

令和7年6月25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の社会実装に向けた現状と今後の論点



1. 国産SAFの社会実装に向けた現状



① 国際競争力のある価格は道半ば／このままでは構造的に事業継続が困難

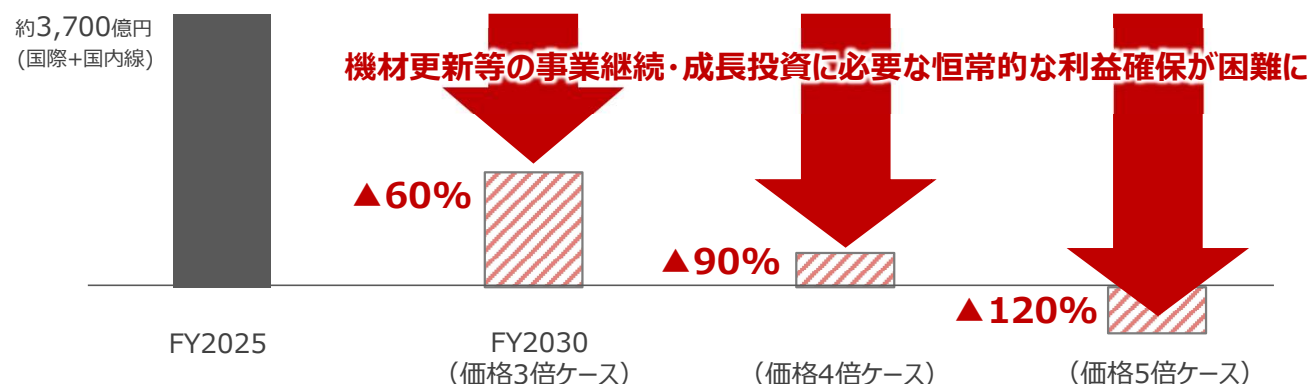
- 1) 我が国のエネルギーの低炭素化推進において、重要な**戦略物資**である国産SAFの**安定供給**と**国際競争力のある価格実現**に向け、設備投資支援と税制による初期投資支援の仕組みをご用意いただいた。
- 2) 一方、それらの予算措置がなされた当時から、原料費・資材費・人件費が高騰する等**前提が大きく変わり**、製造コストが上昇、今後更に上がるリスクも。
- 3) 航空は営業費用全体の**約3割**を燃油費が占める。国産SAFの価格はジェット燃料の3倍以上と依然高額であり、このままでは**構造的に事業継続が困難**。（下図）

営業費用のうち燃油費割合



※定期航空協会試調べ（会員企業平均）

SAF価格の経営への影響



※ジェット燃料価格は約100円/L、国産SAFの価格は約300-500円/Lを想定（廃食油およびバイオエタノール由来）
※2030年度の営業利益見込は2025年度と同等、燃料の10%をSAFへ置き換える想定
※SAF導入目標を掲げている JAL、ANA、スカイマークの3社合計：定期航空協会試算

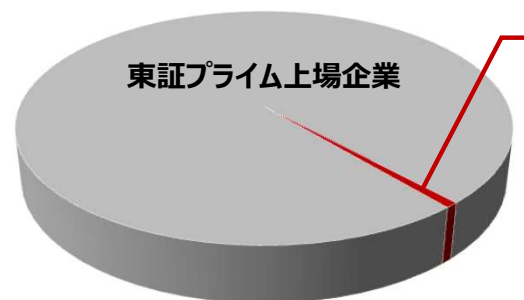
1. 国産SAFの社会実装に向けた現状



②国内Scope3市場は機運醸成が未成熟／価格の高さもボトルネック

- 1) 大手2社は、社員の出張や貨物輸送による企業のScope3を可視化し、削減証書を発行することで、SAFの環境価値（コストの一部）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、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SAFプログラムへの参加企業は**わずか1%未満**。（下図）
- 3) **米国市場**で企業のScope3削減意欲が高い背景には、ESG投資の増加による資本コスト低減のインセンティブや、政府支援による**SAF製造コストの大幅低減と連動し、Scope3削減証書が比較的手頃な価格で取引されている**ためと分析。

