

国際海事機関（IMO）第63回海洋環境保護委員会(MEPC63)の開催結果

IMO第63回海洋環境保護委員会（MEPC63）が2月27日から3月2日までロンドンのIMO本部で開催されました。今次会合では、平成25年1月に発効予定の国際海運におけるCO2規制（燃費規制）の実施に必要な各種ガイドラインが採択され、これにより規制の枠組みが整いました。また、船舶の省エネ対策にインセンティブを与える仕組みの導入（経済的手法）に関する議論も行われました。

加えて、シップリサイクル条約(2009年5月採択)の実施に必要なガイドラインが採択され、これにより規制の枠組みがほぼ整うことになりました。さらに、海洋環境に有害な貨物船残渣の分類基準を定めるMARPOL条約附属書V 関連ガイドラインの審議等も行われました。

2月27日から3月2日まで、ロンドンのIMO本部において、国際海事機関(IMO)第63回海洋環境保護委員会(MEPC63)が、日本を含む101の国及び地域並びに58の機関からの参加により開催されました。日本からは国土交通省、環境省、水産庁、(独)海上技術安全研究所その他関係海事機関・団体から成る約50名の代表団が出席し、日本の意見反映に努めました。今次会合における審議結果の概要は以下のとおりです。

1. 船舶の温室効果ガス（GHG）削減対策

(1) 船舶の温室効果ガス（GHG）削減対策に関する審議

気候変動枠組条約・京都議定書は、国際海運には適用されておらず、同議定書第2条第2項において、IMOにおいて、CO2排出量の抑制対策を検討することとされています。国際海運から排出されるCO2は、2007年で約8.7億トン（世界全体の排出量の約3%、ドイツ一国分に相当）ですが、発展途上国等の海上貿易量の増加に伴い、将来的に大幅に増加していくことが予想されており、CO2排出抑制の国際的枠組みの確立が急務となっています。

① 技術的・運航的手法

(ア) 背景・経緯

2011年7月に開催されたMEPC62においては、エネルギー効率設計指標(EEDI^{*1}:Energy Efficiency Design Index)及び船舶エネルギー効率マネージメントプラン(SEEMP^{*2}:Ship Energy Efficiency Management Plan)の義務化について、日本提案をベースとした海洋汚染防止条約（MARPOL条約）附属書VIの一部改正案が採択され、この結果、国際海運分野に初めてCO2排出規制が導入されることとなりました。

今次会合においては、この改正MARPOL条約の実施に不可欠なガイドライン（EEDIの計算方法を記載したガイドライン、EEDIの検査・認証方法を記載したガイドライン、SEEMPを作成するためのガイドライン）の採択に向けた審議等が行われました。また、MEPC62において時間の制約から作成されなかった技術協力に係る決議案についても審議が行われました。

^{*1} EEDI(Energy Efficiency Design Index): 新造船の効率を、設計・建造段階において「一定条件下で、1トンの貨物を1マイル運ぶのに排出すると認められるCO2グラム数」としてインデックス化し、船舶の燃費性能を差別化するもの。(⇨自動車のカタログ燃費(例: 30km/リットルに相当。船舶の場合は一品受注生産であり、全て仕様が異なるためEEDIは個船ごとに全て違う。))

^{*2} SEEMP(Ship Energy Efficiency Management Plan): 既存船が自船のCO2排出量等をモニタリングしつつ、CO2排出削減のために最も効率的な運航方法(減速、海流・気象を考慮した最適ルート選定、適切なメンテナンス等)を取るように、①計画、実施、③モニタリング④評価及び改善というサイクルを継続して管理することを促すもの。

(イ) 審議結果

審議の結果、「EEDI 計算ガイドライン」、「EEDI 検査・認証ガイドライン」、「SEEMP 策定ガイドライン」の3つのガイドライン等が採択されました。これにより来年1月に発効予定である規制の枠組みが整いました。

一方、技術協力に係る決議案については、気候変動枠組み条約(UNFCCC)のCBDR原則の適用を主張し、財政的支援を含めようとする途上国と、IMOにおいては他の条約の原則に触れるべきでなく、また財政的支援はIMOの技術的規則に関する決議にはふさわしくないと主張する先進国との間で意見がまとまらず、次回会合において継続審議されることとなりました。

② 船舶の省エネ対策にインセンティブを与える仕組みの導入（経済的手法）

(ア) 背景・経緯

IMOでは、船舶の効率改善を促進するため、燃料油課金制度や排出量取引(ETS)などの経済的手法についても検討が行われています。日本からは、燃料油課金制度をベースとし、船舶の効率改善に一層のインセンティブを与える手法（規制値から更に燃費の優れた船舶には燃料油課金を減免する制度）を世界海運評議会(WSC^{*3})と共同で提案しています。

