

IMO MEPC 84 審議速報

2026年4月27日から5月1日に開催された、国際海事機関(IMO)第84回海洋環境保護委員会(MEPC 84)の審議概要をお知らせします。

1. 船舶からの温室効果ガス(GHG)排出削減

IMOは2023年のMEPC 80において、国際海運からのGHG排出量を2050年頃までにネットゼロとする目標等(下表)を含む2023年IMO GHG削減戦略を採択しました。その後、同戦略で設定した削減目標の達成を目的とする「GHG排出削減のための中期対策」の具体的な枠組みの制定に関する検討が行われています。

目標年	GHG 排出削減目標(2023年版)
2030年	<ul style="list-style-type: none">輸送効率最低 40%改善(2008年比)GHG 総排出量の最低 20%削減(30%削減を目指す)(2008年比)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	<ul style="list-style-type: none">GHG 総排出量の最低 70%削減(80%削減を目指す)(2008年比)
2050年	<ul style="list-style-type: none">遅くとも2050年頃までにGHG ネット排出ゼロ

1.1 GHG 排出削減のための中期対策

2025年4月に開催されたMEPC 83においては、「使用燃料のGHG強度規制(GFI規制)」と「IMO ネットゼロ基金による脱炭素化の促進」を2つの柱とする中期対策の具体的な規則案が作成され、MARPOL 条約附属書VIの改正案として承認(※)されました。同改正案は、同年10月のMEPC 臨時会合において採択に向けた審議が行われたものの、採択の可否に関する各国の見解が分かれ、同審議を1年間中断することとされました。

※ 承認された中期対策案の内容については、弊会発行の「[IMO GHG 削減中期対策の解説](#)」をご参照ください。

1.1.1 中期対策の枠組みに関する検討

今回の会合に先立ち、MEPC 83において承認された条約改正案(以下、現行改正案)に対し、次を含む意見及び修正案等が今回の会合に提出されていました。

- ・ 現行改正案に修正を加えず採択すべき
- ・ 現行改正案には反対であり、炭素課金や国際基金等を含まず、特定の燃料を排除しないアプローチを採用すべき
- ・ 代替燃料の商業的入手可能性等を考慮した現実的なGHG強度の基準値を設定する修正案
- ・ GHG強度規制の規制値を緩和すると共に、規制達成のための船舶間におけるGHG排出量の融通措置を拡大し、基金の設立は行わないとする選択肢の提示

今回の会合では、中期対策の枠組みに関する今後の議論の方針や、臨時MEPC会合の再開の是非などについて審議が行われました。

会合中の議論においては、各国から上述の意見や修正案等に関する賛否など多数の発言がありました。また、多くの国から、現行改正案の調整は可能であるとの意見が表明されました。そのため、現行改正案に関する懸念の解決等を目的として、本年9月及び11月(次回MEPC 85の前週)にGHG削減に関する中間作業部会を開催することが合意されました。

また、2025年10月にて中断となった臨時MEPC会合については、次回MEPC 85の最終判断を条件に、同会合の直後(12月4日)に再開されることとなりました。

1.1.2 中期対策(現行改正案)の施行に必要なガイドライン案の策定

MEPC 84の前週(4月20日~24日)に、IMO第21回GHGに関する中間作業部会(ISWG-GHG 21)が

開催されました。

ISWG-GHG 21 では、中期対策の現時点案の施行に必要となるガイドライン等の策定作業が行われ、特に次のガイドライン案の内容について審議されました。

- ・ 各船舶の年間平均 GHG 強度(GFI)の計算方法等に関するガイドライン案(風力推進エネルギーの監視・報告・検証ガイダンス案を含む)
- ・ ゼロエミ燃料等を使用した場合の還付金の計算方法に関するガイドライン案
- ・ IMO ネットゼロ基金のガバナンス規定案
- ・ 燃料認証スキームに関するガイドライン案

