

2 船舶の安全及び海洋汚染等の防止

(1) 船舶の安全に関する検査等

船舶安全法（昭和8年法律第11号）に基づき、人命及び船舶の安全を確保するため船舶の構造、設備等について、地方運輸局（神戸運輸監理部及び沖縄総合事務局を含む。以下「地方運輸局等」という。）及び日本小型船舶検査機構が、総トン数等の区分に従い、検査を実施している。

また、国土交通大臣の登録を受けた船級協会（一般財団法人日本海事協会（Class NK）、Lloyd's Register Group Limited（LR）、DNV GL AS、American Bureau of Shipping（ABS））が実施する検査に合格した船舶（旅客船を除く。）は、地方運輸局等が行った検査に合格したものとみなされる。

(ア) 船舶の構造及び諸設備の検査

船舶には、航行区域、用途、総トン数等により構造及び設備に対する技術基準が規定されている。これらの技術基準を満足していることを確認するために、建造時に行う検査（製造検査及び第一回定期検査）、建造後一定の期間ごとに行う検査（定期検査及び中間検査）、改造又は修理を行う場合若しくは船舶検査証書に記載されている条件を変更する場合に行う検査（臨時検査）、エンジンや設備等を船舶に搭載する前に予め行う検査（予備検査）がある。

また、国が認定した事業場において製造、改造、修理又は整備したものは、検査を省略することができる認定事業場制度（管内事業者14、物件58）、大量生産される物件等で、型式承認を受けたものは、簡易な検査を行うことにより、その後の詳細な検査を省略することができる型式承認制度（管内事業者37、型式392）がある。

(イ) 危険物の運送

現代では、社会の様々なニーズにより多種多様の危険物が海上運送されているが、危険物は取扱いを誤ると人や物に危害が及ぶことがあり、安全対策や安全管理が欠かせない。このため、船舶で危険物を運送又は貯蔵する場合は、その容器包装・運送方法及び運送する船舶の設備等について、危険物船舶運送及び貯蔵規則（昭和32年運輸省令第30号）によることとされている。

神戸運輸監理部では、危険物を運送する船舶に対し、平成26年度は21隻の立入検査を実施し、安全確認を行った。また、特殊な危険物に対する容器包装等の許可は、平成26年度は16件行った。

(ウ) I S Mコード（International Safety Management Code）

近年発生している船舶の海難事故の多くは、人的要因によるものといわれている。このような海難事故を防止するため、船舶の安全確保について責任を有すべき者を明確にし、船舶及び船舶管理会社において安全運航管理体制を確立する必要性が高まった。このため、IMO（国際海事機関）においてI S Mコードが国際基準として採択され、国際航海に従事する旅客船及び総トン数500トン以上の非旅客船（漁船を除く。）に適用されており、当該船舶及び船舶管

理会社に対して、安全管理に関するシステムの検査を実施している。

また、石油業界等荷主からは、規制対象外の内航船舶に対しても I S Mコード適用の要望が高まり、国土交通省は、これら内航海運事業者の安全性向上に対する取り組みに応えるため、船舶安全管理認定書交付規則（平成 12 年運輸省告示第 274 号）を定め、任意 I S M制度として実施している。

(エ) I S P Sコード（International Ship and Port Facility Security Code）

平成 13 年の米国同時多発テロ発生後、I M O（国際海事機関）において、国際航海船舶及び国際港湾施設の保安対策として、I S P Sコードが策定され、及び S O L A S 条約（海上における人命の安全のための国際条約）が改正され、これを受けて我が国は、国際航海に従事する旅客船及び総トン数 5 0 0 トン以上の非旅客船（漁船を除く。）並びにこれら船舶に供する港湾施設を対象として、国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する法律（平成 16 年法律第 31 号）を定めた。

本法の適用を受ける船舶は、テロ行為を防止するため、定期的な船内巡視の実施、船舶への出入りの管理、I M O 番号（船舶識別番号）の表示、履歴記録の備置、船舶警報装置の設置、船舶保安規程及び船舶保安記録の備置、並びに船舶保安管理者の乗船など、保安確保のために必要な措置をとることとされている。また、これらの保安措置に関して検査を受けなければ、国際航海に従事させることはできない。

