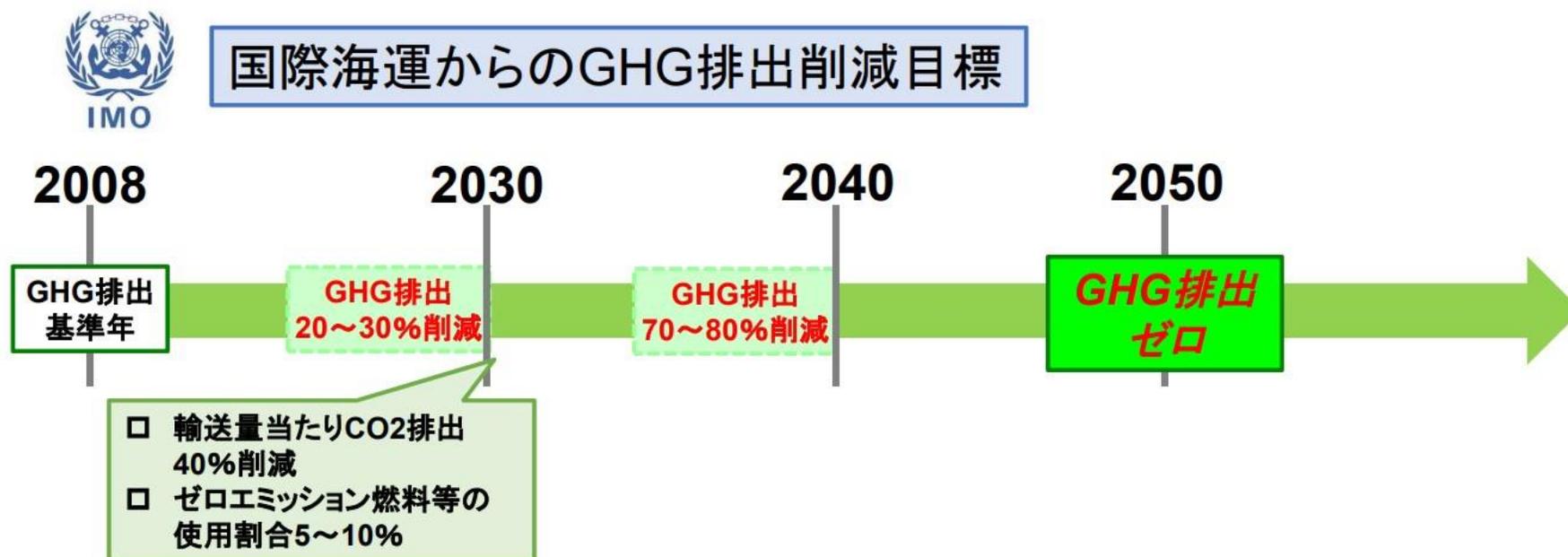


# GHG関連の最新動向と本会の取り組み

2023年7月のMEPC80にて、2050年頃までにGHG排出ゼロを目指すことが採択された。



Source: MLIT

## 本日の講演内容

■ IMOの動向 – 船用燃料ライフサイクルGHG強度ガイドライン –

■ FuelEU Maritimeの概要及び最新動向

■ ClassNK代替燃料インサイトの概要及び本会の対応

■ 代替燃料船の動向とNKの取り組み

■ Dual Fuel機関の世界の開発動向と技術課題

## ClassNKトランジションサポートサービス

### 代替燃料サポート (アンモニア / メタノール / LNG / LPG / バイオ燃料)

導入サポート

- 動向
- 安全要件

テクニカルサポート

- 新造船・レトロフィットサポート

オペレーションサポート

- オペレーション・船員訓練支援
- バイオ燃料の使用

認証サポート

- 燃料認証
- GHG削減効果の認証
- メタンスリップの実測値の認証

### 燃費改善サポート

燃費改善サポート

- 燃費改善効果の推定
- 燃費改善技術の導入支援

### 船上CCSサポート

導入サポート

- 動向
- 安全要件

認証サポート

- 回収されたCO<sub>2</sub>量の認証

### GHG排出マネジメントサポート

GHG排出  
マネジメントツール

- ClassNK MRV Portal
- ClassNK ZETA

### 規制を理解する

国際海事機関(IMO)

- ホワイトペーパー「国際海運ゼロエミッションへの道筋」

欧州連合(EU)

- 海運EU-ETS対応に関するFAQ
- FuelEU Maritime対応に関するFAQ

世界初の船上CCS実運用事例：

- ✓ エバーグリーン社のコンテナ船に搭載された弊会ガイドラインに適合した船上CCS装置からCO<sub>2</sub>が回収され、陸揚げ・再利用
- ✓ 陸揚げされたCO<sub>2</sub>量を弊会が確認し、パナマ海事庁の指導のもとで当該量を本船のCII評価における年間CO<sub>2</sub>排出量から控除

