

「船舶の安全と環境基準に係る動向」
に関するセミナー
資 料

1. 「船舶の安全基準に関する動向について」
(国土交通省 海事局 安全政策課)
2. 「船舶検査に関する動向について」
(国土交通省 海事局 検査測度課)
3. 「船舶の環境規制に関する動向について」
(国土交通省 海事局 海洋・環境政策課)

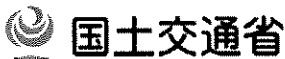
2026年2月

一般社団法人 日本船舶品質管理協会

船舶の安全基準に関する動向について

国際条約改正等に伴う安全基準の見直し
船舶の国際安全基準の動向

国土交通省 海事局 安全政策課
令和 8 年 2 月



国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

国際・国内基準の主要トピック



国土交通省

国際条約改正等に伴う安全基準の見直し【国内基準】

- (1) 改正SOLAS条約(2026.1.1発効)の国内取入れ
 - (1-1)「船上揚貨装置」及び「アンカーハンドリングウィンチ」の安全基準の義務化
- (2) 改正SOLAS条約の国内取入れ予定

船舶の国際安全基準の動向【国際基準】

- (3) VDES(VHF Data Exchange System)の導入
- (4) 自動運航船に関する国際基準の策定
- (5) 代替燃料船の安全基準策定
- (6) IMOにおけるサイバーセキュリティに係る動向
- (7) 推進・操舵装置の要件の見直し
- (8) 自己復原型/天幕付き両面式救命いかだの積みつけ対象の見直し
- (9) 自動車運搬船(PCC)火災安全対策
- (10) MSC110で合意された新規作業計画の一覧
- (11) GHG Safety Regulatory Framework

(1) 改正SOLAS条約(2026.1.1発効)の国内取入れ ① 国土交通省

令和7年12月24日に改正省令・告示等を公布済み

項目	改正条約等の概要	決議	改正規則等
① 「船上揚貨装置」及び「アンカーハンドリングウィンチ」の安全基準の義務化 (SOLAS II-1/3-13新設) (関連ガイドライン新設)	左記設備を設置する新造船及び現存船を対象として、設計、製造、操作、検査及び保守点検に係る安全基準への適合を求める	MSC.532(107) MSC.1/Circ.1662 MSC.1/Circ.1663	施行規則・心得 設備規程・心得
② 「電子傾斜計」の搭載の義務化 (SOLAS V/19新設)	総トン数3,000トン以上の「ばら積み貨物船」又は「コンテナ貨物船」である新造船を対象として、電子傾斜計の搭載を義務付ける	MSC.532(107) MSC.534(107)	施行規則 設備規程 航海用具告示・心得 証書省令 型承認規則
③ 「極海を航行する一部のSOLAS条約非対象船」への安全対策の適用拡大 (SOLAS XIV/3-1新設) (POLARコード改正)	極海域を航行する「全長24メートル以上の漁船」又は「総トン数300トン以上500トン未満の貨物船」等の新造船及び現存船を対象として、航行安全に係る要件(着氷除去設備(機械式氷除去装置、手斧等)、探照灯、非磁性コンパス等の設置等)への適合を求める	MSC.532(107) MSC.538(107)	設備規程・心得 窓告示 航海用具告示
④ RORO旅客船等の火災安全対策の義務化 (SOLAS II-2改正) (FSSコード改正)	RORO旅客船の新造船を対象として、車両積載区域の開口の配置、同区域への煙熱複合火災探知器及びテレビカメラの設置、暴露甲板への配置及び当該区域への固定式放水モニターの設置(現存船にも一部要件を適用※)を求める ※ 現存船には、2028.1.1以降の最初の定期的検査までに義務付ける	MSC.550(108) MSC.555(108)	施行規則 防火構造規則・心得 防火構造告示・心得 設備規程 航海用具告示・心得 消防規則・心得 消防告示・心得 構造規則心得
⑤ フッ素系物質(PFOS)含有泡消火剤の使用禁止 (SOLAS II-2/10.11新設)	人体への有害性から、PFOS(ペルフルオロオクタンスルホン酸)を含む消火剤の使用を禁止する	MSC.532(107)	消防規則 小安則告示

※ 新造船:発効日以降に建造に着手された船舶。現存船:新造船以外の船舶。

3

(1) 改正SOLAS条約(2026.1.1発効)の国内取入れ ② 国土交通省

令和7年12月24日に改正通達を公布済み

項目	改正条約等の概要	決議	改正規則等
⑥ 救命胴衣の水中性能確認方法の明確化、救命艇及び救助艇の降下速度の見直し (LSAコード改正)	救命胴衣の水中性能を確認する方法を明確化(口及び鼻が水面上に出たことをもって「復正した」とする判断基準)し、救命設備の試験方法を見直すとともに、発効日以降に船舶に搭載する救命艇及び救助艇を対象として、新たに規定する進水時の最高降下速度を超えないことを求める	MSC.554(108)	救命設備心得
⑦ 極低温用に使用可能な材料の追加、液化ガス燃料タンク的设计蒸気圧力算出式の見直し (IGFコード改正)	LNG等、極低温用に使用可能な材料として、高マンガンオーステナイト(hi-Mn)鋼を追加するとともに、新造船を対象として、液化ガス燃料タンクに係る設計蒸気圧力算出式を見直し、燃料タンクの1つの圧力逃がし弁が作動不能になった場合でも残りの弁で必要容量を満たすように設計すること等を求める	MSC.524(106) MSC.551(108)	機関心得
⑧ 塗装検査員の資格要件の見直し (IMO塗装性能基準改正)	新造船及び現存船を対象として、全ての船舶の海水バラスト専用タンク及びばら積み貨物船の二重船側区画の保護塗装並びに原油タンカーの貨油槽の保護塗装に関する性能基準(塗装検査員の資格要件)を見直す	MSC.557(108) MSC.558(108)	強度告示心得
⑨ 船内騒音コードの一部要件の明確化 (船内騒音コード統一解釈)	船内騒音コードの適用にあたって、測定器の較正をIEC規格に基づいて行うこと、船橋ウイングには閉鎖された船橋を含むことなど、解釈の明確化を行う	MSC.Circ.1509 Rev1	設備規程心得

※ 新造船:発効日以降に建造に着手された船舶。現存船:新造船以外の船舶。

4

(1-1)「船上揚貨装置」及び「アンカーハンドリングウィンチ」の安全基準の義務化 ③ 国土交通省

主な要件

施：船舶安全法施行規則 設：船舶設備規程 心：船舶検査心得（通達）

- 揚荷装置（アンカーハンドリングウィンチを含む）を備える船舶に、「揚荷装置の取扱い及び保守に関する説明書・図面」の備付け *施：第55条の4
 ※ 内航船に備える吊上能力1トン未満の揚貨装置には、適用しない
 現存船（外航船）：令和8年1月1日以後、最初の定期検査又は中間検査までに適合
 現存船（内航船）：令和10年1月1日以後、最初の定期検査又は中間検査までに適合
- 揚貨装具の試験荷重要件を、国際条約基準（SOLAS等）と整合化。 *施：第57条
 ※ 揚貨装具として明確化されたもの：フックブロック、リフティングビーム、スプレッダー、フレーム、グラブバケット
 現存船（外航船）：令和8年1月1日以後、最初の定期検査又は中間検査までに適合
 現存船（内航船）：令和8年1月1日に船上に備える揚貨装具は、取替えない場合には従前どおり使用可
- 揚荷装置を備える船舶に、「揚荷装置を安全に使用するための情報」の掲示 *施：第58条第4項
 現存船（外航船）：令和8年1月1日以後、最初の定期検査又は中間検査までに適合
 現存船（内航船）：令和10年1月1日以後、最初の定期検査又は中間検査までに適合
- アンカーハンドリングウィンチに関する技術要件を新設 *設：第169条の11第4項
 ※ 主な要件：張力制御機能、過負荷警報、安全な操作場所、非常用錨離脱装置、チェーンストッパ、銘板表示
 現存船（外航船）：令和8年1月1日以後、最初の定期検査又は中間検査までに適合
 現存船（内航船）：令和10年1月1日以後、最初の定期検査又は中間検査までに適合
- 改正SOLAS条約で規定された適用対象となる揚貨装置との整合を図る（次スライドにて補足）
 現存船（外航船）：令和8年1月1日以後最初の定期検査又は中間検査までに適合 *設心：第5編第1章（A）
 （建造中の外航船：納入日が令和8年1月1日以後の揚貨装置は、就航時に改正要件に要適合）
 現存船（内航船）：従前のとおりとすることができる
- 洋上で使用する揚貨装置について、試験荷重に「動的荷重」を考慮することを義務付け。
 現存船（外航船）：令和8年1月1日以後最初の定期検査又は中間検査までに適合 *設心：169-6.1(b)
 現存船（内航船）：従前のとおりとすることができる

令和8年1月1日以降、「建造に着手する船舶」又は「揚貨装置を増設する船舶」は、原則として、当該船舶検査時に上記要件に適合する必要がある

7

(1-1)「船上揚貨装置」及び「アンカーハンドリングウィンチ」の安全基準の義務化 ④ 国土交通省

Regulation 2 Definitions

30 Lifting appliance means any load-handling ship's equipment:

貨物（当該船舶において使用される燃料、食料、機関、船舶用品及び作業用資材を含む。）の揚卸し（船舶内における貨物の移動作業を含む。）に使用されるリフティングアプライアンス（施行規則第57条に規定する揚貨装具いわゆるルーズギアを除く。）等であつて次のいずれかに該当するものをいう

- .1 used for cargo loading, transfer, or discharge;
 (1) 貨物の積込み、移送又は荷降ろしに使用する装置
- .2 used for raising and lowering hold hatch covers or moveable bulkheads;
 (2) 船倉のハッチカバー又は可動隔壁の昇降に使用する装置
- .3 used as engine-room cranes;
 (3) 機関室でクレーンとして使用する装置
- .4 used as stores cranes;
 (4) 船用品のためのクレーンとして使用する装置
- .5 used as hose handling cranes;
 (5) ホースハンドリングクレーンとして使用する装置
- .6 used for launch and recovery of tender boats and similar applications; and
 (6) テンダーボートの進水又は回収その他これに類する用途に使用する装置

ただし、(7)の装置に本章を適用する場合にあつては、資料を添えて海事局検査測度課長に伺い出ること

揚貨装置とは

英文：MSC.532 (107)。和文：設備規程心得第5編第1章（A）。

Regulation 3-13

Lifting appliances and anchor handling winches

1 Application 1.2 Notwithstanding the above, this regulation does not apply to:
 ただし、次のいずれかに該当するものにあつては、本章の規定は適用しない。

- .1 lifting appliances on ships certified as MODUs;
 (1) 有効な海底資源掘削船安全証書(MODU 証書)を有する船舶の揚貨装置
- .2 lifting appliances used on offshore construction ships, such as pipe/cable laying/repair or offshore installation vessels, including ships for decommissioning work, which comply with standards acceptable to the Administration;
 (2) 解撤作業用の船舶を含む、パイプ又はケーブルの敷設又は修理に従事する船舶若しくはオフショア船等の洋上作業で使用される揚貨装置であつて、管海官庁が認める基準に適合するもの
- .3 integrated mechanical equipment for opening and closing hold hatch covers; and
 (3) 船倉のハッチカバーの開閉を目的とする機械設備
- .4 life-saving launching appliances complying with the International Life-Saving Appliance (LSA) Code.
 (4) 船舶救命設備規則の要件に適合する救命設備のための進水設備

揚貨装置に該当しないものは

8

適用対象に関する補足

改正条約の発効に伴い、今まで揚貨装置ではなかったも設備が揚貨装置に該当する
 場合がある。*設心:第5編第1章(A)

例: テンダーボートの進水装置(※)等、その構造上、当該船舶内の特定の物件の
 揚卸しのみにはしか使用されないもの。

※ 救命設備規則を適用する場合には、引き続き揚貨装置要件は適用されない。

新造船: 揚貨装置として、船舶設備規程第5編第1章揚貨装置の要件(安全係数及び
 荷重試験等)を適用する。

現存船(外航船): 令和8年1月1日以降、「最初の定期検査」で荷重試験を実施検査で
 実施する(ただし、旅客船については「最初の定期検査」を「最初の
 定期検査又は中間検査」とする。)

現存船(内航船): 引き続き、適用しない。ただし、令和8年1月1日以降、新設又は改造
 する揚貨装置には、設置時点から当該要件を適用する。

新造船: 令和8年1月1日以降に建造に着手された船舶。

現存船: 令和8年1月1日前に建造され、又は建造に着手された船舶。

(2) 改正SOLAS条約の国内取入れ予定

今後の改正予定(MSC(107)~MSC(110)で採択された要件)

項目	改正概要	決議 【発効予定】	改正予定法令
非常用曳航設備の搭載義務対象船の拡大(SOLAS II-1改正)	総トン数20,000トン以上の新造船(タンカー以外)を対象として、非常用曳航設備の搭載を義務付ける	MSC.549(108) 【2028.1.1】	設備規程等
全閉囲型救命艇の換気要件の義務化(LSAコード改正)	発効日以降に船舶に搭載する全閉囲型救命艇を対象として、その換気要件及び関連する効力試験を義務付ける	MSC.535(107) MSC.544(107) 【2029.1.1】	救命設備規則等
ECDIS性能基準の見直し(MSC.530(106)改正)	次世代電子海図国際規格IHO S-100(IHOデータ共通モデル:ECDISに様々なデータを容易に重ね合わせた表示が可能)導入のため、発効日以降に船舶に搭載するECDISを対象として、新たな性能基準に適合することを義務付ける	MSC.530(106)/ REV.1 【2029.1.1】	航海用具告示等
タイプCタンクの隔離距離の測定方法及び燃料タンクのベントマスト出口の危険場所の範囲等の見直し(IGFコード改正)	新造船を対象として、防火の章において、タイプCタンクの隔離距離の測定方法、防爆の章において船用電気設備の要件を定めるIEC規格と合わせる形で燃料タンクのベントマスト出口の危険場所の範囲について、関連する規定等を改正する	MSC.567(109) 【2028.1.1】	機関心得
水先人乗下船装置に係る設置基準等の見直し(SOLAS V改正)	新造船及び現存船を対象として、「水先人用はしご及びマンロープの交換期限」及び「水先人用はしごをウィンチリールに収容する場合のドラム直径」等の要件を追加する	MSC.572(110) 【2028.1.1】	航海用具告示心得等