これらガイドライン案については、中期対策に関する今後の議論を踏まえ、引き続き策定作業を継続することとされました。

1.2 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

国際海運の脱炭素化を見据え、燃料の燃焼時に排出される温室効果ガス(GHG)だけでなく、特に水素、アンモニア、バイオエネルギー由来燃料など、将来広く使用されることが期待される低炭素・ゼロ炭素燃料については、生産や流通過程を含む燃料のライフサイクル全体で排出される GHG にも注目が集まっています。MEPC 80 において、船舶で使用される燃料の原料採取から製造、流通、及び船上での使用を通じたライフサイクル全体における GHG 強度の計算方法や、各種燃料の GHG 強度のデフォルト値を定めるガイドライン(LCA ガイドライン、MEPC.376(80))が採択されました。その後、MEPC 81 において同ガイドラインの改正(MEPC.391(81))が採択されたものの、GHG 強度のデフォルト値が規定されている船用燃料は、化石由来の重油やバイオ燃料などの 5 種類のみのため、デフォルト値の追加をはじめ、算定方法の改善、持続可能性基準及び認証方法の策定など、実用化に向けた取り組みが継続されています。

今回の会合では、LCA ガイドラインは GHG Fuel Intensity(GFI)規制、ゼロ・ニアゼロ燃料(ZNZ)評価、及び燃料認証制度(SFCS)を支える共通の技術的基盤であることが再確認され、以下の方針が合意されました。

- ・ 現段階では、avoided emissions(回避排出)を LCA 計算式に組み込まない
- ・ Embodied emissions(設備・インフラ由来排出)を LCA 計算に含めない
- ・ 燃料認証制度(SFCS)は WtT 段階の GHG 排出強度及び持続可能性要件を認証対象とし、LCA ガイドラインの完全適用、第三者認証、トレーサビ

リティ確保、及び二重計上防止を基本原則とする

- ・ Chain of Custody(生産・流通の追跡)については、マスバランス方式を基本とし、book and claim 方式は採用しない

また、さらなる専門家の検討を要する技術課題としては、以下の事項について GESAMP-LCA WG 等の専門家レベルの作業部会で引き続き検討することが合意されました。

- ・ Avoided emissions の技術的妥当性(帰属型 LCA との整合性、反実仮想、二重計上リスク)
- ・ Cargo as fuel(積荷燃料使用時)の上流排出の扱い
- ・ 船上 CO₂ 回収システム(OCCS)の技術事項(TtW 算定方法、恒久貯留要件、船上・陸上の検証分担)
- ・ デフォルト値の具体的な数値設計及び統計処理方法
- ・ Chain of Custody の詳細設計

1.3 船舶から排出されるメタンや亜酸化窒素の計測に関する取り扱い

地球温暖化に影響を与える GHG として、燃料を燃焼した際に排出される二酸化炭素(CO₂)だけでなく、メタン(CH₄)や亜酸化窒素(N₂O)にも関心が高まっています。MEPC 83 では、CH₄・N₂O の測定方法等を規定する「船用ディーゼル機関からのメタン及び亜酸化窒素排出の陸上試験及び船上測定のためのガイドライン」(MEPC.402(83))が採択され、同ガイドラインを継続的に見直すことが合意されました。

今回の会合では、前述のガイドラインに次に示す追加等の改正を盛り込んだ「2026 年版船用ディーゼル機関からのメタン及び亜酸化窒素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。

- ・ LNG 燃料エンジンにおけるメタンスリップ率の測定結果を基準ガス組成に合わせて補正するための計算式の追加
- ・ 前述の補正の基準となる LNG 燃料の CH₄ 含有率(84.6 重量% / 92.2 mol%)の追加
- ・ クランクケースからの CH₄ 排出に関する取り扱いの明確化
- ・ CH₄ 計測試験が行われていない場合に NO_x テクニカルファイルに記載されている総炭化水素の排出量を CH₄ 排出量として代用可能とする規定の追加
- ・ 一部の計測・計算方法を ISO 8178 と整合

加えて、前述のガイドラインに従って計測・計算した値を使用して年間の CH₄・N₂O 排出量を算出するた

めには、当該エンジンの運航中の負荷情報を用いる方法が選択肢の一つとなることから、「エンジン負荷監視 (ELM, Engine Load Monitoring) 及び排出係数算出のためのガイドライン」が併せて採択されました。

