

標題

欧州排出量取引制度 (EU-ETS 指令) の海運セクターへの適用及び燃費報告制度に関する欧州規制 (EU-MRV) の改正について (第 2 報)

ClassNK

テクニカル インフォメーション

No. TEC-1317
発行日 2024 年 1 月 31 日

各位

ClassNK テクニカルインフォメーション No.TEC-1299 (2023 年 5 月 24 日発行) にてご案内のとおり、海運セクターに関する欧州排出量取引制度を規定する EU 指令 (以下、EU-ETS 指令) の改正、及びこれに関連する燃費報告制度に関する欧州規制 (以下、EU-MRV 規則) の改正が発効し、2024 年 1 月 1 日から適用開始されています。

今般、改正 EU-ETS 指令及び改正 EU-MRV 規則の施行の詳細を定める施行規則が整備・公表されました。また、Shipping company が登録される管轄当局について、2024 年 1 月 31 日にそのリストが公表されました。

これら規則への対応として本年中に必要な項目を Annex I に、改正 EU-MRV 規則で要求される EU-MRV モニタリングプランの更新について Annex II に取り纏めましたので、お知らせいたします。

特に、2024 年 1 月 1 日以降に EEA 加盟国*の港湾に寄港する船舶の登録船主 (registered owner) 及び船舶管理会社 (ISM company) の方々につきましては、必ず対応が必要となりますので、ご注意ください。

* EEA 加盟国: 欧州経済領域。EU 加盟国である 27 か国に加え、ノルウェー、アイスランド、リヒテンシュタインの合計 30 か国。

弊会では、海運セクターの EU-ETS について概説すると共に、関連規則への対応のために必要となる準備などについて Q&A 方式で紹介した「海運 EU-ETS 対応に関する FAQ (第 2.1 版)」を発行していますのでお役立てください。

https://www.classnk.or.jp/hp/pdf/authentication/eumrv/EUETS_faq_2.1_j.pdf

今後、新しい情報が判明次第、FAQ を更新していきます。

(次頁に続く)

NOTES:

- ClassNK テクニカルインフォメーションは、あくまで最新情報の提供のみを目的として発行しています。
- ClassNK 及びその役員、職員、代理もしくは委託事業者のいずれも、掲載情報の正確性及びその情報の利用あるいは依存により発生する、いかなる損失及び費用についても責任は負いかねます。
- バックナンバーは ClassNK インターネット・ホームページ (URL: www.classnk.or.jp) においてご覧いただけます。

なお、本件に関してご不明な点は、以下の部署にお問い合わせください。

一般財団法人 日本海事協会 (ClassNK)

本部 管理センター GHG 部 DCS 部門

住所: 東京都千代田区紀尾井町 4-7 (郵便番号 102-8567)

Tel.: 03-5226-3025

Fax: 03-5226-3026

E-mail: dcs@classnk.or.jp

添付:

1. Annex I 改正 EU-ETS 指令及び改正 EU-MRV 規則への対応として 2024 年中に必要な項目
2. Annex II 改正 EU-MRV 規則で要求される EU-MRV モニタリングプランの更新について

ClassNK テクニカルインフォメーション No. TEC-1317

添付 1.

Annex I

改正 EU-ETS 指令及び改正 EU-MRV 規則への対応として 2024 年中に必要な項目

2024 年 1 月 1 日からの海運 EU-ETS の導入に際し、以下に示す対応が必要となります。

◆ステップ 1: 管轄当局の確認

海運 EU-ETS の導入に伴い、EU-ETS の責任を負う海運会社 (shipping company) *は、EEA 加盟国の 1 つの国の当局 (以下、管轄当局) に登録されることとなります。登録先の管轄当局については、次の基準で決定されるため、船籍のように、いつでも自由に変更できるわけではありません。

