

第9回 持続可能な航空燃料（SAF）官民協議会 事務局説明資料

国土交通省 航空局
令和8年7月

- 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）

更なるSAF導入促進に向けた基本方針（概要）



【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施



- 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施導入を検討
- 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

持続可能な航空脱炭素化に関する有識者会議

- SAF官民協議会や更なるSAF導入促進TFにおける議論を踏まえ、SAFの導入コストが過度な負担とならないよう、航空会社に対する一定の支援の仕組みを検討する必要。
- 持続可能な仕組みとする観点から、利用者の理解が得られる範囲で、利用者全体で広く必要なコストを分かち合う仕組みの可能性を検討し、具体の制度設計に向けた議論を進める場として、2026年4月に有識者会議を立ち上げ。

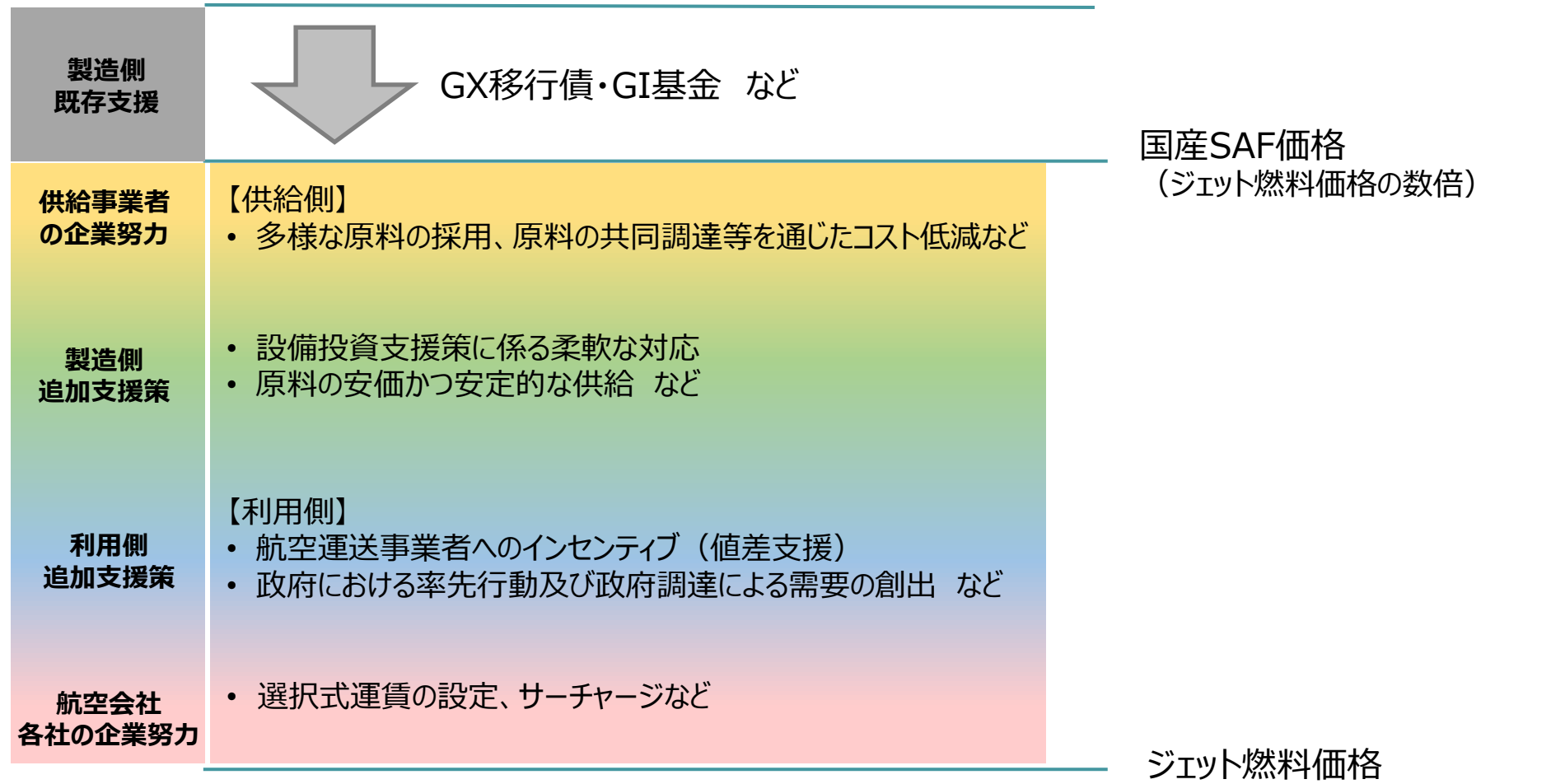
■ 検討会委員（五十音順、敬称略）

区分	氏名	現職
委員	大久保 規子	大阪大学大学院法学研究科 教授
委員	加藤 一誠	慶應義塾大学商学部 教授
委員	菊間 千乃	松尾綜合法律事務所 弁護士
委員	戸崎 肇	桜美林大学ビジネスマネジメント学群 専任教授
委員	原田 文代	日本政策投資銀行 取締役常務執行役員
委員	平野 創	成城大学経済学部 教授
委員	宮島 香澄	元 日本テレビ放送網株式会社 報道局解説委員
座長	山内 弘隆	一橋大学 名誉教授
委員	吉村 政穂	一橋大学大学院法学研究科 教授

