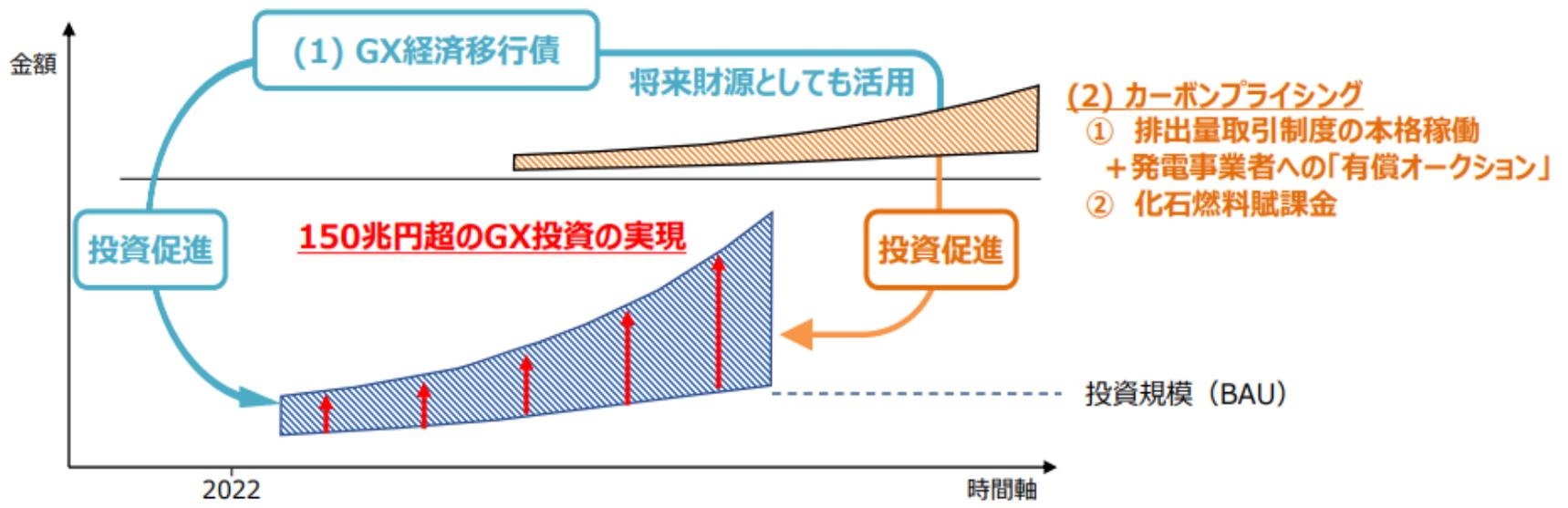


航空脱炭素を取り巻く現状（排出量取引制度）について

令和8年3月5日
航空局

- (1) 「GX経済移行債」※を活用した先行投資支援（今後10年間に20兆円規模） ※ 2050年度までに償還
→ エネルギーの脱炭素化、産業の構造転換等に資する革新的な研究開発・設備投資等を、複数年度にわたり支援
 - (2) カーボンプライシングによるGX投資先行インセンティブ
 - ・ 炭素排出への値付けにより、GX関連製品・事業等の付加価値向上
 - ・ 直ちに導入するのではなく、GXに取り組む期間を設けた後に、当初低い負担で導入し、徐々に引き上げ
 - ・ エネルギーに係る負担の総額を中長期的に減少させていく中で導入することが基本
 - ① 多排出産業等の、企業毎の状況を踏まえた野心的な削減目標に基づく「排出量取引制度」の本格稼働【2026年度～】
+ 発電事業者に、EU等と同様の「有償オークション」（特定事業者負担金）を段階的に導入【2033年度～】 → 電源の脱炭素化を加速
 - ② 化石燃料賦課金制度の導入【2028年度～】
→ 化石燃料ごとのCO₂排出量に応じて、輸入事業者等に賦課。
 - (3) 新たな金融手法の活用 → 官民金融支援の強化、サステナブルファイナンス、トランジションへの国際理解醸成
- ⇒ これらの方針を予め示すことで、GX投資を前倒して取り組むインセンティブを付与する仕組みを創設



