

令和6年5月29日
海事局安全政策課

国際海事機関（IMO）第108回海上安全委員会（MSC 108）の開催結果概要

～条約等の改正案の採択、自動運航船の国際ルールの検討、海洋安全保障に関する決議の採択～

2024年5月15日から5月24日にかけて、国際海事機関（IMO）の第108回海上安全委員会（MSC 108）が開催されました。今次会合では、RORO 旅客船[※]の火災安全対策に係る条約や漁船員の訓練及び資格証明等に係る条約の改正案、液化水素運搬船の安全要件の改正案が採択されたほか、自動運航船（MASS）の国際ルールの更なる検討が行われました。また、紅海及びアデン湾における海洋安全保障に関する決議が採択されました。

※ 乗用車などの多数の車両を走行させて積卸しすることができるような構造を有する旅客船

1. 主な条約等の改正案の採択

（1）RORO 旅客船の火災安全対策 【発効予定日：2026年1月1日】

我が国も規則策定に貢献してきた RORO 旅客船の火災検知やの警報表示方法、検知器の配置などの要件を強化するための海上人命安全条約（SOLAS）条約附属書の改正案が採択されました。新造船には2026年1月1日より、既存船には2028年1月1日より適用される予定です。

（2）漁船員の訓練及び資格証明等[※] 【発効予定日：2026年1月1日】

漁船の安全な運航を確保することを目的として、船長及び航海士、機関長及び機関士の資格要件等を STCW 条約相当にする内容の改正、漁船の大きさを示す指標として、長さからトン数への読み替える規定の導入等の STCW-F 条約の改正及び新たな STCW-F コードが採択されました。

※ 日本は、STCW-F 条約について未批准

（3）大型液化水素運搬船、アンモニア運搬・燃料船に係る安全要件の採択等

水素ガス断熱タンクを備えた大型液化水素運搬船の安全要件が我が国の主導により採択されました。また、アンモニア等の毒性貨物を燃料へ使用可能とするルール改正が承認され、我が国等の提案で通常4年周期の条約改正スケジュールではなく、今次会合で承認して早期発効とすることが認められました。

2. 自動運航船（MASS）の国際ルール策定に向けた検討

自動運航船の国際ルールについては、これまでの会合等で検討された内容を踏まえ、自動運航船の主要機能であり日本が起草作業を主導した航行の安全に係る要件をはじめ、具体的な議論が行われました。引き続き、非義務的 MASS コードを2025年に最終化すべく、さらなる検討が行われる予定です。

3. 紅海及びアデン湾における海洋安全保障に関する決議の採択

我が国を含む多くの国が、紅海及びアデン湾における安全保障上の危機に対し深い懸念を示すとともに、ホーシー派による船舶への攻撃を強く非難し、同派の攻撃を停止させるよう関係国等が影響力を行使することを求める旨を含む MSC 決議が採択されました。

上記事項の詳細やその他の審議事項は別紙をご参照ください。

問い合わせ先

- 1 (1) 関係 海事局安全政策課 丸山
TEL : 03-5253-8111 (内線 43-562) 、 03-5253-8631 (直通)
- 1 (2) 関係 海事局船員政策課 宅見
TEL : 03-5253-8111 (内線 45-103) 、 03-5253-8651 (直通)
- 1 (3) 関係 海事局検査測度課危険物輸送対策室 川邊、本多
TEL : 03-5253-8111 (内線 44-177, 44-173) 、 03-5253-8639 (直通)
- 2 関係 海事局安全政策課 山崎
TEL : 03-5253-8111 (内線 43-556) 、 03-5253-8631 (直通)
- 3 関係 海事局総務課国際企画調整室 中尾
TEL : 03-5253-8111 (内線 45-601) 、 03-5253-8656 (直通)



国際海事機関（IMO）第108回海上安全委員会（MSC 108）の 主な結果概要

1. 主な条約等の改正案の採択

前回会合において承認され今次会合で採択された主な条約等の改正案は以下の通りです。

（1）RORO旅客船の火災安全対策関係 【発効予定日：2026年1月1日】

RORO旅客船[※]の車両積載区域での火災事故が世界的に多発していたことを踏まえ、IMOでは、2016年より、防火構造の改善等の火災安全対策について検討が行われてきました。我が国は、火災の早期探知と警報の重要性や、既存船に対する規制は実施可能性を考慮しつつ真に効果的なものとする事等の観点から具体的な規則案に関する提案をしてきたところ、昨年5月のMSC 107において同改正案は原則承認され、今次会合において改正案が採択されました。本改正内容は、国際航海に従事する船舶のうち、新造船には2026年1月1日より、既存船には2028年1月1日より適用される予定です。

