

第4回 持続可能な航空脱炭素化に関する有識者会議 補足資料

国土交通省 航空局
令和8年7月

- 以下のような国産SAFの意義を踏まえれば、国産SAFへの投資は不可欠。
- 2030年の本格的な国産SAF供給開始に向けては今年中に最終投資決定（FID）する必要がある。

なぜ今、SAFが必要なのか

厳しい国際目標
2030年のSAF使用目標
(排出量ベースで5%削減)

**航空分野の
限定的な脱炭素手段**
SAFの活用が優先度の高い選択肢

国産SAFは航空ネットワーク維持の要である

今般のイラン情勢による世界的
な石油製品輸入の混乱状況

国内の原油処理量減少に伴う
将来的な化石由来ジェット燃料
生産量低下の可能性

国産SAFの利用促進による他分野における効果

国内新規投資に
よる経済成長

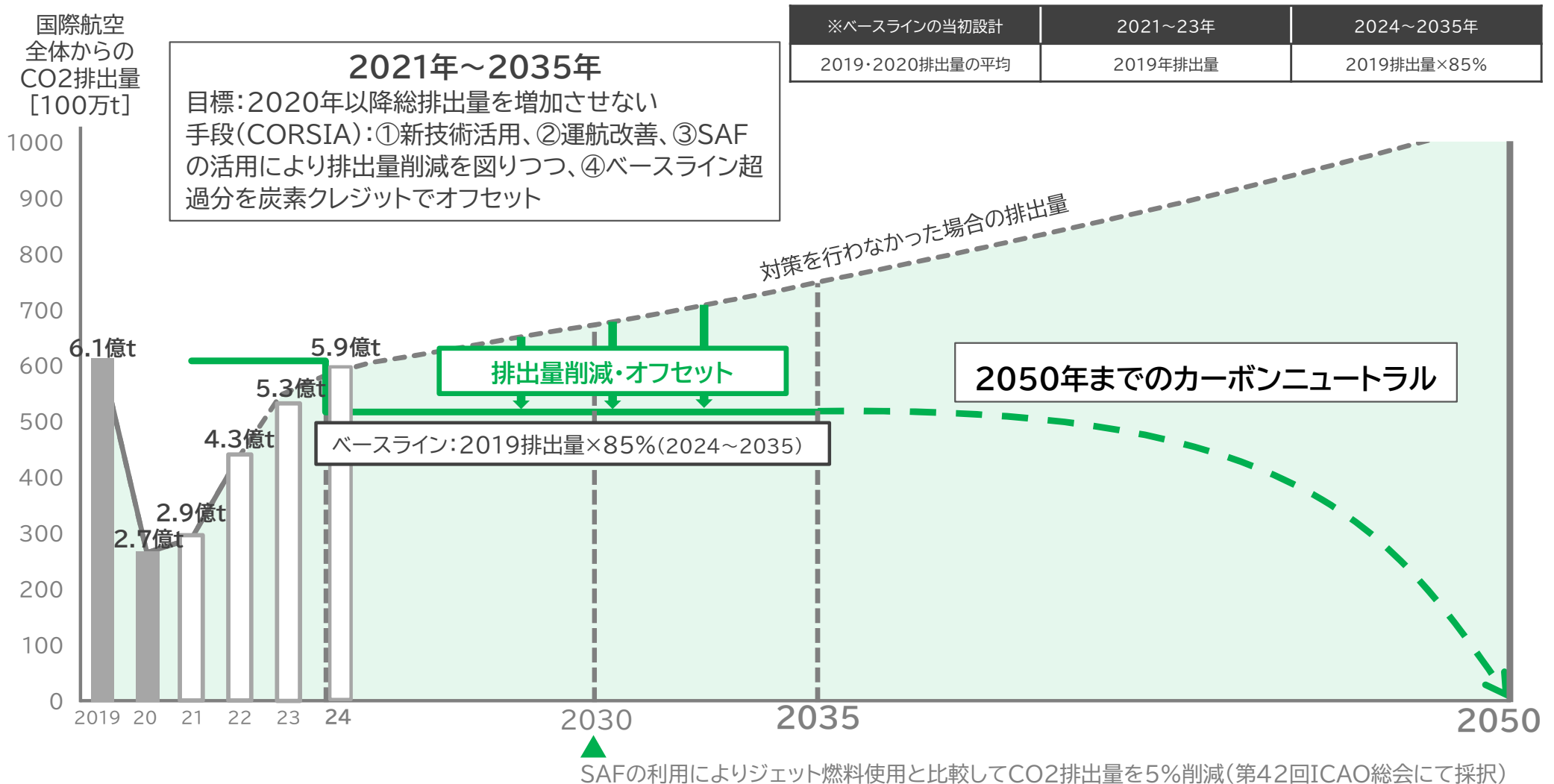
新たな雇用の創出

未利用資源の
活用

SAF製造による
連産品

