

## 2・1 地球温暖化防止問題

### 1. 気候変動枠組条約

人類の活動の拡大に伴い、大気中の二酸化炭素やメタンなどの「温室効果を有するガス」が人為的に大量に大気中に排出されることで温室効果が強まり、地球が過度に温暖化する恐れがある。このため、1992年、気候系に対して危険な人為的干渉を及ぼすこととされない水準において大気中の温室効果ガス濃度を安定化させることを究極的な目的として、国連において気候変動枠組条約が採択され、1994年に発効した。2004年5月現在締約国は189カ国になっている。

1997年の第3回締約国会議（COP3）において採択された議定書（いわゆる京都議定書）では、先進国の温室効果ガス排出量について法的拘束力のある削減目標が設定され、わが国については2008年から2012年において基準年（原則1990年）比6%削減することとされている。また、これを達成するため市場原理を活用した柔軟な国際的仕組みとして京都メカニズム（共同実施、クリーン開発メカニズム、排出権取引）の導入などが規定された。

#### （1）京都議定書の発効

京都議定書の発効要件は、締約国の55カ国以上の批准、かつ批准した先進国の温室効果ガス排出量が先進国全体の55%以上あることとされ、この要件を満たした後、90日後に発効することとなっている。

わが国では、2001年11月の第7回締約国会議（COP7）における京都議定書の運用に関する細目を定めた「マラケシュ合意」の採択を受け、京都議定書締結に向け、同議定書の国内担保法となる「地球温暖化対策の推進に関する法律」を改正し、2002年6月、京都議定書を批准した。

その後、2004年11月18日、ロシアが本議定書を批准したことにより、上記については127カ国および欧州共同体（EU）が締結、については当該排出割合第2位（17.4%）であったロシアを加えて61.6%となり、発効要件を満たした。このため、同議定書は2005年2月16日に発効することとなった。

#### （2）日本経団連環境自主行動計画

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、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、2004年には57業種・企業が参加した。その結果、2003年度のCO<sub>2</sub>排出量は1990年度に比較して0.6%減少したとし、その要因として、CO<sub>2</sub>排出係数の悪化や生産活動量の増加以上に活動量あたりの排出量の改善が進んでおり、各業種・企業による省エネなどのCO<sub>2</sub>排出削減対策が効果を挙げているとした。

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、2010年度における輸送単位当たりのCO<sub>2</sub>排出量（排出原単位）を1990年度より10%削減するとの目標を立てている。調査の結果、2003年度については1990年度比22.0%減となった。

年度	1990	1999	2000	2001	2002	2003
CO2 排出原単位	1.00	0.84	0.86	0.85	0.80	0.78

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 としている。

## 2. IMO の動向

### (1) 総会決議 A.963 (23) の採択

京都議定書では、国際運送に使用される燃料(バンカー油)からの温室効果ガス排出削減については、「国際民間航空機関(ICAO)および国際海事機関(IMO)を通じて作業することにより、航空機用および船舶用の燃料からの温室効果ガスの排出の抑制または削減を追及する」と規定され、同議定書の枠組みから外されている。

IMO では、2003 年 12 月に開催された第 23 回総会において、総会決議 A.963 (23) 「船舶からの温室効果ガス排出の削減に関する方針および行動」を採択し、IMO 海洋環境保護委員会(MEPC)に対して、世界全体の船舶からの温室効果ガス排出量を把握するとともに、それぞれの船舶からどの程度の温室効果ガスが排出されるかの指標(インデックス)を作成するよう指示が出された。

### (2) IMO 第 51 回海洋環境保護委員会(MEPC51)における審議

上記のIMO 総会における決定にも関わらず、2004 年 3 月に開催された MEPC51 においては、中国、インド、バングラディシュおよびサウジアラビアが、気候変動枠組条約および京都議定書の規定(\*)を拠りどころとして、船舶からの温室効果ガス排出削減については、先進国だけの取組みとすることを明確にしなければ検討を行うことは受け入れられない旨、強硬に主張した。

一方、わが国および欧州諸国は、国際的な活動を行う外航海運の特性を勘案すれば、すべての船舶を対象としなければ、世界全体の排出削減は実現できないと主張した。

審議の結果、同会合においては、本件に関する結論は得られず、2004 年 10 月開催の MEPC52 で引き続き検討が行われることとなった。

(\*)気候変動枠組条約では、一人当りの温室効果ガスの排出量は経済発展の段階と密接な関係があること、開発途上国における一人当りの排出量は先進国と比較して依然として少ないこと、過去および現在における世界全体の排出量の大部分は先進国から排出されたものであること、各国における地球温暖化対策を巡る状況や対応能力には差異があることなどから、締約国が「共通に有している差異ある責任および各国の能力に従って」地球温暖化対策を推進すべきであり、「先進締約国が率先して気候変動およびその悪影響に対処すべき」とあるという原則が定められている。さらに、京都議定書において、先進国に対しては法的拘束力のある数値化された削減目標が規定された。

### (3) IMO 第 52 回海洋環境保護委員会(MEPC52)における審議

2004 年 10 月に開催された MEPC52 においては、前回会合に引き続き、温室効果ガス排出削減の取組み対象国について審議が行われたものの結論を得るまでには至らず、引き続き検討することとなった。

また、同会合では、個々の船舶から放出される温室効果ガスのインデックス算定に関する技術的検討を行うことが合意された。現実的なインデックスを作成するためには、船舶の航海データ（航海距離、貨物量、燃料消費量など）の収集およびその比較が必要となるため、各国は 2005 年 7 月開催予定の次回 MEPC53 までに当該データを提出するよう要請された。