また、内航船舶においても、事業者の一部から同コードと同等の認証を取得したいとの要望があり、国土交通省は、これら内航海運事業者の海事保安向上に対する取り組みに応えるため、船舶保安認定書等交付規則（平成 17 年国土交通省告示第 423 号）を定めた。

(2) 海洋汚染等の防止

(ア) 船舶からの海洋汚染等の防止に関する検査等

M A R P O L 条約（国際海洋汚染防止条約）に対応する国内法として制定された海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律（昭和 45 年法律第 136 号。以下「海防法」という。）に基づき、船舶及び船舶に備え付けられる海洋汚染等の防止に関する設備の区分毎に、定期的な検査を実施している。また、検査の対象外となっている小型の船舶等については、随時立入検査を実施し、海洋汚染等の防止徹底を図っている。

a) 油による海洋汚染の防止のための設備等

油は、基準に適合した油水分離器等の設備を使用して処理したものを除き、船舶から海域に排出してはならない。検査適用船舶は、総トン数 1 5 0 トン以上のタンカー及び総トン数 4 0 0 トン以上のタンカー以外の船舶となっており、昭和 5 8 年 1 0 月 2 日から、油による海洋汚染防止設備等について定期的な検査を実施している。

b) 有害液体物質等による海洋汚染の防止のための設備等

有害液体物質等は、基準に適合した予備洗浄装置等の設備を使用して処理したものを除き、船舶から海域に排出してはならない。検査適用船舶は、総トン数に関わらず全ての有害液体物質ばら積船となっており、昭和62年4月6日から、有害液体物質排出防止設備等について定期的な検査を実施している。

c) ふん尿等による海洋汚染の防止のための設備等

平成15年9月27日に発効したMARPOL73/78 条約附属書IVにより、国際航海に従事する総トン数400トン以上又は最大搭載人員16人以上の船舶には、ふん尿等排出防止設備の設置が義務づけられ、当該設備に係る検査を実施している。

d) 船舶からの大気汚染の防止のための設備等

船舶のディーゼル機関から排出される窒素酸化物（NO_x）などに関して、船舶からの大気汚染を防止するため、MARPOL条約の1997年議定書が平成17年5月19日に発効した。これを受けて我が国は、海防法を改正し、船舶の大気汚染防止規制を行っている。主な規制は、次のとおりである。

i) 船舶用原動機の規制（NO_xの排出規制）

船舶に、出力が130kwを超えるディーゼル機関を搭載する場合、第1表のとおり段階的にNO_xの排出規制が適用される。（二次規制は一次規制の約20%削減）

第1表 原動機の窒素酸化物（NO_x）の放出量に係る放出基準

	【一次規制】 対象:規制開始日※1から平成22年12月31日までに建造され又は建造に着手された船舶に設置されたもの	【二次規制】 対象:平成23年1月31日までに建造され又は建造に着手された船舶に設置されたもの
定格回転数毎分130回転未満※2	17.0g/kWh以下	14.4g/kWh以下
定格回転数毎分130回転以上2000回転未満 ※2	45 * 回転数の0.2 乗 g/kWh以下	44 * 回転数の0.23 乗 g/kWh以下
定格回転数毎分2000回転以上※2	9.8g/kWh以下	7.7g/kWh以下

※1 国際航海船舶は平成12年1月1日、それ以外の船舶は平成17年5月19日

※2 定格回転数以外に、ディーゼル機関であって定格出力が130kWを超えることが共通条件

ii) 船舶用燃料油の使用規制

船舶が使用する燃料油は、海域ごとに硫黄分含有率等の品質基準(SO_xの排出規制)が規制されており、国際航海に従事する総トン数400トン以上の船舶は、燃料油供給証明書及び試料を船舶内に備え置くこと。

iii) オゾン層破壊物質に関する規制

フロン、ハロン等のオゾン層破壊物質を含む冷蔵庫、空調機等の新設することを禁止し、全ての船舶について立入り検査を実施し確認を受けること。

(イ) 廃油処理施設の現状

管内の廃油処理施設は、廃油処理事業者3社3施設と自家用廃油処理施設として2社2施設が稼働している。

神戸運輸監理部では、毎年管内の廃油処理事業者及び自家用廃油処理施設の設置者に立ち入り、廃油処理設備や帳簿書類の検査及び処理された水を持ち帰り、民間検査機関での検査を実施している。

