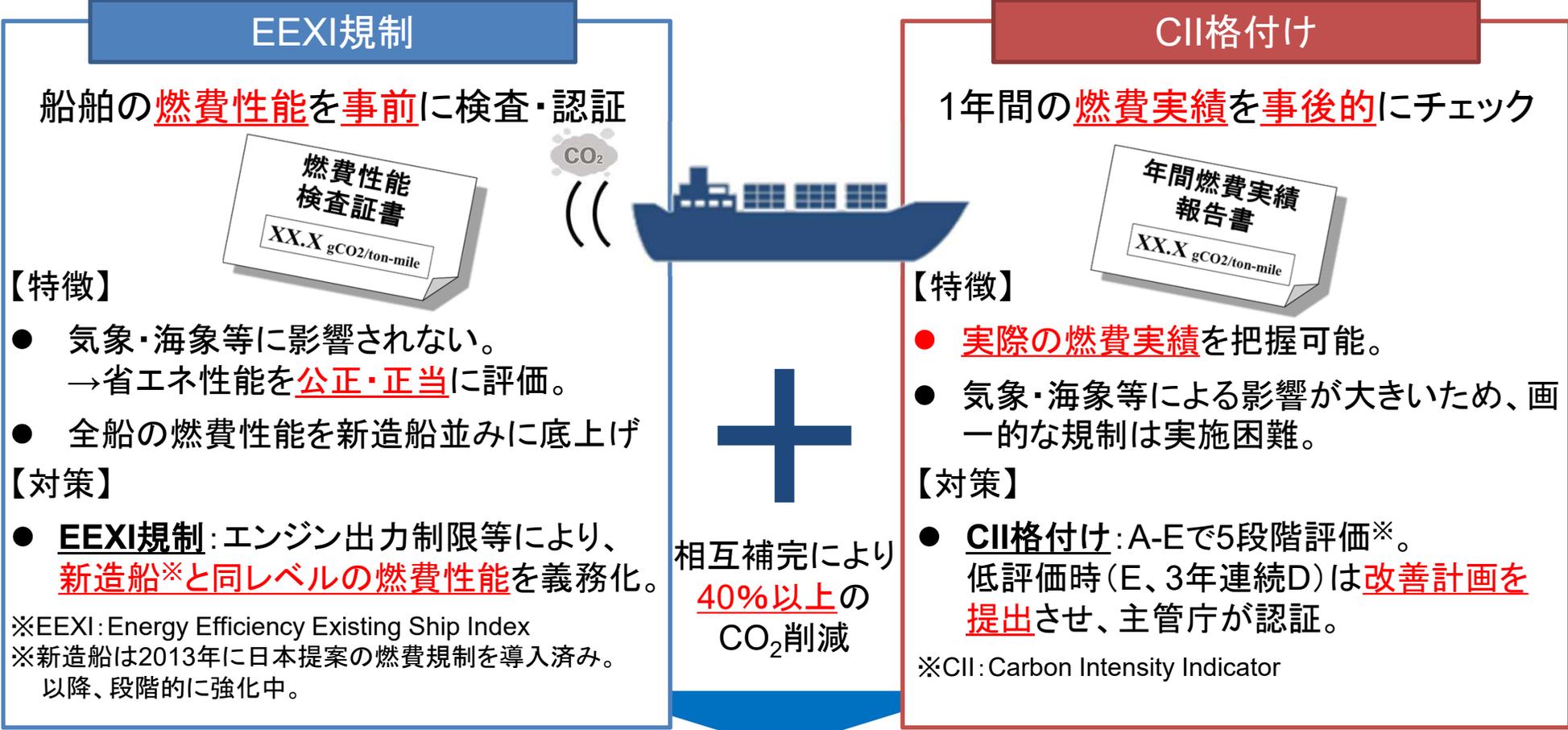


参考資料

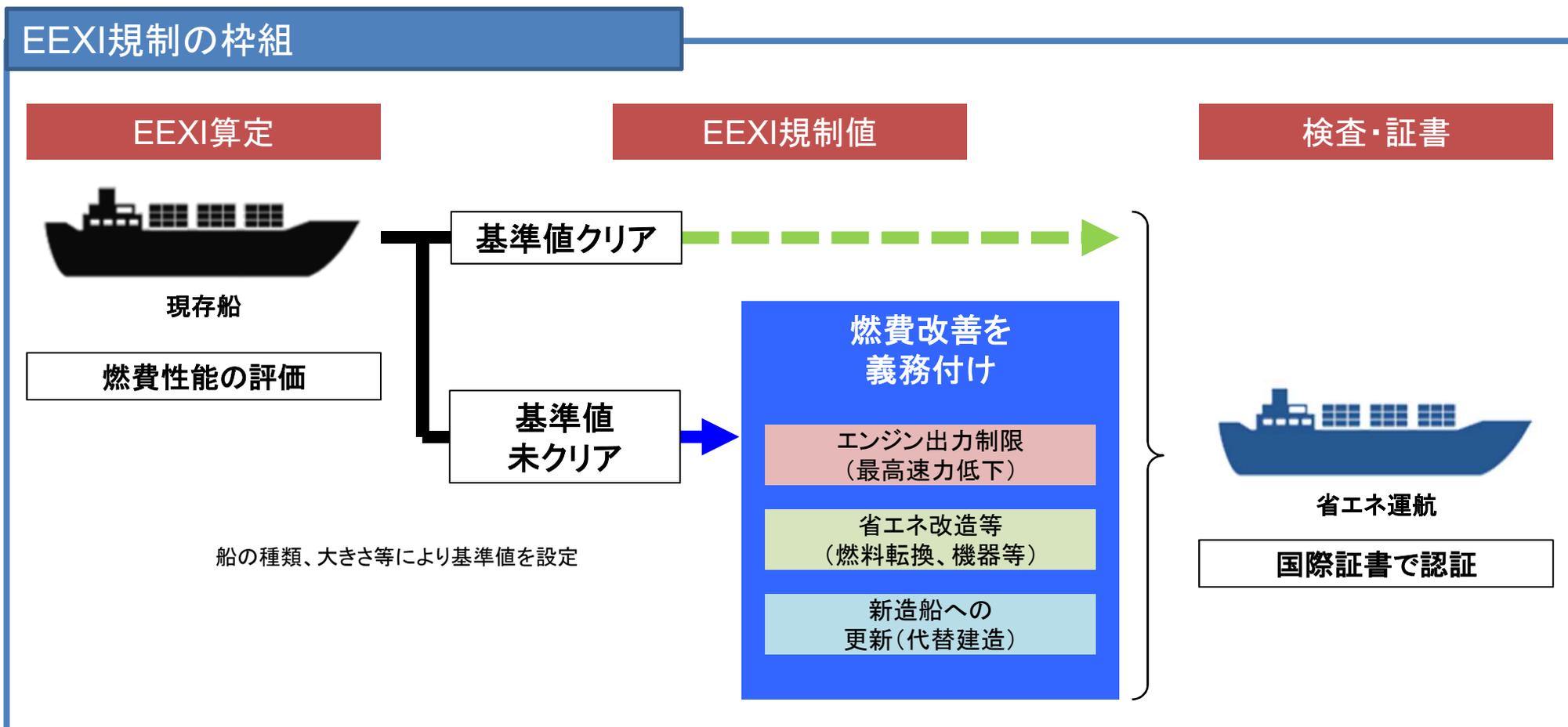
- 既存の大型外航船への燃費規制は初。既存船の燃費性能を事前に検査・認証し、毎年の実績を事後チェック。
- 性能の劣る既存船にペナルティ(出力制限や改造による燃費改善)を与え、新造代替を促進。

【共同提案国】 日本、韓国、中国、シンガポール、マレーシア、インド、イタリア、キプロス、クロアチア、スペイン、デンマーク、ドイツ、フランス、ノルウェー、UAE、ガーナ、ナイジェリア、カナダ、バハマ、国際海運会議所



2020年11月に海洋汚染防止条約改正案を承認。**2021年6月に採択**
(その後、**2022年11月に発効、2023年1月から導入**)

既存の大型外航船の燃費性能規制(EEXI規制)の概要



- 既存船に新造船と同レベルの**燃費性能を達成**することを義務化
- 新造船への**代替インセンティブを確保**することで、新造船への代替を促す

EEXI規制値(船種・サイズ別の詳細)

