

IMO MEPC 82 審議速報

2024 年 9 月 30 日～10 月 4 日に開催された、国際海事機関(IMO)第 82 回海洋環境保護委員会(MEPC 82)の審議概要をお知らせします。

1. 温室効果ガス(GHG)

地球温暖化対策の観点から温室効果ガス(GHG)排出削減が世界的な課題となっている中、国際海運からの GHG 排出削減対策は IMO にて検討が進められており、IMO ではこれまでにエネルギー効率設計指標による規制(EEDI/EEXI)、船舶エネルギー効率管理計画書(SEEMP)の所持、燃料消費実績報告制度(IMO DCS)及び燃費実績(CII)格付け制度が導入されています。また、2023 年 7 月に開催された MEPC 80 では、IMO の掲げる GHG 排出削減目標(下表)と GHG 排出削減策の候補を盛り込んだ「IMO GHG 削減戦略」の改訂版が採択され、以降、国際海運としての目標達成を目指して関連する様々な議論が行われています。

目標年	GHG 排出削減目標(2023 年版)
2030 年 (2008 年比)	・ 輸送効率最低 40%改善 ・ GHG 総排出量の最低 20%削減(30%削減を目指す) ・ ゼロエミッション燃料等の最低 5%普及(10%普及を目指す)
2040 年 (2008 年比)	・ GHG 総排出量の最低 70%削減(80%削減を目指す)
2050 年	・ 遅くとも 2050 年頃までに GHG ネット排出ゼロ

今回の MEPC 82 では、GHG 排出削減のための中期対策に関する議論に加えて、短期対策(EEXI 関連規制及び CII 格付け制度)の検証や船用燃料のライフサイクル GHG 強度に関するガイドラインの実用化に向けた議論などが行われました。

1.1 GHG 排出削減のための中期対策

2023 年版 IMO GHG 削減戦略では、国際海運における GHG 排出削減目標を達成するための中期対策として、燃料の単位エネルギー当たりの GHG 排出量

(GHG 強度)を段階的に規制する「技術的手法」と GHG 排出等に応じた課金及び還付を行う仕組みである「経済的手法」を組み合わせた中期対策案(Basket of measures)を検討することが掲げられています。

中期対策については、2027 年の発効を目指して次に示す通り作業を進めることが MEPC 80 にて合意されています。

期間	作業内容
2023 年-2024 年	中期対策案の各組み合わせについて国際海運及び各国に及ぼす影響の評価(包括的影響評価)を実施し、具体的な中期対策案を最終化
2025 年	中期対策案の承認及び採択
2027 年	中期対策の発効

前回の会合では、条約改正の枠組み案を示す文書(IMO net-zero framework)が合意され、同文書を用いて各国・業界団体に対して中期対策案の最終化に向けた議論を進めていくことが要請されていました。

また、包括的影響評価については、UNCTAD(国連貿易開発会議)などにより実施された包括的影響評価の報告書が今回の会合に提出され、報告結果を踏まえた中期対策案の審議が行われることとなりました。

今回の会合では、IMO net-zero framework を基に中期対策の論点が条約改正案として整理されましたが、中期対策案の最終化にまでは至りませんでした。依然として、ライフサイクルベースの GHG 排出量の算定方法や GHG 強度基準・課金額の設定水準、課金等により得られた収入の管理・分配方法など、多くの項目が争点として残されています。これらの争点の収束による中期対策の 2027 年の発効に向けて、今後も継続して議論されることになりました。

包括的影響評価については、中期対策の実施が輸

送コストの中でも特に食糧の輸送コスト上昇に与える影響についての懸念が共有され、食糧安全保障の観点からも影響評価を追加実施することが合意されました。

1.2 GHG 排出削減のための短期対策の検証

IMO による GHG 排出削減のための短期対策として導入されている EEXI(就航船のエネルギー効率指標)規制及び CII 格付け制度は、2026 年 1 月 1 日までにその有効性を評価し、検証しなければならないことが MARPOL 条約上で規定されています。

