

中央環境審議会自然環境部会 第2回 南極地域の環境の保護に関する小委員会（令和7年7月23日） における  
御意見等に対する考え方

番号	委員名	分野	御意見等	御意見に対する事務局の考え方
1	大久保委員	「環境上の緊急事態」に該当しない場合の対応	<ul style="list-style-type: none"> <li>○「環境上の緊急事態」に該当しない程度の事故が起きた場合も、「環境影響を除去するための行為」については主宰者の義務とするべき。（主宰者による対応措置義務違反があつて初めて、環境大臣による措置命令・代執行が行われるという整理にするべきであるため。）</li> <li>○また、やむを得ない事由がある場合に義務を除外する規定を設ければ、技術的に不可能な場合や二次災害が生じうる場合も対応できるのではないか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ご意見を踏まえて、「南極地域の環境に悪影響を及ぼすおそれのある事件」が発生した場合に応急措置（緊急時計画に基づく対応）義務が生じることとし、当該事件のうち「南極の環境に対して重大かつ有害な影響を及ぼし、又は及ぼす急迫したおそれがあるもの」について、環境上の緊急事態に該当することとし、その旨を公示する仕組みといたします。</li> <li>○環境上の緊急事態に至らない事件が生じた場合であつて、応急措置が技術的に不可能な場合や二次災害が生じうるために応急措置を実施できない場合については、その旨の報告を受理し対応を終了することとします。</li> </ul>
2	大塚委員 大久保委員	賦課金（C 類型）	<ul style="list-style-type: none"> <li>○「賦課金」という構成に異論はないが、賦課金/課徴金という名称から法的な性質が導き出されるわけではない（公害健康被害補償法の賦課金は損害賠償の類似、化石燃料賦課金は税の類似、C 類型の性質は不当利得の吐き出しに類似。また、課徴金は、行政法上は最も幅の広い性質の徴収。）</li> <li>○課徴金が制裁の性質を持つということは独占禁止法においてのみではないか。</li> <li>○上記 2 点を踏まえれば、賦課金を選択した理由に、わざわざ「課徴金が制裁の性質をもつ」という説明を挙げる必要はないのではないか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○行政的に課される非制裁的な費用として、課徴金、賦課金、納付金等が考えられますが、法令におけるこれら用語の使用事例を考慮し、納付金とする整理とさせていただきます。</li> </ul>
3	西本委員	責任の限度額	<ul style="list-style-type: none"> <li>○船主責任制限関係条約の国内法令との適用関係の整理は検討しているか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○検討の結果、以下のとおり整理されることがわかりました（詳細は、参考資料 2「環境保護に関する南極条約議定書の附属書 VI の締結に向けた担保措置について（答申素案）参考資料」参照）。</li> <li>○附属書 VI 第 9 条 2（a）において、この附属書は、適用可能な国際的な責任の制限に関する条約に基づく責任又は責任を制限する権利に影響を及ぼすものではないとされており、船主責任制限関係条約の適用も排除されていないことから、同条約の国内担保法である船舶の所有者等の責任の制限に関する法律（以下「船責法」という。）を所管する法務省とともに、具体的な適用場面及び改正南極環境保護法と</li> </ul>

