

国際条約等の動向

一般財団法人 日本海事協会 国際部

海洋環境保護関連

- 1 温室効果ガス (GHG、Green House Gas) 規制
- 2 バラスト水管理条約

海上安全関連

- 1 救命艇の換気要件
- 2 揚貨設備に対する検査要件
- 3 非常用曳航設備 (ETA) の適用拡大
- 4 電子傾斜計の搭載要件

シップリサイクル条約

国際海運（IMO）の対応

2013年：エネルギー効率に関するEEDI、SEEMP規制を導入

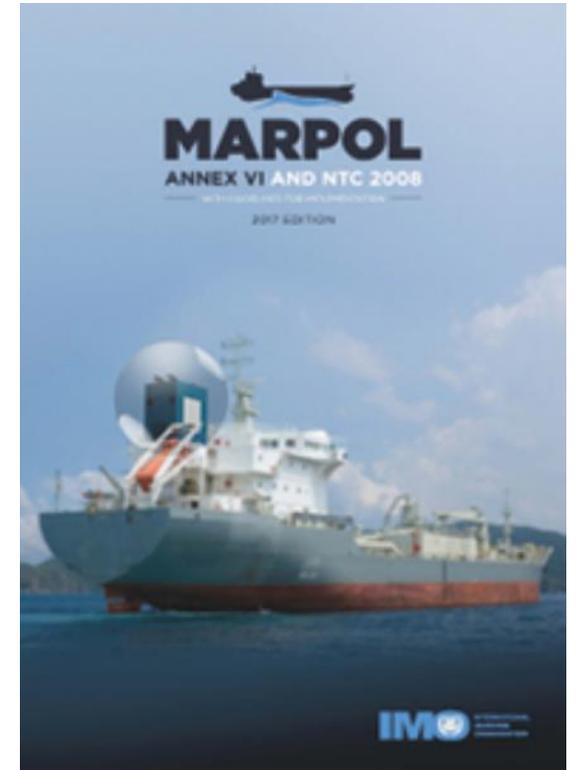
2018年：IMO GHG削減戦略（初期戦略）を採択

2019年：燃料消費量実績報告制度（DCS）を導入

2023年：EEXI及びCII燃費実績格付け制度を導入

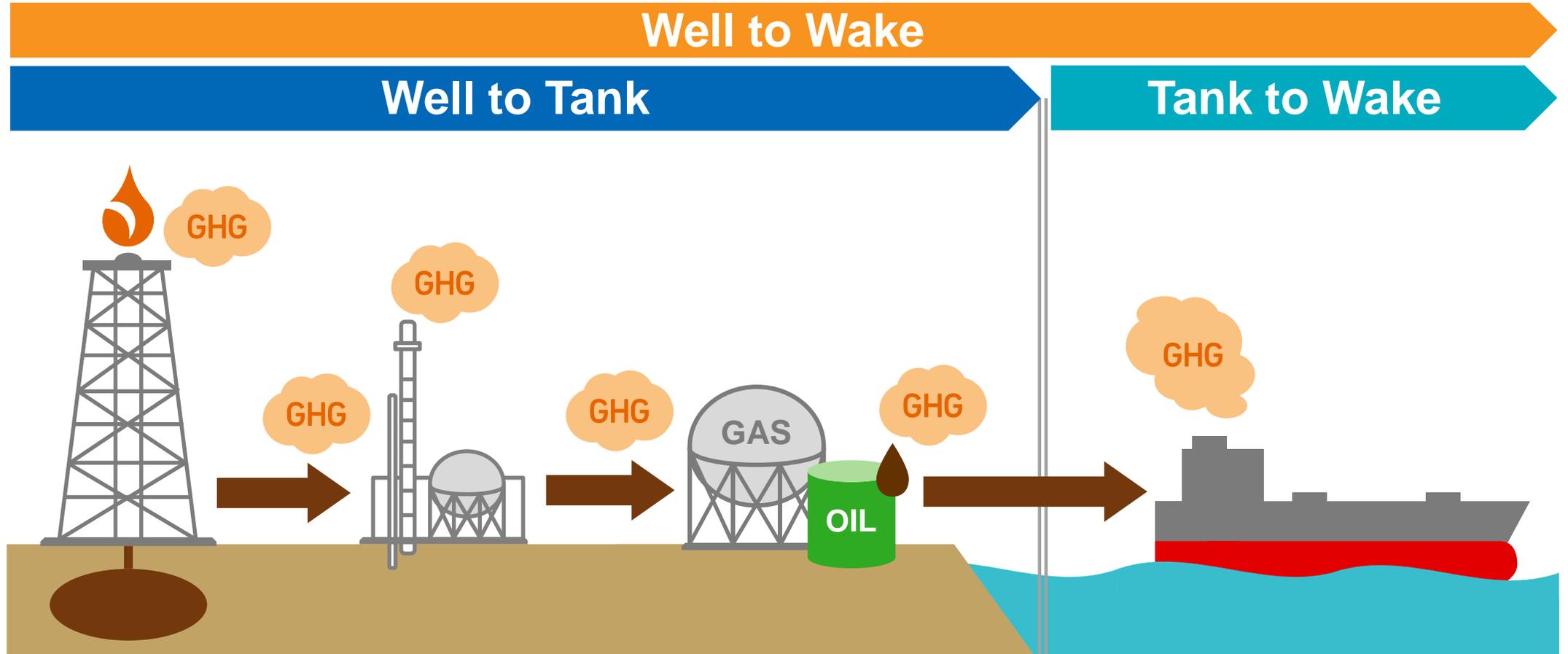
MEPC 80（2023年7月）の審議結果

策定から5年後までに実施されるIMO GHG削減戦略のレビューが完了
GHG排出削減目標を強化する「2023年版IMO GHG削減戦略」を採択



	2018年 初期戦略 (船上排出 : Tank-to-Wake)	2023年 改定戦略 (ライフサイクル : Well-to-Wake) ←
ビジョン 最終的な 努力目標	GHGゼロ排出 (到達時期 : 今世紀中出来る限り早期)	GHGゼロ排出 (到達時期 : 出来る限り早期)
目標 レベル	<p>■ 年間GHG総排出量目標 (2008年比)</p> <p>2050年までに最低50%削減</p>	<p>2030年までに最低20%削減, 30%削減を目指す (チェックポイント)</p> <p>2040年までに最低70%削減, 80%削減を目指す (チェックポイント)</p> <p>2050年頃までにネット排出ゼロ</p>
