

規制の事前評価書

評価実施日：平成26年2月27日

政策	海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律の一部を改正する法律案		
担当課	海事局海洋・環境政策課 総合政策局海洋政策課	担当課長名	海洋・環境政策課 平原祐 海洋政策課 村田茂樹
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 海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律の一部を改正する法律案</p> <p style="margin-left: 20px;">I. 船舶からの有害水バラストの排出の原則禁止（第17条、第17条の6）</p> <p style="margin-left: 20px;">II. 有害水バラスト処理設備証明書の交付等を受けた有害水バラスト処理設備の設置の義務付け（第17条の2）</p> <p style="margin-left: 20px;">III. 有害水バラスト汚染防止管理者の選任及び有害水バラスト汚染防止措置手引書の作成等の義務付け（第17条の3）</p> <p style="margin-left: 20px;">IV. 水バラスト記録簿の船舶内における備付け及び保存並びに記載の義務付け（第17条の4）</p> <p style="margin-left: 20px;">V. 型式の指定を受けた有害水バラスト処理設備製造者等に対する監督等（第17条の7、第17条の8、第48条第1項、第6項）</p> <p style="margin-left: 20px;">VI. 法定検査の義務付け、海洋汚染等防止証書及び国際海洋汚染等防止証書の交付、国際海洋汚染等防止証書を有しない船舶の航行禁止等（第19条の36、第19条の37、第19条の38、第19条の39、第19条の41、第19条の43、第19条の44、第19条の48、第19条の51、第48条第4項、第9項、第49条の2）</p> <p>② 規制の目的 二千四年の船舶のバラスト水及び沈殿物の規制及び管理のための国際条約（仮称）（以下「条約」という。）に対応するもの。</p> <p>③ 規制の目的に係る目標</p> <p style="margin-left: 20px;">a 関連する政策目標 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 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 基準値（※）以上の生物を含む水バラストの船舶からの排出が原則行われないようにすると同時に、水バラストに含まれる生物が、水バラストの排出に伴い本来の生息地ではない場所に移入し繁殖することが原因と考えられる環境被害、経済的被害、人の健康被害等の問題の防止。</p> <p style="margin-left: 20px;">※基準値（条約に規定。）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 0.05mm以上の生物：10個/立方メートル ・ 0.01～0.05mmの生物：10個/ml ・ 病原性コレラ菌：1群体/100ml or 動物プランクトン1g当たり1群体 ・ 大腸菌：250群体/100ml ・ 腸球菌：100群体/100ml 		

④ 規制の内容

I. 関係

【規制の創設】

何人も、船舶の安全確保や人命救助のための排出、設備損傷による不慮の排出等を除き、海域、湖、沼又は河川において、船舶から有害水バラストを排出してはならないこととする。（第17条第1項、第17条の6）

ただし、以下に該当する排出については、適用除外とする。（第17条第2項）

- ・日本の内水、領海若しくは排他的経済水域又は公海のみを航行する船舶からの排出
- ・排出海域等が海洋環境の保全の見地から有害となるおそれがないものとして政令で定める基準に適合する排出（有害水バラスト処理設備で処理し、政令で定める基準に適合する水バラストの排出等）
- ・条約の締約国である外国のうちの一の国の内水、領海若しくは排他的経済水域又は公海のみを航行する船舶からの当該締約国の法令に従ってする排出
- ・条約締約国間において海洋環境の保全の見地から有害となるおそれがないものとして合意されて行われる排出であって、一定の要件（当該合意をした締約国の内水、領海又は排他的経済水域における特定の区域に排出すること等）に適合するもの
- ・有害水バラストの排出による海洋の汚染の防止に関する試験、研究又は調査のために、あらかじめ国土交通大臣の承認を受けてする排出

II. 関係

【規制の創設】

一定の船舶（国際航海に従事しない船舶、水バラストを運搬するよう設計されていない船舶等以外の船舶を国土交通省令で規定予定。以下同じ。）の船舶所有者は、国土交通省令で定める技術上の基準への適合性についてV.の有害水バラスト処理設備証明書の交付又は国土交通大臣の確認を受けた有害水バラスト処理設備（有害水バラストの船舶内における処理のための設備）を当該船舶に設置しなければならないこととする。（第17条の2第1項、第2項第1号）

ただし、船舶への設置前に当該証明書の交付や当該確認を受けられない場合（既に設備が設置された船舶から当該設備を取り外して確認を行えない場合等。国土交通省令で規定。）は、船舶に設置された設備について国土交通大臣の確認を受けなければならないこととする。（第17条の2第2項第2号、第3項）