※ 新造船: 発効日以降に建造に着手された船舶。現存船: 新造船以外の船舶。

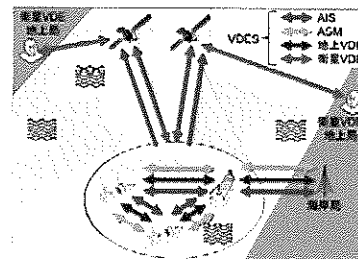
(3) VDES(VHF Data Exchange System)の導入

背景

- AISを利用したASMの使用頻度増加に伴い、AISチャンネルの輻輳化が進行。
 - >2015年世界無線通信会議 (WRC-15)においてASM専用チャンネルの導入が全世界的に認められた。
 - >2019年世界無線通信会議 (WRC-19)において衛星VDEの周波数分配が決定された。

IMOにおける審議動向

- MSC 102(2020年11月)において、我が国は、ノルウェー、シンガポールとの共同提案でSOLAS条約附属書第V章中「AIS」を「AIS又はVDES」とし、VDESの搭載を選択可能とするほか、関連規定を改正するための提案文書を提出。
- MSC 110(2025年5月)において、SOLAS条約附属書第V章の改正案やVDESの性能基準が承認。
- MSC 111(2026年5月)で採択、2028年1月発効予定。



VDESのイメージ (ITU-R勧告M.2092-0(一部加筆))

我が国の貢献

- NCSR 10(2023年5月)、NCSR 11(2024年6月)において、SOLAS条約改正案や性能基準案を審議(日本より文書提出)。
- NCSR 12(2025年5月)において、日本が通信部会の調整国として取りまとめたSOLAS条約附属書改正案及びVDESの性能基準が最終化。

(4) 自動運航船に関する国際基準の策定

背景

- ヒューマンエラーに起因する海難事故の減少や船員労働環境の改善を目指し、自動運航船の開発が進展中。
- 自動運航船の実用化のため、国際的な安全基準の策定が必要。

IMOにおける審議動向

- MSC 98(2017年6月): 我が国等の提案に基づき、現行基準の改正の要否等についての検討 Regulatory Scoping Exercise (RSE)を開始することに合意。
- MSC 105(2022年4月): 自動運航船に関する国際規則策定に向けたロードマップを策定。
- MSC 106(2022年11月): 非義務的規則の骨子案に原則合意し、有志国で起草作業を進めることに合意。
- MSC 111(2026年5月): 非義務的規則を最終化・採択予定。



我が国の貢献

- 2019年7月、我が国等の提案をベースに、自動運航船の実証実験ガイドラインを策定。
- 条約改正要否の検討作業において、対象となっている41条約等の内、我が国は最多の19条約等を担当。
- 規則案の主要な部分である航行安全に係る要件を起草し、議論をリード。

➡ 引き続きIMOにおける国際ルール策定作業を主導するとともに、国内制度の検討・整備に取り組む。

(参考)国際規則策定に向けたロードマップ

	MSC106 (22年11月)	...	MSC 111 (26年5月)	...	~30年
自動運航船(MASS)規則	非義務的規則 検討開始		最終化	採択	非義務的規則を 踏まえた経験構築
関連規則類の改正					義務的規則 検討開始 最終化 採択 発効は2032.1見込
					SOLAS 改正検討

(5) 代替燃料船の安全基準策定

背景

- 今後のカーボンニュートラルの実現に向けてアンモニアや水素等の代替燃料船の普及は不可欠。
- 普及の促進には、船舶の設計・運航のための国際的に統一された安全基準の策定が重要。

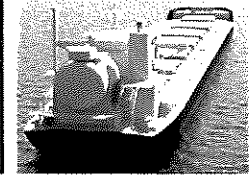
IMOにおける審議動向

- **メタノール/エタノール**
 - ▶ MSC 102(2020年11月)において、メタノール/エタノール燃料船の安全ガイドラインを承認。
 - CCC 12(2026年9月)にて改訂案を最終化し、MSC 112(2027年春)で承認予定。
- **燃料電池**
 - ▶ MSC 105(2022年4月)において、燃料電池搭載船の安全ガイドラインを承認。
 - CCC 12(2026年9月)から改訂に向けた審議を開始予定。
- **アンモニア**
 - ▶ MSC 109(2024年12月)において、アンモニア燃料船の安全ガイドラインを承認。
 - CCC 13(2027年秋)から改訂に向けた審議を開始予定。
- **水素**
 - ▶ CCC 11(2025年9月)において、水素燃料船の安全ガイドライン案を最終化。
 - MSC 111(2026年5月)にて承認予定。

我が国の貢献

アンモニア燃料船イメージ

- アンモニア燃料船について、All Japanで検討を行い、安全基準の検討すべき項目について、IMOに積極的に提案。
- 技術開発状況や、普及の見込みを踏まえつつ、合理的な安全基準が早期に策定されるよう、引き続きIMOの議論を主導。



13

(6) IMOにおけるサイバーセキュリティに係る動向

背景

- 2017年に、海運分野のデジタル化の進展によりサイバーシステムへの依存が増加していることを踏まえ、船舶の対策を中心としたサイバーリスク管理ガイドライン(MSC-FAL.1/Circ.3)が策定された。
- 同時に、サイバーリスク管理をIMSコードの安全管理システム(SMS)に取り入れることを推奨する決議(MSC.428(98))が採択された。

IMOにおける審議動向

- 米国等による提案に基づき、上記ガイドラインの包括的な見直し及び次のステップの検討の議論を開始。MSC 108(2024年5月)ではガイドライン改訂の議論が行われ、MSC-FAL.1/Circ.3/Rev.3として承認された。
- MSC 110(2025年)において、海事サイバーセキュリティ強化の次のステップが検討され、非強制のサイバーセキュリティコードを策定すべきことに合意した。
- FAL 50(2026年3月)において、船舶のみならず港湾・サプライチェーンを対象に非強制サイバーセキュリティコードの策定に関する新規作業計画が議論される予定。

我が国の貢献

- MSC 109(2024年12月)に、米国等と共同で、海事サイバーセキュリティ強化のため、ガイドライン改訂に続く次のステップとして更なるサイバーセキュリティ規則を策定することを提案。

14

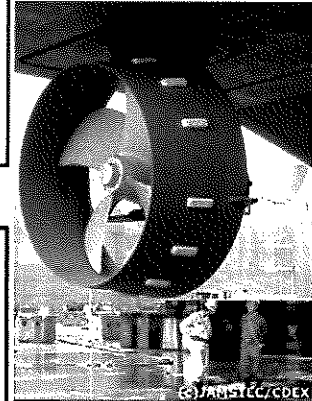
(7) 推進・操舵装置の要件の見直し

背景

- MSC 105(2022年4月)において、EC各国から、主に単一のプロペラと舵を前提とする現行SOLAS規則(II-1章C部及びV章)を、アジマススラスト、ポッド推進等の新しいシステムに対応させるための改正が提案された。
- 従来型システムを含めた操縦性関連規則改正の議題が設置され、SDC 10(2024年1月)にて具体の審議が開始され、主にSOLAS規則II-1章28~30規則に規定される船舶の操縦性能に関する条文の改正案が議論された。

IMOにおける審議動向

- SDC10(2024年1月)にて、欧州提案により、操縦性関連規則(現在は非義務規則として運用)を2028年に義務化する議論が開始。
- SDC11(2025年1月)にて、日本提案により、現在の船舶の操縦性能を踏まえた規則とする旨提案し、データ収集に必要な期間を考慮して、改正条約の目標発効年を2032年に延期。



我が国の貢献

- 我が国は、現行の非義務規則を引用した拙速な義務化でなく、実用的な規則とするため、具体的な作業項目として以下の必要性を提案。
 - ✓ 操縦性能を適切に評価できない試験法案の見直し
 - ✓ 公平な喫水換算手法の確立
 - ✓ 推進操舵装置に要求すべき冗長性の検討

15

(8) 自己復原型／天幕付き両面式救命いかだの積みつけ対象の見直し

背景

- 中国にて発生した、貨物船からの退船時に反転した救命いかだを復正できなかったことによる船員の死亡事故を背景として、MSC 99(2018年3月)において、中国より、自己復原型救命いかだ又は天幕付き両面式救命いかだ(※)の搭載を、全ての新造旅客船及び貨物船に義務づけるためのSOLAS条約及びLSAコード改正が提案され、SSEの新規議題に含めることが合意された。

※ 現行SOLAS規則ではRORO旅客船にのみ要求

IMOにおける審議動向

SSE 11(2025年2月)において、

- ✓ 全ての新造旅客船及び貨物船に対する、自己復原型又は天幕付き両面式救命いかだの搭載義務付けに合意。ただし、定員12名以下の小型の救命いかだを除く。
- ✓ 改正条約発効後の適用開始日について、旅客船は3年間、貨物船は5年間の準備期間を設けることに合意。
- ✓ SOLAS条約及びLSAコード改正作業に着手。(最短で、2032年1月発効見込み)

我が国の貢献

- 過度な設備要求とならないように、問題点を指摘する文章をSSE小委員会に提出することで、合理的な議論の発展に貢献。



出典: 藤倉コンポジットHP

16

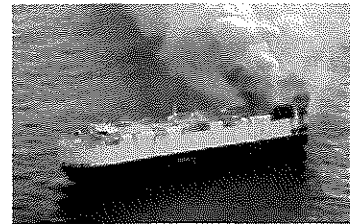
(9) 自動車運搬船(PCC)火災安全対策

背景

- 自動車運搬船(PCC)において航行中に大規模火災が発生し車両が全損する事故が報告されており、PCCの火災安全対策が求められている。

IMOにおける審議動向

- IMOでは、電気自動車(EV)等を含む自動車を運送する船舶の火災安全対策を議論する議題が設立され、2024年3月の第10回船舶設備小委員会(SSE 10)から本格的な議論がスタート。
- 2025年2月のSSE 11では、作業の進め方をまとめたアクションプラン案を策定し、SOLAS条約改正が必要であれば2032年発効とすることを視野に火災安全対策の議論を継続することになった。



2025年6月にアラスカ沖で火災が発生し沈没したPCC「Morning Midas」

我が国の取組み

- 2025年4月にNKを中心として国内関係者(船社、造船所、消火器メーカー、海上保険会社等)を集めたPCC火災安全対策を包括的に考える検討会を立ち上げ。
- 検討会で得られた知見を情報提供すると共に2032年SOLAS条約改正発効まで期間が空くことから、それまでの対策として包括的な火災安全対策ガイドラインの作成を提案する文書を2026年3月のSSE 12に提出予定。
- 火災の早期検知に効果的なビデオモニタリングシステムの設置に係るガイドラインの作成を提案する文書をSSE 12に提出予定。

17

(10) MSC110で合意された新規作業計画の一覧 ①

新規作業計画	付託小委員会	目標完了年
ISMコードの実施に関するガイドラインの包括的改訂	III (HTW)	2028
船員の労働時間及び休息时间に関する枠組みの検討及び有効性向上	HTW	2027
無線航法受信機におけるRanging mode(R-mode)の性能基準の策定	NCSR	2027
事故調査コード(CIコード)の見直し	III	2028
消防員装具の装具基準の明確化	SSE	
「警報・表示器コードの見直し」の範囲拡大	SDC (SSE/HTW)	2028
高所からの落下リスクへの対処に関するガイドラインの策定	HTW (III)	
救命設備整備要件に関するMODUコード等改正	SSE	

18

(10) MSC110で合意された新規作業計画の一覧 ②

新規作業計画	付託小委員会	目標完了年
火工品の試験要件に関する決議MSC.81(70)の改正	SSE	
機関室火災軽減のためのSOLAS及び関連勧告改正並びに断熱材検査時のサーマルイメージングカメラの使用	SSE	
高速救助艇降下速度要件に関するLSAコードの改正	SSE	
船舶長距離識別追跡(LRIT)システムの財政構造の見直し	MSC	2026
機関区域下部からの脱出設備に関する要件を明確化するためのSOLAS条約附属書第II-2章第13.4.1.1規則及び第13.4.2.1規則の見直し、及び必要に応じた改正	SDC	2027
IMSBCコード第4.2節の改正	CCC	
表面床張り材等の火災試験要件に関するSOLAS条約第II-2章第6.2.1規則	SSE	
固定式消火装置に関するSOLAS条約附属書第II-2章第20規則及びFSSコード第7章の改正	SSE	
IMO義務的文書中の「主管庁が認める」規定又はこれと同等の規定の実施に関するガイドラインの策定	III	

(11) GHG Safety Regulatory Framework

背景

- IMO が掲げる船舶からのGHG削減目標達成のため、新しい技術や代替燃料の導入が望まれている。
- そのためIMOは、新技術及び代替燃料の導入にあたり障壁となる安全規則上の課題を特定し解決するための議論を2023年のMSC 107から開始した。

IMOにおける審議動向

- 2025年のMSC 110では、課題を解決するための31個の作業アイテムを特定し、それらをMSC傘下の小委員会(SDC、SSE、CCC)に割り振った。
- また、以下 3 個の作業アイテムには高い優先順位を与え関連小委員会で審議することにした。
 - メチル/エチルアルコール火災に対処するためのFSS コードの見直し(担当:SSE小委員会)
 - リチウムイオン電池等のエネルギー貯蔵システムを使用した船舶の暫定安全ガイドラインの策定(担当:SSE小委員会)
 - 船上で回収した CO2 が貨物に該当するかなどの定義と国際海上危険物規程(IMDG コード)改正の検討、船上 CO2 回収システム(OCCS)の安全要件の作成(担当:CCC小委員会)
- これらの作業アイテムは2026年1月のSDC 12、3月のSSE 12、9月のCCC 12*から具体の議論が開始される予定である。

*CCC 11において、CCC 12からCCC 15に割り当てられるアイテムの作業ロードマップが作成された。

ポイント

- ルール作りの観点から対応を有するアイテムや関心あるアイテムがある場合は海事局船舶安全基準室までご連絡ください。
- 各小委員会に割り振られた作業アイテムは次のスライドをご覧ください。



