❷23年度受注、1169万総ﾄﾝ
❸成田空港、輸入にも予約制
❹【貿易手続きとインフラ構造改革】（130）
❺【グラフ】ようこそ「QE」

2024年（令和６年）
4/11 木
第22161号
日刊（土曜・日曜・祝日休刊）
昭和17年12月28日第３種郵便物認可

日本海事新聞
THE JAPAN MARITIME DAILY

発行所 日本海事新聞社 本社 〒105－0004 東京都港区新橋５－15－５ ©日本海事新聞社 2024

エミッションフリーな未来を海事部門からリードする
MOLマリン＆エンジニアリング株式会社
本 社 〒105-0001 東京都港区虎ノ門２丁目１番１号 商船三井ビル
TEL:03(3587)6011 FAX:03(3587)6015
URL:https://www.molmec.com/
MOL 商船三井グループ

EU―ETS排出枠
日本管理船年1億ユーロ
オーシャンスコア試算 370隻・170万枠

船舶のGHG（温室効果ガス）データ管理サービスを提供する独オーシャンスコア（本社・ハンブルク）の試算によると、EU―ETS（欧州連合の排出量取引制度）の100％適用が始まる2026年以降、日本の船主・船舶管理会社が管理するEU寄港船の排出枠（EUA）コストは年1億ユーロ（約165億円）規模に上る見通しだ。EUに寄港する日本管理船約370隻のEUAは年170万枠に達する見込みで、世界の海運全体のEUA年8000万枠規模の約2％に相当する。

グレル氏

EUは今年1月、海運へのEU―ETS適用を開始した。EU寄港船の登録船主または船舶管理会社は、EU発着航路のGHG年間排出量に基づき、炭素クレジットであるEUAを翌年9月末までに償却（EU加盟国当局に電子納付）しなければならない。

移行期の段階強化として24年排出実績の40％、25年排出実績の70％がそれぞれEUA償却の対象となり、26年実績から100％適用が始まる。

オーシャンスコアの今回の分析は、22年のEU―MRV（EUの燃料消費実績報告制度）のデータを基に試算した。

日本に本拠を置く船主・船舶管理会社の管理船でEU寄港実績が報告された約370隻を対象とし、EUA価格は二酸化炭素（CO_2）1ﾄﾝ当たり60ﾕｰﾛを前提としている。

EUAの償却対象となる日本管理船の主要船種構成はドライバルク30％、コンテナ船20％、自動車船18％。企業別では日本郵船、商船三井、川崎汽船の海運大手3社が合わせて全体の22・5％を占める。

ただ、海運大手3社は船隊の大部分をシンガポールで船舶管理しており、日本管理船とは別に同3社のシンガポール管理船のEUAコストは計4000万ﾕｰﾛに達する見通し。

オーシャンスコアの共同マネージングディレクター、アルブレヒト・グレル氏は「日本は最先端の船舶設計や建造技術、高度な船舶管理体制により海運の脱炭素化をリードしている。EUAコストはこうした脱炭素への努力をさらに後押しするだろう」と見通す。

オーシャンスコアは欧州域外の海運会社へのEU―ETS対応サポートを充実させており、ウェブベースのデジタルアプリケーション「ETSマネジャー」を通じて、EUAのトラッキングやアロケーション（割り当て）、会計処理などの管理ソリューションを提供。世界の海運会社70社以上、1000隻超にサービスを提供し、作業負担とリスクの低減に貢献している。

Sea Japan開幕
過去最大620社出展
東京 オフショア・港湾展併催

世界の海事関連企業・団体などが一堂に会する国際海事展「Sea Japan（シージャパン）2024」が10日、東京ビッグサイト（東京都江東区）で開幕した。コロナ禍を経て、海外からの参加も通常通りに戻り32カ国・地域から約620社・団体が参加し、2万人規模の来場を見込む。これは過去最大規模となる。

今回は新たに「Offshore & Port Tech（オフショア・港湾技術展）」を併催。洋上風力発電、カーボンニュートラルポート（CNP）など足元での注目テーマを深掘りする。会期は12日まで。

