

船舶のエネルギー効率に関する事項

改正規則等

海洋汚染防止のための構造及び設備規則

海洋汚染防止のための構造及び設備規則検査要領

改正理由

MARPOL 条約附属書 VI では、船舶から放出される温室効果ガスの放出量を削減することを目的とし、2013 年よりエネルギー効率設計指標（EEDI）に関する要件が定められており、フェーズ 0 からフェーズ 3 を経て 2025 年まで段階的に規制値を強化する要件となっている。EEDI の関連要件については、既に本会規則に取入れられている。

一方、昨今の燃費性能に関する技術開発状況を考慮し、フェーズ 3 規制の見直しが実施された。その結果、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適用時期の前倒しや削減率を強化する等の MARPOL 附属書 VI の改正が 2020 年 11 月に開催された IMO 第 75 回海洋環境保護委員会（MEPC75）において、決議 MEPC.324(75)として採択された。

このため、当該決議に基づき、関連規定を改めた。

改正内容

主な改正内容は次のとおり。

- (1) EEDI に関する適用日とリファレンスラインからの削減率に関する表を改めた。
- (2) ばら積貨物船に対するリファレンスライン決定定数を改めた。
- (3) フェーズ 2 及びフェーズ 3 に該当する船舶の解釈を改めた。

「海洋汚染防止のための構造及び設備規則」の一部を次のように改正する。

8 編 船舶からの大気汚染防止のための設備

3 章 二酸化炭素放出抑制

3.3 二酸化炭素放出抑制指標規制値（附属書 VI 第 21 規則関連）*

表 8-8 を次のように改める。

表 8-8 二酸化炭素放出抑制指標に関する適用日とリファレンスラインからの削減率

船種	船舶のサイズ	削減率 (%)					
		フェーズ 0	フェーズ 1	フェーズ 2		フェーズ 3	
		2013 年 1 月 1 日 - 2014 年 12 月 31 日	2015 年 1 月 1 日 - 2019 年 12 月 31 日	2020 年 1 月 1 日 - 2022 年 3 月 31 日	2020 年 1 月 1 日 - 2024 年 12 月 31 日	2022 年 4 月 1 日以降	2025 年 1 月 1 日以降
ばら積 貨物船	20,000 DWT -	0	10		20		30
	10,000 - 20,000 DWT	非適用	0-10 ⁽¹⁾		0-20 ⁽¹⁾		0-30 ⁽¹⁾
ガス運搬船	10,000 DWT -	0	10	<u>20</u>	20	<u>30</u>	30
	10,000 - 15,000 DWT	<u>0</u>	<u>10</u>		<u>20</u>		<u>30</u>
	2,000 - 10,000 DWT	非適用	0-10 ⁽¹⁾		0-20 ⁽¹⁾		0-30 ⁽¹⁾
タンカー	20,000 DWT -	0	10		20		30
	4,000 - 20,000 DWT	非適用	0-10 ⁽¹⁾		0-20 ⁽¹⁾		0-30 ⁽¹⁾
コンテナ船	200,000 DWT -	<u>0</u>	<u>10</u>	<u>20</u>		<u>50</u>	
	120,000 - 200,000 DWT	<u>0</u>	<u>10</u>	<u>20</u>		<u>45</u>	
	80,000 - 120,000 DWT	<u>0</u>	<u>10</u>	<u>20</u>		<u>40</u>	
	40,000 - 80,000 DWT	<u>0</u>	<u>10</u>	<u>20</u>		<u>35</u>	
	15,000 - 40,000 DWT -	0	10	<u>20</u>	20	<u>30</u>	30
	10,000 - 15,000 DWT	非適用	0-10 ⁽¹⁾	<u>0-20⁽¹⁾</u>	0-20⁽¹⁾	<u>15-30⁽¹⁾</u>	0-30⁽¹⁾
一般貨物船	15,000 DWT -	0	10	<u>15</u>	15	<u>30</u>	30
	3,000 - 15,000 DWT	非適用	0-10 ⁽¹⁾	<u>0-15⁽¹⁾</u>	0-15⁽¹⁾	<u>0-30⁽¹⁾</u>	0-30⁽¹⁾
冷凍運搬船	5,000 DWT -	0	10		15		30
	3,000 - 5,000 DWT	非適用	0-10 ⁽¹⁾		0-15 ⁽¹⁾		0-30 ⁽¹⁾
兼用船	20,000 DWT -	0	10		20		30
	4,000 - 20,000 DWT	非適用	0-10 ⁽¹⁾		0-20 ⁽¹⁾		0-30 ⁽¹⁾
LNG 運搬船 (3)	10,000 DWT -	非適用	10 ⁽²⁾	<u>20</u>	20	<u>30</u>	30
Ro-ro 貨物船 (自動車運搬 船) (3)	10,000 DWT -	非適用	5 ⁽²⁾		15		30
Ro-ro 貨物 船(3)	2,000 DWT -	非適用	5 ⁽²⁾		20		30
	1,000-2,000 DWT	非適用	0-5 ⁽¹⁾⁽²⁾		0-20 ⁽¹⁾		0-30 ⁽¹⁾
Ro-ro 旅客 船(3)	1,000 DWT -	非適用	5 ⁽²⁾		20		30
	250-1,000 DWT	非適用	0-5 ⁽¹⁾⁽²⁾		0-20 ⁽¹⁾		0-30 ⁽¹⁾
非従来型の 推進装置を 有するクル ーズ客船(3)	85,000 GT -	非適用	5 ⁽²⁾	<u>20</u>	20	<u>30</u>	30
	25,000-85,000 GT	非適用	0-5 ⁽¹⁾⁽²⁾	<u>0-20⁽¹⁾</u>	0-20⁽¹⁾	<u>0-30⁽¹⁾</u>	0-30⁽¹⁾

