

国際海事機関（IMO）第93回海上安全委員会の結果について

概要

- 極海コードの安全要件を義務化するためのSOLAS条約改正案を承認
- 大型クルーズ船の安全対策として、今後の検討事項を整理。
- 「コンテナ運搬船安全対策検討委員会」の検討状況を報告。

5月14日から23日までの間、英国ロンドンにおいて、国際海事機関（IMO）第93回海上安全委員会（MSC93）が開催されました。

我が国からは、国土交通省、海上保安庁、水産庁、外務省、（独）海上技術安全研究所、（一財）日本船舶技術研究協会等から構成される代表団が参加しました。

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. 極海コードの義務化

（1）背景

近年の北極航路の開設に向けた国際的な関心の高まりや旅客船等の航行海域が南北に拡大していることを鑑み、IMOでは、北極海及び南極海（以下「極海」といいます。）を航行する船舶の安全確保及び極海の環境保護等を目的とする義務的要件を定める極海コードの作成を行っています。これまでの検討において、極海特有の危険性を考慮した復原性、堪航性、防火・救命設備、無線通信、海洋環境保護等の個々の技術基準を作成することに合意しています。

（2）今次会合の結果

今次会合において、極海コードの安全要件を義務化するためのSOLAS条約附属書改正案を最終化し、承認しました。この改正案は、SOLAS条約附属書に新たに第14章を設置し、極海コードを義務化するものです。

新章の適用船舶は、極海を航行する総トン数500トン以上の貨物船及びすべての旅客船となっています。また、現存船は、設備に関する要件について、発効の1年後以降に来る最初の間検査又は更新検査までに適用することとなっています。

本改正案は本年秋に開催される次回会合（MSC94）において、採択されることとなり、採択されれば、2016年7月1日に発効する見込みです。さらに、要件の詳細が書かれた極海コードもMSC94において採択することとなりました。その極海コード案の概要は別添のとおりで。

なお、海洋環境保護に関するMARPOL条約の関連改正案並びに極海コードは、MEPC67（今年

10月に開催)において承認のために最終化される予定です。

2. クルーズ船の安全の確保

(1) 背景

平成24年1月にイタリアにて発生したクルーズ船コスタ・コンコルディア号の事故を受け、同年5月に開催された海上安全委員会(MSC90)において、旅客船の安全対策強化について審議が行われ、速やかに実施すべき運航上の安全対策(短期的措置)と、事故調査結果を踏まえた技術的検討に基づき実施する安全対策(長期的措置)に分けて検討を進めることで合意されました。

これまで、MSCでは短期的措置として「旅客船の安全を高めるために船舶所有者が行う暫定措置に関する勧告」の作成・見直しを実施するとともに、長期的措置に関しては、損傷時復原性基準の見直し等、今後、技術的な検討が必要と考える項目を整理したうえで、事故調査結果を踏まえた検討を行っていくこととなっていました。

(2) 今次会合の結果

今次会合においては、コスタ・コンコルディア号事故調査結果等に基づき、事故の再発防止策について検討した結果、再発防止策として有効であると考えられる事項(下記表参照)を取りまとめました。今後は、これらの事項について、関連の小委員会で検討が開始されま

項目	概要	目標完了年
損傷制御訓練要件の策定	船舶が損傷した際、船員が取るべき措置に関する訓練要件を策定	2016年
損傷制御図ガイドラインの見直し	衝突などで浸水が起きた場合にどの水密戸(※)を閉鎖するのか等の乗組員が取るべき操作を示す損傷制御図の記載内容をより判り易くするための検討	2017年
水密戸の配置	船舶が損傷した際に、船内への浸水の進展を防止するために、水密戸の配置を検討	2015年
機関室のダブルハル化	衝突の際に機関室が浸水する可能性を低減するため、機関室のダブルハル化を検討	2015年
損傷時復原性訓練要件の強化	損傷時復原性に関する船員教育の強化	2015年

※ 船舶の内部は浸水が進展しないよう水密区画に仕切られており、水密戸はこの区画を形成する隔壁を通過する通路を閉鎖する戸

3. 条約改正等の採択及び承認

今次会合において採択された主な条約等の改正は以下のとおりです。これらは、2016年1月1日の発効を予定しています。

ア) SOLAS条約附属書第Ⅱ－2章改正の採択

○甲板上にコンテナを搭載する船舶の防火要件（第10規則）

- ・ 総トン数500トン以上の国際航海を行うコンテナを運搬する新造船が対象。
- ・ 甲板上5段以上のコンテナを積載する船舶に対し、消火栓からの水を最上層のコンテナに射水するための移動式の水供給装置（モバイル・ウォーター・モニター）を搭載するための要件を追加。
- ・ 甲板にコンテナを搭載して運ぶ船舶に対し、コンテナに刺突し、消火栓からの水を中に送る器具（ウォーター・ミスト・ランス）を搭載するための要件を追加。

