

## 新基準の適用方針検討に当たっての論点に対する意見及び更に検討が必要な点

新基準の適用方針検討に当たっての論点	意見	更に検討が必要な点	(参考) 条約、ガイドライン等
<p><b>1 新基準適用の考え方</b> 内航ケミカル船への新基準適用について、円滑な輸送、事業者への影響に配慮しつつ、海洋環境保護の観点から可能な限り早期に新基準を適用するのが妥当と考えるがどうか。</p>	—		—
<p><b>2 新基準の具体的運用</b> <b>(1)有害液体物質排出防止等設備</b> <b>○新造船への適用</b> ・2007年1月1日以降に建造される内航ケミカル船には、(2007年1月1日から)新基準を適用すべきではないか。</p>	<p><b>意見</b> (内航総連) ○新造船には新基準を適用すべき。 ○2007年1月1日前に建造されるものについても新基準を適用するよう指導すべき。</p>	なし	<p><b>ガイドライン</b> すべての改正は、改正の発効日から新造船に適用されなければならない。</p>
<p><b>○現存船への適用</b> ・現存の内航ケミカル船で、新基準の適用に伴い排出防止設備の新設・改造の必要な船はどれぐらい有るか。また、係る新設・改造は当該ケミカル船の輸送、経済上どの程度の負担となるか。 ・現存内航ケミカル船の排出防止設備への新基準の適用に延期は必要か。必要とすれば延期の期間はどの程度とするのが適切か。</p>	<p><b>現存船への影響</b> ・排出防止設備等に影響がある船舶は425隻中、43隻</p> <p><b>輸送への影響</b> 短期間に検査を義務付けると、ドッキングスケジュールの狂いが生じ、輸送に影響</p> <p><b>改造の負担</b> ・改造コストは、11百万～14百万円 ・平均船齢が13.6歳であり、残りの運航期間内に投資回収をすることは困難(内航総連)</p> <p><b>意見(内航総連)</b> ○適用の延期が必要</p>	<p>・何年の適用延期が必要か。</p>	<p><b>ガイドライン</b> 喫水線下排出口及びストリップ装置は、2年間の適用猶予。</p>

<p>○排出方法との関係</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・排出方法、排出設備の義務付、排出設備の検査は同一期日から新基準を適用するのが、実効性のある規制の確保の観点から望ましいのではないか。</li> </ul>	<p>意見（内航総連）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○排出設備の義務付を、排出方法及び排出設備の検査と同一期日とすることは妥当。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・排出方法については、担当省庁の検討・対応が必要。</li> </ul>	
<p>(2)運送に係る構造・設備規制（構造要件）</p> <p>○新造船への適用</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・2007年1月1日以降に建造される内航ミカ船は、(2007年1月1日から)新基準を適用すべきではないか。</li> </ul>	<p>意見（内航総連）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○基本的に新基準を適用すべき。</li> </ul>	なし	<p>ガイドライン</p> <p>すべての改正は、改正の発効日から新造船に適用されなければならない。</p>
<p>○現存船への適用</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現存の内航ミカ船で、新基準の適用に伴い運送に係る構造・設備の新設・改造の必要な船はどれぐらい有るか。また、係る新設・改造は当該ミカ船の輸送、経済性上どの程度の負担となるか。</li> <li>・現存内航ミカ船の構造要件への新基準の適用に延期は必要か。必要とすれば延期の期間はどの程度とするのが適切か。</li> </ul>	<p>輸送への影響</p> <p>(全般) 全隻数 425 隻のうち、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・船型要件が影響する船舶数：148 隻</li> <li>・防火要件が影響する船舶数：22 隻</li> <li>・防火要件への対応は大規模工事となり費用も膨大 <ul style="list-style-type: none"> <li>防火構造 30 百万円</li> <li>消防設備 18 百万円</li> </ul> </li> </ul> <p>(油脂類) 全隻数 34 隻のうち、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・船型要件が影響する船舶数：28 隻</li> <li>・防火要件が影響する船舶数：22 隻</li> </ul> <p>(クワート) 全隻数 17 隻のうち、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・船型要件が影響する船舶数：17 隻</li> <li>・防火要件が影響する船舶数：0 隻</li> </ul> <p>(無機ミカ) 全隻数 179 隻のうち、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・船型要件等が影響する船舶数：49 隻</li> <li>・防火要件が影響する船舶数：0 隻</li> <li>・溶融鉛ロケットは、損傷時復原性を担保するため輸送量が減少し輸送コスト上昇</li> <li>・無水フタル酸、次亜塩素酸トリウムは、船型要件格上げにより輸送に影響</li> </ul>	<p>輸送への影響</p> <p>(全般)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新基準が適用されたとき、輸送に大きな影響が有る物質は、油脂類、クワート、無機ミカのみか。</li> </ul> <p>(油脂類)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・防火構造・消防設備については、安全性に関するものであり対応が必要ではないか。</li> </ul> <p>(無機ミカ)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・無機ミカのうち輸送に影響がある物質は、溶融鉛ロケット、無水フタル酸、次亜塩素酸トリウムのみか。</li> <li>・溶融鉛ロケット、無水フタル酸、次亜塩素酸トリウムの各物質について、輸送に従事している船舶の隻数、輸送量と新基準不適合船の隻数、輸送量はどの程度か。</li> </ul>	<p>ガイドライン</p> <p>船舶の構造とは、船型要件に適合するため必要な船殻を完全にするための基本的な大規模な構造要素のみをいう。</p> <p>主管庁は、現存船の構造の変更を直ちに実施することが実行不可能と認めるときは、当該改正の適用を一定の期間延期できる。このような緩和は、各々の物質に関し、運送する貨物の量、専用船か否かなどを考慮して決定されなければならない。</p> <p>船舶の構造に影響する改正の場合：</p> <p>内航運送に従事している現存船は、改正の発効日以後10年を超えない特定の日以降は、改正された船型</p>

