

## **国際海事機関（IMO）第66回海洋環境保護委員会（MEPC66）の開催結果**

- ・ 船舶からの窒素酸化物（NOx）排出規制の強化時期に関し、2016年1月1日から実施することを決定。
- ・ 船舶からの温室効果ガス（GHG）排出削減に関し、就航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について本格的に審議を開始し、本制度の検討を進めていくことに合意。
- ・ 2015年9月から新造船のエネルギー効率設計指標（EEDI）規制の適用を自動車運搬船、RORO旅客船、RORO貨物船、クルーズ船に拡大することが決定。
- ・ LNG 運搬船や冷凍運搬船のEEDIの計算方法に関し、日本提案を採用することに合意。
- ・ 国内メーカー開発のバラスト水処理装置（BWMS）がIMOの承認を取得。
- ・ 極海コードの審議が、次回MEPC67での最終化に向けて前進。

IMO第66回海洋環境保護委員会（MEPC66）が3月31日から4月4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、（独）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通りです。

### **1. 船舶からの窒素酸化物（NOx）削減対策**

#### **（1）背景・経緯**

MARPOL 条約附属書VIにおいて、船舶からの窒素酸化物（NOx）排出削減の段階的導入が規定されており、3次規制の導入について審議されています。

昨年5月に行われたMEPC65では、日米欧等の14か国が、3次規制の開始時期に関し当初予定どおり2016年を維持すべき旨を主張しましたが、開始時期を少なくとも5年延期すべきことを旨としたロシア提案が多く の国から支持を集め、3次規制開始時期を5年延期して2021年とする条約改正案が承認（approve）され、条約改正の最終決定となる採択（adopt）の審議が、今次会合で行われることとなっていました。

我が国は、米国・カナダ・ドイツ・デンマークとともに当初予定の2016年からの規制導入維持（ただし、24m以上の大型ヨットは2021年からの適用）を求める共同提案を提出していました。

#### **（2）審議結果**

今次会合では、日本等の共同提案が圧倒的多数の支持を受けました。その上で、全会一致

による採択を望む声が多くあり、条約締約国による交渉の結果、①既に指定されている北米及び米国カリブ海の排出規制海域（ECA）では2016年1月1日以後に建造される船舶からの適用、②将来設定されるECAではその設定日以後の指定する日以後に建造される船舶からの適用、③24m以上の大型ヨットについては2021年まで適用猶予とする改正案が全会一致で採択されました。

## 2. 船舶の温室効果ガス（GHG）削減対策

### （1）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、日米欧等の先進国は、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」導入の検討を前回MEPC65に提案し、今次会合から本格的に審議を開始することが合意されていました。

#### ②審議結果

今次会合では、日米欧等の共同提案に基づき、本制度構築に係る具体的な議論が開始されました。具体的には、報告する対象船舶、報告すべき項目、旗国の果たすべき役割などの本制度構築の上で検討すべき要素や、実燃費を評価する際の指標等について議論されました。途上国の一部から拙速な議論を避けるべきとの意見がありましたが、本制度を更に検討していくことに多くの支持が集まり、会期間通信会合（CG）を設置して、今後詳細な検討を進めていくことに合意しました。

### （2）エネルギー効率設計指標（EEDI）

#### ①背景・経緯

MEPC62（2011年7月）で、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改正案が採択され、2013年1月1日から発効しています。現在は、EEDI規制対象船種の拡大、それに対応するためのガイドラインの改正が行われています。

#### ②審議結果

##### （ア）EEDI規制対象船種拡大の条約改正案の採択

LNG運搬船のうち特殊な推進方式（電気推進システム及び蒸気タービン）を採用しているもの、自動車運搬船、RORO旅客船、RORO貨物船及びクルーズ船は、現在、EEDI規制の対象外とされていますが、2015年9月1日以降はこれらにも同規制を適用するためのMARPOL条約附属書VIの改正案が採択されました。

##### （イ）特殊な推進方式を採用しているLNG運搬船にEEDI規制を適用するためのガイドライン改正

特殊な推進方式を採用しているLNG運搬船のEEDI値の具体的計算方法についてほぼ日本の提案どおり合意されました。その合意を取り入れたEEDI計算ガイドラインの改正は今次会合で最終化・採択されました。

