



2025年の海運規制の展望を描く

環境保護と持続可能な海運事業への継続的な重点化を反映し、本年は排出規制や燃料効率から船舶リサイクル、安全基準に至るまで、様々な分野において重要な規制が実施されます。これらの変更は、より環境に責任を持った持続可能な未来に向けた業界の継続的な進化を浮き彫りにしています。

公開日 28 January 2025

本情報は一般的な情報提供のみを目的としています。発行時において提供する情報の正確性および品質の保証には細心の注意を払っていますが、Gardは本情報に依拠することによって生じるいかなる種類の損失または損害に対して一切の責任を負いません。本記事の内容は専門的助言を構成するものではなく、当該情報への依拠は全て利用者の責任において行われるものとします。Gard ASならびにその関連会社（ガードジャパン株式会社を含む）、代理人および従業員は、提供された情報への依拠により生じるいかなる種類の損失、費用または損害についても、それがGard AS、その株主、コレスポンデントまたはその他の寄稿者のいずれを情報源とするかを問わず、一切の責任を負わないものとします。

また、本情報は日本のメンバー、クライアントおよびその他の利害関係者に対するサービスの一環として、ガードジャパン株式会社により英文から和文に翻訳されています。翻訳の正確性については十分な注意をしておりますが、翻訳された和文は参考上のものであり、すべての点において原文である英文の完全な翻訳であることを証するものではありません。したがって、ガードジャパン株式会社は、原文との内容の不一致については、一切責任を負いません。翻訳文についてご不明な点などありましたらガードジャパン株式会社までご連絡ください。

2025年に発効する主要な国内外の規制とその改正について確認していきます。メンバーおよびお客様には、発効前に乗組員および陸上スタッフがこれらの規制に精通するようにしていただくことをお勧めします。環境規制は年々厳格化する世界的な傾向にあると考えられるため、これらの動向を継続的に調査していく必要があります。

2025年1月1日

[MSC.539\(107\)](#) : IMSBCコード改正 (07-23)

これらの改正は当初2024年1月1日から任意で適用されていましたが、2025年1月1日に義務化されました。主な変更点は以下の通りです。 :

- 申告書式の更新：申告書式が改訂され、荷送人は「かさ密度」情報を提供することが必要になりました。
- DRI (D) スケジュール：直接還元鉄 (DRI) がグループA、B、およびMHB(Material Hazardous only in Bulk; バルク状態で輸送される際に化学的危険を持つ物質)に分類されました。液状化リスクに加えて、DRI貨物は他のDRI種と同様の危険性を有しています。例えば、自己発熱、火災・爆発リスク、可燃性水素ガスの発生、貨物倉内の酸素欠乏などです。

これらの固有のリスクを考慮し、DRI貨物の取り扱いと輸送を監督する資格を持つ貨物技術者を任命することを強く推奨します。

[MSC.1/Circ.1665](#) : 船員のSTCW電子証明書

STCWに従って最低限の情報が主管庁に[利用可能]であることを条件に、電子的な船員証明書の発行が許可されます。この変更は海事産業のデジタル化の取り組みを反映し、従来の紙ベースの証明書に代わる選択肢を提供します。寄港国による監督検査での確認は、アプリケーション、承認された保存データ、承認された一意の追跡番号、承認された船員識別番号、QRコード、これらの項目の組み合わせ、またはこの目的に適切であり主管庁によって承認されたその他の方法により取得することができます。一意の追跡番号および確認に関連するその他のデータは、常に容易に利用可能である必要があります。

[MEPC.381\(80\)](#) および [MEPC.382\(80\)](#) : MARPOL附属書IおよびVの特別区域

2025年1月1日より、紅海およびアデン湾特別区域内での油および油性混合物の排出、ならびに紅海特別区域内でのゴミの排出に関して、船舶に新たな制限が適用されます。附属書IおよびVの両方について、紅海特別区域はスエズ湾およびアカバ湾を含む紅海本体として定義され、南はRas si Ane (12°28'.5 N、043°19'.6 E) とHusn Murad (12°40'.4 N、043°30'.2 E) を結ぶ航程線により境界が定められています。附属書IIについて、アデン湾特別区域は、Ras al Hadd (22°30' N、059°48' E) とRas al FasteH (25°04' N、061°25' E) を結ぶ航程線の北西に位置する海域として定義されています。

