

提出されたご意見の概要及びご意見に対する考え方

項番	ご意見の概要	ご意見に対する考え方
1	なぜ緩和する必要があるのか。 企業側に都合が悪ければ緩和するのでは、安全規制の意味が有りません。企業利益ありきの改定に反対し、安全を優先した規制法を求めます。	海上保安庁では、常に安全が最優先という考え方に変わりはありません。本案については、有識者からなる委員会において安全性は低下しないとの結論が得られたことから、その見直しを行うものとなります。
2	改正後別紙２第１（１）イ（ハ）について、これでは、「立入禁止札」という文言が記載されたものを標示しなければならないとも受け取れ、「札」が余計である。 したがって、「立入禁止札」等を「立入りを禁ずる旨記載した札等」とすべきである。	ご提示いただいた御意見を踏まえ、「立入りを禁ずる旨記載した札等」と訂正いたします。 その上で、別紙２第１（１）イ（ハ）の箇所だけに「立入禁止札」等を標示する旨の記載をしておりましたが、本件は、別紙２第１（１）イ（イ）～（ハ）の全ての場合に求めるものであることから、以下のとおり、別紙２第１（１）イの本文に記載することといたします。 （中略）～次に掲げるいずれかの方法により、立入禁止区域として岸壁上に設定した上で、立入りを禁ずる旨記載した札等を標示すること。

3	今回の改正は日本国の港湾競争力の向上に資する重要な施策である。なぜならば、今後、LNG燃料船の増加が既に見込まれており、それに伴い国内におけるLNGバンカリング船の隻数も増加することが容易に想定される。 その増加するLNGバンカリング船の停泊場所の確保は船員の労働時間の観点からも必須な要件である。 また、現状の停泊場所の基準のままであるとLNGバンカリング船の増加に伴い停泊場所が不足し、そのためエリアによっては常に錨泊せざるを得ないバンカリング船が出てくる可能性が考えられ、錨泊を嫌い船員が集まらずLNGバンカリング船はあれど、動かす船員が居ない状況に陥り、結果、国内のLNGバンカリングの供給能力が近隣諸国と比較し劣後することも想定されるからである。 あわせて、今回の安全面における検討も論理的且つ技術進歩を勘案した十分な検討であると思われます。	本案に対する肯定的な御意見として承ります。
4	LNGバンカー船停泊時のLNGバンカー船への燃料補給船の接舷と補給は許可して頂きたい。	LNGバンカー船の運航に係のある船舶（給油・清水搭載等）等については、基本的には火気等を使用しないことなどを条件に、接舷が認められています。接舷が可能か分からない場合などは、当該港を管轄する海上保安部署等へご相談ください。

5	LNGは二酸化炭素の排出量が少ない環境に優しいエネルギーであり、LNGバンカー船の運航の自由度を上げ、LNG船をより運航しやすくすることは、我が国の脱炭素政策に合致する施策であるので大いに賛成。	本案に対する肯定的な御意見として承ります。
6	LNGバンカー船停泊時の基準に「(ロ) と (ハ) による措置は十分な安全性を確保できると港長が認める場合に限る」とありますが、港長が確認するのはこの部分だけでしょうか。他の基準には、港長が認める場合に限るという表現がないので、確認させていただきます。 また、(イ) ～ (ハ) については、いずれかの措置が取れば宜しいのでしょうか。その点が正確に読み取れませんでした。	港長が確認するのは、LNGバンカー船停泊時の基準に規定されている各項目となります。また、(イ) ～ (ハ) に掲げる措置につきましても、そのいずれかとなります。 ご提示いただいたご意見を踏まえ、誤解を招かないよう以下のとおり修正いたします。 (中略) ～次に掲げるいずれかの方法により、立入禁止区域として岸壁上に設定した上で、立入りを禁ずる旨記載した札等を標示すること。なお、(ロ)・(ハ) による措置は、十分な安全性が確保できる場合に限る。

