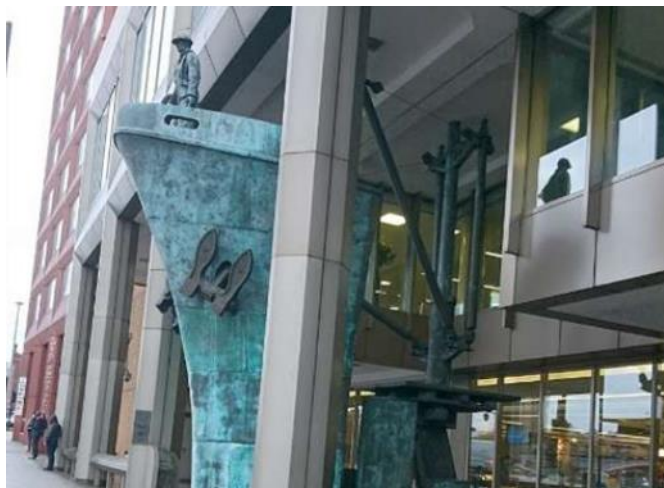


海運環境規制と海運融資の 新基準「ポセイドン理念」

厳格化される海運環境規制

国連の専門機関である国際海事機関（IMO）は、2020年1月から新たな規制を導入し、あらゆる船舶の燃料油に含まれる硫黄分の上限を3.5%から0.5%と大幅に引き下げよう義務付けます。大気汚染の原因となる硫黄酸化物（SOx）の排出削減を目的とし、IMOが掲げる、「2050年までに08年比で温暖化ガスの排出量を半減する」という目標達成の一環として設定するものです。

【英国・ロンドンに本部を置く国際海事機関（IMO）】



このSOx規制への対応策としては、①「適合油」への切り替え、②船舶への脱硫装置(SOxスクラバー)の取り付け、③LNG燃料船への切り替えが選択肢となります。

現在の船舶用燃料には安価な一方で硫黄分が多い「C重油」が主に使用されています。第1の対応策は、これを硫黄分の少ない軽油と重油を混合した「適合油」に切り替え、硫黄の排出を抑制する方法です。

「適合油」は従来の「C重油」に比べ20~40%割高となりますが、海運各社は、3つの対応策の中でコスト増加を最小限に抑えられる「適合油」での対応を中心に進めています。海運各社は2020年1月の規制に備え、「適合油」の先行調達に動き始めています。

【日本の海運大手3社の対応】

企業名	対応
日本郵船	今年2月より運航船約700隻を対象に「適合油」への切替計画を策定
三井造船	シンガポール港で19年内に切り替える予定の「適合油」を先行調達
川崎汽船	アジアを中心に「適合油」確保を交渉

(各種報道より当事務所作成)

海運事業におけるコストに占める燃料費の割合は約32%と大きく、「適合油」の価格上昇は海運業に相当な負担増となることが予想されます。国土交通省は“社会全体に貢献する環境規制は、社会全体でコスト負担することが重要”であるとし、「内航海運事業における燃料サーチャージ等ガイドライン」作成等の取組を推進しています。

第2の対応策として、脱硫装置(SOxスクラバー)の取り付けがあります。2017年まではSOxスクラバー搭載船舶は400隻以下だったものが、2018年8月時点で1,000隻を超え、規制強化前の駆け込み需要が急増している状況です。

SOxスクラバー・メーカーは欧州勢が強く、欧州大手2社が市場の半分以上を占めていますが、日本でも富士電機が、2018年10月に新規事業として船舶の排ガス浄化装置に参入しています。他社製に比べて小型で浄化効率も高い独自技術で、2018年度の出荷実績12台から19年度は60台を生産する計画です。

ただし、SOxスクラバーは1隻あたりおよそ数億円の設置費用がかかるとされ、また、スペースの関係で小型船には取り付けが困難で、かつSOx以外の規制には対応できないという難点もあります。

第3の対応策として、硫黄を含まない「液化天然ガス（LNG）」を使用するLNG燃料船の導入が挙げられますが、当然ながら大きな設備投資が必要となります。

LNG燃料船は、NOx規制の厳しいノルウェーを航行する船舶が約半分を占めていますが、今後はNOx規制も強化される欧州全域で導入が進んでいくことが予想されます。

LNG燃料船のメリットは、SOxを100%削減可能なだけでなく、NOxを40~85%削減可能、CO2も最大25%削減可能であり、中長期的には需要が大きく伸びるものと考えられています。

海運融資の新基準「ポセイドン理念」

海運環境規制強化と規制を通じた環境保護の機運は、金融機関の融資姿勢にも広がっています。

6月18日、フランスの金融大手ソシエテ・ジェネラルなど欧米銀行11行はニューヨークに集まり、世界の海運業界の脱炭素化に向けた枠組み「ポセイドン理念」に調印しました。

「ポセイドン理念」とは、船舶融資のポートフォリオがIMOの定める環境保護目標に沿っているかを評価し、公表する枠組みです。欧米銀行11行は、この枠組みの下、燃料消費や航行距離、積載重量などからの船舶融資のポートフォリオがIMOの目標に準拠、または下回っているかどうかを確認し、この結果を毎年レポートで公表します。これにより、環境基準に満たない海運会社への融資を制限していくことになるものです。

【「ポセイドン理念」への参加銀行11行】

国名	金融機関名
フランス	ソシエテ・ジェネラル
米国	シティグループ
フランス	クレディ・アグリコル
オランダ	ABNアムロ・グループ
オランダ	アムステルダム・トレード・バンク
オランダ	INGグループ
デンマーク	ダンスケバンク
デンマーク	デニッシュ・シップ・ファイナンス
ノルウェー	DNB
ドイツ	DVBバンク
スウェーデン	ノルデア銀行

今回の参加銀行11行で、船舶融資額合計約4,500億ドル（約48.8兆円）、世界全体の船舶融資の約20%のシェアを占めており、今後は、日本や中国、韓国などアジアの銀行も含めさらなる銀行の参加が期待されています。

以上

本レポートは情報提供のみを目的として作成したものであり、何らかの行動を勧誘するものではありません。
 ご利用に関しては、すべてお客さまご自身でご判断くださいますよう、よろしくお願い申し上げます。
 本レポートは信頼できると思われる情報に基づいて作成していますが、当行はその正確性を保証するものではありません。
 本レポートのご利用によりお客さまがいかなる損失、損害を受けられても当行は一切の責任を負いません。
 本レポートはお客さま限りでご利用くださいますようお願いいたします。