また、CII 格付け制度については、船舶の種類や運航形態による有利・不利等の懸念点を解決すべく、各国・業界団体から数多くの提案文書が提出されており、短期対策の検証の際にあわせて検討することとなっております。

今回の会合では、短期対策の検証に際し、利用可能なデータ及び各国・業界団体からの提案に対する初期評価が実施されるとともに、短期対策の課題やその解決策の候補、検討の優先度等を取り纏めた今後の議論のベースとなる文書が作成され、通信部会及び中間作業部会において引き続き検討が行われることとなりました。

1.3 船用燃料のライフサイクル GHG 強度に関するガイドライン(LCA ガイドライン)の実用化

船舶の脱炭素化に向けて今後普及が予想される水素やアンモニア、バイオマスを原料とした燃料などの低/ゼロ炭素燃料については、それら燃料の製造や流通過程において排出される GHG にも関心が高まっています。また、メタン(CH₄)や亜酸化窒素(N₂O)といった CO₂ 以外の GHG についても、地球温暖化に与える影響が大きいことから注目されています。

前回の会合では、MEPC 80 で採択された LCA ガイドラインの改正版が 2024 年版 LCA ガイドラインとして採択され、専門家による科学的レビューとアドバイスを求めるために、GESAMP(海洋環境保護の科学的側面に関する合同専門家グループ)に「船用燃料ライフサイクル GHG 強度に関する作業部会(GESAMP-LCA WG)」を新設することが合意されていました。

今回の会合では、GESAMP-LCA WG が各燃料の排出係数のデフォルト値を検討できるように、加盟国に対し GESAMP-LCA WG にデフォルト値を申請するよう要請しました。さらに、GESAMP-LCA WG が燃料の認証スキームを検討できるように、加盟国及び国際機関に対し MEPC に認証スキームの枠組みを提案するよう要請しました。

1.4 燃料消費実績報告制度のデータ収集に関するガイダンス

前回の会合にて、IMO DCS で報告が要求される、項目の修正及び追加を含む MARPOL 条約附属書 VI 付録 IX の改正が採択され、燃料を使用する機器ごとの合計燃料消費量や、実際の貨物輸送量など、より詳細な項目を報告することが求められることとなりました。本条約改正は 2025 年 8 月 1 日に発効となりますが、2025 年 1 月 1 日より早期適用することが旗国に推奨されています。

一方、IMO へ報告されるデータはカレンダー暦年ごとに集計されるため、本条約改正の発効日以前と以降で収集するデータの項目に差が生じる可能性が指摘されました。

今回の会合では、2025 年を通じて同じデータを報告するために、就航船に対して本条約改正に基づくデータ収集を実質 2026 年 1 月 1 日から開始することを認めるガイダンスが採択されました。なお、本ガイダンスは、本条約改正の任意の早期適用を妨げるものではないことが確認されています。

1.5 第 5 次 IMO GHG スタディの検討開始

IMO では国際海運からの GHG 排出量などを推定するスタディが定期的実施されています。直近では、2020 年に実施された第 4 次 IMO GHG スタディにおいて、2012 年から 2018 年の排出量および運航量当たりの GHG 排出量などが纏められています。ただし、これらの GHG 排出量はいずれも船上からの排出(Tank-to-Wake)のみ考慮したものとなっています。

今回の会合の直前に開催された第 17 回 GHG 中間作業部会(ISWG-GHG 17)にて、第 5 次 IMO GHG スタディの内容に関する検討が開始されました。審議においては、国際海運の GHG 排出のベースラインとなる 2008 年における排出量だけでなく燃料中の炭素濃度などを明確にすべきとの意見や、排出量は Well-to-Wake ベースで計算すべきなどの多くのコメントが表明されました。

