

令和7年1月20日
海事局安全政策課

国際海事機関(IMO)第11回船舶設計・建造小委員会(SDC 11)の開催結果概要

～タンカー以外の船舶に搭載する非常用曳航装置のガイドライン案が取りまとめられました～

令和7年1月13日から17日にかけて、国際海事機関(IMO)の第11回船舶設計・建造小委員会(SDC 11)が開催されました。今次会合では、我が国の提案を踏まえ、タンカー以外の船舶に搭載する非常用曳航装置のガイドライン案や、近年の新しい形式を含めた推進操舵装置の技術基準の改正に向けた計画等が合意されました。

今次会合の主な審議結果は以下のとおりです。

1. タンカー以外の船舶に搭載する非常用曳航装置(ETA)のガイドライン策定

タンカーに搭載が義務化されているETAについて、タンカー以外の新造船に対して搭載を義務付ける海上人命安全条約(SOLAS条約)改正案が2024年5月の第108回海上安全委員会(MSC 108)において採択されました。また、タンカー以外の船舶に搭載するETAの強度や展開時間等に関するガイドラインの具体の検討がSDC 10より開始されました。

今次会合では、SDC 10に引き続き我が国を議長(太田進氏:(一財)日本船舶技術研究協会審議役)とする起草部会において、我が国より提案したETAの強度要件を勘案しつつ議論を進め、ガイドライン案を最終化しました。このガイドライン案は、承認手続きのため上部委員会であるMSC 110(2025年6月開催予定)に上程されます。

2. 推進操舵装置に関するSOLAS条約及び関連文書改正

従来型の推進操舵装置(1つのプロペラと1つの舵で構成された装置)の要件について規定されているSOLAS条約及び関連文書を非従来型の推進操舵装置(アジマススラスタ、ポッドスラスタ、ウォータージェット等)にも対応させるための議論が2024年1月のSDC 10より開始されました。

今次会合では、現在の船舶の性能を鑑みた安全かつ実効性のある改正内容とするために、技術的な検討とそのための情報収集に要する時間の必要性を我が国から主張し、2032年を改正条約の発効時期とすること及びそれに向けたロードマップの作成が合意されました。また、詳細な議論を我が国を議長(吉田公一氏:(一財)日本舶用品検定協会顧問)とする専門家会合で実施し、ロードマップを作成しました。

今後は、作成したロードマップに沿って改正するSOLAS条約及び関連文書等の具体的な内容を我が国から提案し議論を主導していく予定です。

上記事項の詳細やその他の審議事項は別紙をご参照ください。

問い合わせ先

海事局安全政策課 太巻

TEL: 03-5253-8111(内線 43-568)、03-5253-8631(直通)



国際海事機関（IMO）第11回船舶設計・建造小委員会（SDC 11）の

主な結果概要

1. タンカー以外の船舶に搭載する非常用曳航装置に関するガイドライン策定

タンカーに搭載が義務化されている非常用曳航装置（ETA）について、2028年1月1日以降に起工するタンカー以外の20,000総トン以上の新造船に対してETAの搭載を義務付けるSOLAS条約附属書II-1章/第3-4規則の改正案が2024年5月のMSC 108において採択されました。また、タンカー以外の船舶に搭載するETAに関する強度や展開時間等に関するガイドラインの具体的な検討がSDC 10より開始されました。

今次会合では、SDC 10に引き続き我が国を議長（太田進氏：（一財）日本船舶技術研究協会審議役）とする起草部会において、我が国より提案したETAの強度要件を勘案しつつ議論を進め、ガイドライン案を最終化しました。

最終化されたガイドライン案では、安全率を2.0として、ETAには以下の曳航力に対応する強度が要求されています。

船舶の艀装数（EN）	曳航力（kN）
3,000 未満	1000
3,000 以上 10,000 未満	2000
10,000 以上	艀装数 × 0.2 以上であって主管庁が定める値

このガイドライン案は、承認手続きのため上部委員会であるMSC 110（2025年6月開催予定）に上程されます。

2. 推進操舵装置に関する SOLAS 条約及び関連文書改正

従来型の推進操舵装置（1つのプロペラと1つの舵で構成された装置）の要件について規定されているSOLAS条約附属書第II-1章(パートC)及び第V章並びに関連文書を非従来型の推進操舵装置（アジマススラスタ、ポッドスラスタ、ウォータージェット等）にも対応させるための議論が2024年1月のSDC 10から本格的に開始されました。

今次会合では、現在の船舶の性能を鑑みた安全かつ実効性のある改正内容とするために、技術的な検討とそのための情報収集に要する時間の必要性を我が国から主張し、2032年を改正条約の発効時期とすること及びそれに向けたロードマップの作成が合意されました。また、詳細な議論を我が国を議長（吉田公一氏：（一財）日本舶用品検定協会顧問）とする専門家会合で実施し、ロードマップを作成しました。

ロードマップの主な内容

時期	作業計画
SDC 12 (2026年)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 関連試験データの収集（特にZ試験、喫水換算方法） ・ SOLAS条約及び関連文書改正案の検討 ・ 義務化する操縦性能基準案の検討 ・ 必要に応じてロードマップを更新
SDC 13 (2027年)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 関連試験データの収集（特に操縦性能が一部損なわれている場合の試験、停止性能試験） ・ SOLAS条約及び関連文書改正案の検討 ・ 収集したデータを踏まえ義務化する操縦性能基準案の検討 ・ 必要に応じてロードマップを更新
SDC 14 (2028年)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 関連試験データの収集 ・ MSC 114 (2028年) での承認に向けたSOLAS条約改正案及び義務化する操縦性能基準案の最終化 ・ 関連文書改正案の最終化 ・ 必要に応じてロードマップを更新
MSC 116 (2029年)	<ul style="list-style-type: none"> ・ SOLAS条約改正案及び義務化する操縦性能基準案の採択 ・ 関連文書改正案の採択/承認
2032年1月1日	<ul style="list-style-type: none"> ・ 改正SOLAS条約及び義務化された操縦性能基準の発効

今後は、作成されたロードマップに沿い改正するSOLAS条約及び関連文書等の具体的な内容を我が国から提案し議論を主導していく予定です。

3. 機関区域からの脱出設備の設置場所に関する検討

SOLAS条約附属書II-2章/第13.4規則では、機関区域からの脱出設備の入口を「機関区域の下部 (lower part)」に設置することを要求しています。また、この規則には、「機関区域の下部」を「機関区域にある最下層甲板レベル (lowest deck level)、プラットフォームまたは通路」とする解釈が示されています。

今次会合では、「機関区域の下部」の解釈をより明確にするために、既存の解釈に「最下層甲板レベルから高さ2.3mまでの空間」を追加する修正案が審議されました。審議の結果、修正案は合意されなかったものの、多数の国が、既存の解釈は最下層甲板レベル、プラットフォームまたは通路の「最も低いもの (whichever is lowest)」を意図していないことに同意しました。

本件に関連するポートステートコントロールの実施の調和について、2025年7月に開催予定の第11回IMO規則実施小委員会 (III 11) で検討するよう要請することになりました。

以上