

第2回 航空燃料供給不足への対応に向けた官民タスクフォース 議事要旨

日時：令和6年6月26日（水）13:00～15:00

場所：経済産業省別館2階 238会議室

議題：

- （1）関係事業者等からのヒアリング
- （2）意見交換

関係事業者等からのヒアリング及び構成員からの主な発言は以下の通り。

- 2030年訪日外国人6,000万人の達成に向け、航空ネットワークの維持・拡大を図っていく中で、中長期的に航空燃料の必要性は高まっていくと考えている。
- タンカリングを実施した場合、燃料を多く積んだ分、旅客数、貨物量を制限したり、燃費が悪化して必要な燃料の総量が増えるため、根本的な解決には至らない。
- 国際線の就航については、グローバルで調整しており、到着地だけでなく出発地の都合もある。また、特にチャーター便や増便に関しては、就航まであまり時間的余裕がない状況で話が出てくることもある。
- 給油業務については、特に地方空港で採用が困難であり、教育訓練にも時間を要する。各空港最小限の人員で運営しており、新規就航便に対してすぐの対応ができない場合がある。
- 既に就航を断念している航空便についてどう対応していくのか、短期の対応も必要であり、このタスクフォースで検討していきたい。本件は構造的な問題が大きく、現状の航空燃料の供給量では、外航の新たな就航ニーズに対応できないため、航空燃料の安定供給に向けた方策について、関係者で連携していく必要があるのではないか。
- 石油業界は、国内生産を基本として、必要に応じてジェット燃料の輸入も行うことで、量的確保を行い、引き続き安定供給に努めていく。
- サプライチェーン全体を見据え、短・中長期的視点で課題解決に取り組むことが必要。
- 安定的な燃料供給に向けて外航の時間的余裕をもった就航スケジュールの提示と、商談に向けた調整も重要。加えて、将来の航空燃料の需要がどれくらいの規模感で存在するかを石油元売事業者に提供することも重要。その規模感によって、対策も変わってくる。
- 短期的には、空港、航空会社によって課題が異なってくる。また、ロジスティックについても、船、ローリーと様々な問題があるため、個別に深掘りした上で解決策の検討を進めるのが有効。
- 航空燃料を保管するタンクが空になっているといった話は聞いたことがないため、内航海運事業者としては航空燃料がなぜ届いていないのか原因が分からない。
- 内航輸送している油種全体に対して航空燃料が占める割合は2～3%ほどと大きくないため、輸送力の確保に向けては、短期的には既存の船舶を活用し、積荷（油種）・運送計画等を変更するなどの対応が考えられる。また、中長期的には余裕を持った輸送を確保するため、船舶の建造や船員の確保が考えられるが、これらの実施のためには適正な運賃の受領が必要である。さらに、老朽化した荷役設備の更新による荷役の効率化も重要である。

- 国内港間の沿岸輸送は、国際慣習法であるカボタージュ制度を堅持するべきであり、現在のジェット燃料の状況からすれば日本籍船で輸送することが可能であると考えている。
- 現在の全国の空港の棧橋は一般的には 5,000 kℓの容量のタンカーまでの対応となるので、今後内航船の大型化を検討する際には棧橋についても検討する必要がある。

以 上