➤ SDC小委員会に割り当てられた作業アイテム

作業アイテム	作業対象
<p>Nuclear Power [G-15] [G-16] ギャップ:1981年に原子力商船コード(Resolution A.491(XII))が採択されて以来、原子力産業は大きな進歩を遂げているためコードの早急な改訂が必要。 対応策:MSC 108/INF.21(WNTI)や技術の進歩を考慮して原子力商船コードを改訂する。コード改訂にあたっては、技術に依存しないことを保障し、IAEA基準を考慮し、ゴールベースアプローチand/or規範的アプローチを採用する。コード改訂は、加圧水型原子炉(PWR)に限定せず、小型モジュール炉(SMR)や電気推進船の開発等、新しい原子力技術に対応する。 SOLAS VIIIを見直し、改正する。</p>	<p>Code of Safety for Nuclear Merchant Ships - and - SOLAS VIII</p>
<p>Lithium-Ion Batteries [B-11] バリア:SOLAS II-1/41 電力および照明システムの主電源が原動機発電機を想定したものになっている。 対応案:SOLAS II-1/41 の修正案を作成し、バッテリーを電力および照明システムの主電源として使用できるようにする。</p>	<p>SOLAS II-1/41</p>

➤ SDC小委員会に割り当てられた作業アイテム

作業アイテム	作業対象
<p>Wind Propulsion and Wind Assisted Power 風力推進 [B-9] [G-18] [G-19] [G-20] ギャップ:風力推進を商船へ導入するにあたり追加的な安全対策が必要(主な懸念事項は、船舶の安定性と操縦性、通気量の変化、運航および航行上の障害、貨物の積み下ろしにおける障害、悪天候の影響、氷の蓄積、火災および落雷対策、騒音および振動、システムおよびコンポーネントの故障、メンテナンスなど。) 視界妨害(SOLAS V)、航行灯、レーダー死角など航行上の危険を考慮する必要があり、COLREG条約の見直しが必要になる可能性がある。 風アシスト [G-28] [G-29] [G-30] ギャップ:現在、静的復原性に関する規則のみが存在し、旋回傾斜モーメントを考慮する規則が無い。IMOの非損傷時復原性コードの現行基準、IMOの第2世代復原性基準、およびすべての船舶に適用可能な損傷時復原性基準を風力発電システム(WAPS)搭載船舶に適用すべきかどうかを検討する必要がある。 ギャップ:IMOの操縦性に関する現行基準がWAPS搭載船舶に適用可能かどうかを検討する必要がある。 ギャップ:WAPS搭載船舶の航行安全に関する具体的なガイドラインを策定し、WAPSによって生じる大きな死角を補う必要性について検討する。 対応策:暫定ガイドラインを策定する。</p>	<p>IG - Wind Propulsion and Wind Assisted Power</p>

(11) GHG Regulatory Frameworkにより特定された作業アイテム ③

▶ SSE小委員会に割り当てられた作業アイテム

作業アイテム	作業対象
<p><u>Methyl/ethyl alcohol fuels</u> [G-4] ※優先度:高 ギャップ:アルコール火災消火システムの認証基準が無い。 対応策:FSSコードの範囲内でアルコール火災消火システムのシステム認証基準を策定する。</p>	FSSコード
<p><u>Fischer-Tropsch diesel (FT軽油)</u> [B-2] バリア:自然発火温度がSOLASで認められた表面温度より低い 対応策:SOLAS II-2 Part B及び「機関室及び貨物ポンプ室における火災防止措置に関するガイドライン」(MSC.1/Circ.1321)の改正を適宜策定し、SOLASで許容される表面温度(208℃)を下回る自然発火温度を有するFT軽油がもたらすリスクに対処する安全要件を追加する。</p>	SOLAS II-2 Part B - and - Guidelines to Prevent Fires in Engine-Rooms and Pump-Rooms
<p><u>Lithium-Ion Batteries</u> [G-21] ※優先度:高 ギャップ:リチウムイオン電池に適した消火要件などのリチウムイオン電池の安全設計要件が不足。電池技術は短期間で陳腐化する可能性があり要件策定が困難。 対応策:技術の進化にあわせて柔軟に調整できる様に、ゴールベース基準を策定する。技術中立的なアプローチを検討する。 ※スーパーキャパシタ(下記)との組み合わせも考慮する。</p>	new IG - Lithium-ion Batteries - or - new IG - Battery Energy Storage Systems - or - new IG - Supercapacitor Energy Storage Systems
<p><u>Supercapacitor Energy Storage technology</u> [G-22] ギャップ:スーパーキャパシタに関する基準がない。 対応策:スーパーキャパシタの安全要件を策定する。</p>	

(11) GHG Regulatory Frameworkにより特定された作業アイテム ④

▶ SSE小委員会に割り当てられた作業アイテム

作業アイテム	作業対象
<p><u>Swappable traction lithium-ion battery containers</u> [G-42~G-50] ギャップ:・バッテリーコンテナ内に設置されるバッテリーに対する追加要件がない。 ・バッテリーコンテナの固定・積載要件がない。 ・SOLAS II-2/7およびFSSコード第9章に火災探知警報システムの要件に差異がある。 ・リチウムイオン電池の熱暴走に対する早期警報が不足している。 ・SOLAS条約中に、非油性可燃物、導電性スプレー、高電荷のリスク管理オプションが不足。 ・SOLAS II-2/9規則の火災封じ込め要件。 ・バッテリーコンテナ内の固定式消火システムの設置および性能基準に関するギャップがある。 ・FTPコードにおける防火区画と安全監視性能評価のギャップがある。 ・SOLAS II-1/42および43に、バッテリーコンテナを非常用電源として使用することについてギャップがある。 対応策:交換可能な駆動用リチウムイオン電池コンテナの安全基準を策定し、バッテリーエネルギー貯蔵システムの新しい暫定ガイドラインを策定する。</p>	new IG - Battery Energy Storage Systems

▶ SSE小委員会に割り当てられた作業アイテム

作業アイテム	作業対象
<p>Advanced Waste Heat Recovery [G-32] [G-33] ギャップ: 高度廃熱回収で使用される熱媒体はサプライヤーによって異なり、通常システム内で循環するため、通常人体との接触や大気放出が無い。しかしながら、熱媒体に許容される危険レベルを定める必要がある。 ギャップ: 低引火点熱媒体が使用される場合に適用する規格が必要。 対応策: 回路熱媒体の引火点を考慮して、引火性及び毒性の危険性に対処する安全要件を策定する。</p>	<p>new IG - Waste Heat Recovery Systems</p>

25

▶ CCC 12(2026年9月開催)に割り当てられた作業アイテム

作業アイテム	作業対象
<p>CO₂ Abatement - Onboard Carbon Capture & Storage (OCCS, OCCU) [B-13] ※優先度: 高 バリア: 回収CO₂の分類(例: 廃棄物、貨物、船外排出)によって基準が異なる。CO₂を可搬式容器に貯蔵する場合にはIMDGコードに抵触する可能性あり。 対応策: IMDGコードの改正が必要かどうか検討する。</p>	<p>IMDG Code</p>
<p>CO₂ Abatement - Onboard Carbon Capture & Storage (OCCS, OCCU) [B-13] ※優先度: 高 ギャップ: OCCSの基準がない。 対応策: OCCSの安全基準を策定する。 スケジュール: 2028年のCCC 14で最終化、2029年のMSC 116で承認。</p>	<p>new IG - OCCS</p>
<p>Fuel Cell Power Installations [B-5] [G-13] バリア: 既存の一部の燃料電池の設計が、燃料電池室の設計とレイアウトについて、暫定ガイドラインに準拠していない可能性あり。 ギャップ: 燃料電池船の安全義務要件が不足している。 対応策: 燃料電池船暫定ガイドラインの改訂を、義務化を視野に入れて検討する。 スケジュール: 2027年のCCC 13で最終化、2028年のMSC 114で承認。</p>	<p>IG-Fuel cell power installation</p>

26

(11) GHG Regulatory Frameworkにより特定された作業アイテム ⑦

▶ CCC 12(2026年9月開催)に割り当てられた作業アイテム

作業アイテム	作業対象
<p><u>Methyl/ethyl alcohol fuels</u> [G-3] ギャップ: 貨物又は燃料としての輸送に関する毒性要件が、暫定ガイドラインとIBCコードの間で一致していない。 対応策: 毒性要件に一貫性をもたせるため、IBCコード及び暫定ガイドラインの改正を検討。</p>	<p>IBC Code -and- IG-Methyl/Ethyl Alcohol Fuel</p>
<p><u>Fuel Blends/Mixtures (e.g. hydrogen - natural gas)</u> [B-4] バリア: SOLAS VI/5-2で、海上輸送中のばら積み液体貨物の混合および製造工程が禁止されている。 対応策: 船上パンカー燃料改質(例: アンモニア改質)について、SOLASVI/5-2の解釈または改正の必要性を検討し、船上で使用する燃料には適用されないことを明確化する。 船上貨物製造について、MSC 110/6/3 (Japan)に記載されている技術(Wind Hunter)に関する懸念に対処するため、SOLAS VI/5-2の解釈または改正の必要性を検討する。</p>	<p>SOLAS VI/5-2</p>
<p><u>Fuel Reforming</u> [G-14] ギャップ: 燃料改質については 燃料電池船暫定ガイドラインにのみ記載されているが、改質器は、アンモニアエンジンでのパイロット燃料(水素)製造やICEでのLOHCから水素製造など、燃料電池船以外でも使用される。 対応策: 燃料電池船以外で使用される、船上での水素生成(燃料改質、アンモニア改質、LOHC脱水素化)に関する要件の必要性を検討する。</p>	<p>new IG - Fuel Reforming and Other Shipboard Systems for Hydrogen Generation</p>

27

(11) GHG Regulatory Frameworkにより特定された作業アイテム ⑧

▶ CCC 13(2027年開催)に割り当てられた作業アイテム

作業アイテム	作業対象
<p><u>Propane/Butane (LPG)</u> [G-11] ギャップ: IGC/IGFコードの継続的な更新が必要。 対応策: 暫定ガイドライン(LPG燃料船暫定ガイドラインはMSC 107で承認。LPG貨物を燃料として使用する船舶の暫定ガイドラインはMSC 108で承認)の実施を通じた経験蓄積後IGFコードを改正し、LPG燃料船の強制要件を策定する。それに向けて、まずは義務化を視野に入れてガイドラインの改訂を検討する。 スケジュール: 2029年のCCC 15で最終化、2030年のMSC 117で承認。</p>	<p>IG - LPG</p>
<p><u>Metal Hydrides (金属水素化物燃料貯蔵システム)、Liquid Organic Hydrogen Carrier (LOHC)(液体有機水素キャリア)</u> [G-26] [G-27] ギャップ: IGFコード中に、金属水素化物燃料貯蔵システムやLOHCに関する安全要件がない。 対応策: 金属水素化物燃料貯蔵システムor LOHCの安全要件(新ガイドライン)を策定する。 スケジュール: 2029年のCCC 15で最終化。</p>	<p>new IG - Metal Hydride Fuel Storage Systems or LOHC</p>
<p><u>High-Pressure Composite Cylinders</u> [G-23] ギャップ: IGFコード中に、燃料貯蔵のために使用される高圧複合材シリンダーの安全基準が規定されていない。 対応策: 燃料貯蔵のために使用される高圧複合材シリンダーの要件の必要性を検討する。</p>	<p>IG - Hydrogen as Fuel</p>

28

▶ CCC 14(2028年開催)に割り当てられた作業アイテム

作業アイテム	作業対象
<p>Fatty-acid methyl ester (FAME:バイオディーゼル) [G-1] ギャップ:低温流動特性、バンカリング中の温度補正要件、船上の燃料移送装置の清掃・メンテ要件 対応策:FAMEを燃料として安全に取り扱うためのガイドラインの策定を検討する。</p>	New MSC circular – FAME as Fuel
<p>Fuel Blends (e.g. hydrogen, LNG) [G-12] ギャップ:混合燃料の組成に基いてリスクを判断する方法のガイドラインがない。 対応策:混合燃料を使用する船舶の安全ガイドラインの策定を検討する。</p>	new IG – Fuel blends
<p>High-Pressure Composite Cylinders [G-25] ギャップ:ポータブル燃料タンクとして使用される複数タンク搭載ガスコンテナ(MEGC)の安全規定が不足している。 対応策:IMDGコードの改正が必要かどうか検討する。</p>	IMDGコード
<p>CCC 10/3/10(韓国)及びCCC 10/INF.28に基づき「極低温で用いる代替金属材料の承認のためのガイドライン」(MSC.1/Circ.1622)の改訂を検討する</p>	MSC.1/Circ.1622

29

▶ CCC 15(2029年開催)に割り当てられた作業アイテム

作業アイテム	作業対象
<p>Dimethyl Ether [G-8] [G-9] ギャップ:IGFコードに、ジメチルエーテルの仕様要件が無い ギャップ:暫定ガイドラインが未策定 対応策:ジメチルエーテル燃料船安全暫定ガイドラインの新規策定 ※優先度:低</p>	new MSC circular – FAME as Fuel

30

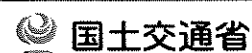
バッグ式救命いかだ等の共同利用について

国土交通省 海事局 検査測度課
令和8年2月



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

共同利用の制度構築に至った背景



新制度構築の背景

- ✓ 知床遊覧船事故を契機に、一定の水温を下回る海域での救命設備として、荒天時での乗り移り時の落水を防止する位置保持型救命いかだ・内部収容型救命浮器の搭載の原則義務化
- ✓ 他方、救命いかだ等の搭載を要しない方法として、以下の特例が認められており、伴走船及び救助船制度が認められている
- ✓ しかし、これらの制度は他船に依存している他律的な制度であるため、自船が航行したい場合に利用できないおそれがある
- ✓ このような場合に、移動が容易なバッグ式の位置保持型救命いかだ及び内部収容型救命浮器(以下、「バッグ式救命いかだ等」という)を搭載することで、航行ができなくなる事態を避けることができるように、共同利用の制度を検討することとした



バッグ式救命いかだ等

対象船舶

▶ 以下の①又は②に該当する船舶のうち、一定の水温を下回る水域・海域を航行する船舶が義務化の対象。

- ① 旅客定員13人以上の船舶
- ② 旅客定員12人以下の船舶(事業の用に供するもの)

航行する水域の最低水温	対象船舶※1
10℃未満	すべての船舶(河川、港内、一部の湖を航行するものを除く※2)
10℃以上15℃未満	平水区域を超えて航行する船舶
15℃以上20℃未満	平水区域を超えて航行する船舶(船内に浸水しない構造を有するものまたは母港から5海里以内のみを航行するものを除く)