[MSC.1/Circ.1572/Rev.2](#) : アクセス手段の検査および保守に関する改正統一解釈

IMOは、SOLAS II-1/3-6およびその関連技術規則 (MSC.158(78)) の統一解釈を提供する改正サーキュラーMSC.1/Circ.1572/Rev.2を採択しました。このサーキュラーは、2005年1月1日以降に起工された総トン数500トン以上のタンカーおよび総トン数20,000トン以上のばら積み貨物船 (SOLAS IX/1で定義) に対するアクセス手段の要件を扱っています。さらに、改正サーキュラーはこれらのアクセス手段の検査間隔と関連する記録保持要件に関する規定を更新しています。所有者および管理者は、「船体構造アクセスマニュアル」の更新が必要かどうかを確認することが推奨されます。

[MEPC.324\(75\)](#) : エネルギー効率設計指標 (EEDI) フェーズ3

EEDIフェーズ3は当初2025年に発効予定でしたが、特定の船舶タイプについては2022年4月1日に前倒しされました。残りの総トン数400トン以上の船舶は2025年1月1日からEEDIフェーズ3への適合が求められます。

[IMDGコード改正42-24](#)

SOLASに加盟する締約国は、2025年1月1日から改正42-24を全部または一部を自主的に実施することができます。この自主的实施は、2026年1月1日の義務化に先立つものです。この更新には、木炭に関する改訂要件が含まれ、火災事故防止と誤申告防止のための新しい特別規定と改正された文書が含まれています。また、貨物輸送ユニットに取り付けられるデータロガー、センサー、トラッカーに関する新たな要件も導入されています。さらに、クラス9にはナトリウムイオン電池およびリチウム/ナトリウム電池駆動車両が追加され、リチウムイオン電池駆動車両用にUN 3556が導入されました。

FuelEU Maritime 規則

2025年1月1日に発効するFuelEU Maritime規則は、EU ETSを補完し、船舶燃料の段階的な脱炭素化を義務付けます。この規制は、EUの気候目標に貢献するため、二酸化炭素、メタン、一酸化二窒素を含む燃料ライフサイクル全体（well-to-wake）での温室効果ガス排出削減を目指しています。特定の船舶に対して停泊中のゼロエミッション運航を義務付け、柔軟な燃料選択と自主的なプーリングメカニズムによるコンプライアンスを認めることでイノベーションを促進します。規制の対象は以下の通りです。：

- EU/EEA港に寄港する総トン数5,000トン以上の船舶（EU/非EUの旗国を問わず）
- EU/EEA域内航海（域内）の使用エネルギーの100%EU
- 港への/からの航海（域外EU/EEA）の使用エネルギーの50%
- EU/EEA港停泊中の使用エネルギーの100%

2025年から、海運会社はEMSAが運営、及び、維持するTHETIS MRVを通じて排出量を報告することになり、企業向けのワンストップショップとして機能します。2025年からはEU ETS規制が2024年の40%から70%の排出量を対象とすることになることも注目に値します。FuelEU Maritimeに関する欧州委員会作成のFAQは [こちら](#) でアクセス可能です。

この規制に関する関連Gard記事：

- [FuelEU Maritimeが船舶売買契約にもたらす影響](#)
- [FuelEU Maritime：BIMCOの新条項とその影響](#)
- [FuelEU Maritimeへの対応準備](#)

[カリフォルニア港（米国）の規制](#)

2025年1月1日より、カリフォルニアの停泊中規制（ABR）は、特定の船舶に対し、港内での排出削減のためにCARB（カリフォルニア大気資源局）承認排出制御戦略（CAECS）の使用を義務付けています。この規制は、ロサンゼルス港とロングビーチ港のタンカー、およびカリフォルニア州内全港のRo-Ro船に適用されます。規制対象の排出物は、窒素酸化物（NOx）、粒子状物質2.5（PM 2.5）、反応性有機ガス（ROG）です。主な規制対象者は、船舶運航者、ターミナル運営者、カリフォルニア港湾、およびCAECS運営者です。

2025年2月1日

[MEPC.369\(80\)](#) : 新記録保持・報告要件

2025年2月1日より、サーキュラーBWM.2/Circ.80および決議MEPC.369(80)に概説された改正により、バラスト水記録簿（BWRB）の記入手順が標準化されます。これには更新された報告様式と、困難な水域条件下での作業の記録に関するガイドラインが含まれます。承認されたBWM（バラスト水規則管理条約）計画を持つ船舶は、様々なバラスト水作業に対する項目別記録要件と共に、コードAからHを実施しなければなりません。

2025年5月1日

[MEPC.361\(79\)](#) : 地中海 - SOxに関する新排出規制区域

2025年5月1日より、地中海はMARPOL附属書VI規則14に基づく硫黄酸化物（SOx）の排出規制区域（ECA）となります。これは、同等のSOx排出レベルを確保する排ガス浄化システム（EGCS）を使用しない限り、地中海域で運航する際に使用する燃料の硫黄分を0.10%以下にしなければならないことを意味します。

