

SAF導入促進に向けた規制的措施（案）について

2026年7月23日

更なるSAF導入促進策検討タスクフォース事務局(資源エネルギー庁)

本日で報告・ご議論いただきたい点

- 更なるSAF導入促進検討タスクフォースにおいては、本年1月に本協議会にて「更なるSAF導入促進に向けた基本方針」をご報告したのち、「社会的受容性を考慮した形での規制的措置」について検討してきたところ、その内容をご報告した上で、ご議論いただきたい。

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

(参考) 更なるSAF導入促進に向けた基本方針 (抜粋)

更なるSAF導入促進に向けた基本方針 (抜粋)

基本的な考え方

(略)

1. 社会的受容性を考慮した形での規制的措置導入の検討

上記の「基本的な考え方」に基づき、初期需要の創出を通じて、更なる **SAF 導入を確実なものとするため、海外における取組も参考**にしつつ、実効性確保の観点から幅広いジェット燃料供給事業者を対象とした一定量の SAF 供給義務などの規制的措置を検討する。また、本邦において当該措置の実効性を高める仕組みの必要性等についても併せて検討する。

規制的措置の検討に際しては、社会の理解を得つつ、社会全体及び特定の主体に過大な負担を生じさせない設計とすることが不可欠。また、SAF の導入促進に関する社会的な理解醸成には一定の時間を要すると考えられることも踏まえ、諸外国における制度、導入水準や課題も参考にしつつ、規制的措置に基づく導入数量は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する。

なお、規制的措置の検討に当たっては、SAF 売買及び環境価値の移転が透明性ある形で実施されるよう留意が必要である。

SAF導入促進TFで示されたSAF供給義務（案）について（概要）

- 2026年1月に官民協議会で示された「更なるSAF導入促進に向けた基本方針」（以下、「基本方針」という）において、「ジェット燃料供給事業者を対象とした一定量の SAF供給義務などの規制的措置を検討する」こととされたことを踏まえ、**SAFの供給義務を新たに設けることとしてはどうか。**
- 同じく「基本方針」において、「**諸外国における制度、導入水準や課題も参考に**しつつ、規制的措置に基づく導入数量は**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する」とされたこと、**諸外国ではジェット燃料供給量の1～2%の水準から2030年代前半に5%前後のSAF供給義務を課していること**、供給義務の**導入開始までには一定のリードタイムが必要**であること等を踏まえて、**SAFの供給義務は、2030年度から導入し、段階的に5%まで上げる**こととしてはどうか。

【新たに設定するSAF供給義務（案）の概要】

対象者	国内の空港において ジェット燃料を供給する者 （輸入事業者を含む）
供給義務	2030年度：当該年度の国内におけるジェット燃料供給量※の 1% 以上 2031年度：当該年度の国内におけるジェット燃料供給量の 3% 以上 2032年度：当該年度の国内におけるジェット燃料供給量の 5% 以上 2033年度：当該年度の国内におけるジェット燃料供給量の 5% 以上 2034年度：当該年度の国内におけるジェット燃料供給量の 5% 以上 ※国際線への給油量の上位7空港（成田国際、羽田、関西国際、中部国際、新千歳、福岡、那覇）における 国際線（旅客便及び貨物便）向け の供給量
対象燃料	CORSIA認証を受けた（ICAOの基準を満たした）SAF（国産SAF及び輸入SAF）

【参考】 諸外国における主なSAF供給義務の概要

* 法制化されていない目標値

国名	義務対象者	供給量									
		25年	26年	27年	28年	29年	30年	31年	32年	33年	34年
EU	ジェット燃料供給事業者	2%	2%	2%	2%	2%	6%	6%	6%	6%	6%
英国	ジェット燃料供給事業者	2.0%	3.7%	5.5%	7.1%	9.0%	10.6%	11.5%	12.5%	13.5%	14.5%
韓国	ジェット燃料供給事業者	—	—	1%*	1%*	1%*	3 - 5%*	3 - 5%*	3 - 5%*	3 - 5%*	3 - 5%*
シンガポール	ジェット燃料供給事業者（国が現物供給）	—	1%*	1%*	1%*	1%*	3 - 5%*	3 - 5%*	3 - 5%*	3 - 5%*	3 - 5%*

主な論点① 供給義務の設定について

- 高度化法（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）は、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を促進するために必要な措置を講ずることにより、エネルギーの安定供給を図ることを目的としたもの。
- 今後、**国際航空を中心にジェット燃料の需要の拡大が見込まれる**中、SAFの利用が技術的及び経済的に可能であることを踏まえれば、ジェット燃料の非化石化の観点でSAFの促進が必要であることから、ジェット燃料供給事業を同法の枠組みにおける「**特定エネルギー供給事業者が行う事業**」に位置付けてはどうか。
- そのうえで、ジェット燃料供給事業者に対し、**国内におけるジェット燃料の供給量に対して、一定割合のSAFの供給義務付けを行う**こととしてはどうか。
- なお、類似の例としては、同法の枠組みにおける石油精製業者のエネルギー源の環境適合利用の目標があげられる。

