

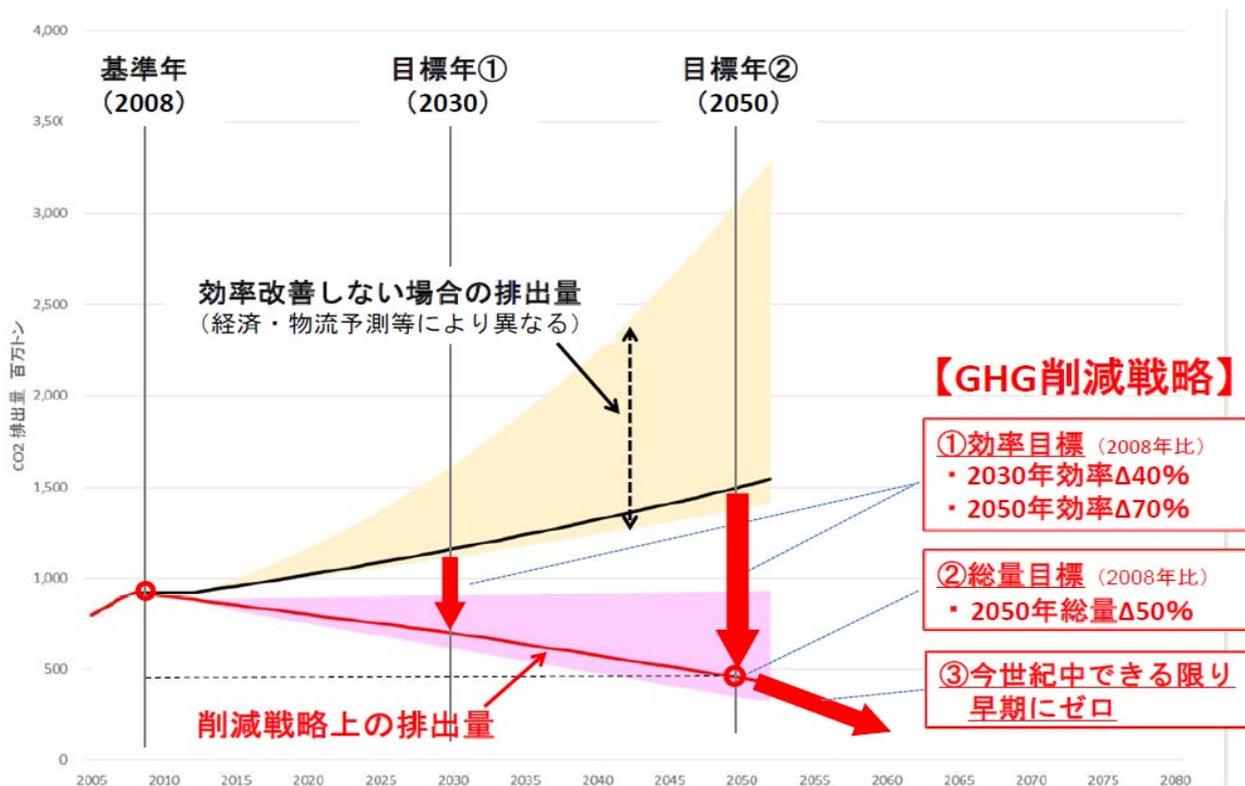
外航海運業界における GHG削減戦略の取組みについて

2018年8月8日

一般社団法人 日本船主協会

1

IMOのGHG削減戦略に基づく削減シナリオ



2

【短期対策の候補（～2023年に合意）】

- ・ 船舶設計の改善（**EEDIの深度化**）
- ・ 運航オペレーションの効率化（**減速運航・速度最適化**） 等

【中期対策の候補（～2030年に合意）】

- ・ 経済的インセンティブ手法（燃料油課金？）
- ・ 低炭素代替燃料（LNG、メタノール） 等

【長期対策の候補（2030年以降に合意）】

- ・ ゼロ炭素代替燃料（水素、アンモニア、バイオ） 等

3

2030年までに燃費効率40%改善

- ・ 省エネ船への船隊更新を着実に進める。
- ・ IMO DCSおよびIMO GHG Studyを踏まえ、以下2点について引き続き推進していく。
 1. 速度最適化
 2. 代替燃料船の普及・促進（要インフラ整備）

4

1. 速度最適化

<速度規制議論の問題点>

- 世界経済のインフラである国際海運は需要に応える責任
- 規制の実効性

⇒ 慎重な検討が必要！

5

2. 代替燃料船の普及・促進(要インフラ整備)

<LNG燃料船は2050年目標の解決策ではない>

- 現時点では最も有効かつ現実的な手段
- LNG燃料によるCO₂排出削減は20%から25%であり、
過渡的な対策

6

- 達成にはゼロ代替燃料への転換が不可欠
- 世界的な供給量の確保および供給(補油)インフラの整備も必要
- 新技術の開発が求められる

炭素回収貯留(CCS)

Well To Propeller (← Tank To Propeller)...