

平成 30 年 4 月 16 日  
総合政策局 海洋政策課  
海事局 海洋・環境政策課

## **国際海運、世界で初めて「今世紀中の温室効果ガス（GHG）排出ゼロ」に合意**

～ 国際海事機関第 72 回海洋環境保護委員会の開催結果について ～

国際海事機関（IMO）は、第 72 回海洋環境保護委員会（日時：平成 30 年 4 月 9 日～13 日 於：英国ロンドン 議長：国土交通省海事局 斎藤 英明 船舶産業課長）において、国際海運の温室効果ガス（GHG）削減目標やその実現のための対策等を包括的に定める「**GHG 削減戦略**」を採択しました。

この戦略は、単一セクターで全世界的に今世紀中の GHG 排出ゼロを目指すことに世界で初めてコミットしたものです。今後、省エネ技術の更なる促進、経済的インセンティブ手法の実施、新たな燃料の導入・普及等を通じ、2030 年までに国際海運全体の燃費効率を 40% 改善し、2050 年までに GHG 排出量を半減させ、最終的には、今世紀中の GHG 排出ゼロを目指します。

### 1. **GHG削減戦略の採択**（詳細は別紙 1 を参照）

IMOでは、世界共通の燃費規制を他セクターに先立って導入するなど、GHG削減を積極的に推進しています。一方、2015年にパリ協定が採択され、脱炭素化に向けた世界的な機運が一層高まる中、国際海運における更なるGHG排出削減は、喫緊の課題です。

このような中、IMOは、一昨年より国際海運全体が目指すべきGHG排出削減に関する**将来のビジョンや目標、その実現のための対策等を盛り込んだ「GHG削減戦略」**の策定作業に取り組み、多数の提案がある中、日本案を中心に、最終的に合意しました。

#### **GHG削減戦略 主なポイント**

- ① 2008年をベースに、2030年までに国際海運全体の燃費効率を40%改善し、2050年までにGHG排出量を半減させ、最終的には、今世紀中のなるべく早期にGHG排出ゼロを目指すこと。
- ② ハード・ソフト両面での省エネの推進、経済的インセンティブ手法の実施、新たな燃料の導入・普及等の、短・中・長期的対策に取り組むこと。（具体的な対策は今後決定）
- ③ 船籍上の区別なく先進国・途上国共通の対策を講じること。但し、開発途上国等に対し、必要な技術協力などを行うこと。

### 2. その他

別紙 2 を参照。

<問合せ先> 代表 03-5253-8111

総合政策局 海洋政策課 井上、酢谷

内線:24362、24376

直通:03-5253-8266

FAX:03-5253-1549

海事局 海洋・環境政策課 今井、岩城

内線:43921、43923

直通:03-5253-8636

FAX :03-5253-1644

○新興国等の経済成長に伴う貿易量の増大により、国際海運分野の温室効果ガス(GHG: Greenhouse Gas)排出量は今後大きく増大する見込みであり、GHG削減に向けて積極的な取組が求められている。

※国際海運は世界のCO2排出量(356億CO<sub>2</sub>トン)の2.2%(8億CO<sub>2</sub>トン)を占める(2012年時点)

○国際海運におけるGHG排出削減対策は、国連気候変動枠組条約(UNFCCC)における国別削減対策の枠組みには馴染まないことから、国際海事機関(IMO)に検討が委ねられている。

○国土交通省は、我が国海事業の国際競争力強化に向け、IMOにおける国際規制の策定に向けた取組みを主導するとともに、省エネ技術の開発・普及を一体的に推進。

## IMOにおける国際規制の策定に向けた取組み

### 2011年採択 新造船の燃費規制(2013年開始)

新たな建造船に燃費性能(CO<sub>2</sub>排出効率)基準値のクリアを義務化するとともに、当該性能を「見える化」することで、省エネ技術開発競争を促進。

(2015年～10%削減(2013年比)、2020年～20%削減、2025年～30%削減)

