

カリフォルニア州、着岸中の船舶による大気汚染の取り締まりを強化

こちらは、英文記事「[California clamps down on air pollution from ships at berth](#)」（2020年11月5日付）の和訳です。

カリフォルニア州政府はわずか1か月ほどの間に、着岸中の排出規則の違反に対して過去最高額となる罰金の支払いを命じるとともに、同規則の更なる強化も発表しました。対象となる港湾を追加し、RoRo船やタンカーなどの船種も新たに規制対象とする予定です。



[2020年10月7日](#)、カリフォルニア州

大気資源局（CARB）は、ある船会社に約200万米ドルの罰金の支払いを命じました。これは「カリフォルニア州港に着岸中の外航船のディーゼル補機から排出される有害物質の規制措置」（通称「着岸中規則（At-Berth Regulation）」）というカリフォルニア州規則の違反に対する罰金としてはこれまでで最も高い金額です。CARBが定例監査を行ってきた結果、この会社のフリートは3年以上の間、陸上電源に切り替えるまでの所定の制限時間や、着岸中の補機による全発電量の削減目標を満たしていないことが明らかになったのです。「今回の制裁で、規則に違反すれば多額の罰金を支払うことになる旨が伝わればと思っている」とCARBは述べています。[2020年9月18日](#)には、別の船会社に関連した同様の事案が報告されています。同じような違反内容に対してこの会社は253,300米ドルの罰金を支払う羽目になりましたが、制裁までの期間はわずか1年でした。

CARBの最近の声明内容に鑑みて、ロサンゼルス、ロングビーチ、オークランド、ヒューニーメ、サンフランシスコ、サンディエゴの各港に寄港するコンテナ船、冷凍貨物（リーファー）船、旅客船のフリートを所有する運航者の皆様におかれましては、カリフォルニア州の「着岸中規則」を順守して運航するために、船舶で適切な措置が講じられているか、適切な設備が設けられているか、そして乗組員がそれに応じた訓練を受けているかを確認することをお勧めします。

また、着岸中の船舶による大気汚染削減を強化する新たな要件の採択がカリフォルニア州で大詰めを迎えていることも、この場を借りて運航者の皆様にお伝えいたします。[2020年8月27日](#)には、新たな規則である「着岸中の外航船に対する規制措置」（通称「[規制措置（Control Measure）](#)」）が承認されたことがCARBから発表されました。この新しい「規制措置」の下では、カリフォルニア州

の大型港湾ターミナルに寄港するコンテナ船・リーファー船・旅客船・RoRo 船・タンカーのほとんどすべての船舶が、着岸中の補機排出量 80%以上削減を達成する CARB 承認の排出量規制手段を用いることが求められます。ただし、排出物質の捕捉・規制設備や船内にある別の排出規制手段などの代替策を利用できる場合でも、ほとんどの船舶では陸上電源を引き続き使用しなければならないでしょう。寄港時にこの新しい「規制措置」の順守が求められるのは 2023 年以降と見られていますが、これを守るために必要な措置や手続きや設備供給にはかなりの手間と費用がかかるため、カリフォルニア州の港に配船しているメンバーの皆様におかれましては、この新しい規則をよく理解し、採択の経過を注視するとともに、施行を見越してどの方法を用いて規則を守るかを確認しておくことをお勧めします。



© Port of Los Angeles: Vessel emissions capturing system



© Port of Los Angeles: Workers plug into the Port's shore power program

この新しい「規制措置」については[カリフォルニア州行政法局](#)への提出と承認をまだ待っている段階ですが、一方の現行の「着岸中規則」については今も実施されているため、その重要な要件の一部を以下にご紹介します。

カリフォルニア州の現行の「着岸中規則」

カリフォルニア州の「着岸中規則」の目的は、州内の港に着岸している船舶から排出される大気汚染物質に住民がさらされる度合いを減らすことです。規則の具体的な内容は次の通りです。

- 着岸中に船舶の補機を動かすことで出される窒素酸化物（NOx）とディーゼル排気粒子（PM）の排出量を削減することを目的とする。
- 対象となるフリートはコンテナ船・リーファー船・旅客船だが、州内の対象港への寄港頻度が高い船舶に限られる。コンテナ船とリーファー船のフリートの場合、本規則の対象とするには 1 つの港に年間 25 回以上寄港していなければならない。旅客船のフリートの場合、「規制対象とするフリートの寄港回数」は 1 つの港に年間 5 回以上とする。
- 規制対象となる港湾は、ロサンゼルス、ロングビーチ、オークランド、ヒューニーメ、サンフランシスコ、サンディエゴの各港とする。

- フリートの運航者は次の2つの順守方法から選択することができる。(1)「船内発電削減」を選んだ場合、本船は、着岸している間はディーゼル補機の運転を止めて陸上電源に接続すること。(2)「排出量の同等削減」を選んだ場合、着岸中に排出される大気汚染物質の量と同等の量を削減するべく、運航者は船側と陸側の技術を併用して、様々な抑制措置を講じることが認められる

「着岸中規則」では、排出量の削減目標を徐々に厳しくするよう規定されています。2014年に施行された当初は50%削減が求められていましたが、その後2017年には70%に増え、2020年には上限である80%削減に設定されました。そのため、本記事の執筆段階では次の削減要件が適用されています。

船内発電削減	排出量の同等削減
<p>1フリートによる1つの規制対象港への寄港のうち少なくとも80%は、1寄港ごとに補機を3時間（電源切り替えが同期式ではない本船の場合は5時間）以上運転してはならず、それ以外の間は陸上電源に接続する。「寄港」とは、本船の係船策を最初に岸壁に結んだ時から係船策を解くまでの時間とする。</p> <p>また、1フリートが着岸中にディーゼル補機で発電する全発電量を、そのフリートの基準発電量から80%以上削減しなければならない。</p>	<p>着岸中の船舶の補機排出量を、そのフリートの基準排出量から80%以上削減しなければならない。</p>

先日発生した前述の2つの事案では、いずれも「船内発電削減」で定められた要件に違反したとしてフリートの運航者に罰金が科されました。

現行の「着岸中規則」については [CARBのウェブサイト](#) で内容をすべて確認できるほか、CARBの「[At Berth FAQs](#)」や「[2017 Advisory](#)」には、本規則の施行に関する便利なガイドや、本規則を守るための方法が記載されています。

本情報は一般的な情報提供のみを目的としています。発行時において提供する情報の正確性および品質の保証には細心の注意を払っていますが、Gardは本情報に依拠することによって生じるいかなる種類の損失または損害に対して一切の責任を負いません。

本情報は日本のメンバー、クライアントおよびその他の利害関係者に対するサービスの一環として、ガードジャパン株式会社により英文から和文に翻訳されております。翻訳の正確性については十分な注意をしておりますが、翻訳された和文は参考上のものであり、すべての点において原文である英文の完全な翻訳であることを証するものではありません。したがって、ガードジャパン株式会社は、原文との内容の不一致については、一切責任を負いません。翻訳文についてご不明な点などありましたらガードジャパン株式会社までご連絡ください。