

第4回 持続可能な航空燃料（SAF）の 導入促進に向けた官民協議会 事務局資料

令和6年1月
資源エネルギー庁

持続可能な航空燃料（SAF）の導入促進に向けた官民協議会について

- GX基本方針関連資料において、**2030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%をSAFに置き換える」との目標を設定。**この目標の達成に向けて、国際競争力のある国産SAFの開発・製造を推進するとともに、**将来的なサプライチェーンの構築に向けて、供給側の元売り事業者等と利用側の航空会社との連携が重要。**
- SAFの導入を加速させるため、技術的・経済的な課題を官民で議論・共有し、一体となって取組を進める場として、経済産業省と国土交通省と共同で「**SAF官民協議会**」を設立。
- また、SAFの導入にあたっての課題は多岐にわたるため、**国産SAFの製造・供給、流通**に関する課題について専門的な議論を行う場として、協議会の下に**ワーキンググループ**を設置。

<各会議体の関係>

SAF官民協議会

(2022.4.22～)

(事務局：資源エネルギー庁、国土交通省)

製造・供給WG

(2022.7.29～)

(事務局：資源エネルギー庁)

※計3回実施

流通WG

(2022.7.26～)

(事務局：国土交通省)

※計4回実施

構成員

民間：ENEOS、出光興産、コスモ石油、富士石油、太陽石油、日揮HD、伊藤忠商事、双日、三井物産、三菱商事、全日本空輸、日本航空、成田国際空港、中部国際空港、新関西国際空港、関西エアポート、三愛オブリ、石油連盟、定期航空協会、全国空港給油事業協会、在日航空会社代表者協議会

政府等：資源エネルギー庁、国土交通省、農林水産省、環境省、NEDO

構成員：官民協議会における需要サイド、供給サイドのメンバー、関係省庁等

テーマ：SAFの需給見通し、国産SAFの製造・供給、SAF原料の安定確保

構成員：官民協議会における需要サイド、供給サイドのメンバー、関係省庁等

テーマ：SAFのサプライチェーン構築、国産SAFのCORSA適格燃料登録・認証

官民協議会の開催実績

- 2022年4月の設立以降、官民協議会における検討を経て、2023年5月、SAFの利用・供給拡大に向けた中間とりまとめを公表。

2022年

第1回 SAFの導入促進に向けた官民協議会〔4月〕

- 官民協議会の設立について
- 官民協議会構成員（各団体・企業）の取組について

第1回 製造・供給WG〔7月〕

- 製造・供給WGの設置について
- SAFの製造・供給拡大に向けた今後の検討の方向性について

第2回 SAFの導入促進に向けた官民協議会〔11月〕

- 2022年10月に採択された第41回ICAO総会の結果等の報告
- 製造・供給WG、流通WG（国土交通省事務局）における検討状況等の報告

2023年

第2回 製造・供給WG〔3月〕

- ①2030年までのSAFの利用量・供給量の見通し、②SAFの製造・供給にあたっての課題と対応、③SAFの利用促進に向けた支援と規制の枠組み等について

第3回 製造・供給WG〔5月〕

- ①2030年までのSAFの利用量・供給量の見通し、②SAFの製造・供給にあたっての課題と対応、③SAFの利用促進に向けた支援と規制の枠組み等について

第3回 SAFの導入促進に向けた官民協議会〔5月〕

- 製造・供給WG、流通WG（国土交通省事務局）における検討状況等の報告
- SAFの利用・供給拡大に向けた「規制」と「支援策」の方向性について中間とりまとめ。

※ 上記の他、国土交通省において、SAF流通WGを複数開催。

SAFの利用・供給拡大に向けた「規制」と「支援策」のパッケージ（2023年5月公表）

- 我が国として、エネルギーの安全保障の確保や持続可能なSAF市場の形成・発展に向けて、供給側において、必要十分な**SAFの製造能力や原料のサプライチェーン（開発輸入を含む）を確保し、国際競争力のある価格で安定的にSAFを供給できる体制を構築**するとともに、需要側において、SAFを安定的に調達する環境を整備していく必要がある。
- SAFの利用に伴うコスト増に対して、航空サービス利用者による費用負担についての理解も得つつ、市場が未成熟な段階においては、初期投資が大きい設備等の導入を必要量確保するため、**SAFの利用・供給目標を法的に設定するとともに、政府による積極的な支援を検討**する。

規制（案）

- **エネルギー供給構造高度化法**において、**SAFの2030年の供給目標量を法的に設定**する。需要側のニーズを踏まえ、少なくとも航空燃料消費量の10%（171万kL相当）とする。
- **本邦エアラインは、航空法に基づく事業認可で、ICAO・CORSIAによるオフセット義務が課されている。**
加えて、**2030年にSAFを10%利用する旨が記載されている航空脱炭素化推進基本方針**に基づき申請する**脱炭素化推進計画**において、基本方針に応じた**2030年のSAFの利用目標量（10%）を設定**する。
- 2030年以降については、国内の需要見通しから判断。

※ 171万kLのうち、本邦エアライン分の利用目標量の総量は、88万kLを想定。
※ 外航エアラインにも、ICAO・CORSIAによるオフセット義務が課されている（2026年まで自主、2027年以降強制参加）。その履行は外国政府が担保するため、復路便において国内でのSAF利用が一定の確実性で担保されると想定。