	<p>(汎用ケミカ) 全隻数 192 隻のうち、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 船型要件が影響する船舶数：67 隻</li> <li>・ 防火要件が影響する船舶数：0 隻</li> <li>・ 新基準によりタイプ II (SUS を含む) 貨物が 530 万トン増加するため現在のタイプ II 船 125 隻では輸送への対応は困難</li> </ul> <p><u>代替輸送の可能性</u></p> <p>(油脂類) 食品が多く、品質上他のケミカ船による代替輸送は困難。また、タンクローリーによる輸送は、新たにタンクローリーを 220 台用意する必要があり困難</p> <p>(クオソト) 現在、タイプ I の内航ケミカ船は存在せず、代替輸送は不可能。また、タンクローリーの輸送コストは 7.5 倍もかかり困難。</p> <p>(無機ケミカル) 熔融プロラクタム、無水フタル酸、次亜塩素酸ナトリウムが格上げになり、改造のため貨物積載量が減少し、輸送コストが上がる。</p> <p><u>改造の可能性</u></p> <p>(全般)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 船型要件は大規模工事となり費用も膨大</li> </ul> <p>(油脂類)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 経済的負担が大きく困難</li> </ul> <p>船型要件の改造費(タイプ III→タイプ II) 120～200 百万円</p> <p>(クオソト)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ タイプ I への改造は積載量減少等により対応困難</li> </ul>	<p>(汎用ケミカ)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 現在の汎用ケミカル 192 隻のうち、既にタイプ II の船舶が 125 隻あるので、マクロで見ると輸送可能と思われるが何故、対応が困難なのか。</li> <li>・ 仮に現在のタイプ II の船 125 隻で輸送困難とすると、いつなら対応できるか。</li> </ul>	<p>要件に従わなければならない。</p>
--	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------