	<p>■ GHG排出ゼロまたは排出ゼロに近い技術/燃料/エネルギー源の普及目標 (対 総エネルギー使用量)</p>	<p>2030年までに最低5%普及, 10%普及を目指す</p>
	<p>■ 輸送効率 (単位輸送ごとのCO₂排出量) の改善目標 (2008年比)</p> <p>2030年までに最低40%改善 2050年までに最低70%改善</p>	<p>2030年までに最低40%改善</p>

船舶で使用する燃料の製造や流通過程におけるGHG排出への関心の高まり



MEPC 80(2023年7月)の審議結果

船用燃料のライフサイクルGHG強度に関するIMOガイドライン(LCAガイドライン)を採択

船用燃料のライフサイクルGHG強度に関するIMOガイドライン(LCAガイドライン)

燃料のライフサイクルにおけるGHG排出強度を評価する**全般的な枠組み**を示す

- GHG排出強度の計算方法
 - 考慮するGHGには二酸化炭素(CO₂)、メタン(CH₄)、亜酸化窒素(N₂O)を含む
- 燃料ライフサイクルラベル(燃料毎の特性に関する情報の統一表記)
- 排出強度のデフォルト値(各燃料の代表的なGHG排出強度の値)の指定方法
- 燃料に対する第三者による認証が必要な項目

通信部会及び専門家ワークショップを通じ、MEPC 81に向けて本ガイドラインの**実用化**に向けた作業が行われる

- GHG排出強度の計算、検証及び認証方法等に関する規定の策定
- GHG排出強度のデフォルト値の指定



MEPC 80(2023年7月)の審議結果

経済的手法と規制的手法の組み合わせについて、包括的影響評価(各国に与える影響評価)を実施することに合意

- 包括的影響評価の結果を考慮し、2024年中に制度案を具体化
- 中期対策制度を2025年中に採択し、2027年の発効を目指すスケジュールに合意

経済的手法案(燃料への課金制度)