※1 船舶検査証書の航行区域で判断
 ※2 琵琶湖、霧ヶ浦、サロマ湖、猪苗代湖、中海、屈斜路湖、六道湖又は支笏湖が対象であり、それ以外の湖を航行する船舶は非対象

▶ 上記に該当する船舶は、以下のいずれかを義務化。

救命いかだ等の搭載

乗移時の落水危険性を軽減させた「位置保持型救命いかだ」又は「内部収容型救命浮器」を搭載



(注)水面から乗り込み場所までの高さが1.2m以上の場合はスライダーを併せて搭載

救命いかだ等の搭載を要しない方法の実施

- 方法① 一定の水温を上回る時期のみの航行
 - 方法② 伴走船と航行(旅客を搭載した営業船(救助定員は確保)での相互伴走も可)
 - 方法③ 救助船を配備(水温10℃未満の時期:5分以内、10℃以上15℃未満の時期:10分以内、15℃以上20℃未満の時期:30分以内に現場に到着)
 - 方法④ 船内に浸水しない構造(水温15℃以上20℃未満の時期のみ)
 - 方法⑤ 母港から5海里以内の航行(水温15℃以上20℃未満の時期のみ)
- 方法②及び方法③における特例
 船舶毎に設定された通常時の最大搭載人員に関わらず、船舶の復原性及び要救助者の搭載場所を確認の上、緊急時のみに搭載できる人数を予め決定することも可。

適用日

※「救命いかだ等の搭載を要しない方法」を実施する場合も、この日までに実施

- ①旅客定員13人以上の船舶
 - ・「海上運送法」の適用を受け人の運送に使用される船舶:令和7年4月1日以降最初の定期検査までに搭載
 - ・遊漁船業にのみ供する船舶:令和8年10月1日以降最初の定期検査までに搭載(予定)
 - ・上記に該当しない旅客定員13人以上の船舶:令和7年4月1日以降最初の定期検査までに搭載
- ②旅客定員12人以下の船舶
 - ・「海上運送法」の適用を受け人の運送に使用される船舶:令和8年4月1日以降最初の定期検査までに搭載
 - ・遊漁船業にのみ供する船舶:令和8年10月1日以降最初の定期検査までに搭載(予定)

2

バッグ式救命いかだ等の搭載が可能な船舶

以下の船舶については、自動浮揚しない「バッグ式」の救命いかだ等の搭載で可

- ・ 5トン未満又は12m未満であって旅客定員12人以下の船舶
- ・ 現存船にあつて、船舶の構造上、「固定式」の救命いかだ等の設置が困難なもの

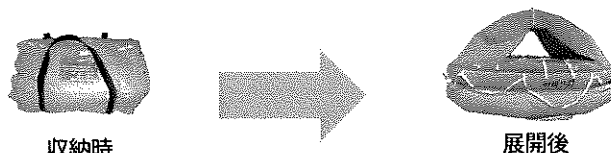
<船舶の構造上、設置が困難な具体的な事例>

- ①小型兼用船
- ②救命いかだ等を唯一搭載可能なスペースに搭載した場合に前方視野が制限される等、救命いかだ等の搭載により安全な航行に支障をきたすおそれがある船舶
- ③固定式救命いかだ等を積み付けた上で、定員を満足する救命設備を更に備えるために少人数用(15人以下)に対応した救命いかだ等を積み付けたい船舶
- ④その他、固定式救命いかだ等を搭載、使用するための物理的スペースがない船舶

※検査機関が、物理的スペースが無いことの判断が困難な場合にあつては、検査機関が判断するために必要な書類として、事業者による評価または造船所・設計会社等第三者による評価が必要

<バッグ式救命いかだ等の搭載上限数>

①、②、④に該当する船舶については1隻2個まで、③に該当する船舶については1隻1個まで。



収納時

展開後

バッグ式救命いかだの例

3

販売中のバッグ式救命いかだ等

連番	種類	メーカー	定員(人)	型式	重量(架台含まず)(kg)	ガス本数	コンテナ収納寸法(mm)	乗込高さ(m)
1	膨脹式救命いかだ(小型船舶のみで利用可能)	アール・エフ・ディー・ジャパン	6	TRY-6N-R収納袋	40	2	800x500x400	1.2未満
2	膨脹式救命いかだ(小型船舶のみで利用可能)	アール・エフ・ディー・ジャパン	8	TRY-8N-R収納袋	43	2	800x530x400	1.2未満
3	膨脹式救命いかだ(小型船舶のみで利用可能)	アール・エフ・ディー・ジャパン	12	Seasava PRO-ISO 12P収納袋	59	1	810x520x290	1.2未満
4	膨脹式内部収容型救命浮器	藤倉コンポジット	15	FRN-AS-15B型	59	1	800x460x460	1.2未満

※乗込高さ(水面から乗り込み場所までの高さ)が表中の条件を満たす場合に使用可能です。

① 対象船舶について

▶ 共同利用スキームを活用できる船舶は、以下の(A)及び(B)の全てを満たす一般小型船※1とする。

(A) 以下のいずれかの船舶(3頁参照)

- ・ 5トン未満又は12m未満であって旅客定員12人以下の船舶
- ・ 現存船にあって、船舶の構造上、「固定式」の救命いかだ等の設置が困難なもの

(B) 以下のいずれかの船舶

- ・ 伴走船との航行や救助船の配備により救命いかだ等の搭載が不要となる船舶
- ・ 救命いかだ等の搭載義務がかかる状態での実航海日数が年間30日(P)以内の船舶

※1 「一般小型船」とは、次のいずれかに該当する船舶であつて、国際航海に従事する旅客船以外(危険物ばら積船及び特殊船を除く)のものをいう。

- ① 総トン数20トン未満のもの
- ② 総トン数20トン以上のものであって、スポーツ又はレクリエーションの用のみに供するものとして告示で定める要件に適合する船体長さ※2が24メートル未満のもの

※2 船体の強度、水密性又は防火性に影響を及ぼすことなく取り外しできる設備を取り外した場合における船体の前端から後端までの水平距離をいう。

② バッグ式救命いかだ等を船舶間で移動する際の臨時検査について

- 船舶安全法施行規則第19条第3項第3号では、一般小型船については、管海官庁の指定した条件に従って行う新設、増備、取替え又は取り外しを“除き”、船舶に固定して施設されるもの以外のものの新設、増備、取替え若しくは取り外しについては、臨時検査の受検対象と規定されている。
- そのため、①対象船舶(5頁)に搭載するバッグ式救命いかだ等の共同利用に際して、船舶安全法施行規則第19条第3項第3号に規定する「管海官庁の指定する条件」(8頁参照)を定めることとし、当該条件に従う限りにおいて、バッグ式救命いかだ等の搭載及び降載することについては、臨時検査の対象外とする。

③ 共同利用の事前申請・対象範囲について

- 共同利用される場合であっても、バッグ式救命いかだ等が船舶安全法に従い、適切に整備されることを担保する観点から、不特定多数の船舶が、1つのバッグ式救命いかだ等を共同利用することは適切ではない。
- このため、あらかじめ船舶所有者から必要な書類を提出させることによつて、バッグ式救命いかだ等を共同利用する船舶所有者及び船舶をあらかじめ把握することとし、当該船舶所有者の範囲内に限り共同利用を認めることとする。

④「管海官庁の指定する条件」について

共同利用を認める（臨時検査の対象外とする）ための、船舶安全法施行規則第19条第3項第3号に規定する「管海官庁の指定する条件」は、以下の通りとする。

- ✓ 共同利用するバッグ式救命いかだ等を最初に搭載した船舶（以下、「親船」という。）の所有者は、当該バッグ式救命いかだ等の法定検査を受けることに関して一切の責任を有すること。
- ✓ 親船の所有者は、バッグ式救命いかだ等の日々の利用状況・陸上での保管状況の詳細について把握・記録しておくこと。
- ✓ 親船の所有者は、バッグ式救命いかだ等が常に健全な状態を維持することに関して一切の責任を有すること。
- ✓ 親船の所有者は、他の船舶が共同利用する際に、バッグ式救命いかだ等に標示する船名の変更がされることを確実にすること。
- ✓ これらが遵守できない場合において、直ちに共同利用を中止すること。

8

⑤船舶検査について

バッグ式救命いかだ等の共同利用に関する船舶検査の方法は以下の通り。

➤ (1)「バッグ式救命いかだ等の共同利用に関する協定書」等の提出

バッグ式救命いかだ等の共同利用を希望する者（バッグ式救命いかだ等を借りようとする者）は、「バッグ式救命いかだ等の共同利用に関する協定書」（以下「協定書」という。）を、親船の所有者と共同で管海官庁に提出する。協定書には、前頁④の条件を遵守する旨が宣誓される。

なお、協定書と併せて、以下を提出する。

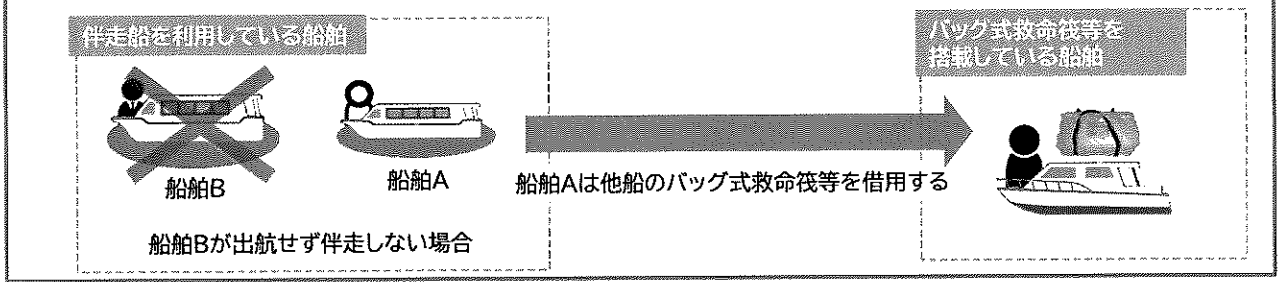
- ✓ 型式承認の検定合格証明書又は予備検査成績表
- ✓ 整備認定事業場による整備記録
- ✓ 復原性・搭載場所を確認するための資料

➤ (2)法定整備

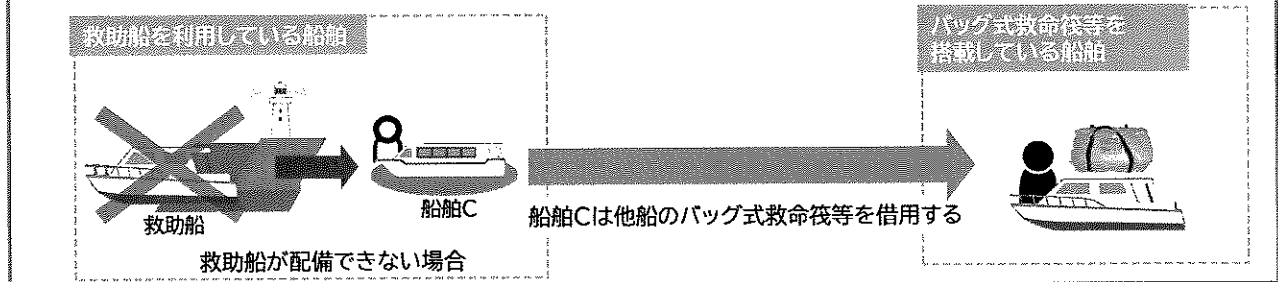
バッグ式救命いかだ等の法定整備は、親船の定期的検査において実施することとする。

9

前提① 伴走船を利用する船舶がバッグ式救命筏等を共同利用(借用)する場合
 (船舶Bが出航せず伴走しない場合、船舶Aはバッグ式救命筏等を搭載しなければ航行できない)

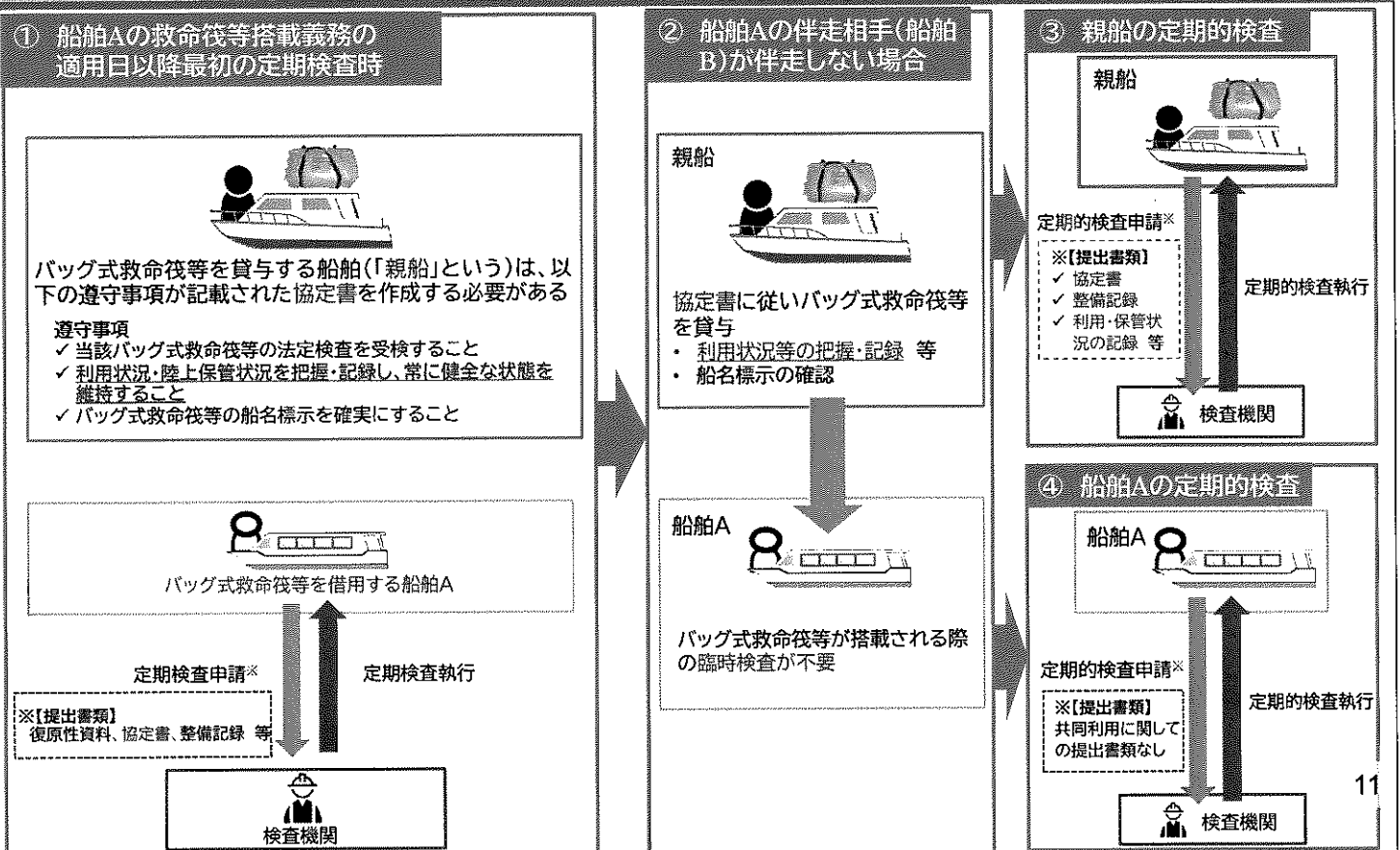


前提② 救助船を利用する船舶がバッグ式救命筏等を共同利用(借用)する場合
 (救助船を配備できない場合、船舶Cはバッグ式救命筏等を搭載しなければ航行ができない)



