

## 第2回海事産業委員会資料 -外航海運における脱炭素化に向けた取組案-

---

2025年3月

 **DBJ** 株式会社日本政策投資銀行

企業金融第4部 海運班  
課長 星 秀太郎

## Section1 外航海運における脱炭素化に向けた取組案

---

## Section1-1 低・脱炭素船舶建造資金向け利子補給制度概要(案)

---

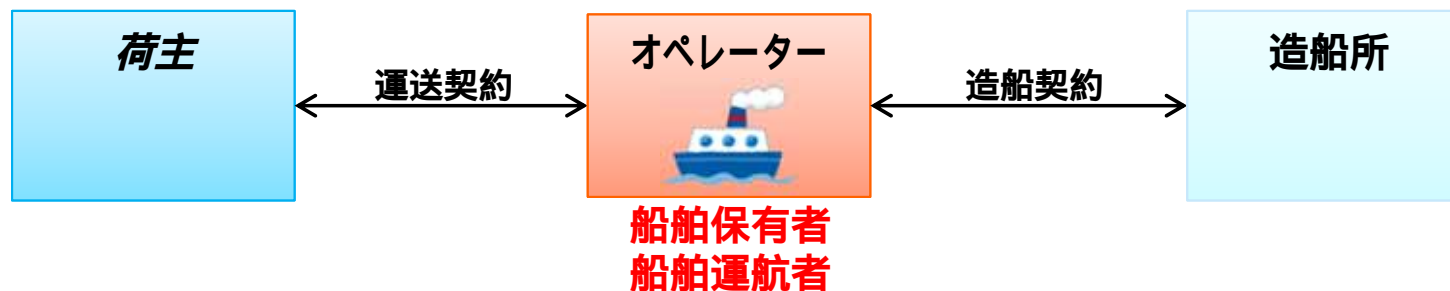
## 外航海運における脱炭素化に向けた課題

### < 複雑な所有構造による問題点 >

- 外航海運では、以下の通り、オペレーターが自社船として船舶を保有（船舶保有者兼運航者）する場合もあれば、船主が船舶を所有し、オペレーターが船の運航を行うケースもある（船舶保有者と運航者が別）。
- 斯かる中、船主にとっては、脱炭素に資する船舶（例:LNG燃料船）を所有しても、脱炭素化のメリットを享受できるのは運航者である点に加え、荷主やオペレーターの意向に沿う形で発注された船舶を所有・用船する船主は、自社の経営計画の中で明確なトランジション戦略を見出しづらく、現状、非上場の船主等は、脱炭素化への取り組みについて受け身とならざるを得ない状況である。

### 船舶の所有形態（イメージ図）

#### (1) 船舶保有者がオペレーターの場合（例:オペレーター保有の自社船）



#### (2) 船舶保有者が船主の場合



## 低・脱炭素船舶建造資金向け利子補給制度概要（案）

### < 本制度新設の狙い >

- 脱炭素に向けた類似の金融支援策として、**経産省トランジション・ファイナンス利子補給制度**があるが、当該制度は企業の環境に関する経営方針などを評価し融資が行われるため、上場企業や大手海運会社等が主な対象。一方で、本制度では、資金用途たる**船舶の評価に限定**することで、**非上場の船主等も参画しやすい仕組み**となり、海事産業全体でのトランジションの取組を促すことを企図。

