

参加会議・コース名称

Arctic Shipping Forum

■ 派遣中の活動と成果

〔派遣中に参加した会議・コースの概要と、得られた知見や成果を記述してください〕

毎年ヘルシンキで開催される北極海航路に関するビジネス関係者の会合。参加者は約 170 名。フィンランド、ノルウェー、ロシアの 3 国からの参加者が大半で各 40 名程、その他イギリス、デンマーク、カナダ、米国から数名ずつ参加していた。砕氷船の船主、関連機器メーカー、造船所間での Networking 目的もあり、彼らは最新の北極海マーケット事情の共有や次期機器受注を目指している。その他、船級や大学関係者が出席。

会合は主に 3 つの構成からなっている。

- ① 北極海のエネルギー開発。注目はヤマル半島、ギダン半島での Arctic LNG プロジェクトの開発。会合ではロシアの国営企業関係者や造船所、政府関係者が政府方針に沿った開発実態と壮大な計画を前面に発表が行われた。
- ② 北極海航路の利用促進。砕氷船のマーケットや技術開発から、北極海の気候や氷の状況などフィンランド、ノルウェー、カナダの研究所や大学関係者が発表。
- ③ 北極海輸送上の安全性検討。認証システム Polar Code に関し、造船所やメーカー関係者による議論が行われた。

本会合において情報収集できた主な内容について、以下の通り報告する。

1. ヤマル LNG 案件

会議の随所でロシア関係者による開発目標、政府方針などに関するプレゼンがなされていた。北極海関係者が本案件に半ば頼りつつあり、そのサポートも受けて開発が促進されていく印象を受けた。具体的な案件現況は以下の通り。

- ヤマル半島と対岸のギダン半島に合計 5 か所の油田が開発されており、2025 年までにヤマル LNG と Arctic LNG2 の 2 か所で 32 百万トン/年の生産を目標とする。政府は 2010 年以降順次計画を発表、計画通りに開発生産が進んでいる。
- この開発を通じてロシアは国内ガス生産の LNG と生ガスの生産割合を 50%/50%にすることを目標と

し、売り込み先は日本・中国・韓国であるため、北極海を利用した砕氷 LNG 船が欠かせない。

- ヤマル LNG では、オーナー船主間で北極海操業に向けた JV を設立し、操業マニュアルを完成させた。
- Arctic LNG2 向けの砕氷 LNG 船はロシア Zvezda 造船所で建造する計画で、建造パートナーとして韓国造船所が選定される見通し。Zvezda 造船所での大型船建造は初めてだが、国営企業向けに順調に受注受け、政府主導で事業拡大中。

2. 北極海ハブターミナル構想

ロシア企業は Novatek によるカムチャッカのハブ港建設を発表。政府支援下の Novatek プロジェクト。上記に対し、フィンランドやノルウェーらのメンバーはヘルシンキ発の欧州縦断鉄道計画を主張するなど、双方の意見には隔たりも見られた。具体的構想までにまだまだ議論があることが窺えた。

3. 砕氷船マーケット現状

フィンランドの砕氷船ヤード Arctech は、世界の砕氷船の約半分を建造。現在はロシア United Shipbuilding Cooperation 傘下。砕氷船は世界で約 100 隻の船隊規模。砕氷船の船齢は約 50 年であるが、1970 年代に大量投入された本船が引退し、これから多くの発注が見込まれる。1 隻あたり船価は USD 150 million 程度で、高いと 600 million もする。

基本的に夏場は仕事なく、係船されているが、昨今の本船はマルチカーゴ対応となり、夏場は北極以外の通常航路の輸送に従事する船型が主体となりつつある。

■ 派遣支援期間中の研究発表・受賞・アウトリーチ活動

[派遣中に会議等での研究発表・受賞・アウトリーチ活動があった場合、概要を記述してください]
研究発表等は行ってないため記載なし。

※図表・写真等を含めて構いません。最大 2 ページで作成してください。