	<p><u>代替建造の可能性</u> (全般) ・既存船主では船価上昇により、代替建造は困難</p> <p>(油脂類) ・現存船については償却期間中でもあり、更に船台不足、船価高騰の影響を受け、(2007年までの)代替建造は困難 400～480 百万円 / 隻</p> <p>(クォート) ・既存船は、バブル期の高船価船でもあり消却が終わっておらず(2007年までの)代替建造は困難 840 百万円 / 隻</p> <p>・17隻全部を代替建造した場合、製品価格が1割弱アップ</p> <p>・専用船であり一般ケミカル船への転用も困難</p> <p>参考) 建造可能隻数 (年間) 20～24 隻の 1/4 程度 (内航総連) 15～23 隻 (中小造工)</p> <p><u>意見</u> (油脂類)日本植物油協会 ・適用への猶予期間を10年とすること。</p> <p>(汎用ケミカル) 内航総連 ・猶予期間約10年が必要</p> <p>(クォート) 芳香族協会 ・全ての船をタイプ I に代替建造するためには猶予期間10年が必要</p> <p>・従来の20年更新に対して2.2年前倒しの17.8年で更新されることとなる。</p>	<p>(油脂類)(クォート)(汎用ケミカル) ・10年より短い期間で代替できないか。</p>	<p><u>船舶の構造に影響する改正の場合</u>： 内航運送に従事している現存船は、改正の発効日以後10年を超えない特定の日以降は、改正された船型要件に従わなければならない。</p>
--	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------

<p>(3)その他  <u>○検査及び証書・手順書の書換え</u>  ・新基準の適用に伴い、「海洋汚染防止証書」、「排出の方法及び設備の手引書（P &amp; Aマニュアル）」及び「船舶検査証書」の書換えが必要となる場合がでてくる。書換えの前提として、有害液体物質の排出防止設備、運送に係る構造・設備などが新基準を満足していることを検査で確認することとなるが、その対応にはどの程度期間が必要か。</p>	<p><u>意見</u>（内航総連）  ・排出規制が2007年1月1日から適用されるのであれば、2006年中に受検できる体制が整備されていることが必要  ・2007年1月1日以後最初の定期的検査の時期迄適用が猶予されるべき。  <u>理由</u>  ・ドッキングスケジュールに狂いが生じ、輸送に影響  ・受検の混雑</p>	<p>・排出規制の適用については、担当省庁の検討・対応が必要。</p>	<p>第9回BLG 座 卜(2005年4月18日)  外航船について2006年8月1日から証書の発給を可能とすることで合意。</p>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------	------------------------------------------------------------------------

項目	要望	対応	(参考) 条約・ガイドライン
排出海域の緩和	<u>内航総連</u> ・国内においては、領海基線から12海里以遠での排出が義務付けられているが、これにより排出海域が限られ、遠距離まで排出しなければならなくなる。陸岸から12海里以遠に変更することが望ましい。	・担当省庁で別途検討	条約上の陸岸は、領海の基線と定義されているため、領海帰線12海里以遠での排出が義務付けられている。(附属書Ⅱ第1規則9及び第13規則2.1.3)
排出方法の緩和(無害→Z類の物質に限る。)	<u>内航総連</u> ・通常の航路から離れることは経済的負担及びCO2の排出増加につながるため、改正附属書Ⅱ第13規則2.3に基づき、12海里以内の排出を認めるべきである。	・担当省庁で別途検討	主管庁は、無害→Z物質になった物質に限り12海里以遠及び水深25m以上の排出要件を放棄することができる。(附属書Ⅱ第13規則2.3)
排出要件の免除	<u>内航総連</u> 物質又はゴムライニングの品質保持上の理由により、加熱ができず、高粘性物質となる物質が多くある可能性がある。この場合、陸上処理又は予備洗浄が必要となるが、陸上処理施設は少ない。 高粘性物質の予備洗浄の免除等排出要件緩和の検討が必要でないか。	・担当省庁で別途検討	(物質や貨物槽の品質保持上の理由で、排出要件を緩和できる根拠規定なし)
(平成19年1月1日以降、船舶安全法が新規適用される船舶への取扱い)  ・就航航路の水深が浅い等物理的に新基準を適用することが不可能な船舶の扱い	<u>内航総連</u> ・対象船舶 平水船：東京湾内1隻 はしけ船：東京湾内7隻 これらの船舶は、河川を航行し水深2mのバースに接舷する必要があり、タイプ2(ダブルH)のタンク配置は物理的に困難。	・新造船を免除できる条約の根拠規定はないものの適用する要件については別途検討。 ・現存船に対して所要の経過措置を検討	