

実質的改造等を行う原動機における放出量確認手順

改正対象、

海洋汚染防止のための構造及び設備規則検査要領
船舶用原動機放出量確認等規則実施要領
(日本籍船舶用及び外国籍船舶用 (翻訳))

改正理由

船舶に搭載される原動機からの窒素酸化物 (NOx) の放出を規制する MARPOL 条約附屬書 VI 第 13 規則への適合を確認する手順が、NOx テクニカルコードに規定されている。本会は船舶用原動機放出量確認等規則において、NOx テクニカルコードに基づく放出量の確認手順を定めている。

2025 年 4 月に開催された IMO 第 83 回海洋環境保護委員会 (MEPC 83) にて、既存の船舶用原動機に実質的改造を行う場合、搭載時とは異なる窒素酸化物放出量許容限度への適合確認を行う場合の手順を規定するべく、NOx テクニカルコードの改正が IMO 決議 MEPC.398(83)として採択された。

今般、IMO 決議 MEPC.398(83)に基づき、関連規定を改める。

改正内容

実質的改造等を行う原動機への船上における放出量確認手順は、NOx テクニカルコード 7.2 に基づく旨、規定を追加する。

施行及び適用

2026 年 9 月 1 日から施行

ID: DD25-32

「実質的改造等を行う原動機における放出量確認手順」新旧対照表

新	旧	備考
<p>海洋汚染防止のための構造及び設備規則 検査要領</p> <p>8 編 船舶からの大気汚染防止のための設備</p> <p>2 章 船舶からの大気汚染防止のための設備</p> <p>2.1 窒素酸化物（附属書 VI 第 13 規則関連）</p> <p>2.1.2 設備要件</p> <ul style="list-style-type: none"> -1. ディーゼル機関に主要な改造を行う場合は次による。 <ul style="list-style-type: none"> ((1)及び(2)は省略) (3) ディーゼル機関の実質的改造又は連続最大出力の 10%を超える出力増加を行う場合は、改造を行う日に係わらず次の(a)から(f)によること。 ((a)から(f)は省略) (4) <u>船舶に搭載されたディーゼル機関に実質的な改 造を行う場合、または搭載時とは異なる窒素酸 化物放出量許容限度への適合確認を行いう場合の 船上におけるディーゼル機関放出量の確認手順は、NOx テクニカルコード 7.2 による。</u> 	<p>海洋汚染防止のための構造及び設備規則 検査要領</p> <p>8 編 船舶からの大気汚染防止のための設備</p> <p>2 章 船舶からの大気汚染防止のための設備</p> <p>2.1 窒素酸化物（附属書 VI 第 13 規則関連）</p> <p>2.1.2 設備要件</p> <ul style="list-style-type: none"> -1. ディーゼル機関に主要な改造を行う場合は次による。 <ul style="list-style-type: none"> ((1)及び(2)は省略) (3) ディーゼル機関の実質的改造又は連続最大出力の 10%を超える出力増加を行う場合は、改造を行う日に係わらず次の(a)から(f)によること。 ((a)から(f)は省略) (新規) 	MEPC.398(83)

「実質的改造等を行う原動機における放出量確認手順」新旧対照表

新	旧	備考
<p>船舶用原動機放出量確認等規則実施要領</p> <p>2章 放出量確認等</p> <p>2.2 原動機の放出量確認及び原動機取扱手引書の承認 (日本籍船舶用)</p> <p>2.2.1 原動機の放出量確認及び原動機取扱手引書の承認 (削除)</p> <p>-1. 規則 2.2.1(2)(a)i の適用上, IMO 決議 MEPC.291(71) (その後の改正を含む。), 又は当該決議を考慮し主管庁が適当と認めたものによる。</p> <p>-2. 規則 2.2.1(2)(a)iv)1)にいう「本会が別に定めるところ」とは, 選択式触媒還元脱硝装置を備える原動機にあっては, 次の(1)及び(2)をいう。 (1)及び(2)は省略)</p> <p>-3. 規則 2.2.1(2)(d)i)に規定する船上における検査を受ける原動機は, 放出量確認の試験結果について留保し, 予備承認を受けた原動機取扱手引書を有するものであること。また, 放出量確認の試験結果が窒素酸化物に関する適用規則に適合しない場合には, 当該原動機を再調整し, 適合が認められた元の状態(あれば)にするか, 申請者が船籍国の主管庁に申請し, 更なる試験を行うことについて許可を受けること。</p>	<p>船舶用原動機放出量確認等規則実施要領</p> <p>2章 放出量確認等</p> <p>2.2 原動機の放出量確認及び原動機取扱手引書の承認 (日本籍船舶用)</p> <p>2.2.1 原動機の放出量確認及び原動機取扱手引書の承認</p> <p>-1. 規則 2.2.1(2)(a)に掲げる放出量確認は, ガス分析装置を用いて行うこと。</p> <p>-2. 規則 2.2.1(2)(a)i) の適用上, IMO 決議 MEPC.291(71) (その後の改正を含む。), 又は当該決議を考慮し主管庁が適当と認めたものによる。</p> <p>-3. 規則 2.2.1(2)(a)iv)1)にいう「本会が別に定めるところ」とは, 選択式触媒還元脱硝装置を備える原動機にあっては, 次の(1)及び(2)をいう。 (1)及び(2)は省略)</p> <p>-4. 規則 2.2.1(2)(d)i)に規定する船上における検査を受ける原動機は, 放出量確認の試験結果について留保し, 予備承認を受けた原動機取扱手引書を有するものであること。また, 放出量確認の試験結果が窒素酸化物に関する適用規則に適合しない場合には, 当該原動機を再調整し, 適合が認められた元の状態(あれば)にするか, 申請者が船籍国の主管庁に申請し, 更なる試験を行うことについて許可を受けること。</p>	<p>規則 2.2.1 で同等の要件を規定しているため, 削除する。</p>

「実質的改造等を行う原動機における放出量確認手順」新旧対照表

新	旧	備考
<p>(日本籍船舶用及び外国籍船舶用)</p> <p>2.2.2 窒素酸化物放出量の許容限度</p> <p>-1. 原動機に主要な改造を行う場合は次による。 ((1)及び(2)は省略)</p> <p>(3) 原動機の実質的改造又は連続最大出力の 10%を超える出力増加を行う場合は、改造を行う日に係わらず次の(a)から(f)によること。 ((a)から(f)は省略)</p> <p><u>(4) 船舶に搭載された原動機に実質的な改造を行う場合、または搭載時とは異なる窒素酸化物放出量許容限度への適合確認を行う場合の船上における原動機放出量の確認手順は、NOx テクニカルコード 7.2 による。</u></p>	<p>(日本籍船舶用及び外国籍船舶用)</p> <p>2.2.2 窒素酸化物放出量の許容限度</p> <p>-1. 原動機に主要な改造を行う場合は次による。 ((1)及び(2)は省略)</p> <p>(3) 原動機の実質的改造又は連続最大出力の 10%を超える出力増加を行う場合は、改造を行う日に係わらず次の(a)から(f)によること。 ((a)から(f)は省略)</p> <p>(新規)</p>	MEPC.398(83)
附 則		
<p>1. この改正は、2026年9月1日から施行する。</p>		