

更なるSAF導入促進について

令和8年3月5日
国土交通省航空局

- GX経済移行債等（経済産業省所管）を活用し、以下の4事業者を支援。
以下プロジェクトは、プラント建設に向けた設計作業中。



出光興産

場所：山口県、千葉県
技術：HEFA、ATJ
規模：25万KL/年、10万KL/年



ENEOS

場所：和歌山県
技術：HEFA
規模：約40万KL/年



太陽石油

場所：沖縄県
技術：ATJ
規模：20万KL/年



コスモ石油

場所：香川県
技術：ATJ
規模：15万KL/年

現 状

- 各石油元売事業者においては、早ければ今年度からSAF製造プラントにかかる投資判断を行う見込みであり、**航空会社と石油元売事業者との間で、SAF売買に関する交渉が開始**。
- 一定程度、**売買契約**が見えない中では、**石油元売事業者**は投資判断を行うことができない。
- 航空会社**としても燃料費の高騰は経営への影響が非常に大きく、**国際競争力のある価格**の国産SAFが必要不可欠。

SAFの導入促進に向けた官民協議会

(構成員) 供給事業者、商社、空港会社、航空会社等
(事務局) 資源エネルギー庁、航空局

SAF流通WG

SAF製造・供給WG

更なるSAF導入促進策
検討タスクフォース

国際競争力のある価格実現に向け、供給・利用側の認識をすり合わせるとともに、国産SAFの導入促進に向けた方策について検討を深める場として、「更なるSAF導入促進策検討タスクフォース」を設置。（令和7年7月）

【2025年7～12月】導入促進TF* …具体的な導入促進策について、制度検討、議論を計7回実施

*：政府（課長級）、民間事業者の責任者で構成

<考え方>

- 国産SAFは、カーボンニュートラル実現はもとより、産業競争力やエネルギー安全保障の観点からも重要。
- 特定の主体のみに過度な負担を生じさせないよう、海外事例なども参考として、**様々な規制・支援制度の実現性や課題等**について検討してきた。

<検討してきた主な導入促進策>

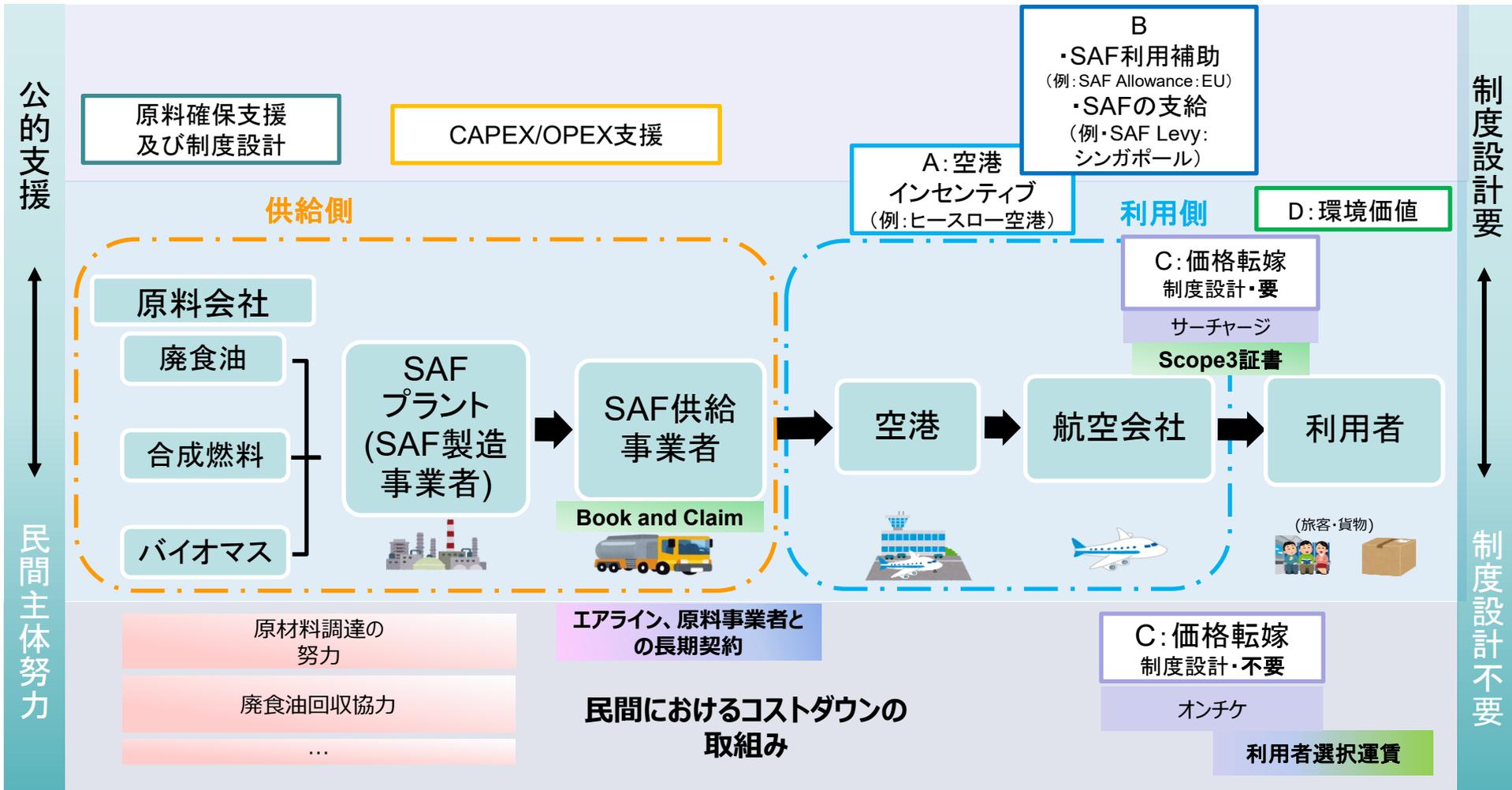
- 政府による取組（支援策の柔軟な対応、義務等の規制的措置、航空利用者全体でコストを広く負担する仕組み（SAF Levy、空港インセンティブ 等））
- 民間事業者による取組（環境価値証書(Scope3)の利用拡大、利用者選択式運賃（任意）、価格低廉化努力 等）

