

令和3年6月18日  
海事局 海洋・環境政策課  
総合政策局 海洋政策課

## 2023年から世界の大型既存外航船にCO<sub>2</sub>排出規制開始

～ 国際海事機関（IMO）第76回海洋環境保護委員会（6/10～17）の審議結果 ～

国際海事機関（IMO）は、6月10日～17日にかけて、第76回海洋環境保護委員会（議長：斎藤英明 国土交通省大臣官房技術審議官）をWeb形式で開催しました。

今次会合では、世界の大型外航船への新たなCO<sub>2</sub>排出規制「既存船燃費規制（EEXI）・燃費実績（CII）格付け制度」に関する条約を採択し、当該規制を2023年から開始することを決定しました。これにより、従来は新造船のみが対象であったCO<sub>2</sub>排出規制が既存船に対しても適用され、国際海運からのCO<sub>2</sub>排出量の大幅削減が期待されます。

主な審議結果は以下の通りです（詳細 別紙）。

### 1. 国際海運の気候変動対策

#### （1）既存船のCO<sub>2</sub>排出削減対策

- 昨年11月、IMOは、日本主導で19か国・1団体が共同提案した、世界の大型外航船への新たなCO<sub>2</sub>排出規制「既存船燃費規制（EEXI）・燃費実績（CII）格付け制度」の導入に合意し、そのための海洋汚染防止条約の改正案を承認しています。
- 今次会合では、当該規制案の最終的な審議を行った結果、全会一致で条約改正案を採択しました。規制開始は2023年1月1日です。同日以降、従来は新造船のみが対象であったCO<sub>2</sub>排出規制が、既存船に対しても適用されることとなります。

#### （2）海運脱炭素化R&D支援国際ファンド創設

- 今次会合では、日本主導で10か国・国際海運団体9団体が共同提案した、海運脱炭素化のための研究開発・実証を支援する5000億円規模の国際ファンド創設案が審議されました。
- 審議の結果、幅広い国・団体が本提案への支持を表明しましたが、一部の国が新たな制度構築への慎重な意見を表明しました。しかし、審議時間の制約により、条約承認の是非について、次回会合で審議を再開することになりました。

### 2. その他

- 北極海における重質燃料油の使用・保持の禁止やシブトリンを含有する防汚塗料の禁止等を審議し、関連する国際条約を採択しました。



<問合せ先>

海事局 海洋・環境政策課 岩城、高木 直通:03-5253-8118 FAX:03-5253-1644  
総合政策局 海洋政策課 平島、小林 直通:03-5253-8266 FAX:03-5253-1549

# IMO 第 76 回会合海洋環境保護委員会 (MEPC 76)

## 主な審議結果

### 1. 国際海運の気候変動対策

国際海事機関 (IMO) は、2018 年に、国際海運の気候変動対策を担う国連機関として、①2030 年までに CO<sub>2</sub> 排出量 40%以上削減 (輸送量あたり、2008 年比)、②2050 年までに CO<sub>2</sub> 排出総量 50%以上削減 (2008 年比)、③今世紀中なるべく早期の排出ゼロ、を目標として定め、その実現のための各種対策を検討しています。

#### (1) 世界の大型既存船への CO<sub>2</sub> 排出削減対策

(参考資料 <https://www.mlit.go.jp/common/001406844.pdf>)

昨年 11 月の IMO 第 75 回海洋環境保護委員会 (MEPC 75) は、日本主導で 19 か国<sup>※1</sup>が共同提案した、世界の大型外航船への新たな CO<sub>2</sub> 排出規制「既存船燃費規制 (EEXI<sup>※2</sup>)・燃費実績 (CII<sup>※3</sup>) 格付け制度」の導入に合意し、そのための海洋汚染防止条約の改正案を承認しました。

※1 日本、韓国、中国、シンガポール、マレーシア、インド、イタリア、キプロス、クロアチア、スペイン、デンマーク、ドイツ、フランス、ノルウェー、UAE、ガーナ、ナイジェリア、カナダ、バハマ、国際海運団体