オープニングセレモニーでは、主催者インフォーママーケッツジャパンのクリストファー・イブ社長があいさつ。『Sea Japan』は初開催から数えて今年で30年になる。この30年間業界ではいろいろなことがあったが、日本は元気。『Sea Japan』は業界を映す鏡。プライドを持ってこの鏡を見てほしい」と語った。

展示ホールの中央部に設けた「ジャパンパビリオン」では、総合展示、艦艇、海運、造船・エンジニアリング、内航・フェリー、船級、カーボンニュートラル、DX（デジタルトランスフォーメーション）・自動運航、研究開発―という九つのテーマゾーンで、来場者に海事産業をPRする。期間中は日本海事新聞社もブース出展するほか、最終日の12日には13時から東1ホール（セミナールーム1）で本紙主催の「CNPセミナー」も開く。

上オープニングセレモニーでの関係者によるテープカット
下約620社・団体が参加（写真は会場風景）

Sea Japan 2024 Offshore Port Tech

アンモニア燃料供給契約
郵船G 世界初、TTS方式

日本郵船のグループ会社で曳船事業を手掛ける新日本海洋社は、発電大手JERAと船舶用アンモニア燃料の供給契約を締結した。6月に竣工予定の商用利用で世界初のアンモニア燃料タグボート（A―Tug）で使用する。トラック・ツー・シップ（TTS）方式でA―Tugに燃料を補給することも明らかにした。同方式によるアンモニア燃料供給も世界初になる。

10日開幕した国際海事展「Sea Japan（シージャパン）2024」の会場で、郵船とJERAなどがアンモニア燃料の供給契約と補給方法について発表した。

アンモニア燃料は、レゾナック（東京都港区）の川崎事業所で使用済みプラスチックなどを原料に製造される。JERAを通じて新日本海洋社は調達する。5月末にTTS方式による初の燃料補給を行う予定だ。

郵船は新日本海洋社が横浜・川崎港で運航するLNG（液化天然ガス）燃料タグボート「魁（さきがけ）」のA―Tugへの改造工事を進めている。7月から運用を始める予定となっている。

アンモニアは燃焼時にCO_2（二酸化炭素）を発生しないため、船舶用次世代燃料として期待が高まっている。郵船の横山勉執行役員は「海運のゼロエミッション実現に向けた大きな一歩」と強調。その上で「パートナーと共にアンモニアバリューチェーンを構築していきたい」と述べた。新日本海洋社の加藤毅社長は、アンモニア燃料船の安全運航に向けた船員訓練の取り組みなどを紹介した。

JERAは今月から碧南火力発電所（愛知県碧南市）で、発電燃料の石炭にアンモニアを20％混焼する実証試験をスタート。同社の加藤雄一郎LCFバリューチェーン統括部長は「（船舶用途での供給は）燃料アンモニアのマルチユース化の第1弾」と述べた。

レゾナックの足立浩業務執行役基礎化学品事業部長は「低炭素アンモニアの供給を通じて、海運の脱炭素に貢献していく」と語った。

（左から）横山氏、JERAの加藤氏、加藤氏、東京パワーテクノロジーの嶋田修執行役員、足立氏

Interview

日本と外交樹立120周年
ゼロエミ船を優遇
駐日パナマ特命全権大使 カルロス・ペレ氏

今年は日本とパナマが外交関係を樹立して120年の節目の年である。パナマは大西洋（メキシコ湾）と太平洋を結ぶ世界海運の要衝であるパナマ運河を持つ。2022年度にパナマ運河を通航した貨物のうち、日本を発着とする貨物量は全体の13・3％に達した。これは米国、中国に次いで第3位の数字である。昨年11月以降、パナマ運河の渇水で船舶の通航が制限され、世界の貿易に対する影響も懸念されている。カルロス・ペレ駐日パナマ特命全権大使にパナマと日本の未来、パナマ運河の現状について聞いた。

（聞き手 山本裕史）

――今年はパナマと日本が外交関係を樹立して120年を迎えた。パナマと日本の関係について聞きたい。

「日本は、パナマが独立した1903年から2カ月後の04年1月にアジア諸国の中で最も早くパナマとの外交関係を樹立した。現在は経済関係での日本の支援に感謝している。現在、パナマ市の西部から都市部に地下鉄3号線を建設中である。これは日本のJICA（国際協力機構）の支援によるもので、約70万人近くの人々の交通をより利便性の高いものにしてくれる」

