

海洋環境保護委員会第 74 回会合（MEPC 74）

主な審議結果

1. 国際海運における地球温暖化対策について

（1）温室効果ガス（GHG）削減戦略関係

昨年 4 月、IMO は、国際海運セクターの①2030 年までに平均燃費 40%改善、②2050 年までに GHG 総排出量 50%削減、③今世紀中の GHG ゼロ排出といった削減目標等やその実現のための対策候補を盛り込んだ「GHG 削減戦略」を採択しました。現在、この実現に向け、2023 年までに GHG 削減のための新たな短期対策に合意すべく、各国からの提案に基づき、検討・審議が進められています。

今次会合では、我が国を含む各国や NGO 等から 20 を超える対策の提案がありました。

主な各国提案の概要

	概要	主な提案国
燃費性能規制	一定条件下での燃費性能を規制。 ※ハード面からGHG排出を制限。	日本、ノルウェー
実燃費規制	実運航時の燃費実績の年間平均値を規制。 ※気象海象条件等に左右される。	デンマーク、ドイツ、 スペイン
運航速度規制	実運航時の速度の年間平均値を規制。 ※船舶の性能によらず規制を受ける。	フランス、環境団体
自主的な 燃費改善目標	自主的な燃費改善目標の設定を義務付け。 ※目標達成自体は義務づけられない。	ギリシャ、 国際海運団体

我が国が提案した、就航済み船舶に対して性能改善や燃費性能の良い新造船への代替を促す新たな燃費性能規制については、各船舶が採用する対策に自由度が高いこと、執行面で実効性が高いこと、技術のイノベーションを促すこと等の観点で、多数の支持を得ました。今後、対策の選定を行っていくに当たり、各提案が開発途上国や島嶼国の経済等に及ぼすインパクトの評価や対策の具体的内容の検討を加速させるために、本年 11 月及び来年 3 月に、GHG 中間作業部会を設置することを決定しました。

（2）新造船燃費規制（EEDI 規制）関係

国際海運において、新造船に対する燃費規制（EEDI 規制：2013 年発効）は、段階的に規制値が強化されることとなっています。

今次会合では、2025 年から開始予定のフェーズ 3 規制について、我が国が主要国や国際

海運団体の意見を取りまとめて提出した提案をベースに、CO₂排出量が多いコンテナ船をはじめ、一部の船種について、規制値の強化や適用時期の2022年への前倒しを決定しました。また、その他の全ての船種についても、規制値・適用時期を最終化し、条約改正案を取りまとめました（下表を参照）。その他、超大型バルカーについては、燃費性能が非常に優れているのにも関わらず、小型バルカーと共通の計算式を用いた場合、極端に規制値が厳しくなることから、これら大型船舶の現状を勘案した新たなEEDI基準値を設定しました。来年3月のMEPC 75で正式に条約改正を採択する予定です。

EEDI規制：現行規制と決定事項の比較

	現行規制 (適用時期 ^{*1})	決定事項					
		コンテナ船	LNG・ガス 運搬船	バルカー・ タンカー	RORO船	一般貨物船	冷凍運搬船
フェーズ0	基準値 ^{*2} 以上 (2013～)	同左	同左	同左	同左	同左	同左
フェーズ1	10%以上強化 (2015～)	同左	同左	同左	同左	同左	同左
フェーズ2	20%以上強化 (2020～)	同左	同左	同左	同左	15%以上強化	15%以上強化
フェーズ3	30%以上強化 (2025～)	30-50%^{*3}以上 強化(2022～)	30%以上強化 (2022^{*4}～)	30%以上強化 (2025～)	30%以上強化 (2025～)	30%以上強化 (2022～)	30%以上強化 (2025～)

*1) 適用時期：船舶の建造契約が結ばれた年を基準に適用

*2) 基準値：過去10年間（1999-2008）に建造された船舶の平均値

*3) コンテナ船はサイズ別規制値を適用（1.5万DWT～30%、4万DWT～35%、8万DWT～40%、12万DWT～45%、20万DWT～50%）

*4) 1.5万DWT未満のガス運搬船のフェーズ3適用時期は2025年から

2. その他

（1）燃料油硫黄分 0.50%規制関係

健康への悪影響を及ぼす排気ガス中の硫黄酸化物（SO_x）、粒子状物質（PM）を削減するため、2020年1月1日から、船舶に使用する燃料油中の硫黄分濃度規制が強化（3.5%→0.5%）されます。

