

国際海運における温室効果ガス(GHG)排出削減対策の概要

- 国際海運における温室効果ガス(GHG: Greenhouse Gas)排出削減対策は、国連気候変動枠組条約(UNFCCC)の枠組みの外で、国際海事機関(IMO)に検討が委ねられている。
- 新興国等の経済成長に伴う貿易量の増大により、国際海運分野のGHG排出量は今後大きく増大する見込みであり、IMOにおいて積極的な取組を行う必要がある。このため、IMOでは段階的に対策を実施。
- 海事局は、我が国海事産業の国際競争力強化に向け、国際規制の策定に向けた取組みを主導するとともに、省エネ技術の開発・普及を一体的に推進。

IMOにおける基準の策定と実施

第1段階：新造船の燃費規制【2013年～】

- 新造船のCO₂排出性能を「見える化」し、省エネ技術開発を促進。
(規制値:2015年～ 10%削減(2013年比)、2020年～ 20%削減、2025年～ 30%削減)

第2段階：運航データ報告制度【2019年～】 (2016年10月に条約改正を採択)

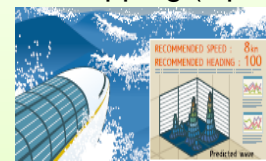
- 燃料消費実績を「見える化」し、既存船を含む全ての船舶の省エネ運航を促進。

第3段階：経済的インセンティブ手法等の更なる削減対策(「IMO GHG削減戦略」の策定)

削減目標や更なる削減対策を盛り込み、IMO海洋環境保護委員会において策定(2018年4月に採択予定)

国際競争力強化に向けた取組

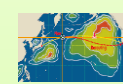
i-Shipping (Operation)への補助



IoTを活用した最適航路選定支援

先進船舶導入等認定計画

- 海上ブロードバンド通信技術その他の先進的な技術を搭載した船舶 ⇒ **運航の効率化**



ブロードバンド通信を活用した安全で経済的な航路選定
効率的な運航の実現

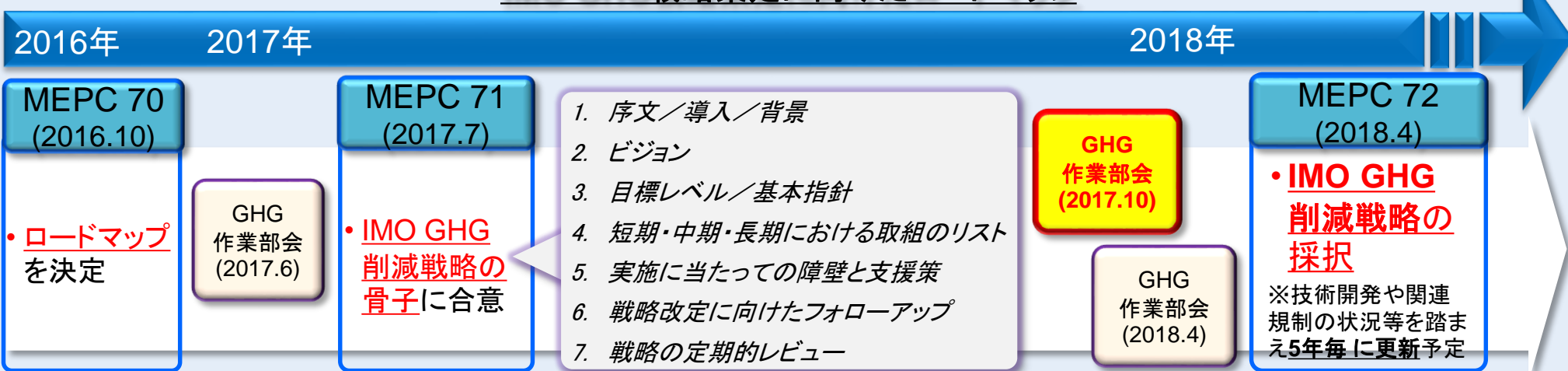
- 石油に比べてクリーンな燃料である天然ガスを燃料とする船舶 ⇒ **環境負荷低減**



技術開発の動向を踏まえ、技術的知見の提供により基準作りを主導

- 2016年10月の第70回海洋環境保護委員会(MEPC70)において、IMOにおける今後の温室効果ガス(GHG)削減に向けた取組を包括的に規定する「IMO GHG削減戦略」を2018年までに策定することが合意され、さらに、そのための具体的な作業スケジュールを定めたロードマップが決定された。
- 2017年7月のMEPC71において、日本提案をもとに、「IMO GHG削減戦略の骨子」が合意された。さらに、戦略案を最終化するための作業部会本年10月と来春の2回開催することが決定された。

IMO GHG戦略策定に向けたロードマップ



主な論点と主要国のポジション

1. 削減目標

欧州各国、島嶼国(ツバル等)	日本、カナダ等	発展途上国(中国、ブラジル等)
<ul style="list-style-type: none"> ➢ 国際海運からの総排出量を定める<u>絶対値ベースの目標</u>とすべき 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 国際海運全体での<u>燃費ベースの目標</u>とすべき 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 国際海運全体での<u>燃費ベースの目標</u>とすべき

2. 経済的インセンティブ手法

フランス、ドイツ、英国	日本、デンマーク、ギリシャ	発展途上国(中国、ブラジル等)
<ul style="list-style-type: none"> ➢ 全船一律に適用する<u>排出権取引制度</u>を提案 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 全船一律に適用する<u>燃料油課金制度</u>を提案(国際海運業界団体も支持) 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 「共通だが差異ある責任」(CBDR)を考慮し、先進国と途上国を区別すべき