

## 規制の事前評価書

法律又は政令の名称：船舶の再資源化解体の適正な実施に関する法律案

規制の名称：(1) 有害物質一覧表の作成及び確認制度の創設（規制の新設）

（第 3 条等関係）

(2) 特定船舶の再資源化解体の許可等制度の創設（規制の新設）

（第 10 条等関係）

(3) 特定日本船舶の譲渡し等の承認制度の創設（規制の新設）

（第 20 条等関係）

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：国土交通省海事局船舶産業課

評価実施時期：平成30年3月8日

### 1 規制の目的、内容及び必要性

#### ① 規制を実施しない場合の将来予測（ベースライン）

シップ・リサイクル条約の締約国は、自国の船舶、自国内の船舶（未締約国の船舶も含む）及び再資源化解体施設等について同条約に規定する事項を十分かつ完全に実施することされており、我が国が以下の規定を設けないことにより条約を締結できない場合には、以下のとおりの影響が生ずることをベースラインとする。

##### (1) 有害物質一覧表の作成及び確認制度の創設関係

シップ・リサイクル条約においては、有害物質一覧表の作成、締約国による確認が行われていない船舶を自国の港から排除するための措置をとることができることとされており、日本船舶は条約締約国の港から退去させられることとなる。

##### (2) 特定船舶の再資源化解体の許可等制度の創設関係

シップ・リサイクル条約においては、条約締約国の船舶の再資源化は、再資源化解体施設が所在する条約締約国により許可を与えられている再資源化解体施設においてのみ行うこととされており、日本の再資源化解体施設は条約締約国の船舶を解体できなくなる。

##### (3) 特定日本船舶の譲渡し等の承認制度の創設関係

シップ・リサイクル条約においては、条約締約国の再資源化解体施設は、条約締約国が承認等した船舶のみを受け入れることとされているため、日本船舶は締約国の再資源化解体施設での解体ができなくなる。

② 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)

**【課題及びその発生原因】**

アスベストなどの有害物質の使用規制が導入される前に建造された老朽船には、有害物質が使用されているケースがあり、また、老朽船でなくても、鉛のようにその優れた耐振動性などから、船舶の運航環境を考えるとその使用が不可欠な有害物質もある一方、船舶解体時には、そのような有害物質が船舶のどこに存在するかなどを十分把握できていない。

また、船舶の再資源化解体においては、その解体する船舶によって大きさや構造の差異が大きく、それゆえ解体方法も大型船では洋上解体を行い、小型船では陸上に吊り上げた後に重機で解体するなど様々な方法がある

一方、その解体方法などは特段規制されておらず、船舶の解体作業において人的事故、環境汚染等が発生する危険性が高い状況にある。また、十分な施設、能力を有しない者が解体し、労働災害、環境汚染を引き起こすおそれがある。

**【規制以外の政策手段の内容】**

シップ・リサイクル条約の締結のために、我が国において導入することとした規制であつて裁量の余地がない。

(1) 有害物質一覧表の作成及び確認制度の創設関係

**【規制の内容】**

特別特定日本船舶（日本国領海、排他的経済水域等以外の水域において航行の用に供される総トン数500トン以上の日本船舶）の船舶所有者に対して、当該船舶に含まれる有害物質の使用場所、使用量等を記した有害物質一覧表の作成及び国土交通大臣の確認を受けることを義務付ける。

(2) 特定船舶の再資源化解体の許可等制度の創設関係

**【規制の内容】**

- ① 特定船舶（総トン数500トン以上の船舶）の再資源化解体を日本国内で行おうとする者に対し、施設ごとに、主務大臣（国土交通大臣、厚生労働大臣及び環境大臣）の許可（5年ごとの更新制）取得を義務付ける。
- ② 再資源化解体業者が再資源化解体の目的で特定船舶の譲受け等を行おうとするときは、再資源化解体業者に対し、再資源化解体計画の作成及び主務大臣（国土交通大臣、厚生労働大臣及び環境大臣）の承認を受けることを義務付ける。
- ③ 再資源化解体業者が特定船舶の再資源化解体を行うに当たっては、主務大臣の承認を受けた再資源化解体の計画に基づいて、適正に行わなければならないこととする。

