

船主企第 11 号

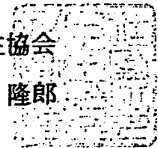
平成 16 年 6 月 22 日

国土交通省海事局長

鷲頭 誠 殿

社団法人 日本船主協会

会長 草刈 隆郎



MARPOL 条約改正の国内法令化について

拝 啓 時下益々ご清祥のこととお慶び申し上げます。

さて、2003 年 12 月に採択された MARPOL 条約改正の国内法令化問題に關しましては、現在「タンカーのダブルハル化に関する検討会」において議論されておりますが、貴省は、5,000DWT 以上のシングルハルタンカー（SHT）の使用期限を 2010 年とする方針を検討しておられると聞き及んでおります。

ご既承のとおり、MARPOL 条約改正に際しては官民を上げて鋭意議論した上で「一定の船齢又は 2015 年のいずれか早い時期に SHT をフェーズアウトする」との方針のもとで一連の IMO MEPC 会合に臨み、その結果 2003 年 12 月の同会合においては、わが国主導の下、「5,000DWT 以上の SHT については、CAS で安全性が確保されていると判断された場合、主管庁の裁量により 2015 年または船齢 25 歳のいずれか早い時期まで運航できる」とする条約改正が行われました。今般、こうした経緯があったにも拘わらず、条約改正の国内法令化にあたっては 2010 年以降の運航の延長を認めないと方針転換されることには理解に苦しむところがあり、今後の国際会合等で様々な問題について各国との協調を図る際にも悪影響を及ぼすものと考えます。

2003 年に MEPC への対応を官民で検討した際にも申し上げましたが、当協会会員会社の運航船隊には 1990 年代建造の若齢 SHT が多く存在し、2010 年でフェーズアウトとなった場合には、例えば 1995 年建造船が船齢僅か 15 歳で

使用禁止となるなど、資源の有効活用の観点から極めて不経済であることに加え、メンテナンスに多額の費用を投じて安全性を確保しつつ長期にわたり船舶を使用する方針の船主には多大な損失を与えることとなります。

わが国海運業界はタンカーのダブルハル化を積極的に推進しておりますが、2007年まで船台が埋まっていること、大型タンカーの建造には多大の投資が必要となることなどを考慮すると、全てのSHTの代替を2010年までに完了することは困難なことも予想され、また、2010年までにアジア地域だけで年間約100万B/Dの石油輸送需要の増加が見込まれることから、2010年以降のSHT使用が認められない場合にはわが国の安定したエネルギー輸送に問題が生じる可能性があります。

つきましては、MARPOL条約改正の国内法令化にあたり、これまでの条約改正議論の経緯を踏まえるとともに、わが国の船主経済およびエネルギー輸送への影響などを考慮し、条約改正で認められている通り、下記の点につき重ねてご配慮をお願いいたします。

敬 具

記

1. カテゴリー2および3の日本籍タンカーにつき、改正MARPOL条約附属書I第13G規則(7)節に規定する2010年以降の運航継続を認めること。
2. 改正MARPOL条約附属書I第13G規則(7)節により運航延長を認められたSHTについては、2010年以降もわが国の管轄権下にある港または沖合ターミナルへの入港を認めること。

以 上