

第1回持続可能な航空脱炭素化に関する有識者会議 議事概要

1. 日時：令和8年4月8日（木）10:00～12:00
2. 場所：合同庁舎3号館10階特別会議室（Web会議併用）
3. 出席者：（敬称略）

（委員）

大久保 規子	大阪大学大学院法学研究科 教授
加藤 一誠	慶應義塾大学商学部 教授
菊間 千乃	松尾綜合法律事務所 弁護士
戸崎 肇	桜美林大学ビジネスマネジメント学群 専任教授
原田 文代	日本政策投資銀行 常務執行役員
平野 創	成城大学経済学部 教授
宮島 香澄	日本テレビ放送網株式会社 社長室
○ 山内 弘隆	一橋大学 名誉教授
吉村 政穂	一橋大学大学院法学研究科 教授

（事務局）

国土交通省航空局航空戦略室

○：座長

（オブザーバー）

IATAJAPAN、関西エアポート株式会社、空港施設株式会社、
航空貨物運送協会、在日航空会社代表者協議会、新関西国際空港株式会社、
石油連盟、全国空港事業者協会、全日本空輸株式会社、中部国際空港株式会社、
定期航空協会、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、成田国際空港株式会社、
日本空港ビルディング株式会社、日本航空株式会社、福岡国際空港株式会社、
北海道エアポート株式会社
環境省、資源エネルギー庁、農林水産省、国土交通省航空局

4. 議事経過

委員紹介の後、開催要綱に基づき、山内委員が座長に選出された。その後、事務局より資料に基づいて説明がなされた後、質疑応答・意見交換。

【開会挨拶】

- ・ 2050年カーボンニュートラルという非常に高い目標に向け、航空分野においても脱炭素の取組は喫緊の課題である。
- ・ SAF はジェット燃料に比べ、依然高価であり、この差を埋めるには、官・民、供給・利用側それぞれが更なる努力を重ねる必要がある。
- ・ 利用側としても、航空会社の自助努力に加えて、コスト負担に関する一定の支援の仕組みの検討を行っていく必要があり、その検討に当たって、持続可能な仕組みとする観点から、特定の主体に過大な負担を生じさせないように、利用者の理解が得られる範囲で、利用者全体で広く必要なコストを分かち合う公的な制度のあり方について総合的に検討していく場を設けることとした。
- ・ 昨今の中東情勢によるジェット燃料の価格高騰を受け、エネルギー安全保障の重要性は一層高まっており、国産をはじめとする SAF の導入促進に向けた議論を行っていただくことは非常に意味深いものと考えている。是非ともこの有識者会議で皆様から忌憚のないご意見を賜りたい。

【委員からの主なご意見】

〈総論〉

- ・ 航空分野における脱炭素は地球温暖化対策という国際社会共通の課題であり、経済面でも、日本の経済成長、地方創生、エネルギー安全保障にも関わる極めて重大なテーマ
- ・ 国際的な枠組みが進展する中で、日本として主体的に貢献し、また、実効性のある取組を進める必要
- ・ 非常に高価であり供給側・利用側に大きな負担があることから、環境問題と国際競争力の確保を両立させるために、社会全体としてコストを分かち合う持続的な枠組みを構築する必要
- ・ 市場原理に任せてはなぜ成立しないのか。制度運用にはコストが必要であり、社会的・経済的メリット、海外エアライン利用者との公平性などを含め、もう少し上位概念から制度の必要性・適正性を整理すべき
- ・ 個別事業者の戦術ではなく、国内産業の経済成長やエネルギーの安定供給など、SAF 導入の戦略部分を整理すべき
- ・ 供給者の目線では「量」が決まることが最も重要であり、それにより規模の経済性確保や稼働率の向上、また投資判断につながり、ひいては、利用者側における安価な調達につながる。早い段階でこの「量」が決まると動きやすい
- ・ 航空はシステム間競争であり、日本の都合だけで動けない。最終的に飛べない事態を防ぐために、切迫感を持ちつつ、対応する前提で、フィージビリティを持った政策をやっていく必要

