

# 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



⑪

合意に至らなかった背景として二つの要因がある。一つ目は、経済的な影響を懸念する声が大きかった点。条約改正案では重油に対する賦課金とGHG強度の低い代替燃料にインセンティブを与えるとの大枠は定まっていたが、インセンティブの具体的内容や各燃料の

世代燃料船の開発や代替燃料の供給インフラ整備に取り組む国々にとって期待外れの結果であり、パリ協定の目的達成に向けた国際海運のGHG排出削減努力に水を差すものである。一方、規制の実施という観点から見れば、主要国が対立した状態での採

先月中旬、英国ロンドンにある国際海事機関（IMO）本部で国際海運の温室効果ガス（GHG）排出規制導入に向け

た審議が行われたが、合意に至らなかった。今年4月の会合では規制導入

に向けた条約改正案が承認されており、先月の会合では、これを正式に採択するための審議が予定されていた。

GHG強度など詳細は採択後のガイドラインの審議に委ねられていた。産油国は、規制による経済的影響の大きさが明らかではなく、制度詳細も定まっていないとして、不

# IMO規制、合意に至らず

1年後に再開予定の審議で合意を得るために、対立の根底にある懸念を相互に理解し、妥協点を見出すための協議が必要となる。現在の国際情勢の下では容易なことではないかもしれないが、共通利益の実現を図る上では避けて通れない道といえる。

だが、サウジアラビアなど産油国に加え、米国の強い反対により、最終日の採択審議に至らず、会合を1年延期することが決まった。

ある技術」が排除され、採択後、先月の会合で承認された。産油国は、規制による経済的影響の大きさが明らか

IMOの規制は、旗国による自国船舶へのルール適用に加えて、寄港国が船籍の差別なく違反船舶を拘留するポート・ステイト・コントロール（PSC）によって全世界的な統一ルールの適用



IMO本部（IMOの公式Flickrより）

結果的に、採択審議を延期することが賛成多数で決まったが、今回の先

届期に再開予定の審議で合意を得るために、対立の根底にある懸念を相互に理解し、妥協点を見出すための協議が必要となる。現在の国際情勢の下では容易なことではないかもしれないが、共通利益の実現を図る上では避けて通れない道といえる。

届期に再開予定の審議で合意を得るために、対立の根底にある懸念を相互に理解し、妥協点を見出すための協議が必要となる。現在の国際情勢の下では容易なことではないかもしれないが、共通利益の実現を図る上では避けて通れない道といえる。