

平成 26 年 10 月 20 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 67 回海洋環境保護委員会(MEPC67)の開催結果

### 【主要事項】

- ・我が国が船舶バラスト水規制管理条約を締結し、条約発効要件充足に向けて前進。また、同条約に係る PSC ガイドラインを採択。さらに、処理設備の稼働状況や試験方法等に係る諸課題について調査を実施すること等を決定。
- ・国際海運からの温室効果ガス（GHG）排出状況および将来予測に関する IMO 報告書を承認。
- ・船舶のエネルギー効率設計指標（EEDI）の段階的強化に関するレビューを我が国主導で行うことを決定。また、燃費報告制度の枠組み構築に関する審議が進展。
- ・極海コードの環境要件関係部分を最終化。

IMO 第 67 回海洋環境保護委員会（MEPC67）が 10 月 13 日から 17 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。

#### （1）我が国等の条約締結

我が国は、MEPC67 に先立つ 10 日（金）に、条約への加入書を関水康司 IMO 事務局長に寄託し、42 番目の締約国となりました。

会合の冒頭、我が国より、条約の早期発効に向け、未締約国に対し速やかに条約を締結するよう促す声明を発出しました。

また、14 日（火）にトルコが条約への加入書を寄託しました。この結果、条約締約国数は 43 か国、締約国の商船船腹量は世界の 32.54% に達し、条約の発効要件（締約国数 30 か国、締約国の商船船腹量 35%）充足に向け大きく前進しました。

#### （2）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1件に対して基本承認が、3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	ElysisGuard ballast water management system	シンガポール
最終承認	KURITA™ Ballast Water Management System	日本
	MARINOMATE™ Ballast Water Management System	韓国
	BlueZone™ Ballast Water Management System	韓国

### (3) PSC ガイドライン

#### ①背景・経緯

条約では、寄港国は、入港してきた外国籍船舶に対して、寄港国検査(PSC)により、条約への適合を確認できることが規定されています。

#### ②審議結果

今次会合において、PSCを四段階(証書等の確認→処理設備等の確認→バラスト水の簡易分析→バラスト水の詳細分析)にて実施すること等を定めたPSCガイドラインが採択されました。

### (4) 条約の早期発効に向けた措置

#### ①背景・経緯

前回会合(MEPC 66)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、IMOにおいて、処理設備の稼働状況や試験方法等に係る諸課題について調査することが合意され、具体的な調査内容についてMEPC67において審議することとなりました。

#### ②審議結果

今次会合において、具体的調査項目(船舶に搭載された処理設備が実運用において基準値を満足しない事例があるか等)及び調査スケジュール(MEPC68において中間報告、MEPC69において最終報告)が決定しました。

一方、国際海運団体から、再度、処理設備の試験方法の強化等が提案されたことを受け、

(イ) 処理設備の試験方法に係るガイドラインのレビューを開始すること

(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舶は、不利益を被るべきではないこと

等の内容を盛り込んだ決議が採択されました。

## 2. 船舶の温室効果ガス(GHG)排出削減対策

### (1) GHG スタディ

### ①背景・経緯

MEPC64において、IMOが2009年に実施した国際海運からの二酸化炭素排出調査（第2次IMO GHGスタディ）の更新が合意され、その作業が2013年から進められていました。

### ②審議結果

今次会合では、第3次IMO GHGスタディに係る報告書がIMO事務局から提出されました。報告書によれば、2012年時点の国際海運からの二酸化炭素排出量は8億トンで、世界全体の排出量に対して国際海運の占める割合は2.2%となっており、2050年の排出量の予測は、更なる対策を講じない場合には、12億トンから28億トンの間で推移するとされています。

審議の結果、委員会は、この報告書を承認し、刊行されることとなりました。

(参考) 国際海運からの二酸化炭素排出量

	直近	2050年
前回調査 (2009年)	2007年：8.7億トン (世界全体の2.7%)	16億トン (13～19億トン)
今回調査 (2014年)	2012年：8.0億トン (世界全体の2.2%)	12～28億トン

