

国際海運におけるカーボンニュートラル(CN) ～注目される目標改定と具体策の行方～

7月3日から5日間の日程で、国際海運の国連専門機関、IMO(国際海事機関)の国際会議が開催され、CN目標の改定や新たな具体策の導入について議論される予定です。

国際海運のCN目標改定

現在の国際海運のCN目標は2018年に策定され、GHG(温室効果ガス)排出量を「2050年までに50%削減(2008年比)、今世紀中早期にゼロを目指す」内容となっています。しかし、本目標の策定後に多くの国々が「2050年」を中心にCNの達成時期を表明したことから、IMOも目標の前倒しが求められています(図表1)。

因みに、欧米や日本等は「2050年CN」を提案していますが、中国やインド等はその提案に反対しています。

図表1 国際海運および主要国のCN目標

時期	国際海運	日本	EU	米国	中国
2030年	平均燃費 ▲40% (2008年比)	▲46% (2013年比)	▲55% (1990年比)	▲50~ 52% (2005年比)	▲65%(注) (2005年比)
2050年	GHG排出量 ▲50% (2008年比)	ネットゼロ			-
今世紀中	ゼロ排出	目標前倒し? -			ネットゼロ (2060年)

(注) GDPあたりのCO₂排出量
(資料)国土交通省、外務省資料より当部作成

新たな具体策の導入

今回の会議では、CN目標の改定に併せて、実現に向けた具体策の導入についての検討も行われます。例えば、船舶が使用する燃料のGHG排出強度(熱量あたりのGHG排出量)に規制値を設け、超過した船舶に罰金を課すといった「規制的手法」や、船舶のCO₂排出量に応じて課金する、あるいは排出権の購入を課すといった「経済的手法」が提案されています(図表2)。

こうした対策の制度設計次第では、海事関連事業者の負担や対応に向けたスケジュール感も大きく変わる可能性があり、議論の行方が注目されます。

図表2 具体策の提案内容例

実現に向けた具体策		提案国	内容
規制的手法	燃料油規制	EU、ノルウェー	○燃料のGHG排出強度を規制 ○規制値を段階的に強化
経済的手法	課金	日本等多数	○CO ₂ 排出量に応じて課金し、次世代船等に還付 (課金・還付対象は提案国によって異なる)
	排出権取引	ノルウェー	○国際海運の総GHG排出量に上限を設定 ○各企業はオークションを通じて排出権を購入

(資料)国土交通省資料より当部作成

- ◆ 本資料は情報提供のみを目的として作成されたものであり、何らかの行動を勧誘するものではありません。
- ◆ 本資料は、信頼できると思われる情報に基づいて作成されていますが、その正確性を保証するものではありません。また、本資料に記載された内容等は作成時点のものであり、今後予告なく修正、変更されることがあります。資料のご利用に関しては、お客さまご自身の責任において判断なされますよう、お願い申し上げます。
- ◆ 本資料に関連して生じた一切の損害については、責任を負いません。その他、専門的知識に係る問題については、必ず弁護士、税理士、公認会計士等の専門家にご相談のうえ、ご確認ください。
- ◆ 本資料の一部または全部を、当社の事前の了承なく複製または転送等を行うことを禁じます。
- ◆ 本件に関するご照会は、ひろぎんHD経済産業調査部 担当：竹島 (TEL082-247-4958) までお願いします。