■ これまでの開催実績（令和8年7月23日時点）

第1回：令和8年4月8日、第2回：令和8年6月3日、第3回：令和8年7月2日、
第4回：令和8年7月15日

- 世界的な建設・原料コスト等の上昇に伴い、GX移行債等の支援を措置してなお、国産SAFは高価な見通し。
- 航空脱炭素のみならずエネルギー安全保障の観点からも国産SAFは重要であるものの、一事業者による取組には限界があることから関係者それぞれの更なる努力が必要。
- 持続可能な仕組みとする観点から、理解を得つつ、広く利用者にも一定の負担を求める公的な制度を検討する必要。



- 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

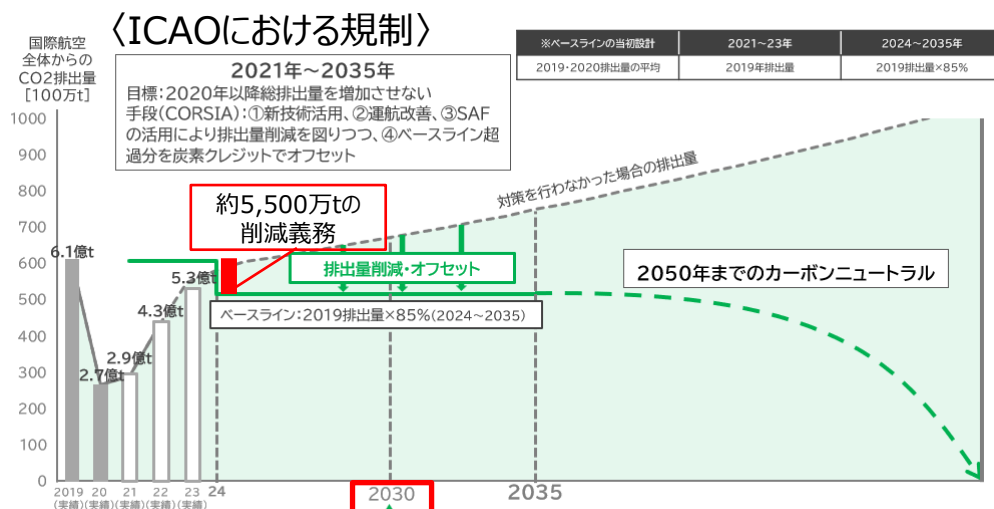
未利用資源の
活用

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

〈SAFの必要性〉 航空脱炭素を取り巻く環境

- 国際航空は今後も需要増が予測される一方、ICAOにおける脱炭素の動きは厳しさが激化。
 - ・ 2024年排出分から85%抑制が開始され、既に約5,500万トンの排出削減・オフセット義務が発生
 - ・ 2030年のSAF使用目標（排出量ベースで5%削減）について、2025年ICAO総会で採択
 - ・ 2030年以降の削減目標や2035年以降の排出削減スキームについて、今後議論が本格化
- 航空分野においてSAFが重要な脱炭素手段であることに加え、航空ネットワーク維持のためのジェット燃料確保という観点からもSAFが必要。
- 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において、国内で燃料を確保できない国からネットワークへの影響が顕在化していることを勘案すると、エネルギー自給率向上が必要であるとともに、そもそも燃料の安定確保（備蓄等）には対策費用が発生。
- CORSIA対応の手段として、3つのアプローチで足らざる部分について、炭素クレジットの活用によるオフセットもあるが、グリーンウォッシュ批判の懸念・炭素クレジット価格の急上昇に備えるためにも国産SAFが重要。



SAFの利用によりジェット燃料使用と比較してCO₂排出量を5%削減(第42回ICAO総会で採択)

