

IMO 第 77 回会合海洋環境保護委員会 (MEPC 77)
主な審議結果

1. 国際海運の気候変動対策

(1) 国際海運からの GHG 排出削減目標

(現在の GHG 排出削減目標)

IMO では 2018 年に「GHG 削減戦略」を採択し、①2030 年までに CO2 排出量 40% 以上削減 (輸送量あたり、2008 年比)、②2050 年までに GHG 排出量 50%以上削減 (2008 年比)、③今世紀中なるべく早期の排出ゼロ、という目標を設定するとともに、本戦略を 2023 年春に改定することに合意しました。

(我が国等からの新目標の提案)

我が国は、今次会合に対し、「GHG 削減戦略」の改定に際して、「2050 年までに GHG 排出を全体としてゼロ (2050 年カーボンニュートラル)」を新たな目標として掲げることを、米国、英国、ノルウェー及びコスタリカと文書で共同提案していました。

またキリバス等は、2050 年までに GHG 排出ゼロとすることが必要との認識を決議するよう求めており、我が国は米国等とこれを支持していました。

(議場での各国意見)

我が国を始めとする多くの国が「2050 年までに GHG 排出を (全体として) ゼロ」を新目標とすることを主張する一方で、途上国は、新たな GHG 削減対策による貿易・経済への影響及び支援策を併せて議論すべきであると主張しました。

上記キリバス等からの決議の提案については、我が国を始めとする多くの国が採択を支持する一方で、途上国からの反対意見に加え、一部先進国からも、今次会合の審議時間に限りがある中で、本決議に関する議論に多くの時間を割くべきではないとする意見が示されました。

(結論)

審議の結果、上記決議案は採択されませんでした。我が国等が提案していた内容について議論が深まり、2018 年に合意された 2023 年春の「GHG 削減戦略」の改定に当たっては、現行の目標よりも野心的な目標を設定することが合意されました。

(2) GHG 排出削減に向けた更なる対策

国際海運からの GHG 排出削減を進めるためには、化石燃料を使用する従来型の船舶から低・脱炭素燃料を使用する船舶への代替を促進するための更なる対策の導入が必要であり、「GHG 削減戦略」では、市場メカニズムに基づく経済的手法 (MBM: Market

Based Measure) といった対策を、今後検討することとなっています。

本年6月に開催された第76回海洋環境保護委員会 (MEPC 76) では、新たな対策を構築するための今後の作業計画 (ワークプラン[※]) が合意され、まず、フェーズ1として、来年6月に開催予定の MEPC 78 までに、各国が具体的な対策を検討し提案することとなっています。

※ワークプラン

フェーズ1 (2021年~2022年): 各国が対策案を検討し、IMOへ提出。IMOは各国提案の比較、初期検討。

フェーズ2 (2022年~2023年): 更に検討を進めるべき提案の選別・優先順位付け。

フェーズ3 (2023年~): 優先順位付けした提案について検討を進め、制度案として具体化。

今次会合では、以下の対策案が提出されており、各国よりこれらに対する意見が述べられました。

- ・ GHG 排出量 (CO₂ 換算) に応じて課金 (1 トン当たり 100 ドル) する制度を創設し、集めた収益の半分以上を途上国支援に活用する提案。(マーシャル諸島及びソロモン諸島による共同提案)
- ・ GHG の排出強度規制 (年間の GHG 排出量 (単位エネルギー当たり) を一定値以下に規制するもの) 及び排出量取引制度を両方導入する提案。(ノルウェーによる提案)

各国からは、2050年目標を達成するために必要な対策の全体像を描くことが重要であるという意見や、経済的手法と規制的手法の併用が必要であるとの意見、導入する対策による途上国への影響評価が必要であるとの意見が述べられました。

どのような対策を導入するかについて、具体的な議論が今次会合から始まり、引き続き各国からの提案について、検討を重ねていくことになりました。来年5月に開催予定の第12回温室効果ガス作業部会 (ISWG-GHG 12) において議論される予定です。

(3) IMO 研究開発ファンド (IMRF: IMO Maritime Research Fund)

MEPC 76 において、我が国を含む 10 か国及び国際海運団体 9 団体が共同で、燃料消費量 1 トン当たり 2 ドルの拠出を義務づけ、集めた資金で海運の脱炭素化のための研究開発・実証を支援する国際ファンド (IMRF) の創設 (今次会合での承認) を提案しました。この提案は、MEPC 76 における審議時間の制約により今次会合でも引き続き議論する予定となっていました。

今次会合では、IMRF の必要性について多くの支持がある一方で、途上国への技術移転や創設される基金のガバナンスについて、更なる検討が必要であるとの意見も多く、IMRF の創設は今次会合では承認されず、引き続き検討を継続することになりました。

2. その他

(1) 船舶からの海洋プラスチックごみ対策関係

海洋プラスチックごみは、国際的な環境問題として関心が高まっています。このうち、船舶からのプラスチックごみの投棄は、海洋汚染防止条約附属書Vの規則により全面禁止されていますが、2018年10月のMEPC 73において、規制の実効性を強化するため、海洋プラスチックごみ対策として、廃棄物記録簿備え付け義務の対象拡大や漁具流出防止対策の検討等を盛り込んだ「アクションプラン」を決定しました。

今次会合では、アクションプランの実施に向け、各種対策の検討スケジュール等を含むプラスチックごみ対策に関わる包括的な戦略が策定されました。この他、廃棄物記録簿の備え付け義務を現行の総トン数400トン以上から100トン以上の国際航海に従事する全ての船舶に拡大することに合意し、来年4月に開催予定の汚染防止・対応小委員会第9回会合で改正案を作成することになりました。

(2) 船舶バラスト水規制管理条約関係

2017年9月に発効した船舶バラスト水規制管理条約に基づき、バラスト水※に含まれる外来生物の海域間の移動を防止するため、外航船に対してバラスト水処理装置の搭載等が義務付けられています。条約の発効から2022年までの間は、条約への適合状況を把握し、その見直しに生かすための経験蓄積期間とされています。

今次会合では、コロナウイルスの影響により適合状況の把握が遅れたことを踏まえて経験蓄積期間を2024年まで延長することが提案されましたが、適合状況の把握の進捗を踏まえて次回会合で審議することとなりました。

また、水質に問題のある港湾において、バラスト水処理装置による処理が困難な場合の装置の運用方法について審議し、今次会合では運用において考慮すべき要素を整理しました。次回会合で更なる審議が行われる見込みです。

※バラスト水：船舶の安定性を保つために荷物量等に応じて「重し」として出し入れする海水

(3) 議長の選出

今次会合では、2022年の海洋環境保護委員会の議長選挙が行われました。

議長選挙の結果、現在議長を務めている日本の齋藤英明氏（国土交通省参与）が2022年の海洋環境保護委員会議長に再選されました（2018年以降5期目）。

以上