

# EEDI規制に関する対応方針(案)

～フェーズ3・4規制、最低出力・非常用出力～

---

平成30年12月

設計TF

# 1. 新造船燃費規制(EEDI規制)に関する各論点

## フェーズ3規制

- 条約上は、2025年から基準値比 $\Delta 30\%$ の燃費改善を義務付け。
- 欧州等は、全船種に対し、2022年への前倒しや規制値の強化を強硬に主張。
- 現在、通信部会(CG)で適用開始年・規制値の見直しを検討中。来年5月のMEPC 74で決定し、条約改正案を取りまとめる予定。

## フェーズ4規制

- GHG削減戦略の目標達成には、フェーズ3以降も更なる規制強化が必要。
- 現在、通信部会(CG)で、制度的枠組み・適用開始年・規制値を検討中。

## 最低出力・非常用出力

- 悪天候時の操船性確保等のため、エンジンが最低限確保すべき出力を規定。
- 他方、エンジン出力の引き下げは、燃費改善に貢献。EEDI規制と最低出力規制との両立を図るため、ドイツ等が、非常用出力(通常時は制限された出力で航行し、荒天時などの非常時のみ出力制限を解除可能とするもの)の導入を提案。

## 2. 各論点に関する対応方針(案)

### フェーズ3規制

#### 【現 状】

- 我が国は、これまで、以下の方針の下でIMOの審議に対応。
  - ・コンテナ船:2022年前倒しの上、規制値 $\Delta$ 40%に強化(～4万の小型船は $\Delta$ 30%を維持)
  - ・その他船種:2025年・ $\Delta$ 30%を維持。但し、RORO船は2022年に前倒し可能。
- MEPC 73では、欧州等が、全船種に対する適用開始年の2022年への前倒しや規制値の強化を強硬に主張。(但し、欧州で多く使われるRORO船に限っては現状維持を主張。)

#### 【対応方針(案)】

- 基本的には上記方針を踏襲するが、国内造船所から得られたデータを精査の上、開始年の前倒しや規制値の強化も前広に検討する。
- 欧州等が主張する開始年の前倒しや規制値の強化が受入困難な船種がある場合には、定量的データに基づいた主張を行う。

## 2. 各論点に関する対応方針(案)

### フェーズ4規制

#### 【現 状】

- 条約上、規定なし。現在、通信部会(CG)で適用開始年・規制値を検討中。
- GHG削減戦略における2050年目標(2008年比GHG排出総量半減)の達成には、船舶設計の改善だけでは実現困難なレベルの効率改善が必要。**(Δ75%~)**

#### 【対応方針(案)】

- 現存船への適用や燃料炭素密度の引き下げ等、これまでのEEDI規制とは異なる **新たな枠組みでの新たなEEDI規制の在り方**を検討し、IMOに提案する。

##### <検討の方向性(例)>

- CO2換算係数の抜本の見直し: バイオ燃料やエレクトロ燃料に対応し、ライフサイクル炭素密度を踏まえた計数を定義する。
- 現存船への段階的適用: 現存船に対し、段階的に低炭素燃料へのシフトを義務付ける。  
※運航TFで検討中の現存船効率改善策の枠組みを活用。
- 船種別規制値の平準化
- 企業平均燃費(CAFE)規制の導入      等

## 2. 各論点に関する対応方針(案)

### 最低出力・非常用出力

#### 【現 状】

- 最低出力規制は、2012年に作成した「暫定ガイドライン」を継続使用中。
- 非常用出力は、ドイツ・ノルウェー・スペインが提案。MEPC 74で継続審議の予定。

#### 【対応方針(案)】

- 過去に、日本と欧州が最低出力規制の改正案を共同提案したことを踏まえ、適宜、欧州との再提案の可能性を模索する。
- 非常用出力について、①EEDI規制と最低出力規制の両立を可能にする、②現存船に適用すれば短期対策にも応用が可能、といったメリットが認められるため、提案国のドイツ等と連携しつつ、その実現に努める。

※②については、運航TFで検討中の現存船効率改善策とも関連。

### 3. 今後のスケジュール

	作業項目
2019年1月11日	通信部会(CG)二次意見提出期限
2月 1日	CGLレポート最終照会期限
3月 8日	MEPC 74提案文書提出期限
5月13-17日	MEPC 74・・・EEDI各種論点を審議