

問合せ先

	代表 03-5253-8111
総合政策局海洋政策課	海洋政策渉外官 阿部 (3. 及び 4. 関係) 内線 24362 直通 03-5253-8266
海事局安全基準課	専門官 石田 (1.、5. 及び 6. 関係) 内線 43934 直通 03-5253-8636
海事局検査測度課	係長 奥田 (2. 関係) 内線 44158 直通 03-5253-8639

平成24年2月6日
国土交通省総合政策局海洋政策課
海事局安全基準課
海事局検査測度課

I M O 第16回ばら積み液体・気体小委員会 (BLG16) の審議結果について

概要

- ・ ガス燃料船の安全基準の策定について、我が国が指摘した安全上の懸念等は概ね認識され、次回会合までに関心国で検討を継続。
- ・ 液化ガスを輸送する船舶の基準の全面改正について、我が国が示した修正案は基本的に受け入れられ、概ね最終化。次回会合において最終化の見込み。
- ・ バラスト水管理条約に基づく寄港国検査におけるバラスト水のサンプリング及び分析に関するガイダンス案及び生物付着管理ガイドライン評価ガイダンス案は最終化されず、次回継続審議。
- ・ 船舶からの排気ガス中におけるNOxの常時監視システムの義務化に関する米提案は合意されず、次回継続審議。
- ・ 国際海運から排出されるブラックカーボンの定義、計測方法及び制御方法について、次回会合までに関心国で具体的検討を開始。

1月30日から2月3日まで、英国ロンドンのI M O本部において、第16回ばら積み液体・気体小委員会 (BLG16) が開催されました。我が国からは国土交通省、環境省、(独)海上技術安全研究所その他関係海事機関・団体から成る代表団が出席し、我が国意見の反映に努めました。今次会合における審議結果の概要は以下のとおりです。

1. ガス燃料船の安全基準の策定

(1) 背景・経緯

海洋環境保護の一層の促進を図る観点から、次世代のクリーン船用燃料として、SOx を殆ど排出せず、またエネルギー当たりの NOx/CO2 排出量が少ない LNG（液化天然ガス）に注目が集まっています。このガス燃料船の安全基準については、現在は義務化されたものが存在しないことから、IMO において義務的安全基準の策定作業が行われています。

（２）審議内容

今次会合では、前回会合に引き続き安全基準の詳細検討が行われました。LNG は、重油等通常の船用燃料とは性状、漏洩検出方法等の安全措置が大きく異なっております。そこで我が国は、LNG 燃料船に発生し得る事故等の想定及び当該事故のシナリオを分析し、当該分析結果に基づく安全基準の修正案を提案しました。

（３）審議結果

審議の結果、我が国が指摘した安全上の懸念及び対応措置の多くは、他国から賛同を得ました。また、今後もコレスポンデンスグループ（CG）において引き続き、我が国が指摘した事項も含め、ガス燃料船の安全基準の詳細内容を検討することとなりました。

2. 液化ガス等を運送する船舶の基準の全面見直し

（１）背景・経緯

液化ガス等をばら積みで運送するための船舶の構造及び設備に関する国際規則（IGC コード）について、近年の液化ガスに関連する新たな技術や運航形態、船舶の大型化に対応するため、MSC83（2007 年 10 月）において、全面見直しが決定されました。それを受け、国際ガスタンカー運航者及び基地操業者協会（SIGTTO）を中心に全面改正案作成作業が行われ、前回会合において当該全面改正案が提出され、今次会合までに CG で検討が進められてきました。

日本は、CG で作成された IGC コード改正案の一部には安全上の課題があるとの認識のもと、今次会合にそれらの点に関する修正案を提案していました。

（２）審議内容及び審議結果

日本の IGC コード修正提案については、概ね多数の国から適切であると支持を受け、小委員会により合意されました。この他、IGC コード修正案の文言の整理等、最終化に向けた修正作業が行われました。

次回会合では、IGC コード修正の最終化に向けて、他の小委員会からの意見を踏まえ、更に審議が行われる予定です。

3. バラスト水管理条約関連ガイダンス案等の策定

（１）背景・経緯

船舶の貨物量等に応じて船体のバランスを確保するために船内に搭載する海水（バラスト水）中の生物の海域間の移動防止を目的として、2004年2月にIMOにおいてバラスト水管理条約が採択されました。同条約は、未だ発効していませんが、発効後の円滑な条約実施に向けて、寄港国検査（PSC）の実施方法の具体的な手順に係るガイダンス案等の策定作業が進められています。

