

国際条約等の動向

一般財団法人 日本海事協会 国際部

海上安全関連

- 1 非常用曳航設備(ETA)の適用拡大
- 2 水先人用移乗設備

海洋環境保護関連

- 1 北東大西洋ECA(排出規制海域)の追加
- 2 SCR認証ガイドラインの改正
- 3 温室効果ガス(GHG、Green House Gas)規制

本会ウェブサイトに掲載：[ホーム > 情報サービス > IMO及びIACSの動向 > IMOの動向](#)

The screenshot shows the ClassNK website's navigation menu. The '情報サービス' (Information Service) tab is highlighted with a red box. Below it, the 'IMO及びIACSの動向' (IMO and IACS Trends) link is also highlighted with a red box, and a red arrow points to it from the '情報サービス' tab. The website header includes the ClassNK logo, 'CHARTING THE FUTURE', and navigation links like 'ホーム', 'ClassNKについて', '業務サービス', '認証サービス', '情報サービス', and '研究開発'. The main content area is divided into sections for '情報サービス', '出版物', and 'Bio Fuel'.

The screenshot shows a document titled 'IMO MSC 110 審議速報' (IMO MSC 110 Meeting Report). It details the meeting held from June 18 to 27, 2025, in London, presided over by the IMO Maritime Safety Committee (MSC). The report lists several key decisions and amendments, including the adoption of the SOLAS 2025 amendments, the HSC Code amendments, and the adoption of the 2025 ESP Code. The document is structured with numbered sections and sub-sections, providing a comprehensive overview of the meeting's outcomes.

