

問い合わせ先

国土交通省：03-5253-8111

海事局安全基準課 井田(内線 43-953)

平成 22 年 11 月 1 日
海事局安全基準課

国際海事機関(IMO) 第 54 回 船舶設計設備小委員会の結果について

概要

- ・ 旧型油水分離器に追加設置するエマルジョン処理装置の性能基準案を最終化。
- ・ 将来の義務化を視野に入れつつ船内騒音コードの強化に関し審議。(次回継続)
- ・ 北極海及び南極海を航行する船舶に適用される極海コードに関し、審議コードの全体目標案及び全体構成案を策定。(次回継続)
- ・ 船舶の機関室に起因する油汚染防止のため、統合ビルジ処理システムの普及促進策に関し審議。(次回継続)

10 月 25 日から 29 日までの間、英国ロンドンにおいて 63 の国及び地域、30 の機関等の参加のもと、国際海事機関 (IMO) 第 54 回船舶設計設備小委員会 (DE54) が開催されました。

我が国からは、国土交通省海事局安全基準課、水産庁増殖推進部研究指導課、在英国日本大使館、(独)海上技術安全研究所、(財)日本船舶技術研究協会等の職員から構成される代表団が参加しました。

今次会合における主な審議内容・結果は以下のとおりです。

1. 現存油水分離器に追加設置するエマルジョン処理装置の性能基準案

第 49 回海洋環境保護委員会 (MEPC49、2003 年 7 月) において、油水分離器の性能基準の改正が行われ、エマルジョン (水と油が乳化した状態) に対する分離能力が新たに求められることとなりました。改正後の性能基準 (MEPC.107(49)) は 2005 年 1 月 1 日以降に建造する船舶に搭載する油水分離器に適用されており、当該日前に建造された船舶については、エマルジョンの十分な分離性能を備えていない油水分離器 (以下、「旧型油水分離器」という。) が引き続き搭載されています。

DE では、旧型油水分離器について、新型 (MEPC.107(49) 適合型) に換装せずにエマルジョン処理が可能となるよう追加設置するエマルジョン処理装置の試験基準案の検討を行ってきましたが、今次会合において試験基準案が最終化されました。最終化された試験基準案は、来年 7 月に開催される MEPC62 において承認のため審議する予定です。なお、旧型油水分離器へのエマルジョン処理装置の搭載を義務化するかどうかについては MEPC62 で審議する予定です。

2. 船内騒音制限値の強化及び義務化

IMO では、船員の健康を守るため、船内騒音規制コード（総会決議、任意基準、1981年作成。以下「コード」という。）に基づき、船舶の機関区域から発生する騒音を一定レベル以内に抑えることが奨励されています。前回会合において、欧州（EU加盟国の共同提案）が、現行のコードの内容を強化（対象区域の拡大、騒音基準の強化等）し、コードを義務化する（SOLAS 条約の改正）ことを提案しました。

前回会合後、我が国では、（財）日本船舶技術研究協会において船内騒音に関する調査研究を実施し、就航中の船舶の騒音実測値を分析するとともに、分析結果をもとに居住区域に関し船舶の大きさに応じた規制値を導入するという制度素案を作成しました。

今次会合では、当該調査研究結果をもとに我が国からコード改正案を提案したところ、我が国提案は技術的検討に基づいた現実的な提案であるとして参加国・機関から高い評価を得ました。また、欧州造船工業会（CESA）等もコードの改正提案を行いました。

審議の結果、次回会合までの間にコレスポンドンス・グループ（会合と会合の間にEメールを活用して検討を行うグループ。以下同じ。）を設置し、これまでの各国及び機関の提案をもとにコード改正案の最終化及び義務化の方法について検討を行うこととなりました。我が国もコレスポンドンス・グループに参加することとしています。

3. 極海コード（義務的要件）の作成

IMO では、北極海及び南極海（以下「極海」という。）を航行する船舶の安全確保及び極海の環境保護等を目的とし、極海を航行する船舶に関するガイドライン（総会決議、任意ガイドライン、2009年）を採択しました。現在、DE では、極海を航行する船舶に適用する義務的要件を定める極海コードの作成を行っています。前回会合では、極海コードを2部構成（パート A：義務的要件、パート B：推奨要件）とすることや、また、極海コードをリスクベースアプローチで作成することが合意されたところです。

今次会合では、まず海上人命安全条約（SOLAS 条約）及び海洋汚染防止条約（MARPOL 条約）の適用を受ける旅客船及び貨物船を対象として極海コードを作成し、その後他の船舶への適用を検討することに合意しました。また、極海航行に特有の危険（ハザード）及びリスクの抽出を行い、極海コードの全体目標案及び極海コードの全体構成案を策定しました。さらに、この全体目標及び構成の下に、復原性、堪航性、防火、救命設備、無線通信等の個々の技術的目標と性能要件を作成することに合意しました。

次回会合に向け、コレスポンドンス・グループを設置し、個々の性能要件に関係する極海のハザード及びリスクの抽出を完了することとなりました。我が国もコレスポンドンス・グループに参加することとしています。

4. 統合ビルジ処理システム（IBTS）の普及促進

IMO では、船舶の機関室に起因する油汚染防止のための包括的なアプローチとして、総合ビルジ処置システム（Integrated Bilge Treatment System: IBTS）ガイダンス

を MEPC54 にて承認しました。現在、DE では、船舶の機関室に起因する油汚染防止を促進するため、IBTS を普及促進するための方策が検討されています。

今次会合に向けて、我が国は、(財)日本船舶技術研究協会において、ビルジ等の取り扱いに関する調査研究を実施し、IBTS の効果や IBTS 普及促進策等について検討を行いました。

今次会合においては、我が国は、当該調査研究結果をもとに、IBTS を備える船舶(以下「IBTS 船」という。)の機関室から採取されたビルジの分析結果を提示し IBTS の効果を示すとともに、IBTS 普及促進策として任意の IBTS 認証スキームの創設を提案しました。また、我が国は、IBTS 普及のため、IBTS の概要や効果に関するプレゼンテーションを行い、IBTS の理解促進に努めました。

審議の結果、任意の IBTS 認証スキームにつきまして今次会合において合意されませんでした。IBTS 船を特定する方法や IBTS 船の特定に伴う課題等について検討が開始され、次回会合において引き続き検討する予定です。

以上