



令和6年10月7日
総合政策局海洋政策課
海事局海洋・環境政策課

国際海運からのGHG削減のための 新たなルールの合意に向けた交渉が継続

～国際海事機関 第82回海洋環境保護委員会(9/30～10/4)の開催結果～

国際海事機関(IMO)は、令和6年9月30日～10月4日に、第82回海洋環境保護委員会(MEPC 82)を英国ロンドンで開催しました。

今次会合では、国際海運からの温室効果ガス(GHG)削減のための新たなルールの合意に向けた交渉が行われ、各国提案をまとめた条約改正案が作成されました。その他、船舶バラスト水規制管理条約の包括的な見直し等の船舶の環境対策に関する今後の議論の方向性がとりまとめられました。

MEPC 82での主な審議結果は以下のとおりです。(詳細は別紙をご参照ください。)

1. 国際海運からのGHG削減のための更なる対策

- IMO 第80回海洋環境保護委員会(MEPC 80、2023年7月)で採択された「2023 IMO GHG 削減戦略」により、国際海運は「2050年頃までにGHG排出ゼロ」、「2030年までにゼロエミッション燃料等の使用割合を5～10%」等を統一的なGHG排出削減目標としています。
- 現在、IMOでは、これらの目標を達成するための、国際海運からのGHG削減のための新たなルールの導入に向けた議論が進められています。
- 今次会合では、我が国が欧州と共同提案した、船舶からの船用燃料のGHG強度(エネルギー当たりのGHG排出量)を規制する制度と船舶からのGHG排出に課金しゼロエミッション燃料船への還付を行う経済的手法である課金・還付制度の両方からなる条約改正案を含む各国提案について審議され、これらをまとめた条約改正案が作成されました。
- ただし、条約改正案に関しては、①船用燃料のGHG強度規制について、GHG強度の計算方法、規制水準、柔軟性措置※の導入是非、途上国関連航路への優遇適用の是非などが今後の検討課題となっており、また、②課金・還付制度について、船舶からのGHG排出への課金の導入そのものへの反対意見もあり、導入是非を含めて引き続き検討がなされることとなっています。
※ 柔軟性措置: 規制への代替適合手法(超過達成成分の未達成船との融通、又は、未達成時の拠出金支払い)
- 次回会合(来年4月)での条約改正案の承認に向け、2回の作業部会の開催が合意されたところ、引き続き合意形成に向けた交渉を行っていきます。

2. その他

- NOx及びSOxの排出規制海域に、カナダ北極海域及びノルウェー海域を追加するMARPOL条約附属書VIの改正案が採択されました(発効日:2026年3月1日)。
- 船舶バラスト水規制管理条約に関して、バラスト水処理設備の運用中の性能維持に必要な対策等について議論し、次回会合(来年4月)に向けて通信部会において引き続き検討することとなりました。



<問合せ先> 代表:03-5253-8111

海事局 海洋・環境政策課 高橋、堀内

直通:03-5253-8118

(内線:43-922、43-923)

総合政策局 海洋政策課 川邊、中村

直通:03-5253-8266

(内線:24-362、24-363)

IMO 第82回海洋環境保護委員会(MEPC 82) 主な審議結果

1. 国際海運の気候変動対策

(1) 国際海運からの GHG 排出削減に向けた更なる対策

国際海運からの GHG 排出削減を進めるためには、化石燃料を使用する従来型の船舶からゼロエミッション燃料を使用する船舶への転換を促進するための更なる対策の導入が必要です。IMOでは、MEPC 76(2021年6月)において、GHG 削減のための更なる対策(中期対策)についての検討を進めるための作業計画が合意され、MEPC 77(2021年11月)以降、具体的な検討が行われてきました。

MEPC 80(2023年7月)では、2018年に策定された IMO GHG 削減戦略を改定した「2023 IMO GHG 削減戦略」が採択され、燃料の GHG 強度(エネルギー当たりの GHG 排出量)を段階的に削減するための技術的手法(燃料 GHG 強度規制)と課金をベースとする経済的手法を組み合わせた中期対策について、以下のスケジュールで検討を進めていくこととされました。

