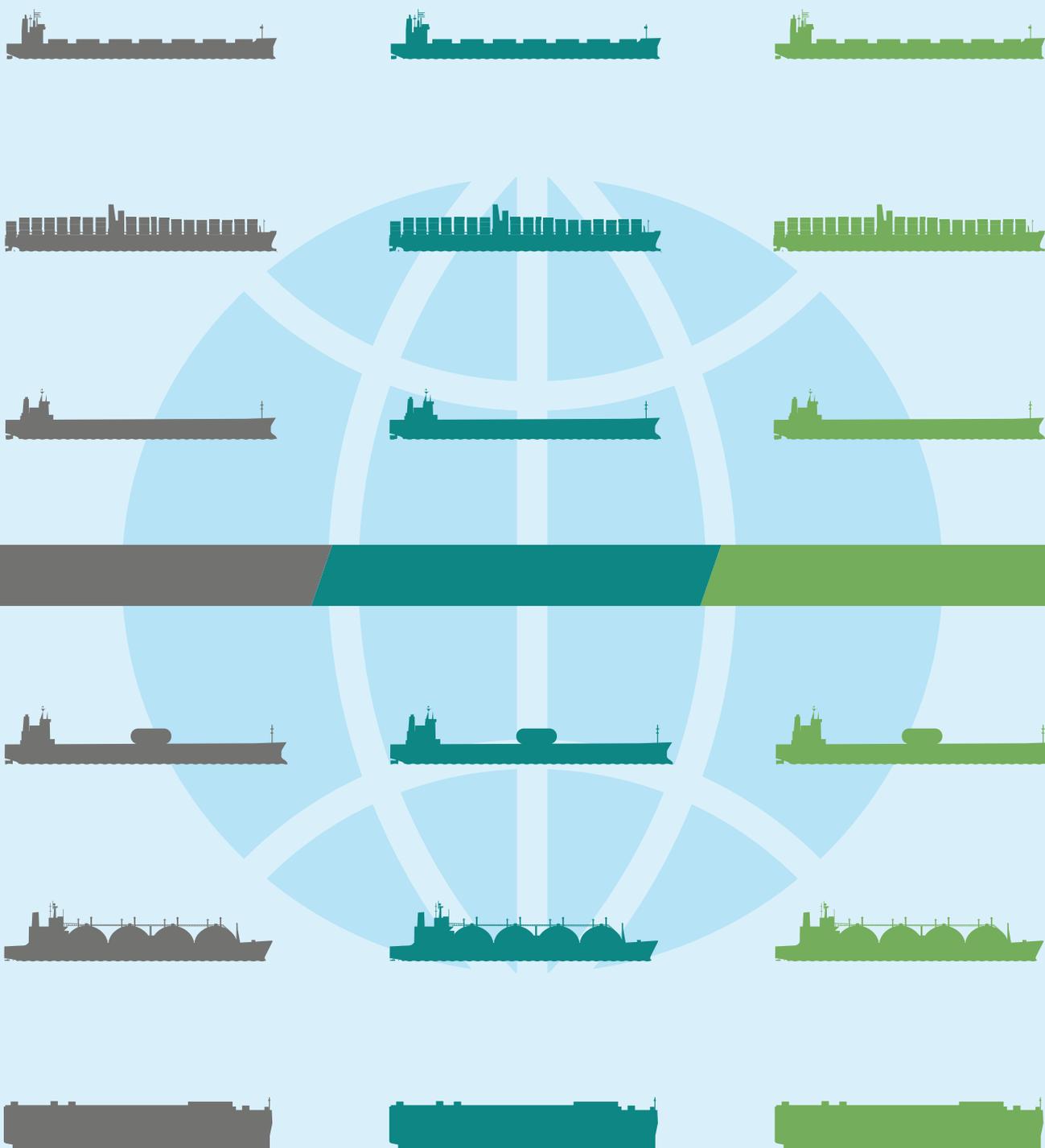


IMO GHG削減中期対策の解説

[日本語 / Japanese]



目次

0.	はじめに	2
1.	IMO 2023年GHG削減戦略	3
2.	IMO GHG削減に向けた中期対策案の概要	4
3.	使用燃料のGHG強度規制（GFI規制）	6
3.1	GHG強度の規制値（Base Target）および 基準値（Direct Compliance Target）	6
3.2	船舶に対する要件	7
3.3	IMO GHG Registry	10
4.	IMOネットゼロ基金による脱炭素化の促進	11
5.	GFI規制適合のためのタイムライン	12
6.	今後の審議スケジュール	14
7.	ClassNKのサポート	15
7.1	ClassNK トランジション サポート サービス	15
7.2	ClassNK ZETA	15

0. はじめに

国際社会全体でGHG（温室効果ガス）の排出削減が喫緊の課題となる中、海運業界においても船舶からのGHG排出に対する規制強化の動きが加速しています。

国際海事機関（IMO）や欧州連合（EU）は、相次いでGHG排出規制の枠組みを拡充しており、海運に携わる事業者にとっては対応が求められている状況です。

国際海運においては、IMOが2018年に採択したGHG排出削減に関する初期戦略を改定し、2023年7月に「2023年IMO GHG削減戦略」を採択しました。この戦略では、2050年頃までに国際海運のGHG排出総量をネットゼロとすることが明確な目標とされています。

この目標達成を実現するための具体的な措置として、IMOでは「中期対策」と呼ばれる、技術的・経済的要素を組み合わせた新たな規制枠組みの導入が検討されてきました。そして、2025年4月に開催された第83回海洋環境保護委員会（MEPC83）において、中期対策の具体的な規制として、次の2つを含むMARPOL条約附属書VIの改正案が承認されました。

- 使用燃料のGHG強度規制（GFI規制）
- IMOネットゼロ基金による脱炭素化の促進

これらの規制によって各海運事業者は燃料選択やコスト構造の見直しを迫られることになり、今後はより一層、戦略的な対応が求められることとなります。これらの規制に戦略的に対応するための第一歩は、規制の内容を正しく理解することにあります。

本書では、海運事業者の皆様が中期対策に関する理解を深められるよう、規制の内容を分かりやすく解説するとともに、中期対策への対応を支援する本会のサポートについてもご紹介しています。

