

第2回 持続可能な航空脱炭素化に関する有識者会議
事務局説明資料②
本日も議論いただきたいこと

国土交通省 航空局
令和8年6月

目次

1. 受益と負担

- 市場原理
- 利用者転嫁の海外事例
- 受益とは

2. 空港の役割と国際競争力

- これまでの空港の役割
- 今後の空港の役割
- 脱炭素において期待される空港の役割

3. 次回に向けた論点整理

- 徴収対象の検討(空港、距離/クラス、貨物)
- 徴収水準の検討

1. 受益と負担

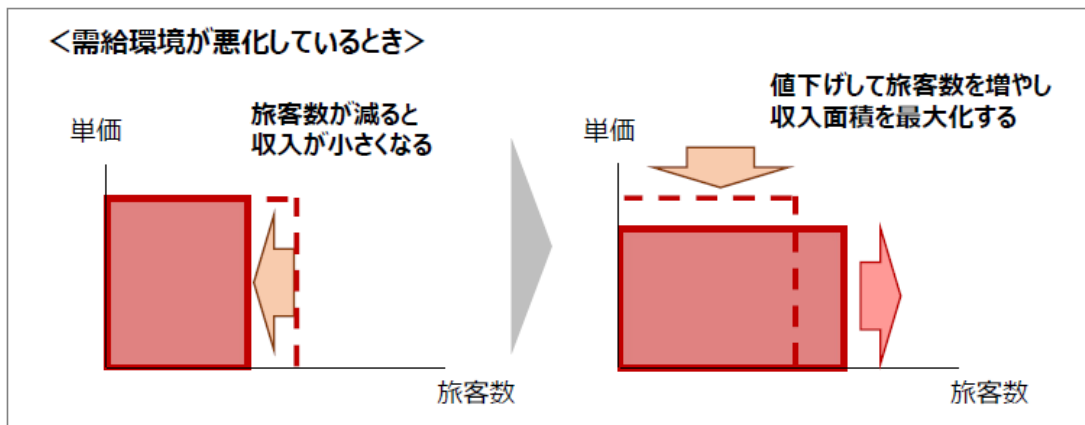
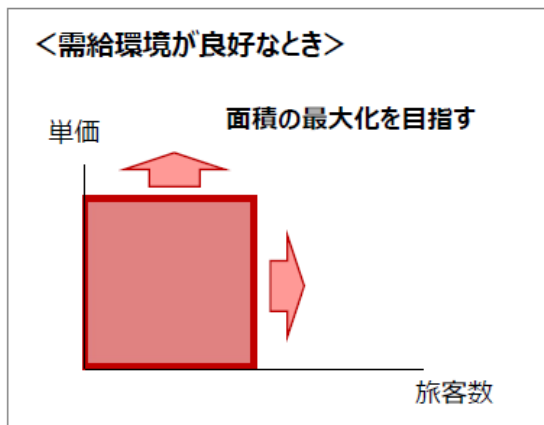
-市場原理

-利用者転嫁の海外事例

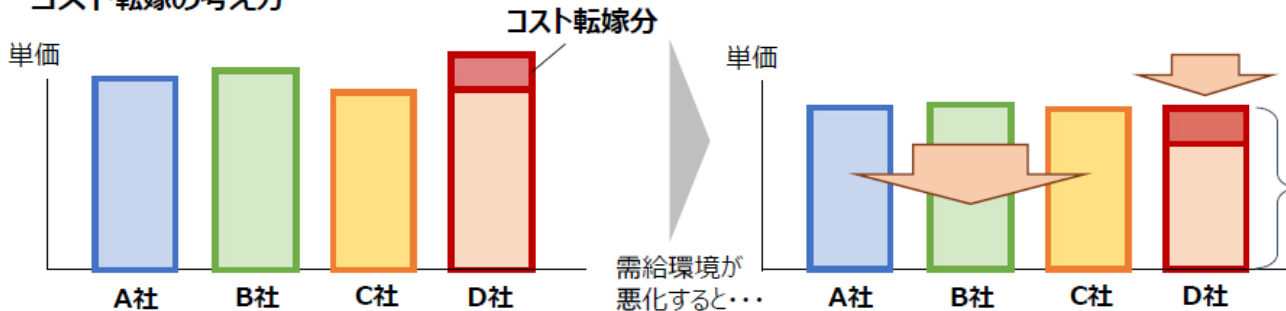
-受益とは

〈市場原理〉 競争環境

- 航空運賃は需給環境と競争環境によって決まるのでコストが直接反映されるわけではない。
- 1社がSAFの導入コストを転嫁しようとする競争で不利になり、需要減から結果的にSAF導入全体が縮小するか、運賃を下げて収支が悪化するかのいずれかになる。

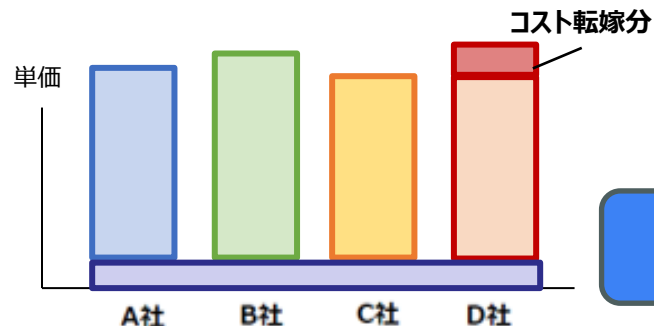


コスト転嫁の考え方



D社だけ一部コストを転嫁しようとしても、需給環境が悪化すると元の運賃額を下げた総額で競合他社にマッチングせざるを得ない
=コストが増えた分だけ収支が悪化する

出典：定期航空協会資料をもとに作成



運賃を下げないとD社だけ需要が縮小し、SAF導入を抑制




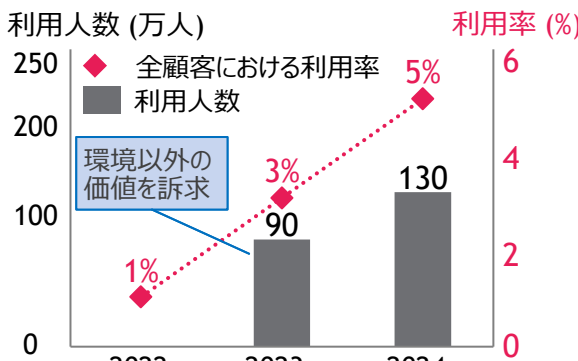

各社に一律的な利用者負担体系を設けることで競争環境を妨げずにSAF導入を促進できる

〈利用者転嫁の海外事例〉

ご指摘事項

○ 海外における環境価値を付加した料金設定の利用状況や導入背景等を調査いただきたい。

- EUでは環境対策ニーズの高まりやRefuelEU Aviationの規制を背景に、航空会社にてSAFコストを反映した運賃を展開し始めている。
- 利用者に購入の選択権があるものに関しては、個人旅行者と比較して荷主のニーズが高い。

