

IMO 第 76 回会合海洋環境保護委員会 (MEPC 76)

主な審議事項

1. 国際海運の気候変動対策

国際海事機関 (IMO) は、2018 年に、国際海運の気候変動対策を担う国連機関として、①2030 年までに CO₂ 排出量 40%以上削減 (輸送量あたり、2008 年比)、②2050 年までに CO₂ 排出総量 50%以上削減 (2008 年比)、③今世紀中なるべく早期の排出ゼロ、を目標として定め、その実現のための各種対策を検討しています。

(1) 世界の大型既存船への CO₂ 排出削減対策

(詳細 別紙 2)

昨年 11 月の IMO 第 75 回海洋環境保護委員会 (MEPC 75) は、日本主導で 19 か国^{※1}が共同提案した、世界の大型外航船への新たな CO₂ 排出規制「既存船燃費規制 (EEXI^{※2})・燃費実績 (CII^{※3}) 格付け制度」の導入に合意し、そのための海洋汚染防止条約の改正案を承認しました。

※1 日本、韓国、中国、シンガポール、マレーシア、インド、イタリア、キプロス、クロアチア、スペイン、デンマーク、ドイツ、フランス、ノルウェー、UAE、ガーナ、ナイジェリア、カナダ、バハマ、国際海運団体

※2 EEXI : Energy Efficiency Existing Ship Index

※3 CII : Carbon Intensity Indicator

今次会合では、本条約改正案の最終的な審議を行います。審議の結果、条約改正案を採択できた場合、2023 年から、新たな規制がスタートします。これにより、従来は新造船のみが対象であった CO₂ 排出規制が既存船に対しても適用されることになります。

(2) 海運脱炭素化 R&D 支援国際ファンド創設

(詳細 別紙 3)

今次会合では、日本主導で 10 か国及び国際海運団体 9 団体が共同提案した、海運脱炭素化に向けた研究開発・実証を支援する国際ファンド (IMO 研究開発ファンド : IMRF[※]) を創設するための海洋汚染防止条約改正案を審議します。

※ IMRF : IMO Maritime Research Fund

本提案が実現すれば、創設後 10 年間で 5000 億円規模の国際ファンドが構築され、ゼロエミッション船の研究開発・実証など海運分野の脱炭素化に向けた資金支援が講じられることとなります。

他方、今般の提案は、今次会合で初めて具体的な条約改正案の審議に入るため、各国から多くの意見が出るのが予想されます。我が国は、IMRF の主要提案国として、各国からの意見に丁寧に対応し、IMRF の早期国際合意に向けた理解醸成を図ってまいります。

(3) 国際海運の一層の脱炭素化に向けた検討枠組

国際海運の脱炭素化のためには、研究開発・実証のみならず、低・脱炭素技術や燃料の加速度的な普及を後押しするための市場メカニズムに基づく経済的手法（MBM[※]）といった新たな対策が必要です。

※ MBM : Market Based Measure

今次会合では、日本をはじめとする 22 か国^{※1}が共同で提案した、上記の新たな対策を IMO で構築するための今後の作業計画（ワークプラン）案^{※2}を審議します。

※1 日本、韓国、シンガポール、インド、デンマーク、フランス、ドイツ、スペイン、スウェーデン、クロアチア、ノルウェー、アラブ首長国連邦、リベリア、モロッコ、ガーナ、オーストラリア、米国、カナダ、メキシコ、パナマ、ジャマイカ、バヌアツ

※2 3つのフェーズによる作業計画案。

フェーズ1（2021年～2022年）：各国が対策案を検討し、IMOへ提出。IMOは各国提案の比較、初期検討。

フェーズ2（2022年～2023年）：更に検討を進めるべき提案の選別・優先順位付け。

フェーズ3（2023年～）：優先順位付けした提案について検討を進め、制度案として具体化。

今後の審議を円滑に行うための道筋を作ることが本提案の目的です。今次会合での国際合意を目指します。

2. 北極海における重質燃料油の規制

北極海における事故等による重質燃料油の流出が環境に多大な影響を及ぼしうることから、同海域における重質燃料油の保持・使用の禁止に向けて検討された結果、昨年11月のMEPC 75において、海洋汚染防止条約附属書1の改正案が承認されました。今次会合では、同改正案の審議・採択を行う予定です。

同改正案が採択されると、2024年7月以降（燃料油タンクの保護（二重底）に関する規定に適合する船舶は2029年7月以降）、北極海における重質燃料油の保持・使用が禁止されることとなります。

3. 排出ガス洗浄装置（EGCS）からの排水に関するルールの調和

排出ガスによる大気汚染の防止を目的として、船舶には、排出ガス洗浄装置（Exhaust Gas Cleaning System。以下EGCSという。）の搭載又は低硫黄燃料油の使用が求められており、多くの船舶がEGCSを搭載しています。その一方で、EGCSからの排水による海洋への影響を予防する観点から、独自にEGCSの使用を禁止している国・地域が存在します。

こうした独自の規制の乱立は好ましくないことから、2019年5月のMEPC 74においてEGCSからの排水に関するルールの調和を議論することに合意しました。今次会合では、これら排水が環境に与える影響の評価方法等の今後の議論内容について審議を行う予定です。

4. 船舶防汚方法規制条約（AFS 条約）関係

船舶の船体外板には、海中生物の付着等を防止するための防汚塗料が使用されています。防汚塗料の使用による海洋環境への悪影響を防止するため、2001 年に IMO において採択された AFS 条約により、有機スズ化合物を含有する防汚塗料の使用が禁止されています。

今次会合では、有機スズ化合物に加え、シブトリンを含有する防汚塗料の使用を禁止するための AFS 条約の改正案の採択について審議を行う予定です。

同改正案が今次会合で採択されると、2023 年 1 月 1 日以降、内航船・外航船を問わずシブトリンを含有する防汚塗料を新たに塗布することが禁止されます。加えて、外航船（但し 400 総トン以下のものは沿岸国が認めれば適用除外）については、過去にシブトリンを含有する塗料を使用しており、当該塗料が最外層に残っている場合は、2023 年 1 月 1 日以降順次※、当該塗料の除去又は溶出防止塗料の上塗りが求められます。なお、内航船については過去の塗装に係る規定は適用除外とされています。

※2023 年 1 月 1 日以降、最初の塗料の更新時期まで（ただし当該塗料の最後の塗布から 60 か月を超えない時期）

以 上