

船舶の代替燃料としての LNG の可能性に関する国際セミナー

水嶋局長 御挨拶

ただ今ご紹介にあずかりました、国土交通省海事局長の水嶋です。日頃より、本日までご出席の皆様方におかれましては、海事行政の推進にあたりまして、多大なるご支援・ご協力を賜りまして、誠にありがとうございます。

さて、今、海事分野では2つの大きな環境規制の取組が進められておるところです。先ほど宿利会長のお話にもございましたが、1つは温室効果ガス、CO₂排出量の削減でして、もう1つはいわゆる SO_x規制です。1つ目の温室効果ガスにつきましては、昨年4月に国際海事機関（IMO）におきまして、日本の主導のもとにグリーンハウスガス、GHG削減戦略が採択をされたところですので。この削減戦略では、今世紀中のできるだけ早期に船舶からの温室効果ガスの排出量をゼロにするということが目標として定められています。またそれに向けて、2030年までに海運全体の平均燃費を40%以上改善するという目標も定められています。

もう1つ、2つ目の SO_x規制ですが、こちらの方は2020年1月、来年の1月から船舶燃料の硫黄分濃度が3.5%以下から全世界において0.5%以下に強化されるということになっております。いわゆる高硫黄C重油をいくらぐらい日本の船会社が購入しているかということ、日本の船会社、即ち内航、外航船舶の皆様が日本で調達しているC重油の燃料費だけでも、年間約3,000億を超える額になっております。また、世界全体で調達されているC重油は、年間約8兆円とも言われており、今回新たに規制適合油を石油会社の側から提供して頂くわけですが、その価格の見通しは今のところまだ不明であり、新しい規制適合油の価格がどうなるかは、経済的にも大変大きな影響が出てくる問題となっております。

こういった2つの大きな課題を解決する次世代燃料として注目されておりますのが、本日のセミナーで取り上げられる LNG です。LNG は、皆さんご案内の通り環境負荷の低い燃

料ということで、従来の燃料である重油と比べまして、CO₂排出量は約20%以上少なく、またSO_xは排出されないという特長があります。また、価格につきましては、これはバンカリング価格がいくらになるかという問題はあるわけですが、輸入価格自体は重油と比較しても比較的競争力のある価格でこれまでのところ推移しているのではないかなと考えているところです。

このため国土交通省におきましても、環境の観点からも、また海事産業の国際競争力の確保の観点からも、LNG燃料船の普及促進が重要であると認識しておるところでして、関係省庁とも連携をいたしまして、技術開発や実証支援、LNG燃料補給に係るガイドラインの策定等、ハード・ソフトの両面で環境整備を図ってきているところです。

実際に、国内で2隻目のLNG燃料船となります商船三井さんのタグボート『いしん』が今月にも竣工予定ということで、この他にも、外航大型自動車運搬船、内航貨物船のLNG燃料船や、東京湾や伊勢湾・三河湾でのLNGバンカリング船の建造も予定されています。

本日は、国内外における船舶燃料のLNG化に向けた取組の現状や課題などについてのご講演とパネルディスカッションが行われると伺っております。本日のセミナーをきっかけにLNG燃料船の更なる普及に向けた課題とその解決策が関係者の皆様の間で共有され、これまで以上にLNG燃料船の普及が本日のセミナーがきっかけとなって加速していくことを深く期待する次第でございます。

以上、簡単ではございますけれども、私のご挨拶とさせていただきます。ご清聴ありがとうございました。

(以上)