

## 椿会長挨拶（年頭所感）

平成 27 年の新春を迎え、謹んで年頭の御挨拶を申し上げます。

昨年は午年のせいか大変に荒々しい 1 年間でありました。

就中、暮になっての 12 月 14 日に衆議院総選挙が行われ、与党が自民 291 公明 35 の計 326 議席を獲得し（2005 年では 327 議席）、参院で否決された法案を衆院で再可決できる 3 分の 2（317 議席）を上廻ったことは、今後の安倍内閣の政治に大きく期待が寄せられた結果だと思われまます。

アベノミクスの第 3 の矢である成長戦略の策定と推進、消費税増税の 2017 年 4 月への先送り等によりデフレから抜け出し経済を成長軌道に乗せられるか、急速に進む人口減少と地方の衰退をいかに克服するか、中国・韓国・北朝鮮及び沖縄県の知事選後の基地問題等喫緊の課題が山積しています。

この 2 年間経済は米国の株高・ドル高の影響を受けて株価は上昇し、円安によって輸出基幹産業は好況を呈しているが、我が業界のような全面輸入の産業には円安が大きく響いています。

原油は年初、ドバイ 103 \$ ・ NY95 \$ ・ ロンドン 107 \$ と高値で推移してきていた価格は、米国のシェール原油の増産や OPEC の減産見送り等により値下りし、12 月中頃には 60 \$ を切って 55 \$ 前後という平成 21 年 6 月頃以来の低値となりました。これによりサウジアラビアの LPG の CP 価格は平成 24 年・25 年のそれぞれの年末期には 1,000 \$ を超え、平成 25 年 12 月のブタンは過去最高の 1,225 \$ となりましたが、上述した原油の値下りにより平成 26 年 12 月は P550 \$ ・ B570 \$ と半減致しました。平成 27 年新年の 1 月 CP は 500 \$ 前後になり、春先に向けて更なる低下が見込まれ、LP ガス販売事業者にとって商売のやり易い環境になるものと思われ、今後も LPG の CP 価格は原油価格にスライドして変更していくものと思います。

ここで危惧されることは、自然災害が頻発し、地球内部からの地震や火山噴火が活動期に入っていると言われ、又、台風・豪雨・豪雪が起きており、平穏な生活状態に大きな亀裂が入って通常に消費される燃料に大きな齟齬を来たしかねないことが発生することです。

海外に目を向けますと、米国での 11 月 4 日の中間選挙で野党共和党は上下両院で過半数獲得勝利を得、今後民主党のオバマ政権の政治がどうなるのか、又、各地で起きているイスラム教スンニ派「イスラム国」のテロにより、石油関連施設への悪影響が懸念される処であります。

さて、LPG スタンド事業者にとっての LPG 自動車の登録台数は、過去のピーク 30 万

台弱より年々減少し、バイフューエル車や軽自動車を併せて、9月末で238,298台であります。我国の平成26年11月末の自動車登録台数は47,556千台、軽自動車31,661千台、小型二輪1,631千台の計80,849千台で、うち営業用乗用車は293千台であり、これがハイヤー・タクシーの台数であります。即ち40%を軽自動車が占め、低燃費のエコカーには税制優遇が更に一層進められています。一方、非課税のCNGと同等の排ガスを誇るLPG車にはタックスオンタックスの石油ガス税と消費税との二重課税であり、ガソリン車に比べて排ガスがクリーンであるにも拘らず、次世代自動車として認められておりません。政府のエネルギー基本計画にも「現在でもタクシーなどの自動車はLPガスを主燃料としており、運輸部門における燃料の多様化を担うことも期待されている」とあり、東北大震災後の中核充填所へのLPG車の配置が折り込まれた通りであります。

今後LPG自動車の普及を図る為の隘路については多々ありますが、液噴車の容器使用期限6年とその再検査費用の問題が焦眉の急であり、更には車種メーカーによる従来のタクシー用コンフォートの生産中止が言われて居ります。