(ウ) 氷海域を航行する冷凍運搬船のEEDI計算に用いる補正係数を設定するためのガイドライン改正

氷海域を航行する船舶に対しては、当該海域以外の海域のみを航行する船舶に比して、鋼板重量や推進力の増加が必要なため、タンカーやバルクキャリア等特定の船種について係数が設定されています。しかしながら、冷凍運搬船にはその補正係数が設定されていませんでした。今次会合では、日本が提案した補正係数の案が多くの国の支持を得て、今次会合で最終化・採択されたEEDI計算ガイドラインの改正に採り入れられました。

(エ) 最低出力ガイドライン

EEDI規制では、燃費規制値を満足しつつ、荒天下における操船性を維持するための船舶機関の最低出力を確保することが求められており、現在のPhase0期間（2013年1月1日～2014年12月31日）においては、20,000DWT以上のタンカー等に「暫定最低出力ガイドライン」が適用されています。今次会合では、Phase1期間（2015年1月1日～2019年12月31日）中20,000DWT未満のタンカー等への「暫定最低出力ガイドライン」の適用について審議され、当該ガイドラインをそのまま適用した場合に不合理が生じる懸念があること、及び代替のガイドラインを検討中であることから、Phase1期間は引き続きこれらの小型船を適用対象外とするというオランダの提案が、日本を含む多数の国から支持を集め合意されました。

### (3) 技術移転・協力

#### ①背景・経緯

前回MEPC65で、MARPOL条約附属書VIに基づく燃費規制の実施に関する技術協力・移転を促進するための決議が採択されたことを受け、今次会合において技術移転の促進のための特別作業部会の設置が提案されていました。

#### ②審議結果

この提案を受け、今次会合では本特別作業部会が設置され、技術移転・協力のための具体的な活動（調査、会合等）及びスケジュールを定めた作業計画を作成し、MEPC69（2016年春）までに委員会にその成果を報告することに合意されました。

## 3. 船舶バラスト水規制管理条約関係

### (1) 背景・経緯

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」が採択されました。同条約では、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BWMSI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BWMSの承認について、今次会合では4件に対して基本承認が、2件に対して最終承認が付与されました。承認を与えられたシステムは以下のとおりです。

	承認を与えられたBWMS	申請国
基本承認	ATPS-BLUESys Ballast Water Management System	日本
	Ecomarine-EC Ballast Water Management System	日本
	KURITA™ Ballast Water Management System	日本
	ECOLCELL BTs Ballast Water Management System	イタリア
最終承認	Ballast Water Management System with PERACLEAN® Ocean (SKY-SYSTEM®)	日本
	Evonik Ballast Water Treatment System with PERACLEAN® Ocean	ドイツ

## 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、SOLAS条約及びMARPOL条約に上乘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、設計・建造小委員会(SDC)において行われています。

### (2) 審議結果

今次会合では、コード案のうち環境要件(Part II)及びMARPOL条約各附属書における極海コード義務化の方法に係る審議が進展しました。今後、詳細な規定を審議するため会期間通信会合(CG)を設置し、本年10月のMEPC67での最終化に向けて引き続き審議を行っていくこととなりました。

## 5. 船舶からの硫黄酸化物(SOx)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SOx排出抑制が図られています。現行、一般海域で使用する船舶燃料油の硫黄分濃度は3.5質量%以下とすることが義務付けられていますが、この規制を段階的に強化し、2020年には0.5質量%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年に延期することとされています。

## (2) 審議結果

今次会合では、レビューの開始時期に関し審議が行われました。その結果、レビューの方法等について会期間通信会合（CG）を設置して関心国で審議を行い、MEPC68（2015年5月開催予定）に報告することが合意されました。

## 6. その他（MARPOL 条約附属書改正等）

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ました。

- ①IMO 条約類の実施に係る加盟国監査の義務化に伴うMARPOL条約各附属書の改正
- ②タンカーに対する復原性計算機の備え付け義務に関するMARPOL条約附属書Iの改正
- ③NOx 1次規制に適合するためのエンジンの改造に係るガイドライン
- ④水中騒音低減ガイドライン

以上