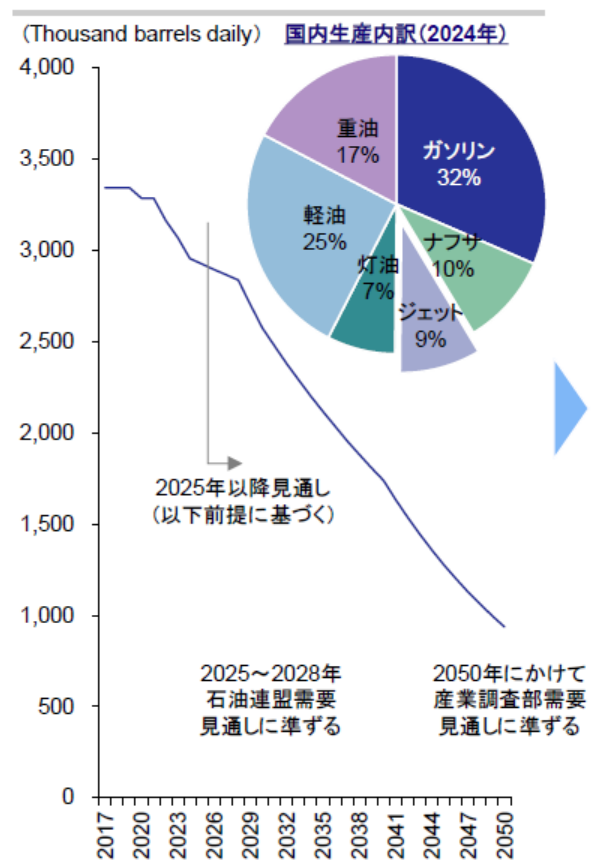
【白島国家石油備蓄基地】



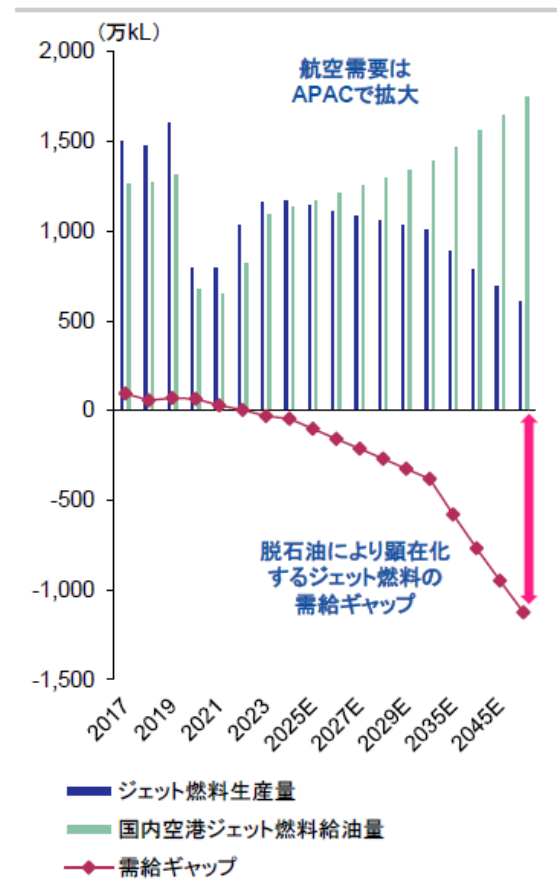
今こそ知りたい、日本の「石油備蓄」のしくみとは？ | エネこれ | 資源エネルギー庁

