

海運と

気候変動

日本海事センター 企画研究部 上席研究員 森本清一郎



⑩

れている。削減効果の評価方法については、船上での回収量ではなく受入施設への引き渡し量を基準に算定する方針が合意されているものの、装置の認証方法や運転に伴う追加エネルギー（エネルギー）を許可する制度の導入（ペナルティ）の扱い、廃棄物の海洋投棄を規制するもの。一方、ロンドン議定書は海洋投棄を原則禁止した上で、例外的に投棄を検討できる廃棄物を附属書Iに限定列挙し、厳格な条件の下で投棄を許可する制度の導入を締約国に義務付ける。一方、OCCSで回収されるCO₂の利用・貯留は、「船舶の通常の運用に付随したものはこれに伴って生ずる廃棄物の処分であり、船舶の主たる目的はあくまでも貨物の輸送であるため、議定書が規制する「投棄」に当たらないとする見方もある。このため、条約の改正により附属書Iの適用関係の明確化が必要となる。もう一つの重要な課題はCO₂純度の管理である。削減効果の算定や受入施設のスペックとの整合性を確保する観点からCO₂純度の測定は必要になるとの考えは共有されているものの、一律の基準値設定は行わず、利用者が用途とスペックに応じて個別に要求値を指定する方向で議論が進んでいる。

OCCSの動向に注目

国際海運の脱炭素化に向けた橋渡し技術として、船上炭素回収・貯留（OCCS）システムへの関心が高まっている。これは船上で排ガス中の二酸化炭素（CO₂）を分離回収・貯留し、港湾の受入施設で引き渡した後に再利用または貯留することで削減効果を得る技術である。陸上のCCS技術を船に適応させたものであり、回収・保管方法が重要だ。システム搭載により貨物スペースが減るなどCO₂サプライチェーンの標準の検討が進めら

れている。削減効果の評価方法については、船上での回収量ではなく受入施設への引き渡し量を基準に算定する方針が合意されているものの、装置の認証方法や運転に伴う追加エネルギー（エネルギー）を許可する制度の導入（ペナルティ）の扱い、廃棄物の海洋投棄を規制するもの。一方、ロンドン議定書は海洋投棄を原則禁止した上で、例外的に投棄を検討できる廃棄物を附属書Iに限定列挙し、厳格な条件の下で投棄を許可する制度の導入を締約国に義務付ける。一方、OCCSで回収されるCO₂の利用・貯留は、「船舶の通常の運用に付随したものはこれに伴って生ずる廃棄物の処分であり、船舶の主たる目的はあくまでも貨物の輸送であるため、議定書が規制する「投棄」に当たらないとする見方もある。このため、条約の改正により附属書Iの適用関係の明確化が必要となる。もう一つの重要な課題はCO₂純度の管理である。削減効果の算定や受入施設のスペックとの整合性を確保する観点からCO₂純度の測定は必要になるとの考えは共有されているものの、一律の基準値設定は行わず、利用者が用途とスペックに応じて個別に要求値を指定する方向で議論が進んでいる。