III. 関係

【規制の創設】

一定の船舶の船舶所有者は、船舶ごとに、当該船舶に乗り組む船舶職員のうちから、有害水バラストの取扱いに関し一定の要件（国土交通省令で規定。）を備えた有害水バラスト汚染防止管理者（船長を補佐して船舶からの有害水バラストの不適正な排出の防止に関する業務の管理を行う者）を選任しなければならないこととする。（第17条の3第1項、第3項）

一定の船舶の船舶所有者は、船舶ごとに、有害水バラストの不適正な排出の防止に関する業務の管理に関する事項及び有害水バラストの取扱いに関する作業を行う者が遵守すべき事項その他有害水バラストの不適正な排出の防止に関する事項について、有害水バラスト汚染防止措置手引書を作成し、これを当該船舶内に備え置き、又は掲示しなければならないこととする。（第17条の3第2項）

また、有害水バラスト汚染防止管理者は、当該手引書に定められた事項を、当該船舶の乗組員及び乗組員以外の者で当該船舶に係る業務を行う者のうち有害水バラストの取扱いに関する作業を行うものに周知させ

なければならないこととする。(第17条の3第3項)

IV. 関係

【規制の創設】

一定の船舶の船長は、水バラスト記録簿を船舶内に備え付けなければならないこととする。(第17条の4第1項)

有害水バラスト汚染防止管理者は、当該船舶における有害水バラストの排出その他水バラストの取扱いに関する作業で国土交通省令で定めるものが行われたときは、その都度、水バラスト記録簿への記載を行わなければならないこととする。(第17条の4第2項)

船長は、水バラスト記録簿をその最後の記載をした日から二年間船舶内に保存しなければならないこととし、船舶所有者は、その後三年間当該記録簿を当該船舶所有者の事務所に保存しなければならない。(第17条の4第3項、第4項)

ただし、引かれ船等(専ら他の船舶に引かれ、又は押されて航行する船舶)にあつては、当該記録簿の船舶内への備付け及び保存の義務は船舶所有者にかかるものとし、当該義務の履行にあつては、引き船等(引かれ船等を引き、又は押して航行する船舶)内に備え付け又は保存できることとする。

V. 関係

【規制の創設】

有害水バラスト処理設備について、国土交通省令で定める技術上の基準を満たし、型式の指定を受けた有害水バラスト処理設備製造者等(当該設備の製造を業とする者その他国土交通省令で定める者(当該設備の輸入を業とする者等))は、当該設備について有害水バラスト処理設備証明書を交付できることとし(第17条の7、第17条の8)、国土交通大臣は、型式の指定を受けた有害水バラスト処理設備製造者等に対し、報告徴収及び立入検査を行えることとする。(第48条第1項、第6項)

VI. 関係

【規制の創設】

法定検査の対象に、有害水バラスト処理設備及び有害水バラスト汚染防止措置手引書を追加することとする。(第19条の36、第19条の38、第19条の39、第19条の41第1項)

また、定期検査の結果、これらが国土交通省令で定める技術上の基準に適合すると認める場合は、船舶所有者に対し、海洋汚染等防止証書(第19条の37第1項)を、さらに、船舶所有者の申請がある場合は国際海洋汚染等防止証書(第19条の43第1項)を交付することとする。

有害水バラスト処理設備の設置又は有害水バラスト汚染防止措置手引書の備置き若しくは掲示が義務付けられた検査対象船舶は、有効な国際海洋汚染等防止証書の交付を受けていない場合は、一の国の内水、領海若しくは排他的経済水域又は公海における航海以外の航海に従事させてはならないこととする。(第19条の44第3項)

国土交通大臣は、船舶に設置された有害水バラスト処理設備又は船舶に備え置き、若しくは掲示された有害水バラスト汚染防止措置手引書が技術基準に適合しなくなったと認めるときは、当該船舶の船舶所有者に対し、証書の返納、当該設備の改造又は修理、当該手引書の変更その他の必要な措置をとるべきことを命ずることができることとする。(第19条の48第1項)

また、国土交通大臣は、船舶所有者が当該命令に従わない場合において、その航行を継続することが海洋環境の保全等に障害を及ぼすおそれ

があると認めるときは、当該船舶の船舶所有者又は船長に対し、当該船舶の航行の停止を命じ、又はその航行を差し止めることができることとする。（第 19 条の 48 第 2 項）