※ 次頁に『伴走船の共同利用(借用)の流れ』を記載する。救助船の共同利用も同様の流れとなる。

伴走船の共同利用(借用)の流れ



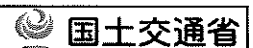
製造認定事業場規則(安全法・海防法)の改正について

国土交通省 海事局
検査測度課
令和8年2月



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

改正の背景及び方向性について



背景・課題

- 昨年、船用品製造メーカーによる不適合品の出荷や規則遵守に係る不適切事案が顕在化。
- 立入検査等により製造メーカーの実態を調査したところ、自主検査制度が製造工事の実施組織以外からも影響を受けていたこと、内部監査が適切に機能していなかったことにより不適切行為を予防できなかったことなどが確認された。



自主検査制度の独立や内部監査の実施に係る認定基準の見直しを行うと共に、事業場に対する国の監督をより強化することにより、不適切事案の抑止及び早期発見を図ることとする。

不適切事案の要因

- 営業組織等から検査組織に対するプレッシャー
- 自主検査組織内の権限や責任が希薄・不明瞭(自主検査を監督すべき者がその役割を十分に果たしていない)
- 不適切行為に対する牽制機能が十分に機能していなかった



認定事業場制度の改正の方向性

1. 認定基準の見直し

〔注〕【 】内の数字は、次頁以降に掲げる事項とリンク

- ✓ 自主検査制度の独立を求める組織の拡大及び自主検査を行う人員の権限及び責任の明確化【①】
- ✓ 自主検査や製造工事等の実施組織から独立した組織による定期的な内部監査の実施を義務化【②】

2. 国による監督強化

- ✓ 内部監査の実施方法・結果を国に提出することを義務化【③】
- ✓ 年度毎に認定事業場に対する監査計画を定め、定期的に監査を実施する制度を新設【④】

※海外にある認定事業場も含む。

自主検査制度の独立を求める組織の拡大(認定事業場規則*第5条第1項) 【①】

【現行】

認定事業場規則第5条

三 次に掲げる基準に適合する自主検査に関する制度を有すること。

イ 製造工事又は改造修理工事の実施組織から独立していること。

ロ 検査主任者が自主検査に責任を有すること。

【改正方針】

✓ 自主検査制度の要件について、製造工事又は改造修理工事の実施組織からの独立に加え、設計部や営業部といった開発や販売業務を行う組織からも独立しなければならないこととする。

✓ 自主検査を行う人員の責任と権限を明確にしなければならないこととする。

※船舶安全法の規定に基づく事業場の認定に関する規則(昭和48年運輸省令第49号)

海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律の規定に基づく事業場の認定に関する規則(昭和58年運輸省令第40号)

定期的な内部監査の実施義務化(新設) 【②】

【改正方針】

✓ 1年に1回以上、製造工事及び自主検査の実施組織に対して、これらの組織から独立した組織によって内部監査が実施される制度の策定を義務づける。

✓ 現行の図面や検査記録、較正に関する記録等に加えて、内部監査に関する記録についても適切に管理するための制度の策定を義務づける。

2

内部監査に係るの国への報告義務化(新設) 【③】

【改正方針】

✓ 内部監査を実施する前に、実施方法を作成し、国土交通大臣に提出することを義務づける。

✓ 国による監査を効果的に執行する観点から、毎年内部監査の結果を国土交通大臣に提出することを義務づける。

国による監査(新設) 【④】

【改正方針】

✓ 年度ごとに国土交通大臣は監査計画(監査の対象、監査の時期や監査の分担(本省・地方局の別)等)を定め、地方運輸局長に通知することとする。

✓ 国土交通大臣又は地方運輸局長は監査計画に基づき、監査を行うこととする。

✓ 地方運輸局長は監査を行ったときは、監査の概要を国土交通大臣に報告しなければならないが、国土交通大臣が報告を受け、必要があると認めるとき、地方運輸局長に対して指示を行う等の措置を講ずるものとする。

認定の取消し要件の追加(認定事業場規則第11条第2項) 【③関連】

【改正方針】

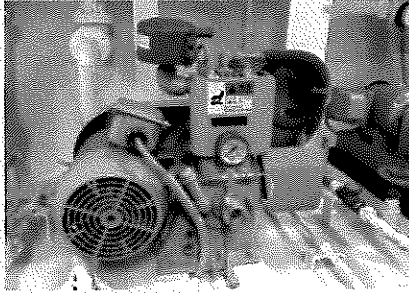
✓ 認定の取消し要件として、【国に内部監査の実施方法・結果の提出を怠った場合】を追加する。

3

認定の対象物件の追加

【改正方針】

- ✓ 認定の対象物件としての空気圧縮機について、手動式についても認定の対象となるよう拡大する。



© 2025 株式会社SANWA

【既に対象とされているもの】
空気圧縮機(電動式)



© 2025 株式会社SANWA

【新たに対象とするもの】
空気圧縮機(手動式)

- ✓ 既に「空気圧縮機(手動式を除く。)」に係る認定を取得している場合、当該認定の有効期間内においては、「空気圧縮機」として受けた認定とみなす。

施行日及び経過措置について

附則について

【公布日、施行日について】

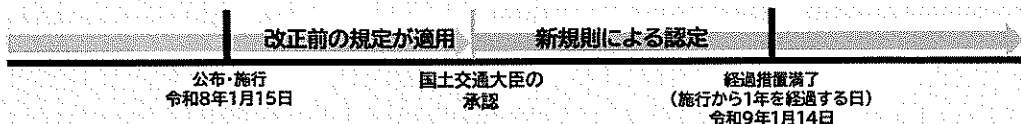
- ✓ 公布の日から施行することとする。
- ✓ 令和8年1月15日 公布・施行(※)。

※ 船舶安全法の規定に基づく事業場の認定に関する規則及び海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律の規定に基づく事業場の認定に関する規則の一部を改正する省令(令和8年国土交通省令第2号)

【経過措置について】

- (1) 施行日時時点で認定を取得している事業場又は認定を申請している事業場は、施行日から一年を経過する日まで改正前の規定を適用することができる。
- (2) 施行日時時点で認定を取得している事業場又は認定を申請している事業場にあつては、本改正により強化される自主検査制度や新設される内部監査制度等に係る認定基準について、施行日から一年を経過する日までに国土交通大臣の承認を受けることを義務づけることとする。
- (3) 施行日時時点で認定を取得している事業場が施行日から一年を経過する日までに(2)の承認を受けなかった場合、認定を取り消し、又は期間を定めて認定の効力を停止することができることとする。

例:承認の手続きを行った場合



例:承認の手続きが行われなかった場合




船舶の環境規制に関する動向について

国土交通省海事局海洋・環境政策課環境渉外室

 国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

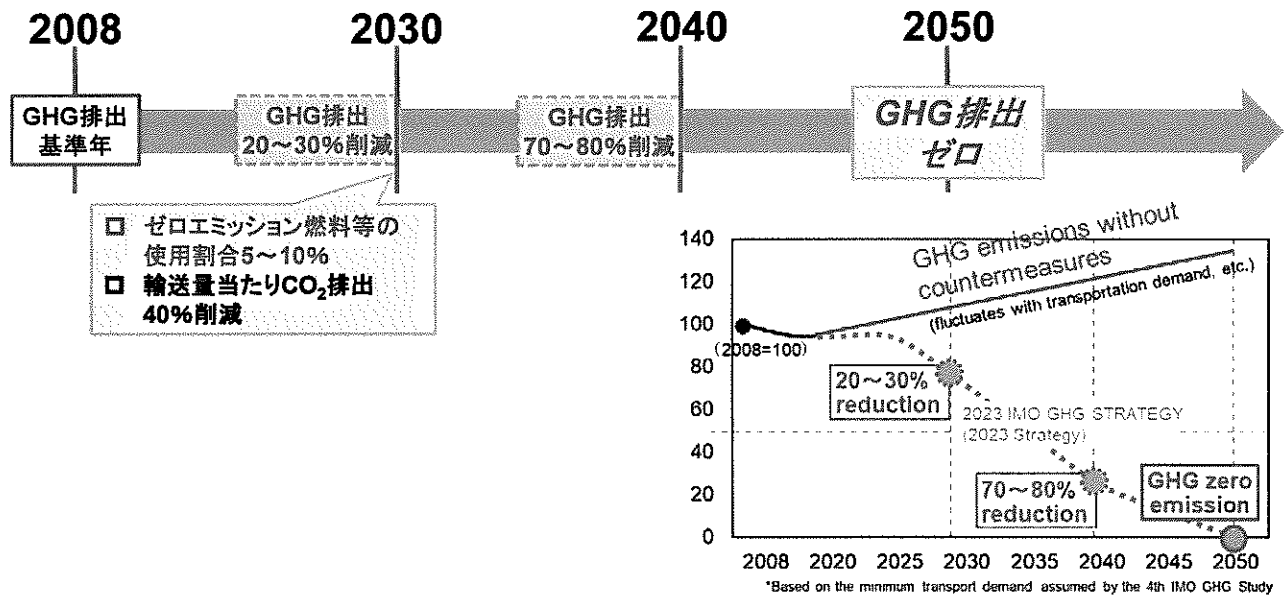
 国土交通省

1. GHG排出削減対策の動向

□2023年7月、国際海事機関(IMO)にて、国際海運「2050年頃までにGHG排出ゼロ」等の目標に合意し、「2023GHG削減戦略」を採択



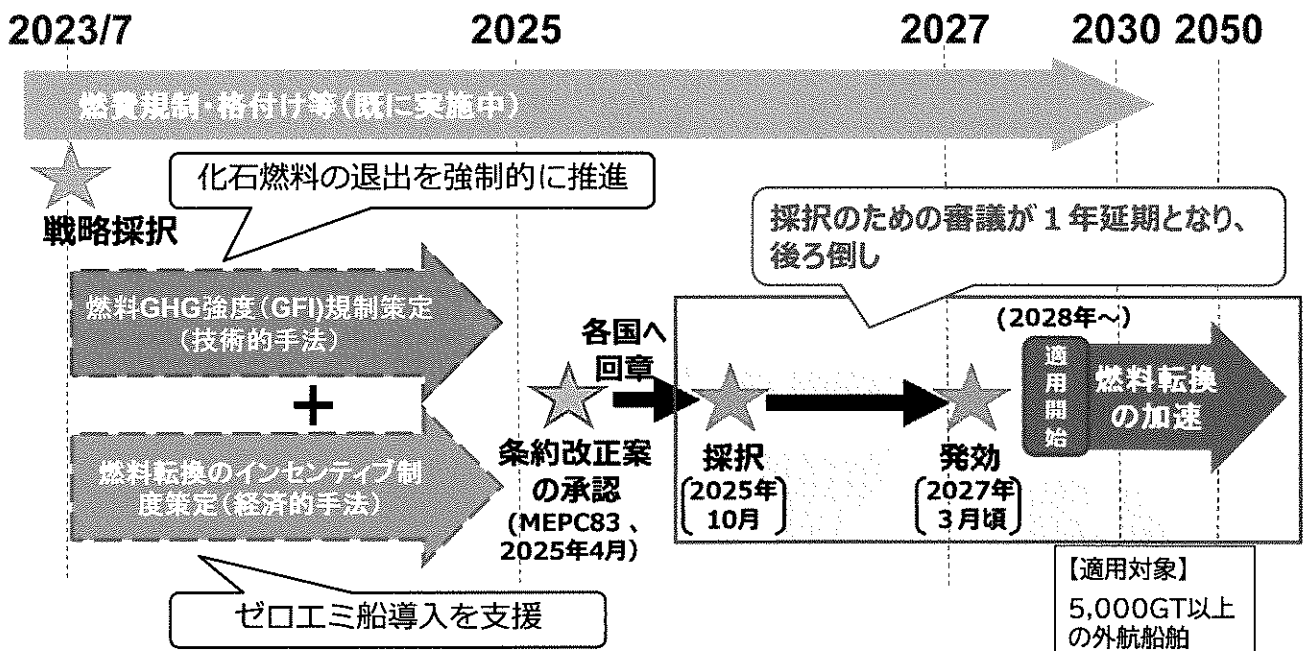
国際海運からのGHG排出削減目標



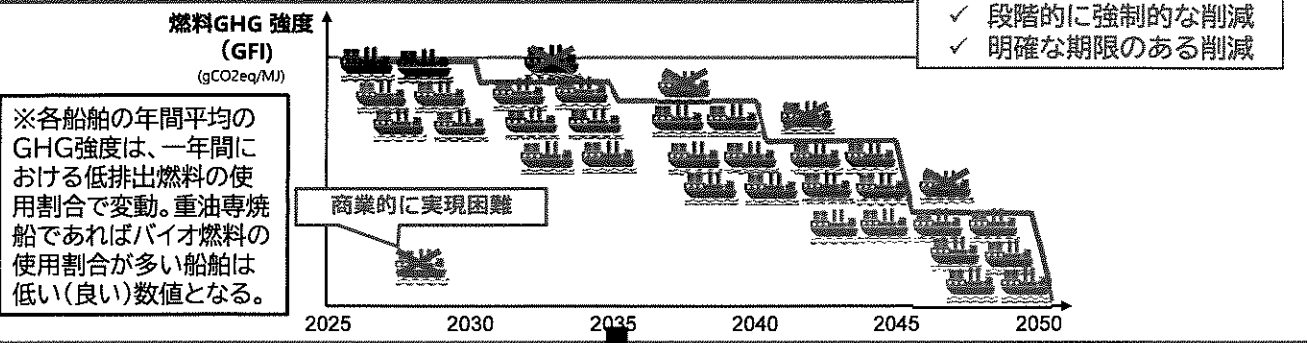
国際海運GHG排出削減対策

□2025年4月、目標達成に向けた新たな削減対策を基本的合意(承認)

