

## 規制の事前評価書（簡素化）

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：新設、改正（拡充）、緩和、廃止 ※いずれかに○印を付す。

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

### 1 簡素化した規制の事前評価の該当要件

#### ① 簡素化した規制の事前評価の該当要件

該当要件：iii

※ 以下の表1を確認の上、該当する要件の番号を記載すること。

表1：簡素化した規制の事前評価の該当要件

番号	該当要件
i	<p><b>規制の導入に伴い発生する費用が少額</b></p> <p>遵守費用が年間10億円（※）未満と推計されるもの。</p> <p>※ 設備投資に関しては、一定の設備投資を伴う規制の場合は、初年度を中心とした設備投資額の総額を対象とする。また、初期の設備投資を必要としない規制の場合は、10年間程度の設備の維持管理費用の総額を目安とする。</p> <p>● 「3. 直接的な費用の把握」④において、金銭価値化した遵守費用を記載すること。</p>
ii	<p><b>規制緩和措置であり、副次的な影響が無視できるもの</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>副次的な影響が十分に小さいことが予想されるもの。</li> <li>副次的な影響を小さくするための行政による監視措置が十分に考慮されているもの。ただし、行政費用が大きく増加することが予想される場合は、簡素化した評価の中で、行政費用は可能な限り定量化して推計することが望まれる。</li> </ul> <p>● 「4. 副次的な影響及び波及的な影響の把握」⑥において、副次的な影響（社会に対する負の影響）が小さいことを記載すること。</p>

iii	<p><b>国際条約批准に伴う規制であって裁量余地のないもの</b></p> <p>国際条約の批准に伴い、我が国において履行するため導入することとした規制であって、批准国として裁量の余地がなく機械的に整備するものであるもの。</p> <p>● 「2. 規制の目的、内容及び必要性」③において裁量余地がないこと及び「3. 直接的な費用の把握」④において金銭価値化した遵守費用の推計を記載すること。</p>
iv	<p><b>国内法に基づく下位法令により導入される規制であって裁量余地のないもの</b></p> <p>我が国の法律により規制を導入されることが決定されているものの、具体的要件については政令に委任されていることに伴い導入される規制であって、裁量の余地がなく機械的に整備するものであるもの。</p> <p>● 「2. 規制の目的、内容及び必要性」③において裁量余地がないこと及び「3. 直接的な費用の把握」④において金銭価値化した遵守費用の推計を記載すること</p>
v	<p><b>科学的知見に基づき導入される規制であって、行政裁量の余地がないもの</b></p> <p>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を根拠に導入される規制であって、その内容、度合い等について行政の裁量余地がないもの。</p> <p>ただし、規制の導入により副次的な影響（重要な効果（便益）の喪失、重要な行動変容（代替）等）（※）が発生する可能性があるものについては適用しない。</p> <p>※ 例えば、ある物質を規制することで、これまで医療用途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影響を及ぼす可能性が高いなどが想定される。</p> <p>● 「2. 規制の目的、内容及び必要性」③において科学的知見の根拠並びに裁量余地がないこと及び「4. 副次的な影響及び波及的な影響の把握」⑥において副次的な影響（重要な効果（便益）の喪失、重要な行動変容（代替）等）がないことを記載すること。</p>
vi	<p><b>何らかの理由により緊急時に導入することとされたもの</b></p> <p>事前評価に時間を割けない合理的理由がある場合に、避難的措置として、簡素化した評価を実施し、最低限の説明責任を果たすもの。ただし、一定期間（3 か月～半年程度経過）後に、本来行われるべき事前評価を行うものとする。</p> <p>● 「2. 規制の目的、内容及び必要性」③において、緊急的に導入する理由を記載すること。</p>
vii	<p><b>規制を導入する時点では、規制の対象・範囲が予測又は特定できないもの</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 災害発生時に発動される規制のように、事態発生を想定して事前に導入する規制の場合、これは、発生しない限りはその適用度合い等が予測できず、十全の事前評価を行うことに限界があるもの。</li> <li>・ 消費者や商取引者の保護のため、適切な商取引を確保することを意図した規制のように、規制の導入の際にあらかじめ違法又は脱法による商取引を行っている者の総数等を把握することが困難なもの。</li> </ul> <p>● 「2. 規制の目的、内容及び必要性」③において、規制の対象・範囲が予測又は特定できない理由を記載すること。</p>

## 2 規制の目的、内容及び必要性

### ② 規制を実施しない場合の将来予測（ベースライン）

#### (1)～(4) 共通

マルポール条約（1973年の船舶による汚染の防止のための国際条約）に基づく一般的義務として、同条約の締約国は、海洋環境が汚染されることを防止するため、同条約（その附属書を含む。）を実施することの一環として、締約国の船舶による同条約の規定への違反は、違反が行われた場所を問わず、当該船舶の主管庁である旗国の法令により禁止され、かつ、処罰されるものとされている。すなわち、我が国は、日本籍船の主管庁として、同条約の規定を自国の法令に取り入れる義務を負っていることになる。

