

平成30年3月19日  
海事局安全政策課

## 国際海事機関（IMO）において、救命艇の換気要件が最終化されました

～国際海事機関（IMO）第5回船舶設備小委員会<sup>(※)</sup>の開催結果概要～

平成25年にインド洋で大型コンテナ船が折損事故を起こした際、退船に使用された救命艇が完全密閉構造であったことにより、息苦しさにより具合を悪くした乗組員が複数いたとの証言があったことを踏まえ、IMOでは、日本の提案に基づき、救命艇等に対する換気要件の義務化の検討を進めております。今次会合では、この換気を義務化する救命設備コード（LSAコード）の改正案が最終化されました。

※ 船舶に設置する装置や設備の安全基準を検討する小委員会

平成30年3月12日から16日にかけて、英国ロンドンIMO本部にて、第5回船舶設備小委員会が開催されました。主な審議結果は以下のとおりです。また、本小委員会は海上技術安全研究所の太田氏が議長を務めており、今次会合で、来年の議長に再任されました。

### 《主な審議結果》

1. 全閉型救命艇の換気を適切に確保するためのLSAコード改正案が最終化されました。
2. 旅客フェリーの火災安全対策の審議の結果、消火作業時の排煙の必要性を含む日本提案への賛同が集まり、今後、具体的な対策の検討を進めることになりました。
3. 船上のクレーンに関する安全要件を審議し、海上人命安全条約（SOLAS条約）の改正案を作成しました。

審議結果の詳細は別紙をご参照ください。

#### 問い合わせ先

海事局安全政策課船舶安全基準室

石原（内線 43-561）、平島（内線 43-562）、小沢（内線 43-564）

代表：03-5253-8111、直通：03-5253-8631、FAX：03-5253-1642

## 国際海事機関（IMO）第5回船舶設備小委員会（SSE 5）における審議結果の詳細

平成30年3月12日から16日にかけて、英国ロンドンIMO本部にて、国立研究開発法人 海上・港湾・航空技術研究所 海上技術安全研究所の太田進氏（右写真）を議長としたSSE 5が開催されました。各審議結果の詳細は以下のとおりです。

なお、太田進氏は、来年の同小委員会の議長に再任されました。



SSE議長（太田氏）

### 1. 救命艇等の換気要件

#### 《背景》

平成25年にインド洋で大型コンテナ船が折損事故を起こした際に、退船に使用された救命艇が完全密閉構造（全閉囲型救命艇）であったため、艇内の二酸化炭素濃度が上昇して息苦しさを感じ、具合を悪くした乗組員が複数いたとの証言がありました。

この状況を改善するため、平成28年の第97回海上安全委員会（MSC 97）において、我が国はバハマと共同で、全閉囲型救命艇への換気装置の設置義務化を提案し、これ以降、IMOにおいて救命艇等に対する換気要件の策定作業が行われてきました。

平成29年に開催された第4回船舶設備小委員会（SSE 4）の後に設置されたCG<sup>（注）</sup>では、この換気要件として、「艇内の二酸化炭素濃度による要件案」及び「一人当たりの換気流量による要件案」がその候補として検討されてきました。この要件候補に対し、前者では要件への適否が、試験時の乗艇者の呼吸の具合に左右されるため、国際的な安全要件とするには不適切であることから、我が国は一人当たりの換気流量で規定する方が適切であることを主張しました。また、一人当たりの換気流量の具体的な値として、CGで検討された必要換気流量の計算結果を基に、一人当たり毎時5立方メートルが適切であることも、我が国は主張しました。

#### 《審議の結果》

我が国の主張に多くの国・団体から支持が集まり、全閉囲型救命艇の換気要件として、一人当たりの換気流量で要件を定めること、その流量として一人当たり毎時5立方メートルとすることが決定しました。

また、この審議結果を踏まえ、国際救命設備コード（LSAコード）改正案が最終化されました。

（注） 会期間にemailを活用して審議をするグループ

## 2. 旅客フェリーの火災安全対策

### 《背景》

旅客フェリーの車両積載区域での火災事故が世界的に多発していることを受け、平成28年のMSC 97における欧州諸国からの提案により、その火災安全対策の検討が行われてきました。

我が国からは、今次会合での審議に向け、国内の専門家及びフェリー運航事業者等の関係者を交えて作成した火災安全対策の改善事項に関する提案を行っていました。

### 《審議の結果》

我が国は、火災安全対策に関する多岐に渡る改善事項を今次会合に提出しており、その内容を踏まえて、今次会合で設置されたCGにて更なる検討を進めることが決定しました。

今次会合での審議において、我が国が提示した火災安全対策の一つの「消火活動時の排煙の必要性」について大きな議論が発生しました。我が国は乗組員による消火器や消火ホースを用いた消火作業時には、消火作業者の安全確保や視界確保のために排煙が必要不可欠であることを強く訴えました。その一方で、特に欧州



日本代表团によるプレゼンテーション

諸国からは、排煙を行うことで火災を助長することに強い懸念が示され、この排煙の必要性に対する我が国の訴えが当初はなかなか受け入れられませんでした。しかし、平成27年に国内で発生した旅客フェリー火災事故を教訓に、我が国が取り組んでいる火災安全対策について写真や映像を交えたプレゼンテーションを行ったことにより、排煙の必要性も含め我が国の主張に対する各国の理解が大きく深まりました。

その他、我が国が提案した各種火災安全対策の改善事項に関し各国の理解が得られ、今後、我が国提案をベースにして更なる検討を進めることになりました。

今次会合で設置されたCGでは、国土交通省海事局安全政策課の平島伸浩課長補佐がコーディネータを務めることとなり、このCGにおいて、我が国提案の火災安全対策事項を踏まえた暫定ガイドライン案及び海上人命安全条約（SOLAS条約）改正案の検討を進めることが決定しました。

### 3. 船上のクレーンの安全要件

#### 《背景》

近年、国内外で船上のクレーンの不具合に起因する事故が多発しており、我が国でも、貨物船の船上のクレーンのワイヤー破断による貨物の落下で、作業員1名が死亡する事故が平成20年に起きています。

多発する船上のクレーンの事故を受け、平成23年の第89回海上安全委員会（MSC 89）において、船上のクレーンの安全基準の策定を行うことを決定し、以来この検討が行われてきました。

#### 《審議の結果》

今次会合では、国土交通省海事局安全政策課の石原彰船舶安全基準室長（右写真）を議長とする作業部会を設置し、船上のクレーンに関する安全要件の検討を行いました。同作業部会では、船上のクレーンに関する各種危険性の分析を行い、必要となる安全対策を検討しました。また、海上人命安全条約（SOLAS条約）に追加すべき船上のクレーンの安全要件として、達成すべき安全目標、そのために必要な安全に関する機能要件及び具体的に満たすべき安全要件をまとめました。



作業部会議長（石原室長）

また、今次会合では、一般財団法人 日本船舶技術研究協会の江黒広訓氏をコーディネータとするCGを設置し、このCGにおいて、ガイドライン作成を含む船上のクレーンの安全要件の更なる検討を進めることを決定しました。