

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 丸田 (1. 及び 2. 関係) 内線 24362 直通 03-5253-8266
海事局検査測度課	課長補佐 臼井 (3. 関係) 内線 44173 直通 03-5253-8639
海事局安全基準課	課長補佐 西 (4. 関係) 内線 43924 直通 03-5253-8636

平成23年2月14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

IMO 第15回ばら積み液体・気体小委員会(BLG15)の審議結果について

概要

- ・船舶のバラスト水処理に係る「その他の方法」の承認手続き及びスケール化したバラスト水処理システムの承認に関するガイダンス案の最終化並びにバラスト水のサンプリングに関するガイダンス案の詳細を議論
- ・船体付着による侵入水生生物の移動を最小化するためのガイドライン案の最終化
- ・IGCコードの全面改正について、コレスポンデンスグループを設置し、引き続き議論
- ・NOxテクニカルコード改正案及び「SCR（選択触媒還元）脱硝装置を備えたエンジンの認証ガイドライン」の最終化（一部の問題は引き続き議論）

2月7日から11日まで、英国ロンドンのIMO本部において、第15回ばら積み液体・気体小委員会(BLG15)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. バラスト水管理条約関連ガイダンス案等の検討

(1) 背景・経緯

バラスト水の移動に伴う生物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、現時点で批准国数が27カ国、合計船腹量が約25%で、まだ発効要件（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）を満たしていませんが、発効後の円滑な履行に向けて、バラスト水処理システムの承認や寄港国検査（PSC）の実施方法の具体的な手順に係るガイダンス案等の審議が行われています。

(2) 審議内容

今次会合では、以下について審議がなされました。

① バラスト水管理条約B-3.7規則に基づく「その他の方法」の承認プロセス案

バラスト水管理条約B-3.7規則では、沖合等におけるバラスト水の交換を要求するバラスト水交換基準(D-1規則)及びバラスト排水中の生物を一定数以下とすることを要求するバラスト水排出基準(D-2規則)について、これらと同等の効果を有する手法については、海洋環境保護委員会(MEPC)の承認を得ることで「その他の方法」として採用することができるとされています。今次会合では、「その他の方法」の承認プロセスについて審議が行われました。

② スケール化したバラスト水処理システムの承認手順に係るガイダンス案

バラスト水処理システムが主管庁による型式承認を得るためには、プロトタイプについて陸上試験と船上試験(6ヶ月間)を実施し、その性能が条約要件を満足することを確認する必要があります^{*}。今次会合では、仕組みは同じで処理能力(m³/h)だけが異なる複数のバラスト水処理システムについて型式承認試験を行う場合の取扱について審議が行われました。

※活性物質を使用する場合には、主管庁による承認に加えて、MEPCでの承認が必要となります。

③ PSCにおけるバラスト水のサンプリング及び分析の手順に係るガイダンス案

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、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

審議の結果、①及び②については最終化され、次回MEPC62(2011年7月)で①の採択と②の承認に向けた審議が行われることとなりました。

①については、「その他の方法」はMEPCの承認と主管庁による承認の2段階承認とする内容となっています。

また、②は、型式承認を取得したベースユニット(陸上試験と6ヶ月間の船上試験を実施済みのバラスト水処理システム)の処理能力を拡大又は縮小したスケール化ユニットの型式承認を取得しようとする場合には、陸上試験は省略され、船上試験についても、数値計算モデル等による検証を行った上で主管庁が指定する数のスケール化ユニットについて3ヶ月実施することとしており、大幅に簡略化される内容となっています。(例えばベースユニット(バラスト水処理能力:250m³/h)に対して、500m³/h、750m³/h、1,000m³/hの3つのスケール化ユニットについて型式承認を得ようとする場合には、それぞれについて数値計算モデル等で性能の検証を行った上で、主管庁がどのスケール化ユニットについて船上試験を行うのかを決定する。)

