

海運と

気候変動

日本海事センター 企画研究部 上席研究員 森本清二郎



②0

国際海事機関（IMO）中、民間主導の取り組みにおいて脱炭素化に向けて進められている。船舶ファイナンスの分野では、金融機関が船舶融資ポートフォリオのIMO削減目標への貢献度を開示する「ボセイ

ド原則」という取り組みがある。原則に署名した金融機関は、自社の融資する船舶の温室効果ガス（GHG）排出効率（輸送トンマイル当たりのGHG排出量）とIMO削減目標

となる。制度を運営するボセイド原則協会は毎年、全署名機関の整合度の平均値を公表している。署名機関は発足時の57%改善している。日本力国11機関から14力国36の9機関に限れば、整合機関が増えており、世界の船舶融資残高の約8割をカバーする。日本も%

よれば、制度が船舶の脱炭素化を促す効果は確認できず、その要因として金融機関がアセット（船舶）の炭素効率より企業の信用力を重視する実態が指摘されている。また、署名機関や融資船舶のデータ捕捉率は拡大しており、金融機関に

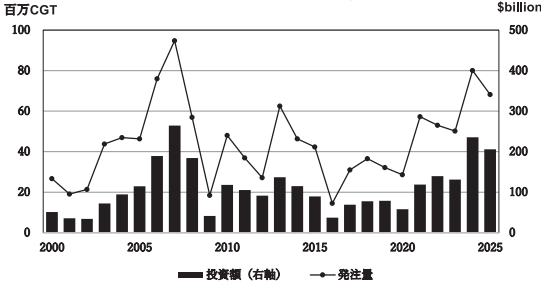
可能性がある。今後、船腹需要の増加が見込まれる中、船舶融資は成長分野として期待される。新造船の発注量は21年から回復傾向にあり、総投資額も24・25年は年間2千億が超えりマンシヨック前のレベルに戻りつつある（図参照）。一方、発注船に占める代替燃料船の比率は、標準貨物船換算トン（CGT）ベースと金額ベースでいずれも22年に約6割あったのが25年には約4割に低下した。規制の不確実性による投資意欲の減退が要因とされる。規制の見通しが立てば、融資においても環境性能を重視するインセンティブは高まる。脱炭素投資の進展には規制合意が何より重要となる。

船舶融資で脱炭素投資を

ガバンクや政府系金融機関、地方銀行など9機関が署名している。全署名機関の整合度は2019年から6年分公表されているが、23年のIMO削減目標の見直しなどを受けて評価方法が変わったため、単純な時系列評価は難しい。ただ、評価方

よる情報開示や透明性の向上、船主との対話深化には寄与しているようだ。一部の署名機関は船舶の環境性能を融資条件に反映させる取り組みも進めている。こうした取り組みを評価する動きが強い。脱炭素投資を促す重要なツールとなる。

新造船の発注量と投資額



出典：英クラークソンズ・リサーチのデータを基に筆者作成

果ガス（GHG）「二」、未達の場合は「十」は難しい。ただ、評価方

は難しい。ただ、評価方