支援策（案）

<CAPEX>

- **十分な水準の設備投資支援**
- **原料等サプライチェーンの構築支援**
（東南アジア・豪州等における原料開発、輸送インフラ整備支援による原料価格の安定化（将来的には、JOGMECによる出資・債務保証も検討（要法改正））、本邦エアラインへのSAF供給につながる製造・原料・輸送インフラ整備の取組に対するJOIN等による支援）

<OPEX>

- SAFの原料及び本邦企業が参画する海外事業で生産したSAF輸入に係る**関税・石石税減免**を検討（2025年以降を想定）。

<技術開発・実証>

- 可食由来SAFは、欧州を中心に使用が制限される動き有り。第二世代エタノールや藻類、ごみ等の**非可食由来SAFに係る技術開発・実証支援及び認証取得支援**。

※ SAFの事業運営や利用に関する支援について検討。なお、航空機燃料税に係る特例措置については、2027年まで措置。

SAFを巡る政策動向について（2023年5月～）

2023年

G7三重・伊勢志摩交通大臣会合〔6月〕

- 石油由来のジェット燃料と比較して、ライフサイクルにおける温室効果ガス排出量の過半数を削減し、ICAO が採択した厳密な持続可能性基準を満たす、SAFの導入促進のために協働への合意。

ICAO 航空及び代替燃料に関する第3回会合（CAAF／3）〔11月〕

- 航空分野における脱炭素の主要な手段であるSAFの利用促進のため、2030年までにSAFにより5%の炭素削減を目指すグローバルな目標が新たに合意。

GX（グリーン・トランスフォーメーション）実行会議（第10回）〔12月〕

- 「GX実現に向けた専門家ワーキンググループ」での議論を踏まえ、SAF分野の投資戦略を策定、公表。

2024年度予算案、税制改正大綱閣議決定〔12月〕

- 20兆円規模のGX経済移行債による先行投資のうち、SAFの製造設備への投資支援として、今後5年間で3,368億円を措置予定。
- 生産量等に応じた新たな税制措置として、「戦略分野国内生産促進税制」が創設され、SAFの生産量に応じて、1Lあたり最大30円の法人税が減免される措置を講ずる予定。

2024年

第4回 SAFの導入促進に向けた官民協議会〔1月〕

- SAFの利用・供給拡大に向けた「支援策」と「規制・制度」の方向性、今後の検討課題の提示。

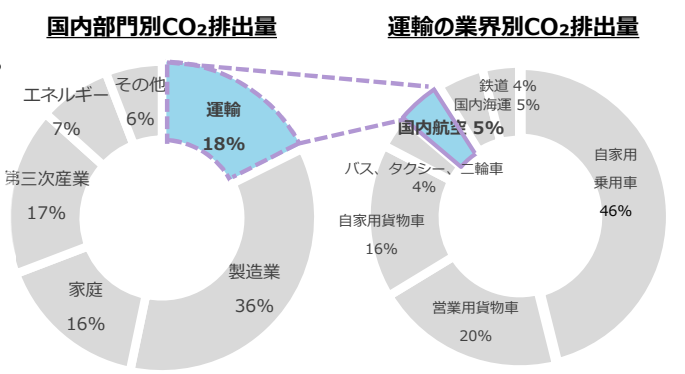
持続可能な航空燃料（SAF）の分野別投資戦略①

2023年12月15日
GX実行会議(第10回)資料から抜粋

1

分析

- ◆ 国際民間航空機関（ICAO）において国際線におけるCO2削減目標（※）を設定。日本の航空会社も合意。こうした目標を達成するため、SAFの活用や新技術の導入等が進められている。
※2024年～2035年：2019排出量×85%、2050年：カーボンニュートラル
- ◆ 2030年における国内のSAFの需要量は、ジェット燃料使用量の10%（約171万KL）。足下では、廃食油等を原料にSAFを製造するHEFA技術が確立。今後は、次世代バイオエタノール、ポンガミア等の非可食原料の開拓など、原料の多角化も必要となる。
- ◆ 海外産SAFに過度に依存すると、国富流出や現在我が国で具備している航空機燃料の製造能力の喪失、輸入依存度の更なる上昇など、将来的な安全保障上の懸念も存在。
- ◆ SAFの製造・供給に向けた取組により、他業種との連携を通じた新たなサプライチェーンが構築されるなど、国内産業への波及効果が期待される。アジア圏のSAF市場は約22兆円と見込まれ、製造設備・ノウハウ等を波及させていくことが出来れば、巨大なSAF市場の獲得が可能。



(出所) 国環研 日本の温室効果ガス排出データ2020年度確報値

- <方向性>
- ① 必要十分なSAFの製造能力や原料のサプライチェーン（開発輸入を含む）を確保し、国際競争力のある価格で安定的にSAFを供給できる体制の構築。
 - ② 原料制約等の観点踏まえ、原料・技術を限定することなく、国内外の資源を最大限活用し、SAFを供給することが出来るような技術の確立。