――パナマ船籍の日本船舶の登録船はどのような状況か。

「現在、約2000隻の日本船主の船舶がパナマ船籍に登録されている。これは日本の船舶の約50％が登録されていることになる。私たちが提供しなければならないのは、常に提供するサービスの質にある。パナマ船籍はマーケットリーダーという認識を持っている。もちろん、他社が違う価格体系で参入してくることもあるだろう。しかし、そこには大きな違いがある」

――パナマ船籍の優位性について聞きたい。

「私たちは世界中に53の領事館と22のテクニカルオフィスを持っている。パナマでは、海運業に携わるための強固なシステムがある。パナマの弁護士が海運業界に提供する強力な弁護士サービスもある。これは非常に強固なシステムである。パナマ船籍に登録することで、自分の保有船を強力な司法制度、強力な構造、パナマが運営するシステムを受けることができる」

――台湾船社が運航する日本船主の船舶が21年、スエズ運河で座礁した。同船はパナマ船籍だった。

「台湾船社が定期用船していた日本船主の船舶だった。当時、われわれは外交面と技術面の両方から並行して対応した。当時の事故では、エジプトのパナマ大使館がスエズ運河庁と直接連絡を取った。当時、最も重要なことは、その期間中、コロナウイルス禍だったということだ。われわれはそのような状況でもパナマからエジプトに人員を送ることができた。パナマ海事庁商船局長がエジプトに行き、技術面、管理面の双方で日本船主にアドバイスした」

日本船舶2000隻

新たな水源確保へ

――パナマ運河の渇水の状況はどうか。

「日本で使用されるLPG（液化石油ガス）の約80％が、アメリカのフロリダ州、大西洋側を通り、メキシコ湾岸から太平洋岸、太平洋へと輸送されている。パナマ運河は世界にとって非常に重要な物流拠点である。世界貿易の8％がパナマ運河を通る。ガトゥン湖の淡水は非常にきれいな水でパナマ市民の飲料水としてろ過せずに飲める」

「現在、新たな湖からの淡水の流入を計画中である。日本のJICA、商社や建設会社などが新しい水源の発見、およびその水源からの新たな流入ルート建設のプロセスに参加することを歓迎する」

「パナマ運河庁（ACP）は3月11日、同運河の1日当たりの通航枠を現在の24から段階的に27に増やすと発表した。渇水による水不足が一定程度緩和したことによる。ただし、平時の通航枠である36よりは少ない状況が続く。4月以降の雨季に期待したい」

脱炭素化に協力

――世界的に海運の脱炭素化の動きが活発化している。パナマ船籍としてどういう働き掛けが可能か。

「環境に配慮した船舶に対するインセンティブ枠を用意している。現在、パナマ船籍に登録する船主にゼロ・エミッション達成に向けたインセンティブを提供することができる。具体的にはエコシップ用インセンティブなど、温室効果ガスの対策を取っている船にインセンティブを与えることができる。パナマはカーボンネガティブを達成した3カ国の一つだ」

――今後のパナマと日本の関係をどうみているか。

「上川陽子外務大臣は2月23日にパナマ市でコルティソ大統領と会談した。そこで話し合われたのは『自由で開かれた海洋』についてだ。上川氏は太平洋と大西洋を結ぶ海上物流の要衝パナマ運河も視察した。こうした日本の主要大臣のパナマ訪問こそが、今後の日本とパナマの協力関係を示している。パナマと日本は海上貿易、経済の協力関係を今後も築いていくことを確信している」

液化CO2輸送船 ©Northern Lights JV DA

液化したCO2を運び、地中深くに貯留する。
カーボンニュートラルに向けて、
船にできることがあります。
国境を越え、産業を越えて進める
世界初のクロスボーダーCCS*に
川崎汽船は「液化CO2輸送船」で貢献します。
＊Carbon Capture and Storage（二酸化炭素回収・貯留技術）
低炭素、脱炭素へ、
全力前進。
"K" LINE 川崎汽船株式会社
https://www.kline.co.jp/