

# 改正省エネ法に基づく国の判断基準 の作成に関する小委員会 (ヒアリング資料)

令和4年8月31日

一般社団法人日本旅客船協会

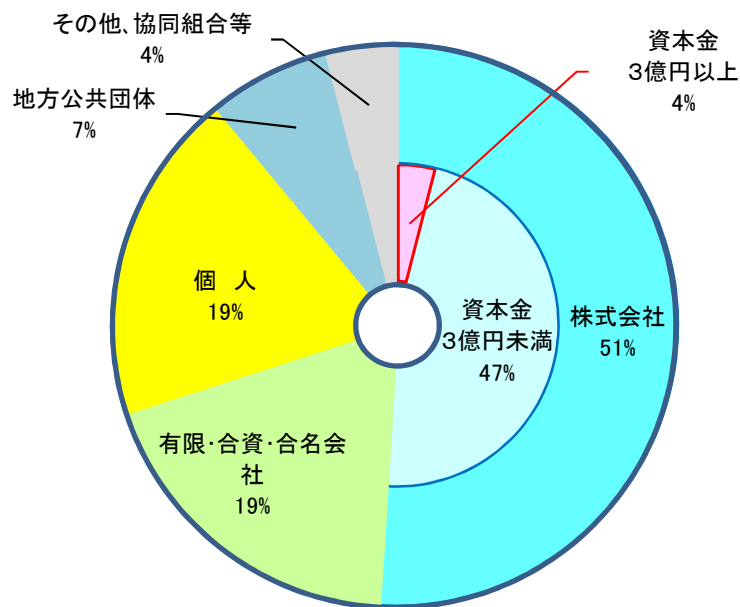
# 1. 国内旅客船業界について ① 旅客船の役割

- 国内旅客船は、我が国国民生活に必要な不可欠な公共交通機関として、極めて重要な役割を果たしている。
  - **離島航路**は、離島の住民の日常生活や地域経済を支える**必要不可欠な地域交通手段**
  - **中長距離フェリー**は、物流において、トラック輸送より輸送効率が高く、環境に優しい輸送手段(**船舶のトンキロ当たりのCO<sub>2</sub>排出量は、営業用トラックの1/5**)であることから、**海上へのモーダルシフトの受け皿**
  - **大災害発生時には、救援物資**や自衛隊、消防、警察等の**救援部隊を輸送**
  - **海や島々、河川、湖沼の魅力**を伝える**地域観光の担い手**

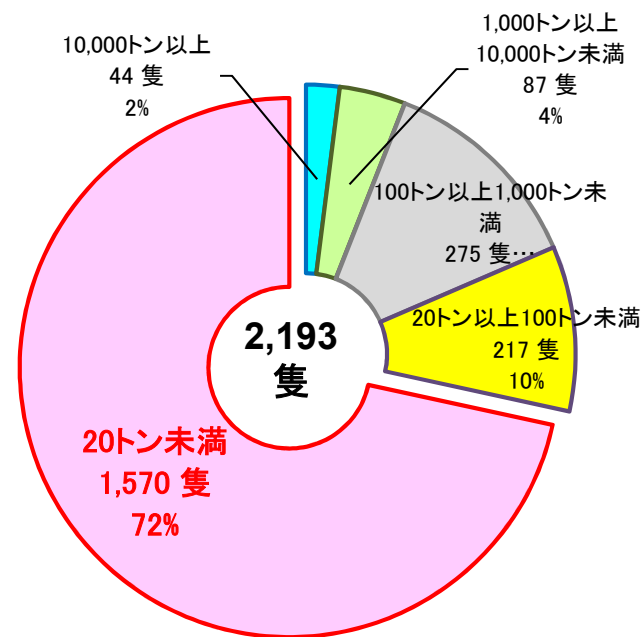
## 2. 国内旅客船業界について ② 旅客船事業者と使用船舶

- 国内旅客船事業者 (945者 ; R4. 4. 1現在) の殆どは中小企業、個人等  
 ※当協会会員数 518者 (R4. 8. 1現在)
- うち、省エネ法上の特定輸送事業者は 11者
- 使用船舶の約7割が20トン未満の小型船舶

