

3・2 プレステイジー号事故に係る規制強化

1. 経緯

2002 年 11 月にスペイン沖で沈没したバハマ籍タンカー“ プレステイジー号 ”の油汚染事故を受けて、欧州連合（EU）は、同年 12 月、シングルハルトンカー（SHT）の規制強化策の EU 地域内での実施を打ち出すとともに、同規制強化策の国際レベルでの実施を目指すため、2003 年 4 月、IMO に対して海洋汚染防止条約（MARPOL）附属書 の改正を求める提案を行った。EU の提案は、2003 年 7 月の IMO 第 49 回海洋環境保護委員会（MEPC49）で最初の審議が行われた。

【EU による SHT 規制強化案】

SHT のフェーズアウト最終期限の前倒し（2015 年→2010 年）

600DWT 以上の SHT による重質油輸送の禁止

CAS の拡大適用規制

MEPC49 では、EU 提案が世界のエネルギー輸送に与える影響や、若齢 SHT の 2010 年での使用禁止を懸念する意見が日本、ブラジル、インドなど、アジアや中南米の国々から提出され、結果として、SHT の最終使用期限については EU 案と同じ 2010 年とし、船体状態評価（CAS:Condition Assessment Scheme）を条件に 2015 年までは一定船齢まで使用できるとする延命規定を盛り込んだ条約改正案が作成された。また、EU 提案にある SHT による重質油輸送の禁止と CAS の拡大適用については MEPC49 では内容を詰め切れず MEPC50 で検討を行うこととなった。（[船協海運年報 2003 p.64](#) 参照）

一方で EU は、MEPC49 で IMO の下での国際規制の実施への道筋が見えたにも拘わらず、2003 年 10 月 21 日、前出の SHT 規制を EU 域内に導入した。このような中、2003 年 12 月の MEPC50 では、国際的なルールの実施に向け、MARPOL 条約附属書 の改正案の審議が行われた。

2. MEPC50 での審議結果

2003 年 12 月の MEPC50 において、SHT のフェーズアウト前倒しを含む MARPOL 条約改正が採択され、2005 年 4 月 5 日に発効することとなった。審議概要は以下のとおり。（条約改正の概要は、[資料 3・2・1](#) 参照）

（1）SHT のフェーズアウト前倒し

SHT の最終使用期限について、カテゴリー 1（5,000DWT 以上の pre-MARPOL 船）については、MEPC49 で決められたとおり、現行の 2007 年を 2005 年に、カテゴリー 2（20,000DWT 以上の MARPOL 船）と 3（5,000DWT 以上 20,000DWT 未満の MARPOL 船）については、SHT の最終使用期限を原則 2010 年とし、旗国が認めれば 2015 年までは CAS を条件に一定の船齢まで使用できることとなった。2015 年までの船齢については、MEPC49 では、20 年、23 年、25 年が提案されていたが、日本、ブラジル等が船齢 25 年を主張し、大きな反対もなく 25 年で決定した。

ダブルボトム船（D/B）とダブルサイド船（D/S）については、ブラジルを初めとする中南米諸国が、エリカ号事故後の MEPC46（2001 年 4 月）でオイルスピルに対する防護措置がとられ

ていることを十分議論しており 25 年まで使用可能とすべきと強く主張した結果、旗国が認めれば 2015 年以降も船齢 25 年まで使用できることとなった。

ただし、これら延命規定については、EU 諸国等の主張を受入れ、MEPC49 で提案されたとおり、寄港国は、2010 年 (D/B と D/S については 2015 年) 以降 SHT の入港を拒否することができることとなった。

(2) SHT による重質油輸送の禁止

SHT による重質油輸送の禁止については、エリカ号やプレスティージ号事故を例に直ちに禁止すべきとする EU 諸国等と、重質油輸送の禁止が国 / 地域内のエネルギー輸送に大きな影響を与えたとするロシアや中南米諸国とで意見が分かれた。わが国は、当初、重質油の定義には ISO 規格を使用すること、環境保護策については国内外での区別はすべきではないとし SHT による重質油輸送の禁止の内航船への免除は認めないこととするスタンスで会合に臨んでいたが、今次会合での MARPOL 条約改正の採択を目指すため、EU 諸国等とロシア・中南米諸国との間の妥協を優先することとなった。