提案国等	制度名称	制度概要
グループA：国際海運からの実質的なCO ₂ 排出削減に焦点をあてた制度		
日本、WSC	EIS： Efficiency Incentive Scheme	燃料油への課金制度をベースとして、EEDIの優れた船舶の課金を減免する制度
米	SECT： Ship Efficiency and Credit Trading	一定の効率基準を設定し、当該基準を達成していない船舶と達成している船舶間において、効率クレジット（効率基準からの乖離率に活動量に乗じたもの）を取引する制度
ジャマカ	PSL：Port State Levy	航海毎の燃料消費量に応じて、寄港地で課税する制度
バハマ	義務的な排出削減 ^{*6}	過去の実績を基に、個船に排出削減義務をかける制度
グループB：海運セクターの排出総量規制（キャッピング等）を行い、主として他セクターからの排出権の購入により削減を行う制度		
デンマーク等	GHG FUND	燃料油への課金制度であり、かつ、海運セクターの排出総量規制を伴う制度
独、諾、仏、英	ETS： Emission Trading System	海運セクターの排出総量規制を行い、個船に排出権を割り当て、実排出量に応じて排出権を取引する制度

※ その他、IUCN（国際自然保護連合）より、輸入額に応じて、収益の発生するMBMとセットで適用することを想定した、途上国にMBMの収益を払い戻す制度が提案されている。

昨年3月に開催されたGHG中間会合において、各経済的手法案については上記のように、制度の特徴に応じてグループAとグループBに分類されています。

我が国提案のEISを含むグループAについては、エネルギー効率の優れた国際海運へのキャッピングを伴わないため、世界経済の担い手である国際海運の活動を阻害しない、船舶の効率改善のための初期投資（効

^{*3} WSC（World Shipping Council）：世界の定期航路船社約30社からなる海運業界団体であり、IMOのオブザーバー資格を有する。

率の優れた船舶の導入等)を行ったとしても、燃料消費量の削減によって当該費用は回収可能である等の長所があります。

今次会合では、MBMに係る議論を加速するため、これらIMOに提案されている各制度を導入した場合の貿易等への影響調査の実施について審議が行われました。

(イ) 審議結果

影響調査の実施については、時間の制約により、調査の手法、クライテリア等の詳細について合意されなかったため、引き続きMEPC64において検討されることとなりました。

2. シップリサイクルに関するガイドラインの審議及び採択

(1) 背景・経緯

シップリサイクル(船舶の解撤)に関しては、2009年5月に香港において新条約「2009年の船舶の安全かつ環境上適正な再生利用のための香港国際条約(仮称)」(シップリサイクル条約)が採択されました。その後、MEPCにおいては、本条約に付随する6つのガイドラインの策定が進められており、これまでに、「有害物質インベントリ作成ガイドライン」及び「船舶リサイクル計画に関するガイドライン」の2つのガイドラインが採択されました。今次会合においては、残り4つのガイドライン「船舶リサイクル施設に関するガイドライン」、「船舶リサイクル施設の承認に関するガイドライン」、「検査と証書に関するガイドライン」及び「PSCに関するガイドライン」の審議が行われました。

(2) 審議結果

審議の結果、「船舶リサイクル施設に関するガイドライン」^{※4}及び「船舶リサイクル施設の承認に関するガイドライン」^{※5}の2つのガイドラインが採択されました。「検査と証書に関するガイドライン」及び「PSCに関するガイドライン」については、本年10月に開催される次回会合(MEPC64)における最終化、次々回会合(MEPC65)での採択を目指し、日本をコーディネータ(調整役)としたコレスポнденスグループ(CG)において引き続き検討することになりました。

3. MARPOL 条約附属書V(船舶からの廃物による汚染の防止のための規則)ガイドライン改正案の審議

(1) 背景・経緯

MEPC54(平成18年3月)において、海洋廃物対策を強化するために国連総会からMARPOL条約附属書V改正を要請されたことを報告する文書(MEPC54/11/5)が提出されました。以後、船舶からの廃物の海洋への廃棄を「原則的に禁止」とするコンセプトの導入等の改正内容について検討され、MEPC62(平成23年7月)において附属書Vの改正案が採択されるとともに、附属書V実施のためのガイドラインについても改正内容を反映させるべくMEPC61(平成22年9月)以降検討されてきました。

附属書Vでは貨物艙残渣の排出について、ガイドラインに従って海洋環境に有害なものを含まない場合に限るとされており、今次会合におけるガイドライン案の審議においては、特に海洋環境に有害な貨物艙残渣の分類基準について活発な議論が行われました。