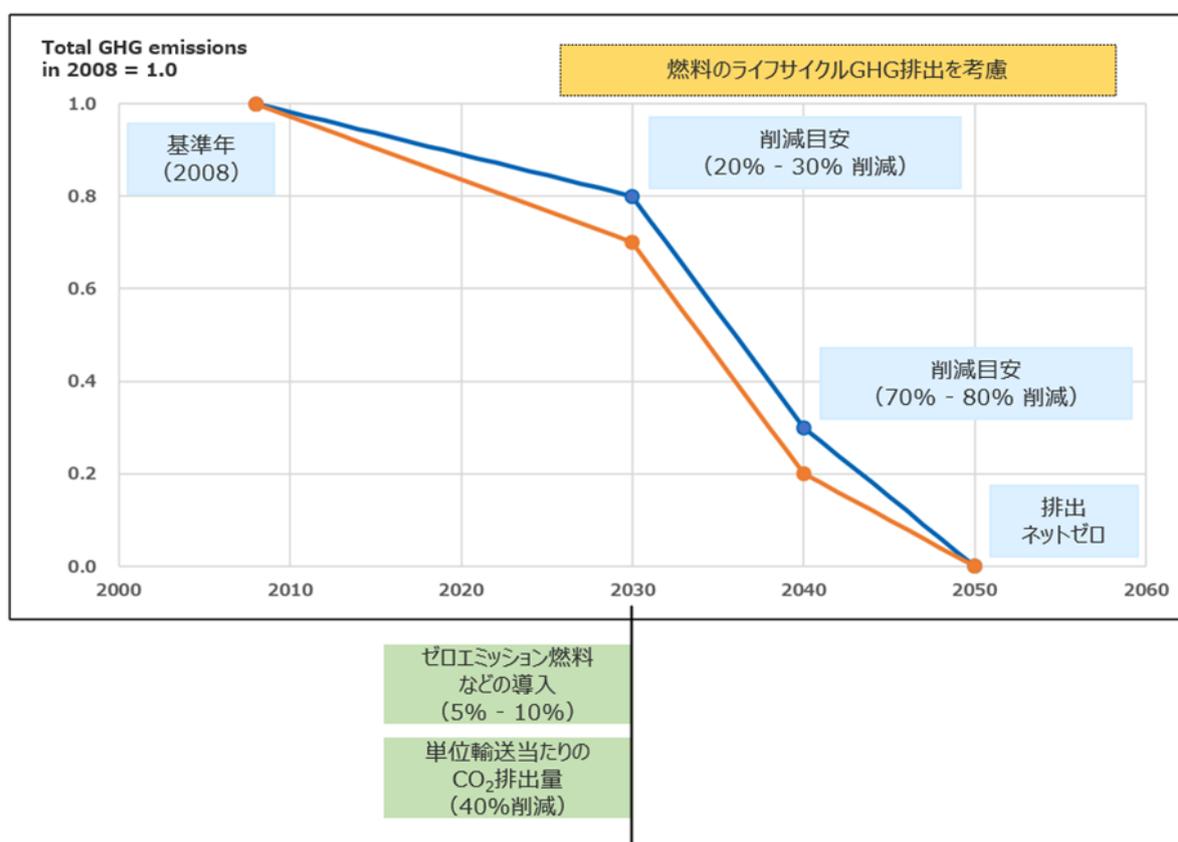
本書が海運ステークホルダーの皆さまの脱炭素化に向けた対応の一助となれば幸いです。

1. IMO 2023年GHG削減戦略

IMOでは、2018年に採択したGHG削減初期戦略を2023年に改定し、2050年頃までに国際海運からのGHG排出をネットゼロとする目標を掲げました。また、その目標に至る道筋として、2008年比で、2030年までにGHG排出総量を20%から30%削減、2040年までに70%から80%削減するという削減目安も定めています。

これに加えて、2030年までに、ゼロエミッション燃料などを国際海運に5%から10%導入すること、および、単位輸送当たりのCO₂排出を40%削減することも目標に掲げています。

なお、2023年のGHG削減戦略では、対象とするGHG排出について、船舶からの直接排出だけでなく、船舶で使用する燃料の製造・輸送・貯蔵の際の排出も含む、ライフサイクル全体での排出を考慮することも明記されました。



これら目標の達成のため、IMOでは、中期対策と呼ばれる技術的要素と経済的要素の両方を含む規制を2027年を目途に導入するべく、その枠組みの検討が進められていました。

このような背景の下、2025年4月7日から11日に開催されたIMO第83回海洋環境保護委員会（MEPC83）において、中期対策の枠組みを含むMARPOL条約附属書VIの改正案が承認されました。同改正案は、2025年10月14日から17日に開催される臨時MEPC会合において、採択のための審議が行われます。