外国船舶の監督の対象に、有害水バラストの排出に係る事項を加えることとする。具体的には、国土交通大臣は、本邦の港又は係留施設にある外国船舶（以下「監督対象外国船舶」という。）に設置された有害水バラスト処置設備又は当該船舶に備え置き、若しくは掲示された有害水バラスト汚染防止措置手引書が技術基準に適合していないと認めるときは、当該船舶の船長に対し、当該設備の改造又は修理、当該手引書の変更その他の必要な措置をとるべきことを命ずることができることとする（第 19 条の 51 第 1 項）とともに、国土交通大臣は、監督対象外国船舶の乗組員のうち有害水バラストの取扱いに関する作業を行うものが、当該取扱いに関し遵守すべき事項に従って作業を行うことができないと認めるとき等は、当該船舶の船長に対し、当該乗組員に当該事項に従って作業を行わせるため必要な措置をとるべきことを命ずることができることとする（第 19 条の 51 第 2 項）。

船舶所有者等に対する報告徴収及び立入検査の対象に、有害水バラストに係る事項を加えることとする。具体的には、国土交通大臣又は海上保安庁長官は、この法律の施行に必要な限度において、船舶所有者又は船長等に対し、有害水バラストの取扱いに関する作業等に関し報告をさせることができることとする（第 48 条第 4 項）とともに、その職員に、船舶等に立ち入り、有害水バラスト処理設備又は有害水バラスト汚染防止措置手引書等を検査させ、又は関係者に質問させることができることとする（第 48 条第 9 項）。

指導等の対象に有害水バラストの排出に係る事項を加えることとする。具体的には、船舶所有者、船長等の有害水バラストの排出と密接な業務に携わる者に対し、海洋汚染等及び海上災害の防止の見地に照らして業務を適正に処理するよう必要な指導、助言及び勧告をすることができることとする。（第 49 条の 2）。

⑤ 規制の必要性

1. 水バラストに含まれる生物が、水バラストの排出に伴い本来の生息地ではない場所に移入し繁殖したことが原因と考えられる環境被害、経済的被害、人の健康被害等の問題が、1980 年代末から顕在化した。こうした状況を踏まえ、船舶からの水バラストの排出による環境等への被害を防止するため、2004 年 2 月、国際海事機関（IMO）において「二千四年の船舶のバラスト水及び沈殿物の規制及び管理のための国際条約（仮称）」（以下「条約」という。）が採択された。現在、各国において条約の締結手続が進められており、2014 年に条約の発効要件が充足され、充足の 1 年後の 2015 年には発効する見込みである。
2. 日本においても、これまでに欧州を原産とするムラサキガイの繁殖等によって、発電所の水路詰まりや広島湾等におけるカキ養殖に被害が生じており、同様の被害を防止するための措置を講ずる必要があり、規制を設けない場合には、水バラストの排出により被害が拡大するおそれがある。（＝目標と現実のギャップ）
3. 我が国ではこれまで、船舶からの有害水バラストの排出に係る規制に

	<p>については、国内法における担保がなされておらず、また、条約発効後に、日本船舶が締約国である外国の港で寄港国による監督（ポート・ステート・コントロール）を受けた場合、条約に基づき我が国が交付する証書を備え置いていないと、条約への適合性の立証が困難となり拘留されるおそれがあるなど、日本船舶の運航に多大な支障を生ずる可能性がある。（＝原因分析）</p> <p>4. このため、国際的な共通ルールである条約の発効にあわせて国内法を整備し、船舶からの有害水バラストの排出の原則禁止、一定の船舶に対して、技術上の基準への適合性が認められる有害水バラスト処理設備の設置の義務付け等の措置を講ずる必要がある。（＝課題の特定）</p> <p>5. 具体的な規制の内容、手段等については、規制を受ける者の負担の適正化を図りつつ、当該規制の実効性を確保するため、④ I. ～VI. のとおりとする。（＝規制の具体的内容）</p>
<p>想定される代替案</p>	<p>特になし。（条約に対応した措置であるため、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ため。）</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> <p>a 遵守費用</p> <p>有害水バラスト処理設備製造者等に対しては、有害水バラスト処理設備について国土交通大臣の確認又は型式指定を受けるため、有害水バラスト処理設備証明書を交付するため及び国に対する報告を行うための費用が発生。</p> <p>船舶所有者に対しては、有害水バラスト処理設備の設置、有害水バラスト汚染防止措置手引書の作成、有害水バラスト処理設備及び有害水バラスト汚染防止措置手引書の検査受検並びに国に対する報告にかかる費用が発生。</p> <p>b 行政費用</p> <p>有害水バラスト処理設備の確認及び型式指定並びに有害水バラスト処理設備及び有害水バラスト汚染防止措置手引書に係る法定検査及び証書の交付に係る事務手続が国に発生する。なお、有害水バラスト処理設備の確認及び型式指定については、増員も行う予定（平成26年10月から）。有害水バラスト処理設備及び有害水バラスト汚染防止措置手引書に係る法定検査については、これまで行われてきた船舶検査の一環として行うものであり、体制強化等は必要無い。また、船舶所有者及び有害水バラスト処理設備製造者等に対する報告徴収に要する費用や、有害水バラスト処理設備及び有害水バラスト汚染防止措置手引書が技術基準に適合しなくなった場合、船舶所有者に対し、必要な措置をとるべきことの命令をし、それに従わない場合は航行停止命令又は航行差し止めを行えることとなるため、これらに係る費用が発生する。</p> <p>c その他の社会的費用</p> <p>なし</p>
<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>規制を実施することで、船舶からの水バラストの排出による環境等への被害の拡大を防止することができる。また、有害水バラスト処理設備の設置や、有害水バラスト汚染防止措置手引書の備置きにより、条約の基準に違反した状態となることを回避できることとなるため、寄港国による監督を受けた際に、拘留等により船舶の運航に支障が生じることがなくなり、その場合の経済的損失を回避することができる。</p>
<p>規制の効率性 （費用と便益の関係の分析）</p>	<p>有害水バラスト処理設備は船舶に設置される前に国土交通大臣の確認又は型式指定を受ける必要があることから、これらにかかる費用が有害水バラスト処理設備製造者等に発生するが、一度その型式について型式指定を受ければ、その後は型式の変更などが無い限り、再度受ける必要はないことから、その負担は小さい。また、有害水バラスト処理設備製造者等に対して発生する有害水バラスト処理設備証明書の交付にかかる費用や国に対する報告に要する費用も極めて小さい。</p>