※4 「船舶リサイクル施設に関するガイドライン」：条約上、船舶リサイクル施設[解撤ヤード]が満たすべき事項を定めた指針。

※5 「船舶リサイクル施設の承認に関するガイドライン」：所管官庁が船舶リサイクル施設(解撤ヤード)を承認する方法の手順を示した指針。

(2) 審議結果

我が国は、附属書Vの発効時期（2013年1月1日）が迫っていることから、比較的評価の容易な急性水生毒性及び慢性水生毒性のある物質並びにプラスチック類のみを海洋環境に有害な貨物艙残渣として分類することを提案していましたが、多くの国はこれに長期健康有害性のある物質も含めることを支持し、ガイドラインは急性水生毒性、慢性水生毒性及び長期健康有害性のある物質並びにプラスチック類を海洋環境に有害な貨物艙残渣として分類する形で採択されました。ただし、長期健康有害性の評価は難しく、時間がかかるという我が国の主張も一定程度認められ、同様の懸念を有する国において長期健康有害性のみ適用時期を遅らせるための回章案を今後検討の上、次回のMEPC64に提出することとなりました。

4. バラスト水管理条約関係

(1)背景・経緯

船舶のバラスト水による有害生物の移動を防止するため、2004年2月にIMOにおいて「バラスト水管理条約」が採択されました^{※6}。条約では、船舶に対して、バラスト水交換基準（沖合におけるバラスト水交換）、バラスト水排出基準（バラスト水中のプランクトン及び菌を一定の基準値以下とする）への適合等を要求しています。また、バラスト水排出基準を満足するために、船舶の建造年・サイズに応じて予め定められている時期までに、バラスト水管理システム(BWMS : Ballast Water Management System) を搭載することが要求されています。

さらに、バラスト水中の生物を殺滅するために活性物質（化学薬品等）を使用するBWMS にあつては、海洋環境に影響を与えないことを確認するため、IMOにおいて、「基本承認」（実験室レベルで海洋環境に影響がないことを確認）と「最終承認」（実船スケールで海洋環境に影響がないことを確認）の二段階の承認を取得することが要求されています。

(2) 審議結果

①BWMSに使用する活性物質の承認

今次会合では3件に対して基本承認が、また我が国から申請した(株)クラレの「MICROFADE™ Ballast Water Management System」を含む5件に対して最終承認が付与されました。我が国から申請した住友電気工業株の「SEI-Ballast Water Management System」の基本承認については、「本システムは活性物質を使用しておらず、かつ環境・健康等にリスクを与えないことから基本承認が不要である」との委員会の判断から承認不要となりました。

承認を与えられたシステムは以下のとおりです。

	承認が与えられたバラスト水処理システム名	申請国
基本承認	Ballast Water Management System (Smart Ballast)	韓国
	DMU -OH Ballast Water Management System	中国
	EcoGuardian TM Ballast Water Management System	韓国
最終承認	SiCURE™ Ballast Water Management System	ドイツ
	ERMA FIRST Ballast Water Management System	ギリシャ
	MICROFADE™ Ballast Water Management System	日本
	AquaStar™ Ballast Water Management System	韓国
	Neo-Purimar™ Ballast Water Management System	韓国

^{※6} バラスト水管理条約は、30か国以上が批准し、その合計船腹量が世界全体の船腹量の35%となった日の1年後に発効することとされており、現時点(2011年3月)で、批准国数は33か国で船腹量は約26%となっています。

②バラスト水処理に係る技術等のレビューについて

前回会合(MEPC62)において、条約が発効要件を充足した後から発効するまでの期間(12カ月)にバラスト水処理に係る技術的なレビューを行うことが合意されています。また、IMO加盟国及び関連機関に対して、レビューに必要なクライテリア及びデータを提案することが要求されています。

これを受け、我が国は、社団法人日本船主協会の協力のもと、日本の主要な船主及び運航者の支配下にある船舶について現時点でのBWMSの搭載状況をまとめた文書をIMOに提出しました。これによれば、日本関係船舶においてBWMSの搭載が順調に進んでいる状況ではないことから、上記レビューの適切な実施に向け、他国においても同様の調査を実施し、IMOにおいて詳細に検討することを提案しました。この日本提案をベースにデータ収集テンプレートが作成され、これに従い各国からデータを収集・分析していくことが合意されました。

5. その他

その他、今次会合では次の条約改正案及びガイドラインが採択されています。

- ①MARPOL 附属書 I・II・IV・V・VI の改正案（港湾の受入施設に関する地域協定関連）
- ②NO_xテクニカルコード2008の改正案（選択触媒還元（SCR）認証ガイドライン関連）
- ③地域受入施設計画の策定に関するガイドライン
- ④廃物管理計画の策定に関するガイドライン