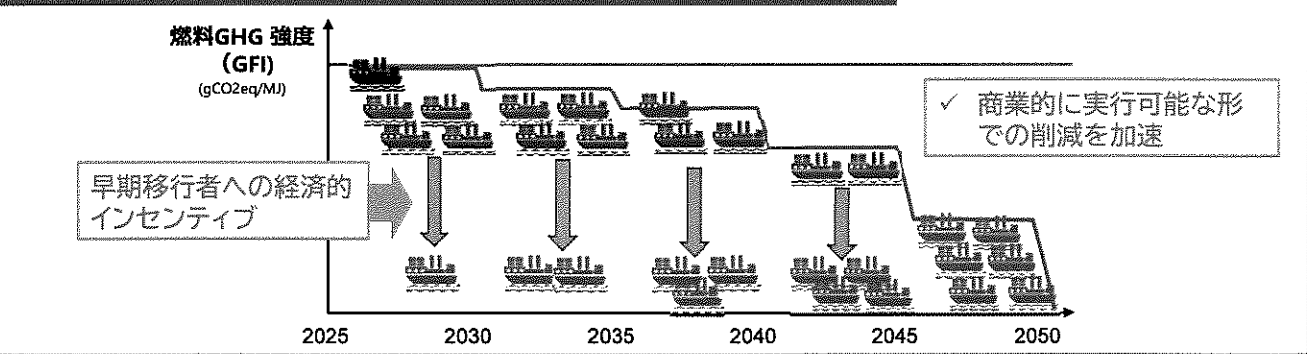
□2025年10月、最終採択に至らず、採択のための審議が1年延期。



使用燃料の「年間平均の燃料GHG強度(GFI)を規制※」する制度

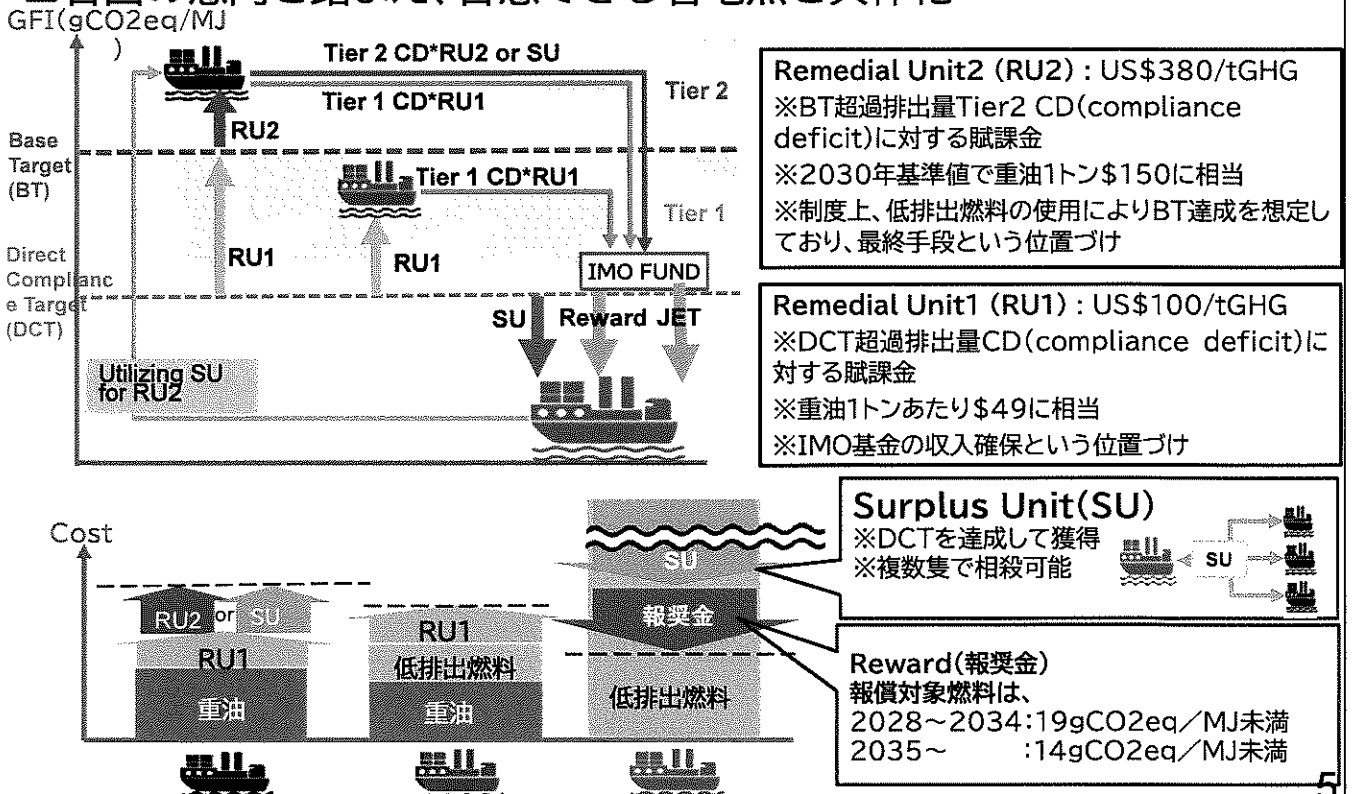


ゼロエミッション燃料船の導入促進制度(経済的インセンティブ)



MARPOL条約附属書VI改正案の枠組み

□各国の意向を踏まえ、合意できる着地点を具体化



「RU1」と「RU2」の意味

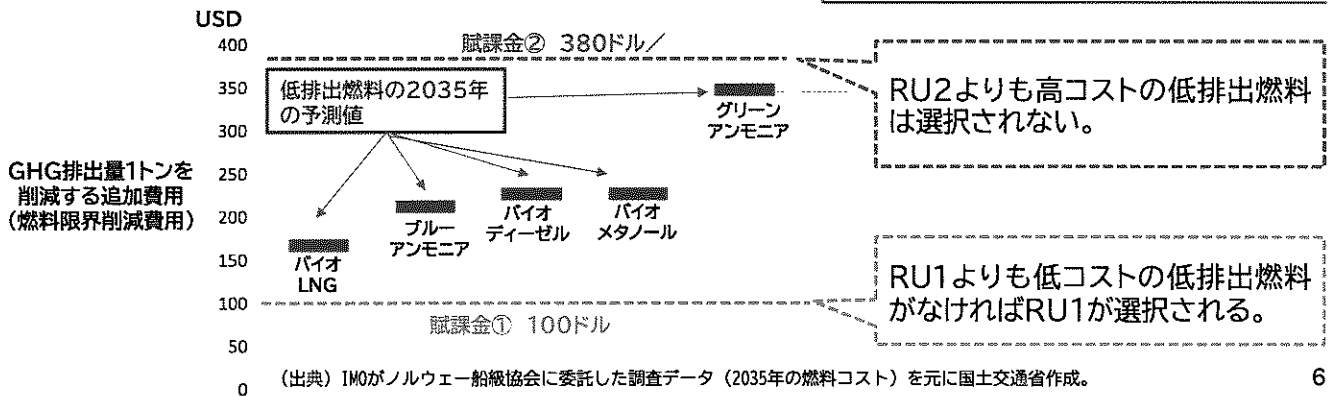
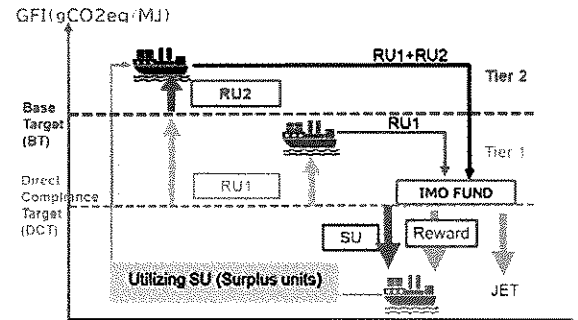
- 低排出燃料の供給と需要には循環的な関係(鶏と卵)がある中、サプライヤーと船舶側の双方に一定の予見性を付与
- Rewardや途上国支援のための収入も必要

RU1 100USD/tCO2eq

- 低GHG排出燃料を使用するよりも低コスト
- ゼロエミ船への報奨等の収入確保手段

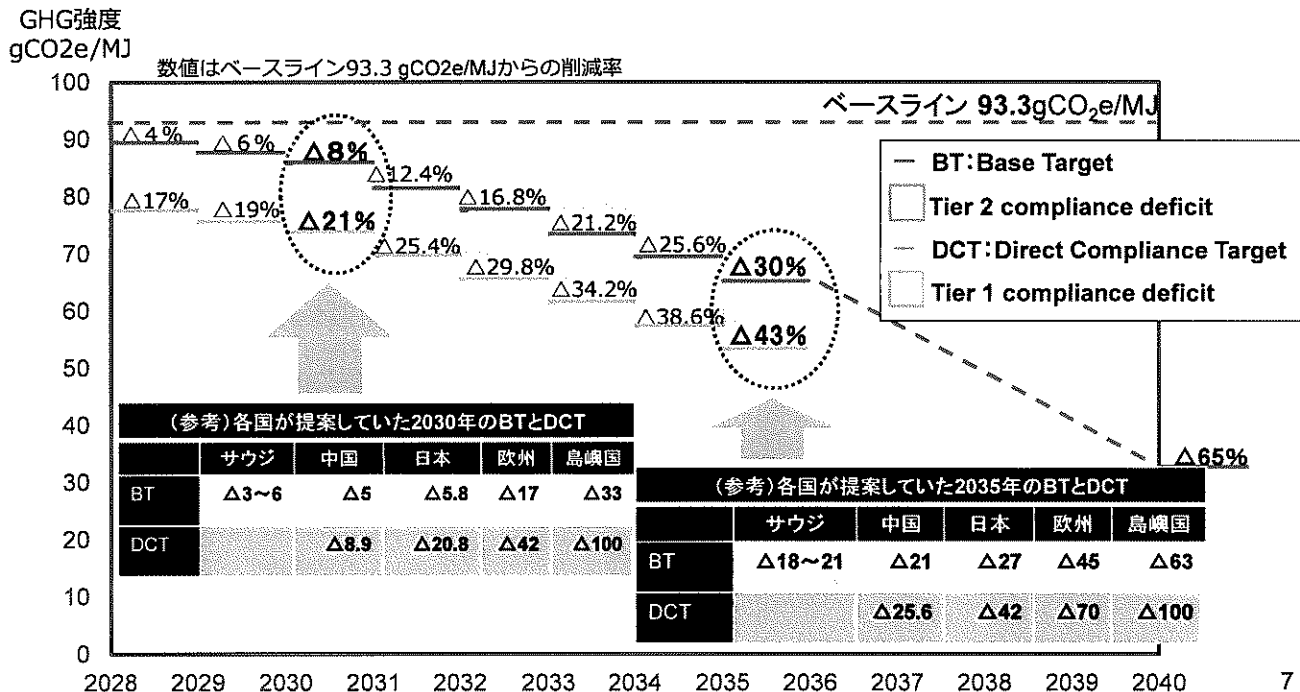
RU2 380USD/tCO2eq

- 低GHG排出燃料を使用するよりも高コスト
- 支払い選択は最終代替手段



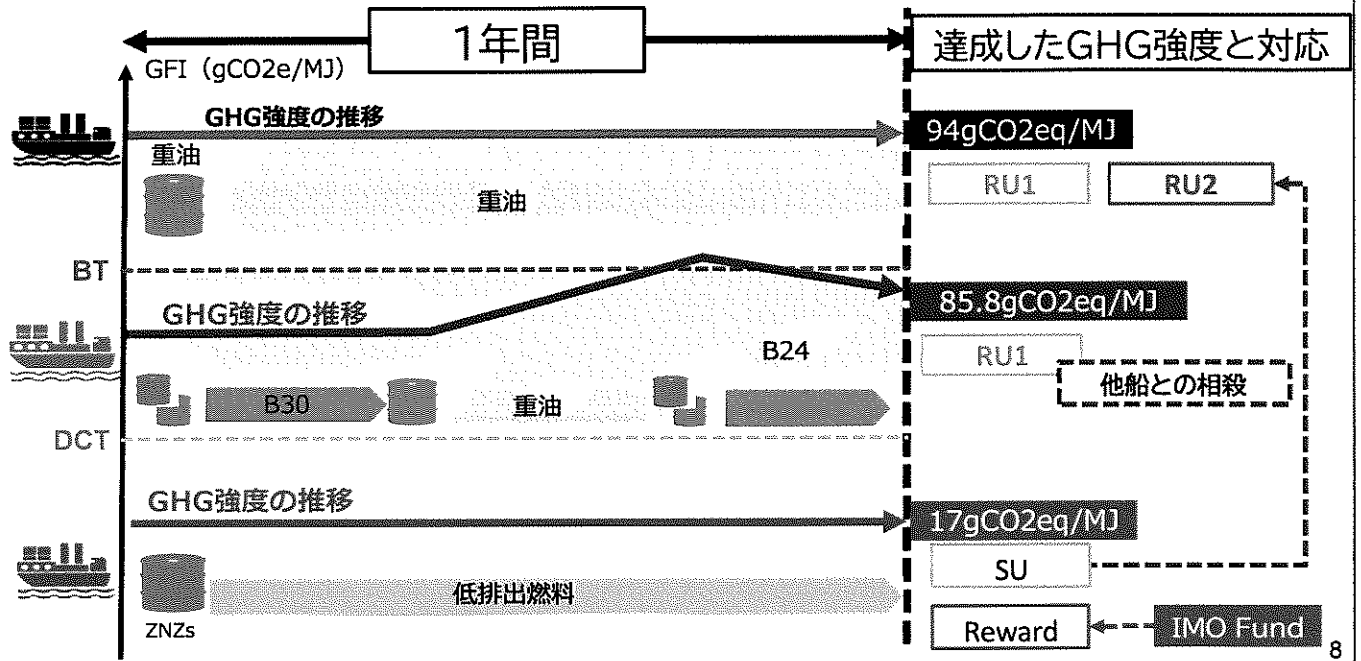
BTとDCTは段階的に強化、両方設定は2035年まで

- BTの強化に合わせて、低排出燃料の使用量を増やすことが必要。
- 2035年までとしているのは妥協によるもの。需要サイドの海運は燃料供給をコントロール出来ないことも理由。



