

令和7年2月26日

持続可能な航空燃料（SAF）の導入促進に向けた官民協議会

国産SAFの着実な社会実装に向けて



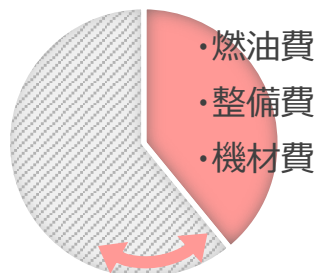


本邦航空会社は利益が上がりにくい構造的変化に直面し、コストはさらに増加

- 1) コロナ禍の危機を乗り越え、売上高ベースでは過去最高水準へ。
- 2) 一方、**外貨建て費用割合が高く**、海外の物価高・為替影響を受けて旅客数回復による売上増より費用増が上回り、**利益が上がりにくい構造的変化**に直面。
- 3) 足元では**1.3兆円に及ぶ有利子負債**の返済と、社会インフラとして、また2030年に訪日6,000万人を目指す政府目標へ向けた需要を支える**航空機投資***も必要。
*コロナ禍で売却した分の回復・先送りしてきた老朽更新を含む
- 4) 2024年1月からCORSIAオフセット義務、2025年1月から欧州発便に対しSAF混合義務が課される等、国際航空分野では**義務的コスト負担**も既に発生し増加傾向。

外貨建て費用割合

※費用全体の約4~6割が
外貨建て

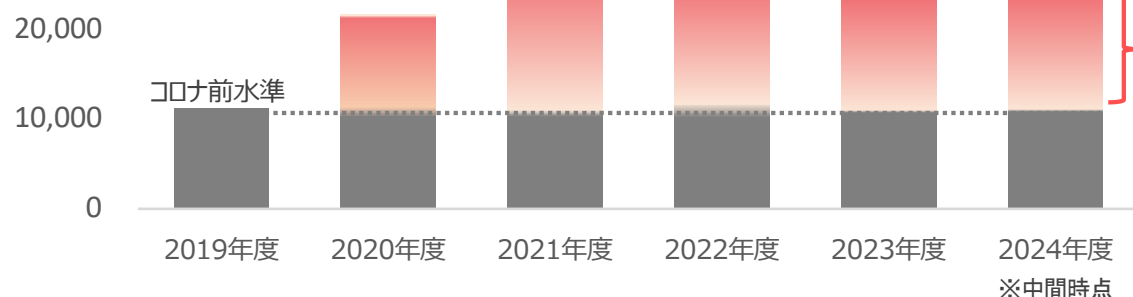


単位：億円

有利子負債残高

※大手2社グループ合計

コロナ前と比較して
約1.3兆円増



2. 国産SAFの社会実装へ向けた課題



① 国産SAFの価格低廉化に向けた追加対策が必須

- 1) 2022年4月第1回官民協議会は、グリーン成長戦略で示された、2030年頃までにコストを既製品と同等（100円台/L）へ低減し、実用化を達成するという目標を受けてスタートし、官民一体で国際競争力のある価格実現に取り組んできた。（別添参照）
- 2) 一方、製造支援に予算措置（GI基金・GX移行債等）がされた当時から原料や資材・人件費が高騰する等、**前提が大きく変わり**、製造コストは高止まりしていると認識。
 - ✓ 航空は燃油費が営業費用全体の**約3割**を占める。
 - ✓ 国産SAFの流通価格をジェット燃料の3～5倍と仮定し、このまま各社が2030年度のSAF導入目標を達成しようとする、**構造的に事業継続が困難**となる。