GHG 排出削減に向けた更なる対策(中期対策)の策定に関するスケジュール

MEPC 80 (2023年7月)	中期対策の最終化に向けた作業の開始 (対策候補の包括的影響評価に着手)
MEPC 81 (2024年3月)	中期対策における技術的手法と経済的手法の組合せを最終化
MEPC 82 (2024年10月)	包括的影響評価の完了
作業部会(2025年2月)(※1)	中期対策案の更なる検討
作業部会及び MEPC 83 (2025年4月)(※1)	中期対策の承認(※2)
臨時 MEPC (MEPC 83の 6か月後(2025年秋))	中期対策の採択(※2)
採択から16か月後	中期対策の発効

※1 MEPC82で追加の作業部会の開催が合意されたもの。

※2 条約の改正等に係る手続きは、通常、承認を経た次の MEPC において採択が行われる。

前回会合では、各提案を包含したMARPOL条約附属書VI改正の枠組み案が作成されるとともに、導入すべき中期対策について継続して審議することとされました。

これを受け、今次会合に対して、日本は欧州諸国とともに、①船舶からの船用燃料の GHG強度を段階的に削減する規制を課す技術的手法と②船舶からのGHG排出に課金し

ゼロエミッション燃料船への還付を行う経済的手法の両方からなる条約改正案を共同提案していました。一方で、

- 中国・ブラジル等の主要途上国は、日欧提案と類似した燃料GHG強度規制の提案を行う一方、課金導入とそれを原資とした途上国支援に反対する立場、
- 島しょ国は、技術的手法を否定しないものの、課金導入とそれを原資とした途上国支援を最優先すべきとの立場であり、

それぞれが、その立場を反映した条約改正案を提案していました。

今次会合では、各国提案による条約改正案について審議され、これらの共通部分・相違部分の明確化が図られ、これらの各国提案を統合した今後の条約改正案が作成されました。

ただし、条約改正案については、船用燃料のGHG強度規制におけるGHG強度の計算方法、規制水準、柔軟性措置※の導入是非、途上国関連航路への適用優遇の是非などが今後の検討課題となっており、また課金・還付制度については船舶からのGHG排出への課金導入そのものへの反対意見もあり、導入是非を含めて引き続き検討がなされることとなっています。

※ 柔軟性措置：規制への代替適合手法（超過達成分の未達成船への融通、又は、未達成時の拠出金支払い）

来年4月のMEPC 83までに2回の作業部会の開催が合意され、MEPC 83での条約改正案の承認に向けて引き続き検討がなされることとなっています。

(2) 実燃費の格付け制度(CII)の見直し

CII は2023年1月から適用が開始され、2026年1月までにレビューを行うこととされています。

これまで、CII の算定に関し、港での待機時間を除外するといった補正係数等の提案が多数提出されていますが、今次会合に対して、日本は、欧州諸国とともに、CII 評価は1年分しか行われていないこと、CII の見直しは中期対策の議論の動向も踏まえる必要があることから、2026年までの CII 見直しは2027年から2030年までの削減係数の合意と軽微な修正に留め、大規模な修正は複数年の CII 評価結果や中期対策に関する合意内容を踏まえて行われるべきであること等を提案する文書を提出していました。

今次会合では、今後の CII の見直しにおいて対処し得る課題を特定するとともに、それら課題に対して、日本の提案した二段階で対処する方針等が受け入れられ、対処の緊急性等の基準に照らして、①2026年1月までの第一フェーズ（主に2027年から2030年までの削減係数等を議論）と、②2026年1月以降の第二フェーズ（主に特定の船種に対する補正係数の導入等を議論）、の二段階で行う方針が合意されました。

来年4月の MEPC 83までに通信部会の設置及び一回の作業部会の開催が合意され、今後の CII 見直しに係る検討を進めることとなっています。

(3) 燃料消費実績報告制度(IMO DCS)の改正の実施日

MEPC 81において、国際航海に従事する船舶の燃料消費量等の運航データの収集及び報告を義務づける IMO DCS について、燃料消費量を主機・補機等別に報告することや、

総貨物輸送量を追加すること等を盛り込んだ MARPOL 附属書 VI 付録 IX の改正案が採択され、当該改正内容は2025年8月1日より発効することとされています。