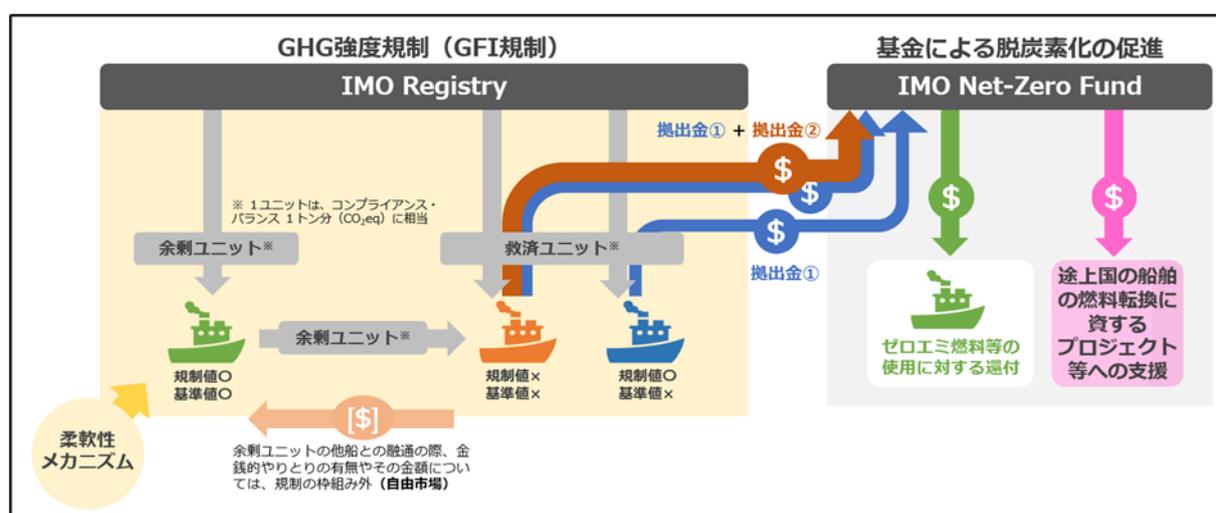
2. IMO GHG削減に向けた中期対策案の概要

2025年4月に開催されたIMO第83回海洋環境保護委員会（MEPC83）において、「IMO GHG削減に向けた中期対策案」（以下、中期対策）を盛り込んだMARPOL条約附属書VIの改正案が承認されました。これを受け、2025年10月に開催される臨時MEPC会合において、同改正案の採択のための審議が行われることとなりました。

一方、MEPC83における審議では、中期対策の内容について、その枠組みには賛成できるものの、GHG強度の基準値やIMOへの拠出金等を含む具体的な「数字」についてはスタートラインとして認識する、との発言も一定数ありました。

そのため、本書で概説する中期対策の内容には具体的なGHG強度の基準値などの数字も含んでおりますが、これらの数字については2025年10月開催の臨時MEPC会合において変更される可能性がある旨ご理解ください。

IMO中期対策の全体像（イメージ）



中期対策の概要は次の通りです。

◆ 適用船舶

総トン数5,000トン以上の国際航海に従事する船舶

ただし、次の船舶には適用されない：

- 機械的手段によって推進されない船舶、および、その推進方式に関わらず、FPSOsやFSUs、掘削リグを含むプラットフォーム
- Semi-submersible vessels（半没水船）

◆ 開始時期

2028年1月1日（改正条約の発効は最短で2027年3月となる見込み）

◆ 中期対策を構成する枠組みの概要

中期対策は、次の2つから構成されます。

- (1) 使用燃料のGHG強度規制（GFI¹規制）
- (2) IMOネットゼロ基金²による脱炭素化の促進

¹ GFI: GHG Fuel Intensity

² IMO Net-Zero Fund

(1) 使用燃料のGHG強度規制（GFI規制） (Section 3 参照)

- 船舶で使用する燃料のGHG強度（エネルギー当たりのライフサイクルGHG排出量の年間平均値）に関する規制です。
- 使用燃料のGHG強度に関する規制値・基準値を2050年に向けて厳しくしていくことで、GHG強度の低い燃料への転換を促し、国際海運全体でのGHG排出量を確実に削減していくことが期待されます。
- GHG強度の毎年の規制値・基準値を達成できない船舶は、規制値・基準値からの乖離幅に応じた拠出金の支払い等により規制に適合することが可能です。

(2) IMOネットゼロ基金による脱炭素化の促進 (Section 4 参照)

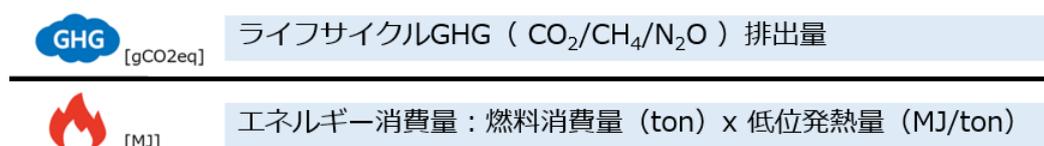
- GFI規制の基準を達成しなかった船舶から支払われる拠出金を基とする国際基金「IMOネットゼロ基金」が設立されます。
- 同基金から、ゼロエミッション燃料等のGHG強度が低い燃料等を使用した船舶に対して還付金が支給されることになります。
- 還付金の支給により従来燃料とゼロエミッション燃料との価格差が縮小され、早期の燃料転換にインセンティブが生まれます。代替燃料の供給に向けた世界的な取り組みの加速やゼロエミッション船の早期普及が期待されます。
- 同基金は、後発開発途上国や島しょ国の船舶の燃料転換に資するプロジェクト等への支援を決定する役割も有します。

3. 使用燃料のGHG強度規制（GFI規制）

3.1 GHG強度の規制値（Base Target）および基準値（Direct Compliance Target）

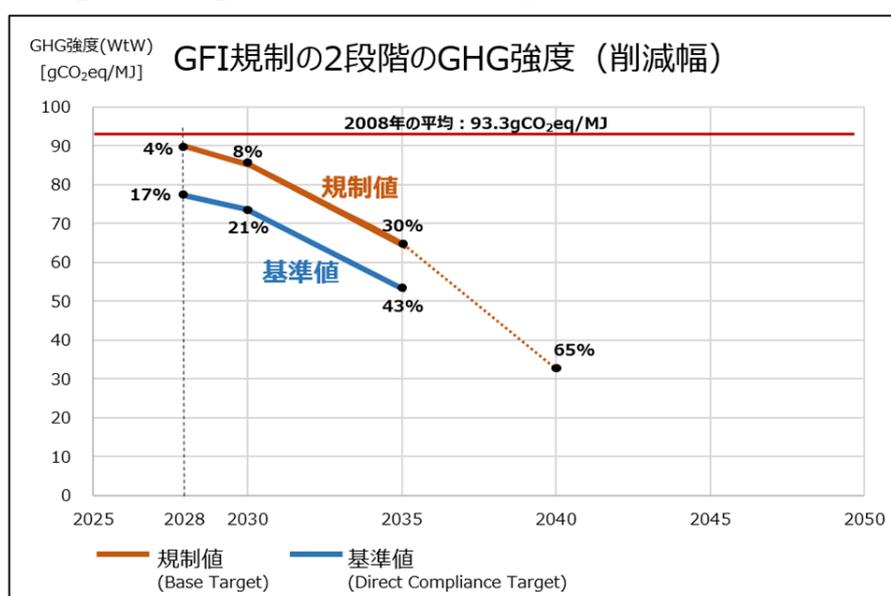
GFI規制では、船舶のGHG強度を、船舶の使用燃料のエネルギー当たりのライフサイクルGHG排出量の年間平均値と定義し、gCO₂eq/MJの単位で表します。対象となる温室効果ガスは、二酸化炭素（CO₂）、メタン（CH₄）、亜酸化窒素（N₂O）の3種類となります。なお、使用燃料のエネルギー消費量は使用燃料の燃料消費量と低位発熱量から算出します。