1. Feebate : 化石燃料船へ課金 (fee) し、ゼロエミ燃料船に還付 (rebate) する。
2. 単純課金 (GHG levy) : CO₂排出1トンあたりUS\$100を課金。収益は途上国支援に活用。
3. F&R (Funding and Reward) : CO₂排出量に応じて課金し、還付対象燃料を使用する船舶に還付。

規制的手法案(燃料のGHG強度を段階的に削減する制度)

1. GFS (GHG Fuel Standard) : 燃料のGHG強度 (GHG排出量/使用燃料のエネルギー値) を規制。燃料ライフサイクルのGHG排出量を対象とし、規制値を段階的に強化。
2. IMSF&F (International Maritime Sustainable Fuel & Fund) : 燃料のGHG強度 (GHG排出量/使用燃料のエネルギー値) を規制。船上で排出されるGHG排出量を対象とし、規制値を段階的に強化。

MEPC 80(2023年7月)の審議結果

バラスト水記録簿の書式の改正(BWM条約付録II)を採択

Date	Code (letter)	Item (number)	Record of operations / signature of officer in charge
02-JAN-2023	A	1	Start- 0900 hrs (UTC) (hhmm SMT) on 01-JAN-2023 at BE ANR (UN/LOCODE or port name)
		2	Completion- 0600 hrs (UTC) (hhmm SMT) on 02-JAN-2023 at BE ANR
			...

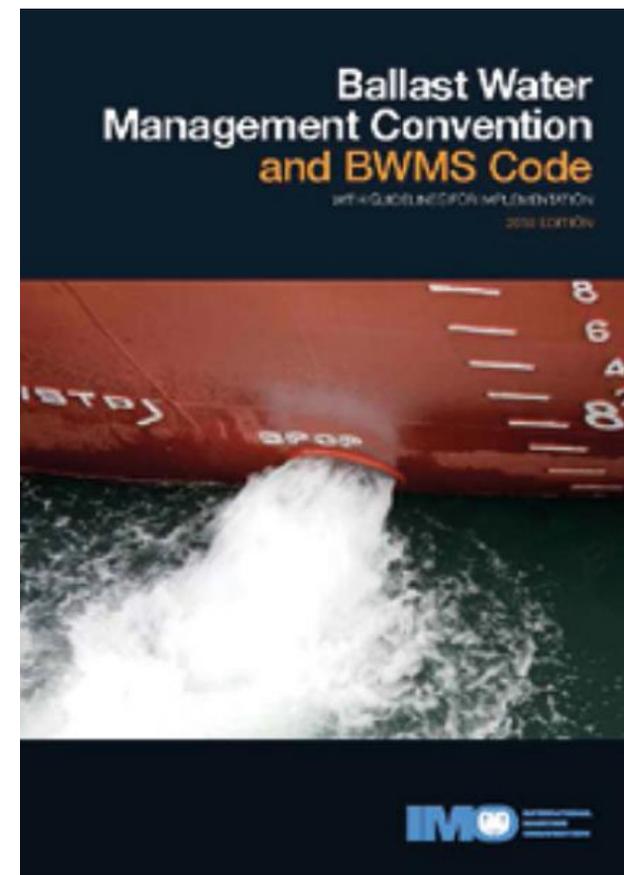
「Code (letter)」及び「Item (number)」の例:

(A) バラスト水が取り入れられた場合 (ballasting operation)

- .1 取り入れの開始時間及び場所 (港又は緯度経度)
- .2 取り入れの完了時間及び場所 (港又は緯度経度及び取水中の最小水深)
- .3 ...

(B) バラスト水が排出された場合 (deballasting operation)

- .1 ...