(3) 特定日本船舶の譲渡し等の承認制度の創設関係

【規制の内容】

- ① 特定日本船舶（総トン数500トン以上の日本船舶）の船舶所有者は、再資源化解体のための譲渡し等をしようとするときは、あらかじめ、相手方となろうとする者に対し、有害物質等情報（有害物質一覧表に記載の有害物質に加えて、運航による生ずる廃油などの廃棄物、冷蔵庫などの船用品に関する有害物質に係る情報）を提供しなければならないこととする。
- ② 船舶所有者が再資源化解体の目的で特定日本船舶の譲渡し等を行おうとするときは、当該船舶所有者に対して国土交通大臣の承認を受けることを義務付ける。

## 2 直接的な費用の把握

③ 「遵守費用」は金銭価値化（少なくとも定量化は必須）

(1) 有害物質一覧表の作成及び確認制度の創設関係

a. 遵守費用

- ・有害物質一覧表の作成に要する費用

※有害物質一覧表の作成のためには、船舶に使用されている有害物質情報を収集、調査などが必要であるが、その方法は船舶の規模・構造などによって異なるため、金銭価値化することは困難である。

b. 行政費用

- ・有害物質一覧表の内容が船舶の状態と一致することの確認に要する費用
- ・有害物質一覧表の内容が船舶の状態と一致しなくなった場合の措置命令の実施に要する費用

- ・船舶所有者の事務所への立ち入り検査等に要する費用

※有害物質一覧表の確認のためには、船舶に使用されている有害物質情報を確認することが必要であるが、船舶の規模・構造などによって異なるため、金銭価値化することは困難である。

(2) 特定船舶の再資源化解体の許可等制度の創設関係

a. 遵守費用

- ・特定船舶の再資源化解体の許可の申請に要する費用

※特定船舶の再資源化解体を行おうとする者は、その施設ごとに主務大臣の許可を受ける必要があり、当該許可基準の一つに、再資源化解体施設が基準に適合することがある。国内の再資源化解体業者の多くにおいては、既に基本的な安全・環境対策はとられているものの、許可を受けるために必要な設備投資等が必要となる可能性がある。しかしな

がら、その費用は個別の状況にもよるため、金銭価値化することは困難である。

・再資源化解体計画の作成に要する費用

※再資源化解体計画の内容は、船舶の規模・構造などによって異なるため、金銭価値化することは困難である。

b. 行政費用

・再資源化解体施設、再資源化解体を行う体制、申請者の能力が船舶の再資源化解体を適正に、かつ、継続して行うに足りるものであるかの審査に要する費用

・再資源化解体業者の事務所、事業場等への立ち入り検査等に要する費用

※特定船舶の再資源化解体を行おうとする者は、その施設ごとに主務大臣の許可を受ける必要があるが、審査に要する費用は施設の規模など個別の状況にもよるため、金銭価値化することは困難である。

・再資源化解体計画の承認に要する費用

※再資源化解体計画の内容は、船舶の規模・構造などによって異なるため、金銭価値化することは困難である。

(3) 特定日本船舶の譲渡し等の承認制度の創設関係

a. 遵守費用

・特定日本船舶の譲渡し等の承認の申請に要する費用

※特定日本船舶の譲渡し等の承認の申請のためには、船舶に使用されている有害物質の情報を収集することが必要であるが、船舶の規模・構造などによって異なるため、金銭価値化することは困難である。

b. 行政費用

・特定日本船舶の譲渡し等が基準に適合するかの審査に要する費用

・特定日本船舶の譲渡し等が基準に適合しなくなった場合の措置命令の実施に要する費用

・船舶所有者の事務所への立ち入り検査等に要する費用

※特定日本船舶の譲渡承認のためには、船舶に使用されている有害物質等情報を確認することが必要であるが、船舶の規模・構造などによって異なるため、金銭価値化することは困難である。

④ 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

該当なし

### 3 直接的な効果（便益）の把握

⑤ 効果の項目の把握と主要な項目の定量化は可能な限り必要

<p>(1) 有害物質一覧表の作成及び確認制度の創設関係</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・ 条約締約国の港から退去させられることなく、特別特定日本船舶の自由な航行が確保される。</li><li>・ 下記の(2)、(3)の制度を通じ、不適切な方法での特別特定日本船舶の再資源化解体を防止することができる。</li></ul> <p>(2) 特定船舶の再資源化解体の許可制度の創設関係</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・ 日本の再資源化解体施設は、引き続き締約国の船舶を解体できる。</li><li>・ 事業者の体制、能力が不十分な我が国の再資源化解体施設における特定船舶の再資源化解体を防止することができる。</li><li>・ 我が国の再資源化解体施設において、不適切な方法での再資源化解体を防止することができる。</li></ul> <p>(3) 特定日本船舶の譲渡し等の承認制度の創設関係</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・ 締約国の再資源化施設で特定日本船舶の解体ができる。</li><li>・ 不適切な再資源化解体施設における特定日本船舶の再資源化解体を防止することができる。</li><li>・ 不適切な方法での特定日本船舶の再資源化解体を防止することができる。</li></ul>
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