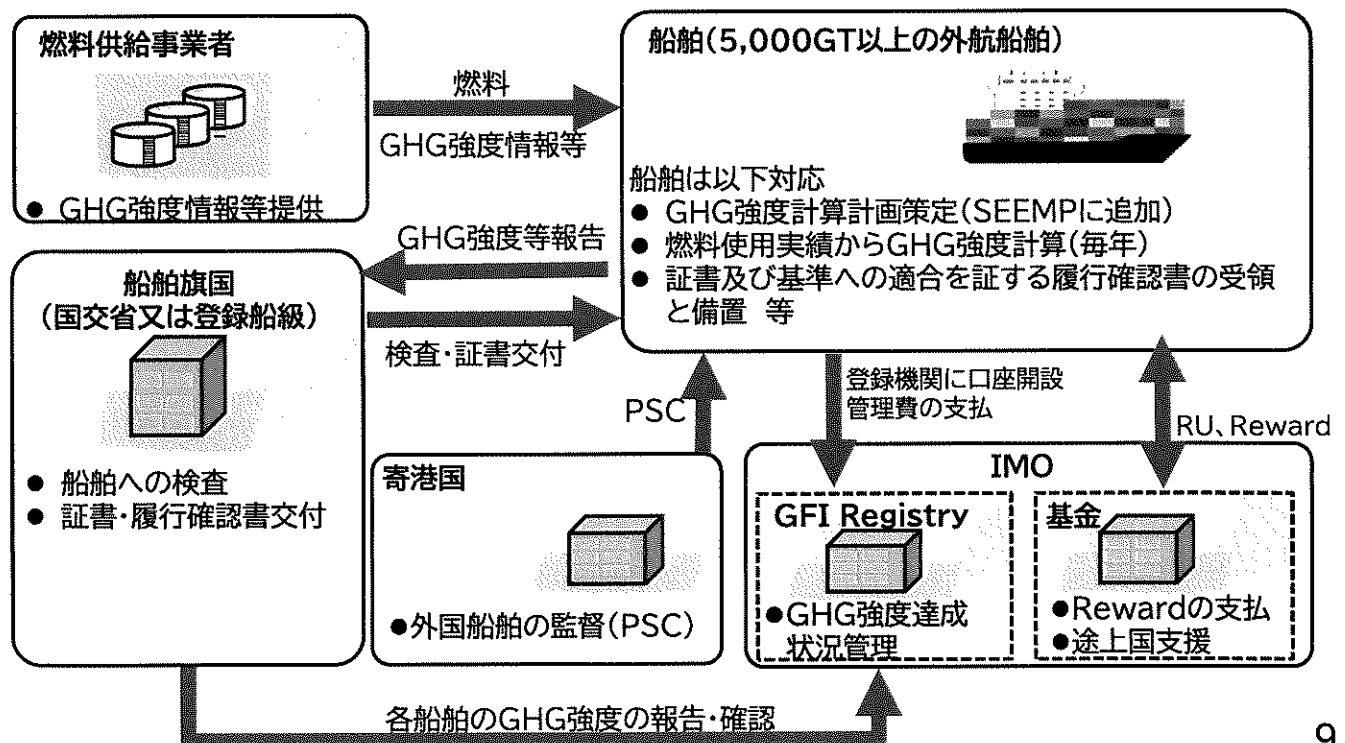
GHG強度は1年間の使用燃料で決定

- 1年間に使用した燃料によって各船舶のGHG強度が決まる。
- 燃料のGHG強度のスペック規制ではない。



各主体の役割

- これまでのIMOの規制同様、当局による検査や確認等を経て、船舶が規制適合を証する必要書類等を保持。



審議結果

- 今次会合では、条約改正案の採択を追求する欧州及び太平洋島嶼国並びにそれに反対する産油国及び米国等による意見の隔たり。
- 反対国による報復等の可能性もあり、4月の条約改正案承認支持国の慎重姿勢など、通常のIMOの議論とは大きく異なる状況下で審議。
- サウジアラビアが今次会合を1年間中断(adjourn the meeting)する動議を出し、投票の結果、賛成多数で可決(1年間の中断)。同改正案の採決には至らず。
(投票結果)延期に反対:49か国、延期に賛成:57か国、棄権:21か国
- 1年後にMEPC臨時会合を再開催し、採択に向けた審議。

今後の作業

- 条約改正案の実施のために必要となる、報奨制度に係るガイドラインの策定、燃料の認証制度の構築、IMO基金の設立等に向けた詳細制度に係る議論を継続。

10

条約採択に向けた課題

- 反対国の反発が引き続き強い場合、1年後、今次会合と同じ結果になる可能性。
- 一方、反対国が受け入れ可能な枠組みを再検討した場合、賛成国は受け入れない可能性が高く、仮に受け入れ可能な枠組みを構築できたとしても合意形成には相当な時間を要する。

現時点での基本的な今後の方向性

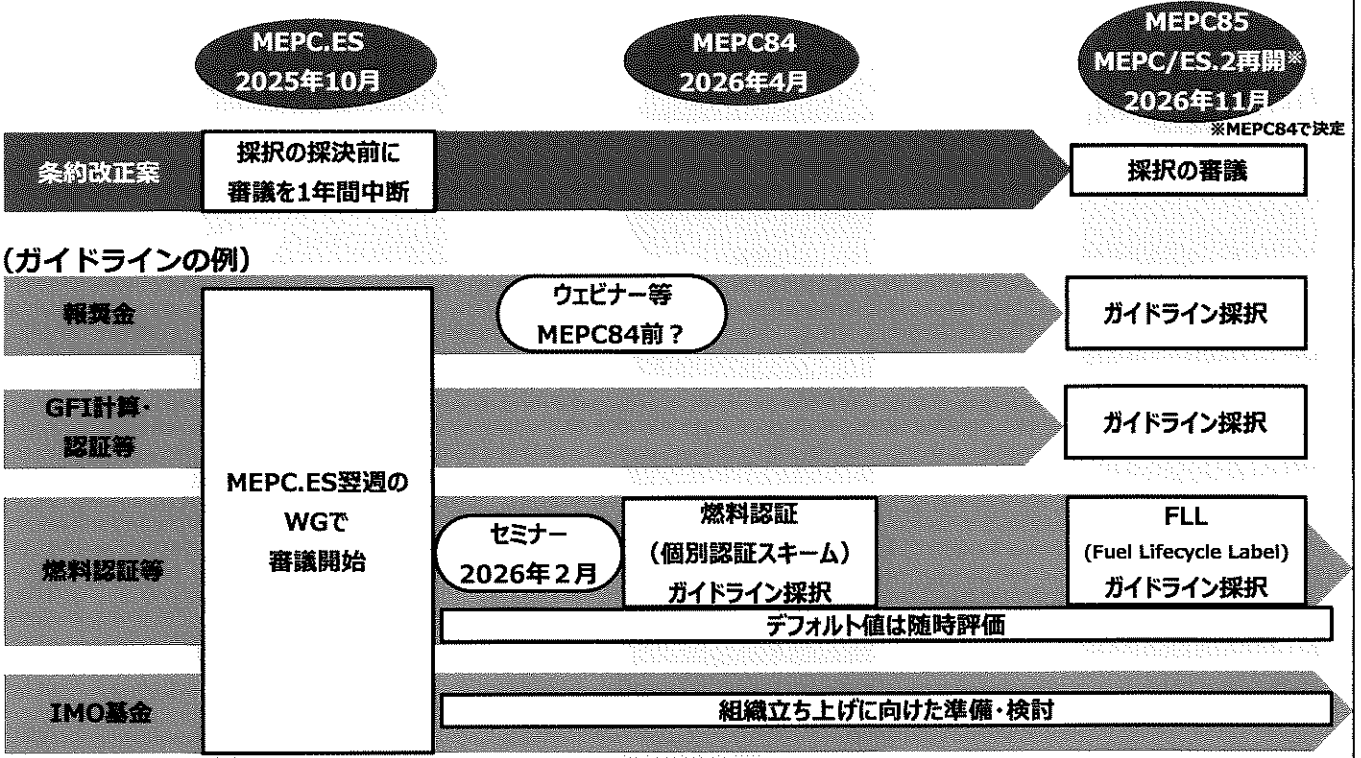
- 原則として、現在の条約改正案を出来る限り変更することなく、1年後の採択を目指す。
- 反対国の強い反発が生じないよう、
 - 条約改正案に対する懸念の払しょく、反対国にも利する点※が多いことの理解醸成
 - 条約改正案の実施のためのガイドラインにおいて、極力、各国の意向を反映(LNGやバイオ燃料の優位性の維持)に努める。
- 4月時点で条約改正案に対して賛成していた国との関係の再構築に努める。

※例えば、2025年10月10日、米国のバイオ燃料等に係る9団体は、IMO NZFはバイオ燃料の拡大に資するため、IMO NZFに主導的に関与するよう要望。

11

想定されるスケジュール

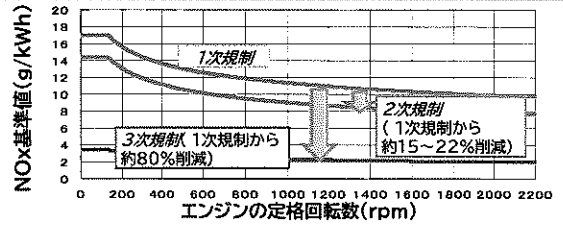
□ガイドラインの作成は継続、作業を通じて理解が深まることを期待



2. 大気・海洋汚染防止対策の動向

窒素酸化物(NOx)排出規制

- NOxは呼吸器に悪影響を与える大気汚染物質。
- 新造船に搭載される出力130kWを超えるディーゼルエンジンを規制。
- エンジンの定格回転数に応じ、定格出力当たりのNOx排出量の上限値を設定。
- 一般海域においては、段階的な規制強化(1次規制、2次規制)、指定海域(ECA:Emission Control Area)においては、3次規制を実施。



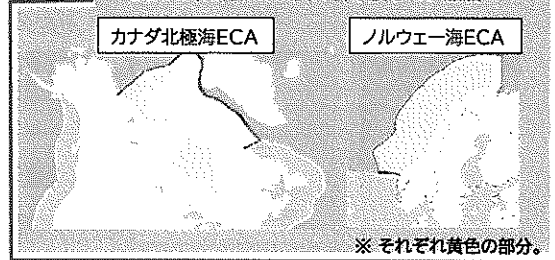
建造年	2000年	2010年	2011年	2015年	2016年	2020年	2021年	2024年	2025年	2026年
一般海域	1次規制			2次規制						
指定海域	北米・カリブ海	1次規制		2次規制		3次規制				
	北海・バルト海	1次規制		2次規制		3次規制				
	カナダ北極海	1次規制		2次規制		3次規制				
	ノルウェー海	1次規制		2次規制		3次規制				

MEPC82(2024年10月)において、カナダ北極海ECA及びノルウェー海ECAをするための条約改正を採択。対象(2026年3月発効予定)はそれぞれ以下のとおり。

- カナダ北極海ECA: 2025年1月1日以後にキールを据え付けられた又は同様の建造段階にある船舶
- ノルウェー海ECA: 以下のいずれかを満たす船舶
- 2026年3月1日以後に建造契約が結ばれた船舶
 - 建造契約がない場合は2026年9月1日以後にキールが据え付けられた又は同様の建造段階にある船舶
 - 2030年3月1日以後に引き渡される船舶

IMOの審議状況

MEPC83(2025年4月)において、北東大西洋ECAをするための条約改正が合意されており、次回の委員会において採択(適用日等については同委員会において再度議論)される見込み。(対象は右図の斜線箇所)



NOx規制の改正等について

- MEPC82(2024年10月)にて、オフサイクル放出量確認、複数運転モード等に関するNOx規制の取扱いについて承認。
- MEPC83(2025年4月)にて、NOxテクニカルコードの改正案が採択。
- MEPC84(2025年5月)にてMARPOL附属書VIの改正案が採択される見込み。

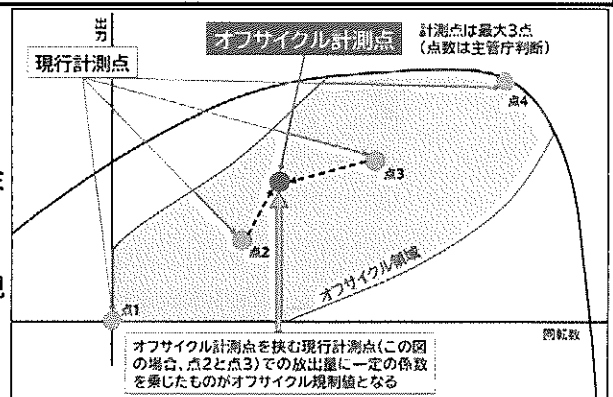
改正案の主な内容は次のとおり。

オフサイクル放出量確認

- 現行計測点以外で想定される運転領域(オフサイクル領域)でのNOx放出量を確認
- 主管庁判断により計測以外の代替措置、類似のエンジンファミリー・グループの結果利用が認められる

複数運転モードの取扱い

- 運転モード(燃料噴射等の設定)を複数持つエンジンのNOx規制の取扱い(認証方法や切替え条件)を明確化
- ワーストケース法(全ての運転モードで最も悪い放出値を採用する方法)によりNOx基準値への適合を確認



