

石油連盟

説明資料

I . 石油業界の現状と課題について

II . 石油業界における内航海運の現状について

2010年12月17日

石 油 連 盟

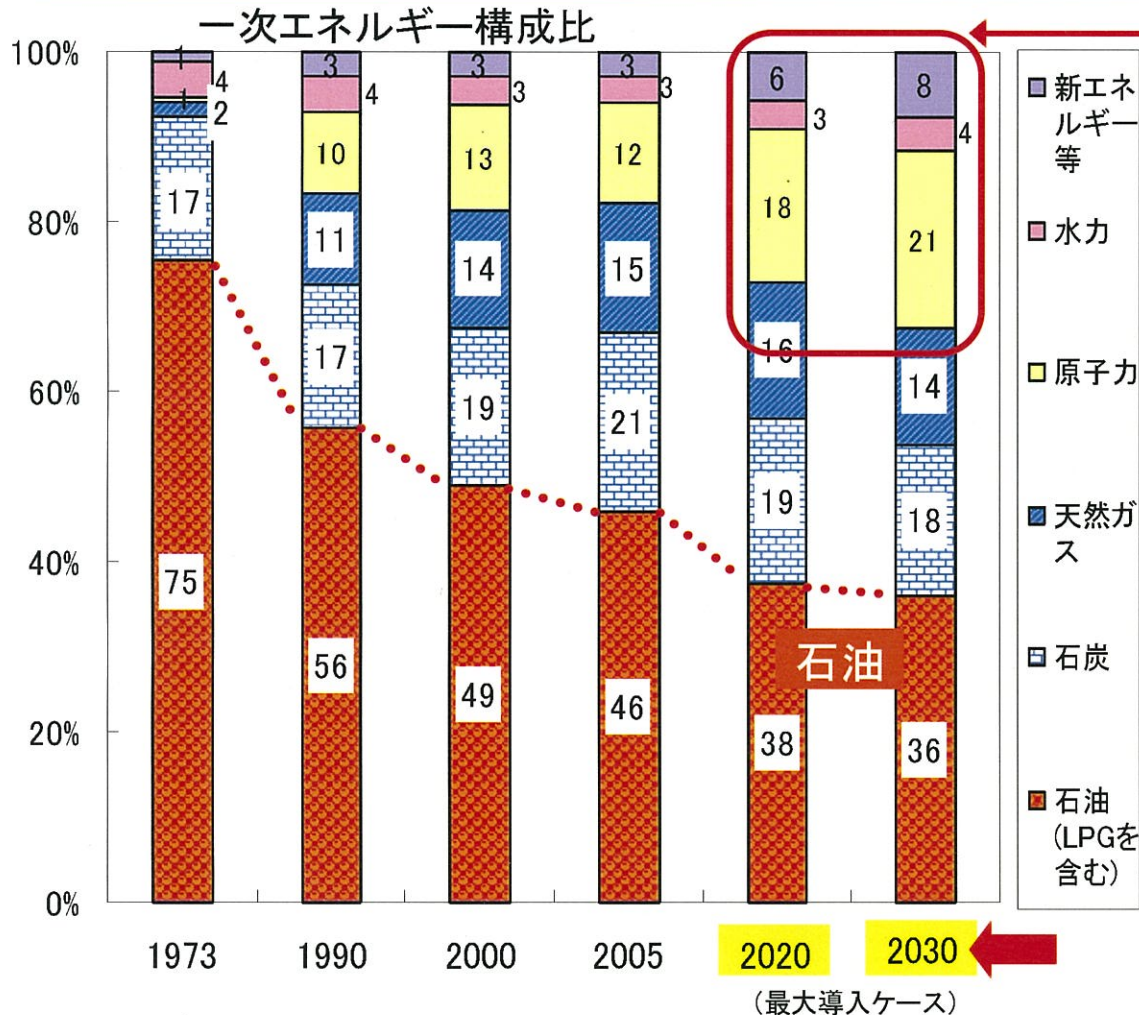
運 輸 委 員 長 保 坂 賢 二

内航専門委員長 齊藤 重雄



