

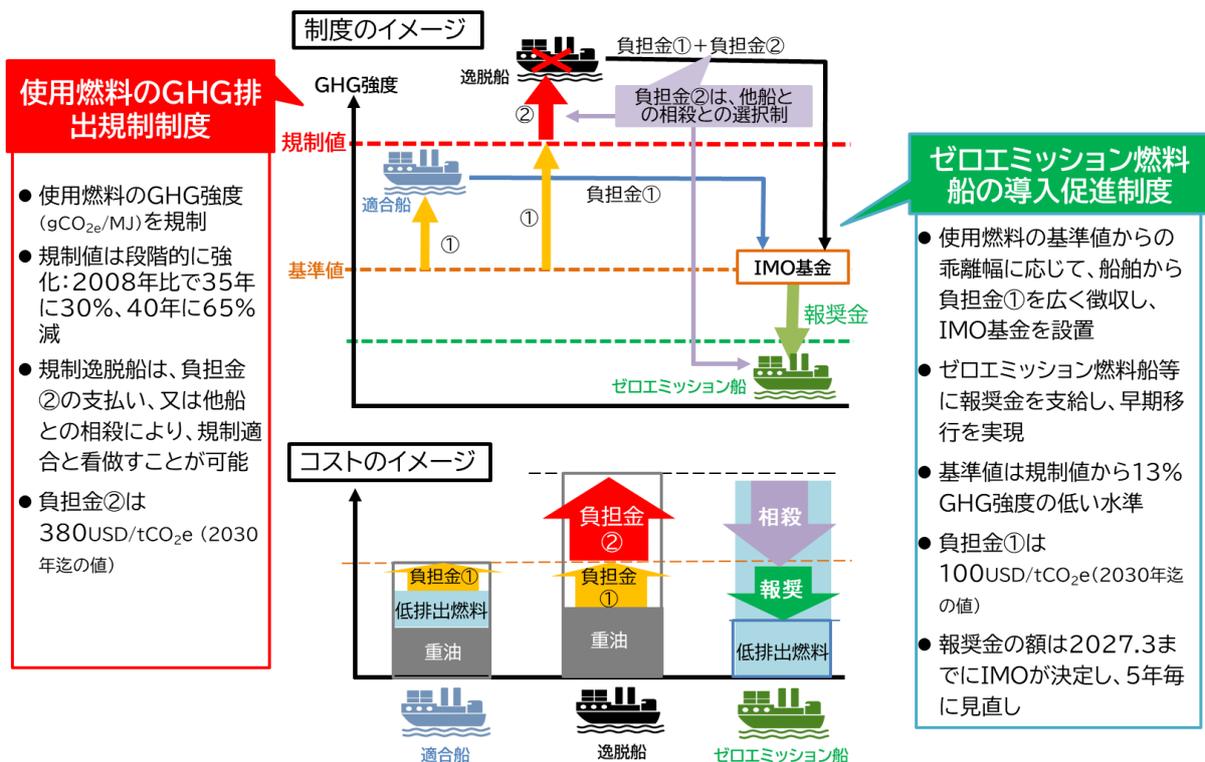
## IMO 第83回海洋環境保護委員会 (MEPC 83) 主な審議結果

### 1. 国際海運の新たな GHG 排出削減対策

IMOでは、MEPC80(2023年7月)、「2023 IMO GHG削減戦略」を採択し、国際海運からのGHG削減目標として「2050年頃までにGHG排出ゼロ」等を掲げました。

以降、この目標を達成するための具体的対策の議論が行われ、今回、以下の2つの制度を含む条約改正案が合意されました。条約改正案は、本年10月の臨時会合で採択(3分の2以上の賛成が必要)の審議が行われ、早ければ2027年3月に発効します。

条約改正案が採択・発効すれば、GHG 排出量の少ない代替燃料<sup>1</sup>への転換に向けた世界的な機運が高まるとともに、同燃料の供給拡大に向けた取り組みが加速し、経済的合理性が高まることにより、我が国が開発を進めているゼロエミッション燃料船の技術の優位性が発揮され、海事産業の国際競争力強化が期待されます。

