

## アストモスがバンカーサーチャージ制度の変更を通知 11月1日出荷分より IMO規制強化に対応

アストモスエネルギー株式会社（荒木誠也社長）はこのほど、2020年1月からのIMO（国際海事機関）による船舶燃料の規制強化＝S分含有量を3.5%から0.5%への引き下げによる燃料価格の上昇に対応して、同社が2009年1月より採用してきた「バンカーサーチャージ制度」を2019年11月1日出荷分から変更することを特約店など関係各社に通知した。

IMOによる世界的な船舶燃料が来年1月から実施される。これまではとりわけ外航船においては「硫黄分（S分）3.5%」のいわゆるHSC重油（高硫黄C重油）が使用されてきたが、一気にS分0.5%の低硫黄燃料油の使用が義務づけられる。LSC（低硫黄C重油）や中間留分であるマリン・ディーゼル（MDO）あるいは低硫黄A重油などに燃料を切り替えなければならない。

船舶燃料の切り替えに関しては、船上で排ガスを洗浄してSO<sub>x</sub>及びPM（粒子状物質）を除去するスクラバーを取り付ける方法もある。これならHSC重油を燃料としたままでもよい。また、船の燃料をS分のないLNGやLPGに転換する方法もある。しかしながら、いずれも巨額のコストを要して船を新建造しなければならない。LPG燃料船やスクラバー船を建造したLPG元売もあるが、大半はS分0.5%以下の新適合油に転換する方式を選択する方向にある。

これに対応して石油元売各社は、高硫黄C重油（HSC重油）に代わる燃料油として、新たに硫黄分が0.5質量%以下のLSC重油を製造・販売するとしている。その性状は概ね次のとおり。

	HSC重油	⇒	LSC重油
硫黄分（規制値）：	3.5質量%以下		0.5質量%以下
動粘度(50℃での)：	150cSt※程度		20cSt程度以上
流動点	： 10℃以下		⇒ 30℃以下

アストモスに限らずLPG輸入各社は、LPG輸送船の燃料を新適合油に変更していかなければならず、その燃料油価格上昇にどう対応するかが喫緊の課題となっている。

これまでアストモスはバンカー燃料油の価格変動に関しては「バンカーサーチャージ制度」を導入。バンカー重油トン当たり1,700円を基準として、輸入タンカーの燃料費変動を取引先に転嫁する方式を採用してきた。この際のバンカー重油の指標価格としてきたのが「Platts Bunkerwire IF0380CST シンガポール」だ。現行サーチャージ制度は「前月C重油価格×前月平均TTS×0.04-1,700円（100円単位の四捨五入）」。このC重油部分を見直ししなければならない。しかし、新適合油取引はようやく開始されたところ。「まだ新指標を特定できない」としている。しかし、2020年1月1日からのIMOの規制強化は待ったなし。世界の船舶各社も2019年秋口からタンク・配管洗浄を開始しなければならない。国土交通省も2020年より開始される硫黄分濃度規制（SO<sub>x</sub>規制）強化に先立

ち、規制適合油を用いて実際に船舶を運航するトライアル事業を実施。「今般、第一弾としてトライアルを実施した内航船4隻について、船上での規制適合油への円滑な切替え作業を行い、問題なく正常な運航を行えたことを確認しました」と報告した。好むと好まざるにかかわらず、新適合油対応の動きは進んでいる。アストモスも先行して新適合油調達・使用に動かざるを得ない。「規制強化の発効日から2カ月前倒して制度改定することにご了解いただきたい」としている。もちろんアストモスだけの問題ではない。LPガス輸入元売だけでなく、内航船もそう動かざるを得ない。内航船業界は中小零細企業が多く、国土交通省も「内航船業界の燃料サーチャージ制度導入への支援を行っていく」としている。