

国際海事機関（IMO）第 7 回温室効果ガス（GHG）作業部会

主な審議結果

今次会合では、日本が 18 か国・1 団体と共同提案した「現存船に新造船と同レベルの燃費性能を義務付ける新たな規制（EEXI）及び燃費実績の格付け制度」に支持が集まり、所要の修正の上、その実施のための国際ルール案に合意しました。

合意された国際ルール案の主な内容は以下の通りです。

現存船への燃費性能規制（EEXI）

⇒現存船への燃費性能規制（EEXI）は、現存船に対して新造船と概ね同レベルの燃費性能を義務化し、予め、主管庁が検査して証書を発給する制度です。今次会合での審議の結果、以下の規制値に合意しました。

合意された EEXI 規制値

⇒日本等が提案していた通り、EEXI の規制値は、基本的には 2022 年時点での新造船の燃費性能規制（EEDI 規制）と同レベルの規制値とすることに合意しました。

但し、超大型バルカー・タンカー、中小型コンテナ船、Ro-ro 貨物船、Ro-ro 旅客船については、大幅な燃費性能の改善が技術的に困難であるとの懸念が一部国から示され、EEXI 規制値を当初の日本提案から若干緩和することになりました。

船種	サイズ	削減率 ^{※1} (%)
バルカー	200,000 DWT 以上	15
	20,000 DWT 以上 200,000 DWT 未満	20
	10,000 DWT 以上 20,000 DWT 未満	0-20
ガス運搬船	15,000 DWT 以上	30
	10,000 DWT 以上 15,000 DWT 未満	20
	2,000 DWT 以上 10,000 DWT 未満	0-20
タンカー	200,000 DWT 以上	15
	20,000 DWT 以上 200,000 DWT 未満	20
	4,000 DWT 以上 20,000 DWT 未満	0-20

コンテナ船	200,000 DWT 以上	50
	120,000 DWT 以上 200,000 DWT 未満	45
	80,000 DWT 以上 120,000 DWT 未満	35
	40,000 DWT 以上 80,000 DWT 未満	30
	15,000 DWT 以上 40,000 DWT 未満	20
	10,000 DWT 以上 15,000 DWT 未満	0-20
一般貨物船	15,000 DWT 以上	30
	3,000 DWT 以上 15,000 DWT 未満	0-30
冷凍運搬船	5,000 DWT 以上	15
	3,000 DWT 以上 5,000 DWT 未満	0-15
混合貨物船	20,000 DWT 以上	20
	4,000 DWT 以上 20,000 DWT 未満	0-20
液化天然ガス 運搬船	10,000 DWT 以上	30
自動車運搬船	10,000 DWT 以上	15
Ro-ro 貨物船	2,000 DWT 以上	5
	1,000 DWT 以上 2,000 DWT 未満	0-5
Ro-ro 旅客船	1,000 DWT 以上	5
	250 DWT 以上 1,000 DWT 未満	0-5
クルーズ船	85,000 GT 以上	30
	25,000 GT 以上 85,000 GT 未満	0-30

※ 過去 10 年間(1999~2008)に建造された船舶の平均値 (=基準値) からの比。

燃費実績の格付け制度

⇒燃費実績の格付け制度は、1年間の燃費実績を A-E の 5 段階で格付け評価する制度です。
今次会合では、格付け結果が低評価 (D・E) となった船舶への対応が論点となりましたが、
審議の結果、以下の対応を義務付けることに合意しました。

格付け結果が低評価となった船舶への対応について

⇒日本等が提案していた通り、低評価 (E 又は 3 年連続 D) となった船舶には、改善計画を作成し、当該改善計画を船舶エネルギー効率管理計画 (SEEMP) ※に記載の上、主管庁の承認を得るとともに、翌年から当該改善計画に従って運航することを義務付けることに合意しました。

※船舶保有者・管理者が、CO₂ 排出量等をモニタリングしつつ、CO₂ 排出削減のために最も効率的な運航方法 (減速、海流・気象を考慮した最適ルート選定、適切なメンテナンス等) をとるように、①計画、②実施、③モニタリング、④評価及び改善というサイクルを継続して管理することを促す制度。

その他

規制導入による開発途上国等への配慮について

⇒今回の国際ルールを実施した際の開発途上国・島嶼国等への影響評価について、総合的な検討を進めることに併せて合意しました。

以 上