

COP26

国際航空、国際海運における連合について

- 「国際航空気候野心連合」
- 「クライドバンク宣言」

田口 達

公益財団法人 地球環境戦略研究(IGES)

気候変動とエネルギー領域

国際航空分野 ～「国際航空気候野心連合」について～

1. 概要

2021年11月10日、日本を含む18か国がパリ協定の1.5°C目標に合わせ2050年までに二酸化炭素の排出をゼロに抑える航空業界の取組みを考慮し、国際民間航空機関(ICAO)による野心的な長期目標の採択を支援する「国際航空気候野心連合」の初会合を開き、「国際航空気候野心宣言¹」に署名した。

航空部門からの温室効果ガス排出量は、2019年時点の世界全体での人為起源の二酸化炭素排出量の約2.0%を占め、うち1.3%が国際航空、0.7%が国内航空によるものである²。近年は、航空機の燃費は大幅に改善され、1990年に比べると、半分の燃料で同様な飛行を実現している。一方、世界の産業の発展、拡大スピードは非常に早く、新型コロナウイルスによる影響にも関わらず、国際航空産業、世界の航空旅客数および貨物量は、今後30年間で大幅に増加することが予想されている。航空分野のグローバルな性質を考慮すると、航空機からの温室効果ガス排出量削減のための国際的な取組は不可欠であり、航空分野のリスクと気候変動への影響を低減するためには、各国と航空関係者の協力が不可欠である。

パリ協定の1.5°C目標を達成するためには、その達成への道筋と整合性のある航空部門の温室効果ガス排出量削減に向けた国際的な取組を調整、加速する必要がある。このような状況を踏まえ、国際航空運送協会(IATA)は2021年10月に、2050年までに排出量を実質ゼロ化する目標を打ち出している。同目標達成のためにもICAOは持続可能な航空燃料(SAF)の導入を支援するための世界的な持続可能性フレームワークの開発や、国際航空のためのカーボンオフセットおよび削減スキーム(CORSIA)など、短期、中期、長期の目標を実施するための国際航空分野内外の措置を通じて、国際航空からの排出量削減に対応するための重要な役割を果たすことが期待される。

本文では本宣言によるコミットメントが記載されている。(以下、全8項目のうち一部抜粋)

- ICAOおよびその他の補完的な協カイニシアティブを通じて、世界平均気温の上昇を1.5°Cに抑えるための努力と同様な速度で、航空会社の二酸化炭素排出量を削減するための野心的な行動を進めるために協力する。
- ICAOが、上記の気温目標に合致し、かつ2050年までに二酸化炭素排出量を正味ゼロにするというIATAによる公約を考慮し、野心的な長期目標を採択することを支持する。
- 以下の取組みをもって、CORSIAの最大限の効果を確保する。
 - ICAOでの取組みを支援し、他のICAO加盟国と協力して、CORSIAへの参加拡大を含む、航空機からの二酸化炭素排出量削減の重要な手段としてCORSIAを実施・強化し、まだCORSIAに参加していない国は、できるだけ早くCORSIAに参加する。
 - 国内の規制、法律、実施の取り決めの実施を含め、シカゴ条約の付属書16第4巻を可能な限り完全かつ適時に実施するために国内で措置を講じる。

¹ COP26 Declaration (<https://ukcop26.org/cop-26-declaration-international-aviation-climate-ambition-coalition/>)

² ATAG fact & figures (<https://www.atag.org/facts-figures.html>)

- CORSIAの定期的な見直しを行う過程で、CORSIAの野心を推進すること。
- ホスト国がCORSIA適格排出ユニット及びCORSIA適格燃料の活用の基となるパリ協定に基づくNDCアカウンティングにおいて、相当調整を適用することにより二重計上を回避するよう努める。
- ライフサイクル排出量を削減し、国連の持続可能な開発目標(SDGs)の達成に貢献する持続可能な航空燃料の開発と導入を国際的および国内的な措置を通じて推進する。
- 航空機の二酸化炭素排出量を削減できる革新的な新しい低炭素・ゼロカーボン航空機技術の開発・展開を、国際的・国内的な措置を通じて促進する。
- 自由に利用できるツールの利用を促進し、地域の専門知識、認定、持続可能な航空燃料やCORSIA適格排出ユニットの市場へのアクセスを拡大するなど、CORSIAや他のICAO気候変動対策の実施のための能力開発支援を促進する。

2. 注目点

- 単位輸送量当たりの二酸化炭素排出量は、各種輸送手段の中でも航空機が最も多いことから、今後予想される旅客数・輸送量の伸びは世界的な二酸化炭素排出量の増加に直結するため、航空分野における本取組の意義は大きい。
- CORSIAは航空業界のみならず自主的炭素市場関係者からも注目されており、各国にてその対応を準備している。2021年から自主的に参加表明した国々によるパイロット期間が始まっており、これらの行動をサポートする宣言といえる。

3. 留意点

- 経済発展と旅客数・輸送量の増加は相関が強く温室効果ガス排出削減の両立は困難を伴うからこそ、大きく経済発展し温室効果ガスの排出量が多い国の参加が重要である。
- 航空会社の二酸化炭素排出量のほとんどはジェット燃料由来である。このため、上記取組みの鍵となるのはSAFによる燃料の代替であるが、適切な施策の下で導入を進めても2025年までに全体の2%程度との推測もあり大幅に代替する量を増やす必要がある³。

