

TYPE OF INDUSTRY

邦銀、海運の脱炭素後押し

「ポセイドン原則」参画相

国内金融機関が海運業界の脱炭素に意識を高めている。海運の二酸化炭素（CO₂）削減を促す金融機関の国際的枠組み「ポセイドン原則」への参画が相次ぐ。同原則には2020年の三井住友信託銀行を皮切りに、21年になって三井住友銀行、三菱UFJ銀行、新生銀行が署名を公表した。参画が営業上の必須条件になるとの向きもあり、日本の金融機関の参画がまだ増えそうだ。大型船舶は環境負荷の高い重油燃料が中心で燃費改善や高性能船の導入が求められる。金融機関が海運の脱炭素を資金面で後押しする。

（編集委員・六笠友和）



ポセイドン原則に日本の金融機関の参画が相次いでいる（航行するタンカー）

海運業界は脱炭素が最大の課題とする問題意識を持ち、世界的な取り組みをいち早く始めた。国連の海事機関、国際海事機関（IMO）は18年4月、CO₂など温室効果ガス（GHG）削減の中期目標を策定した。21世紀中の早期に排出量ゼロにする超長期ビジョンとし、まず50年に08年比で50%削減する内容だ。

海運は世界に欠かせない重要インフラであり、世界経済を左右する業種だ。一方で「現状は環境負荷型の産業（海運関係者）」と業界の危機意識は高い。国際エネルギー機関（IEA）のデータでは、世界のCO₂排出量のうち、国際海運の占める割合は2・1%と、2%弱の国際航空を上回る。このままの状態が続けば、排出量が50―250%増加することが予想される。

GHG削減のために重油の代替燃料や燃費低減のための新技術の

50年50%削減、投融资の機会拡大

日本の参画企業	
社名	加盟
三井住友信託銀行	2020年3月
三井住友ファイナンス&リース	20年12月
三井住友銀行※	21年2月
新生銀行※	21年3月
三菱UFJ銀行※	21年3月

※は公表時期

採用が欠かせない。代が金融機関の役割「替燃料として実用化」（三菱UFJ銀行担当）「LNG」だが、CO₂場が増える。同時に2の削減効果が不十分。事業面では投融资の機会であり、未燃焼のメタンが拡大することを意図。ガス排出（メタン）味し、収益貢献が見込（リップ）の温室効果作める。

用が課題視される。海運会社にはGHG排出が少ない高性能船舶への多額の投資が必要になる。

金融各社にとっては「脱炭素に寄与するの」が、三井住友信託銀行、新生銀行、三菱UFJ銀行がそれぞれ参画を表明したところだ。

三菱UFJ銀の持ち株会社、三菱UFJフィナンシャル・グルー

ポセイドン原則

ポセイドン原則は19年6月に欧米の主要11金融機関により発足した。米シティグループ、仏ソシエテ・ジェネラル、仏クレディ・アグリコル・コーポレート・アンド・インベストメント・バンクなどが設立メンバーとして名を連ねる。

ポセイドン原則に署名した

支援の動機付けに

金融機関は、船舶融資ポートフォリオがIMOの削減目標に適合しているかを評価、削減寄与度を年に1度公表する。GHG削減寄与度が一般にも見られる形で公表され、個社の努力度合いが一目瞭然になる。努力不足に対する罰則規定はないが、金融機関としては恥すべき結果は避けたく、脱炭素支援の動機付けになる側面がある。