今次会合では、当該規制の円滑かつ確実な実施に向け、我が国からの提案をベースに検討が進められてきた、不正対策や燃料油サンプル分析手法の統一化等を盛り込んだ「統一の実施のためのガイドライン」を採択しました。さらに、一部の国の港湾等において、スクラバー排水の禁止を導入する動きがあることを踏まえ、各国が科学的根拠に基づき適切な対応を取るよう、対策を検討することに合意し、来年2月の汚染防止・検討小委員会（PPR）に新規議題を設置し、排水の環境影響を議論することを決定しました。また、日本が提出したスクラバー排水の環境影響調査結果含め、入手可能な関連調査について、国連の専門家[※]による検証の実施及びPPR7への結果報告を求めることとなりました。

※国連の専門家…Joint Group of Experts on the Scientific Aspects of Marine Environmental Protection (GESAMP)

(2) 船舶からの海洋プラスチックごみ関係

近年、海洋プラスチックごみは国際的な環境問題として関心が高まっています。このうち、船舶からの投棄については、IMO が対策を講じており、既に国際条約により全面禁止されています。昨年 10 月の MEPC 73 では、これら対策の実効性を強化するための今後の行動計画「アクションプラン」を決定しました。持続可能な開発目標（SDGs14）の目標年である 2025 年までに、これらのアクションの達成を目指すこととされています。

今次会合では、船舶からの海洋プラスチックごみの発生原因や発生状況の把握など、「アクションプラン」の実施に向けて IMO で調査すべき事項を取りまとめました。また、「アクションプラン」の各対策を、検討開始時期ごとに分類し、検討スケジュールを定めた「IMO 戦略」案を作成するとともに、同戦略案に基づき、漁具の偶発流出時の報告要件の見直し、廃棄物記録簿の備付義務の対象拡大やコンテナ流出時の報告義務化等について、関連する小委員会で審議を進めることに合意しました。

(3) バラスト水関係

バラスト水^{*}中に含まれる水生生物が本来の生息地ではない海域に移入・繁殖することによる生態系への悪影響を防止するため、2017 年にバラスト水管理条約が発効しました。

今次会合では、バラスト水処理装置の搭載時に実施する試運転において、生物濃度の把握等により装置の正常な作動を確認するための試験を行うことを義務付けるための条約改正案を取りまとめました。

※バラスト水...船舶の安定性を保つために荷物量等に応じて「おもし」として出し入れする海水

(4) 有害防汚方法規制への有害物質の追加関係（AFS 条約）

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ます。

現在、欧州諸国が、同条約に基づく新たな有害物質として、シブトリン（通称イルガロール）を追加するよう提案しており、今次会合では、シブトリンの新規使用禁止に加え、現存船に対しても遡及的に過去に塗布したシブトリンを除去するよう義務付ける AFS 条約の改正案が提出されましたが、我が国が、現存船に対する遡及的なシブトリン除去の義務付けについては、影響等について十分な議論・検討を踏まえるべきであると指摘した結果、今次会合での条約改正の承認は時期尚早であり、来年 2 月の汚染防止・対応小委員会（PPR）において、現存船に対する適用の在り方について更に検討することを決定しました。

(5) 汚水処理関係

船舶からのふん尿等の汚水の排出は、国際条約によって規制されていますが、IMO の基準に適合した浄化装置を搭載・使用している場合は、排出が認められています。

今次会合では、ふん尿等浄化装置が搭載後も適正に稼働していることを確実に担保することを目的に、同装置に関する技術基準や検査方法の見直しに関する新規議題を設置することを決定しました。

(6) 議長・副議長の選出

昨年・本年に引き続き、2020 年の MEPC 議長に、我が国の齋藤英明氏（国土交通省海事局船舶産業課長）が選出されました。



以 上