				<p>の関係を検討いたしました。</p> <p>○まず、実務的に考えると、南極で我が国が主に活動する地域には、周囲に他の船舶や南極基地等がないことから、「環境上の緊急事態」が生じたとしても、他人の財物に損害を与えない単独事故となる可能性が極めて高く、損害に関する債権を対象とする船責法は基本的には関係しない（改正南極環境保護法の適用だけで処理できる）場合がほとんどであると思われます。</p> <p>○しかし、稀なケースであるものの、改正南極環境保護法と船責法が双方適用される事例も全く想定されないわけではありません。（船舶所有者である主宰者が、他の船舶や南極基地の付近で「環境上の緊急事態」を発生させた場合、他の締約国がとる「環境上の緊急事態」への「対応措置」は、他の船舶や基地に対する「損害」を防止するための措置にも当たるため、損害防止のための措置と重複する部分に係る「対応措置」費用債権は、船責法 3 条 1 項 5 号の制限債権に該当する。）</p> <p>○この場合における改正南極環境保護法と船責法の適用関係は、国際海上物品運送法と船責法の適用関係と同じように整理することができ、すなわち、船舶所有者による船責法の責任制限手続の申し立て後、届け出のあった制限債権の中に、「対応措置」費用債権の性質を併せ持つ債権があった場合は、①その「対応措置」費用債権の額は、まず改正南極環境保護法の限度額によって計算され、②その後、①によって確定した債権の額を含む総債権額について、船責法上の責任制限を受けることとなります。</p>
4	西本委員	金銭上の保証	<p>○C 類型において金銭上の保証を義務づけないこととしており、その理由が、附属書 VI において義務と規定されていないからということだけでなく、義務づける必要がないという積極的な理由を記載した方がよい。</p>	<p>○関係国及び関係機関への情報収集の結果、C 類型について保険その他金銭上の保証を主宰者に義務付ける国内担保を行う締約国が複数確認されたこと、また、これを義務付けても主宰者に過度な負担を強いることにはならないと考えられました。</p> <p>○これらの検討の結果、C 類型についても、対応措置相当の費用の支払義務の履行を確実にするため、保険その他金銭上の保証を義務付けることとします。</p>
5	高村委員	金銭上の保証	<p>○主宰者は、「環境上の緊急事態」の発生時点において、それに対応できるだけの金銭を保持し、かつ、それを動員できる必要があることから、金銭上の保証計画については、確認申請時点の額で発行される「銀行等の預金残高証明書」よりも、支払能力を証明する銀行保証のような、確実に支払いが確保される手段を採用した方がよいかもしれない。</p>	<p>○いわゆる「銀行保証」は、銀行が、債務者の依頼により、保証料をとって、債権者に対して債務の履行を保証する（債務者が債務の履行をしなかったときに銀行が弁済する）行為をいいます。あらゆる債務について銀行が保証を提供するものではなく、銀行が、ある保証行為が金融商品として成立すると考える場合に提供されるものであると理解しています。</p> <p>○附属書 VI の責任を履行するための金銭上の保証という観点からは、いわゆる「銀行保証」は、保険と似ているものと考えられます。保険について</p>

			<p>○既に附属書 VI を締結済みの国がどのように金銭上の保証の維持に対応しているか、他国の事例も確認しながら検討してほしい。</p>	<p>は、P&amp;I 保険のように附属書 VI に基づく責任の一部をカバーする商品は存在するものと考えますが、いわゆる「銀行保証」については、附属書 VI に基づく責任をカバーする商品は、現時点では存在していないものと承知しています。</p> <p>○附属書 VI の条件を満たす銀行保証の商品化が可能かについては、制度の決定後に各銀行が個別に判断を行うものとなるため、現時点では判断できないと考えられます。このため、銀行保証を金銭上の保証の事例として挙げることは現時点では難しいと判断いたしました。</p> <p>○なお、「銀行等の預金残高証明書」に比べると確実性の高い支払能力の担保方法として、直近の決算書中の貸借対照表、損益計算書から、環境上の緊急事態の対応措置が生じた際に、これに対応できるように短期的に現金化できる資金や資産があり、それらを環境上の緊急事態の対応措置費用として使用することを書面で約束させることとしました。</p>
6	白山委員	金銭上の保証	<p>○徒歩等人力の労力による移動過程で、「環境上の緊急事態」が引き起こされることは想定されないことから、金銭上の保証は不要と整理したいとのことだが、例えば、鳥インフルエンザウイルスのサンプルを持って移動中にその瓶が壊れて、ペンギンのコロニーに被害が出るケースもあるかもしれない。本当に人力の場合は「環境上の緊急事態」が発生し得ないのか、慎重に考えた方がよい。</p>	<p>○ご指摘を踏まえ、保険その他金銭上の保証計画については、適用除外を設けることをせずに、すべての国の機関でない主宰者に提出させることとします。</p> <p>○その上で、主宰者から、環境上の緊急事態が生じるとは考えられない小規模な活動であるため、資金調達手段はないとする金銭上の保証計画を認めてほしいと主張される可能性があります。これを認めないことにより、「規制が合理的ではなく、過度に、移動の自由を阻害している」との非難を受けないかどうか、今後慎重に検討していくこととします。</p>