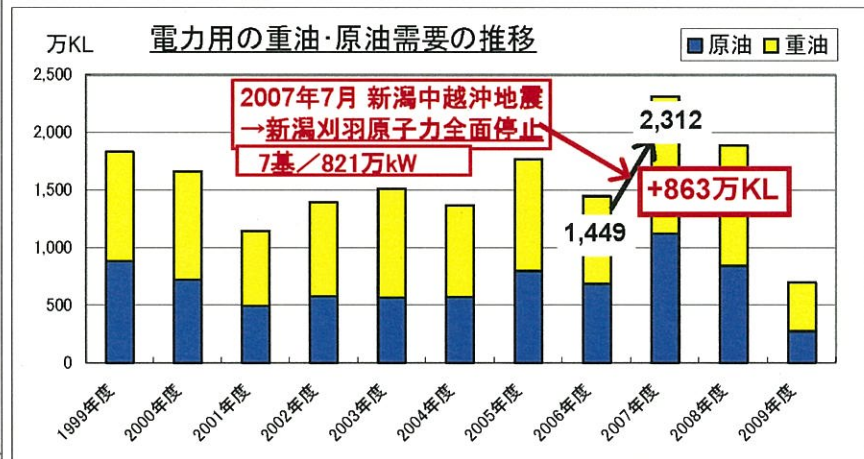
1. 日本のエネルギー安定供給における 石油の重要性

- 石油は、今後もわが国の一次エネルギー供給の最大シェアを占める見通し。
- 太陽光・風力など再生可能エネルギー や、原子力には、不安定な面がある。
- ⇒ 最後の砦・ラストリゾートとしての石油の重要性は高まる。日本のエネルギー安定供給に不可欠



