

経済的手法の提案のグループ分けが行われる

～ IMO第3回GHG中間会合の様相について ～

国連気候変動枠組条約（UNFCCC）の京都議定書においては、温室効果ガス（GHG）排出削減義務を附属書Iに掲げる先進国のみに課しているが、国際海運からのGHG排出抑制策については国際海事機関（IMO）において検討することとされている。

これを受けてIMOは、船舶の燃費改善を促進するため、技術的手法としてエネルギー効率設計指標（EEDI）などの条約化を進めている。これと並行して、燃料油課金制度および排出量取引制度等の経済的手法（MBM）の導入についても検討しており、本年7月に開催される第62回海洋環境保護委員会（MEPC62）においても、各国等より提案されている手法の絞り込みを行う予定としている。

このような背景の下、経済的手法の必要性、各手法のグループ分け等を審議するため、第3回GHG中間会合が、2011年3月28日から4月1日までの間、ロンドンのIMO本部において開催された。同会合の審議結果は以下のとおりである。



IMO本部



IMO本部正面にあるオブジェ

1. 提案されているMBMの概要

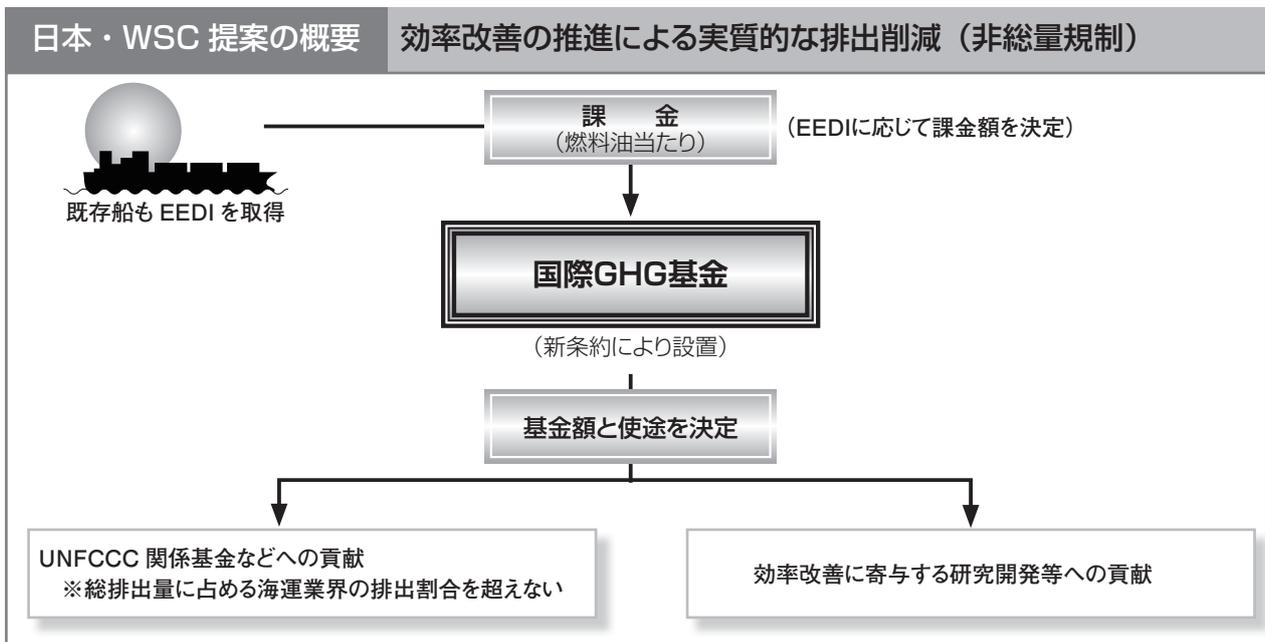
各国等よりMBM提案の説明が行われた。提案の概要は次表のとおり。

これまで日本と世界海運評議会（WSC）は、それぞれが燃料油課金制度をベースとしたMBMを提案していたが、MBM提案のグループ分けを検討するにあたり、いわゆるIn sector schemeへの支持拡大を主目的として、今次会合に共同提案を提出した。

