

# IMO/MEPC ES.2の結果と今後の方向性

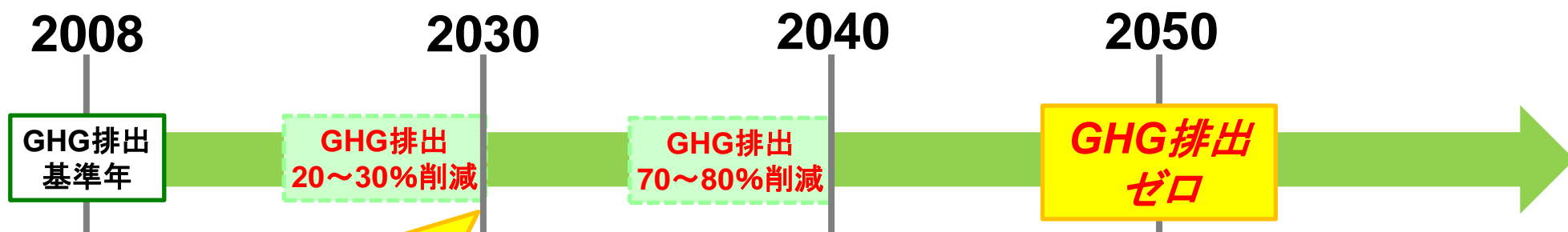
国土交通省海事局海洋・環境政策課環境渉外室

# 国際海運GHG排出削減戦略(削減目標)

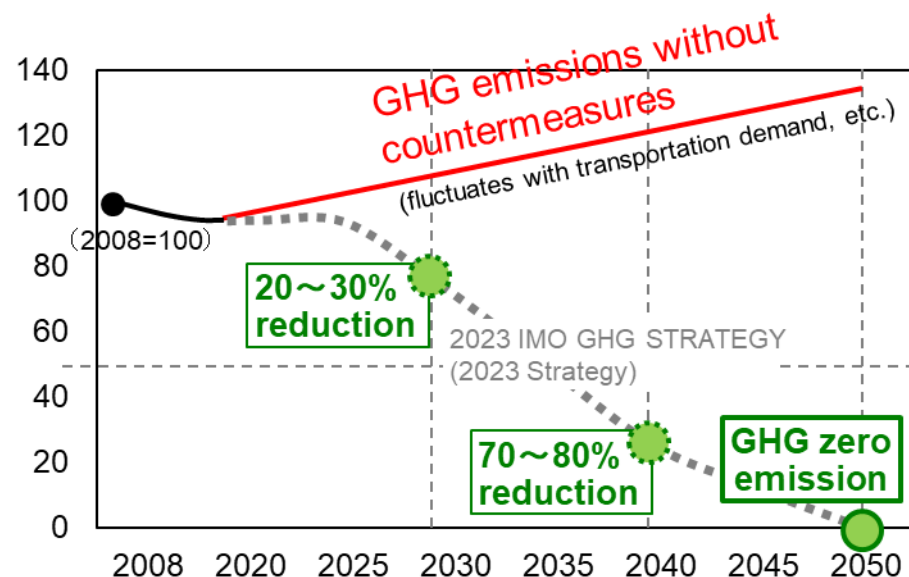
□ 2023年7月、国際海事機関(IMO)にて、**国際海運「2050年頃までにGHG排出ゼロ」等の目標に合意**し、「2023GHG削減戦略」を採択



