

令和4年12月21日
海事局 海洋・環境政策課
総合政策局 海洋政策課

国際海運の温室効果ガス（GHG）排出削減目標及び削減対策を議論

～ 国際海事機関（IMO）第79回海洋環境保護委員会の開催結果 ～

12月12日～16日にかけて、国際海事機関（IMO）第79回海洋環境保護委員会（MEPC 79）がハイブリッド形式で開催されました。今次会合では、国際海運の温室効果ガス（GHG）排出削減目標及び今後導入が必要な具体的な対策について議論が行われました。来年7月に開催される次回会合（MEPC 80）で新たな削減目標を採択すべく、来年3月及び6月に作業部会を開催し、引き続き議論を進めることが合意されました。

MEPC 79での主な審議結果は以下の通りです。（詳細：別紙参照）

1. 国際海運の気候変動対策

- 2023年7月に改訂予定の「GHG削減戦略」について、我が国は「2050年までに国際海運からのGHG排出を全体としてゼロ（2050年カーボンニュートラル）」という目標に加えて、今後のゼロエミッション船の加速度的な普及などを最大限押し進めることで達成できる目標として2040年に50%削減（2008年比）を掲げることを今次会合に対して提案しました。
- 我が国を含む先進国及び島しょ国は、2050年までのGHGゼロ排出を目標とすべきと主張する一方、一部の発展途上国は、現在の目標を維持すべきと主張しました。また、欧州及び米国等は燃料の製造段階での排出分も含めたライフサイクル全体でのGHG排出を対象に削減目標を設定すべきと提案し、また、米国・インド等からは、ゼロエミッション船または代替燃料の普及割合に関する新たな目標を設定すべきとの主張も述べられました。
- また、今次会合では、GHG削減のための具体的な対策についても審議され、ゼロエミッション船の普及促進のためには、first moversへの支援が重要であり、課金・還付型の経済的手法が有効であるとの我が国の主張を支持する意見が多く表明されました。
- 審議の結果、来年3月及び6月に第14回・第15回GHG中間作業部会を開催し、来年7月の採択に向けて戦略改定について議論を進めるとともにGHG削減のための具体的な対策についても上記作業部会で引き続き検討していくことが合意されました。

2. その他

- 硫黄酸化物等の排出規制海域（SOx ECA）に地中海を追加するMARPOL条約附属書VI改正（2024年5月1日発効、2025年4月までは免除規定有り）等が採択されました。
- 処理済み汚水等のバラストタンクへの一時貯留の取扱いに関して審議が行われた結果、当該一時貯留は条約上許容されるとともに適切なガイダンスが策定されるべきとの見解が同意されました。次回会合でガイダンスの内容を審議予定です。



<問合せ先> 代表 03-5253-8111

海事局 海洋・環境政策課 上田、高橋 総合政策局 海洋政策課 平島、出原

直通：03-5253-8118 FAX：03-5253-1644 直通：03-5253-8266 FAX：03-5253-1549

（内線：43-923、43-922）

（内線：24-362、24-376）

IMO 第 79 回会合海洋環境保護委員会 (MEPC 79) 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 40% 以上削減（輸送量あたり、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 2021 年 11 月に開催された第 77 回海洋環境保護委員会 (MEPC 77) から改定に向けた議論が開始され、現行の目標よりもさらに野心的な目標を設定することが合意されており、第 80 回海洋環境保護委員会 (2023 年 7 月開催予定) で改定されることとなっています。今次会合では、その前週 (12 月 5 日～9 日) に第 13 回 GHG 中間作業部会 (ISWG-GHG 13) を併せて開催し、2 週間にわたり、各国から提案された具体的な改定案に基づき議論が行われました。

我が国からは、「2050 年までに国際海運からの GHG 排出を全体としてゼロ (2050 年カーボンニュートラル)」という目標に加えて、①新造船におけるゼロエミッション船の加速度的な普及、②カーボンリサイクルメタンをはじめとする合成燃料の利用による新造船以外の化石燃料船のゼロエミ化、の両輪を最大限進めることにより達成できる具体的な削減の道筋と、そこから導き出される目標として 2040 年に 50%削減 (2008 年比) を掲げることを提案していました。

今次会合では、我が国を含む先進国及び島しょ国は、2050 年までの GHG ゼロ排出を新たな目標とすべきと主張する一方、一部の発展途上国は、実現可能性や影響の評価が不十分であるとして、現在の目標を維持すべきと主張しました。また、2040 年の削減目標については、上記の日本の提案を支持する意見も述べられた一方、島しょ国からは 80%削減を目指すべきとの提案がありました。さらに、欧州及び米国等は燃料の製造段階での排出分も含めたライフサイクル全体での GHG 排出を対象に削減目標を設定すべきと提案し、また、米国・インド等からは、ゼロエミッション船または代替燃料の普及割合に関する新たな目標を設定すべきとの主張も述べられました。審議の結果、来年 7 月の採択に向け、来年 3 月及び 6 月に第 14 回・第 15 回 GHG 中間作業部会 (ISWG-GHG 14 及び ISWG-GHG 15) を開催し、引き続き議論を進めることが合意されました。

