

2. 環境対策

2・1 地球温暖化防止対策

2・1・1 気候変動枠組条約

(1) 京都議定書の制定

人類の活動の拡大に伴う大量の温室効果ガス(GHG)の大気中への排出が地球温暖化の要因であるとされ、大気中の GHG 濃度を安定させることを目的として、平成 4(1992)年に国連において気候変動枠組条約(UNFCCC)*1 が採択された。同条約は 1994 年に発効し、平成 22(2010)年 7 月末現在 194 の国・地域が批准している。

その後、平成 20(2008)年～平成 24(2012)年の間に GHG 排出量を先進国全体で平成 2(1990)年比 5.2%削減するとし、先進各国に法的拘束力のある削減目標を設定した京都議定書*2 が平成 9(1997)年に採択された。同議定書は平成 17(2005)年に発効し、平成 22(2010)年 7 月末現在 190 の国・地域が批准している。

国際海運から排出される GHG については、同議定書第 2 条第 2 項により、国際航空とともに、専門の国際機関において排出抑制を追及することとされ、国際海運については、国際海事機関(IMO)において検討されている。

*1:気候に対して人為的な影響を及ぼさない範囲で大気中の二酸化炭素やメタンなど温室効果ガスの濃度を安定化させることを目的とした条約。具体的には、先進国に対して GHG の排出と吸収の目標の作成、温暖化の国別の計画の策定と実施などが義務つけられる。

*2:UNFCCC の目的を達成するための議定書。先進国等に対し GHG を、平成 2(1990)年比で平成 20(2008)年～平成 24(2012)年に一定数値(日本 6%、米 7%、EU8%他)削減することを義務づけている。

(2) ポスト京都議定書の枠組み

平成 22(2010)年 12 月にカンクン(メキシコ)において開催された UNFCCC 第 16 回締約国会議(COP16)では、先進国は削減目標を設定すること、途上国は各国ごとに削減行動を設定すること、途上国支援のための「グリーン気候基金」を設立すること等が合意(カンクン合意)されたが、京都議定書の削減約束期間(平成 20(2008)年～平成 24(2012)年)以降の枠組み(ポスト京都議定書)については、先送りとなった。

また、バンカーセクターを含む”セクター別アプローチ”については先進国／途上国が対立し、国際海運の取り扱いについても何ら合意されなかった。

現在、平成 23(2011)年 11 月にダーバン(南アフリカ)において開催される COP17 に向けて引き続き審議が進められている。

2・1・2 国際海運における GHG 削減対策

IMO では、UNFCCC の要請により平成 10(1998)年から GHG 排出抑制策について審議を行ってきたが、UNFCCC における“共通だが差異ある責任”の原則^{*3}をもって途上国が一律規制に反対するなど、審議が深まらないまま推移してきた。

そうした中、UNFCCC がポスト京都議定書の枠組みを平成 21(2009)年末の COP15 で合意する方針を固めたことを受け、平成 20(2008)年 4 月の第 57 回海洋環境保護委員会(MEPC57)において、IMO としても、国際海運からの GHG 排出削減対策を平成 21(2009)年までにまとめる方向性が合意され、技術的手法(新造船のエネルギー効率改善)、運航的手法(減速航行等運航時の燃費改善策)および経済的手法(燃料油課金、排出量取引等)に整理して検討を進めることとなった。

平成 22(2010)年 3 月に開催された MEPC60 では、MARPOL 条約附属書VIを改正し、エネルギー効率設計指標(EEDI)^{*4} および船舶エネルギー効率マネジメントプラン(SEEMP)^{*5} の強制化が概ね合意されている。EEDI については、EEDI の保持(総トン数 400 トン以上の船舶)、さらに一定以上の船型の船舶に対して EEDI 規制値の設定および同規制値の段階的強化が合意されており、MEPC61(2010 年 9 月)で引き続き、検討が行われた。なお、経済的手法に関しては、燃料油課金や排出量取引等の手法について実施可能性、海運への影響評価を行うための専門家会合での検討が行われ、審議結果が MEPC61 へ報告された。

(1) 技術的・運航的手法

平成 22(2010)年 9 月に開催された MEPC61 では、EEDI 規制値の段階的な強化に関して、EEDI 規制値が適用される船型、適用時期および規制値(基準となる EEDI 値からの削減率: 0→15/20→30%)とともに以下が合意された。なお、RORO 船および旅客船等への適用は当面对象

外とされた。

- ①フェーズ 2 および 3 の削減率や適用時期については、フェーズ 1 のスタート時点から省エネ技術の開発の動向等を踏まえてレビューする。
- ②小型の船舶の扱いについては、条約改正採択時から、各国や業界の提案に基づいてレビューすることができる。

以上の EEDI 規制および SEEMP の船舶への備え置き等の義務化を規定した MARPOL 条約附属書 VI の改正案が作成され、次回 MEPC62(平成 23(2011)年 7 月)での採択を目指し、締約国に回章されることとなった。

(2) 経済的手法 (MBM)

MEPC61 では、MEPC60 で設置された専門家会合の評価結果が報告され、さらに検討を進めるため、平成 23(2011)年 3 月に中間会合 (GHG-WG3) を開催することが合意された。

GHG-WG3 では、日本と世界海運評議会 (WSC) は、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、燃料油への課金、EEDI 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を共同提案した。なお、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。

	制度の特長	提案国等
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
		米
		ジャマイカ
		バハマ
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: 共通だが差異ある責任 (CBDR: Common but Differentiated Responsibilities): 地球環境問題のような課題は全人類の抱える問題であり先進国はもちろんのこと発展途上国にも共通の責任があるという主として先進国側の主張と原因の大部分は先進国にあり、また対処能力においても異なっているとす途上国側の主張との両者の意見を折衷して形作られてきたもの。

一言でいえば、地球環境問題に対しては共通責任があるが、各国の責任への寄与度と能力とは異なっているという考え方

※4: 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

※5: 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の計画

2・1・3 日本経団連の環境自主行動計画

日本経済団体連合会（日本経団連）は、温暖化対策について産業界として実効ある取り組みを進めるべく、平成9（1997）年より各業界の環境自主行動計画を取りまとめており、平成22（2010）年度は61の業種・企業が参加した。このうち産業・エネルギー転換部門34業種について見ると、平成21（2009）年度のCO₂排出量は、生産活動量の減少に加え、技術革新や省エネ設備の導入等により生産活動量あたりの排出量も減少したことから、平成2（1990）年度比16.8%減少（前年度比6.8%減）となった。

なお、当協会もこの取り組みに賛同し、環境自主行動計画を策定しており、外航船舶を対象に平成20（2008）年度～平成24（2012）年度におけるCO₂排出原単位（1輸送貨物トン当たりのCO₂排出量）を1990年度より15%削減するとの目標を立てている。平成21（2009）年度については、調査の結果、CO₂排出原単位は平成2（1990）年度比17.6%減となり、前年度に続き目標を達成した。

年度	1990	2005	2006	2007	2008	2009
CO ₂ 排出原単位指数	1.00	0.88	0.87	0.84	0.85	0.82

注) 排出原単位は、輸送貨物1トン当たりのCO₂排出量で、1990年度を1とする。