## 国際海運からのGHG排出削減目標

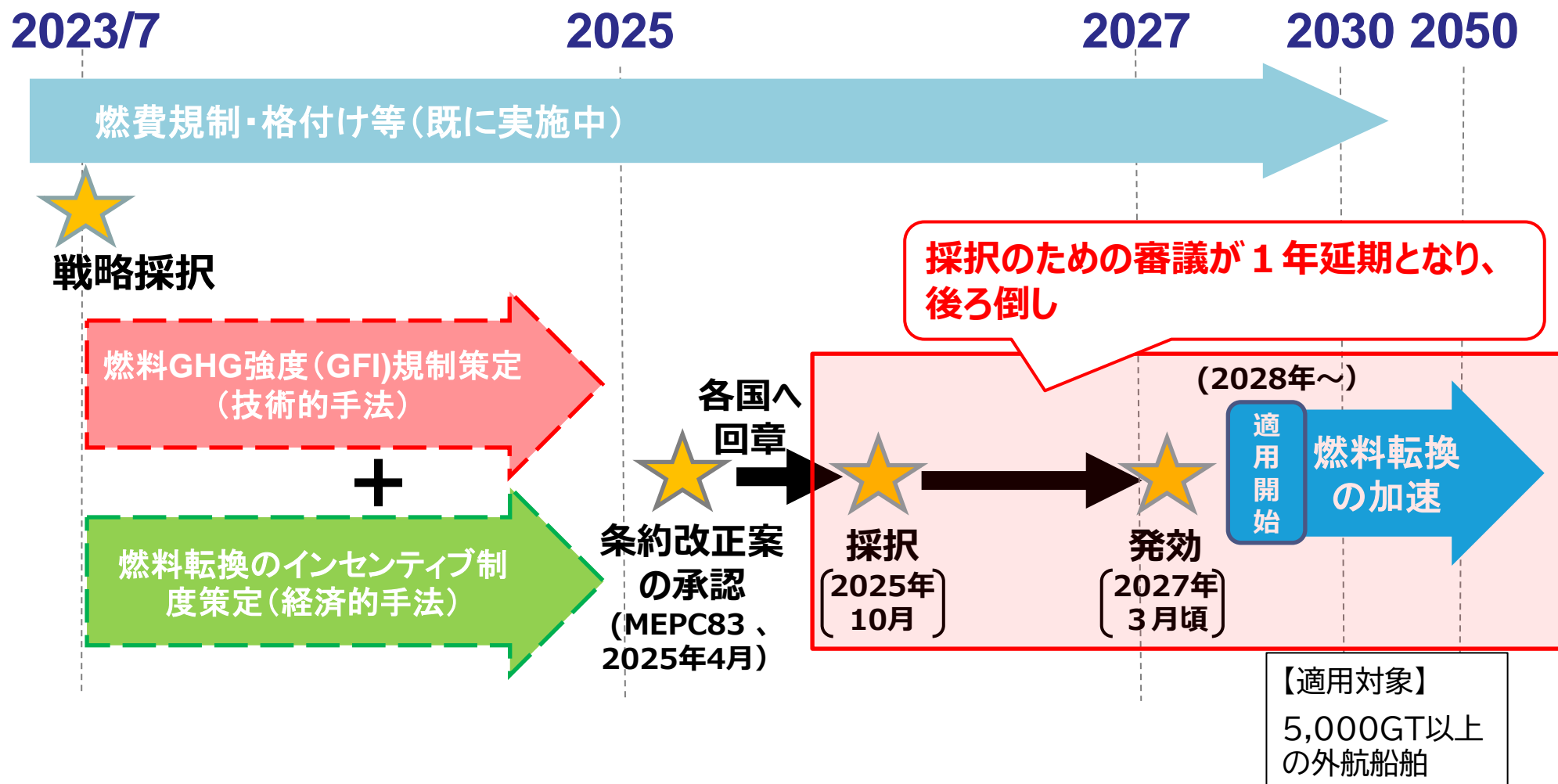


- ゼロエミッション燃料等の使用割合5~10%
- 輸送量当たりCO<sub>2</sub>排出40%削減

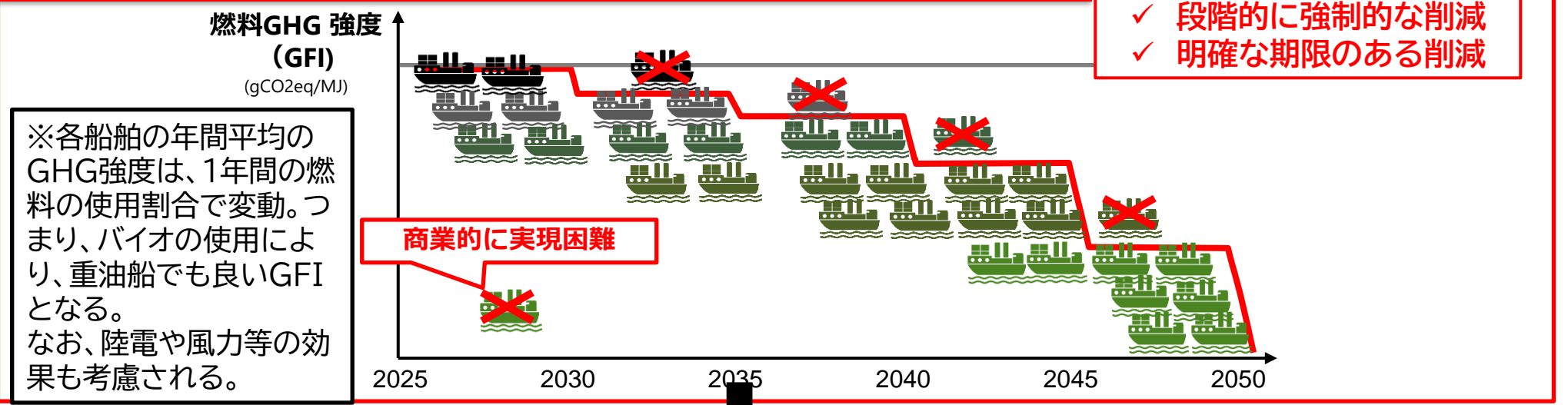


