

## IMO 第 6 回ばら積み液体、気体物質に関する小委員会 (BLG6) の結果について

標記会合は、平成 13 年 2 月 5 日から 9 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 11 人が出席した。

今次会合における主な審議結果は以下のとおり。

### 1. 有害液体物質の汚染分類の見直し (議題 6,7 関連)

#### ・ 審議結果

平成 8 年 7 月に開催された MEPC38 以来、MALPOL73/78 条約附属書 I「ばら積み有害液体物質による汚染規制のための規則」の見直し作業に伴う有害液体物質の汚染分類の見直しについて検討されてきた。しかし、汚染分類の見直しの議論は、GESAMP のハザードプロファイルの見直しに伴い、IBC コード上の個別の物質がどのように再評価されるかを見極めてから、開始することが合意された。

昨年 11 月に開催された ESPH・WG5 において、GESAMP のハザードプロファイルの見直しに基づき、IBC コード上の物質の 50%について物質の評価が終わった段階で汚染分類の見直しの議論に着手し、IBC コード上の物質の 75%について物質の評価が終わった段階で汚染分類の見直しの議論が最終化できることが合意された。

今次会合で我が国は、分類方法の見直しの必要性が明確にされるべきとした上で、さらなる海洋環境保護のため、規制を受けない物質が引き続き残されること、12 海里の排出要件が無害物質に適用しないこと、船型要件はできるだけ、現状どおりとすること等を原則とするならば、新しい分類方法の議論に応じる用意があったが、各国の意見がまとまらず、今後の議論のために、残留量の要件、排出基準及び、船型要件に関するクライテリアの検討が行われた。本作業の完了予定時期を、MALPOL73/78 附属書 I の見直しにあわせ、2003 年とすることで合意した。

#### ・ 略語説明

**GESAMP : ( Group of Experts on the Scientific Aspect of Maritime Pollution )**

海洋汚染について化学的観点からの助言を行う専門家グループ  
( IMO,FAO,WHO

等 7 つの国際機関が支援するグループで、これらの機関から推薦された専門家で構成。)

**ESPH・WG : ( Working Group on the Evaluation of Safety and Pollution Hazards of Chemicals )**

BLG 小委員会の下に設置された化学薬品の安全性評価を検討するためのワーキンググループ

## 2. MARPOL 条約附属書 の改正 (議題 5 関連)

### ・審議結果

オランダ提案をベースに MARPOL 附属書 の改定案が策定された。主な改正は以下のとおり。

#### (第 1 規則)

船型分類を別項たてとしていたが、将来的に新たな分類がでてくることを勘案し、1 つの項に集約し、船型分類を枝項とした。

#### (第 16 規則)

400 トン未満の船舶にかかる油の排出規制につき、現行規則は、特別海域外では、15ppm 規制に加え、油排出監視装置及び油除去装置の作動を義務付けているが、特別海域内においては、15ppm 規制のほか、当該装置について主官庁が「実行可能な限り、...設備が備え付けられていることを確保する。」となっていることから、現行の特別区域外での規制内容で統一した。

## 3. 油流出を解析するための確率論の問題 (議題 4 関連)

### ・審議結果

油流出保護容量の計算方法について、我が国から提案を行った。計算方法の妥当性は評価されたが、規則としてかなり複雑なものになるため、WG で簡潔に評価する方法を開発し、その方法を用いることとなった。この方法とは、これまでに行った試計算の結果より、船底から油流出量とそれに対する油流出保護容量の平均的割合を算出し、この割合をもって油流出保護容積を考慮する方法である。当初、この割合を総合流出量に換算し、クライテリアを操作するとの案がだされたが、それは理論的におかしいので、船底の油流出量の算定において換算を行うべきと、我が国は主張し、そのように修正された。

また、5,000DW 以上の船舶に対する損傷時の油流出保護容量については、我が国の計算方法の採用により、VLCC に対する油流出量が 10% ~ 20% 軽減できることを考慮し、現行の日本提案クライテリア案を修正した。ただし、これは、実船による検証を実施していないため、今後の検証結果が良好であることを条件とすることとなった。

5,000DWT 以下の船舶の判定基準については、英国よりこのクラスのクライテリアの設定には注意が必要であるとの提案文書の紹介があり、これに関し審議を行ったが、英国の計算内容を調査したところ、計算の誤りがあり、現行の二重船殻構造船のクライテリアは問題ないことがわかった。しかしながら、判定基準の最終化に関し、このクラスの二重底構造船では計算結果がばらつくこと、同じサイズの船舶に二つのクライテリア (二重船殻船用及び二重船底構造船用) を設定することが必要であるかとの疑問等が出されたため、規則の適用に関しても検討を行った。その結果、このクラスの船舶には、

本規則を適用せず、現行の 13F 規則及び 24 規則を適用するとの意見が大半を占め、これを WG の方針とし、規則案に現行 24 規則のタンク長さ制限の規定をこのクラスの船舶用に取り入れた。我が国は、この方法をこれまで主張してきており、賛成した。

ノルウェーから OBO（鉱石・ばら積み・油輸送）船に対する油タンカーよりも軽減したクライテリアの採用に対する提案があり、我が国は、思想的には理解できる部分もあるが、想定しているモデル船の妥当性の再検討、我が国提案の方法を採用した場合の油流出量の軽減等を考慮すれば、OBO 船もタンカーのクライテリアを満足することが出来る可能性があるとして指摘した。また、ドイツ、ノルウェーより OBO 船の二重底の強度がタンカーに比べ高いことを理由に緩和できないかとの意見も出たが、貫通損傷の発生が低減されることは、必ずしもリンクしないことを指摘し、結局、今回の規則案の変更点を考慮し、再検証することとなった。

#### 4．外航船舶から排出される温室効果ガスの削減（議題 12 関連）

##### ・審議結果

IMO 温室効果ガス（GHG）調査研究に関するコンサルタントレポートの内容を技術的観点から検討した結果、バンカー油の払出量統計の精査が必要、運航上の削減措置は、ボランタリーベースとすべき、GHG 削減措置の効果については理論上の数値であり、誤解を招く恐れがある等の意見が出された。

本件に関しては、IMO が主導的に取り組む必要があると基本的に合意され、今後の作業方針について、本年 4 月開催予定の MEPC46 で審議されることとなった。