

次世代燃料船投資を積極化する大手海運 ～カーボンニュートラル実現にはゼロエミ燃料船の開発・導入加速が必要～

大手海運オペレーターの日本郵船と商船三井は2023年3月に中期経営計画を発表。その中で、次世代燃料船の投資計画を具体的に示しています。

次世代燃料船とは

次世代燃料船とは、アンモニア・水素・LNGといった次世代燃料を用いて運航する船舶です。専用のエンジンやタンク、追加設備が必要となるため従来の重油燃料船と比べ船価は高額になりますが、カーボンニュートラル(CN)への社会的要請が強まる中で、導入例が増えつつあります。

次世代燃料は、CO₂排出量が重油燃料と比べて約1～2割少ないトランジション燃料(LNGなど)と、CO₂をほぼ排出しないゼロエミッション燃料(アンモニア・水素など)に分類することができますが(図表1)、後者は実用化まで(2028年頃を想定)時間を要するとみられます。

図表1 船舶の燃料別CO₂排出量

燃料		CO ₂ 排出量(注)	
従来燃料	重油	1.00	
次世代燃料	トランジション燃料	LNG	0.74
		メタノール	0.90
	ゼロエミッション燃料	アンモニア	0
		水素	
		合成メタン	
	合成メタノール		

(注)重油を1とした場合の熱量当たりのCO₂排出量
(資料)国土交通省資料より当部作成

大手海運業者が先導的に次世代燃料船投資を拡大

2030年までに日本郵船は49隻、商船三井は90隻の次世代燃料船を導入する計画で、こうした大手企業の動きを受けて、他の海運業者にも次世代燃料船投資の動きが広がるとみられます。

ただし、両社の計画隻数は総運航隻数の6～11%に過ぎず(図表2)、また、トランジション燃料を使用するものが中心であるため、当面のCO₂削減効果は限定的です。

CN対応の実効性を高めるためには、ゼロエミッション燃料船の開発・導入やゼロエミッション燃料のサプライチェーン構築に向け、業界をあげた取り組みを加速していく必要があります。

図表2 大手海運2社の次世代燃料船投資計画

	①2030年までの次世代燃料船投資計画	②運航隻数	①÷②
日本郵船	49隻 ・LNG 35隻 ・アンモニア 3隻 ・LPG 8隻 ・メタノール 3隻	814隻	6%
商船三井	90隻 ・LNG/ メタノール 90隻	797隻	11%

(注)次世代船は2030年、運航隻数は2022年3月時点
(資料)各社資料より当部作成

- ◆ 本資料は情報提供のみを目的として作成されたものであり、何らかの行動を勧誘するものではありません。
- ◆ 本資料は、信頼できると思われる情報に基づいて作成されていますが、その正確性を保証するものではありません。また、本資料に記載された内容等は作成時点のものであり、今後予告なく修正、変更されることがあります。資料のご利用に関しては、お客さまご自身の責任において判断なされますよう、お願い申し上げます。
- ◆ 本資料に関連して生じた一切の損害については、責任を負いません。その他、専門的知識に係る問題については、必ず弁護士、税理士、公認会計士等の専門家にご相談のうえ、ご確認ください。
- ◆ 本資料の一部または全部を、当社の事前の了承なく複製または転送等を行うことを禁じます。
- ◆ 本件に関するご照会は、ひろぎんHD経済産業調査部 担当：竹島(Tel.082-247-4958)までお願いします。