使用燃料のGHG強度



複数の燃料を使用する場合、各燃料のGHG強度をエネルギー消費量で加重平均したものが、その船舶の最終的なGHG強度となります。

GFI規制では、2008年の国際海運全体の使用燃料のGHG強度の平均値を93.3gCO₂eq/MJとして、そこから削減度合いが異なる「**規制値**」と「**基準値**」をそれぞれ設定しています。



(MEPC 83/WP.11, annex 1を基にClassNKにて作成)

◆ **規制値**（条約では「**Base Target**」と呼ばれます）：

2008年のGHG強度の平均値「93.3gCO₂eq/MJ」をベースラインとして、規制開始となる2028年にそこから4%削減、2030年に8%削減、2035年に30%削減となるよう、毎年の**規制値**が設定されます。また、2040年は2008年のベースラインから65%削減することも規定されています。

◆ **基準値**（条約では、「**Direct Compliance Target**」と呼ばれます）：

2008年のGHG強度の平均値「93.3gCO₂eq/MJ」をベースラインとして、規制開始となる2028年にそこから17%削減、2030年に21%削減、2035年に43%削減となるよう、毎年の**基準値**が設定されます。

規制値および基準値のいずれも、2036年以降の削減幅については2032年までに決定することとされています。

GHG強度の規制値/基準値の削減幅（Z factor）および毎年の規制値/基準値の値（Target GFI_T）

Year	規制値（Base target）		基準値（Direct Compliance Target）	
	Z factor (%)	Target GFI _T (gCO ₂ eq/MJ) [※]	Z factor	Target GFI _T (gCO ₂ eq/MJ) [※]
2028	4.0%	89.6	17.0%	77.4
2029	6.0%	87.7	19.0%	75.6
2030	8.0%	85.8	21.0%	73.7
2031	12.4%	81.7	25.4%	69.6
2032	16.8%	77.6	29.8%	65.5
2033	21.2%	73.5	34.2%	61.4
2034	25.6%	69.4	38.6%	57.3
2035	30.0%	65.3	43.0%	53.2
...				
2040	65.0%	32.7	TBD	TBD
...				

※ 小数点の取扱い等については、現時点では未定

3.2 船舶に対する要件

GFI規制の対象となる船舶は、年間の使用燃料、すなわち、燃料の種類と消費量をモニタリングし、GHG強度を毎年計算の上、旗国または船級協会から検証を受けることが必要となります。

毎年のGHG強度の算出には各使用燃料のGHG強度の値が必要となり、この値はIMOのLCAガイドライン³にて規定される排出係数等を基に算出することとなります。なお、LCAガイドラインで規定されている排出係数等は、現時点（2025年5月時点）では数種類の燃料のみであり、今後のアップデートにより、各燃料の排出係数等が規定されることとなる予定です。ご参考として、Heavy Fuel Oil（HFO）の排出係数等は下表の通りです。

IMO LCAガイドラインで規定されている排出係数等の例

Order	Fuel type	Fuel Pathway Code	WtT GHG intensity (gCO ₂ eq/MJ)	LCV (MJ/g)	Energy Converter	C _r CO ₂ (gCO ₂ /g fuel)	C _r CH ₄ (gCH ₄ /g fuel)	C _r N ₂ O (gN ₂ O/g fuel)	C _{slip} /C _{slip} (mass %)	e _c gCO ₂ eq/g fuel	TtW GHG intensity (gCO ₂ eq/MJ)	NOTE
1	Heavy Fuel Oil (ISO 8217 Grades RME, RMG and RMK, 0.10 < S ≤ 0.50%)	HFO(VLSFO)_f_SR_gm	16.8	0.0402	ALL ICES	3.114	0.00005	0.00018				Resolution MEPC.364(79) Fourth IMO GHG study
2	Heavy Fuel Oil (ISO 8217 Grades RME, RMG and RMK exceeding 0.50% S)	HFO(HSHFO)_f_SR_gm	14.1	0.0402	ALL ICES	3.114	0.00005	0.00018				Resolution MEPC.364(79) Fourth IMO GHG study

出典：2024 Guidelines on life cycle GHG intensity of marine fuels (2024 LCA Guidelines) (Resolution MEPC.391(81))

上表のうち、Order 1のHFOを例にした場合のライフサイクルGHG強度の値の計算方法は次の通りです。

- Well-to-Tank (WtT) GHG強度

16.8gCO₂eq/MJ

- Tank-to-Wake (TtW) GHG強度

$$\{3.114\text{gCO}_2/\text{gfuel} \times 1 (\text{CO}_2\text{のGWP100})^4 + 0.00005\text{gCH}_4/\text{gfuel} \times 28 (\text{CH}_4\text{のGWP100})^4 + 0.00018\text{gN}_2\text{O}/\text{gfuel} \times 265 (\text{N}_2\text{OのGWP100})^4\} \div 0.0402\text{MJ/g} = 78.7\text{gCO}_2\text{eq/MJ}$$

- Well-to-Wake (WtW) GHG強度

$$16.8\text{gCO}_2\text{eq/MJ} + 78.7\text{gCO}_2\text{eq/MJ} = 95.5\text{gCO}_2\text{eq/MJ}$$

³ 2024 Guidelines on life cycle GHG intensity of marine fuels (2024 LCA Guidelines) (Resolution MEPC.391(81))