そのため、次回会合において、これらの意見やコメントを踏まえ、第 5 次 IMO GHG スタディの内容に関する詳細な検討を継続して進めることとなりました。

2. バラスト水管理条約

2.1 型式承認取得後のバラスト水処理装置の改造

バラスト水処理装置を船上に搭載後、BWM 条約 D-2 規則を満たさないケースなどが散見されることから、

バラスト水処理装置の改造やモデルの改良を行う事例が多く発生しています。これらの改造や改良には、フィルターの除去だけでなく、UV 照射システムの変更や活性物質注入量の変更を含みます。このような改造及び改良に伴い新規の型式承認が必要かどうかについては旗国の判断が異なる場合が多いため、業界より統一すべきとの指摘がありました。

本会合においては、バラスト水処理装置内の具体的な構成要素を例示し、型式承認を必要とするかを明確にした内容を含む、型式承認手続きに係るガイダンスの改訂版(BWM.2/Circ.43/Rev.2)が採択されました。

2.2 バラスト水管理条約の見直し

MEPC 80 にて作業が開始されたバラスト水管理条約(BWM 条約)の見直し作業について、今回の会合ではその作業を任命されている通信部会の進捗の報告及び議場での対面議論が実施され、その後引き続き MEPC 83 への報告に向けて作業が継続することとなりました。

BWM 条約が発効した 2017 年以降、同条約の履行状況を評価し条約要件の見直しを検討するための経験蓄積期間(EBP, Experience Building Phase)が設けられており、MEPC 80 にて優先改正事項を含む条約レビュー計画(CRP, Convention Review Plan)が採択されています。その後、見直されるべき条約要件の選定作業が通信部会によって実施され、前回の MEPC 81 にて、条約本文、BWMS コード、関連ガイドライン及びガイダンスにおいて改正が必要となる事項のリストが合意されていました。

今回の会合では、主に以下の内容について対面議論が実施され、通信部会の作業を円滑に進めるための共通理解および論点が整理されました。

- ・ メンテナンスに関わる基準
- ・ BWMS データログの標準化
- ・ 型式承認試験における処理速度と定格処理容量の整理
- ・ 殺傷確認試験における試験時間
- ・ 試験水中の添加物濃度及び添加生物濃度
- ・ 更新検査における殺滅性能確認のための試験方法

なお、活性物質による処理の際に発生する消毒生成物質を将来規制対象にする提案についてはその具体的内容が充分でないとして、通信部会における議論に含めないことになりました。

3. その他の審議事項

3.1 シップリサイクル条約

船舶の解撤が安全かつ環境汚染を伴わない適切な管理下で実施されることを目的として、シップリサイクル条約(2009 年の船舶の安全かつ環境上適正な再資源化のための香港国際条約)が 2025 年 6 月 26 日に発効する予定となっており、条約締約国を旗国とする総トン数 500 トン以上の船舶が適用対象となっています(本会テクニカルインフォメーション TEC-1311 参照)。一方で、1992 年に発効したバーゼル条約(及び 1995 年改正)では、有害廃棄物の廃棄を目的とした越境移動が原則禁止されています。

前回の会合では、シップリサイクル条約に適合する船舶であってもバーゼル条約によって最終航海を実施できない可能性について懸念が挙がり、両条約の相互関係性について検討することとなっていました。

今回の会合では、シップリサイクル条約とバーゼル条約の両条約の締約国の場合、バーゼル条約事務局にシップリサイクル条約の締約国であることを報告することでバーゼル条約の対象とならないとする暫定 IMO ガイドラインが採択され、シップリサイクル条約の履行について引続き情報共有に努めるよう各国及び IMO 事務局へ要請されました。

4. 採択された強制要件

今回の会合で採択された主な強制要件は以下の通りです。

4.1 NOx 並びに SOx 及び PM 排出規制海域(ECA)の追加

カナダ北極海域及びノルウェー海域(添付 1 参照)を新たに NOx 並びに SOx 及び PM の ECA として指定し、また IAPP 証書の追補の様式に船舶の建造日等に関連する詳細を追加する MARPOL 条約附属書 VI の改正が採択されました。