※2 EEXI : Energy Efficiency Existing Ship Index

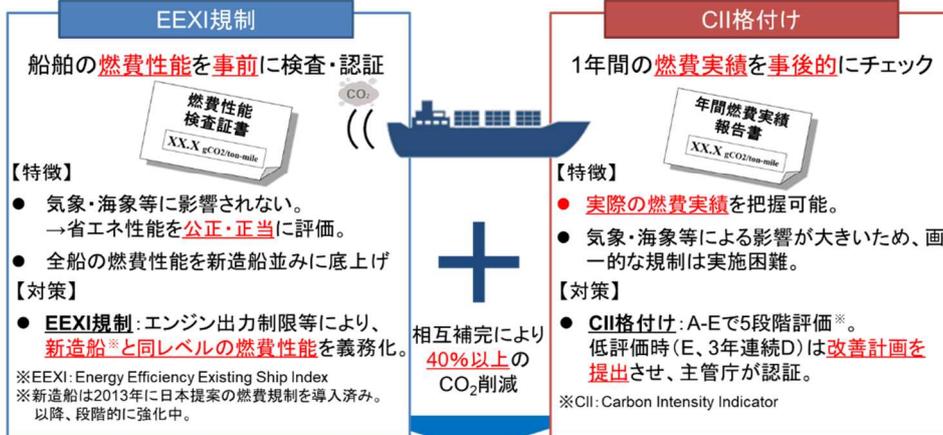
※3 CII : Carbon Intensity Indicator

今次会合では、当該規制案の最終的な審議を行った結果、全会一致で条約改正案を採択しました。規制開始は 2023 年 1 月 1 日です。同日以降、従来は新造船のみが対象であった CO<sub>2</sub> 排出規制が既存船に対しても適用されることとなります。

#### 既存の大型外航船の燃費性能規制(EEXI規制)+燃費実績の格付け制度(CII格付け)

- 既存船への燃費規制は初。既存船の燃費性能を事前に検査・認証し、毎年の実績を事後チェック。
- 性能の劣る既存船にペナルティ(出力制限や改造による燃費改善)を与え、新造代替を促進。

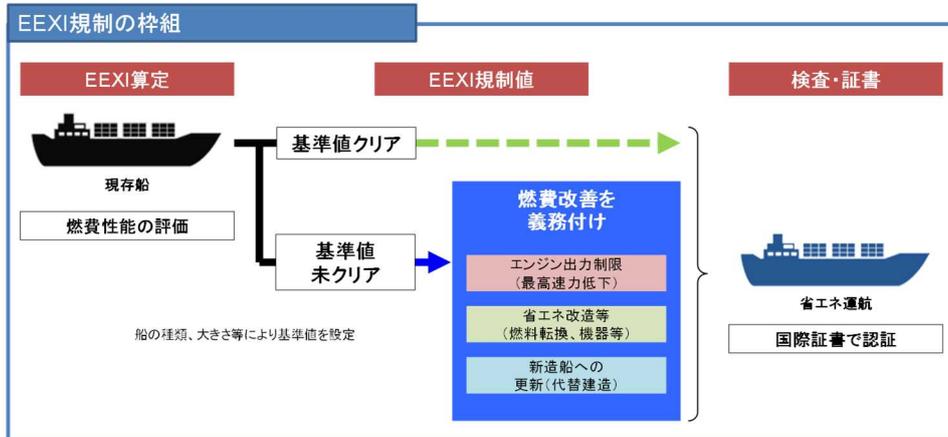
【共同提案国】 日本、韓国、中国、シンガポール、マレーシア、インド、イタリア、キプロス、クロアチア、スペイン、デンマーク、ドイツ、フランス、ノルウェー、UAE、ガーナ、ナイジェリア、カナダ、バハマ、国際海運会議所



昨年11月に海洋汚染防止条約改正案を承認。本年6月に採択  
(その後、**2022年11月に発効、2023年1月から規制開始**)

## 既存の大型外航船の燃費性能規制(EEXI規制)の概要

※当初は日本が単独で提案(2019.2)。その後、ノルウェーが共同提案に参画(2019.8)。更に、日ノルウェーの働きかけの結果、ギリシャ、パナマ、アラブ首長国連邦、海運3団体(ICS、BIMCO、INTERTANKO)も共同提案に参画(2020.3)。