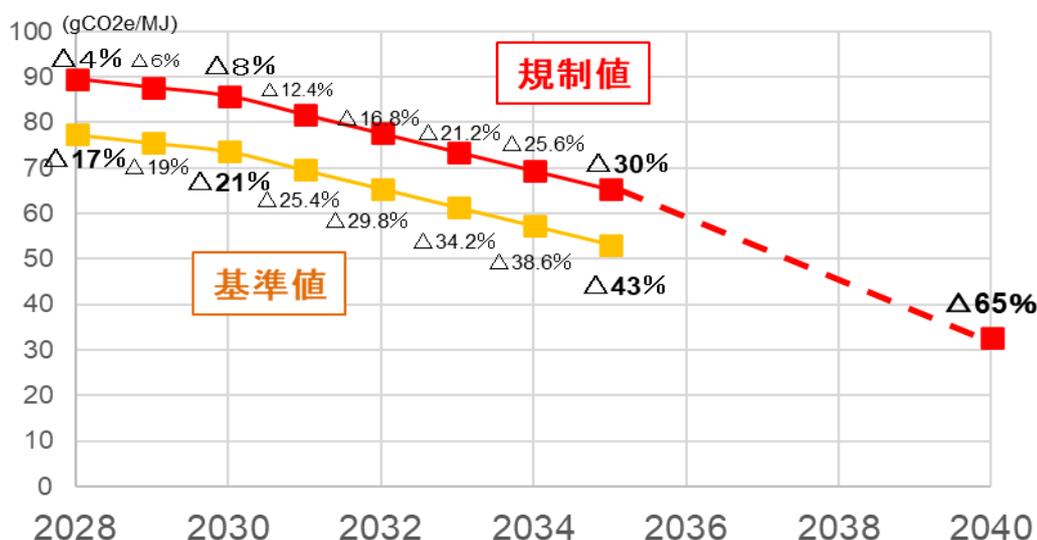


<sup>1</sup> 国際海運では、低GHG排出燃料として、水素、アンモニア、合成メタノール、e-メタン、バイオディーゼルなど、多様な燃料の活用が期待されている。

## (1) 使用燃料の GHG 強度を規制する制度(燃料 GHG 強度規制)

本制度は、国際海運のGHG排出ゼロが実効性を持って達成されうる制度の構築に向けて、我が国が欧州と共に共同提案し、交渉を進めてきたものです。総トン数5,000トン以上の外航船舶を対象に、2028年以降、各船舶が年間に使用する燃料によって決まるGHG強度(エネルギー当たりのGHG排出量)を規制し、段階的に強化していくことで、GHG排出量の少ない代替燃料への転換を促します。なお、風力推進等を活用する場合には、GHG排出量の減少が考慮されます。

GHG排出量の少ない代替燃料の使用によって規制値<sup>2</sup>を達成出来ない船舶は、超過排出量に応じた負担金をIMO基金に支払う方法や、ゼロエミッション船等の規制を大幅に達成する他船と合算・埋め合わせ(相殺)する方法によって規制に適合することも可能となっています。



## (2) ゼロエミッション燃料船の導入促進制度

ゼロエミッション燃料船を市場に投入できる環境を早期に整備し、早期移行を促進するべく、MEPC78(2022年6月)に初提案して以降、我が国が導入を主導し、昨年には欧州と共同で条約改正案を提案し、交渉を進めてきたものです。総トン数5,000トン以上の外航船舶を対象に2028年以降、ゼロエミッション燃料の使用に伴う費用増等を踏まえた支援を行います。

(1)の燃料GHG強度規制で支払われる負担金を取り扱う「ネットゼロ基金」をIMOに設立し、当該基金からゼロエミッション燃料船に対して報奨金の支給を行います。ゼロエミッション燃料船は、この報奨金を受けることで運航コスト上の優位性が確保されます。具体的な報奨金の規模等については、2027年3月までにIMOにおいて検討を行うこととなります。

