

令和 5 年 6 月 30 日
総合政策局海洋政策課
海事局海洋・環境政策課

国際海運の新たな GHG 削減目標が採択予定

～国際海事機関 第 80 回海洋環境保護委員会(7/3～7/7)の開催～

国際海事機関(IMO)は、令和 5 年 7 月 3 日～7 日に、第 80 回海洋環境保護委員会(MEPC 80)を英国ロンドンで開催します。

今次会合では、国際海運からの温室効果ガス(GHG)排出削減目標を定める「GHG 削減戦略」の改定をはじめとする気候変動対策、海洋汚染防止等の船舶の環境対策が議論される予定です。

MEPC 80 での主な審議予定事項は次のとおりです(詳細は別紙参照)。

1. 国際海運の気候変動対策

- IMO は 2018 年に「GHG 削減戦略」を採択し、①2030 年までに CO2 排出量(輸送量当たり)40%以上削減(2008 年比)、②2050 年までに GHG 排出量 50%以上削減(2008 年比)、③今世紀中なるべく早期に排出ゼロという目標を設定しています。
- 今次会合では、第 77 回海洋環境保護委員会(MEPC 77、2021 年 11 月)で着手された「GHG 削減戦略」の改定のための作業を完了させ、新たな戦略を採択する予定です。
- 我が国からは、「2050 年までに国際海運からの GHG 排出をゼロとする」ことを新たな目標とすべきこと等を提案しており、この提案の実現に向けて各国と議論を進める方針です。
- また、国際海運からの GHG 排出削減に向けた更なる対策についても議論が行われる予定です。

2. その他

船舶バラスト水規制管理条約の付録Ⅱバラスト水記録簿の改正案の採択及び条約見直し計画の策定のほか、紅海及びアデン湾の特別海域(通常よりも厳しい規制が設けられる海域)の効力が生ずる日の指定に関する議論が行われる予定です。(詳細は別紙をご参照ください。)



<問合せ先> 代表:03-5253-8111
海事局 海洋・環境政策課 金子、羽田
直通:03-5253-8118
(内線:43-914、43-926)

総合政策局 海洋政策課 伊藤、望月
直通:03-5253-8266
(内線:24-362、24-376)

IMO 第 80 回海洋環境保護委員会 (MEPC 80) 主な審議予定事項

1. 国際海運の気候変動対策

(1) GHG 削減戦略の改定

IMO は 2018 年に「GHG 削減戦略」を採択し、①2030 年までに CO2 排出量(輸送量あたり)40%以上削減(2008 年比)、②2050 年までに GHG 排出量 50%以上削減(2008 年比)、③今世紀中なるべく早期に排出ゼロという目標を設定しています。

この「GHG 削減戦略」は、2023 年に改定することとなっており、2021 年 11 月に開催された MEPC 77 から改定に向けた議論が開始され、今次会合での GHG 削減戦略改定案(改定戦略)の採択が予定されています。なお、今次会合では、その前週(6 月 26 日～30 日)に第 15 回 GHG 中間作業部会(ISWG-GHG 15)を開催し、以下(2)及び(3)の議題と併せて 2 週間にわたり議論が行われる予定です。

我が国からは、改定戦略における目標として、「2050 年までに国際海運からの GHG 排出をゼロとする」という目標に加えて、「2040 年までに GHG 排出量を 50%削減(2008 年比)」、「2030 年までにゼロエミッション燃料を 5%利用」を掲げることを提案しており、提案の実現に向けて各国と議論を進める方針です。

(2) 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船への代替を促進するための更なる対策の導入が必要となります。2021 年 6 月に開催された MEPC 76 において、新たな対策の検討を進めるための作業計画が合意され、MEPC 77 以降、具体的な検討が行われています。

我が国は、化石燃料船に対して課金(fee)し、ゼロエミッション船に対して還付(rebate)を行う課金・還付(feebate)制度を提案しています。そのほか、各国・団体からは以下の制度が提案されています。

