

バイオ燃料に関する 取り組み

2026年8月
川崎汽船株式会社

- ▶ 当社運航船では、2021年以降今日まで合計150回（前回ご紹介時77回）のバイオディーゼルの補油を実施
- ▶ 2026年度よりバイオLNGの本格使用を開始
- ▶ B24 / B30 / B100の各グレードを、日本含むアジア、及び欧州にて補油実績あり
- ▶ バイオ燃料消費に際し、本船上の機関・機器には特段の問題は発生していない



(ご参考：川崎汽船 バイオ燃料使用に関するプレスリリース)

["K" LINE's Operated Vessel to Receive Supply of Marine Biofuel for the First Time in Japan | Car Carrier Business | News Releases | Kawasaki Kisen Kaisha, Ltd.](#)

["K" LINE Starts Continued Use of Bio-LNG Fuel for Car Carriers— "K" LINE Environmental Vision Initiative to Achieve Net-Zero GHG Emissions in 2050 — | Car Carrier Business | News Releases | Kawasaki Kisen Kaisha, Ltd.](#)

["K" LINE Conducts First Trial Use of B100 Biofuel for Carbon-free Operations on Car Carrier | Fuel Strategy & Procurement | News Releases | Kawasaki Kisen Kaisha, Ltd.](#)

■ バイオ燃料使用の目的

- ▶ CII改善、EU規制を含む環境規制対応
- ▶ 顧客要望
- ▶ IMO NZF発効を見越した補油実績エリアの拡大

■ 過去の実績

	2021		2022		2023		2024		2025		2026	
	数量(mt)	回数	数量(mt)	回数	数量(mt)	回数	数量(mt)	回数	数量(mt)	回数	数量(mt)	回数
バイオディーゼル (B24,B100)	300	1	600	2	2,700	5	40,500	48	53,000	65	10,400	13
バイオLNG	-	-	-	-	-	-	-	-	2,800	6	10,000	24

- ▶ 2026年の数量は足元までの数量
- ▶ 補油地はシンガポールが最多、その他欧州、アジア各地にて補油実績あり
- ▶ 昨年7月から、足元まで、バイオディーゼルを日中韓、タイ、シンガポールで補油、バイオLNGを欧州で補液

バイオ燃料使用の課題と当社取り組み

	課題	課題内容	対応する当社取り組み
供給	原料獲得競争	バイオ燃料とその原料をめぐり、航空・陸上・海運の各業界間での獲得競争が懸念点。 SAFを軸とする購買力の大きい航空業界などへの供給が優先され、価格高騰/船用向けの供給不十分が懸念される。	継続した購買実施およびバイオ燃料手配エリアの拡大
	新原料・製造技術開発	廃食油を原料とするバイオ燃料だけでは将来の需要を賄いきれない懸念があるため、次世代原料を用いたバイオ燃料の開発や、その投資についても併せて検討する必要がある。	UCOME以外新原料のトライアル実施による安全性検証、サプライチェーン構築への関与
	残渣利用	残渣油はCI値も低く価格競争力にも優れているが、得率が低い。	残渣由来新原料のトライアル実施および継続的購買による、将来的な安定供給を目指す。
	供給地	供給可能港が限定的(重油船の主要港のみ)。	当社主要需要地以外での調達実績積み上げ(タイ、中国など)
オペレーション	発注納期	供給量が限定的であること、オーダーメイドである性格から重油・軽油燃料よりも前広な発注を要する	社内運航部門との連携、売主への前広な補油予定の送付
	規格	船用むけB100の規格が無く、ISO8217ではケミカル等バイオ燃料で懸念と目される物質を判断できない。よって陸上用の規格(EN14214)を参照。EN14214保証でも原料や混合率の指定がオーダー時点で難しい製品も存在、原料により品質が異なるなか保証規格を見ただけでは製品の安全性が判断できない。	実績のない原料や混合率を上げた製品ではトライアルを実施、可能な限りにおいて原料を指定。
	認証の妥当性担保	ISCC EUでは、サプライチェーンの中で妥当性が疑われる登場人物がいる場合POS取り消しとなるケースがあり、認証を担保する仕組みづくりが重要。	販売するバイオ燃料のサプライチェーン登場人物とコンタクトを持ち、そのうえでパートナーを選定している売主から、バイオ燃料を購入。
	トラブル/安全性	貯蔵安定性、酸化劣化、フェノールによるトラブル。低質油との混合でスラッジ・デポジットを生成。B100の場合CFPP指定の難しさ。	実績のない原料においては、通常の分析に加えGCMS等で性質を確認（その結果に基づく運用判断基準やリスク低減措置についても、今後検討）。
規制	IMO中期対策	規制開始時期、および規制条件が不透明であるため、中長期的な燃料調達戦略を描きにくい。燃料代替コストなどの分担理解につながるような他業界も含めた社会動向にも注視が必要。	バイオ燃料購買の継続(2024年以降ターム契約下で購買中)による売主とのコネクション維持および拡大。カーボנקレジットやFEMを用いた燃料単価ディスカウントへの検討促進。