- (注) 1. 削減率は、船舶の大きさにより 2 つの値の間で線形補間すること。低い削減率が小さい船舶のサイズに対応する。
2. フェーズ 1 は、2015 年 9 月 1 日から開始する。
3. 削減率は、3.1.2(22)に規定される 2019 年 9 月 1 日以降に引き渡しが行われる船舶に適用する。

表 8-9 を次のように改める。

表 8-9 船種毎のリファレンスライン決定定数

3.1.2 に定義される船種	a	b	c
(4) ばら積貨物船	961.79	(i) 船舶の載貨重量トン数 (以下、本表において 「DWT」という。) ≤279,000 の場合、DWT (ii) DWT > 279,000 の場合、 279,000	0.477
(5) ガス運搬船	1120.00	船舶の載貨重量トン数（以 下、本表において「DWT」と いう。）	0.456
(6) タンカー	1218.80		0.488
(7) コンテナ船	174.22		0.201
(8) 一般貨物船	107.48		0.216
(9) 冷凍運搬船	227.01		0.244
(10) 兼用船	1219.00		0.488
(12) Ro-ro 貨物船（自動車運搬船）	DWT/GT<0.3 の場合、 (DWT/GT) ^{-0.7} ×780.36 DWT/GT≥0.3 の場合、1812.63		0.471
(13) Ro-ro 貨物船	1405.15	DWT	0.498
	1686.17 ⁽¹⁾	(i) DWT≤17,000 の場合、 DWT ⁽¹⁾ (ii) DWT > 17,000 の場合、 17,000 ⁽¹⁾	
(14) Ro-ro 旅客船	752.16	DWT	0.381
	902.59 ⁽¹⁾	(i) DWT≤10,000 の場合、 DWT ⁽¹⁾ (ii) DWT > 10,000 の場合、 10,000 ⁽¹⁾	
(17) LNG 運搬船	2253.7	DWT	0.474
(18) 非従来型の推進装置を有する クルーズ客船	170.84	船舶の総トン数 (GT)	0.214

(注) 1. フェーズ 2 及びそれ以降に使用すること。ただし、本会が適当と認める場合には、フェーズ 1 に使用することができる。

「海洋汚染防止のための構造及び設備規則検査要領」の一部を次のように改正する。

8 編 船舶からの大気汚染防止のための設備

3 章 二酸化炭素放出抑制

3.3 二酸化炭素放出抑制指標規制値（附属書 VI 第 21 規則関連）

-1. 規則表 8-8 において、フェーズ 0 に該当する船舶とは、次のいずれかに該当する新船をいう。

- (1) 2013 年 1 月 1 日以降 2014 年 12 月 31 日以前に建造契約が行われる船舶であって、2019 年 1 月 1 日前に引き渡しが行われるもの
- (2) 2013 年 1 月 1 日前に建造契約が行われる船舶であって、2015 年 7 月 1 日以降 2019 年 1 月 1 日前に引き渡しが行われるもの
- (3) 建造契約がない場合は、次の(a)又は(b)に該当する船舶
 - (a) 2013 年 7 月 1 日以降 2015 年 7 月 1 日前に建造開始段階にある船舶であって、2019 年 1 月 1 日前に引き渡しが行われるもの
 - (b) 2013 年 7 月 1 日前に建造開始段階にある船舶であって、2015 年 7 月 1 日以降 2019 年 1 月 1 日前に引き渡しが行われるもの