4. 今後の展望

- CORSIAは2021年からパイロットフェーズが始まるため、これから各国政府、対象となる航空会社による活動が活発化する。
- 航空分野での大幅な削減にはSAF利用の拡大が重要となるため、各航空会社と企業によるSAF燃料開発及び導入に向けた取組みが加速する。

³ IATA(<https://www.iata.org/en/programs/environment/sustainable-flying-blog/why-saf-is-the-future-of-aviation/>)

国際海運分野 ～「クライドバンク宣言」について～

1. 概要

2021年11月10日、日本を含む19か国が、国際海運からの温室効果ガス排出削減のため、温室効果ガスを排出しないゼロエミッション船が運航される「グリーン海運回廊(グリーン SHIPPING コリドー⁴)」の開設を目指す「クライドバンク宣言⁵」に署名した。

海運分野の国際機関である国際海事機関(IMO)は、同宣言に加えて国際海運分野においてもパリ協定で定めた1.5°C目標の重要性を認識したうえで、同気温目標達成を目的とした「船舶からの温室効果ガス排出削減に関するIMOの初期戦略」(決議MEPC.304(72)⁶、2018年4月)を採択したことにも重要であると考えている。

IMOがまとめた第4次温室効果ガス調査報告書(2020)⁷によると、今後さらなる対策が講じられない場合、国際海運による二酸化炭素排出量は2050年までに長期目標の基準年である2008年の排出量の90%から130%になると予想されており、非常に懸念される状態である。また、IPCCの第6次評価報告書の結果を踏まえても、国際海運によるアクションを加速し続ける必要性は明らかである。クリーンな海運への移行には、今後10年間のうちにクリーンな船舶用燃料、ゼロエミッション船、代替推進システムへの迅速な移行と、これらをサポートする陸上インフラの世界的な普及が必須となってくる。

本文では、本宣言によるミッションステートメントが記載されている。(以下、一部抜粋)

【ミッションステートメント】

- 本宣言の署名者は、グリーン海運回廊の確立を支援する。これからの10年間の半ばまでに、少なくとも6つのグリーン海運回廊の設立を支援することが目標であり、2030年には、さらに多くグリーン海運回廊が就航することを目指す。また、この目標を評価し、グリーン海運回廊の数を増やすことも想定する。
- これらの目標を達成するために、加盟国は以下のことを約束する。
- グリーン海運回廊プロジェクトを通じて、海運セクターとその燃料供給元の脱炭素化を促進するために、港湾、オペレーター、その他のバリューチェーン上にある企業・団体とのパートナーシップ構築を促進する。
- グリーン海運回廊の形成を妨げる事柄に対処するための行動を検討する。これには、例えば、規制の枠組み、インセンティブ、情報共有、インフラなどが含まれる。
- 国家行動計画の策定または見直しにおいて、グリーン海運回廊の規定を含めることを検討する。
- グリーン海運回廊構築の際には、環境への影響と持続可能性をより広く考慮する。

⁴ 2つ以上の港を結ぶゼロエミッションの海上輸送ルートのこと。

⁵ COP26 Declaration (<https://ukcop26.org/cop-26-clydebank-declaration-for-green-shipping-corridors/>)

⁶ IMO([https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Environment/Documents/Resolution%20MEPC.304\(72\)_E.pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Environment/Documents/Resolution%20MEPC.304(72)_E.pdf))

⁷ IMO Greenhouse gas study (<https://www.imo.org/en/OurWork/Environment/Pages/Fourth-IMO-Greenhouse-Gas-Study-2020.aspx>)

2. 注目点

- 国際海運は、輸出国、輸入国、船籍国等、関係国が多岐にわたる等の理由で、温室効果ガス削減対策は国別削減対策の枠組みに馴染まず、IMOに統一的な検討、対応が委ねられている（排出量は国毎ではなく国際海運という分野に計上されている）。このため、クライドバンク宣言は、主要な貿易ルートに焦点を当てた実践的な枠組みであり、海運セクターの脱炭素化に向けた一步を踏み出すものといえる。
- 世界経済の継続的な成長により海上荷動量は増加することが予想されている。このため、できる限り速やかに行動に移す必要があり、国際海運による積極的な温室効果ガス排出量削減行動は非常に重要である。

3. 留意点

- IMOによると、現状のシナリオにおいては代替燃料の使用による大幅な二酸化炭素排出削減が実現しないと、2050年排出ゼロの目標の達成は難しい。
- 目標の実現には、ゼロエミッション船が相当数必要となるため、同船舶の導入に必要な資金を確保することが重要である。このため、政府による支援や同分野への積極的な投資が鍵となる。

4. 今後の展望

- IMOを中心とした具体的にアクションを実施するため、該当する航路や港、運航業者の特定といった準備から開始されると思われる。
- 署名国においては、国内における各種制度設計と共に必要な予算確保に向けた準備が始まる。また、それと同時に関係民間企業・団体への働き掛けも開始される。

2021年11月発行

公益財団法人 地球環境戦略研究機関(IGES)

〒240-0115 神奈川県三浦郡葉山町上山口 2108-11

Tel: 046-855-3700 / Fax: 046-855-3709

E-mail: ce-info@iges.or.jp

この出版物の内容は執筆者の見解であり、
IGES の見解を述べたものではありません。

URL: <http://www.iges.or.jp/> IGES は、アジア太平洋地域における持続可能な開発の実現を目指し、実践的かつ革新的な 政策研究を行う国際研究機関です。

Copyright© 2021 Institute for Global Environmental Strategies.

All rights reserved.