

廃食油 争奪戦

飲食店などで揚げ物などに使われた油が、いま注目されている。植物からつくられた廃食油は、再利用して二酸化炭素(CO₂)の排出量が少ない航空機用再生燃料(SAF)の原料となるため、海外への輸出が急増している。かつては「廃棄物」として、リサイクル業者が回収していたが、いまは「有価物」として取引される。「都市油田」の争奪戦となっており、関係者からはルール整備を求める声が上がっている。(山田祐一郎)

廃棄物

CO₂排出少なく
有価物として取引

航空機用再生燃料

SAF



回収した廃食油をドラム缶に移す高橋さん＝埼玉県飯能市で

六月下旬、油脂製造販売「吉岡製油」(埼玉県入間市)の廃食油の回収現場に同行した。「いまは、食用油が値上がりしてどこも節約している。回収する廃食油の量は減っていますね」。従業員の高橋昭光さん(五十)がトラックのハンドルを握りながら説明する。

この日、高橋さんが同県飯能市で回った店舗は飲食店やコンビニエンスストアなど約三十店。午前四時ごろから昼にかけて、店先に出された二斗缶やペール缶をトラックに積んでいく。廃棄物として回収するためマニフェスト(管理伝票)を発行するが、料金は取っていない。「昔は回収料を取っていたが数年前から無償で引き取っている」。回収頻度は週一回だったり月一回だったりと、店が排出する廃食油の量によって変わる

回収業者が危惧

という。

背景にあるのは、この数年でSAFの原料として廃食油が注目されたことだ。「排出が少ない割には需要があるのが現状」と話すのは同社の吉岡和宏社長。廃棄物として回収するには許可を得てマニフェスト発行による適正な処理をすることが義務付けられているが、「有価物」として引き取る場合はルールがないという。「気がかりなのは、無許可の業者が多くなっている点。経済活動の一部と

ルールなく「パイの奪い合い」

して不要物の処理がある。業者は一過性ではなく、継続性が必要だが、いまそれが危うくなっている」

吉岡社長は過去の苦い経験を口にする。十数年前、軽油の代替燃料としてバイオディーゼル燃料(BDF)が注目された際、顧客が離れたことがあったという。「結局、BDF事業が採算が合わずにうまくいかず、顧客を再度開拓することになった。いまSAFで同じことが起きようとしている」

廃食油の回収業者らでつくる「全国油脂事業協同組合連合会(全油連)」は、農林水産省の所管。一方で、SAFなど持続可能エネルギーの開発は、国土交通省や経済産業省、環境省などが推進する。吉岡社長は「いろんな省庁があっても連携しておらず、パイの奪い合いとなっている。どこに向かおうとしているのか分からず、現場は振り回されている」と訴える。

全油連によると、この数年、食用油の国内消費量は年間約二百三十二万一千二百四十八万リットルで推移。このうち事業者から排出され、回収される廃食油は年間四千万リットル前後だ。処理された油のうち主な用途は飼料用原料としての再利用だ。だが二〇一五年度に二十六万リットルだった飼料への再利用は二一年度は二十万リットルに減少している。一方で増加しているのが国外への輸出で、一五年度の三万リットルが、二一年度は十二万リットルに増加した。

主な輸出先は、SAFの製造工場があるシンガポール。一キ当たり六十一〜八十円で推移していた輸出価格は、二一年後半から一年余りで二百円近くにまで上昇。今年六月も百六十円近くで高止まりしている。国内の廃食油の取引価格も連動して上昇している。

全油連の塩見正人事務局長は「事業系の廃食油は、長い時間をかけて全国に回収ルートができておおり、使い道も決まっていた。それが争奪戦によって崩れつつある」と危機感を募らせる。



国内で進む 生産設備計画

外食大手も賛同

欧州中心に 使用義務化の動き

なせS A Fが注目されているのか。欧州を中心に航空燃料にS A Fの使用を義務づける国が増えているからだ。日本政府も二〇五〇年のカーボンニュートラル（温室効果ガス排出量実質ゼロ）達成に向け、三〇年までに、国内航空会社を使う燃料の一角に当たる百七十万キリをS A Fに置き換える目標を掲げている。

