

IMO 新たなカーボンニュートラル(CN)目標を採択

2023年7月、国際海運にかかる国連の専門機関、IMO(国際海事機関)の会合が開催され、CNにかかる新たな目標が採択されました(※本レポートVol.12を併せてご参照ください)。

達成時期の前倒しと中間目標の設定

今回の会合では、CN達成時期をこれまでの「今世紀中早期」から「2050年頃」に前倒しするとともに、温室効果ガス(GHG)排出量を2030年までに2008年比▲20%以上、2040年までに同▲70%以上削減するという中間目標が設定されました(図表1)。

海運事業者は、まずは中間目標の達成に向けた取り組みが求められることとなりますが、特に2040年目標を如何に達成するかが大きなテーマになりそうです。

複数の対策の組み合わせが必要

世界経済の成長により、今後も国際海運の荷動き量が増加することを踏まえると、2040年目標を達成するには、全船舶のトンマイル当たりのGHG排出量を2008年比▲90%以上削減する必要がありますとも言われています。

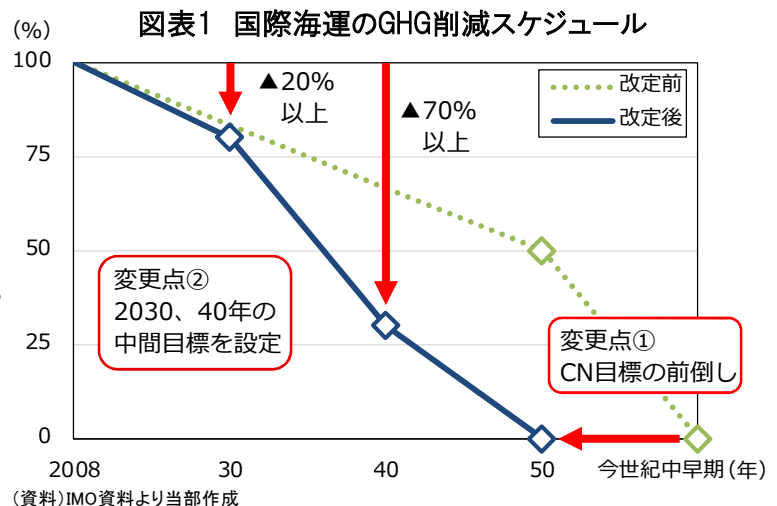
そのためには、今後建造する船を次世代燃料船に転換していくことは勿論ですが、既存の重油燃料船のGHG排出量を極限まで抑える対策も併せて必要となります。

業界では、ゼロエミ燃料船の実用化に向けた開発以外にも、船上CO₂回収や省エネなどのGHG排出削減技術の開発が同時並行で進められています(図表2)。技術面やコスト面をはじめ様々な課題はあるものの、これらの対策を組み合わせることが必要とみられます。

図表2 既存船のGHG排出削減対策

対策	概要	課題
燃料転換	次世代燃料船への改造	○改造により次世代燃料エンジンを搭載しゼロエミ化 ○大規模な改造工事が必要であることから、費用が高額となることが想定される
	バイオ燃料の活用	○既存の設備を活用可能な低炭素燃料 ○供給量が少なく、航空業界等と競合するため、燃料コストが高額となる
CO ₂ 回収	船上CO ₂ 回収装置	○船上で発生するCO ₂ を50~80%程度回収可能 ○回収したCO ₂ を再利用するためのサプライチェーンが確立されていない
省エネ技術	風力補助推進装置	○帆や帆を甲板上に設置し、風力を推進力として活用 ○燃費改善効果は1基あたり数%程度と限定的
	運航支援システム	○複数の航路上の気象・海象データに基づいて、燃料消費量がより少ない最適航路を提示 ○膨大なデータを使用するため、高速・低遅延な通信サービスが必要

(資料)各種資料より当部作成



- ◆ 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 (TEL082-247-4958) までお願いします。