

長見
石連会
石会

ウクライナ情勢を注視

さらに緊張で原油100ドル超も



杉森会長

石油連盟の杉森務会長
(ENOSホールディングス会長)は17日の定例会見で、緊張が高まる

ウクライナ情勢を踏まえた原油価格の見通しなどについて語った。今後の原油市場に影響を及ぼす注目すべき材料として、ウクライナ情勢、イラン核協議、3月2日開催のOPECプラス会合の3点を挙げた。当面のドバイ原油価格は「1ドル当た

り90ドル台で推移する見通し」としながら、「ウクライナの緊張が緩和し、イラン核協議が進展すれば、80ドル台が予想されるが、緊張が更に高まれば100ドル突破も想定される」と述べた。

ウクライナ情勢の緊迫化は欧州の天然ガス価格高騰を招き、原油価格にも波及している。「ロシアは原油の約1割を輸出しており、(ウクライナ侵攻によって)欧米が制裁を

科し輸出できなくなった場合、原油価格に影響が及ぶ」と語った。日本の原油輸入に占めるロシアの割合は4%程度。このため「ロシアから輸入できなくなったとしても調達に大きな影響はない」としながら、価格高騰への懸念を示した。

今冬の内需はコロナ以前に比べ減少し、「ガソリン需要は1割以上減っており、コロナと原油高騰が影響している」と分析した。一方、ガソリン高騰に対し政府は3月末までを期限に1円当たり上限5円の補助金を支出しているが、すでに上限5円に達し、効果に疑問の声も上がっている。杉森会長は「補助金効果は徐々に上がってきている」としつつ、「政府は期間や上限について追加策を検討していると聞いている。決定に従って連携し進めたい」と話した。



合成燃料 製造技術開発加速

CN分野の課題整理

経産省検討会

経済産業省はクリーンエネルギー戦略の一環として、将来成長が見込まれる合成燃料などカーボンリサイクル分野の今後の検討課題を整理した。

合成燃料についてはグリーンイノベーション基金（GI基金）を活用した燃料製造技術の研究開発を早期に進める。そのうえで脱炭素燃料としての国際的評価確立と、海外で合成燃料を製造した場合のCO₂（二酸化炭素）削減分のとらえ方など市場制度面やルー

ル形成に関する検討を深める方針だ。

14日行われた産業構造審議会産業技術環境分科会と総合資源エネルギー調査会基本政策分科会クリーンエネルギー戦略検討合同会合（座長・白石隆熊本県立大学理事長）の第3回会合で、カーボンリサイクル分野の技術やビジネス、市場といった視点ごとに課題を整理した。

CO₂が原料の合成燃料は、発電所や工場などから排出されたCO₂や、大気中からの

直接回収技術で回収したCO₂を再利用することで脱炭素燃料とみなすことができる。

技術については燃料製造プロセスの高効率化のため技術開発と直接合成などの革新的な製造プロセス開発を行うとした。ビジネスに關しては原料の水素やCO₂の安定的で安価な調達に向け、水素製造・輸送、CO₂分離・回収などコスト低減の必要性を強調した。市場については、発電所や工場から排出されるCO₂を資源とし

て再利用する際、カーボンリサイクル技術を活用することで、大気中にCO₂を増加させない環境価値が適切に評価されるよう国際的議論を進める。

CO₂を回収し利用する場合、CO₂削減分のカウントを発電所・工場の回収側と製油所などの製造側とでどのように割り振るべきかといったルールづくりにも参画していく。また海外で回収したCO₂で製造した合成燃料を日本国内で利用する場合、国内のCO₂が増加したことになるため、合成燃料製造時に回収されるCO₂をオフセットする枠組みの構築が必要とした。



「空の脱炭素」へ再生燃料推進 政府、30年に1割目標

政府は「空の脱炭素」に向け、2030年に航空燃料の1割を再生航空燃料（SAF）にする方針だ。運輸総合研究所は、SAFの潜在的な国内供給力としては30年にジェット燃料全てを置き換えられるとの試算をまとめた。ただ現状は製造費用が高く、政府は今春に官民協議会を設けて導入促進策などの具体化を急ぐ。

SAFは廃棄物や植物、廃材などを原料とし、航空機の二酸化炭素（CO2）排出量をジェット燃料より約7～9割減らせる。製造費は従来型の最大10倍程度と高いが今後、航空の脱炭素戦略を担う切り札とみられている。

日揮ホールディングスとコスモ石油などは国内初となるSAFの商用生産をめざし、25年に年産3万キロリットルのプラントを建設する。IHIやJパワーも30年ごろの商用化にむけて微細藻類からのSAF生産に向けて開発を進めている。

東京電力ホールディングスと中部電力が折半出資するJERAと三菱パワー、東洋エンジニアリングなどは木質バイオマス由来のSAFを生産しようとしている。

ただ世界の20年のSAF導入量は6.3万キロリットルと、消費されているジェット燃料の1%にすら届かない。日本でも試験的な段階で、21年の国内供給量はわずか300リットル程度にすぎない。