【2026年1月】官民協議会

- 取り得る導入促進策等について報告し、関係業界団体、各社、省庁等と認識を統一し、**その後も、更なる制度詳細の議論を継続していく**

TFにおける検討事項の可視化（俯瞰図）

- ・サプライチェーン全体図に海外事例、考え得る民間の取組等を反映した**俯瞰図**を作成。
- ・**特定の主体のみに過度な負担が生じない方策**を検討していく必要。
- ・SAFの導入促進につながる民間の取組みについても、タスクフォースで議論し、検討を加速していくべき。
- ・海外事例にもあるSAFの混合義務・利用義務についての検討も視野。



【基本的な考え方】

- 脱炭素、産業競争力やエネルギー安全保障等の観点からSAF（特に国産SAF）の導入が重要
- SAF導入に伴う 追加的な費用の負担のあり方やSAF需要・供給の創出が世界共通の課題
- 更なるSAF導入に向けては、民間事業者の国際競争力向上に資する 規制・支援一体的な政策を講じることが重要
- その際、社会全体及び特定の主体に過大な負担を生じさせないことが重要

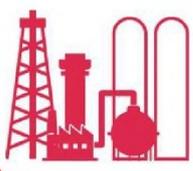
【検討施策】

① 社会的受容性を考慮した規制的措置



- 初期需要の創出を通じた、更なるSAF導入に向け、SAF供給義務などの規制的措置導入を検討
- その際、社会的受容性を考慮し、導入数量を小規模な水準から始め、段階的に拡大していくことを検討

② 競争力のある価格で安定的な供給体制



- 政府：設備投資支援策に係る柔軟な対応、原料の安価かつ安定的な供給（国産原料の回収拡大や海外産原料の確保など）の支援
- 事業者：設計・調達機器の最適化や多様な原料の採用などを通じたコスト低減、原料の安定確保

③ 需要創出及び利用者負担に係る仕組み



- 政府：航空会社へのインセンティブ(値差支援)（利用者の理解が得られる範囲で、広く一定の負担を求める持続可能な仕組み）、政府調達やGX需要創出に貢献する企業の評価等によるSAF需要の創出
- 事業者：選択式運賃の設定、サーチャージ、環境価値証書(Scope 3)の更なる販売などにより、ジェット燃料との一部値差を環境コストとして初期的に実質負担

④ 機運醸成



- 国による広報、民間事業者によるCM放映、各種イベント等を通じて、官民が一丸となって情報発信を行い、SAFに関する社会的な理解を促進

【今後の進め方】

- 関係者それぞれが、本基本方針に基づき、更なるSAF導入促進に向け最大限取り組む
- 民間事業者間でSAFプラント建設に係る 最終投資決定に向け、SAF売買に関する個別交渉を行う

