

COP 26 を終えて - 海事産業の脱炭素化の進展状況

こちらは、英文記事「[After COP 26 – where are we with decarbonisation of shipping?](#)」（2021年11月25日付）の和訳です。



国際海運の GHG 排出量は世界全体の 2~3%で、輸送量は物量ベースで世界全体の 80%近くのにのびます。国際海事機関（IMO）は海運による GHG 排出量を 2050 年までに 50%削減（2008 年比）するという目標を掲げていますが、業界内では削減目標の引き上げや達成年の前倒しが必要だとする見方が多勢です。一方、国際海運会議所は 2050 年ネットゼロ目標を提唱しています。2050 年までに海事産業でカーボンニュートラルを達成するには、これからの 10 年でゼロエミッション燃料やゼロエミッション船を大規模に導入していかなければなりません。こうしたニーズを受けて、Getting to Zero Coalition は「グリーン海運回廊」の開設を提唱しています。

Getting to Zero Coalition

[Getting to Zero Coalition](#) は、[グローバル海事フォーラム（Global Maritime Forum）](#)、[フレンズ・オブ・オーシャン・アクション（Friends of Ocean Action）](#)、[世界経済フォーラム（World Economic Forum）](#) 間のパートナーシップで、海事バリューチェーン全体の決定権者に加え、エネルギー部門や政府、政府間組織の主要ステークホルダーが参加する企業連合です。UCL エネルギー

研究所（UCL Energy Institute）や環境防衛基金（Environmental Defense Fund）、エネルギー移行委員会（Energy Transitions Commission）などの知識パートナーの支援を受けて活動を行っています。参加企業は既に 150 社を超えており、Gard や Gard メンバーの多くも参加しています。

グリーン海運回廊

Getting to Zero Coalition は、「2030 年までに外航航路でゼロエミッション船（ZEV）による運航を商業ベースで実現する」目標を掲げています。これを実現するのに欠かせないのが、規模拡大可能なネットゼロカーボンのエネルギーインフラ（生産・流通・補給を含む）で、2045 年までには全ての船舶でゼロエミッション燃料を使用する予定です。

今回提唱されたグリーン海運回廊とは、ゼロエミッション船を実際に航行させてそのソリューションを支援する、主要ハブ港間を結ぶ特定の航路のことをいいます。『[Next Wave Green Corridors](#)』レポートでは、このグリーン海運回廊の開設に必要なこととして 4 つの点を挙げています。

1. バリューチェーン横断型の連携：グリーン海運回廊を開設するには、脱炭素化にコミットし、ゼロエミッション輸送実現のために需要・供給の双方からバリューチェーン横断型の新しい形の連携を進んで模索していくようなステークホルダーが必要です。
2. 実用性のある燃料路線：ゼロエミッション燃料の入手しやすさとゼロエミッション船への供給インフラが重要な要素となります。
3. 顧客からの要望：エコな輸送を求める顧客からの要望を総動員し、回廊でのゼロエミッション輸送を拡大させるような状況を整える必要があります。
4. 政策と規制：化石燃料とのコストの差を縮め、安全対策を進めるためには、政策インセンティブと規制が必要になります。

提案された 3 つのルートのうち、オーストラリア～日本の鉄鉱石輸送、アジア～欧州のコンテナ輸送の 2 つのルートについては、実現可能性調査を既に実施済みです。3 つ目のルートである北東アジア～米国の自動車輸送については、ケーススタディとしてこのレポートで紹介されています。[レポート](#)では、各ルートでの各種ゼロエミッション燃料（アンモニア、メタノール、水素、合成ディーゼル）の実用見込みを詳しく分析しています。

クライドバンク宣言

このグリーン海運回廊に対する各国政府の取り組みを強力に後押ししているのが、COP 26 で署名された[クライドバンク宣言](#)です。オーストラリア、ベルギー、カナダ、チリ、コスタリカ、デンマーク、フィジー、フィンランド、フランス、ドイツ、アイルランド、イタリア、日本、マーシャル諸島、モロッコ、オランダ、ニュージーランド、ノルウェー、スペイン、スウェーデン、英国、米国の計 22 か国が署名しています。

ミッションステートメントによると、署名国は 2020 年代半ばまでにグリーン海運回廊を少なくとも 6 ルート開設する目標を掲げています。具体的には、署名国は「クリーンな船舶燃料、ゼロエミッション船、代替の推進システム、そしてこれらを実現するための世界全体での陸上インフラ整備を今後 10 年で早急に進めていくことが、クリーン SHIPPING への移行に不可欠であると認識している」と述べられています。

また、署名国は「意欲的な国々の間で国際連携を組み、共に行動することで海事産業の脱炭素化が可能であることを実証するとともに、世界全体のコミュニティにとって新たなビジネスチャンスと社会的経済的メリットを生み出す」ことにコミットするとしています。

『[Next Wave Green Corridors](#)』レポートはゼロエミッションに向けた今後のロードマップとなり、グリーン海運回廊に選ばれた多くの国々を含めたクライドバンク宣言の署名国は、国として回廊の開設に向けて支援していく姿勢を見せています。これは COP 26 の成果です。今こそゼロエミッション燃料とゼロエミッション船の開発拡大を進めるときでしょう。

本情報は一般的な情報提供のみを目的としています。発行時において提供する情報の正確性および品質の保証には細心の注意を払っていますが、Gard は本情報に依拠することによって生じるいかなる種類の損失または損害に対して一切の責任を負いません。

本情報は日本のメンバー、クライアントおよびその他の利害関係者に対するサービスの一環として、ガードジャパン株式会社により英文から和文に翻訳されております。翻訳の正確性については十分な注意をしておりますが、翻訳された和文は参考上のものであり、すべての点において原文である英文の完全な翻訳であることを証するものではありません。したがって、ガードジャパン株式会社は、原文との内容の不一致については、一切責任を負いません。翻訳文についてご不明な点などありましたらガードジャパン株式会社までご連絡ください。