なお、本条約の発効要件は、批准国数が30カ国以上かつその合計船腹量が世界全体の35%以上を満たすこととなっておりますが、現時点での批准国数は33カ国、合計船腹量は約26%です。未批准国の多くは、条約の適正な実施を図る観点から上記ガイダンスの策定完了を待っている状況です。

（2）審議内容

バラスト水管理条約では、船舶が条約の要件を遵守していることを確認するため、寄港国はPSCにおいてバラスト水のサンプリングを行い、基準への準拠を確認できることが規定されています。今次会合では、具体的なサンプリング及び分析の手順について審議が行われました。

（3）審議結果

審議では、本ガイダンス案を最終化可能とした国と、バラスト水のサンプリング・分析方法については更に詳細な検討が必要であるとした国の意見が拮抗し、次回会合において審議を継続することとなりました。

4. 船体付着による生物移動の最小化に向けた国際的措置の策定

（1）背景・経緯

バラスト水内の生物を対象としたバラスト水管理条約の更なる措置として、船底等の船体外板に付着した生物の海域間の移動を最小化すること目的とした国際的措置の検討が行われています。MEPC62（2011年7月）において、「侵入水生生物の移動を最小化するための船舶の生物付着の管理及び制御のためのガイドライン」（以下「生物付着管理ガイドライン」）が採択されました。

（2）審議内容

今次会合では、オーストラリア・ニュージーランド等から提案のあった「生物付着管理ガイドライン」の実施を評価する手順やスケジュール案及び「長さ24m未満のレクリエーション船を対象にした生物付着管理ガイダンス」案について審議が行われました。

（3）審議結果

「生物付着管理ガイドライン」の評価については、本ガイドラインの実施状況に関する情報を収集するためのガイダンスを今次会合中で最終化すべきとする国と、本ガイドラインが採択されたばかりで経験の蓄積が不足しているためガイダンスの最終化は可能でないとした国の意見が拮抗し、次回会合で審議を

継続することとなりました。一方、「長さ 24m 未満のレクリエーション船を対象にした生物付着管理ガイダンス」案については最終化され、次回 MEPC63 において承認に向けた審議が行われることとなりました。

5. NOx 常時監視システムの導入の義務化に関する検討

(1) 経緯・背景

MARPOL 条約附属書VI（船舶からの大気汚染の防止）では、船舶からの窒素酸化物（NOx）の排出規制が定められており、エンジンの技術基準適合の確認方法については、NOx テクニカルコードにおいて定められています。これに関し、MEPC62 において、米国及びアイルランドより、NOx 排出規制への適合性確認手法として、運航者に対しエンジンからの NOx 排出量を常時監視するシステムの導入を義務づけるよう NOx テクニカルコードの改正を要求する旨の提案があり、議論の結果、BLG において本件を検討することが指示されていました。

(2) 審議内容

今次会合では、NOx 常時監視システムの導入を義務化することの必要性の有無について議論されました。審議では、当該システムの導入義務化に賛成する国と反対する国で意見が分かれしました。なお、日本は、当該システムの導入は現行の適合性確認の枠組みを逸脱するものであるとして、その義務化に反対の立場を表明しました。

(3) 審議結果

本件米国提案は合意されませんでした。米国より、今次会合の議論を踏まえ、次回会合に再度提案を行う旨が表明されました。

6. 国際海運から排出されるブラックカーボンが北極圏において与える影響に関する検討

(1) 経緯・背景

MEPC62 において、ノルウェー等より、国際海運から排出されるブラックカーボンが北極圏において与える影響について検討するとともに、国際的な規制の枠組みを策定すべきとの提案がなされ、審議の結果、ブラックカーボンの定義、計測方法及び制御方法（以下、「定義等」）について、BLG において検討することが指示されていました。

(2) 審議内容

今次会合では、ノルウェー等より、ブラックカーボンの定義等について提案がなされ、検討が行われました。北欧諸国を中心に、ノルウェー提案に対し支持があったものの、ブラックカーボンに関し、より詳細な情報の収集及び分析を行った上で、その定義等について総合的に判断する必要があるとの意見が、

日本を含め多数の国から表明された。

(3) 審議結果

今次会合ではブラックカーボンの定義等については審議が深まらず、次回会合に向けて、コレスポンドンスグループを設置してさらに検討を行うことになりました。

以上