

「連携型省エネ船」の普及が期待される内航海運

内航海運は国内貨物輸送量(トンキロベース)の約4割を担い、わが国の経済活動や国民生活を支える輸送インフラとして重要な役割を果たしていますが、他産業同様、CNに向けた取り組みの強化が求められています。

2030年度に向けて更なる省エネを追求

2019年度の内航海運のCO₂排出量は1,038万トンと運輸部門の5%を占めており、2030年度の目標値として902万トン(2013年度比▲17%、日本全体では同▲46%)が設定されています(図表1)。

そして、2021年に開催された国土交通省の「内航CN推進に向けた検討会」のとりまとめでは、①2030年度目標達成のための「更なる省エネの追求」と、②2050年CNに向けた「代替燃料の活用等の先進的な取組の支援」を今から行うことが重要とし、「省エネ追求」の方針の一つとして、2025年度にかけて「連携型省エネ船」の開発と普及促進が示されています(図表2)。

図表1 運輸部門のCO₂削減目標

CO ₂ 排出量	2013年度	2030年度	削減量(割合)
運輸部門	224	146	▲78 (▲35%)
うち乗用車	108	81	▲27 (▲25%)
うち内航海運	11	9	▲2 (▲17%)
うち鉄道	10	7	▲3 (▲27%)

(資料)国土交通省資料より当部作成

図表2 内航海運施策の骨子

①2030年度目標達成のための「更なる省エネの追求」
○更なる省エネを追求した船舶の開発・普及 ○バイオ燃料の活用等の省エネ・省CO ₂ の取り組み等
②2050年CNに向けた「代替燃料の活用等の先進的な取組の支援」
○LNG燃料船、水素FC船(※)、バッテリー船等の実証・導入 (※)FC: Fuel Cell(燃料電池) ○水素燃料船、アンモニア燃料船の開発・実証

(資料)国土交通省資料より当部作成

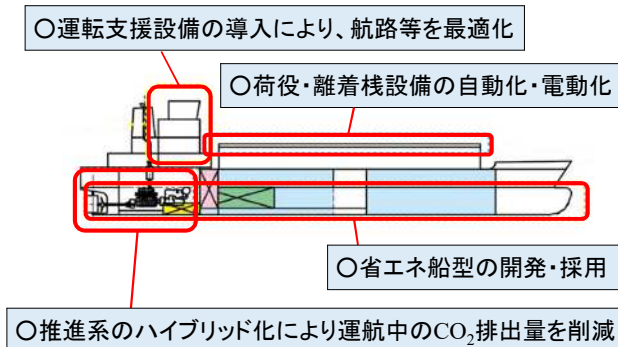
期待される関連業界の連携

連携型省エネ船とは、推進系のハイブリッド化のほか、運航支援設備の導入、荷役・離着岸設備の自動化・電動化等により、省エネ・低炭素化を実現する船舶のことを言い、フルバッテリー船を含め、これまでもいくつかの建造例があります(図表3)。

しかし、①中小・零細船主主体の業界構造の中で、既存船比高い船価に見合った用船料を確保できるか不透明であること、②港湾における充電インフラの整備が必要であること、などの課題も多く、本格的な普及には至っていません。

とは言え、CN対応のみならず、トラックドライバーの2024年問題に伴うモーダルシフトや内航船員不足の観点からも、連携型省エネ船の普及促進は極めて重要とみられます。そのためにも、船主やオペ、荷主に加えて、陸上・港湾関係者など関連業界の連携がさらに進展することが期待されます。

図表3 連携型省エネ船の特徴



(資料)国土交通省資料より当部作成

- ◆ 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、信頼できるとさ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。