

国際海事機関（IMO）第5回船舶設計・建造小委員会（SDC 5）における審議結果の詳細

1. 係船作業の安全対策

（1）背景

近年、国内外で船舶の係船索の破断事故が多発（国内では、神戸港において着岸作業中の船舶の係船索が破断して作業員2名が死亡する事故等が発生）していることから、IMOでは、2015年の第95回海上安全委員会より、係船作業の安全対策の検討が行われています。

今次会合において、日本は、以下2点を内容とする提案文書を提出していました。

1. 摩耗等により劣化した係船索の使用に起因する係船作業者の死傷事故が多発しているため、係船索を適切に保守することを海上人命安全条約（SOLAS条約）の要件として明確に規定すべき
2. 新造船だけでなく現存船にも「係船設備の点検及び保守要件」を適用すべき

（2）審議の結果

日本の提案内容に対して各国からの支持が集まり、同内容を踏まえたSOLAS条約改正案がまとめられました。

今次会合で合意された条約改正案の内容を適切に実施するため、係船設備の設計及び点検・保守に関するガイドライン案の審議を行い、次回会合（2019年開催予定）に向けて、CG
（注）（日本がコーディネータ）による更なる検討を進めることになりました。

（注） 会期間にemailを活用して審議をするグループ

2. 現存旅客船の浸水事故時の復原性計算

（1）背景

2012年のコスタ・コンコルディア号の事故を受けて、SOLAS条約では、2014年1月1日以後建造の大型外航旅客船に対し、浸水事故時に安全な帰港のために必要な情報を船長に提供するため、復原性計算を船上又は陸上で実施するための設備を設置することを要求しています。

2017年6月の第98回海上安全委員会において、同規定を2014年1月1日前に建造された大型外航旅客船にも適用するためのSOLAS条約改正案（2020年1月1日発効見込み）が承認されました。

今次会合においては、同条約改正の適用日について審議されるとともに、条約改正の適切な実施のためのガイドラインの最終化のための検討も行われました。

（2）審議の結果

2014年1月1日前に建造された大型外航旅客船に対する浸水事故時の復原性計算に関する上記条約改正案の適用日を「改正規則発効の5年後（2025年1月1日となる見込み）以降の最初の更新検査の日」とすることが決定されました。

また、条約改正内容の適切な実施のためのガイドラインが承認されました。同ガイドラインにおいて、適用日前に備え付けられた設備については、ガイドラインで要求するものと同

等の性能であると主管庁が認めたものであれば設置を認めることができることとしました。

3. 沖合の洋上施設に作業人員を輸送する船舶の安全要件の策定

(1) 背景

昨今、北海をはじめ世界中で洋上風力発電設備の建設が盛んになっており、建設工事等に必要作業人員を洋上の建設現場まで輸送する需要が増加しています。これを背景に、IMOでは、当該人員に安全訓練等を課すことを前提として、当該輸送に従事する船舶に必要となる安全要件に関する検討が行われています。

今次会合においては、SOLAS条約附属書への新章の追加及び同章で引用する新コードについての検討が進められました。

(2) 審議の結果

SOLAS条約附属書新章の草案が作成されました。また同章及び新コードの更なる検討を行うため、次回会合（2019年開催予定）に向けてCGが設置されました。