

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

先月下旬、国際海事機関（IMO）において海 国際海運の温室効果ガス 洋環境保護委員会（MEP）（GHG）排出量を削減

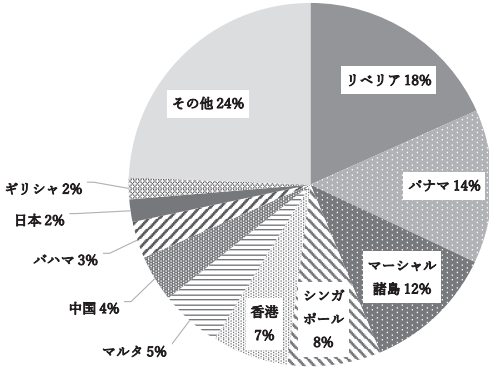
するための規制（「中期 対策」）導入に向けた審 議が行われた。昨年10月 には、2050年頃まで

断が決定された。今回の 会合では、NZFの審議 が宙に浮く中、中期対策 の検討をいかに進めるか が焦点となった。

11月の最終週にはMEP の次回会合と中断して いる臨時会合を開くこと が基本合意された。

意見は割れており、仮に 基金を創設しない方向で 検討が進むこととなれば、途上国が主張する「共通だが差異ある責任」原則を反映した仕組みの構築が論点となる。

主要船籍国の船腹量シェア(総トンベース)



(備考) 今年4月時点で就航中の5千総トン以上の貨物輸送船が対象
(出典) S&P Globalデータを基に筆者作成

IMO規制、対話継続で合意

にGHG排出ネットゼロ を実現するための規制枠組み「ネットゼロフレームワーク(NZF)」を規定した海洋汚染防止(MARPOL)条約附

米国のNZFの代替案と して拠出金による基金創 設は行わず、LNGやバ イオ燃料など特定の燃料 を排除せずあらゆる燃 料・技術を認めるアプロ ール規制を導入するための 対話・協議を継続する点 を主張しており、双方が

のGHG削減戦略と整合 以上かつ全船腹量の50% 以上を有する締約国の合 意が必要であり、リベリ 国IIの支持を得ること が重要となる。年内の 会議で対立点の解消に向 けた協議が進むか、動向 が注目される。