

第8回 内航カーボンニュートラル推進に向けた検討会 議事概要

検討会概要
【日 時】令和6年10月3日（木） 15:30～17:30 【場 所】経済産業省別館 1115 会議室（WEB 併用）
議事内容
○事務局（国土交通省海事局）から説明 ・地球温暖化対策計画の改定に向けた内航海運の 2040 年度削減目標の検討について ○主なご意見 ・省エネ船の開発・普及について、資料に記載されている実績はあくまでも共有船舶建造制度等の各種制度を活用した把握済みの船舶の実績となっていると理解している。例えば、同じ造船所で建造されたものであれば、同程度の省エネ効果をもつと考えられることから実際には、新造によって省エネ効果が進んでいると考える。 ・バイオ燃料は代替燃料の中で最も使用しやすいが、内航海運でバイオ燃料をどのくらい使用していくことを目指していくのか、という定量的な目標が現状設定されていないため、バイオ燃料に関する設備投資等がなかなか進んでいない。業界としてどの程度バイオ燃料を使用していくのかという目標を示すことによって、供給側の事業者様へ需要があることをアピールでき、環境整備が進んでいくものと考えている。 ・バイオ燃料の国内供給量は限られている一方で、資料の中では、中国などからバイオ燃料を輸入し利用できる可能性が記載されているが、今後の供給継続の観点から不安を感じる。国内バイオ燃料の供給量を踏まえ、例えばバイオ燃料を 3%程度ぐらいからまずは使用してみるとしたらどうかと考えている。 ・CO₂削減に向けた取組は推進していくべきだが、技術的な課題と価格に関する課題があると考えている。バイオ燃料については、技術的な課題はかなりクリアしたとを感じるが、アンモニアやメタノールなどについては、まだ技術が確立しておらず、社会実装までの見通しが立っていないと聞いている。燃料価格の高騰については、燃料調整金をお客様より頂いているが、現実には厳しく、価格交渉をお願いすると翌日乗船台数が減る等の例もある。 省エネは手っ取り早く出来る、イコール CO₂削減、コスト低減となるため、一生懸命追求していくが、造船所の努力で既に実現しているところもあり、この先の削減には不透明感を感じる。 脱炭素についてはこれまでは環境対策を売りにできていた内航海運も、近年の陸上輸送の EV などの脱炭素化の取組から、逆に劣後してきているという危惧がある。一層スピードを上げて脱炭素化に向けた取組は加速化させていくべきだと考える一方、CO₂削減はコスト増につながるためどのような立ち位置でいいのか見えていないところがある。 ・省エネについては、船型開発も省エネ装置も限界に近づいていると設計をする上で感じている。 2050年カーボンニュートラルに向けては、脱炭素もしくは合成的なリサイクルを含んだ燃料を進めていくしかないと思っている。ケープサイズのアンモニア船の設計・建造をする中で、キャパシティコスト（生産のための固定費）がかさむことと、安全性への課題を感じている。内航船の場合は、グロストンの制限がある中、船内設備の配置のハードルもあるため、水素・アンモ

ニアへ一気に移行していくのは厳しさを感じている。

そのような中、バイオ燃料の利用は現実的な面であり、内航船におけるバイオ燃料というのは今まで以上に推進していくのが良いのではと考えている。

- ・フェリーの場合、陸上輸送とかなり競合する。また、陸上輸送は世界的な市場規模で、かつ、価格的にも商用ベースで技術革新が進んでいる。一方、フェリーの市場規模は陸上輸送と比べると国内のフェリーが作れる造船所が2社しかないなど小さい。足元の船価上昇でも商業ベースに乗るかどうか厳しい状況の中、新しい技術を取り入れて上昇した船価の価格転嫁には大変難しい課題と感じている。政府の取組として、省エネのロジスティックの補助等の支援は大変感謝している。

○事務局（国土交通省海事局）から説明

- ・内航海運における燃料動向等に関する調査研究について

○鉄道・運輸機構から説明

- ・共有船舶建造に係る令和6年度制度改正について

○主なご意見

- ・バイオ燃料について、個社でバイオ燃料を購入することは難しい。現状、仮にバイオ燃料を自分たちで混合させて何かエンジンの不具合が起こったときに、誰かが保証してくれる訳ではなく、わざわざリスクを負って使用する者は少ないと考えられる。この点、石油事業者側で予めバイオ燃料を混合いただき、一定量を販売いただく形にしていきたい。
- ・バイオ燃料については、どこで誰が混ぜるのかというのはポイントの1つと考えている。船内で混ぜるのは現実的ではなく、バンカー船で混ぜるのか、バンカー船に積む前に混ぜるのか。その品質を保証するのが誰になるのか、またはスラッジをどう取り除くか。一方で、ルール上一定割合の混合で危険物ではなくてケミカルという扱いになることも課題の一つと考えている。
- ・省エネ技術について、個別の方策がどの程度の省エネ効果があるのか改めて資料等で明示してほしい。また、バイオ燃料を用いることによるエンジンの不具合は十分起こりうる。低硫黄の適合油を使い始めたときに、シリンダーがスカッフイングする、スラッジが発生するといった問題があったが、徐々に解決できた。これと同様に、バイオ燃料についても石油事業者と連携し、不具合防止に向けた基礎研究が必要だと考えている。
- ・資料3ページの「その他の省エネ技術」について、空気潤滑や風力は対象となるのか。特に、空気潤滑は喫水の浅い内航船に効果的であるため、「その他省エネ技術」の対象とした方が良い。
- ・資料3ページの「その他の省エネ技術」については、将来的な技術開発等も見据えた様々な省エネ技術を加味して検証できることを意図しており、特定の技術を排除するものではない。

等

以上