結果として、原則 5,000DWT 以上の SHT は 2005 年 (600 - 5,000DWT については 2008 年) 以降重質油輸送を禁止するという EU 提案を受入れる代わりに、ロシアや中南米諸国の意見も考慮し、内航船については、旗国の判断で本規定の適用を免除することができること、5,000DWT 以上のタンカーについては CAS を条件に旗国が認めれば船齢 25 年まで一定種類の重質原油を輸送できること、600 - 5,000DWT 以上については旗国が認めれば船齢 25 年まで使用できること、などの例外規定が盛り込まれるとともに、EU の主張を加味し、寄港国は 2005 年 (600-5,000DWT については 2008 年以降) 重質油を運ぶ SHT の入港拒否ができることとなった。

(3) CAS の拡大適用について

CAS については、11 月 27、28 日に開催された CAS に関する非公式グループにより、MEPC50 に提出された各国意見も考慮しつつ、CAS の改正案が作成・採択された。

(4) その他

本 MARPOL 条約改正に伴う国際油濁汚染防止証書 (IOPP 証書) の改訂、本 MARPOL 条約改正の円滑な実施に向けたシップ・リサイクリングに関する決議、本 MARPOL 条約改正の早期かつ効果的な実施に関する決議が採択された。

今回の MARPOL 条約改正に際し、当協会はわが国政府との連絡を密にするとともに、国際海運会議所 (ICS) をはじめとする国際海運団体、ならびにアジア船主フォーラム (ASF) を通じアジア船主と連携して対応した。その結果、MEPC50 では、EU などで SHT が 2010 年で使用できなくなる可能性は残ったが、全体としては合理的な形で決着し、内航船を含めわが国海運への影響が最小限に抑えられることとなった。

MEPC50 の結果について、EC は、2003 年 12 月 5 日付のプレスリリースで、EU 規制に沿った形で MARPOL 条約が改正されたことを歓迎するとともに、同条約改正の発効が 2005 年 4 月であることに鑑み、2004 年 5 月 1 日に EU に加盟する国に対しては同日以前の EU 規則の実施を求め、

また、EU 近隣の IMO 加盟国であるロシアや地中海諸国に対しては、改正 MARPOL 条約の早期実施を呼びかけた。

3. MARPOL 条約改正の国内法令への取り込み

2003 年 12 月の IMO MEPC50 で採択された MARPOL 条約改正に対応した国内法令(国土交通省令)の内容を検討するため、国土交通省海事局は、2004 年 5 月、海運、石油業界、学識経験者などを交えた「タンカーのダブルハル化促進に関する検討会(以下、検討会)」(座長:石田 海事局安全基準課長)を発足させた。同検討会には、当協会からは高橋 秀幸タンカー分科会委員(新日本石油タンカー)が参画した。(資料 3・2・2 参照)

(1) 第 1 回検討会(2004 年 5 月 7 日)

2004 年 5 月に開催された第 1 回検討会では海事局より、IMO で採択された 2010 年以降の SHT の延命措置(2015 年または船齢 25 歳の早い時期まで使用可)を日本としては行使せず、最終使用期限を 2010 年とする、などの国内ルール第 1 次案が提示された。SHT の使用期限を 2010 年とする理由については、条約改正会議に際しては国際的コンセンサスを形成するために日本として 2015 年の使用期限を支持したが、SHT に比べダブルハルタンカーが座礁・衝突事故への安全性が高いことは明らかなことから、国内法令化にあたっては環境先進国として早急なダブルハル化が必要であること、また、ナホトカ号事故で多大な被害を被ったわが国としては SHT の使用を 2015 年まで延長する合理的な理由が見出しにくいとの説明が行われた。第 2 回検討会では、この海事局の第 1 次案に対する関係業界の意見が開陳されることとなった。