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。

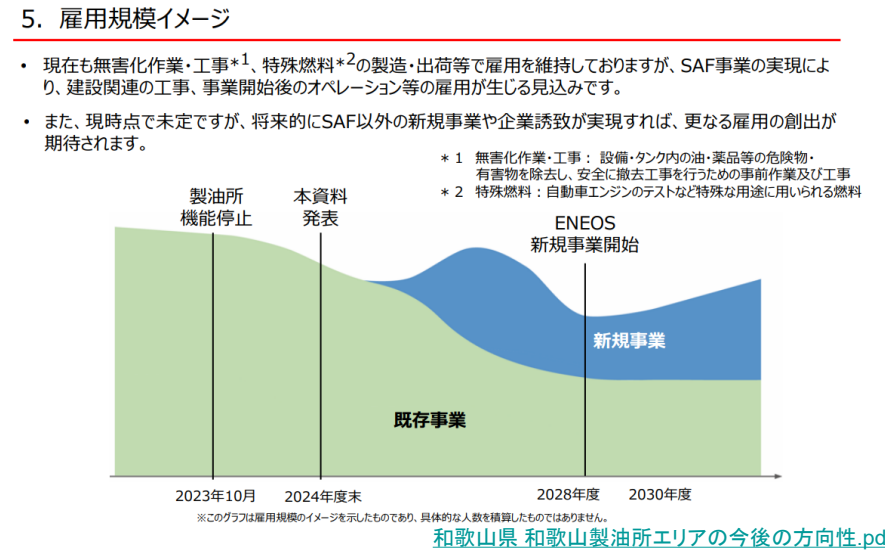
石油精製能力見通し・石油製品生産内訳実績



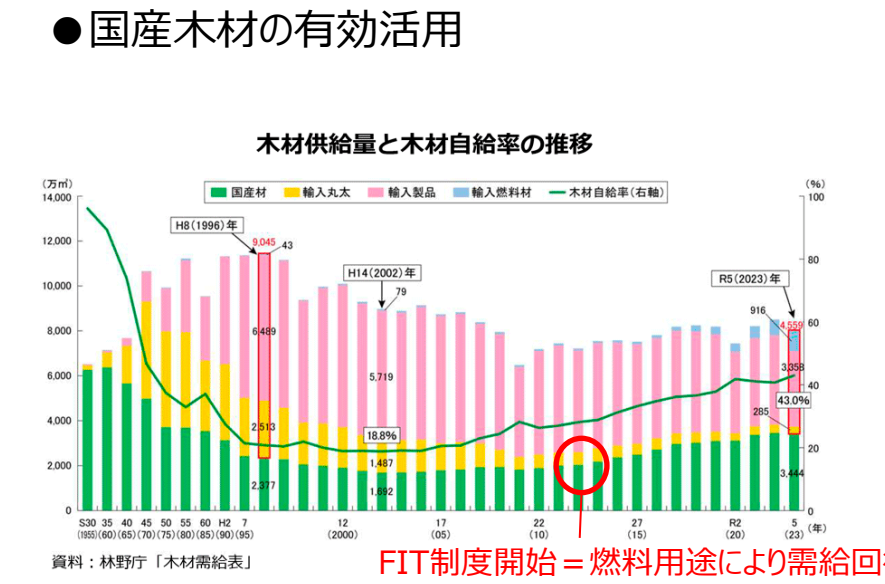
ジェット燃料国内需給見通し(～2050年・試算)



【SAF製造プラントから見る周辺地域産業の活性化】

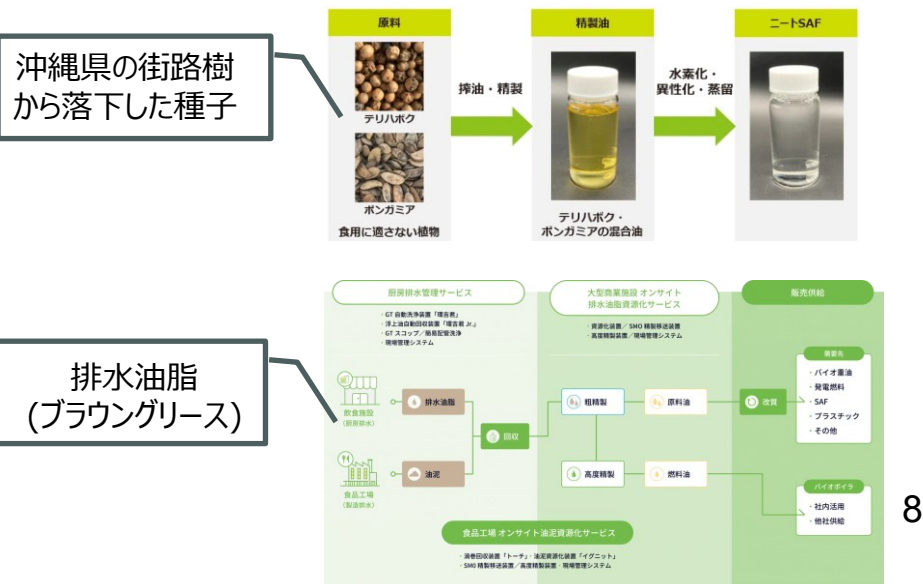