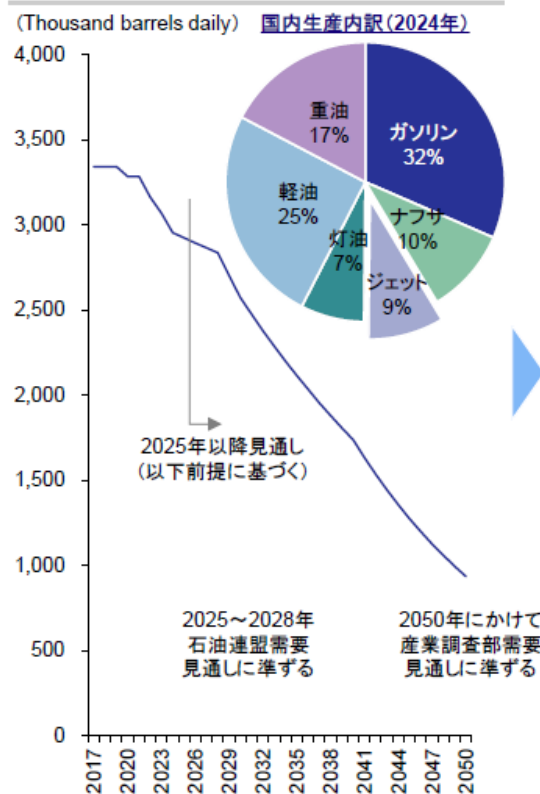
	ルフトハンザ（航空グリーン運賃）	DHL（GoGreen Plus）												
		 												
背景	顧客の要望とEU混合義務対応	顧客の要望												
対象	ルフトハンザグループの路線を利用し環境価値購入を希望する全旅客	DHL国際空輸便で荷物を配送する顧客												
金額	€1～72	日本：22JPY/kg ※各国向けの価格設定がある												
実績	 <p>利用人数 (万人)</p> <p>◆ 全顧客における利用率</p> <p>■ 利用人数</p> <p>環境以外の価値を訴求</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>年</th> <th>利用人数 (万人)</th> <th>利用率 (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2022</td> <td>0</td> <td>1%</td> </tr> <tr> <td>2023</td> <td>90</td> <td>3%</td> </tr> <tr> <td>2024</td> <td>130</td> <td>5%</td> </tr> </tbody> </table>	年	利用人数 (万人)	利用率 (%)	2022	0	1%	2023	90	3%	2024	130	5%	<p>日本国内23,400社(約30%)</p> <p>※2026年3月時点</p>  <p>303,778 シップメント</p> <p>数</p> <p>Jan Feb Mar Apr May Jun</p> <p>2024</p>
年	利用人数 (万人)	利用率 (%)												
2022	0	1%												
2023	90	3%												
2024	130	5%												

[SAFがなければ燃料そのものが不足する将来像]

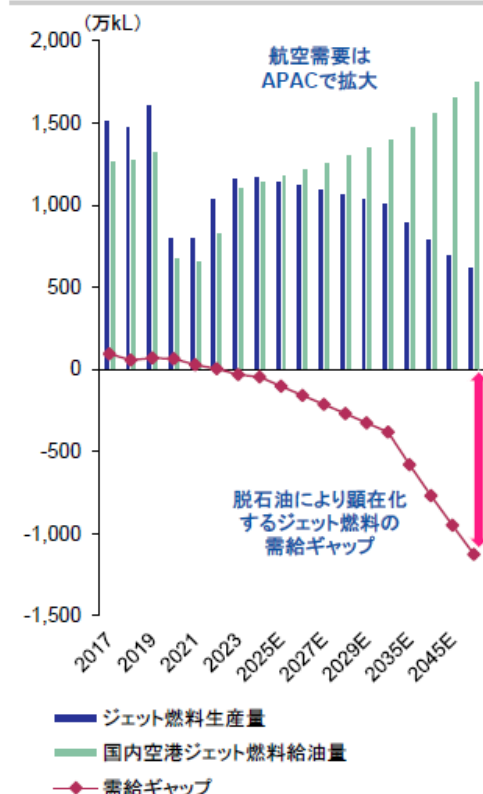
【弊行仮説】脱炭素の潮流等を受けてジェット燃料の供給力が細る一方、需要増に向け国産含むSAF対応要

- 全産業での脱炭素対応や精製設備老朽化等で供給の減少が見込まれる中、ジェット燃料需要は増加基調
- 日本が空路を通じた海外とのネットワークを維持・向上するには、海外依存度を無作為に高めない政策を脱炭素対応と連動して進める必要があり、SAFの国内製造も戦略的に取り入れながら自律したサプライチェーン構築へ対応策を講じる必要性

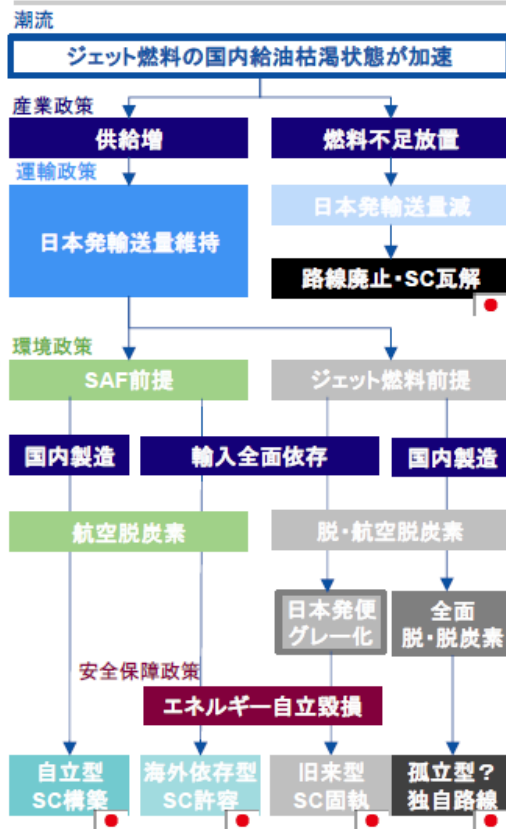
石油精製能力見通し・石油製品生産内訳実績



ジェット燃料国内需給見通し(~2050年・試算)