脱炭素成長型経済構造への円滑な移行の推進に関する法律及び 資源の有効な利用の促進に関する法律の一部を改正する法律案の概要

令和7年3月13日
第3回 航空機運航分野における
CO2削減に関する検討会 資料

※脱炭素成長型経済構造への円滑な移行の推進に関する法律（GX推進法）、資源の有効な利用の促進に関する法律（資源法）

背景・法律の概要

- ✓ 2023年度成立の「脱炭素成長型経済構造への円滑な移行の推進に関する法律」に基づき、我が国では、2050年カーボンニュートラルの実現と経済成長の両立（GX）を実現するための施策として、**成長志向型カーボンプライシング構想の具体化を進めているところ。**
- ✓ 脱炭素成長型の経済構造への円滑な移行を推進するため、（1）**排出量取引制度の法定化**、（2）**資源循環強化のための制度の新設**、（3）**化石燃料賦課金の徴収に係る措置の具体化**、（4）**GX分野への財政支援の整備**を行う。

（1）排出量取引制度（GX推進法）

- ① **一定の排出規模以上の事業者の参加義務づけ**
 - 二酸化炭素の直接排出量が**一定規模（10万トン）以上の事業者の参加義務化。**
- ② **排出枠の無償割当て（全量無償割当て）**
 - トランジション期にある事業者の状況を踏まえ、**業種特性も考慮した政府指針**に基づき排出枠を無償割当て。割当てに当たっては、**製造拠点の国外移転リスク**、GX関連の研究開発の実施状況、**設備の新増設・廃止等の事項も一定の範囲で勘案。**
 - 割り当てられた排出枠を実際の排出量が超過した事業者は排出枠の調達が必要。排出削減が進み余剰が生まれた事業者は排出枠の売却・繰越しを可能とする。
- ③ **排出枠取引市場**
 - 排出枠取引の円滑化と適正な価格形成のため、GX推進機構が**排出枠取引市場**を運営。
 - 金融機関・商社等の**制度対象者以外の事業者も**一定の基準を満たせば**取引市場への参加を可能とする。**
- ④ **価格安定化措置**
 - 事業者の投資判断のための**予見可能性の向上と国民経済への過度な影響の防止等**のため、排出枠の**上下限価格を設定。**
 - **価格高騰時には、事業者が一定価格を支払うことで償却したものとみなす措置を導入。**
 - **価格低迷時には、GX推進機構による排出枠の買支え等**で対応。
- ⑤ **移行計画の策定**
 - **対象事業者に対して、中長期の排出削減目標や、その達成のための取組を記載した計画の策定・提出を求める。**

※排出量取引制度を基礎として、2033年度より特定事業者負担金の徴収を開始する。

（2）資源循環の強化（資源法・GX推進法）

- ① **再生資源の利用義務化**
 - 脱炭素化の促進のため、再生材の利用義務を課す製品を特定し、当該製品の製造事業者等に対して、**再生材の利用に関する計画の提出及び定期報告を義務付け。**
 - GX推進機構は、当該計画の作成に関し、必要な助言を実施。
- ② **環境配慮設計の促進**
 - 資源有効利用・脱炭素化の促進の観点から、**特に優れた環境配慮設計（解体・分別しやすい設計、長寿命化につながる設計）の認定制度を創設。**
 - **認定製品はその旨の表示、リサイクル設備投資への金融支援など、認定事業者に対する特例を措置。**
- ③ **GXに必要な原材料等の再資源化の促進**
 - 高い回収目標等を掲げて**認定を受けたメーカー等**に対し**廃棄物処理法の特例（適正処理の遵守を前提として業許可不要）**を講じ、**回収・再資源化のインセンティブを付与。**
- ④ **CE（サーキュラーエコミー）コマースの促進**
 - シェアリング等の**CEコマース事業者の類型を新たに位置づけ**、当該事業者に対し**資源の有効利用等の観点から満たすべき基準を設定。**