【原料からみる地域産業の活性化】



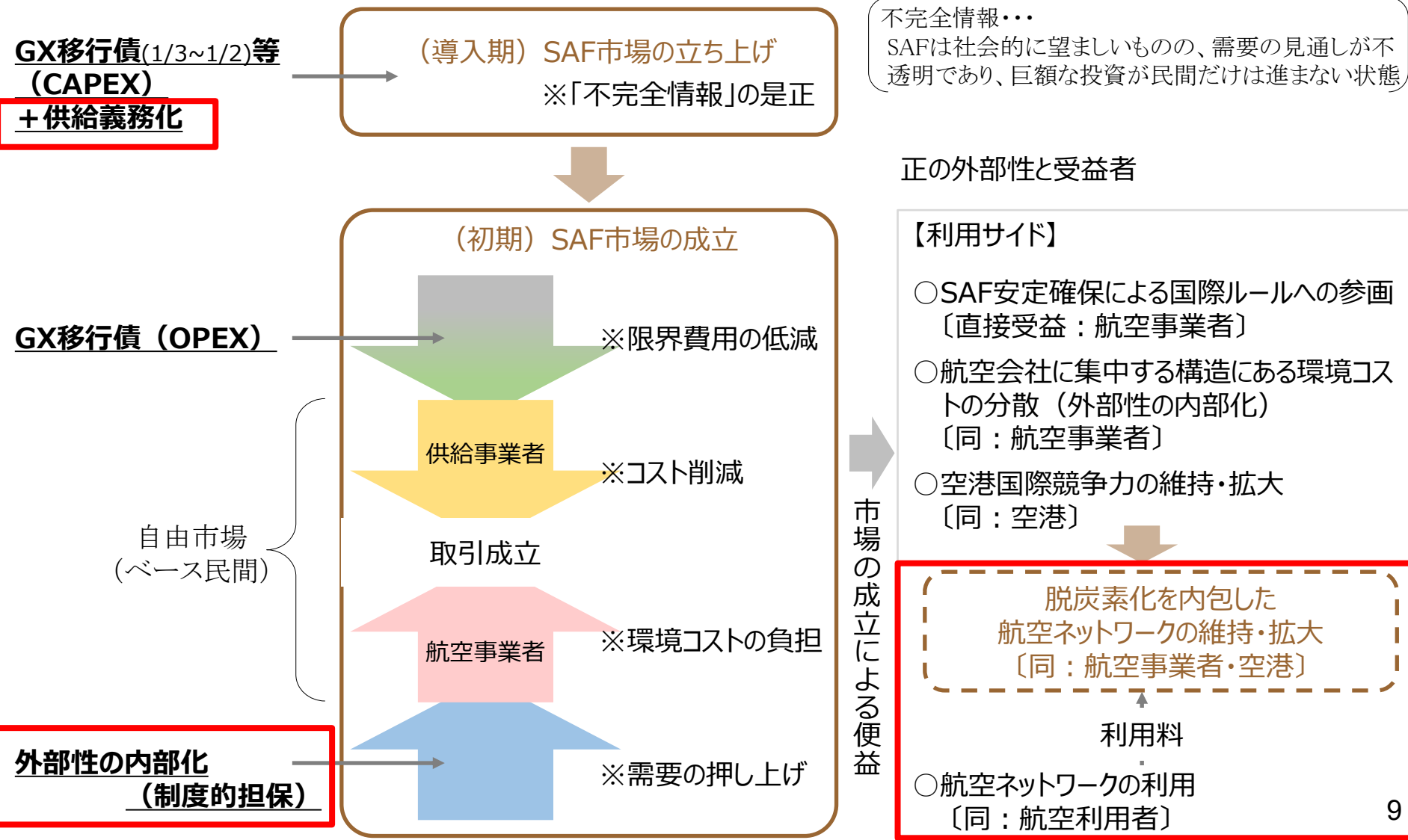
- ENEOS 和歌山 SAFプラント
 - 和歌山県の方針
企業誘致には、投資をしたい、しようと思う企業に魅力を感じてもらえるように全力を尽くす
 - 海南市の方針
雇用を維持しつつ、地域経済の発展、地域振興につながる方策について、和歌山県、有田市と連携して取り組む
 - 有田市の方針
GXの推進を担い未来へのチャレンジを行う企業の誘致に取り組む。地域の雇用創出やさらなる成長につながる産業や企業を誘致する