	国	内容	開始時期	義務の程度		
				短期	中期	長期
対供給事業者	EU	EU域内の空港を出発する便に提供される燃料に一定比率以上のSAFの混合を義務付け	2025年	2% by 2025	6% by 2030 20% by 2035	34% by 2040 70% by 2050
	英国	国内空港を出発する便(国内、国際問わず)に使用される燃料のうち、一定比率以上のSAFの供給(販売)を義務付け	2025年	2% by 2025	10% by 2030 15% by 2035	23% by 2040
	韓国	国内空港を出発する国際便に提供される燃料に一定比率以上のSAFの混合を義務付け(法律等は未整備)	2027年	1% by 2027	3-5% by 2030 7-10% by 2035	未定
	トルコ	国内空港を出発する国際線を運航する航空会社に対し、GHG排出削減を義務付け。それに足るSAFの供給を義務付け	2026年	1%排出削減 from 2026	5%排出削減 from 2030	未定

※諸外国における航空会社に対するSAFの利用義務の例としては、国内線のみの施策(ブラジル)であったり、政府が一括して資金を徴収し、徴収割合に応じてSAF(の環境価値)を航空会社に分配する施策(シンガポール)などがあるが、限定的。

本邦では、エネルギー供給高度化法にて、燃料輸入事業者を含めた燃料供給事業者に対し、SAFの供給の義務付けを検討。

- 経済産業省において、国際競争力あるSAFを国内で製造するために、大規模なSAF製造設備への投資支援を実施（2025年2月に国内元売り4社を採択）
- 国内投資を促進する観点から、戦略分野国内生産促進税制により、SAFの生産・販売量に応じた税額控除を受けられるよう措置

1. 大規模なSAF製造設備への投資支援（CAPEX）

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、設備投資等を支援。

- 補助対象：国内で大規模なSAF製造を行う事業者
- 補助率：1/3（HEFA）、1/2（ATJ）
- 予算規模：**3,368億円（総額）** R7：278億円
- 事業期間：2024～28年度（5年間）

2. 戦略分野国内生産促進税制（OPEX）

GX、DX、経済安保等、中長期的な経済成長を牽引する戦略分野のうち、特に生産段階でのコストが高いことなどの理由から、投資判断が容易ではない分野（※）を対象に、企業の新たな国内投資を引き出すため、生産・販売量に応じた税額控除を措置。

（※）本税制の対象分野のうち、SAFを含むGX分野については、GX経済移行債による財源を活用

- 控除額：**30円/リットル**（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）
- 措置期間：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、生産開始時から8年目以降の控除限度額は段階的に引下げ）

SAF製造コスト低減に向けた取組の必要性

- 石油元売事業者は、SAF製造プラントの稼働に至るまで及び稼働後においても、不断の見直しによってSAF製造コスト低減に向けた取組を進める。

CAPEX低減に向けた取組事項の例

- 設計を見直し、設置機器数を削減。
- 調達機器を見直し、設備投資額を削減。
- モジュール工法を採用し、労務費を削減。
- 他のプロジェクト等も含めた作業の平準化により、労務費を削減。