\*Based on the minimum transport demand assumed by the 4th IMO GHG Study

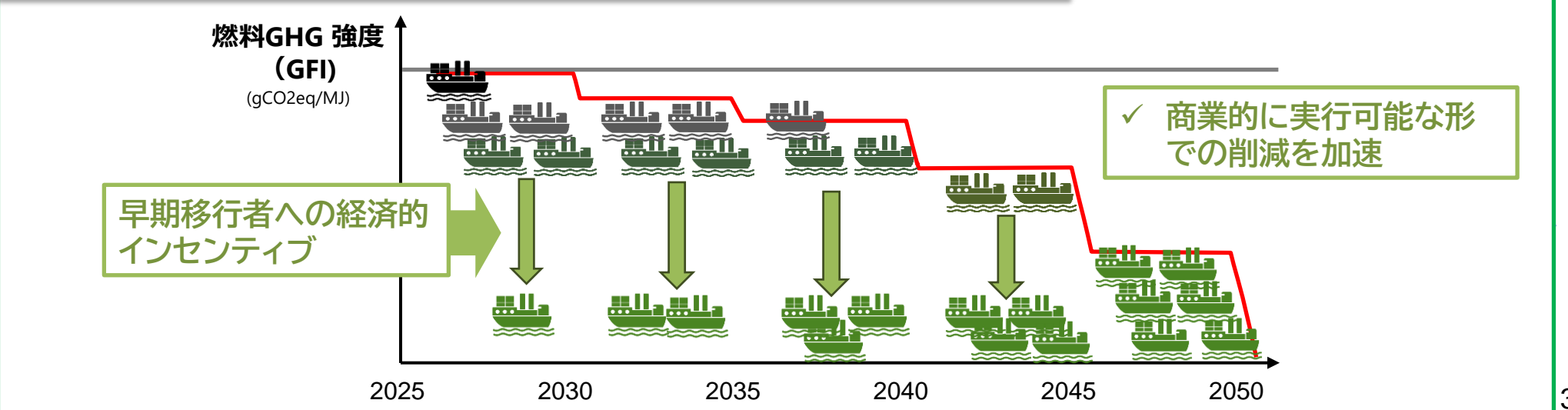
- 2025年4月、目標達成に向けた新たな削減対策を基本的合意(承認)
- 2025年10月、最終採択に至らず、**採択のための審議が1年延期**。