### 2016年採択 燃料消費実績報告制度(2019年開始)

船舶の運航時における実燃費の報告を義務化することにより、CO<sub>2</sub>排出を「見える化」し、省エネ運航を促進。

### 2018年4月採択 IMO GHG削減戦略(決議)

削減目標を設定するとともに、経済的インセンティブ手法等の更なる削減対策を推進。

## 省エネ技術の開発・普及

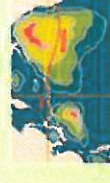
### i-Shipping (Operation)への補助



IoTを活用した最適航路選定支援

### 先進船舶導入等認定計画

海上ブロードバンド通信技術その他の先進的な技術を搭載した船舶 ⇒ 運航の効率化



石油に比べてクリーンな燃料である天然ガスを燃料とする船舶 ⇒ 環境負荷低減



技術開発の動向を踏まえ、技術的知見の提供により基準作りを主導

# IMO GHG削減戦略

- 2018年4月、IMO第72回海洋環境保護委員会で採択。
- 先進国・途上国の区別なく、**グローバルセクターで「今世紀中のGHGゼロ排出」を目指す世界初の取り組み。**

項目	内容
ビジョン	今世紀中可能な限り早期に、GHGのゼロ排出を目指す
削減目標	①2008年をベースに、海運全体の燃費効率を、2030年までに40%改善とともに2050年までに70%改善努力及び ②2008年をベースに、海運全体のGHG排出量を、2050年までに50%削減とともに今世紀中可能な限り早期にゼロ排出の努力
基本原則	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 義務的要件は旗国に関わらず適用することを明記</li> <li>・ IMOの無差別原則に加え、CBDR<sup>※1</sup>を併記し、開発途上国への影響を考慮。  <small>※1 UNFCCCにおける先進国・途上国間の「共通だが差異ある責任」の原則</small></li> </ul>
対策手段	<b>【短期対策（～2023年に合意）】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 船舶設計の改善</li> <li>・ 運航オペレーションの効率化 等</li> </ul> <b>【中期対策（～2030年に合意）】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 経済的インセンティブ手法の導入</li> <li>・ 低炭素代替燃料の導入 等</li> </ul> <b>【長期対策（～2060年に合意）】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ ゼロ炭素代替燃料の導入</li> </ul>
技術協力等	技術協力、能力構築(キャパビル)等による対策の実施支援
定期的レビュー	技術開発や対策の実施状況等を踏まえ5年毎にレビュー

## 国際海事機関（IMO）第 72 回海洋環境保護委員会 審議結果概要（その他の主な議題）

### 燃料油硫黄分規制の統一的な実施

#### 【経緯】

船舶からの排気ガス中の硫黄酸化物（SO<sub>x</sub>）や粒子状物質（PM）による人の健康や環境への悪影響を低減するため、海洋汚染防止条約（MARPOL 条約）により、燃料油中の硫黄分濃度が世界的に規制されています（SO<sub>x</sub> 規制）。さらに、この規制値は、2020 年 1 月以降、現行の 3.50%以下から 0.50%以下に強化されることが決まっています。一方、基準に適合しない安価な高硫黄燃料油を使用するなど同規制が遵守されない場合、外航海運の競争条件が不当に歪められることが懸念されています。このため、IMO では、本年 2 月に開催された第 5 回汚染防止・対応小委員会（PPR5）より、SO<sub>x</sub> 規制の統一的な実施方策に関する審議が本格的に開始され、同規制の統一的な実施のためのガイドラインを 2019 年夏までに策定することが合意されました。

#### 【審議結果】

PPR5 からの報告を受け、本年 7 月 9 日～13 日に、SO<sub>x</sub> 規制の統一的な実施のためガイドラインの策定に向けた集中審議を行うための中間会合を開催することが正式に承認されました。

