

プレゼンテーション 3



「我が国のLPガス業界の現状と取組み」

日本LPガス協会 会長

石黒 俊雄 氏

○私ども日本LPガス協会は、LPガス元売りの団体で、現在19社の会員から構成されており、LPガスの輸入、生産、流通に関する諸問題への対応から、需要開発に至るまで、LPガス業界全体にかかわるさまざまな業務に取り組んでいる。本セミナーについては、産ガス国と消費国が一堂に会し、LPガス市場の持続的な発展のため、率直な意見交換を行うという、大変貴重な機会であると認識している。

○本日は、日本のLPガス産業が置かれた現状と、今後の課題について、1. エネルギー政策、2. 安定供給に対する取組み、3. 今後のLPガス市場の展望、4. LPガス需要拡大に向けた取組みという、四つの項目に分けてお話しする。

○まず、エネルギー政策関係について、先ほど山崎企画官から詳細なご説明があったので、エネルギー基本計画、長期エネルギー需給展望について、簡単に概略を述べさせていただきます。

○2003年に、施行されたエネルギー基本計画は、3年に一度見直しがなされることになっているが、2006年度はその見直しの時期に当たり、ちょうど昨年3月に閣議決定された。今回の改定においても、LPガスは資源確保から需要対応に至る各項目において、明確な形で政策的な位置付けがなされ、内容としては、八つの項目によって構成されている。

○最初に1として、エネルギー政策におけるLPガスの位置を総合的に明確にした上で、2. 国備、民備の強化による安定供給の確保、3. 災害時における対応の強化、4. 環境負荷の小さいエネルギー、5. 国民生活に密着したエネルギーとしての位置付け、6. 環境に優しいLPガス自動車の普及、7. 上流から下流までの経営効率化の促進、8. 次世代エネルギーとしての燃料電池の技術開発、普及、という項目にわたって非常に詳細な言及がなされており、政策におけるLPガスの地位は確固たるものになっている。

○また、長期エネルギー需給見通しについても、現在見直しが行われており、その中で、2010年度における各エネルギーの供給見通しが試算されている。その特徴は、CO₂削減などの環境対策を積極的に行った場合と、そうでない場合に分けて、それぞれの推定値を算

出している。この中でL Pガスの供給量は、原油換算で、対策下位ケースで1800万キロリットル、対策上位ケースで1900万キロリットルとなっている。ただし、この中には、日本国内における原油精製の際に発生する分が含まれていない。それを考慮し、再計算してみると、対策下位ケースで2300万キロリットル、対策上位ケースで2400万キロリットルとなる。これをL Pガス換算すると、対策下位ケースで1792万トン、対策上位ケースで1800万トンと試算され、いずれにせよ、政策上はL Pガスの供給量は、ほぼ横ばいで推移するという見方になっている。

○以上のような政策的位置付けを踏まえ、日本L Pガス協会では、2008年度の最重要項目として、国際的な需給動向を踏まえた安定供給への対応を掲げた。具体的には、世界のL Pガス需給を展望するとともに、備蓄政策への提言を積極的に行っていく。

また、わが国は世界有数の地震大国であり、昨年度も幾つかの大きな地震災害に見舞われた。このような中、地震発生時における安定供給ということも、非常に重要な課題であると認識している。以下ではこの2点、備蓄体制の概要と災害時における供給体制について簡単にご説明する。

○現在L Pガス輸入業者は、石油の備蓄確保等に関する法律において、直近1年間の輸入量の50日分、現在約180万トンを常時備蓄保有が義務付けられている。

また、国家備蓄については、先ほど山崎企画官からご説明があったように、全国5カ所の備蓄基地のうち、既に3カ所が完成し操業を開始しているが、この3カ所の備蓄量の合計は、この3月末で65万トンになり、民間備蓄と合わせると約67日分の備蓄体制が確立されている。この国家備蓄の具体的な運用方法について、現在、経済産業省で議論がなされており、私ども日本L Pガス協会としても、この制度がナショナル・エネルギー・セキュリティとして十分に機能し得るよう積極的に協力していきたいと考えている。

○次に、災害時における供給体制の確保についてお話をさせていただく。日本L Pガス協会では、2005年11月に災害対策本部設置規則を策定、同じく12月に相互支援協定を締結し、災害対応体制への強化を図ってきた。これらは、災害発生時における元売り間の協力関係の構築、および対策の実施をより円滑に遂行することを目的として定められたもので、特に2004年に発生した、新潟県中越大地震における教訓を生かし、情報の共有と、意思決定の迅速化に重点を置いた組織体制になっている。

○このような災害対応体制の整備を進める最中、昨年、7月16日に、新潟県中越沖地震が発生した。マグニチュード6.8、震度6強という非常に大きな地震であったが、輸入基地や充てん所などの供給インフラについては、翌日に通常出荷を開始し、家庭などへの一般消費者についても、1週間後には完全復旧がなされた。また、被災された方々への緊急炊き