● 日本企業の国産原料活用の取り組み



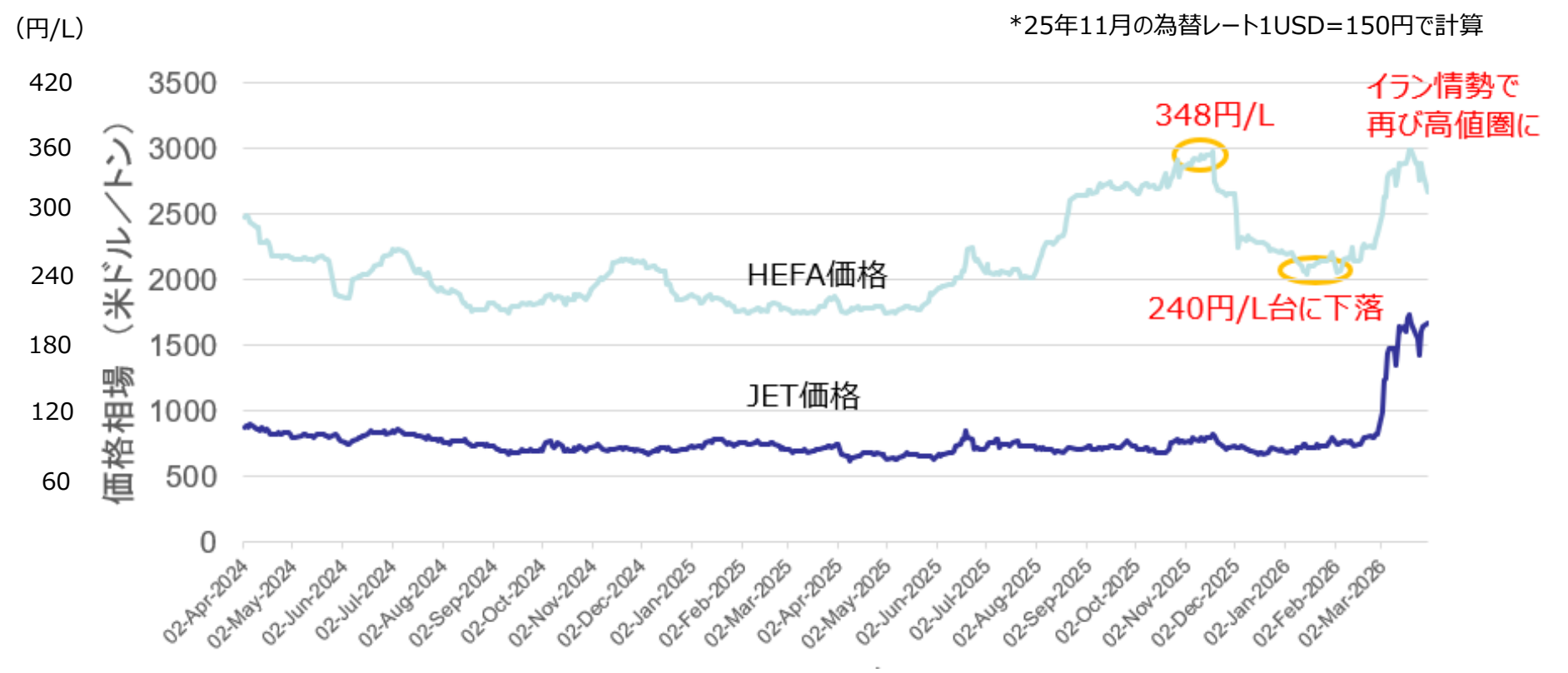
<受益とは> SAF市場の構造と受益・負担の整理

- 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



〈価格水準の考え方〉 基準価格

- Argus mediaが分析する最新のSAF市場価格は下図のとおり
- 公表情報に加えて聞き取りによると、直近2-3年では240円/L～480円/Lの値動きがあり、従来JETに比して高い水位で変動している。



データソース : Argus Media 提供

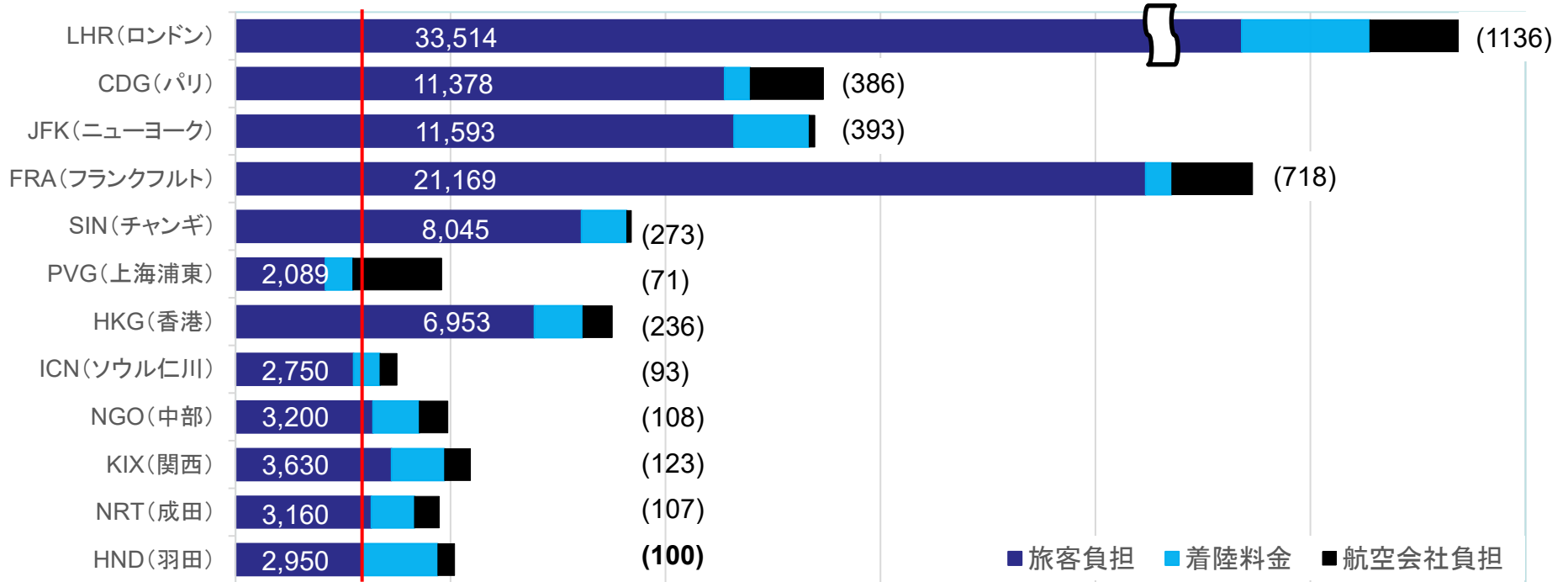
— SAF fob ARA range barge (ARA: Amsterdam-Rotterdam-Antwerp)

— Jet/kerosine NWE barge (NWE: Northwest European)

