



平成 23 年 7 月 19 日

問合せ先

	代表 03-5353-8111
海事局安全・環境政策課	課長 坂下（内線 43-501 直通 03-5253-8630）
	課長補佐（総括）松尾（内線 43-502 直通 03-5253-8631）
安全基準課	国際基準調整官 大坪（内線 43-902 直通 03-5253-8636）
	専門官 塩入（内線 43-925 直通 03-5253-8636）

国際海運における世界初のCO₂排出規制の導入について

（国際海事機関(IMO)第62回海洋環境保護委員会(MEPC62)での条約改正の採択）

国際海事機関(IMO)第62回海洋環境保護委員会(MEPC62)が7月11日から15日までロンドンのIMO本部で開催されておりましたが、15日に日本が主導的な立場で作成した国際海運におけるCO₂排出規制を世界で初めて導入するための海洋汚染防止条約(MARPOL条約)の一部改正案の審議が行われ、改正案が採択されました。

国際海運は、京都議定書の適用除外とされており、これまで温暖化対策が取られてこなかった分野でしたが、今回の改正により、世界で初めて国際的な対策が行われることとなりました。

今回導入される規制により、何らの対策も講じない場合に比べ、2030年には約20%、2050年には約35%のCO₂排出量削減が期待されます。

また、船舶からのCO₂排出規制導入により、我が国海事産業が得意とする省エネ技術力を発揮できる環境が世界的に整うことになり、我が国海事産業の国際競争力確保にとっても大きな効果が見込まれます。

1. 背景（参考資料1）

(1) 急がれていた国際的枠組みの確立

気候変動枠組条約・京都議定書は、国際海運には適用されておらず^{*1}、同議定書第2条第2項において、IMOにおいて、CO₂排出量の抑制対策を検討することとされています。

国際海運から排出されるCO₂は、2007年で約8.7億トン（世界全体の排出量の約3%。ドイツ一国分に相当）ですが、発展途上国等の海上貿易量の増加に伴い、将来的に大幅に増加していくことが予想されており、CO₂排出抑制の国際的枠組みの確立が急務となっていました。

(2) 日本主導による条約案づくり

日本は世界有数の海運・造船国であり、2008年以降39の提案文書を提出するなど、IMOにおける国際海運からのCO₂排出抑制対策の審議を主導してきており、今回の改正案も、日本提案がベースとなっています。

^{*1} 国境を越えて活動する国際海運は、国ごとの排出量割り当ての仕組みがなじまないため、京都議定書の対象外となっている。

2. 条約改正の骨子（参考資料2, 3）

今回の改正で以下の対策が、2013年1月から義務付けられる^{※2}こととなります。

- 2013年以降に建造される船舶に対する船舶のCO₂排出指標（「エネルギー効率設計指標」:EEDI）^{※3}の導入と、これに基づくCO₂排出規制の実施
- 省エネ運航計画（「船舶エネルギー効率管理計画」:SEEMP）^{※4}の作成の義務付け

3. 条約の効果

(1) 期待されるCO₂排出量削減効果（参考資料4）

2013年以降、新たに建造される船舶は、船舶の種類毎に設定されたCO₂排出基準を満たすことが要求され、当該基準は、段階的に強化されるため、将来的に、船舶は燃費性能の優れたものに順次入れ替わることとなります。また、現在運航中の船舶も、省エネ運航計画の作成が義務付けられ、運航効率の向上などに取組むこととなります。こうした対策により、何らの対策も講じない場合に比べ、2030年には約20%、2050年には約35%のCO₂排出量削減が期待されます。

(2) 我が国海事産業の国際競争力向上（参考資料5）

国土交通省では、IMOにおける国際的枠組み作りの主導と並行して、国際規制の導入に先行した船舶の革新的省エネ技術開発の促進を戦略的に推進してきました。

平成21年度～24年度の4ヶ年計画で、CO₂排出量30%削減を目標に、海運・造船・船用工業業界が連携した技術開発プロジェクト(22件)が国の支援を受けて実施されており、その開発成果が見え始めてきているところです。

今回の改正により、これらの技術がマーケットに導入される環境が整ったことから、我が国の海事産業の技術力が国際競争力の向上に結び付くものと期待されます。

4. 今後の対応（参考資料6）

IMOでは、今回の規制を上回る船舶のエネルギー効率改善を促進するため、燃料油課金制度や排出量取引(ETS)などの経済的な枠組みについても審議を行っています。日本からは、燃料油課金制度をベースとし、船舶の効率改善に一層のインセンティブを与える制度(規制値から更にCO₂排出の少ない船舶には燃料油課金を減免する制度)を世界海運評議会(WSC)^{※5}と共同で提案しています。

我が国としては、今後とも、経済的な枠組みに関する審議をはじめとして、国際海運からのCO₂排出抑制に向けて積極的に対応していく予定です。

^{※2} 締約国はIMOに通報することにより、新造船に対する燃費規制の実施を最大4年間延期することができる。

^{※3} EEDI(Energy Efficiency Design Index)は、新造船の燃費効率を、設計・建造段階において「一定条件下で、1トンの貨物を1マイル運ぶのに排出すると見積られるCO₂グラム数」としてインデックス化し、船舶の燃費性能を差別化するもの。(⇒自動車のカタログ燃費(例:30km/リットル)に相当。船舶の場合は一品受注生産であり、全て仕様が異なるためEEDIは個船ごとに全て異なる。)

^{※4} SEEMP(Ship Energy Efficiency Management Plan)は、既存船が自船のCO₂排出量等をモニタリングしつつ、CO₂排出削減のためにもっと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、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もの。

^{※5} 世界海運評議会(WSC:World Shipping Council)は、世界の定期航路船社約30社からなる海運業界団体であり、IMOのオブザーバー資格を有する。