

[船舶]

MS&AD Marine News

トピックス



国際海運における温室効果ガス削減のための条約改正について

2025年4月に開催された国際海事機関（以下「IMO」）^{※1}の第83回海洋環境保護委員会（以下「MEPC83」）において、国際海運からの温室効果ガス（Greenhouse Gas、以下「GHG」）^{※2}削減に向けた国際的な制度を含む条約改正案が基本合意されました。本稿では、IMOによるGHG削減に向けたこれまでの取組みと、新たに合意された国際的な制度の概要をご紹介します。

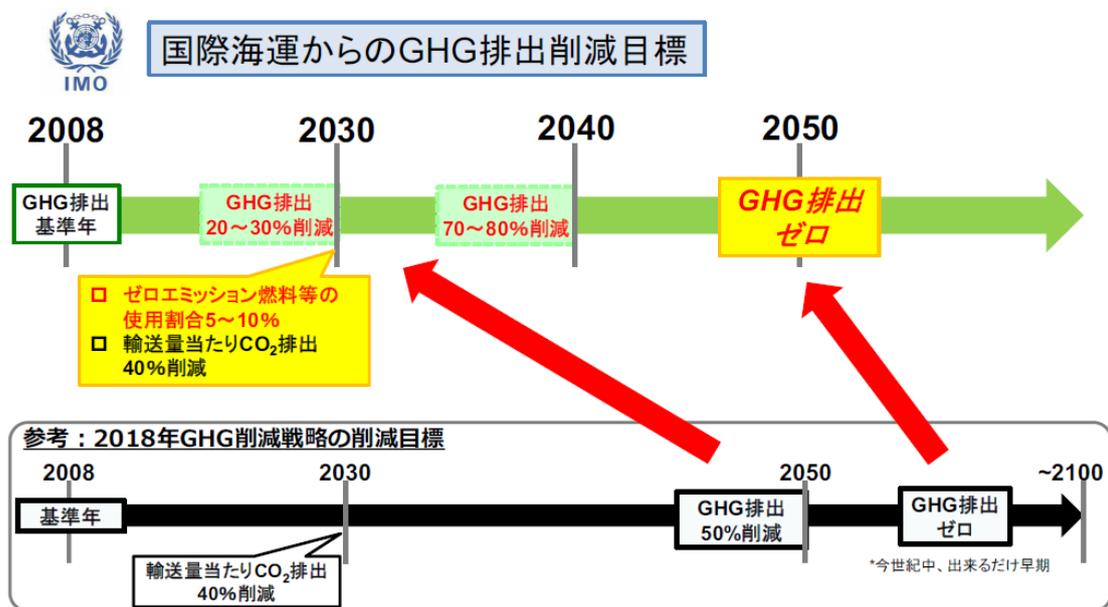
※1 IMO: International Maritime Organization. 海上の安全、船舶からの海洋汚染防止等、海事分野の諸問題についての政府間の協力を推進するために1958年に設立された国連の専門機関。

※2 GHG: 大気を構成する成分のうち、温室効果をもたらすもの。主に二酸化炭素、メタン、一酸化二窒素、フロン類がある。国際海運から排出されるGHGはそのほとんどが二酸化炭素。

1. 国際海運からのGHG削減に向けたこれまでのIMOの取組み

1994年の国連気候変動枠組条約の発効など国際的な取組みの進展を背景として、IMOは2000年代から国際海運のGHG削減の検討を開始し、新造船の燃費規制（2011年採択）、燃料消費実績報告制度（2016年採択）の制定を経て2018年、「GHG削減戦略」を採択し、2023年、その改定を行いました。改定された「2023GHG削減戦略」の概要は以下の通りです。

□ 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**



出典：国土交通省ウェブサイト (<https://www.mlit.go.jp/maritime/content/001889546.pdf>)

2. MEPC83で合意されたGHG削減に向けた国際的な制度の概要

(1) IMOは「2023GHG削減戦略」の中で「2050年頃までに国際海運からのGHG排出ゼロ」を目標としています。この目標を達成するために議論されてきた次の2つの制度を具体的に規定する海洋汚染防止（MARPOL）条約改正案が、MEPC83において基本合意されました。