(2) 第 2 回検討会(2005 年 6 月 2 日)

海事局の第 1 次案を受けて当協会は、タンカー分科会で検討の上、2004 年 6 月の第 2 回検討会において、2003 年の MEPC49 と 50 でわが国は SHT の 2015 年までの使用を目指していたことを踏まえ、国内法令においても CAS で安全性が認められた SHT については 2015 年または船齢 25 歳のいずれか早い時期まで使用を認めるよう意見表明した。また、SHT の 2010 年以降の使用を求める当協会会長名の要望書を鷲頭海事局長(当時)に提出し(資料 3・2・3 参照)、さらに、エネルギーの安定輸送への影響を懸念する石油業界とも協調を図り、海事局安全基準課、石油連盟、当協会による勉強会を実施し、わが国石油輸送への影響等について意見交換をした。同勉強会では、石油連盟および当協会より、中国をはじめとする世界の石油輸送需要の増加を考慮すると、2010 年以降の SHT 使用禁止はわが国エネルギーの安定輸送に悪影響を及ぼす可能性があるとの懸念が表明された。

また、重質油輸送を行う 600DWT 以上のタンカーについては、内航関係者より、事故データから見た場合小型船が特に油濁事故において優れているということではないので小型船のダブルハル化もやむを得ないこと、小型船の新造船のダブルハル化の時期も 2008 年まで延長しても延長期間中にどのような船を造ればよいか問題となるため、それよりも新しい船型を早く決めるべきであること等、意見が出された。

(3) 第 3 回検討会(2004 年 7 月 2 日)

5,000DWT 以上の SHT の使用期限については、当協会の要望および勉強会での議論を受けて、2004 年 7 月の第 3 回検討会においては、5,000DWT 以上の SHT については、「原油の安定輸送の確保等について更なる検討が必要」との理由により継続して協議することが合意され、その結果当初 3 回で終了する予定の検討会を再度開催し、第 4 回検討会で政府の最終方針が示されることとなった。また、5,000DWT 以上の SHT による一定種類の重質原油の輸送禁止についても、石油連盟より原油輸送への影響に関し更なる検討が必要との意見が出され、第 4 回検討会で結論を出すこととなった。

また、重質油輸送を行う 600DWT 以上のタンカーについては、2005 年 4 月 5 日以降建造のものはダブルハル構造とすること、既存船のダブルボトム/ダブルサイドについては船齢 25 歳まで（5,000DWT 以上は、船齢 25 歳または 2015 年のいずれか早い日まで）の使用を認めること等が合意された。（[資料 3・2・4](#) 参照）

（４）第 4 回検討会（2004 年 10 月 22 日）

第 3 回検討会での決定を受けて、国交省海事局、石油連盟、当協会により数度に亘る勉強会が開催された。同勉強会では、わが国への石油輸送量の 2～3 割を占める季節的な需要変動についてはスポット用船で対応されているが、2010 年における同用船市場でのダブルハルタンカーの比率は 1/4 程度と予測され、わが国での SHT の使用を 2010 年以降禁止した場合、原油の安定供給に支障をきたすおそれがあるとの結論に至った。

2004 年 10 月に開催された第 4 回検討会では、上記勉強会の結論を踏まえ、5,000DWT 以上の SHT については、2010 年以降も、CAS に適合することを条件に、船齢 25 歳又は 2015 年における引渡し日に相当する日のいずれか早い日までの使用を認めることとした。5,000DWT 以上の SHT による一定種類の重質原油の輸送については、重質油が大量に流出した場合の汚染リスクを考慮し、条約の原則どおり、2005 年 4 月 5 日以降禁止することとなった。（[資料 3・2・4](#) 参照）

第 4 回検討会をもってわが国の方針が決定し、同改正の発効日である 2005 年 4 月 5 日までに所要の国内法令を整備することとなった。