旅客船事業者の形態



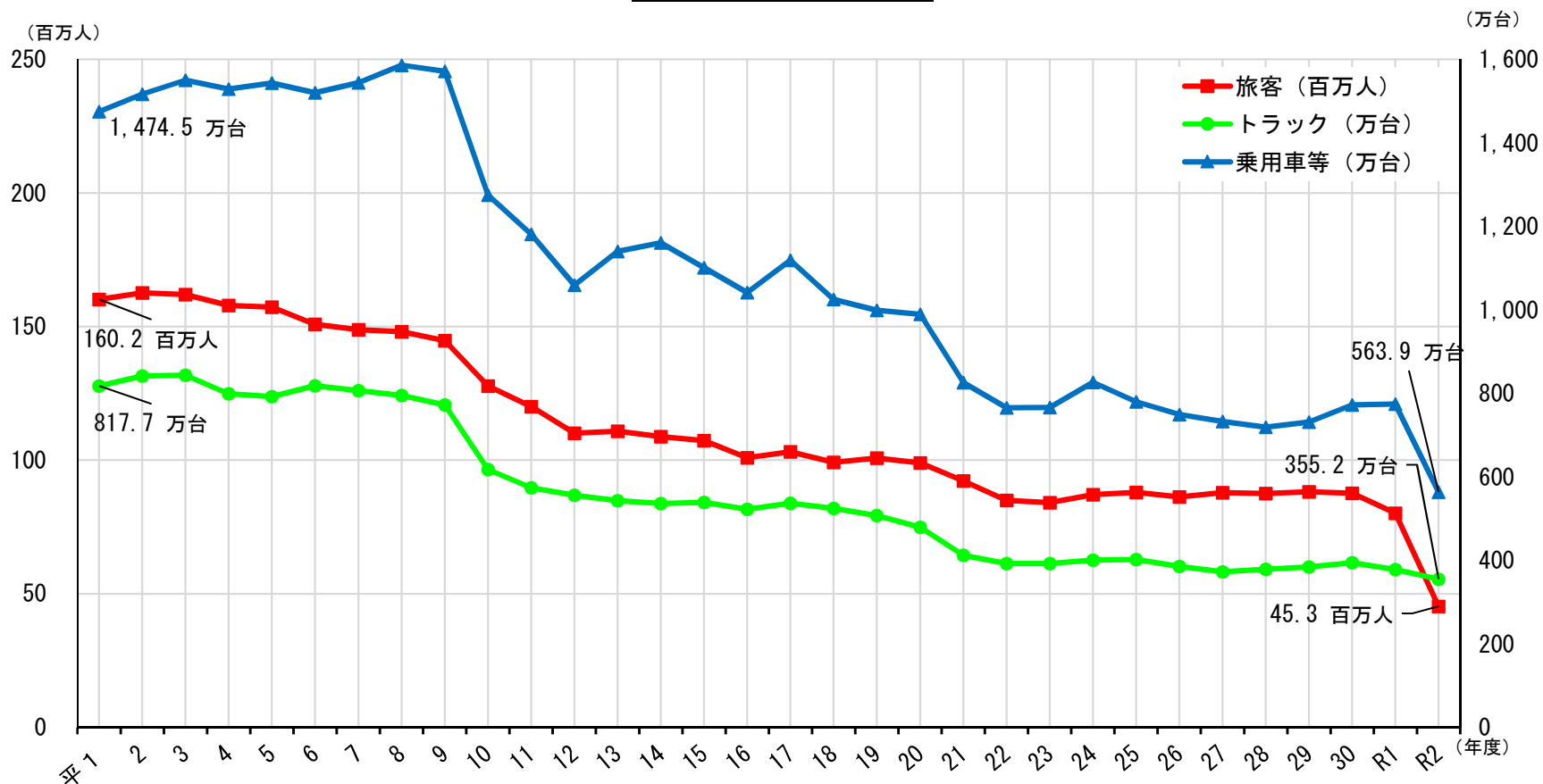
総トン数別隻数



### 3. 国内旅客船業界について ③ 新型コロナによる影響

今般の新型コロナウイルス感染症の拡大により、令和2年度の旅客及び乗用車の輸送量は激減。

輸送量推移



※国土交通省海事局海事レポートより作成

## 4. 国内旅客船業界について ④燃料油価格高騰による影響

### ◎ 旅客船の使用燃料

船舶の規模、航路の特性により、旅客船事業者は最適な燃料を選択して使用

- 軽油：主に本土と離島を結ぶ離島航路等の**小型船**やジェットフォイル等の**高速船**が使用



- A重油：中小型船から比較的短距離を運航する大型船まで**幅広く使用**