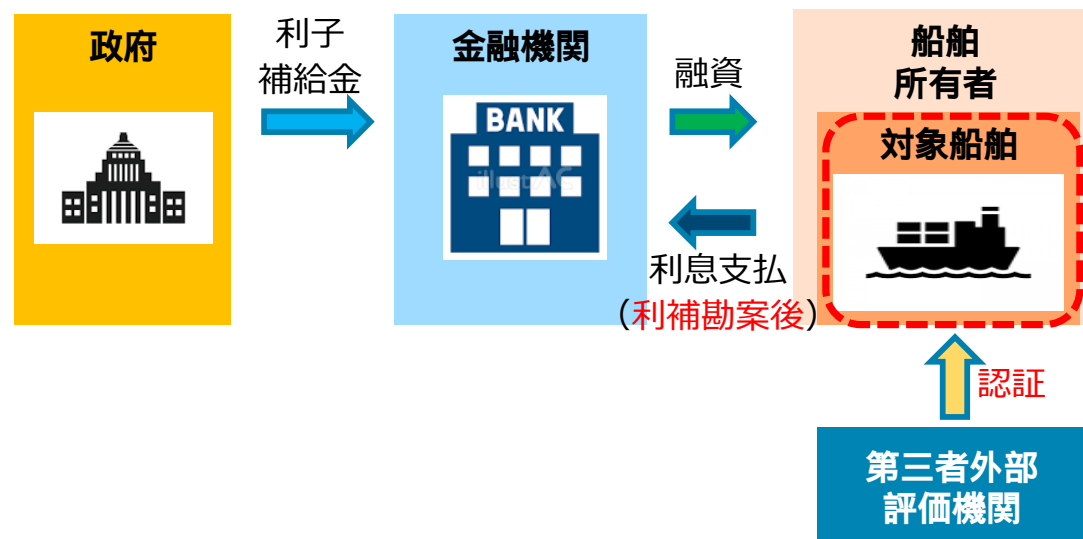
### < 本制度概要(案) >

- 本制度は、**低・脱炭素船舶の所有者**に対し、**同船舶建造資金の●%を上限**として、**最大●%の利子補給**を付与するもの。
- 対象船舶としては、**第三者外部評価機関**（主務省により指定）により「**低・脱炭素・環境配慮性能・先進性**」が十分に高いと**評価・認証**された**低・脱炭素船舶**を対象とする。

### 本制度概要（案）

融資対象者	低・脱炭素船舶の所有者
(利子補給対象)	建造資金の●%を上限
融資額	1隻につき最大●億円
利子補給率	最大●%
利子補給の支給期間	最長【●】年間
対象船舶	第三者外部評価機関により「低・脱炭素・環境配慮性能・先進性」が十分に高いと <b>評価・認証</b> された船舶
その他	他の金融機関との協調（原則外）

### 本制度スキーム図



## Section1-2 船用省エネ機器販売リーススキーム(案)

---

## 外航海運の脱炭素移行に向けた現状理解・課題認識

### 国際海運の脱炭素への移行に向けた動き（外航船）

- 2023年にIMOにて策定した新ロードマップでは、2030年20～30%削減（2008年比）、2040年70%～80%削減を目安に2050年頃までのネット排出ゼロを目指す。
- また、2023年より、EEXI（強行規定）・CIIが適用開始。既存運航船（重油焚）については、規制対応（またはスクラップ）を必要とする。

