

平成 30 年 2 月 13 日
 総合政策局 海洋政策課
 海事局 海洋・環境政策課

2020 年船舶 SOx 規制の統一的な実施のためのガイドライン策定に着手 ～ 国際海事機関 第 5 回汚染防止・対応小委員会の審議結果について ～

国際海事機関（IMO）は、第 5 回汚染防止・対応小委員会（PPR5）を、平成 30 年 2 月 5 日から 9 日まで英国ロンドンで開催しました。今次会合では、2020 年から船舶の燃料油硫黄分濃度規制（SOx 規制）が強化されることを受け、当該規制の確実な実施を図るため、我が国の提案等を盛り込んだ統一的なガイドラインの策定に向けた審議を本格開始しました。

今次会合の主な審議内容は以下の通りです。

1. SOx規制の統一的な実施方策

船舶からの排気ガス中の硫黄酸化物（SOx）や粒子状物質（PM）による人の健康や環境への悪影響を低減するため、海洋汚染防止条約（MARPOL条約）により、燃料油中の硫黄分濃度が世界的に規制されています（SOx規制）。さらに、この規制値は、2020年1月以降、現行の3.50%以下から0.50%以下に強化されることが決まっています。一方、基準に適合しない安価な高硫黄燃料油を使用するなど同規制が遵守されない場合、外航海運の競争条件が不当に歪められることが懸念されています。このため、IMOでは、今次会合より、SOx規制の統一的な実施方策に関する審議が本格的に開始されました。

各国の主な提案

日本	高硫黄燃料油を不正使用させないための制限や、各国間での不正情報の共有等を盛り込んだガイドラインの策定を提案。
欧州諸国	外国船舶に対する燃料油の検査方法の明確化や、排出ガス洗浄装置の一時的な不具合への対応方策等を提案。
国際海運団体	高硫黄燃料油を使用目的で船舶に搭載してはならないことの明確化、硫黄分濃度の分析手法（計測誤差の取り扱い）の国際統一化を提案。

審議の結果、我が国の提案を含むSOx規制の統一的な実施のためのガイドラインを2019年夏までに策定することが合意されました。さらに、本年7月9日～13日に、同ガイドラインの策定に向けた集中審議を行うための中間会合を開催することが合意されました。（詳細は別紙1をご参照ください。）

また、スクラバー搭載船等を除き基準を上回る高硫黄燃料油を使用目的で船舶に搭載してはならないことの明確化については、条約の規定内容の見直しとなることから、本年4月の第72回海洋環境保護委員会（MEPC72）に検討を要請することとなりました。（改正は2020年以降の見込み。）

2. その他

国際海運から排出されるブラックカーボン（燃焼で発生する黒いすす）が北極海域に与える影響、窒素酸化物（NOx）排出規制や排出ガス洗浄装置等に関する検査方法の見直し、船底防汚塗料に含まれる禁止物質の追加などが審議されました。（詳細は別紙2をご参照ください。）

<問合せ先> 代表 03-5253-8111

総合政策局 海洋政策課 井上

内線:24362

直通:03-5253-8266

FAX:03-5253-1549

海事局 海洋・環境政策課 岩城、谷倉

内線:43923、43927

直通:03-5253-8636

FAX :03-5253-1644

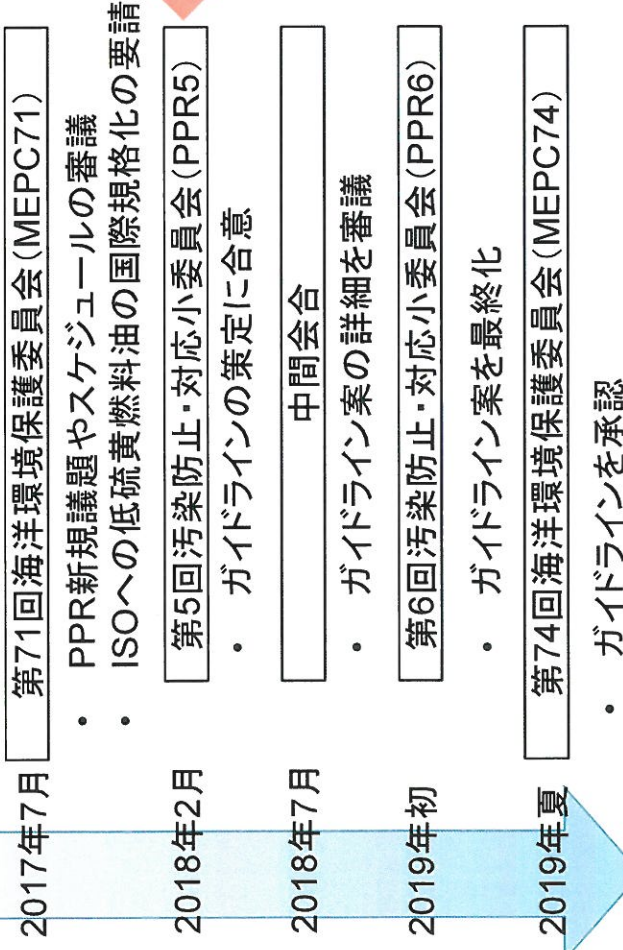
SOx排出規制の統一の実施に向けた国際的な対策

別紙1

- 2020年より開始されるSOx排出規制強化において、基準に適合しない安価な高硫黄燃料油を使用するなどの不正行為が横行した場合、公正な国際競争が求められる外航海運において、適正にルールを守る事業者との間で不当に競争条件が歪められることが懸念されている。このため、国際海事機関(IMO)において、SOx排出規制の統一の実施方策や低硫黄燃料油の国際規格化が議論されている。
- 2018年2月の第5回汚染防止・対応小委員会(PPR5)では、SOx排出規制の統一の実施方策に関する審議を本格開始。我が国提案を盛り込んだ、**統一的なガイドラインを2019年までに策定**することが合意された。