7	照明設備については、既存の照明も 5 ルクス以上の性能が必要でしょうか。 それが満たせていない場合は、追加で性能を満たす照明が必要であるということによかったでしょうか。	既存の照明設備については、変更する必要は有りません。 また、追加の設置を要するかについては、事業者様の任意となりますが、立入禁止区域への部外者の侵入接近を防止するために設置する場合については、照明範囲の平均水平面照度 5 ルクス以上の照度が得られるものであることを求めています。 ご提示いただいたご意見を踏まえ、以下のとおり、誤解を招かない表現に修正いたします。 立入禁止区域への部外者の侵入接近を防止するために照明設備を設置する場合は、照明範囲の平均水平面照度 5 ルクス以上の照度が得られるものであること。
8	LNG バンカー船の停泊基準見直しは、国際的な燃料転換を国内でも促進し、国内港湾の競争力強化に資する重要な施策であり、安全性を確保しつつ、過度な規制を合理化することで、事業者負担を軽減し、脱炭素社会への移行を加速できます。よって、本改正案に賛成します。	本案に対する肯定的なご意見として承ります。

9	本船に可搬式消防ポンプを搭載し、停泊場所において船外に降ろし移動仮設することは困難と思います。また、エンジン駆動の場合、防爆仕様のものがあるのか、モーター駆動の場合も防爆仕様そして電源の問題もあります。これらのことから、可搬式の消火器を複数台準備することが現実的なことと思います。	可搬消防ポンプは、消火栓が岸壁上に設置されていない場合や消火栓の数が不足する場合の代替手段として求めているものになります。 多量のLNGが積載されている状況に鑑み、万が一の火災等への対応にも万全に備えるため、可搬消防ポンプが必要となることをご理解願います。
10	労働時間管理の厳格化に伴い、停泊中の当直も労働時間に含まれます。センサーなどの機械やシステムの導入により、24時間体制の当直が少しでも緩和されるような制度を望みます。 ・ガス漏れ時の対応：ベントマストにガス検知器を備え付けガス漏れ時には船内にアラームを発報させるようにする。 「ガス漏れ時に即座に対応できる体制を維持する」等の文言とする。 ・不審者対応：夜間はワーフラダーを上げる、若しくは人感センサーを取り付ける、船外（海側）については警戒ブイを設置し他船が接近しないような策を講じる。	LNGバンカー船の停泊については、多量のLNGが積載されている状況に鑑み、24時間体制の停泊当直を組むことで安全対策に万全を期していただく必要があります。 その場合に、停泊当直者の負担軽減のための補助機器として、監視装置や検知装置等を導入することは差し支えありませんが、船外（海側）に警戒ブイを設置することについては、海域の状況によってその有効性を判断する必要があると思われます。

1 1	「停泊場所」の定義（運用）は定係地（基地）に限定されるのか。仮バースや時間待ちのバースは、「停泊場所」として扱われるのか。 バンカリング船では一回の搭載（量）で2隻にバンカリングをする際、1隻目と2隻目の間に時間がある場合、要件の満たしたバースに係留し時間待ちができれば、これまでのような一旦基地に戻る必要はなくなり、もって、特定港内の船舶の輻輳を緩和し、事故の蓋然性を低下させるとともに、船舶燃料の節約、すなわち脱炭素に貢献し、かつ、船員を休息させることで疲労回復による作業の安全向上というメリットが期待できる。 ついては、要件を満たす場合には、仮バースや時間待ちのバースも「停泊場所」とすることが必要ではないでしょうか。	今回お示ししているのは、LNGバンカー船が一般岸壁を定係地とし、停泊許容量を超えた状態で停泊を行う場合の安全対策等に関する改正案となります。 現状、事業者が港湾管理者から岸壁利用の了解を得たうえで、安全対策等を記載した停泊承認願を事前に港長へ提出し、港長が承認した場合には、当該LNGバンカー船の停泊許容量を同船の最大積載量まで認めることとし、そのうえで、事業者から港長へ当該岸壁の「停泊場所指定願」の申請があった場合には、停泊を認める運用を行っています。 そのため、LNGバンカー船が継続利用することを前提に、仮バースや時間待ちをするバースについても、港湾管理者から岸壁利用の了解を得たうえ要件を満たす（同様の安全対策を講じる）のであれば、停泊は可能です。
-----	---	--

