

商船三井、環境投資を倍増

3年で最大400億円、LNG船など

供給網の脱炭素に備え

商船三井は向こう3カ年で脱炭素投資を従来計画から最大で2倍の400億円規模に引き上げる。環境負荷の低い船舶の導入を前倒しし、次世代燃料のアンモニア関連の投資も増やす。サプライチェーン全体で二酸化炭素(CO₂)排出量の削減を目指す。サプライチェーン全体で二酸化炭素(CO₂)排出量の削減を目指す。サプライチェーン全体で二酸化炭素(CO₂)排出量の削減を目指す。

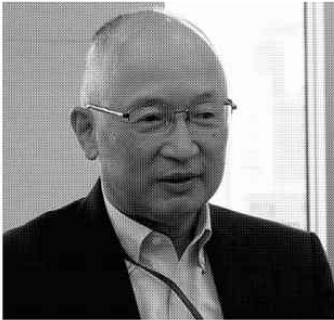


アンモニア燃料を使った次世代船の実用化も急ぐ(写真はイメージ)

次世代燃料でM&A検討

橋本副社長が日本経済 本氏は足元の特需による新聞に明らかにした。橋好業績で一経営の自由度

海運大手は脱炭素への動きを加速	
社名	取り組み
日本郵船	LNGからアンモニアに燃料転換可能な船の開発に着手
川崎汽船	国内初のトランジション・リンク・ローンを1100億円を調達
マースク	再生可能エネルギー由来のアンモニア製造施設の建設計画に参画
MSC (スイス)	海運の脱炭素に向けシェル・インターナショナルと提携



橋本社長は足元の特需による好業績で「経営の自由度が広がった」と指摘

が広がった」と語った。2024年3月期までの3カ年の経営計画で低炭素投資の合計で200億円を投じている。だが、「フリーキャッシュフロー純現金取込」が大幅に増えている。ため、1000億〜2000億円の投資を上積みする方針だ。

商船三井は30年までに重油に比べて二酸化炭素(CO₂)排出量が25%削減できる液化天然ガス(LNG)燃料船90隻を導入する計画を打ち出し、今年8月にはLNG燃料の自動車運搬船4隻を発売したと発表した。計画を上回るキャッシュの創出を受けて、LNG燃料船の導入を前倒しして進め、温暖化ガス排出量の削減を急ぐ。

LNG船と共に重点を置くのがアンモニア関連の投資だ。CO₂を排出しないアンモニア燃料を使った次世代船は20年代後半の実用化が見込まれるが、海外からの調達などに課題がある。現状は肥料向けなどの活用に限られ、橋本氏は「船舶燃料として使うには数量が足りない。誰かに作ってもらうのを待っている」と語す。

世界最大のアンモニア輸送事業に5年ぶりに再参入すると発表。8月にはメタンールで運航する大型コンテナ船を8隻発注した。再生可能エネルギーなどで生産される環境負荷の低いメタンールを燃料として使う。24年以降に順次就航する予定で、古い船と入れ替えることでCO₂排出量を年間約100万トンを削減する。

世界の貿易量の9割を輸送する海運業界への荷主からのCO₂の削減要求は厳しくなっている。自動車業界では独フォルクスワーゲン(VW)がLNG燃料船の使用を実質上の入札条件にしている。ホンダも主要部品メーカーに対してCO₂排出量を19年度比で毎年4%ずつ減らし、50年に実質ゼロにするよう要請する方針を打ち出している。

世界の海運大手は荷主の要求を受けて、競い合うように脱炭素投資を拡大している。コンテナ船世界最大のAPモラー・マースク(デンマーク)は21年2月、欧州最大規模の再生可能エネルギー由来のアンモニア製造施設の建設計画への参画を決めた。26年の製造開始を予定しており、製造段階から積極的に関与することで将来の燃料確保を狙う。

「アンモニア関連のM&A(合併・買収)も検討する」と(橋本氏)。LNG船を含めて一連の新たな投資計画を盛り込んだ目標を22年春にも公表する。

日本の郵船も業績拡大を受け、環境負荷の小さいLNG燃料船の投入を加速する。30年までにクルーズで運航する大型・中型ばら積み船215隻のうち100隻、117隻ある自動車船は30〜40隻をLNG燃料船に切り替える。1兆2000億円規模の投資が必要とみられるが、長沢仁志社長は「営業キャッシュフローの範囲内での投資が基本的なベース」としつつ、「財務体質の改善で数千億円規模なら投入できる」と前倒しを示唆する。