⁴ GWP: Global Warming Potential. GWP100とは、100年間にわたる地球温暖化への影響を評価するための指標。

LCAガイドラインでは、IPCC第5次評価報告書に基づくこととされている。

GFI規制では、船舶の毎年のGHG強度の値が**規制値**および**基準値**に対してどこに位置するのかによって、規制への適合手段が異なります。その内容は次の通りです。

◆ **「基準値」を達成した場合（次頁図の●）**：

- グリーン燃料などのGHG強度が低い燃料を使用して船舶のGHG強度が**基準値**を達成した場合、**基準値**までの余剰分に相当するGHG排出量を「余剰ユニット（Surplus Units）」としてIMO GHG Registry（Section 3.3 参照）から受領します。
- 受領した余剰ユニットは、次のいずれかに使用することが可能です：
 - 翌年以降に当該船舶で使用するためにバンキングする。なお、バンキングした余剰ユニットの使用期限は2年間。
 - **規制値**を達成しなかった他の船舶へ融通（他の船舶は図中のTier 2部分のみ融通を受けることが可能）。
 - 気候変動緩和への貢献を目的とした自主的なキャンセル。

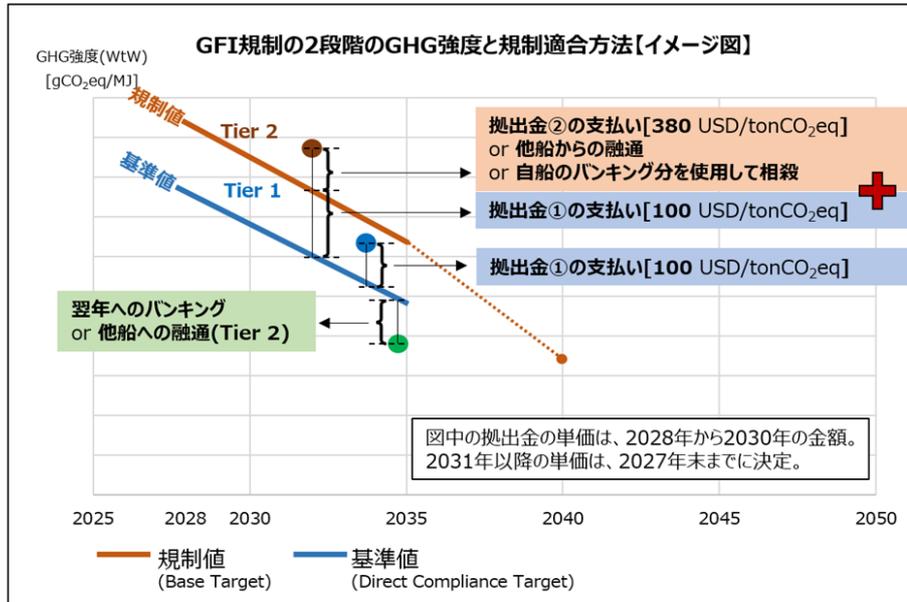
◆ **「規制値」を達成したものの、「基準値」を達成しなかった場合（次頁図の●）**：

- **基準値**を超過したGHG排出量（図中のTier 1部分）に相当する**拠出金①**の支払いが必要となります。拠出金①の単価は、**基準値**から超過した部分のGHG排出量1トン当たり100ドル（100 USD/tonCO₂eq）⁵と設定されています。
 - 「**基準値**を達成した他の船舶からの余剰ユニットの融通」や「自船での使用のためにバンキングしておいた余剰ユニットの使用」はできません。

◆ **「規制値」を達成しなかった場合（次頁図の●）**：

- **基準値**を超過したGHG排出量（図中のTier 1部分）に相当する**拠出金①**の支払いが必要となります。拠出金①の単価は、**基準値**を超過した部分のGHG排出量1トン当たり100ドル（100 USD/tonCO₂eq）⁵と設定されています。
 - 「**基準値**を達成した他の船舶からの余剰ユニットの融通」や「自船での使用のためにバンキングしておいた余剰ユニットの使用」はできません。
- 前述の**拠出金①**の支払いに加えて、**規制値**から超過したGHG排出量（図中のTier 2部分）に対して次のいずれかの手段をとる必要があります。
 - **規制値**を超過したGHG排出量に相当する**拠出金②**の支払い。拠出金②の単価は、**規制値**を超過した部分のGHG排出量1トン当たり380ドル（380 USD/tonCO₂eq）⁵と設定されています。
 - **基準値**を達成した他の船舶からの余剰ユニットの融通。
 - 自船での使用のためにバンキングしておいた余剰ユニットを使用するの相殺。

⁵ 2028年から2030年までの単価であり、2031年以降の単価は2027年末までに決定される予定。



(MEPC 83/WP.11, annex 1を基にClassNKにて作成)

