

MEET 大臣会合における宿利国土交通審議官ご発言要領

国土交通審議官の宿利です。

私からは、国際海運分野の CO2 排出削減及び大気汚染防止に関する日本の取組について申し上げます。国際海運の持続可能な発展にとって、海洋環境の保全是、非常に重要な問題です。この問題の解決には、地球規模での協調した取組みが不可欠です。日本は、発達した海運業や造船業を有していますので、その経験や技術力を活かして国際海運の課題の解決に積極的に貢献をしていきたいと考えております。

【スライド1】国際海運からの GHG 排出削減に係る現況

世界の海上輸送量は、特にこの10年の世界的な経済発展を受けて増加しており、それとともに国際海運からの CO2 排出量も増加しています。

現在、世界中で CO2 排出を削減するための様々な取組が行われていますが、残念ながら国際海運からの CO2 排出抑制に関する国際的な枠組みは未だ構築されておらず、出来るだけ早くこのような枠組みを構築することは我々にとって喫緊の課題です。

円グラフのとおり、京都議定書附属書 I 国の船舶の比率は 18% であり、これは、国際海運からの CO2 排出を削減するためには世界的な対策が必要であることを示しています。

【スライド2】日本の GHG 排出削減対策

この様な状況の中、海事分野に深い知識と経験を有する IMO が、リーダーシップを発揮し、国際海運分野の CO2 排出削減対策を確立すべきと考えています。

また、世界単一市場である国際海運業の市場歪曲を防ぐため、対策は抜け道なく、全ての外航船舶に対して一律に適用されるべきです。

我が国は、IMO に対し、CO2 排出量を評価する燃費指標を提案しており、この指標は CO2 排出削減に非常に効果的であると考えています。

また、エネルギー効率を更に改善するためには、省エネルギー技術の開発が不可欠であり、我々は、海運分野からの CO2 排出量を 30%削減することを目標とした省エネルギー技術の研究開発を推進しています。

【スライド3】CO2 排出設計指標

今まで船舶は、設計時には、波・風のない平水中で性能評価が行われてきましたが、実際には、船舶は、波・風のある中で航行し、その影響を受け、速力が低下します。

実海域の影響は、燃料消費削減に非常に重要な事項であるため、我が国は、実海域の影響についての調査分析を行い、その結果を反映したエネルギー効率設計指標を I M O に提案しています。

この指標を用いることにより、船主やオペレータにとっては、設計段階で燃費性能に優れた船を選ぶことができ、また、造船各社にとっては、より燃費性能の良い船を建造する意欲が増す効果があることから、この燃費指標は船舶からの CO2 排出削減に大きく貢献できると考えています。

【スライド4】大気汚染(NOx、SOx)防止対策(国際規制の動向)

現在 MARPOL 条約附属書 VI に基づき、船舶の排ガス規制が世界的に実施されております。昨年 10 月に開催された第 58 回海洋環境保護委員会 (MEPC58) において、規制強化を盛り込んだ条約改正が採択されました。

新造船のエンジンから排出される NOx 規制については、段階的に強化され、また、SOx 規制については、燃料油の硫黄分濃度を段階的に引き下げていきます。

【スライド5】大気汚染(NOx、SOx)防止対策(技術開発)

I M O での排出規制強化を受け、我が国では、5 年計画で環境負荷低減技術の確立を目指した開発事業を実施しており、エンジンメーカー、造船会社及び研究機関等が参画しています。

この事業は、CO2 排出の現状維持を図りながら、NOx 排出量を現行値の 80%削減することを目標としており、主に、エンジンの燃焼状態を改善する技術、また、高性能かつ小型化を図る船舶用の

S C R脱硝装置の開発を進めています。

最後になりますが、国際海運が適切な環境対策を講じつつ発展していく上で、IMO の役割は大変大きなものがあります。わが国は、各国と連携を図りながら、IMO における環境対策の推進に積極的に貢献していきたいと考えています。ありがとうございました。