- ① EEA 加盟国に登録されている shipping company:
登録国の管轄当局
- ② EEA 加盟国に登録されていない shipping company:
過去 4 年間に実施した航海のうち、寄港回数が最も多い EEA 加盟国の管轄当局
(過去 4 年間に EU 関連航海がない場合は、船舶が最初に到着もしくは出港した EEA 加盟国の管轄当局)

Shipping company が登録される管轄当局について、2024 年 1 月 31 日にそのリストが公表されました。

[Commission Implementing Decision \(EU\) 2024/411 of 30 January 2024 on the list of shipping companies specifying the administering authority in respect of a shipping company in accordance with Directive 2003/87/EC of the European Parliament and of the Council](#)

EEA 加盟国の港湾に寄港する船舶の登録船主 (registered owner) 及び船舶管理会社 (ISM company) の方々につきましては、当該リスト上で、どの EEA 加盟国の管轄当局に登録されているか、確認することが必要となります。

なお、欧州海上安全庁 (EMSA) が運営する EU-MRV 報告プラットフォームである“THETIS-MRV”ユーザーの方は、同プラットフォームでも、自身の会社の管轄当局の確認が可能です。

*海運会社 (shipping company) について:

海運 EU-ETS では、「shipping company」がその規則を遵守する対象となっており、次の通り定義されています (弊会仮訳)。

「海運会社 (shipping company)」とは、船主、又は船舶管理者や裸用船契約者など、船主から船舶の運航に関する責任を引き受け、その責任を引き受けるにあたり、欧州議会及び理事会の規則 (EC) No 336/2006 の附属書 I に規定されている船舶の安全運航及び汚染防止のための国際管理コードによって課せられる全ての義務及び責任を引き継ぐことに合意した組織又は個人をいう。

これに関し、shipping company に関する取扱いを定める詳細規則が発効しています。その取り扱いは次のとおりです。

- 海運 EU-ETS の責任を負う shipping company は、登録船主 (registered owner) または管理会社 (ISM company/ISM 上の DOC holder) のいずれかとすることができる。
 - ✓ Registered owner とは、Ship's Certificate of Registry に記載された、IMO Unique Company and Registered Owner Identification Number を取得している登録船主。
- 登録船主は、管理会社 (以下、ISM company) に、EU-ETS に関する責任を委任することができる。その場合、登録船主と ISM company の両方が署名した委任状を作成し、管轄当局および EU-MRV の検証機関 (verifier) に提出する必要がある。(委任状がない場合は、登録船主が、shipping company となる。)
 - ✓ 裸用船契約者 (bareboat charterer) については、ISM company となっている場合にのみ、上述の管理会社の場合と同様の手順により、shipping company となることが可能。
 - ✓ Beneficial owner や time charterer が shipping company になることはできない。

なお、海運 EU-ETS の責任を負う shipping company と、EU-MRV 規則の責任を負う company は、同一である必要があります。ただし、EU-MRV 規則で要求される排出量モニタリングやレポーティングの実務作業は、当該 shipping company が指定する第三者が代行して実施することも可能とされています。そのため、例えば、登録船主が EU-ETS と EU-MRV の責任を負う shipping company となり、ISM company が EU-MRV 規則で要求される排出量モニタリングやレポーティングを行うような運用も可能となります。(この場合、shipping company から第三者への代行に関する委任状の作成は必要ありません。)

◆ステップ 2: 排出枠の償却口座の開設 (管轄当局リスト公表後、40 日以内)

EU-ETS の責任を負う shipping company は、毎年 9 月 30 日までに、前年分の排出量に相当する排出枠 (EUA: EU Allowances) を償却することが要求されます。

この償却を実施するため、各 shipping company は、Maritime Operator Holding Account (MOHA) と称される EUA の償却口座 を開設することが必要となります。このため、各 shipping company は、管轄当局リストの公表後 40 日以内に、管轄当局に対して、必要な情報を添えて、MOHA 開設の申請を行うことが要求されます。

