

GHG 削減対策（MARPOL 条約改正附属書 VI）発効に向け枠組み整う

～IMO 第 63 回海洋環境保護委員会（MEPC63）審議結果概要～

国際海事機関（IMO）の MEPC63 が、2012 年 2 月 27 日から 3 月 2 日までロンドンにて開催され、国際海運における温室効果ガス（GHG）削減対策、シップリサイクル（船舶の解撤）、バラスト水管理条約および廃物による汚染防止（MARPOL 条約附属書 V）等に関する審議が行われた。

1. GHG 削減対策

（1）背景・経緯

国連気候変動枠組条約（UNFCCC）の京都議定書では、温室効果ガス（GHG）排出削減義務を附属書 I に掲げる先進国のみ課しているが、国際海運からの GHG 排出抑制策については IMO において検討することとされている。

IMO における GHG 削減対策は、技術的手法と経済的手法の 2 本立てで検討が進められている。技術的手法については、船舶の燃費改善を促進するため、エネルギー効率設計指標（EEDI）および船舶エネルギー効率マネジメントプラン（SEEMP）を強制化する MARPOL 条約附属書 VI の改正が MEPC62（2011 年 7 月）で採択されており、2013 年 1 月 1 日に発効する。

今次会合では、2012 年 1 月に開催された第 2 回船舶のエネルギー効率化対策に関する作業部会中間会合（EE-WG2）で最終化された同附属書の改正の枠組みに関連する 4 つのガイドライン等について審議が行われた。

一方、経済的手法に関しては、燃料油課金制度あるいは排出量取引制度等の導入について検討が進められており、MEPC62 で技術的手法に関する同附属書の改正が採択されたことから、今次会合から具体的な検討が開始された。

今次会合では、MEPC 議長より、経済的手法の導入による海運への影響等の調査およびロードマップが提案され審議が行われた。

（2）審議結果

① 技術的手法

EEDI および SEEMP 義務化を規定した同附属書の改正に関連するガイドラインすべてが採択された。これにより、来年 1 月に発効する同附属書の改正の枠組みが整った。

- (a) EEDI 計算ガイドライン(2012 Guidelines on the method of calculation of the attained energy efficiency design index (EEDI) for new ships)
- (b) EEDI 検査・認証ガイドライン(2012 Guidelines on survey and certification of the energy efficiency design index (EEDI))
- (c) SEEMP 作成ガイドライン(2012 Guidelines for the development of a ship energy efficiency management plan (SEEMP))
- (d) EEDI のためのリファレンスライン計算ガイドライン(Guidelines for calculation of reference lines for use with the energy efficiency design index (EEDI))

なお、技術的手法に関するその他の事項についても、次のとおり審議が行われた。

◆ 最低船速と最低出力に関するガイドライン

EEDI の導入に伴い、安全性の観点から、極端な速力低下等を避ける目的で検討されている「最低船速と最低出力に関するガイドライン」については、暫定的に最低出力を具体化した最低船速として大型低速船（大型バルカーおよびタンカー）で 14.0 ノットまたは 14.5 ノット必要であるとの提案が行われたが、次回 MEPC64（2012 年 10 月）にて暫定ガイドラインを作成し、さらに技術的な裏付けのあるガイドラインを将来作成することを目標とし、引き続き審議されることとなった。

◆ 暫定的に EEDI 要件を免除されている船舶

同附属書の改正において、EEDI 要件の適用が暫定的に免除されている船種（旅客船および RO-RO 船）および推進システム（電気推進、蒸気タービン、DFD（二元燃料ディーゼル機関）、ハイブリッド推進）への EEDI 規制適用に関する審議が行われた。

審議の結果、今後も引き続き検討し、MEPC65（2013 年 7 月）までに最終化される予定となった。

◆ キャパシティ・ビルディング、技術協力および技術移転

同附属書の改正の第 23 規則に規定された技術協力については、MEPC62（2011 年 7 月）で条文作成と並行して決議が作成されたが、コンセンサスが得られず、最終化が不可能であったため、今次会合での採択を目指し、議長が決議案について更なる取り組みを行うこととされていた。今次会合では、議長より船舶の効率改善手法に関するキャパシティ・ビルディング、技術協力および技術移転にかかる決議の提案が行われた。

審議の結果、国連気候変動枠組条約（UNFCCC）の CBDR（共通だが差異ある責任）原則を考慮し、先進国による途上国への財政的支援等を新たに追加することを主張する途上国と、IMO においては他の条約の原則に触れるべきでなく、また財政的支援は IMO の技術的規則に関する決議にはふさわしくないと主張する先進国との間で意見が纏まらず、次回 MEPC64 において継続審議されることとなった。

② 経済的手法

MEPC 議長提案の経済的手法の導入による海運への影響等の調査およびロードマップについては、調査項目や調査の方法について合意に至らず、引き続き、審議されることとなった。

なお、既存船への EEDI 適用に関する審議も行われ、INTERCARGO は、EIS^{*1}に反対するものではないとの注釈を加えつつ、既存船に EEDI を適用すべきでないとの提案を行い審議が行われた。

