

IMO 第 84 回海洋環境保護委員会 (MEPC 84) 主な審議結果

1. 国際海運からの GHG 排出削減のための新たな国際統一ルール

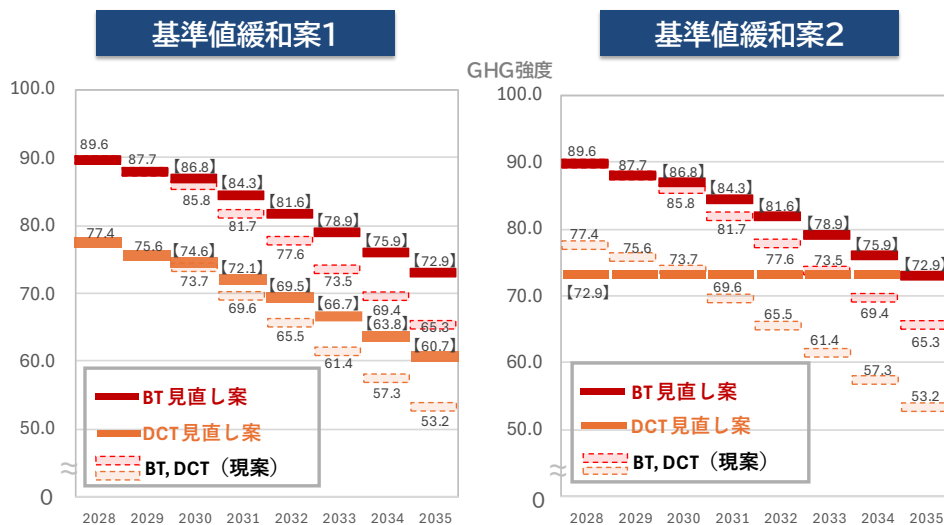
IMO では、2050 年までに国際海運からの GHG の排出ゼロを目指し、新たな国際ルール導入に向けた海洋汚染防止 (MARPOL) 条約附属書の改正作業を進めていますが、昨年 10 月の臨時委員会にて一部の国から強い反対が示されたことを踏まえ、採択審議を1年間中断することが決定されました。

今次委員会では、国際ルールの早期導入に向けて、加盟国間の意見対立を解消し、歩み寄りを図るべく、日本は各国の懸念等を踏まえた修正案を提示し、採択審議までの間に検討を進めるための作業部会の開催を提案しました。リベリア等からも修正案が示されており、審議の結果、本年 12 月初旬の採択審議の再開を視野に、9 月及び 11 月に追加の作業部会を開催し、日本の修正案を含む条約修正案の検討等を行うことが合意されました。

我が国が提示した修正案は以下のとおりです。

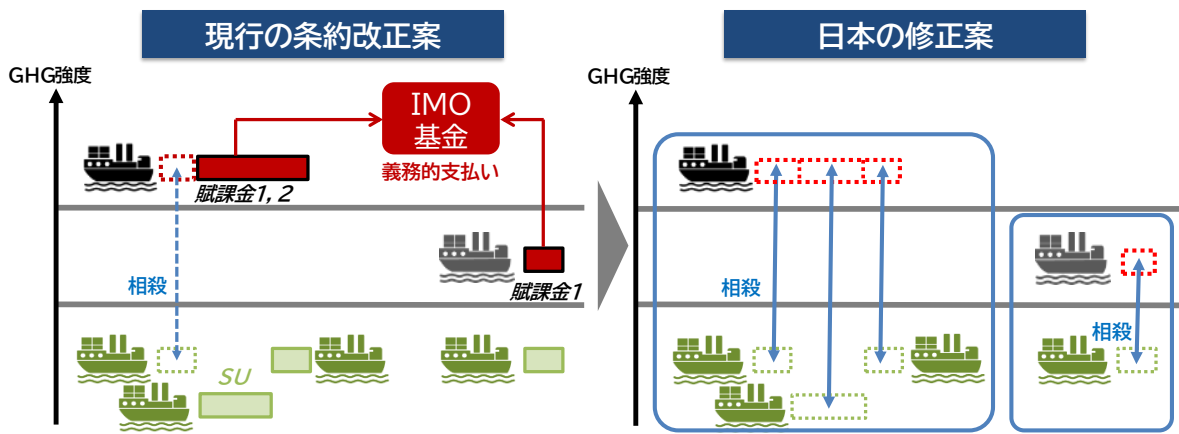
(1) 燃料規制制度の基準値の見直し

- ・ 現行の条約改正案に対して、LNG 等の特定の燃料の排除につながること等の懸念が示されている。
- ・ この懸念への対応案として、船舶のエネルギー効率向上による GHG 削減効果も踏まえ、燃料規制の基準値である Base Target (BT) と Direct Compliance Target (DCT) を見直す案 (基準値緩和案 1) を提案。
- ・ ただし、見直し後の基準値については、「2023 IMO GHG 削減戦略」との整合性を確保する必要があると指摘。
- ・ なお、DCT を一定にすることで、早期の段階から規制を達成する船舶へのインセンティブを与えられる案 (基準値緩和案 2) も提示。