必要となる情報は、次に示す実施規則に記載されています。なお、shipping company から管轄当局に提出する情報について、管轄当局によって追加の情報が必要となる場合もありますのでご注意ください。

- [Regulation \(EU\) 2019/1122 of 12 March 2019 supplementing Directive 2003/87/EC of the European Parliament and of the Council as regards the functioning of the Union Registry \(Text with EEA relevance\)](#) Text with EEA relevance の Annex III の Table III-I に記載の項目

- [Commission Delegated Regulation \(EU\) 2023/2904 of 25 October 2023 amending Delegated Regulation \(EU\) 2019/1122 supplementing Directive 2003/87/EC of the European Parliament and of the Council as regards the functioning of the Union Registry](#) の Annex VIIa の Table VIIa-I 及び VIIa-II に記載の項目

また、上述の情報に加え、EU-ETS の責任を負う shipping company を登録船主とする場合と ISM company とする場合で異なる追加情報の提出が必要となります。その概要は次の通りです。

- ① Shipping company を登録船主 (registered owner) とする場合：
 - 登録船主は、自身の管轄当局に対し、EU-ETS と EU-MRV 規則の義務を負う船舶のリスト(船名及び IMO Number)を提出することが要求されます。
 - 同情報を提出後、次に該当する場合も、管轄当局への情報提出が必要となります。
 - ✓ 船舶の追加がある場合：追加する船舶の船名及び IMO No.を管轄当局に通知。
 - ✓ ISM company に EU-ETS 義務を移管する場合や、売船などで登録船舶を消除する場合：当該船舶の船名及び IMO Number、ならびに、新しい shipping company の会社名及び同社の IMO Unique Company and Registered Owner Identification Number を管轄当局に通知。
- ② Shipping company を ISM company とする場合：
 - ISM company は、自身の管轄当局に対し、登録船主から ISM company に EU-ETS の義務を委任することを記した委任状を提出することが要求されます。なお、この委任状には、登録船主と ISM company の両方の署名が必要となります。
 - 同委任状には、最低限、次の情報を含める必要があります。
 - ✓ ISM company の会社名、IMO Unique Company and Registered Owner Identification Number、Country of registration
 - ✓ 登録船主の会社名、IMO Unique Company and Registered Owner Identification Number、コンタクト先
 - ✓ EU-ETS と EU-MRV 義務を請け負う船舶の IMO Number
 - ✓ 当該 ISM company が登録船主から EU-ETS と EU-MRV 義務を請け負う開始日
 - ✓ 同委任状は、英語または管轄当局の公用語での記載が必要となります。また、原本ではなくコピーを提出する場合は、公証人または管轄当局が指定する同様の人物による証明が必要です。

なお、登録船主と ISM company で署名する委任状については、欧州委員会から統一フォーマットは用意されない見込みです。弊会にて同委任状のサンプルを作成しておりますので、ご利用ください(こちらの[リンク](#)からダウンロード可能)。また、管轄当局によっては、委任状のフォーマットが指定される場合もありますので、ご注意ください。

MOHA 開設の申請方法(例:紙ベース、システムによる申請等)については、管轄当局によって異なります。MOHA 開設の申請を行う各管轄当局のコンタクト先は、欧州委員会が管理する次の URL の“contact points”欄から入手可能です。

https://climate.ec.europa.eu/eu-action/eu-emissions-trading-system-eu-ets/union-registry_en#links

◆ステップ 3: 対象となる船舶のモニタリングプランの更新及び提出(2024 年 4 月 1 日まで)

EU-MRV 規則の責任を負う company (EU-ETS 義務を負う shipping company と同一) は、適用対象となる船舶の EU-MRV モニタリングプランを更新し、検証機関による確認を受けたのち、2024 年 4 月 1 日までに、管轄当局に同プランを提出する必要があります。

