

更なる SAF 導入促進に向けた基本方針 (更なる SAF 導入促進策検討タスクフォース中間取りまとめ文書)

令和 7 年 12 月
持続可能な航空燃料（SAF）の導入促進に向けた官民協議会
更なる SAF 導入促進策検討タスクフォース

序論

本年 7 月に、石油元売事業者、航空運送事業者、経済産業省資源エネルギー庁及び国土交通省航空局をメンバーとした「更なる SAF 導入促進策検討タスクフォース」が設置され、関係者間で 7 回議論を重ねてきた。

同タスクフォースにおける議論の中で、関係者間で、エネルギー安全保障の観点から国産 SAF が重要であること、国内プロジェクトの立ち上げに向けては SAF 需要又はその蓋然性の顕在化が前提となることが共有された。同時に、国際競争力のある価格で SAF が供給され、SAF を利用する航空運送事業者の国際競争力が損なわれないことが重要となることが共有された。

こうした状況を踏まえつつ、社会の理解を得ながら、供給者・需要者双方が方向性を一致させて更なる SAF 導入促進に向けて前進するよう、関係者がそれぞれ今後取り組むべき事項について取りまとめた。

基本的な考え方

カーボンニュートラルに向けては、CO₂ 削減効果の高い SAF の導入が重要となっている。仮に日本での SAF 導入が遅れた場合、カーボンニュートラルの達成が難しくなるだけでなく、将来の日本の航空ネットワーク形成及び充実や航空貨物の荷主の産業競争力にも影響を与えかねない。

また、我が国におけるガソリン、軽油などの石油製品の需要は長期的に見て減少方向である一方、ジェット燃料は訪日外国人数の増加等を背景に需要が堅調に増加することが見込まれている。国産 SAF の導入促進は将来における我が国のジェット燃料の安定供給に大きな役割を果たす可能性がある点で、エネルギー安全保障の観点からも重要な位置付けとなる。

このように、航空脱炭素化、航空ネットワーク形成、産業競争力やエネルギー安全保障の観点から日本での SAF 導入、とりわけ国産 SAF の導入が重要である一方、SAF の価格に目を向けると、国際的に見ても SAF 価格が従来のジェット燃料価格よりも大幅に高くなる中、更なる SAF 導入促進に向けては、SAF 導入に伴う追加的な費用を誰がどう負担するか、SAF の需要・供給をいかに創出するかが世界共通の大きな課題となっている。

この点に関して、SAF 市場が先行して立ち上がりつつある地域では、SAF の混合義務やタンカリング規制等の規制的措置が初期需要の創出という観点で大きな役割を果たしている。我が国においても、更なる SAF 導入促進に向けては、海外の事例も参考にしながら、規制的措置を検討することが考えられる。

その際、持続可能な航空脱炭素を実現するためには、社会全体として過大な負担を生じさせないこと、また、特定の主体（SAF 製造・販売事業者（供給側）、航空運送事業者（需要側）、旅客等の航空輸送サービス利用者）に過大な負担を生じさせないことに留意が必要である。

また、海外においても、供給側・需要側それぞれの民間事業者による SAF 導入に向けた取組や規制措置と一体的な政策支援が様々な方策により行われていることから、我が国においても、供給側及び需要側のそれぞれに対する支援措置について規制措置と一体的に考える必要がある。

したがって、①社会的受容性を考慮した形で規制措置を導入すること、②国際競争力のある価格で安定的に国産 SAF を供給できる体制を構築すること、③SAF 導入に向けて需要の創出を図るとともに、利用者の理解が得られる範囲で利用者に広く負担を求める持続可能な仕組みを構築すること、を一体的に検討することが重要となる。

以上のように、政府が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、各民間事業者が SAF 導入促進に向けた創意工夫をこらすことを基本的な考え方とする。

1. 社会的受容性を考慮した形で規制措置導入の検討

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。

2. 国際競争力のある価格で安定的に国産 SAF を供給できる体制の構築

(1) 供給事業者においては、設計・調達機器の最適化や多様な原料の採用、原料の共同調達等を通じたコスト低減、原料の安定的な確保などを通じて、国際競争力のある価格で安定的な国産 SAF 供給の実現に努める。

(2) 政府においては、以下をはじめ必要な支援を講じる。

①設備投資支援策に係る柔軟な対応

引き続き、大胆な設備投資支援を行う。その際、人手不足や資機材費高騰等に伴ってプロジェクトコストや工期の変更が生じる場合にも、費用面やスケジュール面で最大限柔軟な対応を行う。

②原料の安価かつ安定的な供給

家庭用廃食用油やブラウングリース由来油脂などの活用が進んでいない国産バイオ原料について、回収の拡大を図るための措置を講じる。また、海外産バイオ原料についても、安価かつ安定的な供給の確保に向けた取組に係る検討を行う。