今後10年程度の目標

国内排出削減：約200万トン

官民投資額：1兆円～

2

GX先行投資

- ① 大規模なSAF製造設備の構築、安定的な原料確保に向けたサプライチェーン整備
- ② 非可食原料由来SAFに係る製造技術の開発・実装

- <投資促進策> ※GXリーグと連動
- ◆ ①に係る設備投資支援、国内生産・販売量に応じた税制措置
 - ◆ GI基金を用いたSAFの製造技術開発
 - ◆ 次世代エタノールや藻類、ごみ等の非可食由来SAFに係る技術開発・実証支援及び認証取得支援
- エネルギー供給構造高度化法において、2030年のSAFの供給目標量を設定
 - 利用側（本邦エアライン）に対して、航空法における航空脱炭素化推進基本方針に基づき申請する脱炭素化推進計画への2030年のSAFの利用目標量の設定を求める
 - SAF用原料の国内調達比率の向上に向けた検討
 - GX-ETSの更なる発展（26年度から第2フェーズ開始）
※GXリーグと連動

3

GX市場創造

<Step:1 GX価値の見える化>

- ◆ 国産SAFの国際認証取得に向けた取組（環境持続可能性・GHG排出量の評価等）及び支援体制の構築、ASTMで規定されるSAFの混合率の上限の引き上げに向けた取組
- ◆ 航空を利用する旅客及び貨物利用者（荷主）等に対して、Scope3を“見える化”できる環境を整備

<Step2: インセンティブ設計>

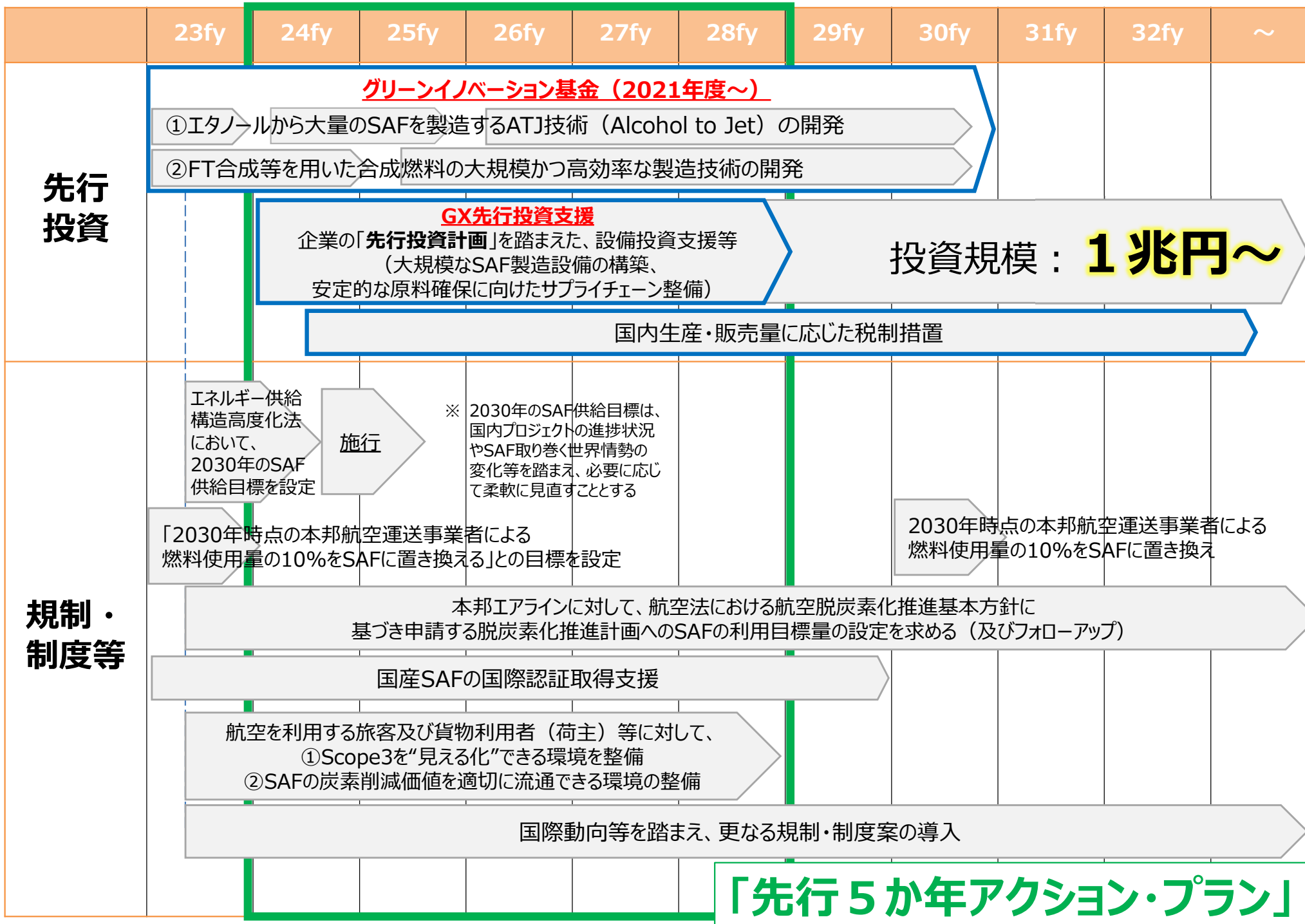
- ◆ Step1までの進展を踏まえた、SAFの炭素削減価値を適切に流通できる環境の整備