- C重油：**大型船**が使用。比較的長距離を運航する**中型船の一部**も使用

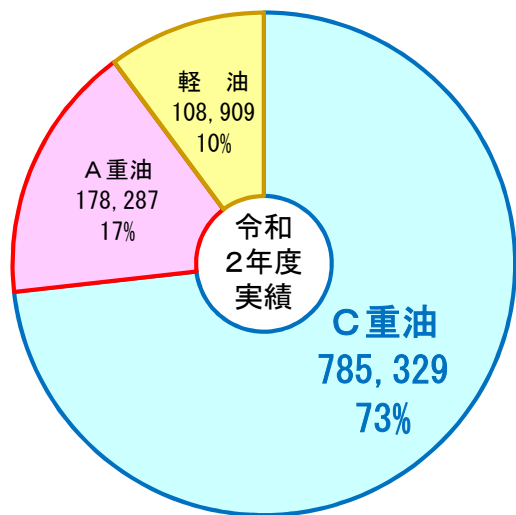


# 5. 国内旅客船業界について ⑤燃料油価格高騰による影響

～旅客船の主な燃料は、重油（主に大型船）と軽油（主に小型船）～

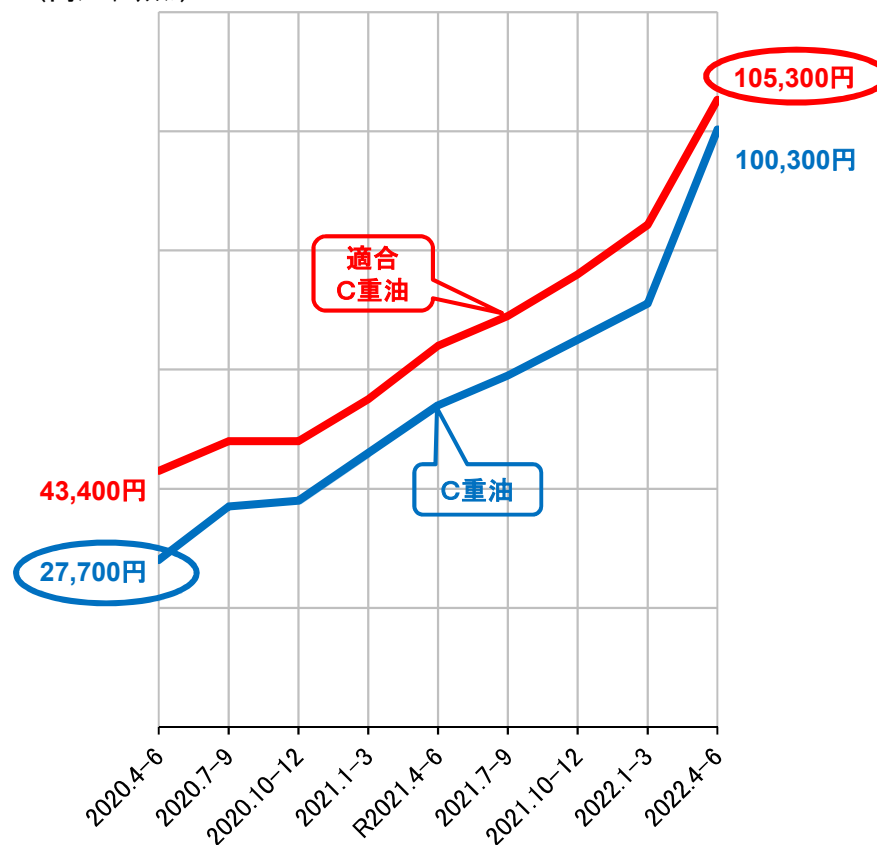
- 国内旅客船の燃料油は、一昨年来価格が急上昇し、過去最高水準
- 特に、C重油を使用している大型フェリー等では、2020年からのSOx規制の導入による規制適合油への変更で、約4倍近く上昇し、さらに燃料費負担が増大
- 長距離フェリーにおいては、経費の約1/3は燃料費