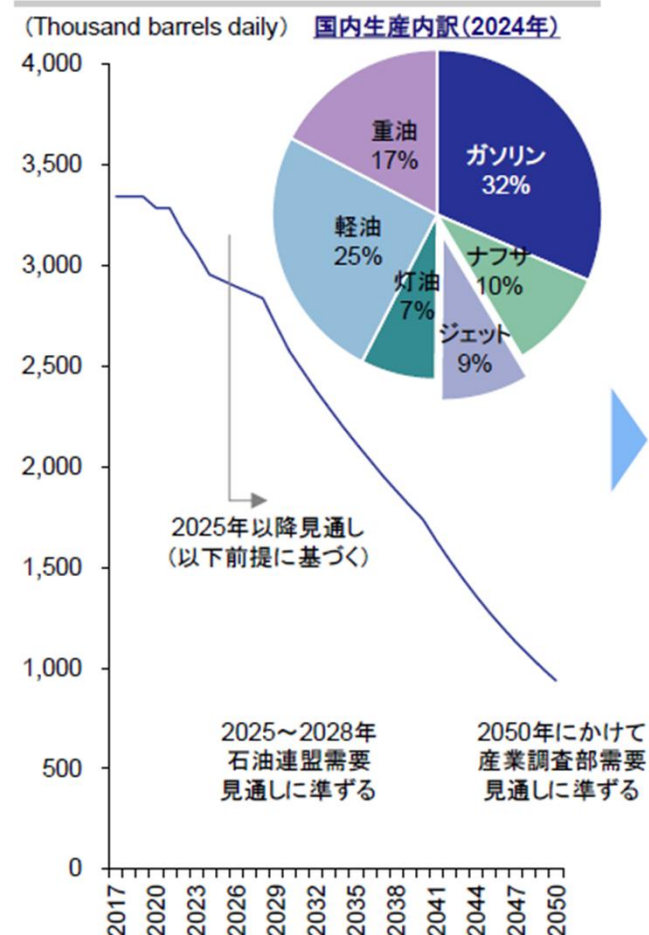
2030年までに国産SAFの普及・価格低廉化に資する施策が必要

- 第39回ICAO総会(2016年)において、**2035年までのCORSIA(Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation)を採択**。
- 第41回ICAO総会(2022年)において、**2050年までのカーボンニュートラルを目指す脱炭素化長期目標(LTAG)を採択**するとともに、CORSIAのオフセット量算定基準となるベースラインを変更(※)することを決定。

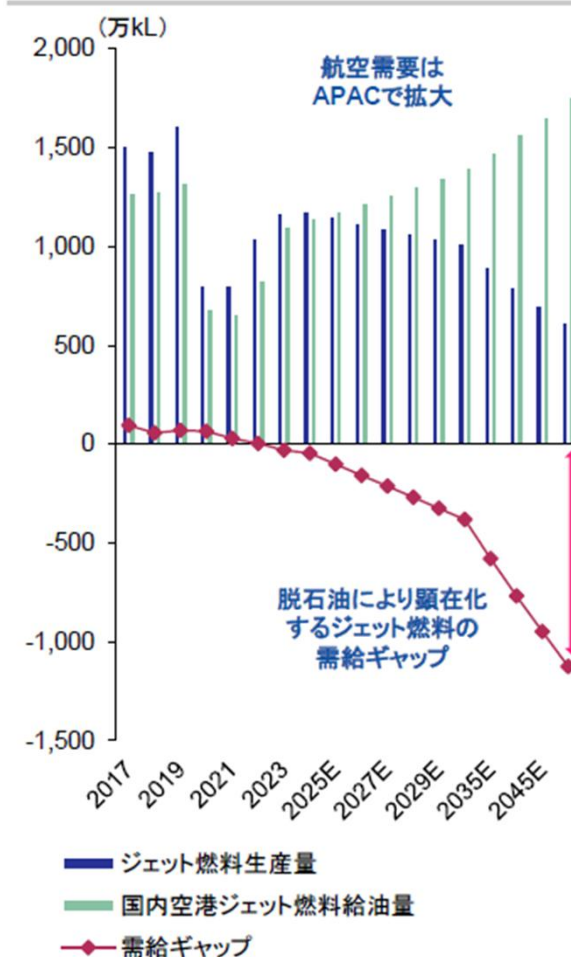


今後、脱炭素化の進展に伴い石油精製能力は低下する見通し。
これに伴いガソリンの連産品であるジェット燃料（ケロシン）供給は減少。
一方、国際航空は今後更に需要増が予測されるため、代替燃料としての国産SAFの重要性が高まっている。

