

平成 24 年 2 月 22 日

問合せ先

総合政策局海洋政策課

海事局船舶産業課国際業務室

安全基準課

代表 03-5353-8111

海洋政策渉外官 阿部 (3 関係)

内線 24362 直通 03-5253-8266

国際業務室長 大坪

係長 大久保 (2 関係)

内線 43635 直通 03-5253-8634

国際基準調整官 斎藤 (1、4 関係)

内線 43902 直通 03-5253-8636

国際海事機関(IMO)第63回海洋環境保護委員会(MEPC63)の開催について

IMO 第 63 回海洋環境保護委員会(MEPC63)が 2 月 27 日から 3 月 2 日までロンドンの IMO 本部で開催されます。今次会合では、平成 25 年 1 月に発効予定の国際海運における CO2 規制(燃費規制)の実施に必要な各種ガイドラインが採択される予定で、これにより規制の枠組みが整うこととなります。また、船舶の省エネ対策にインセンティブを与える仕組みの導入(経済的手法)に関する議論も行われる予定となっています。

加えて、シップリサイクル条約(2009 年 5 月採択)の実施に必要なガイドラインの採択も予定されており、これにより規制の枠組みがほぼ整うこととなります。さらに、海洋環境に有害な貨物残渣の分類基準を定める MARPOL 条約附属書 V 関連ガイドラインの審議等も行われます。

2 月 27 日から 3 月 2 日まで、IMO 第 63 回海洋環境保護委員会(MEPC63)がロンドンの IMO 本部で開催されます。我が国からは、国土交通省、環境省、水産庁、(独)海上技術安全研究所、その他の関係海事機関・団体により構成された代表団が出席し、対応することとなっています。今次会合における主要審議事項の内容は以下のとおりです。

1. 船舶の温室効果ガス(GHG)削減対策**1. 船舶の温室効果ガス(GHG)削減対策に関する審議**

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、CO2 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 CO2 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、CO2 排出抑制の国際的枠組みの確立が急務となっています。

1-1 技術的・運航的手法**(1) 背景・経緯**

2011 年 7 月に開催された第 62 回 IMO 海洋環境保護委員会(MEPC62)においては、エネルギー効率設計指標(EEDI^{*1}: 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^{*2}: 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、この結果、国際海運分野に初めて CO2 排出規制が導入されることとなりました。

本年 1 月に行われた中間会合においては、この改正 MARPOL 条約の実施に不可欠なガイドライン(EEDI の計算方

法を記載したガイドライン、EEDIの検査・認証方法を記載したガイドライン、SEEMPを作成するためのガイドライン)が最終化され、今次会合において採択される予定となっています。

(2) 審議内容及び対応の基本方針

今次会合においては、これら3つのガイドラインの採択を目指します。

1-2 船舶の省エネ対策にインセンティブを与える仕組みの導入(経済的手法)

(1) 背景・経緯

IMO では、船舶の効率改善を促進するため、燃料油課金制度や排出量取引(ETS)などの経済的手法についても検討が行われています。日本からは、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減免する制度)を世界海運評議会(WSC^{※3})と共同で提案しています。

提案国等	制度名称	制度概要
グループ A: 国際海運からの実質的な CO ₂ 排出削減に焦点をあてた制度		
日本、WSC	EIS: Efficiency Incentive Scheme	燃料油への課金制度をベースとして、EEDI の優れた船舶の課金を減免する制度
米	SECT: Ship Efficiency and Credit Trading	一定の効率基準を設定し、当該基準を達成していない船舶と達成している船舶間において、効率クレジット(効率基準からの乖離率に活動量を乗じたもの)を取引する制度
ジャマイカ	PSL: Port State Levy	航海毎の燃料消費量に応じて、寄港地で課税する制度
バハマ	義務的な排出削減 ^{※6}	過去の実績を基に、個船に排出削減義務をかける制度
グループ B: キャッピングを行い、主として他セクターからの排出権の購入により削減を行う制度		
デンマーク等	GHG FUND	燃料油への課金制度であり、海運セクターの排出総量規制を伴う制度
独、諾、仏、英	ETS: Emission Trading System	海運セクターの排出総量規制を行い、個船に排出権を割り当て、実排出量に応じて排出権を取引する制度

※ その他、IUCN(国際自然保護連合)より、輸入額に応じて、収益の発生する MBM とセットで適用することを想定した、途上国に MBM の収益を払い戻す制度が提案されている。

昨年3月に開催された GHG 中間会合において、各経済的手法案については上記のように、制度の特徴に応じグループ A とグループ B に分類されています。

我が国提案の EIS を含むグループ A については、エネルギー効率の優れた国際海運へのキャッピングを伴わないため、世界経済の担い手である国際海運の活動を阻害しない、船舶の効率改善のための初期投資(効率の優れた船舶の導入等)を行ったとしても、燃料消費量の削減によって当該費用は回収可能である等の長所があります。今次会合では、これらの長所を含め我が国提案の EIS 制度についての指示が出来る限り多くの国等から得られるよう対応する予定です。

