

# 1. 国際海運のGHG排出量削減の枠組み

- ▶ 京都議定書にて国際海運は国際航空と共に国別の協定の対象外となり、国際海事機関(International Maritime Organization : IMO)に対応を一任。

## 京都議定書

締結国は、国際民間航空機関(ICAO)及び国際海事機関(IMO)を通じて、作業を行い、航空機燃料及びバンカー油から排出される温室効果ガスの抑制又は削減を追求する。



船主：シンガポール  
船籍：パナマ  
航路：豪州～中国  
運航者：日本

**排出したGHGはどこに  
帰属すべき??**

船籍	日本、パナマ、シンガポール…
船員	日本、フィリピン、インド、クロアチア、中国…
船舶管理	日本、シンガポール、フィリピン、インド…
燃料供給	シンガポール、ロッテルダム、ロングビーチ…
航路、寄港地	様々
顧客、船主	様々

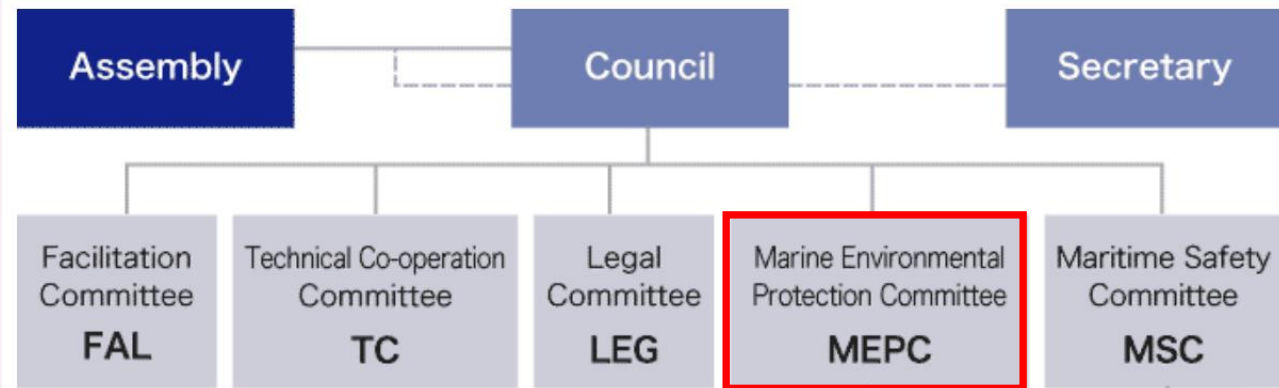
## 2. IMOのGHG削減戦略

### 国際海事機関 (International Maritime Organization : IMO)

- ▶ 国際連合の専門機関として現在、175ヶ国と3地域、151のオブザーバー組織が加盟。海運に関する技術的や法律的な問題や課題が議論され、ルール化される。



