

令和5年7月11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「2050年頃までにGHG排出ゼロ」目標に合意

～国際海事機関 第80回海洋環境保護委員会(7/3～7/7)の開催結果～

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した。

今次会合では、2018年に採択した「IMO GHG削減戦略」を改定し、国際海運からの温室効果ガス(GHG)排出削減目標を「2050年頃までにGHG排出ゼロ」へと強化しました。

- IMOは、2018年に「IMO GHG削減戦略」を採択し、「2050年までに50%排出削減」、「今世紀中早期の排出ゼロ」というGHG排出削減目標を掲げていました。2021年から戦略の改定のための見直し作業を開始し、今回、「2050年頃までにGHG排出ゼロ」をはじめとする新たに強化されたGHG削減目標等を盛り込んだ、「2023 IMO GHG削減戦略」を採択しました。
- 国土交通省は、2021年10月に、「2050年までに国際海運からのGHG排出ゼロを目指す」ことを発表しており、今回、この日本の目標に沿った形で、IMOにおける世界共通の目標に合意しました。
- また、「2023 IMO GHG削減戦略」では、ゼロエミッション燃料等使用割合に関する目標が新たに合意されたほか、2050年頃のGHG排出ゼロに向けた削減目安も掲げられることとなりました。

「2023 IMO GHG削減戦略」に掲げられた国際海運のGHG排出削減目標

○ IMOで策定する対策(ルール)により達成を目指す目標

- ◇ 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%
- ◇ 2030年までに、CO₂排出(輸送量当たり)を40%削減(2008年比)

○ GHG排出ゼロ達成のための今後の削減目安

- 2030年までに、GHG排出を20～30%削減(2008年比)
- 2040年までに、GHG排出を70～80%削減(2008年比)

- 今回合意された目標を踏まえ、MEPC 81(2024年4月開催予定)以降、国際海運のGHG排出削減をさらに進めるための具体的な対策の立案作業が本格化する見通しです。
- 今次会合におけるその他の審議結果については、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 上田、高橋
直通:03-5253-8118
(内線:43-923、43-922)

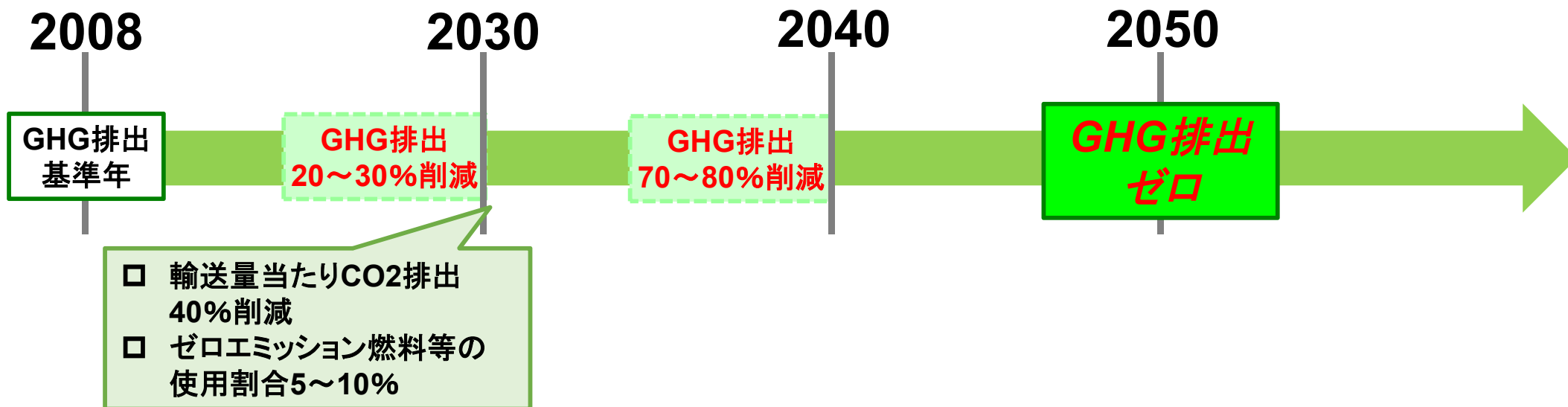
総合政策局 海洋政策課 伊藤、望月
直通:03-5253-8266
(内線:24-362、24-376)

国際海運「2050年頃までにGHG排出ゼロ」目標に合意

- 2023年7月、国際海事機関(IMO)にて、**国際海運「2050年頃までにGHG排出ゼロ」の目標に合意**し、「GHG削減戦略※」を改定
※ 2018年4月採択



国際海運からのGHG排出削減目標



参考：2018年GHG削減戦略の削減目標



IMO 第80回海洋環境保護委員会(MEPC 80) 主な審議結果

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 GHG 削減戦略改定版(改定戦略)の採択に向けた議論が行われました。なお、今次会合に先立ち、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、以下の(2)及び(3)の議題と併せて2週間にわたり議論が行われました。

改定戦略における目標として、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」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いました。

会合では、我が国を含む先進国及び島しょ国は、2050年までの GHG 排出ゼロを新たな目標とすべきと主張する一方、中国やブラジルをはじめとするその他の開発途上国を中心とする国々は GHG 排出ゼロを達成する期限を明確にすることについて反対を主張しました。また、2030年、2040年時点での中間目標については、上記の我が国提案以外に、米国等が「GHG 排出量を2030年までに37%削減、2040年までに96%削減」、EU が「GHG 排出量を2030年までに29%削減、2040年までに83%削減」との提案を行う一方、中国やブラジルをはじめとするその他の開発途上国を中心とする国々は、中間目標は不要であると主張するなど大きな隔たりがありました。

