

## 国際海運からの GHG 削減に関する議論、特段進展なし

～国連気候変動枠組条約第 17 回締約国会議の様相～

国連気候変動枠組条約（UNFCCC）の第17回締約国会議（COP17）が、2011年11月28日から12月11日まで、南アフリカ・ダーバンにおいて開催された。わが国からは、細野環境大臣、中野外務大臣政務官、北神経済産業大臣政務官、仲野農林水産大臣政務官等が出席した。

### 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ため、1997年に先進国に対し法的拘束力のある削減目標を課した京都議定書を採択したが、同削減目標の期間は2012年までであることから、2013年以降の枠組みについて引き続き議論されてきた。しかしながら、途上国を含む主要排出国が参加する包括的枠組みの構築を目指す先進国と、“共通だが差異ある責任（CBDR）”の原則から削減義務を回避したい途上国とが対立し、議論が進展しなかった。2010年12月のCOP16では、京都議定書の延長および新たな枠組みの詳細についてはCOP17に先送りされた。

### 2. 全体の概要

今次会合では、京都議定書第二約束期間の設定、将来の新たな枠組みへの道筋、COP16におけるカンクン合意に基づき、緑の気候基金を設立・運用すること等について合意された。なお、次回COP18は2012年11月にカタール・ドーハにおいて開催される。

#### （1）京都議定書の延長

京都議定書を2013年以降、2017年末までの5年間、または2020年末までの8年間延長し、第二約束期間とする。ただし、日本、ロシア、カナダはこの第二約束期間に参加しないことを表明した。

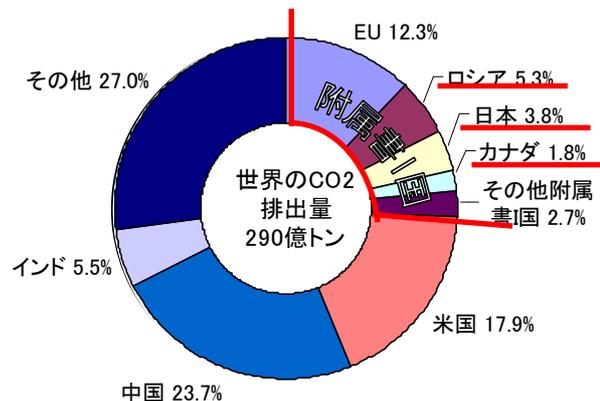
（※12月12日カナダは京都議定書からの離脱を表明）

この結果、京都議定書第二約束期間不参加表明国（日本・ロシア・カナダ）を除くと、2009年時点での世界の排出量に対する同期間で排出削減義務を負う国の排出量シェアは、15%程度（右図参照）となる。

さらに、第二約束期間への参加が不明確な豪州、ニュージーランドを除くと13.5%程度まで低下する。

#### （2）新たな枠組み

ダーバン・プラットフォーム特別作業部会（AWG）を設置し、遅くとも2015年末までに



2009年におけるCO2排出量シェア

出典：環境省「世界のエネルギー起源CO2排出量（2009）」参照

・緑の気候基金（Green Climate Fund）：発展途上国の温暖化対策を支援するため、COP16で設立が合意された新たな基金。気候変動枠組条約のもとに設置される24名（先進国12名、途上国12名）からなる理事会によって運営される。世界銀行が資産管理の受託者（trustee）になるが、3年後に見直しが見込まれている。基金の制度設計は、移行委員会（Transitional Committee、先進国15名、途上国25名で構成）において検討された。

交渉を終え、2020年からの実施を目指すことに合意した。なお、新しい枠組みでは、アメリカ、中国、インドなどすべての国が何らかの法的な義務を負う。



### 3. 国際海運に関する審議

国際海運・国際航空分野から排出されるGHGの取り扱いについては、農業分野とともに、“セクター別アプローチ”として整理され、審議されてきた。今回の専門家級会合における審議の概要は次のとおりである。