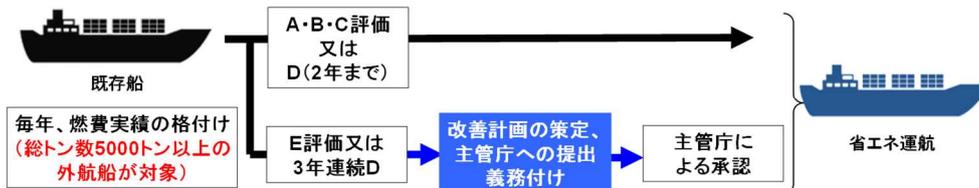


- 既存船に新造船と同レベルの燃費性能を達成することを義務化
- 新造船への代替インセンティブを確保することで、新造船への代替を促す

## 燃費実績の格付け制度(CII格付け)の概要

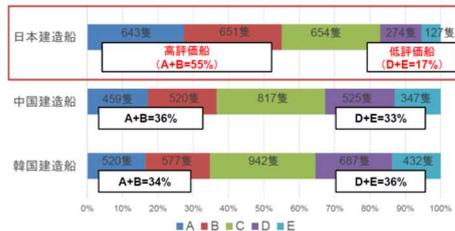
### 制度概要

- 年間平均燃費実績(CII)が、船舶側でコントロールできない外部要因(気象・海象等)により大きく変動することを踏まえ、規制の枠組みでなく、格付け(A-Eの5ランク)により、毎年の燃費実績を評価。
- E評価又は3年連続D評価の船舶は、翌年度、「改善計画」の提出・主管庁承認を義務付け。
- 評価基準は、毎年段階的に強化。



- 毎年の燃費実績を事後チェック・評価することで、継続的な省エネ運航を促進。
- 実運航時の省エネ性能を統一的に評価、トップランナーを差別化。

建造国別格付け結果 →  
(2019年データから国土交通省試算)



## (2) 海運脱炭素化 R&D 支援国際ファンド創設

今次会合では、日本主導で 10 か国及び国際海運団体 9 団体が共同提案した、海運脱炭素化に向けた研究開発・実証を支援する国際ファンド（IMO 研究開発ファンド：IMRF<sup>※</sup>）を創設するための海洋汚染防止条約改正案を審議しました。

※ IMRF：IMO Maritime Research Fund

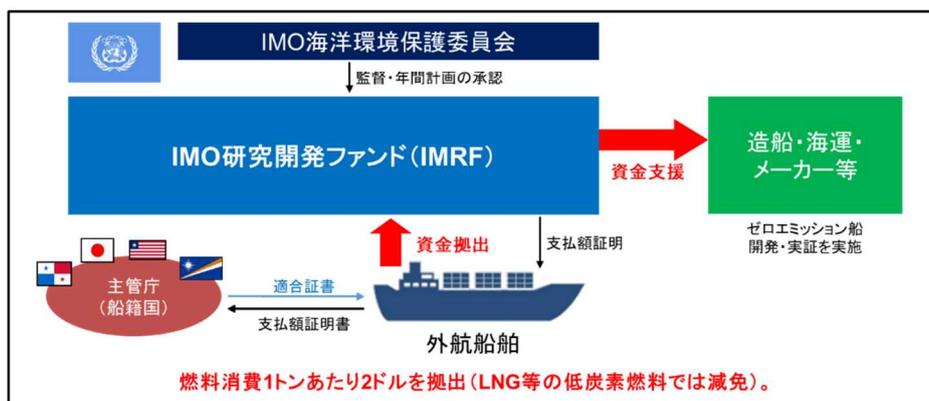
本提案が実現すれば、創設後 10 年間で 5000 億円規模の国際ファンドが構築され、ゼロエミッション船の研究開発・実証など海運分野の脱炭素化に向けた資金支援が講じられることとなります。

審議の結果、幅広い国・団体が本提案への支持を表明した一方、一部の国が新たな制度構築への慎重な意見を表明しました。しかし、審議時間の制約により、条約承認の是非について、次回会合で審議を再開することになりました。