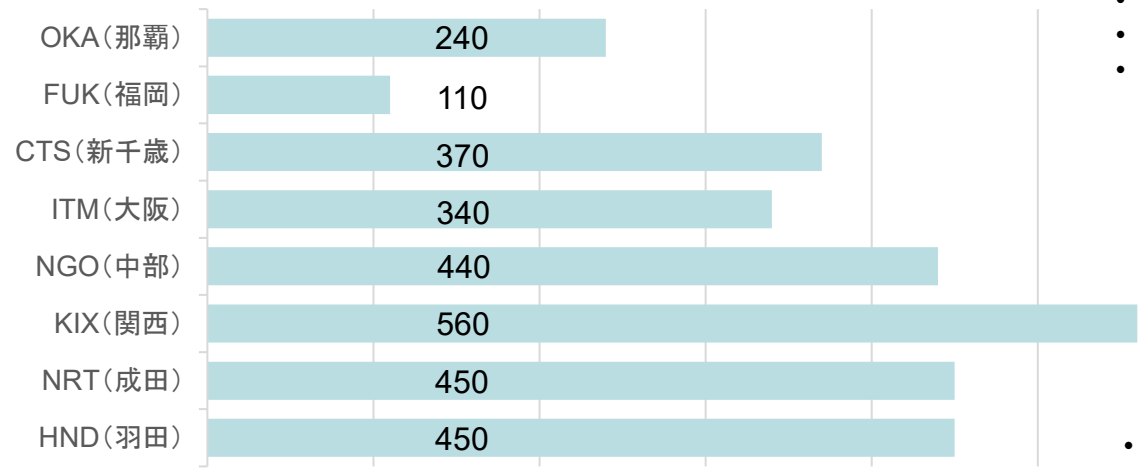


＜価格水準の考え方＞ 既存の空港料金

【参考】世界の空港利用料（旅客負担）（円）



【参考】国内線のPSFC（旅客取扱施設利用料）（円）



- 「旅客負担」に国際観光旅客税は除く
- () は羽田の旅客負担額を100とした場合の指数
- 各空港の空港利用料は令和7年4月1日時点
- データ参照『数字でみる航空2025』
- 為替は令和8年5月1日時点

<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年空港管理状況調書より
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		
		万人	割合(%)		KT	割合(%)		万KL	割合
国際線	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	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	

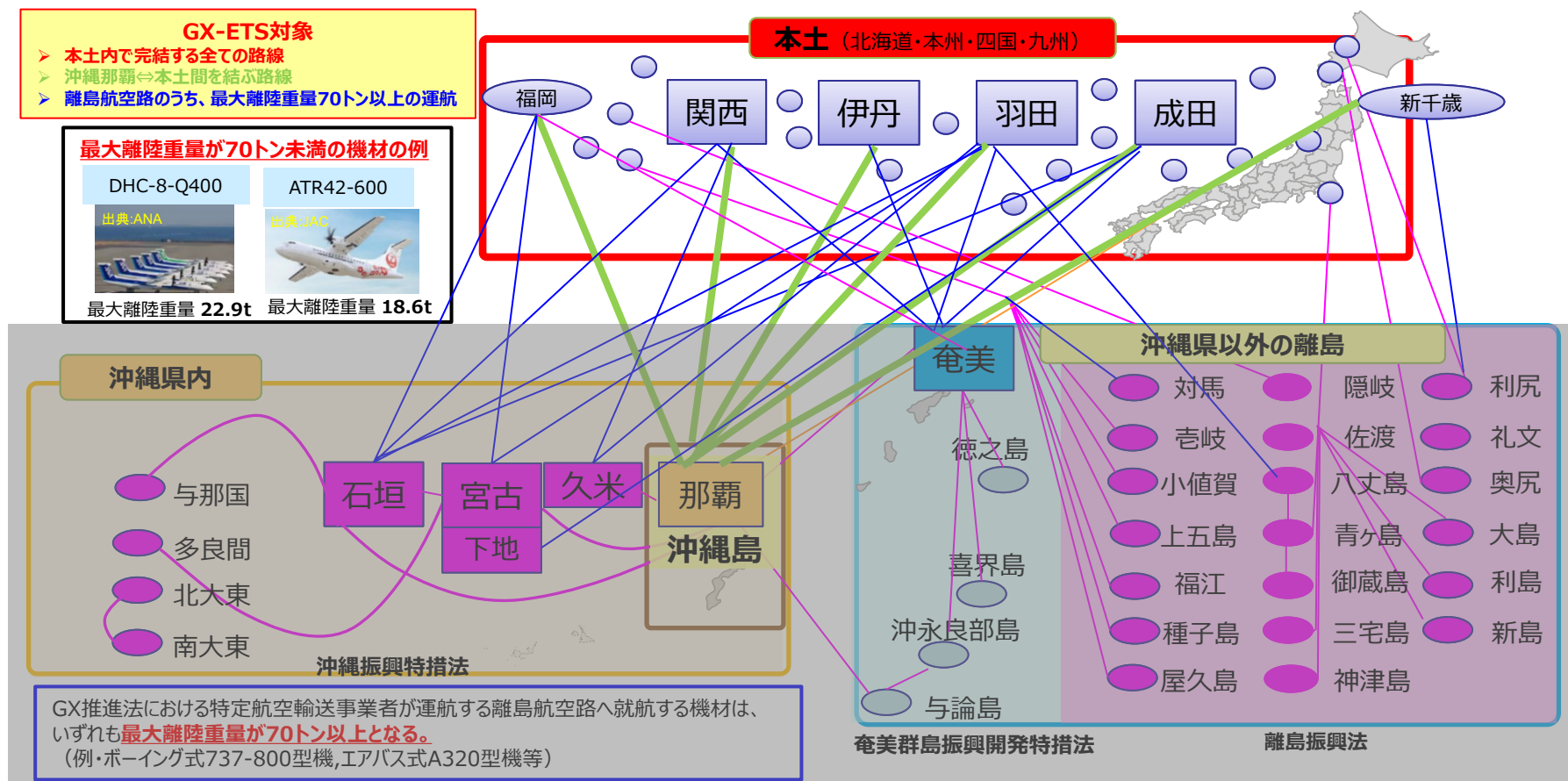
GX推進法では、離島航空路において使用される燃料については、離島航空路における最大離陸重量が70トン未満^{*1}の航空機を使用する運航は算定対象外としている。

