

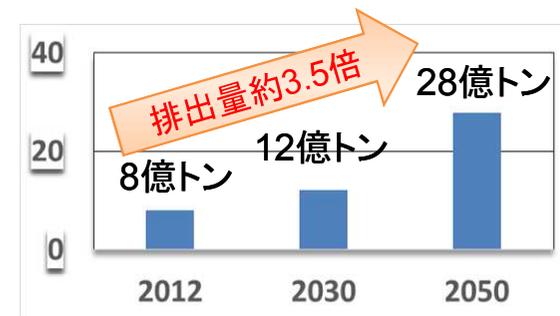
国際海運からのCO₂排出削減対策(第1段階:新造船の省エネ規制)

○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CO₂排出量は今後大きく増大する見込み。

○国際海事機関(IMO)では、2013年に他モードに先駆けて先進国、途上国の別なく一律に船舶の省エネ(CO₂排出性能)規制を指数化して規制する国際規制を開始。

※日本は39の提案文書を提出し、**条約作りを主導**

○海事局は、国際規制の策定と一体的に、省エネ技術開発に対する補助を実施。



国際海運からのCO₂排出量予測[億トン]
IMO GHG STUDY 2014の最大排出シナリオ

IMOにおける国際規則策定を主導

新造船の省エネ(CO₂排出性能)規制

エネルギー効率設計指標(EEDI)規制

- 個々の船舶を対象とした規制。
- 1トンの貨物を1マイル輸送する際に排出するCO₂の量を、規制値以下とすることを要求。
- 新造船のみ対象。設計時(水槽試験を義務付け)及び引渡し前の海上試験時に適合を確認。
- **条約の規定に基づき、2020年より後の規制値に関する技術的なレビューを我が国主導で実施中。**

開始年	CO ₂ 排出量規制値
2013~	基準値 (既存船の平均CO ₂ 排出量。船種・サイズ毎に設定。)
2015~	基準値から10%減
2020~	基準値から20%減
2025~	基準値から30%減

基準と技術の 一体的推進

【狙い】

- 国際規制が開始・強化されるまでに日本建造船が省エネ性能で優位に立つ
- 地球環境保全と日本の国際競争力強化を両立

日本企業の技術開発を支援

省エネ技術開発・普及の推進

- 省エネ・CO₂排出削減に資する各種技術開発を支援するとともに、新技術の普及に向けた環境を整備。
- 既に多くの新技術が実用化され、実船に投入されている。

(新技術の例)



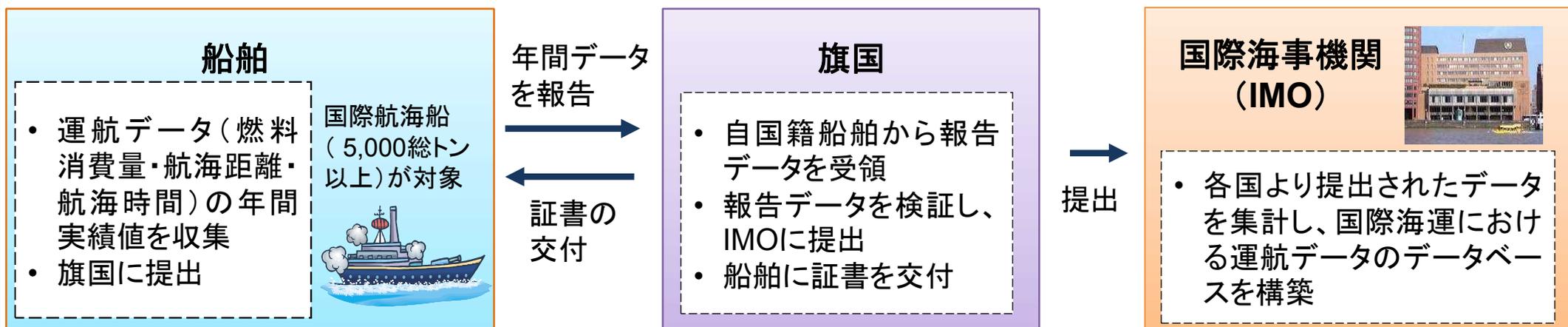
環境負荷低減に優れた**天然ガス(LNG)燃料船**

1. 国際海事機関(IMO)におけるCO₂排出削減対策の進捗

- 第1段階は、**省エネ(CO₂排出性能)規制(ハードの対策)**を2013年に他モードに先駆けて開始。
- 第2段階は、**既存船を含む全ての船舶の省エネ運航を促進(ソフトの対策)**するため、**燃料消費実績報告制度**を策定。同制度は、船舶に燃料消費量等の運航データを報告させるもので、**各船舶の燃料消費実績を「見える化」**し、船舶の省エネ運航を促進するとともに、データ分析に基づき更なる削減対策の検討にも役立つ。