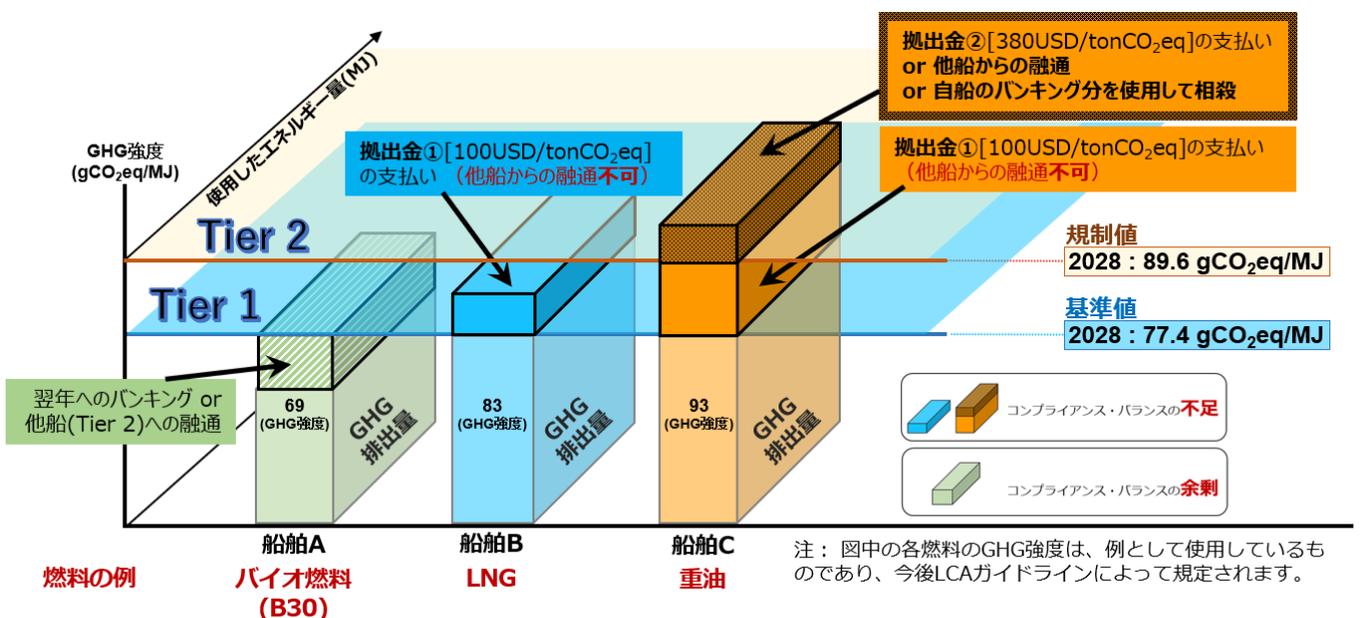
上述の余剰ユニットや基準値を超過したGHG排出量を計算する際は、「コンプライアンス・バランス（GHG排出量の適合収支）」と呼ばれる単位を使用します。各船舶のコンプライアンス・バランスは、GHG強度の「当該年のGHG強度の基準値」と「当該年の本船のGHG強度」との乖離幅に「使用した年間エネルギー量」を乗じて算出されます。

コンプライアンス・バランス (GHG 排出量の適合収支)

$$\left(\begin{array}{|c|} \hline \text{当該年の基準値} \\ \text{[gCO}_2\text{eq/MJ]} \\ \hline \end{array} - \begin{array}{|c|} \hline \text{当該年の本船の} \\ \text{GHG強度} \\ \text{[gCO}_2\text{eq/MJ]} \\ \hline \end{array} \right) \times \begin{array}{|c|} \hline \text{使用した年間} \\ \text{エネルギー量} \\ \text{[MJ]} \\ \hline \end{array} = \begin{array}{|c|} \hline \text{基準値に対するGHG排出量} \\ \text{の過不足} \\ \text{[gCO}_2\text{eq]} \\ \hline \end{array}$$

下図では、2028年の規制値および基準値を例に、「バイオ燃料（B30）を使用する船舶A」、「LNG燃料を使用する船舶B」、および「重油を使用する船舶C」の3隻について、GFI規制適合手段および排出金の計算例を示します。

船舶のGHG強度によるGFI規制への適合手段の例



また、2028年における船舶Bおよび船舶Cの拠出金の計算方法を次に例示します。

◆ 船舶Bの拠出金の計算方法の例

LNGを年間4,187.5ton消費すると仮定した場合、エネルギー消費量は次の通り。

$$4,187.5\text{ton} \times 1,000,000 \text{ (gとtonの換算)} \times 0.0480\text{MJ/g} = 201,000,000\text{MJ}$$

Tier 1部分（拠出金①）の計算は次の通り：

$$\begin{aligned} & (\text{基準値}77.4\text{gCO}_2\text{eq/MJ} - \text{船舶BのGHG強度}83\text{gCO}_2\text{eq/MJ}) \times \text{エネルギー消費量}201,000,000\text{MJ} \\ & \div 1,000,000 \text{ (gとtonの換算)} \times \text{拠出金①}100\text{USD/tonCO}_2\text{eq} = -\text{USD}112,560 \end{aligned}$$

◆ 船舶Cの拠出金の計算方法の例

HFOを年間5,000ton消費すると仮定した場合、エネルギー消費量は次の通り。

$$5,000\text{ton} \times 1,000,000 \text{ (gとtonの換算)} \times 0.0402\text{MJ/g} = 201,000,000\text{MJ}$$

Tier 1部分（拠出金①）の計算は次の通り：

$$\begin{aligned} & (\text{基準値}77.4\text{gCO}_2\text{eq/MJ} - \text{規制値}89.6\text{gCO}_2\text{eq/MJ}) \times \text{エネルギー消費量}201,000,000\text{MJ} \\ & \div 1,000,000 \text{ (gとtonの換算)} \times \text{拠出金①}100 \text{ USD/tonCO}_2\text{eq} = -\text{USD}245,220 \end{aligned}$$

Tier 2部分（拠出金②）の計算は次の通り：

$$\begin{aligned} & (\text{規制値}89.6\text{gCO}_2\text{eq/MJ} - \text{船舶CのGHG強度}93\text{gCO}_2\text{eq/MJ}) \times \text{エネルギー消費量}201,000,000\text{MJ} \\ & \div 1,000,000 \text{ (gとtonの換算)} \times \text{拠出金②}380\text{USD/tonCO}_2\text{eq} = -\text{USD}259,692 \end{aligned}$$

3.3 IMO GHG Registry

GFI規制では、規制対象船舶のGHG排出量やコンプライアンス・バランスの余剰/不足などの一元管理を目的として、IMO GHG Registry（以下、Registry）が設立されます。

各船舶は、Registryに船舶口座（Ship account）を開設することが要求されます。

Registryは、主に次の機能を有します。

- コンプライアンス・バランスの余剰について、バンキング、他船への融通、自船での使用に関する記録
- コンプライアンス・バランスの不足について、「拠出金の支払い」や「他船からの融通」による相殺の記録

GFI規制の**規制値**や**基準値**を達成できない場合の拠出金の支払い先は、IMOネットゼロ基金（Section 4参照）となります。拠出金の支払い後には、Registryから当該船舶の船舶口座に対して救済ユニット（Remedial units）が発行され、コンプライアンス・バランスの不足が相殺されることとなります。なお、各船舶は毎年6月30日までに船舶口座の年間管理費をRegistryへ支払うことが必要となります。