ジェット燃料不足を受けた日本の対応選択肢



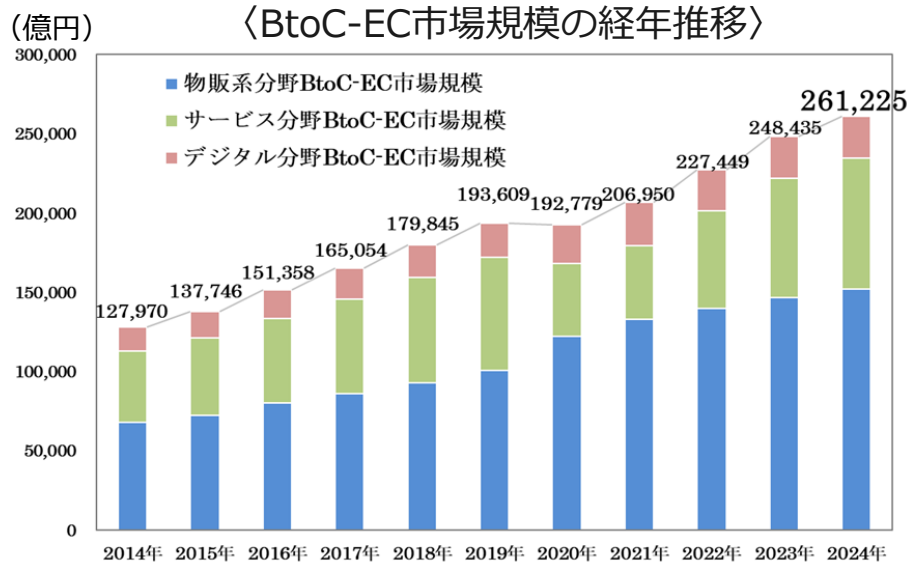
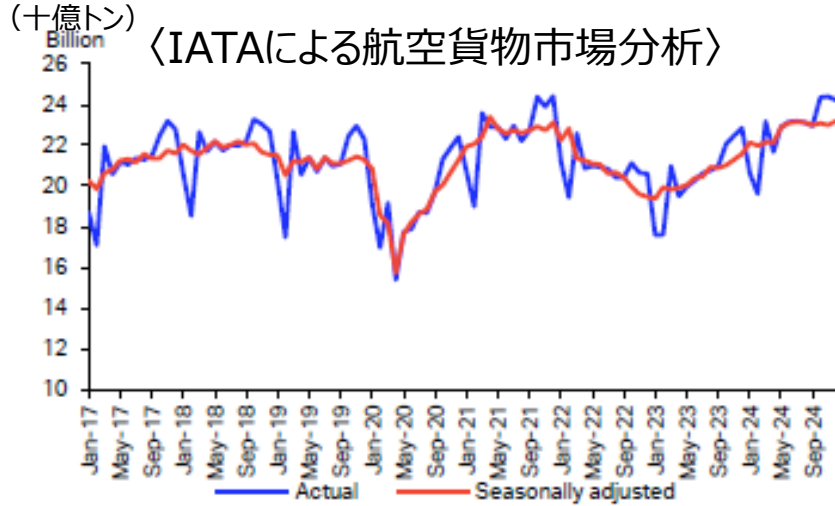
(注)SC: 日本発の製品サプライチェーンを指す(人流も同様)

(出所)2025 Statistical Review of World Energy、令和6年資源・エネルギー統計年報等より、みずほ銀行産業調査部作成

<受益とは> 航空ネットワーク維持 ②利便性

[貨物便における航空輸送の価値]

eコマース需要の高まりや海上輸送の混乱などにより航空貨物輸送の需要は徐々に増加している。



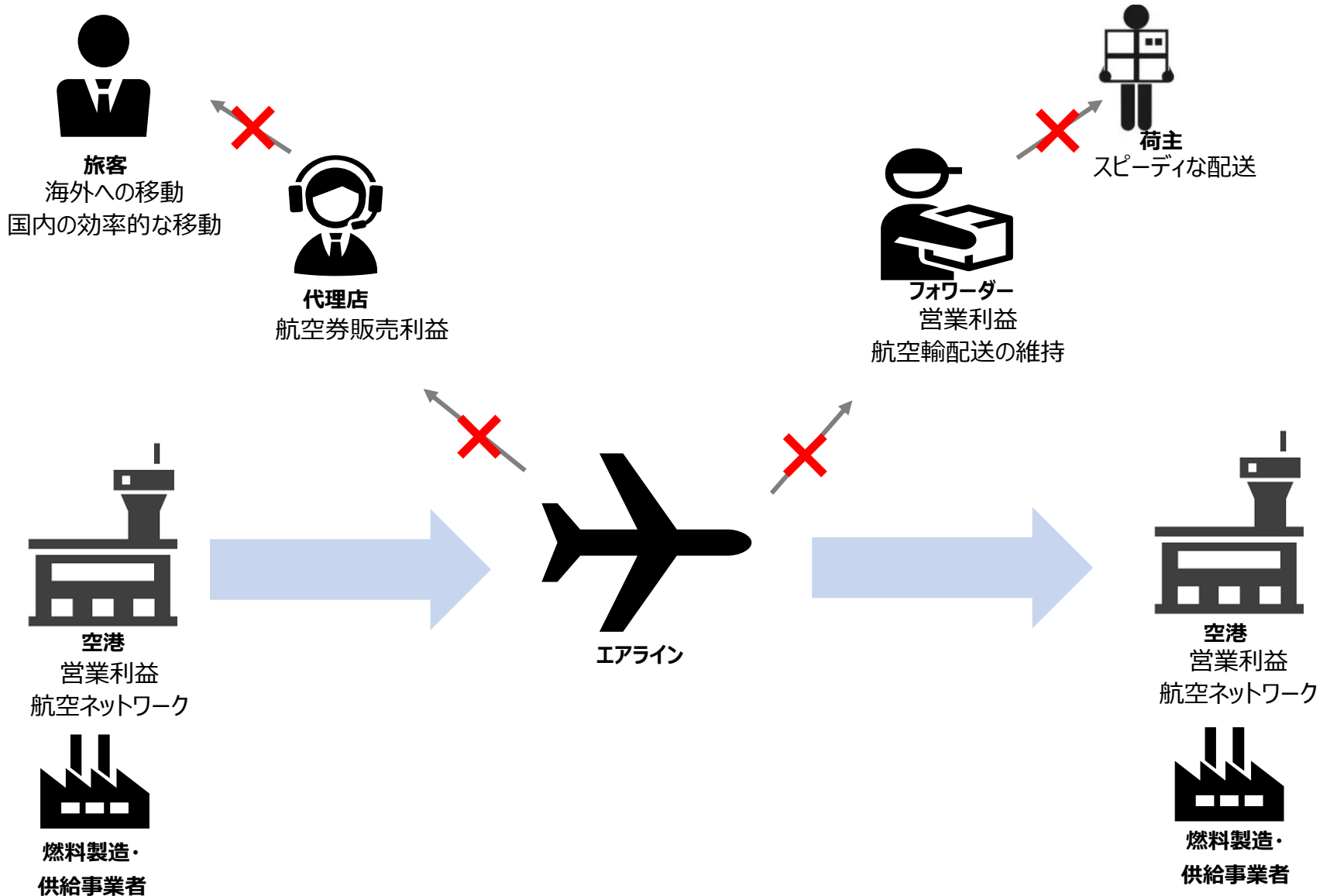
Source: IATA Sustainability and Economics using data from IATA Information and Data - Monthly Statistics