## (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、前回MEPC66から本格的に審議が開始されました。

### ②審議結果

今次会合では、前回MEPC66で設置された会期間通信会合（コレスポンドスグループ）での審議結果をもとに審議が行われ、船舶が報告すべきデータの種類や旗国の役割などを記載した燃費報告制度の枠組み概要に関する文書を作成しました。また、会期間通信会合を再設置することが合意され、さらに検討を深めていくことになりました。

## (3) 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) EEDIレビュー

#### ①背景・経緯

EEDI規制値については、今後4段階（フェーズ0～3）で強化することとされており、EEDI規制値のフェーズ2（20%削減）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。

## ②審議結果

今次会合では、我が国が欧米主要国と共同で提出した、レビューの開始の提案（具体的な検討事項、スケジュール等）がほぼ提案の通り合意されました。

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、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。

### （イ）最低出力ガイドライン

#### ①背景・経緯

EEDI規制が適用される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ガイドラインとして、フェーズ0期間（2013年1月1日～2014年12月31日）に適用される「暫定最低出力ガイドライン」がMEPC65で採択されています。

#### ②審議結果

今次会合では、ギリシャから、「暫定最低出力ガイドライン」の荒天条件の設定等が緩いとして、その強化を主張する提案が提出されました。これに対し、我が国等から、荒天条件等のみの部分的見直しではなく、全体見直しを行った上で新ガイドラインを検討すべきこと、その検討はフェーズ1期間（2015年1月1日～2019年12月31日）の開始までに終わることが困難であることから、フェーズ1期間は「暫定最低出力ガイドライン」を引き続き適用することを提案していたところ、提案のとおり合意されました。一方、MEPC68において、ギリシャ提案を再検討することになりました。

### （ウ）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海上試運転の解析法等について記載されています。この解析法を巡り、我が国の造船所が従来実施していたISO 15016（2002年版）ではなく、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てきていました。これを踏まえ、現在ISOにおいて、ISO 15016の改正作業が日本主導で行われています。

#### ②審議結果

今次会合では、現在改正作業中のISO15016が発行され次第、海上試運転の実施・解析法として使えるよう、EEDI検査・認証ガイドラインが改正されました。

## 3. 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最終化しました。 今後は、来年5月に開催予定のMEPC68での採

扱が見込まれ、MSC（海上安全委員会）で審議されている Part I と合わせ、2017 年 1 月の発効を目指して詰め作業を行っていくこととなります。

なお、現時点の極海コード 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)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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）</li> <li>・ 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</li> </ul>		

#### 4. 船舶燃料油の品質

##### (1) 背景・経緯

MARPOL 条約附属書 VI において、船舶で使用する燃料油の品質（硫黄分濃度制限、無機酸含有禁止等）が規定されています。規制に適合しない燃料油の使用は、環境への影響のみならず、エンジントラブル等安全な航行にも影響を及ぼしうることから、規制に適合した燃料油の船舶への供給が確実にされるための方策について審議が行われています。

##### (2) 審議結果

今次会合では、船舶に供給される燃料油の規制適合を確実にするための方策を定めたガイダンス作成、及び現行の MARPOL 条約の関係規定の妥当性検討のため、会期間通信会合（コレスポネンスグループ）を設置し、次回 MEPC68 に向けて検討を進めていくことになりました。

#### 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、会議時間の制約により、全ての文書が MEPC 下部の PPR 小委員会（汚染防止・対応小委員会）に送られ、来年 1 月に予定されている PPR2 において有害物質インベントリ作成ガイドライン改正案の最終化に向けた審議が行われることになりました。

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 北林（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 斎藤（全般） 内線 43921

専門官 深石（1、3、5 関係） 内線 43923

係長 山根（2 関係） 内線 43926

直通:03-5253-8636 FAX: 03-5253-1644