Registryの詳細や年間管理費の金額については今後策定されるガイドラインによって規定される予定です。

4. IMOネットゼロ基金による脱炭素化の促進

国際海運における燃料転換の更なる促進等を目的として、GFI規制の規制値や基準値を達成しなかった船舶からの拠出金を基とする「IMOネットゼロ基金」が設立されます。

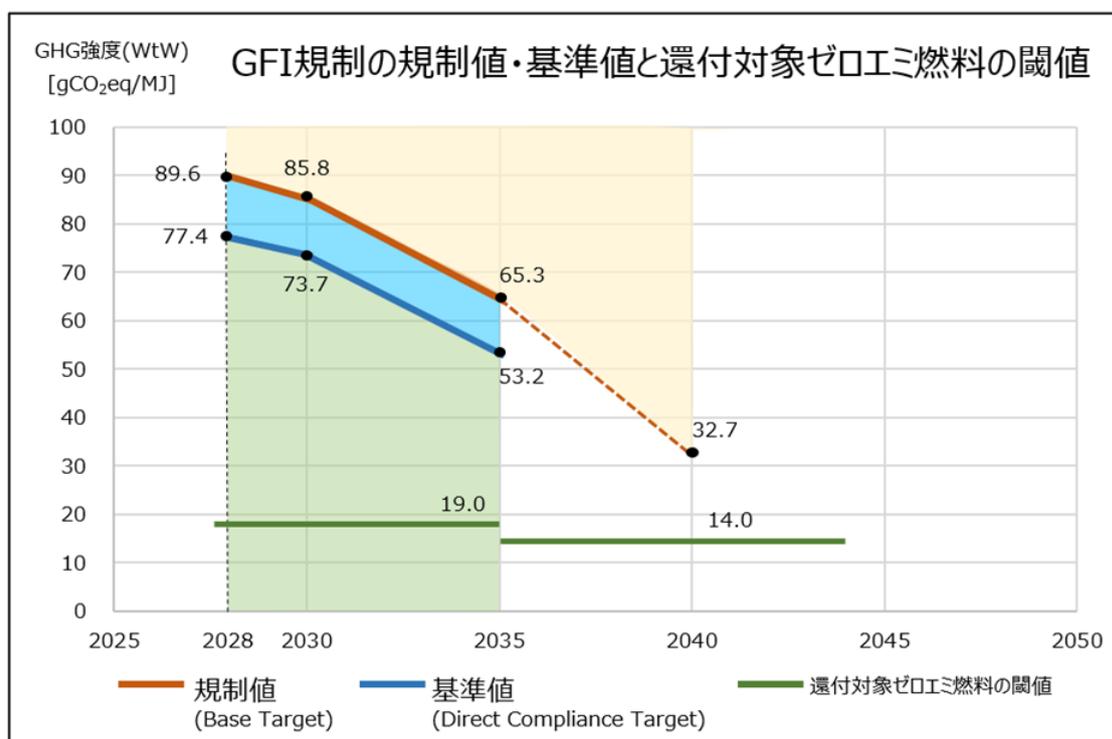
この基金により、ゼロエミッション燃料等を使用した船舶への還付、および、後発開発途上国や島しょ国の船舶の燃料転換に資するプロジェクト等に対する支援が行われます。

◆ ゼロエミッション燃料等を使用した船舶への還付金の支給

2028年以降、ゼロエミッション燃料などを使用した船舶に対して還付金が支給されます。還付金の支給によって従来燃料とゼロエミッション燃料との価格差が縮小されることにより早期の燃料転換にインセンティブが生まれ、代替燃料の供給に向けた世界的な取り組みの加速やゼロエミッション船の早期普及が期待されます。

還付金の支給対象については、GHG強度の閾値が規定され、2028年から2034年までは19gCO₂eq/MJ、2035年以降は14gCO₂eq/MJとされています。

なお、還付金の計算方法や単価については、2027年3月までに決定される予定です。



(MEPC 83/WP.11, annex 1を基にClassNKにて作成)

5. GFI規制適合のためのタイムライン

GFI規制に適合するための報告および検証に関するタイムラインは次の通りです。

◆ 2027年10月1日まで

各船舶は、2027年10月1日までにIMO GFI Registryに船舶口座（Ship account）を開設することが要求されます。

◆ 2027年12月31日まで

各船舶は、GFI規制で必要となる使用燃料に関するデータの収集方法やGHG強度の計算方法等を記載した「船舶エネルギー効率管理計画書（SEEMP, Ship Energy Efficiency Management Plan）」の更新を行い、2027年12月31日までに旗国主管庁または船級協会による検証を受けることが要求されます。

※ SEEMPの記載方法等については今後更新されるSEEMPガイドラインにより規定されます。

◆ 2028年1月1日以降

各船舶は、2028年1月1日以降、更新したSEEMPに従って必要なデータを収集し、記録することが要求されます。

◆ 2028年6月30日まで（以降、毎年6月30日まで）

各船舶は、6月30日までにIMO GFI Registryに年間管理費を支払うことが要求されます。

※ 年間管理費については今後IMOが作成するガイドラインにより規定されます。

◆ 2029年3月31日まで（以降、毎年3月31日まで）

各船舶は、前年の報告期間についてGHG強度（Attained annual GFI）、規制値および基準値（Target annual GFI）、コンプライアンス・バランスを計算し、旗国主管庁または船級協会に報告することが要求されます。

◆ 2029年6月30日まで（以降、毎年6月30日まで）

旗国主管庁または船級協会は、提出されたデータを検証し、6月30日までにIMO GFI Registryに検証済みデータを報告することが要求されます。

◆ 2029年7月31日まで（以降、毎年7月31日まで）

各船舶は、GFI規制への適合手段を決定し、7月31日までにIMO GFI Registryに記録することが要求されます。IMO ネットゼロ基金への拠出金の支払い、余剰ユニットの他船へ/他船からの融通、バンキングの登録/利用などは同日までの完了が必要です。

◆ 2029年8月31日まで（以降、毎年8月31日まで）

IMO GFI Registryへの記録後、その証明として8月31日までにIMO GFI Registryから各船舶に対して船舶口座明細書（Ship account statement）が発行されます。この明細書には、当該船舶が選択した規制適合手段等が記載されます。