DHLエクスプレスアジア太平洋地区ネットワークオペレーション
 アビエーション担当エグゼクティブバイスプレジデント：ショーン ウォール氏
 「急増するECユーザーは、中長期的にはサプライチェーンや航空貨物輸送に対して、より高い効率性と配送スピードを求め続けるでしょう。」

米越間貿易の増加に応え、DHL Expressがホーチミン-米国間の輸送能力を拡充 - DHL - Japan 日本

〈受益とは〉 SAFの受益と負担の不均衡

SAFによる便益は、航空ネットワークを構成・利用するすべての者が受けるが、その削減価値に対するコストが市場原理の範囲では適切に負担されていない。



〈受益とは〉 SAF市場の構造と受益・負担の整理

- 今後は、「脱炭素化を内包した航空ネットワーク」は不可欠なインフラとなり、SAFの実装はその前提条件となる
- SAF導入の意義は一義的には「脱炭素」であるが、正の外部性（受益）が存在するため、制度により内部化する必要

GX移行債(1/2~2/3)等
(CAPEX)
+ 供給義務化

(導入期) SAF市場の立ち上げ
※「不完全情報」の是正

不完全情報・・・
SAFは社会的に望ましいものの、需要の見通しが不透明であり、巨額な投資が民間だけでは進まない状態

GX移行債 (OPEX)

(初期) SAF市場の成立

※限界費用の低減

供給事業者

※コスト削減

取引成立

航空事業者

※環境コストの負担

外部性の内部化
(制度的担保)

※需要の押し上げ

正の外部性と受益者

【利用サイド】

- SAF安定確保による国際ルールへの参画〔直接受益：航空事業者〕
- 航空会社に集中する構造にある環境コストの分散（外部性の内部化）〔同：航空事業者〕
- 空港国際競争力の維持・拡大〔同：空港〕

脱炭素化を内包した
航空ネットワークの維持・拡大
〔同：航空事業者・空港〕

利用料

- 航空ネットワークの利用〔同：航空利用者〕

市場の成立による便益

2. 空港の役割と国際競争力

-これまでの空港の役割

-今後の空港の役割

-脱炭素において期待される空港の役割

〈これまでの空港の役割〉「空港の設置及び管理に関する基本方針」の改正

目的（空港法第1条）

空港の設置及び管理を効果的かつ効率的に行うための措置を定めることにより、

- ・ 環境保全に配慮しつつ、空港の利用者の便益の増進を図り、もって航空の総合的な発達に資する
- ・ 我が国の産業、観光等の国際競争力の強化及び地域経済の活性化その他の地域の活力の向上に寄与する

空港の設置及び管理に関する基本方針

第一 空港の設置及び管理の意義及び目標に関する事項

- 1 意義 空港は、単体では機能し得ず、他の空港と航空機によって結ばれ、路線が構築されて初めて機能するという意味で「ネットワークの基盤」とあるという特性を有している。（略）

第二 空港の整備に関する基本的な事項

- 1 将来需要に対応するための施設整備・機能向上等
- 2 空港の保安対策、防災・減災、国土強靱化の観点からの安全・安心の確保
- 3 既存ストックを活用した空港機能の高質化
- 4 空港の整備における航空管制業務等との連携の確保

空港を取り巻く環境変化を踏まえ、基本方針を改正
(令和8年4月適用、黄枠：新規事項)

第三 空港の運営に関する基本的な事項

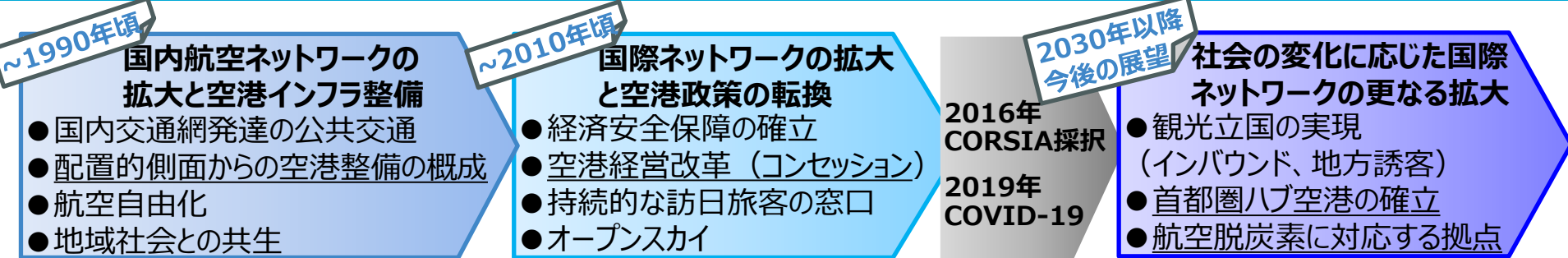
- 1 効果的かつ効率的な空港の運営
- 2 空港施設の適切な維持・機能向上
- 3 利用者の便益の増進
 - (1) 航空利用者（旅客）の便益の増進
 - (2) 航空物流機能の強化
 - (3) 空港運営に対しての利用者等の意向を反映させる仕組み
- 4 安全・安心の確保
- 5 環境負荷の低減
 - ① 柔軟な経路設計が可能となることにより、航空経路の短縮を通じ燃料消費及びCO₂排出量の削減につながる衛星信号の情報を利用した進入方式の導入等の航空交通システムの高度化のための協力支援を行うこととする。
 - ② 航空脱炭素化推進基本方針に基づき、二〇五〇年までのカーボンニュートラルの実現に向け、

▽ 空港施設・空港車両の省エネルギー化、空港への再生可能エネルギーの導入等、空港における脱炭素化を推進することとする。具体的には、航空灯火のLED化、空港車両のEV・FCV化、GPU（地上動力設備）の利用促進、太陽光発電等の地域特性を考慮した再生可能エネルギーの導入等に取り組むこととする。

