

鋼船規則 R 編，海洋汚染防止のための構造及び設備規則，船舶用原動機放出量確認等規則
並びに関連検査要領及び実施要領における改正点の解説
(低引火点燃料及びガス燃料の燃料油供給証明書等)

1. はじめに

2025 年 6 月 20 日付一部改正により改正されている鋼船規則 R 編，海洋汚染防止のための構造及び設備規則，船舶用原動機放出量等確認規則並びに関連検査要領及び実施要領中，低引火点燃料及びガス燃料の燃料油供給証明書等に関する事項について，その内容を解説する。

なお，本改正の施行日は次のとおりである。

- (1) 鋼船規則 R 編及び同検査要領 R 編
2026 年 1 月 1 日から施行
- (2) 海洋汚染防止のための構造及び設備規則並びに同検査要領並びに船舶用原動機放出量確認等規則
並びに同実施要領
2025 年 8 月 1 日から施行

2. 改正の背景

MARPOL 条約附属書 VI 第 14 規則においては，船舶から放出される硫黄酸化物による大気汚染の防止を目的とし，船舶で使用される燃料油中に含まれる硫黄分濃度の上限値を規定しており，本会も既に当該要件に関連規則に取り入れている。また，当該規則に適合しない燃料油が MARPOL 条約の締約国内において供給された場合，当該締約国はその旨を IMO に報告することが同第 18 規則により求められている。

当該報告に関して調査がなされた結果，燃料油の中には引火点が SOLAS 条約の規定よりも低いものがあることが判明し，IMO において安全上の懸念が指摘された。これを受けた議論の結果，2022 年 11 月に開催された IMO 第 106 回海上安全委員会（MSC106）において，燃料油の使用における安全性強化を目的とする SOLAS 条約の改正が IMO 決議 MSC.520(106)として採択された。これにより，供給される燃料油が SOLAS 条約に適合していることを示す供給者の署名入りの宣言書の提供及び燃料油供給証明書（Bunker Delivery Note）への燃料油の引火点の記載が 2026 年 1 月 1 日より要求されることとなった。

加えて，2024 年 3 月に開催された IMO 第 81 回海洋環境保護委員会（MEPC81）において，低引火点燃料及びガス燃料の燃料油供給証明書への記載事項を明確化する MARPOL 条約附属書 VI の改正が，IMO 決議 MEPC.385(81)として採択された。

その他，燃料油を代表するサンプルの採取及び保管の方法に関する規定を改正する MSC-MEPC.2/Circ.18 が承認され，窒素酸化物放出量最大許容限度（3 次規制）に適合できないと判断する基準に関する規定を改正する決議 MEPC.386(81)が採択された。

このため，これらの IMO 決議等に基づき，関連規定を改めた。

3. 改正の内容

主な改正点は以下のとおりである。

- (1) SOLAS 条約に基づく燃料油供給証明書に関する改正
 - (a) 鋼船規則 R 編 3.2.57
消防に関する要件を規定した鋼船規則 R 編にいう「燃料油」の定義として，MARPOL 条約附属書 I と同じく油の燃料をいう旨規定した。
 - (b) 鋼船規則 R 編 4.2.1 及び同検査要領 R 編 R4.2.1
燃料油の供給前に，供給される燃料油が SOLAS 条約第 II-2 章第 4 規則 2.1 に規定される引火点に関する規定に適合していること等につき，燃料油供給業者の代表者により署名入りで証明

された宣言書が提供されなければならない旨規定した。また、燃料油供給証明書は、ISO2719 に従って特定された引火点を含むか、あるいは簡易的に計測された引火点が 70℃以上である旨を含むものでなければならない旨等を規定した。

(2) MARPOL 条約附属書 VI に基づく燃料油供給証明書に関する改正

(a) 海洋汚染防止のための構造及び設備規則 8 編 1.1.2

同規則 8 編には、船舶からの大気汚染防止のための設備に関する要件を規定しており、同編にいう「燃料油」の定義を、船上で使用するために船舶に供給されるあらゆる燃料をいう旨に改めた。改正前の定義に含まれていた「燃焼を目的として」という文言が削られた背景には、燃焼を目的としない燃料電池用の燃料も対象に含めるという意図がある。

(b) 同規則 8 編 1.2.3

燃料油供給証明書がガス燃料に関しても要求されることに伴い、低引火点燃料及びガス燃料に関する燃料油供給証明書の記載事項を規定した。なお、硫黄の質量濃度が 0.001%未満であることが明らかである燃料に関しては、供給港の適切な関係当局の合意を得たうえで、その旨の記載でも認められる。また、供給された燃料油のサンプルを少なくとも 12 ヶ月間船上に保管する旨の要件については、安全性を考慮し、低引火点燃料及びガス燃料には適用されない旨規定した。

(c) 同規則 8 編 2.2.2

低引火点燃料及びガス燃料の燃料油供給装置にはサンプルの採取位置を指定する必要がある旨規定した。

(d) 同規則検査要領 8 編 1.2.3

燃料油サンプルの採取及び保管は、MSC-MEPC.2/Circ.18 に従う旨明示した。これにより、硫黄分濃度に加えて引火点も測定しうることを考慮し、保管すべき燃料油サンプルの量が 400 mL 以上から 600 mL 以上に変更された。また、燃料油サンプルの保管方法は、(船長に限定せず) 会社が定める旨に変更された。その他、引火点を測定するために燃料油サンプルが試験所に送付された場合の手順も追加された。

(3) 蒸気タービンをディーゼル機関に換装する際の窒素酸化物放出規制に関する改正

(a) 海洋汚染防止のための構造及び設備規則 8 編 2.1.2 並びに船舶用原動機放出量確認等規則 2.2.2

ディーゼル機関を追加設置する場合には、追加を行う時期に応じた窒素酸化物放出規制が適用される。このため、油炊きボイラによる蒸気を使ったタービン駆動のポンプを、ディーゼル発電機の電気を使った電気駆動のポンプに変更する場合にも、追加されるディーゼル機関には、厳しい窒素酸化物放出規制が適用されることとなっていた。しかし、この場合には燃費向上により二酸化炭素や硫黄酸化物の放出量が減少しうることを考慮して、これをディーゼル機関の「追加」ではなく「交換」とみなす旨規定した。また、その場合に、窒素酸化物放出に関する 3 次規制に適合しないディーゼル機関への換装を主管庁が認める際の判断基準が IMO 決議 MEPC.386(81)に示されたので、それを検査要領/実施要領に明示した。