等

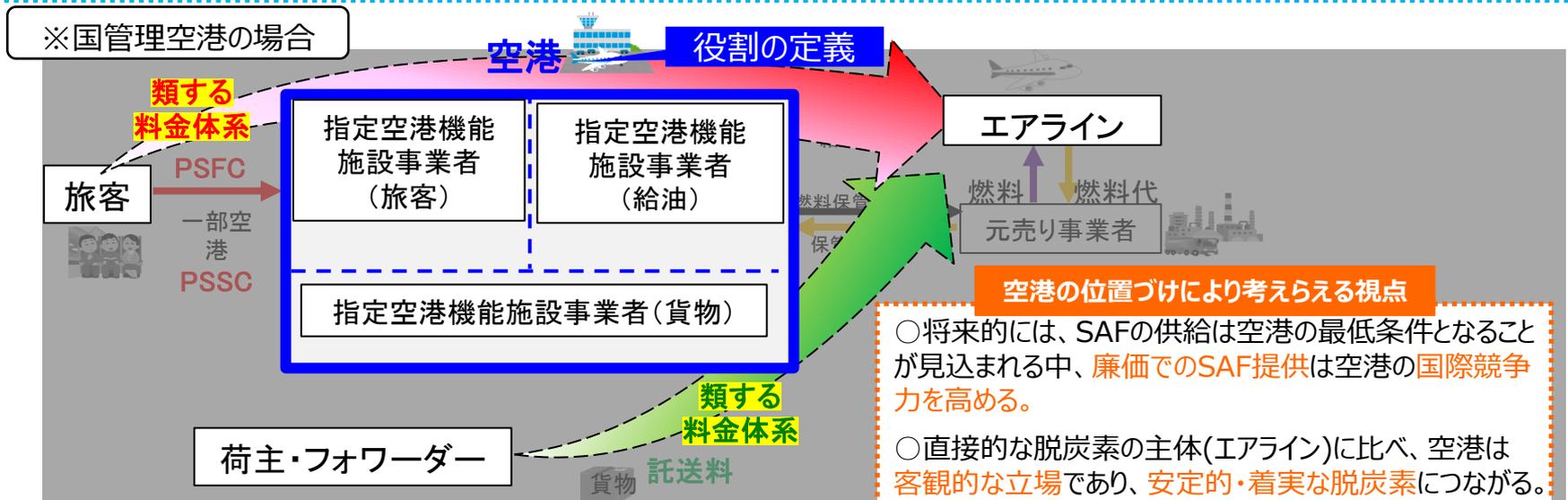
OPEX低減に向けた取組事項の例

- 原料の前処理の工夫や組み合わせを変更し、適切な原料ポートフォリオを構築し、原材料コストを低減。
- 【HEFA】ブラウングリース由来油脂等のダウングレードの新原料の利用により、原材料コストを低減。
- 【ATJ】共同調達によって原材料コストを低減。
 - ガソリンへのバイオエタノールの混合に関する取組（E10、E20）用途
 - 石油元売他社等との共同調達
- 石油元売他社との連携として、スワップ取引又は設備の共同利用等により、コスト低減。

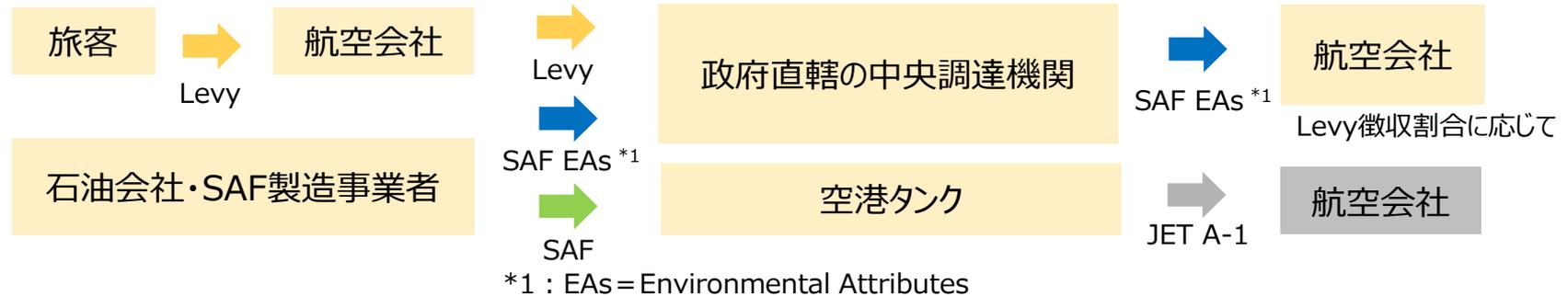
等

カテゴリー	検討を行った利用側導入促進策	海外事例	施策概要
A	空港インセンティブ	スウェーデン イタリア イギリス等	各空港において、空港使用料等を財源にSAFの購入に対する補助を実施。 空港にとっては、SAF供給という観点で優位性を確保。 空港でのScope3排出の低減にも繋がる。
B	利用補助 (SAF Allowance)	EU	EU-ETSでは、SAF使用量に応じて、排出枠を無償で割当て。
	SAFの支給 (SAF Levy)	シンガポール	国が航空利用者等からSAF Levyを一括徴収。それによりSAFを購入し、エアラインへ支給。
C	サーチャージ	ドイツ フランス	燃油サーチャージのようにSAF価格においてもベンチマークを定め、指標変動に応じて相応の顧客負担を求めるもの。
	通常運賃への組込 (オンチケ;許可制) 利用者選択式運賃 (任意)	フィンランド等	航空運賃本体にSAFの負担額を追加料金として転嫁することで顧客負担を求めるもの。
D	環境価値証書(Scope3)の利用拡大	日本 アメリカ	エンドユーザーなどにおいて、環境価値のコスト負担。
	環境価値を考慮した公務員出張	—	世間の理解度向上、機運醸成のため、政府における率先行動。
	Book and Claim	調査中	SAFの実際の流通と環境価値を切り離すことで、製造・流通コストを削減し価格低減に繋げる。

