

国際海運のGHG排出削減対策の新たな枠組みが決定 ～2028年より重油燃料船に負担金～

2028年1月より新たな対策が開始

2025年4月、国連の専門機関であるIMO（国際海事機関）は国際海運におけるGHG（温室効果ガス）排出削減対策の新たな枠組みを決定しました。

この枠組みは、船舶燃料のGHG強度（注1）に「基準値」と「規制値」を定めて超過した船舶に負担金を課す「燃料GHG強度規制」と、その負担金を原資としてゼロエミッション燃料船（注2）等に報奨金を分配する「ゼロエミッション燃料船の導入促進制度」の2制度で構成され、2028年1月より適用される予定です（図表1）。

（注1）GHG強度：エネルギー消費量あたりのGHG排出量（CO₂換算）

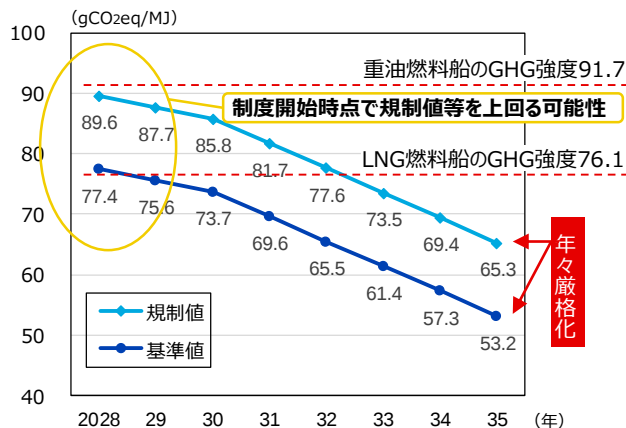
（注2）ゼロエミッション燃料船：水素やアンモニアなどGHGを排出しない燃料を使用する船舶

重油燃料船は負担金支払いが必要に

現在船舶の主流である重油燃料船のGHG強度は、本制度の適用開始時点で「規制値」を上回る可能性があり、その場合、相応の負担金が課される見通しです（図表2）。しかし、ゼロエミッション燃料船の普及は2030年代以降とみられることから、当面の負担金を軽減する現実的な手段としては、LNG燃料船などのGHG強度が相対的に低い船舶を導入することが考えられます。

ただし、こうした低炭素燃料船にかかるコストは重油燃料船と比べて高額となる傾向があるため、海運事業者は建造コストと燃料コスト、負担金等を比較しながら投資判断を行うことが求められます（図表3）。

図表2 GHG強度の基準値および規制値（案）



（注）重油燃料船、LNG燃料船のGHG強度はFuelEU Maritimeにおける参考値

（資料）国土交通省資料よりひろぎんHD経済産業調査部作成

図表1 新たなGHG排出削減対策の概要

1. 燃料GHG強度規制

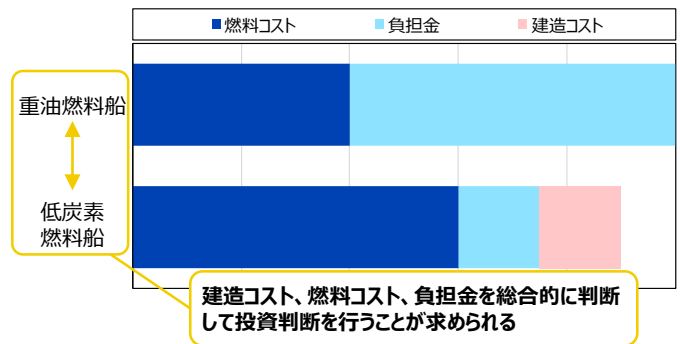
- ・総トン数5,000トン以上の外航船舶が対象
- ・2028年以降、各船舶が年間に使用する燃料のGHG強度に「基準値」と「規制値」の2つの基準を設定
〔各基準は年々引き下げ（厳格化）〕
- ・「基準値」を超過した船舶には一定の負担金、「規制値」を上回った場合にはより重い負担金が課される

2. ゼロエミッション燃料船の導入促進制度

- ・上記負担金を取り扱う「ネットゼロ基金」をIMOに設置
- ・建造コストや運航コストが高額となるゼロエミッション燃料船等に対し、当該基金より報奨金を支給することで、早期移行を促進

（資料）国土交通省資料よりひろぎんHD経済産業調査部作成

図表3 船舶運用コスト比較（期間コスト）のイメージ



（注）上図は低炭素燃料船がコスト優位となる場合のイメージ。コスト比較の結果は、負担金の額や検討時期、選択燃料の種類等により異なる。

（資料）各種資料よりひろぎんHD経済産業調査部作成

- ◆ 本資料は情報提供のみを目的として作成されたものであり、何らかの行動を勧誘するものではありません。
- ◆ 本資料は、信頼できるとされる情報に基づいて作成されていますが、その正確性を保証するものではありません。また、本資料に記載された内容等は作成時点のものであり、今後予告なく修正、変更されることがあります。資料のご利用に関しては、お客さまご自身の責任において判断なされますよう、お願い申し上げます。
- ◆ 本資料に関連して生じた一切の損害については、責任を負いません。その他、専門的知識に係る問題については、必ず弁護士、税理士、公認会計士等の専門家にご相談のうえ、ご確認ください。
- ◆ 本資料の一部または全部を、当社の事前の了承なく複製または転送等を行うことを禁じます。
- ◆ 本件に関するご照会は、ひろぎんHD経済産業調査部 担当：竹島（TEL082-247-4958）までお願いします。