資料6-4

MEPCにおけるNZFの審議状況について

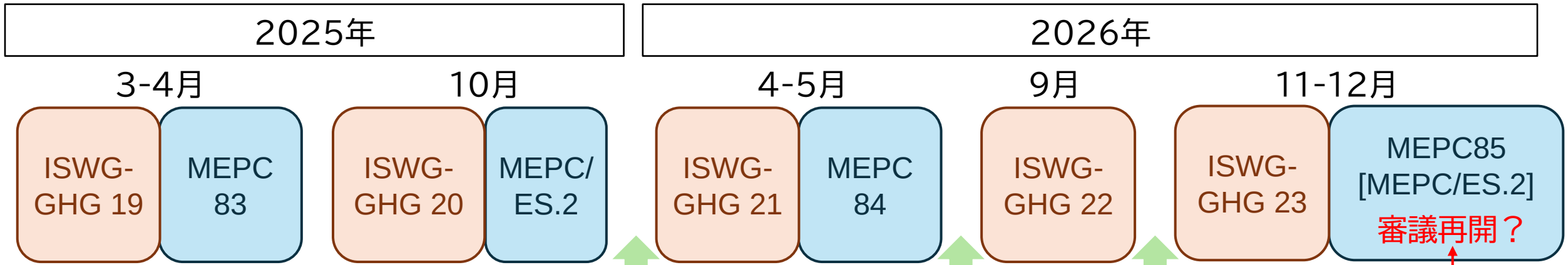
2026年10月14日(水)第10回海事産業委員会

公益財団法人日本海事センター　企画研究部
上席研究員　森本清二郎

Japan Maritime Center
日本海事センター

IMO Net-Zero Framework(NZF)の検討状況

- 本資料では、昨年10月のMEPC臨時会合(MEPC/ES.2)中断後のNZFの検討状況(特に本年5月以降の動向)について説明。

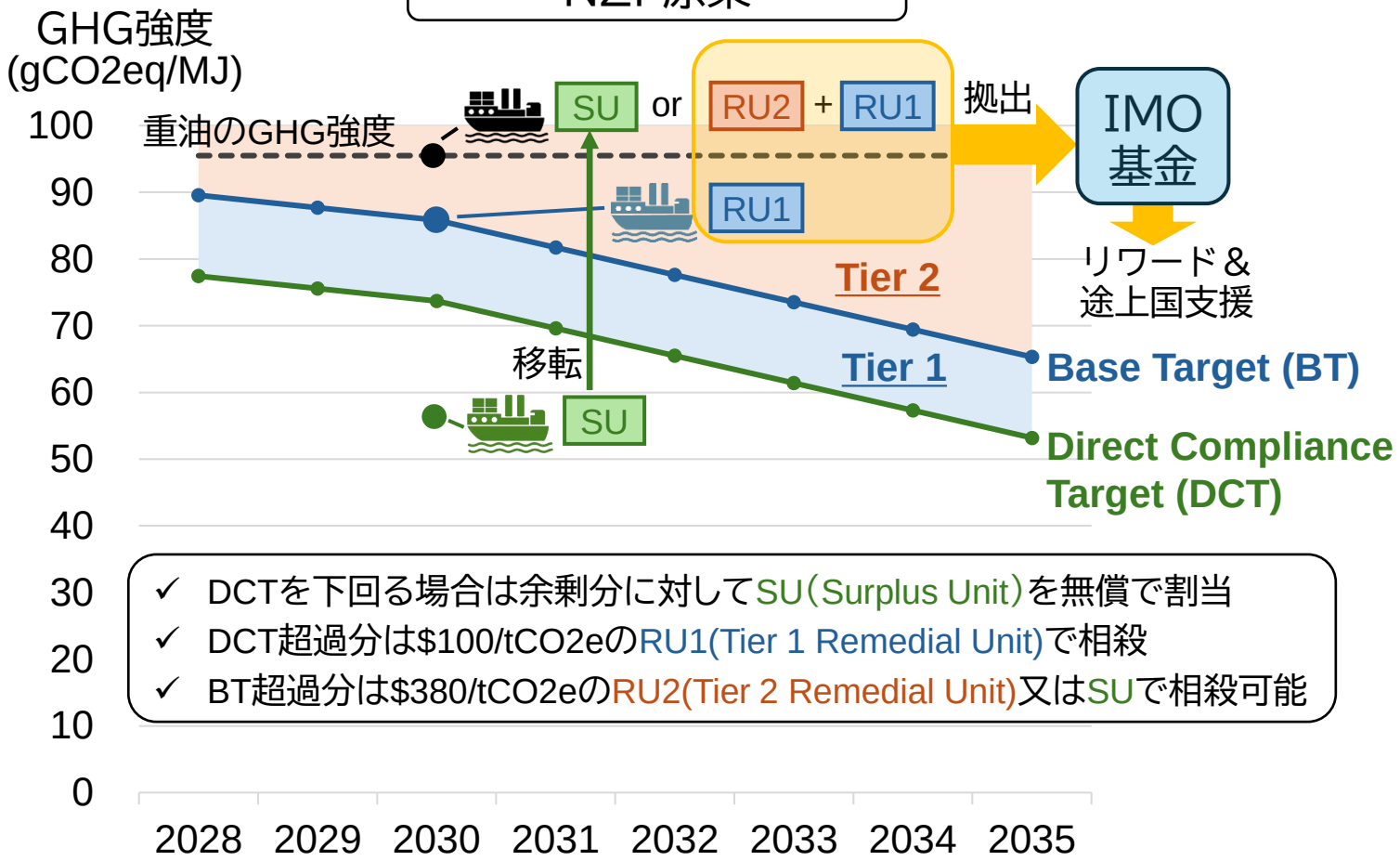


※主な修正内容は以下の3点。
- ✓ LNG等を考慮した規制値の緩和
- ✓ Tier 1船は拠出とSUの選択制に変更
- ✓ IMO基金に代えて直接拠出制度を導入

MEPC84の審議結果(2026年5月)

- MEPC84では、年内の会議日程(前のスライド参照)について合意。
- MEPC83で承認されたNZF原案については賛否両論あり。規制値と相殺方法が主な論点。

NZF原案



