

【SAF官民協議会 ご説明資料】

航空脱炭素と日本産業の競争力強化との両立に向けて



ANA Inspiration of JAPAN

全日本空輸株式会社

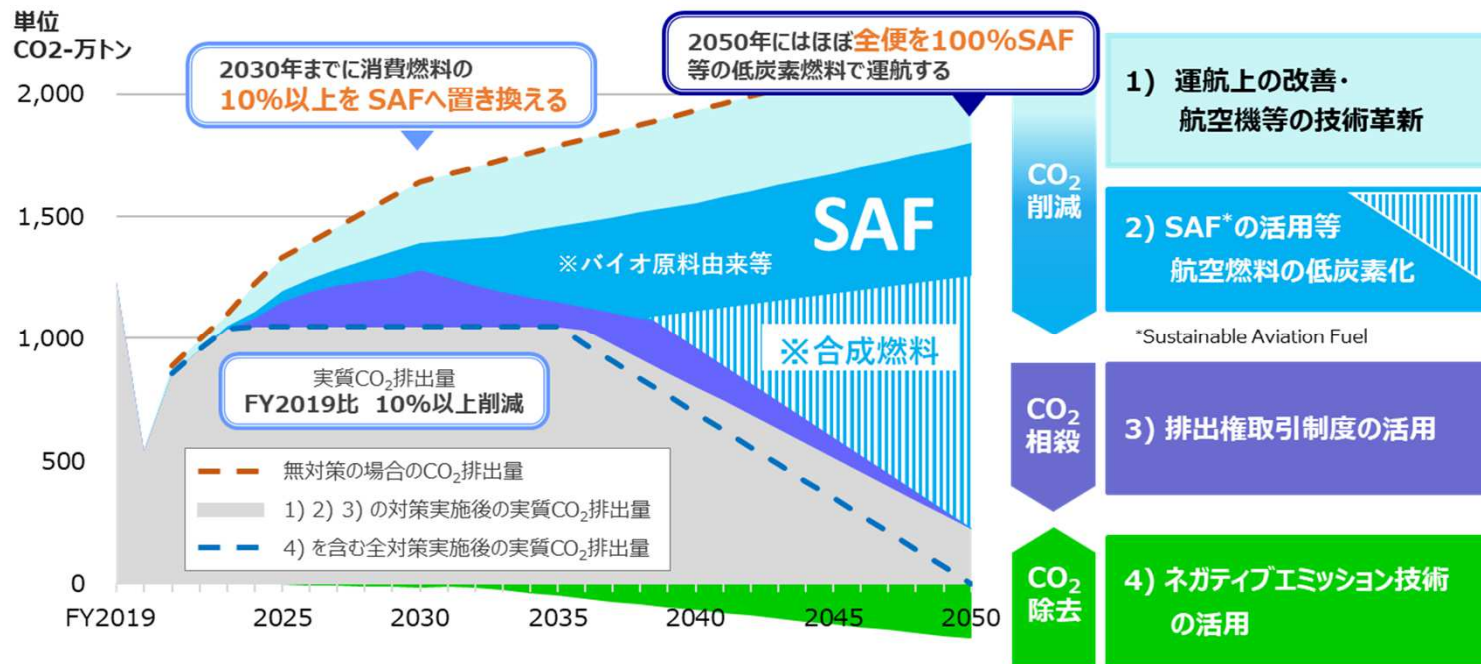
上席執行役員 松下 正

1. SAFは 航空脱炭素と日本産業の競争力強化との両立に不可欠



1. 航空の脱炭素手段は限られており、技術開発中の電動・水素航空機の実用化はまだ見通しが立っておらず、「内燃機関」を使い続けることが前提のため、SAFの安定供給は2050年ネットゼロと日本産業の競争力強化との両立に不可欠。
2. そのため、ANAでは2020年から定期便でSAFを使用し 日本国内の潜在需要を発信してきた。(下図) 足元では国産SAFの利用に向けて供給側と協議中であり、「今ある手段」を最大限活用する観点から Co-processing製法により製造されたSAFの供給も受けた。
3. 当面はバイオ原料由来だが、将来はe-SAF(合成燃料)も含めあらゆる手段がすべて必要となる。

<ANAグループ 脱炭素シナリオ：国内線と国際線を合わせたCO2総排出量と、対策1)～4)の貢献度割合想定>



1. **供給目標量の考え方について**：**GHG削減効果**に着目した考え方は、利用側の視点と、国際会議での議論動向が反映されており、合理的な評価に繋がるものと考えられるため歓迎。
2. **SAFの定義について**：2050年ネットゼロに向けて、**GHG削減に繋がる選択肢を増やしていく**ためには、CORSIAでも認められている「**ASTM D1655**」規格のSAF活用を排除しないよう留意いただきたい。
3. **支援策について**：GX経済移行債を活用した「**設備投資支援**」および「**戦略分野国内生産促進税制**」両面で政府支援の道筋がついたことは官民協議会の大きな成果。一方、**今のままの価格見通しでは経営への影響が甚大**となるため、**国際競争力のある価格の実現**に向けた**更なる支援策**の検討が必要。
4. **需要創出や環境整備について**：SAFの環境価値は、航空会社のScope1（直接排出）削減と、航空利用者のScope3（間接排出）削減の両面がある。**Scope3削減に積極的に取り組む企業が、社会から適正に評価される制度**や、税制優遇措置等の**経済的なインセンティブ**の環境整備を具体的に検討する官民連携・省庁横断のタスクグループ等を設置してはどうか。

【骨太の方針より抜粋】

国際競争力のある価格の実現に向け、**官民連携**により、合成燃料（e-fuel）、合成メタン（e-methane）、国産の持続可能な航空燃料（S A F）を含むカーボンリサイクル燃料の**研究開発や設備投資**を促進するとともに、**需要創出や環境整備**に取り組む。

3. Scope3需要創出へ向けた当社の取り組みと課題認識



- 1. Scope3需要創出へ向けた当社の取り組み**：航空利用者のScope3の見える化と、SAFによる削減証書を提供し、情報開示やステークホルダーとのコミュニケーションを通じて企業価値向上に繋げる自主参加型プログラム（SAF Flight Initiative）を提供中。世界では、直接排出するCO2のみならず、**間接的に排出するCO2削減にも取り組まなければ、企業は顧客から選ばれない**状況になりつつある。
- 2. 課題認識**：一方、こうした企業の取り組みが**日本では適正に評価されない現状**がある。SAFに限らず、グリーン製品・サービスの国内需要創出は、**日本政府のGX戦略実現と、日本産業全体が国際競争で劣後しないため**に極めて重要かつ優先度の高い課題である。



Scope3削減に取り組む企業に、航空輸送の利用時（出張、貨物輸送）のCO₂排出量の見える化と、SAFによる削減証書を提供する自主参加型プログラム

出所：環境省資料よりANA作成



航空を利用した「輸送・配送」「出張」

航空を利用した「輸送・配送」