また、船上における CH₄・N₂O の直接計測に関連して、排ガスを分析・監視するための「船用ディーゼルエンジンから排出される CH₄・N₂O の排出量算出に使用される連続排出監視システム (CEMS, Continuous Engine Monitoring System) のためのガイドライン」が採択されました。

今後の見通しとして、CH₄・N₂O の測定・計算・報告等の枠組みに関する継続的な改善のため、通信部会を設置し、引き続き検討していくことが合意されました。

1.4 船上 CO₂ 回収の取り扱い

船舶の排ガスから CO₂ を分離・回収することで、船舶から排出される GHG を削減する船上 CO₂ 回収貯蔵システム (OCCS, Onboard Carbon Capture and Storage system) の開発・実証が進んでいます。前回の MEPC 83 では、OCCS の利用に関する規制の枠組みを 2028 年の完了を目途に策定していくための作業計画 (GHG 排出削減効果を IMO の規制枠組みへ反映する方法の検討、回収された炭素の処分・利用に関する基準の検討など) が合意されました。

今回の会合では、前述の作業計画に、OCCS による CO₂ 削減量の算定及び認証に関するガイダンスの策定作業を追加することが合意されました。また、CO₂ の回収から貯留に至る一連のプロセスとして考慮される技術に、CO₂ を恒久的に鉱物化する技術を含めることが原則合意されました。船上 CO₂ 回収の取り扱いについては、船舶の年間平均 GHG 強度の計算方法を含め、今回改正された作業計画に基づいて検討が続けられる見込みです。

2. 大気汚染防止関連

2.1 非炭素系燃料エンジンの認証方法に関する NO_x テクニカルコードの見直し

MARPOL 条約 附属書 VI の第 13 規則では、船舶に搭載されているディーゼル機関からの窒素酸化物 (NO_x) の排出量が規制されており、その詳細な要件は NO_x テクニカルコード (NTC) に規定されています。

今回の会合では、GHG 排出削減目的等で今後の増加が見込まれる水素やアンモニア等を燃料とする非炭素系燃料エンジンの NO_x 排出量計算に用いる手法について審議が行われました。

審議の結果、非炭素系燃料エンジンの NO_x 排出量計算で排ガス流量の算出に用いられる「水素バランス

法」及び「酸素バランス法」と呼ばれる計算手法を組み込んだ NTC 改正が承認されました。

次回 MEPC 85 で同 NTC 改正が採択された場合、最短で 2028 年夏に発効する見込みです。

2.2 船舶からの揮発性有機化合物放出規制

GHG 削減対策の一つとして、揮発性有機化合物 (VOC) 排出の対策強化が掲げられており、これまで VOC 排出削減に係る議論がされてきました。

今回の会合では、新造原油タンカーに対して、最低 0.20bar の開弁圧力を持つ圧力/真空 (P/V) バルブの装備を義務付けるための MARPOL 条約 附属書 VI の改正案が承認されました。

次回 MEPC 85 で同改正が採択された場合、最短で 2028 年夏の発効となり、また、本条約改正案の発効日以降に起工する又は同等の建造段階にある原油タンカーに適用となる見込みです。

2.3 船上焼却炉に関する統一解釈

MARPOL 条約 附属書 VI 規則第 16 規則では船上焼却炉の要件が規定されており、一括投入型の船上焼却炉の場合、装置は始動後 5 分以内に燃焼室ガス出口温度が 600°C に達し、その後 850°C 以上で安定するように設計されなければならないとされています。

今回の会合では、当該要件は型式承認時の要件であり、実運航の船上検査の要件とは区別して扱うこととする統一解釈が採択されました。

3. その他の審議事項

3.1 バラスト水管理条約の見直し

バラスト水管理条約が発効した 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) が設けられており、MEPC 80 で採択された優先改正事項を含む条約レビュー計画 (CRP) に基づいた条約の見直し作業が進められています。

今回の会合では、主に以下の改正内容を含むバラスト水管理条約の改正案が承認されました。

- ・ バラスト水管理計画書 (BWMP) に記載すべき内容として、型式承認に関する情報、保守手順及びスケジュール、安全なバラスト水交換の手順、非常時の対応計画並びに (必要に応じて) 処理済み汚水及びグレーウォータをバラストタンクへ一時貯留する場合の手順等を追加
- ・ バラスト水管理システムの保守及び記録、船員がシステムを熟知していることを示す証拠の所持並

