

平成 24 年 10 月 9 日  
総合政策局海洋政策課

## 国際海事機関(IMO)第64回海洋環境保護委員会(MEPC64)の開催結果

IMO 第 64 回海洋環境保護委員会(MEPC64)が 10 月 1 日から 5 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、我が国が策定を主導していた実海域における燃費測定のための暫定ガイドラインが承認されるとともに、LNG 運搬船や自動車運搬船への燃費規制適用拡大について我が国提案をベースに議論を進めていくこととなりました。

また、バラスト水処理装置の搭載時期に関する IMO 総会決議を我が国が主導して起草することが合意されました。

さらに、シップリサイクル条約の実施に必要なガイドラインのうち、最後の2つの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。

### 1. 船舶からの温室効果ガス(GHG)削減対策

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、CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 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、CO<sub>2</sub> 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、エネルギー効率設計指標(EEDI:Energy Efficiency Design Index)及び船舶エネルギー効率マネジメントプラン(SEEMP: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ました。これらの義務化については 2013 年 1 月より開始することとなり、これにより、国際海運分野に初めて CO<sub>2</sub> 排出規制が導入されます。

今次会合では、実海域における船舶の燃費を計算するためのガイドライン(fw ガイドライン)、LNG 運搬船や自動車運搬船への EEDI 規制適用拡大、荒天下での操船を確保するための最低出力を算定するためのガイドライン(最低出力ガイドライン)の検討等が行われました。

##### (イ) 審議結果

##### ・実海域における船舶の燃費を計算するためのガイドライン(fw ガイドライン)

EEDI 規制は静穏海面状態における船舶の燃費値を活用する規制体系ですが、現実の海象条件では波風の影響を受け船舶の燃費値は悪化します。我が国は、このような実海域における船舶の燃費を計算するためのガイドライン(fw ガイドライン)の提案を行ってまいりました。

今次会合において、fw ガイドラインは多くの国からの支持を得て、IMO 暫定ガイドラインとして承認されました。今後、実海域状態により即した燃費値計算の普及浸透が期待されます。

#### ・LNG 運搬船及び自動車運搬船等への燃費規制適用拡大

蒸気タービンや電気推進システムを採用した LNG 運搬船や、自動車運搬船等は EEDI 規制の対象外とされていますが、これらの船舶について、2014 年の規制枠組み合意を目指し、今次会合から本格的議論が開始されました。我が国は、これらの船舶の燃費計算方法や将来の削減目標値等の提案を行っていました。

今次会合において、これら船舶に関する我が国提案は幅広い支持を集め、我が国提案を中心に議論を進めていくこととなりました。

#### ・最低出力ガイドライン

船舶の燃費向上の方策として一般的なものに、搭載エンジンの小型化が挙げられます。しかしながら、燃費向上を追求しすぎるあまりに超小型のエンジンを搭載した場合、荒天下において船舶が漂流し、衝突・座礁事故が発生してしまう危険性があります。そこで、IMO では荒天下での操船を確保するための最低出力を算定するためのガイドライン(最低出力ガイドライン)の検討を行っていました。

今次会合では、十分な審議時間がなく、この最低出力ガイドラインの最終化には至りませんでした。今次会合の議論をベースに、本年 11 月末に開催される第 91 回海上安全委員会(MSC91)において暫定ガイドラインを作成するとともに、並行して、コレスポネンス・グループ(E メールベースの会議グループ)において本ガイドラインの詳細検討を進めることとなりました。

#### ・コレスポネンス・グループの設置

上記最低出力ガイドラインのほか、革新的省エネルギー技術の効果測定ガイダンスの策定作業等を進めるため、コレスポネンス・グループを設置することが合意されました。我が国は、このコレスポネンス・グループのコーディネータ(調整役)を務め、引き続きこれらの議論を主導していくこととなります。

#### ・技術移転・技術協力決議

MARPOL 条約附属書 VI 改正案が採択された MEPC62 以後、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について議論が継続されています。今次会合においても、気候変動枠組条約(UNFCCC)の「共通だが差異ある責任(CBDR)」の原則の取扱い等に関する各国間の見解統一にまで至らず、次回 MEPC65 において引き続き議論を行うこととなりました。

## ② 経済的手法

### (ア) 背景・経緯

IMO では、船舶の効率改善を一層促進することを目指し、燃料油課金制度や排出量取引制度(ETS)などの経済的手法についても検討が行われています。我が国からは、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免除する制度)を提案しています。

### (イ) 審議結果

今次会合において、我が国は、我が国提案制度の条約条文案を提出しました。しかしながら、時間の制約により、我が国提案を含め、経済的手法に関する各提案等について詳細な審議は行われず、次回 MEPC65 において審議を継続することとなりました。

