



会 議：国際海事機関（IMO）第70回海洋環境保護委員会（MEPC 70）

開催場所：国際海事機関（IMO）、英国、ロンドン

会議期間：2016年10月24日～28日

参加国：国および地域：100、政府間機構：8、国際機関：49

海技研からの出席者：

太田 進：国際連携センター長

村岡 英一：環境・動力系環境影響評価研究グループ上席研究員

横井 威：環境・動力系環境影響評価研究グループ主任研究員

久米 健一：流体設計系実海域性能研究グループ主任研究員

黒田麻利子：流体設計系実海域性能研究グループ主任研究員

概要：海洋環境保護委員会は、

- 2017年9月に発効するバラスト水管理条約に係る、バラスト水管理システムの承認のためのガイドライン（G8）の改正を採択した。
- エネルギー効率設計指標（EEDI）については、2020年から開始される Phase 2 における船種毎の基準値は変更しないことに合意した。但し、ro-ro 船とアイスクラスを有する船については、引き続き検討することになった。
- 船舶用燃料油の硫黄分を全世界的に 0.5%以内とする規制（global cap）の開始時期を2020年1月1日とすることに合意した。
- 燃料油消費実績報告制度に係る MARPOL 条約附属書 VI の改正案を採択し、2019年から報告を開始することに合意するとともに、この制度の実施のための船舶エネルギー効率管理計画（SEEMP）のガイドラインの改訂版を採択した。

主な貢献

太田は、義務要件の検討及び採択（議題 3）の審議を担当し、議題 3 の起草部会（Drafting Group）に参画し、条約改正案の仕上げに貢献した。

村岡は、大気汚染及びエネルギー効率（議題 5）、国際海運のエネルギー効率改善のための更なる技術的・運航的対策（議題 6）及び船舶からの GHG 排出の削減（議題 7）の審議を担当し、議題 7 の作業部会に参画し、ロードマップの策定等に貢献した。

横井は、国際海運のエネルギー効率改善のための更なる技術的・運航的対策（議題 6）の審議を担当し、本議題の作業部会に参画し、船舶エネルギー効率管理計画（SEEMP）ガイドラインの改正案に係る日本提案の理解や採択に貢献した。

久米と**黒田**は、大気汚染及びエネルギー効率（議題 5）のうち EEDI に係る審議を担当し、議題 5 及び議題 6 の作業部会に参画し、EEDI 規制に関するレビュー及び計算ガイドラインの修正提案等に対する審議に対応するとともに日本提案への理解促進に貢献した。



当所からの出席者

主な審議結果

当所職員が担当した議題の主な審議結果は以下の通りである。他の事項及び審議結果の詳細については、他機関の報告を参照願いたい。

1 義務要件の改正案等の採択

1.1 MARPOL 条約附属書 VI「船舶からの大気汚染の防止」の改正

委員会は、暦年毎に燃料油の消費実績を報告する制度の導入に係る MARPOL 条約附属書 VI の改正案を採択した。これにより、燃料油消費実績の報告は 2019 年から開始される予定。また、各締約国には早期実施の検討が要請された。

1.2 MARPOL 条約附属書 V「船舶からの廃棄物による汚染の防止」の改正

委員会は、穀類を除く固体ばら積み貨物が海洋環境有害物質か否かを判定・申告する規則の追加、及び、廃物記録簿の書式の改訂に係る MARPOL 条約附属書 V の改正案を採択した。発効日は 2018 年 3 月 1 日の予定。

2 大気汚染とエネルギー効率設計指標（EEDI）

2.1 EEDI 規制

2.1.1 概要

委員会は、MARPOL 条約附属書 VI 第 21.6 規則に従い実施されている EEDI に関する Phase 2（2020 年初め～2024 年末）規制のレビューについて、日本がコーディネータを務める通信部会（CG）における検討結果を踏まえて検討した。

ro-ro 船に対する規制の取り扱い、耐氷船階級が IA-Super よりも大きな階級に属するアイスクラス船の修正係数に対する提案については、検討を継続し次回会合 MEPC 71 へ提案を要請することに合意した。