- ・太陽光、風力：不安定、低稼働
- ・原子力：停止時のバックアップ大
- ・バイオ：天候影響、食糧競合

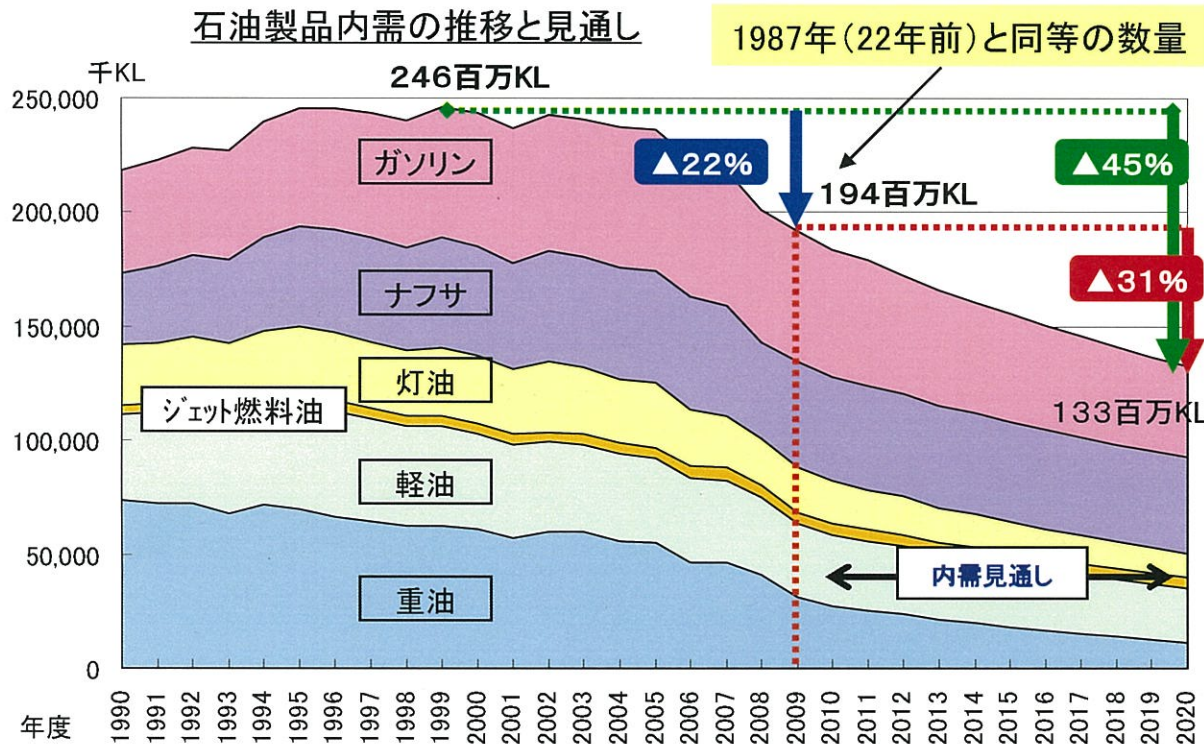
※原子力発電所 全国53基、4,820万kW
⇒ 平均 約90万kW/基



2. 石油産業を取り巻く状況

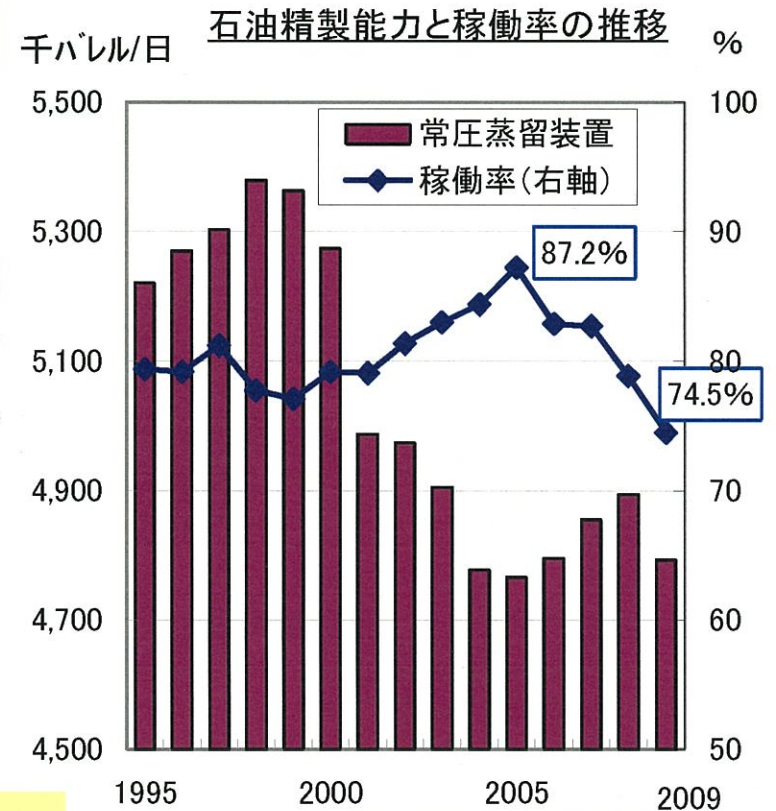


- 温暖化対策、ライフスタイルの変化などにより、国内の石油需要は大幅に減少。今後、さらなる減少が見込まれ、2020年はピーク時(1999年度)に比べて半減の見通し
- 国内需要の減少に伴い国内の石油精製能力も減少してきたが、直近(2009年度)の稼働率は70%台にまで低下。精製能力の削減が急務。



(出所)
 ・資源・エネルギー統計、2014までの見通しは
 需要想定検討会「石油製品需要見通し」
 ・2015年以降は、2009年度から2014年度までの
 年率(減少率)をもとに試算

毎年10万BD程度減少
 2年に1製油所ずつの閉鎖に相当



(出所)
 資源エネルギー統計

2010年9月末能力
 4,638千バレル/日



3. 石油のサプライチェーン維持の重要性

- 再生可能エネルギーが予定通り普及しないケースや、トラブル等、リスク対策も必要
- バッファーまで含め、全国隅々までのサプライチェーンを健全に維持することが極めて重要
- 石油資源の確保も極めて重要。新興国は資源確保の熾烈な競争・困り込みを展開。

