

低炭素航空燃料、国内で供給網 伊藤忠、エティハド航空と契約 空港の競争力を左右

2022/6/4付 | 日本経済新聞 朝刊

日本企業が持続可能な航空燃料（SAF）の供給網を広げている。伊藤忠商事は欧州企業と組み、6月から国内で初めて海外の航空会社にSAFを供給する。航空業界で環境規制が厳しくなり、SAFを供給できない国・地域は素通りされかねない。脱炭素時代の空港の競争力を高めようと、国産、輸入品の両にらみで海外との競争に備える。



伊藤忠は6月から、成田国際空港でエティハド航空にSAFを供給する

5月下旬、伊藤忠はアラブ首長国連邦（UAE）のエティハド航空とSAFの供給契約を結んだ。フィンランドのエネルギー大手ネステからSAFを調達し、成田国際空港に就航したエティハドの飛行機に給油する。日本に燃料タンクなどの給油設備を持たない海外の航空会社にSAF供給するのは国内初の試みだ。

伊藤忠は2020年にネステと提携し、全日本空輸（ANA）の飛行機に供給してきた。ネステはSAF製造の世界最大手で、生産量は年10万トン程度。23年末までにシンガポール工場などを拡張し、年150万トン規模に増産する計画だ。伊藤忠とネステは国内外の航空会社に供給網を広げ、日本のSAF供給インフラの一角を目指す。

ネステがアジアでSAFを供給するのは現状、日本とシンガポールだけだ。アジア太平洋地域でSAF事業を統括するサミ・ヤウヒアイネン氏は日本経済新聞に「先駆者的な航空会社がいるか、SAFの市場形成へ政府の施策があるかで（参入を）判断する」と話す。近くマレーシアでもSAFの供給を始める。

国土交通省は30年までに航空燃料の10%（約130万キロリットル）をSAFにする目標を掲げ、生産拠点をつくる際の投資促進税制なども検討する。サミ氏は「政府主導で義務化や補助制度などがきちんと整えば、日本は大きな成長市場になる」とみる。

成長市場への期待からほかの日本企業の製造への参入も相次ぐ。

ENEOSは仏トタルエナジーズと連携して根岸製油所（横浜市）でSAFの製造に乗り出す。三菱商事とは27年をめどに原料調達を含む供給網をつくる検討に入った。

日本でSAF供給の動きが広がってきた		
分類		主な事業
国産	国内の原料	<ul style="list-style-type: none">・廃食油由来 →日揮・コスモ石油など・都市ごみ由来 →丸紅・ENEOSなど・木質バイオマス由来 →JERA・東洋エンジなど
	海外の原料	<ul style="list-style-type: none">・サトウキビ由来 →三井物産・ANAなど
輸入	原料も製造も海外	<ul style="list-style-type: none">・廃食油や獸脂由来 →ネステが製造、伊藤忠が販売

日揮ホールディングス（HD）やコスモ石油は25年に飲食店や食品工場から出る廃食油を原料にしたSAFを大阪府内で量産する。東京電力HDと中部電力が折半出資するJERAは伊藤忠や東洋エンジニアリングなどと木質バイオマス原料のSAF製造を試みる。

国際航空運送協会（IATA）は50年に温暖化ガスの排出量を実質ゼロとする目標を掲げる。ジェット燃料をすべてSAFに置き換えると、製造から運航までに出る二酸化炭素（CO₂）を今

より7~9割減らせる。SAF利用の義務化や補助制度は欧米で先行し、アジアにはまだ具体的な動きはない。アジアのハブ空港を狙うにはSAFの供給網が欠かせない。

日本のライバルはシンガポールだ。同国政府は2月に持続可能な航空ハブに関する国際諮問委員会（IAP）を設立した。23年初めまでにSAF市場の拠点化などを目指す計画を打ち出す。英シェルは2月、市場拡大をにらんで同国内でSAFの供給を始めた。

アジアで日本の空港は中印に押され気味だ。国際空港評議会（ACI）によると、新型コロナウイルス感染拡大前の19年でアジアで最も発着数が多いのは北京首都国際空港の59万回。上海浦東国際空港、広州白雲国際空港、インドのインディラ・ガンジー国際空港が続く。

羽田国際空港は45万回と5位、成田は上位圏外だ。環境規制の強化を先取りし、SAFの供給網をいかに整えられるかが将来の「空の玄関口」の競争力を左右する。

本サービスに関する知的財産権その他一切の権利は、日本経済新聞社またはその情報提供者に帰属します。また、本サービスに掲載の記事・写真等の無断複製・転載を禁じます。

Nikkei Inc. No reproduction without permission.