

LNG 燃料の夜間・錨泊中のバンカリング実施 に向けた検討委員会

第 3 回委員会資料

第 2 回検討委員会の対処方針について

令和 6 年 3 月 15 日

株式会社 日本海洋科学
公益社団法人 日本海難防止協会

1 第2回検討委員会の対処方針について

第2回検討委員会における指摘事項において、検討課題としてあった点について、その対処方針を表1.1に示す。

第2回検討委員会議事概要は、参考資料3-1に示す。

表 1.1 第2回検討委員会の指摘事項への対処方針

指摘事項	対処方針	対象箇所
資料 2-4		
<ul style="list-style-type: none"> ・「昼間での接舷操船を実施し、操船者（船長）が十分熟練したと確認できた後、実船や操船シミュレータによる風速 8m/sec 下の状況においても安全に接舷操船できることを確認できた場合には、「風速 8m/sec 以下、波高 1.0m 未満、視程 500m 以上」を接舷条件とする。」とあるがここにある“確認”は誰が行うのか。 ・類似のガイドラインと比較しつつも、明記すべきではないのか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・“確認”は、事業者の中にある安全管理責任者など、安全管理部門の長を想定している。 ・ガイドラインには「1.10 安全検証とマニュアル整備」の項目を設け、具体的に検証とマニュアル整備について行うことを記述する。 (資料 3-5-1 1.10 参照) 	参考資料 3-1 P.3 ①
<ul style="list-style-type: none"> ・“特別な設備”という記述があるが、これは何を指しているのか。表現ぶりは非常に繊細であるので誤解のないよう記載方法は検討いただきたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・「操船支援や特別な設備がない一般的な条件下」の記述を「検討の前提とされた LNG バンカー船の設備の条件下」へ変更する。 (資料 3-3 1.1.1、1.1.2 参照) 	参考資料 3-1 P.3 ②
資料 2-5		
<ul style="list-style-type: none"> ・P.6 の「④安全組織の活用」について“乗組員以外で”とあり、これは事業者内の乗組員以外の安全担当者のことを想像するが、“客観的な立場から”と記載されているので第三者的な意味でも捉えられる。ここでは誰を指しているのか。わかりやすい表現を検討頂ければと思う。 	<ul style="list-style-type: none"> ・誰を指しているかわかりやすいように「SMS 管理責任者など」の表現を加えて記載する。 (資料 3-4 1.3.3 参照) 	参考資料 3-1 P.4 ①
<ul style="list-style-type: none"> ・P.24に国内の沖荷役の要件等があるが、事故等が発生した際に安全管理責任者等が責任を負うことはあるのか。日本沖荷役安全協会が安全管理業者を認定しているので、同協会も含め、事故発生時の責任分解点を確認していただきたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・同協会によると、同協会も含め、安全管理業者とは、あくまで船側へ指導助言を行う立場と認識しており、責任の所在は外航船（本船）および内航船の船長にあるとしている。 	参考資料 3-1 P.4 ②
<ul style="list-style-type: none"> ・P.27 の「1.6.2 錨地の選定について」について、事前説明において、危険物積載船がバンカーを行っている錨地での実施は可能という見解か否かを 	<ul style="list-style-type: none"> ・記載内容をさらに追加する。 (資料 3-4 1.6.2 参照) 	参考資料 3-1 P.4 ③

指摘事項	対処方針	対象箇所
<p>確認したが、不可能との回答を得た。それでは、現段階において今般のLNGバンカリングを行える錨地はないと聞いている。また、錨地を選定するにあたって、誰に相談すればよいのかこの記載ではわからない。こうした状況もわかるように記載願いたい。</p>		
<p>・P.2の「1.2.1 離接舷条件」に現行のガイドラインが記載されているが、今回の検証で風の影響がわかってきたので一律に天然ガス燃料船の観測値とするのではなく、例えば岸壁係留中の船に対するバンカー船の接舷については支配的な風というのはバンカー船になるのは明らかで、錨泊であれば天然ガス燃料船の振れ回りということになるので、もう少し具体的にガイドラインへの反映をお願いしたい。</p>	<p>・どこの観測値を基にするかについても、ガイドライン変更を検討する。 (資料3-4 1.2.3 参照)</p>	<p>参考資料3-1 P.4 ④</p>
<p>・P.16に“第2回改訂より前に建造された船には適用せず”とあるが、すでに建造計画できている船についても対象外としていただきたい。</p>	<p>・「建造された船」を「建造契約された船」に変更する。 (資料3-4 1.4.3 参照)</p>	<p>参考資料3-1 P.5 ⑥</p>
<p>・P.16の「表1.4.2 照明に関するガイドライン反映方針」について、改訂後の記載箇所で「ホースの垂下部については十分に照らすことが可能な照明を設置しなければならない」とあるが、“設置”と聞くと船の装備というイメージである。実際には作業員がヘッドライトなどで照らしながら確認作業を行っているようであるので、例えば“確保”というような記載にしてはどうか。</p>	<p>・「設置」を「確保」にしたガイドライン改訂案とする。 (資料3-4 1.4.3 参照)</p>	<p>参考資料3-1 P.5 ⑦</p>
<p>・P.4の「1.3.2 熟練したとみなせる要件」においてマニュアルに関する記述があるが、「乗組員に同マニュアルの内容を把握させることにより、乗組員が夜間及び錨地でのバンカリング実施に必要な技術および知識を習得して熟練したとみなせる。」とあり、一方、P.5の「(1) 岸壁係留船への夜間接舷」では「同種のLNG燃料船への昼間での接舷操船の経験を少なくとも1回以上有していることとする」とある。このマニュアルにある“習熟”は“1回以上有する”こととみなせるのか。実際の継続的な事業では毎回同一の船舶ではなかったり、乗組員の交代などがある中で“1回以上有する”ことが現実的であるのか。また、P.4の「※マ</p>	<p>・熟練したとみなせる要件の対象はLNG燃料船の船種ごと、実施場所ごとである。LNGバンカー船の乗組員が代わった場合においても、乗組員が同じマニュアルに基づき対応し、船長・事業者・関係者が安全にバンカリングを実施できると判断すれば、熟練したとみなせる要件に関する検証は不要と考える。書きぶりについては、分かりやすい表現へと修正する。 (資料3-4 1.3.2、1.3.3 参照)</p> <p>・「LNGバンカー船」は「LNG燃料船」の誤りであるので修正する。 (資料3-3 1.3.2 参照)</p>	<p>参考資料3-1 P.5 ⑧</p>

指摘事項	対処方針	対象箇所
<p>マニュアル」で“LNG バンカー船の船種ごと”とあるが“LNG 燃料船”ではないか。</p> <p>・ P.4 の「※マニュアル」で“LNG バンカー船の船種ごと”とあるが“LNG 燃料船”ではないか。</p>		
資料 2-7		
<p>・ P.3 の「表 1.1.1 海上防災組織に関するガイドライン反映方針」における海上防災組織はしっかりと LNG に関する対応を有する者である必要がある。改定後の記載について“LNG の漏洩及び火災対応等の”を追記いただき「対象となる海域において LNG の漏洩及び火災対応等の海上防災の連携を図ることができる」に修正いただきたい。</p>	<p>・ 「LNG の漏洩及び火災対応等の」を追記し、ガイドライン案に反映させる。 (資料 3-5-1 1.1 参照)</p>	<p>参考資料 3-1 P.5 ①</p>