

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 森本清二郎



⑥

海運分野の脱炭素化を
目指す欧州連合（EU）
は、欧州経済領域（EE
A）発着船に対するEU
ETSの適用に加えて、
温室効果ガス（GHG）
強度を規制するFuel
EUマライムを本年1
月から実施している。

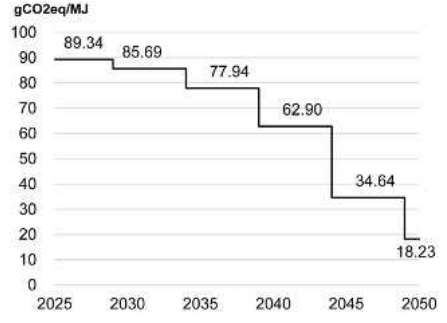
FuelEUマライムで 船舶の燃料転換を促進

本規制はEEA発着船
が使用するエネルギーの
年間ライフサイクルGH
G強度（メガジュール当
り）を算出する。換算の
ためのグラムCO₂換算の
係数の小さいバイオ燃
料を使用する必要がある
場合の排出係数は76・
1であり、初期の規制
値を下回るため、規制
値を30年代後半まで規
制適合可能となる。

排出量の余剰分を他の
船舶の不足分に充てる
ことができる。さらに排
取引価格の上限となり、
代替燃料への経済的イン
センティブが付与される
ことになる。

このようにFuelEU
マライムは海事分野
の燃料・エネルギー転
換を促すものだが、欧
州において長期的な解決策
とされるe-fuelへの
インセンティブをいかに
確保するかが課題とな
っている。

FuelEUマライムの規制値



に加え、余剰
港するコンテナ船と客船
の翌年への
に対して係留時の陸上電
源使用が義務付けられ
る。ただし、係留時間が
2時間未満である場合や
蓄電池を使用する場合な
ど例外が認められてお
り、係留時の電力需要に
応じた罰金の支払いによ
る規制適合も認められ
る。陸上電源はGHGに
対して大気汚染物質の排
出が少なく、供給コ
ストが高いことがネック
となっており、公的支援
の拡充などコスト削減が
必要とされる。欧州にお
ける燃料転換がいかに進
むのか、今後の政策動向
が注目される。