

令和 2 年 10 月 27 日
海事局 海洋・環境政策課

船舶の新たな CO₂ 削減策、日本主導により国際ルール化へ

～IMO 第 7 回温室効果ガス作業部会（10/19-23） 開催結果～

国際海事機関（IMO）は、海運分野の気候変動対策を審議するための国際会議を Web 形式にて開催しました。審議の結果、日本主導で 18 か国と共同提案した新たな CO₂ 削減策が支持を集め、その実施のための国際ルール案に合意しました。

本国際ルール案は、今後、IMO 海洋環境保護委員会における審議（本年 11 月及び来春）を経て、2023 年初めには発効し、世界の大型外航船に適用される予定です。

【背景】

- 海運分野の気候変動対策を検討するIMOは、2030年までに国際海運からのCO₂を40%以上削減（輸送量あたり、2008年比）するための新たな対策を審議すべく、10月19日（月）～23日（金）に、第7回温室効果ガス作業部会をWeb形式にて開催しました。同会議には、70カ国から300名以上の政府代表等^{※1}が参加しました。

※1 日本からは国土交通省海事局海洋・環境政策課 中川環境渉外室長・岩城環境政策推進官等が出席。

- 日本は、欧州、中東、アジア等各地域の18カ国・1団体^{※2}と共同で「現存船に新造船と同レベルの燃費性能を義務付ける新たな規制（EEXI）及び燃費実績の格付け制度」を提案していました。本制度により、2030年に40%超のCO₂削減が見込まれます。

※2 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、パハマ、国際海運会議所

【審議結果】

（※詳細は別紙 1 参照）

- 今般の国際会議では、上記日本主導の共同提案に支持が集まり、所要の修正の上、その実施のための国際ルール案に合意しました。主な内容は以下の通りです。

現存船への燃費性能規制（EEXI）	現存船に対して新造船と概ね同レベルの燃費性能を義務化し、予め、主管庁が検査して証書を発給。
燃費実績の格付け制度	1年間の燃費実績をA-Eの5段階で格付け評価。低評価時は改善計画を策定。

また、本国際ルールを実施した際の開発途上国・島嶼国等への影響評価について、総合的な検討を進めることに併せて合意しました。

（※詳細は別紙 2 参照）

【今後の予定】

- 本国際ルール案は、11月16日（月）～20日（金）まで開催される第75回海洋環境保護委員会（議長：斎藤英明 国土交通省大臣官房技術審議官）で、海洋汚染防止条約（MARPOL 条約）附属書 VI 改正案として、正式承認のための審議が行われます。その後、2021年春開催予定の第76回海洋環境保護委員会での採択を経て、2023年初めには発効し、世界の大型外航船に適用される予定です。

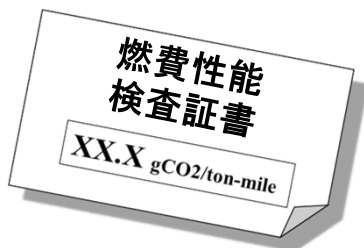
【問い合わせ先】



海事局海洋・環境政策課 中川、岩城、井島
電話：03-5253-8111（内線 43921、43923）
直通：03-5253-8118 FAX：03-5253-1644

EEXI規制

船舶の燃費性能を事前^にに検査・認証

CO₂

((



【特徴】

- 気象・海象等に影響されない。
→省エネ性能を公正・正当に評価。
- 全船の燃費性能を新造船並みに底上げ

【対策】

- **EEXI規制**: エンジン出力制限等により、**新造船*と同レベルの燃費性能**を義務化。

※EEXI: Energy Efficiency Existing Ship Index

※新造船は2013年に日本提案の燃費規制を導入済み。
以降、段階的に強化中。



相互補完により
40%以上の
CO₂削減

燃費実績格付け

1年間の燃費実績を事後的にチェック



【特徴】

- **実際の燃費実績**を把握可能。
- 気象・海象等による影響が大きいため、画一的な規制は実施困難。

【対策】

- **燃費実績格付け**: A-Eで5段階評価*。
低評価時(E、3年連続D)は**改善計画を提出**させ、主管庁が認証。

※燃費実績の指標、A-E評価の基準値、計算方法等は、
規制開始までにガイドラインで決定。

第75回海洋環境保護委員会(11/16-20)で海洋汚染防止条約改正案として承認へ。
(最短の場合には、2023年に発効の見込み)

【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

国際海事機関（IMO）第 7 回温室効果ガス（GHG）作業部会

主な審議結果

今次会合では、日本が 18 か国・1 団体と共同提案した「現存船に新造船と同レベルの燃費性能を義務付ける新たな規制（EEXI）及び燃費実績の格付け制度」に支持が集まり、所要の修正の上、その実施のための国際ルール案に合意しました。

合意された国際ルール案の主な内容は以下の通りです。

現存船への燃費性能規制（EEXI）

⇒現存船への燃費性能規制（EEXI）は、現存船に対して新造船と概ね同レベルの燃費性能を義務化し、予め、主管庁が検査して証書を発給する制度です。今次会合での審議の結果、以下の規制値に合意しました。

合意された EEXI 規制値

⇒日本等が提案していた通り、EEXI の規制値は、基本的には 2022 年時点での新造船の燃費性能規制（EEDI 規制）と同レベルの規制値とすることに合意しました。

但し、超大型バルカー・タンカー、中小型コンテナ船、Ro-ro 貨物船、Ro-ro 旅客船については、大幅な燃費性能の改善が技術的に困難であるとの懸念が一部国から示され、EEXI 規制値を当初の日本提案から若干緩和することになりました。

船種	サイズ	削減率 ^{※1} (%)
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
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

※ 過去 10 年間(1999~2008)に建造された船舶の平均値 (=基準値) からの比。

燃費実績の格付け制度

⇒燃費実績の格付け制度は、1年間の燃費実績を A-E の 5 段階で格付け評価する制度です。
今次会合では、格付け結果が低評価（D・E）となった船舶への対応が論点となりましたが、
審議の結果、以下の対応を義務付けることに合意しました。

格付け結果が低評価となった船舶への対応について

⇒日本等が提案していた通り、低評価（E 又は 3 年連続 D）となった船舶には、改善計画を作成し、当該改善計画を船舶エネルギー効率管理計画（SEEMP）※に記載の上、主管庁の承認を得るとともに、翌年から当該改善計画に従って運航することを義務付けることに合意しました。

※船舶保有者・管理者が、CO₂ 排出量等をモニタリングしつつ、CO₂ 排出削減のために最も効率的な運航方法（減速、海流・気象を考慮した最適ルート選定、適切なメンテナンス等）をとるように、①計画、②実施、③モニタリング、④評価及び改善というサイクルを継続して管理することを促す制度。

その他

規制導入による開発途上国等への配慮について

⇒今回の国際ルールを実施した際の開発途上国・島嶼国等への影響評価について、総合的な検討を進めることに併せて合意しました。

以 上