（3）化石燃料賦課金の徴収（GX推進法）

- 2028年度より開始する**化石燃料賦課金の執行のために必要な支払期限・滞納処分・国内で使用しない燃料への減免等の技術的事項を整備する。**

（4）財政支援（GX推進法）

- 脱炭素成長型経済構造移行債の発行収入により、**戦略税制のうち、GX分野の物資に係る税額控除に伴う一般会計の減収補填**をする。

- 2025年通常国会において、2026年度から一定規模以上の二酸化炭素の排出を行う事業者を対象に排出量取引制度への参加を義務化することを定めた改正GX推進法が成立。

①制度対象者

- CO2の直接排出量が前年度までの3カ年度平均で10万トン以上の事業者が対象。
- 義務対象者である親会社等が、密接な関係にある子会社（義務対象者のみ）も含めて一体で義務を履行することも可能。

②移行計画の策定

- 対象企業は2050年カーボンニュートラルの実現に向けた排出削減目標や、その他関連事項を含む計画を策定・提出。
→2030年度の直接・間接排出削減目標等の中長期的な排出量の見通しを国が集計・公表。

③排出枠の保有義務

- ①排出枠の割当ての申請
 - 政府指針に基づいて算出した排出枠の量を企業が割当申請。
 - 申請に当たっては、第三者機関（登録確認機関）が割当量を確認。
- ②排出量の算定・報告
 - 企業は自らの排出量について、登録確認機関による確認を受けた上で、毎年度国に報告。
- ③排出枠の保有
 - 確認を受けた毎年度の排出実績と同量の排出枠を翌年度の1月31日に保有することを義務づけ。
- ④不履行時の扱い
 - 保有義務の未履行分×上限価格の1.1倍の支払いを求める。

④価格安定化措置

- 政府は、排出枠の上下限価格を設定。
- （排出枠価格の高騰等により義務履行に支障が生じる状況として大臣が告示した場合）排出枠が不足する事業者については、上限価格×不足分の支払いによって、義務を履行したものとみなす。
- 一定期間以上、市場価格が下限を下回って低迷する場合には、GX推進機構を通じてリバースオークションを行い、排出枠の流通量を調整するとともに、割当基準の強化を検討。

⑤排出枠取引市場

- 排出枠取引市場の公正かつ安定的な運営を担保するため、GX推進機構が市場を設置・運営することとする。
- 制度対象者に加え、①カーボンクレジットについて一定の取引経験を有する取引業者や、②制度対象者からの依頼に基づいて取引を行う取引業者の市場参加を認める。

「排出枠の割当方式検討小委員会」の設置について

- 令和7年5月に成立した改正GX推進法に基づき、令和8年度から本格稼働する排出量取引制度(ETS)においては、各事業者に対する排出枠の割当方式として、ベンチマーク(BM)方式及びグランドファザリング(GF)方式を予定。
- このうち、BM方式については、業種ごとに個別にBMを定める必要があり、運輸部門の業種については、国土交通省が主体となってBM指標等を設定。
- このため、ETSの対象となる運輸部門の業種のうち、BM方式を採用する事業分野（貨物自動車・国内航空・内航海運を予定）に関するBM指標等、排出枠の割当方式について検討を行うため、交通政策審議会環境部会の下に「排出枠の割当方式検討小委員会」を設置し、令和7年12月にベンチマーク指標案をとりまとめた。

排出枠の割当方式検討小委員会

【委員】

- 有村 俊秀 早稲田大学政治経済学術院 教授
 高村 ゆかり 東京大学未来ビジョン研究センター教授
 二村 真理子 東京女子大学現代教養学部教授
 屋井 鉄雄 東京科学大学特任教授
 山内 弘隆 一橋大学名誉教授

(敬称略・五十音順)