<Step3: 規制/制度導入>

- ◆ Step2までの進展を踏まえた、SAFの積極利用を推進するための規制・制度案の検討
- ◆ 国際動向等を踏まえ、製造側、利用側への規制・制度案の見直し

持続可能な航空燃料（SAF）の分野別投資戦略②

2023年12月15日
GX実行会議(第10回)資料から抜粋



目次

1. 支援策について（報告）

2. 規制・制度について（議論）

- ① エネルギー供給構造高度化法におけるSAFの供給目標量の設定について
- ② 国産原料の利用拡大に向けた課題抽出について

(※措置済み以外の数字は全て精査中であり概数)

GX経済移行債による投資促進策 (案)

		官民投資額	GX経済移行債による主な投資促進策	措置済み (R4補正～R5補正) 【約3兆円】	R6FY以降の 支援見込額	備考 ※設備投資（製造設備導入）支援の補助率は、原則 中小企業は1/2、大企業は1/3	
製造業	鉄鋼	3兆円～	・製造プロセス転換に向けた設備投資支援（革新電炉、分解炉熱源のアンモニア化、ケミカルサイクル、バイオミカ、CCUS、バイオファイバー等への転換）		5年:4,800億円	・4分野（鉄、化学、紙、セメント）の設備投資への支援総額は 10年間で1.3兆円規模 ・別途、GI基金での水素還元等のR&D支援、グリーンチール/グリーンケミカルの生産量等に応じた税額控除を措置	
	化学	3兆円～					
	紙パルプ	1兆円～					
	セメント	1兆円～					
運輸	自動車	34兆円～	・自動車（乗用車）の導入支援 ・自動車（商用車）の導入支援	2,191億円 545億円		・別途、GI基金での次世代蓄電池・モーター、合成燃料等のR&D支援、EV等の生産量等に応じた税額控除を措置	
	蓄電池	7兆円～	・生産設備導入支援	5,974億円	2,300億円	・2,300億円は経済安保基金への措置 ・別途、GI基金での全固体電池等へのR&D支援を措置	
			・定置用蓄電池導入支援				
	航空機	4兆円～	・次世代航空機のコア技術開発			5年:3,400億円	・年度内に策定する「次世代航空機戦略」を踏まえ検討 ・別途、GI基金でのSAF、次世代航空機のR&D支援、SAFの生産量等に応じた税額控除を措置
	SAF	1兆円～	・SAF製造・サプライチェーン整備支援			5年:600億円	・別途、GI基金でのアンモニア船等へのR&D支援を措置
船舶	3兆円～	・ゼロエミッション船等の生産設備導入支援					
くらし等	くらし	14兆円～	・家庭の断熱窓への改修 ・高効率給湯器の導入 ・商業・教育施設等の建築物の改修支援	2,350億円 580億円 339億円		・自動車等も含め、 3年間で2兆円規模 の支援を措置（GX経済移行債以外も含む）	
	資源循環	2兆円～	・循環型ビジネスモデル構築支援		3年:300億円	・別途、GI基金での熱分解技術等へのR&D支援を措置	
	半導体	12兆円～	・パワー半導体等の生産設備導入支援 ・AI半導体、光電融合等の技術開発支援	4,329億円 1,031億円		・別途、GI基金でのパワー半導体等へのR&D支援を措置	
エネルギー	水素等	7兆円～	・既存原燃料との価格差に着目した支援 ・水素等の供給拠点の整備		5年:4,600億円	・価格差に着目した支援策の総額は供給開始から 15年間で3兆円規模 ・別途、GI基金でのサプライチェーンのR&D支援を措置 ・拠点整備は別途実施するFSを踏まえて検討	
	次世代再エネ	31兆円～	・H ₂ 出力太陽電池、浮体式洋上風力、水電解装置のサプライチェーン構築支援と、H ₂ 出力の導入支援		5年:4,200億円	・設備投資等への支援総額は 10年間で1兆円規模 ・別途、GI基金でのH ₂ 出力等のR&D支援を措置	
	原子力	1兆円～	・次世代革新炉の開発・建設	891億円	3年:1,600億円		
	CCS	4兆円～	・CCSサプライチェーン構築のための支援（適地の開発等）				・先進的なCCS事業の事業性調査等の結果を踏まえ検討
分野横断的措置			・中小企業を含め省エネ補助金による投資促進等	3,400億円		・ 3年間で7000億円規模 の支援	
			・ディープテック・スタートアップ育成支援		400億円	・ 5年間で2000億円規模 の支援（GX機構のファイナンス支援を含む）	
			・GI基金等によるR&D	8,060億円		・令和2年度第3次補正で2兆円（一般会計）措置	
			・GX実装に向けたGX機構による金融支援		1,200億円	・債務保証によるファイナンス支援等を想定	
			・地域脱炭素交付金（自営線マイクログリッド等）	30億円	60億円		
税制措置		・グリーンチール、グリーンケミカル、SAF、EV等の生産量等に応じた 税額控除 を新たに創設					