⑥ 可能であれば便益（金銭価値化）を把握

--

⑦ 規制緩和の場合は、それにより削減される遵守費用額を便益として推計

該当なし
------

## 4 副次的な影響及び波及的な影響の把握

- ⑧ 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

- (1) 有害物質一覧表の作成及び確認制度の創設
- (2) 特定船舶の再資源化解体の許可等制度の創設
- (3) 特定船舶の譲渡し等の承認制度の創設関係

外国では死傷を伴うような事故により、再資源化解体施設の操業が停止し解体市場が混乱するような事態が起きており、有害物質一覧表の活用などにより船舶の再資源化解体に従事する者の安全を確保することで、老朽船が円滑に退場し、新造船の供給も改善するものと考えられる。

## 5 費用と効果（便益）の関係

- ⑨ 明らかとなった費用と効果（便益）の関係を分析し、効果（便益）が費用を正当化できるか検証

- (1) 有害物質一覧表の作成及び確認制度の創設

- ・ 有害物質一覧表の作成に要する費用等の遵守費用及び有害物質一覧表の内容が船舶の状態と一致することの確認に要する費用等の行政費用が見込まれる。
- ・ 一方で、条約締約国の港から退去させられることなく、特別特定日本船舶の自由な航行が確保されるなどの大きな効果が期待できる。
- ・ 効果が費用を上回ると考えられることから、当該規制案を導入することが適当である。

- (2) 特定船舶の再資源化解体の許可等制度の創設

- ・ 特定船舶の再資源化解体の許可の申請に要する費用等の遵守費用及び再資源化解体施設、再資源化解体を行う体制、申請者の能力が船舶の再資源化解体を適正に、かつ、継続して行うに足りるものであるかの審査に要する費用等の行政費用が見込まれる。
- ・ さらに、再資源化解体計画の作成に要する遵守費用及び同計画の審査に要する行政費用が見込まれる。
- ・ 一方で、日本の再資源化解体施設は、引き続き締約国の船舶を解体できるなどの大きな効果が期待できる。
- ・ 効果が費用を上回ると考えられることから、当該規制案を導入することが適当である。

- (3) 特定日本船舶の譲渡し等の承認制度の創設関係

- ・ 特定日本船舶の譲渡し等の承認の申請に要する費用等の遵守費用及び特定日本船舶の譲渡し等が基準に適合するかの審査に要する費用等の行政費用が見込まれる。

- ・一方で、引き続き締約国の再資源化解体施設で特定日本船舶の解体ができるなどの大きな効果が期待できる。
- ・効果が費用を上回ると考えられることから、当該規制案を導入することが適当である。

## 6 代替案との比較

- ⑩ 代替案は規制のオプション比較であり、各規制案を費用・効果（便益）の観点から比較考量し、採用案の妥当性を説明

シップ・リサイクル条約の締結のために必要な規制であるため、そ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。

## 7 その他の関連事項

- ⑪ 評価の活用状況等の明記

本法律案は、シップ・リサイクル条約関連法であり、国際海事機関（IMO）における条約作成段階時には、数年にわたり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。

また、条約採択後も早期締結に向けて、平成 25 年以降、外部有識者や日本造船工業会、船舶解撤企業協議会などの関係者と連携して条約締結の準備及び国内法制化のための検討会を計 4 回開催するなど、有識者・関係者の意見も十分踏まえた上で本法律案の検討を実施している。

## 8 事後評価の実施時期等

- ⑫ 事後評価の実施時期の明記

船舶の再資源化解体の適正な実施については、我が国も参加する国際会議の場で主に議論し、これに対応して我が国においても必要に応じ評価又は検証を行っていく。

- ⑬ 事後評価の際、費用、効果（便益）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。

船舶の再資源化解体の適正な実施については、我が国も参加する国際会議の場で主に議論し、これに対応して我が国においても必要に応じ評価又は検証を行っていく。