

- これまでIMOにおいて、船舶の国際的な燃費規制等のGHG対策が進められてきたが、2015年にパリ協定（産業革命前に比べ平均気温上昇を1.5℃以内に抑制すること等を目指す）が採択され、脱炭素化に向けた世界的な機運が一層高まる中で、**国際海運の更なるGHG対策の推進はIMOの喫緊の課題**となっている。
- 現在、**GHGの削減に関する将来のビジョンや目標、その実現のための対策等を盛り込んだ「IMO GHG削減戦略」**を2018年4月に採択すべく、国際交渉が進められている。

IMO GHG削減戦略(案)の概要 ※現在交渉中の主な提案を示したもので、合意されたものではない。

ビジョン

[2050年まで][今世紀中]に、**GHGのゼロ排出**を目指す

削減目標

- **効率ベース**で20xx年までにXX%削減(2008年比)
- **総量ベース**で20yy年までにYY%削減(2008年比)
- **総量**を2008年の排出レベル未満に維持

基本原則

- **IMOの無差別原則**を適用(途上国はCBDR原則※1の適用を主張)
 - LDCs ※2、SIDSs ※3等への影響の考慮
- ※1 UNFCCCにおける先進国・途上国間の「共通だが差異ある責任」の原則
※2 後発開発途上国 ※3 小島嶼開発途上国



対策候補のリスト

【短期対策(～2023年に合意)】

- **船舶設計**の改善
- **運航オペレーション**の効率化 等

【中期対策(～2030年に合意)】

- **経済的インセンティブ手法**の導入
- **低炭素代替燃料**の導入 等

【長期対策(～2060年に合意)】

- **ゼロ炭素代替燃料**の導入

技術協力等

技術協力、能力構築(キャパビル)等による対策の実施支援

定期的レビュー

技術開発や対策の実施状況等を踏まえ**5年毎にレビュー**

国際海運としての削減目標

