

船舶の新たなCO₂削減対策(日本主導の共同提案)

EEXI規制

船舶の燃費性能を事前^にに検査・認証



CO₂

((



【特徴】

- 気象・海象等に影響されない。
→省エネ性能を公正・正當に評価。
- 全船の燃費性能を新造船並みに底上げ

【対策】

- **EEXI規制**: エンジン出力制限等により、**新造船※と同レベルの燃費性能**を義務化。

※EEXI: Energy Efficiency Existing Ship Index

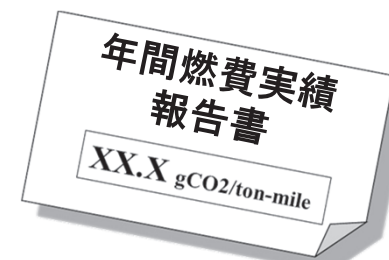
※新造船は2013年に日本提案の燃費規制を導入済み。
以降、段階的に強化中。



相互補完により
40%以上の
CO₂削減

燃費実績格付け

1年間の燃費実績を事後的^ににチェック



【特徴】

- **実際の燃費実績**を把握可能。
- 気象・海象等による影響が大きいため、画一的な規制は実施困難。

【対策】

- **燃費実績格付け**: A-Eで5段階評価※。
低評価時(E、3年連続D)は**改善計画を提出**させ、主管庁が認証。

※燃費実績の指標、A-E評価の基準値、計算方法等は、
規制開始までにガイドラインで決定。

第75回海洋環境保護委員会 (MEPC 75、**本年11/16-20**) で海洋汚染防止条約改正案を**承認**、
次回会合 (MEPC 76、**2021年6月予定**) で条約改正案を**採択**へ
(その後、最短の場合には、**2023年に発効**の見込み)

【共同提案国】 日本、韓国、中国、シンガポール、マレーシア、インド、イタリア、キプロス、クロアチア、スペイン、デンマーク、ドイツ、フランス、ノルウェー、UAE、ガーナ、ナイジェリア、カナダ、バハマ、国際海運会議所