

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一部改正案に関するパブリックコメントの募集結果について

令和4年12月28日

＜連絡先＞

海上保安庁交通部航行安全課

TEL 03-3591-6361（代表）

海上保安庁では、令和4年10月28日から令和4年11月28日まで、「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一部改正案」に関する意見の募集を行いましたところ、本改正案に関して、3件のご意見が寄せられました。

お寄せいただいたご意見の概要とそれに対する海上保安庁の考え方を別紙のとおりまとめましたので公表いたします。

皆様のご協力に深くお礼申し上げますとともに、今後とも海上保安行政の推進にご理解とご協力を賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。

1. 実施方法

(1) 募集期間

令和4年10月28日（金）00：00～ 令和4年11月28日（月）00：00

(2) 周知方法

電子政府の総合窓口（e-Gov）

(3) 意見提出方法

電子メール及び郵送

2. 意見の数

提出意見数 3件

3. お問い合わせ先

海上保安庁交通部航行安全課 パブリックコメント担当

電話番号：03-3591-6361

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	① 定係地のコスト削減に向けた取組み LNG バンカー船等の定係地を特定することになれば、港長に対して、年間の岸壁専有使用料の費用が発生します。 LNG バンカー船等の定係地として求められる火気使用制限区域、消火設備、電気設備の新たな設置費用並びにこれらを維持する費用についても、オペレーター側のコストとなる場合、これらの費用はすべてバンカーのコストに上乗せすることとなり、非常に価格の高いバンカーとなり、コスト競争力が低下することは間違いないと考えます。 定係地を提供して頂く自治体と LNG バンカー船等の定係地に係るコストをルール公布・施行前にどのように調整していくのかについて、国土交通用に指針を策定頂く必要があると考えます。 ② 安全管理体制の雛形公表、体制の緩和 内航業界の中小の企業において、1 社において、0 (ゼロ) から安全管理体制を構築することは困難であると考えます。 新しいルールが公布・施行される前に広く安全管理体制の雛形を業界に公表して頂き、内航業界の中小の企業において、対	① 岸壁等を含む港湾施設の使用料につきましては、港長に対してではなく、港湾法に基づき各地方公共団体の条例で規定され、港湾管理者に対し、発生するものと認識しております。 なお、本改正は LNG バンカー船が定係地において、当該岸壁に定められた停泊許容量を超えた停泊をする場合に必要な安全対策として、火気の使用制限区域や消火設備等の基準を定めております。 ② 安全管理体制につきましては、LNG バンカー船の停泊時の安全性を確保するため、事業者や港湾管理者等の関係者で協議の上、管理責任者を定めるとともに、緊急時の対応や日常の安全対策等が実施可能な体制の構築を想定しております。 定係地の岸壁に安全管理者を配置するなどの規定は設けており

1	応可能かどうか検討させる必要があると考えます。 現在の検討されている安全管理体制内に定係地の岸壁に安全管理者を配置する規定があるのであれば、現地に人材を配置するため、現地事務所を開設する必要が発生します。 このような新規投資が可能な内航業界の企業は非常に限られるものと考えられます。 広く新しいルールを利用できるような安全管理体制とする必要があると考えます。 今後、安全管理体制の緩和策についても是非とも議論・検討の上、適切に対応頂きますようお願いいたします。	ませんが、緊急時における対応や LNG バンカー船への進入・接近防止の実効性を確保するための監視方法など、安全管理体制の詳細につきましては、関係者間で協議の上、検討してください。
2	① 規定対象の拡大 今後、更なる環境対応が必要となり、LNG 以外の代替燃料の採用も見込まれますため、他の燃料でも同様の規定が採用されるようにすべきと思料します。 つきましては、現状「液化天然ガス (LNG)」とされている記載を「新規代替燃料 (液化天然ガス (LNG)、液化石油ガス (LPG)、メタノール、アンモニア、水素等)」に変更することを提案致します。 ② LNG バンカー船の係船索 岸壁側に設けるべき「物理的障壁」については、LNG バンカー船からの船間保安距離 30m とされているが、大型の LNG バンカー船の場合は距離 30m の物理的障壁の内側には係船索を適	① アンモニア燃料船及び水素燃料船については、LNG 燃料船と同様にバンカリングガイドラインが策定される予定であり、アンモニアや水素の持つ性状や特性等を考慮の上、船舶交通の安全確保に努めていきたいと考えています。 ② 物理的障壁については、部外者の侵入や LNG バンカー船への接近防止を目的として、同船から 30m 以上の範囲内に設置するよう定めており、同範囲内を立入禁止対象区域と整理しております。 係留索の取り方に係る制限等は設けておりませんので、適切に

