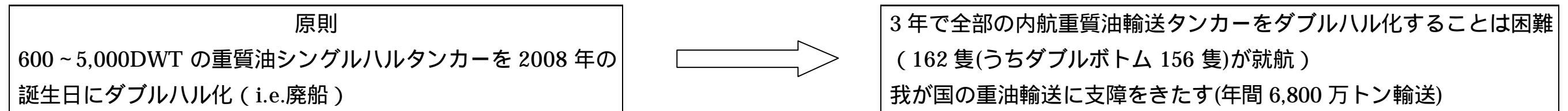


1. 大型シングルハルトンカーのフェーズアウトに関する論点

シングルハルトンカーの取扱	支持する考え方	反対論	課題・問題点
2010 年でフェーズアウト	<p>油汚染事故防止対策として、油タンカーのダブルハル化は効果があり^{資料 2-1-1}、できる限り早くダブルハル化すべき。</p> <p>米国、欧州も 2010 年でフェーズアウト。油汚染被害国たる我が国は最も厳しい基準で対応すべき。</p> <p>環境先進国として今後の国際的な安全・環境基準の議論をリードできる。</p>	<p>船齢の若い船も一律に 2010 年で締め出すことは、経済合理性に欠ける^{資料 2-1-2}。</p> <p>逆に、アジア諸国は 2015 年までの延命を認めると見られ、アジアの一員として、同様の措置を講じてよいのでは。</p>	<p>2010 年までに、シングルハルトンカーの代替建造が可能か^{資料 2-1-2}。</p> <p>日本船を 2010 年までにフェーズアウトするならば、我が国に入港する外国船も同様にすべきだが、現在の国内法で外国船の入港拒否を行い得るか。</p>
2015 年まで延命を認める	<p>今回の措置は、老朽タンカーの折損事故が引き金。我が国商船隊は十分なメンテナンスと安全運航を行っているので、延命できるようにすべき。</p> <p>今回の条約改正は、欧州が地域主義的に 2010 年フェーズアウトを主張し、他の国々は現状どおり 2015 年までシングルハルトンカーの使用が可能となる妥協の上に成立したもの。欧州に追随する必要はない。</p>	<p>ダブルハルは、衝突、座礁に対する防護措置。かかる事故が起こらない保証はない^{資料 1-5}。</p> <p>環境先進国として、厳しい基準とすべきでは。</p>	<p>港湾管理者によっては、延命したシングルハルトンカーの入港を拒否する動きが出てくるのではないか。</p> <p>欧米で締め出された老朽シングルハルトンカーが、我が国に来るおそれがあるのではないか^{資料 2-1-3}。</p>

2. 小型・内航重質油シングルハルタンカーに関する論点



緩和措置に係る論点		支持する考え方	反対論	課題・問題点
大きさ による適用除外： 大きさによる適用除外は行わない。		○大きさによる海難状況の差はない ^{資料 2-2-} で、ダブルハルとすることもやむを得ない。 ○ケミカルタンカーでは小型船型でも多くのダブルハルを建造。	○500 総トン未満のタンカーはダブルハル化の負担が大きい ^{資料 2-2-1}	○ダブルハルにすることによる大型化で、係留施設の改造が必要になるのではないか ^{資料 2-2-3} 。
適用 時期の 延期	現存船： 2015 年又は船齢 25 歳のいずれか早い方まで延期	○衝突事故が多い ^{資料 1-5} ので、ダブルハルとすることが必要だが、十分な猶予期間が必要。ダブルボトムの大型船と同様に 2015 年又は船齢 25 歳のいずれか早い時期までの猶予が適当。	2015 年までとすると、一部の船齢の若い船が使えなくなる。(15 歳未満でアウトとなる船：15 隻) ○条約どおり船齢 25 歳までとしてはどうか？	
	新船： 条約どおり来年 4 月 5 日から適用	○これから造る船は、ダブルハルとしない理由は無い。 ○小型タンカーをダブルハルで建造している実績あり。 ○ケミカルタンカーでは小型船型でも多くのダブルハルを建造。	○周知期間が不十分。	○どの程度の周知期間が必要か。
航行区域 による適用除外： 特定の港湾で給油(バンカリング)に従事するタンカーは適用除外してよいのではないか。		○バンカリングを行うタンカーは航行距離も短く、港水域の状況に精通しているので安全性が高い。	輻輳海域を航行する場合についても安全性を確保できるか。	平水区域を航行区域とする船舶を適用除外とすると、瀬戸内海のような広範な輻輳海域を航行する船舶が適用除外となってしまうが、大丈夫か？

--	--	--	--

3. その他の特別措置に対する取扱

特例措置	考え方及び対応方針
ダブルボトムのみ又はダブルサイドのみのタンカーを船齢 25 歳まで運航 (13G(5))	防護性能はサイドもボトムもシングルのタンカーより良いので、2010 年より延命しても良いと考えられるが、現在の規制より緩和する理由はないので、2015 年又は船齢 25 歳のいずれか早い方まで運航を認めることとする。
ダブルボトムのみ又はダブルサイドのみの 5,000DWT 以上の重質油タンカーを船齢 25 歳まで運航 (13H(5))	同上
5,000DWT 以上の重質原油タンカーを状態評価(CAS)が満足のいくものであれば、船齢 25 歳まで運航 (13H(6)(a))	我が国の重質原油の輸入量は、1.7%弱であるので、ダブルハルタンカーを用いた輸送が十分可能であるので、当該特例措置は講じない。