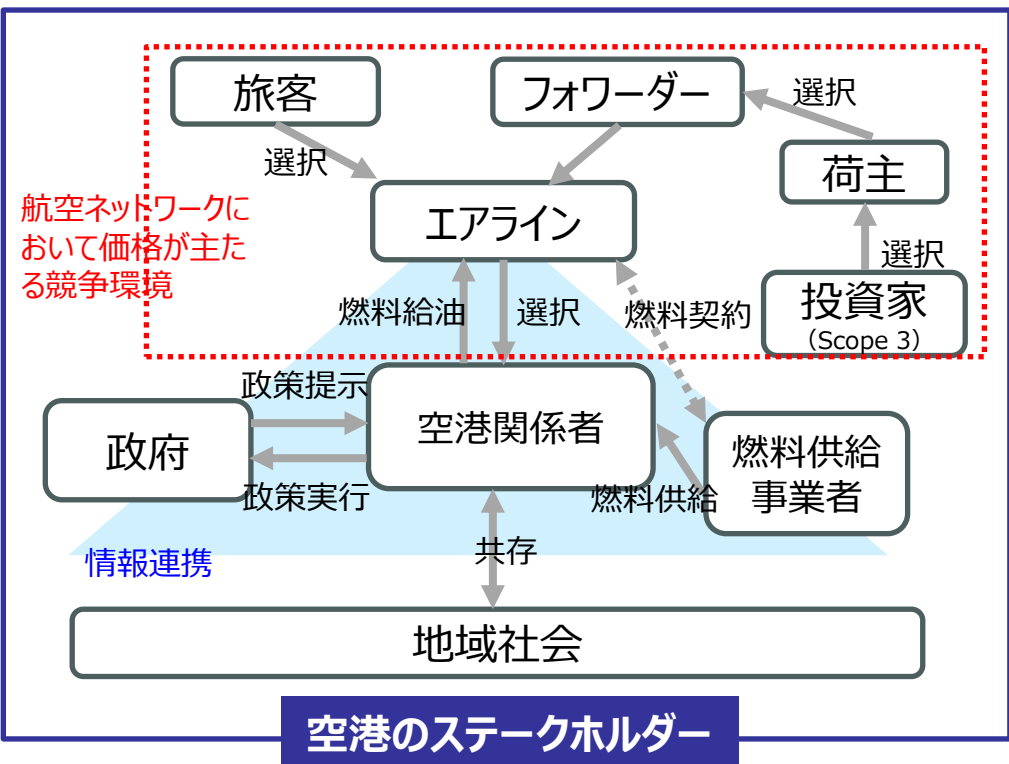
③ カーボンニュートラルの実現に向けて、CO₂削減効果の大きいSAF（持続可能な航空燃料）の導入が航空の脱炭素化において不可欠であり、国際競争力のある価格でのSAFの導入促進に向け、空港関係者も参画し、官民連携して取り組む。

- 6 空港DXの推進
- 7 航空管制業務等との連携
- 8 空港会社及び空港運営権者の運営のあり方
- 9 空港機能施設事業の運営のあり方
- 10 情報開示・透明化、ガバナンス（企業統治）の確保
- 11 地方公共団体の管理する空港における運営のあり方
- 12 空港機能を支える事業の運営のあり方
- 13 協議会の活用

〈今後の空港の役割〉 航空ネットワークの変遷



- 航空ネットワークは、航空機と空港の結節により存在。
- 航空会社は、競合他社や他モードとの直接的な競争環境にある一方、空港は公共的インフラ（拠点）として高い公共性の実現が求められている。



航空ネットワークの維持において脱炭素は世界的に必須条件となるのは明らか

- [航空会社と空港の違い]
- 航空会社は直接的な競争の主体であり、価格競争の中で、着実な脱炭素化が図られにくい。
- [空港の特徴]
- 空港(空港管理者や空港運営権者等)は、航空機の運用状況や燃料給油状況などの実態を空港毎に把握している。また、関係者とともに空港毎にネットワーク戦略を立てている。
 - 空港間でも競争は存在するものの、空港は料金だけでなく立地や運用環境等の複数の観点からも比較されることが一般的である。

「脱炭素化を内包した航空ネットワーク」への入り口として、ネットワーク戦略等と一体となった空港の役割が期待される

〈今後の空港の役割〉 航空脱炭素における空港の認識 国土交通省

- 航空脱炭素と空港の関係について、各国・各立場において様々な発言。
- 航空ネットワーク維持にSAFは不可欠であり、空港は、航空脱炭素及びSAFのサプライチェーンの中で、単なるインフラの役割を越えて、導入促進の要であると認識が共有されている。

発言者	内容
ICAO総会決議	<p>空港が航空輸送の脱炭素化に向けたグリーンエネルギーの導入・普及において重要な役割を担い、国際航空の長期目標（LTAG）を支援すること、ならびに空港のレジリエンスの重要性を認識する。</p>
国際空港評議会（ACI）	<p>多くの空港が国家政策の形成において重要な役割を果たしており、航空が環境に与える影響を低減することには、すべての空港に共通の関心がある。この点において、<u>空港は関係するすべての当事者間の議論において、調整役として支援を提供することができる。</u></p> <p>SAFとグリーンエネルギーを積極的に推進することの空港の位置づけは</p> <ul style="list-style-type: none"> ●航空機の排出による<u>空港のScope 3</u>を削減する ●<u>持続可能性維持のリーダー</u>として評価を高める ●<u>気候変動規制の強化に備え、事業の将来性を確保する</u> ●<u>航空バリューチェーンの連携を強化する</u> <p>（出所）航空局ヒアリングによる</p>
世界経済フォーラム（WEF）	<p>空港は持続可能性にコミットする航空会社を惹きつけ、環境意識が高まる業界での動機付けを提供するため、SAFインフラや、場合によってはプロジェクトそのものに投資する可能性。彼らの多くは、SAFを「<u>航空業界が運営を続けるためのライセンス</u>」と見なしている。</p> <p>（出所）Financing Sustainable Aviation Fuels: Case Studies and Implications for Investment World Economic Forum</p>
キャセイ・パシフィック航空会社 ロナルド・ラムCEO	<p>SAFは航空業界を脱炭素化するための最も重要なレバーであると広く認識されている。これらの取り組みは、<u>香港の国際航空ハブとしての競争力を高めるだけでなく、SAFの可用性と手頃な価格をも向上させると信じている</u></p> <p>（出所）Cathay welcomes the Government's Policy Address initiatives to further strengthen Hong Kong's leading international aviation hub status - Cathay Pacific</p>
仁川国際空港公社 李学宰（イ・ハクジエ）社長	<p><u>（仁川国際空港における）インセンティブは、低炭素で環境に優しい空港運営を強化し、国内の航空および精製産業のグローバル競争力を強化する機会となるだろう</u></p> <p>（出所）仁川国際空港公社は、国内線を利用する航空会社にインセンティブを与えることを決定しました。- MK</p>