2025年6月26日

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

条約は、リベリアとバングラデシュが加盟し発効要件が満たされてから2年後の2025年6月26日に最終的に発効することが決定しました。500総トン以上のすべての船舶に対し、船上の有害物質の量と場所を特定する有害物質一覧表の作成と維持が必要となります。Gardの「香港条約 - シップリサイクルの転換点となるか？」は [こちら](#) でアクセス可能です。

IMOはまた、香港条約とバーゼル条約の実施に関するガイダンスを発行しました。加盟国に対する指針は以下の通りです。：

- 香港条約の締約国でバーゼル条約の非締約国：香港条約の要件を適用
- バーゼル条約の締約国で香港条約の非締約国：バーゼル条約の要件を適用（禁止改正に同意している場合はそれを含む）
- 香港条約とバーゼル条約の両方の締約国：船舶リサイクルの越境移動に関しては香港条約を適用。ただし、バーゼル条約の規定がこれらの移動を妨げるべきではない（禁止改正に同意している場合でも）

この話題に関するBIMCOの有用な記事は [こちら](#) でアクセス可能です。彼らは「IMOの暫定ガイダンスは、同一の船舶に対して矛盾する要件が課される原因となる異なる規制のパッチワークという事実を解決するものではない。」と結論付けています。

2025年7月1日

[フィンランドによる廃水排出禁止](#)

フィンランドは領海内での船舶からのあらゆる廃水排出を完全に禁止します。この禁止措置は全ての貨物船に適用され、グレーウォーターおよびブラックウォーターを含むあらゆる廃水のバルト海への排出を禁止します。これは海洋環境の生態系保護を強化するための重要な一歩です。なお、フィンランドの領海内でのスクラバー洗浄水の排出禁止は2025年1月1日に発効しています。

2025年8月1日

[MEPC.385\(81\)](#) : MARPOL附属書VI

MARPOL附属書VIの改正により、ガス燃料の定義が明確化され、船上でのサンプリング要件が免除されました。バンカー供給証明書（BDN）には、ガス/低引火点燃料に関する情報を含める必要があります。蒸気機関からディーゼル機関への交換は現在、主要な改造として分類され、NOx排出基準への適合が必要となります。Tier IIIエンジンが実現不可能な場合、旗国がIMOに報告することを条件にTier IIエンジンを使用することができます。IMOは現在、機密保持と企業の同意を条件に、研究機関と燃料消費データを共有することができます。このデータ共有の強化により、燃料消費と航海データのより詳細な分析が可能になります。総トン数5,000トン以上の船舶は、これらの新しいデータ収集要件に対応するためにSEEMP Part IIの更新が必要となる可能性があります。

2025年10月1日

MEPC.383(81)：バラスト水管理条約における電子記録簿の使用について

改正により、電子バラスト水記録簿（eBWRB）の使用に関する以下の新要件が導入されます。：

IMO性能基準への適合：eBWRBは、IMO性能基準に適合していることの承認を受ける必要があります（バラスト水管理条約に基づく電子記録簿の使用に関するガイドライン、IMO決議MEPC.372(80)を参照）。

- 船舶固有の宣言：船舶は、搭載されたeBWRBがIMOガイドラインを満たしていることを確認する宣言書を船上に保持しなければなりません。
- 船舶固有の承認：eBWRBを使用する船舶は、旗国主管庁または旗国により認められた機関による船舶固有の承認が必要です。

本情報は一般的な情報提供のみを目的としています。発行時において提供する情報の正確性および品質の保証には細心の注意を払っていますが、Gardは本情報に依拠することによって生じるいかなる種類の損失または損害に対して一切の責任を負いません。本記事の内容は専門的助言を構成するものではなく、当該情報への依拠は全て利用者の責任において行われるものとします。Gard ASならびにその関連会社（ガードジャパン株式会社を含む）、代理人および従業員は、提供された情報への依拠により生じるいかなる種類の損失、費用または損害についても、それがGard AS、その株主、コレスポンデントまたはその他の寄稿者のいずれを情報源とするかを問わず、一切の責任を負わないものとします。

また、本情報は日本のメンバー、クライアントおよびその他の利害関係者に対するサービスの一環として、ガードジャパン株式会社により英文から和文に翻訳されております。翻訳の正確性については十分な注意をしておりますが、翻訳された和文は参考上のものであり、すべての点において原文である英文の完全な翻訳であることを証するものではありません。したがって、ガードジャパン株式会社は、原文と内容の不一致については、一切責任を負いません。翻訳文についてご不明な点などありましたらガードジャパン株式会社までご連絡ください。