- ✓ DCTを下回る場合は余剰分に対してSU(Surplus Unit)を無償で割当
- ✓ DCT超過分は$100/tCO2eのRU1(Tier 1 Remedial Unit)で相殺
- ✓ BT超過分は$380/tCO2eのRU2(Tier 2 Remedial Unit)又はSUで相殺可能

NZF原案に対する意見

◆主な賛成意見

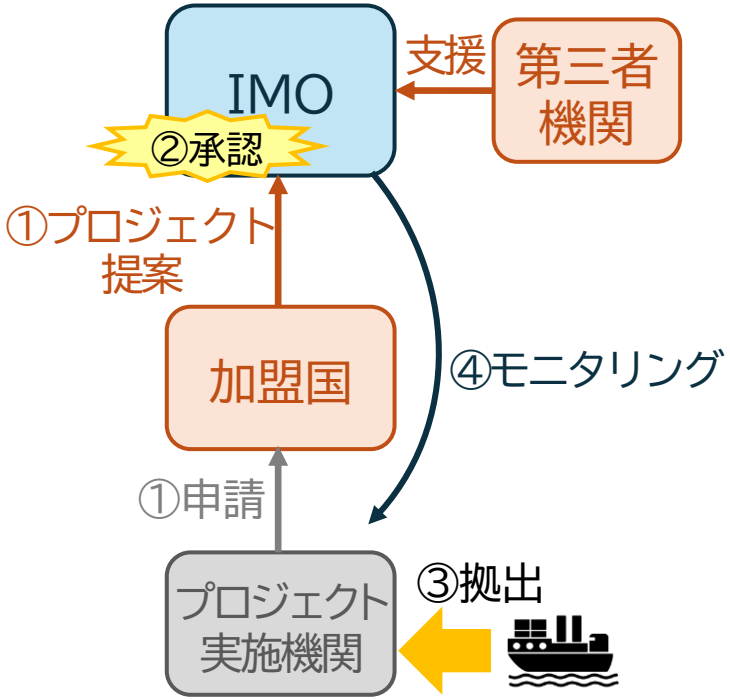
- ✓ 原案は戦略と整合する唯一の選択肢である
- ✓ 原案に反映されているバランスの維持が不可欠
- ✓ MEPC臨時会合を再開して原案を採択すべき

◆主な反対意見

- ✓ 原案では採択に必要なレベルの合意が得られない
- ✓ 利用環境が不十分な代替燃料の利用を強いられる
- ✓ 炭素税(IMO基金への拠出)に反対
- ✓ IMO基金の設立には新条約が必要

直接拠出制度の提案（2026年7月）

- 日本政府は、IMO基金への拠出に反対する意見に配慮した妥協案として、直接拠出制度を提案。
- 当センターでは関連制度の調査を実施。産官学の有識者による検討の場として環境問題委員会を開催。

