



平成 29 年 10 月 31 日
海事局 海洋・環境政策課

国際海運からの温室効果ガス（GHG）削減目標を交渉開始

～ 国際海事機関第 2 回 GHG 作業部会開催結果 ～

国際海事機関（IMO）は、平成 29 年 10 月 23 日から 27 日まで、温室効果ガス（GHG）に関する海洋環境保護委員会の第 2 回作業部会を英国ロンドンで開催しました。

2018 年春までに国際海運における「GHG 削減戦略」を策定すべく、本作業部会では、国際海運からの GHG 削減目標やその実現のための具体的な対策などを検討し、今世紀中の GHG ゼロ排出を視野に入れること等を盛り込んだ戦略の原案を取りまとめました。

国際海運は全世界のGHG排出量の約2.8%を占めており、IMOでは、新造船の国際燃費規制や運航データの報告義務化（燃料消費実績の「見える化」）を導入するなど、GHG排出削減対策を積極的に推進しています。

このような取組をさらに推進すべく、今後のGHG排出削減目標や対策等を包括的に定める「GHG削減戦略」を2018年春に策定することを目指した国際交渉が進められています。今回作業部会では、同戦略に盛り込む内容について検討が行われ、戦略の原案（ドラフト）が取りまとめられました。

1. 主な審議事項（詳細は、別紙をご参照ください。）

（1）国際海運からの温室効果ガス（GHG）削減目標

今世紀中のGHGゼロ排出を視野に入れることに大筋合意しました。ゼロ排出に至るまでの具体的な数値目標（達成時期・削減率）は、今後の交渉事項となりました。

（2）温室効果ガス（GHG）削減に向けた対策

今後の対策の候補として、我が国の提案した燃費改善に対する経済的メカニズムや低炭素代替燃料の導入促進等が、戦略原案に盛り込まれました。

2. 今後の予定

次回作業部会は、来年4月3日から6日まで、英国ロンドンのIMO本部で開催されます。同作業部会で「GHG削減戦略（案）」を最終化し、同月9日から13日まで同地で開催される第72回海洋環境保護委員会で採択すべく、国際交渉が進められる予定です。

<問合せ先>

代表 03-5253-8111

海事局 海洋・環境政策課 今井・岩城・谷倉

内線：43921、43923、43927

直通：03-5253-8118 FAX：03-5253-1644

国際海事機関第2回GHG作業部会の主な審議結果

(1) 国際海運からの温室効果ガス（GHG）削減目標

「GHG削減戦略」には、国際海運全体からのGHG削減目標が設定されることになります。今次作業部会では、我が国を含む世界各国や業界団体が、具体的な目標年や排出削減レベルを提案しました。

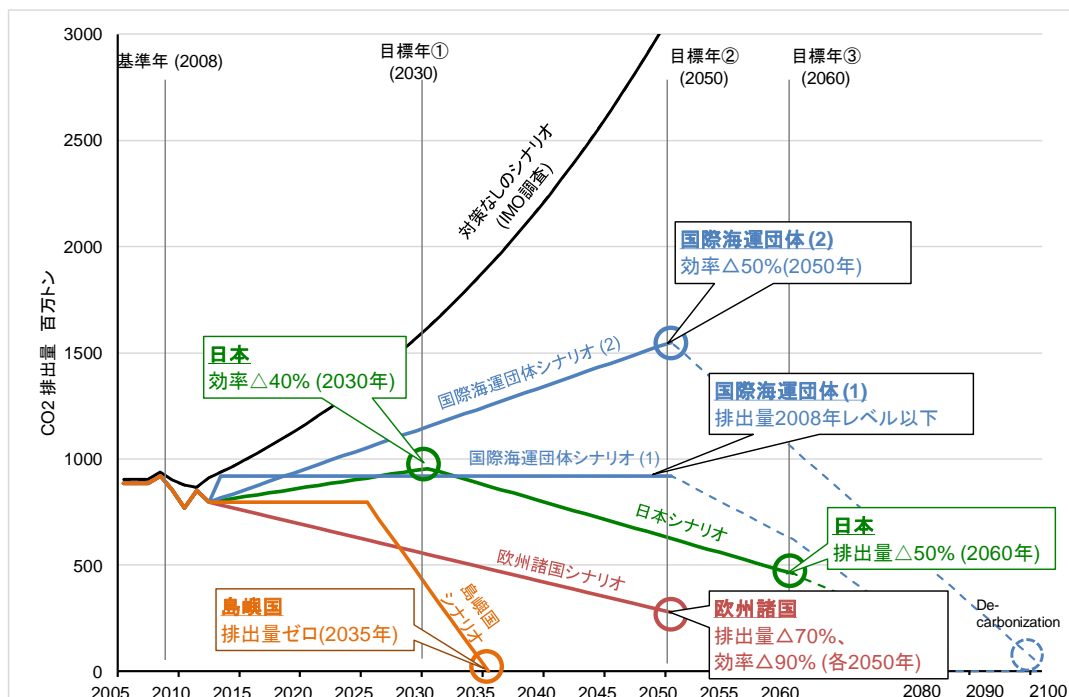
我が国は、IMOの気候変動対策への積極的な姿勢を国際社会に示すとともに、海運セクターの努力で現実的に達成可能な目標が設定されるよう、以下を提案しました。

- 短・中期目標：2030年までに単位輸送あたり排出量（効率）を40%改善
- 長期目標：2060年までに総排出量を半減（いずれも2008年比）

これに対し、①島嶼国（マーシャル諸島等）は2035年までに排出総量ゼロ、②欧州諸国等は2050年までに排出総量70%削減・効率90%改善、③国際海運業界は総排出量を2008年値以下・2050年までに効率50%改善といった削減目標を提案しました。一方、ブラジル等の開発途上国は具体的な数値目標の設定は時期尚早であると主張しました。

審議の結果、「ビジョン」として今世紀中のGHGゼロ排出を視野に入れることについて大筋合意が得られたものの、ゼロ排出に至るまでの具体的な数値目標（達成時期及び削減率）については、今後の交渉事項として、複数案が戦略原案に併記されました。

（参考）GHG削減目標の各国提案



(2) 温室効果ガス（GHG）削減に向けた対策

高いレベルのGHG削減目標を達成するための具体的な対策も審議されました。

我が国は、国際燃費規制の段階的強化や運航データ報告制度の着実な実施とともに、GHG排出削減対策を更に推進するための中長期的対策として、燃費改善にインセンティブを与える経済的メカニズムや低炭素代替燃料の導入促進等を提案しました。

これらの対策の他、欧州諸国や環境保護団体は低速での運航やスピード規制の導入等を、ブラジルや中国等は開発途上国への支援策の導入等を提案しました。

このうち、経済的メカニズムについて、我が国を含む先進国は直ちに検討を開始するよう提案しましたが、一部の開発途上国から反対意見が出されました。また、スピード規制については、複数国から貿易や安全性の影響に対する懸念が示されました。

審議の結果、これらの提案は、全て、今後の対策の候補として、2023年までに合意する短期的対策、2030年までに合意する中期的対策、それ以降の長期的対策にそれぞれ分類の上、戦略原案に盛り込まれました。

(3) GHG削減戦略の基本原則

一部の開発途上国が、気候変動枠組条約（UNFCCC）で導入されている「共通だが差異ある責任（CBDR）」をGHG削減戦略に盛り込むよう主張したのに対し、我が国を含む先進国は、全ての船舶に対して一律の基準を適用するというIMOの基本原則を守るべきであると主張しました。審議の結果、これらの基本原則については合意に至らず、引き続き議論することとなりました。

以上