### シップ・リサイクル条約

#### 【経緯】

船舶の安全かつ環境上適正な解撤・再生利用を確保するため、2009 年に、シップ・リサイクル条約（船舶再資源化香港条約）が採択されました。同条約は、締約国の船腹量や解撤能力が一定の条件（発効要件）を満たしてから 2 年後に発効することになっています。

#### 【審議結果】

我が国より、主要解撤国であるインドとの首脳級共同声明に基づき実施している同国のリサイクル設備近代化プロジェクトの状況を報告しました。また、我が国における同条約の締結に向けた準備状況（本年 3 月 9 日に閣議決定し、今次通常国会に提出済み）を説明し、各国に同条約の早期締結を呼びかけました。

また、トルコから、同条約への加入書が近く IMO に寄託される旨の報告がありました。これにより、同条約の発効要件のうち、締約国は 7 ヶ国（要件:15 ヶ国）、締約国船腹量は 21.69%（要件:40%）、締約国解撤能力は船腹量（40%と仮定）の 0.69%（要件:3%）となります。

## 北極海での重質燃料油の使用・保持制限

### 【経緯】

北極海航路の拡大に伴い、今後、当該海域を航行する船舶の増加が見込まれている中、船舶からの油流出事故に伴う生態系や環境への悪影響が懸念されています。このため、欧米諸国が、北極海での重質燃料油の使用制限を提案しています。

### 【審議結果】

北極海での重質油の燃料油としての使用・保持制限について、検討を開始することが合意されました。今後、下部委員会の汚染防止・対応小委員会（PPR）において、2020年までの2年間をかけて、規制の効果や社会経済的影響等を検討することとなりました。

## 海洋プラスチックごみ問題への対応

### 【経緯】

海洋へのごみの投棄は海洋汚染防止条約（MARPOL 条約）により禁止されていますが、海上に投棄・流出されたプラスチックごみは増加を続けていることが国際的な課題となっています。このため IMO において更なる対策を検討することが提案されています。

### 【審議結果】

IMO において海洋プラスチックごみ対策（船舶からの海洋プラスチックごみの影響評価と MARPOL 条約に基づくごみ投棄禁止の徹底等）を 2020 年までの 2 年間をかけて検討することが合意されました。

## 船舶バラスト水規制管理条約

### 【経緯】

2017 年 9 月に船舶バラスト水規制管理条約が発効しました。今次会合では、同条約及び関連ガイドライン等の見直しが行われます。また、現時点では信頼性の高い有害水生生物のサンプリング分析手法が確立していないことから、サンプリング結果のみでは違反を特定せず、各国が自主的に条約実施上の問題点等を IMO に報告・共有する経験蓄積期間（EBP）が設けられており、必要に応じて将来的に条約や関連規則の見直しを行うこととされています。

### 【審議結果】

経験蓄積期間（EBP）において、各国が IMO に情報提供する際に使用する報告フォーマットや、EBP を通じて蓄積した各種課題等に対応するための条約や関連規則の見直しを 2022 年を目途に行うための作業スケジュールが合意されました。

## 船体付着生物管理ガイドラインのレビュー

### 【経緯】

船体に付着した生物の越境移動による生態系への悪影響を防止するため、2011年に、適切な防汚塗料やメンテナンス等の対策を盛り込んだ「船体付着生物管理ガイドライン」が採択されました。

### 【審議結果】

下部委員会の汚染防止・対応小委員会（PPR5）において、2020年までの2年間をかけて当該ガイドラインの実効性等についてレビューすることが合意されました。

## 船舶由来の水中騒音

### 【経緯】

船舶から発生した水中騒音が、クジラやシャチ等の海中生物に悪影響を及ぼす可能性がカナダや欧州諸国等から指摘されており、各国で調査研究が行われています。

### 【審議結果】

カナダから、水中騒音の低減策や水中騒音が海中生物に与える影響等に関する調査研究の結果が報告されました。あわせて、カナダから、各国に対し、新規議題の共同提案が呼びかけられました。

以 上