また、Shipping company を ISM company とする場合、登録船主から ISM company に EU-ETS の義務を委任することを記した委任状を、管轄当局に加えて検証機関 (verifier) に提出する事も必要となります。検証機関へ提出する委任状はコピーで構いません。同委任状については、改正モニタリングプランを ClassNK MRV Portal 上で更新・ご提出いただく際に、同時に添付をお願いいたします。

なお、EU-MRV 規則で要求される排出量モニタリングやレポートを shipping company が指定する第三者が代行して実施する場合、この第三者がモニタリングプランの作成・更新・提出を行うことも可能です。

また、2024 年 1 月 1 日以降に初めて EU-MRV 規則の適用対象となる船舶については、当該船舶が EEA 加盟国の港湾に最初に寄港した日から 3 か月以内に、モニタリングプランを新しく作成し、検証機関の確認を受けた後、管轄当局に提出する必要があります。

ClassNK MRV Portal を利用してモニタリングプランの更新を行うことが可能です。詳しくは、Annex II をご参照ください。

ClassNK テクニカルインフォメーション No. TEC-1317
添付 2.

Annex II

改正 EU-MRV 規則で要求される EU-MRV モニタリングプランの更新について

改正 EU-MRV 規則により、現在運用している EU-MRV モニタリングプランの更新が必要となります。この更新作業は、弊会の EU-MRV/IMO-DCS 認証用ツールである ClassNK MRV Portal (以下、MRV Portal) で簡単に行うことが可能となります。(現在 MRV Portal の改修中であり、改修作業終了後に MRV Portal ユーザーガイドにてご案内予定です。)

なお、モニタリングプランについては、2024 年から紙/PDF ではなく、THETIS-MRV 上で指定されるフォーマットに沿った形で電子的に提出することが要求されます。

今回のモニタリングプランの更新では、次の項目への考慮が必要となります。

- ① モニタリング・報告・検証の対象 GHG の追加:メタン(CH₄)及び亜酸化窒素(N₂O)
- ② データ収集に関するリスクアセスメントおよび管理システム(control system)の追加
- ③ サイトビジット(現地審査)

これらの項目に関する概要は、以下の通りです。

- ① モニタリング・報告・検証の対象 GHG の追加:メタン(CH₄)及び亜酸化窒素(N₂O)

改正 EU-MRV 規則により、2024 年の排出量から、二酸化炭素(CO₂)に加え、メタン(CH₄)及び亜酸化窒素(N₂O)もモニタリング、レポートングおよび検証の対象ガスとして追加されました。モニタリングプランには、以下に示すとおり、既存の燃料に対する CH₄と N₂O の換算係数等の追加、LNG を燃料として使用する場合は、メタンスリップ率の記載が必要になります。

CH₄および N₂O のモニタリング方法については、船上においてこれらの排出を直接計測する手法を採用する場合を除いて、CO₂ 排出量の算出方法と同様に、船舶で使用した燃料の種類に応じた換算係数に同燃料の使用量を乗じて排出量をそれぞれ算出します。そのうえで、同排出量に地球温暖化係数(GWP: Global Warming Potential)と呼ばれる係数を乗じて、CO₂相当量に換算します。

また、LNG を燃料として使用する場合は、メタンスリップも考慮して CH₄ の排出量を算出します。このメタンスリップ量は、LNG 燃料を燃料する機関の燃焼方法によって異なる係数が定められています。

化石燃料及びアンモニア(NH₃)やメタノール(Methanol)を使用した場合のCO₂、CH₄及びN₂O換算係数、メタンスリップ率、ならびにGWPは次の通りです。

