

国際海事機関（IMO）海洋環境保護委員会第 74 回会合（MEPC 74）

主な論点

【日 程】平成 31 年 5 月 13 日（月）～17 日（金）（於 IMO 本部）

【議 題】

- 議題 1 議題の採択
- 議題 2 他の会議体の決定
- 議題 3 義務要件の検討・採択
- 議題 4 バラスト水中の有害水生生物
- 議題 5 大気汚染及びエネルギー効率（EEDI、最低出力、SOx 等）
- 議題 6 国際海運のエネルギー効率向上のための技術的・運航的手法（DCS）
- 議題 7 船舶からの GHG 排出削減（GHG 削減戦略） 前週に GHG 中間会合を開催
- 議題 8 船舶からの海洋プラスチックごみ対策のためのアクションプランのフォローアップ
- 議題 9 特別海域（SA）・排出規制海域（ECA）・特別敏感海域（PSSA）の指定・保護
- 議題 10 汚染防止・対応（PPR 小委員会からの報告事項：SOx、ブラックカーボン、船体付着（AFS 条約））
- 議題 11 その他の小委員会からの報告
- 議題 12 海洋環境保護のための技術協力活動
- 議題 13 新たな措置の実施のための能力開発（キャパシティビルディング）
- 議題 14 委員会・小委員会の作業計画（汚水処理や NOx に関する新規議題等提案）
- 議題 15 委員会の作業手続きガイドラインの適用
- 議題 16 議長・副議長の選出
- 議題 17 その他（水中騒音等）
- 議題 18 委員会の報告書の検討

主な論点

1. バラスト水関係（議題4）

（1）バラスト水処理装置（BWMS）試運転時のサンプル分析

2016年10月のMEPC 70において、BWMSの試運転時に、バラスト水の水質基準（D-2基準）への適合確認を義務付けることに合意。これを受け、昨年10月のMEPC 73において、試運転時の具体的なD-2適合確認方法（簡易的なサンプル分析方法）を決定。また、適合確認の義務付けに必要な条約改正案について、各国に提案を求めることとなった。

（2）救助艇等の特定の船舶に対するバラスト水管理条約の適用除外

昨年4月のMEPC 72において、トルコ等が、救命タグボート等の一部の船舶について、その用途や運用実態からバラスト水管理条約への適合が困難であるとして適用除外を提案。これを受け、同条約の経験蓄積期間を通じて必要なデータを蓄積・分析した上で、条約の各種規定の見直しを検討することとなった。

2. 燃料油硫黄分0.50%規制関係（議題5，10，14）

2020年1月1日から、燃料油硫黄分規制が、現行の3.50%から0.50%に強化される。規制対応のため、①低硫黄燃料油の使用、②排出ガス洗浄装置（EGCS）の使用、又は③液化天然ガス（LNG）燃料の使用、といった対応が必要となる。これを受け、同規制の統一的な実施に向けたガイドラインの策定やEGCSに関するガイドラインの改正等が議論されている。

（1）燃料油硫黄分規制の統一的実施（議題5，10）

2018年10月のMEPC 70において、燃料油硫黄分0.50%規制を当初予定通り2020年1月1日に開始することを決定。これを受け、汚染防止・対応小委員会（PPR）において、当該規制に係る不正対策やサンプル分析手法の統一化等を盛り込んだ、「統一的実施のためのガイドライン」を作成することとなった。

本ガイドラインはPPR 6（2019年2月）において最終化され、今次会合で採択予定。採択に向け、残る主な課題は以下のとおり。

➤ 適合油が調達不能な場合に補油した非適合油の残油の処理

適合油を調達不能な場合（FONAR発行時）に不適合油を使用した後、タンク・配管内に残留する不適合油の扱いを議論するもの。再度適合油をPPR 6で結論が出ず、今次会合に各国が具体的な扱いを提案している。