INTERNATIONAL
MARITIME
ORGANIZATION

IMOの検討スケジュール

日本
提案

日本の基本方針

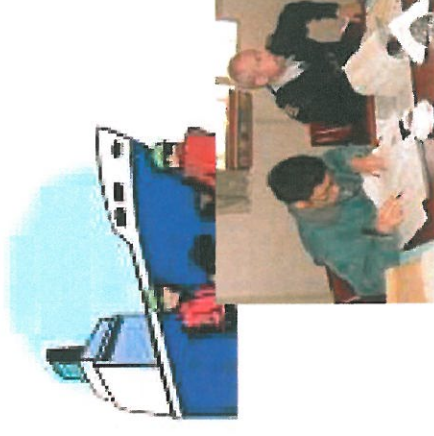
1. 実効性のある対策を設ける
 - ✓ マルポール条約に基づく検査の枠組を活用。
 - ✓ IMOのネットワークを活用し、不正情報を共有。
2. 業界に過度な負担を課さない
 - ✓ サンプリング等で不当な遅延を生じさせない。
 - ✓ 正当な理由なく高硫黄燃料油を使用しようとする船舶に対してのみ重点的に検査を実施。
3. 日本がガイドライン策定を主導
 - ✓ 日本がガイドラインの骨子・素案を提示し、議論の土台に。

1. 目的

- ✓ 燃料油環境規制の確実な実施による公正な国際競争条件の確立のために、関係国政府に適切な不正対策を促すこと。

2. 旗国に推奨される不正対策

- ✓ 高硫黄燃料油を不正使用させないための制限
 - スクラバーの搭載とその適切な使用、その他主管庁が認める場合に限定。
- ✓ 自国籍船に対する検査と認証
 - 条約に基づく定期検査で上記の条件をチェック。



3. 寄港国に推奨される不正対策

- ✓ 外国船舶に対する検査(PSC)
 - 条約に基づく立入検査で書類をチェック。疑わしい場合には燃料油サンプリングも。
- ✓ 不正発覚後の通報・情報共有
 - 旗国への通報に加え、IMOやPSCの地域協力のネットワークを活用して多国間で不正情報を共有。

※ただし、不当な遅延を要さないことを条件とする。

4. 燃料供給者所在国に推奨される不正対策

- ✓ 供給燃料の適正化
 - 燃料供給者に対してIAPP検査証書に記載された以外の燃料油を販売しないよう指導。 など

◆ 国際海運からのブラックカーボン排出が北極海域に与える影響

【経緯】

船舶から排出されるブラックカーボン(燃烧で発生する黒いすす)が北極域の環境に与える影響の実態を把握するため、PPRで検討が続けられています。また、我が国(※)を含め各国が調査研究を実施しており、PPRで研究結果の情報共有が行われています。

(※)(国研)海上・港湾・航空研究所 海上技術安全研究所が実施

【審議結果】

各国が調査研究を実施して蓄積したデータをIMOに報告するための報告様式が最終化されました。また、データ収集のための計測方法を3つに特定しました。今後、同様式・方法により、データ収集と検証を進めることとなりました。

◆ NOx規制における複数の運転モードの取扱い

【経緯】

電子制御エンジンは、負荷に応じて複数の運転モードを設定することで燃費改善等の効果が得られる一方、試験時と異なるモードで運転することによりNOx規制の抜け穴につながる可能性が指摘されています。このため、複数の運転モードの使用の可否について各国で意見が分かれています。

【審議結果】

複数の運転モードの使用の可否を明確化するため、改めて新たな議題を立てるようMEPCに勧告することとなりました。

◆ 排出ガス洗浄装置(スクラバー)ガイドラインの明確化

【経緯】

2020年1月から強化される燃料油硫黄分濃度規制への対応手段として、①低硫黄燃料油の使用、②スクラバーの使用、③液化天然ガス(LNG)燃料の使用が想定されています。このうち、スクラバーについては、IMOが定めるガイドラインにおいて、検査の方法等が定められています。

【審議結果】

同ガイドラインの用語の明確化や、我が国が提案した、洗浄水のpH計に関する規格の追加(一般的なpH計で使用されている複合電極に対応した規格を追加)について審議されましたが、引き続き、メーカベースでの意見交換(コレスポンデンスグループ)を行い、PPR6に報告することとなりました。

◆ 船底防汚塗料に含まれる禁止物質の追加

【経緯】

船底に使用される防汚塗料は、2001年に採択された有害防汚方法規制条約(AFS 条約)により、TBT(トリブチルスズ)などの有機スズ化合物の使用が禁止されています。昨年7月のMEPC71において、AFS条約に基づく禁止物質に、新たにシブトリン(通称イルガロール)を追加することが提案されました。これを受け、AFS条約の改正プロセスの一環として、シブトリンが環境に与える影響などの技術的検討を行う「初期レビュー」をPPRで実施することとなりました。

【審議結果】

初期レビューを完了し、シブトリンの有害性が確認されました。これを受け、MEPCに対し、より広範な観点からの検討を行う「包括的レビュー」の実施を勧告しました。