

「GHG削減戦略」の策定に向けた日本の対応

1. 日本の基本方針

- ✓ 短・中期の削減目標は、定量的な目標値を設定しつつ、海運の自助努力で達成可能なものとするため、燃費ベース(トンマイル当たりの排出量)での意欲目標を設定。
- ✓ 一方、長期の削減目標は、IMOの積極的な姿勢を国際社会に示す観点から、絶対量ベースの意欲目標を設定
- ✓ 旗国に依らず、一律に適用する。(一部の途上国が主張する「共通だが差異ある責任(CBDR)」には反対)
- ✓ 経済的インセンティブを与える対策(MBM)は、航空分野やEUでの導入が進む中、IMOにおける本格検討は不可避。IMOのGHG戦略の中で具体的取組として位置付ける。
- ✓ LNG等への代替燃料転換は、長期的に大幅な排出削減を実現するために不可欠であるため、GHG戦略の中で具体的取組として位置付ける。

2. 日本提案の概要

短・中期及び長期の意欲目標

- 短・中期目標：
2030年までに、トンマイル当たりの排出量を40%改善(2008年比)
注：短・中期目標は、燃費改善に関する先進的技術の導入効果を積み上げて算出したもの(ボトムアップ式)。
- 長期目標：
2060年までに、排出量(絶対量)を半減(2008年比)。
ただし、2033年に達成可能性のレビューを実施
注：長期目標は、パリ協定の2°C目標を視野に今後の革新的技術の出現を前提とした野心的なもの(トップダウン式)

短期・中期・長期の具体的取組

- 短期的取組(2018-2023)：
・船舶設計の改善
・運航オペレーションの効率化
- 中期的取組(2023-2030)：
・MBMの導入
- 長期的取組(2030-2060)：
・低炭素代替燃料の導入