

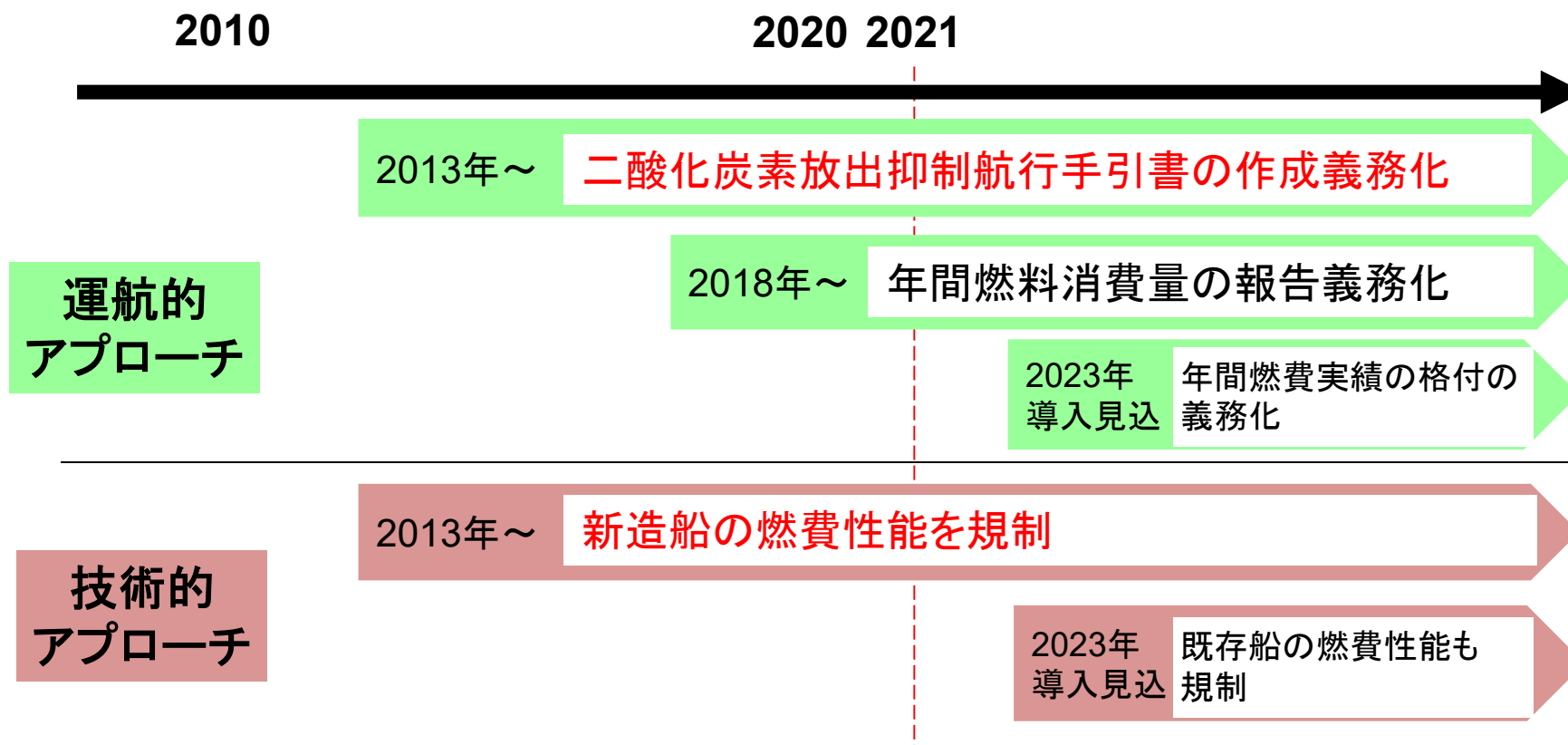
国際海運における二酸化炭素排出抑制に 向けた制度について(参考)

海事局

令和3年5月25日

IMOで、世界統一的な外航船の二酸化炭素排出削減対策を策定

IMO:国際海事機関



※1 運航の改善による効率向上を促す施策を「運航的アプローチ」、主にハードウェア等の技術的改善を通じて効率向上を促すものを「技術的アプローチ」とここでは呼んでいる。

※2 これらの改善の取り組みを加速するものとして、経済的手法があり、2021年からその端緒となる制度の検討(国際海事研究開発基金の提案)が本格化したところ。

外航船の運航時における二酸化炭素排出削減を促進

運航的 アプローチ

2013年～ 二酸化炭素放出抑制航行手引書の作成義務化

2018年～ 年間燃料消費量の報告義務化

2023年
導入見込 年間燃費実績の格付の
義務化

【対象船舶】 総トン数400トン以上の外航船

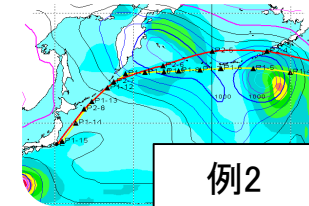
【義務化内容】

- 運航時の二酸化炭素放出を抑制するために、以下事項を記載した手引書を作成。
手引書に記載する具体的な内容は、船舶毎に自主的に決定可能。
 - ✓ 二酸化炭素放出を抑制するための取組の内容
 - ✓ 二酸化炭素放出の抑制に関する目標
- 等

【二酸化炭素放出を抑制するための取組の具体例】

例1 船体・プロペラの洗浄による摩擦の低減

例2 悪天候回避による運航時間の短縮



新たに建造される外航船の燃費性能について、 船種・サイズ毎に規制

2013年～ 新造船の燃費性能を規制

2023年 既存船の燃費性能も
導入見込 規制

技術的
アプローチ

【対象船舶】 新造の外航船、船種及びサイズ別。

例 タンカーは4000DWT以上、Ro-Ro貨物船は1000DWT以上

【規制の内容】

- 新造の外航船の燃費性能を、統一的な方法で数値化し(1トンの貨物を1トン輸送する際のCO₂排出量)、当該値を船種・サイズ毎に算出される要求値以下とすること。

$$\text{当該船の燃費性能} \leq \text{要求値} = \text{基準値} \times (1 - \text{削減率})$$

- ✓ 基準値は、1999年～2008年までに建造された船舶の燃費性能の平均値。
- ✓ 削減率は、約5年毎に段階的に強化。