出しや、仮設住宅への熱源供給にも大いに力を発揮した。先の政策的位置付けにもあるように、L Pガスは災害に強い分散型エネルギーとして、緊急時には非常に重要な役割を担っており、われわれは、その期待に応えるため、より強固な災害対応対策の確立を目指して、引き続き努力を続けていきたいと考えている。

○次は、一転して、日本および世界のL Pガス業界をめぐる状況についてお話ししたい。わが国の政府は、現在、エネルギー分野の規制緩和を推進している。電力、都市ガス業界における規制緩和の大きなうねりは、L Pガス業界にも大きなプレッシャーとなつてのしかかっている。一方で、世界のL Pガス需給は、その構造を大きく変化させつつあり、まさしく激動の時代を迎えている。

○現在の日本におけるL Pガス国内需要規模は、2006年度現在で1807万トン。日本のL Pガス需要は、急速な経済成長と人口増加に支えられ、1970年度663万トンから、1990年度には1880万トンと、20年間でおよそ3倍にまで拡大した。またその後も需要は拡大を続け、1996年度には1971万トンとなり、2000万トンの直前にまで達したが、その後は競合エネルギーに対する価格競争力の低下等から、需要は徐々に減少し、現在に至っている。以上のような需要停滞の背景には、価格の問題がある。ここで言う価格の問題というのは、先ほど来議論されているとおり、相対的な価格の競争性、とりわけ、原油との比較で、熱量換算における相対的な価格の比較。1986年の逆オイルショック以降、ご承知のとおり、原油価格が比較的安定していた15～16年間、L P Gの価格は原油との比較においても、大きく乱高下したことはご記憶のとおり。

○東京都における家庭用エネルギーのコストを比較すると、都市ガスとの価格差についてはほとんど変化がなく、依然としてL Pガスが割高な状態が続いており、都市ガス供給エリア内においては、L Pガスからの転換が進んでいる。

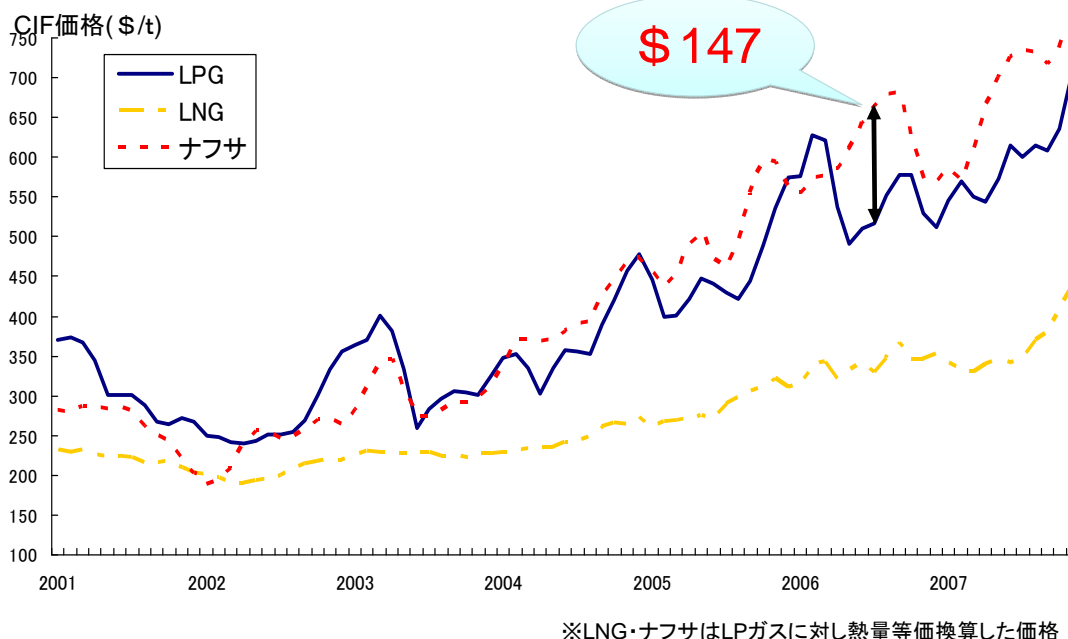
一方、電力については、電力が2割ほど割高だった5年前と比べ、価格差は縮小し、現在ではL Pガスとほとんど同一レベルになっている。この価格差の縮小が、いわゆるオール電化攻勢の要因の一つになっている。

○さらに、工業用需要は落ち込みが顕著。L Pガスは6年で約60万トン減、12%減、それに対し、都市ガスは約900万トン増、235%増となった。これも、L Pガスの価格競争力の無さが大きく影響している。

