

# タスクフォースの検討状況と今後の方針

～船舶運航・船舶設計・代替燃料の各方面からの検討～

---

平成30年12月  
事務局

## 船舶運航タスクフォース

- 来年5月のIMO海洋環境保護委員会 (MEPC 74) に打ち出すべく、我が国としての短期対策案(現存船の燃費性能改善策)を取りまとめた。

### <短期対策案の骨子>

1. 現存船に対し、燃費性能の算定を義務付け
    - ・現存船向けのよりシンプルな燃費性能計算式を規定
  2. 燃費性能が基準値を上回ることを義務付け
    - ・エンジン出力制限、省エネデバイスの追加搭載、燃料転換等により対応
  3. 条約に基づく検査・証書システムにより、改善後の燃費性能を認証
- 上記短期対策案の実現に向け、諸外国との調整を進めるとともに、各種技術的事項の詳細を引き続き検討することとした。

### <主な検討事項>

- ・現存船向けの燃費性能算定式
- ・現存船向けの燃費性能規制値
- ・エンジン出力制限に関する各種 等

## 船舶設計タスクフォース

- 新造船燃費規制(EEDI)規制に関する各種論点(フェーズ3・4規制、最低出力・非常用出力)に対する我が国としての対応方針案を取りまとめた。
- **EEDIフェーズ3規制**:これまでの我が国の基本方針を踏襲しつつ、国内造船所から得られたデータを精査の上、開始年の前倒しや規制値の強化も前広に検討する。また、欧州等の主張に対しては、必要に応じ、定量的データに基づいて反論する。
- **EEDIフェーズ4規制**:現存船への適用や燃料炭素密度の引き下げ等、これまでのEEDI規制とは異なる新たな枠組みでのEEDI規制の在り方を検討し、IMOに提案する。
- **最低出力**:過去に、日本と欧州が最低出力規制の改正案を共同提案したことを踏まえ、適宜、欧州との再提案の可能性を模索する。
- **非常用出力**:①EEDI規制と最低出力規制の両立を可能にする、②現存船に適用すれば短期対策にも応用が可能、といったメリットが認められるため、提案国のドイツ等と連携しつつ、その実現に努める。

## 代替燃料タスクフォース

- 代替燃料に関する情報収集について、中間報告を確認し、追加的に調査すべき事項を整理した。
- E-LNG (CCS等により回収したCO<sub>2</sub>と再生可能エネルギー由来の水素から合成するLNG燃料)の長期的供給可能性やコスト等の課題について、更なる情報収集を進めることとした。
- 船舶のCO<sub>2</sub>ゼロエミッション技術に関する課題等を整理し、引き続き、その実現可能性の検討を継続することとした。
- 代替燃料等に関する来年度の調査研究の方向性を整理した。
  - ・既存エンジンを使用した船舶における低炭素化の調査
  - ・代替燃料による船舶のエネルギー効率改善ロードマップ策定