R6FY以降の支援額：約2.4兆円（赤の合計）【措置済み額と青字を含めると約13兆円を想定】

持続可能な航空燃料（SAF）の製造・供給体制構築支援事業

資源エネルギー庁

資源・燃料部

燃料供給基盤整備課

国庫債務負担含め総額 **3,368億円** ※令和6年度予算案額 276億円（新規）

事業の内容

事業目的

2050年カーボンニュートラル実現に向けては、GX（グリーントランスフォーメーション）を通じたエネルギーの安定供給、経済成長、脱炭素化の同時実現に取り組む必要があります。

特に、航空分野については、国際民間航空機関（ICAO）による国際航空輸送分野のCO₂排出量削減に向けた目標等より、「持続可能な航空燃料（SAF, Sustainable Aviation Fuel）」の利用は必要不可欠であり、世界的にも需要の増加が見込まれています。

将来的なSAFの製造・供給拡大に向け、大規模なSAFの製造設備に対する投資支援等を行うことにより、国際競争力のある価格で安定的にSAFを供給できる体制を構築することを目的とする。

事業概要

GXを通じたエネルギーの安定供給、経済成長、脱炭素の同時実現に資するSAFの製造プロジェクトについて、国際競争力のある価格で安定的にSAFを供給できる体制の構築に向け、国内で大規模なSAF製造を行う事業者等に対して、設備投資等を支援します。

事業スキーム（対象者、対象行為、補助率等）



成果目標

我が国は、2030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%をSAFに置き換える」との目標を設定。

当該目標の達成に向け、SAFの製造・供給体制構築支援等を通じて、製造コストを限りなく低減させ、国際競争力のある価格での供給を可能とするとともに、一定基準以上の削減効果（例 ケロシン比で50%以上の削減効果）を実現する。

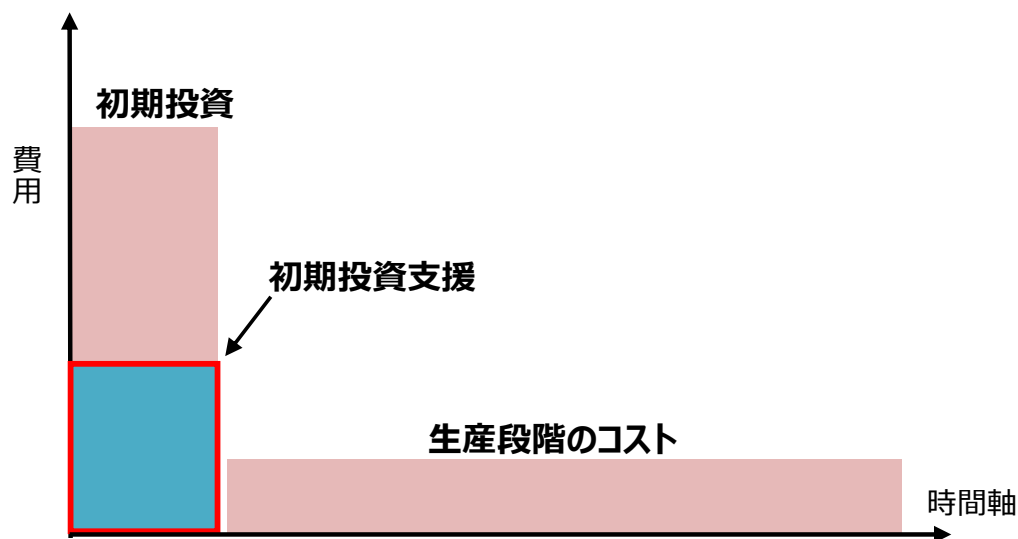
国内投資促進のための新たな税制措置

～ 戦略分野国内生産促進税制（案）～

- 米国のIRA法、CHIPS法や欧州のグリーン・ディール産業計画を始め、戦略分野の国内投資を強力に推進する世界的な産業政策競争が活発化。我が国も、世界に伍して競争できる投資促進策が必要。
- 具体的には、戦略分野のうち、総事業費が大きく、特に生産段階でのコストが高いもの（電気自動車、グリーンステール、グリーンケミカル、SAF、半導体の一部など）について、初期投資促進策だけでは国内投資の判断が容易でなく、米国もIRA法で生産・販売段階での支援措置を開始していること等を踏まえ、我が国も、産業構造等を踏まえた、生産・販売量に応じて税額控除措置を講ずる新たな投資促進策が必要。
- こうした新たな投資促進策は、企業に対して生産・販売拡大の強いインセンティブを与え、本税制が対象とする革新性の高い製品の市場創出を加速化することも可能。

