

# 船舶の新たなCO<sub>2</sub>削減策(日本主導の共同提案)

## EEXI規制

船舶の燃費性能を事前<sup>に</sup>に検査・認証



CO<sub>2</sub>

((



相互補完により  
40%以上の  
CO<sub>2</sub>削減

## 燃費実績格付け

1年間の燃費実績を事後<sup>的</sup>にチェック



### 【特徴】

- 気象・海象等に影響されない。  
→省エネ性能を公正・正当に評価。
- 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<sup>\*</sup>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。

### 【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<sup>\*</sup>。  
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(11/16-20)で海洋汚染防止条約改正案として承認へ。**  
**(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