1. 非常用曳航設備（ETA）の適用拡大

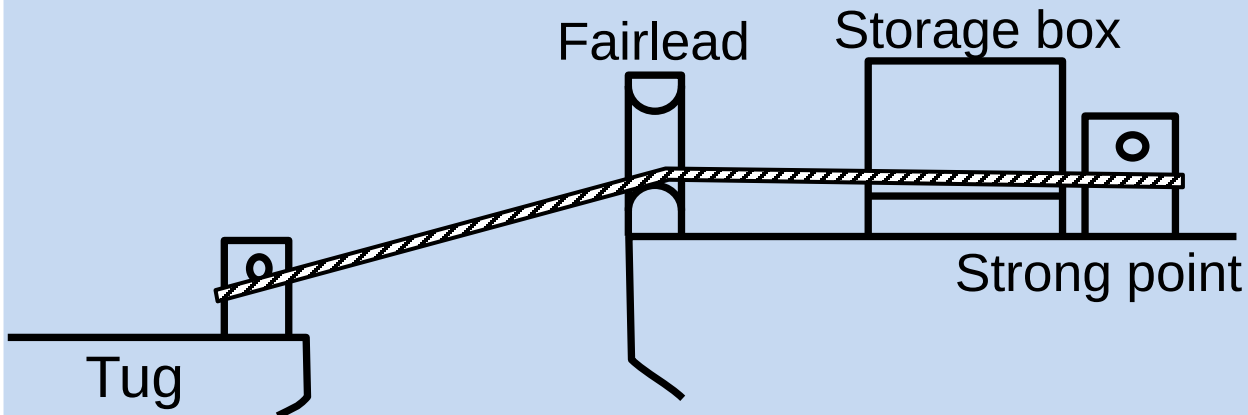
SOLAS II-1/3-4

非常用曳航設備（Emergency Towing Arrangement: ETA）をタンカーに要求

- ・ 20,000DWT以上のタンカーが対象
- ・ 船舶の前後部に設置を要求（少なくとも一つを事前装着型とすること）

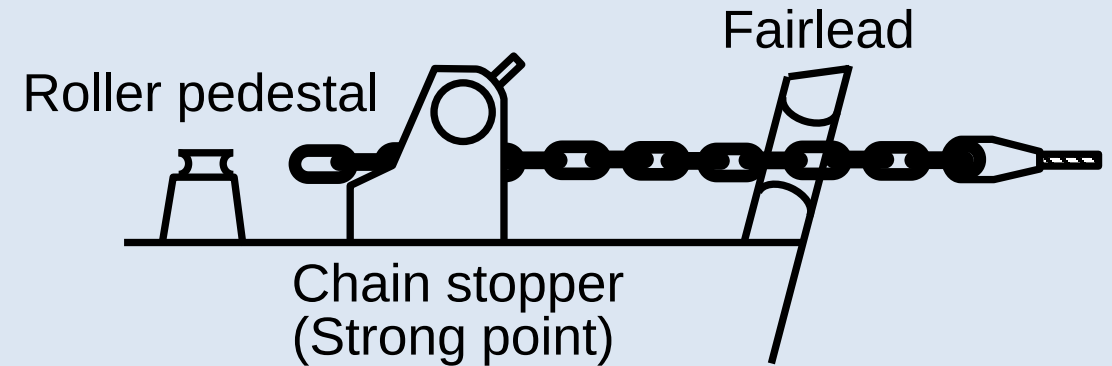
事前装着型の例

- ・ 15分以内での展開が要求される
- ・ 繊維索、ワイヤロープ等が使用される
- ・ 通常、タンカーの船尾に設置される



非事前装着型の例

- ・ 60分以内での展開が要求される
- ・ チェーンが使用される
- ・ 通常、タンカーの船首に設置される



1. 非常用曳航設備（ETA）の適用拡大

2016年に自航不能となった後、円滑に曳航ができなかったRo-Ro船（M/V Modern Express）の事故を契機として、様々な船種で船体の大型化がみられることからETAの必要性が認識された。



MSC 108(2024年5月)の審議結果

SOLAS II-1/3-4の改正（決議MSC.549(108)）を採択

SOLAS II-1/3-4改正の概要 （2028年1月1日以降に建造される新造船に適用される）
20,000GT以上のタンカー以外の船舶に対し、ガイドラインに従い設計、建造、型式承認試験が実施されたETAの設置を要求。

MSC 110(2025年6月)の審議結果

タンカー以外の船舶に対するETAの暫定ガイドラインを承認

1. 非常用曳航設備（ETA）の適用拡大

タンカー及びタンカー以外の船舶に対するETAの主要要件

	タンカー		タンカー以外の船舶	
適用対象	20,000 DWTを超える船舶		20,000 GT を超える船舶	
設置位置	前後両方		前後いずれか一方	
事前装着型	少なくとも1つは要求		要求なし	
強度 (想定する曳航力)	20,000 ≤ DWT < 50,000	1,000 kN	EN < 3,000	1,000 kN
	50,000 ≤ DWT	2,000 kN	3,000 ≤ EN < 10,000	2,000 kN
			10,000 ≤ EN (EN: 艀装数)	EN × 0.2 kN 以上 であって主管庁が 定める値
安全率	2.0		2.0	

海上安全関連

- 1 非常用曳航設備(ETA)の適用拡大
- 2 水先人用移乗設備

海洋環境保護関連

- 1 北東大西洋ECA(排出規制海域)の追加
- 2 SCR認証ガイドラインの改正
- 3 温室効果ガス(GHG、Green House Gas)規制

SOLAS V/23

水先人を使用することがある航海に従事する船舶には、水先人の乗下船用の設備を備えることが要求されている。

現行の規定(2012年7月1日以降に設置された水先人用移乗設備に適用)

水先人の乗下船中の相次ぐ事故を受け、水先人の安全確保を目的に従来の規定を見直し

- SOLAS V/23改正(MSC.308(88))
- 水先人移乗設備に関する勧告(A.1045(27))

上記の改正後も保守管理や設置が適切に行われていなかったことに起因する転落事故が発生していたことから、2021年に開催されたMSC 104にて新たな安全対策の検討が要求された。

国際パイロット協会(IMPA)が2018～2020年の三年に実施したキャンペーンによると水先人用移乗設備の不適合割合は平均12.7%



MSC 110(2025年6月)の審議結果

SOLAS V/23の改正及び水先人用移乗設備の性能基準を採択（2028年1月1日より発効）

- SOLAS V/23改正: 適用、一般要件
- 水先人移乗設備の性能基準: 下表参照

性能基準の内容	適用対象
Part A – 設計、製造及び建造	2028年1月1日以降に設置される水先人用移乗設備 2028年1月1日前に設置される水先人用移乗設備については、2029年1月1日以降の最初の検査までに適合要
Part B – 設置	
Part C – パイロットラダーウインチリール	
Part D – 保守管理	設置日に関わらず、すべての水先人用移乗設備
Part E – 習熟	
Part F – 承認	2028年1月1日以降に設置される水先人用移乗設備