海洋環境保全委員会(MEPC)には日本政府(国土交通省)と共に日本郵船も日本船主協会代表として関連会合に参加



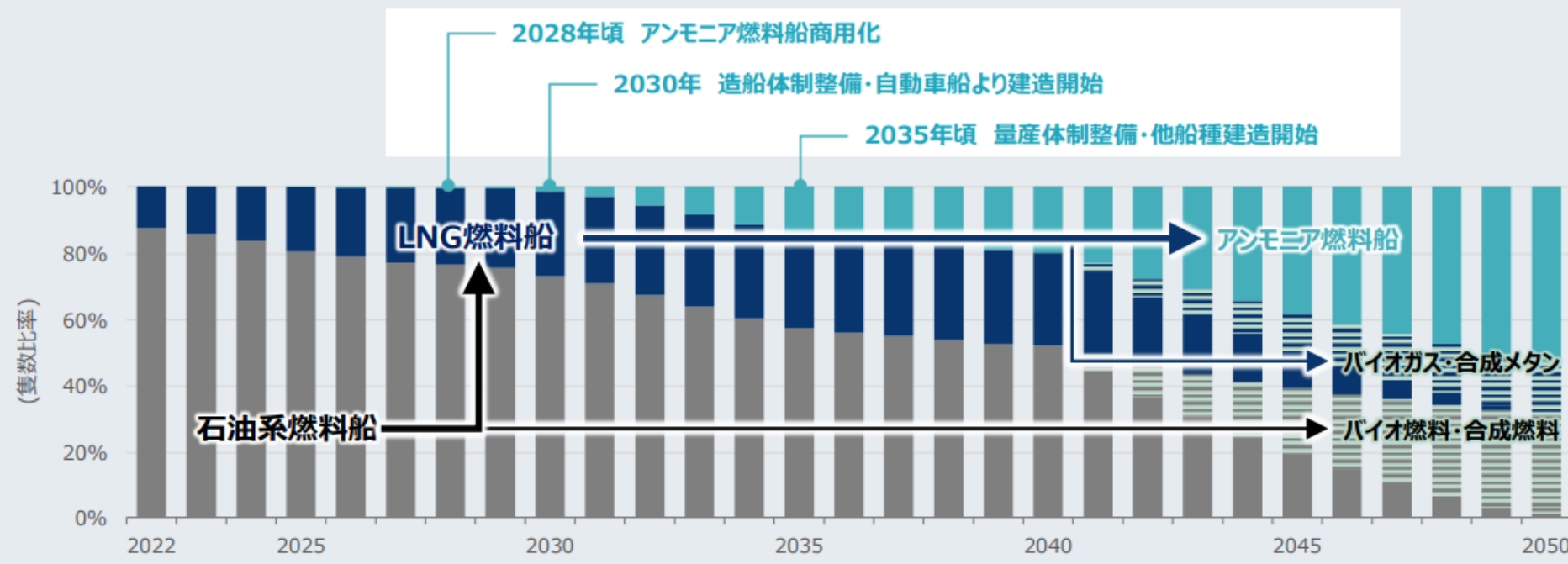
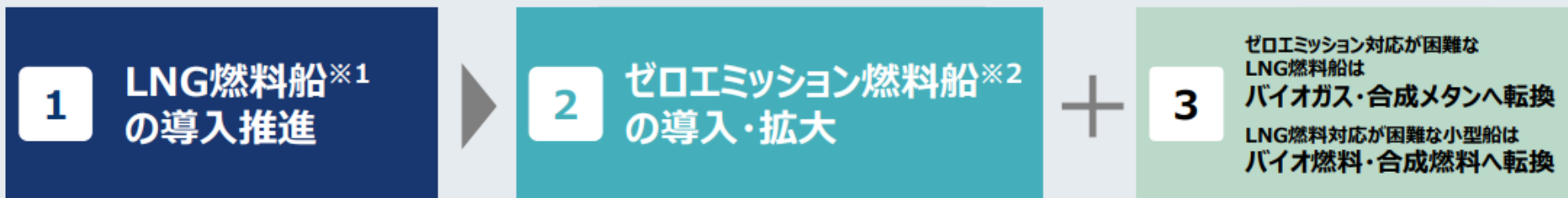
### IMO GHG削減戦略 (基準年: 2008、2°C目標水準、2018年策定)

短期	中期	長期
2030	2050	今世紀中
排出効率 ▲40%	排出効率 ▲70% 排出総量 ▲50%	ゼロ排出

国際海運に対する「2°C目標水準では不十分」との機運も高まり、MEPCでは「2050年までのネットゼロエミッション達成」を長期目標とするべく議論が始まっている。

MEPC78	MEPC79	MEPC80
2022年 6月6-10日	2022年 12月12-16日	2023年 7月3-7日

### 3. 日本郵船グループの取り組み：2050年ネットゼロに向けた燃料転換パス



※1 LNG燃料船にはLNG輸送船を含む

※2 ゼロエミッション燃料船投資金額はアンモニア燃料船前提

- ブリッジソリューションとして船舶のLNG燃料化を推進
- 船舶の種類や航路、ゼロエミッション燃料の実装状況に応じて最適な燃料転換を推進
- 船舶脱炭素化イノベーションの社会実装をリード