○一方、L P G、L N G、ナフサの日本におけるC I F価格比較では、これまでL P Gとナフサの価格差は、比較的小さいレベルで推移してきたが、昨今の原油価格高騰によるナフサ価格の上昇によって、その価格差は一時、最大で147ドルまで開き、それに連動する

形で、この時期に化学原料用需要が大きく伸長している。つまり、LPガスの価格優位性に対し、市場は非常に率直に反応した。このことは、価格競争力が高まれば、LPガスの需要はまだまだ伸びる可能性があるということを示している。

競合エネルギーとのCIF価格比較



○また、世界の需給については、冒頭のポータン&パートナーズ社による基調講演で示されたように、2010 年前後までに、中東を中心とした大型プロジェクトが立ち上がるため、中長期的には楽観的な見方ができると考えている。

この点についての詳細は、本日まで出席の産ガス国の方々からもお話しただけると聞いているが、われわれの推測では、供給量は 2010 年までに 2410 万トン増になると見込んでいる。これは、これから需要増が見込まれている中国、インドへの供給を差し引いても、十分な量であると考えられる。

ここで特に申し上げたいのは、今起こっていることが、いわゆる海上取引量の量的な増大、すなわち 5000 万トン強の海上取引量が、7500 万トン強の海上取引量になる量的な増大だけではない。従来、国内の精製から産出される LPG 以外は、油田からの随伴ガスに頼っていたが、これに加えて、新規に供給される LPG は、構造ガス田からの随伴ガスが担うということで、LPG の供給ソースの質的な変化、拡充を意味するのではないかと思う。

○以上ご説明したとおり、日本のLPガス市場は、成熟期を迎えているとはいえ、ほかのエネルギーに対して競争力のある価格が設定されるようなフォーミュラが構築されれば、今後も需要が拡大していくことは大いに期待できると考えられる。

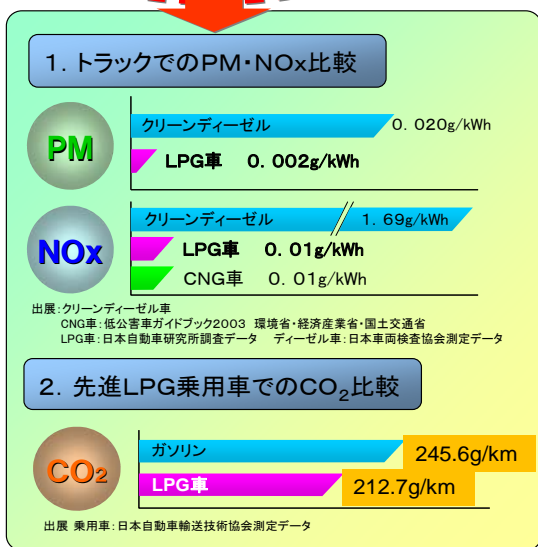
また当然のことながら、この価格フォーミュラには、輸出価格の決定過程に関する透明性も確保される必要がある。現在の輸出価格にはこの透明性が少ないため、合理的な価格設定がしづらく、また、柔軟な調達計画を立てることができない状態になっている。われわれはこれまで、新価格フォーミュラとして、石油製品連動性、LNG連動性などを提案してきたが、いまだ実現に至っていない。産ガス国の皆さんには、日本のLPガス市場の現状を十分ご理解いただき、ほかのエネルギーに対する価格競争力と、透明性を兼ね備えた価格フォーミュラの構築をお願いしたい。

○最後に、これらの価格需給動向を踏まえ、われわれの業界がLPガスの需要拡大に向けて取り組んでいる事業についてご説明する。日本LPガス団体協議会では、需要拡大に向けた具体的な方策の一つとして、業界全体が一丸となって目標達成に取り組む体制を整えることを目的とし、「LPガス、人と地球にスマイルを」プロジェクトを立ち上げた。このプロジェクトでは、高効率ガスコンロ、潜熱回収型給湯器、ガスエンジン給湯器等の民生部門、具体的には高効率ガスコンロで785万台、潜熱回収型給湯器で150万台、ガスエンジン給湯器で6万台の普及拡大を目標として掲げている。また、オール電化対策として、都市ガス業界とも連携を図ることにより、より広範囲で積極的な取り組みを行っている。

LPガス自動車の普及



環境にやさしいLPガス車、普及台数は約29万台



〈平成19年3月末現在〉
出典：(財)自動車検査登録協力会

	台数(万台)
世界全体:	
1,236 万台	
EU	361
韓国	205
ポーランド	198
トルコ	180

出所：WLPGA (2006年実績)