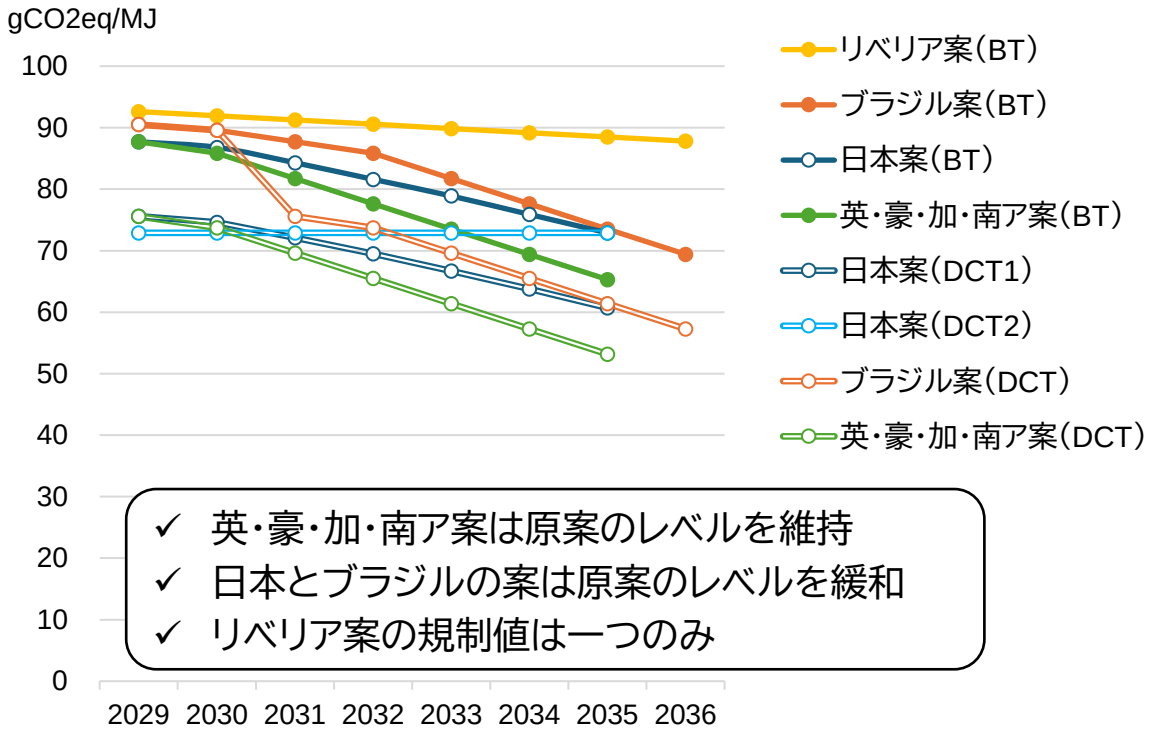


- ✓ IMOが承認したプロジェクトへの拠出により超過分の相殺を認める制度
- ✓ 制度は、以下の流れで運用。
  - ① プロジェクト実施機関は、加盟国を通じてIMOにプロジェクトを提案
  - ② IMOは（第三者機関の支援を受けて）プロジェクトを審査・承認
  - ③ 船舶はIMO承認プロジェクトに拠出
  - ④ プロジェクト実施機関による報告を基にIMO（第三者機関）がモニタリングを実施
- ✓ 対象プロジェクトは「新燃料・技術関連プロジェクト」と「途上国支援プロジェクト」
- ✓ これにより、IMO基金で想定されていた「リワードと途上国支援」を目指す

ISWG-GHG 22の審議結果(2026年9月)

