

## L Pガス輸入コスト値上がり続く 規制適合油転換で800～900円/トン パナマ運河通峡料で160円/トン

L Pガスの輸送コストアップの時期が迫っている。元売各社は外航船の燃料油転換に伴う価格の上昇を概ね11月分から卸価格に転嫁する構えだ。海運業界では「10月から燃料転換を始める」としており、待ったなしだ。

周知のとおり、2020年1月からは外航船・内航船を問わず一般海域を航行する船舶の燃料は、すべてS分0.5%以下の燃料にしなければならない。IMO（国際海事機関）の環境規制発動で、S分3.5%のこれまで大半の船が使ってきたバンカーC重油が使えなくなる。選択肢は3つある。①低硫黄の規制適合油を使用する、②排気ガスからS分を除去するスクラバーの船への搭載、③低硫黄代替燃料であるLNG、LPGへの転換。しかし、既存船へのスクラバーの搭載には億単位のコストと中長期的時間が必要だ。LNGやLPG燃料船の新造船にも同じく中長期的な取り組みが必要となる。このため、当面の現実的対応は規制適合油への燃料転換しかない。

現在の船用燃料油は軽油（S分0.001%以下）、LSA重油（同0.5%以下）、HSA重油（同2.0%以下）、HSC重油（3.5%以下）だが、2020年1月からは軽油、LSA重油、LSC重油（0.5%以下）の3種類がSOx規制適合油となる。LPガス輸入船（VLGC）の燃料はすべて3.5%のHSC重油（バンカーC重油）だ。これを低硫黄の規制適合油に転換するのだから、当然コストは嵩む。

### SOx 規制適合油への切替 海運業界10月から 3.5% C重油に比べ適合油200ドル/トン高で900円/トンアップ

では一体どのくらいのコストアップとなるのか？これまではバンカーC重油の市場があり、市況も比較的信用度の高い指標（シンガポールのHSCバンカー市況）があったが、新たな燃料油ではどういった燃料の市況が織り込まれるのか。

現在最も有力な価格指標と考えられているのは、同じシンガポールのLSMGO（低硫黄軽油相当油）の市況だ。この両市況を比較して規制適合油転換に伴う輸送費高騰分として関係各位の理解を得ようとしているのが、海運業界や石油・LPガス元売業界その他の動きだ。LPガス元売各社はこの間、特約店・ユーザー各社に対して通知文書を発出し、HSC重油とLSMGOの市況格差を卸価格への転嫁額とすることへの理解を求めている。そこで次にこの両油種の最近の市況とその格差を示しておく（単位・ドル/トン）。

	8月第2週	第3週	第4週	第5週	9月第1週
HSC	378	340	376	417	405
LSMGO	572	577	570	574	575
格差	194	237	194	157	170

最近5週だけの市況格差ではもとより不十分だが、一定の判断材料は提供できるだろう。概ね両市況の格差を200ドル/トンとみる。中東～日本の航海日数は36日。積み・揚げのための停泊日数は4日間。航海中の燃料消費量は約50トン/日。停泊中は約10トン/日。この前提で計算すると、中東～日本の一航海（往復）の燃料消費量は1,840トン。これが200ドルアップするから $1,840 \times 200 = 368,000$ ドル。VLGCを44千トンとしてトン当たりでは8.36ドルのアップとなる。為替レートを108円/ドルとすると、円建てで903円/トン=約900円の上昇だ（世界的に規制適合油への転換が行われるため、その需給が逼迫して大幅高騰の可能性はある）。

### 米国玉は航海日数多く輸送費一段高に 追い打ちかけるパナマ運河通峡料の値上げ

各元売は800～900円/トンどころを卸価格に転嫁する意向だが、これで終わりそうにはない。というのも、米国からのLPガス輸入量が増加しているからだ。米国メキシコ湾岸～パナマ運河経由～日本の航海日数は片道22～23日。往復だと積み・揚げ4日含めて48～50日。したがって、燃料消費量は2,440～2,540トンとなる。 $(2,440 \sim 2,540) \times 200 \div 44 \text{千トン} = 1,110 \sim 1,155$ 円/トンとなる。ターム契約玉や自社手配の船で往復することはそれほど多くないとみられるが、トレーダー経由での輸入玉の輸送費もそれなりに上昇する。中東～日本の約1.5～1.7倍が見込まれる。これも転嫁することになるだろう。

米国メキシコ湾岸からの輸入玉の輸送関連で値上がりが確実なものにパナマ運河の通峡料がある。パナマ運河庁は既に通峡料の値上げを6月に公表している。近々パナマ政府が正式決定して発表する見通しだ。2020年1月1日から新通峡料が実施される予定。空船で通峡する場合も積み荷積載で通峡する場合もともに現行の15%値上げとなる。現在、日本のLPガス輸入船が運河を往復すると45万ドルだが、これが52万ドルとなるのだ。約1.5ドル/トンの上げだ。円換算162円/トンの値上がりとなる。これも卸価格に転嫁せざるを得ない。

### 内航船の燃料価格高騰にサーチャージ制導入を

以上みたのは外航船の輸送費アップだが、輸入されたLPガスは内航船で二次基地へ輸送される。当然その船舶燃料も規制適合油に切り替えられる。燃料費は高くなる。従来船舶での適合油切替に技術的問題は生じないかを国交省では検証を重ねている（既報）。どうやらHSC重油が残された船に規制適合油を補油しても問題はないとの結果が示されているが、燃料油の価格上昇の転嫁がうまく行えるかどうかは別問題。中小零細企業が99.6%を占める内航海運業界だ。国交省では「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（4月）しており、燃料費高騰の転嫁が進むように「サーチャージ制導入」を支援する態勢をとっている。

外航船でも内航船でもその不可避なコストアップ分がキチンと転嫁されることによって、LPガス業界総体が健全な発展を遂げていくこととなる。