③国内 SAF 市場整備の取組

国内版ブックアンドクレームなど国内 SAF 市場の効率化に向けた検討を進める。

④次世代バイオディーゼルの普及拡大に向けた取組

プロジェクト全体の収益性向上の観点から、SAF 生産に伴う連産品である次世代バイオディーゼル（HV0 : Hydrotreated Vegetable Oil 又は RD : Renewable Diesel）の普及拡大に向け、軽油 JIS 規格等の見直しに取り組む。

3. 持続可能な SAF 導入に向けた需要創出及び利用者負担に係る仕組みの構築

（１）航空運送事業者においては、SAF の活用が持続可能な航空脱炭素の観点から不可欠なものであることを踏まえ、ジェット燃料との値差の一部を環境コストとして初期的には実質負担する。その際、持続可能な SAF 導入に係る具体的取組として、選択式運賃の設定、サーチャージ、環境価値証書（Scope3）の更なる販売など、各者において様々な施策の検討・工夫に努める。

また、所属する航空アライアンスメンバー等への日本での SAF 給油の呼びかけや共同調達の実施についても検討する。

（２）政府においては、以下をはじめ必要な支援を講じる。

①航空運送事業者へのインセンティブ（値差支援）

基本的な考え方とおり、持続可能な航空脱炭素の観点からは、広く航空輸送サービス利用者に脱炭素に係る一定の負担を求める仕組みを構築することが必要であることから、利用者の理解を得つつ、利用者全体の負担に基づく航空運送事業者へのインセンティブ（値差支援）のあり方について、有識者の知見も活用しながら具体化に向け法改正の必要性も含めた制度検討を進める。

その際には、利用者全体での公平なコスト負担という点に留意し、外国人国際航空運送事業者による航空輸送サービス利用者も含めて一律の負担を求める制度を検討する。そのために速やかに有識者会議を立ち上げ、海外空港等における具体の事例の詳細調査や利用者負担の詳細制度設計などに着手し、遅くとも規制的措置と同時期からの開始を目指して検討を進める。

②政府における率先行動及び政府調達による需要の創出

政府の保有する航空機等における SAF の利用や国家公務員の出張における環境価値の付与については、グリーン購入法又は旅費法等との関係性並びに予算上の取扱いの整理に関して、政府内で調整を進める。

③民需の拡大に向けた取組

環境価値証書（Scope3）の利用拡大に向けた環境整備などは、中長期的には需要の拡大に資する取組と考えられることから、本タスクフォースとは別の場において更なる検討を進める。

また、SAF を含む GX 製品・サービスに係る GX 率先実行宣言企業等の GX 需要創出に貢献する企業の評価向上に向けたランキングや表彰といった形での公表及び GX 関連予算との連動（要件設定又は加点点評価等）に関する検討を進める。さらに、GX 推進機構と協力して SAF を

活用した航空輸送サービスに関する評価制度等の創設及び次期 GX リーグ参加企業を始めとする経済界・金融界への同制度の利用促進の働きかけの実施に関する検討を行う。

4. SAF に関する社会的な理解促進

SAF の更なる導入促進に向けて、その重要性について航空輸送サービス利用者の理解を深めるため、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、官民の関係者が一丸となって利用者に対する情報発信、導入促進に向けた機運醸成に取り組む。

5. 今後の進め方

SAF の導入促進に係る関係者は、本中間取りまとめに記載された内容に基づいて、更なる SAF 導入促進に向けて、それぞれが最大限取り組むこととする。また、民間事業者間では石油元売事業者による SAF プラント建設に係る最終投資決定に向け、上記施策による効果の見通しも踏まえ、SAF 売買に関する個別交渉を行う。

その際、国内プロジェクトについて、プラント建設等に要するリードタイムを考慮すると、2030 年までに国産 SAF を供給する体制を構築するためには、投資判断までに残された時間は限られていることに留意し、各主体がスピード感を持って取組を進めることとする。

また、本 TF は今後とも必要に応じて開催し、取組内容の進捗状況の確認・フォローアップや、更なる取組の検討を実施する。

なお、航空輸送サービスの利用者負担を求めるにあたっては、当該措置が固定化し、民間による価格低廉化及び価格転嫁への動機が損なわれることのないよう、中長期的な負担のあり方について、関係者において定期的に見直しを行うこととする。

以 上

更なる SAF 導入促進策検討タスクフォース 構成員一覧

構成員

ENEOS 株式会社
出光興産株式会社
コスモ石油株式会社
太陽石油株式会社
全日本空輸株式会社
日本航空株式会社

オブザーバー

石油連盟
定期航空協会

関西エアポート株式会社※
中部国際空港株式会社※
成田国際空港株式会社※
東京国際エアカーゴターミナル株式会社※
東京国際空港ターミナル株式会社※
日本空港ビルデング株式会社※
空港施設株式会社※
(※ 第5回～第7回に参加)

政府

経済産業省 資源エネルギー庁
国土交通省 航空局