### 新たな国際制度：IMO 研究開発ファンド(IMRF)

- 提案概要
- 外航船舶に対し、燃料消費トン当たり2ドルの拠出(LNG等の低炭素燃料では減免)を義務付け。
  - 当該資金を財源に、海運脱炭素化に必要なR&Dを支援する国際ファンド(IMRF:IMO Maritime Research Fund)を創設。造船・海運・船用事業者等による開発・実証事業を支援。

【共同提案国】 日本、シンガポール、デンマーク、スイス、ギリシャ、マルタ、ジョージア、リベリア、ナイジェリア、パラオ、国際海運9団体(ICS, BIMCO, CLIA, IMCA, INTERCARGO, INTERFERRY, INTERTANKO, IPTA, WSC)



### (3) 国際海運の一層の脱炭素化に向けた検討枠組

国際海運の脱炭素化のためには、研究開発・実証のみならず、低・脱炭素技術や燃料の加速度的な普及を後押しするための市場メカニズムに基づく経済的手法（MBM<sup>※</sup>）といった新たな対策が必要です。

※ MBM：Market Based Measure

今次会合では、日本をはじめとする 22 か国<sup>※1</sup>が共同で提案した、上記の新たな対策を IMO で構築するための今後の作業計画（ワークプラン）<sup>※2</sup>を審議しました。

※1 日本、韓国、シンガポール、インド、デンマーク、フランス、ドイツ、スペイン、スウェーデン、クロアチア、ノルウェー、アラブ首長国連邦、リベリア、モロッコ、ガーナ、オーストラリア、米国、カナダ、メキシコ、パナマ、ジャマイカ、バヌアツ

※2 3つのフェーズによる作業計画。

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。

審議の結果、大多数国の支持により、ワークプランを承認しました。今後、このワークプランに従って、各国が具体的な中期対策案を提案し、審議を進めることとなります。

### 2. 北極海における重質燃料油の規制

北極海における事故等による重質燃料油の流出が環境に多大な影響を及ぼしうることから、同海域における重質燃料油の保持・使用の禁止に向けて検討が行われ、今次会合で海洋汚染防止条約附属書1の改正案が採択されました。

これにより、2024年7月以降（燃料油タンクの保護（二重底）に関する規定に適合する船舶は2029年7月以降）、北極海における重質燃料油の保持・使用が禁止されることとなります。

### 3. 排出ガス洗浄装置（EGCS）からの排水に関するルールの調和

排出ガスによる大気汚染の防止を目的として、船舶には、排出ガス洗浄装置（Exhaust Gas Cleaning System。以下EGCSという。）の搭載又は低硫黄燃料油の使用が求められており、多くの船舶がEGCSを搭載しています。その一方で、EGCSからの排水による海洋への影響を予防する観点から、独自にEGCSの使用を禁止している国・地域が存在します。

こうした独自の規制の乱立は好ましくないことから、2019年5月のMEPC 74においてEGCSからの排水に関するルールの調和を議論することに合意しました。今次会合では、これら排水が環境に与える影響の評価方法等の議論の範囲を審議予定でしたが、この審議は次回会合に延期されました。

#### 4. 船舶防汚方法規制条約（AFS 条約）関係

船舶の船体外板には、海中生物の付着等を防止するための防汚塗料が使用されています。防汚塗料の使用による海洋環境への悪影響を防止するため、2001 年に IMO において採択された AFS 条約により、有機スズ化合物を含有する防汚塗料の使用が禁止されています。

今次会合では、有機スズ化合物に加え、シブトリンを含有する防汚塗料の使用を禁止するための AFS 条約の改正案が採択されました。

これにより、2023 年 1 月 1 日以降、内航船・外航船を問わずシブトリンを含有する防汚塗料を新たに塗布することが禁止されます。加えて、外航船（但し 400 総トン以下のものは沿岸国が認めれば適用除外）については、過去にシブトリンを含有する塗料を使用しており、当該塗料が最外層に残っている場合は、2023 年 1 月 1 日以降順次<sup>※</sup>、当該塗料の除去又は溶出防止塗料の上塗りが求められます。なお、内航船については過去の塗装に係る規定は適用除外とされています。

※2023 年 1 月 1 日以降、最初の塗料の更新時期まで（ただし当該塗料の最後の塗布から 60 か月を超えない時期）

以 上