審議の結果、EEDI は新船のために作成されたツールであることに合意した。ただし、今後、既存船にも EEDI を用いた経済的手法が選ばれた場合、新船と同じ計算式および認証手法を用いるのか、既存船用の計算式および認証手法を作成するのかを検討する必要があるとした。

2. シップリサイクル

(1) 背景・経緯

2009 年 5 月に採択された「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」（シップリサイクル条約）については、現在、フランス、イタリア、オランダ、トルコ、セントキッツ・ネーヴィスの 5 カ国が批准を前提とした署名を行っているが批准国はない。

また、同条約の履行に必要となる各種ガイドラインの内、MEPC62（2011年7月）では、「船舶リサイクル計画に関するガイドライン」が採択されるとともに、MEPC59（2009年7月）で採択済みだった有害物質インベントリ作成ガイドラインの改正が合意された。

今次会合においては、残り4つのガイドライン「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」および「寄港国検査（PSC）に関するガイドライン」の審議が行われた。

（2）審議結果

「船舶リサイクル施設に関するガイドライン」および「船舶リサイクル施設の承認に関するガイドライン」が採択された。これにより、今後、条約の批准が進むことが期待される。また、残る「検査と証書に関するガイドライン」および「PSCに関するガイドライン」については、MEPC64（2012年10月）において最終化し、次々回MEPC65（2013年7月）での採択を目指して引き続き検討されることとなった。

3. バラスト水管理条約

（1）背景・経緯

2004年2月、IMOにおいてバラスト水管理条約が採択されたが、発効後の円滑な条約の施行に向けて、バラスト水処理システム（BWMS）の承認や寄港国検査（PSC）実施のための具体的な手順に係るガイダンス案などの審議が引き続き行われている。MEPC61（2010年9月）では、船舶へのBWMSの搭載義務付けに関して、今後BWMSの搭載が必要となる既存船の隻数が報告され、大容量のバラストタンク（ポンプ容量）に対応していないことや、搭載検討の際の様々な問題点（電力消費、塩分濃度、メンテナンス、化学物質の保管や安全性）などについて、認識の共有化が図られた。続く、MEPC62（2011年7月）では、同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カ月）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、各国等に対して、レビューに必要なクライテリアおよびデータを提案することが要求されていた。

今次会合で、わが国は、日本関係船舶においてBWMSの搭載が順調に進んでいないことから、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た。（当協会より、わが国主要船社の協力を得て、その支配船のBWMS搭載状況のデータを国交省に提供）

（2）審議結果

① バラスト水処理に係る技術等のレビュー

BWMS搭載状況調査（わが国主要船社支配船ベース）については、多くの国・団体が有用なデータであることに理解を示した結果、各国に対し、わが国提案ベースのデータ収集フォームによるデータの提供を要請し、分析を進めていくことが合意された。

② バラストタンクへの汚水保管

バラスト水管理条約におけるGray Water（生活排水）およびSewage（汚水）の定義を明確にすべきとの提案が行われた。審議においては、Gray Water、Sewageをバラストタンクへ貯留することの是非に話が及び、これらの貯留を禁止すべきとの意見が過半数となった。

この結果、バラストタンクに貯留したSewageはあくまでSewageであり、MARPOL条約附属書IVを適用すべきことが合意され、今後、Gray Waterの扱いも含め、MARPOL条約の関連条文の改定案を今後のMEPCにおいて審議することとなった。

これにより、バラスト水管理条約が発効した場合、少なくとも未処理の Sewage をバラスト水タンクへ貯留することは禁止されることとなる。一方、Gray Water 等の扱いについては、MARPOL 条約改定案に反映される予定である。

③ バラスト水処理装置の承認

新たに基本承認 3 件、最終承認 5 件の活性物質を用いたバラスト水処理装置が承認された。これにより、基本承認済みの活性物質は 37 件、最終承認済みの活性物質は 25 件となった。

4. 廃物による汚染防止 (MARPOL 条約附属書 V)

(1) 背景・経緯

2006 年 3 月に開催された MEPC54 において、国連総会の要請に基づき 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) の全体的な見直しが始まった結果、MEPC62 (2011 年 7 月) において同附属書の改正が採択され、2013 年 1 月 1 日に発効する予定である。

なお、貨物残渣の廃棄は「附属書 V 実施のための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、環境有害物質に分類される貨物の評価基準についての検討が行われている。DSC16 (2011 年 9 月) では、環境有害物質の分類基準等を含むガイドライン案が審議され、急性毒性および慢性毒性を有する貨物ならびにプラスチックを含む貨物を環境有害物質とすることが合意された。しかし、急性毒性および慢性毒性以外の毒性等についての基準については意見が別れたため、今次会合で引き続き審議されることとなった。

(2) 審議結果

固体ばら積み貨物の環境有害性物質の評価基準については、多くの国が長期健康有害性のある物質も含めることを支持した。一方、長期健康有害性については、評価が難しく時間を要するという日本の意見が認められ、次回 MEPC64 (2012 年 10 月) において引き続き審議することが合意された。

以 上

*1 EIS (Efficiency Incentive Scheme): 日本等が提案している燃料油への課金制度。EEDI の優れた船舶に対し課金の減免を行い、効率改善のインセンティブを付与する。