我が国は、上記の我が国提案がゼロミッション船の導入ペース等を踏まえた実現可能性の点で優れることを主張しつつ、IMOにおいて一致した野心的な目標を掲げるための合意を得るべく、精力的な議論を行いました。その結果、今次会合では、国際海運において達成を目指す目標を「2050年頃までに GHG 排出ネットゼロ※」、「2030年までに、ゼロエミッションの技術、燃料、エネルギー源の活用により、使用エネルギーの10%を目指しながら少なくとも5%をまかなう」、「2030年までに CO2排出量(輸送量当たり)を40%削減(2008年比)」とすること、併せて、これを達成するための今後の削減目安を「2030年までに GHG 排出量を、30%を目指しながら少なくとも20%削減」、「2040年までに GHG 排出量を、80%を目指しながら少なくとも70%削減」(いずれも2008年比)とすることを盛り込んだ「2023 IMO GHG 削減戦略」を採択することに合意しました。

※ネットゼロ: 排出量から吸収量を差し引いた合計がゼロを意味する。交渉の過程において、この表現が最も適切とされた。

(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となります。2021年6月に開催された MEPC 76において、GHG 削減のための更なる対策(中長期対策)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以降、具体的な検討が行われており、今次会合までに提案された対策の中を踏まえて更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した。

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。
	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。
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 強度 (gCO₂eq/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 強度 (gCO₂eq/MJ) を規制。 船上から排出される GHG 排出量が対象。

今次会合の結果、上表の対策候補をベースとして、燃料の GHG 強度を段階的に削減するための規制的手法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、今後以下のスケジュールで最終化に向けた検討を進めていくことが合意されました。

GHG 排出削減に向けた更なる対策(中期対策)の策定に関する今後のスケジュール

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4月)	中期対策における規制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
MEPC 83 (2025年4月)	中期対策の承認(※)
臨時 MEPC (MEPC 83の 6か月後(2025年秋))	中期対策の採択(※)
採択から16か月後	中期対策の発効

※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。

(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、MEPC 78以降、通信部会による作業が行われてきました。

今次会合では、通信部会が策定した LCA ガイドラインが採択されるとともに、製造方法に応じた各種燃料のライフサイクル全体の GHG 排出量のデフォルト値の策定等、ガイドラインのさらなる改良にむけて継続的な検討が必要であることが合意され、通信部会を新たに設置し引き続き議論を行うことが合意されました。

(4) バイオ燃料に関する DCS、CII における取扱い

燃料消費実績報告制度(DCS)及び燃費実績格付制度(CII)における、バイオ燃料の取扱いについて審議され、LCA ガイドラインがさらに改良されるまでの暫定的な取り扱いとして、持続可能なバイオ燃料であることを国際的な認証枠組により認証されたものについては、その二酸化炭素排出係数を、ライフサイクル GHG 強度に低位発熱量を乗じた数値とすることができるとする指針を承認しました。

(5) 燃料消費実績報告制度(IMO DCS)

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、その収集・報告項目の拡充が提案され、これまでの会合において具体的な追加項目等について議論してきました。

今次会合の結果、IMO DCS の報告項目について、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が合意され、MARPOL 附属書 VI 付録 IX の改正案が承認されました。この改正案は MEPC 81で採択される予定です。

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(様式)に関する船舶バラスト水規制管理条約付録 II の改

正案が採択されました。(2025年2月1日発効予定)

(2) 船舶バラスト水規制管理条約関係

本条約は、2017年9月の発効から当面の間は、条約履行を一部免除するとともに、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、①経験蓄積期間で得られた課題を踏まえた条約改正事項、②バラスト水処理装置が正常に作動しない水質への対応に関するガイダンス、③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に関するガイダンスなどの審議が行われました。

審議の結果は以下のとおりです。

- ①バラスト水処理装置の性能向上、寄港国検査の手法開発などを今後の検討事項として含む2026年秋までに条約改正案を採択することを前提とした「条約見直し計画」が承認され、次回会合までの期間中に具体的な改正内容に関する検討を行う通信部会が設置されました。
- ②時間的制約のためガイダンスの合意に至らず、次回会合での承認を目指して、有志国で引き続きガイダンス案の作成を行うことで合意しました。
- ③我が国提案のガイダンス案をベースとして議論を進めましたが、時間的制約のため部分的な議論にとどまり、関心を有する加盟国及び国際機関に対して次回会合までにさらなる具体的な提案が求められることになりました。

そのほか、今次会合で採択されたバラスト水記録簿への記録のためのガイダンスが承認され、これに伴いバラスト水管理及びバラスト水管理計画作成のためのガイドライン(G4)及び2017年のバラスト水交換のためのガイドライン(G6)の一部改正が採択されました。さらにバラスト水記録簿の電子記録の利用促進を目的としたガイドラインが採択され、次回会合における採択を視野に、条約附属書 A-1規則及び B-2規則の改正案が承認されました。

(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

MARPOL 条約附属書 I(油による汚染の防止のための規則)及び附属書 V(船舶からの廃物による汚染の防止のための規則)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、各海域のすべての港等において附属書に定める受入施設がすべて整ったことが確認され、2025年1月1日から特別海域の効力が生ずることとなりました。これにより、各海域においては、油含有量の濃度監視装置を設置すべき対象船舶の総トン数が400トン以上に拡大されること(附属書 I 関連)や、食物くずの排出に当たっては粉碎等による処理が求められること(附属書 V 関連)など、排出規制が強化されます。

以上