

国際海運におけるCO₂排出削減に関する国際動向

気候変動枠組み条約京都議定書は、削減数値目標の対象を附属書 I 国に掲げる先進国に限定しており、国際海運については、第 2 条第 2 項において、専門の国際機関である I M O (国際海事機関) を通じた作業によって、GHG 排出量の抑制を追求することとされている。

現在、I M O においては、国際海運からの GHG 排出削減に向け、2009 年末のとりまとめを目標に、技術的手法(エネルギー効率の改善等)、運航上の手法(減速航行、最適航路選択等)、経済的手法(燃料油課金、排出量取引等)の検討が進められている。

昨年 3 月の第 57 回海洋環境保護委員会(MEPC57)において、以下の項目について一致した。

- (i) 国際海運からの GHG 排出削減対策に関する 9 原則
- (ii) 個別の船舶の環境性能(CO₂ 排出量)を示す指標の策定
- (iii) 燃料課金、排出量取引等市場メカニズムを活用した経済的な手法の検討
- (iv) 減速航行等自主的な GHG 削減方法についてそのベストプラクティスについての決議案の作成

また、昨年 10 月の第 58 回海洋環境保護委員会(MEPC58)において、以下の項目について一致したところ。

- (i) 各国の研究機関等によって構成される国際コンソーシアムで現在研究が進められている国際海運からの CO₂ 排出状況及び将来予測等についての中間報告
- (ii) 新造船の設計時の環境性能を示す指標(エネルギー効率設計指標)の算出のための暫定ガイドライン及びその試行の承認、及び既存船の運航時の環境性能を示す指標(エネルギー効率運航指標)の自主的試行のための暫定ガイドラインの見直し検討
- (iii) 経済的手法の次回会合(MEPC59)での検討
- (iv) 2009 年 3 月の MEPC GHG 中間会合の開催

今後、本年 3 月に開催される GHG 中間会合において、設計指標・暫定ガイドラインに基づく試行結果を踏まえて見直しを行う他、運航指標・暫定ガイドラインのCGでの議論を踏まえた見直し、船舶のエネルギー効率向上を管理・支援するツールとして提案されたエネルギー・マネジメントプラン等について議論することが予定されている。また、本年 7 月の MEPC59 において、経済的手法を詳細に議論することが予定されている。(別紙参照)

<参考>

- エネルギー効率設計指標：船舶の設計・建造段階で、船舶の仕様に基づいて、トン・マイルあたりの CO₂ 排出量を事前評価して、各船に付与するもの。各船には一つの指標しかない。
- エネルギー効率運航指標：船舶の運航中に消費した燃料消費量からトン・マイルあたりの CO₂ 排出量を計算して得られるもの。各船についても、運航中に変動する。

$$\begin{array}{l} \text{エネルギー効率} \\ \text{設計指標} \\ \text{(g/ton} \cdot \text{mile)} \end{array} = \frac{\text{主機の CO}_2 \text{ 発生量} + \text{補機の CO}_2 \text{ 発生量 (g-CO}_2\text{)}}{\text{貨物積載量(ton)} \times \text{速力(mile/h)} \times fw \text{ (波風影響)}}$$

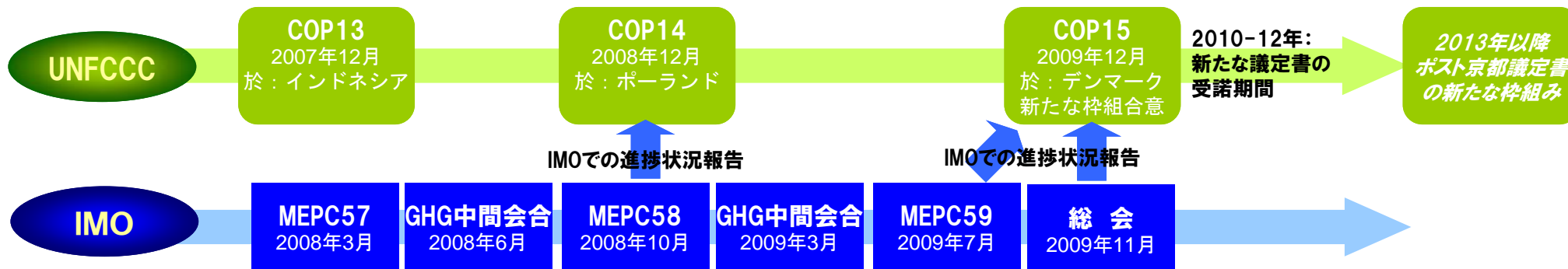
地球温暖化問題に関する国際動向

京都議定書では、国際海運については、専門の国際機関（国際海事機関（IMO））を通じた作業によって、GHG排出量の抑制を追求することとされている。

気候変動枠組条約(UNFCCC)の動向

【第13回締約国会議(COP13)の概要】

- 新たな枠組みについてCOP15(2009年)で決定することで合意
- 議論促進のため、特別会合(AWG)を設置するとともに「バリロードマップ(作業計画)」を作成
- 先進国と途上国の「共通だが差異のある責任」に対する認識の違い等により、海運については「ロードマップ」には盛り込まれず



国際海事機関(IMO)の動向

【第23回総会(2003年)決議】

- ① 排出削減を議論する上での基準年の検討
- ② 技術的、運航的及び経済的手法による削減方策の検討等

COP13の決議を受け、IMOによる削減のパッケージの実質的検討を開始