③については、今次会合では審議が終了せず、次回会合(BLG16)での最終化に向けてコレスポンスグループで引き続き審議されることとなりました。

2. 船体付着による侵入水生生物の移動を最小化するためのガイドライン案の策定

(1) 背景・経緯

BLG13(2009年3月)において、「船体の生物汚損に関する作業部会」の設置が了承され、「船体付着による侵入水生生物の移動を最小化するためのガイドライン案」(以下「ガイドライン案」)について検討が続けられてきました。今次会合では、ガイドライン案及びMEPC決議案、長さ24m未満のレクリエーション船に対するガイダンス案、ガイドラインの効果の評価プロセス案について審議が行われました。

(2) 審議内容

今次会合では、我が国より、ガイドラインの実行可能性を高める観点から、

- ・管理すべき船体付着生物の定義はユーザーが理解しやすいものとするべきであること、
- ・水中洗浄時に回収する屑の大きさについて非現実的な数値基準を明示することは避けるべきであること、
- ・ガイドラインの効果の評価プロセスについて検討する際には、ガイドラインにしたがって講じた措置によって生物付着がどの程度防止できたかを精査する必要があるため、ドックサイクルを考慮した評価期間を設定する必要があること

等を主張し、多数の国の賛同を得て、ガイドライン案の修正が行われました。

(3) 審議結果

審議の結果、ガイドライン案及びMEPC決議案について最終化され、次回MEPC62において採択に向けた審議が行われることとなりました。また、長さ24m未満のレクリエーション船に対するガイダンス案、ガイドラインの効果の評価プロセス案については、次回会合(BLG16)で最終化すべく、それぞれ豪州、ニュージーランドを中心に関心国で修正案が作成されることとなりました。

3. 液化ガスのばら積み運送のための船舶の構造及び設備に関する国際規則(IGCコード)の改正等

(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安全要件はIGCコードで定められ、SOLAS条約により義務化されています。MSC83(2007年10月)においてIGCコードの全面見直しが決定的なを受け、国際ガスタンカー運航者及び基地操業者協会(SIGTTO)を中心に原案作成作業が行われていましたが、昨年11月に英国とSIGTTOの共同提案として提出され、今次会合で検討を行うこととなっていました。また、天然ガス等を燃料とする船舶に係る国際ガス燃料船コード(IGFコード)については、IGCコードとは別に検討が進められています。

(2) 審議内容

審議では、国際的に関係業界・機関等による十分な検討が進められてきたものであることを理由に、今次会合においてドラフティンググループを設置してエディトリアルな精査のみを行い、最終化すべきとの意見が多数表明されました。これに対し、我が国は、技術的検討が必要な課題を指摘しつつ、検討作業の継続の必要性を主張し、ドイツもIGFコードとの整合性を図る必要性を主張しました。

(3) 審議結果

審議の結果、「IGCコード及びIGFコードの改正に関するコレスポネンスグループ」を設置し、日本及びドイツが指摘した事項等について次回会合までにさらなる検討を進め、2014年までの作業終了を目指すこととなりました。

4. NOxテクニカルコードの改正及びSCR認証ガイドラインの策定

(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。現在、将来のNOx排出規制を達成するための方策として、エンジンにSCR脱硝装置を取り付けることが見込まれており、その認証に関するガイドラインについて我が国の提案をもとに議論が続けられています。

(2) 審議内容

現在のNOxテクニカルコードでは、SCR脱硝装置をエンジンに付加した状態でNOx放出量を試験することとされています。しかし、特に大型のエンジンの場合には実態上SCR脱硝装置をエンジンに付加した状態での試験は困難であるため、エンジンとSCR脱硝装置を分離して別々に試験を行う認証方法（スキームB）を可能とするべく、MEPC61において日本、デンマーク及びドイツによりNOxテクニカルコードの改正案を提案しました。また今次会合において、日本からスキームBの精度に関する技術情報を提供し、これらをもとに、NOxテクニカルコードの改正案及びSCR認証ガイドライン案について議論されました。

(3) 審議結果

審議の結果、これまでの日本の主張が受け入れられ、スキームBの導入を前提としてNOxテクニカルコードの改正案及びSCR認証ガイドラインを最終化し、承認のためMEPC62に報告することとなりました。ただし、スキームBによって認証されたグループエンジンを搭載する全ての船舶での船上計測確認の要否及びECA（放出規制海域）を出入りする場合のSCR脱硝装置作動のモニタリングの要否については意見が分かれたため、引き続きMEPC62において議論することとなりました。

以上