- ・ 産業への影響が大きく、サプライチェーンの影響は航空だけに留まらない点も考慮する必要

〈国産 SAF の意義・価値〉

- ・ 国産 SAF に関する受益のために誰が貢献するか考える際には、価値としての軸と時間軸を分けて議論する必要
 - 燃料としての価値としては安全保障上の観点極めて重要であり、広義には国民全体が受益者。一方、脱炭素としての価値は、より直接的には航空ネットワークの利用者や産業バリューチェーンに含まれる参加者に帰属
 - 時間軸として、物理的に SAF がなければ国際ネットワークを維持できなくなる時間軸では、SAFの安定供給は空港の競争力に直接影響するものの、短期的に環境価値を得るということを主眼とすれば、空港の競争力に与える影響というのは、他の様々な競争要素の一つ
 - (そうであれば) なぜ今国産の SAF への投資が必要なのか明確化して理解する必要
- ・ 2040～2050年に PTL が主力になるのであれば、今の HEFA や ATJ を用いた国産 SAF 製造が今後その中長期的な安定供給能力の構築に、直接につながっていくか、国民にどのような便益があるのか整理が必要
- ・ 安全保障の観点から、国産 SAF の供給能力を最大限にすることは重要
- ・ 国産 SAF の重要性を改めて認識。エネルギー自給率を高めるため、初期投資が大きくとも進めるべき

〈受益と負担の関係性〉

- ・ 特定の主体に過度な負担を生じさせないことは重要
- ・ 利用者に負担を寄せすぎると需要に悪影響を及ぼす可能性も。特に想定外の価格変動に備えた仕組みは何か検討する必要
- ・ 供給側も需要側も営利企業であり、リスクや導入支援の財源幅をある程度見積もって参画いただくことが必要
- ・ 連産品の利用も検討するのであれば、この負担を航空関係者だけでなく、理解を得てより多くの方に負担していただく考え方もある
- ・ 価格とメリットを組み合わせた負担感について、想定されるレンジが示されると、議論が進みやすくなるのではないかと
- ・ 「受益」という考え方の整理が必要。値差支援の仕組みについて一般国民から負担を求めるのは難しいことは理解。一方、SAF に対する政策支援の一部としての値差支援の必要性と、値差支援の負担の在り方は区別することが必要

- ・ 受益者は航空輸送の利用者だけでなく脱炭素で考えるともっと広がることとなる。むしろ原因者負担と考えた方が良いのではないか

〈検討の方向性〉

- ・ 初期には迅速性を重視して空港インセンティブから検討を進めるのは理解できるが、意図を明確にし、国民合意を取る観点から中長期的には levy もふさわしい
- ・ 利用者に負担を寄せすぎると需要に悪影響を及ぼす可能性も。特に想定外の価格変動に備えた仕組みは何か検討する必要（再掲）
- ・ 透明性と納得性の確保が必要。これまで特定財源の使途が変化してきた経緯や、このために特別会計まで設けるのかといった観点から、税でない方法を中心に検討する方向性に賛成
- ・ 空港インセンティブから検討していくこと、論点について特に異論はない
- ・ 時機を逃さないためには、範囲・論点を絞った議論が必要と認識。主として国際線を対象とした短中期的な仕組みを議論するものと推測
- ・ 空港に賦課するのは良い考えだと思うが、透明性の確保が必要

〈空港インセンティブの制度構築〉

- ・ 空港事業者がどのように考えるのか、これまでの空港政策への影響や整合性等についても検討が必要
- ・ 目標とすべき水準感や原材料価格、需要の動向、他モードや他国の政策展開等、多様な数値の動きにもついていける制度の構築を考える必要
- ・ 制度の簡便性と透明性と持続可能性が重要。制度が複雑になると運用コストは高くなり、消費者価格にも影響。また、空港に賦課するのは良い考えだと思うが、事業者から見れば不透明な制度になる可能性も（一部再掲）
- ・ 国内で同一水準を担保する観点から、外航との公平性も含め、地方空港にも透明性をもって導入できるように配慮が必要
- ・ 受け手として大空港中心にならざるを得ないが、空港の負担も大きくなっている中で、その支援体制をどうするか検討する必要