- ▶ 国際交通分野の温暖化対策においても、UNFCCCの原則であるCBDRを適用することをICAO/IMOに対して指示するよう主張するBASIC諸国（ブラジル、南アフリカ、サウジアラビア、インド、中国）およびアルゼンチン等と、ICAO/IMOは独立した機関であり実績もあることから、特段の指示は不要である旨を主張する米国、日本、カナダ、豪州、EU、シンガポール、バハマ、パナマ、UAE、韓国等が対立した。
- ▶ IMOの第62回海洋環境保護委員会（MEPC62）でEEDIおよびSEEMPを強制化したMARPOL条約附属書VI改正採択についても、先進国等からは歓迎する旨の発言があったが、BASIC諸国からは、同規制が僅か49カ国の賛成で採択されたこと、かつCBDRが反映されていないこと等について不満が表明され、経済的手法の審議に際してはCBDRを盛り込むことが重要との指摘がなされた。
- ▶ ボリビアが、国際交通分野における経済的手法を通じて創出される資金を途上国支援等の地球温暖化対策に使うよう提案したが、先進国・途上国を含めて多くの国が反対した。

上述のとおり、専門家級会合では議論がまとまらなかったことから、閣僚級（仏の環境・持続可能開発・運輸住宅大臣）を進行役とし議論が続けられた。その結果、国際交通分野（航空・海運）の排出問題については検討を継続することは合意されたものの、具体的に踏み込んだ内容とはならなかった。

・ ICAO (International Civil Aviation Organization) : 国際民間航空機関  
 ・ IMO (International Maritime Organization) : 国際海事機関  
 ・ 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  
 ・ 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た、効率的な運航を推進するための計画

#### 4. 長期資金に関する審議

気候変動対策の長期資金については、COP15のコペンハーゲン合意において2020年までに年間1,000億USドルを拠出することが合意された。その後、国際交通分野を主要な拠出源と位置づけた国連事務総長諮問機関（AGF）レポート（COP16提出）および世界銀行・国際通貨基金（IMF）レポート（G20会合提出）等が作成されている。

今次会合においては、資金会合で概要以下のとおり議論が行われた結果、これらのレポート等に基づいて、2012年に資金調達先の拡大・分析のための作業計画を策定すること等が合意された。ただし、国際交通分野からの拠出についての直接的な言及はされなかった。

- ▶ EU、ボリビアは、国際交通分野からの拠出を求める主張を行なった。
- ▶ 日本は、特定の資金源のみに言及することは不適切である旨発言したところ、中国、インド、ブラジル、ノルウェー、カナダ、ナイジェリア、サウジアラビア、シンガポール、韓国、メキシコ、パナマ、バングラディッシュ等が支持した。

(海務部 河本)

---

・AGFレポート：2010年2月に潘基文国連事務総長のイニシアティブのもと発足したハイレベル諮問グループ（AGF: High-level Advisory Group of the UN Secretary-General on Climate Change Financing）が、途上国への気候変動資金年間1000億USドルの原資等について検討しCOP16に提出したレポート。同レポートでは、途上国支援のための資金源として海運は有力（国際海運から230-260億USドル徴収可能）との報告がなされたが、特に議論されなかった。

・世界銀行・IMFレポート：2011年2月のG20財務大臣・中央銀行総裁会議において、AGFレポートが報告され、長期資金に関する検討をすることとなり、世界銀行およびIMFが「途上国における温暖化対策支援のための資金拠出に関するレポート」を作成した。同レポートでは、途上国支援のための資金源として海運セクターからも250億USドル（CO<sub>2</sub>・1トンあたり25USドルベース）の拠出が期待できるとの報告がなされた。

・G20（Group of Twenty）：主要国首脳会議（G8）の参加国・地域（欧州連合）および新興経済国11カ国により構成。カナダ、フランス、ドイツ、イタリア、日本、英国、米国、ロシア、欧州連合、中国、韓国、メキシコ、豪州、トルコ、南アフリカ、ブラジル、アルゼンチン、インド、インドネシア、サウジアラビア。