

1973年の船舶による汚染の防止のための国際条約に 関する1978年の議定書締約国会議の結果について

標記会合は、本年9月15日から9月26日まで、ロンドンの国際海事機関（IMO）本部において開催された。我が国からは、運輸省関係者等25名からなる代表団が出席した。

標記会合においては、船舶からの大気汚染防止に関するMARPOL条約新附属書及びこれに関連するNOxテクニカルコードの規制案について審議され、いくつかの修正を行なった後、採択された。

船舶からの大気汚染防止に関する新附属書の概要

（1）発効要件

「15ヶ国以上でその商船船腹量の合計が世界の商船船腹量の50%以上となる国の締結」が発効要件となった。

これに関しては、2002年末までに本議定書が発効しなかった場合、発効を阻害している点について再調査し、必要な措置を講じる旨の決議が採択された。

（2）適用等

原則として全ての船舶に適用される。

検査対象となる船舶

総トン数400トン以上の船舶又は浮いている又は固定されている掘削リグ及び他のプラットフォーム

証書の発給

検査の完了後、他国の管轄圏内を航行する総トン数400トン以上の船舶又は他の締約国の管轄下への航海へ従事するプラットフォームに対しては、5年を超えない有効期間（主管庁が定める）を有する国際大気汚染防止証書が発給される。

（3）規制対象及び規制内容

本文9条、附属書19規則で構成。概要は以下の通り。

規制対象	発生源	規制内容
窒素酸化物(NOx)	エンジン	・ 排出基準に適合するエンジンの使用 (130Kw超) (又は) 排ガス浄化装置の使用
硫黄酸化物(SOx)	エンジン(燃料油)	・ 燃料油硫黄分の規制(4.5%以下) ・ SOx放出規制海域における低硫黄分燃料油の使用(1.5%) (又は) 排ガス浄化装置の使用
船内発生廃物の焼	焼却炉	・ 焼却物質の制限

却ガス		<ul style="list-style-type: none"> ・技術基準に適合する焼却炉の使用 ・操作マニュアルの備置き
オゾン層破壊物質 (ハロン等)	消火器、冷凍機 等	<ul style="list-style-type: none"> ・排出の禁止 ・新規搭載の禁止 ・適切な受入施設への取降し
揮発性有機化合物 (原油等)	液体貨物	<ul style="list-style-type: none"> ・規制実施港湾を利用するタンカーに対する蒸気収集装置搭載の義務付け

(4) 窒素酸化物に関する主な規制

窒素酸化物に関する規制は、出力 130kW を超える船用ディーゼルエンジンであって、2000 年 1 月 1 日以降に建造される船舶に搭載されるエンジン及び 2000 年 1 月 1 日以降に主要な改造を行なうエンジンに適用する。ただし、次のものには適用されない。

- () 緊急事態にのみ使用されることを意図したエンジン
 - () 自国の管轄下の水域のみを航行する船舶であって、主管庁により附属書に定められた規制措置の代わりとなる NO_x 規制措置が取られているエンジン
 - () この附属書が発効する以前に建造される内航船又は主要な改造を行なっている内航船に搭載されるものであって、主管庁により適用を除外されたエンジン
船用エンジンを運転する場合、次のいずれかの条件を満足すること。
 - () 窒素酸化物の総排出量が以下の制限値以内であること。
 - イ 17(g/kwh) (定格回転数が 130rpm 未満の時)
 - ロ 45 × n - 0.2 (g/kwh) (定格回転数が 130 以上、2000rpm 未満の時。)
 - ハ 9.8 (g/kwh) (定格回転数が 2000rpm 以上のとき)
(ただし、n はエンジンの回転数をいう。)
 - () 主管庁が承認した排ガス洗浄装置がエンジンに備えられていること。
 - () 主管庁が承認したその他の同等の方法が採用されていること。
- エンジン及び設備の検査は、NO_x テクニカルコードに従って行なわれる。

(5) 船上焼却炉に関する主な規制

2000 年 1 月 1 日以後に船舶に搭載される焼却炉に適用する(ただし、港及び河口で発電機及びボイラーで通常の焼却として行なわれる汚水スラッジ又はスラッジ油の焼却は適用除外)。ただし、この附属書が発効する以前に、自国の管轄下の水域のみを航行する船舶に搭載された船上焼却炉については、主管庁は適用を免除することが出来る。

焼却炉は、工場又は承認された試験設備において一定の標準燃料/廃物の条件で運転し、一定の範囲の排気ガスとなるようにしなければならない。また、機関が作成

する船上焼却炉の標準明細に基づき主官庁により承認されたものでなければならぬ。

主な審議結果(我が国提案関連部分)

(1) 附属書案

内航船に搭載されるエンジンに対する適用除外

事務局から提出された草案では、内航船に搭載される高速回転のエンジンは窒素酸化物に関する規制の適用除外となっていたが、主機が適用にならず補機のみが適用となってしまう場合があった。この場合、NO_x 排出量の少ないと考えられるエンジンのみを適用対象とする不合理を生じるため、主機が適用とならない場合には、その船舶に搭載される他のエンジンも適用対象外とするよう我が国から提案した。

審議の結果、回転数の高低に関わらず、自国の管轄下の水域のみを航行する船舶に搭載するエンジンであって代替措置が行なわれるものすべてについて、主管庁がその適用を免除できることとなった。

内航船に搭載される船上焼却炉

我が国には、船上焼却炉を搭載する内航船が数多くあるため、2000年1月1日からこの附属書が発効する間については、内航船に搭載される船上焼却炉について主管庁が適用を免除できるよう提案した。我が国提案は、各国により支持され、自国の管轄圏内のみを航行する船舶に搭載される焼却炉については、発効日まで主管庁が適用を免除することが出来るようになった。

(2) NO_x テクニカルコード案

NO_x テクニカルコードについて、技術の進歩に対応していけるようにするため、一部の規定を非強制にするとの我が国提案については、今回の会合で大規模な原案の見直しを行なうには審議に要する時間が不足しており、この際の見直しを行なうべきではないとの意見が多く、多くの国から表明され、各国の支持を得ることが出来なかった。

コードの内容を明確化するため、検査時に重要な書類であるテクニカルファイル、エンジンパラメーター記録簿の定義規定を設けるとの我が国提案については、基本的に支持され、定義規定が設けられることとなった。また、船上における検査の際にエンジン製造者によって定められ、主官庁によって承認される検査の手続きである「準備された検証手段」との用語を、「船上での NO_x 検査の手順」と修正するとの我が国提案についても、基本的に支持され、関連する規定の修正が行なわれた。

我が国から主張していた「テクニカルファイルにエンジン製造者により供給された又はライセンス生産された部品の使用を記述する。」との規定の削除については、審議の結果、「テクニカルファイルに、エンジンが搭載後も NO_x 排出制限値に適合させるような部品の仕様について記述する。」と修正された。

我が国が、今後締約国間で協定の促進が損なわれるおそれがあることから削除を求めていた「複数の主管庁が互いの EIAPP 証書を受け入れる場合に、主管庁は一方の主管庁に認められているエンジンファミリー全体を受け入れなければならない」との規定については、「その他特段の合意が無い限り」との語が追加されることとなった。