

規制の事前評価書

評価実施日：平成 22 年 3 月 24 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 海事局安全基準課	担当課長名	海洋政策課長 天谷直昭 安全基準課長 久保田秀夫
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</p> <p style="margin-left: 20px;">Ⅰ. 船舶の原動機からの窒素酸化物の放出量に係る放出基準の強化（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）</p> <p style="margin-left: 20px;">Ⅱ. 船舶に使用する燃料油の基準のうち、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 10 及び第 11 条の 11）</p> <p style="margin-left: 20px;">Ⅲ. 船舶において焼却が禁止されるものの対象の拡大（海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律施行令第 12 条）</p> <p>② 規制の目的</p> <p style="margin-left: 20px;">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</p> <p style="margin-left: 40px;">2 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</p> <p style="margin-left: 40px;">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: 40px;">なし</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: 40px;">なし</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 style="margin-left: 40px;">なし</p> <p>④ 規制の内容</p> <p style="margin-left: 20px;">Ⅰ. 関係</p> <p style="margin-left: 40px;">【規制の拡充】</p> <p style="margin-left: 60px;">平成 23 年 1 月 1 日以降に建造された船舶に設置される原動機からの窒素酸化物の放出量については現行より厳しい基準を適用することとする。</p> <p style="margin-left: 20px;">Ⅱ. 関係</p> <p style="margin-left: 40px;">【規制の拡充】</p> <p style="margin-left: 60px;">船舶に使用する燃料油の基準のうち、硫黄分濃度の基準を以下のとおり強化する等、基準値を改正する。</p> <p style="margin-left: 60px;">・バルティック海海域及び北海海域 1.5%→1.0%（平成 22 年 7 月 1 日）</p> <p style="margin-left: 60px;">・それ以外の海域 4.5%→3.5%（平成 24 年 1 月 1 日）</p> <p style="margin-left: 60px;">また、これに伴い、バルティック海海域及び北海海域において硫黄酸化物放出低減装置を使用する場合の燃料油の硫黄分濃度の基準を 4.5%から 3.5%とする。（平成 24 年 1 月 1 日）</p> <p style="margin-left: 20px;">Ⅲ. 関係</p> <p style="margin-left: 40px;">【規制の拡充】</p> <p style="margin-left: 60px;">船舶において焼却が禁止されるものとして、窒素酸化物の放出量を低減させるための装置又は硫黄酸化物放出低減装置の使用に伴い発生する残留</p>		

	<p>物を追加する。</p> <p>⑤ 規制の必要性</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 船舶の航行においては、適切な規制を設けられない場合は、窒素酸化物等の排出ガスの放出による大気汚染につながるおそれがある。(＝目標と現実のギャップ) 2. 大気汚染の防止のために、海洋汚染等防止法において窒素酸化物の放出量に係る基準、硫黄酸化物の放出を抑制するための燃料油の基準等の規制を設けているところではあるが、これらの規制をより実効あらしめるため規制を強化することが必要である。(＝原因分析) 3. このため、国際移動性を有する船舶による大気汚染を防止するためには、国際条約の内容を担保し、我が国においても窒素酸化物の放出量に係る放出基準の強化等を行う必要がある。(＝課題の特定) 4. よって、④ I～Ⅲの規制を設けることが必要である。(＝規制の具体的内容)
<p>想定される代替案</p>	<p>規制の内容については我が国において独自に条約と異なるものを設けることはできないため、規制を設けないこととするを代替案とする。</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> <ol style="list-style-type: none"> a 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適用後に建造された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、燃料油の硫黄分濃度の基準が強化されることから燃料油費用が上がること、船上焼却が禁止されるものの追加により陸上処分のための費用等が必要となることから、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。 b 行政費用 行政においては、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。 c その他の社会的費用 なし <p>② 代替案における費用の要素</p> <ol style="list-style-type: none"> a 遵守費用 なし b 行政費用 なし c その他の社会的費用 なし
<p>規制の便益</p>	<p>① 当該規制案における便益の要素</p> <p>船舶からの窒素酸化物等の排出ガスの放出を抑制するための規制を強化することにより、大気汚染の防止に資するものとなる。また、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より、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、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。</p> <p>② 代替案における便益の要素</p> <p>船舶からの窒素酸化物等の排出ガスの放出を抑制するための規制を強化することができず、大気汚染につながるおそれがあり、さらに、我</p>

	<p>が国の船舶が国際条約違反の状態となることから、外国の港に入港し、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るおそれがあり、それにより船舶の運航が阻害される可能性がある。また、国際条約の適切な履行を行わないことにより、我が国の国際的プレゼンスが著しく低下することとなる。</p>
<p>規制の効率性 (費用と便益の関係の分析)</p>	<p>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適用後に建造された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、燃料油の硫黄分濃度の基準が強化されることから燃料油費用が上がること、船上焼却が禁止されるものの追加により陸上処分のための費用等が必要となることから、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が、その負担は特に大きな負担とならないと考えられる。</p> <p>一方、船舶からの窒素酸化物等の排出ガスの放出を抑制するための規制により、大気汚染の防止に資するものとなる。</p> <p>また、窒素酸化物の放出量に係る放出基準、船舶に使用する燃料油の硫黄分濃度の基準の不適合による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。</p> <p>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ことから、当該規制案は規制をしないという代替案よりも優れていると言える。</p>
<p>有識者の見解、 その他関連事項</p>	<p>特になし</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り、規制の効果は我が国のみで検証することは不可能であるが、国際的動向等を踏まえて必要に応じて検討を行う。</p>
<p>その他 (規制の有効性等)</p>	<p>国際条約の内容を我が国の国内法令たる海洋汚染等防止法施行令においても担保することにより、大気汚染の防止のための規制が講じられることから、当該規制は有効である。</p>