- **2050年カーボンニュートラル達成に向けては、エアラインのみがそのコストを負担することは現実的ではない。航空脱炭素の持続可能性に鑑みれば、将来的には脱炭素化コストの利用者転嫁も含めてバリューチェーン全体でコストを負担し脱炭素化する必要がある。**
- 現行法令上、旅客が支払う**空港の使用料はあくまで施設使用の対価としての位置づけ**。使途拡大の観点で**既存の旅客施設取扱利用料等の規定の拡大解釈**について検討したが、**旅客に対して直接関与しない給油に對価を求める説明が極めて困難**。
- そのため、空港インセンティブの原資として利用者転嫁を考える場合には、**前述のとおり航空燃料を安定供給する役割における空港が担うべき役割を整理した上で、既存の空港徴収料金に類する形で新たな料金体系を考える必要があるのではないか。**
- なお、英国ロンドン・ヒースロー空港における自主的な空港インセンティブのような海外事例は存在するものの、**空港会社がテナントスペースなどの賃料収入で得た収益は、企業利益であり、SAF売上の当事者（元売り・エアライン）以外の主体の企業利益から拠出を求めるのは、理解が得られないのではないか。**（自主性に任せては実施する空港がほとんど現れない）



- SAF Levyについては、国が徴収を行い、航空会社ごとの徴収割合に応じて、各航空会社にSAF(環境価値)を分配



- 目的：政府のSAF導入目標*2実現、SAF価格の安定化
- 徴収対象：シンガポールを出発するすべて*3のエアライン搭乗者
- 対象空港：シンガポール国内すべての空港
- 開始時期：2026年
- *2：2026年1%、2030年までに3~5%
- *3：乗り継ぎ便は対象外

● Levy額 (エコミークラスの場合)

シンガポール→バンコク (約2.5時間)	約123円 (1SGD)
シンガポール→東京 (約7時間)	約344円 (2.8SGD)
シンガポール→ロンドン (約14時間)	約787円 (6.4SGD)
シンガポール→ニューヨーク (約18時間)	約1279円 (10.4SGD)

● 日星空港規模比較

	シンガポール	日本
民間用空港数	2	97
利用エアライン数	約40社	約100社
利用者数	約8200万人	1億7000万人

- SAFの目標価格と予測価格に基づき設定 (2026-2028は固定)
- 1SGD=約123円 (2026年1月時点)

令和7年度補正予算による対応

「強い経済」を実現する総合経済対策(令和7年11月21日閣議決定)(抄)

第2章「強い日本経済実現」に向けた具体的施策

第2節 危機管理投資・成長投資による強い経済の実現

3. エネルギー・資源安全保障の強化

(2)GXの推進等

GX投資を促す金融支援強化、電動車の購入促進といった需要側でのGX市場創出、**国際競争力のある価格での持続可能な航空燃料(SAF)の確保の推進**、CCSの事業化に向けた支援にも取り組む。



国土交通省

- 令和7年度補正予算において、国産SAFの安定的供給の実現に向けて、旅客等の航空輸送サービス利用者全体でコストを負担する仕組みの導入可能性を検討するにあたって、諸外国の空港等における動向調査を行うための予算を計上。

【参考】補正予算(一般会計) 0.2億円

(内訳)・海外動向調査・関係者ヒアリング調査 0.2億円

 **有識者検討会の立ち上げを予定。**

2026年1月

2026年2月~3月

2026年春~夏

▶ 空港会社・航空会社（外国含む）・石油元売等との個別協議（適宜開催）

エネルギー供給高度化法に基づくSAF供給目標量（案）の見直しに関するスケジュール

経済産業省

第8回官民協議会

導入促進
2~3回程度開催

製造WG
2回程度開催

第9回官民協議会

脱炭素燃料政策小委

エネルギー供給高度化法に基づくSAF供給目標量の法制化作業開始

利用側に係る各種制度創設検討に関するスケジュール

国土交通省

第8回官民協議会

導入促進
2~3回程度開催

第9回CO2検討会

第1回有識者検討会

第9回官民協議会

検討会における議論を踏まえた制度設計

遅くとも、エネルギー供給高度化法に基づくSAF供給目標量（案）の見直し後の制度開始までには利用者負担制度を開始すべく、迅速かつ集中的に有識者検討会にて議論をする。

【議題】①これまでの議論、②諸外国事例紹介、③既存制度紹介、④サプライチェーン毎の役割 等

【開催日数】1-2ヶ月に1回程度開催予定