

第6回 北極海航路に係る官民連携協議会
議事要旨

【開催概要】

日時：平成29年2月7日（火） 14:00～16:00

場所：中央合同庁舎4号館1階 共用108会議室

【議事概要】

1. 開会
2. 関係省庁からの情報提供
3. 特別講演

[質疑応答]

（構成員）

私どもは北極圏のガス資源について研究を進めておりコストにも関心を持っております。3点質問がございます。

- ① 資料4頁目に記載されている中国で建造された船舶について、この船舶の建造コストは誰が負担されているのでしょうか。
- ② 資料20頁目のスエズ運河経由とベーリング海峡経由の輸送コストは、砕氷船の支援料金を加えてもメリットがあるのでしょうか。
- ③ 寒冷地でのLNGプラントというのは、液化コストにメリットがあるのでしょうか。また、中東のような年間の温度差が少ない地域と比べ、ヤマルは冬と夏の温度差が大きいですが、この温度差によるロスは大きく影響を与えるものなのでしょうか。

（植木氏）

- ① 当方は中国で建造された船舶を備船契約して利用しておりますので、建造コストは船主が負担しています。
- ② 砕氷船の支援料金は、支援を受ける隻数によりディスカウントする交渉も可能なため、ベーリング海峡経由の方にコストメリットがあるという感触です。
- ③ 専門外ですが、一般的にLNGの液化プラントには冷却装置と共に、加熱装置もあるので、熱を得るためのコストが必要になります。従って、寒冷地という条件がプラント運営のすべてにおいてコストメリットがあるとは言えないと思われれます。

(構成員)

資料21頁目では、北日本の港湾で補給が受けられればより良かったとご説明いただきましたが、北海道での燃料補給体制の整備という観点から、北海道での補給が千葉港での補給より、どの点でメリットがあるか教えていただけますでしょうか。

(植木氏)

北極海航路を航行する際には、燃料をなるべく多く積載しておく必要があります、より北極海の入口に近い場所で燃料を補給したいという地理的な要素が大きなメリットです。

4. 参加企業等との意見交換

[参加企業等からの御意見]

(構成員)

2016年10月に開催されましたカナダ・モントリオールでの「Arctic Shipping Forum」という商業カンファレンスに参加して気づいたことを申し上げます。

このカンファレンスの参加者は100名程度ですが、アジア系の参加者は5名、うち日本人は私だけで、最近の「Arctic Shipping Forum」では極めてアジア人が参加しなくなったと印象を受けました。このカンファレンスでは、極海コードの発効前に船員の訓練は具体的にどうすれば良いか、航海計画をたてるときにはどうすればよいか等を盛んに議論されております。この議論は、各種公式の会議で政府の方のセカンドトラックとしてサポートする方々が行っていますので、日本でも同様なことをされている方々が参加されては良いのではないのでしょうか。

また、荷動きについても見えてきたところがあります。本日の国土交通省の資料に2015年の貨物量は540万トンとございましたが、これはあくまでもロシア政府の北極海航路局が管轄する北東航路のみの数字であり、欧州—アジア間のロシア北極海沿岸を通る全ての荷動きの数字ではありません。見えてきたところは、バレンツ海を発着とする貨物であり、ロシアのシンクタンクの推計ですと800万トンあるとのこと。バレンツ海は基本的には氷が張らないため、ロシア北極海航路局が管轄するところではございません。従いまして、北東航路合計では合計1,340万トンの荷動きがあることとなります。

また、カナダ側の北西航路については全く触れられませんが、北西航路の荷動きについてもカナダの船社が490万トンと推計した数字がございます。この内訳は、グリーンランドの隣にあるバッキン島で鉄鉱石がたくさん取れ、この鉱山会社より260万トン出荷されていますので、これが大宗を占めます。

従いまして、これら北東航路1,340万トンと北西航路490万トンを併せた1,830万トンが北極海航路の貨物量と言えます。また、2015年の国際海運の重量ベースの荷動きが約100億8,400万トンですので、単純計算で国際海運において北極海航路が占めるのは約2/10,000となります。また、スエズ運河では8億2,300万トン動いていますので、こちらとも桁が異なります。この他、クルーズに関して、私の方で調べたもので申し上げますと、世界のクルーズ人口約2,200万人の市場の中で、明らかに北極圏に降り立った人は53万1,700人で、約2.4%となります。以上が国際海運の全体から見た北極海運の荷動き・クルーズ人口のシェアとなります。

5. 閉会

<以上>