また、本ガイドラインとは別に、以下の案件が議論される予定。

➤ 燃料油供給者免許制度

2018年12月のMSC 100においてリベリア等が提案したが、本件はMEPCにおいて検討すべき事項であるとされ、今次会合にICS等が具体的な提案を提出している。

➤ 燃料油の利用可能性及び品質に関する情報共有

2018年10月のMEPC 73において、関心国に対し、燃料油の品質等に関する情報をIMOに集約するための方策（GISISモジュールの改善含む）についての具体的な提案を求めたところ、今次会合で各国から具体的な提案が提出されている。

➤ 燃料油品質確保のためのベストプラクティス

燃料油の①使用者（船社）・②供給者・③監督当局それぞれについて、燃料油品質確保のために推奨される事項を整理するもの。2018年4月のMEPC 72において、①船社向けベストプラクティスを、同年10月のMEPC 73において、②燃料供給者向けベストプラクティスをそれぞれ最終化・承認。今次会合では、③監督当局向けベストプラクティスを最終化・承認する予定。

(2) 排出ガス洗浄装置（EGCS）ガイドラインの見直し（議題5）

燃料油硫黄分規制の代替手段として認められているEGCSは、IMOが定めるガイドラインにより、検査方法や洗浄水の基準が定められている。本年2月のPPR6において、同ガイドラインの規定の明確化のための用語修正等を盛り込んだ改正案を検討したが、最終化されず、引続き、来年2月のPPR7で検討することとなった。

但し、同ガイドライン改正案中、付録6（一時的な故障時の措置に関する指針）のみ、優先的に最終化すべく、今次会合で議論することとなった。

(3) EGCS排水の環境影響（議題14）

現在、一部の国・地域において、EGCS排水規制（オープンループ型EGCSの使用禁止）が導入されているが、EGCS排水の影響に関する科学的根拠は示されていない状況[※]。

今次会合では、欧州委員会（EC）及び欧州諸国が、EGCS排水の影響についてMEPCで新たに検討に着手すべきとして、新規作業アウトプットの設置を提案している。

※EGCS排水の環境影響調査については、IMO事務局が、専門家会合（GESAMP）による調査実施の可能性を検討中。その結果を次回会合（PPR7）に報告することとなっている。

3. EEDI規制関係（議題5）

新造船への燃費規制（EEDI規制）を議論。今次会合では、EEDIフェーズ3規制の規制値・開始年の決定が最大の論点。この他、ドイツ・日本・ノルウェー等が非常用出力（通常時は制限された出力で航行し（当該出力をEEDI算定にも利用）、荒天時などの非常時のみ出力制限を解除可能とするもの）の導入に向けた共同提案を、また、日本・ノルウェー・WSC等が、将来の政策決定に向けた参考情報としてEEDIデータベースの充実を図るため、各船舶のEEDI値のIMOへの報告を義務付ける条約改正案を共同提案している。これらについても審

議を行う予定。

(1) EEDI フェーズ 3 規制

2013 年に発効した EEDI 規制は、段階的に規制値が強化されており、現在は、2025 年から適用予定のフェーズ 3（基準値比 $\Delta 30\%$ ）の規制値・開始年を検討中。

昨年 10 月の MEPC 73 における審議結果は以下の通り。

1. バルカー・タンカー・RORO 船は 2025 年・ $\Delta 30\%$ を維持。
2. コンテナ船は 2022 年に前倒し。特に、大型コンテナ船は $\Delta 40\%$ に強化。
3. その他の船種については継続審議。

上記 3. を踏まえ、我が国がコーディネーターを務める通信部会（CG）において、中小型コンテナ船やガス運搬船等の規制値・開始年を検討した。今次会合では、我が国からの CG 報告等を基に、各船種のフェーズ 3 の規制値・開始年を決定する予定。