（考え方）

- 離島^{*2}住民のインフラとしての重要性和、離島航空路の集積性のバランスを考慮。
- 脱炭素化投資によるネットワーク縮小・撤退の回避。
- 上記を考慮して運航機体規模に応じて一定の閾値を設定

^{*1}最大離陸重量が70トン未満を閾値とする根拠は離島路線における固定資産税減免措置基準に準ずる

^{*2}離島とは、離島振興法、奄美群島振興開発特別措置法、小笠原諸島振興開発特別措置法、沖縄振興特別措置法に定める地域とし、沖縄島は含まない。



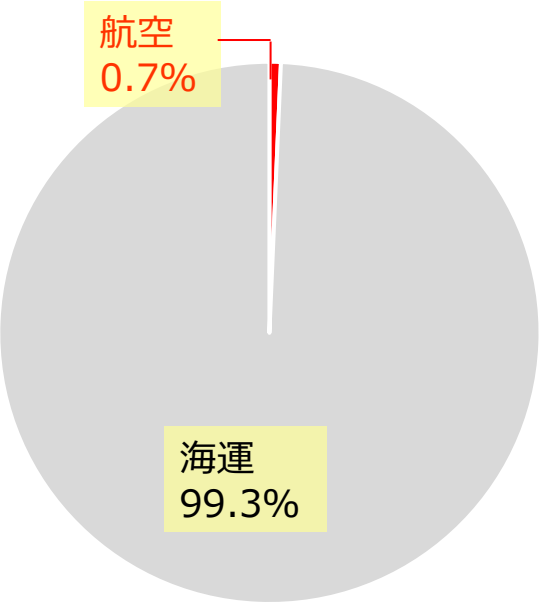
◆ 東京⇄欧州のサーチャージ例

	燃油サーチャージ	SAFサーチャージ
旅客*1	65,000円/人 (866円/kg*3)	1,464円*2/人 (20円/kg)
貨物	135円/kg	7.3円/kg (€0.04/kg)

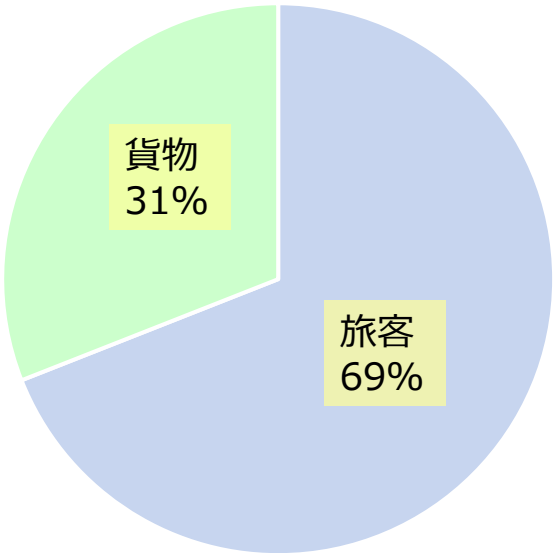
燃油サーチャージ：ANA/ANA Cargo HPより
SAFサーチャージ：欧州航空会社HPより

*1) エコノミークラスの場合
*2) 1ユーロ = 183円（2026年6月）で換算
*3) 1人 = 75kgで換算

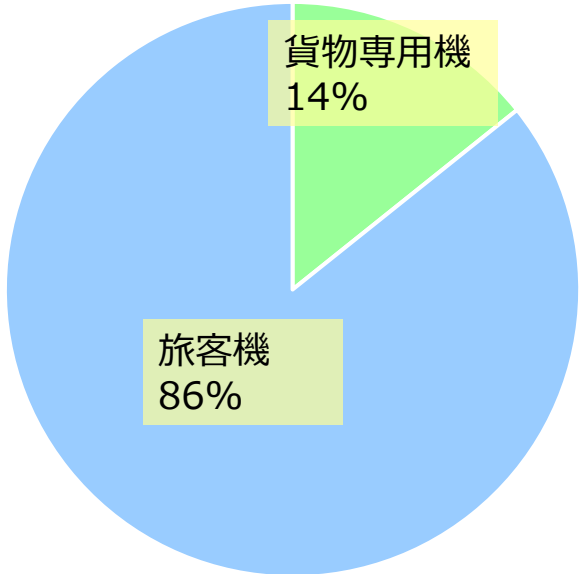
◆ 航空貨物の事業規模（2024年度）



国際貨物重量（輸出）



国際線重量（国内全空港発）



発着回数（成田・羽田・中部・関西）