Phase 2 規制については現状維持とし、最低出力ガイドライン改正や ro-ro 船、アイスクラスについての技術的提案が予定されている次回会合以降、できるだけ早く Phase 3 規制についてのレビューを行うことに合意した。また、Phase 3 開始時期を 2025 年から 2022 年に前倒しすること、新たに Phase 4 を導入する可能性を考慮して、レビューを行う必要があることに合意した。



2.1.2 EEDI 到達値計算ガイドラインの修正

委員会は、ガスを非一次燃料とする二元燃料船に対して、燃料用ガスの CO₂ 換算係数を重みづけにより EEDI 到達値の計算に反映させることに合意した。また、委員会はバルクキャリアに分類されている木材チップ運搬船に対し、船型の特殊性を考慮した修正係数を導入するという日本等の提案を採用することに合意した。これらの合意を踏まえ、EEDI 到達値計算ガイドラインを改正した。

2.1.3 大規模な改造がなされた船への EEDI 規制の適用

委員会は、EEDI 規制以前に建造された現存船の大規模改造後の EEDI 規制適用緩和提案について、提案の背景情報の明確化が必要なことを認識し、追加情報を提供することを要請し、次回会合で検討することに合意した。

2.2 大気汚染関係

委員会は、船舶用燃料油の硫黄分を全世界的に 0.5%以内とする規制 (global cap) の開始時期について審議し、2020 年 1 月 1 日から開始することに合意した。また委員会は、global cap に関して、規制実施の強化策の検討を来年 1 月に開催される第 4 回汚染防止・対応小委員会 (PPR 4) に指示した。

委員会は、窒素酸化物の排出については、バルト海と北海を 2022 年から一般海域より厳しく規制する海域 (Emission Control Area : ECA) に指定することに合意した。

3 国際海運のエネルギー効率改善のための更なる技術的・運航的対策

3.1 SEEMP ガイドラインの改正に伴う収集・報告データの審議

委員会は、国際航海に従事する総トン数 5,000 トン以上の船舶に対し、年間の燃料消費量、航海距離、CO₂ 排出量やサービス時間等の情報の報告を求める燃料消費実績報告制度を実施するための各種ガイドラインについて審議し、船舶エネルギー効率管理計画 (SEEMP) ガイドラインを改正した。

3.2 主管庁データ検証ガイドライン及び IMO 燃料消費実績報告データベースガイドライン

委員会は、MARPOL 条約附属書 VI の新 22A 規則の追加に伴って実施される燃費消費実績報告制度について引き続き検討するため、我が国をコーディネータとする通信部会 (CG) を設置し、次回会合 (MEPC 71) において報告させることに合意した。

4 船舶からの GHG 排出の削減

委員会は、船舶からの GHG 削減のための IMO の総合的戦略を作成するためのロードマップを作成した。主な内容は、次のとおり。

- (1) 次回 MEPC 71 の 1 週間前に中間会合を開催し、到達期待レベルと戦略のガイドラインとなる原則 (Level of ambition and guiding principles)、排出シナリオ、排出削減のオプションなどを検討する。
- (2) 2018 年春の MEPC 72 で「追加の措置」の候補リストを含む「最初の IMO 戦略」を採択し、同年の COP 24 に報告する。ただし、当該戦略は燃料消費量方向制度によるデータを基に改訂され、かつ Phase 3 でのさらなる措置の追加を妨げるものではないとされた。



(3) 2019 年から開始される燃料消費量報告制度によるデータが揃うであろう 2023 年春 (MEPC 80) に、要すればさらなる対策を含む改訂 IMO 戦略を採択する。

また委員会は、作成されたロードマップに沿って、次回会合 (MEPC 71) の前の週に、中間会合を開催することに合意した。

5 次回会合

次回の海洋環境保護委員会 (MEPC 71) は、2017 年 5 月 8 日から 12 日まで、ロンドンの IMO 本部で開催される予定である。また、その前週には船舶からの GHG 排出の削減に関する中間会合が開催される予定である。