

平成 27 年 5 月 18 日
総合政策局 海洋政策課
海事局 海洋・環境政策課

国際海事機関（IMO）第 68 回海洋環境保護委員会（MEPC68）の開催結果

【主要事項】

（GHG・大気汚染）

- ・ 荒天時等における EEDI 適用船舶の安全確保のための「最低出力ガイドライン（暫定版）」に関し、基準を強化する案が採択されました。
- ・ 国際海運からの GHG 排出削減対策として検討されている「燃費報告制度」に関し、適用対象船舶（総トン数 5000 トン以上の国際航海に従事する船舶）等の具体的な内容に関する審議が進展しました。
- ・ 燃料油硫黄分規制強化（現行の 3.5% を 0.5% に変更）の開始時期（2020 年又は 2025 年）を決定するための今後の調査方法に関して合意されました。

（バラスト水条約）

- ・ バラスト水処理設備を先行搭載した船主が、今後のガイドラインの改正等により不利益を被ることがないようにする方向性について合意されました。

（極海コード）

- ・ 極海コードの環境要件関係部分を採択し安全関係部分と併せて、2017 年 1 月 1 日に発効する予定となりました。

（2016 年の副議長）

- ・ 2016 年の MEPC 副議長に（一財）日本船舶技術研究協会の齋藤英明氏が選出されました。

IMO 第 68 回海洋環境保護委員会（MEPC68）が 5 月 11 日から 15 日まで IMO 本部（ロンドン）で開催され、日本からは国土交通省、外務省、環境省、（研）海上技術安全研究所、（一財）日本船舶技術研究協会等からなる代表団が出席しました。

主な審議事項の背景・経緯及び審議結果は以下のとおりです。

1. 船舶の温室効果ガス（GHG）排出削減対策

（1）エネルギー効率設計指標（EEDI）

エネルギー効率設計指標（EEDI）及びエネルギー効率管理計画（SEEMP）を義務化する MARPOL 条約附属書 VI 改正が、2013 年 1 月 1 日から発効しています。

（ア）最低出力ガイドライン

①背景・経緯

船舶が荒天条件下において一定の保針性能を保つために必要な推進力を有して

いるか否かを判定するため、「暫定最低出力ガイドライン」が策定され、EEDI規制が適用される一部の船舶に適用されています。

前回会合で、ギリシャから「暫定最低出力ガイドライン」の大幅な強化が提案されましたが、日本等が早急な改正に反対した結果、暫定ガイドラインの強化は見送られ、今次会合で再度審議されることとなっていました。

②審議結果

今次会合では、日本の主張が反映され、暫定ガイドラインのうち、Level 1（船舶の載貨重量トン数から要求出力を求める簡易な方法）の改正に合意する一方、Level 2（模型試験の結果等から要求出力を求める詳細な方法）については、現在欧州や日本で実施されている学術的な調査研究の成果が得られるまでは改正せず、そのまま適用することが合意されました。

（イ）海上試運転の実施・解析法

①背景・経緯

EEDI規制では、海上試運転において、EEDIを最終的に確定することが求められており、EEDI検査・認証ガイドラインにおいて、ISO 15016（2002年版）等を海上試運転の実施・解析法等として使用することが記載されています。この実施・解析法を巡り、我が国の造船所が従来使用していた当該ISO 15016には技術的な問題点が存在するとの理由から、代わりに国際試験水槽会議（ITTC）が2012年に策定した手法を用いるべきとの意見が出されていました。これを踏まえ、ISOにおいて、ISO 15016の改正作業が日本主導で行われた結果、本年4月に改訂版ISO 15016（2015年版）が発行されました。

②審議結果

今次会合では、EEDI検査・認証ガイドラインにおいて、当該改訂版ISO 15016を海上試運転の際に使用すべき実施・解析法として引用するよう改正することに関し、我が国から欧米主要国と共同で提案文書を提出していたところ、審議の結果、当該提案のとおり改正することが合意されました。この改正により、本年9月1日以降に海上試運転を行う船舶については、旧版ISO 15016（2002年版）ではなく改訂版ISO 15016（2015年版）を使用することになりました。

（ウ）EEDIレビュー

①背景・経緯

EEDI規制値については、今後段階的に強化することとされており、EEDI規制値のフェーズ2（2020～2025年。フェーズ0（2013～2014年）に比べて20%強化）以降の実施に際しては、省エネ技術の開発状況をレビューした上で、これらを行うこととされています。前回MEPC67において、日本をコーディネータとする会期間通信会合（レスポンスグループ）を設置し、レビュー作業を開始しているところです。

②審議結果

今次会合では、日本から会期間会合によるレビュー作業の途中経過を報告し、承認されました。

EEDI規制値は、我が国の造船・船用工業の世界トップレベルの優れた省エネ技術をベースに合意されたものであり、適確な実施が我が国海事産業の国際競争力強化に資するものと考えています。このため、我が国としては、引き続きEEDIレビ