【オブザーバー】経済産業省、脱炭素成長型経済構造移行推進機構

検討スケジュール

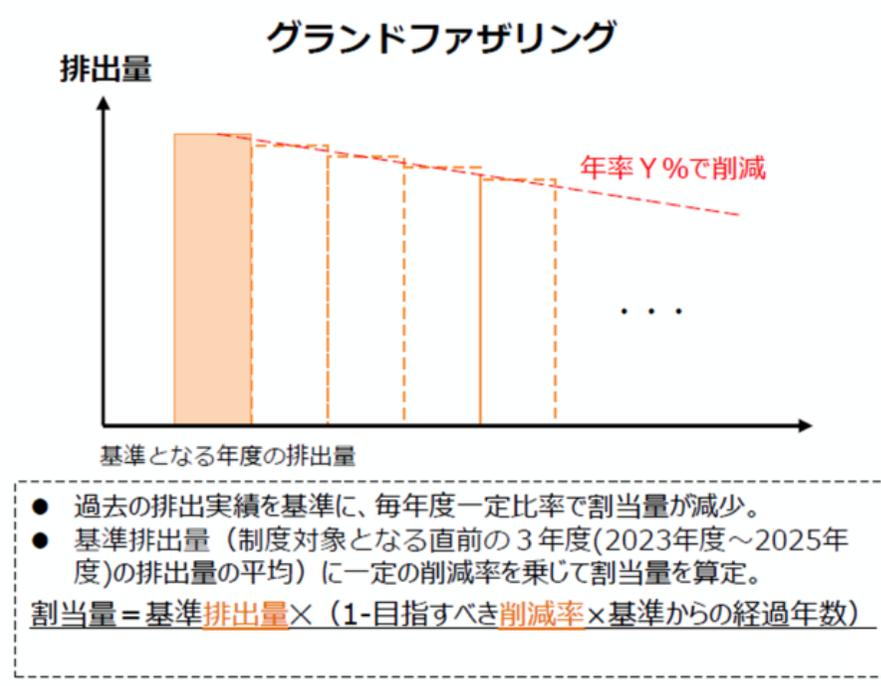
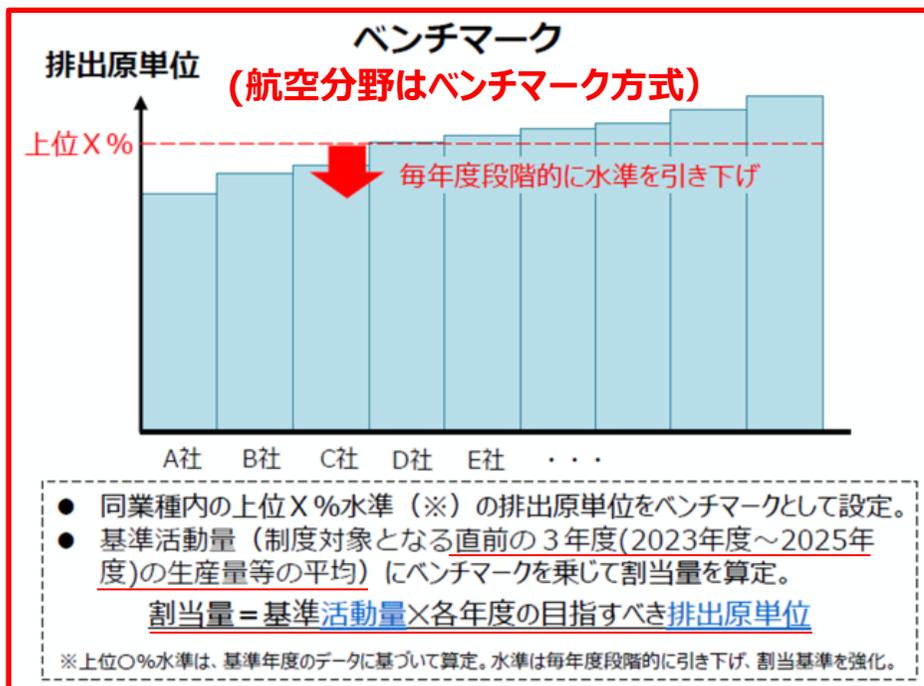
- 交政審交通体系分科会環境部会（令和7年8月5日）
 ・環境行動計画のフォローアップ
 ・排出枠の割当方式検討小委員会の設置
- 第1回排出枠の割当方式検討小委員会（令和7年8月27日）
 ・運輸部門における排出量取引制度の論点整理
 ・ヒアリング（貨物自動車・国内航空）
- 第2回排出枠の割当方式検討小委員会（令和7年11月4日）
 ・ヒアリング（内航海運）
 ・BM指標案等の提示
- 第3回排出枠の割当方式検討小委員会（令和7年12月8日）
 ・BM指標案のとりまとめ

