

第 8 回 SAF 官民協議会 議事要旨

○日時 令和8年1月 28 日(水)13:30～15:15

○場所 ハイブリッド(経済産業省 840 各省庁共用会議室、Web)

○議題

①構成員の変更

②事務局(資源エネルギー庁・国土交通省)からの説明

③自由討議

○議事概要

- 冒頭、田口 芳郎 国土交通省航空局航空ネットワーク部長から、開会挨拶。
- 事務局から、資料 2 に基づき、新しい構成員および代表者の変更について説明。
- 新しく構成員となった、全国油脂協同組合連合会の挨拶。
- 事務局から、資料 3、4、5 に基づき、更なる SAF 導入促進に向けた基本方針、検討経緯等について説明。
- 事務局(国土交通省)から、資料 6 に基づき、令和 7 年度取組取りまとめについて説明。
- 自由討議の形で意見交換。構成員からの主な発言は次の通り。
 - 事業の蓋然性を高めるためにも、2026 年度第一四半期までに規制内容や供給側、利用側双方への支援の内容などが明示されることが必要である。
 - すべての航空利用者が公平に負担する一律性が必須であると考え。負担額は利用者の理解が得られる範囲の金額であることが重要である。
 - 義務化導入の際には、エアラインの立場としては小規模な水準から段階的に進めることが望ましい。一方で、元売りの立場としては目標値が小さくなり過ぎると FID に影響し、将来の SAF 利用拡大に繋がらない。そういったことがないようにご議論いただきたい。
 - エアラインの立場としては、SAF 価格の変動に応じて調達量を調整する仕組みは負担額の予見性が高まる。他方、元売の立場としては SAF 生産後に需要家に引き取ってもらえないリスクがあると、コストの大部分を占める原料の長期での価格低廉化が出来ずに SAF 価格の低減が困難になることを懸念する。製造した SAF を捌けない場合にどうすべきか、ご議論いただきたい。
 - 過度な旅客負担は需要に影響する。

- 欧州では既にタンカリング規制が導入されており、日本においても、SAF 導入促進及び、公平かつ健全な SAF 市場創出の観点から導入が必要だと考えており、引続きご議論いただきたい。
- Scope3 の環境価値の利用拡大には時間がかかる。参加者の増加が重要。
- 2030 年目線で複数のカーボンニュートラルのプロジェクトが発生しており、設備投資の検討がなされている。FID の時期を同時に行うと、同じ事業者と同時に依頼することになり、コスト、価格も高騰し、CAPEX の増大に繋がる。サプライヤー、建設業のコストを配慮して制度設計していただきたい。
- 利用側においても空港インセンティブ等の値差支援が、SAF 需要の蓋然性確保のための手段となり、大きな役割を果たすため、導入に向けて具体的なご検討を加速いただきたい。
- 現在、想定している額よりも設備投資、原材料費が高くなるリスクもある。その際に、柔軟に見直すことが可能な制度設計をお願いしたい。
- 海外航空会社が日本で調達したいと思えるような視点を持っていただけるとありがたい。

- 和久田 肇 経済産業省資源エネルギー庁資源・燃料部長から、閉会挨拶

以上