

船体付着による有害水生生物の移動を最小化するためのガイドラインが策定される ～IMO 第15回ばら積み液体・ガス小委員会（BLG15）の様相について～

国際海事機関（IMO）の第15回ばら積み液体・ガス小委員会（BLG15）が、2011年2月7日から11日まで、ロンドンにおいて開催され、船体付着による有害水生生物の移動を最小化するためのガイドラインやバラスト水条約関連ガイダンスなどが策定されたほか、排ガス規制実施に関するガイドラインに関する審議が行われた。今次会合の審議概要は以下のとおりである。

1. 船体付着による有害水生生物の移動を最小化する国際的な方法

船体に付着した生物が移動した先の生態系に悪影響を及ぼすとして、BLG13（2009年3月）より船体付着物の越境移動の抑制のための検討が行われている。

今次会合では、船体付着による侵入水生生物の移動を最小化するためのガイドライン（GL）案、およびGLの効果の評価プロセス案についての審議が行われた。前回のBLG14（2009年2月）において、GLは法的な拘束力をもたないことが確認されているが、実効性をより高める観点より、わが国より概略下記の内容のコメントを提出した。

- ① 船体付着物の定義はユーザーが理解しやすいものにすべきであること
(Macrofouling, Microfoulingの定義など)
- ② 水中洗浄（IWC）時に回収する屑（Debris）の大きさについて、数値基準を明示することは不適切であり避けるべき
- ③ 長さ24m未満のレクリエーション船に対しては別途ガイダンスを回章すべき
- ④ GLの効果の評価するプロセスを検討するには、講じた措置により生物の付着がどの程度防止できたか精査する必要があることから、ドックサイクルなどを考慮した期間の設定が必要であること

審議の結果、わが国の提案は多くの国・団体の賛同を得て、それらが考慮された修正が行われたGL案が最終化され、2011年7月のMEPC62において採択に向けた審議が行われることとなった。

なお、長さ24m未満のレクリエーション船に対するガイダンス案、GLの効果の評価プロセス案については、次回のBLG16（2012年2月頃）での最終化に向けて、今次会合の議論を踏まえた修正案が作成されることとなった。

2. バラスト水管理条約関連ガイダンス案などの検討

2004年2月、IMOにおいてバラスト水管理条約が採択されたが、発効後の円滑な条約の施行に向けて、バラスト水処理システム（BWMS）の承認や寄港国検査（PSC）実施の具体的な手順に係るガイダンス案などの審議が引き続きBLGで行われている。今次会合では、以下の審議が行われた。

- ① バラスト水管理条約B-3.7規則に基づく「その他の方法」の承認プロセス案
バラスト水管理条約B-3.7規則では、沖合等におけるバラスト水の交換を要求するバラスト水交換基準（D-1規則）、および排出するバラスト水中の生物を一定数以下とすることを要求す

るバラスト水排出基準（D-2規則）について、これらと同等の効果を有するとMEPCが認めた手法を「その他の方法」として採用することが出来るとされている。

② スケール化したバラスト水処理システムの承認手順に係るガイダンス案

BWMSが主管庁の型式承認を得るためには、プロトタイプについて陸上試験と船上試験（6ヶ月間）を実施し、その性能が条約要件を満足することを確認する必要がある（G8承認）、型式承認を得たBWMSを複数接続する場合に処理能力（量）の向上を確認するための型式承認試験の簡略化が求められている。

③ PSCにおけるバラスト水のサンプリングおよび分析の手順に係るガイダンス案

PSCにおける具体的なサンプリング、および分析の手順については、旗國小委員会（FSI）と歩調をそろえる必要性が指摘され、具体的な方法は定めず使用可能な技術情報を要約することが求められている。

審議の結果、①および②については、2011年7月のMEPC62において採択に向けた審議が行われるとともに、③については、次回のBLG16（2012年2月頃）での最終化に向けて、引き続き検討が行われることとなった。

3. NO_x テクニカルコードの改正および SCR 認証ガイドラインの策定

MEPC58（2008年10月）において採択された、MARPOL条約附属書VIおよびNO_xテクニカルコードの改正により、2016年以降の建造船は、窒素酸化物（NO_x）排出規制に対応する必要がある。このため、わが国は大幅なNO_xの削減が可能である選択式触媒還元脱硝装置（SCR）を開発するとともに、その認証方法「SCR付エンジンの認証ガイドライン（GL）案」をBLGに提案していた。BLG14（2010年2月）では、SCR付エンジンに対して検査を実施するスキームAと、大型エンジンではエンジンとSCRが別々に生産され、船上で統合されるという実態を踏まえ、エンジンとSCRを個別に検査し、船上で統合して確認試験を実施するスキームBの2つの認証方法（選択可能）を提案したが、スキームBについては、NO_xテクニカルコード（NTC）の解釈上、分離して検査することが難しいなどの意見もあり引き続き検討されることとなった。これを受けて、MEPC61（2010年9月）において、わが国等はスキームBにおけるNTC上の問題を解決するためのNTCの一部改正を提案し、今次会合で引き続き審議が行われた。

審議の結果、スキームBを認める内容でNTC改正案とSCR認証GL案が最終化され、2011年7月のMEPC62で承認される予定となった。なお、スキームBにおける船上計測確認試験の要否および適用対象とSCR作動状況に関する船上モニタリングの要否については、引き続きMEPC62にて審議が行われることとなった。

（海務部 松田、河本）