2030年度 SAF導入目標

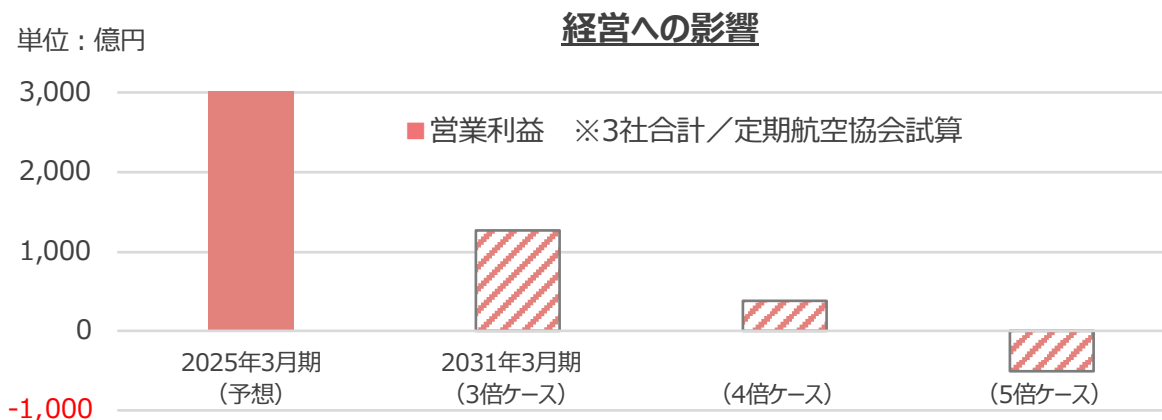
これまでに本邦3社が2030年に燃料の10%をSAFへ置き換える経営目標を設定

2021年5月：日本航空

2022年8月：全日本空輸

2023年5月：スカイマーク

※2025年2月現在



※各社2030年度の営業収入見込は今年度と同じ／燃料の10%をSAFへ置き換える前提

2. 国産SAFの社会実装へ向けた課題

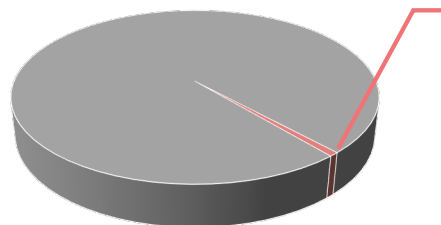


② Scope3国内市場は機運情勢が進まず、SAFプログラム参画企業はわずか

- 1) 大手2社は、出張や貨物輸送で航空を利用する企業のScope3を可視化、SAFを活用した削減証書を発行し、SAFの環境プレミアムを「**社会全体で広く負担いただく**」取り組みを2021年以降、主体的に進めてきた。
- 2) しかし、欧米に比べて日本のScope3削減に取り組む機運は著しく低く、東証プライム上場企業でもプログラム参画企業は**わずか1%未満**。
 - ✓ SAF導入促進策に向けて**民間として自助努力**を重ねていくが、企業が自主的にScope3削減に取り組む範囲は、今後も限定的と危惧している。
 - ✓ このままでは我が国の**経済成長も、SAFの導入も、両方が立ち行かなくなる**。

Scope3国内市場

※2025年2月現在／定期航空協会集計



1%未満 (2社合計)

■ 東証プライム上場企業数 ■ SAFプログラムの参画企業数 (2社合計) ※東証プライム区分



① 国産SAF製造コストの更なる低廉化と、導入促進へ向けた国の支援

1) SAF製造コストの更なる低廉化に向けた施策

- ✓ 製造支援（GI基金・GX移行債等）に予算措置がされた当初から、原料や資材・人件費が高騰する等、前提が大きく変わっている。各変数においてどの程度の差が生じているのか、製造方法ごとに定量分析をしてはどうか。
- ✓ 差異分析の結果を踏まえた、国の支援の追加措置を検討いただきたい。

2) SAFの環境プレミアムを社会全体で広く負担する施策

- ✓ SAFによるScope3削減を公共調達の**応札要件**としたり、国や自治体が率先垂範する等、企業の行動変容を促すしくみを検討いただきたい。

3) その他のSAF導入促進策

- ✓ エアライン側へのインセンティブ・値差補填や、官需による利用拡大等、Scope3削減だけに偏らないSAF導入促進策、負担のあり方を検討いただきたい。

4) 上記を推進する有識者会議の設置等、関連省庁のリーダーシップをお願いしたい。



② 公正な国際競争環境に向けた日本政府のイニシアティブ

- ✓ 国際的に、経済成長と環境対策の両立の観点で議論が活発化している。
- ✓ SAF導入コストを顧客へ転嫁する手法を検討する場合にも、各国が地球温暖化対策へ同じ危機感を共有して向き合わなければ、**ハブ空港としての国際競争力低下**を招くことも懸念される。
- ✓ ICAOやCOP等での議論において、**本邦企業が国際競争上で、不利にならないように積極的に関与し、イニシアティブを発揮**していただきたい。

③ 供給量／利用量それぞれをGHG削減率で目標設定

- ✓ 供給側の目標はGHG削減率である一方、利用側の目標は国土交通省・航空会社ともに数量を掲げており、目標単位が不一致。
- ✓ 国際動向を踏まえれば、**GHG削減率で利用目標を設定**することが一般的であり、別途整理が必要ではないか。



2050年カーボンニュートラルに伴う グリーン成長戦略

令和3年6月18日 閣議決定

(P.97より抜粋)

＜今後の取組＞

ガス化FT合成技術、ATJ技術、微細藻類の培養技術等については、上述の技術の確立とコスト低減を実現するための研究開発、大規模実証を実施し、他国に先駆けて2030年頃には、コストを現在の200～1,600円/Lから既製品と同等の100円台/Lまで低減し、実用化を達成する。

また、2025年以降、諸外国においてもSAFの製造・供給が進展していくものと想定される。このため、更なるコストの削減、CO2排出削減に係る研究開発・社会実装を促進し、2030年における総需要が約2,500億円～5,600億円の規模になると見込まれる国内空港において、国内の製造事業者による低廉かつ安定的なSAFの製造・供給体制の早期の構築を目指す。

経済財政運営と改革の基本方針 2023

令和5年6月16日 閣議決定

(P.9より抜粋)

船舶・航空・鉄道等の輸送分野については、カーボンニュートラルポートの形成やゼロエミッション船の開発・導入のほか、低燃費機材導入や運航改善と併せて、国産の持続可能な航空燃料（SAF）を国際競争力のある価格で安定供給できる体制を構築*する。また、まちづくりGXを含むインフラの脱炭素化を更に進めるとともに、森林吸収源対策等を加速する。合成燃料（e-fuel）や合成メタン（e-methane）等のカーボンリサイクル燃料を含むカーボンリサイクルやCCS、地熱を含め、各分野においてGXに向けた研究開発や設備投資、需要創出の取組を推進する。

（注釈*）米国では、2050年に向けて、SAFの生産を急激に拡大させるためには、価格をジェット燃料並みに近づける手段が不可欠とされている。



<http://teikokyo.gr.jp/>

航空業界のサステナビリティ関連WEBサイト

Sustainable Aviation Japan (SAJ)

<https://saj-teikokyo.com/>