

海洋環境保護委員会第 73 回会合（MEPC 73）

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

本年 4 月の MEPC 72 において、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」が採択されました。今後、この実現に向け、各種対策を検討し、実施することとなっています。

今次会合では、戦略の目標達成に向けた各種対策を適時適切に講じるため、我が国等の提案に基づき、2023 年までに必要なデータ分析等を行いつつ新たな対策に国際合意するためのアクションプラン（作業行程表）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、他の船種と比べて CO₂ 排出量が多く、全船舶からの排出量の 1/4 を占めるコンテナ船を中心に、2025 年から開始予定のフェーズ 3 について、我が国や欧州の提案等をもとに審議を行いました。

【適用時期】

日本提案：コンテナ船は 2022 年に前倒し。その他は 2025 年を維持。

欧州提案：全船 2022 年に前倒し。但し、RORO 船（欧州で多く使用）を除く。

【規制値】

日本提案：大型コンテナ船（4 万 DWT～）のみ 40%に強化。その他は 30%を維持。

欧州提案：全てのコンテナ船を 40%に強化。その他は 30%を維持。

審議の結果、

- コンテナ船については、日本提案通り、適用時期を 2022 年に前倒しした上で、大型コンテナ船については、規制値を更に強化（基準値から 40%減）に強化することとなりました。欧州が提案した小型コンテナ船の規制強化は継続審議となりました。
- バルカー・タンカーについては、日本提案通り、適用時期は 2025 年、規制値は 30%を維持することとなりました。

今次会合では、これらの内容を盛り込んだ条約改正案を取りまとめました。来年 5 月の MEPC 74 での条約改正の承認に向け、引き続き、協議が進められる予定です。

※その他の船種を含む適用時期・規制値の詳細は、下表をご参照ください。

EEDI規制：現行規制と改正案の比較

	現行規制	改正案			
		コンテナ船	一般貨物船	バルク/タンカー	その他
フェーズ0	基準値以上 (2013～)	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
フェーズ2	20%以上強化 (2020～)	同左	同左	同左	同左
フェーズ3	30%以上強化 (2025～)	40%以上 ^{*1} 強化(2022～)	30%以上強化 (2022～)	30%以上強化 (2025～)	30%以上強化 (2022/25 ^{*2} ～)

*1: 小型コンテナ船の規制値は引続き検討

*2: 適用時期を引続き検討

基準値は過去10年間(1999～2008)に建造された船舶の平均値
各規制の適用時期は船舶の建造契約が結ばれた時期による

2. その他

(1) 船舶からの海洋プラスチックごみ関係

海洋プラスチックごみは、主要7か国首脳会議(G7)でも議論されるなど、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。

今次会合では、これら対策の実効性を強化すべく、漁具へのIMO番号のマーキング制度や廃棄物記録簿の対象拡大の検討等を盛り込んだ今後の行動計画「アクションプラン」を決定しました。合わせて、持続可能な開発目標(SDGs14)の目標年である2025年までに、これらアクションの達成を目指すことに合意しました。

(2) 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(SOx)、粒子状物質(PM)を削減するため、船舶に使用する燃料油中の硫黄分濃度規制の強化(3.5%→0.5%)が2020年1月1日から開始されます。

これに向け、今次会合では、船舶側に規制対応準備のための「実施計画」作成を促すためのガイダンスを作成しました。また、各国政府に対して規制適合燃料油の供給状況をIMOを通じて情報共有するよう要請することとしました。

※一部の国・団体から提案のあった、一定期間条約の実施に関する情報をIMOに集約・分析する案については、規制の緩和や遅延は一切含めず燃料油の品質や供給に係る事項(マルポール条約附属書VI第18規則)に対象を絞ることとし、関心国に対して具体的な方策の提案を求めることとしました。

(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、各国政府が予め性能を確認・認定したバラスト水処理装置を船舶に搭載する際に行う検査の方法に関するガイダンスを審議しました。当初、懸案事項であったバラスト水の採取条件や分析方法・期間等については、造船所周辺の海水の使用を認める等、我が国の提案を踏まえた合理的な方法を採用することとしました。

※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) 水中騒音関係

船舶からのソナー音やプロペラ音等の水中騒音が、水生生物（特に水生哺乳類）に悪影響を与える恐れがあるとして、一部の国から懸念が示されています。今次会合では、カナダが、水中騒音対策の必要性や船舶の静音技術向上等の更なる対策を呼びかけました。

(5) IMO 海洋環境保護委員会議長選挙

2019年のIMO 海洋環境保護委員会の議長選挙が行われ、現在議長を務めている我が国の齋藤英明氏（国土交通省海事局船舶産業課長）が議長に再選されました。

以 上