○水素自動車等を輸送する船舶の要件（第20－1規則）

- ・ 総トン数500トン以上の自動車運搬船の新造船を対象として、水素自動車等を輸送する船内のスペースでは、着火源を排除するため、電気機器を防爆型とすることを要求。
- ・ 現存船を含め、条約改正発効日以降に貨物として水素自動車等を輸送する自動車運搬船には、携帯型ガス検知器を搭載することを要求。
- ・ 本改正は、日本提案により実現。

また、以下の条約改正案及び勧告案もあわせて承認されました。

イ) SOLAS条約附属書第Ⅵ章改正の承認

○コンテナ重量の検証（第2規則）

- ・ 荷主が正確なコンテナ重量を船長に提供することを義務化するための改正。
- ・ 本年11月開催予定のMSC94において採択予定（2016年7月1日発効予定。）

ウ) AIS信号所の基本方針及び新シンボルに関するガイドラインの承認

- ・ AIS信号所は、船舶に搭載されたレーダ等の表示装置に、実在又は仮想の航路標識の位置、灯火の状態等を表示させるもので、視界不良により航路標識が見えない場合においても航路標識をレーダ等に表示させることができる。
- ・ AIS信号所を運用・利用する際のルール等を定めた基本方針及び表示する際の新シンボルは、我が国からの提案をベースとしてガイドラインとして承認された。
- ・ このガイドラインは、IMOから回章され次第各国が参照することになる。

4. 「コンテナ運搬船安全対策検討委員会」中間報告

昨年6月に発生した「MOL COMFORT」折損事故を契機に、同年8月に国土交通省に設置した「コンテナ運搬船安全対策検討委員会」の中間報告書を昨年12月に取りまとめたところ、今次会合にその旨報告しました。

同報告書では、運航中の大型コンテナ船における安全対策等を取りまとめており、国土交通省HP (http://www.mlit.go.jp/report/press/kaiji06_hh_000074.html) に掲載しております。

以上

現在検討されている極海コード案の概要について

1. コード案の概要

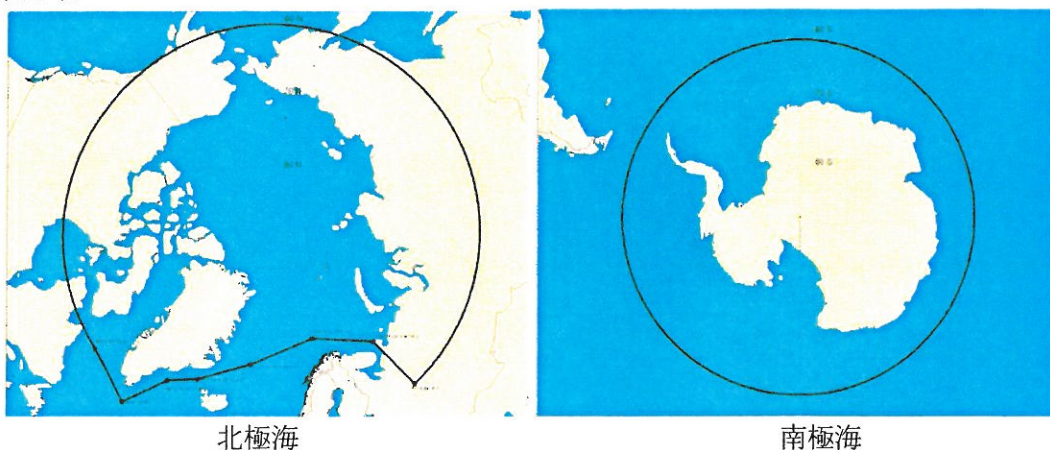
目的：極海域における船舶の安全航行及び船舶による海洋環境汚染の防止

内容：海上人命安全条約（SOLAS条約）、船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する条約（STCW条約）及び海洋汚染防止条約（MARPOL条約）等に基づく既存の規制をベースに、極海特有の事情を勘案した上乗せ要件を規定

対象船舶：安全要件（SOLAS条約関係）は、極海域を航行する総トン数500トン以上のすべての貨物船及び旅客船に適用（ただし、構造に係る要件は、新造船のみ）

環境保護要件（MARPOL条約関係）は、構造に係る要件については新造船のみ、運航上の要件については現存船にも適用。

対象海域：



2. 安全要件に関する SOLAS 条約からの主な上乗せ要件

船体構造	船体外板と氷との衝突を考慮し、外板に予備厚を設ける（ <u>2～7mm 程度増加</u> ）
復原性	着氷による重量の増加した状態での非損傷時復原性を考慮
航海設備	・氷の位置情報を表示できる装置の設置（専用レーダー） ・遠隔操作可能なサーチライトを2台設置
凍結防止措置	機関への配管、消火管系統及び避難経路等へのヒーティングケーブル設置等
通信	航空機との通信装置の備え付け