

オゾン層破壊物質	当該物質を含む設備
ハロン	消火器（消火剤）
CFC	冷蔵庫、冷凍庫及びエアコン等（冷媒）
HCFC*	冷蔵庫、冷凍庫及びエアコン等（冷媒）
HBFC	消火器（代替ハロン消火剤）

*HCFC（特定オゾン層破壊物質）については、平成31年12月30日までの間は、当該物質を含む設備を新たに船舶に搭載することができます。

いかなる船舶も、オゾン層破壊物質を含む設備を平成十七年五月十九日以降、新たに船舶に搭載して航行してはなりません。（ただし、上記期日に現に船舶に設置されている設備については、引き続き使用することができます。）

オゾン層破壊物質の規制

揮発性有機化合物質（VOCs）の規制
指定された揮発性物質放出規制港湾において貨物の積み込みを行う一定以上のタンカーやLNG船は、揮発性有害化合物質放出防止設備を設置し、使用しなければなりません。
※平成十七年四月末現在、規制港湾は未指定であり対象船舶は未定です。

船舶での焼却規制

① 焼却が禁止される物質

いかなる船舶も以下の物質を焼却してはなりません。
●油、有害液体物質等の貨物の残留物
●ハロゲン化合物を含む精製油
●ポリ塩化ビフェニル
●ポリ塩化ビニル（船舶発生油等焼却設備で焼却する場合を除く。）
●鉛若しくはカドミウム又はこれらの化合物

② 船舶発生油等焼却設備の使用

右記①以外の船舶内で発生する油等船舶発生油等を焼却する場合に、技術基準に適合する焼却設備（船舶発生油等焼却設備）で焼却しなければなりません。なお、船舶発生油等を焼却する場合に船舶発生油等焼却設備を備えなければならない船舶については以下のとおりです。

船舶	適用対象
排他的経済水域を越えて航行する船舶	平成12年1月1日以降に設置された設備
排他的経済水域内のみを航行する船舶	平成17年5月19日以降に設置された設備



国際大気汚染防止証書（IAPP 証書）

国際航海に従事する総トン数四〇〇トン以上の船舶には、IAPP 証書が必要です。

海洋汚染等防止証書

定期検査に合格した船舶には、海洋汚染等防止証書が交付されます。

船舶検査

検査対象船舶

総トン数四〇〇トン以上の船舶は、当該船舶に設置された大気汚染防止検査対象設備（原動機、硫酸酸化物放出低減装置、揮発性物質放出防止設備及び船舶発生油等焼却設備）が技術基準に適合していることについて船舶検査を受けなければなりません。

海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律の改正

【船舶からの大気汚染防止規制の導入について】

平成十七年五月十九日より、船舶からの大気汚染を防止するための新たな規制が始まりました。その内容は、船舶からの窒素酸化物（NOx）、硫酸酸化物（SOx）、揮発性有機化合物質（VOCs）及びオゾン層破壊物質の放出、船舶から発生する廃棄物等の船上焼却、船舶等で使用される燃料油の品質等に関する規制により、船舶からの大気汚染を防止しようとするものです。

規制の概要

原動機（一三〇kwを超えるディーゼルエンジン）の規制（NOxの規制）

① 国際大気汚染防止原動機証書（EIAPP 証書）の交付を受けた原動機の搭載
一三〇kwを超えるディーゼルエンジンを設置する次の船舶は、EIAPP 証書の交付を受けたディーゼルエンジンを設置しなければなりません。

● 次のいずれかに該当する国際航海に従事する船舶
・平成十二年一月一日以降に建造に着手

・平成十二年一月一日以降に原動機を改造
● 次のいずれかに該当する国際航海に従事しない船舶
・平成十七年五月十九日以降に建造に着手
・平成十七年五月十九日以降に原動機を改造

② EIAPP 証書及び原動機取扱引書の備置き

規制の適用を受ける原動機を搭載する船舶は、原動機の EIAPP 証書と原動機取扱引書を船内に備え置かなければなりません。

③ 原動機取扱引書に従った原動機の設置及び運転

規制の適用を受ける原動機を搭載する船舶は、原動機の原動機取扱引書に従って、原動機を設置し、運転しなければなりません。

燃料油の規制（SOxの規制）

① 燃料油の使用
船舶で使用される燃料油は、海域ごとに硫黄分の濃度など品質基準に適合したものでなければなりません。

硫酸酸化物の濃度	
バルティック海海域	1.5% 以下
それ以外の海域	4.5% 以下

② 燃料油供給証明書及び試料

国際航海に従事する総トン数四〇〇トン以上の船舶は、燃料油供給証明書及び試料を一定期間船舶内に備え置かなければなりません。

保存期間	
燃料油供給証明書	3 年間
試料	燃料が消費されるまでの期間（ただし、最低 1 年間）



【イメージキャラクター：ウクソウ】
予期せぬ海難事故にそなえて、一人でも多くの人にライフジャケットを着用してほしいと願うキャラクターです。

● 海にでるなら必ず着けよう、ライフジャケット

近年、日本においてもプレジャーボートなどによるマリンレジャーが盛んになっています。しかし、それによって小型船舶による海難事故が増加しているのも事実です。小型船舶による海難事故は急激に増加し、平成4年と比較すると平成12年で約2倍、平成13年はわずかに減少したものの1.9倍と、依然として多数の事故が発生しています。また、小型漁船における漁業従事者の高齢化、一人乗り操業化による事故も多発しています。事実、事故全体に対する漁船の事故割合は毎年1、2を争うほど多く、看過出来ない状況となっています。