なお、ネットゼロ基金は、ゼロエミッションへの報奨金の支給を行う他、特に後発開発途上国及び島嶼国の船舶の燃料転換に資するプロジェクト等への支援を決定する役割を有します。

<sup>2</sup> 規制は、目標の達成に向け原則として遵守されなければならない規制値と、各船舶が目指すべき基準値の2種類設定される。

## 2. 既存の GHG 排出削減対策の見直し等

### (1) 実燃費の格付け制度(CII)の見直し

CII は船舶の実燃費の格付けを行うものであり、2023 年 1 月から適用が開始され、2026 年 1 月までにレビューを行うこととされています。

今次会合では、前回会合で特定された CII の見直し時に対処すべき課題について、通信部会がさらに検討した結果が報告書として提出され、審議が行われました。審議の結果、2027 年から 2030 年までの削減係数については、下表のとおり合意に至りました。また、CII の見直しに関する 2026 年 1 月以降の更なる作業計画案についても合意しました。

対象年	2019 年からの削減係数
2023 (参考)	5%
2024 (参考)	7%
2025 (参考)	9%
2026 (参考)	11%
2027	13.625%
2028	16.250%
2029	18.875%
2030	21.500%

### (2) 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おり、同締約国以外が分析のためにアクセスできないことが MEPC82 において課題として特定され、CII 見直しに関する通信部会で議論することとされました。

今次会合では、通信部会の報告書として、下表のとおり、アクセス権限を拡大する MARPOL 条約附属書 VI の改正案が提出され、審議の結果、この改正案が承認されました。同改正案は同年 10 月の臨時 MEPC にて採択され、2027 年 3 月に発効する見込みです。

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

### (3)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

MEPC81(2024年3月)において、GHG 排出削減対策の観点から、今後より重要となる船舶からのメタン(CH<sub>4</sub>)及び亜酸化窒素(N<sub>2</sub>O)の排出に関する測定方法、船上 CO<sub>2</sub> 回収に関する規制的枠組みについて、通信部会を設置して検討を開始することが合意されています。

今次会合では、同通信部会の報告書が提出され、審議の結果、船用ディーゼルエンジンからの CH<sub>4</sub> 及び N<sub>2</sub>O 排出の陸上試験及び船上測定のためのガイドラインが採択されました。また、船舶からの CH<sub>4</sub> 及び N<sub>2</sub>O の排出や船上 CO<sub>2</sub> 回収装置に関する検討をさらに深めることとなり、通信部会を再設立することが合意されました。同通信部会の報告書は、MEPC84(2026年4月)に提出される予定です。

### (4)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の改正

2022年新造船のエネルギー効率設計指標(EEDI)の検査・認証に関するガイドラインでは、EEDIを検証するための海上試運転の実施方法、速力試験結果の評価方法などの標準的な手順を規定しています。

今次会合では、同ガイドラインで参照する国際試験水槽会議(ITTC)推奨手順及び ISO 15016 を最新版に更新すること等が提案され、審議の結果、これらを最新版に更新するガイドラインの改正案が採択されました。

なお、最新版の ISO 15016(2025年版)は発行されて間もなく、計算ソフトウェアの整備等が整っていないことから、我が国の提案により、2026年4月30日までは旧版の ISO 15016(2015年版)を使用する猶予期間が認められることとなりました。

## 3. その他

### (1)義務規則改正の採択

今次会合では、以下の NO<sub>x</sub> テクニカルコード(NTC)改正案について採択が行われました。

- ✓ 複数の運転モードを持つエンジンの NO<sub>x</sub> 規制の取扱いの明確化やオフサイクル領域における NO<sub>x</sub> 放出量確認の方法等に関する NTC の改正案(2027年3月発効予定)  
対象となるエンジンは以下の通りです。
  - ・ 2028年1月以降に EIAPP 証書が発行されるエンジンが適用対象。
  - ・ ただし、2028年以前に既に NO<sub>x</sub> 認証を受けているエンジンファミリー・グループについては、2030年1月以降に EIAPP 証書が発行されるメンバーエンジンに適用。
- ✓ 実質的な変更等を行ったエンジンの認証方法に関する NTC 改正案(2026年9月発効予定)  
同改正案はレトロフィット等既存船のエンジンに仕様変更がある場合の認証方法について明確化するものです。