運輸総研が近く公表するSAFの供給力に関する試算によれば、国産SAFの30年の製造可能量は706万～1313万キロリットルにのぼる見通しだ。捨てられた資源のみを活用した場合は706万キロリットル、バイオマスなど発電用原料をSAFに振り向ける場合は1000万キロリットル前後、さらに製材の残りなどを加えると最大の1313万キロリットルになる。

種類別ではCO2と水素の合成燃料が約4割を占め、家庭ゴミなど一般廃棄物と廃プラスチックなど産業廃棄物で計32%、森林残さが9%などだった。

現実的な製造量は政策効果を加味し、30年で最大約134万キロリットルの供給は可能だと予測する。国土交通省は同年までに国内航空会社の燃料使用量のうち10%をSAFに置き換える目標を掲げており、ぎりぎり達成できるレベルだ。

国交省と経済産業省は22年中に航空会社や燃料事業者などと協議会をつくり、課題を洗い出す。国産SAFの開発・製造支援や国内供給網の構築、利用と供給を促す規制措置の導入などについて議論を始める。

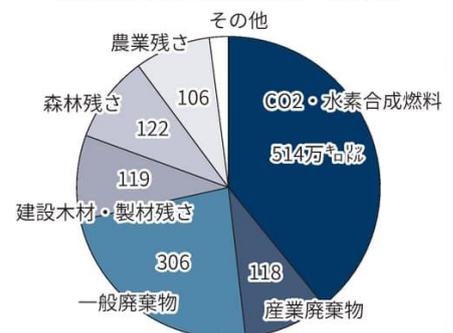
空の脱炭素に向け、SAF活用の動きが先行しているのは欧州だ。欧州連合（EU）は21年7月に発表した気候変動対策パッケージで燃料事業者や航空会社にSAF導入を義務づける案を盛り込んだ。ノルウェーやスウェーデンはすでに販売する燃料の一定割合をSAFに転換するよう義務化している。日本でも早晚、検討が求められるとみられる。

ジェット燃料からSAFへ切り替えるためには、製造施設整備を促す補助金などの支援策や燃料関連税制の優遇措置といった議論が欠かせない。米国は21年にSAF製造に対する税制優遇策を打ち出した。

運輸総研は「政策ツールを総動員して国産SAFの製造力を最大化する必要がある」と訴える。海外からの輸入に頼っているのは輸送に伴うCO2排出で削減効果が小さくなる。調達コストの高騰といった問題にも直面し、日本の航空網を維持する経済安全保障の観点からもリスクが高まる。

脱炭素への意識が高まり、多くのCO2を排出する航空機に厳しい目を向ける利用者も出てきている。航空大手の仏蘭エールフランスKLMは1月から航空券にSAF利用料を上乗せする仕組みを導入した。官民あがりの取り組みが急務となっている。

再生燃料の主力はCO2・水素に



(注) 2030年時点の最大供給力
(出所) 運輸総合研究所



伊藤忠、SAFを輸入 フィンランド社から

伊藤忠商事は16日、持続可能な航空燃料（SAF）を輸入し国内で商用展開すると発表した。SAF大手のネステ（フィンランド）と独占販売契約を結んだ。2022年春にも羽田空港と成田国際空港で国内外の航空会社に供給を始める。22年は最大1万トン規模の輸入から始め、今後拡大する。航空業界ですすむ脱炭素化に対応するため、安定供給できる体制を整える。

ネステのSAFは廃食用油や動物油脂などを原料とし、化石燃料由来と比べて二酸化炭素（CO₂）の排出を減らせる。従来のジェット燃料に混ぜて使うことができ、主に欧米で販売が広がっている。20年には全日本空輸（ANA）がネステからSAFを調達した。

国土交通省は30年までに国内航空会社の燃料使用量のうち10%をSAFに置き換える目標を掲げている。伊藤忠は独占販売権の獲得で商用規模のSAFを確保し、航空会社に売り込む。ネステはシンガポールの製造拠点の拡張を計画中で、23年から増産に入る。生産量や需要拡大に応じて、日本向けの輸入量も増やす方針だ。





日清オイリオ、4月に食用油値上げ 21年以降5度目

日清オイリオグループは17日、4月1日納入分から家庭用や業務用の食用油を値上げすると発表した。家庭用は1キログラムあたり40円以上引き上げる。2021年にも4度値上げしており、22年に入り初の値上げとなる。大豆や菜種、パーム油といった主原料のコスト上昇が当面続くとみて価格に反映する。

業務用食用油は1斗缶あたり700円以上、加工用食用油バルクは1キログラムあたり40円以上引き上げる。家庭用食用油は21年4月以降、今回の値上げ分も合わせて1キログラムあたり170円以上値上げすることになる。

食用油原料の大豆や菜種は、脱炭素の潮流を背景にバイオ燃料向けの需要が増えている。一方、主要産地の天候悪化で生産量が減少する見通しで、原料価格が高止まりしている。



キャノーラ油など家庭用食用油を4月から値上げする