ューを積極的に主導していきたいと考えています。

(2) 燃費報告制度

①背景・経緯

国際海運から排出されるGHGの削減に経済的インセンティブを与えるための燃料油課金や排出権取引等の経済的手法（MBM）については、MEPC57（2008年3月）以降、我が国を含む各国から様々な案が提案されましたが、審議は停滞しています。一方、日米欧等の先進国の主導で、既存船を含む船舶の更なるエネルギー効率改善を目指し、船舶の実燃費データを収集・報告する「燃費報告制度」導入について、昨年4月開催のMEPC66から本格的に審議が開始されています。

②審議結果

今次会合では、コレスポンデンスグループでの審議結果をもとに、燃費報告制度の対象船舶、旗国政府及び船舶の役割、船舶が報告すべきデータや報告時期などを規定した燃費報告制度の案を作成しました。また、報告すべきデータ項目の詳細やデータの機密性確保等の詳細な論点を検討するため、日本を議長とする中間会合を開催することとなりました。

(3) 船舶からの温室効果ガスの削減

①背景・経緯

気候変動枠組条約京都議定書では、国際海運からのGHG排出に関しては、国ごとの排出削減量の対象に含めず、専門的知見を有するIMOで排出削減策を追求することとされています。これを受け、IMOでは、これまでに個々の船舶のエネルギー効率を向上するEEDI規制を導入してきました。今次会合においては、IMO事務局からUNFCCCの動向に関する報告があるとともに、マーシャル諸島から、IMOが国際海運における排出削減目標を設定する提案が提出されました。

②審議結果

国際海運からのGHG排出削減に関しては、IMOがこれまで取り組んできたエネルギー効率の改善をさらに進めていくべきである旨を、UNFCCCの関連で日本から主張しました。また、マーシャル諸島提案に関しては、現在IMOで審議を進めている燃費報告制度に注力するとの見解で一致した一方、マーシャル諸島提案についての具体的な結果は今次会合では得られませんでした。

2. 船舶バラスト水規制管理条約関係

船舶のバラスト水による生物移動に伴う海洋環境への悪影響を防止するため、2004年2月にIMOにおいて「船舶バラスト水規制管理条約」（以下「条約」）が採択されています。

本条約は、30か国が締結し、締約国の商船船腹量が世界全体の35%に到達した日の1年後に発効することとなっており、現在、44カ国が締結し、締約国の商船船腹量は32.86%となっております。

関水康司IMO事務局長は、会合の冒頭、同条約の未締結国に対し、早期締結を呼びかけました。我が国も主要未締結国に対し、早期締結を働きかけました。

(1) 活性物質を使用するバラスト水処理設備の承認

①背景・経緯

条約では、バラスト水中のプランクトン及び菌を殺滅するために活性物質（化学薬品等）を使用するバラスト水処理設備にあっては、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

活性物質を使用するバラスト水処理設備について、今次会合では5件に対して基本承認が、1件に対して最終承認が付与されました。承認が与えられた処理設備は以下のとおりです。

	承認が与えられたバラスト水処理設備	申請国
基本承認	NK-CI BlueBallast System	韓国
	ECS-HYCHLOR™ System	韓国
	ECS-HYCHEM™ System	韓国
	ECS-HYBRID™ System	韓国
	Varuna Ballast Water Treatment System	シンガポール
最終承認	Ecomarine-EC Ballast Water Management System	日本

(2) 処理設備を先行搭載した船主の保護

①背景・経緯

前回会合（MEPC 67）において、国際海運団体から、バラスト水処理設備の試験方法の強化等が提案され、

(イ) 処理設備の試験方法に係るガイドラインの見直しを開始すること

(ロ) 上記レビューの結果、ガイドラインを改正することとなった場合、改正前のガイドラインに基づき承認された処理設備を搭載した船主を罰すべきではないこと

等の内容を盛り込んだ決議が採択されました。

②審議結果

今次会合では、処理設備の試験方法に係るガイドラインの見直しの他、先行して処理設備を搭載した船主が今後のガイドラインの改正等により不利益を被ることないようにする保護策の検討等が行われました。

処理設備の試験方法に係るガイドラインの見直しに関しては、前回 MEPC67 で設置されたコレスポンデンスグループでの審議状況を確認し、今後、更なる検討が必要な項目、各国等に試験データ等の情報提供を要請する項目について整理を行った上で、今後もコレスポンデンスグループにて議論を継続していくことに合意しました。

船主の保護策の検討に関しては、MEPC67 で採択された決議の内容を踏まえ、

(イ) 現行のガイドラインに基づき主管庁に承認された処理設備を先行して搭載している船舶に対し、今後、ガイドラインが改正されても、改正ガイドラインに基づき承認された処理設備に積み替えることを要求しないこと

(ロ) 船主が、現行のガイドラインに基づき承認された処理設備を適切にメンテナンスし、稼働しているにもかかわらず、条約が定める基準値以上のバラスト水が排出されていることが確認された場合、当該船舶に対し、拘留等の処罰