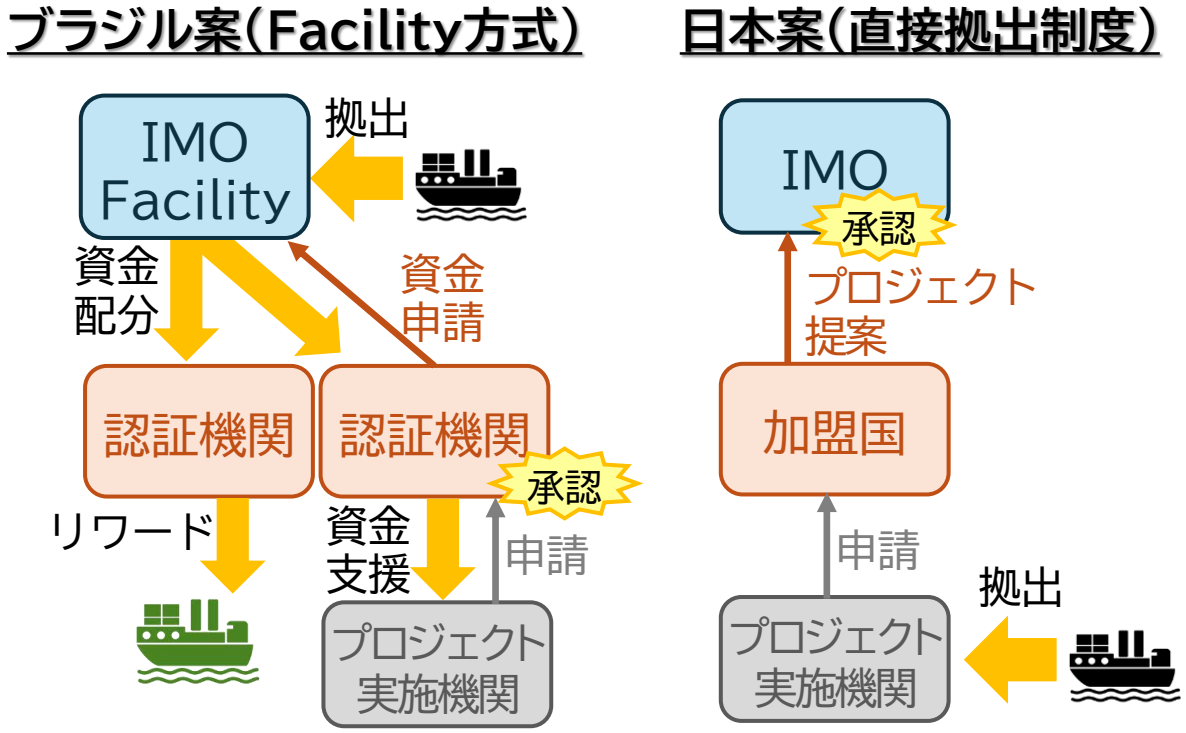
- 規制値については、初期のレベルを原案から緩め、徐々に強化していく方針を確認。
- SU以外の相殺方法については、日本案やブラジル案を含め、検討を続ける方針を確認。
- 日本案については、IMOがプロジェクトを承認し、船舶が個別プロジェクトに拠出する方式に懸念する意見あり。

各国の規制値案



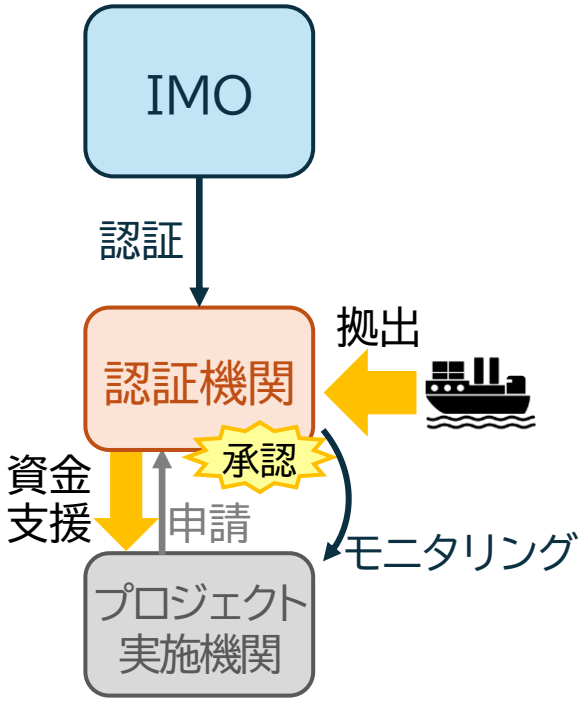
- ✓ 英・豪・加・南ア案は原案のレベルを維持
- ✓ 日本とブラジルの案は原案のレベルを緩和
- ✓ リベリア案の規制値は一つのみ

SU以外の相殺方法



直接拠出制度の修正案（2026年10月）

- 日本政府は、直接拠出制度に対する懸念に対応した修正案を提出。
- 年内にグローバルな統一ルール導入に合意すべく、各国との協議を継続中。



- ✓ プロジェクトの承認主体はIMOではなく認証機関とする方式に修正
- ✓ 船舶からの拠出先はプロジェクトではなく認証機関とする方式に修正
- ✓ 対象プロジェクトは「新燃料・技術関連プロジェクト」と「途上国支援プロジェクト」のまま
- ✓ 以下の流れで制度を運用。
  - ① プロジェクト実施機関は、認証機関にプロジェクトを提案
  - ② 認証機関は、プロジェクトを審査・承認
  - ③ 船舶は認証機関に拠出
  - ④ プロジェクト実施機関による報告を基に認証機関がモニタリングを実施