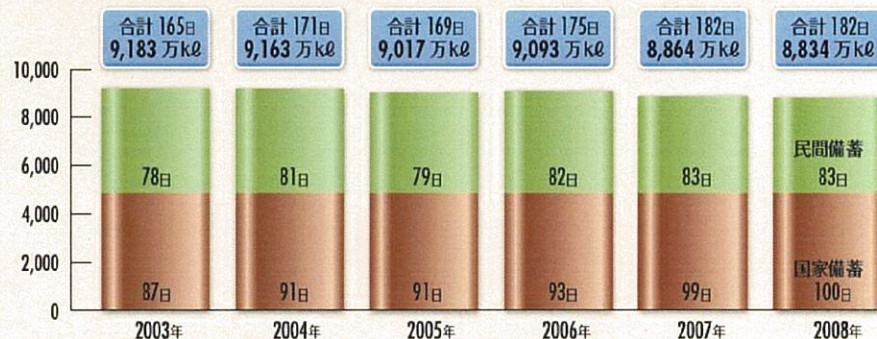


《サプライチェーンの人数》

地域の雇用に貢献

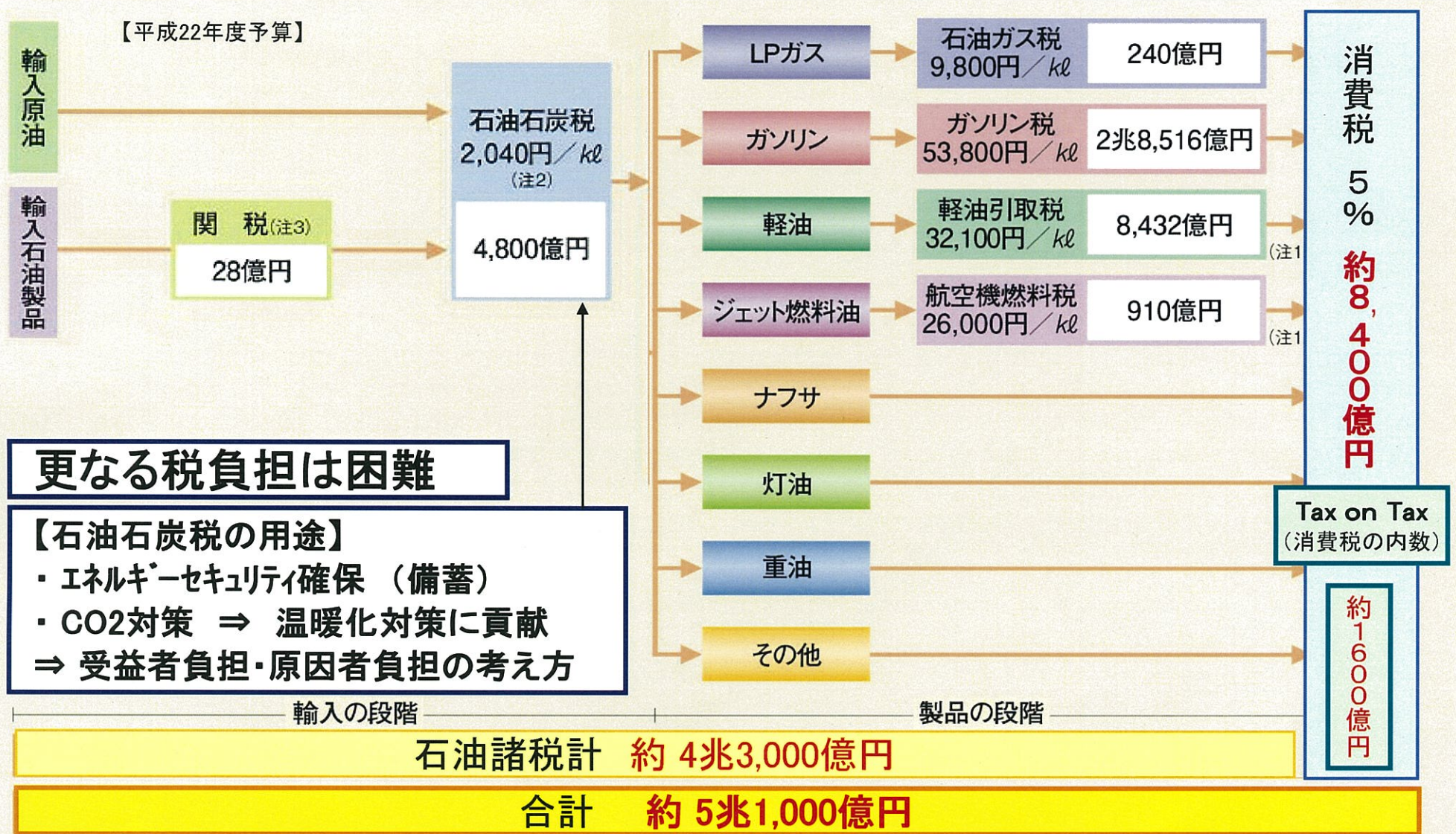
石油海上輸送	: 1.1 万人
石油陸上輸送	: 1.2 万人
基地・油槽所	: 0.4 万人
製油所・本社等	: 2 万人
給油所等	: 25.3 万人
《合計	: 30 万人》