排出枠の割当量の決め方として、ベンチマークとグランドファザリングがあり、航空分野はベンチマークを採用予定

令和7年8月7日
 第2回 産業構造審議会 イノベーション・環境分科会
 排出量取引制度小委員会 資料 一部修正

ベンチマークとグランドファザリング

- 特に業種特性を考慮する必要性の高いエネルギー多消費分野等を中心にベンチマークを定め、これに基づいて企業ごとの割当量を算定。
- ベンチマークの水準は、業種ごとに、各社の製品生産量あたりの排出原単位を比較し、同業種内の上位X%に相当する水準としてそれぞれ定めることで、業種ごとの代替技術の導入状況等を考慮する。
- ベンチマークの設定が困難な業種については、基準となる年度の排出量に一定の削減率を乗じるグランドファザリング方式によって割当量を決定。

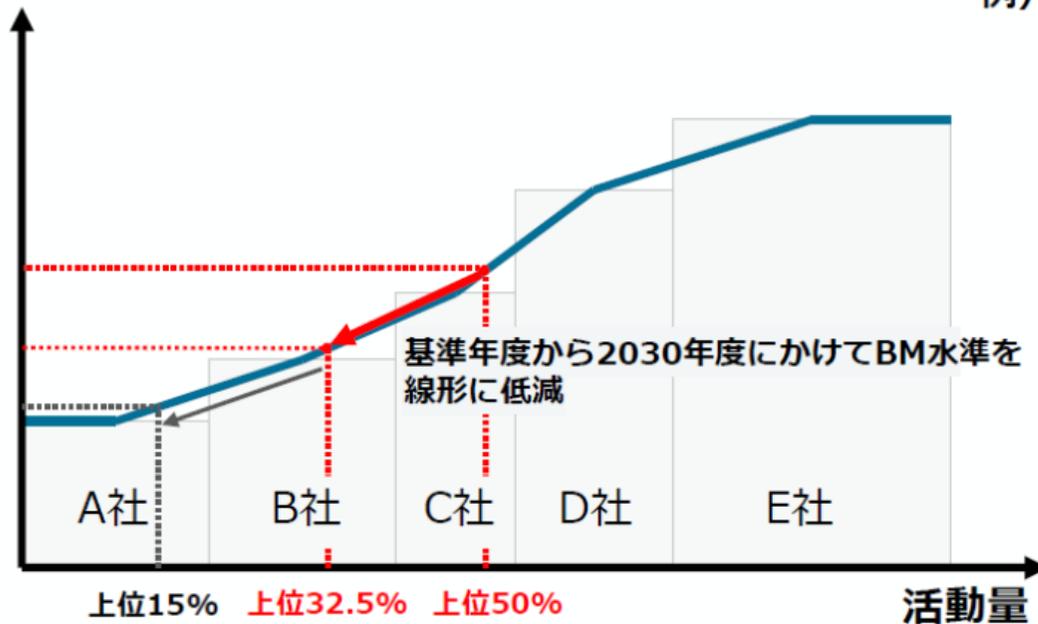


業種毎のBM水準の考え方

令和7年11月4日 交通政策審議会交通体系分科会環境部会
第2回排出枠の割当方式検討小委員会 国土交通省説明資料

- 省エネ法等の取組を踏まえると、ある時点のトップランナー水準（上位15%程度）に業種全体として到達するまでには、10年程度を要する。
- 基準年度における標準的な排出原単位を上位50%水準とすると、5年度の2030年度時点のBM水準は、上位15%と50%の間であると上位32.5%とすることが妥当ではないか。
- なお、2030年度より前の各年度のBM水準については、基準年度（上位50%）と2030年度（上位32.5%）を線形補完して算出する。