国内Scope3市場（SAF）



■ SAFプログラム参加企業（2社合計）



※2025年5月現在 定期航空協会調べ

2. 国産SAFの社会実装に向けた今後の論点



① 製造コスト上昇の定量分析・国際競争力のある価格の共通の指標が必要

- 1) 国産SAFの国際競争力のある価格の実現に向け、官民で知恵を絞るためには、これまで初期投資支援の予算措置がされた当初から、原料費や資材費、人件費が高騰する等、どのように前提が変わり、製造コスト上昇につながっているのか、製造方法ごとに定量分析が必要。
- 2) **国際競争力のある価格**については、我が国として目指す共通の指標（ベンチマーク）も必要ではないか。

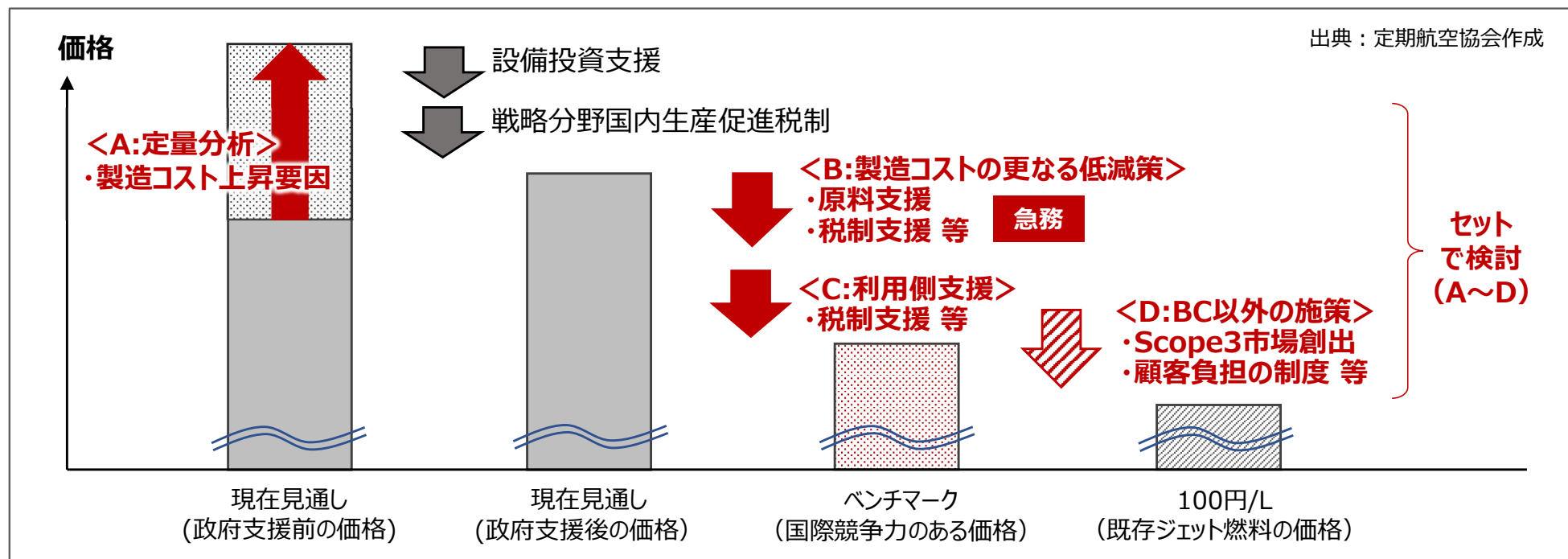
Intentionally Omitted

2. 国産SAFの社会実装に向けた今後の論点



②経営と脱炭素を両立させるため、製造コストの更なる低減が急務

- 1) 国際競争力のある価格の実現が見通せない場合、航空会社は経営と脱炭素を両立させる観点で、国産SAFの利用量を調整せざるを得ない。
- 2) 製造方法ごとの定量分析を行ったうえ、国産SAFの製造コストの更なる低減が急務。原料の安定・安価な確保に向けた政策支援、税制支援等、更なる製造コストの低減に繋がる策を追求すべき。
- 3) 化石ジェット燃料との値差の一部を顧客にご負担いただく制度等の検討については、製造コストの更なる低減に向けた追加策とのセットであるべき。