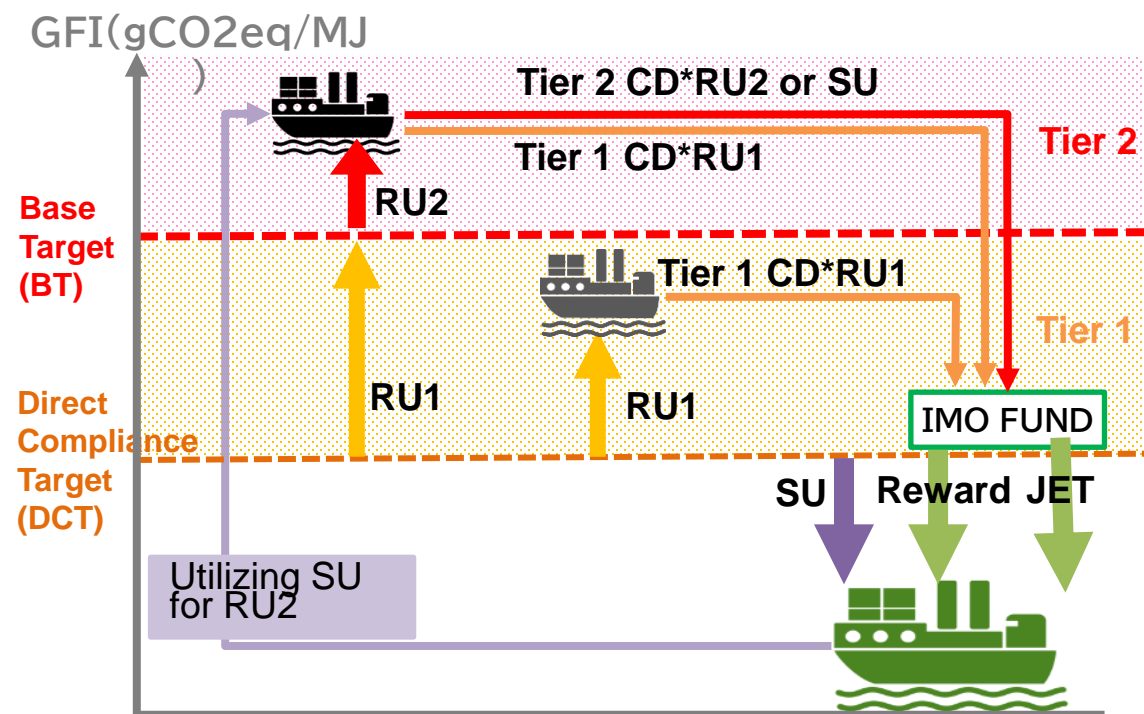
## 使用燃料の「年間平均の燃料GHG強度(GFI)を規制※」する制度



## ゼロエミッション燃料船の導入促進制度(経済的インセンティブ)



# 現状のIMO Net-Zero Frameworkの制度内容



**Remedial Unit2 (RU2) : US\$380/tGHG**

※BT超過排出量Tier2 CD(compliance deficit)に対する賦課金

※2030年基準値で重油1トン\$150に相当

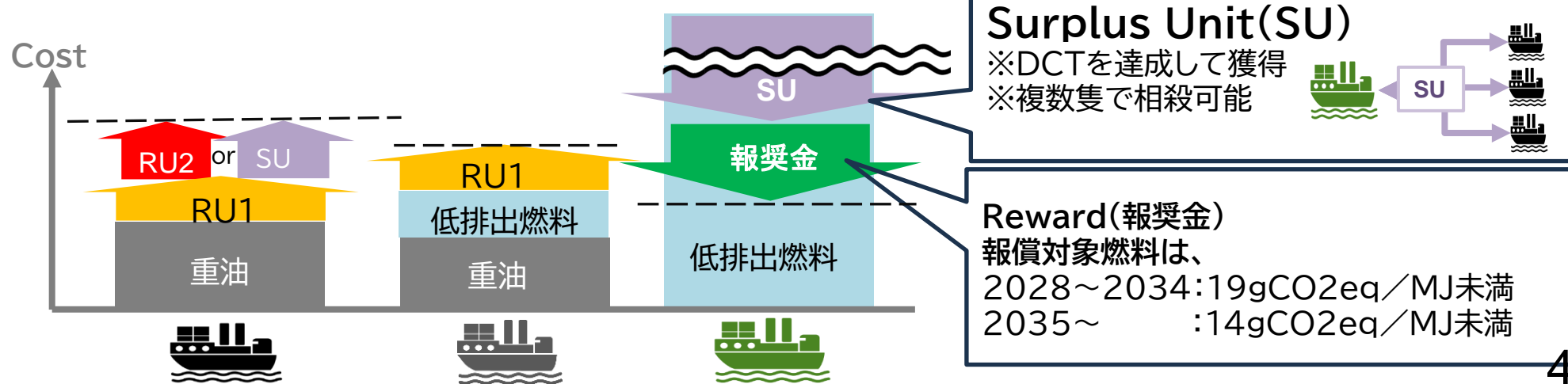
※制度上、低排出燃料の使用によりBT達成を想定しており、最終手段という位置づけ

**Remedial Unit1 (RU1) : US\$100/tGHG**

※DCT超過排出量CD(compliance deficit)に対する賦課金