《石油の備蓄量・備蓄日数の推移》



1. 備蓄量は製品換算、備蓄日数は石油備蓄方式。
2. 合計の備蓄量、備蓄日数は四捨五入のため合わない場合がある。

4. 石油には 多重・多段階に 5兆円を超える税が課されている



更なる税負担は困難

【石油石炭税の用途】

- ・ エネルギーセキュリティ確保 (備蓄)
- ・ CO2対策 ⇒ 温暖化対策に貢献
- ⇒ 受益者負担・原因者負担の考え方

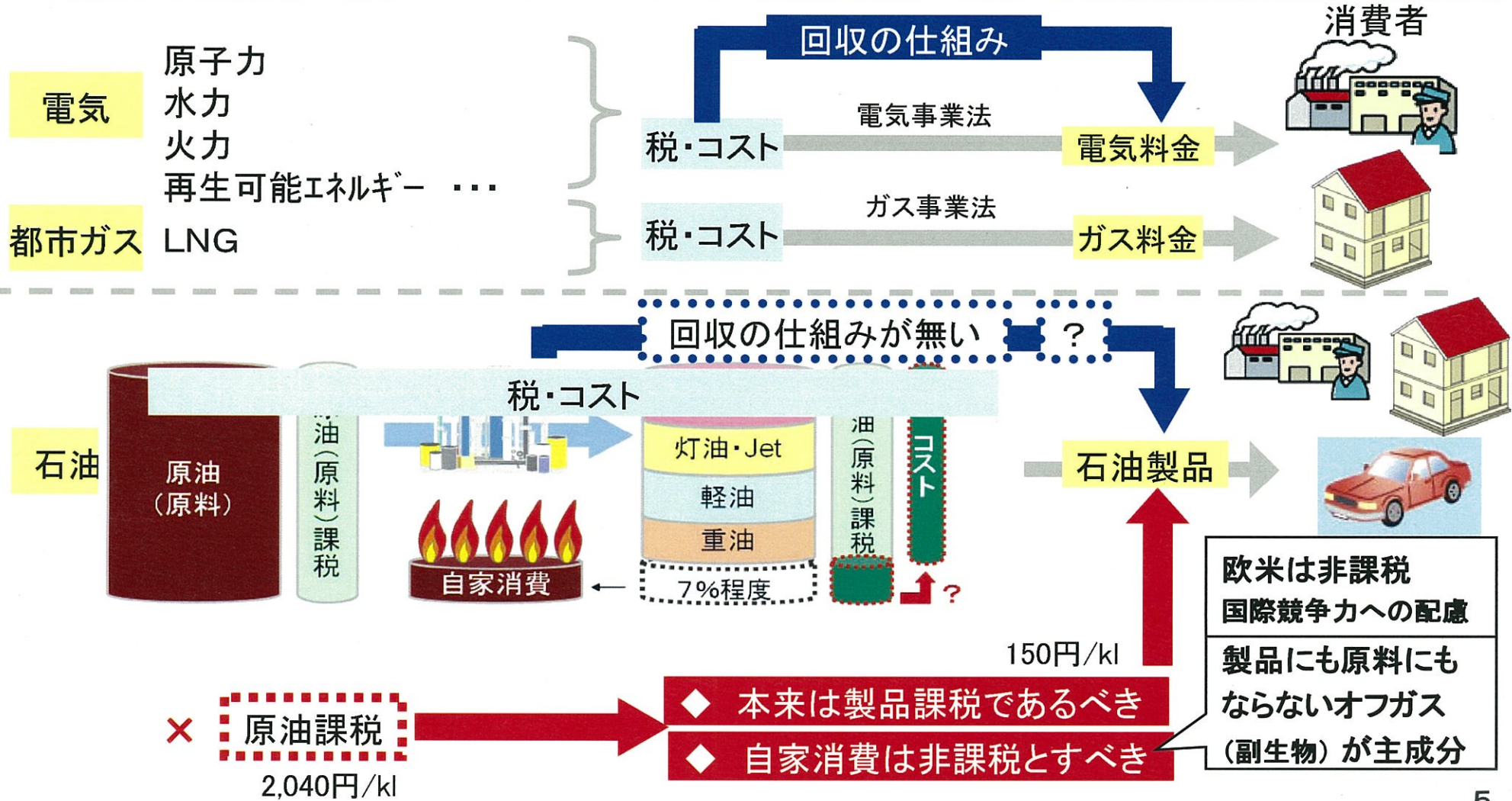
(注): 1. 軽油引取税と航空機燃料税にはTAX on TAXはない
 2. 石油石炭税は原油、石油製品、石炭、LNG、LPGが課税対象となっている
 3. 平成18年4月より原油関税(170円/kl)は撤廃され、石油製品関税のみとなった(関税収入は20年度実績に基づく石油連盟試算値)
 4. 四捨五入の関係により合計が一致しない場合がある