びに活性物質の最大許容放出濃度(MADC)の遵守を条約上の義務として明示

- ・ 厳しい水質条件(CWQ)での運航時及び非常時の対応としての排水を条約の免除要件として追加

次回 MEPC 85 で同改正が採択された場合、最短で 2028 年夏に発効する見込みです。

また、上記条約改正に対応すべく拡充され、より実務的な指針となるよう再構成された「2026 年版バラスト水管理計画ガイドライン(G4 ガイドライン)」が採択されました。従来の G4 ガイドライン(MEPC.127(53)及びその改正)は、上記条約改正の発効時期に廃止されます。

一方、BWMS コードの改正についての議論も進められていますが、最終化には至らなかったため、引き続き MEPC 85 への提出に向けて通信部会で議論されることとなりました。なお、前述の EBP については、上記バラスト水管理条約の改正及び BWMS コード改正が発効を迎えた時点で終了となります。

3.2 油性ビルジ水の強制蒸発処理

機関室で生じた油性ビルジ水については、MARPOL 条約附属書 I 第 14 規則に規定される油除去装置による処理のほか、MEPC 78 及び同 82 の審議では、油性ビルジ水を加熱することによる強制蒸発処理を行うことが許容される旨が原則合意されています。

今回の会合では、油性ビルジ水貯留タンク及び油性ビルジ水サービスタンクにかかわる第 12B 規則の新設、IOPP 証書追補への追記並びに油記録簿に記載する機関区域内の作業コード(D)の改正をする MARPOL 条約附属書 I の改正案が承認されました。

次回 MEPC 85 で同改正が採択された場合、最短で 2028 年夏に発効する見込みです。本改正により、油性ビルジ水の強制蒸発処理が MARPOL 条約上で認められることとなります。

また、油性ビルジ水サービスタンクに対して 105°Cまでの温度管理を設ける等の IBTS ガイドラインの改正と、油記録簿の記載例を追加する油記録簿ガイドラインの改正が原則合意されました。これらの改正は、前述の MARPOL 条約附属書 I の改正と合わせて MEPC 85 にて採択される見込みです。

3.3 船体付着生物の越境移動の抑制

IMO では、船体に付着した生物の越境移動による生態系への影響が懸念されており、これを抑制すべく、これまで MEPC 80 では 2011 年に採択された関連ガイドラインの改正版となる「2023 年版船体付着生物管

理ガイドライン」(MEPC.378(80))が、また MEPC 83 では水中洗浄の実用化に向けた指針として「船舶の水中洗浄に関するガイダンス」(MEPC.1/Circ.918)が採択されています。その後、IMO では船体付着生物の越境移動を条約で規制する枠組みについて議論されてきました。

今回の会合では、関連する条約規制の枠組みについては独立した文書とすべきの方針が合意されました。また、第 14 回汚染防止・対応小委員会(PPR)への報告に向けて、条約規制の枠組みの構造、章立て、関連ガイドラインのリスト及び作業計画案を検討する通信部会が設置されました。

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 / SOx / PM 排出規制海域(北東大西洋 ECA)の追加

MARPOL 条約 附属書 VI の第 13 規則及び第 14 規則における、窒素酸化物(NOx)並びに硫黄酸化物(SOx)及び粒子状物質(PM)の排出量が規制される排出規制海域(ECA)に、北東大西洋海域(添付 1 参照)を新たに指定する MARPOL 条約附属書 VI の改正が採択されました。

発効日: 2027 年 9 月 1 日

本条約改正の発効日以降に北東大西洋 ECA を航行する以下の船舶には、NOx 三次規制が適用されません。

- ・ 2027 年 1 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、2027 年 7 月 1 日以降に起工又は同等の建造段階にある船舶
- ・ 2031 年 1 月 1 日以降に引渡しが行われる船舶

また、発効日から 12 か月後となる 2028 年 9 月より、同 ECA を航行する船舶に対し、燃料油中の硫黄分濃度を 0.10%に制限する SOx 規制が適用されます。