〈今後の空港の役割〉 海外事例から見る空港の国際競争力

ご指摘事項

- 香港、仁川、近隣諸国のハブ空港動向調査を踏まえて、空港の競争力維持・向上について検討すべき。
- ロンドンヒースロー空港はなぜ英国内の他空港に先駆けて空港インセンティブ制度導入が可能であったか、どこで公平性を担保しているのかを調査いただきたい。

【世界のハブ空港例】

※2026年4月時点公表資料を元に航空局にて試算

空港	乗り継ぎ旅客	国際貨物取扱量	空港又は政府によるSAF補助
ロンドンヒースロー空港	約2100万人 約25%	約150～160万トン	空港インセンティブ (空港使用料の一部から分配)
香港国際空港	約2000万人 約25%～35%	約430～500万トン	SAF利用促進に向けた政策支援 を検討する調査を開始
仁川国際空港	約2500万人 約35～40%	約270～300万トン	空港インセンティブ (空港使用料であるlighting feesの減免)
シンガポール チャンギ国際空港	約1000万人 約15%前後	約200万トン	政府による旅客負担金

※羽田・成田 乗り継ぎ旅客合計 210万人／国際貨物量合計 260万トン

ハブ空港として需要が十分にある空港でSAFに対する空港インセンティブを導入していることから、欧州はもとよりアジア諸国でも国際競争力の維持においてSAFの導入促進が重要と認識されていることがわかる。

ヒースローは英国内空港で旅客・貨物共に圧倒的な需要を占めている（2位空港との比較で旅客が2倍、貨物は10倍）。国内はもとより世界的なハブ空港としてのエアラインとの交渉力の強さから、すでに世界的に最も高額な空港利用料を徴収していることが、他空港に先んじてインセンティブ制度を導入した要因の一つと考えられる。

〈脱炭素において期待される空港の役割〉

脱炭素燃料の客観的把握・取引円滑化

- 空港法では、空港機能施設事業（給油）について、「各空港においてその機能を確保するために必要な（略）**航空機給油施設を建設し、または管理する事業**」と定義※。
- 平時においては、空港機能施設事業者（航空機給油施設）等は、専ら燃料のタンクの点検や品質チェック等を担い、燃料の売買契約には直接関与していないものの、SAFに対応した品質管理や施設整備など、**燃料取引に関する環境整備の役割**も期待されている。
- また、空港（空港管理者や空港運営権者等）は、当該空港における燃料の使用状況について把握できる主体の一つであり、SAFの供給が十分でない時期には特に、**燃料の取引市場の円滑化に貢献する役割が期待**されるのではないかと。

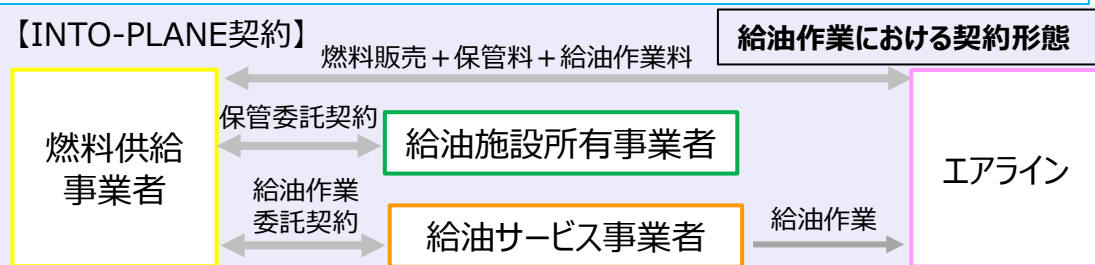


(貯蔵タンクの定期点検)

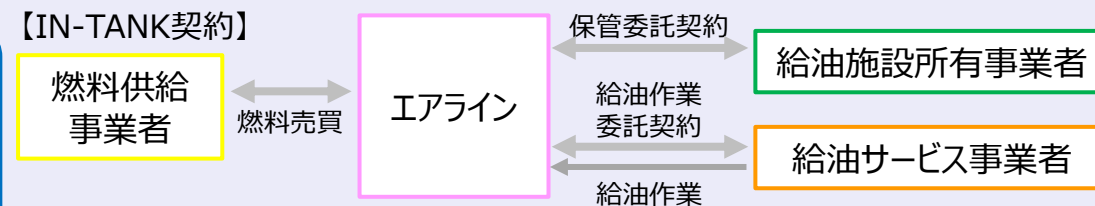


(燃料の品質チェック)

【INTO-PLANE契約】



【IN-TANK契約】



空港機能施設事業者指定に係る条件(抜粋)※

- 事業遂行にあたって遵守すべき事項 (略)

航空の脱炭素化を進めるため、再生可能エネルギーの導入を含むCO2排出削減の取組を進めること。また、**航空機給油施設にあたっては、持続可能な航空燃料(SAF)の空港での安定的な受入、航空機への供給がなされるよう、航空運送事業者、燃料供給事業者等の関係者との連携を図り、必要に応じSAFに対応した品質管理・施設整備等の措置の検討を進めること**

「航空燃料供給不足に対する行動計画」(令和6年7月航空燃料供給不足への対応に向けた官民タスクフォース)

1. 短期の取組

■ 需要量の把握

- ・ 新規就航・増便など、各空港における需要量が把握可能な仕組みの構築
- 石油元売会社等の年間の燃料供給計画の策定に資するよう、**空港会社等において、就航・増便等の確度の高い情報を収集・整理**し、時間的余裕を持って石油元売会社等に提供。元売会社は、提供された情報を基に、航空会社からのオファーに備えてサプライチェーンの状況を確認し、対応を図る。〈空港会社等、石油元売会社等〉

※国管理空港でハイドラント方式であるものに限る。現行3者が指定。

〈脱炭素において期待される空港の役割〉

脱炭素燃料の市場接続

*) EUの航空業界団体によって共同策定

- 国際空港評議会（ACI）ヨーロッパにおいては、2050年までの脱炭素ロードマップ（Destination 2050*）を受けてSAFの導入促進に向け、「財政的インセンティブ」に取り組むことに加え、非財政的な取組として以下の空港の役割を整理。
- 直接の売買契約に関わらない部分においても、拠点としての機能を発揮し、SAFの取引市場が成り立つ環境整備に取り組んでいる。

