

# 新たに導入される二酸化炭素放出の抑制対策

## EEXI規制

既存船を対象に、一定条件下において航行する際の二酸化炭素放出性能を確認



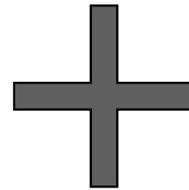
### 【対策】

- エンジンの出力制限等により、新造船と同レベルの二酸化炭素放出性能を義務化

### 【効果】

- 既存船の二酸化炭素放出性能を新造船並みに底上げ

※EEXI: Energy Efficiency Existing Ship Index  
(航行時二酸化炭素放出抑制指標)



相互補完により  
二酸化炭素放出  
の削減を加速

## CII評価

1年間の二酸化炭素放出実績を事後的に確認



### 【対策】

- 毎年、二酸化炭素放出実績の5段階評価を実施
- 低評価(E又は3年連続D)の場合には、改善計画の作成を義務化

### 【効果】

- 実際の二酸化炭素放出実績を把握可能

※CII: Carbon Index Indicator  
(二酸化炭素放出実績指標)

★令和5年1月1日以降最初に行われる定期検査、中間検査までに、EEXIに関して、二酸化炭素放出抑制航行手引書の承認が必要

★令和4年11月1日から12月31日までの間に、CIIに関して、二酸化炭素放出抑制航行手引書の承認が必要

★令和6年以後、毎年CIIの報告を実施

# 新たな二酸化炭素放出の抑制規制（EEXI規制）の概要

## 制度概要

➤ 対象船舶：外航船（船種毎に一定のサイズ以上が対象）



燃費性能に関する指標  
(二酸化炭素放出抑制航行指標)の算定

※二酸化炭素放出抑制航行  
手引書への記載を義務づけ

要求値クリア

当該船の燃費性能 ≤ 要求値 = 基準値 × (1 - 削減率)

- 船の種類、大きさ等により基準値を設定
- 基準値は、1999年～2008年までに建造された船舶の燃費性能の平均値

- (参考) 要求値クリアのための措置の例
- ・エンジン出力制限(最高速力低下)
  - ・省エネ改造等(燃料転換、機器等)
  - ・新造船への更新(代替建造)



省エネ運航  
国際証書で認証

**2023年1月1日以降の、初回の定期検査(海防法第19条の36)又は  
中間検査(海防法第19条の38)までに上記対応が必要**

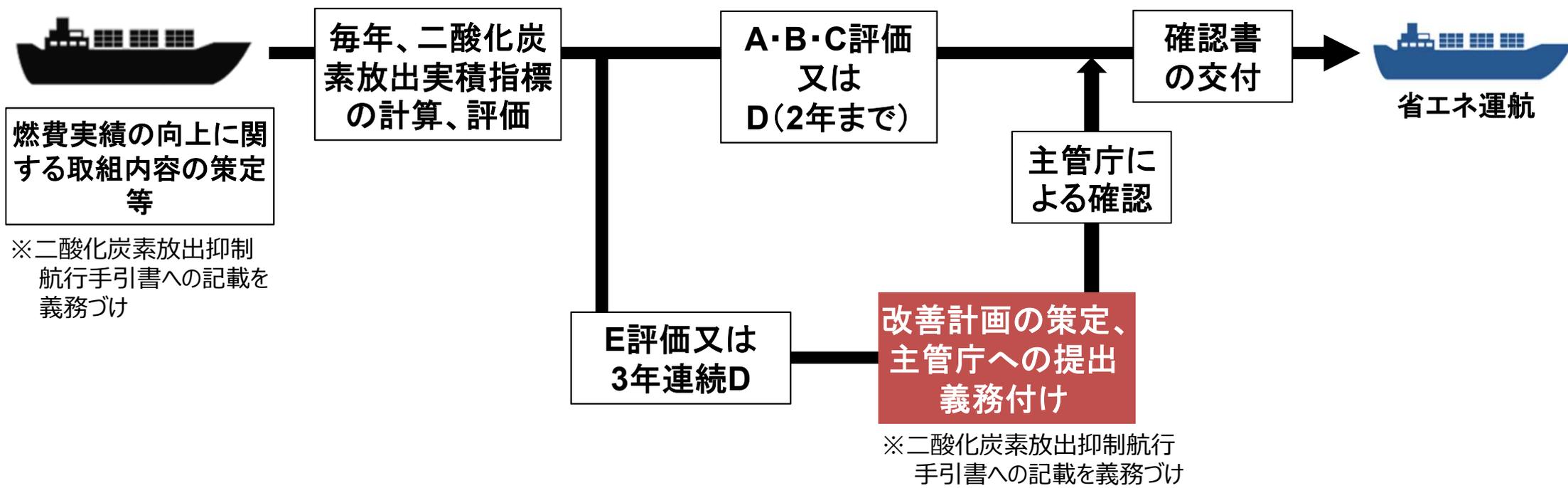
# 新たな二酸化炭素放出の抑制規制(EEXI規制)の対象船舶

総トン数	船舶の用途等	航行時二酸化炭素放出抑制指標(EEXI)の算定	航行時二酸化炭素放出抑制指標(EEXI)の基準値への適合	
400トン未満	全ての用途	非適用		
400トン以上	ばら積貨物船 液化ガスばら積船 タンカー コンテナ船 一般貨物船 冷凍運搬船 兼用船 液化天然ガス運搬船 自動車運搬船 ロールオン・ロールオフ貨物船 ロールオン・ロールオフ旅客船 クルーズ旅客船	載貨重量トン数その他船舶の大きさに関する指標(以下「大きさ」という。)が一定以上のもの	適用	適用
		大きさが一定未満のもの	適用	大きさが一定未満の船舶には基準は設定しない
	上記以外の用途		非適用	
	ディーゼル電気推進／タービン推進／ハイブリッド推進を有する船舶	非適用		

# 二酸化炭素放出の実績評価(CII評価)制度の概要

## 制度概要

- 対象船舶：総トン数5,000トン以上の一部の用途の外航船
- 燃費実績が、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、規制的枠組みでなく、毎年の燃費実績をもとに評価（A-Eの5ランク）。
- 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。



2022年12月31日まで  
に上記対応が必要

2023年以降から毎年、  
上記対応が必要

# 二酸化炭素放出の実績評価(CII評価)制度の対象船舶

総トン数	船舶の用途	二酸化炭素放出実績指標(CII)の報告・5段階評価・改善計画
5,000トン未満	全ての用途	非適用
5,000トン以上	ばら積貨物船 液化ガスばら積船 タンカー コンテナ船 一般貨物船 冷凍運搬船 兼用船 液化天然ガス運搬船 自動車運搬船 ロールオン・ロールオフ貨物船 ロールオン・ロールオフ旅客船 クルーズ旅客船	適用
	上記以外の用途	非適用