

IMO 第14回ばら積み液体・気体小委員会(BLG14)の審議結果について

概要

- ・「船体付着による有害水生生物の移動を最小化するためのガイドライン案」について、日本の意見を反映
- ・天然ガスハイドレートペレット（NGHP）輸送船の構造及び設備に関するガイドライン案最終化
- ・「脱硝装置を備えたエンジンの認証方法ガイドライン」の詳細を議論

2月8日から12日まで、英国ロンドンのIMO本部において、第14回ばら積み液体・気体小委員会(BLG14)が開催されました。

我が国からは国土交通省、(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. 船体付着による有害水生生物の移動を最小限にする国際的な方法の策定

BLG13（平成21年3月）において、「船体の生物汚損に関する作業部会（コレスポнденスグループ）」の設置が了承され、船体付着生物の越境移動の抑制のための検討が本格的に開始されました。

今次会合（BLG14）では、コレスポнденスグループにおいて検討してきた「船体付着による有害水生生物の移動を最小化するためのガイドライン案」（以下「ガイドライン案」）について検討されました。

我が国は、

- ① ガイドライン案の実効性の観点から、船体に生物が付着していない状態を維持することを目的とすることは適切ではなく、可能な限り生物の付着を最小限に抑えることを目的とすべきであること
- ② 船体をクリーンに保つためには、防汚塗料による対策に限定せず、水中洗浄等の各種対策を有効に活用する必要があること
- ③ ガイドライン案に含まれているPSCの執行等の強制的内容については、非強制的のガイドラインに取り入れることは適切ではないことから、これらを削除すること等を提案し、審議の結果、これらについては各国等の賛同を得て、我が国提案を踏まえガイドライン案はより実効性のあるものに修正されました。

当該ガイドライン案については、次回会合（BLG15）において最終化すべく、引き続きコレスポнденスグループにおいて検討されます。

2. 天然ガスハイドレートペレット(NGHP)輸送船の安全対策

MSC83 (平成 19 年 10 月)において、我が国より、我が国造船所が開発している天然ガスハイドレートペレット (NGHP) 輸送船の構造及び設備に関して国際的な規則がないことから、当該船舶に関するガイドラインを作成することを提案し、BLG 小委員会の新規作業計画として合意されました。

BLG13 において、我が国は、船倉の上に天然ガスで満たされた広大な空間を有するという NGHP 輸送船特有の構造に対応した「NGHP 輸送船の構造及び設備に関するガイドライン案」(ガイドライン案)を提案し、我が国太田進氏(海上技術安全研究所)をコーディネータとするコレスポネンスグループにおいて、ガイドライン案が作成されました。

今次会合 (BLG14) では、コレスポネンスグループが作成したガイドライン案について、大田氏を議長とするドラフティンググループにおいて検討され、コンベヤ等の NGHP の荷役装置に係る要件(温度監視に連動した非常停止等)を含むガイドライン案は最終化され、承認のため MSC87 に送られることになりました。

3. MARPOL 条約附属書 VI 及び NO_x テクニカルコード改正に伴う非強制ガイドラインの見直し

MEPC58 (平成 20 年 10 月)にて採択された MARPOL 条約附属書 VI 及び NO_x テクニカルコード改正により、2016 年以降の建造船は、厳しい窒素酸化物の排出規制に対応する必要があることから、我が国は、大幅な窒素酸化物の削減が可能である排ガス脱硝装置 (SCR) を開発し、その認証方法を検討しています。

今次会合では、我が国より、「脱硝装置を備えたエンジンの認証方法ガイドライン」を提案し、当該ガイドラインについて議論されました。

我が国は、大型エンジンでは、エンジンと脱硝装置が別々に生産され、船上で統合されるという実態を踏まえ、エンジンと脱硝装置を分離して検査し、船上で統合して確認試験を行うという認証方法を可能とするよう提案していますが、国際船級協会連合より、NO_x テクニカルコード上では、分離して検査することは認められていないとの指摘がありました。

これに対して、我が国も含め多くの国から、実態上、このような認証方法が不可欠であるとの強い反論がありましたが、結論は出ず、新たに設置されたコレスポネンスグループにおいて、引き続き検討されることになりました。

以上