1 2	「概要」の「1 背景」には「新たな安全対策を検討するための調査研究委員会を開催した。当該委員会で検討した結果を踏まえ、安全対策について所要の見直しを行うこととした」とあるところ、当該委員会での検討状況が不明であるものの、危険物積載船舶の停泊場所指定及び危険物荷役許可の基準の「(3) 消防・防災設備等」に関し、改正前では「火災又はLNG漏洩等」を想定した当該設備等であったが、改正後には「LNG漏洩」の想定がなくなり「火災等」のみを想定した消防防災設備等であるにも関わらず、改正前と同等の設備を求めることは過剰な規制ではないでしょうか。 また、LNGバンカー船は規則に基づき建造されているところ、当該規則には自船の火災に対応できる設備を有していることから、それ以上の設備を求めることも、過剰な規制ではないでしょうか。加えて、仮に付近の陸上や近くその他船で火災等の災害があった場合には、船舶であるがゆえに直ちに移動が可能であり、延焼による自船の火災は想定されないと考えられ、自船の火災を想定した消火設備以外の設備を求めることは過剰な規制ではないでしょうか。	消防・防災設備については、大量のLNGを積載して一般岸壁に係留している状況から、通常時にはLNGの漏洩・漏出は想定されないものの、付近施設等での火災を原因とする類焼のほか、LNGバンカー船の居住区、甲板上又は機関室における火災などの初期消火活動に万全の体制で備えていただき、万が一の事態を防止する必要があります。 このため、引き続き岸壁上に設置された消火栓や、備え付けの可搬消防ポンプの設置等を求めることとしております。
-----	---	--

13	内航LNG船、LPG船は、他の白油タンカー等と異なり、強固な専用タンクで輸送することから、荷揚げ後もガスフリーを行う必要はありません。しかし残ガスが生じることから常時「危険物積載船」として扱われ、仮バースの取得が困難な場合が多く、一部の港湾を除き、沖待機を強いられています。 特定港においては、残ガス量が海上保安部の定める許容量を下回れば着岸、即ち仮バースが可能であるにも関わらず、港湾管理者（地方自治体）の理解が得られない事例が見受けられます。特に東京湾や東北地方では公共岸壁仮バースが認められず苦慮しております。 今般の「第二回調査研究委員会」において、LNGバンカー船のタンク自体の信頼性・安全性に着目して検討を行った結果、停泊中のLNGバンカー船においては「LNGが漏洩・漏出する事態は想定する必要がない」との結論が示されました。 内航LNG船、LPG船においても、同様のタンク（タイプC）を搭載し、荷揚げ後の仮バースの際は、バンカー船に比べ搭載量も、はるかに少なく、特に内航LPG船にあっては、家庭用プロパンガスボンベと同様に常温で安全に密閉管理されています。 仮バースは、岸壁に着岸し清水や食料等の補給、修理などに加え、買い物のための上陸等、内航船員の心身の疲労を回	御意見については承知いたしました。1つ1つ要望あるいは課題について整理して参ります。
----	--	---

	復させるとともに、労働時間の上限規制遵守や船員離職防止にも有効かつ重要な役割を果たしています。 新燃料で運航する船舶や、それに補給するバンカー船の規制緩和も重要かと思いますが、それ以前に I G C コード適用船への仮バース取得推進のため、港湾管理者（地方自治体）への働きかけに加え、「危険物積載船」としての扱われ方などを含め、規制緩和への動きを加速して戴きたく、何卒宜しくお願い致します。	
--	---	--

1 4	危険物船の仮バースについて、令和5年6月に国土交通省海事局が発表した「仮バースの設定の円滑化に向けた取り組みについて」が発表されましたが、以下2点要望させていただきたい。 ・岸壁の荷役許容量以下の場合でも、港湾管理者はOKだが、現地海保が難色を示すことがあるので協力してほしい。 ・県によって（例えば青森県）、民家から遠いと思われる場所でも、岸壁区分が危険物専用岸壁以外は全てA岸壁の県があり、仮バースをしたくても行えない。危険物船でも仮バースを行える方向に緩和してほしい。	海上保安庁では、これまでも停泊許容量内の停泊については、特段の事情等がない限り停泊を許可しておりますので、現地海保にあらためてご相談ください。 A岸壁についても、停泊許容量内の停泊については特段の事情等がない限りは停泊することは可能となります。 また、港勢の変化などから、現在のA岸壁の妥当性について疑義がある場合については、現地海保へご相談ください。
1 5	今回の意見照会はLNGバンカー船の定係地に関するパブコメですが、IGC CODE適用の貨物船においても同等基準以上の建造要件が課せられており、バンカー船のみを緩和するのではなく、ガス船における係船地の基準緩和も同様にご検討頂きたい。船員の働き方改革により、ガス船の岸壁着岸による係留（休息）は船員の労働時間管理においても非常に重要な要素でありますので、ご配慮いただきたく重ねてお願い申し上げます。	御意見については承知いたしました。1つ1つ要望あるいは課題について整理して参ります。