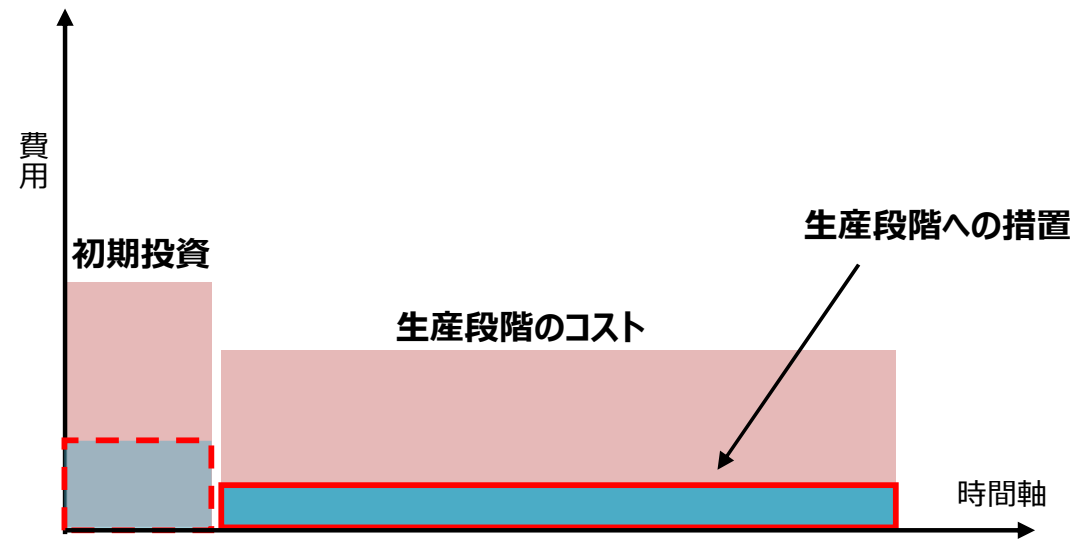
初期投資の割合が大きいもの

⇒ 初期投資支援が有効



生産段階のコストが大きいもの

⇒ 国内投資促進のため生産段階への措置が必要（米国も実施）



(参考) 戦略分野国内生産促進税制の制度設計について (案)

大胆な国内投資促進策とするための措置 (案)

- **戦略分野ごとの生産量に応じた税額控除措置**
 - 戦略的に取り組むべき分野として、産業競争力強化法に**対象分野を法定**
 - 本税制の対象分野のうちGX分野については、**GX経済移行債による財源**を活用
- **事業計画の認定から10年間の措置期間** (+最大4年の繰越期間)
- **法人税額の最大40%を控除可能**とする等の適切な上限設定

※ 半導体については繰越期間3年、法人税の20%まで控除可能

本税制のうち、GX分野ごとの税額控除額 (案)

GX分野		控除額
電気自動車等	EV・FCV	40万円/台
	軽EV・PHEV	20万円/台
グリーンスチール		2万円/トン
グリーンケミカル		5万円/トン
SAF		30円/リットル

(注) 競争力強化が見込まれる後半年度には、控除額を段階的に引き下げる。(生産・販売開始時から8年目に75%、9年目に50%、10年目に25%に低減)