出所:財務省主税局資料、総務省自治税務局資料

5. エネルギーの安定供給には 税・コストを回収する仕組みが必要

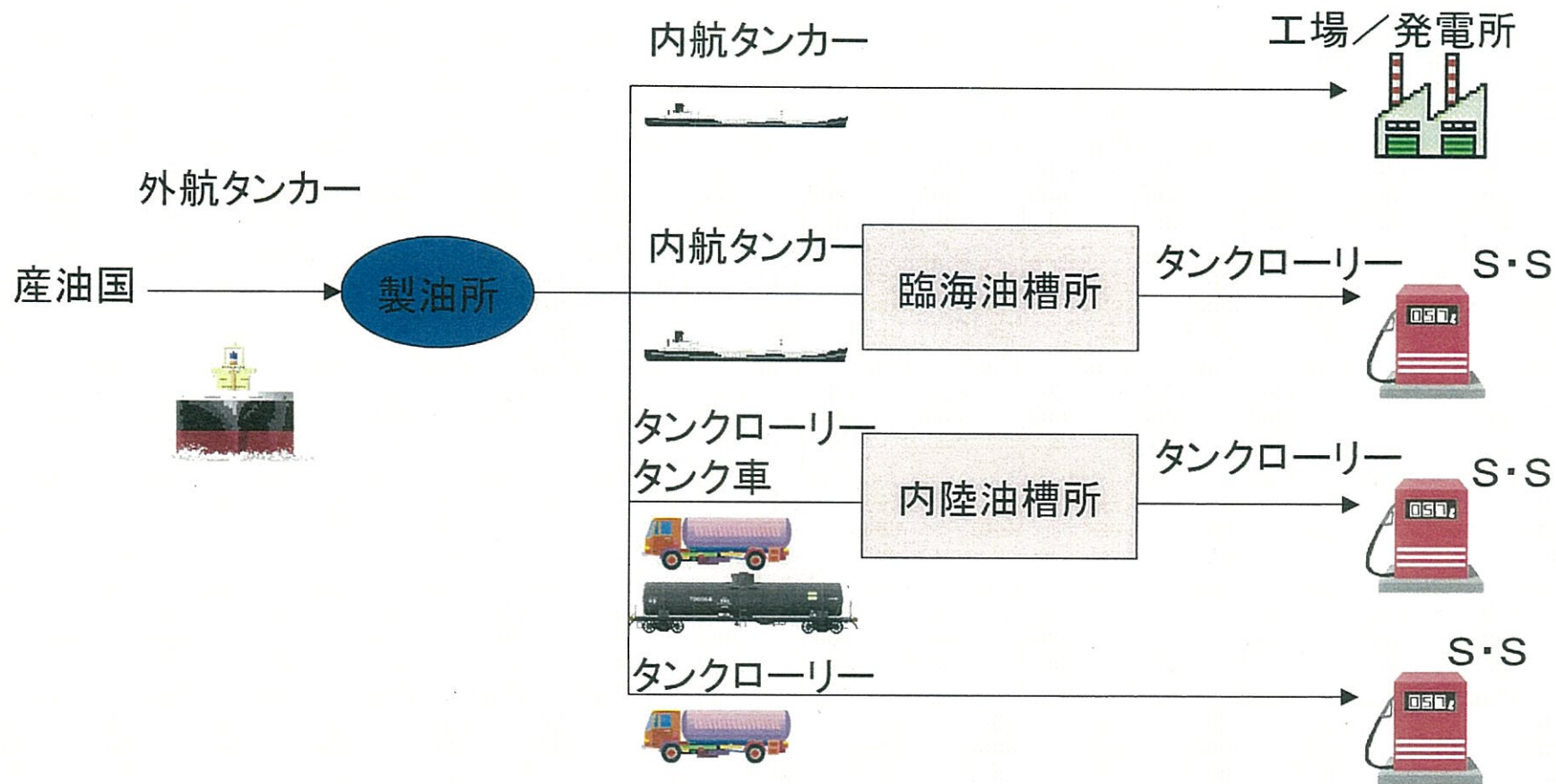


- 電力・都市ガスには、事業法に基づき、税・コストを回収する仕組みがある
石油は完全自由化により回収は自己責任 ⇒ 安定供給の為、税・コスト回収の仕組みが必要
- 製品課税であるべき。自家消費燃料は非課税化が必要。





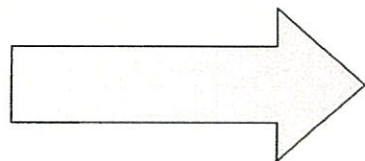
6. 石油製品の具体的な輸送経路



7. 石油製品輸送の合理化・効率化対策



- ① タンクローリー／内航タンカー
 - ・大型化
 - ・積載率向上
 - ・会社間の製品融通の拡大(総輸送距離の短縮)
- ② 油槽所
 - ・共同利用等を通じた統廃合
- ③ S・S
 - ・地下タンク大型化
 - ・共同配送・夜間休日配送の推進



環境負荷の低減



石油連盟と全国内航タンカー海運組合との連絡会組織

【これまでの主な実績】

- 荷役安全基準の統一
- 改正省エネ法対応ガイドラインの策定
- 船員労働環境改善のためのガイドライン
 - ・内航タンカー業界と共に船員の高齢化問題に対処
 - ・現在フォローアップを実施
 - 封印廃止に係る協力依頼
 - 進捗状況調査による進捗度の把握