

国交省、内航海運の燃料サーチャージ導入支援 IMO船舶燃料規制によるコスト増転嫁へ動く

国土交通省はこのほど、「内航海運事業における燃料サーチャージ等ガイドライン」を公表、2020年1月から始まる国際海事機関（IMO）の船用燃料油のS o x（硫黄分）規制に伴う価格高騰分の転嫁を全面支援する体制に乗り出した。

周知のとおり、IMOによる2008年の海洋汚染防止条約改正により、船舶燃料中のS分規制が2020年から強化される。外航・内航を問わず燃料油のS分がこれまでの3.5%以下から0.5%以下に引き下げなくてはならない。低硫黄A重油あるいは低硫黄C重油などを使用しなければならなくなる。低硫黄であるため当然燃料油の価格は高くなる。そればかりか、規制強化後には、これら低硫黄燃料油の需給が逼迫し、製造コストアップ分以上に価格が高騰することが考えられる。

一方、内航海運業界は国交省によれば99.6%までが中小企業。トラックなど輸送業では「一台親方」という言葉があるが、内航海運は「一船親方」も多い。国交省では次のように指摘している。

「内航海運事業者は、これまでコスト削減の努力を重ねてきておりますが、燃料油の価格の高騰は企業努力で吸収できる範囲を超え、また、燃料油の価格の変動は船社にとって不可抗力であり、かつ燃料費がコストに占める割合が大きいことから、その高騰がコストに及ぼす影響について荷主等にご理解をお願いせざるを得ない状況にあります。」

内航海運は寡占化された荷主企業への専属化・系列化が固定しており、内航海運業者の荷主に対する運賃交渉力が極めて脆弱だ。このため、燃料油の価格高騰に対して、荷主側へ運賃転嫁するのは困難であるという構造的問題を抱えている。国交省では「我が国の経済成長を持続可能なものとするためにも、燃料油価格高騰分の適正な運賃収受が不可欠」として、「燃料サーチャージの導入」を支援していくことを決定。今回の「燃料サーチャージ等ガイドライン」の公表に踏み切ったものだ。

燃料サーチャージは、燃料油価格の上昇・下落によるコストの増減分を別建ての運賃として設定する制度。現状の燃料油価格が、基準とする燃料油価格より一定額以上上昇した場合に、上昇の幅に応じて燃料サーチャージの設定または増額改定して適用するもの。航空運賃や旅客船運賃などには既に導入されている。

基準となる燃料油価格は、これまで使用してきた高硫黄C重油価格となる場合が多いだろうが、そこからの油種変更に伴う価格差分がサーチャージとして反映されることとなる。ただ、この価格差は高硫黄重油と規制適合油の熱量に係る比率等を考慮しなければならないほか、燃料油各種の価格動向なども衆知されなければならない。経済紙掲載の価格情報や貿易統計情報などを参考に予定だが、国交省では燃料油価格変動情報、変動した場合の使用燃料油のコストアップ率などを提供するほか、国交省本省や地方運輸局に相談窓口を設置して対応する。

内航運賃のコストアップはいうまでもなくLPG価格にも影響してくる。内航ばかりかLPGはそのほとんどが海外からの輸入に依存しているため、外航運賃のコストアップも大幅なものとなる。燃料油を0.5%以下に転換するだけでなく、従来どおり高硫黄C重油を使用しながら船上でそのS分を処理する「スクラバー」設置による低硫黄化も図られる。既に輸入元売の中には「スクラバー搭載」のVLGCを投入、4月中に運航する予定だ。

当然のことながら、こうしたコストアップ分は最終的には「プロパン小売料金」に反映せざるを得ない。エネ庁でも消費者理解を得るための行動が求められることになるのではないかと。