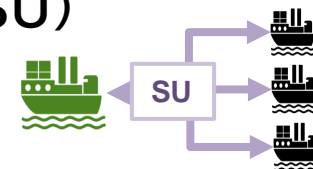
※重油1トンあたり\$49に相当

※IMO基金の収入確保という位置づけ



**Surplus Unit(SU)**

※DCTを達成して獲得  
※複数隻で相殺可能



**Reward(報奨金)**

報償対象燃料は、  
2028～2034:19gCO<sub>2</sub>eq/MJ未満  
2035～ :14gCO<sub>2</sub>eq/MJ未満

# 「RU1」と「RU2」の意味

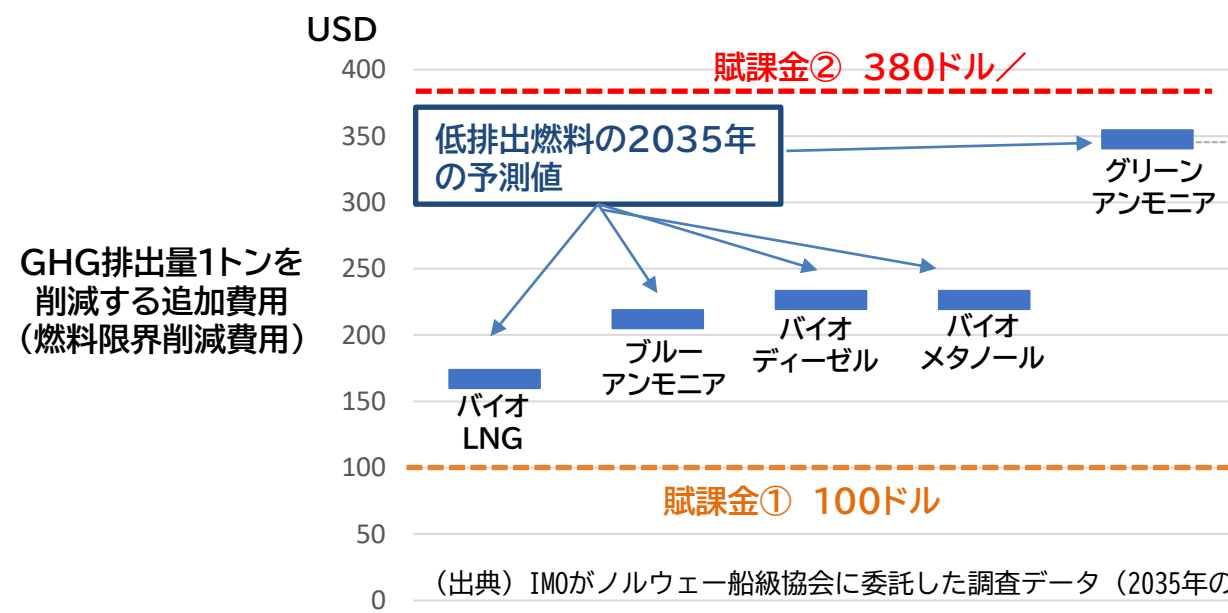
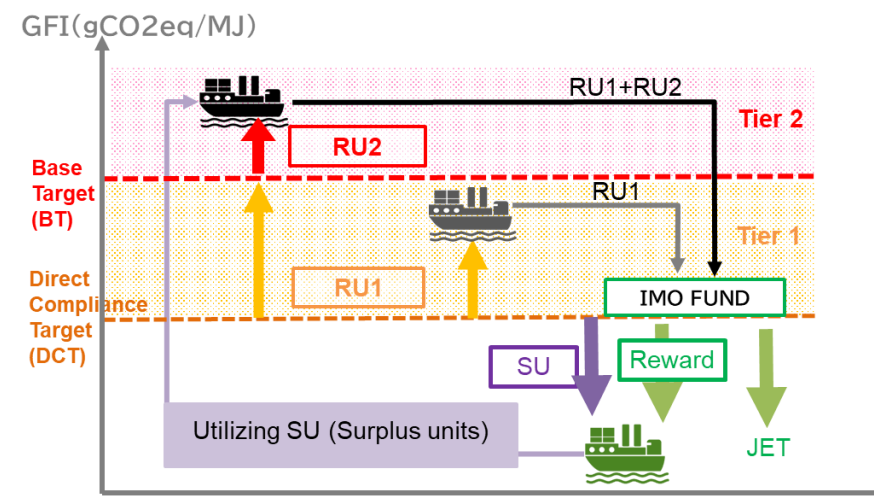
- 低排出燃料の供給と需要には循環的な関係(鶏と卵)がある中、サプライヤーと船舶側の双方に一定の予見性を付与
- Rewardや途上国支援のための収入も必要