<石油精製業者の例>

エネルギー源の環境適合利用に関する石油精製業者の判断の基準

1. エネルギー源の環境適合利用の目標及び実施方法について

(1)石油精製業者は、エネルギー源の環境適合利用の実施方法として**揮発油にバイオエタノールを混和して自動車の燃料として利用するもの**とし、**2023年度から2027年度までの5年間**の石油精製業者によるバイオエタノールの利用の目標量の総計は、各年度ごとに**原油に換算した量で50万キロリットル**とする。（略）

主な論点② 対象期間の考え方

- 予見可能性を確保する観点から、一定期間について、各年度ごとの供給義務を設定する。
- 具体的には、類似の「エネルギー源の環境適合利用に関する石油精製業者の判断の基準」を参考に5年間と設定してはどうか。
- 目標開始年度については、国内外におけるSAFの利用目標等を念頭に置きつつ、SAFの供給体制の確保やSAFに関する社会的な理解醸成に一定の時間を要することも踏まえ、2030年度としてはどうか。

<参考> エネルギー源の環境適合利用に関する石油精製業者の判断の基準における対象期間



(出典) バイオマス燃料供給有限責任事業組合 (JBLS) HP

主な論点③ 義務の考え方

- 「基本方針」において、「諸外国における制度、導入水準や課題も参考にしつつ、規制措置に基づく導入数量は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する」とされたこと、諸外国ではジェット燃料供給量の1～2%の水準から2030年代前半に5%前後のSAF供給義務を課していることを踏まえ、義務は、2030年度から導入し、段階的に5%まで上げることとしてはどうか。

<諸外国におけるSAFの供給義務>

国名	義務対象者	供給量									
		25年	26年	27年	28年	29年	30年	31年	32年	33年	34年
EU	ジェット燃料供給事業者	2%	2%	2%	2%	2%	6%	6%	6%	6%	6%
英国	ジェット燃料供給事業者	2.0%	3.7%	5.5%	7.1%	9.0%	10.6%	11.5%	12.5%	13.5%	14.5%
韓国	ジェット燃料供給事業者	—	—	1%*	1%*	1%*	3 - 5%*	3 - 5%*	3 - 5%*	3 - 5%*	3 - 5%*
シンガポール	ジェット燃料供給事業者 (国が現物供給)	—	1%*	1%*	1%*	1%*	3 - 5%*	3 - 5%*	3 - 5%*	3 - 5%*	3 - 5%*

(凡例) * : 目標値 (韓国の数値については、法制化されていない値。シンガポールの数量については目標値。)

主な論点④ 義務の基準となる国内におけるジェット燃料供給量の考え方

- 義務の基準となる国内におけるジェット燃料供給量については、規制的措置の導入に関して「更なるSAF導入促進に向けた基本方針」において、過大な負担を生じさせない、社会の理解醸成には一定の時間を要する、導入数量は段階的に拡大していくといった考え方が示されていること、ICAOにおける目標は国際線を対象としていることも踏まえ、当面は、国際線（旅客便及び貨物便）への給油量としてはどうか。また、空港における実務負担を軽減するという観点から、国際線向け給油量上位7空港※における給油量としてはどうか。

※成田国際、羽田、中部国際、関西国際、新千歳、福岡、那覇の7空港

＜参考＞：空港別給油量（2024年度の国際線給油量上位7空港）出所：資源エネルギー庁調べ（石油元売り事業者より聞き取り）

空港名	国内線給油量 (万KL)	割合 (%)	国際線供給量 (万KL)	割合 (%)
成田国際空港	14	3.4	314	38.4
羽田空港	133	32.3	295	36.0
関西国際空港	11	2.8	13	16.1
中部国際空港	13	3.1	38	4.6
新千歳空港	36	8.8	14	1.8
福岡空港	31	7.6	14	1.7
那覇空港	43	10.3	3	0.4
その他空港計	131	31.7	9	1.0
給油量総計	412	100	817	100

TFで示された高度化法に基づくSAF供給義務(案)の各論①

番号	論点	概要
1	供給者	ジェット燃料供給事業者（年間3,000kL以上のジェット燃料を対象空港において、国内供給（後述のとおり第一次告示期間においては国内線は除外）する者に限る） ※ 規制逃れをするための閾値未満事業者をグループ会社に複数設置するような行為は認めない予定。
2	供給の相手方（需要者）の扱い	ジェット燃料供給事業者がSAFを供給する対象は対象空港の国際線及び国内線を運航する航空会社とする（※旅客便及び貨物専用便双方が対象であり、2030～34年の第一次告示期間においては国内線は除外される。）
3	ジェット燃料輸入事業者（航空事業者含む）の扱い	ジェット燃料供給事業者に含まれるものとし、SAF供給を実施する対象とする
4	対象路線	国際線及び国内線の両路線とも対象（※SAFの環境価値をどちらの路線に配分するかは航空会社の判断となる。ただし、2030～34年の第一次告示期間においては国内線は除外する。）
5	対象燃料	SAF（CEFに該当するものに限る）のみとし、国産SAF及び外国産SAFの双方を対象とする ※ LCAFについては現時点で対象外だが、市場での普及状況等を見てから、対象に追加するか否かを判断
6	義務を課す対象行為	販売行為（ジェット燃料供給事業者によるCORSIA対象航空会社へのジェット燃料販売行為に関して、SAFの供給目標を導入する）
7	義務を課す考え方	混合率

