

平成26年2月10日

国際海事機関（IMO）第1回汚染防止・対応小委員会（PPR1）の審議結果について

概要

- ・ 北極域において氷雪の融解を促進すると考えられているブラックカーボンの船舶のエンジンからの排出抑制に関し、ブラックカーボンの定義、計測方法等について議論が深まり、MEPC67（本年10月予定）においてさらに検討を進めることを合意。
- ・ マルポール条約附属書VIに基づく燃料油中の硫黄分濃度規制の代替装置（排ガス洗浄装置）に関する指針について、排ガスの計測条件に関する日本の改正提案及び装置からの排水に関する基準の明確化の重要性が認識され、次回会合において検討を深めることを合意。

2月3日から7日まで、英国ロンドンのIMO本部において、第1回汚染防止・対応小委員会（PPR1）が開催されました。我が国からは国土交通省、環境省、在英日本国大使館、（独）海上技術安全研究所その他関係機関・団体からなる代表団が出席し、我が国意見の反映に努めました。今次会合における主な審議結果の概要は以下のとおりです。

なお、本小委員会は、IMOの組織改編に伴い、従来のばら積み・液体貨物・ガス小委員会（BLG）を改組し、海洋環境保護委員会（MEPC）から技術的事項の審議の付託を受ける小委員会として本年から設置されたものです。

1. 船舶からのブラックカーボンの排出抑制

（1）背景・経緯

2010年3月に開催された第60回海洋環境保護委員会（MEPC60）において、ノルウェー等より、北極域において、船舶のエンジン等の燃焼機関から排出されたブラックカーボン（BC）が氷雪上に沈着し、その融解を促進すると考えられることが指摘され、北極域の環境に与える影響の実態を把握するための検討が行われています。

（2）審議内容

PPR1では、BCの科学的な定義、計測方法、排出削減対策等について議論されました。

（3）審議結果

BCの科学的な定義については、明確な結論は得られず、「燃料油の不完全燃焼に起因し、光を吸収する炭素化合物」とする定義を支持する国が多数であつ

たことがMEPC67（本年10月）に報告されることとなりました。一方、計測方法については、これまでに提案されていた7つの方法から、FSN（フィルタースモークナンバー）法を含む5つの方法に絞込みが進みました。また、BC 排出削減対策については、我が国は、「北極域におけるBC の排出量全体に占める船舶からの排出量と、それが北極域の気候変動に与える影響を把握した上で、対策の必要性や具体的な削減方法の検討を進めるべき」と主張し、多数の支持を得ました。

2. マルポール条約附属書VIに基づく窒素酸化物（NOx）及び硫黄酸化物（SOx）排出規制に関する指針

①SOxの排ガス洗浄装置ガイドライン

（1）背景・経緯

船舶のエンジンから排出される硫黄酸化物（SOx）規制に関しては、マルポール条約附属書VIにより、硫黄分濃度基準値を満たす燃料油の使用が義務付けられる一方、代替措置として主管庁によって承認された排ガス処理装置による対応が認められています。その装置の一つとして排ガス洗浄装置（EGCS）があり、この技術基準及び主管庁による認証方法を定めた「排ガス洗浄装置ガイドライン」（EGCS ガイドライン）が2009年に開催されたMEPC59で採択されています。

EGCSガイドラインでは、燃料油中の硫黄分の濃度の基準値と排ガス中のSOx量が同等であることを確認する方法として、処理後の排ガス中の二酸化炭素（CO₂）と二酸化硫黄（SO₂）の濃度を計測し、その濃度の比率から換算すること、そのために用いるべき計測機器、計測条件等が定められています。また、排ガス洗浄装置からの排水についても基準が定められています。

（2）審議内容

排ガス中CO₂濃度の計測機器に係る技術開発が進み、現行のEGCSガイドラインに規定されていない計測条件下においても十分精度の高い計測が行えることが明らかになったため、今次会合に、我が国より計測条件の追加提案を提出しました。また、ノルウェーからは、排ガス洗浄装置からの排水の基準の明確化を求める提案が提出されました。

（3）審議結果

我が国提案を含め、現行EGCSガイドラインの改正の必要性が合意され、次回の会合において更なる検討を行うこととなりました。

②NOx 1次規制非適用エンジンの基準適合改造に関する指針

（1）背景・経緯

マルポール条約附属書VIにおいて、1990年から2000年前までに建造された船舶に搭載されたNOx 1次規制の非適用エンジンについて、当該エンジンの製造者が1次規制基準に適合させる改造方法（Approved Method）を定め、締約国がこれを承認した場合には、当該締約国はIMOにApproved Methodの内容を通知すべきことが規定されています。過去の事例では、船舶検査時にApproved Methodを適用する場合に必要な情報が含まれていなかったため、締約国からIMOへの通知に含めるべき情報に関するガイドラインの策定が進められています。

（2）審議内容

これまで2年間にわたり、コレスポネンスグループ（電子メールによる議論を行うグループ）でガイドライン案が検討されてきました。ガイドライン案は、Approved Methodの対象エンジンを特定するための情報の範囲、対象／対象外の判断のための手続き等を規定する内容となっており、今次会合ではその最終化が行われました。

（3）審議結果

我が国は、Approved Methodの対象エンジンを特定するために、エンジンの定格回転数、定格出力等の情報が必要であること、また、必要に応じてエンジン製造者の助言を求めつつも、最終的には当該エンジンを搭載する船舶の船籍国主管庁がApproved Methodの適用／非適用の判断を行うべきとする主張をこれまで行ってきました。審議の結果、我が国のこの主張に沿った内容でガイドライン案が最終化されました。このガイドライン案は今年3月末に開催されるMEPC66において採択される予定です。

3. その他

昨年5月のMEPC65で、不要となった調理油を機関室の油性残留物（スラッジ）・タンクを通じて排出することを認めるマルポール条約の統一解釈案が提案され、今次会合で審議されることとなっていました。

今次会合での審議の結果、調理油をスラッジ・タンクを通じて排出することの是非に関し賛否が分かれ、次回会合に向けて関心国で引き続き検討することとなりました。

以上