最後に、先般開催されました東京都LPガススタンド協会の会議でエルピーガス振興センター荒畑誠氏より最近の世界のLPG車の動向が大変分り易く貴重な講演をして戴きましたので、そのうちの要点と車種台数を転載させて頂き、今後の参考にして頂ければと思います。

2013年	LPガス需要	265,268千t	(+2.8%)	+7,217千t
	オートガス	25,802千t	(+5.8%)	+1,294千t
	LPガス車	24,911,465台		+1,399,156台
	充填所数	70,933ヶ所		+2,654ヶ所

2000年	2005年	2010年	2011年	2012年	2013年
7,504,590台	11,276,519台	19,726,487台	22,573,343台	23,512,309台	24,911,465台

現在100万台以上の8ヶ国の推移

	2000年	2005年	2010年	2011年	2012年	2013年
イタリア	1,234,000	990,000	1,753,000	1,787,000	1,867,000	1,930,000
ポーランド	470,000	1,770,000	2,325,000	2,477,000	2,615,000	2,750,000
ロシア	400,000	500,000	1,300,000	3,000,000	2,500,000	3,000,000
トルコ	950,000	1,500,000	2,973,000	3,350,000	3,649,000	3,934,753
ウクライナ	22,000	28,000	1,300,000	1,300,000	1,380,000	1,500,000
インド		250,000	1,618,440	1,714,440	1,950,000	2,100,000
韓国	1,214,000	1,890,000	2,455,696	2,455,112	2,433,367	2,410,495
タイ	40,000	103,239	473,000	843,450	1,014,089	1,020,000
小計	4,330,000	7,031,239	14,198,136	16,927,002	17,408,456	18,645,248

8ヶ国／世界	57.7%	62.4%	72.0%	75.0%	74.0%	74.8%
その他の国	3,174,590	4,245,280	5,528,351	5,646,341	6,103,853	6,266,217

日本	290,000	295,000	262,114	250,109	241,983	234,473
----	---------	---------	---------	---------	---------	---------

#### 欧州でのLPガス車の動き

##### ○ 理解が深まっている

1. 排ガス及びCO<sub>2</sub>の排出規制の強化がディーゼルガスからガス体燃料への転換を後押し。
2. LPガス車の車種も多様になっており、利用者の選択範囲も広がっている。
3. LPガス車の燃料供給システムもガソリン・ディーゼルエンジンの技術開発に合わせて進歩。

##### ○ 自動車メーカーも利用者の要求に対応すべく

1. OEM車の補償の維持
2. オートガス燃料供給システムの改造バリエーションと改造品質の確保
3. エンジン性能の維持
4. ガソリン車、ディーゼル車と比較した場合のランニングコストの低減等に取り組んでいる。

以上のように、欧州では自動車メーカーがLPガス車輛開発に前向きであることに加え、改造キットメーカー及び改造会社の規模が大きく、我国とは事情が異なっており、特に欧州では

- ・ 現在でこそ少なくなってきたが国の支援があったこと
- ・ 改造が大工場規模で行われていること（工場により数万台～十万台規模）
- ・ 改造費用が安価なこと（5～30万円程度）
- ・ 改造後のアフターメンテや補償・保証制度が整っていること
- ・ 対象とする自動車メーカーや対象車種が多岐にわたっていること
- ・ 自動車メーカーの積極的な取り組み

（以上荒畑氏講演より）

連日の如く、燃料電池車（FCV）がマスコミに脚光を浴びておりますが、ハイブリッド車（HV）、プラグインハイブリッド車（PHV）、電気自動車（EV）等のエコカーは諸施策の後押しもあって、或る程度までは増えて行く可能性もありますが、我々は永年携わってきたLPG車に自信と誇りをもって今後も頑張っていきたいと思っております。

最後になりますが、皆様の益々のご隆昌を祈念し御挨拶とさせていただきます。