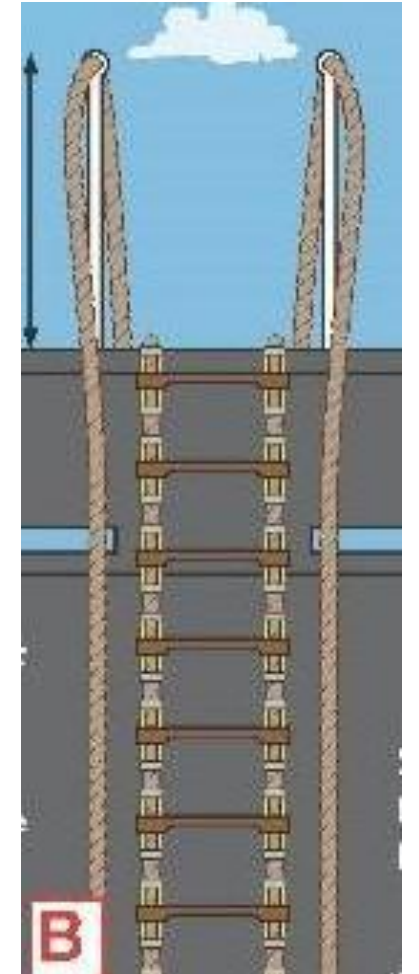
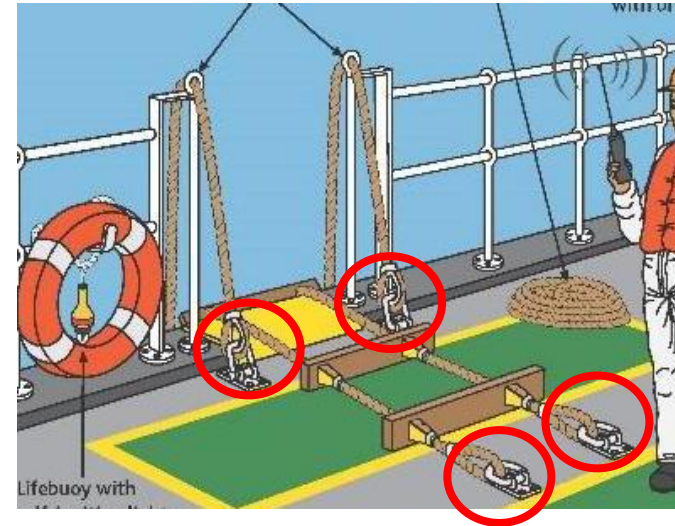
*設置日＝契約上の納入日（無い場合は、実際に納入された日）

留意すべき性能基準の主要要件

1. 水先人用はしご及びマンロープは

- 旗国による型式承認を得たものとする (Part F)
- 1セットのスペアを搭載すること (Part D)
- 製造から36か月後又は使用から30か月後のいずれか早い時期までに交換すること (Part D)

2. はしごを取り付けるストロングポイント、シャックル及び固定ロープの破断強度は48 kN以上とすること(現行は24 kN以上) (Part A)



留意点:

交換期限の要件(Part Dに規定)は2028年1月1日より適用。同日以降に水先人用はしご及びマンロープを交換する場合、他のPartの規定を満足するものとする必要がある。

海上安全関連

- 1 非常用曳航設備(ETA)の適用拡大
- 2 水先人用移乗設備

海洋環境保護関連

- 1 北東大西洋ECA(排出規制海域)の追加
- 2 SCR認証ガイドラインの改正
- 3 温室効果ガス(GHG、Green House Gas)規制

1. 北東大西洋ECA（排出規制海域）の追加

MARPOL Annex VIIによるNO_x、SO_x及びPMの規制

規制概要	一般海域	排出規制海域(ECA)
NO _x 排出規制(起工日ベース) ディーゼル機関からのNO _x 排出量を制限	1次規制又は2次規制への適合	NO _x 3次規制への適合
SO _x 及びPM排出規制 燃料油中の硫黄分含有率を制限	0.50%以下に制限	0.10%以下に制限

海域	NO _x ECA	SO _x 及びPM ECA
北米沿岸 米国カリブ海 バルト海 北海	✓	✓
地中海		✓ (2025年5月以降適用開始)
カナダ北極海* ノルウェー海*	✓	✓ (2027年3月以降適用開始)

*前回MEPC 82で採択



→北東大西洋をECAとして指定することが
MEPC 83(2025年4月)に提案された

1. 北東大西洋ECA（排出規制海域）の追加

MEPC 83(2025年4月)の審議結果

北東大西洋をECAとして指定するMARPOL条約附属書VIの改正を承認

規制開始予定

NOx排出規制(NOx 3次規制への適合)