BM指標



例) 上位50% : 1.50t-CO₂/t、上位32.5% : 1.20t-CO₂/tの場合

年度	ベンチマーク水準 t-CO ₂ /t-製品
基準年度	1.50 (上位50%相当)
2026年度	1.44
2027年度	1.38
2028年度	1.32
2029年度	1.26
2030年度	1.20 (上位32.5%相当)

※ 業種毎の上位〇%水準は、事業者数ベースのパーセンタイル値ではなく、活動量による重みづけを行って算出。

■ ベンチマーク方式を採用する事業分野等

ベンチマーク方式を採用する事業分野として、貨物自動車、国内航空、内航海運を予定

事業分野	基準活動量（案）	事業活動範囲（案）
貨物自動車	輸送トンキロ*	貨物自動車運送事業（冷凍冷蔵便に係るものは除く）
国内航空	輸送トンキロ*	国内定期航空運送事業
内航海運	輸送トンキロ*	鋼材及びその原材料等に係る内航運送をする事業

*輸送トンキロの定義について（省エネ法より）

- 貨物自動車/内航海運：貨物の重量に当該貨物を輸送する距離を乗じて得られる量の合計
- 国内航空：航空機を使用して有償で運送された旅客及び貨物の重量に輸送距離を乗じて得られる量の合計

■ ベンチマーク指標の考え方

ベンチマーク指標となる排出原単位については、**分母（活動量）を輸送トン数×輸送距離、分子（排出量）を輸送プロセスにおいて発生する排出量**とする。

$$\text{ベンチマーク指標 (排出原単位指標)} = \frac{\text{輸送の排出量}}{\text{活動量(輸送トン数×輸送距離)}(*)}$$

(※) 貨物自動車と内航海運においては、車両・船の種類及び輸送形態の差により生じる、各社の排出削減努力によらない排出原単位の差を平準化するために、各社の車両・船の種類及び輸送形態を同じと仮定するための補正を行う。

割当量の算定方法

令和7年12月8日 交通政策審議会交通体系分科会環境部会
第3回排出枠の割当方式検討小委員会 国土交通省説明資料

■ 排出枠の割当量算定式

事業分野	割当量算定式（案）
貨物自動車	<p>事業者Xの排出枠割当量</p> <p>= (目指すべき原単位) x Σ(輸送形態<i>i</i>の活動量 x 輸送形態<i>i</i>の補正係数※)</p> <p>※路線便を基準として、集配便に設定 ※冷凍冷蔵便に係るものを除く</p>
国内航空	<p>事業者Xの排出枠割当量</p> <p>= (目指すべき原単位) x (基準活動量)</p>
内航海運	<p>事業者Xの排出枠割当量</p> <p>= (目指すべき原単位) x Σ(船の種類<i>i</i>の活動量 x 船の種類<i>i</i>の補正係数※)</p> <p>※一般貨物船を基準に、RORO船、ケミカルタンカーに設定</p>

