

海運と

気候変動

日本海事センター 企画研究部 主任研究員 森本清一郎



⑨

海運業界では温室効果ガス（GHG）の削減に目が高まっている。近年

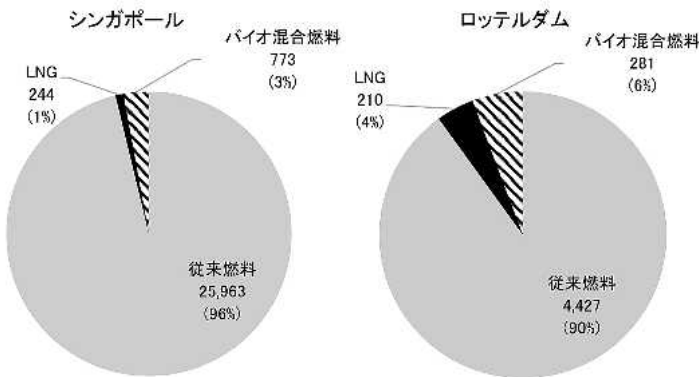
は油脂のエステル化により生成した脂肪酸メチルエステル（FAME）と低硫黄重油（VLSFO）

欧のARA（アムステルダム）を提供しており、邦船大24年に88万ト（同1・6%）、本年上期には77万ト（同2・9%）と堅調な伸びを見せている（図参照）。世界2番目の補給地であるロッテルダムは排出17%減を目指す内航の燃料供給量は年間1千万トに上り、従来燃料が9割、LNGとバイオ混合燃料が1割を占める。バイオ混合燃料の供給量は本年上期で28万ト（シェア5・7%）と例年より少ないが、22・24年は年間70万ト台（シェア7%台）で推移している。DNVによれば、この港を含め、欧州や東アジアなど世界60港以上でバイオ燃料の供給実績がある。今年10月にIMO中期の裾野を如何に拡げるかが課題となる。

バイオ燃料を有望視

バイオディーゼルの年間需要は5千万トを超えており、ほぼ全て陸運で使用されているが、国際エネルギー機関（IEA）によれば、航空のバイオ燃料需要は30年にかけて大幅に増える見込みであり、廃食油や獣脂など原料不足が懸念される。今後は食料と競合しない非食用植物の確保など原料

【図】主要港の船用燃料供給量（2025年上期）



出典：両港の公表データを基に筆者作成
備考：単位は千ト、かつこ内はシェア

を混合したバイオ混合燃料が増えている。これらバイオ混合燃料は、既存船の太宗を占める重油専焼船でも利用可能な低炭素燃料であるため、EU規制や国際海事機関（IMO）の中期対策に対応する上で有望な選択肢の一つとなる。

ノルウェー船級協会（DNV）によれば、北

を混合したバイオ混合燃料は23年に52万ト（シェア1・0%）、