

今年末の気候変動枠組条約の締約国会議に向けて、京都議定書以降の温室効果ガス規制枠組みの合意を目指す努力がなされている。ここでは、そこで検討されていない、もう一つの地球温暖化防止に向けた国際社会の試みについてとりあげてみたい。

京都議定書で規制対象とされているのは締約国の国内における発生源からの排出である。それ以外の公海などの締約国領域外での船舶などによる排出は規制の対象とされていない。京都議定書は、そこでの船舶か

もう一つの地球温暖化問題

されるとする。

IMOの統計によれば、2007年から2012年における国際海運からの排出は世界のCO₂排出量の2・2%を占め、ほぼドイツ1カ国の排出に匹敵し、今後それはさらに増加することが予測されている。国際社会の要請を受け、IMOは1997年以降、この問題に取り組んできたが、いまだ完全な合意に達していない。その理由はどこにあるのだろうか。

その最大の理由は、気候変動枠組条約とIMO条約の採用している原則の違いにある。前者では、「共通だが差異のある責任」の原則の下で先進国にのみ削減義務を課し、途上国には課さないという差別的取り扱い

管理の条件が厳しくないなどの理由で、実質的關係をもたない国に登録された船舶のことであり、これは現在の海運界では一般的となっている。もしも、京都議定書と同じように先進国に登録された船舶のみに義務を課すなら、途上国への便宜置籍は加速し、その結果削減義務のない船舶を増加させることになり、規制の実効性を失わせる。

IMOでは全く規制に成功しなかったわけではない。2011年に排出削減のための省エネエンジン開発などの「技術的手法」、船舶の効率の運航などの「運航的手法」の規制を導入しており、さらに、燃料への課税措置、排出量取引制度などの「経済的手法」の導入も検討している。しかし、そうした規制の無差別な適用には、中国、ブラジルなどの京都議定書の下で削減義務のない現在の大量排出国の反対がある。近年では、これらの国は技術移転、援助等と関係させることで、「共通だが差異のある責任」原則を実現する立場をとりつつある。

船舶は最も効率的な輸送手段であり、それへの依存はさらに高まると思われる。輸送の大部分を海運に依存している日本は、実質的に船舶を保有する世界有数の海運国であり、また高い船舶技術を有する先進国である。今後、船舶からの地球温暖化防止問題にさらなるリーダーシップを発揮することが期待される。

国際海運からの温室効果ガス排出規制

らの排出については、国連の専門機関である国際海事機関（IMO）を通じて対策をとるべきとしている（なお、航空機からの排出は国際民間航空機関で検討



名古屋経済大学大学院
法学研究科教授
富岡 仁

とみおか まさし 国際法。名古屋大学大学院博士後期課程単位取得退学。1949年生まれ。

