



加藤 有

日本総合研究所
リサーチ・コンサルティング部門
環境・エネルギー・資源戦略グループ
マネジャー

今年2月に始まったホルムズ海峡危機は、6月の米イラン間の暫定合意で一旦の小康を得たとされるが、7月に入っても攻撃再燃が報じられるなど、情勢はなお流動的である。この長期化を受け、各国政府は調達量が多かった国・地域以外からも化石燃料をかき集めている。ダイベストメント（投資撤退）の対象とされてきた石炭ですら、アジアを中心に確保が進み、価格が上昇している。

こうした取り組みだけでは根本的な解決にはならない。調達先をいくら広げても供給国・地域が限られる構造は変わらず、化石燃料に依存する限り強靱（きょうじん）なエネルギーセキユリティは実現しないからだ。そのため、各国は輸入化石燃料への依存度を低減するための手段として、バイオ燃料や水素・アンモニアのような脱炭素燃料の導入を前倒しさせようとしている。例えば、欧州はホルムズ危機への対応策「アークセラレートEU」で、電

化推進と併せて脱炭素燃料の導入に向けたアクションプラン策定の方針を盛り込んでいる。インドネシアはバイオディーゼル混合義務率を今年7月に40%から50%へ引き上げた。

1を確保できるのか。答えは否である。脱炭素燃料の普及には時間を要する一方で、化石燃料のインフラは着実に老朽化しているためである。AIのように指数関数的に普及するデジタル技術とは対照的に、次世代のエネルギー技術の普及には原料の確保からインフラ整備まで長い時間を要する。脱炭素燃料の導入にも相応の時間がかかる以上、必ず過渡期が存在する。

ホルムズ危機と脱炭素燃料を巡る死角

ところが、ダイベストメントの影響を最も受けている石炭はサプライチェーン維持に必要な投資が滞り、わが国では運搬を担う内航船の老朽化や港湾荷役人材の不足が生じている。過渡期に安定供給を支える基盤は依然として化石燃料の供給網であり、その劣化を放置すれば、脱炭素燃料が立ち上がる前にエネルギーインフラが機能不全に陥りかねない。強靱さを守るには、化石燃料サプライチェーンの維持にも投資を続ける必要がある。

求められるのは、二者択一ではない。脱炭素燃料が広く実装されるまでの期間、技術潮流を読みながら化石燃料と脱炭素燃料を両輪で回していくことである。

る。政府には両者への投資を並行させる政策設計、企業には両者をまたいで複数の国・エリアに接続できるネットワークを構築し、危機の際に燃料や調達先を切り替えられる柔軟性を確保することが求められる。その前提として、世界各地の政策動向や商用化の進展を定点観測する体制も欠かせない。どの燃料がどの地域でいつ現実的な選択肢になるのか。その見極めなくして、切り替えの好機は捉えられない。