

問合せ先（代表 03-5253-8111）

海事局安全基準課 高嶺（内線 43-922）

松本（内線 43-934）

直通電話 03-5253-8636/FAX 03-5253-1644

平成24年9月6日

国際海運からのCO₂排出削減のための条約改正に伴うCO₂排出規制の開始について

- 国際海運からの二酸化炭素排出規制等を盛り込んだ改正海防法が成立し、平成25年1月1日から施行。
- 日本が国際海事機関（IMO）での審議をリードし、昨年7月にIMOで条約改正として採択された内容を国内法制化。
- この法律により、船舶からの二酸化炭素排出量に係る基準への適合が義務づけられ、施行後は、基準に適合しない船舶の受注ができなくなる。
- 条約に基づくこの枠組みが実施されることにより、何も対策を行わなかった場合に比べて、2030年には国際海運からの排出量を20%以上削減、2050年には30%以上削減できる見込み。

国際海運からのCO₂排出削減のための改正等を盛り込んだ「海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律等の一部を改正する法律」を、内閣提出法案として今次常会に提出していたところ、7月27日に参議院本会議、本日（9月6日）、衆議院本会議において可決され、成立いたしました。

本改正法のうち、国際海運からのCO₂排出削減のための改正関係の概要は、以下のとおりです。

記

1. 背景

（1）国際的枠組み

- ・ 温室効果ガスの排出削減対策については、国連気候変動枠組条約の京都議定書による国際的な枠組みがあるが、国際海運からの二酸化炭素排出については、特定の国に帰属することは困難であることから、その対策は国際海事機関（IMO）で検討することとされている。
- ・ これを受けて、IMOでは、国際海運から排出される二酸化炭素の削減対策の検討を行い、2011年7月にマルポール条約附属書VIの改正による二酸化炭素排出削減の枠組みが合意された（2013年1月1日から発効）。今般の法律改正は、この枠組みを国内法に取り入れるためのもの。

（2）条約審議過程における我が国のリード

- ・ 我が国は、世界有数の海運・造船国として、地球環境保全の観点から対策の実施に積極的に貢献するとともに、我が国が得意とする省エネ技術力が発揮できる環境を整え、国際競争力を強化できる観点から、多数の提案文書を提出するなど、我が国が審議をリード。

2. 新たに義務づけられた措置の概要

（1）二酸化炭素放出抑制指標の算定

- ・ 適用対象船舶^{※1}（現存船^{※2}及び航海の態様が特殊な船舶・構造が特殊な推進機関を備える船舶^{※3}を除く。）に対し、二酸化炭素放出抑制指標^{※4}（Energy Efficiency Design Index；EEDI）を算定し、

国土交通大臣又は登録を受けた船級協会による確認を受けることを義務づけ。

- ・ そのうち、船舶の用途及び載貨重量トン数に応じて国土交通省令・環境省令で定める基準の適用がある船舶については、EEDI の値が一定の基準値以下であることを義務づけ。施行後は、基準に適合しない船舶の受注ができなくなる。

- ※1 適用対象船舶： 排他的経済水域（EEZ）を越えて航行する総トン数 400 トン以上の船舶（海上自衛隊の使用する船舶を除く。）
- ※2 現存船： 施行日（平成 25 年 1 月 1 日）前に建造契約が結ばれた船舶（建造契約がない場合は、平成 25 年 6 月 30 日以前に建造に着手されたもの）であって、平成 27 年 6 月 30 日以前に船舶所有者に引き渡されるもの。
- ※3 航海の様相が特殊な船舶・構造が特殊な推進機関を備える船舶： 漁船、巡視船、貨物の輸送に供されない船舶、電気推進船、タービン船などを国土交通省令において定める予定。
- ※4 二酸化炭素放出抑制指標（EEDI）： 1 トンの貨物を 1 マイル輸送する際の、船舶からの二酸化炭素の放出量を示す指標（グラム／トン・マイル）。

（2）二酸化炭素放出抑制航行手引書の作成・承認・備置き

- ・ 適用対象船舶（現存船を含む。）に対し、二酸化炭素放出抑制航行手引書（Ship Energy Efficiency Management Plan；SEEMP）を作成し、国土交通大臣又は登録を受けた船級協会による承認を受けること、及び承認を受けた SEEMP の船内への備置きを義務づけ。
- ・ SEEMP には、二酸化炭素の放出を抑制するための航行上の措置、二酸化炭素放出抑制指標（算定が義務づけられている船舶に限る。）を記載。

3. 条約改正の効果

- ・ 今後、世界における海上貿易量の増大により排出量の増加が予想されているが、今般のマルポール条約附属書Ⅵの改正により、2030 年には約 3 億トン（国際海運からの排出量の 20%以上）、2050 年には約 10 億トン（同 30%以上）の削減が見込まれ、地球環境の保全への貢献が期待される。^{※5}
- ・ 我が国が得意とする省エネ技術力が発揮できる環境が整うことによる国際競争力の強化が期待される。

※5 現状の国際海運からの二酸化炭素排出量は、約 8.7 億トン（2007 年）で、世界全体の排出量の約 3%、ドイツ 1 国の全排出量に相当。また、2009 年の日本の全排出量は 11.5 億トン。

4. 今後の予定

- ・ 法律の施行日は、平成 25 年 1 月 1 日。
- ・ 施行までに技術基準等を定める関係の政省令を公布するとともに、周知に努める予定。

※参考

報道発表資料：国際海運における世界初の CO2 排出規制の導入について（平成 23 年 7 月 19 日）

http://www.mlit.go.jp/report/press/kaiji06_hh_000037.html