

持続可能な航空燃料（SAF） に関する取組の現状

2026年4月17日

資源エネルギー庁

資源・燃料部 燃料供給基盤整備課

主な国内SAFプロジェクト

活用補助金財源

- ① : NEDO
- ② : GI基金
- ③④⑤⑥ : GX経済移行債



③ ENEOS

場所 : 和歌山県
技術 : HEFA
規模 : 約40万KL/年



① コスモ石油

場所 : 大阪府
技術 : HEFA
規模 : 約3万KL/年
※2025年4月供給開始



⑤ コスモ石油

場所 : 香川県
技術 : ATJ
規模 : 15万KL/年



② 出光興産

場所 : 千葉県
技術 : ATJ
規模 : 10万KL/年



④ 出光興産

場所 : 山口県
技術 : HEFA
規模 : 25万KL/年



⑥ 太陽石油

場所 : 沖縄県
技術 : ATJ
規模 : 20万KL/年

商用規模SAF製造プラント設備完成までの流れ（イメージ）

- 現在5つのプロジェクトでいずれもFEEDを実施中。2026年当初～2026年秋にかけて順次FEEDを終了予定。
- プラント建設に2年半～3年ほど要することに加え、支援措置の適用要件・期間※を考慮すると、**2030年の国産SAF大規模供給に向けては、遅くとも2026年末頃までに最終投資決定（FID）することが必須。**

※税額控除の適用には2026年度末までに計画認定（FIDが要件）が必要。また、GX経済移行債を活用したCAPEX支援は2028年度が、GI基金による技術開発支援は2029年度が、それぞれ適用終期。



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

- 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。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：経済産業省、国土交通省)
※計8回実施

製造・供給WG (2022.7.29～)

(事務局：経済産業省)
※計4回実施

流通WG (2022.7.26～)

(事務局：国土交通省)

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、株式会社ユーグレナ、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、三愛オプリー、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、全国油脂事業協同組合連合会
政府等：経済産業省、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

国産SAFについての現状

- 石油元売事業者によるSAF製造プラントに係る最終投資決定（FID）を直前に控えた現在、航空会社と石油元売事業者とのSAF売買に関する交渉が行われている。
- 一定程度、売買契約が見えない中では、石油元売事業者はSAF製造プラントに係るFIDを実施することができない。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。
- 海外の動向を見ると、①航空会社へのSAF利用のインセンティブ制度も施行されているほか、②SAFの混合義務制度が整備されている等の取組がなされている。
- 上記取組も参考にしつつ、我が国における更なるSAF導入促進に関し、どのような対応がありえるか、SAF官民協議会の下に『更なるSAF導入促進策検討タスクフォース』を設置し、業界団体や企業、関係行政機関等で議論、2025年12月末に中間取りまとめを行った。
- 上記中間取りまとめを踏まえて、海外における制度や水準、課題等も参考にしつつ、航空会社に対するSAF利用インセンティブや石油元売事業者等に対する一定量のSAF供給義務等について、詳細を検討していく。

更なるS A F 導入促進策検討タスクフォースについて

【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

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

エネルギー供給高度化法に基づくSAF供給目標量（案）

- 2024年度のSAF官民協議会及び総合資源エネルギー調査会脱炭素燃料政策小委員会においては、エネルギー供給高度化法に基づくSAF供給目標量（案）が策定・合意された。

【2024年度に合意が得られたエネルギー供給高度化法に基づくSAF供給目標量（案）】

エネルギー供給構造高度化法におけるSAFの供給目標量について（まとめ）

1. 供給目標量	<ul style="list-style-type: none"> SAFを巡る国際動向や、我が国において需要側のニーズも踏まえつつ、必要なSAFの供給体制を整えるとともに、単なるジェット燃料からSAFへの置き換えに留まらず、将来的なe-SAFの普及も含めたより炭素削減価値の高いSAF供給を促すため、対象期間におけるSAFの供給目標量を「2019年度に日本国内で生産・供給されたジェット燃料のGHG排出量の5%※相当以上」とする。 ※2019年度に日本国内で生産・供給されたジェット燃料×SAFの混合率10%×GHG削減効果50%相当
2. SAFの定義	<ul style="list-style-type: none"> SAFの品質規格、対象製法は、国際標準に準じて、標準化団体のASTM Internationalが定める燃料規格であるASTM D7566、D1655の規格を満たすものとする。
3. 対象期間	<ul style="list-style-type: none"> 2030～2034年度の5年間とする。 2035年以降の目標については、今後、ICAOなどの国際的な動向等を踏まえて検討・設定することとする。
4. 対象事業者／個社への目標割当の方法	<ul style="list-style-type: none"> 一定数量のジェット燃料製造・供給実績のある者を対象とするため、年間10万kL以上のジェット燃料製造・供給事業者とする。 個社への目標割当の方法は、国内のジェット燃料生産量平均値の総和に対して、個社が占める生産量平均値の割合に応じて目標量を割り当てることとする。
5. 目標達成における柔軟性措置	<ul style="list-style-type: none"> 市場黎明期の現状においては、将来的な事業計画の変更等の可能性も考慮し、目標達成における柔軟性措置（例：事業者の責に因らない事情については目標量を引き下げ）を設けることとする。
6. その他計画的に取り組むべき措置	<ul style="list-style-type: none"> より炭素削減価値の高いSAFの供給拡大を促すため、SAFのGHG削減率を50%以上目指すことや、SAF原料及びSAF製造技術の開発や推進に関する努力規定を設けることとする。

※上記、SAF製造事業者に対する供給目標量の設定とあわせて、SAFの需要拡大を促す観点から、SAFの利用に関する予見性を高めるための規制・制度の在り方についても検討を進める。

5. 目標達成における柔軟性措置について

- 目標達成における柔軟性措置**について、例えば、**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／未達成量の翌年度への繰越しが認められている**。また、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、目標の引き下げなど柔軟性措置に関する規定**を定義。
- SAFに関連する諸外国制度においても、**他社との共同達成を認める事例**や、**Buy outオプション（権利買取）による目標達成が検討**されるなど、柔軟性措置が設けられている（参考11）。
- SAFの供給目標量等に関する告示**においても、将来的な事業計画の変更等の可能性も考慮し、バイオエタノールの利用目標等に関する告示や、SAFに関連する諸外国制度も参考に、**目標達成における柔軟性措置を設けてはどうか**。

<柔軟措置規定の例>

- グループ会社（関連会社）間調整、やむを得ない事情による他社との融通
- 目標達成としてカウントする供給目標量の対象について海外への輸出货量も含む
- バンキング（翌年度、翌々年度以降への繰越）、ボロイング（翌年度、翌々年度以降分の前借り）
- 災害や異常気象等による供給量減少、装置トラブルによる生産量の減少、利用側との間で取引が不調になった場合、設備投資額の高騰等によるSAF生産・供給計画の中止または延期など、対象事業者の責に因らない事情については目標量の引き下げ（もしくは免責）

今後のスケジュールイメージ

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

第8回官民協議会

導入促進コン
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

第8回官民協議会

導入促進コン
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