MUFJは脱炭素に積極的に寄与（東京都千代田区の本社）

金融

相次ぐ

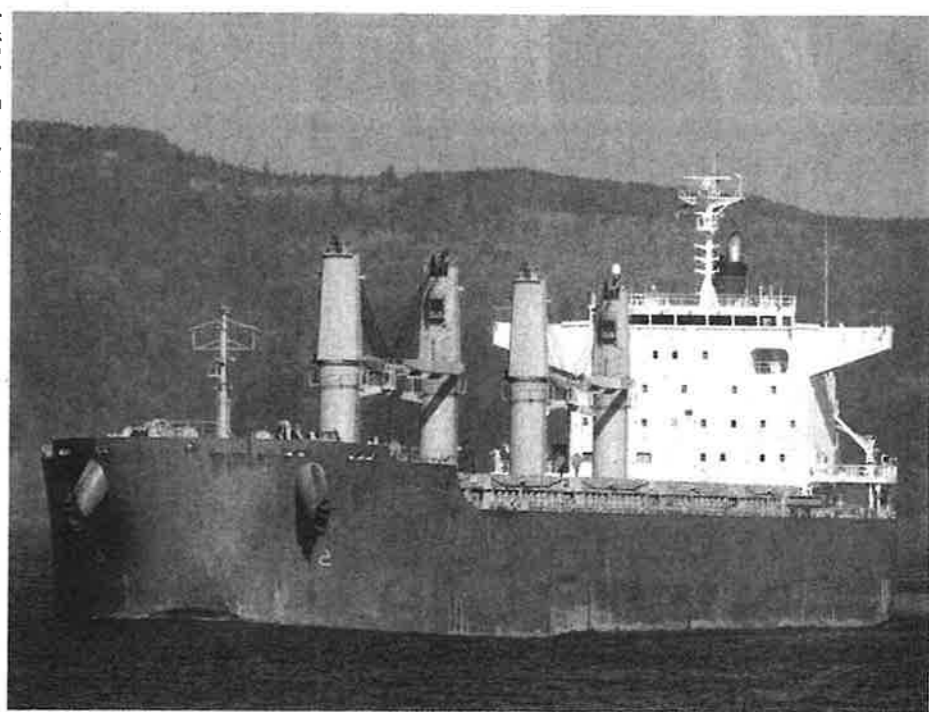
プ(MUFG)は、ポセイドン原則への加盟が「気候関連財務情報開示タスクフォース(TCFD)や責任銀行原則(PRB)を後押しするドライバー」(担当者)になると署名を検討してきた。

MUFGは17年に気候変動や環境規制による事業リスクと機会に関する情報開示を求めるTCFDへの支持を表明。19年には脱炭素向けなどの投融资「サステナブルファイナンス」として、30年度までに累計20兆円(その後、30年度までに同35兆円に上方修正)を計画した。気候変動問題に積極的に対処する姿勢を示す。

MUFGによるとポセイドン原則への参画による営業上の利点は現時点でないという。

「不参加」営業上のマイナスに

だが、「これから参画別される懸念がある。「基準を変えることは金融機関が拡大しているSMFLも「今後は参画なく、検討もしていない」と否定する。三井とでビジネスの機会をの取引条件になり得失う可能性がある」とみている。(担当者)と見通す。一方、金融機関がポセイドン原則を背景に環境性能に優れた船舶への融資を優先することなど視野に入れて



SMFLは料金連動型など多様な金融商品が必要だとみている(中古船舶)

燃費向上を促進

実際、ノンバンクで直す。

脱炭素の実績に応じた優遇制度を設ける事例が出てきた。SMFLは21年4月、船舶のCO2削減実績に応じて「サステナブル・リンク・ローン(SL)」がある。SMFL単純にポセイドン原則の解決策がある」と連

銀行の融資の一つめの商品バリエーションを引き出したではない。品のほかにも顧客の多し、それでは船価が高様なニーズに応えついたために融資金額が、燃費向上のモチベ上がり、与信面で簡単

料金が変動するリースを初めて実行した。海運会社がリース対象船舶のCO2排出量を前年より削減すれば、SMFLがリース料金を安くする。CO2削減の評価方法はポセイドン原則に基づく。ポセイドン原則と料金が連動するグリーン条項付きのリース取引は世界初という。

「こうした金利連動商にすることだ。しか題だ。を達成できないと金利を上げられる」「古い船舶に対する融資を受けられなくなる」など、「ポセイドン原則を詳しく理解しておらず、誤解をしている顧客がいる(同)のが現状だ。事業上のノウハウがもたれている燃費データの開示に消極的な顧客も一定程度あるという。

今回、米国の海運大手の中古バラ積み運搬船を対象に同リースを実行した。SMFLが米国顧客から対象船舶を約20億円で買い取り、同一顧客にリースする「セール&リースバック」にグリーン条項を付けた格好だ。リース終了後に顧客に船舶を売却する「買い取り条件付き」でもある。リース料は毎年見

ポセイドン原則への参画企業は30社に迫り、世界の船舶融資のカバー率は3割を大きく超えるようだ。ただ、「影響力の大きい中国系の金融機関がまだ参画していない(関係者)という課題が残る。船舶融資で世界最大の金融機関の一つは中国系だ。国際社会が協調して脱炭素を進めるには、中国系金融機関の役割が大きいだろう。顧客の啓発活動も重要だ。「船舶に載せる貨物に制限を受ける」「基準

変動リースでモチベ引き出す

中国の金融不参加

顧客の啓発活動重要

国内金融機関は、これから課題の解消やルール策定にも関与しながら、海運の排出ゼロを支援していく。