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　**森本清二郎**

⑮

対話こそ最善策への近道

ロシアによるウクライナ侵攻やフーシ派の脅威によるスエズ運河の通航停止、米国とイスラエルのイラン攻撃によるホルムズ海峡の封鎖などエネルギー・物流コストを増大させる事案が相次いで発生している。利害が対立する事案に対して、対話ではなく一方的な力の行使に依拠した場合、いかに社会の負担が大きくなるかを改めて思い知らされる。

国際海事機関（ＩＭＯ）で検討中の温室効果ガス（ＧＨＧ）削減対策も例外ではない。昨年10月に行われた「中期対策」の条約改正案の採択審議では、米国が改正案の支持国への報復措置を示唆して採択に反対し、他の国にも反対を働きかけて審議を阻まれれば、物流コストは増大し、最終消費者が負担を強いられる。

ただ、米国は交渉から離脱した訳ではなく、あらゆる規制に反対という訳でもない。むしろ、今月下旬に開催予定のＩＭＯ会合に向けて、規制の検討を進める上で指針とすべき点は二つある。一つはＧＨＧ削減に向けた燃料転換の道筋をどう描くか。特に低炭素燃料であるＬＮＧの扱い、具体的にはＧＨＧ強度の規制値とＬＮＧの生産・流通過程（Ｗｅｌｌ-ｔｏ-ｔａｎｋ）のＧＨＧ強度データに基づく方策を見出せるかがカギだ。

もう一つは規制適合手段としての拠出金制度の是非。米国は拠出金の支払いを強制する規制の導入に反対しており、その背景として、そのような規制は米国政府が議会の承認なしに実施できる法改正の範疇を超えてしまうこと、国際基金への義務的な拠出は米国に不当な負担を課すと認識されていることが挙げられる。現在の条約改正案は、国際基金を脱炭素燃料へのインセンティブや途上国支援に活用することを想定しており、拠出金制度は燃料転換の道筋のみならず「共通だが差異ある責任」原則の適用問題にも絡むため、意見調整は容易ではない。

事程左様に海運の気候変動対策は各国の利害と絡み、妥協に向けた対話をいかに進められるかが合意のカギとなる。各国が国益に固執したままであれば、合意は得られない。共通課題の解決に向けた統一ルールの導入こそがコストを抑えられる最善策であるとの認識をいかに共有し、そこに至る道筋をつけられるか、各国の英知が試される。