(2) 最低出力・非常用出力

エンジンの過度な出力低下を制限する最低出力規制と EEDI 規制との両立を図るため、ドイツが、前回会合の MEPC 73 に、非常用出力（通常時は制限された出力で航行し（当該出力を EEDI 算定にも利用）、荒天時などの非常時のみ出力制限を解除可能とするもの）の導入を提案。引き続き技術的詳細を継続審議することとなった。今次会合では、ドイツ・日本・ノルウェー等が、不正使用防止策等を盛り込んだ修正案を提出。

(3) その他

EEDI フェーズ 4 規制に向けたコンセプト（代替燃料の必要性等）が複数国・団体から提示されている。また、IMO の EEDI データベースを充実させ、十分なデータに基づく政策決定を可能とするための EEDI 値の報告義務化について、前回会合に引き続き審議予定。

4. GHG 削減戦略関係（議題 7、中間会合）

昨年 4 月の MEPC 72 で採択された IMO GHG 削減戦略の実施に向け、各種対策等を検討・審議する。当面の作業方針は、昨年 10 月の MEPC 73 で承認されたアクションプログラム（Programme of follow-up actions）に従い、以下の通り。

- (1) GHG 削減短期対策
- (2) GHG 削減中長期対策
- (3) インパクト評価・キャパビル・技術協力
- (4) 4th GHG Study

(1) GHG 削減短期対策

GHG 削減戦略上、2023 年までに合意することとなっている。これを受け、各国に対し、

MEPC 74 への具体的な対策案の提案が呼びかけられている。日本からは、産学官公の連携で取りまとめた現存船の燃費性能規制を提案。また、各国・団体が、義務的規制（現存船の運航規制やメタンスリップ規制等）や任意的対策（港湾決議等）を提案している。

(2) GHG 削減中長期対策

GHG 削減戦略上、2023 年以降に合意することとなっているが、より早期の検討着手も妨げられていない。これを受け、各国に対し、MEPC 74 への提案が呼びかけられている。今次会合には、具体的な規制や経済的インセンティブ手法（MBM）の提案は出されていないが、英国や海運・造船団体が、長期的な燃料転換やそのための経済的な政策支援の必要性を論じた文書が提出している。

(3) インパクト評価・キャパビル・技術協力

GHG 削減戦略には、新たな GHG 削減対策の導入に当たり、適宜、国々へのインパクトを考慮すべき旨が記載されている。これを踏まえ、各国から、新対策の検討におけるインパクト評価の手法・プロセスが提案されている。また、キャパビル・技術協力については、事務局から、ボランティアなマルチドナーファンドの設立の可能性が示唆されている。

(4) 4th GHG Study・その他

今後の GHG 削減対策に当たっての判断材料として、IMO が長期的な GHG 排出量予測調査を実施する予定。今次会合では、本年 3 月のワークショップ（GHG-EW）が取りまとめた、同調査の TOR 案や受注コンサルの選定プロセス等を審議する予定。

この他、GHG 削減戦略関係の作業量増大に鑑み、事務局が、今後の IMO における GHG 検討体制の再検討を提案。

5. 船舶からの海洋プラスチックごみ関係（議題 8）

海洋プラスチックごみ問題は、主要 7 か国首脳会議（G7）でも議論されるなど、国際的な環境問題として関心が高まっている。このうち、船舶からの投棄については、既に、海洋汚染防止条約（MARPOL 条約）等の国際条約により全面禁止されている。

2018 年 10 月の MEPC 73 において、これら対策の実効性を強化すべく、漁具への IMO 番号のマーキング制度や廃棄物記録簿の対象拡大の検討等を盛り込んだ今後の行動計画「アクションプラン」を決定した。併せて、持続可能な開発目標（SDGs14）の目標年である 2025 年までに、これらアクションの達成を目指すことに合意した。

さらに、同会合では、MEPC 74 に向けてさらに検討を進めるため、メールベースでの意見集約を行うコレスポнденス・グループ（CG）を設置し、「アクションプラン」に含まれる事項のうち、海洋プラスチックごみの実態把握に向けた調査の進め方や実施主体、国際機関等における既存の取組、について意見や情報の集約を行うことに合意した。