TFで示された高度化法に基づくSAF供給義務(案)の各論②

番号	論点	概要
8	義務の考え方	● 国内供給量の定義は国際線向け供給量及び国内線向け供給量の合計値 ● ジェット燃料供給事業者から航空会社に対し、下記%での一律のSAF混合を想定 2030年度：2030年度の国内供給量の1%以上 2031年度：2031年度の国内供給量の3%以上 2032年度：2032年度の国内供給量の5%以上 2033年度：2033年度の国内供給量の5%以上 2034年度：2034年度の国内供給量の5%以上 ただし、第一次告示期間内（2030～34年度）においては、国内供給量から国内線向け供給量を除外する。 （2035年以降の義務については、今後、ICAOなどの国際的な動向等を踏まえて改めて官民協議会において議論することとする。）
9	対象事業者への目標割当	● 対象事業者は、対象空港毎に上記の%でのSAF供給が求められる（GHG排出量を当該%分削減するのではなく、数量ベースで当該%のSAFの供給が求められていることに注意） ● 「大規模ジェット燃料供給事業者（国内でジェット燃料を製造する（第三者に委託して製造することを含み、輸入すること又は第三者に委託して輸入することを除く）者であって、年間10万kL以上のジェット燃料を供給する者）によるSAF供給量」のうち、50%分はジェット燃料の安定供給に資するもの（国産SAF又は海外連結子会社産SAF（それぞれ、他のジェット燃料供給事業者による供給分も含む））でなければならない （SAF供給をエネルギーの安定供給に繋げる狙い）

（注）供給目標について、初年度の義務率はSAFプラントの完工リスクを考慮した。次年度の義務率については実質初年度となるSAFプラントが現れる可能性も考慮し、装置トラブルリスクを考慮した。

TFで示された高度化法に基づくSAF供給義務(案)の各論③

番号	論点	概要
10	例外・適用除外	● グループ会社（関連会社）間調整は可能 ● 災害等によるやむを得ない事由が認められる場合、目標を下方修正可能 ● 装置トラブルによる生産量の減少を理由とする目標の下方修正は不可 ● 航空事業者との間の取引不調を理由とする目標の下方修正は不可 ● 設備投資額の高騰等によるSAFプラント建設の中止・延期を理由とする目標達成免除・目標の下方修正は不可 （第一次告示期間中において、供給目標を達成できなかった場合、以下の例外措置の適用が可能） ① 未達分のバンキング（翌年度分への繰り越し）が可能（本項目については、2033年度まで実施可能） ② 非CORSIA対象航空会社及び自家用ジェット機等に対する国内でのSAF供給量を、繰り越された未達分の供給として活用可能 ③ 自衛隊・海上保安庁等の官公庁保有航空機等に対する国内でのSAF供給量を、繰り越された未達分の供給として活用可能 ④ 在日米軍等の外国政府保有航空機等へのSAF輸出（国内供給に限る）量を、繰り越された未達分の供給として活用可能 ⑤ 国内で生産し、海外空港での給油用に輸出されるSAF供給量を、繰り越された未達分の供給として活用可能 ⑥ 国内の他のジェット燃料供給事業者に対するSAF供給量を、繰り越された未達分の供給として活用可能

TFで示された高度化法に基づくSAF供給義務(案)の各論④

番号	論点	概要
11	罰則	供給高度化法に基づいて対応
12	対象空港	成田国際、羽田、関西国際、中部国際、新千歳、福岡、那覇
13	B&C	日本国内の空港タンクにSAFが給油されたタイミング以降にB&Cを実施できるように検討を進める (国際B&Cはグリーンウォッシュへの懸念もあり、具体的なスキームの設立等の進捗状況を見てから検討する)
14	タンカリング	供給高度化法の枠組みでは規定不可
15	SAF価格の透明性確保	ジェット燃料供給事業者は、ジェット燃料売買に係る精算完了(※月に1回等の頻度で実施されているもの)後、速やかに環境価値を航空会社に移転する(※ただし、前払いの場合においてはSAFの供給完了後、速やかに環境価値を航空会社に移転する)
16	年度報告	ジェット燃料供給事業者は、SAF供給義務の%の達成状況について、1年度毎に対象空港別に、「総ジェット燃料供給量に占めるSAFの販売量」等の報告を実施する
17	事務コスト	事業者・国ともに過大な事務コストが生じない方法を模索する
18	所管省庁	経済産業省