※乗用車などの多数の車両を走行させて積卸しすることができるような構造を有する旅客船

改正案の概要（RORO旅客船にかかる規定）

- ①船側等の開口部から、煙や火炎の伝播から保護すべき対象物（生存艇や居住区等）までの隔離距離要件の設定【新造船のみ】
- ②車両を積載する暴露甲板から、①と同様の保護すべき対象物までの隔離距離要件の設定【新造船のみ】
- ③暴露甲板の放水モニタ（水を射出するための固定式の装置）の義務づけ【新造船・既存船】
- ④煙探知器に加えて熱探知器の義務づけ。また、熱探知器として認められるものに光ファイバー式の探知器を規定【新造船・既存船】
- ⑤消火に活用するための車両区域へのビデオカメラ設置及び録画保存期間の義務づけ【新造船・既存船】

（2）1995年の漁船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際条約（STCW-F条約）附属書の改正及び新コードの採択 【発効予定日：2026年1月1日】

漁船員の訓練と資格証明等を定めるSTCW-F条約は、1995年に採択されて以来一度も改正されておりましたが、2015年の第95回海上安全委員会（MSC 95）において、日本、アイスランド、カナダ、ノルウェー及びニュージーランドの共同提案により、STCW-F条約を包括的に見直すこととなり、これまで人的因子訓練当直（HTW）小委員会において条約改正案の検討が進められてきました。

日本は、これまで他国とも連携しながら条約改正案等を多数提案し、かつ、コレスポнденス・グループ（CG）のコーディネーターを務めるなど、条約改正の審議に大きく貢献してきました。数年間にわたる STCW-F 条約改正作業及び STCW-F コードの策定作業を経て、今次会合において、STCW-F 条約の大幅な改正及び新たな STCW-F コードが採択されました。

主な改正内容は、漁船の安全な運航を確保することを目的として、船長及び航海士、機関長及び機関士の資格要件等に関して、STCW 条約（1978 年の船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際条約）と同等の能力要件表の導入することに加え、漁具に関する事項など漁船特有の知識を担保する能力表の導入、漁船員の身体検査基準や健康証明に関する基準等が導入されております。

また、各基準の適用については、これまで漁船の長さに基づいたものとなっておりますが、各国の状況に応じて柔軟な基準の適用が可能となるように漁船の長さと同数の読替規定の導入等が行われています。

（3）1978 年の船員の訓練及び資格証明書並びに当直の基準に関するコード（STCW コード） 【発効予定日：2026 年 1 月 1 日】

同条約で規定されている基本訓練のうち、個人の安全と社会的責任の要件に、新たに暴力及びハラスメント防止に関連した能力要件が追加されました。

（4）非常用曳航設備の備え付け対象船舶の拡大 【発効予定日：2028 年 1 月 1 日】

タンカー以外の船種に対して、総トン数20,000トン以上の新造船への非常用曳航設備の備え付けを義務付けるための SOLAS 条約附属書 II-1 章/第3-4 規則の改正案を採択しました。

（5）コンテナの海上落下時の通報義務付け 【発効予定日：2026 年 1 月 1 日】

コンテナ船においてコンテナの海上落下が発生した場合、船長に落下の詳細を最寄りの沿岸国などに通報することを義務付けるための SOLAS 条約附属書 V 章の改正案を採択しました。

（6）国際救命設備コード（LSAコード）の改正 【発効予定日：2026 年 1 月 1 日】

救命胴衣の水中性能を確認する方法の明確化や、救命艇及び救助艇を船舶から水上に降ろす速度（降下速度）の見直し等のための LSA コードの改正案が採択されました。

2. 大型液化水素運搬船、アンモニア運搬・燃料船に係る安全要件の採択等

現状の液化水素運搬船の安全要件は、真空断熱タンクを備えた小型液化水素運搬船を想定したものであったところ、今後の国際水素サプライチェーンの構築には水素ガス断熱タンクを備えた大型液化水素運搬船が必要となることを踏まえた安全要

件の改正が、我が国の提案・主導により採択されました。

また、水素と同様にカーボンニュートラルへの貢献が期待されるアンモニア運搬船については、我が国を含む関係国の提案により、アンモニア等の毒性貨物に対して安全措置を講じた場合に当該貨物（アンモニア）を燃料へ使用可能とする国際ガスクャリアコード（IGCコード）の改正が承認されました。加えて、本改正は、我が国を含む関係国の提案により、通常の4年周期の条約改正スケジュールにおける2028年1月発効ではなく、今次会合で承認して早期発効とすることが認められました。なお、本改正の採択は次回会合MSC 109でなされ、2026年7月発効見込みです。

3. 自動運航船（MASS）の国際ルール策定に向けた検討

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て、我が国を含め世界各国で自動運航船の開発が進められています。

2022年5月のMSC 105において、自動運航船の国際ルール策定に向けて、将来的な義務化を見据えつつ、まず非義務的なMASSコードを策定していくことが合意され、同年10月のMSC 106において非義務的コードの審議が開始されるとともに、会期間通信作業部会（CG）^{※1}において具体的な要件の起草作業が行われることとなりました。その後、昨年5月のMSC 107及び同年10月の第2回自動運航船会期間作業部会（MASS-ISWG 2）において、自動運航船に特有の用語や基本原則等について議論が行われていました。