燃料の種類	CO ₂ 換算係数 [gCO ₂ /gFuel]	CH ₄ 換算係数 [gCH ₄ /gFuel] GWP: 28	N ₂ O換算係数 [gN ₂ O/gFuel] GWP: 265	メタンスリップ率 [% of gFuel] GWP: 28
HFO	3.114	0.00005	0.00018	---
LFO	3.151	0.00005	0.00018	---
MDO/MGO	3.206	0.00005	0.00018	---
LNG: for LNG Otto (dual fuel medium speed)	2.750	0	0.00011	3.1
LNG: for LNG Otto (dual fuel slow speed)	2.750	0	0.00011	1.7
LNG: for LNG Diesel (dual fuel slow speed)	2.750	0	0.00011	0.2
LNG: for Lean-Burn Spark-Ignited (LBSI)	2.750	0	0.00011	2.6
LPG(Butane)	3.03	0.00005	0.00018	---
LPG(Propane)	3.00	0.00005	0.00018	---
NH ₃	0	0.00005	0.00018	---
Methanol	1.375	0.00005	0.00018	---

なお、最終的な年間のEU-MRVエミッションレポートにおいては、EU-MRVとしての排出量と、EU-ETSの対象になる排出量(EU-ETSで要求される排出枠の償却対象となる排出量)を別々に記載することとなります。EU-MRVとしての排出量は、排出されたすべてのGHG(100%)を報告するのに対し、EU-ETSの対象になる排出量はEU-非EU間の航海では排出量は50%として報告する必要があります。また、2024年、2025年は、EU-ETSの対象として報告すべきGHG排出量はN₂O、CH₄を除いたCO₂のみで、さらにCO₂排出量をそれぞれ40%、70%に軽減した量を報告する必要があります(2026年以降は100%)。

バイオ燃料についても、CO₂、CH₄ 及び N₂O 換算係数、メタンスリップ率、ならびに GWP が次の通り定められています。

バイオ燃料の種類	CO ₂ 換算係数 [gCO ₂ /gFuel]	CH ₄ 換算係数 [gCH ₄ /gFuel] GWP: 28	N ₂ O 換算係数 [gN ₂ O/gFuel] GWP: 265	メタンスリップ率 [% of gFuel] GWP: 28
Bio-diesel	2.834	0.00005	0.00018	---
Hydrotreated Vegetable Oil (HVO)	3.115	0.00005	0.00018	---
Liquified Bio-methane (Bio-LNG): for LNG Otto (dual fuel medium speed)	2.750	0	0.00011	3.1
Liquified Bio-methane (Bio-LNG): for LNG Otto (dual fuel slow speed)	2.750	0	0.00011	1.7
Liquified Bio-methane (Bio-LNG): for LNG Diesel (dual fuel slow speed)	2.750	0	0.00011	0.2
Liquified Bio-methane (Bio-LNG): for Lean-Burn Spark-Ignited (LBSI)	2.750	0	0.00011	2.6
Bio-methanol	1.375	0.00005	0.00018	---

なお、バイオ燃料については、年間の EU-MRV エミッションレポートにおいて EU-ETS の対象になる排出量を計算する際は、CO₂ 排出量はゼロとして計算します。ただし、この場合、当該バイオ燃料は、EU が定める基準 (RED II: Directive (EU) 2018/2001 of the European Parliament and of the Council of 11 December 2018 on the promotion of the use of energy from renewable sources (recast)) に適合していることが必要となります。(RED II の基準に適合していないバイオ燃料については、CO₂ 排出量は上記の換算係数を使用します。)

なお、ブレンド燃料については、バイオ燃料の割合と化石燃料の割合を考慮して、GHG 排出量を算出します。

例えば 300トンの B30 バイオ燃料 (30%の bio-diesel、70%の MDO) の場合:

90トンのバイオ燃料と、210トンの MDO に分けて、それぞれの CO₂、CH₄、N₂O 換算係数を乗じて排出量を算出します。

② データ収集に関するリスクアセスメントおよび管理システム(control system)の追加

Shipping company は、本船上でデータを収集してから最終的に年間の EU-MRV エミッションレポートに記載する排出量を算出するまでのデータの流れ(データフロー)の中で発生し得るデータの誤りを低減するために、リスク源を特定するリスクアセスメントを行い、当該リスクの低減のための効果的な管理システム(control system)を確立、運用、維持することが要求されます。