(ウ) 防汚塗料に関する検査

有機スズ化合物を含む有害な防汚塗料の使用を規制することを目的としたAFS条約(船舶の有害な防汚方法の規制に関する国際条約)が平成20年9月17日に発効した。これを受けて我が国は、船舶安全法関係法令(船舶安全法施行規則、船舶構造規則等)を改正し、総トン数20トン以上の船舶に対して、船舶の外板等に使用する防汚塗料に有機スズ化合物を含む塗料が用いられていないことを確認している。

(エ) 油濁防止管理者養成講習の実施

船舶所有者は、船舶からの油の不適正な排出の防止に関する業務の管理を行わせるために、当該船舶(総トン数200トン以上のタンカー)に乗り組む船舶職員のうちから油濁防止管理者を選任しなければならないこととなっている。神戸運輸監理部と近畿運輸局では、隔年で油濁防止管理者養成講習を行っている。なお、平成26年度は近畿運輸局において講習会を実施した。

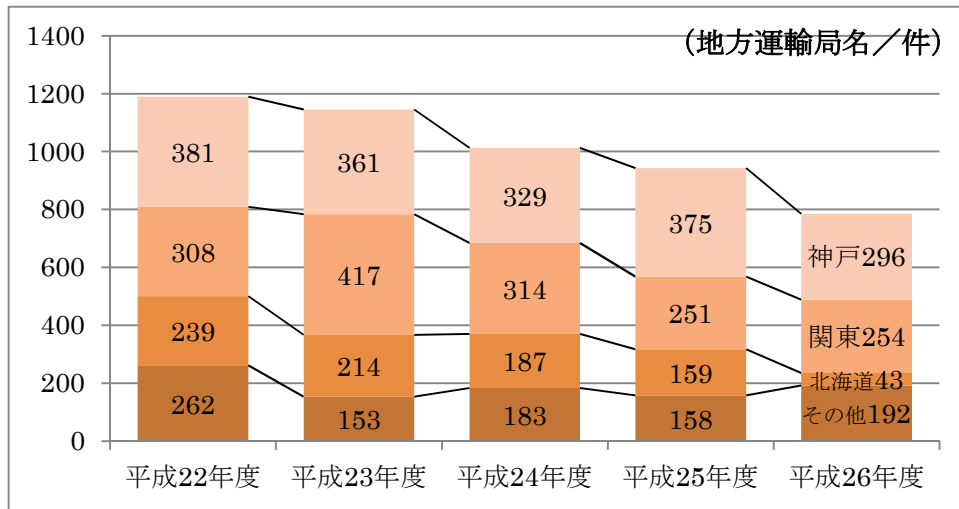
(3) 船舶油濁損害賠償保障法に関する業務

我が国沿岸において、座礁した外国籍船を船主が放置し、やむを得ず自治体が費用負担し船骸撤去や油濁防除が行われる事例が相次いだ。このような放置座礁船は無保険であり、船主が十分な賠償資力を有していないことが背景にあった。こうした中、平成14年のチルソン号の座礁事故を契機に、平成16年に油濁損害賠償保障法が改正され、平成17年3月1日に船舶油濁損害賠償保障法が施行された。船舶油濁損害賠償保障法では、すでに保障契約の締結が義務付けられていたタンカーに加え、国際航海に従事し本邦の港に入港等するタンカー以外の船舶(総トン数100

トン以上) についても、油濁損害及び船骸撤去をてん補する保障契約の締結を義務付けることにより被害者保護を図っている。

地方運輸局等では、保障契約の内容を審査して、保障契約証明書の交付を行っている(第2図)。また、入港等の前に船長からの通報により保障契約情報を確認し(第3図)、必要に応じて立入検査を行うなど、船舶油濁損害賠償保障法を遵守するよう指導や監督を行っている。

第2図 一般船舶保障契約証明書交付件数



第3図 保障契約情報受理件数等