**RU1 100USD/tCO2eq**

- 低GHG排出燃料を使用するよりも低コスト
- ゼロエミ船への報奨等の収入確保手段

**RU2 380USD/tCO2eq**

- 低GHG排出燃料を使用するよりも高コスト
- 支払い選択は最終代替手段

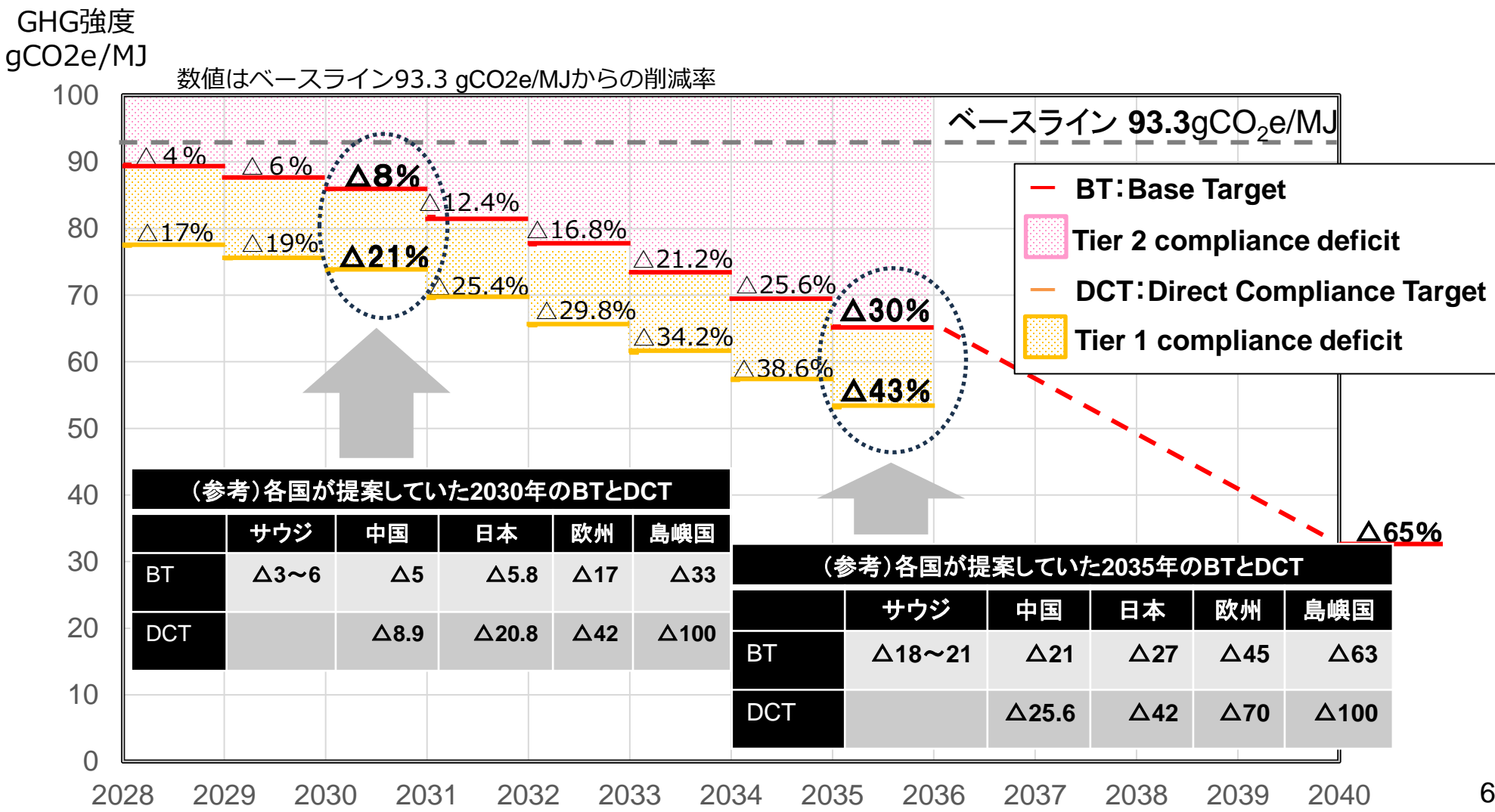