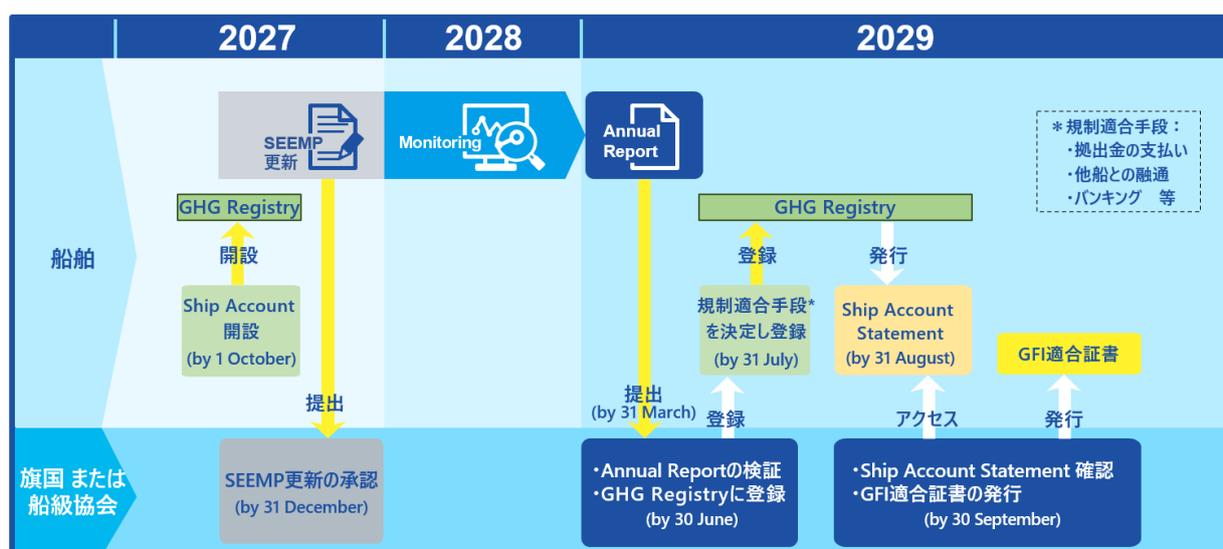
◆ 2029年9月30日まで（以降、毎年9月30日まで）

船舶口座明細書を基に、9月30日までに旗国主管庁または船級協会から各船舶に対して、GFI適合証書（Statement of Compliance）が発行されます。

◆ 2029年10月31日まで（以降、毎年10月31日まで）

GFI適合証書は10月31日までに旗国主管庁または船級協会から船舶口座に報告されます。

GFI規制適合のためのタイムライン



6. 今後の審議スケジュール

MEPC83で承認されたMARPOL条約附属書VIの改正案は、2025年10月に開催される臨時MEPC会合で採択のための審議が行われます。同会合で条約改正が採択された場合、最短で2027年3月に発効し、2028年1月1日からの規制開始となる見込みです。

中期対策の発効までに作成・更新されるガイドラインはすでにリスト化されており、その一部をここに示します。

作成される新規のガイドライン（例）：

- 燃料のGHG強度の計算方法に関するガイドライン
- 柔軟性メカニズム（バンキング・余剰ユニットの融通）に関するガイドライン
- 燃料の認証スキームに関するガイドライン
- 還付の方法・単価等に関するガイドライン
- GHG Registryの運用に関するガイドライン
- IMOネットゼロ基金の運用に関するガイドライン

更新される既存のガイドライン（例）：

- LCAガイドライン
- SEEMPガイドライン



7. ClassNKのサポート

7.1 ClassNK トランジション サポート サービス

GHG排出削減が国際社会全体で喫緊の課題となる中、海運業界においても船舶からのGHG排出削減に対する圧力が高まっており、IMOやEUでは環境規制が強化されています。

このような規制環境の下、GHG排出を計画的に削減するためには、ゼロエミッション燃料船の導入などの中長期を見据えた対応が不可欠です。しかしながら、ゼロエミッション燃料の供給体制は現時点で十分に整備されてはならず、そのため、現時点では様々なGHG排出削減手段を活用しながらゼロエミッションへの移行を進める必要があります。

ClassNKは、お客様のゼロエミッションへの円滑な移行（トランジション）を包括的にサポートすることを目的として、「ClassNK トランジション サポート サービス」を展開しています。本サービスでは、GHG排出削減をご検討中のお客様をサポートするための多様なメニューを用意しており、お客様のニーズに合わせた最適なGHG排出削減ソリューションをご提案します。



7.2 ClassNK ZETA

ClassNKは、船舶からのGHG排出量を見える化し、適切に管理できるツール「ClassNK ZETA」を提供しています。

ClassNK ZETAは、個船やフリートのGHG排出量やCII格付けを常時モニタリングする機能や、EU-ETS、FuelEU Maritime規制に対応した機能などが搭載されており、現在5,000隻を超える船舶にご利用いただいています。

これらのGHG排出量の管理機能に加え、今後IMO中期対策に対応した機能を提供し、GHG強度やコンプライアンス・バランスの確認、管理が可能となる予定です。

ClassNK ZETAは、簡単なお手続きのみですぐにご利用いただけます。

*本会のIMO-DCS/EU/UK規制等の認証サービスはClassNK ZETAと完全に独立しています。ClassNK ZETAの利用により、認証結果の取得を保証するものではありません。



内容に関するご質問は、以下へお願いいたします。

IMO中期対策に関するお問い合わせ：

一般財団法人日本海事協会 環境部DCS部門

Tel : 03-5226-3025 (代表)

E-mail : dcsc@classnk.or.jp

ClassNK トランジション サポート サービスに関するお問い合わせ：

一般財団法人日本海事協会 グリーントランスフォーメーションセンター

Tel : 03-5226-2031 (代表)

E-mail : gxc@classnk.or.jp

一般財団法人 **日本海事協会**

認証本部 環境部

〒102-8567 東京都千代田区紀尾井町4番7号

TEL: 03-5226-3025

Email: dcsc@classnk.or.jp

www.classnk.or.jp