

【日時】平成28年10月24日～28日

【場所】英国ロンドンIMO本部



【主な審議事項】

◆ 船舶燃料の硫黄分濃度規制の開始時期(別紙参照)の検討

- IMO専門家部会が作成した報告書をもとに、締約国が、2020年から船舶がこの規制に適合できるか否かを審議した結果、予定通り2020年から開始することが決定。また、我が国が共同提案した、新規制に適合していない燃料油の不正使用防止などの新規制の適切な実施のための検討を開始する提案についても合意され、汚染防止・対応小委員会(PPR)小委員会に検討を付託することが決定。

◆ 燃料消費実績報告制度の導入

- 我が国より提案した、総トン数5,000トン以上の国際航海に従事する全ての船舶を対象に、運航データ(燃料消費量、航海距離及び航海時間)を、IMOに2019年から報告させる制度(各船舶の燃料消費実績を「見える化」することで、船舶からの温室効果ガス削減を促す)を導入する条約改正案が採択。

◆ 船舶からの温室効果ガス(GHG)排出削減に関する包括的なIMO戦略

- 我が国を含む多数国より国際海運からのGHG排出削減対策の検討を加速化するべきと提案した結果、IMOにおけるGHG排出削減に向けた今後の取組を定めるIMO戦略を2018年までに策定すること、そのための具体的な作業スケジュールを定めたロードマップを決定。
- 上記IMO戦略及びロードマップの作成は委員会に作業部会を設けて検討し、この部会議長を委員会副議長の斎藤英明氏((一財)日本船舶技術研究協会)が兼務し、各国意見の調整に尽力した。

◆ 新造船に対する温室効果ガス排出性能規制(EEDI)の段階的強化

- 現在、新造船の設計・建造においては、現存船(1999年-2009年建造船)の平均EEDI値(1トンの貨物を1マイル運ぶ際に排出されるCO2のグラム数)より10%の削減が義務づけられている。
- 2020年からは20%削減に規制強化する予定となっており、我が国を中心に関係国で技術開発状況をレビューした結果、RORO船、ROPAX船以外の船種は予定どおり20%削減を維持することとした。RORO船、ROPAX船は次回更なる検討を実施。また、2025年から開始される予定の規制強化については、2022年に前倒しすることも含め、次回MEPC71(2017年5月)以降の早い段階でレビューを開始することとした。

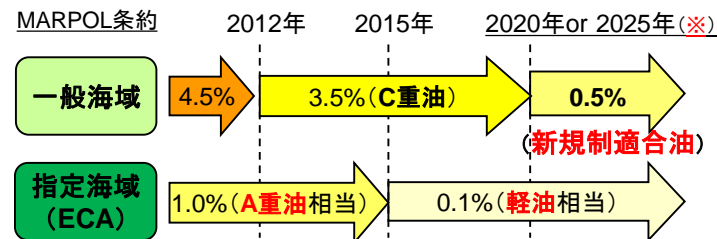
◆ 船舶バラスト水規制管理条約の円滑な実施に向けた取り組み

- 2017年9月8日に発効予定の同条約について、現存船へのバラスト水処理設備の搭載期限(条約発効後5年内)を更に延長すべきとの提案があり、搭載期限について審議を行った。我が国より、条約発効直前で搭載期限を変更することは関連業界に大きな混乱が生じるため避けるべきと主張した結果、現行の搭載期限が維持された。一方、搭載期限を延長すべきという意見を支持する国もあったため、要望があった場合には、来年5月に開催の次回MEPC71において再度検討を行うこととなった。
- 船舶バラスト水管理システム承認のためのガイドラインの改正案について審議した結果、改正ガイドラインが採択され、2020年10月28日以降は改正ガイドラインに基づき承認したバラスト水処理設備を船舶に搭載することとなった。

硫黄酸化物(SO_x)の規制(MARPOL条約附属書VI): 2008年採択

- 排ガス中のSO_xは、燃料油に含まれる硫黄分(S分)の濃度に依存するため、これを規制。
- 一般海域と指定海域(ECA: Emission Control Area)において、それぞれ段階的に規制強化。(指定海域: 北米、米国カリブ海、北海・バルト海)
- 一般海域の0.5%の規制開始時期は、条約上、2020年1月と定められているが、基準見直し規定あり。
- ✓ IMOに設置された専門家部会(SC)が作成した情報に基づき、船舶が規制に適合できるか否かを締約国が判断し、適合できない場合は、2025年1月に効力を生じる
- ✓ 2018年までに基準見直しを終了。

段階的に硫黄分濃度規制の上限値を強化



北米・米国カリブ海ECA



北海・バルト海ECA