2	切に取ることができない可能性がある。 そのため、LNG バンカー船の係船索については、規定されている物理的障壁の外側に取ることも可能である旨、明記することを提案致します。 ③ LNG バンカー船による LNG 燃料供給時の荷役許容量 LNG バンカー船の貨物タンクの LNG が危険物に該当するのに対して、LNG 燃料船の燃料タンク内の LNG は常用危険物と位置付けられます。 そのため、LNG バンカー船の視点からは Ship to Ship バンカリングが危険物荷役となるため、危険物荷役許可申請が必要になるのに対して、LNG 燃料船は停泊する岸壁とは反対の沖側から常用危険物の燃料供給を受けるものと整理され、LNG 燃料船が停泊する岸壁における船陸間での危険物荷役許容量とは直接関係せず、供給を受ける LNG の量は一切の制限を受けないものと思料されます。 従って、改正対象の（２）については、改正の対象とする必要がなく、当該基準に盛り込まない、または、事実が正確に読み取れるよう記載を変更することを提案致します。	係留いただきたいと考えております。 ③ LNG バンカー船が Ship To Ship 方式で燃料供給を行う場合、LNG バンカー船は岸壁に着岸せず、LNG 燃料船に横付けいたしますが、燃料供給中における LNG 漏洩に伴う爆発や火災等の被災危険を考慮の上、横付けする LNG 燃料船が着岸する岸壁区分に応じた危険物荷役許容量が適用されるよう整理しております。 なお、本改正において、あらかじめ事業者から荷役岸壁の名称、位置、荷役計画、荷役安全管理体制、安全対策等を記載した関係書類が提出され、必要な安全対策が講じられる場合は、当該危険物荷役許容量は適用しないこととしております。
---	---	---

3	① 規定対象の拡大 今後、更なる環境対応が必要となり、LNG 以外の代替燃料の採用も見込まれますため、他の燃料でも同様の規定が採用されるようにすべきと思料します。 つきましては、現状「液化天然ガス (LNG)」とされている記載を「新規代替燃料 (液化天然ガス (LNG)、液化石油ガス (LPG)、メタノール、アンモニア、水素等)」に変更することを提案致します。 ② 危険物積載船の仮バース取得を可能とするよう適用の拡大 タンカー・LPG 船における荷役はすべて乗組員が荷役を実施することになるため、荷役岸壁着岸中、乗組員が食糧の買出しのため、上陸することも十分な時間が確保されていない現実が存在します。 ついては、今回のルール of 改正時に指定される危険物積載船舶の停泊場所に LNG バンカー船等が係留していない場合において、低引火点の危険物を積載するタンカー・LPG 船がこの指定停泊場所を活用できるよう弾力的な運用を可能とできるよう追加ルールを設定頂きたいと考えます。	① アンモニア燃料船及び水素燃料船については、LNG 同様にバンカリングガイドラインが策定される予定であり、アンモニアや水素の持つ性状や特性等を考慮の上、船舶交通の安全確保に努めていきたいと考えています。 ② 本改正は LNG バンカー船が定係地において、当該岸壁に定められた停泊許容量を超えた停泊をする場合に必要な安全対策として、火気の使用制限区域や消火設備等の基準を定めたものになります。 特定港において、港則法上の危険物を積載する船舶が危険物専用岸壁以外の岸壁等に停泊する場合は、従来のとおり、当該岸壁区分及び危険物の種類毎に定められた停泊許容量に応じ、必要な手続きをお願いいたします。
---	---	---