オフサイクル放出量確認の考え方

今後のスケジュールと適用時期

- MEPC84で採択された場合、2027年秋頃の発効が見込まれる。
- 新規則は、2028年1月以降にEIAPP証書が発行されるエンジンが対象。(遡及適用なし)
- 既に認証を受けているエンジンファミリー・グループのメンバーエンジンは2030年1月以降にEIAPP証書が発行されるエンジンが対象。
- その他、PPR13(2026年2月)において、主機関における低負荷点(10%出力等)の追加や重み付けの変更等について、議論される見込み。

NOxテクニカルコード上の非炭素含有燃料(アンモニア・水素)の対応 国土交通省

背景

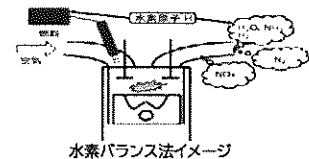
- MEPC83(2025年4月)において、NOx テクニカルコードにおけるアンモニアや水素等の炭素成分を含まない燃料(非炭素含有燃料)に対応するための新規作業計画を合意。
- PPR13(2026年2月)、PPR14(2027年1Q)において検討。

IMOの審議見込み

- カナダ、フィンランド、ドイツ、ノルウェー、スウェーデン、米国等と共同提案として提案文書を提出。
- PPR13、PPR14において検討されることとされているが、PPR13の1回のみで改正案が合意される可能性あり。
- PPR13にて合意された場合、MEPC84(2026年4月)にて承認、MEPC85(2026年11月)にて採択、2028年4月頃に発効見込み(早期適用についても提案)。

留意事項と対応

- 関連する国際規格であるISO8178(往復内燃機関一排气排出物測定)では、非炭素含有燃料に対応に向けた改訂作業が進められており、改正案では水素バランス法や酸素バランス法の追加が盛り込まれる見込み。
- 現在、ISO8178の改正案は回章中であり、来年の3月頃に正式承認される見込み。
- NTC改正案はISO8178と整合させることが必要。
- 日本のエンジンメーカーで既に実施したNOx放出試験を踏まえた要望事項(試験中の非炭素含有燃料サンプリング省略等)についても反映。



16

アンモニア燃料船からのアンモニア排水管理に係るガイドライン 国土交通省

背景

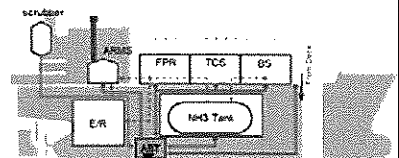
- MEPC83(2025年4月)において、アンモニア燃料船からのアンモニア排出基準に係るガイドラインの検討を合意。PPR13(2026年2月)、PPR14(2027年1Q)において検討。

IMOの審議状況

- MEPC83において、ベルギーはアンモニアの海洋排水は原則禁止とすべき旨、デンマークは大気への排出も考慮した包括的アプローチが重要との発言があり、欧州はアンモニア排水に慎重な立場と想定される。
- 韓国は、アンモニア排水を原則禁止として、条件付で排出可能にするべきとの立場を取っており、排水基準(濃度またはpHベース)につき、検討を進めている。
- PPR 14におけるガイドライン策定を目指し議論予定。

留意事項と対応

- アンモニア燃料船は、2026年中には竣工予定、複数の造船所にて設計に着手済みであり、先行する実態を踏まえる。
- 油や有害液体物質の排出基準はMARPOL条約体系で規制が確立しており、アンモニア燃料船安全ガイドライン(MSC.1/Circ.1687)において大気放出基準を明記しており、これらの内容を踏まえる。
- 米国、英国、豪、中国等では、海洋環境保全の観点から独自の水質環境基準を設定。IMOが緩やかな基準を導入しても、各国基準の見直しの可能性は低く(船舶のみを対象とした基準ではない)、独自の規制を設ける国が増える可能性(EGCS排水と同様)があることに留意が必要。
- 日本は、海洋排水は原則禁止としつつ、①緊急時においては船舶の安全・人命救助の観点から排水を可能とすること、②通常時は、現行規則または科学的根拠に基づいた条件付の排出が可能となるよう、対応予定。



緊急時における排出可否等は、ストレージタンク容量等に影響

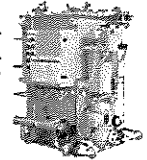
17

背景

- 総トン数400トン以上又は最大搭載人員16人以上の外航船舶は、汚水処理装置(Sewage Treatment Plant; STP)、汚水貯留タンク等のうちいずれかの設置が義務付けられている。
- STPの処理水に大量の大腸菌が含まれ、未処理で排出されているケースがあることが判明。
- MEPC 71(2017年7月)、STPの型式承認に関するガイドラインの見直しが新規議題として承認。
- PPR 7(2020年2月)、STP使用時の排水管理を厳格化するため、MARPOL条約附属書IV等の改正が提案され、CGを設置し検討を進めることで合意。

IMOの審議状況

- 将来の新造船に搭載するSTP:型式承認時の試験基準の強化、試験実施機関の要件強化、初回検査の一部としてコミショニング試験(処理水試験含む)の導入、定期的検査の一部として性能試験(処理水試験含む)の導入、汚水のモニタリング装置の導入などが規制強化案として議論。
- 既存船に搭載されたSTP:オペレーションとメンテナンスの改善で対応可能かを含めて議論中。
- 2028年の条約改正案の採択を目指し議論予定。



汚水処理装置

留意事項と対応

- コミショニング試験は初回の年次検査までの実施が求められることとなる見込みであるが、船主は新造船の引き渡し前にコミショニング試験完了を希望する可能性が高い。
- 微生物を活用する汚水処理装置が機能を発揮するには一定の日数を要することから、新造船の引き渡しに影響を与えないよう、コミショニング試験を引き渡し前に完了するための手順確立に向けた検討を実施予定。

背景

- 船舶の増加により、船体に付着した生物による外来種の移動リスクが増大。
- MEPC 62(2011年7月)、船舶に付着した水生生物が移動することによる生態系破壊のリスクを最小限に抑えるための措置を規定した非強制ガイドライン採択。MEPC80(2023年7月)に改正ガイドラインを採択。
 ガイドラインの主な内容:①船ごとにリスク評価、②水中検査により実際の付着状況の把握、③洗浄方法(プロアクティブ洗浄(付着が広がる前の洗浄)、リアクティブ洗浄(付着が広がった後の洗浄))の推奨等
- MEPC83(2025年4月)に水中洗浄ガイダンスを採択。



付着生物

IMOの審議状況

- MEPC83(2025年4月)において、適切な法的枠組み(新条約or既存条約の改正等)についてPPRで検討を開始することに合意。
- MEPC86(2027年春)までに法的枠組みを評価し、MEPC89(2029年春)までに具体的な規制内容を最終化する予定。



水中洗浄装置(ヤンマー)

留意事項と対応

- 具体的な規制内容として、船体付着状況の定期的な検査、船体付着状況の管理などが想定される。
- 燃料コストの上昇により水中洗浄の重要性が増す可能性があることから、過剰な規制とならないよう留意するとともに、水中洗浄装置の性能確認が求められる場合には、海外の試験機関に頼る状況を避けることが重要。

地中海SOx ECAの採択

- MEPC79において、地中海全域を硫酸化物(SOx)及び粒子状物質(PM)に係る排出規制海域(ECA)に指定するMARPOL附属書VIの改正案が採択。
- 2024年5月1日※より、同海域においては燃料油中の硫黄含有率について0.10%以下(軽油相当)。
- 地中海域の追加により、SOx ECAは世界で5海域。

- ・バルト海海域
- ・北海海域
- ・米国・カナダ沿岸200海里内の海域
- ・米国カリブ海海域
- ・地中海域

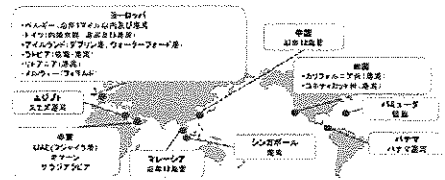
※2025年4月までは当該要件が免除される規定あり



図：新たにECAに追加される地中海域

EGCS排水(スクラバー排水)に関する議論

- EGCS排水(スクラバー排水)による海洋環境影響の懸念から、欧州・米国をはじめ世界で多数の国が、オープンループ型のEGCSの使用に制限を導入。
- 地域規制の乱立を回避・抑制するため、MEPC78(2022年6月)において、「環境影響評価ガイドライン」を策定。
- これにより、各国が地域規制の導入の検討に際して、統一的な方法で環境影響評価を実施することが可能。
- PPR 12(2025年1月)においては、条約改正案を示した提案文書は提出されず、以下が合意された。
 - ✓ グローバル規制の検討は、本作業計画の範囲外
 - ✓ 条約改正案に関する具体的な提案をPPR 13へ提出することを招請
- 欧州が、特別敏感海域(PSSA)を一定条件下で規制可能とする提案をPPR13(2026年2月)に提出。

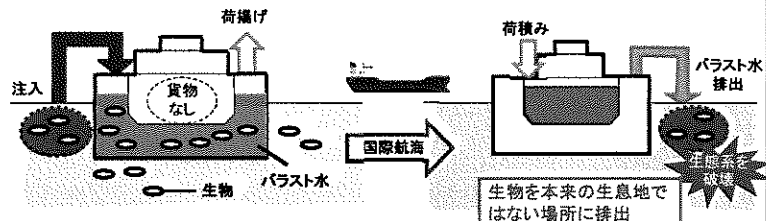


図：EGCS排水制限に係る主な地域規制の現況

バラスト水管理条約の改正に関する議論

背景

・2017年9月8日に発効(新造船はバラスト水処理装置(BWMS)の設置義務化。既存船は国際油汚染防止証書(IOPP証書)の更新検査の時期に応じて順次義務化。)



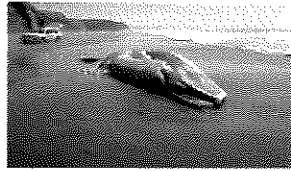
- ・条約の発効と同時に経験蓄積期間(EBP: Experience Building Phase)開始。
- ・EBPは、①データ収集、②データ分析、③条約のレビューの3つのステージから構成。
- ・EBPを踏まえ、最終的に条約等が改正される見込み。

IMOの審議状況と留意点

- ・MEPC 80(2023年7月)、バラスト水管理条約の改正計画(Convention Review Plan; CRP)を合意。2024~2025年にかけて条約改正案検討、MEPC 84(2026年4月)での改正案承認・MEPC85(2026年11月)改正案採択を目指す。
- ・CGにおいて継続的に議論が行われており、水質に課題のある港湾等を考慮したBWMSの型式承認試験の厳格化、旗国検査でのBWMSの性能確認、PSCの枠組み等について議論が継続。
- ・BWMSの型式承認試験については、過度な試験の実施が義務付けられないことがないように、また、実効性のある基準値となるよう対応。
- ・旗国検査でのBWMS性能確認、PSCの枠組み等についても、実行可能な内容となるよう対応。

背景

- ▶ 船舶の水中騒音による海洋生物の座礁事故の報告等により、水中騒音規制導入に向けた国際的な機運の高まり。
- ▶ MEPC66(2014年4月)、非強制ガイドラインとして、水中騒音低減ガイドラインを承認。
- ▶ MEPC80(2023年7月)にて改正ガイドラインが承認され、2026年まで3年間の経験蓄積期間(EBP)中(最大2年間の延長の可能性)。



水中騒音が原因と想定される海洋生物の座礁例

IMOの審議状況と留意点

- ▶ 改正ガイドラインでは、船社・造船所による「水中騒音低減対策」、「当該対策の有効性評価のための水中騒音管理」などが盛り込まれている。
- ▶ SDC 12(2026年1月)での議論の結果、
 - ✓ 2028年までのEBPの2年間延長
 - ✓ 「エネルギー効率改善と水中騒音低減の両立に関する技術ガイダンス」
 - ✓ 本小委員会にて特定された「技術的事項の一覧」を元に政策ロードマップの作成を検討すること等をMEPC 84に上程。
- ▶ 温室効果ガス削減対策と水中騒音対策は相反する場合も多いことから、生物分布や水中騒音の特性を踏まえて必要な海域に限定した対策となるよう対応。

22

船舶の再資源化解体の適正な実施に関する法律(概要)

背景

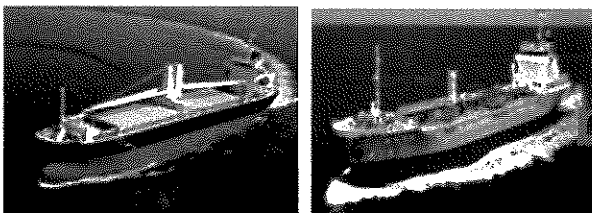
- 国際海事機関(IMO)において検討が進められ、2009年5月、香港で開催された国際会議にて、船舶の解体における労働安全確保と環境保全を目的とした「シップ・リサイクル条約」を採択。
- 2025年6月26日の同条約発効にともない、同日、日本では同条約の担保法である「船舶の再資源化解体の適正な実施に関する法律(シップ・リサイクル法)」が施行。

法律概要

国土交通大臣

- 有害物質一覧表の確認
- リサイクルの目的での船舶の譲渡等の承認

船舶所有者



- ・有害物質一覧表の作成、更新
- ※総トン数500トン以上の船舶が対象

主務大臣(国土交通大臣、厚生労働大臣、環境大臣)

- 再資源化解体の許可(5年毎)
- 再資源化解体計画の承認(船舶毎)

再資源化解体事業者



- ・事業を行う前に再資源化解体の許可を取得
- ・解体する船舶毎に、再資源化解体計画を作成

23

我が国の再資源化解体事業者(令和8年1月26日時点)

事業者名	施設名	施設所在地	許可日
オオノ開発株式会社	知多事業所	愛知県知多市北浜町	令和7年6月26日
<small>ひきや</small> 久屋産業株式会社	第二工場	福岡県北九州市若松区南二島	令和7年6月26日
益田商会株式会社	大崎ドック	広島県豊田郡大崎上島町中野	令和7年6月26日
新鋼商事株式会社		熊本県八代市港町277番地	令和7年10月15日
株式会社フルサワ	フルサワ本社工場 " 秋月工場	広島県江田島市沖美町岡大王 " 江田島町秋月	令和7年10月15日
株式会社宮地サルベージ		香川県仲多度郡多度津町堀江5丁目7番地	令和7年12月3日
株式会社三広商会	株式会社三広商会 本社工場 株式会社三広商会 船舶解体ヤード	山口県下松市潮音町8丁目3-1 山口県下松市笠戸島456	令和7年12月3日

