

第3回 船舶のバイオ燃料利用に向けた勉強会 議事概要

勉強会概要	
【日 時】令和7年11月13日(木)15:00～17:00	
【場 所】経済産業省別館 104 各省庁共用会議室(WEB 併用)	
議事内容	
議事(1)MEPC 臨時会合の結果と今後の予定 ○事務局より資料3を用いて説明。 ○主な意見・質問	「⇒」部分は回答部分
・資料最終ページの MEPC.ES 再開の日時が確定するのはいつ頃か、MEPC84 で決まるのか。 ⇒MEPC.ES の再開日程は、MEPC84 で決まるわけではない。開催には予算が必要であるため理事会で再開することの議論は行われる可能性があるが、開催日程は予算や他の委員会の開催日時との関係で事務的に決定される可能性がある。 ・条約改正案は当初、2027 年 3 月に発行、2028 年 1 月 1 日に適用開始の予定だったところ、今回の採択延期で発効と適用のタイミングはどのようなシナリオが考えられるか。 ⇒採択された場合、発効は採択から最短で16か月後であり、2028年の春ごろが想定されるが、どのタイミングの使用燃料から適用されるかについてはいくつかのケースがあり得る。一つ目は、採択が1年遅れたのに合わせて、適用も2028年1月から1年遅らせて 2029 年 1 月 1 日の使用燃料から適用となるケース。二つ目は、発効日以降の使用燃料から適用されるケース。三つ目は、2028 年 1 月 1 日の使用燃料から遡及的に適用となるケース。三つ目のケースについては、元々 2028年使用燃料から適用されることに対して、2027年の使用燃料から適用すべきという意見もあり、同様の意見が出る可能性がある。最終的には、議論によって決定される。	
議事(2)船舶のバイオ燃料利用に向けた課題 ○事務局より資料4を用いて説明。 ○主な意見・質問	
・今回の課題の洗い出し後、今後はどのように進めていくのか。 ⇒今回は前回の勉強会で出た課題からまとめたものであるが、課題の解決には時間軸を入れた整理が必要と考えている。課題の中には関係者が主体的に行うことも含まれていると思うので、皆様のご意見をお聞きしながら、次回勉強会に示せるようにしていきたい。 ・(回答を受けて)実装にあたって、供給側の事情や意見交換をしながら進めていってほしい。 ・資料8ページの②の画像について、乾舷が高い場合の乗り入れは、サービスボートを手配して本船に乗り移る形を外航では一般的に行っており、本写真例は一例ということを理解いただきたい。 ⇒承知した。 ・内航では、温室効果ガス削減目標はあるが、規制はない現状を踏まえると、仮に航空の SAF の規制化が進んだ場合、内航におけるバイオ燃料の獲得に向けた競争力(購買力)が相対的に低下してしまうと思うが、内航でのバイオ燃料利用拡大を目指す中で行政として今後どのように対応していくのか。 ⇒SAF レベルの高品質なものを用意すべきか、より簡単な処理で利用可能な船舶用燃料を用意すべきか、燃料供給個社の判断による部分もあると思うが、条約改正案の採択に伴い外航向けに用意したバイオ燃料が内航にも広がっていけば良いと考えている。また、一部の内航海運事業者においては、来春から始まる排出量取引の対象となる事業者も出てくるため、バイオ燃料がコスト比較上有利であれば積極的に購入する流れにもなると思う。 ・航空で認められるマスバランスの考え方が船舶で広がってくるかどうか、供給拠点の考え方や構え方にかかわってくるので、外航、内航共に大事なポイントと考えている。 ⇒IMO の議論状況について、今回の臨時 MEPC の後に開催されたガイドライン等の議論を行うワーキンググループにおいて、マスバランス等の議論の必要性が指摘された。今後詳細について議論されると想定されるため、進捗あればまたご報告させていただきたい。	

議事(3)国際海運における将来燃料転換の試算

○事務局より資料5を用いて説明。

○主な意見・質問

- ・資料 9 ページのメタノール・アンモニア船における、重油はミニマムで必要なものが残っているという理解で良いか。また、重油専焼船は B30等混合率の考慮せずにバイオディーゼルの比率が高まっていくという想定で計算しているのか。本試算ではエタノールは対象に入っていないのか。
⇒ご理解のとおり。重油はパイロット燃料や離着岸等の使用を想定し、ミニマムで必要な分を残している。また、重油専焼船におけるバイオディーゼルは B100の量を記載している。エタノールは今回の試算の対象からは外している。尚、9 月末に船用エンジンメーカーのエヴァレンスと WinGD がメタノール燃料用エンジンでエタノールが使用できる等の情報を公表しており、将来的に利用される可能性はある。
- ・資料 14 ページについて、日本のボンド出荷量を 350 万トンに設定しているが、これはシンガポールに寄港できない船舶の補油量ではなく、現在日本で出荷している量を置いているのか。
⇒ご理解のとおり。現状の日本のボンド出荷量は既に国外での補油分との棲み分けができているものとして、このように設定している。
- ・資料 5 ページについて、リプレイス速度を過去の実績ベースとしているが、どのくらい前からのデータを採用しているのか。
⇒本試算では特に期間を区切らず解撤日の情報が得られた船舶のデータをベースにしている。
- ・Net-zero Framework を達成するシナリオとして、実際は重油とバイオ燃料の価格差も影響してくると思うが、今回の試算で価格差考慮はしているか。また値差の影響についてどのように考えているのか。
⇒価格差を考慮した試算は行っていない。仮に重油とバイオ燃料の価格差によって、Base Target を達成しない場合の RU2 を選択する船舶が多いのであれば、RU2の単価設定の見直しを図るなど、燃料転換を進めるための制度見直しが行われることも考えられる。
- ・資料 9 ページのアンモニアやメタノールの DF 船において重油の使用量が少なくなっているところは、これらの燃料への報奨制度上の期待を感じたのでコメントさせて頂く。また、バイオディーゼルの数量上の確保という点について把握されているデータ等があれば教えてほしい。
⇒報奨金制度は、燃料転換の投資決定に影響するものであり、船会社の負担を考慮した報奨金のあり方について各国と議論していきたいと考えている。バイオ燃料の供給予測については、IEA 等でバイオ由来の燃料の供給能力を示すデータを公表しているが、いずれのデータもどこで(SAF、陸上、海運)利用するか用途は言及されていない。船舶用バイオディーゼルの供給予測を示している機関もあり、情報の取り扱い上この会議で紹介することは出来ないが、今回した試算したバイオディーゼルの需要とほぼ一致した供給量となっている。
- ・資料3ページの輸送需要について、興味深く拝見した。この5年間で体感的には海運の需要は大幅変わっており、最新の IMO 等の需要動向の調査内容が分かれば教えてほしい。
⇒このデータは2020年に公表された IMO GHG Study から引用している。IMO では新しい GHG Study の作成が合意されており、来年・再来年頃を目処に最新の輸送需要動向を踏まえたデータにアップデートされ、公表されるはずである。

議事(4)船舶バイオ混合燃料の輸送に関する暫定ガイダンスを受けた制度変更について

○事務局より資料6を用いて説明。

○主な意見・質問

- ・暫定ガイダンスとして承認されたものと認識しているが、いずれ「暫定」ではなくなるのか。
⇒B24と B30で他のコード上で取り扱いが異なることから、「暫定」のガイダンスとされている。今後は、「暫定」を取る、あるいは大元となるコードを改正するといった方向で検討が進むと思うが、まだどの方向性にするか等の議論が進んでいないのが現状。

○事務局より今後のスケジュール等について案内があり、閉会