を行わないこと
等に合意するとともに

(ハ) 条約発効後、2～3年間実施することが決定されているサンプリング・分析方法に関する検証のための試行期間に、処理設備の稼働やサンプリングの実施等の経験を蓄積する期間も追加し、必要な期間継続すること

(ニ) 基準値以上の排出が確認された場合の緊急対処方策について検討を行うこと

(ホ) 基準値以上の排出の可否について、検討を行うこと

等を内容とする条約の発効・実施に向けた今後の作業計画を策定しました。

(3) 処理設備の搭載適用時期見直しに関する条約改正

①背景・経緯

世界的にバラスト水処理設備の搭載が進んでいないことに鑑み、条約の円滑な実施に向け、我が国主導のもと、現存船の処理設備の搭載期限を、条約発効日から、最大5年間の搭載期限延長を定める等を内容とする決議が、第28回IMO総会にて採択されました。同決議は、条約発効後速やかに、決議の内容を踏まえた条約改正を行うことを勧告しております。

②審議結果

今次会合では、我が国主導のもと、総会決議を踏まえた条約改正案をとりまとめ、MEPC69において、法律面から更なる検討を行うことに合意しました。

3. 船舶からの硫黄酸化物(SO_x)削減対策

(1) 背景・経緯

MARPOL条約附属書VI第14規則において、船舶の燃料油中の硫黄分濃度を規制することで、船舶から排出されるSO_x排出抑制が図られています。現在、一般海域で使用する船舶燃料油の硫黄分濃度は3.5重量%以下とすることが義務付けられています。この規制を段階的に強化し、2020年には0.5重量%以下とすることが同規則で規定されています。一方、2020年において強化された規制に適合する燃料油が十分に供給されるかについて、2018年までにレビューを行い、その結果によっては規制強化時期を2020年から2025年に延長することとされています。

(2) 審議結果

今次会合では、レビューの方法及びスケジュールが合意され、この方法に基づく規制適合燃料油の需給予測調査が行われることになり、2016年秋に開催予定のMEPC70に調査結果が報告されることになりました。

4. 極海コードの策定

(1) 背景・経緯

極海域における船舶の一層の安全・環境対策を講じるため、海上人命安全条約(SOLAS条約)及びMARPOL条約に上乗せして課すべき義務的要件を規定した極海コードの作成が行われています。極海コードは安全要件(Part I)及び環境要件(Part II)で構成されており、MEPCではPart IIの審議が行われています。

(2) 審議結果

今次会合では、極海コードPart II及び同コードを義務化するためのMARPOL条約各附属書の改正案を採択しました。MSC（海上安全委員会）で既に採択されているPart Iと合わせ、2017年1月1日に発効する予定です。

なお、極海コードPart IIの構成及び主な内容は以下のとおりです。

極海コードの構成		対応する MARPOL 条約附属書	主な内容
Part II-A (義務)	第1章 油	附属書 I	極海域における油の排出を原則禁止
	第2章 有害液体物質	附属書 II	極海域における有害液体物質の排出を原則禁止
	第3章 容器収納有害物質	附属書 III	空白（上乘せ規制なし）
	第4章 汚水	附属書 IV	極海域における汚水の排出許容条件厳格化
	第5章 廃物	附属書 V	極海域における廃物の排出許容条件厳格化
Part II-B (勧告)	・ Part II-A 各章に関する追加の勧告（生分解性潤滑油の使用等） ・ バラスト水管理、船体への生物付着抑制措置等、MARPOL 条約でカバーしていない海洋環境保護に関する勧告		

5. シップリサイクル

(1) 背景・経緯

2009年5月に「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、未発効）が採択され、その後、MEPCにおいてはシップリサイクル条約に付随する6つのガイドラインが採択されました。

これらのガイドラインのうち「有害物質インベントリ作成ガイドライン」において定められている有害物質インベントリに記載すべき物質に係る閾値及び適用除外について検討が行われています。

(2) 審議結果

今次会合では、MEPC下部のPPR小委員会（汚染防止・対応小委員会）で最終化された有害物質インベントリ作成ガイドライン改正案の審議を行い、原案のとおり同ガイドラインを採択しました。

6. その他

2016年の議長、副議長の選出が行われ、（一財）日本船舶技術研究協会の斎藤英明 基準・規格グループ長を2016年の副議長に選出することが全会一致で決定されました。

以上

<問合せ先>

代表 03-5253-8111

総合政策局 海洋政策課 海洋政策渉外官 上田（3、4 関係）内線 24362

直通: 03-5253-8266 FAX: 03-5253-1549

海事局 海洋・環境政策課 環境渉外室長 石原（全般） 内線 43921

環境政策推進官 北林（1 関係） 内線 43922

専門官 深石（2、4、5 関係） 内線 43923

直通: 03-5253-8636 FAX: 03-5253-1644