燃料使用量（キロリットル）



※国土交通省海事局資料より作成

燃料油の価格推移(四半期毎)  
(円/キロリットル)



※ C重油及び適合C重油価格は、内航燃料油価格

※ 上記グラフの価格は、四半期首に大手内航海運事業者が大手燃料事業者との間で交渉し、妥結した価格であり、双方の業界が取引する際の指標価格。  
四半期末に燃料油価格激変緩和対策事業等を考慮して精算されることになっており、上記グラフの価格には、同事業による支援が加味されていない。

## 6. 国内旅客船業界について ⑥ CO2排出削減

- 2021年の地球温暖化対策計画の見直しにおいて、内航海運における**2030年度のCO2排出削減目標**を、2013年度比で**157万トン削減**（約15%削減）から**181万トン削減**（約17%削減）に**深掘り**
- 旅客船事業者は、新船建造時に省エネ機器の導入等による**低燃費船舶の導入**により、**CO2排出量を削減**。また、中長距離フェリー事業者は、**モーダルシフトの促進**により、**日本全体のCO2の排出量削減に貢献**。
- さらに、大手外航船社の子会社において、**2023年に、重油よりもCO2排出量の少ないLNG燃料で航行する船舶の導入**が予定されている。

## 7. 非化石エネルギーの使用状況

- 非化石エネルギー（バイオ燃料、水素・燃料アンモニア等）を使用して営業している当協会会員事業者は、承知していない。

## 8. 非化石エネルギーへの転換に関する課題について①

### ○現 状

国内旅客船については、非化石エネルギーへの転換に必要な**技術開発や供給インフラの整備等**について、国において検討しているところ。

### 【参考】

国土交通省「内航カーボンニュートラル推進に向けた検討会」とりまとめ（抜粋）  
（令和3年12月）

- ・ バイオ燃料については、現在、供給体制やコスト等が見通しにくく、現時点では導入についての意志決定は困難。
- ・ バイオ燃料の使用に際しては、多くの課題が有ることに留意する必要がある。
- ・ 水素・アンモニア燃料船の内航船への導入時期については、2020年代後半以降の商用化が想定される外航船への導入状況等を踏まえ見通しをたてる必要がある。

**したがって、現時点で、事業者において非化石エネルギー使用の目標や計画をたてることは極めて困難**



## 9. 非化石エネルギーへの転換に関する課題について②

- 国内旅客船業界は、需要サイドで有り、その殆どが中小企業。
- 非化石エネルギーへの転換を進めるためには、供給サイド（造船・船用工業、燃料業界等）における、技術開発、供給体制の整備が大前提。
- その上で、非化石エネルギーに対応した船舶や燃料が経済的にもフィージブルな形で提供されることが必要不可欠。  
(非化石エネルギーへの転換にあたって船舶のリプレースが必要な場合には、通常15年程度のリプレース期間がかかるため、導入に相応の時間を要することにも留意することが必要。)

非化石エネルギーへの転換を進めるにあたっては、国においてこれらのロードマップを示し、その実現に向けた支援策をとっていただくことが必要。

## 10. 判断基準の策定についての要望

- 判断基準においては、非化石エネルギーへの転換に関する技術開発や供給体制の実態を踏まえると、現時点において定量的な目標を設定するのは困難と思われる。
- 非化石エネルギーへの転換に関する取組については、技術的にも経済的にも実現可能性のあるものとし、大手事業者を中心とした特定輸送事業者だけでなく、それ以外の中小事業者が取り組める可能性のあるものや取組が促されるものにしていただきたい。