(1)(2)(3)(4)はいずれも同条約附属書の実施を確保するための措置である。仮に、我が国が本規制を実施しない場合、日本が旗国としての国際的な信用を失うこととなり、日本籍船が他の条約締約国の港に入港した場合の当該国による船舶検査において不利な扱いを受け、円滑な入港に支障を生ずることとなる。

#### (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

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。

#### (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

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。

#### (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

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。

#### (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

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。

③ 課題、課題発生の原因、課題解決手段の検討(新設にあつては、非規制手段との比較により規制手段を選択することの妥当性))

「規制」手段を選択したこと)を明確かつ簡潔に記載する。

(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

【課題及びその発生原因】

マルポール条約附属書 I において、船舶からの油の排出に関する規制を定めているところ、極海域における環境保全への関心の高まりを受け、2019年(平成31年)より、重質油の北極海域における保持・使用の禁止に向けた議論が欧州諸国、米国等を中心に開始された。

この結果、2022年(令和4年)に同附属書第43A規則が新設され、2024年(令和6年)7月1日以降、北極海域において重質油を積載した船舶を航行させてはならないこととされた。

【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)

(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

【課題及びその発生原因】

これまで、硫黄酸化物等に関する排出規制海域としては、北米排出規制海域及び米国カリブ海域が定められていた。一方で近年、地中海沿岸国をはじめとし、欧州委員会を中心とする欧州諸国から、地中海排出規制海域についてもこれに追加するべきであるという議論が高まっていた。

この結果、2022年(令和4年)に開催されたMEPC79において、排出規制海域に「地中海排出規制海域」を追加する改正が採択され(2024年(令和6年)5月1日に発効。)、2025年(令和7年)5月1日以降、地中海排出規制海域においては、硫黄濃度0.1%未満の低硫黄燃料油の使用が求められることとなった。

【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)

(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

【課題及びその発生原因】

マルポール条約附属書 I 第34規則は、貨物油の排出の規制を定めており、具体的には、同規則3の規定により、同附属書第1規則11に定める10の特別海域及び北極海域において、タンカーからの貨物油の排出が禁止されている。

特別海域のうち、ガルフ海域、紅海海域、アデン湾海域及びアラビア海オマーン海域の4海域については、同附属書第38規則8の規定により、IMOが発効日を定めるまで適用が留保されていた。これは、特定の海域に限ってタンカーからの貨物油の排出を禁止する以上、その受入施設を各海域の沿岸国において整備する必要があるためである。

その後、受入施設の整備が進んだため、ガルフ海域については2008年（平成20年）に、紅海海域及びアデン湾海域については2025年（令和7年）1月1日に適用が開始されることとなった。なお、残るアラビア海オマーン海域についての適用開始時期は未定である。

#### 【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）

※ 水バラスト等：「水バラスト、貨物艙の洗浄水及びビルジ」（海防法第4条第2項）。水バラストとは、船体の安定を保つための重量物として積まれる水。ビルジとは、船底にたまった油性混合物（海防法第3条第12号）。

（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

#### 【課題及びその発生原因】

マルポール条約附属書Vは、廃棄物の排出についての規制を定めており、同附属書第6規則は、同附属書第1規則14に定める8海域の「特別海域」について、特別の規制を課している。

各特別海域については、同附属書第8規則2の規定により、IMOが発効日を定めるまで適用が留保されていた。これは、特定の海域に限って廃物の排出に関し特別の基準を適用する以上、その受入施設を各海域の沿岸国において整備する必要があるためである。

その後、受入施設の整備が進んだため、これまでに黒海海域及び紅海海域を除く6海域に適用が開始され、今般、紅海海域についても2025年（令和7年）1月1日から適用が開始されることとなった。なお、残る黒海海域についての適用開始時期は未定である。

#### 【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）

（1）～（4）の規制の導入はいずれもマルポール条約の締約国としての義務であり、裁量の余地はない。我が国としては、日本籍船に対する船舶検査等の機会をとらえて本規制に基づく基準への適合性を確認することにより、旗国としての信用を維持し、それら船舶が他の条約締約国の港に円滑に入港することができるようにする必要がある。

### 3 直接的な費用の把握

- ④ 「遵守費用」は金銭価値化（少なくとも定量化は必須）

**【遵守費用】**

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。

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。

**【行政費用】**

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。

- ⑤ 規制緩和の場合、モニタリングの必要性など、「行政費用」の増加の可能性に留意

—

### 4 副次的な影響及び波及的な影響の把握

- ⑥ 当該規制による負の影響も含めた「副次的な影響及び波及的な影響」を把握することが必要

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。

## 5 その他の関連事項

### ⑦ 評価の活用状況等の明記

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。

## 6 事後評価の実施時期等

### ⑧ 事後評価の実施時期の明記

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。

### ⑨ 事後評価の際、費用及び間接的な影響を把握するための指標等をあらかじめ明確にする。

マルポール条約本文第4条(2)(b)の規定により主管庁としての我が国政府に提出された日本籍船の違反情報から、規制導入後に発生し得る行政費用を事前に把握する。