

海運と

気候変動

日本海事センター 企画研究部 主任研究員 森本清一郎



③

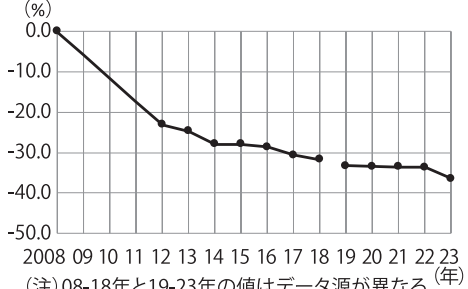
各国間を往来する外航船からの温暖化ガス(GHG)排出量は、パリ協定の定めた各国が定める「国が決定する貢献(NDC)」の対象外であり、その削減対策は国連の専門機関である国際海事機関(IMO)で策定されている。具体的には海洋汚染防止条約(MARPOL条約) 附属書VIで国際海運のGHG削減対策が規定されており、規制内容は締約国の船舶のみならず、締約国の港に寄港する非締約国の船舶にも適用される。

最初の対策は2013年開始のエネルギー効率

設計指標(EEDI)規制(以下にすることが義務付けられ、規制値は15年に10%減、20年に20%減と段階的に強化されて

IMO規制、効率改善から燃転へ

国際海運の平均燃費効率の改善率(推計値)



た。23年には、燃費に応じてAからEの5段階で評価・格付けするものだ。低評価の船舶は燃費改善計画書の提出が義務付けられ、高評価の船舶は規制当局によるインセンティブ付与が推奨される。追加的な規制が導入された。一つは飛行機やトラックなどの輸送手段と比べ、海運が適用されない就航船の工

素(CO₂)排出量(1トンの貨物を1km運ぶ際に排出されるCO₂のグラム数)を単位とする。EEDI規制では、13年以降に建造される外航船の設計燃費を規制値が差異ある責任」原則を理由に途上国が反対したため、同規制の導入は見送られた。

19年には燃料消費量の計測・検証・報告を義務付けられた。これらの規制に加え、排出量取引や課金などの経済的手法も検討されたが、「共通だ度が増え、各船舶の強度指標(CII)の格付け制度である。前者はEEDI規制と同様に設計燃費を規制するものだが、後者は各船舶の運航して

エネルギー効率管理計画の義務付けられた。これらの規制に加え、排出量取引や課金などの経済的手法も検討されたが、「共通だ度が増え、各船舶の強度指標(CII)の格付け制度である。前者はEEDI規制と同様に設計燃費を規制するものだが、後者は各船舶の運航して