(2) IMO 基金への義務的な資金拠出スキームの削除

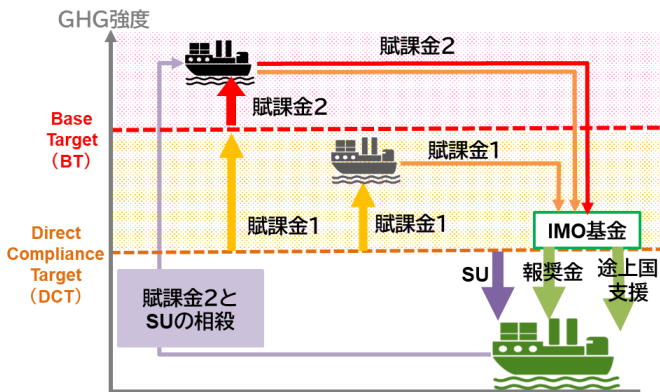
- ・ 現行の条約改正案では、IMO が設立する基金への資金拠出スキームについて、実質的に世界的な炭素税に当たるとして、基金の設置自体への懸念が示されている。
- ・ この懸念への対応案として、基準未達分を他船の達成分と相殺して基準達成とみなす仕組みを導入し、基金への義務的拠出を削除する案を提案。これにより、IMO による基金設置も不要となる。
 - ※現行改正案では、BT の未達分のみ他船の基準達成分との相殺可能
- ・ なお、従来想定されていた低・脱炭素燃料船に対する報奨金によるインセンティブの確保については、基準未達船との相殺による収入のほか、IMO が指定する民間の創意工夫によるイノベーションをもたらすためのプロジェクト等への任意拠出を認めるスキームを検討。



我が国の修正案のほか、アルゼンチン、パナマ及びリベリアが共同で、代替燃料の入手可能性等を考慮した新たな規制値とともに IMO 基金及び賦課金を導入しない修正案を提示しています。

また、英国や島嶼国等からは、現行の条約改正案を修正せずに採択するよう主張する文書も提出されました。

【参考】現行条約改正案の概要



【燃料規制制度】

- ・ 年間の燃料使用に基づく船舶の GHG 強度(エネルギー当たり排出量)を規制し、基準値は毎年段階的に強化される仕組み。規制達成には、より GHG 強度の低い燃料の使用が求められる。
- ・ 規制を満たせない場合には、以下のいずれかの対応が求められる。
 - ① 基準未達量に応じた賦課金を IMO 基金に支払う
 - ② 他船等から達成量(Surplus Unit)を取得して相殺する(BT の未達量に限る。)

【IMO 基金への資金拠出制度】

- ・ 燃料規制に伴う賦課金を扱う「IMO ネットゼロ基金」を設立する。
- ・ 同基金からゼロエミッション燃料船などに対して報奨金を支給する。
- ・ あわせて、後発開発途上国や島嶼国の船舶の燃料転換を支援するプロジェクトなどにも充てられる。

2. ペルシャ湾におけるイランの攻撃による海洋環境汚染の防止に向けた取組

我が国をはじめ多数国が、航行の自由は国際海運の根本原則であり、例外なく尊重されるべきと強調し、ホルムズ海峡の通航料徴収や差別的措置は IMO の目的に反するものとして法律委員会が非難したことを想起しつつ、本年 3 月の第 36 回臨時理事会におけるペルシャ湾内の船舶の安全な避難のための枠組み構築を奨励する旨の決定等を支持しました。

今次会合では、イランによる攻撃を国際法違反として強く非難し、攻撃による海洋環境への深刻な影響を懸念し、イランに対して海洋環境汚染のおそれのある攻撃の停止を要求すること等を決議しました。

3. 既存の GHG 排出削減対策の見直し等

(1)2022 年新造船のエネルギー効率設計指標(EEDI)の計算方法に関するガイドライン(EEDI 計算ガイドライン)及び 2022 年新造船のエネルギー効率設計指標の検査・認証に関するガイドライン(EEDI 検査・認証ガイドライン)の改正

EEDI 計算ガイドラインでは、新造船の達成 EEDI を統一的な方法で算定するための技術的手順を定めています。また、EEDI 検査・認証ガイドラインでは、EEDI を検証するための海上試運転の実施方法や速力試験結果の評価方法など、標準的な手順を定めています。

今次会合では、現状、上記のガイドラインがガス燃料を使用する二元燃料船のみを想定した内容となっていることから、メタノール、エタノール等の液体燃料を使用する二元燃料船への適用を明確化するための審議が行われました。