RU2よりも高コストの低排出燃料は選択されない。

RU1よりも低コストの低排出燃料がなければRU1が選択される。

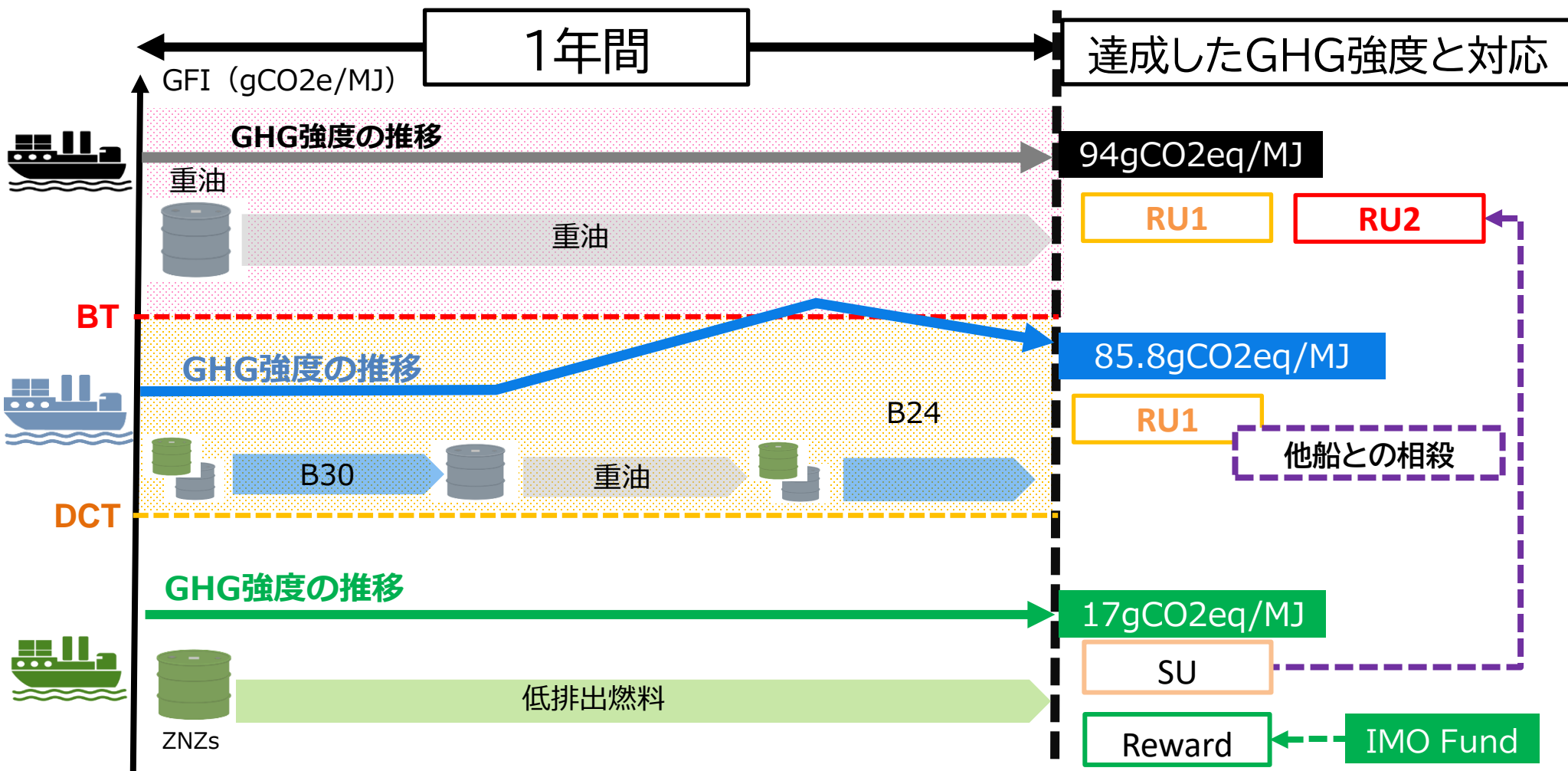
(出典) IMOがノルウェー船級協会に委託した調査データ(2035年の燃料コスト)を元に国土交通省作成。