6. ブラックカーボン関係（議題 10）

北欧諸国等から、船舶からのブラックカーボン（BC：燃焼で発生する黒いすす）が北極域の氷雪融解や地球温暖化の一因であると問題提起され、汚染防止・対応小委員会（PPR）で検討を実施。これまでに、PPR では、①BC の定義（Bond の定義）、②BC の計測手法（FSN、PAS、LII の 3 手法）、③BC の排出抑制手法（41 候補をリスト化）を特定。本年 2 月の PPR 6 では、これらをもって PPR での検討を終了することに合意した。

7. 船体付着（AFS 条約）（議題 10）

船底に使用される防汚塗料は、有害防汚方法規制条約（AFS 条約、2001 年採択）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る。2017 年 7 月の MEPC 71 にて、欧州諸国が、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）を追加することを提案。これを受け、AFS 条約の改正プロセスの一環として、規制強化の影響等を検討するレビューを PPR で実施することとなった。2018 年 2 月の PPR 5 では、「初期レビュー」が完了し、シブトリンの有害性を確認。2019 年 2 月の PPR 6 では、より広範な観点からの検討を行う「包括的レビュー」を実施し、AFS 条約の改正案を作成。当該改正案には、現存船に対しても遡及的に過去に使用したシブトリンを除去するよう義務付ける規定が盛り込まれている。今次会合では、日本が、上記 AFS 条約改正案について、現存船に対するシブトリンの除去の義務付けを削除するよう提案する文書を提出している。

8. 新規議題・作業項目提案（汚水処理、NOx 規制）（議題 14）

（1）ふん尿等浄化装置に関する規制強化

MARPOL 附属書 IV では、400GT 以上又は定員 16 人以上の外航船に対し、ふん尿等排出防止設備（浄化装置（STP）、処理装置又は貯留タンク）の設置を義務付けるとともに、船舶からの汚水の排出方法を制限（沖合で一定以上の速力で排出する等）している。但し、上記設備のうち、型式承認を取得した STP を設置・使用している場合にあっては、制限なく排出が認められている。

これに対し、ノルウェーが、現在使用されている STP の多くが適正に汚水を処理していないと問題提起。STP の使用時における汚水管理を厳格化するため、MARPOL 附属書 IV を改正するための新規作業項目を提案している。

（2）蒸気ボイラーの交換に関する NOx Tier III 規制の適用除外

本年 2 月の汚染防止・対応小委員会第 6 回会合（PPR 6）において、ノルウェーが、補機

として使用する蒸気ボイラーを船用ディーゼル機関に変更する場合において、NOx Tier III 規制適合装置を追加的に設置することが困難であると問題提起。本件に対応するためには条約改正が必要であるため、今次会合に、新規作業項目を提案している。

(3) スクラバー排水規制の統一化

→「5. 燃料油硫黄分 0.50%規制 (3)」(P8) を参照。

9. 議長・副議長の選出 (議題 16)

今次会合では、2020 年の MEPC 議長及び副議長を選任する。現在、MEPC 議長は我が国の斎藤英明氏 (国土交通省海事局船舶産業課長) が、副議長はリベリアのコンウェイ氏が務めており、両氏がそれぞれ現職の議長・副議長にノミネートされる予定。

10. その他 (水中騒音関係) (議題 17)

2014 年 4 月の MEPC 66 において、商船からの水中騒音低減のための非強制ガイドラインを承認 (MEPC.1/Circ.833)。さらに、本年 1 月末に、カナダが船舶の静音設計に関するワークショップを開催。水中騒音が生物に与える影響については更なる調査研究が必要としつつも、船舶に対する騒音制限が必要であるとの意見が相次いだ。今次会合では、カナダ及びフランスが、上記ワークショップの結果報告とともに、MEPC 75 において新規議題提案を行う意向を表明する文書を提出している。

以 上