

# 2050年ネットゼロ実現に向けた

## 日本郵船グループの取り組み

—— 計画的な加速

日本郵船会長

長澤仁志

ながさわ ひとし



### 国際海運の脱炭素に向けた動向

船舶は、他の輸送手段と比較して、1隻当たりの輸送効率が非常に良い。一方、国際海運に従事している商船約5万隻の船舶燃料に起因するGHG(温室効果ガス)排出量は年間約7億トニ上り、世界全体のGHG排出量の2%、ドイツ一国の排出量とほぼ同量にあたる。このため、船舶のGHG排出量削減は喫緊の課題であり、国際海運業では、各国政府から構成される国際海事機関IMOを中心として、GHG排出量削減に向けた動きを加速させている。2023年7月には、IMOの会合で「国際海運『2050年頃までにGHG排出実質ゼロ』という新たな目標が採択された。こうした動きに先んじて、当社グループにおいては、2021年9月に外航海運事業の2050年までのネットゼロエミッションを宣言している。

### 当社グループの中期経営計画とマテリアリティ

ここで当社グループの中期経営計画について簡単に紹介する。

2023年3月に中期経営計画「Sail Green, Drive Transformations 2026 - A Passion for Planetary Wellbeing」を発表した。そして、同計画にある当社グループが2050年にありたい姿、すなわち「これからも輸送インフラとして社会を支え、業界全体をも巻き込みリーダシップを発揮する存在」からバックキャストを行い、事業環境を予測したうえで、2030年に向けた新ビジョンを「総合物流企業の枠を超え、中核事業の深化と新規事業の成長で、未来に必要な価値を共創する」と定めた。

「環境」をはじめとした社会課題に対して、当社単独で挑むよりも多様なステークホルダーと共に多くのインパクトを生むべく取り組み、サプライチェーンを下支えする総合物流企

業という社会インフラとして、環境・社会価値を創出する好循環を生み出せるかが腕の見せどころである。この未来予想図を具現化するにあたり、ガバナンスを土台に「安全」「環境」「人材」の三つをマテリアリティ(重要課題)として掲げている。脱炭素推進は、まさにこの「環境」にひもづく重要テーマである。

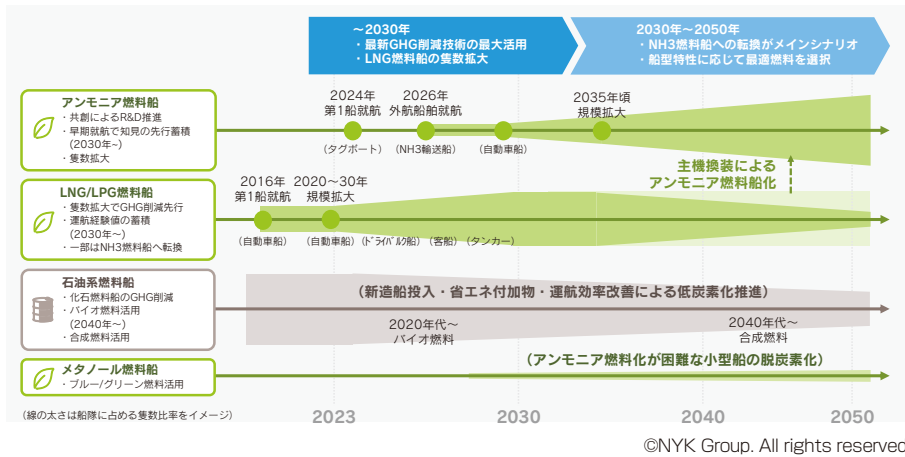
### 燃料転換ロードマップ

さて、当社グループの脱炭素の取り組みに話を移そう。海運事業の2050年までのネットゼロエミッション達成に向けて、燃料転換ロードマップに従い、脱炭素化を加速する。まず、2030年まではLNG燃料焚きの新造船導入を推進し、船舶からのGHG排出量をIMOのガイドラインに準拠した排出原単位で、2015年度比30%減としている。そして2030年代半ばごろからは、アンモニア燃料焚きの新造船を主軸に、次世代ゼロエミッション船の本格導入・隻数拡大を図る。本船運航面でも、GHG排出量削減に寄与す

(注)国際海事機関IMO(International Maritime Organization):2023年4月現在、175の国・地域が正式に加盟。外航船舶は、主にIMOにおいて作成された全世界で統一的な規制に沿う。船舶燃料の脱炭素政策もIMOで制定されている

図表 EX—2050年に向けた船舶燃料転換シナリオ

■2050年までのGHG排出削減(総量)を最大化するための最適燃料転換を推進



る技術を最大限活用し、顧客のニーズに応えていく。また、脱炭素化が簡単ではない船種に関しては、バイオ燃料などの活用により、2050年ネットゼロエミッションを目指す。中期経営計画においては、2023～30年までに就航予定の低・脱炭素船の隻数を45隻と

見込んでおり、これらを含めた船舶の脱炭素化に向けた投資として、2030年までに総額4500億円を計画している(図表参照)。

### 再生可能エネルギー事業と エネルギー回収事業への参画

脱炭素の取り組みは船舶燃料の転換にとどまらない。まず、カーボンニュートラルな社会の実現に向けたアプローチとして、二酸化炭素輸送ビジネスに着手した。世界有数のシャトルタンカー・オペレーターであり当社グループと共同で事業展開しているクヌッツェン・グループと、二酸化炭素の海上輸送、貯留事業に関する新規事業を開拓する合弁会社を設立した。また、日本における洋上風力発電市場の拡大に鑑み、海外プレーヤーとのパートナー戦略を軸に、資材の運搬、風車設備設置船の運航、また、運転・保守作業員の輸送サービスの構築を進めている。2022年2月には、秋田県と洋上風力発電を含めた再生可能エネルギー事業の推進で連携する協定を締結し、同年4月1日付で秋田支店を開設した。

### 多様なステークホルダーとの 共創を通じ、革新的技術の開発で 世界の脱炭素に貢献

「経団連カーボンニュートラル行動計画」にある革新的技術の開発は、当社においても、ネットゼロの柱である。デンマークにあるゼロカーボン輸送のための応用研究を行う研究所(Maersk Mc-Kinney Moller Center for Zero Carbon Shipping)の設立メンバーとし

て、技術者を同センターに派遣、脱炭素に関する技術開発や政策提言などを推進している。また、東京大学の「海事デジタルエンジンアリアンク社会連携講座」にも参画している。同講座は、サステイナブルな海上物流を実現するシミュレーション共通基盤を構築し、デジタルエンジンアリアンクを活用した海事分野の技術開発(脱炭素船や自動運航船等の開発)と人材育成を推進するため、2022年に設置されたものである。

### モノの値段が変わる

先のエネルギー革命では、主要エネルギーが石炭から石油に移行することで、軽量化・効率化が進み、あらゆる技術革新が起きて社会が一変した。同様に、これからのエネルギー転換も社会を大きく変えることになるであろう。石油の時代と大きく異なる点は、現時点では化石燃料の代替となるものは実に多様でかつ進化の途上にあることに加え、その開発・供給網の確立に多額の投資(コスト)を要することである。そのため、モノの値段や業界の価格構造が大きく変わることが見込まれる。産業界として、政府や研究機関の支援も得ながらコスト増を緩和(Abatement)する努力を惜しまないことが必要となる一方、社会全体で変化に対応する準備を行う必要がある。