今次会合では、IMO DCS はデータの編集、分析などの観点から暦年ベースでの一貫した報告を想定していることから、2025年8月1日から12月31日までの報告について議論が行われ、2025年末までは改正前の報告項目を認める旨の非強制ガイダンスが承認されました。

2. その他

(1) 条約改正の採択

今次会合では、カナダ北極海域及びノルウェー海域を、NO_x 窒素酸化物及び SO_x 硫黄酸化物等に係る排出規制海域(ECA:船舶で使用する燃料油中硫黄含有率が0.10%以下に規制されるとともに、船舶から排出される NO_x窒素酸化物について3次規制が適用される海域)に指定する MARPOL 条約附属書 VI の改正が採択されました(2026年3月1日発効)。対象となる船舶や免除規定は以下の通りです。

- カナダ北極海域の NO_x規制は、2025 年 1 月 1 日以後にキールが据え付けられた船舶又は同様の建造段階にある船舶が対象。
- ノルウェー海域の NO_x規制は、2026 年 3 月 1 日以後に建造契約が結ばれた船舶、建造契約が無い場合は 2026 年 9 月 1 日以後にキールが据え付けられる又は同様の建造段階にある船舶、2030 年 3 月 1 日以後に引渡される船舶のいずれかを満たす船舶が対象。
- いずれの ECA も SO_x 硫黄酸化物規制は、MARPOL 条約附属書上の規定により 2027 年 2 月までは免除。

(2) 船舶バラスト水規制管理(BWM)条約関係

本条約は、2017年9月の発効から当面の間、条約の履行状況を把握し、条約の課題解決を行なうための経験蓄積期間とされています。現在は、経験蓄積期間を踏まえた条約改正作業に入っており、MEPC 86(2026年秋)での採択を目指しています。

今次会合では、条約改正案を検討する通信部会の経過報告とともに、①バラスト水処理設備(BWMS)の性能維持のために必要な対策、②新規型式承認を受ける BWMS の性能向上に必要な対策、③BWMS が正常に作動しない水質(CWQ)への対応、④BWMS の設計変更時の承認プロセスについて検討が行われました。

①及び②については、旗国検査で用いる分析手法ごとの長所短所、BWMS 型式承認時の試験において考慮すべき環境要因(試験水等)など、今後の議論において留意すべき事項がとりまとめられ、通信部会で引き続き検討されることとなりました。

③については、バラスト水記録簿記入方法ガイダンス(BWM.2/Cir.80)に、CWQ のバラスト水対応に係るバラスト水記録簿への記録方法を追加した、同ガイダンスの改正が承認されました。

④については、BWMS 型式承認プロセスに関する行政機関向けガイダンスに設計変更

時のプロセスを追加した、同ガイダンスの改正が承認されました。

(3) 船舶からの海洋プラスチックごみへの対処

今次会合では、MEPC 73(2018年10月)で採択された「船舶からの海洋プラスチックごみに対処するための行動計画」の進捗案が事務局から報告されました。今後、2025年1月に予定されている第12回汚染防止・対応小委員会(PPR 12)においてレビューを行うことが合意されました。

(4) ロンボク海峡のヌサ・ペニダ島とギリ・マトラ島の特別敏感海域(PSSA)への指定

インドネシアより、ロンボク海峡のヌサ・ペニダ(Nusa Penida)島とギリ・マトラ(Gili Matra)島を、生態系の保全を目的として PSSA に指定することが提案され、審議の結果、両島が PSSA に指定されました。

(5) シップ・リサイクル条約(香港条約)関係

船舶解体のための越境移動に対して、香港条約とバーゼル条約の両方が適用され得る問題について、前回会合において、IMO 事務局が、バーゼル条約事務局との協議の上、香港条約及びバーゼル条約の実施ガイダンスを作成することとされていました。

今次会合では、IMO 事務局が作成した本ガイダンス案について審議を行い、バーゼル条約の規定は、香港条約に基づいて行われる国境を越えた移動に影響を及ぼすべきではないという見解を本ガイダンス案に含めることに合意し、暫定的なガイダンスとして承認されました。また、今後、IMO 事務局が、IMO 加盟国からの今後の提案を踏まえ、バーゼル条約事務局と共に、暫定的なガイダンスについて更なる検討を進めることが合意されました。

以上