- 2027年1月1日以降に建造契約が行われる船舶
- 建造契約がない場合には、2027年7月1日以降に建造開始段階にある船舶

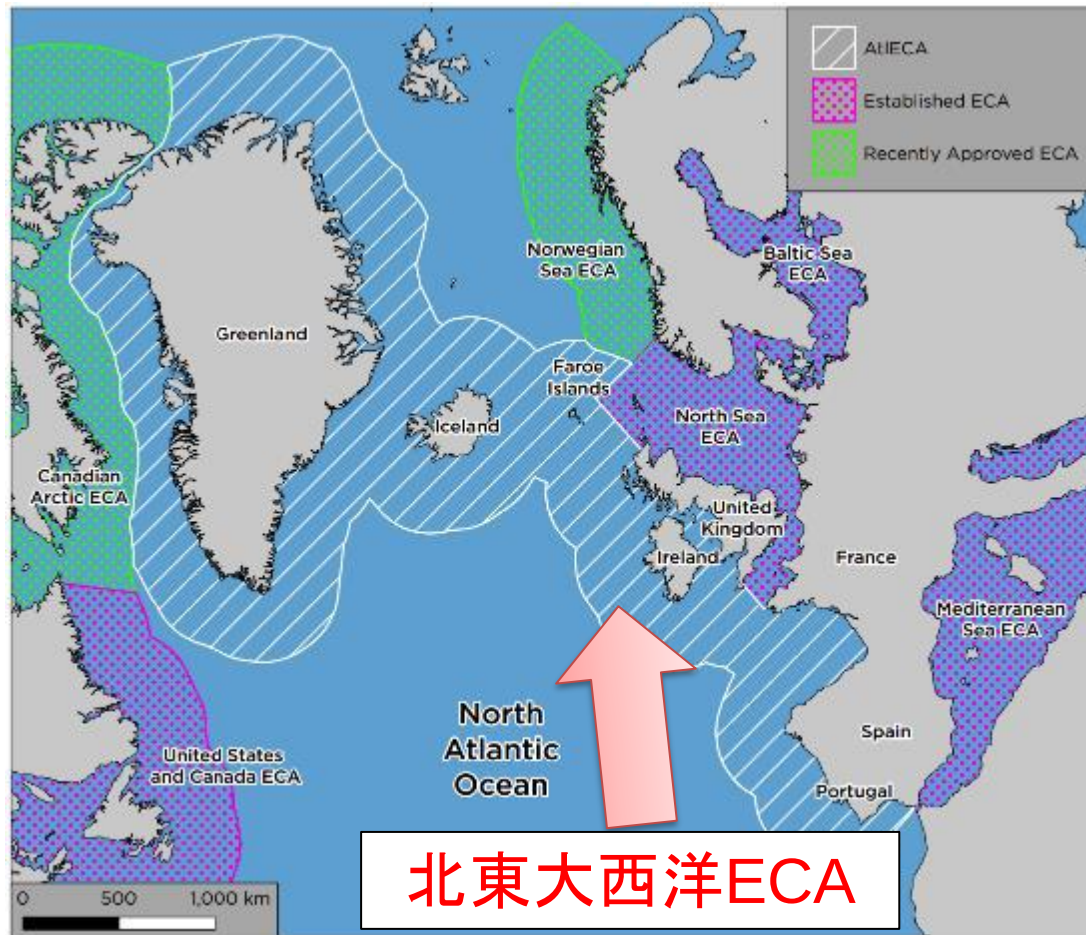
• 2031年1月1日以降に引き渡しが行われる船舶

SOx排出規制(燃料油中硫黄分含有率0.10%以下)

- 改正の発効日から12か月後

臨時MEPC会合(2025年10月)の審議結果

MARPOL条約附属書VI改正の採択の審議を延期
採択時期の調整や適用文言の修正が見込まれる



海上安全関連

- 1 非常用曳航設備(ETA)の適用拡大
- 2 水先人用移乗設備

海洋環境保護関連

- 1 北東大西洋ECA(排出規制海域)の追加
- 2 SCR認証ガイドラインの改正
- 3 温室効果ガス(GHG、Green House Gas)規制

SCR(選択式触媒還元脱硝装置)