①使用燃料のGHG排出規制制度

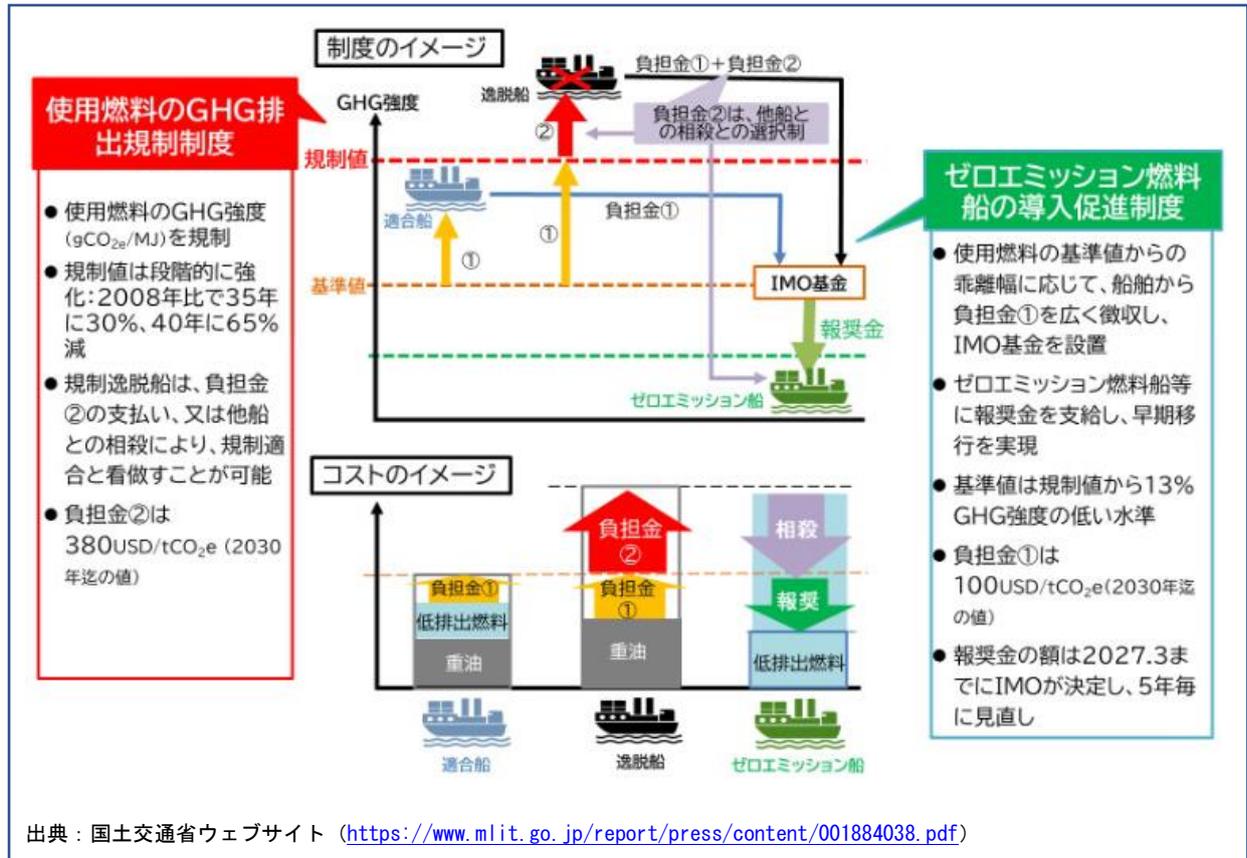
各船舶が年間に使用する燃料によって決まるGHG強度（エネルギー当たりのGHG排出量）を規制し、それを段階的に強化していくことで、GHG排出量の少ない代替燃料への転換を促すものです。

②ゼロエミッション燃料船の導入促進制度

低 GHG 排出燃料^{※3}を使用する船舶を市場に投入できる環境を整備し、移行を促進するものです。

※3 水素、アンモニア、バイオディーゼル、合成メタノール、e-メタン等の GHG 強度の低い燃料。

いずれの制度も適用対象は総トン数 5,000 トン以上の外航船舶です。



(2) 海洋汚染防止 (MARPOL) 条約改正に関する今後の予定は以下の通りです。

2025年10月：採択 ⇒ 2027年3月頃：発効 ⇒ 2028年1月1日：適用開始

※我が国においては、海洋汚染防止 (MARPOL) 条約改正に伴う国内法 (海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律) の改正を実施します。

3. 終わりに

気候変動は国際社会が抱える喫緊の課題となっており、その要因の1つとされている GHG の削減に向けて国際的な取組みが進められてきました。本稿でご紹介した IMO の条約改正もその取組みの1つですが、世界経済の成長を背景に、国際的な海上輸送は今後も増大すると予測されており、国際海運における GHG 削減の取組みはますます重要となります。今後、海洋汚染防止 (MARPOL) 条約改正に関する手続きが円滑に進み、上記2つの制度が滞りなく施行されることが期待されます。

<参考文献一覧>

国土交通省HP 国際海運におけるゼロエミッション燃料船の導入促進のための条約改正案に合意

https://www.mlit.go.jp/report/press/kaiji07_hh_000367.html

国土交通省HP 国際海運GHGゼロエミッションプロジェクト

https://www.mlit.go.jp/maritime/maritime_tk7_000026.html

気象庁HP 温室効果ガスWeb科学館

https://www.jma.go.jp/jma/kishou/knownow/ghg/info_tour.html

以上