目次

1. 支援策について（報告）

2. 規制・制度について（議論）

- ① エネルギー供給構造高度化法におけるSAFの供給目標量の設定について
- ② 国産原料の利用拡大に向けた課題抽出について

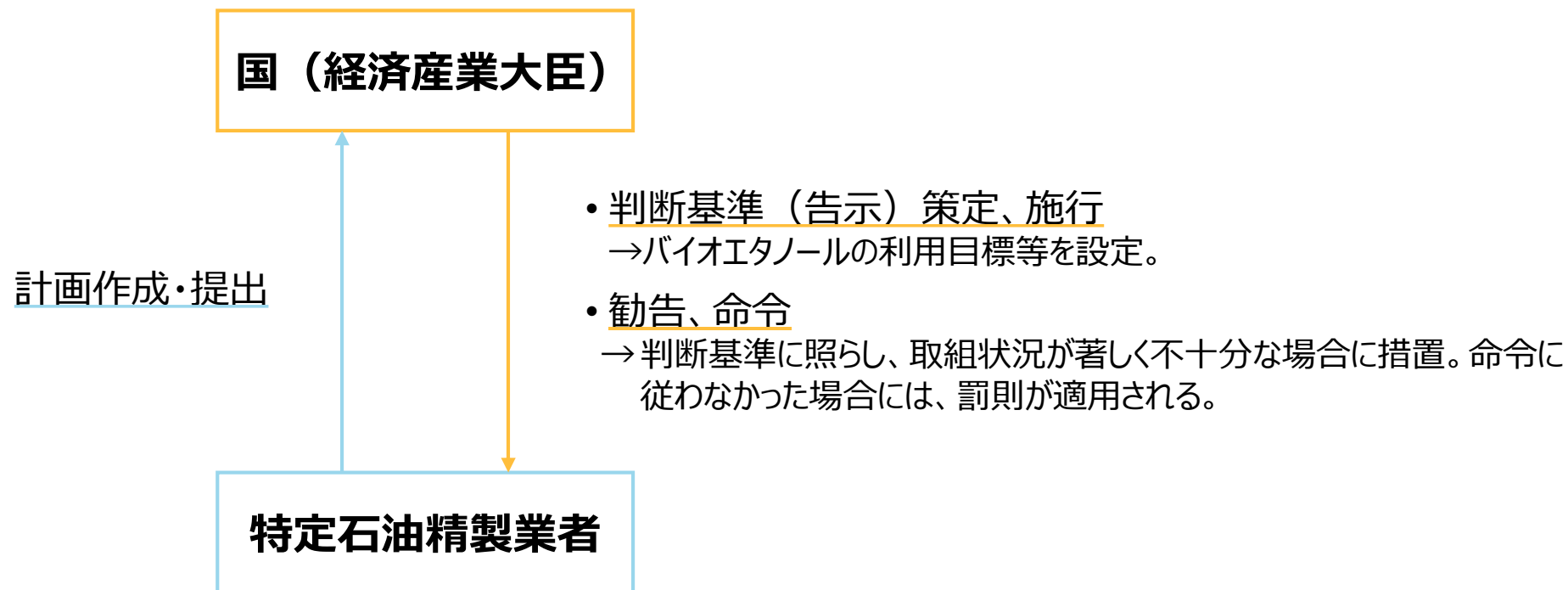
① エネルギー供給構造高度化法におけるSAFの供給目標量の設定について

- エネルギー供給構造高度化法^(※1)は、エネルギー供給事業者による非化石エネルギー源の利用等を促進することで、エネルギーの安定的かつ適切な供給の確保を図ることを目的としている。
- 現在、同法の枠組みにおいて、経済産業大臣は、自動車用の燃料として利用されるバイオエタノールの利用目標等に関する「判断基準」(告示)を策定し、特定石油精製業者^(※2)に対して、バイオエタノールを年間50万KL利用(供給)することを義務づけている。
- 今後、同告示も参考に、エネルギー供給構造高度化法の告示において2030年のSAFの供給目標量を設定するにあたり検討すべき事項について、構成員からの意見等を踏まえ、議論を深めたい。

(※1) エネルギー供給事業者によるエネルギー源の環境適合利用及び化石エネルギー原料の有効な利用の促進に関する法律

(※2) 前年度の揮発油の製造・供給量が60万KL/年以上(現状、石油元売5社が対象)

<バイオエタノールの利用目標等に関する告示の枠組み>



SAFの供給目標量を設定するにあたり検討すべき事項①

主な検討事項	検討の視点
<p>SAFの定義</p>	<ul style="list-style-type: none"> • <u>告示におけるSAFの定義（対象製法（e-SAF含む）、品質規格、持続可能性基準、GHG排出量の削減基準等）</u> • <u>より炭素削減価値の高いSAFの供給を促すための措置</u> <p><参考></p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ ICAO CORSIAに適格な航空用燃料として、非化石燃料由来のジェット燃料を利用する場合には、安全性や持続可能性基準の遵守の観点から、下記の2つの認証を取得する必要あり。 <ul style="list-style-type: none"> ①ASTM認証：安全性の確保の観点から認証取得が必要。 ②CORSIA適格燃料（CEF）認証：持続可能性基準の遵守の観点から認証取得が必要。例えば、GHG排出量については化石燃料由来のジェット燃料比で10%以上削減することが求められる。 ➢ 2023年6月のG7三重・伊勢志摩交通大臣会合において、石油由来のジェット燃料と比較して、ライフサイクルにおける温室効果ガス排出量の過半数を削減し、ICAOが採択した厳密な持続可能性基準を満たす、SAFの導入促進のために協働すること等への合意。
<p>供給目標量／対象期間</p>	<ul style="list-style-type: none"> • <u>2023年5月、SAF官民協議会（第3回）において、供給目標量については、「国内における2030年の供給目標量を航空燃料消費量の10%」とする方針を提示</u> • <u>2030年以降の供給目標の在り方</u> • <u>供給目標量の算定の基になる、本邦空港で消費される2030年の航空燃料消費量の範囲（航空路線の範囲：国際線／国内線、事業者の範囲：本邦エアライン／外航エアライン等）</u> <p><参考></p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ 国土交通省は、2030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%をSAFに置き換える」との目標を設定。 また、本邦エアラインに対して、航空法における航空脱炭素化推進基本方針に基づき申請する脱炭素化推進計画において、同目標等の達成に向けた取組内容の提出を求める。

SAFの供給目標量を設定するにあたり検討すべき事項②

主な検討事項	検討の視点
対象事業者／ 個社への目標割当量の方法	<ul style="list-style-type: none"> • <u>対象事業者、個社への供給目標量の割当方法</u> (対象事業者の例：航空燃料供給者／SAF混合事業者／ニートSAF生産事業者等) • <u>供給目標量として扱うSAFの管理方法</u> (現物管理／マスバランス管理（SAFとしての環境価値は証書取引とする）等) <p><参考></p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ バイオエタノールの利用目標等に関する告示では、前年度の揮発油供給量が60万KL以上となる石油精製事業者（国内の石油元売り5社）を対象。 ➢ 個社への目標割当量については、前々年度の揮発油量の販売量に応じて按分。
目標達成における 柔軟性措置	<ul style="list-style-type: none"> • 供給側又は需要側の何らかの理由により<u>目標の達成が困難になった場合の未達量の取り扱い</u> <p><参考></p> <ul style="list-style-type: none"> • バイオエタノールの利用目標等に関する告示では、関連会社や他社との目標量の融通や、超過達成量／未達量の繰越が可能。災害その他やむを得ない事由により、目標を達成することが困難となる事象が発生した場合には、目標の引き下げなど目標達成における柔軟性措置に関する規定を定義。
その他計画的に取り組むべき 措置	<p><参考></p> <ul style="list-style-type: none"> • バイオエタノールの利用目標等に関する告示では、次世代エタノールの開発・導入に努めること、加工・混和の設備設置・改修に努めることを求める。
(その他) エネルギー供給構造高度化 法外の規制・制度の在り方	<ul style="list-style-type: none"> • <u>エネルギー供給構造高度化法に基づくSAFの供給目標量の設定以外のSAFの製造プロジェクトへの投資促進に資する規制・制度の在り方</u>