- 触媒作用を利用してNO_x排出量を低減する装置
- NO_x 3次規制への適合等を目的として搭載される
- 性能が劣化した際に触媒ブロックの交換が必要

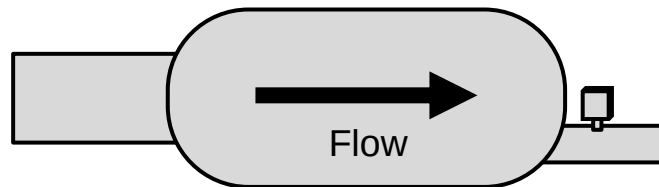
2017年SCR認証ガイドラインにおける触媒の劣化状態の監視方法

NO_x測定装置の有無やSCR制御方式ごとに異なる

例えば:

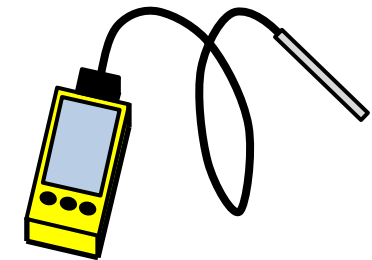
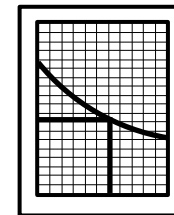
常設の測定装置を有する場合

- 測定装置による監視



フィードフォワード方式かつ測定装置を有さない場合

- 触媒の劣化曲線による判断
- 定期的なスポットチェック



→制御方式によらず、監視方法の要件を明確化すべきとの提案

MEPC 83(2025年4月)の審議結果

2025年SCR認証ガイドライン(MEPC.399(83))を採択

改正の主な概要

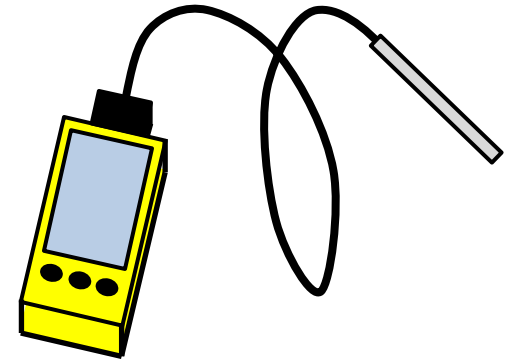
NOx測定装置を有さないSCRの場合、定期的なスポットチェックが要求される旨を明確化

- 少なくとも12か月に一度の実施
- スポットチェックのための運転に主管庁立合いは不要
- 定格出力の50%以上(推進機関の場合は75%以上)で実施
- 実施手順や記録手順を指定

適用対象

- 2025年11月1日以降に起工する又は同等の建造段階にある船舶に搭載されるSCR
- 2025年11月1日前に起工又は同等の建造段階にある船舶に搭載されるSCRであって、船舶への契約上の納入日*が2026年5月1日以降となるSCR

*契約上の納入日がない場合は、実際の納入日



海上安全関連

- 1 非常用曳航設備(ETA)の適用拡大
- 2 水先人用移乗設備

海洋環境保護関連

- 1 北東大西洋ECA(排出規制海域)の追加
- 2 SCR認証ガイドラインの改正
- 3 温室効果ガス(GHG、Green House Gas)規制

国際海運(IMO)の対応

2013: エネルギー効率設計指標(EEDI), 船舶エネルギー効率管理計画書(SEEMP)

2018: IMO GHG削減戦略(初期戦略)の採択

2019: 燃料消費量実績報告制度(IMO DCS)

2023: 就航船のエネルギー効率指標(EEXI) } 短期対策
燃費実績格付け制度(CII)

