

平成25年2月12日

IMO 第17回ばら積み液体・気体小委員会(BLG17)の審議結果について

概要

- ・ガス燃料船の安全基準の策定について、我が国が指摘した安全上の懸念等は概ね認識され、基準案に反映。
- ・液化ガスを輸送する船舶の基準の全面改正について、我が国が示した修正案は基本的に受け入れられ、最終化。これら修正を施した改正コード案を、承認のためMSC92に報告する旨小委員会において合意。
- ・バラスト水管理条約に基づく寄港国検査におけるバラスト水のサンプリングについては、発効後2～3年の間、拘留・処罰を行わない試行サンプリングを前提とし関連文書を最終化。
- ・生物付着管理ガイドライン評価ガイダンス案が最終化。
- ・二元燃料エンジン適用のためのNO_xテクニカルコードの改正について、我が国が示した修正案は基本的に受け入れられ、最終化。

2月4日から2月8日まで、英国ロンドンのIMO本部において、第17回ばら積み液体・気体小委員会(BLG17)が開催されました。我が国からは国土交通省、環境省、(独)海上技術安全研究所その他関係海事機関・団体から成る代表団が出席し、我が国意見の反映に努めました。今次会合における審議結果の概要は以下のとおりです。

1. ガス燃料船の安全基準の策定

(1) 背景・経緯

海洋環境保護の一層の促進を図る観点から、次世代のクリーン船用燃料として、SO_xを殆ど排出せず、またエネルギー当たりのNO_xやCO₂の排出量が少ないLNG(液化天然ガス)に注目が集まっています。このガス燃料船の安全基準については、現在は義務化されたものが存在しないことから、IMOにおいて義務的安全基準の策定作業が行われています。

(2) 審議内容

今次会合では、前回会合に引き続き安全基準の詳細検討が行われました。LNGは、重油等通常の船舶燃料とは性状、漏洩検出方法等が異なります。一方、これまで我が国は数十年に渡り安全にLNGを輸送してきた実績があるところ、当

該実績を踏まえて、LNG 燃料船の更なる安全性向上等を目的とする安全基準の修正案を提案しました。

(3) 審議結果

審議の結果、我が国が指摘した安全上の懸念及び対応措置の多くは他国から賛同を得ました。また、今後は、来年の基準最終化を目標に今回会合で合意に至らなかった箇所についてコレスポnden スグループ (CG) において引き続き安全基準の詳細内容を検討することとなりました。

2. 液化ガスを運送する船舶の基準の全面見直し

(1) 背景・経緯

液化ガスのばら積み運送のための船舶の構造及び設備に関する国際規則 (IGC コード) について、近年の液化ガスに関連する新たな技術や運航形態、船舶の大型化に対応するため、MSC83 (2007年10月) において、全面見直しが決定されました。それを受け、国際ガスタンカー運航者及び基地操業者協会 (SIGTTO) を中心に全面改正案作成作業が行われ、事務局より改正案が2012年6月6日付けでBLG17/9として発出されました。

(2) 審議内容

日本は、同改正案は細部において未だ不明確な点が多く、安全性を向上させるとの認識のもと、今次会合にそれらの点に関する修正案を提案しました。

この他、IGC コード修正案の文言の整理等、DG を設置しての最終化に向けた修正作業を行いました。

(3) 審議結果

日本のIGCコード修正提案については、概ね多数の国から適切であると支持を受け、小委員会により合意されました。

小委員会において、今次会合を持って改正IGC コードの策定 (議題9) の審議を終了し、これら修正を施した改正コード案を、承認のためMSC92 に報告することとなりました。

3. バラスト水管理条約関連ガイダンス案等の策定

(1) 背景・経緯

船舶の貨物量等に応じて船体のバランスを確保するために船内に搭載する海水 (バラスト水) 中の生物の海域間の移動防止を目的として、2004 年2 月にIMO においてバラスト水管理条約が採択されました。現在本小委員会では、条約発効後の円滑な実施に向けて、寄港国検査 (PSC) の実施方法の具体的な手順に係るガイダンス案等の策定作業が進められています。