※1 EEDI(Energy Efficiency Design Index)は、新造船の効率を、設計・建造段階において「一定条件下で、1トンの貨物を1マイル運ぶのに排出すると見積られるCO₂グラム数」としてインデックス化し、船舶の燃費性能を差別化するもの。(⇒自動車のカタログ燃費(例:30km/リットル)に相当。船舶の場合は一品受注生産であり、全て仕様が異なるため EEDIは個船ごとに全て違う。)

※2 SEEMP(Ship Energy Efficiency Management Plan)は、既存船が自船のCO₂排出量等をモニタリングしつつ、CO₂排出削減のためにもっとも効率的な運航方法(減速、海流・気象を考慮した最適ルート選定、適切なメンテナンス等)をとるよう、①計画、②実施、③モニタリング、④評価及び改善というサイクルを継続して管理することを促すもの。

※3 WSC(World Shipping Council)は、世界の定期航路船社約30社からなる海運業界団体であり、IMOのオブザーバー資格を有する。

2. シップリサイクルに関するガイドラインの審議及び採択

(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)」(いわゆるシップリサイクル条約)が採択され、その後、本条約に付随するガイドラインの策定が進められています。

現在審議中のガイドラインは、「船舶リサイクル施設に関するガイドライン」、「船舶リサイクル施設の承認に関するガイドライン」、「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」であり、我が国を調整役として、メンバーベースの検討グループが設置されています。

(2) 審議内容及び対応の基本方針

今次会合においては、「船舶リサイクル施設に関するガイドライン」と「船舶リサイクル施設の承認に関するガイドライン」の2つのガイドラインの採択を目指すとともに、次回 MEPC64 での採択に向けて、「検査と証書に関するガイドライン」と「PSCに関するガイドライン」の2つのガイドラインの最終化を目指します。

3. MARPOL 条約附属書 V(船舶からの廃物による汚染の防止のための規則)ガイドライン改正案の審議

(1) 背景・経緯

MEPC54(平成 18 年 3 月)において、海洋廃物対策を強化するために国連総会から MARPOL 条約附属書 V 改正を要請されたことを報告する文書(MEPC54/11/5)が提出されました。以後、船舶からの廃物の海洋への廃棄を「原則的に禁止」とするコンセプトの導入等の改正内容について検討され、MEPC62(平成 23 年 7 月)において附属書 V の改正案が採択されました。附属書 V 実施のためのガイドラインも改正内容を反映させるべく MEPC61(平成 22 年 9 月)以降検討されています。

(2) 審議内容及び対応の基本方針

今次会合では、ガイドラインの改正案について採択へ向けた審議が行われる予定です。改正附属書 V では貨物艙残渣の排出について、ガイドラインに従って海洋環境に有害なものを含まない場合に限るとされており、今次会合の審議においては、海洋環境に有害な貨物艙残渣の分類基準が検討される予定です。我が国からは、分類基準の策定には慎重な検討を要する必要があることを指摘し、有効かつ実行可能性を重視した基準の運用方法を提案する文書を今次会合に対して提出しています。我が国提案に対し、各国等の理解が得られるように努め、提案内容が実現されるよう対応することとしています。

4. 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。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基準値以下とする)への適合等を要求しています。なお、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、バラスト水管理システム(BWMS: Ballast Water Management System)を搭載する必要があります。

また、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。

(2) 審議内容及び対応の基本方針

①BWMS に使用する活性物質の承認

我が国から「SEI-Ballast:住友電気工業(株)」の基本承認及び「MICROFADE:(株)クラレ」の最終承認について申請を行っており、これらについて承認が得られるように努めます。

②バラスト水処理に係る技術等のレビューについて

前回会合 (MEPC62) において、条約が発効要件を充足した後から発効するまでの期間 (12 か月) にバラスト水処理に係る技術的なレビューを行うことが合意されています。また、IMO 加盟国及び関連機関に対して、レビューに必要なクライテリア及びデータを提案することが要求されています。

これを受け、我が国は、社団法人日本船主協会の協力のもと、日本の主要な船主及び運航者の支配下にある船舶について現時点でのBWMSの搭載状況をまとめた文書をIMOに提出しています。これによれば、日本関係船舶においてBWMSの搭載が順調に進んでいる状況ではないことから、上記レビューの適切な実施に向け、他国においても同様の調査を実施し、IMOにおいて詳細に検討することを提案しています。この内容について各加盟国等に理解が得られるように努めます。