IMO GHG削減戦略(2023年版)の採択

2027: GHG強度規制 } 中期対策
(予定) IMOネットゼロ基金 / 議論中

MEPC 83(2025年4月)の審議結果

- 短期対策(EEXI及びCII)の検証
- SEEMP作成ガイドラインの改正

臨時MEPC会合(2025年10月)の審議結果

- GHG排出削減に向けた中期対策案の審議動向



3. 温室効果ガス（GHG、Green House Gas）規制

1. 短期対策（EEXI及びCII）の検証

MARPOL条約附属書VI

EEXI及びCII格付け制度の有効性の評価及び検証→2026年1月1日までに実施すること

■ EEXI

- 現状、EEXIの強化に関する議論はされていない

■ CII 格付け制度

- 各船舶の1年間の燃費実績を基に、**A-E**の5段階格付けを実施

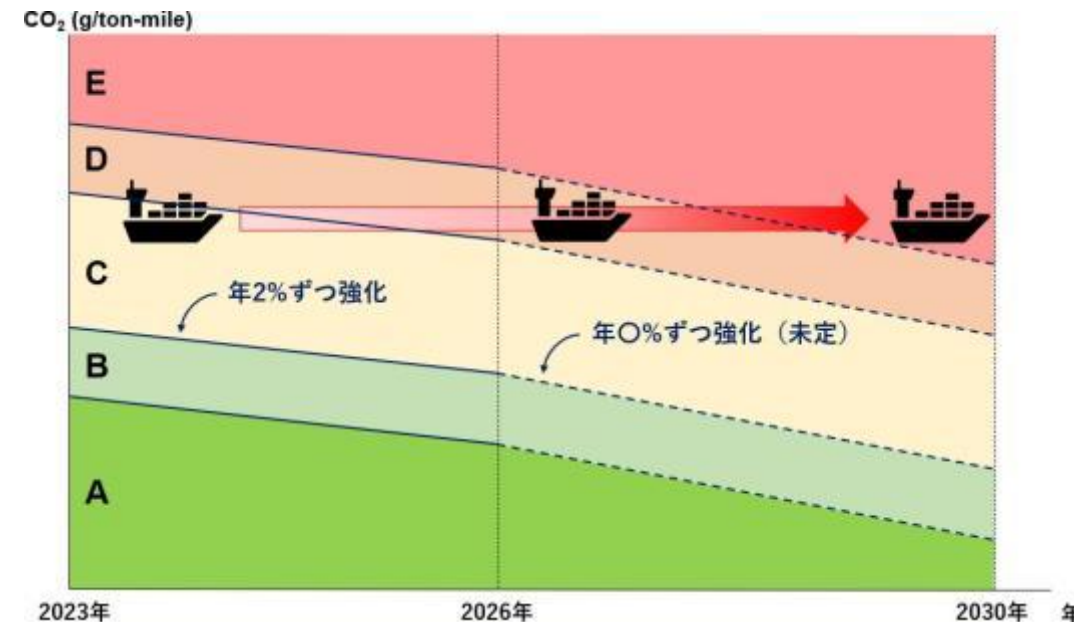
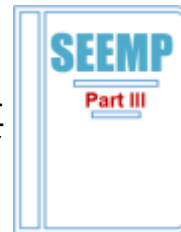
- ✓ 燃費指標（CII: Carbon Intensity Indicator）にはAnnual Efficiency Ratio（AER）を使用

$$\text{AER} = \frac{\text{CO}_2\text{排出量 (gCO}_2\text{)}}{\text{貨物輸送量 (DWT) } \times \text{航海距離 (nm)}}$$