発効日: 2026 年 3 月 1 日

本改正により、2027 年 3 月 1 日以降、これらの海域を航行する船舶に対して燃料油中の硫黄分濃度を 0.10%に制限する SOx 及び PM 排出規制が適用されます。また、同海域を航行する以下の船舶に対して NOx 三次規制が適用されます。

NOx 三次規制の適用
カナダ北極海 ECA ・ 2025 年 1 月 1 日以降に起工又は同等の建造段階にある船舶
ノルウェー海 ECA ・ 2026 年 3 月 1 日以降に建造契約が行われる船舶 ・ 建造契約がない場合には、2026 年 9 月 1 日以降に起工又は同等の建造段階にある船舶 ・ 2030 年 3 月 1 日以降に引渡しが行われる船舶

日本海事協会 国際部は、国際動向等に関する情報を、皆様に迅速にお伝えしていきます。

本件に関してご不明な点は、国際部までお問い合わせください。

一般財団法人 日本海事協会 (ClassNK)

本部 管理センター 別館 国際部

住所: 東京都千代田区紀尾井町3-3 (郵便番号 102-0094)

Tel.: 03-5226-2038

Fax: 03-5226-2734

E-mail: xad@classnk.or.jp

1. Disclaimer

ClassNK does not provide any warranty or assurance in respect of this document.

ClassNK assumes no responsibility and shall not be liable for any person for any loss, damage or expense caused by reliance on the information in this document.

2. Copyright

Unless otherwise stated, the copyright and all other intellectual property rights of the contents in this document are vested in and shall remain vested in ClassNK.



図 1: カナダ北極海 ECA の図示

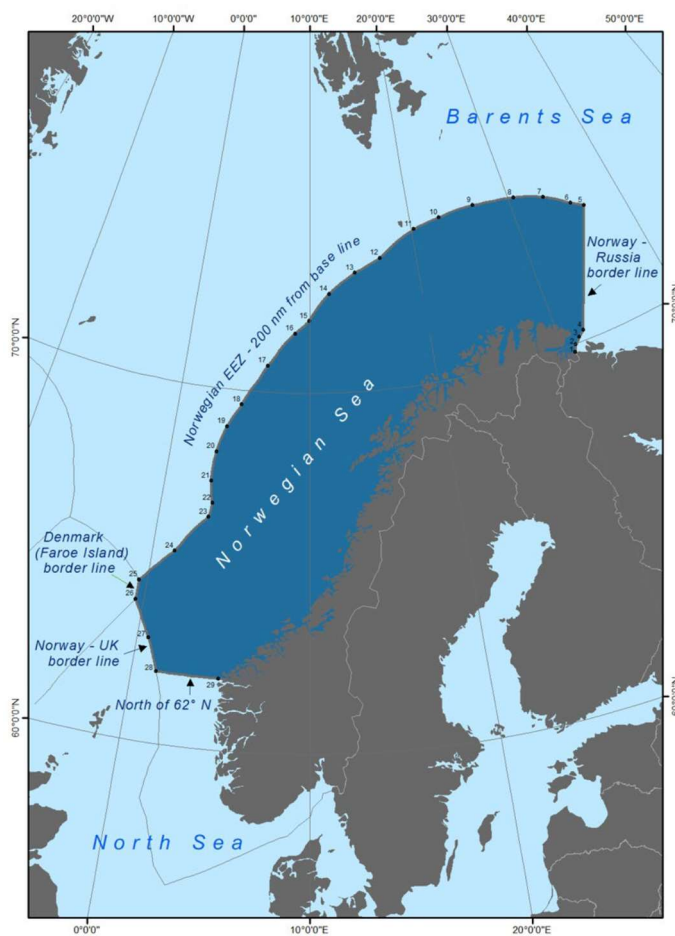


図 2: ノルウェー海 ECA の図示