制度の分類、制度名		提案国	概要
経済的手法	feebate	日本	<ul style="list-style-type: none"> ゼロエミ船の導入促進 (first movers 支援) のための課金・還付制度 (船舶からの GHG 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)。
	単純課金	マーシャル・ソロモン	<ul style="list-style-type: none"> CO2 一トン当たり 100 ドルを課金。(課金額は順次増額)。収益の大半は途上国へ。
	IMSF & R	アルゼンチン、ブラジル、中国、南ア、UAE	<ul style="list-style-type: none"> CII を基準にした課金・還付 (格付け D・E 船から徴収し、A・B 船に還付。途上国航路への配慮あり。) 収益は途上国支援、格付けの良い船舶への報償等。

		F&R	ICS	<ul style="list-style-type: none"> 船舶からの 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。 収益は first movers 支援、途上国支援、研究開発支援に活用。
	排出割当	Cap&Trade	ノルウェー	<ul style="list-style-type: none"> 国際海運からの総 GHG 排出量に上限（キャップ）を設け、オークションを通じて各船舶に排出枠を割り当て。排出枠は船舶間でも取引（トレード）。 オークションにより生じた収益は途上国支援に活用
規制的手法	燃料油規制 (GFS)	EU 各国、EC		<ul style="list-style-type: none"> 燃料の GHG 性状 (gCO2/MJ) を規制。 燃料ライフサイクルの GHG 排出量が対象。規制値を段階的に強化（新たな GHG 削減目標と整合させる）。
	燃料油規制 (International Maritime Sustainable Fuels & Fund)	中国		<ul style="list-style-type: none"> 燃料の GHG 性状 (gCO2/MJ) を規制。 船上から排出される GHG 排出量が対象。

作業計画では、今次会合までに提案された対策の中でさらに開発すべき対策の評価と選択を行い、その後最終化に向けた検討を進めることとなっています。

我が国は、我が国が提案する経済的手法 (feebate 制度) と、欧州が提案する規制的手法 (GFS) を組み合わせることにより、ゼロエミッション燃料への転換を経済的に誘導しつつ、国際海運の GHG 排出を着実に削減することが可能であるとする提案を行っています。

(3) LCA ガイドライン

船舶燃料について、ライフサイクル全体、すなわち、燃料の製造から船上における燃焼までの全ての GHG 排出量を評価するための手法を定めたガイドライン（「LCA (Life Cycle Assessment) ガイドライン」）の策定にむけ、MEPC78 以降、日本・中国・欧州委員会をコーディネーターとする通信部会 (LCA CG) による作業が行われてきました。

今次会合では、LCA CG が策定した LCA ガイドライン案が採択される予定です。また、LCA ガイドライン案の更なる改良に向けた今後の作業の進め方についても議論が行われる予定です。

2. その他

(1) 条約改正の採択

今次会合では、バラスト水記録簿に関する船舶バラスト水規制管理条約付録 II の改正案の採択が行われます。(2025 年 1 月 1 日発効予定)

(2) 船舶バラスト水規制管理条約関係

2017 年 9 月に発効した船舶バラスト水規制管理条約に基づき、バラスト水※に含まれる外

来生物の海域間の移動を防止するため、外航船舶に対してバラスト水処理装置の搭載等が義務付けられています。条約の発効から当面の間は、条約の履行状況を把握し、条約の見直しに生かすための経験蓄積期間とされています。

今次会合では、これまでに蓄積された経験をふまえた「条約見直し計画」が策定される見通しです。また、寄港地の水質によりバラスト水処理装置が正常に作動しない場合の対応方法の明確化、処理済み汚水等のバラストタンクへの一時貯留に関する取り扱いの明確化、型式承認取得済みのバラスト水処理装置の設計変更に係る承認プロセス等について審議が行われます。

※バラスト水：船舶の安定性を保つために荷物量等に応じて「重し」として出し入れする海水

(3) 紅海及びアデン湾の特別海域の効力が生ずる日の指定

今次会合では、MARPOL 条約附属書Ⅰ及びⅤに基づき特別海域に指定されている紅海海域及びアデン湾海域(Ⅴは除く)について、その効力が生ずる日を定めることについて審議が行われます。

以上