### (2)既存の重油燃料のバンカリング船で輸送可能なバイオ燃料混合比を拡大するガイダンス

## の策定

船舶用バイオ燃料混合油の貨物輸送においては、重油等の燃料に対してバイオ燃料の混合比 25%を閾値として、25%を超えるものは有害液体物質(液体化学薬品)として運送し、25%以下のものは油として運送することが求められています。

今般、GHG 排出削減に資するバイオ燃料の利用拡大のため、一定条件のもと、従来のバンカリング船による 30%以下のバイオ燃料混合油を輸送可能とする「従来のバンカリング船によるバイオ燃料混合油輸送に関するガイダンス」が策定されました。

### (3)北東大西洋における船舶からの窒素酸化物及び硫黄酸化物等の排出規制強化

今次会合では、大気汚染の削減を目的として、北東大西洋海域を、窒素酸化物及び硫黄酸化物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)に指定することが提案されました。

審議の結果、この提案が合意され、本海域を ECA に指定するための MARPOL 条約附属書 VI の改正案が承認されました。当該改正案は、本年 10 月に開催される臨時 MEPC で採択される見込みです。対象となる船舶や発効日については以下の通りです。

- 北東大西洋海 ECA の窒素酸化物規制は、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が対象。
- 硫黄酸化物規制は、最短で 2027 年 3 月 1 日に発効となるが、MARPOL 条約附属書上の規定により 2028 年 2 月中までは免除。

### (4)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、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、経験蓄積期間を踏まえた条約改正作業に入っており、MEPC86(2026 年秋)での採択を目指しています。

今次会合では、条約改正案を検討する通信部会の経過報告とともに、①バラスト水処理装置(BWMS)が正常に機能しない水質(CWQ)への BWMS 型式承認時における性能評価試験の追加、②BWMS の船員習熟度向上又は船員訓練の追加、③活性物質を使用する BWMS において発生する消毒副生物等について検討が行われました。検討の結果、

- ①については当該性能評価試験の追加が支持され、追加する試験の詳細は通信部会で検討
- ②については船員習熟度向上のためのガイダンスの策定
- ③については消毒副生成物に係るデータ及び対策について次回以降の会合に更なる提案を招請することとなりました。

### (5)船体の水中洗浄に関するガイダンスの策定

MEPC80(2023 年 7 月)において、船体に付着した生物の越境移動による生態系への影響

を防止することを目的とした「有害水生生物の移動を最小化するための船体付着生物の管理に関するガイドライン」が改正されました。これを受けて、PPR11(2024年2月)に設置された通信部会において、「船体の水中洗浄に関するガイダンス」の作成を進めてきました。

今次会合では、水中洗浄の計画・実施・報告、水中洗浄装置の性能基準や性能確認のための試験方法等が盛り込まれた「船体の水中洗浄に関するガイダンス」が策定されました。

#### (6)ナスカ海嶺国立保護区とグラウ熱帯海国立保護区の特別敏感海域(PSSA)への指定

ペルーより、ペルー沖のナスカ海嶺国立保護区とグラウ熱帯海国立保護区を、生態系の保全を目的として PSSA に指定することが提案され、審議の結果、両保護区が PSSA に指定されました。

#### (7)船舶からの海洋プラスチックごみ対策関係

2025年1月に開催された第12回汚染防止・対応小委員会(PPR12)で作成された「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」が採択されました。

#### (8)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になりました。

- ✓ 船舶再資源化香港条約(シップ・リサイクル条約)の実施に係る経験蓄積期間の設置及び当該期間に得られた知見、課題等を踏まえた改善策の検討
- ✓ 船体に付着した生物の越境移動を防止する船体付着生物管理に係る法的枠組みの検討
- ✓ NOxテクニカルコードの改正に向けたアンモニアや水素を燃料とするエンジンのNOx試験手法の検討
- ✓ アンモニア燃料船におけるアンモニア排水の管理に関するガイドラインの検討

以上