

「Call to Action for Shipping Decarbonization」

各国政府へ海運の脱炭素化に向けた行動を促す提言。

海運が 2050 年までに脱炭素化することを明確な目標として設定し、商業利用可能なゼロエミッション船舶とゼロエミッション燃料の生産、流通、貯蔵、バンカリングのインフラ整備が速やかに行われるべきとのビジョンに基づき、2030 年までにゼロエミッション船舶を実現し、国際海運において少なくとも 5%でゼロエミッション燃料が利用されるようになる必要があるとの見通しを提示。そのためには、民間セクターと各国政府が以下の分野で協力することが不可欠としている。

1. 安全性、信頼性、持続可能性を保証するためのゼロエミッション技術の開発

ゼロエミッション船舶の建造、ゼロエミッション燃料や推進システムの製造に必要な技術は存在するが、それらの安全性、クリーン性、信頼性を確保するためにはさらなる開発を進める必要がある。このためには安全性、持続可能性、規則、トレーニング、燃料および船舶のライフサイクル分析、燃料の入手可能性を明確にすることで、投資に伴うリスクを軽減する必要がある。

2. バリューチェーン全体を巻き込んだ実証プロジェクトの実施

バリューチェーン全体を巻き込んだ実証プロジェクトを実施することで、国際海運の脱炭素化の実現可能性を示すことができる。実証プロジェクトは高いリスクとコストを伴うため、民間セクターの協力、革新的なビジネスモデル、政府によるインセンティブが必要である。

3. 政策を通じたゼロエミッション燃料と化石燃料の市場競争力の調整

今後 10 年間でゼロエミッション燃料のコストを大幅に削減できる可能性はあるものの、化石燃料との市場競争力の差を埋められる程ではなく、市場だけではゼロエミッション燃料の商業利用の実現はできない。ゼロエミッション燃料の商業利用実現のため、2025 年までに、政策立案者は市場ベースの意義ある措置など明確、効果的、公平な政策の枠組を導入する必要がある。

4. 電化による低炭素化が困難な産業セクターとの相乗実現による投資リスク軽減とエネルギー移行の加速

海運の脱炭素化を実現するためには、特にゼロエミッション燃料の生産に大規模な投資が必要となる。これにより、新たな成長・雇用機会が生まれ、特に発展途上国および新興国市場においては公平な移行を実現するためにもこの機会を最大限活用する必要がある。海運の脱炭素化は世界規模のエネルギー転換の一環であり、電化による低炭素化が困難なセクターとも協力することで相乗効果を引き出し、リスクを軽減し、エネルギー移行を加速させることができる。