（*自動車船、クルーズ船等の一部船種については、DWTに替えてGTを使用）

- 改善計画（Corrective Action Plan）

- ✓ 低評価（E、又は3年連続でD）となった船舶は改善計画の作成が必要
- ✓ エネルギー効率管理計画（SEEMP）を使用し、旗国/船級が承認



年	CII 削減係数（2019年比）
2023-2026	毎年 +2.0% ずつ強化
2027-2030	レビュー時期（2025年）に決定

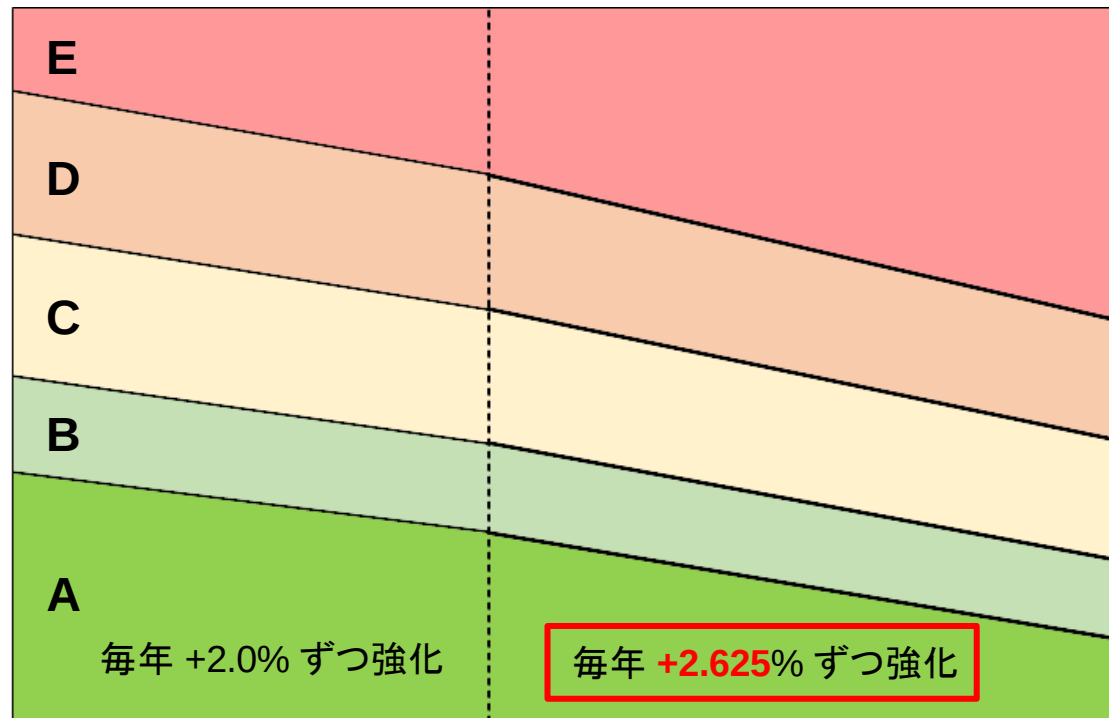
1. 短期対策（EEXI及びCII）の検証

MEPC 83（2025年4月）の審議結果

2027-2030年のCII削減係数を採択（MEPC.400(83)）

- 2030年までに輸送効率を最低40%改善するというIMO GHG削減戦略の目標に整合

AER (gCO₂/ton-mile)



2023 2024 2025 2026 2027 2028 2029 2030 年

	CII 削減係数 (2019年比)	
2023年	5 %	
2024年	7 %	
2025年	9 %	
2026年	11 %	
2027年	13.625 %	+2.0%/年 +2.625%/年
2028年	16.250 %	
2029年	18.875 %	
2030年	21.500 %	

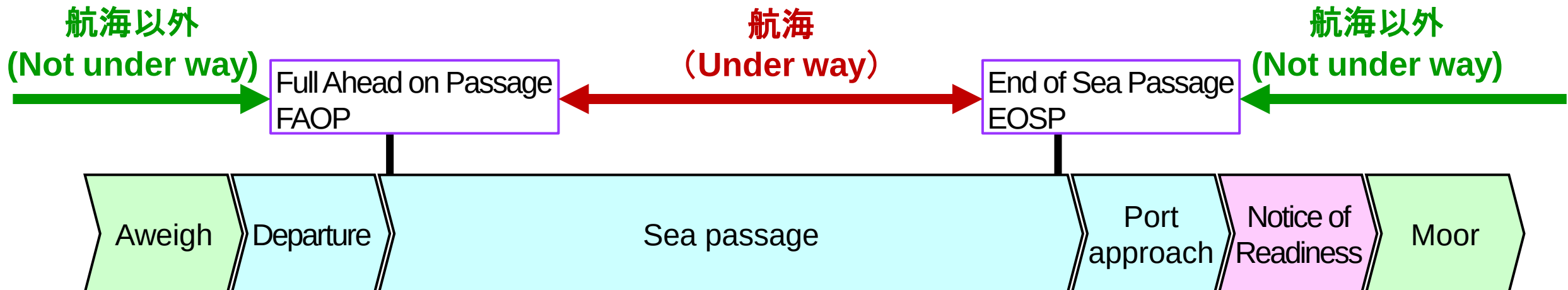
2. SEEMP作成ガイドラインの改正

- 2026年1月1日以降、IMO-DCSの収集データに、次の項目が追加
 - **航海以外**での機器（主機/補機/ボイラー等）毎の燃料消費量（燃料種類別）
 - **航海**距離（積荷航海距離をボランティアで提出可）
 - **航海**時間, etc.

MEPC 83(2025年4月)の審議結果

航海 (Under way) 及び航海以外 (Not under way) の定義を明確化する改正を採択 (MEPC.401(83))

- 航海(Under way)とは、Full ahead on passage (FAOP)からEnd of sea passage (EOSP)までの期間を指す



THANK YOU

for your kind attention