SAFの促進・調整	空港が 燃料供給者と連携 し、SAFの 供給可能性を高める 。SAFの ブレンド比向上 に向けた 物流調整 を行い、 航空会社の受入・配送上の課題を解消 する。
旅客向け認知向上・参加促進	空港が主導して、SAFや脱炭素航空に関する 旅客向け啓発キャンペーン を実施。任意参加型の 環境貢献プログラム を通じて需要創出を後押し。
SAFの研究開発	空港が SAFの生産、物流、サプライチェーン最適化 に関する研究プロジェクトに参加。 小規模ブレンドング拠点 や物流モデルの検討・データ収集を実施。
SAF導入に向けた産業連携	空港がハブとなり、 航空会社・燃料供給者・専門家を含むワーキンググループ／協議体 を形成。 ベストプラクティス共有 や 導入障壁の整理 を行う。
SAF実証・制度準備	空港が中心となり、 SAFの購入・配送・給油の実証（パイロット） を実施。 将来の本格導入に向けた規制・運用面の整備 を進める。
国内外連携	空港同士や国・地域を越えて連携し、 SAF試験飛行 や 地域内SAF生産基盤の構築 を推進。 国家政策へのインプット を行う。

〈脱炭素において期待される空港の役割〉

航空セクターのネットゼロへの寄与

〈空港脱炭素化推進計画〉

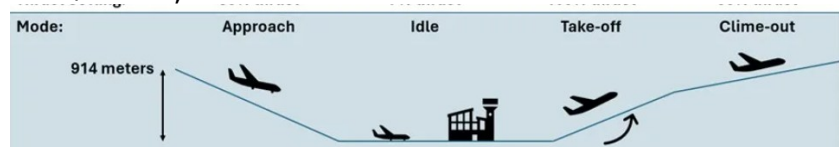
推進計画に記載する事項

項目	記載内容
空港の特徴等	<ul style="list-style-type: none"> 地理的特性等 空港の利用状況 空港施設等の状況 関連する地域計画での位置付け
基本的な事項	<ul style="list-style-type: none"> 空港脱炭素化推進に向けた方針 温室効果ガス排出量・目標年次及び目標 空港脱炭素化を推進する区域 検討・実施体制及び進捗管理の方法 航空の安全の確保
取組内容、実施時期及び実施主体	<ul style="list-style-type: none"> 空港施設に係る取組（空港建築施設の省エネ化、航空灯火のLED化） 空港車両に係る取組（空港車両のEV・FCV化等） 再エネ等の導入促進に係る取組（太陽光、蓄電池・水素等） 航空機に係る取組（駐機中、地上走行中等） 横断的な取組（エネルギーマネジメント、地域連携・レジリエンス強化） その他の取組（空港アクセス、吸収源対策、クレジット活用等）
ロードマップ	取組内容、実施時期の概要を時系列で整理

※ただし、温室効果ガス排出量算定において航空機からの排出は参考値として算定

〈空港周辺の航空機からの排出(LTOサイクル)〉

離陸・3,000ft以下の上昇降下・着陸・地上滑走中の排出



〈ACIによる「空港カーボン認証」(ACA)の認証要件〉

レベル	名称	主な要件
レベル 1	Mapping (算定)	空港運営者が自らの温室効果ガス排出源を特定して排出量（スコープ1および2）を算定し、報告書を作成
レベル 2	Reduction (削減)	レベル1の要件に加え、排出量の管理体制を構築し、温室効果ガスの削減計画を策定・実行していること
レベル 3	Optimization (最適化)	レベル2に加え、空港関係事業者（航空会社、地上交通など）と連携し、スコープ3の削減にも取り組むこと
レベル 3+	Neutrality (カーボンニュートラル)	レベル3の要件に加え、空港自身の排出（スコープ1および2）をオフセットして実質ゼロにすること
レベル 4	Transformation (変革)	レベル3+の要件に加え、空港と関係事業者が連携し、絶対的な排出量の削減（単なる効率化ではなく、実質的な削減）を実現していること
レベル 4+	Transition (移行)	レベル4の要件に加え、空港自身の排出をオフセットし、ネットゼロに向けた移行計画を実行中であること
レベル 5	Net Zero (ネットゼロ)	スコープ1および2の排出量を90%以上削減し、残余を信頼性ある削減方法で相殺。さらに、スコープ3の排出源にもネットゼロ行動計画を策定・実行していること

(参考) 港湾 カーボンニュートラルポート (CNP) の取組



港湾管理者等の脱炭素レベルに応じて政府が認証する制度 (CNP認証) の要件の一つに「**低・脱炭素燃料船等へのインセンティブ又は化石燃料船へのペナルティの導入**」を設けている

- 現状の「空港脱炭素化推進計画」において、航空機からの排出は空港の脱炭素化の枠外と整理。
- 一方、前述 (P12) のとおり、国際空港評議会 (ACI) においては、空港の役割として「航空機の排出による空港のScope3を削減する」と位置づけるとともに、「空港カーボン認証」制度においても主な要件と定義するなど、航空機からの排出に対しても一定の貢献が期待されている。