2. 国産SAFの社会実装に向けた今後の論点

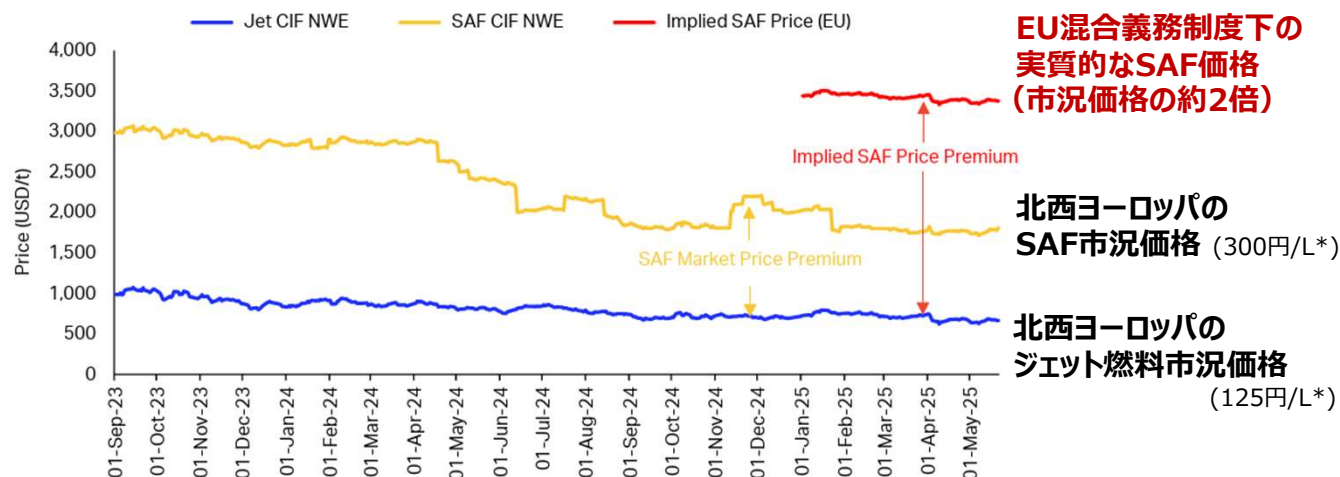


③ 欧州型の混合義務制度は市場を歪ませ、SAF普及を阻害するため反対

- ✓ 国際社会は、目標の実現可能性、規制のあり方に対して警鐘を鳴らしており、欧州の大手航空会社CEOは「高コスト」と「供給不足」により目標達成は不可能と表明。
- ✓ 国際航空運送協会（IATA）ウィリー・ウォルシュ事務総長は、『**EUの規制はSAFの実質的な価格を不当に押し上げている（市況価格の約2倍）**』と痛烈に批判。高すぎる混合目標や、価格の不透明性等の課題がある。

『EUの規制はSAFの実質的なコストを不当に押し上げている』

Implied cost of SAF due to compliance fees under ReFuelEU Aviation



出典：S&P Global Commodity Insights, IATA Sustainability and Economics 30 May 2025

*2025年5月1日現在、1USD=145円で算出



2025年6月 IATA 年次総会 出典：IATA HP
上写真・下写真 前列中央：IATAウィリー・ウォルシュ事務総長
下写真 中列中央：JAL鳥取社長、中列左：ANA井上社長



④市場が未成熟なフェーズでは、SAF利用側への支援策も必要

- 1) サプライチェーン上流から下流まで、あらゆるプロセスの総点検、工夫が不可欠であり、特に市場が未成熟なフェーズでは、SAF利用側への支援策も必要。
- 2) GX経済移行債等による財源確保とともに、SAF利用側への税制控除、値差補填、空港によるSAF価格低廉化の支援制度等、需要創出に向けた支援策を検討していただきたい。

⑤液体燃料全般のエネルギーtransitionについて国の政策が必要

- 1) 本邦航空会社は、日本の空港で国内線の全量、国際線の半分の量の燃料を給油している。国際線を中心に航空燃料の需要は増加するが、人口減少や電気自動車普及等によりガソリン等の液体燃料全般の需要は減少するため、連産品間の需給ギャップが生じる。
- 2) この需給ギャップを解消するためにも、SAF(合成燃料を含む)は島国である我が国のエネルギー安全保障上、極めて重要な戦略物資であり、液体燃料全般のエネルギーtransitionについて国の政策を示していただきたい。



<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/>