石油精製能力見通し・石油製品生産内訳実績



ジェット燃料国内需給見通し(～2050年・試算)



- 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、今年中に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

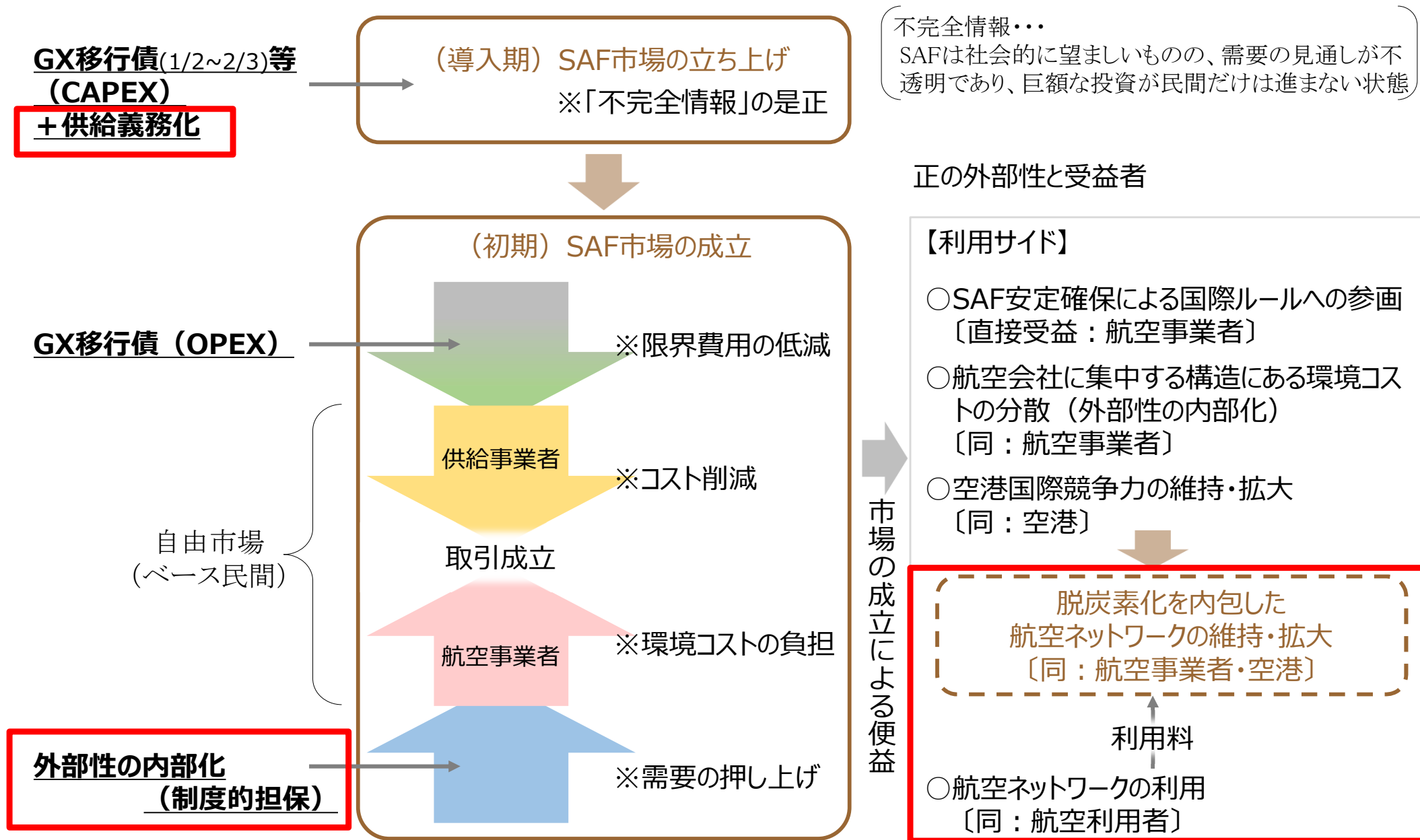
更なるSAF導入促進策 検討タスクフォース

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）

〈受益とは〉 SAF市場の構造と受益・負担の整理

2026年6月3日
第2回有識者会議資料
一部修正

- 今後は、「脱炭素化を内包した航空ネットワーク」は不可欠なインフラとなり、SAFの実装はその前提条件となる
- SAF導入の意義は一義的には「脱炭素」であるが、正の外部性（受益）が存在するため、制度により内部化する必要



