

LNG バンカリングガイドライン改訂に向けた 検討委員会

第 1 回委員会資料

国内事業者からのヒアリング結果と
ガイドライン改訂について

令和 5 年 3 月 6 日

株式会社 日本海洋科学
一般財団法人 日本海事協会
公益社団法人 日本海難防止協会

1.調査の目的

国内でのLNGバンカリング実績を踏まえて事業者ヒアリングを行い、ガイドライン改訂の要望を洗い出すことを目的とする。

2. 主な要望と改訂内容案（令和4年度）

改訂箇所	改訂案	要望内容
オペレーションに係る関係法令及び手続 (Ship to Shipガイドライン、目次前)	海防法第42条の2及び海防法第42条の3（海上火災が発生した場合の措置）を追加 (参考：第42条の2第3項) 第一項に規定する場合において、同項各号に掲げる者は、直ちに、引き続き危険物の排出の防止及び排出された危険物の火災の発生防止のための応急措置を講ずるとともに、危険物の排出があつた現場付近にある者又は船舶に対し注意を喚起するための措置を講じなければならない。 (参考：第42条の3第2項) 前項に規定する場合において、同項各号に掲げる者は、直ちに、消火若しくは延焼の防止又は人命の救助のための応急措置を講ずるとともに、海上火災の現場付近にある者又は船舶に対し注意を喚起するための措置を講じなければならない。	海上災害が発生した際の対応のあり方が曖昧になっており、安全管理体制の明確化が必要
2.4.3 ESDS のテスト (Ship to Shipガイドライン、p.15)	ホット状態で ESD テストを実施して問題無く作動すれば、コールド状態は ESD テストの代わりに ESD 弁等の作動テストで可能とする	コールド状態は、LNG 配管及び弁がホット状態に比較し、熱収縮されていることのみが異なる点であり、ESD 弁等のバルブが熱収縮後にきちんと開閉できる事の確認のみに緩和して欲しい (SIGTTO マニュアルと同様)
3.4 通信 (Ship to Shipガイドライン、p.21)	係船と LNG 燃料移送作業の間、「2 船間の通信は防爆型トランシーバーの使用が有効」を、「2 船間で常時通信可能な、防爆型の通信装置を使用する。」に改訂	トランシーバーでは電波が届かない事例あり
6.2 LNG 燃料の検尺 (Ship to Shipガイドライン、pp.30-31)	項目を削除	事業者間の合意で実施すべき事項（業界標準と同様）
7.4 フェンダー (Ship to Shipガイドライン、p.33)	空気式（ニューマチックタイプ）フェンダー、ISO 17357 適合に限られていたものを、フォーム式、ISO 相当も使用可能とする	空気式でないもの、また、船級等適当な機関が認めるものも使用可能にして欲しい
その他、実態を踏まえた細かな改正、文言明確化など		

3. 令和5年度に引き続き検討すべき事項

検討箇所	検討内容	要望内容
1.1(4)その他のLNG移送関係者及び 8 緊急時対応 (Ship to Ship ガイドライン、p.4 及び pp.36-37)	8章で規定する緊急時対応手順書に関して、どのような手順で策定するか等を定型化するための課題の抽出(令和4年度)、指針整備(令和5年度)を実施予定	海上災害が発生した際の対応のあり方が曖昧になっており、1.1(4)で規定する「体制の構築」について一定の指針の整理が必要
夜間での実施にかかる検討	熟練の定量化など夜間のSTSの課題の抽出(令和4年度)、検証(令和5年度)を実施予定	『熟練』とは具体的にはどのような考えなのか不明なため現在も夜間着舷は出来ていないため、今後、夜間接舷も可能にして欲しい
錨地での実施にかかる検討	航走波など錨泊中のSTSの課題の抽出(令和4年度)、検証(令和5年度)を実施予定	航走波に対する順守事項については、特に特定港でStSを実施する場合、航行船舶側の影響もあり、ガイドライン順守が難しいのが現状