〈他モードとの関係性〉

- ・ 交通政策全体の公平性を念頭に置く必要。利用者負担の目的として、環境目的のほか地域交通維持など多様である中、他モードとの関係性や国際線・国内線の別を含めた共通点や相違点を考慮する視点
- ・ 他モードと政策支援が同様である必要はないが、他モードが使っているバイオ燃料との価格差の要因について、時間軸を含めた説明が必要

- ・ 再エネ政策や循環政策の観点で、他モードのバイオ燃料との競合が生じる可能性があり、その場合の優先順位を整理すべき。その際、地域循環の仕組みや国内にある未利用資源の掘り起こしの視点も重要
- ・ 従来の環境対策全般の知見活用の観点から、公害対策やエネルギー対策特別会計等の整理が必要であるとともに、カーボンニュートラル政策における他の手法との相乗効果や負の影響最小化という視点も必要
- ・ これまでの再エネ促進策との関係性整理や環境サステナビリティの視点も重要

〈国民理解の観点〉

- ・ 航空機で海外に行けること自体が非日常における受益であるなど、単なる負担増と受け取られないよう、根拠をもった国民への説明と納得が重要
- ・ 「負担」という言葉にマイナスイメージがある一方、将来の日本を考えて、ある程度は負担すべきとの考え方も。徹底的な情報開示をして正面から説明し、国民理解を得ていくべき

〈調査要望事項〉

- ・ 本来は全国一律が望ましい形だが、なぜヒースローだけが空港インセンティブを導入できているのか、どこで公平性を担保しているのか
- ・ これまで空港インセンティブを導入した事例で、価格感応度、需要に影響があったのか
- ・ 空港の競争力の観点は重要。ハブ空港としての SAF の促進の意味づけをどう捉えているのか。需要拡大によるコスト削減につながるのか
- ・ ヒースローは交渉力が強すぎて参考となりにくいため、競争力の強い空港ではない空港での取組状況
- ・ 海外における環境価値を付加した料金設定の利用状況
- ・ 輸入 SAF との比較

〈その他〉

- ・ 経営学の観点からは、事業者において、SAF の導入促進が環境によいというだけでなく、それ以外の価値と掛け合わせることができれば、広がりが期待できるのではないか

【オブザーバーからの主なご意見】

- ・ すべての航空利用者が公平に負担する一律性の仕組み、透明性の確保が必要
- ・ 30年目標を維持するためにはスピード感をもって今年の早めに制度イメージができていくことが必要

【事務局】

- 国産 SAF の重要性は大前提としており、簡単にしかお示ししていないが、改めて紹介したい。
- 非常に多岐に渡る論点がある中、本日のご指摘はご指摘として受け止めつつ、どこまでお示しできるかということもあるが、議論の方向性や検討材料を示していきたい。変数が多いこと、実現性や時間軸とのバランスが重要というあたりに難しさを感じている。
- 国産 SAF の製造状況やコスト等については供給側をお願いしていきたい一方で、かなりご努力いただいていることも承知。特に価格面については、独禁法による競争性の担保の観点もあり、外形的な議論とならざるを得ないが、示せる範囲で示していきたい。
- かならずしも受益という単語にとらわれず、納得感についても考えてきたい。
- 他モードとの比較も重要である一方で、航空の特殊性、特に国際において代替交通機関が事実上ない点について補足しつつ、国産 SAF、あるいは脱炭素の取組の納得性につなげられるようにしたい。

【閉会挨拶】

- ご指摘の「戦略」にあたる、そもそもの国産 SAF の必要性や、国産 SAF が直面している切迫感、利用者負担の必要性等は、納得感の観点で重要であるため、改めてお示ししご議論いただきたい。
- 議論の前提として、供給側にはGX 経済移行債が既に投入されている。また、マーケットの数量的な予測を高めるため、まずは小規模なところから具体的数値を置いて供給義務化を検討することとなっており、経済産業省を中心に詳細な議論が行われている。
- エアラインの競争力の観点から、海外エアラインを含めた全てのエアライン、全ての利用者が負担する公平な仕組みを作っていく必要。
- 完成形を最初から目指すというよりは、制度自体も発展させていく必要があるため、今できることと本来行うべきことを並行してご議論いただきたい。
- FID を控えた今年是非常に重要な年であり、スピード感を持って対応しなくてはならない。