当該“リスク源”とは、例えば、次の項目が考えられます。

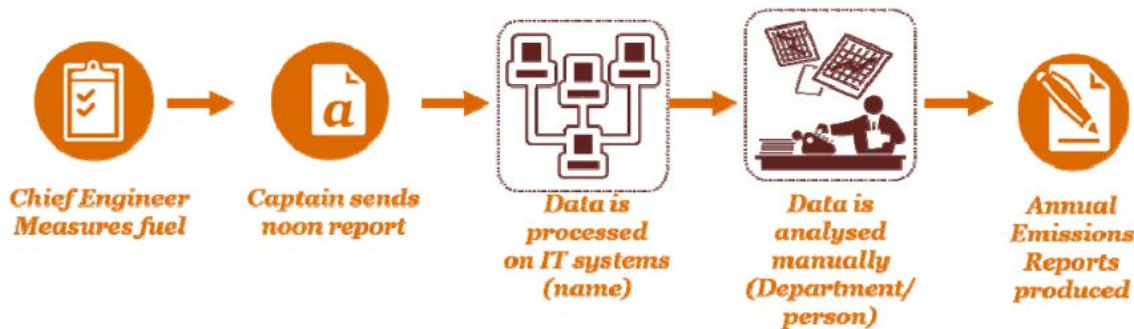
- GHG を排出する機器の構成および燃料の油種の複雑さ
- 燃料消費量等のデータのマニュアル入力
- 送信時のエラー等によるリスク
- IT システムの自動制御不具合
- 管理業務担当者の知識不足等に起因するリスク

同要求事項を満足するため、shipping company は、モニタリングプランとは別に、リスクアセスメントの内容および管理システムを文書化*し、その文書をモニタリングプランと共に検証機関に提出する必要があります。

- * 管理システムの文書化及び運用は、従来の EU-MRV 規則でも要求されており、既存のモニタリングプランの Part E に含まれている項目です。既存のモニタリングプランにおいてリスクアセスメントを既に実施している場合は、同文書をそのままご提出いただけます。また、既存の ISM コードにおける SMS マニュアルや IMO DCS で要求される SEEMP にて参照できる同様の手順がある場合は、それらを参照文書としてモニタリングプランに記載し、同文書と併せてご提出いただけます。

同リスクアセスメントを行うため、データの流れ(データフロー)をフローチャートに整理することが推奨されます。同フローチャートには「誰が、どこからデータを取得し、当該データを使用して何を行うか」を明確にする必要があります。

例えば、燃料消費量について、機関長が、各機器への燃料ラインの流量を流量計で読み取ったあと、船長に計測結果を報告、その後、船長が daily noon report に記録、データを IT システムに入力し、データが陸上の担当者によってチェック、GHG 排出量が計算され、最終的な年間の排出量が記されたエミッションレポートが作成されるという流れを示すフローチャートは以下の通りです。



(引用: Guidance/Best practices document on the preparation of monitoring plans pursuant to Regulation (EU) 2015/757 on monitoring, reporting and verification emissions from maritime transport)

この場合、このフローチャートを基に、内在するリスクについて考えることになります。また、定期的にデータフローを確認し、内在するリスクを減らすために改善できるところがないかを見直すことが重要となります。

一般的なリスクアセスメントの手順については、以下の通りです。

- (1) 発生する可能性のあるインシデントを、そのインシデントが発生する可能性(**Probability**, 起こりやすさ)を縦軸、その重大性(**Impact**, 影響度)を横軸にした表に割り付け、「発生の可能性」と「重大性」に応じた内在するリスクの程度を「固有リスク(**Inherent Risk**)」として特定します。
- (2) 各インシデントの固有リスクを低減するために行う対策を「リスクコントロール・対策(**Control activity**)」として示し、そのリスクコントロール・対策を踏まえたインシデントの最終的な内在リスクの程度を「総合リスク(**Overall Risk**)」として評価します。