○運輸部門については、LPG車の普及促進を掲げている。LPG車は、排気ガス中のPM、NO_xなどが非常に少なく、またCO₂排出量も先進型LPG車とガソリン車で比較した場合で、10%程度少ないなど、現在の厳しい規制に適応した、環境に優しい車であり、このようなLPG車の性能を積極的にアピールすることによって、2009年までに、現在より26万台増の55万台にするという目標を立てている。なお、2006年度における世界全体の台数は、1236万台で、韓国やポーランド、トルコでは約200万台まで普及している。

○地球環境問題、中でも全地球規模でのCO₂削減は非常に重要。ガソリンの代替燃料として現在注目を集めているものに、電気、水素、バイオ燃料等があるが、これらは幾つかの技術的な問題を抱えているため、即座に利用できるわけではない。加えて、それぞれに新しいロジスティックスを構築するという莫大な投資が必要となる。その点、LPG車は、相対的に安いコストでCO₂削減を達成することが可能で、LPG車は、運輸部門におけるCO₂削減の即戦力であると言える。

このような認識を踏まえ、アメリカやヨーロッパでは、LPG車の高い環境性を評価し、普及拡大を進めるよう、政策提言がなされている。ガソリン車をLPG車に転換した場合のCO₂削減量を、ごく簡単に試算してみると、およそ1000万トンになります。このうち、2000万台という数字は、消費量にしてLPガス2000万トンに相当し、先ほど世界の需給見通しでご説明した供給増加分2400万トンの約80%が、これに利用されると仮定している。この1000万トンという数字は、世界全体の排出量からすれば微々たるものではあるが、京都議定書における削減目標を達成するためには、このような小さな成果を積み重ねていく必要がある。

地球温暖化対策は、われわれの前に突き付けられた喫緊の課題。本年、日本の北海道で開催される予定の洞爺湖サミットでも、この問題が重要な課題として取り上げられると思うが、われわれは、LPG車の普及拡大を通じて、この問題の解決に貢献することができるということ、そして、これはわれわれLPガス業界全体に課せられた重大な使命であるということ強く信じている。

○昨今の原油価格の高騰は、世界経済に大きな影響を与えているが、特に石油への依存度が高いわが国においては、それによる被害はより深刻なものとなっている。このような状況が長引けば、脱石油の動きがますます加速化し、結果として需要の大幅な縮小につながる可能性があるということ、この産業にかかわるすべての人間があらためて認識する必要がある。

先の日本市場の動向でも触れたが、わが国の民生用部門は、現在いわゆるオール電化による攻勢にさらされており、その影響は、今後もさらに大きくなるのではないかと懸念も強くなっている。しかし、一方では、いわゆるオール電化への電源、つまりは原子力発電を考慮すれば、地震国である日本においては、その推進は困難になるのではないかと

考えられる。このような状況においては、L Pガスは、分散型エネルギーとしての特徴を大いに発揮できるように、積極的に対応していかなければならない。L Pガスは、環境性と分散性というエネルギー間競争に太刀打ちし得る大きな潜在力を持っており、取り扱いがしやすいエネルギー、すなわち極めてハンディーなエネルギーである特性を持っている。われわれはこのことを明確に認識した上で、特徴を十分に活用した販売戦略を持つことが必要である。

○L Pガスは、環境に優しく、災害に強い素晴らしいガス体エネルギー。世界のL Pガス産業は、L Pガスの需要を増大させることによって、世界の繁栄に貢献する責務がある。そのためには、私たちL Pガス関係者が、相互理解を深めるとともに、中長期的な展望に立って、持続可能な発展と、L Pガスの継続的な普及を促進する環境を築くために協力していくことが、極めて重要。本日も出席の産ガス国、消費国の皆さんにおかれては、これまで説明させていただいたわが国のL Pガスの現状や、今後の取り組みについて、ご理解をいただければ幸いである。

質 疑 応 答 3

(質問者A) 石黒さん、それから山崎さんのプレゼンテーションでは、いずれもL Pガスの自動車を2倍にするという話が出ていたと思います。自動車業界は、このオートガスについてどう考えているのでしょうか。これを支援し、ガソリンからオートガスへの変換を支援するのでしょうか。そしてメーカー側が、直接そのオートガスの販売を強めていくということなのでしょうか。

(石黒氏) 率直に申しまして、現在、日本国内を走っている自動車は、5000万台から6000万台という非常に大きい台数です。その中で29万台というL P G車の数字が示しており、残念ながら過去において、日本国内においてL P G車は、多くの注目を自動車産業から受けてこなかったのではないかと思います。しかし、昨年ドイツにおけるサミット、さらには、本年4月1日から始まる京都議定書の約束期間等の環境の中で、日本国内だけではなく、ヨーロッパにおいても、アメリカにおいても、アジアのその他の地域においても、即戦力のあるL P G車が注目されてきたという背景の中で、日本における自動車業界も少しずつ注目をしてきたのではないかと考えています。それをより早く注目させる責務を、われわれL P G業界が負っていると考えております。