-2. 規則表 8-8 において、フェーズ 1 に該当する船舶とは、次のいずれかに該当する新船をいう。

- (1) 2015 年 1 月 1 日以降 2019 年 12 月 31 日以前に建造契約が行われる船舶であって、2024 年 1 月 1 日前に引き渡しが行われるもの
- (2) 2015 年 1 月 1 日前に建造契約が行われる船舶であって、2019 年 1 月 1 日以降 2024 年 1 月 1 日前に引き渡しが行われるもの
- (3) 建造契約がない場合は、次の(a)又は(b)に該当する船舶
 - (a) 2015 年 7 月 1 日以降 2020 年 7 月 1 日前に建造開始段階にある船舶であって、2024 年 1 月 1 日前に引き渡しが行われるもの
 - (b) 2015 年 7 月 1 日前に建造開始段階にある船舶であって、2019 年 1 月 1 日以降 2024 年 1 月 1 日前に引き渡しが行われるもの

-3. 規則表 8-8 において、フェーズ 2 に該当する船舶とは、次の~~いずれかに該当する~~(1)及び(2)の新船をいう。

- (1) 2022 年 3 月 31 日にフェーズ 2 を終了する船舶にあつては、次のいずれかに該当するもの
 - (a) 2020 年 1 月 1 日以降 2022 年 3 月 31 日以前に建造契約が行われる船舶であつて、2026 年 4 月 1 日前に引き渡しが行われるもの
 - (b) 2020 年 1 月 1 日前に建造契約が行われる船舶であつて、2024 年 1 月 1 日以降 2026 年 4 月 1 日前に引き渡しが行われるもの
 - (c) 建造契約がない場合は、次の i)又は ii)に該当する船舶
 - i) 2020 年 7 月 1 日以降 2022 年 10 月 1 日前に建造開始段階にある船舶であつて、2026 年 4 月 1 日前に引き渡しが行われるもの
 - ii) 2020 年 7 月 1 日前に建造開始段階にある船舶であつて、2024 年 1 月 1 日以降 2026 年 4 月 1 日前に引き渡しが行われるもの

(2) 2024 年 12 月 31 日にフェーズ 2 を終了する船舶にあっては、次のいずれかに該当するもの

(~~4a~~) 2020 年 1 月 1 日以降 2024 年 12 月 31 日以前に建造契約が行われる船舶であつて、2029 年 1 月 1 日前に引き渡しが行われるもの

(~~2b~~) 2020 年 1 月 1 日前に建造契約が行われる船舶であつて、2024 年 1 月 1 日以降 2029 年 1 月 1 日前に引き渡しが行われるもの

(~~3c~~) 建造契約がない場合は、次の(~~a~~i)又は(~~b~~ii)に該当する船舶

(~~a~~i) 2020 年 7 月 1 日以降 2025 年 7 月 1 日前に建造開始段階にある船舶であつて、2029 年 1 月 1 日前に引き渡しが行われるもの

(~~b~~ii) 2020 年 7 月 1 日前に建造開始段階にある船舶であつて、2024 年 1 月 1 日以降 2029 年 1 月 1 日前に引き渡しが行われるもの

-4. 規則表 8-8 において、フェーズ 3 に該当する船舶とは、次の~~いずれかを~~(1)及び(2)の新船をいう。

(1) 2022 年 4 月 1 日以降にフェーズ 3 を開始する船舶にあっては、次のいずれかに該当するもの

(a) 2022 年 4 月 1 日以降に建造契約が行われるもの

(b) 2022 年 4 月 1 日前に建造契約が行われる船舶であつて、2026 年 4 月 1 日以降に引き渡しが行われるもの

(c) 建造契約がない場合は、次の i)又は ii)に該当する船舶

i) 2022 年 10 月 1 日以降に建造開始段階にあるもの

ii) 2022 年 10 月 1 日前に建造開始段階にある船舶であつて、2026 年 4 月 1 日以降に引き渡しが行われるもの

(2) 2025 年 1 月 1 日以降にフェーズ 3 を開始する船舶にあっては、次のいずれかに該当するもの

(~~4a~~) 2025 年 1 月 1 日以降に建造契約が行われる船舶もの

(b) 2025 年 1 月 1 日前に建造契約が行われる船舶であつて、2029 年 1 月 1 日以降に引き渡しが行われるもの

(c) 建造契約がない場合は、次の i)又は ii)に該当する船舶

(~~2i~~) ~~建造契約がない場合は、~~2025 年 7 月 1 日以降に建造開始段階にある船舶もの

(~~3ii~~) 2025 年 7 月 1 日前に建造開始段階にある船舶であつて、2029 年 1 月 1 日以降に引き渡しが行われる船舶もの

-5. (省略)

-6. (省略)