

各国の情勢を踏まえた我が国の IMO 対応方針

【現在の情勢】

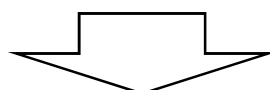
- 経済的手法（MBM）は、IMO の GHG 削減戦略では、2030 年までに合意すべき「中期対策」の候補に分類されており、また、輸送コストの増大を懸念する途上国からの反発が大きいため、IMO における早期の MBM への合意は困難な状況。
- 他方、IMO では、2023 年までに合意すべき「短期対策」の議論において、MBM に関係する可能性のある提案が複数提出されている。
 - ✓ 世界海運評議会（WSC）・・・国際的な研究開発基金（IMRB）を設置し、各船舶が、年間の燃料消費量に比例した額を基金に拠出。
 - ✓ 欧州諸国（丁・独・西）・・・年間平均燃費実績が基準値を満たすことを義務付け。但し、執行に当たり、インセンティブ手法（運航停止に代わり、基準値からの乖離に応じた課金／報奨金を適用）の採用にも関心。

【我が国としての対応方針（案）】

- 上記の WSC・欧州諸国の提案は、いずれも制度上・執行上の課題が残るものの、実運航（年間燃料消費量・実燃費）に対する施策として、ハード対策である日本提案（現存船の燃費性能改善策）とは相反しないものである。
- このため、短期対策としては、日本提案の実現に努めるほか、上記の WSC・欧州諸国提案の議論に積極的に参画し、我が国における検討内容（※）を発信してゆくことで、これらの提案が合理的な MBM につながるよう努めることとする。
 - （※）我が国においては、引き続き、環境問題委員会において、第 16 回委員会（平成 30 年 10 月）で了承した方針に基づき MBM の制度設計に関する検討を進める。

【オフセットについての基本認識（案）】

- 現時点で、IMO において、他セクターから排出権を購入することで国際海運からの計算上の排出量を削減する手法（オフセット）は提案されていない。
- 国際海運でのオフセットの導入については、①海運セクター内での排出削減技術・コスト、②セクター内での排出削減に伴う波及効果（技術革新や規模の経済による長期的な排出削減コストの低減等）、③オフセットのコスト（排出権価格や取引費用）、についての長期的な動向・見通しを踏まえて総合的に検討すべきもの。



- このため、排出権市場の動向を注視しつつ、オフセットをオプションの一つとして検討するものの、現時点では、将来のオフセットの導入是非を予断することはせず、海運セクター内で GHG 削減目標を低コストで達成できるような対策を追究する。

以 上