	<p>有害水バラスト処理設備の設置には、船舶所有者にある程度の負担がかかるが、当該設備の設置にかかる費用は船価の数%程度と言われているとともに、現存船については、ある期間まで設置義務の適用が猶予されるほか、設置費用について一括損金経理が認められており、負担は軽減されることとなる。また、船舶所有者に対しては、有害水バラスト汚染防止措置手引書の作成、有害水バラスト処理設備及び有害水バラスト汚染防止措置手引書についての検査受検及び国に対する報告に係る費用が発生するが、その負担は小さい。</p> <p>行政費用については、有害水バラスト処理設備の確認又は型式指定を行うための人員増に伴う費用（年約450万円）が発生する。</p> <p>また、有害水バラスト処理設備及び有害水バラスト汚染防止措置手引書に係る法定検査については、これまで行われてきた船舶検査の一環として行うものであり、体制強化等は必要無く、費用は極めて小さい。</p> <p>加えて、船舶所有者及び有害水バラスト処理設備製造者等に対する報告徴収については、法の施行に必要な限度において行うものであるため、また、船舶所有者に対する、技術基準に適合しなくなった場合の必要な措置をとるべきことの命令、それに従わない場合の航行停止命令及び差し止めについては、従前から行われてきた措置の一環として行うものであるため、これらに要する費用は極めて小さい。</p> <p>一方、規制を実施しなかった場合、船舶からの水バラストの排出による環境等への被害が拡大するおそれがある。我が国においても、すでに外来種による被害（ムラサキイガイによる漁業被害や経済被害（発電所の水路を塞ぐ）など）が発生しているが、それだけでなく、外来種による生態系の変化により日本固有の生態系を失うこととなれば、損害は計り知れない。</p> <p>また、有害水バラスト処理設備を設置していない、有害水バラスト汚染防止措置手引書を備え置いていない等の事態が生じた場合、寄港国による監督を受けた際に、拘留等によって船舶の運航に支障が生じる可能性があり、その場合の経済的損失は極めて大きい。また、国際条約の不履行による我が国の海事分野におけるプレゼンスの低下は、将来にわたって我が国海事産業の国際競争力の低下を招くおそれがある。</p> <p><結論> 当該規制案は、上述のとおり一定程度の費用が生じるが、規制を実施しない場合に我が国に生じる莫大な損害を防ぐことができるという大きな便益が生じることとなることから、便益は費用を上回ると言える。</p>
有識者の見解、その他関連事項	なし
事後評価又は事後検証の実施方法及び時期	有害水バラストに関する規制については、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、その規制の効果を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、必要に応じて検討を行う。
その他 (規制の有効性等)	① 規制の有効性 国際条約の内容を我が国の国内法において担保することにより、船舶からの水バラストの排出による環境等への被害の防止に寄与することから、当該規制は有効である。