既に廃食油でS A Fを国内で生産する動きも具体化している。日揮ホールディングスとコスモ石油、廃食油のバイオ燃料への再資源化を手がけるレポインターナショナルは昨年十一月、合同会社「サファイア・スカイ・エ

国は今年四月、官民協議会を設置し、S A Fの国産化に向けた企業間の連携を呼びかけている。協議会は五月、石油元売り会社に三〇年以降、国内の空港で給油する燃料の一角をS A Fとするよう義務付ける方針を示した。

このプロジェクトで国内の廃食油の引き取りを担うのがレポインターナショナル。廃食油を巡る現状について同社の担当者は「C O₂排出削減が大きな目的であるにもかかわらず、原料が海外へ流出し、廃食油を原料としたS A Fを日本の航空会社が使つたために輸送にC O₂を排出するという本末転倒な状況になっている。日本の廃食油は国内でS A Fにする必要がある」とプロジェクトの重要性を説く。

「FOOD&LIFE COMPANIES (F&L)」や、「牛角」「かつば寿司」などを運営する「コロワイド」といった外食企業と基本合意書を締結。全国で展開する店舗から排出される廃食油の供給を受ける見通しだ。

「ナジール」を設立。今年五月にコスモ石油堺製油所（堺市）でS A F生産設備の起工式を行った。一四年度中の稼働を目指し、年間三十万キリを生産する予定だ。サファイア社は既に、「スシロー」を運営する「FOOD&LIFE COMPANIES (F&L)」や、「牛角」「かつば寿司」などを運営する「コロワイド」といった外食企業と基本合意書を締結。全国で展開する店舗から排出される廃食油の供給を受ける見通しだ。

飼料用圧迫に懸念「食糧生産 優先に」

えなければいけない。大手企業ほど、C O₂排出削減という社会的意義に、目先の買い取り金額以上のメリットを感じてもらいたい。多くの企業にどう啓発していくか」と適正価格での廃食油入手への課題を口にしている。

廃食油が注目を集めている一方、廃食油自体の量は十分ではない。廃食油以外の原材料を含めた今後のS A Fの供給可能性などを試算した運輸総合研究所の黒川隆一主任研究員は「現状輸出されている分や飼料用に再利用されている分すべてを合わせても国内のS A F需要をまかなう量は少なく、廃食油以外の原料のS A Fの開発も必要となると思われる」と指摘する。

国内で十分な量のS A Fを製造できないとどのようにな事態を招くのか。黒川氏は「現状では欧米に比べ、S A F供給で日本は遅れている。世界的にも生産量は十分ではなく、S A Fの奪い合いになることが想定される。将来的に十分な量を確保できなければ、日本に飛来する海外の航空会社の航空機に供給できないといった問題も発生しかねない」と説明する。

「このままでは飛行機を飛ばすために飼料用原料が圧迫され、鶏卵が高くなるということにもなりかねない。食の安全保障の観点からも懸念の声が上がっている。東京大の鈴木宣弘教授（農業経済学）は「価格高騰などで海外から飼料が入りにくくなっており、国内で活用できる廃食油は貴重な資源。飼料として資源を循環させることは持続性や環境面での貢献となる。食糧生産への活用が優先されるべきではないか」と強調する。

業界側も対策に乗り出している。全油連はこれまで統一的な規格・基準がなかった廃食油の再利用に日本農林規格（J A S）の導入を呼びかけ、品質保証と工程管理を透明化する取り組みを進めている。塩見事務局長は「従前の需要と新しい需要の対立構造を生じさせることはあってはならない。国による旗振りが必要だ」と訴える。

一軒一軒店を回って、廃食油を回収するのは大変な仕事だ。下水管の詰まりや老朽化を防ぎ、川や海を汚染から守る環境インフラの役割も担っている。長い時間をかけて全国にできた回収ルートが損なわれれば、多くの影響が出るだろう。消費者、生活者も無関心ではいられない。（本）

2023.7.17