提案国	制度概要
日本、WSC	燃料油への課金、EEDI ^{※1} の優れた船舶に対し課金の減免を行い、効率改善のインセンティブを付与する制度
デンマーク他	燃料油への課金、海運セクターの排出総量規制を伴う制度
独、ノルウェー、仏、英	海運セクターの排出量取引制度(排出総量規制)。個船に排出枠が割り当てられ、これを超えた量に見合った排出権の購入が求められる。
米	一定の効率基準を設定し、当該基準を達成していない船舶と達成している船舶間において、効率クレジット(効率基準からの乖離率に活動量に乗じたもの)を取引する制度
ジャマイカ	航海毎の燃料消費量に応じて、寄港地で課税する制度
IUCN ^{※2}	輸入額に応じて途上国にMBMの収益を払い戻す制度(収益の発生するMBMとセットで適用することを想定)
バハマ	過去の実績を基に、個船に排出削減義務をかける制度

※1 EEDI:船舶の設計・建造段階で、船舶の仕様に基づいて、貨物1トン・1マイル輸送あたりのCO²排出量を事前に評価して各船に付与するもの

※2 IUCN:国際自然保護連合。IMOのオブザーバー資格を有する。



2. 提案されている MBM のグループ化

日本より、船舶の効率改善を通じて国際海運からの実質的な CO² 削減を図る制度と、国際海運からの排出量に総量規制(キャップ)を設け、それを上回る量に見合う排出権を市場より購入(他セクターにおける削減)することにより、世界的に見て CO² 排出量の削減を図る制度とでは、コンセプトが大きく異なることを主張した。

その結果、提案されている MBM について、CO² 排出削減メカニズムを基準に大きく次の 2 つのグループに分けることが合意された。

日本・WSC 提案はグループ A に位置付けられ、同じ燃料油課金をベースとするが排出総量規制を伴うデンマーク提案とは別グループとなった。

	制度概要	提案国
グループ A	国際海運からの実質的な削減に焦点をあてた MBM (Focus on In-sector)	日本、WSC
		ジャマイカ
		バハマ
		米
グループ B	主として他セクターからの排出権の購入により削減を行う MBM (In-sector and out-of-sector)	デンマーク他
		独、ノルウェー、仏、英

3. MBM の必要性

MBM の必要性について検討した結果、必要があるとするグループと、必要がないとするグループ（中国、インド等）に分かれた。今次会合ではそれ以上の調整は行わず、それぞれの意見を記録するにとどまった。

4. 影響評価

各 MBM 提案の影響評価については、2010 年 3 月の MEPC60 で設置された専門家グループ（MBM-EG）が 9 原則^{※3} について評価を行い MEPC61 へ提出された。中国、インド等より、さらに“共通だが差異ある責任”の原則（CBDR）を踏まえた評価軸が必要であるとの提案があったが、合意には至らず、意見があった旨を記録することとなった。

※ 3：9 原則“実質的に国際海運からの GHG 削減に効果がある”“市場歪曲を防ぎ抜け道なくすべての船舶に一律適用”“国際海運の活動を阻害しない”など、MEPC59（2009 年 7 月）において合意された GHG 排出削減対策についての 9 つの原則

5. 他の条約等との関連

各 MBM 提案と既存の国際条約等との関係が検討された。世界貿易機関（WTO）および国連海洋法条約（UNCLOS）と MBM との両立性（compatibility）については問題ないことが確認された。

一方、UNFCCC における“共通だが差異ある責任”の原則（CBDR）と、IMO における“一律適用”の原則との関係／優位性については引き続き検討される。

今次会合の結果は 2011 年 7 月に開催される MEPC62 に報告され、引き続き国際海運における MBM の構築について検討が行われる。しかし、中国、インド等は、CBDR 原則から、途上国の差別優遇的な取り扱いを求めており、上記 9 原則と対立するものであるため、MEPC62 における審議も難航が予想されている。■

（海務部）