

「日本航空の未来地図と SAF の位置づけ」

日本航空株式会社

調達本部 国産 SAF 推進タスクフォース

喜多 敦

今回の講演では、まず日本航空（JAL）の社風について触れたいと思います。一般に保守的で官僚的なお堅い会社というイメージがある一方で、実際には先進的な技術開発やチャレンジ精神も息づいています。中でも環境に配慮した持続可能な航空燃料(SAF)の取り組みは、経営破綻を契機に大きく変化した企業文化やフィロソフィーに根ざしています。

JAL は 2010 年の経営破綻後に企業理念と行動指針を見直し、「FUTURE MAP」という未来ビジョンを策定しました。ここでは「移動を通じて人と人のつながりを作る会社」へと変革を目指し、単なる移動手段としての航空から旅先の価値創造、さらには環境への責任を果たす持続可能性の推進へと舵を切っています。この観点から、航空の脱炭素化は必要不可欠で、その核が SAF の活用です。

SAF に関する JAL の取り組みは早く、2009 年にはバイオ燃料を使ったフライトの実証を開始し、2018 年からは国産バイオ燃料の開発プロジェクトを始動。2020 年には古着由来の燃料を商用フライトに活用するに至りました。さらに 2021 年には国内製造された SAF の実機搭載も実施し、産官学連携での社会実装を目指しています。

航空業界全体で見ても、2050 年までにネットゼロ（NZE）達成のため、液体燃料の高いエネルギー密度に頼らざるを得ない航空機には、SAF の導入が不可欠です。国際民間航空機関（ICAO）の CORSIA という国際ルールの下で排出削減目標が定められ、産業界も自主的に SAF の普及に取り組んでいます。JAL は ANA と連携し、また日揮 HD やレボインターナショナルらと「ACT FOR SKY」を設立し、国産 SAF の推進と社会実装に向けたネットワーク作りと情報共有にも積極的に関わっています。

SAF の原料は主に廃棄物由来であり、多様な製造技術（HEFA、FT 合成、ATJ など）が存在します。サステナビリティと安全性が求められ、ライフサイクルでの CO2 排出削減は一般的に約 80%を達成可能で、技術の進展によりカーボンネガティブも視野に入っています。

しかし普及には「量の不足」「価格の高さ」「サステナビリティ要件の確保」という課題があり、2030 年に向けて 10%のジェット燃料を SAF に転換する国家目標の実現には官民での支援・流通整備が欠かせません。

JAL の具体的な SAF 推進策は大きく三つに分類されます。まず「SAF をひろげる」ためには、廃食油回収など市民参加型の啓発活動を全国で展開し、資源としての SAF 原料認

知の拡大を図っています。次に「SAF をつくる」面では、ACT FOR SKY の運営やアジア規模のパートナーシップ推進、さらに東北地方の森林資源活用や木質バイオマス技術の事業化に積極的に関与しています。最後に「SAF をつかう」取り組みとしては、oneworld 加盟航空会社との共同調達や業界横断型の官民協議会への参加を通じて、効率的かつ環境価値の高い燃料調達を目指しています。また、Scope3 を活用した環境価値の見える化や地域密着型の啓発活動も実施しています。

SAF は高価で生産量が限られているため課題は多いものの、2050 年ネットゼロ達成への必須の燃料であり、社会全体で協力して普及させていかなければならないものであり、JAL は企業理念や FUTURE MAP の実現のために、環境負荷低減だけでなく地域活性化や環境改善や資源循環促進も目的に、今後も積極的に SAF 推進に取り組んでいく意向です。



以上