船種	サイズ	削減率※(%)
バルカー	200,000 DWT 以上	15
	20,000 DWT以上 200,000 DWT未満	20
	10,000 DWT以上 20,000 DWT未満	0-20
ガス運搬船	15,000 DWT 以上	30
	10,000 DWT以上 15,000 DWT未満	20
	2,000 DWT以上 10,000 DWT未満	0-20
タンカー	200,000 DWT 以上	15
	20,000 DWT以上 200,000 DWT未満	20
	4,000 DWT以上 20,000 DWT未満	0-20
コンテナ船	200,000 DWT 以上	50
	120,000 DWT以上 200,000 DWT未満	45
	80,000 DWT以上 120,000 DWT未満	35
	40,000 DWT以上 80,000 DWT未満	30
	15,000 DWT以上 40,000 DWT未満	20
	10,000 DWT以上 15,000 DWT未満	0-20

船種	サイズ	削減率※(%)
一般貨物船	15,000 DWT 以上	30
	3,000 DWT以上 15,000 DWT 未満	0-30
冷凍運搬船	5,000 DWT 以上	15
	3,000 DWT以上 5,000 DWT 未満	0-15
混合貨物船	20,000 DWT 以上	20
	4,000 DWT以上 20,000 DWT 未満	0-20
液化天然ガス運搬船	10,000 DWT 以上	30
自動車運搬船	10,000 DWT 以上	15
Ro-ro貨物船	2,000 DWT 以上	5
	1,000 DWT以上 2,000 DWT 未満	0-5
Ro-ro旅客船	1,000 DWT 以上	5
	250 DWT以上 1,000 DWT 未満	0-5
クルーズ船	85,000 GT 以上	30
	25,000 GT以上 85,000 GT 未満	0-30

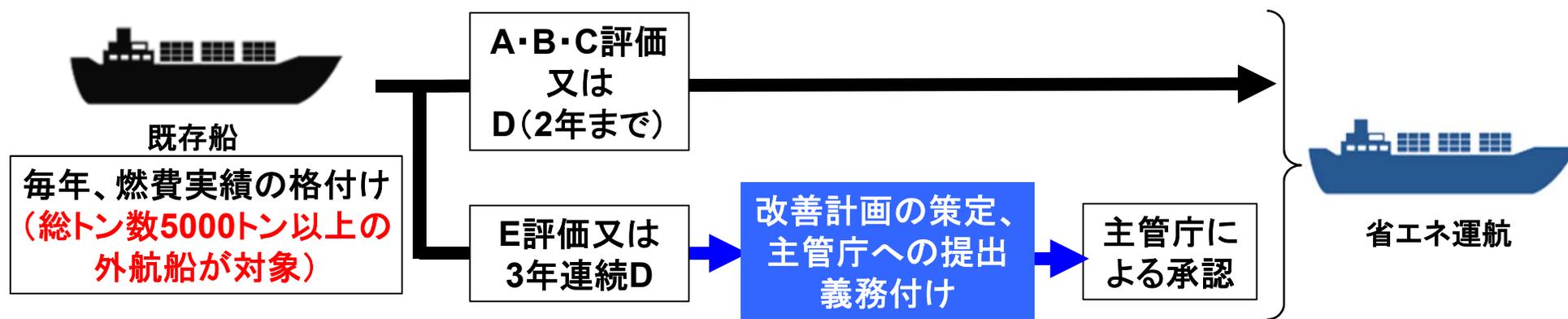
2030年に**平均燃費Δ40%**を実現可能

船種	2008年平均(実績値) (1989-2008年就航船)	2030年平均(予測値) (2011-2030年就航船)	
	EEXI (g-CO ₂ /トンマイル)	EEXI (g-CO ₂ /トンマイル)	改善幅%
バルカー	4.24	3.30	Δ22.3%
タンカー	4.63	3.41	Δ26.2%
コンテナ船	19.53	10.12	Δ48.2%
一般貨物船	15.66	10.11	Δ35.4%
LNG/LPG 運搬船	9.92	6.52	Δ34.3%
冷凍運搬船	23.02	17.43	Δ24.3%
PCC	19.47	14.97	Δ23.1%
全 体	8.05	4.59	Δ42.7%

- ・規制対象船種の全既存大型外航船に対し、先述のEEXI規制を適用。
- ・2030年の船腹量は、2014年IMO Studyに基づく海運需要シナリオ(BAUシナリオ)から試算。
- ・2030年の船隊構成(サイズ・船種別割合)は、2011-2018年就航船と同一と仮定。(2019以降のフリート大型化効果は加味していない。)

制度概要

- 年間平均燃費実績(CII)が、船舶側でコントロールできない外部要因(気象・海象等)により大きく変動することを踏まえ、規制的枠組みでなく、**格付け(A-Eの5ランク)により、毎年の燃費実績を評価**。
- E評価又は3年連続D評価の船舶は、翌年度、「改善計画」の提出・主管庁承認を義務付け。
- 評価基準は、毎年段階的に強化。