- BTの強化に合わせて、低排出燃料の使用量を増やすことが必要。
- 2035年までとしているのは妥協によるもの。需要サイドの海運は燃料供給をコントロール出来ないことも理由。



# GHG強度は1年間の使用燃料で決定

- 1年間に使用した燃料によって各船舶のGHG強度が決まる。
- 燃料のGHG強度のスペック規制ではない。





## 審議結果

- 今次会合では、条約改正案の採択を追求する欧州及び太平洋島嶼国並びにそれに反対する産油国及び米国等による意見の隔たり。
- 反対国による報復等の可能性もあり、4月の条約改正案承認支持国の慎重姿勢など、通常のIMOの議論とは大きく異なる状況下で審議。
- サウジアラビアが今次会合を1年間中断(adjourn the meeting)する動議を出し、投票の結果、賛成多数で可決(1年間の中断)。同改正案の採決には至らず。  
(投票結果)延期に反対:49か国、延期に賛成:57か国、棄権:21か国
- 1年後にMEPC臨時会合を再開催し、採択に向けた審議。

## 今後の作業

- 条約改正案の実施のために必要となる、報奨制度に係るガイドラインの策定、燃料の認証制度の構築、IMO基金の設立等に向けた詳細制度に係る議論を継続。

## 条約採択に向けた課題

- 反対国の反発が引き続き強い場合、1年後、今次会合と同じ結果になる可能性。
- 一方、反対国が受け入れ可能な枠組みを再検討した場合、賛成国は受け入れない可能性が高く、仮に受け入れ可能な枠組みを構築できたとしても合意形成には相当な時間を要する。

## 現時点での基本的な今後の方向性

- 原則として、現在の条約改正案を出来る限り変更することなく、1年後の採択を目指す。
- 反対国の強い反発が生じないよう、
  - 条約改正案に対する懸念の払しょく、反対国にも利する点※が多いことの理解醸成
  - 条約改正案の実施のためのガイドラインにおいて、極力、各国の意向を反映(LNGやバイオ燃料の優位性の維持)に努める。
- 4月時点で条約改正案に対して賛成していた国との関係の再構築に努める。

※例えば、2025年10月10日、米国のバイオ燃料等に係る9団体は、IMO NZFはバイオ燃料の拡大に資するため、IMO NZFに主導的に関与するよう要望。

# 想定されるスケジュール

□ガイドラインの作成は継続、作業を通じて理解が深まることを期待