4.2 船用ディーゼル機関の NOx 規制

前回 MEPC 83 で採択された NOx テクニカルコードの改正(MEPC.397(83))を受けた関連条約要件の改正として、MARPOL 条約附属書 VI 第 2 規則並びに同付録 I 及び II の改正が採択されました。

発効日: 2027 年 9 月 1 日

4.3 IMO DCS データへのアクセス

IMO DCS データへのアクセスに関して、以下を可能とする MARPOL 条約附属書 VI 第 27 規則の改正が採択されました。

- ・ MARPOL Annex VI 締約国からのアクセス: 匿名

化されていない船舶のデータ(ただし、各締約国は自国籍船のデータを開示しない権利を有する)

- ・ 一般ユーザーからのアクセス: 匿名化されたすべての船舶のデータ

発効日: 2027 年 9 月 1 日

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

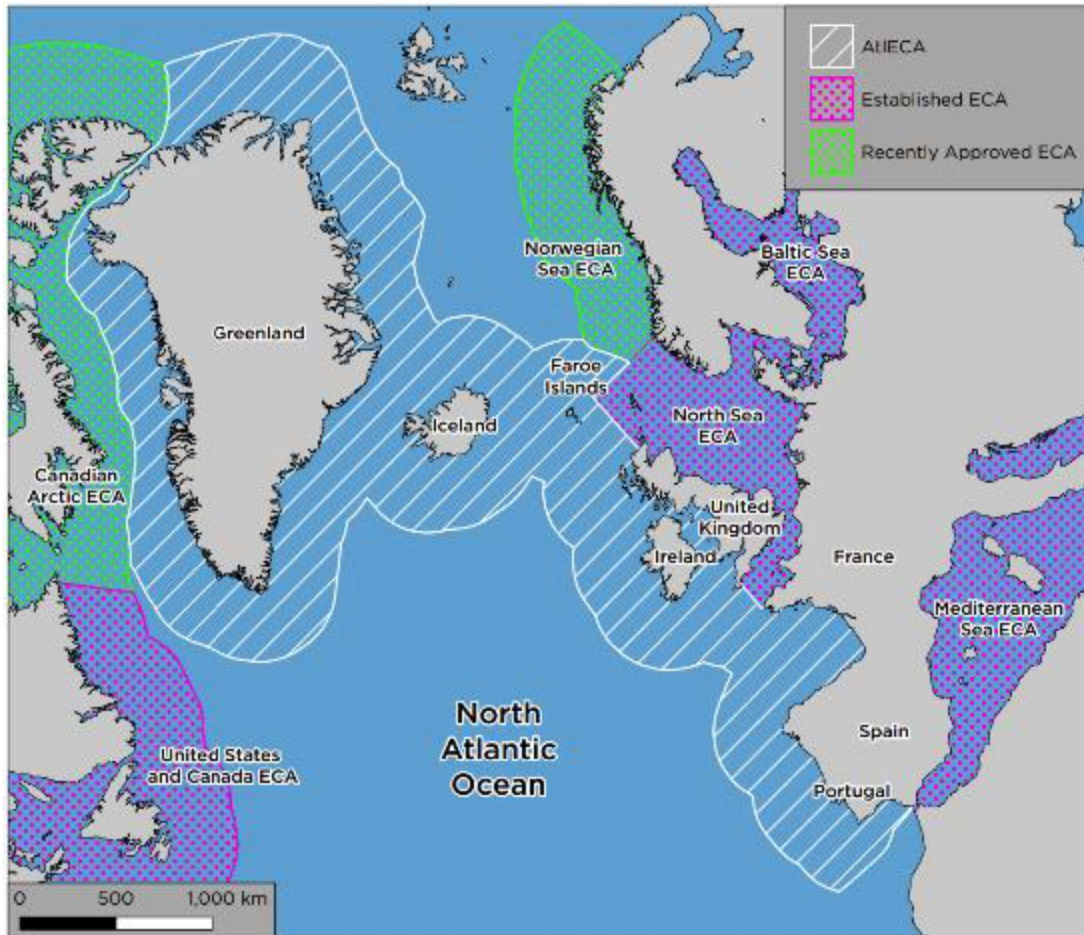
1. Disclaimer

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.



北東大西洋 ECA の図示