

GHG 削減対策に関する国際議論の動向

～国連気候変動枠組条約（UNFCCC）の第 18 回締約国会議（COP18）の様相など～

船舶からの温室効果ガス（GHG）排出抑制策について、国際海事機関（IMO）では技術的手法と経済的手法の 2 本立てで検討が進められている。このうち、技術的手法については、改正 MARPOL Annex VI が 2013 年 1 月 1 日に発効し、エネルギー効率設計指標（EEDI）*1 および船舶エネルギー効率マネジメントプラン（SEEMP）*2 の強制化が開始された。一方、経済的手法については IMO での議論が停滞していることから、経済的手法が導入されるまでの中間的措置に関する議論が先進国を中心に進められている。国連気候変動枠組条約（UNFCCC）の第 18 回締約国会議（COP18）における国際海運に関する議論なども含め、国際海運からの温室効果ガス（GHG）の排出削減対策に関する国際議論の動向について紹介する。

1. UNFCCC 関係

2012 年 11 月 26 日～12 月 7 日にかけて、カタール・ドーハにて UNFCCC の第 18 回締約国会議（COP18）が開催された。

これに先駆け、COP18 向けに提出された気候変動対策のための長期資金に関するワークショップ（WS）の共同議長レポートにおいて、国際海運の想定資金拠出額は 100 ～ 150 億ドルとされていた。これは、年間 1000 億ドルの資金全体の 10 ～ 15% に相当し、全世界に占める国際海運における CO₂ 排出量の割合 2.7% に対してあまりにも過大であることから、日本船主協会は国土交通省をはじめとする関係省庁に対して、これに反対すべきである旨意見を述べた。

COP18 では、わが国政府などから強い懸念が示されたこともあり、気候変動資金問題については共同議長を置き、引き続き検討することが合意されるに留まった。また、上記 WS レポートを含む長期資金問題については、各国等からの意見が求められることとなった。

今次会合では国際海運からの長期資金負担に関する言及は避けられたものの、今後、関連議論の深化が予想されることから、日本船主協会としては、国際海運に過大な資金負担が強いられることのないよう、また、温暖化対策に関する議論は専門的知識を有する IMO の場にて行うべきとの主張が認められるよう、引き続き国土交通省をはじめとする関係各所と密接に連携し、対応していくこととしている。

2. IMO 関係

国際海運による海上輸送量は今後も増加していくことが予想されており、技術的手法である EEDI および SEEMP の強制化だけでは CO₂ の排出削減は不十分であると考えられ、経済的手法による削減策が必要不可欠であることが指摘されている。IMO の海洋環境保護委員会（MEPC）では、船舶のエネルギー効率の改善を一層促進することを目指し、経済的手法に関する検討を開始しており、わが国は、燃料油課金制度（EIS）をベースとし、船舶のエネルギー効率改善にさらなるインセンティブを与える経済的手法（規制値よりも一定以上燃費の優れた船舶には燃料油課金を免除する制度）を提案している。

一方、温暖化対策実施に関する技術移転・技術協力を促進するための決議は未だ合意に至っておらず、「これが合意に至らない限り経済的手法に関する議論には応じない」とする途上国の主張により、

*1 エネルギー効率設計指標（EEDI：Energy Efficiency Design Index）

船舶の仕様に基づいて、各船の貨物 1 トン・1 マイル輸送あたりの CO₂ 排出量を評価する指標。

*2 船舶エネルギー効率マネジメントプラン（SEEMP：Ship Energy Efficiency Management Plan）

運航時における船舶からの CO₂ 排出削減を目的とし、効率的な運航を推進するため、①計画、②実施、③モニタリング、④評価及び改善というサイクルを継続して管理する手引書。

経済的手法に関する議論が停滞している。

IMO による GHG 対策の検討が遅々として進まないこうした状況は、地域規制を検討している EU および長期資金について検討している UNFCCC での議論に悪影響を及ぼすことが懸念されている。

EU では、かかる状況を打破すべく、経済的手法が実施されるまでの中間的措置の検討が行われており、わが国および米国等がこれに参加している。

中間的措置は、段階的な施策（例：船舶のエネルギー効率把握手法の策定→エネルギー効率評価のためのベースラインの策定→それを用いた規制導入）をとることが想定されており、今後 MEPC での議論を開始すべく、関係各国による調整がなされている。

3. EU 地域規制

2012 年 8 月末に、EU 地域規制に関し、国土交通省が主要先進国・船主国と協調し、「独自の枠組ではなく IMO における検討に注力すべきこと」を主張する共同書簡を EU に提出した。その後 EU より経済的手法関連規制は IMO の場において EU としても協調しつつ検討していきたい旨の返答があった。また、EU 内で検討していた経済的手法の各手法案

の経済的社会的影響に関する調査を完了次第、公表する意向が表明された。

一方、EU は地域規制として、経済的手法導入の前段にあたるモニタリング（Monitoring）・報告（Reporting）・認証（Verification）制度（MRV 制度）の検討を開始し、海運業界等の意見把握を目的としたステークホルダー会合が 2012 年 12 月 5 日に開催された。

EU 域内に入ってくる船舶への MRV 制度適用が検討されており、EU としては CO₂ 排出量の確認を行うことを当面の目標としている。その確認方法としては Bunker Delivery Notes(BDNs) による燃料消費量の把握やエネルギー効率運航指標（EEOI）^{*3} による燃料効率の把握などが提案されている。EU は 2013 年第一四半期において、ステークホルダー会合の結果を踏まえた案を議会に提案する予定であるが、地域規制に関する規則発効までは 4 年ほどを要すると見られている。日本船主協会は、あらゆる地域規制の導入には反対するとの立場から、これら EU の動向を注視している。■

（海務部）

*3 エネルギー効率運航指標（EEOI：Energy Efficiency Operational Indicator）

「1 トンの貨物を 1 マイル運ぶのに実際の運航で排出された CO₂ グラム数」を表す船舶のエネルギー効率指標。