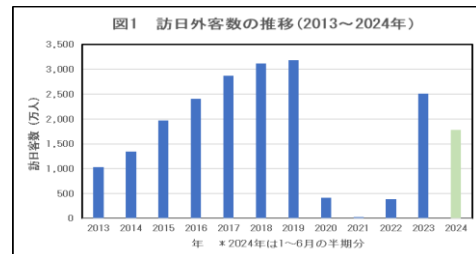


航空燃料不足問題と30年に向けた課題

◆航空燃料不足問題が国内で発生し、外国の新規就航便が増やせない

外国からの旅行者（インバウンド）は、2013年から19年まで右肩上がり増加した。しかし、20年から22年はコロナの影響でインバウンドは激減した。23年から一転してインバウンドは急激に回復した。



出所：日本政府観光局データよりARC作成

インバウンド増加に伴い、海外の航空会社の新規就航等において航空燃料の供給ができない事態が、全国各地で生じている。インバウンド効果による全国での雇用創出や消費拡大を妨げない対策が必要とされる。

◆日本にだけ起こっている航空燃料不足の原因と政府の緊急対策

航空燃料不足の緊急対策を検討する「航空燃料供給不足への対応に向けた官民タスクフォース」は24年6月に設置され、7月までに3回実施されている。

空港への主な航空機燃料の輸送経路は、各製油所から内航船により油槽所に輸送し、油槽所から各空港へ輸送する2段階の経路となっている。(下図2参照)

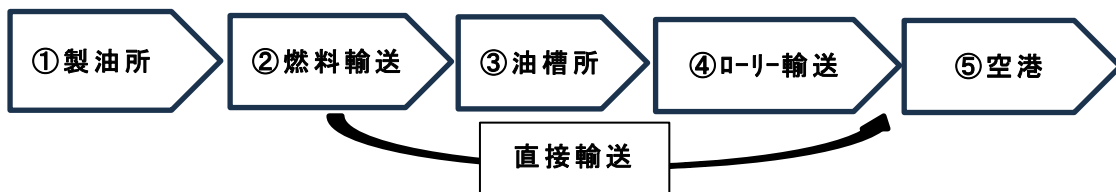


図2 ジェット燃料の供給経路

航空燃料不足の主な原因は、流通経路での人員不足と働き方改革により就労時間が縮小したことと報告されている。

◆航空機燃料供給不足に対する行動計画が公表された

タスクフォースでは、7月19日「航空燃料供給不足に対する行動計画」として、①短期の取組（24年7月）と②中長期（2025年度以降）の取組が公表されている。

① 短期の取組

各空港における需要量を把握し、供給力を確保する。輸送体制を強化し、給油作業員確保の取組を強化し、ローリー及び既存船をフル活用して輸送力を確保する。ジェット燃料の増産、輸入を拡大する。

② 中長期の取組

供給力を確保するために、製油所及び空港のタンクの増強などを行う。輸送体制の強化として、ローリーの台数を確保し、船舶を大型化し、老朽化した荷役設備を更新するなどの対応を行う。

◆インバウンド増加に対する航空燃料の供給力確保が必要

24年7月19日、岸田首相は30年にインバウンド6,000万人、消費額15兆円を目指す目標を継続するとした。目標達成には、海外エアラインの便数を増やす必要があり、航空燃料の不足を回避するために、供給力の増強が必要となる。

一方、日本のガソリン需要の減少に伴い製油所の生産能力は減少しており、国内の航空燃料の大幅な増産は見込めない。航空燃料の需要量を把握して、不足する場合は海外からの航空燃料の輸入が必要となる。

24年7月19日、成田国際空港会社は航空燃料不足への対策として、アジア便約300便分の燃料(約5,000KL)を受け入れたと発表した。伊藤忠商事が韓国から輸入した航空燃料を、千葉港から成田空港へ直接輸送した。

◆30年に向けた持続可能な航空燃料（SAF）の導入

23年5月26日、[第3回SAFの導入促進に向けた官民協議会](#)において、30年時点のSAF使用量として「本邦エアラインによる燃料使用量の10%（約170万KL相当）をSAFに置き換える」との目標を設定した。しかし、24年の国内SAF供給量は「0」の見込みである。SAF製造・供給事業者における公表情報などの積み上げで、30年の供給は約192万KLで燃料使用量を上回る見込みではある。

しかし、原料確保や技術開発などの不確実性がある前提での計算であり、国際航空分野での50年カーボンニュートラル目標を達成するには、廃植物油以外の新たなSAF製造を確立する必要がある。新たなバイオマス原料からのSAF製造方法の技術開発や、CO₂からSAFを製造するためのCO₂回収技術開発などが必要となり、石油精製以外のCO₂多排出企業の出番もあるのではないだろうか。 【渡部徹】