審議の結果、メタノール、エタノール等の液体燃料を使用する二元燃料船について、EEDI 算定方法を明確化(各負荷点における燃料ごとの計算パラメーターの考慮を含む)するための、両ガイドラインの改正が採択されました。

また、アンモニア等の他の代替燃料の種類を適切にカバーするため、両ガイドラインをさらに改善する必要性があることが確認されました。

(2)船舶の実燃費に基づく格付け制度(CII)の見直し:船舶エネルギー効率管理計画書(SEEMP)枠組みの強化

CII は船舶の実燃費に基づく格付け制度であり、2023 年1月より適用が開始されました。現在は同制度の見直し(フェーズ2)に向けた議論が進められています。

CII の適用対象船舶は、船舶の SEEMP において、CII の算定方法、今後3年間の CII 目標値、同目標値を達成するための実施計画、並びに自己評価及び改善に関する手順(SEEMP Part III)を記載することが義務付けられています。

今次会合では、SEEMP の実効性向上を目的として、外部監査人による船会社に対する監査の実施、主管庁又は認定機関による各船舶の SEEMP に対する定期検証の実施、船会社による自社の船舶に各船舶に対する内部レビューの実施、前年の評価から改善を図るベンチマーク CII アプローチへの変更等を含む SEEMP フレームワークの強化について審議が行われました。

審議の結果、我が国をはじめとする一部の加盟国から、以下の懸念が示されました。①適合証書の発行と監査結果を連動させることによる不当なペナルティへの懸念、②監査方法や監査人資格に関するガイダンスの不備、③重大な不適合発生時のフォローアップの不明確性、④行政・船舶・船社への負担増加及び混乱、⑤低評価船舶への要件が緩和されるリスク、⑥前年の評価から改善を図るベンチマーク CII アプローチの効果への疑問。引き続き、これらの懸念に対応しつつ、MEPC 86(2027 年 10 月予定)での最終化を目指して審議を継続することとなりました。

(3)窒素酸化物(NOx)テクニカルコードの改正案の承認

NOx テクニカルコードは、船舶用ディーゼルエンジンからの NOx 排出量の測定・認証方法を規定する技術的規則です。

MEPC 83(2025 年4月)において、我が国及び米国は、NOx テクニカルコードにおけるアンモニアや水素等の炭素成分を含まない燃料(非炭素含有燃料)に対応するため、従来の炭素バランス法の代替算出手法(水素バランス法及び酸素バランス法)等を取り入れる新規作業計画を提案しました。また、PPR 13(2026 年2月)において、我が国、米国、ノルウェー等は、NOx テクニカルコードの改正案を提案し、この改正案に技術的修正を加えた NOx テクニカルコードの改正案が合意されました。

今次会合では、PPR 13 で合意された NOx テクニカルコードの改正案が承認されました。同改正案は、MEPC 85(2026 年 11~12 月予定)において採択される見込みです。

(4)船舶からのメタン及び亜酸化窒素の排出や船上 CO2 回収装置に関する検討

MEPC83(2025 年4月)では、GHG 排出削減対策の一環として、船舶から排出されるメタン(CH4)および亜酸化窒素(N2O)への対応や、船上 CO2 回収装置(OCCS)に関する検討をさらに深めることが合意され、通信部会が設置されました。

今次会合では、当該通信部会からの報告書を踏まえて審議が行われました。船用ディーゼルエンジンからの CH4 及び N2O 排出について、陸上試験及び船上測定を行う際の測定方法や分析機器の要件等が検討されました。

審議の結果、船用ディーゼルエンジンからの CH4 及び N2O 排出の陸上試験及び船上測定に関するガイドライン(改訂版)、エンジン負荷監視(ELM)ガイドライン及び連続排出監視システム(CEMS)ガイドラインが採択されました。なお、これらのガイドラインはいずれも義務的なものではなく、当面は任意の指針として位置付けられています。

OCCS については、OCCS を使用した船舶からの排出量の算定、検証及び認証に関するガイダンスの策定に関する項目を含めるため、OCCS 使用に関する規制枠組みの策定に向けた作業計画を改訂することに合意しました。

上記も踏まえ、船用ディーゼルエンジンからの CH4 及び N2O 排出の陸上試験及び船上測定に関するガイドライン等の更なる改善、OCCS の算定・検証・認証に関する具体的な方法論的ガイダンスの策定等を目的として、通信部会が再設置されることとなりました。

4. その他

(1)義務規則改正の採択

今次会合では、以下の MARPOL 条約附属書VIの改正案が採択されました。

✓ 燃料消費実績報告制度(IMO DCS)へのアクセス権限の拡大

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 については、これまで MARPOL 条約附属書VI締約国のみに匿名化された全てのデータへのアクセスが認められていたところ、下表のとおりアクセス権限を拡大(2027 年9月1日発効)。

