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３９５）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２７年度は２０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２７年度は５件行った。

(ｳ)　ＩＳＭ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ＩＳＭ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ＩＳＭ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ＩＳＭ制度として実施している。

(ｴ)　ＩＳＰＳ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、ＩＭＯ（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、ＩＳＰＳコードが策定され、及びＳＯＬＡＳ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５００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、ＩＭＯ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

ＭＡＲＰＯＬ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１５０トン以上のタンカー及び総トン数４００トン以上のタンカー以外の船舶となっており、昭和５８年１０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（ＮＯｘ）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（ＮＯｘ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ＮＯｘ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（ＮＯｘ）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（ＳＯｘ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４社４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２７年度は神戸運輸監理部において１８人が受講した。

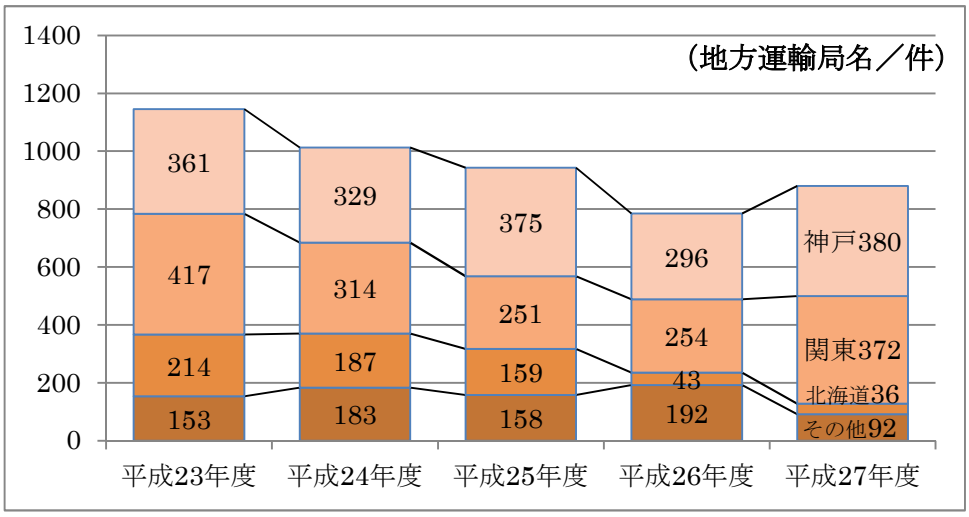
(3) 船舶油濁損害賠償保障法に関する業務

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