リスクアセスメント例:

		Impact(影響度)				
		Very low	Low	Moderate	High	Very high
Probability(起る可能性)	Very low					
	Low					
	Moderate					
	High					
	Very High					

Low
Moderate
High

Incident インシデント	Probability 起こりやすさ	Impact 影響度	Inherent Risk 固有リスク	Control activity リスクコントロール・対策	Overall Risk 総合リスク
Failure of measurement equipment 計測機器の故 障	Low	High	Moderate	Enhancement of maintenance of fuel flow meters such as increasing of maintenance frequency 流量計のメンテナンスの強化 (メンテナンス頻度の増加)	Low
Mistake of measurements 計測の誤り	Low	High	Moderate	Enhancement of education and training for crew members, and double checking of the measurements クルーの教育・訓練の強化 計測のダブルチェック	Low
Mistake of calculations 計 算の誤り	Low	High	Moderate	Enhancement of educations and training for superintendent and double checking of the calculations 監督の教育・訓練の強化 計算のダブルチェック	Low

(ご参考)従来の EU-MRV 規則発行時に、規則を補足・解説するために 10 個のベストプラクティスガイダンスが発行されており、その中には、モニタリングプランの記載例を解説するガイダンスも含まれており、以下のリンクから閲覧可能です。

https://climate.ec.europa.eu/system/files/2017-07/01_guidance_monitoring_plan_companies_en.pdf

現在、欧州海上安全庁 (EMSA) において、リスクアセスメントの例を含む改正 EU-MRV 規則用のベストプラクティスガイダンスの更新作業中である模様です。

③ サイトビジット(現地審査)

改正 EU-MRV 規則により、shipping company または当該 shipping company が指定する第三者 (ISM company 等) は、モニタリングプランおよびエミッションレポートの審査・検証プロセスにおいて、検証機関からサイトビジット (Site Visit、現地審査) を受けることが要求されます。

同サイトビジットは、当該 shipping company が実施するモニタリングおよび報告システムについて、検証機関が十分な理解・信頼性を得ることを目的として、現地 (Site) で実施されます。

サイトビジットを行う場所は、shipping company の事務所または本船あるいはその両方が考えられます。また、検証機関が shipping company からのレポート内容の信頼性を確保するために、サイトビジットを行う場所は、shipping company が実施したリスクアセスメント及び管理システムの内容を基に決定され、また、EU-MRV 関連のデータが保管され、データフローが確認できる場所で行うとされているため、一般的には shipping company の事務所において行われることとなります (Physical Site Visit)。

なお、shipping company が実施したリスクアセスメントを検証機関が評価した結果、次に該当する場合は、サイトビジットをオンライン審査 (Virtual Site Visit) に代えること、またはサイトビジット自体を省略することが可能となります。

- Shipping company がモニタリング、報告システムを十分に認知し効率的に実施していると判断された場合
- モニタリング・報告システムが複雑ではなくサイトビジットするほどのレベルでない場合
- 現場に行かなくても必要な情報が得られる場合

ただし、次に該当する場合は、サイトビジット自体を省略することができず、Virtual Site Visit (または Physical Site Visit) が必要となります。

- 検証機関がその船舶のモニタリングプランを初めて審査する場合
- 既存のモニタリングプランにない新たな燃料油種 (バイオ燃料等) を追加する場合
- 既存のモニタリングプランにない新たな GHG 排出源 (燃料消費機器) を追加する場合
- 既存のモニタリングプランにおける燃料油種の計測方法または計測機器を変更する場合

なお、2024 年以降、1 社につき 4 年に 1 度は Virtual Site Visit ではなく、Physical Site Visit が必要となります。