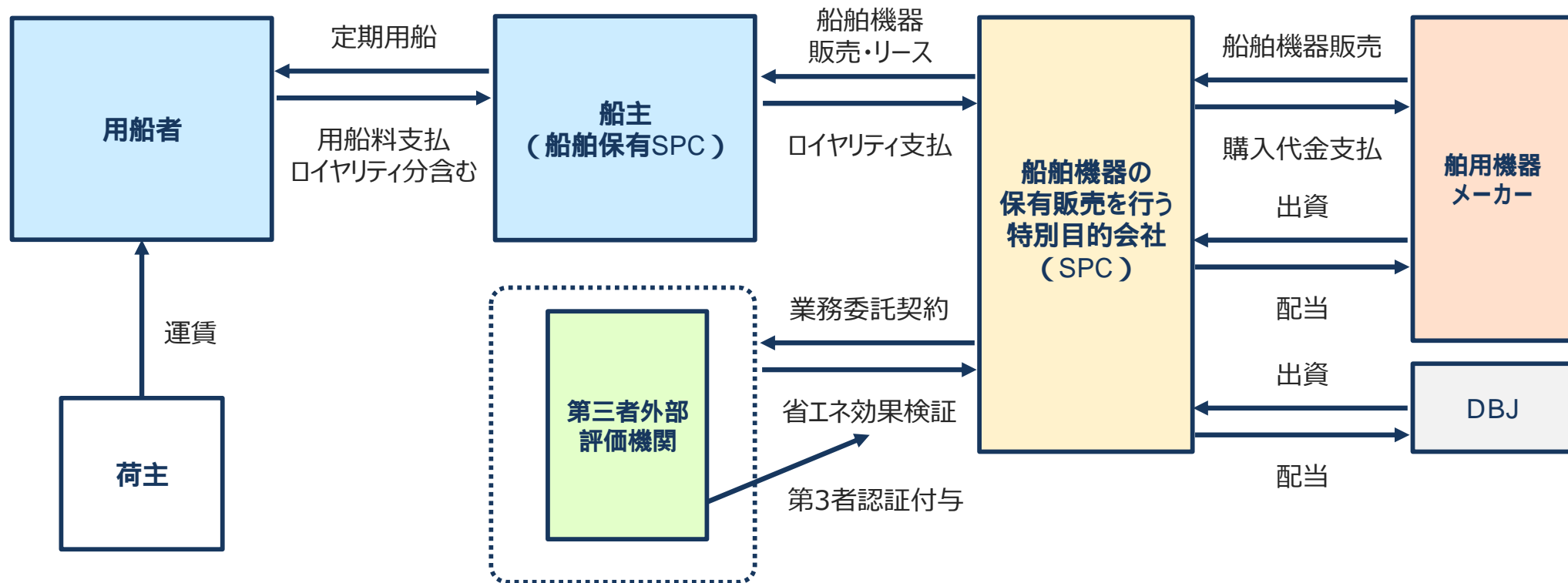
### トランジションに向けた具体的な方策

- 代替燃料船（LNG・LPG、等）、ゼロエミッション船（アンモニア・水素）へのリプレイス推進
- カーボンプライシング（炭素税）導入
- 既存運航船（重油炊き）の省エネ規制対応（エンジン出力制限、レトロフィット）

- 国内外の大手オペレーターを中心に、代替燃料・ゼロエミッション船の導入は積極的に進められているが、外航船運航隻数（10万隻超）、船舶の経済耐用年数（20～30年）、造船所建造能力、等を踏まえると、既存運航船リプレイスには相応の時間を要する。
- また、次世代船用燃料の主流が定まらない中、高額な船価を負担できる事業者は限定的。
- 荷主の輸送ニーズを満たしながら、海事産業による脱炭素への移行を進めるために、既存運航船への船用省エネ機器レトロフィットを進めることは、移行期において有力な選択肢となりうる可能性。

## 船用省エネ機器販売リーススキーム（案）

- ESDを購入・販売するSPCを設立。船舶機器メーカーがスポンサー出資（普通株式等）、DBJの出資（優先株（議決権無）等）によりESD購入代金・設置工事費等を賄う。
- SPCから船主に対して、ESDを販売・設置。導入のハードルを下げるために、販売価格及び工事費は無償とする想定。
- 対象船舶にて燃費改善効果が発揮された場合、削減された燃料費のうち●%をロイヤリティとして、船主はSPCに支払う。
- 燃費改善効果の測定・検証は、第三者外部評価機関により実施（業務委託契約）。
- SPCは、当該ロイヤリティ収入を原資に配当を実施。





## お問い合わせ先

名前	所属
星 秀太郎	企業金融第4部, 海運班, 課長(SVP, Joint Head of Ship Finance)

著作権(C) Development Bank of Japan Inc. 2025

当資料は、株式会社日本政策投資銀行(DBJ)により作成されたものです。

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、取引等を勧誘するものではありません。

本資料は当行が信頼に足ると判断した情報に基づいて作成されていますが、当行はその正確性・確実性を保証するものではありません。

本資料のご利用に際しましては、ご自身のご判断でなされますようお願い致します。本資料は著作物であり、著作権法に基づき保護されています。

本資料の全文または一部を転載・複製する際は、著作権者の許諾が必要ですので、当行までご連絡下さい。著作権法の定めに従い引用・転載・複製する際には、必ず、『出所:日本政策投資銀行』と明記して下さい。