

1 国際海運における GHG削減についても進展なし

国連気候変動枠組条約第15回締約国会議の様相

国連気候変動枠組条約(UNFCCC)の第15回締約国会議(COP15)が、2009年12月7日から19日まで、デンマーク・コペンハーゲンにおいて開催された。わが国からは、鳩山首相、小沢環境大臣、福山外務副大臣および増子経済産業副大臣をはじめ国土交通省関係者を含む100人以上が出席した。

(1) 経緯

UNFCCCは、大気中の温室効果ガス(GHG)の濃度を安定化させることを目的としており、1997年には先進国に対し法的拘束力のあるGHG排出削減の数値約束を設定した京都議定書が採択された。同議定書では、2008年～2012年の間の先進国のGHG排出量を1990年比5.2%削減することが規定されているが、2013年以降の枠組みについては未定となっていることから、COP15で新たな枠組みに関する合意を得るべく作業が進められてきた。

国際海運・国際航空から排出されるGHGの削減対策については、京都議定書の削減対象から除外され、それぞれ国際海事機関(IMO)および国際民間航空機関(ICAO)での検討に委ねられていたが、国際海運の取り扱いが新たな枠組みにおいてどのようなのか、COP15での審議動向が注目されていた。

(2) 全体の概要

中国(CO₂排出量世界1位)および米国(同2位)を含む新たな包括的枠組みを目指すEU、日本をはじめとする先進国と、削減義務は先進国だけに課されるべきと主張する途上国が対立し、COP15では次期枠組みの合意をまとめることが困難な状況となったことから、その骨格を成す重要なテーマに関する「政治合意」の作成を目指して議論が進められた。

<主要テーマ>

- ◇ 削減目標
 - ・ 2020年ごろまでの先進国の削減目標
 - ・ 2020年ごろまでの途上国の排出抑制策



◇ 次期枠組み

京都議定書の延長か、米中を含む新たな包括的枠組みか

◇ 資金支援

2012年までの途上国支援の具体化および2013年以降の途上国支援の仕組み

◇ ポスト京都議定書の法的文書採択の時期

会合では、特別作業部会等における事務レベルでの議論、閣僚レベルでの議論を経て、17日夜から18日深夜にかけて26の主要な国・機関の首脳レベルによる協議・交渉が行われ、「コペンハーゲン合意」が作成された。その後、19日未明にかけて同合意について全体会合で審議した結果、大多数の国の賛同を得て合意文書の採択を目指したが、数ヶ国(ベネズエラ、キューバ、ボリビア、スーダン他)が作成過

程が不透明であったことを理由に採択に反対したため、COP15としては"同合意に留意する"ことが決定されるに留まった。

次回COP16については、2010年11月にメキシコで開催されることが決定されたものの、それまでの作業計画は未定であり、今後開催される見込みの特別作業部会等において合意形成に向けて引き続き議論が行われる見通しである。

<コペンハーゲン合意の概要>

- ① 世界全体の長期目標として産業化以前からの気温上昇を2度以内に抑える。
- ② 附属書I国(先進国)の2020年の削減目標および非附属書I国(途上国)が実施する削減行動をリスト化する。各国は、同行動の内容を2010年1月末までにUNFCCC事務局へ提出する。
- ③ 締約国の行動は、測定/報告/検証が可能なものでなければならない。非附属書I国(途上国)の削減行動の取り組み状況は2年毎に国連を通して公開される。国際的な支援を受けた削減行動は国際的な検証の対象となる。
- ④ 先進国は、2010~2012年の間に途上国に対し計300億ドルの資金支援を行う。また2020年までに年間1000億ドルの資金拠出を目標に努力する。
- ⑤ この合意の実施状況を2015年までに評価する。

(3)国際海運に関する審議

国際海運・国際航空から排出されるGHGの取り扱いに関しては、"共通だが差異ある責任"の原則*を尊重するよう求める途上国と、すべての船舶に対して一律の規制適用を求める先進国との間で対立した。数度に亘る非公式協議を経て、15日の閣僚級非公式協議では、①原則、②目標、③燃料油への課金等による基金の3点について各国意見の聴取が行われた結果、主要論点と各国のスタンスが把握・共有された。しかしながら、これら審議内容は、COP15会合終盤の混乱の中、結果的に特別作業部会の報告に

もCOP決定にも反映されずに終了した。このため、今後開催される見込みの特別作業部会において改めて審議される見通しである。

なお、UNFCCCでは結論が出されなかったものの、IMOにおいては、次回2010年3月の第60回海洋環境保護委員会(MEPC60)において、引き続き国際海運からのGHG削減対策の議論が行われる予定である。

*地球温暖化への責任は世界各国に共通するが、今日ある大気中の温室効果ガスの多くは先進国が過去に放出したものであることから、先進国と途上国の責任に差をつけることを謳った概念

【主要論点と各国スタンス】

<各国に共通したポジション>

- 国際海運・国際航空についてはIMO・ICAOで対策を行うべき
- UNFCCCからIMO・ICAOに対しGHG削減に係る何らかのガイダンスを示すべき

<原則について>

- 途上国は、国際海運の分野においても"共通だが差異ある責任"の原則の明記を強く主張したものの、先進国はこれに否定的なスタンスを表明
- サウジアラビア等一部途上国は、附属書I国(先進国)のみが削減義務を負うべきとの姿勢であったが、中国、ブラジル等はすべての船舶に対する一律適用の必要性を必ずしも否定せず

<目標について>

- EUは、国際海運からのGHG削減の数値目標の設定を強く主張したものの、日本を含むその他の先進国、途上国はこれに反対

<燃料油への課金等による基金について>

- 日本、EU等は、国際海運・航空に対する燃料油への課金等何らかの方法により基金を形成し、それを途上国支援に活用できると主張し、途上国の一部もこれに賛同
- 米国、中国等は基金形成にかかる課金自体に反対

(海務部:斎藤)