SAFの供給目標量設定に向けた今後の想定スケジュール

- **2024年1月31日** **SAF官民協議会（第4回）**
- **2024年2月以降** **SAF官民協議会製造・供給WG（第4回）**
⇒第4回 SAF官民協議会を踏まえ、SAFの供給目標量を設定するにあたり検討すべき事項について議論
※複数回開催予定
- **2024年4月以降** **「SAFの導入に向けた技術検討委員会（仮称）」**
⇒SAFの供給目標の設定にあたり、製造・供給WGの検討をベースに技術的観点から検討を行うべく、学識経験者を交えた委員会を設立。
※複数回開催予定
- **2024年夏メド** エネルギー供給構造高度化法におけるSAFの供給目標量設定に向けた告示案の策定

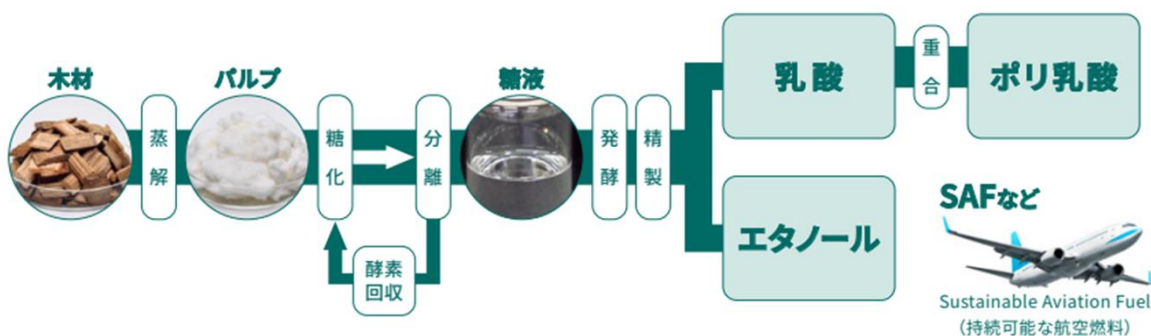
② 国産原料の利用拡大に向けた課題抽出について

- エネルギーセキュリティの確保やLCAでのCO2削減効果の向上の観点から、**国産原料の活用も重要**。
- 国内事業者が計画しているSAF製造プロジェクトの今後新たな原料候補になり得る**国産原料（紙・パルプ、廃棄物等）**を取り扱う関係者を招き、**製造・供給WGにおいてヒアリングを実施して課題（供給量、コスト、サプライチェーン等）**を抽出してはどうか。

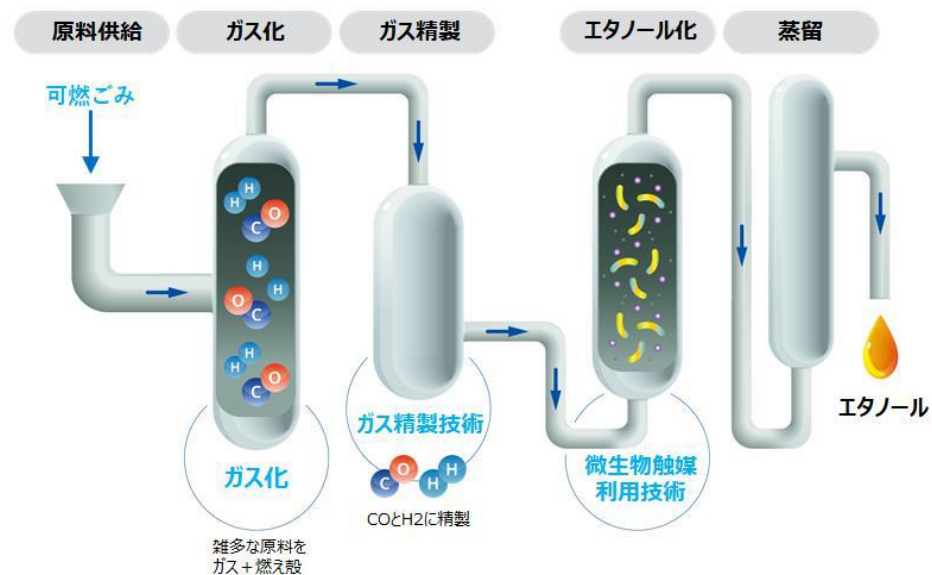
<国内事業者の取組例>

〔王子HD：木質由来エタノールをSAF原料として提供を検討〕

〔積水化学：可燃ごみを原料としたバイオエタノールの製造実証〕



出典：王子HD資料



出典：積水化学資料