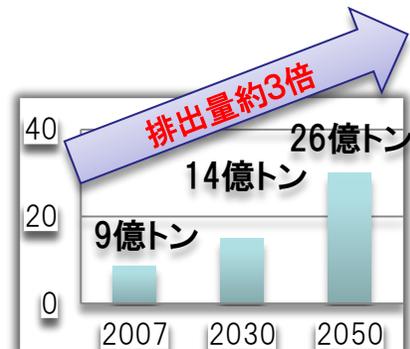


# 国際海運からの温室効果ガス排出削減対策

## 増大を続ける国際海運分野のCO<sub>2</sub>排出

- ・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CO<sub>2</sub>排出量は飛躍的に増大**。
- ・「**京都議定書**」では、**国際海運のCO<sub>2</sub>排出対策は国際海事機関(IMO)において追求**するよう規定。



国際海運からのCO<sub>2</sub>排出量予測[億トン]



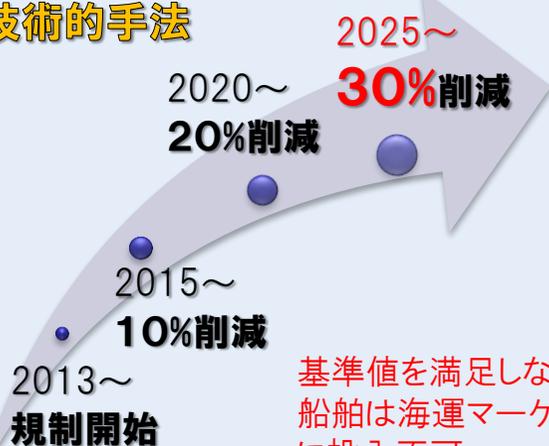
2011年7月 **国際海事機関(IMO)**において、**第一段階の対策**として国際海運に**先進国、途上国の別なく一律にCO<sub>2</sub>排出規制**を導入することを合意

※ 日本は規制の仕組みなど39の提案文書を提出し、**条約作りを主導**

### 新造船のCO<sub>2</sub>排出規制

2013年から新造船にCO<sub>2</sub>排出基準適合を義務付け、基準は段階的に強化

#### 技術的手法



基準値を満足しない船舶は海運マーケットに投入不可

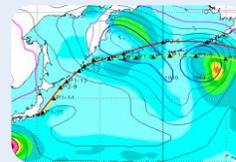
### 省エネ運航

現存船を含む全ての船舶に、省エネ運航計画の策定を義務付け

個々の船舶のオペレーション等を踏まえた最適な対策を計画・実施

#### 運航的手法の例

- ・減速航行
- ・ウェザールーティング



実燃費を把握し、運航的手法の継続的な見直しにより排出を削減

### 【IMOの今後の審議予定】

IMOでは、**第二段階の対策**として、エネルギー効率の一層の改善を目指し、**燃料消費実績報告制度**の検討を開始。また、CO<sub>2</sub>排出削減に関する**経済的手法**(燃料油課金制度など)について、今後審議予定。

**CO<sub>2</sub>排出規制の導入で、我が国海運・造船業が得意とする省エネ技術力を発揮できる環境が世界的に整い、国際競争力向上に大きな効果が期待される**