〈対象空港の考え方〉 徴収対象の検討・空港

2026年6月3日
第2回有識者会議資料
一部修正

〈空港の規模感〉 乗客数、貨物積載量、給油量（2024年度実績） 乗客数・貨物積載量：令和6年空港管理状況調査より
給油量：石油元売り事業者より聞き取り

乗客数				貨物積載量				給油量			
国際線		万人	割合(%)		KT	割合(%)		万KL	割合		
	成田国際	1,539	30.1	成田国際	908.1	53.3	成田国際	314	38.4		
	関西国際	1,247	24.4	東京国際	358.0	21.0	東京国際	295	36.0		
	東京国際	1,100	21.5	関西国際	344.6	20.2	関西国際	131	16.1		
	福岡	424	8.3	中部国際	61.8	3.6	中部国際	38	4.6		
	中部国際	240	4.7	福岡	16.7	1.0	新千歳	14	1.8		
	新千歳	194	3.8	北九州	7.1	0.4	福岡	14	1.7		
	那覇	161	3.1	新千歳	4.5	0.3	那覇	3	0.4		
	仙台	26	0.5	小松	1.8	0.1	小松	2	0.2		
	高松	24	0.5	那覇	1.1	0.1	仙台	1	0.2		
	熊本	24	0.5	広島	0.01	0.0	広島	0.7	0.1		
	10位までの合計	4,979	97.3	10位までの合計	1,703.6	99.9	10位までの合計	812	99.4		
	全体	5,117		全体	1,703.6		全体	817			
国内線		万人	割合(%)		KT	割合(%)		万KL	割合		
	東京国際	3,249	29.3	東京国際	239.3	39.2	東京国際	133	32.3		
	新千歳	1,053	9.5	新千歳	74.9	12.3	那覇	43	10.3		
	福岡	935	8.4	那覇	70.1	11.5	新千歳	36	8.8		
	那覇	924	8.3	福岡	66.8	10.9	福岡	31	7.6		
	大阪国際	778	7.0	大阪国際	44.7	7.3	大阪国際	25	6.2		
	成田国際	367	3.3	北九州	14.8	2.4	成田国際	14	3.4		
	関西国際	335	3.0	鹿児島	14.2	2.3	中部国際	13	3.1		
	中部国際	305	2.8	成田国際	12.0	2.0	関西国際	11	2.8		
	鹿児島	277	2.5	新石垣	7.9	1.3	鹿児島	9	2.3		
	神戸	181	1.6	広島	7.2	1.2	神戸	8	1.9		
	10位までの合計	8,404	75.7	10位までの合計	551.9	90.3	10位までの合計	323	78.5		
	全体	11,107		全体	610.9		全体	412			

■ 有識者会議における議論の進め方

※議論は非公開、資料・議事概要は公開とする。

	第1回	第2回	第3回	第4回	第5回	第6回以降 (年度内を想定)
テーマ	開催要領 今後の進め方	利用者負担の主な論点		制度設計の 方向性	事業者 ヒア	制度設計、制度運用、 理解促進、とりまとめ
内容	○設置背景 ○利用者負担の必要性 ○今後の議論の進め方	○主な論点 ・国産SAFの意義 ・受益と負担 ・空港の役割 ・空港の国際競争力	○主な論点 ・対象空港 ・水準の考え方 ・貨物、使途の柔軟化 等 ○事業者ヒア (空港会社)	○支援制度設計の方向性の議論・とりまとめ	○「制度設計の方向性」を踏まえた関係事業者ヒア (エアライン、元売り等)	○徴収主体の比較 ○貨物徴収のスキーム ○対象数量の考え方 ○管理方法 ○会計上の取り扱い ○利用者負担制度の運用詳細 (制度の深掘り、期間・徴収方法・運営システムなど) ○機運醸成 など

■ 直近スケジュール (案)

7/15 (水) 10:00~12:00
第4回有識者会議

- 制度設計の方向性の議論・とりまとめ

7/23 (木)
第9回SAF官民協議会

- 支援制度設計の方向性の報告

8/28 (金) (P)
第5回有識者会議

- 事業者ヒアリング(案)
 - 本邦エアライン二社
 - 石油元売り二社
 - フォワーダー
 - BOAR(外航)