適用日: 2025年2月1日

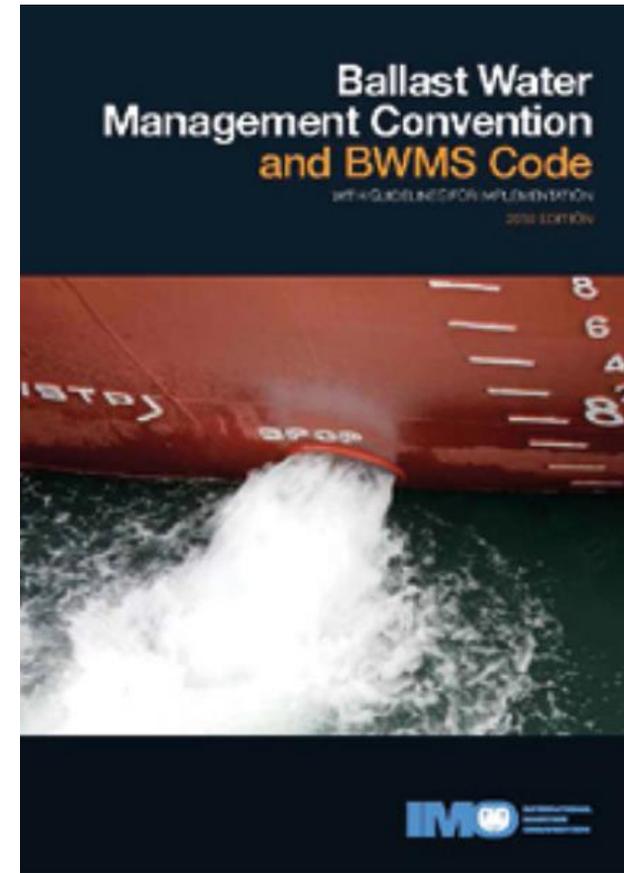
MEPC 80(2023年7月)の審議結果

MEPC.372(80)「バラスト水電子記録簿の利用に関するガイドライン」を採択

- バラスト水電子記録簿の承認に関する統一運用ガイドライン
- 旗国主管庁(または代行機関RO)による承認及び宣言書(Declaration)の発行
- MARPOL電子記録簿のガイドライン(MEPC.312(74))と同様の取扱い

本ガイドラインを参照するバラスト水管理条約A-1及びB-2規則の関連改正案を承認

- 次回MEPC 81にて採択予定



MEPC 80(2023年7月)の審議結果

バラスト水管理条約の見直し

優先改正事項を含む条約レビュー計画(CRP, Convention Review Plan)を承認

- 通信部会において引続き議論が進められ、MEPC 81に報告書が提出される見込み
- 条約改正案についてはMEPC 84(2026年春)の承認、MEPC 85(2026年秋)の採択を予定

水質に問題がある海域でのバラスト水管理

暫定ガイダンス案に対する様々な見解が示され、**合意に至らなかった**

- MEPC 81にて、引続き最終化に向けて審議される見込み

処理済み汚水及びグレーウォーターの一時貯留

時間の制約上議論が終結せず、更なる**会合間の作業(Intersessional Work)**が必要と判断された

- MEPC 81に向けて具体的な提案文書が提出される見込み

海洋環境保護関連

- 1 温室効果ガス (GHG、Green House Gas) 規制
- 2 バラスト水管理条約

海上安全関連

- 1 救命艇の換気要件
- 2 揚貨設備に対する検査要件
- 3 非常用曳航設備 (ETA) の適用拡大
- 4 電子傾斜計の搭載要件

シップリサイクル条約

救命艇による退船時に、乗組員が呼吸困難に陥った事例が発生

- 2016年より、救命艇に対する換気要件の審議を開始
- 換気装置が無い救命艇では、閉鎖状態の場合1時間ほどで酸素濃度が低下する

MSC 107(2023年6月)の審議結果

- 全閉囲型救命艇に機械的な通風装置の設置を義務付ける
LSAコードの改正を採択
- 2026年1月1日に発効

LSAコード改正の概要 (2029年1月1日以降に新規搭載される救命艇に適用)

全閉囲型救命艇に対し、一人当たりの換気流量を毎時5立方メートル以上、換気時間は24時間以上を要求

- 部分閉囲型救命艇や救命いかだに対する換気要件の要否は引続き検討予定



- 揚貨設備の検査・保守要件はSOLAS条約に定められていない
- 旗国政府若しくは寄航国政府の要件に基づく検査

安全性への懸念から、2011年より揚貨設備に対する安全要件の審議を開始

MSC 107(2023年6月)の審議結果

- 揚貨設備関連のSOLAS改正を採択、2026年1月1日に発効
- 揚貨設備のガイドラインを承認

SOLAS条約改正案の概要（既存船を含む全ての船舶に適用）

- 揚貨設備は、船級協会の要件に従って設計・建造する。
- 毎年詳細検査を行い、5年毎に荷重試験を実施する。
- 制限荷重1,000kg未満の揚貨設備は主管庁判断で適用免除できる。