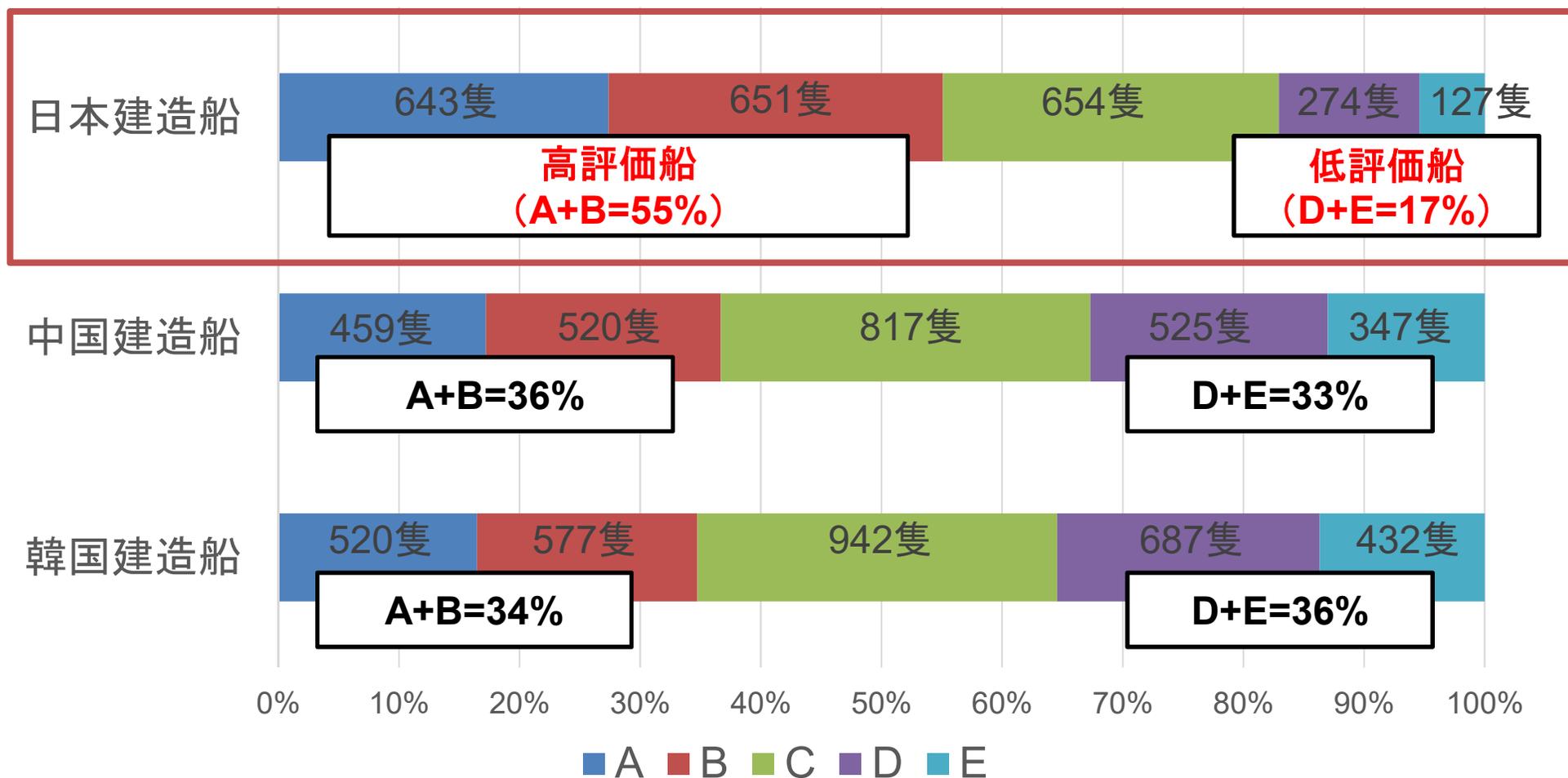


- 毎年の燃費実績を事後チェック・評価することで、**継続的な省エネ運航**を促進。
- **実運航時の省エネ性能**を統一的に評価、トップランナーを差別化。

CII格付けの政策効果

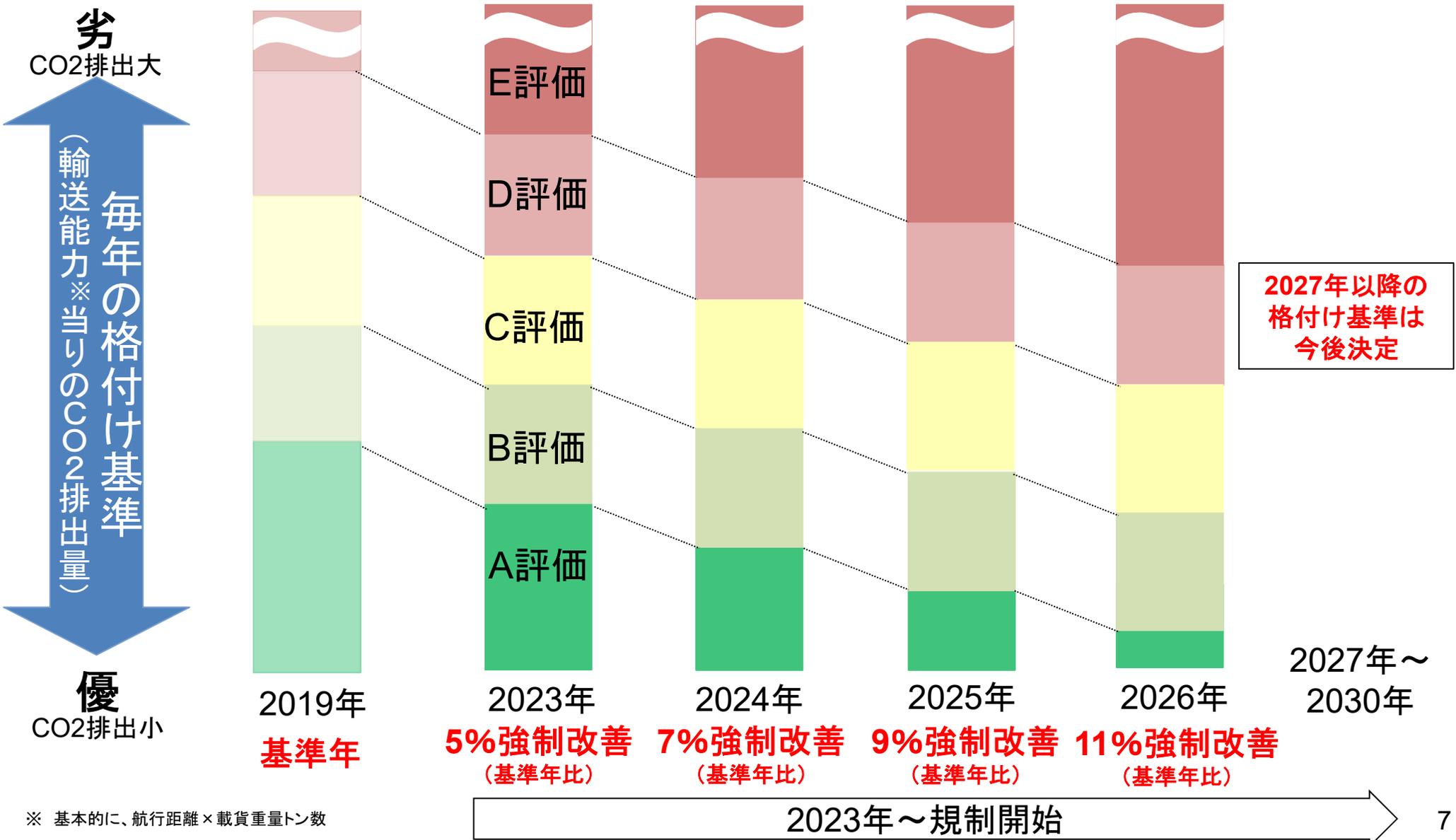
EU公開データに基づき、日中韓建造の現存船の年間平均燃費実績(CII)を格付けした。
 ⇒国際的に統一されたものさしで、**日本建造船が最高評価であることが証明された。**

全船種



CII格付け 格付け基準強化のコンセプト

格付け基準は、2023年以降段階的に強制改善



時期	作業項目
2022年11月	海洋汚染防止条約改正案発効
2023年1月	EEXI規制、CII格付け適用開始



**2023年1月1日以降、初回年次検査までにEEXI認証
2023年以降、毎年、燃費実績(CII)を格付け**