係) (4)紅海海域における船舶からの汚水の排出の禁止、食物くずの粉碎式排出方法による排出の義務化等(別表第2の2及び別表第3関係)
規制の区分	改正(拡充)
担当部局	国土交通省総合政策局海洋政策課
評価実施時期	令和6年4月22日
簡素化した規制の事前評価の該当要件	iii
規制の目的、内容及び必要性等	<p>(1)北極海域における重質油を積載した船舶の航行の禁止 【規制内容】 北極海域においては、重質油を積載した船舶を航行してはならないこととする。 (従来:無規制) 【必要性】 本規制を実施しない場合、北極海域に重質油が持ち込まれることとなる。北極海域は低温であり、油の分解能力が他の海域に比べても低いため、油流出事故が発生した場合に同海域において長期間にわたり甚大な海洋環境汚染をもたらすこととなる。</p> <p>(2)地中海排出規制海域における船舶において使用する燃料油中の硫黄分濃度の基準の強化 【規制内容】 地中海排出規制海域においては、船舶に燃料油を使用するときは、硫黄分の濃度が質量百分率0.1パーセント以下であること等の基準に適合する燃料油を使用しなければならないこととする。 (従来:0.5パーセント以下であること等) 【必要性】 本規制を実施しない場合、基準を満たさない燃料油の燃焼により硫黄酸化物や粒子状物質が地中海排出規制海域の大気中に放出されることとなる。地中海排出規制海域は湾状の海域であり、多数の船舶が航行するため、同海域において長期間にわたり酸性雨の発生等の大気汚染をもたらすこととなる。</p> <p>(3)紅海海域及びアデン湾海域におけるタンカーからの貨物油を含む水バラスト等の排出の禁止 【規制内容】 紅海海域及びアデン湾海域においては、タンカーから貨物油を含む水バラスト等を排出してはならないこととする。 (従来:所定の要件を満たせば排出可能) 【必要性】 本規制を実施しない場合、紅海海域及びアデン湾海域においてタンカーからの貨物油が排出されることとなる。紅海海域及びアデン湾海域は湾状の海域であるため、同海域において長期間にわたり海洋環境汚染をもたらすこととなる。</p> <p>(4)紅海海域における船舶からの汚水の排出の禁止、食物くずの粉碎式排出方法による排出の義務化等 【規制内容】 紅海海域においては、貨物倉残留物、動物の死体及び汚水の排出について原則禁止とするとともに、食物くずの排出について12海里以遠での粉碎式排出方法による排出を求めることとする。 (従来:貨物倉残留物、動物の死体及び汚水は所定の要件を満たせば排出可能、食物くずは3海里以遠での粉碎式排出方法又は12海里以遠での無規制の排出) 【必要性】 本規制を実施しない場合、紅海海域において本来の規格を満たさない廃棄物が排出されることとなる。紅海海域は湾状の海域であるため、同海域において長期間にわたり海洋環境汚染をもたらすこととなる。</p>

直接的な費用の把握	
(遵守費用)	<p>排他的経済水域における海洋環境保全に関しては、沿岸国の管轄権が認められている。本規制が対象とする海域はいずれもマルポール条約の締約国の排他的経済水域であり、仮に我が国が法令で本規制を導入しなかったとしても、いずれにせよ、同海域を航行する船舶は対応が必要となる。このため、我が国が本規制を導入することに伴う遵守費用を定量的に算定することは困難である。</p> <p>なお、日本籍船において、(1)については、そもそも加熱しなければ使用することのできない重質油を燃料として寒冷地である北極海域を航行すること自体が想定し得ないこと、(3)については、貨物油を含む水バラスト及びビルジを発生し得る船舶が国際航行の用に供されることが想定されず、貨物油を含む貨物倉の洗浄水も通常の航海においてあえて紅海海域又はアデン湾海域で排出しなければならない状況が想定し難いこと、(4)については、食物くずを通常の航海においてあえて紅海海域で排出しなければならない状況が想定し難いことから、いずれも遵守費用は発生しないものと考えられる。また、(2)については、長大な航海路のうちの一部である地中海排出規制海域についてのみ低硫黄燃料油の使用を義務付けるものであるところ、船舶上の設備面においても既に他の排出規制海域を対象とした装置が整備されていること、燃料油の入手経路についても地中海を含め整備されていることから、遵守費用は軽微であると考えられる。</p>
(行政費用)	<p>日本籍船は定期的な船舶検査の受検が義務づけられており、本規制の遵守状況の確認も同検査等の中で行うことが想定されることから、本規制の導入に伴う行政費用は軽微である。</p>
副次的な影響と波及的な費用の把握	<p>本規制を各締約国が確実に実施することにより、地球規模で環境が保全される。</p>
その他関連事項	<p>該当事項はない。一方で、本規制の前提となる国際議論の準備段階においては、関係業界団体を含む我が国全体の意見を踏まえて対応してきたところである。</p>
事後評価の実施時期等	<p>最も施行の遅い規制の施行日から5年後に事後評価を実施する。</p>
備考	