対象者	アクセス権限(変更前)	アクセス権限(変更後)
MARPOL 条約附属書VI 締約国	匿名化された全てのデータ	匿名化されていない全てのデータ
認定代行機関／船会社	なし	自ら報告した船舶の匿名化されていないデータ
認定代行機関／船会社 ／一般ユーザー	なし	匿名化された全てのデータ

✓ 国際大気汚染防止証書(IAPP 証書)の様式変更

複数の運転モードを持つエンジンの NOx 規制の取扱いの明確化やオフサイクル領域における NOx 放出量確認の方法等に関し、NOx テクニカルコード改正に伴う適用の明確化のための様式変更(2027 年9月1日発効)。

✓ 北東大西洋における船舶からの窒素酸化物(NOx)及び硫黄酸化物(SOx)等の排出規制海域の強化

北東大西洋海域(概ねポルトガルからグリーンランドにかけての国々の EEZ に相当)について、NOx 及び SOx 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窒素酸化物について3次規制が適用される)に指定

※対象船舶(2027 年9月1日発効)：

- NOx 規制:2027 年1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 2027 年7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、2031 年1月1日以後に引渡される船舶のいずれかを満たす船舶
- SOx 規制:2027 年9月1日(MARPOL 条約附属書上の規定により 2028 年8月中までは免除)

(2)船舶バラスト水規制管理条約関係

船舶バラスト水規制管理条約は、船舶のバラスト水による生物の越境移動を防止するための条約であり、対象船舶等を定める本文、船舶から排出されるバラスト水中の生物数の基準や船舶のバラスト水の取入・排出の記録簿(バラスト水記録簿)の様式等を定める附属書、バラスト水処理装置の型式承認時における性能評価方法について定める BWMS コード、バラスト水管理において想定すべき場面等の指針を定めるガイドラインで構成されています。

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、本条約のうち、附属書と BWMS コードの改正について、MEPC85(2026 年 11~12 月予定)での採択を目指して条約改正作業を行っています。

具体的には、附属書の改正によるバラスト水処理装置の適切な利用の担保、BWMS コードの改正によるバラスト水処理装置の試験の強化による性能や信頼性の向上、ガイドラインの

改正によるバラスト水管理における各種課題への対応などの検討を行っております。

今次会合では、主に以下の審議が行われました。

- ① バラスト水記録簿の一部としてバラスト水処理装置の保守の履歴について記録することを義務化する内容等を含む附属書の改正が承認されました。
この附属書の改正は、MEPC85(2026年11~12月予定)で採択の審議が行われる予定です。通常であれば採択時に発効予定日(一般的に採択の18ヶ月後)が決まりますが、この附属書の改正の発効は、BWMSコードの改正の発効に合わせて行われることとされているため、BWMSコードの改正の承認・採択の時期が決まり次第、附属書とBWMSコードの改正の発効予定日が決まります。
- ② BWMSコードについては、バラスト水処理装置にとって処理が困難な水を使用した性能確認試験の追加等の論点について各国の意見の相違があったことから、今次会合では改正内容が合意されず、今後継続して議論されることとなりました。
IMOが目指しているMEPC85(2026年11~12月予定)での採択のためには今次会合でBWMSコードの改正も承認される必要がありましたが、今次会合でBWMSコードが承認されなかったことから、採択の時期は予定より後ろ倒しされることとなります。
- ③ 船舶ごとのバラスト水管理の計画(バラスト水管理計画)において、緊急時対応措置を記載すべき旨の追記等を含む「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)」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対策関係

今次会合では、海上輸送されるプラスチックペレットについて、事故時等における流出対策を目的とした新たな規程(コード)の策定について審議されました。

当該コードを①MARPOL条約附属書Ⅲ、②SOLAS条約、③MARPOL条約附属書ⅢとSOLAS条約両方、のいずれに位置づけるかについて、審議の結果、多様な見解が示されたことから、次回会合において引き続き検討することとされました。また、検討を円滑に進めるため、汚染防止・対応小委員会(PPR)において、条約の位置付けの選択肢ごとに新コードの草案を作成すること等が合意されました。

さらに、「2025年船舶からの海洋プラスチックごみ削減に向けた行動計画」と「船舶からの海洋プラスチックごみに対処するための戦略」を統合した新たな文書として、「船舶からの海洋プラスチックごみに対処するための2026年戦略及び行動計画」が採択されました。

(4)新規作業計画

今次会合では、MEPC及び関連小委員会(PPR等)の新たな議題として以下の事項が合意され、今後検討が行われることとなりました。

- ✓ 冷媒としてオゾン層破壊物質を船内設備へ再充填することを禁止する規則の改正
- ✓ 自動運航船(MASS)のためのMEPC管轄規則における論点整理

以上