今次会合では、CGにおける作業進捗を踏まえ、非義務的コード案について具体的な内容が審議されました。例えば、自動運航船の主要機能であり日本が起草作業を主導してきた航行の安全に係る要件を審議し、遠隔操船と自律航行の違いを明確に区別すべきといった論点が示され、我が国が取りまとめた要件案をもとに引き続き検討することとなりました。また、自動運航船に乗り組む船員及び遠隔操船者の要件については、我が国が提案した要件案をもとにさらに検討していくことで合意されるとともに、乗船者がいる場合に船長が乗船すべきかどうかを検討した結果、船長が乗船者の安全を確保し権限を行使するために乗船する必要があると合意されました。今後、さらに策定作業を進めるため、CGを再設置するとともに、本年9月にMASS-ISWG 3を開催することが合意されました。

さらに、現在の作業進捗等を踏まえ、コード策定に向けたロードマップが更新され、非義務的コードをMSC 110（2025年）に最終化すると目標に合意しました。また、その後の経験の蓄積とさらなる検討を経て、遅くとも2030年までに義務的コードの採択を行い、2032年の発効を目指す^{※2}ことに合意しました。

※1 メールベースで審議を行う作業部会

※2 当初、2028年発効を目指すこととされていたが、義務化にあたって慎重な検討を行う必要があることから、SOLAS条約の改正サイクル（4年間）を踏まえて、新たな目標年が設定されたもの

4. 紅海及びアデン湾における海洋安全保障に関する決議の採択

我が国を含む多くの国が、紅海及びアデン湾における安全保障上の危機に対し深い懸念を示すとともに、ホーシー派による船舶への攻撃を強く非難しました。

審議の結果、ホーシー派による船舶への攻撃に対する強い非難に加え、同派の攻撃を停止させるよう関係国等が影響力を行使することを求めること、船舶運航者に対して慎重なリスク等評価に基づく運航計画の検討を求めること、全ての関係者にIMOへの情報共有を求めること等を含む海上安全委員会決議が採択されました。

5. 海事サイバーセキュリティマネジメントガイドラインの改正

2017年に作成された海事サイバーリスクマネジメントガイドラインに関し、近年のサイバーコネクテッドシステムの増加やサイバー攻撃の脅威の増大を踏まえ、昨年5月のMSC 107に同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を行う提案がなされ合意されました。

これを受け、今次会合では、ガイドラインの見直し作業を行い、最新の業界標準やリスクベースアプローチによる費用対効果・効率を考慮したガイドライン改正案を作成し、承認されました。このガイドライン改正案は、簡易化委員会（FAL）での承認のために同委員会に送られます。

次回会合では、次のステップとして何をすべきかの議論が行われる予定です。

6. 無線通信・航行安全関連

全世界的な海上遭難・安全システム（GMDSS：Global Maritime Distress and Safety System）における新たな衛星サービスとして認証されたイリジウム衛星サービスについて、海上安全情報及び捜索救難関連情報の提供者は、2026年12月31日までにイリジウム衛星サービスを通じた情報の提供を実施することで合意しました。

また、電子海図情報表示装置（ECDIS）性能基準について、2022年11月のMSC 106においてS-100電子海図に対応するための改正が採択されておりましたが、今次会合では、航路計画の標準的なデジタル交換にかかる追加の改正が採択されました。これらの改正は、2026年1月1日から搭載される装置については任意で適用され、2029年1月1日から搭載される装置については強制的に適用されます。

7. 温室効果ガス（GHG）削減に向けた代替燃料や新技術を導入する上で必要となる安全規則の特定等を行うための作業

IMOが掲げる船舶からのGHG削減目標を達成するために、新しい技術と代替燃料の導入が望まれています。

既にIMOの小委員会において検討されているアンモニアや水素を燃料とする船舶の安全ガイドラインの策定作業が進められていますが、この作業はそれとは別に、多数ある新技術及び代替燃料並びにそれらの課題をリスト化し、関連する安全規制

枠組みについて横断的に議論する事を目的とするものです。

今次会合の議論は、前回会合で設立された CG において起草したリストを基に初めて行われた全加盟国によるものであり、我が国は、海運国、造船国として安全な GHG 削減に貢献すべく、積極的に議論に参加し現在の技術開発状況に基づいた情報提供を行いました。

8. 代替設計・配置のための工学的解析のガイドラインの承認

規則に厳密に適合しない場合であっても規則の目的が達成されていることを条件に代替設計・配置が認められています。代替設計・配置を適用する場合の指針である「代替設計・配置のための工学的解析のガイドライン (MSC.1/Circ.1212/Rev.1)」について、新たに機関や電気設備の配置等の内容を追加する改正案が承認されました。

これは、我が国が取りまとめた案をもとに、船舶設計・建造小委員会 (SDC) で検討されてきたものです。

以上