本会の揚貨設備規則に基づく検査を受けている既存船の揚貨設備は対応不要

検査を受けていない揚貨設備の場合、2026年以降最初のSC更新検査時までの検査が必要



非常用曳航設備（ETA）は20,000DWT以上のタンカーのみに要求されている。

2016年に自航不能となった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肥大化がみられることからETAの必要性を認識。



MSC 107（2023年6月）の審議結果

- SOLAS II-1/3-4の改正案を承認
- 次回MSC 108で採択、2028年1月1日に発効する見込み
- 2025年の作業完了を目標に、タンカーに対するETAのガイドライン（決議MSC.35(63)）をベースとして、タンカー以外に対するガイドラインを検討する

SOLAS II-1/3-4改正案の概要（2028年1月1日以降に建造される新造船に適用される見込み）

20,000GT以上のタンカー以外の船舶に対し、ETAに関するガイドライン（未作成）に従った設計、建造、型式承認試験の実施を要求。

- コンテナ船の荷崩れやバルクキャリアの貨物液状化による転覆事故が発生
- 航海中の船体傾斜情報は、航海情報記録装置(VDR)に記録することが要求されていない



2019年より、電子傾斜計の搭載を義務付けるSOLAS V章の改正を検討開始

MSC 107(2023年6月)の審議結果

SOLAS V章の改正を採択、2026年1月1日に発効。

SOLAS V章改正案の概要 (2026年1月1日以降に起工する新造船に適用)

3,000GT以上のコンテナ船及びバルクキャリアに対し、電子傾斜計の搭載を要求
本要件は専らばら積み貨物またはコンテナ貨物を運送する船舶に適用



海洋環境保護関連

- 1 温室効果ガス (GHG、Green House Gas) 規制
- 2 バラスト水管理条約

海上安全関連

- 1 救命艇の換気要件
- 2 揚貨設備に対する検査要件
- 3 非常用曳航設備 (ETA) の適用拡大
- 4 電子傾斜計の搭載要件

シップリサイクル条約

2009年の船舶の安全かつ環境上適正な再資源化のための香港国際条約

発効要件達成から 24ヶ月後に発効	発効要件	2023年6月26日
締約国数	15ヶ国	22ヶ国
商船船腹量	世界の商船船腹量の40%	約45.81%
締結国内の船舶リサイクル施設 の直近10年における最大年間解 体船腹量の合計	締約国の合計船腹量の3%	約3.31%

2023年6月26日付でバングラデシュ、リベリアが批准

➔発効要件を達成し、2025年6月26日に発効

- 500GT以上の全ての船舶にインベントリ(船舶に存在する有害物質等の概算量と場所を記載した一覧表)の作成及び維持管理が義務付けられる
- 所管官庁により承認された船舶リサイクル施設以外での船舶の解体・リサイクルは不可

船舶に求められる対応

500GT以上の新造船*及び既存船

- インベントリの作成
- 条約証書の発行
- 既存船については、条約発効後5年以内に対応（ただし、猶予期間中に解体する際はインベントリの所持が必要）

*2025年6月26日以降に建造契約が交わされる船舶
契約がない場合は2025年12月26日以降に起工される船舶
2027年12月26日以降に引き渡しが行われる船舶

本会による条約発効に向けた準備

- インベントリの早期作成を支援（本会対象船のうち約5,000隻（6割以上）がIHMを所持）
- 各国主管庁の指示に従い、本会登録船へのIHM条約証書を発行



リサイクル施設に対する本会の取組み

- 人命、環境に配慮された安全なリサイクルがされていることを書類審査及び現地審査で確認
- 条約に適合するリサイクル施設に対して適合鑑定書を発行(60か所)

本会お問い合わせ先

インベントリ関連

船舶管理システム部

smd-env@classnk.or.jp

船舶リサイクル施設関連

交通物流部

ltd@classnk.or.jp

詳細はNKウェブサイト > 業務サービス > 条約関連 > シップリサイクル条約 を参照



THANK YOU

for your kind attention