(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、2022年6月に開催されたMEPC 78までに、各国が具体的な対策を検討し提案を行いました。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）制度を提案しました。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	課金	feebate	日本	<ul style="list-style-type: none"> ゼロエミ船の普及促進（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。 収益は還付、途上国支援、研究開発に活用。
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。 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、ノルウェー、EC	<ul style="list-style-type: none"> 燃料の GHG 性状（gCO₂/MJ）を規制。 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（新たな削減目標と整合させる）。 	

ISWG-GHG 12 及び MEPC 78 における審議の結果、今後は提案された各制度案の選別・優先順位付けの議論に進むことに合意し、さらに検討を深めた案を提出することが要請されたことから、今次会合において我が国からは feebate 制度について、還付の対象となる燃料の種類^{※1}、還付額設定の考え方^{※2}等の観点について詳細を示す提案を行いました。

※1 船上での CO₂ 排出量がゼロであり、かつライフサイクル GHG 排出量が LNG より小さい燃料（再生可能エネルギーにより生成された水素・アンモニアや合成燃料など）。ただし、ゼロエミッション船の普及拡大や燃料供給インフラの整備を促す観点から、化石燃料由来の水素及びアンモニアについても例外的に還付対象とする。

※2 ゼロエミッション船を配備・運航することに伴って発生する追加的なコストを十分にカバーする金額に設定。具体的には、例えば再生可能エネルギーにより生成された水素・アンモニアを使用した場合には 30\$/GJ を還付し、化石燃料由来の水素及びアンモニアには 15\$/GJ を還付。

今次会合では、燃料転換を推進するためには、ゼロエミッション船の普及促進のための first movers に対する支援メカニズムが重要であり、そのためには課金・還付（feebate）型の経済的手法が有効であるとの我が国の主張を支持する意見が多く述べられました。審議の結果、我が国提案を含め各国・各団体から提案されている経済的手法及び規制的手法について、途上国に対する影響を抑えつつ、海運の燃料転換を確実に推進し、燃料転換にインセンティブを与えるための具体的な対策案に関して、第 14 回・第 15 回 GHG 中間作業部会（ISWG-GHG 14 及び ISWG-GHG 15）で引き続き検討を深めることとなりました。

2. その他

(1) 条約改正の採択

今次会合では、以下の MARPOL 条約の改正が採択されました。

- ・ 北極水域の地域受入施設に関する MARPOL 条約附属書 I、II、IV、V 及び VI の改正（2024 年 5 月 1 日発効）

北極水域における適切な港湾受入施設の提供義務について、地域における受入れの取決めによって満たすことが可能となります。

- ・ 廃物記録簿に関する MARPOL 条約附属書 V の改正（2024 年 5 月 1 日発効）

廃物記録簿の備付義務について、国際航海に従事する総トン数 100 トン以上 400 トン未満の船舶にも拡大されます。

- ・ 硫黄酸化物及び粒子状物質の地中海排出規制海域に関する MARPOL 条約附属書 VI の改正（2024 年 5 月 1 日発効）

地中海全域が硫黄酸化物及び粒子状物質に係る排出規制海域に指定され、同海域においては燃料油中硫黄含有率について 0.10%以下とする要件が課されます。なお、同附属書上の規定により、2025 年 4 月までは当該要件が免除されます。

- ・ 燃料油供給簿(BDN)及び IMO 船舶燃料油消費データベースに関する MARPOL 条約附属書 VI の改正（2024 年 5 月 1 日発効、IMO 船舶燃料油消費データベースに関しては 2024 年 1 月 1 日からの早期適用を推奨）

BDN に記載すべき情報に「引火点」が追加され、また、IMO 船舶燃料油消費データベースに記載すべき情報について所定の事項が追加されます。

(2) 船舶バラスト水規制管理条約関係

今次会合では、バラスト水記録簿の改正案、水質に問題がある場合のバラスト水管

理方法の明確化、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等について審議が行われました。

審議の結果、バラスト水記録簿の様式の改正案は承認され、MEPC 80 で採択される予定です。

水質に問題がある場合のバラスト水管理方法に関しては、新たにガイダンスを作成することが合意され、次回会合でさらに審議が行われる予定です。

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扱いの明確化については、この慣行が MARPOL 条約及び船舶バラスト水規制管理条約によって禁止されていないことから、この慣行は許容されるべきとの見解、及びそのために適切なガイダンスが策定されるべきとの見解が同意され、次回会合でガイダンスの内容に関して審議が行われる予定です。

※ 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) 地中海北西部沿岸域の特別敏感海域指定

今次会合では、鯨類と船舶との衝突リスクの軽減による鯨類保護を目的として、地中海北西部沿岸域を特別敏感海域（PSSA）に指定することが、当該海域の沿岸国であるフランス、イタリア、モナコ及びスペインから提案されました。

審議の結果、この提案が合意されました。今後は、航行安全・無線通信・捜索救助小委員会（NCSR）において、保護措置の内容の検討・承認が行われる予定です。

(4) その他

今次会合では、「大気汚染及びエネルギー効率に関する WG」が開催され、在英国日本国大使館一等書記官の岩城耕平氏が当該 WG の議長を務めました。



(議長を務めた岩城氏（左から2番目）)

以上