## 2. シップリサイクル条約関係

### (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」、「船舶リサイクル計画に関するガイドライン」、「船舶リサイクル施設に関するガイドライン」及び「船舶リサイクル施設の承認に関するガイドライン」の4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2つのガイドライン「検査と証書に関するガイドライン」<sup>※1</sup>及び「PSCに関するガイドライン」<sup>※2</sup>の審議が行われました。

### (2) 審議結果

審議の結果、「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2つのガイドラインがともに採択されました。これにより、条約に付随する6つのガイドライン全てが採択され、規制の枠組みが整いました。

また、有害物質インベントリ作成ガイドラインに掲げる有害物質の閾値及び適用除外に関しては、更なる検討が必要であることから、米国をコーディネータとしたレスポンス・グループにおいて検討することになりました。

## 3. 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。同条約では、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、バラスト水処理装置(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。

※1 「検査と証書に関するガイドライン」: 条約に基づく、主管庁による船舶に対する検査及び証書の発給に関する事項を定めた指針。

※2 「PSCに関するガイドライン」: 寄港国官庁が寄港船舶に対して行うポートステートコントロール(PSC)に関する事項を定めた指針。

**(2) 審議結果****① 活性物質を使用する BWMS の承認**

活性物質を使用する BWMS の承認について、今次会合では 5 件に対して基本承認が、また我が国から申請した JFE エンジニアリング(株)の「JFE BallastAce that makes use of NEO-CHLOR MARINE™」を含む 3 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	KTM-Ballast Water Management System	韓国
	Hamworthy Aquarius -EC BWMS	オランダ
	Ocean Doctor Ballast Water Management System	中国
	HS-BALLAST WATER MANAGEMENT SYSTEM	韓国
	GloEn-Saver Ballast Water Management System	韓国
最終承認	DESMI Ocean Guard Ballast Water Management System	デンマーク
	<b>JFE BallastAce that makes use of NEO-CHLOR MARINE™</b>	<b>日本</b>
	Smart Ballast BWMS	韓国

**② BWMS の搭載適用時期について**

前回 MEPC63 会合において、日本の提案を受け、各国に対し既存船への BWMS 搭載状況について報告することが要請されていました。これを受け、今次会合で各国から報告が行われましたが、世界的にも BWMS 搭載率が極めて低いことが判明しました。

このため、条約の円滑な実施のためには BWMS の搭載適用時期に関する検討が必要であるとの認識のもと、我が国がコーディネータを務めるコレスポンス・グループを立ち上げることが合意されました。コレスポンス・グループでは、BWMS 搭載時期に関する新たな取り扱いに関する IMO 総会決議の起草を中心に検討が進められる予定であり、検討結果は次回会合 (MEPC65) に報告され、次回総会 (2013 年) での決議採択が目指されています。

**③ その他**

PSC サンプリングガイドラインの整備、BWMS の型式承認の透明性の向上等について、引き続き議論を進めていくことが合意されました。

**4. MARPOL 条約附属書 V 関係 (貨物残渣の取扱い)****(1) 背景・経緯**

MEPC62 において、MARPOL 条約附属書 V 改正案が採択されました。その発効日 (2013 年 1 月 1 日) 以後は、船舶で発生した廃棄物の海洋への投棄は原則的に禁止されることとなります。ただし、貨物残渣等については一定の条件下で排出が認められており、このうち貨物残渣については、海洋環境に有

害でないものに限り、沿岸から 12 海里以上離れた海域でのみ排出が認められます。

貨物残渣の海洋環境への有害性は、①毒性(急性水生毒性、慢性水生毒性)があるもの、②長期の健康有害性(発がん性、生殖毒性等)があるもの、③プラスチック類で分類することとなります。このうち、②長期の健康有害性については、評価に時間を要するため、2013 年 1 月 1 日からの附属書Ⅴの適用が困難であることから、前回会合において適用延期のための回章を作成することが合意されました。

## (2) 審議結果

日本等からの回章案が承認されました。これにより、長期の健康有害性に関する評価ができない貨物残渣については、2013 年 1 月 1 日から 2014 年 12 月 31 日までの間は、海洋環境に有害なものとは分類されないこととなりました。また、船舶で発生した廃棄物については、各国が受入施設を確実に整備することが附属書Ⅴにおいて規定されていることから、当該規定の遵守を各国に要請する旨が追記されました。

## 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。

- ① IBC コード 17 章、18 章、19 章の改正案 (物質の修正)
- ② 汚水処理設備の排水基準及び汚水処理プラントの性能テストの実地に関するガイドライン (特別区域を航行する旅客船の汚水処理)

### <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 丸田 (4 関係) 内線 24362 直通 03-5253-8266 FAX 03-5253-1549
海事局船舶産業課国際業務室	国際業務室長 大坪 係長 大久保 (2 関係) 内線 43641 直通 03-5253-8634 FAX 03-5253-1644
安全基準課	国際基準調整官 斎藤 専門官 岡 (1、3 関係) 内線 43902 直通 03-5253-8636 FAX 03-5253-1644