2. 燃料消費実績報告制度の概要

- 昨年10月の第70回IMO海洋環境保護委員会で、同制度の導入のための**海洋汚染防止条約改正を採択**。2019年1月から実施予定。

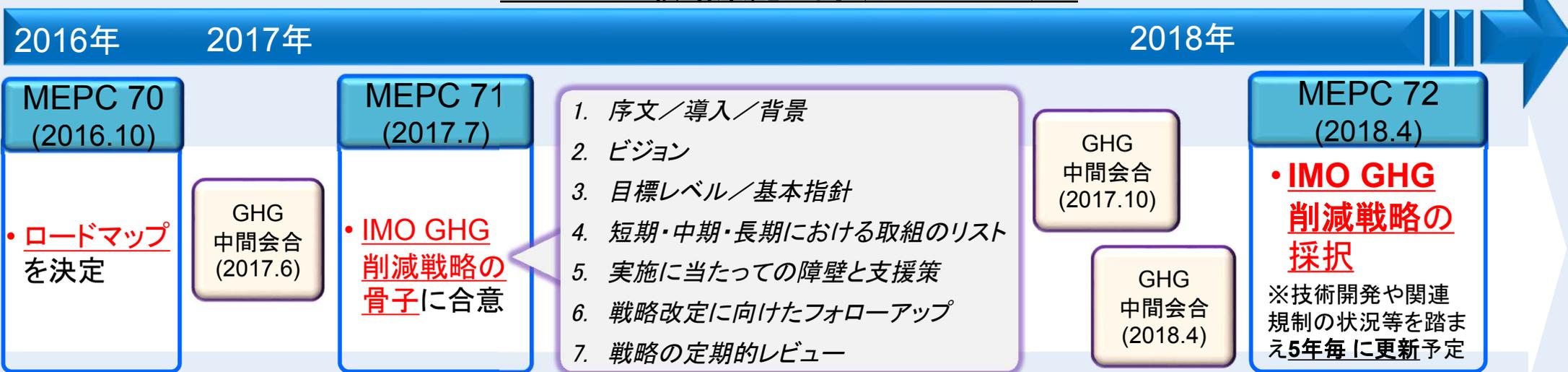


なお、既にEUは域内を発着する船舶の燃料消費実績の報告を制度化し、2018年1月より実施予定であるが、昨年10月にIMOで国際的な報告制度が採択されたため、EUの既存制度もこれに整合させるよう働きかけを行っているところ。

国際海運からのCO2排出削減対策(第3段階:経済的手法等更なる削減対策)

- 2016年10月の第70回海洋環境保護委員会(MEPC70)において、IMOにおける今後の温室効果ガス(GHG)削減に向けた取組を包括的に規定する「IMO GHG削減戦略」を2018年までに策定することが合意され、さらに、そのための具体的な作業スケジュールを定めたロードマップが決定された。
- 2017年7月のMEPC71において、日本提案をもとに、「IMO GHG削減戦略の骨子」が合意された。さらに、戦略案を最終化するための中間会合を本年10月と来春の2回開催することが決定された。

IMO GHG戦略策定に向けたロードマップ



主な論点と主要国のポジション

1. 削減目標

欧州各国、島嶼国(ツバル等)

- 国際海運からの総排出量を定める絶対値ベースの目標とすべき

日本、カナダ等

- 国際海運全体での燃費ベースの目標とすべき

発展途上国(中国、ブラジル等)

- 国際海運全体での燃費ベースの目標とすべき

2. 経済的手法

フランス、ドイツ、英国

- 全船一律に適用する排出権取引制度を提案

日本、デンマーク、ギリシャ

- 全船一律に適用する燃料油課金制度を提案(国際海運業界団体も支持)

発展途上国(中国、ブラジル等)

- 「共通だが差異ある責任」(CBDR)を考慮し、先進国と途上国を区別すべき