

「環境 Webinar」を開催

2022年2月1日、当協会は「環境 Webinar」を開催した。新型コロナウイルス感染拡大防止の観点から、昨年度に続きオンライン形式での開催となった。

温室効果ガス（GHG）排出削減に向けた世界各国の動きがますます加速する中、Webinar では、造船業界および海運業界における GHG 排出削減に向けた取り組みについて、夫々講演が行われ（概略は以下のとおり）、会員会社をはじめ、海事関係団体・企業や報道関係者など約 190 名の参加があった。なお、配信会場では換気・パーティションの設置など感染症対策を講じ、講演時のみマスクを外して実施した。

「造船業界における GHG 排出削減に向けた取り組み」

船津 勇氏（日本造船工業会 技術委員長／三井 E&S 造船株式会社代表取締役社長）



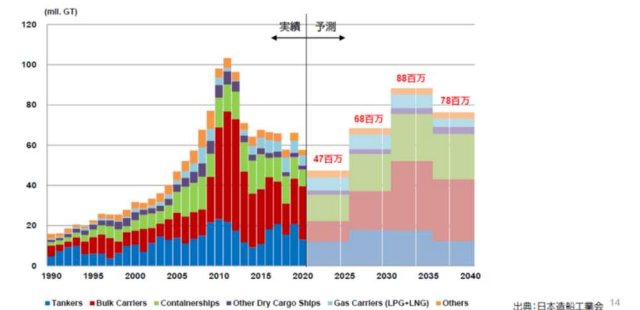
まず造船業を取り巻く環境として、新造船竣工量や手持ち工事量の推移、国内外における GHG 削減に向けた動きについてなど概況を説明された。続いて、将来的な船舶燃料として見込まれている代替燃料についてそれぞれのメリット・デメリットに言及された上で、今後の新造船建造需要予測として、代替建造需要や環境規制強化により需要量が高まることが見込まれ、2031～2035 年には年平均で約 8,800 万総トンに達するとの予測を紹介された。こうした状況

下で日本の造船業が生き残っていくためには、GHG 大幅削減船や自動運航船といった分野においての非価格競争力を向上させ、国際競争力を維持・向上していくことが必須との方向性を示された。

後半は、アンモニア・水素・LNG・CO2 回収等に関する造船業界の具体的な取り組みについて説明された。政府のグリーンイノベーション基金などを活用しつつ、新しい燃料を使用する船舶の実用化に向けた技術開発等が、造船所間・海事クラスターでの連携を通じて続々と着手されていることを事例とともに紹介された。

新造船建造需要予測

- 2010年前後に大量に竣工した船舶の代替建造需要が見込まれていることに加え、世界的な環境規制強化の流れが海事分野でも進んで来ており、基準を満たせない既存船が海運市場から順次退場することになり、代替建造の動きがさらに促進される。
- 日本造船工業会の予測によると、2031～2035年に年平均で約8,800万総トンの新造船建造需要が見込まれる。



まとめ

- 日本の造船所の手持ち工事について、内定分を含めるとある程度の仕事量を確保した。しかし、鋼材価格の急騰により、厳しい経営環境が続いている。
- 2030年以降に大きな代替需要が見込まれる。この代替需要に対応するためには、ゼロエミッション船等の環境対応が必須。
- 造船各社では、造船所間及び海事クラスターでの連携を通じて、アンモニア、水素、LNG、CO2回収等の技術開発に着手し、その実用化を目指している。

『日本の海運 2050 年 GHG ネットゼロへの挑戦』について

島 裕子氏 (日本船主協会・環境広報タスクフォース座長/商船三井)

高橋 正裕氏 (日本船主協会・GHG タスクフォース座長、環境広報タスクフォース副座長/日本郵船)

前半は、島座長より、GHG 排出削減に向けた取り組みの背景として、海運業界の立ち位置や現行の削減目標・対策について説明があり、特に、国際海運輸送に関わる関係国は多岐にわたることから、船舶からの排出を国ごとに割り当てることはできず、国際海運における GHG 削減に向けた取り組みは、パリ協定とは別に国際海事機関 (IMO) において業界一律で検討されていることについて説明がなされた。また、こうした状況下で、世界の海運をリードし続けるべく、日本の海運業界として「2050 年 GHG ネットゼロへ挑戦する」ことを表明するに至った背景についても紹介がなされた。



後半は、高橋副座長より、現在の海運業界の取り組みとして2つの削減シナリオに沿った検討や研究開発が進められている旨紹介があるとともに、2050年ネットゼロへ挑戦していくためには、船舶リプレースのために必要となる造船・解撤キャパシティやタイムスパンの考慮の他、造船業界のみならず、エネルギーや港湾といった関係業界との協働が必要不可欠であることが訴えられた。加えて、IMO・海洋環境保護委員会 (MEPC) における最新の審議状況について説明があり、2021年11月開催のMEPC77の時点では国際海運における2050年ゼロエミッションを掲げる決議案の採択が見送られたことや経済的手法を含む更なる対策の導入に向け検討を継続していく旨を確認したことなどが紹介された。



- ### MEPC77 GHG関連まとめ
- 2050年GHG削減戦略の見直し
 - IMOとして**2050年ゼロエミッション目標の強化は先送り。**
 - 船舶燃料ライフサイクルアセスメントに関するガイドライン案
 - ISWG GHG9からの報告事項に合意。ISWG GHG11で検討、MEPC79でのガイドライン承認を目指す。
 - 中期対策策定に関する審議
 - 「具体的な対策案」についてMEPC77に提出された各国提案は、**ISWG GHG 12へ送られ検討されることに合意。**
 - IMRF短期対策
 - 短期対策としての**IMRF承認は見送り。** 今後は中期対策のワークプランフェーズ1の一環としてISWG GHG12で検討予定。
 - IMO DCSの改正提案
 - 改正案は未承認。** ISWG GHG12で継続検討の上、MEPC78で再審議。

以上