## Pt 担持ゼオライト系触媒を用いる 長鎖 n-パラフィンの水素化異性化・分解反応制御

(東工大\*・京都大\*\*) ○雑賀 隆志\*・藤墳 大裕\*\*・多湖 輝興\*

## 1. 緒言

植物由来の炭化水素(n-C<sub>16-18</sub>)からの航空機燃料 (iso-C<sub>10-15</sub>)の製造では、分解反応による炭素数減少 (3~6 個の炭素) と異性化反応による分岐鎖の形成が必要となる。この反応は水素化異性化分解反応により実施されており、固体酸を持つゼオライトに貴金属触媒を担持した二元機能触媒が有効である。本反応系では過度な分解反応の進行により、炭素数が4以下の軽質成物が多く生成し、目的の生成物の収率が低下する課題が存在する。

一方、当研究室では、n- $C_{12}$  をモデル原料とした iso- $C_{7-9}$  の選択合成に対して、10 員環ゼオライトである MFI (ZSM-5) を基材とし MgO と Pt を担持した MgO/Pt/ZSM-5 触媒を開発しており、過分解反応の抑制と目的 iso-パラフィンの収率向上に成功している <math>1)。本研究では、ZSM-5 以外の Pt 担持ゼオライトへの MgO 担持の有効性を検討するために大細孔を持ち、ZSM-5 より高い活性が期待される Pt/BEA に対して MgO 担持を行った。 MgO/Pt/BEA上で水素化異性化・分解反応を行い、iso- $C_{7-9}$  の収率および過分解反応の抑制に MgO 担持の影響について検討した。

## 2. 実験

触媒には Si/Al = 50 の BEA 型ゼオライト(東ソー HSZ-900 960HOA)を用いた。Pt 源に  $H_2PtCl_6$  水溶液を、Mg 源に硝酸マグネシウムを用い、含浸法により BEA に担持した。Pt 担持量は 0.5 wt%で固定した。MgO 担持量は  $0 \sim 1.2$  wt% とした。このとき,Mg と酸点量の比(Mg/Al)は, $0 \sim 1.0$  である。

n- $C_{12}$  水素化異性化・分解反応は、常圧固定床流通式反応器を用いて行った。n- $C_{12}$  は水素,窒素と併給した。反応時間は 1 h,反応温度は 250 °C,W/F (W: 触媒量 [g], F: 原料供給速度 [g-n-dodecane·h-1]) = 0.3, 0.6 h,供給原料比  $H_2/n$ - $C_{12}$  = 13 [mol/mol] とした。生成した液体とガスは全量を捕集し、GC にて分析を行った。生成物は目的生成物(iso- $C_{7\sim9}$ ),中間生成物(n- $C_{7\sim9}$ , iso- $C_{12}$ ),軽質成分( $C_{3\sim6}$ ),未反応原料(n- $C_{12}$ )に分類し、目的生成物収率と転化率から触媒性能を評価した。また、分解生成物における $C_m/C_{12-m}(m=3,4,5)$ の比から過分解の有無を評価した。

## 3. 結果と考察

図 1 に MgO 担持した BEA における  $NH_3$ -TPD の 結果を示す。BEA の酸点量を示すピーク面積は MgO 担持量 の増加にしたがい減少し、担持量 1.2 wt% では強酸点に起因するアンモニアの脱離が観

察されなかった。

図 2 に異なる MgO 担持量の Pt 担持 BEA 触媒の活性試験の結果を示す。Pt/BEA では W/F が増加するにしたがい n- $C_{12}$  転化率と目的 iso- $^{\prime\prime}$ ラフィン収率が向上した。しかし、  $C_m/C_{12-m}$  (m=3,4,5)比が大きな値を示し、過分解反応の進行が確認された。

Pt/BEA に MgO を担持することにより、 $C_m/C_{12-m}$  (m=3,4,5)比が 1 に近づき、過分解反応の抑制と目的 iso-パラフィン収率向上が確認された。これは MgO 担持により酸量が減少し、過分解反応が抑制された ためである。しかし MgO 担持量 0.6 wt%以上の MgO/Pt/BEA では、生成物は主に iso- $C_{12}$ であり,分解反応が抑制さえることが示された。

以上より、Pt/BEA に対して MgO 担持量を調整することで過分解反応を抑制するとともに、目的 iso-パラフィン収率の向上を達成した。

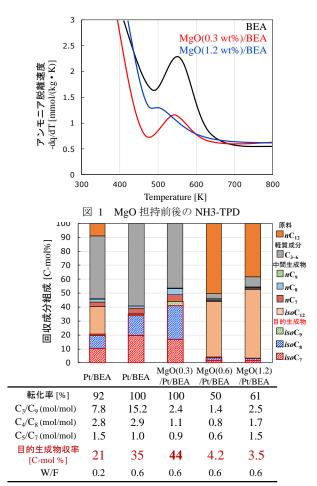


図 2 異なる MgO 担持量の触媒上での n-C12 水素化異性化分 解反応生成物(250°C, 60min)

1) Fujitsuka, H. Journal of the Japan Petroleum Institute, 63, (5), 297-307 (2020)2593 (2008)