

平成 22 年 3 月 1 日
海事局安全基準課

国際海事機関(IMO)第 53 回 船舶設計設備小委員会の結果について

概要

- ・ 貨物油タンクの防食塗装性能基準案及び耐食鋼性能基準案に合意
- ・ 現存救命艇の離脱装置の新規則への適合評価及び交換に関する指針案に合意
- ・ 現存油水分離器に追加設置するエマルジョン処理装置の性能基準案の作成を開始
- ・ 将来の強制化を視野に入れつつ船内騒音コードの見直しを開始

2 月 22 日から 26 日までの間、英国ロンドンにおいて 69 の国及び地域、32 の機関等の参加のもと、国際海事機関（IMO）第 53 回船舶設計設備小委員会（DE53）が開催されました。

我が国からは、国土交通省海事局安全基準課、在英国日本国大使館、(独)海上技術安全研究所、(財)日本船舶技術研究協会等の代表が日本代表団として参加しました。

今次会合における主な審議内容・結果は以下のとおりです。

1. 貨物油タンクの防食措置

1990 年代後半～2000 年代前半に相次いだ原油タンカーの大規模事故を契機に、貨物油タンクの腐食が国際的に問題となりました。一方、我が国では 1990 年代より腐食原因の調査や対策の検討を行っており、その一環として世界に先駆けて耐腐食性鋼材（耐食鋼）の開発・実用化を進めてきました。耐食鋼は既に我が国船社の油タンカーに採用され、防食塗装を施さずとも良好な耐食性を確保していることが確認されてきております。

IMO では、第 82 回海上安全委員会(MSC82、2006 年)において、貨物油タンク内部に防食塗装を一義的に義務づける SOLAS 条約改正が欧州各国及び船主等団体により提案され、これまで集中的な議論が行われてきました。我が国は、防食塗装の代替措置として耐食鋼の使用も認めるべき旨提案してきたところ、MSC86(2009 年 5 月)において、我が国の意見が全面的に反映された SOLAS 条約附属書の改正案が承認されました。しかしながら、当該改正案は、関連する強制基準（塗装性能基準及び耐食鋼を含む代替手法性能基準）を採択する予定である MSC87（本年 5 月開催予定）までに最終することが承認の条件となっていました。

今次会合では、塗装性能基準及び耐食鋼を含む代替手法性能基準（耐食鋼性能基準）の最終化を目指し、前回会合で設置された CG（レスポンス・グループ：会合と会合の間に-mail を活用して審議を行う検討グループ。日本船舶技術研究協会 吉田正則氏がコーディネータ）の検討結果をもとに集中的な審議が行なわれ、塗装性能基準案、耐食鋼性能基準案が最終合意されました。

塗装性能基準案については、塗装の前に使用するショッププライマを性能にかかわらず全て除去すべきという、我が国造船産業等に大きな影響を及ぼす提案がなされておりましたが、我が国を中心とした国等の強い反対により、当該提案は認められませんでした。また、耐食鋼性能基準案については、我が国の意見が全面的に反映された形の基準となりました。

上記性能基準案は SOLAS 条約附属書の改正案とともに、MSC87(2010 年 5 月)にて採択される予定です。

2. 現存救命艇の離脱装置の新規則への適合評価及び交換に関する指針案

救命艇の操練における人身事故の多発を受けて、救命艇の離脱装置に関する新しい規則案が作成され、本年 5 月に開催される MSC 87 で採択される予定です。この新規則により、現在の救命艇で使用されている離脱装置のうち新規則を満たさないものは、規則の発効日以降の最初に予定されている入渠までに、新規則を満たす離脱装置に交換することが要求されます。

今次会合では、この現存離脱装置の新規則への適合評価及び交換に関する指針案を作成しました。今後、MSC87 において指針案を審議する予定です。指針案では、船舶の旗国の主管庁またはその代行機関は、当該主管庁が承認した離脱装置について、摩耗を考慮した設計評価を行うことが求められています。なお、指針案には、新規則を満たさない可能性がある離脱装置の例が示されています。

3. 現存油水分離器に追加設置するエマルジョン処理装置の性能基準案

油水分離器の性能基準については、第 49 回海洋環境保護委員会 (MEPC49、2003 年 7 月) で改正が行われ、エマルジョン (水と油が乳化した状態) に対する分離能力が新たに求められることとなりました。改正後の性能基準は 2005 年 1 月 1 日以降に建造する船舶に搭載する油水分離器に適用されており、当該日前に建造された船舶については、エマルジョンの十分な分離性能を備えていない油水分離器が引き続き搭載されています。

MEPC59(2009 年 7 月)において、旧型の油水分離器について、新型に換装せずにエマルジョン処理が可能となるような追加設置のためのエマルジョン処理装置の議論がなされ、DE53 からエマルジョン処理装置の試験基準を検討することが合意されました。今次会合において、我が国はエマルジョン処理装置の試験基準を含む提案文書を提出しました。

また、我が国は、エマルジョン処理装置の試験基準作成のアプローチについて、エマルジョン装置単体で試験する方法と、エマルジョン処理装置と旧型の油水分離器とを組み合わせて試験する方法の 2 通りがあり、エマルジョン処理装置の円滑な普及のためには 2 通りとも認められるべきことを提案するとともに、後者の方法による試験基準を提案していました。審議の結果、我が国提案の 2 通りのアプローチが認められ、また、試験基準の詳細については、CG において次回会合までに我が国提案をベースに検討する

こととなりました。

4. 船内騒音コードの強制化

船員の健康をまもるため、船舶の機関区域から発生する騒音については、現在、船内騒音規制コード（総会決議、1981年作成）に基づき、一定レベル以内に抑えることが奨励されています。今次会合では、欧州諸国（EU加盟国の共同提案）が、現行の船内騒音規制コードの内容を強化（対象区域の拡大、騒音基準の強化等）し、強制化する（SOLAS条約の改正）ことを提案しました。

審議においては、欧州以外の多くの国は現存船へ本コードを強制適用することについて懸念を表明しました。また、本コードの内容の強化については、技術分析に基づく十分な検討を行うべきとの意見も述べられました。審議の結果、船舶の労働環境及び船員の健康の改善に資するため、新造船を対象に本コードの強制化を視野に入れつつ、対象となる船種や船の大きさを考慮して現行コードを見直すこととなりました。

以上