なお、本条約の発効要件は、批准国数が30 カ国以上かつその合計船腹量が世

界全体の35%以上を満たすこととなっておりますが、現時点での批准国数は36カ国、合計船腹量は約29%です。

(2) 審議内容

バラスト水管理条約では、船舶が条約の要件を遵守していることを確認するため、寄港国はPSCにおいてバラスト水のサンプリングを行い、基準への適合を確認できることが規定されています。今次会合では、議長より、前回会合で最終化が見送られたサンプリング手順を試行版として今次会合で最終化することが提案され、この提案に基づき審議が行われました。

(3) 審議結果

審議の結果、サンプリングに関し、①試行期間は条約発効後2～3年間を目安とすること、②試行期間中、サンプリング結果のみに基づく処罰・拘留を行わないこと、③サンプリングの試行を通じて、PSCに適したサンプリング方法を明確化すること等を旨とした関連文書を最終化しました。これら文書については、MEPC 第65回会合（本年5月予定）における承認が要請されるとともに、FSI小委員会においてバラスト水管理条約に基づくPSCガイドラインの最終化を急ぐことを要請することとなりました。

4. 船体付着による生物移動の最小化に向けた国際的措置の策定

(1) 背景・経緯

船底等の船体外板に付着した生物の海域間の移動を最小化すること目的とした国際的措置の検討が行われています。MEPC62（2011年7月）において、「侵入水生生物の移動を最小化するための船舶の生物付着の管理及び制御のためのガイドライン」（以下「生物付着管理ガイドライン」）が採択されました。

(2) 審議内容

今次会合では、オーストラリア・ニュージーランド等から再提案のあった「生物付着管理ガイドライン」の実施を評価する手順やスケジュール案について審議が行われました。

(3) 審議結果

「生物付着管理ガイドライン」の評価について、今後、各国等からの評価結果提出に基づき、BLGにおいて毎年実施するとともに、5年目に包括的レビューを実施することを枠組みとしたMEPC回章案が最終化されました。今回章案は、MEPC65において合意され次第、各国等に送付される予定です。

5. NO_x テクニカルコードの改正

(1) 経緯・背景

MARPOL条約附属書VI（船舶からの大気汚染の防止）では、船舶のエンジ

ンからの窒素酸化物（NO_x）の排出が規制され、エンジンがNO_x 排出基準に適合していることの確認については、NO_x テクニカルコードによるとされています。大気汚染規制の将来的な強化への対応手段の一つとして、現在、二元燃料（dual fuel）エンジン（ガスと着火のための少量の油を燃料とするもの）への期待が高まっていますが、現行NO_x テクニカルコードでは、二元燃料エンジンの場合における計算方法が規定されていませんでした。このため、前回BLG16（2012年2月）において、NO_x テクニカルコードの修正の必要性が合意されていたところです。

（2）審議内容

日本は、今次会合において、二元燃料(dual fuel)エンジンからのNO_x 排出量の計算方法についてのNO_x テクニカルコードの改正案を欧州内燃機関製造者協会(EUROMOT)との共同で提案しており、これを基に、NO_x テクニカルコードの改正案について議論されました。

（3）審議結果

審議の結果、日本・UROMOTの共同提案は多数の国から支持（反対意見なし）を受け、NO_xテクニカルコードの改正案として最終化されました。今後は、MEPC65（2013年5月）に報告され、承認される予定です。

6. NO_x 常時監視システムの導入の義務化に関する検討

（1）経緯・背景

MARPOL 条約附属書VIによる船舶のエンジンからの窒素酸化物（NO_x）の排出規制に関し、MEPC62（2011年7月）において、米国及びアイルランドより、NO_x排出規制への適合性の確認のため運航者に対しエンジンからのNO_x排出量を常時監視するシステムの導入を義務づける旨の提案があり、BLGにおいて本件を検討することが指示されておりました。前回BLG16（2012年2月）では、当該システムの導入義務化に賛成する国と反対する国で意見が分かれ（日本は反対の立場）、次回会合で再度審議することとされておりました。

（2）審議内容及び審議結果

今次会合には文書が提出されていなかったため、前回審議の内容を踏まえて、現時点ではNO_x 常時監視は適切でないとしてMEPC65（2013年5月）に報告することとなりました。

以上