※今後の制度見直しの際に、補正係数についても見直しを検討する。

事業活動範囲

国内定期航空運送事業

GX推進法の制度対象者として想定される事業者が直接排出する二酸化炭素のうち、BM対象の事業活動の排出量が占める割合：100%

割当量の算定式

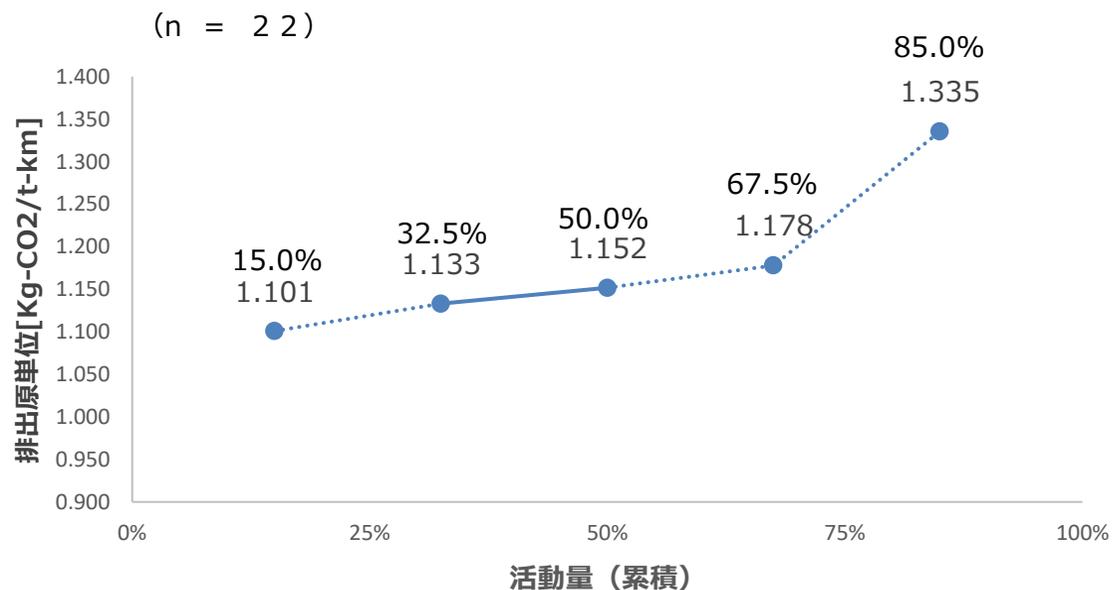
$$\text{割当量} = (\text{目指すべき原単位}) \times (\text{基準活動量})$$

$$\text{基準活動量} = \text{輸送トンキロ}^*$$

*輸送トンキロの定義について（省エネ法より）

国内航空：航空機を使用して有償で運送された旅客及び貨物の重量に輸送距離を乗じて得られる量の合計

ベンチマーク指標の分布



GX-ETSの対象(案)

- **二酸化炭素の直接排出量**が前年度までの3カ年平均で**10万トン以上**の法人（単体）が対象。
- 輸送事業に係る排出量の算定に当たっては、貨物又は旅客の輸送能力がそれぞれ次の表の閾値以上である場合には、閾値以上の輸送モードの事業活動に伴う二酸化炭素の排出量をカウントすることとする。
- （航空モードにおける閾値については、エネルギーの使用の合理化及び非化石エネルギーへの転換等に関する法律（昭和54年法律第49号。いわゆる「省エネ法」。）に定める閾値と同様の基準としている。）

(GX推進法における輸送能力の閾値)

モード区分	輸送能力の閾値	
	貨物	旅客
鉄道	• 300両	• 300両
自動車	• 200台	• 200台（バス） • 350台（タクシー）
船舶	• 総船腹量2万トンかつ、保有船舶数40隻	• 総船腹量2万トンかつ、保有船舶数40隻
航空機	• 総最大離陸重量9千トン	

【参考】初年度の施行スケジュール(イメージ)

令和6年12月19日
第5回カーボンプライシング専門WG 資料

- 企業は、2025年度中に施行されるルールに沿って、割当の申請を行うこととなる。
- 他方で、2026年4月時点では割当量の算定の根拠となる自社の排出量(グランドファザリング・ベンチマーク対象プロセス毎の内訳等)を正確に把握できていない可能性が高い。
- したがって、2026年度は割当申請の基礎となる自社の排出量等の算定する期間とし、これを踏まえて初回の割当を2027年度に実施する。※27年度のみ(26年度・27年度の)2年分の排出枠の割当を申請する
- これに伴い、取引市場の開設も2027年度秋ごろとなる。