3. 次回に向けた論点整理

- 徴収対象の検討(空港、距離/クラス、貨物)
- 徴収水準の検討

〈次回に向けた論点整理〉 徴収対象の検討・空港

〈空港の規模感〉

乗客数、貨物積載量、給油量（2024年度実績）

乗客数・貨物積載量：令和6年空港管理状況調書より
給油量：石油元売り事業者より聞き取り

	乗客数		貨物積載量		給油量			
	万人	割合(%)	KT	割合(%)	万KL	割合		
国際線								
成田国際	1,539	30.1	成田国際	908.1	53.3	成田国際	314	38.4
関西国際	1,247	24.4	東京国際	358.0	21.0	東京国際	295	36.0
東京国際	1,100	21.5	関西国際	344.6	20.2	関西国際	131	16.1
福岡	424	8.3	中部国際	61.8	3.6	中部国際	38	4.6
中部国際	240	4.7	福岡	16.7	1.0	新千歳	14	1.8
新千歳	194	3.8	北九州	7.1	0.4	福岡	14	1.7
那覇	161	3.1	新千歳	4.5	0.3	那覇	3	0.4
仙台	26	0.5	小松	1.8	0.1	小松	2	0.2
高松	24	0.5	那覇	1.1	0.1	仙台	1	0.2
熊本	24	0.5	広島	0.01	0.0	広島	0.7	0.1
10位までの合計	4,979	97.3	10位までの合計	1,703.6	99.9	10位までの合計	812	99.4
全体	5,117		全体	1,703.6		全体	817	
国内線								
東京国際	3,249	29.3	東京国際	239.3	39.2	東京国際	133	32.3
新千歳	1,053	9.5	新千歳	74.9	12.3	那覇	43	10.3
福岡	935	8.4	那覇	70.1	11.5	新千歳	36	8.8
那覇	924	8.3	福岡	66.8	10.9	福岡	31	7.6
大阪国際	778	7.0	大阪国際	44.7	7.3	大阪国際	25	6.2
成田国際	367	3.3	北九州	14.8	2.4	成田国際	14	3.4
関西国際	335	3.0	鹿児島	14.2	2.3	中部国際	13	3.1
中部国際	305	2.8	成田国際	12.0	2.0	関西国際	11	2.8
鹿児島	277	2.5	新石垣	7.9	1.3	鹿児島	9	2.3
神戸	181	1.6	広島	7.2	1.2	神戸	8	1.9
10位までの合計	8,404	75.7	10位までの合計	551.9	90.3	10位までの合計	323	78.5
全体	11,107		全体	610.9		全体	412	

■ 距離別料金の設定（エコノミークラスの場合）

1SGD=約124円（2026年4月時点）

	①東南アジア	②北東アジア・南アジア・豪ほか	③アフリカ・中央アジア・西アジア・欧州・中東・NZほか	④アメリカ
シンガポールSAF Levy	124円(1SGD)	347円(2.8SGD)	794円(6.4SGD)	1290円(10.4SGD)

- 距離を定量的に区分する世界的な基準はない。本邦エアラインは燃油サーチャージにおいて主に超短距離アジア～欧米まで6種類の区分を使用している。

*1) 2023年報道ベース
 *2) CO2排出量算定において、クラス毎に異なる座席専有面積の差を補正するための係数。
 *3) 1SGD=約124円（2026年4月時点）
 *4) €1=約184円（2026年4月時点）

■ クラス別料金の設定（長距離路線の場合）

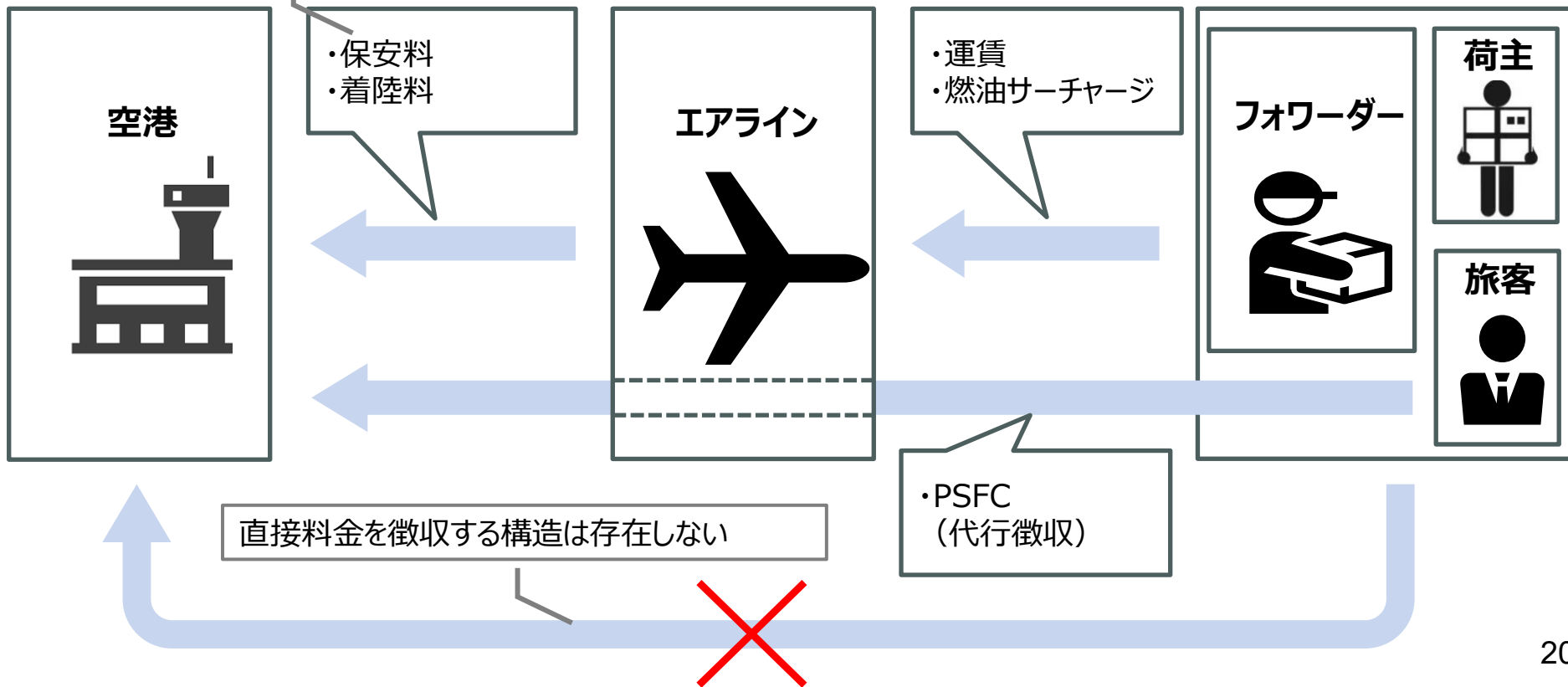
	エコノミー	プレミアムエコノミー	ビジネス	ファースト
シンガポールSAF levy	10.4SGD ^{*3} (1290円)	10.4SGD (1290円)	41.6SGD (5160円)	41.6SGD (5160円)
ルフトハンザ環境コストサーチャージ	€6～€12 ^{*4} (1100円～2200円)	€9～€18 (1650円～3310円)	€18～€36 (3310円～6620円)	€36～€72 (6620円～13250円)
KLM環境サーチャージ ^{*1}	€8 (1470円)	€12 (2200円)	€24 (4420円)	€48 (8830円)
IATA排出係数 ^{*2} (ワイドボディ)	1	1.5	4	5

- 機材の変更によるダウングレードや、オーバーセールによるアップグレード、旅客が希望する有償アップグレードなど、チケット購入後の当日のクラス変更は頻繁に起きる得るため、本邦エアラインがインセンティブに係る代 19 行徴収に適応するには航空会社予約発券システム等の大規模改修が必要。

〈次回に向けた論点整理〉 徴収対象の検討・貨物

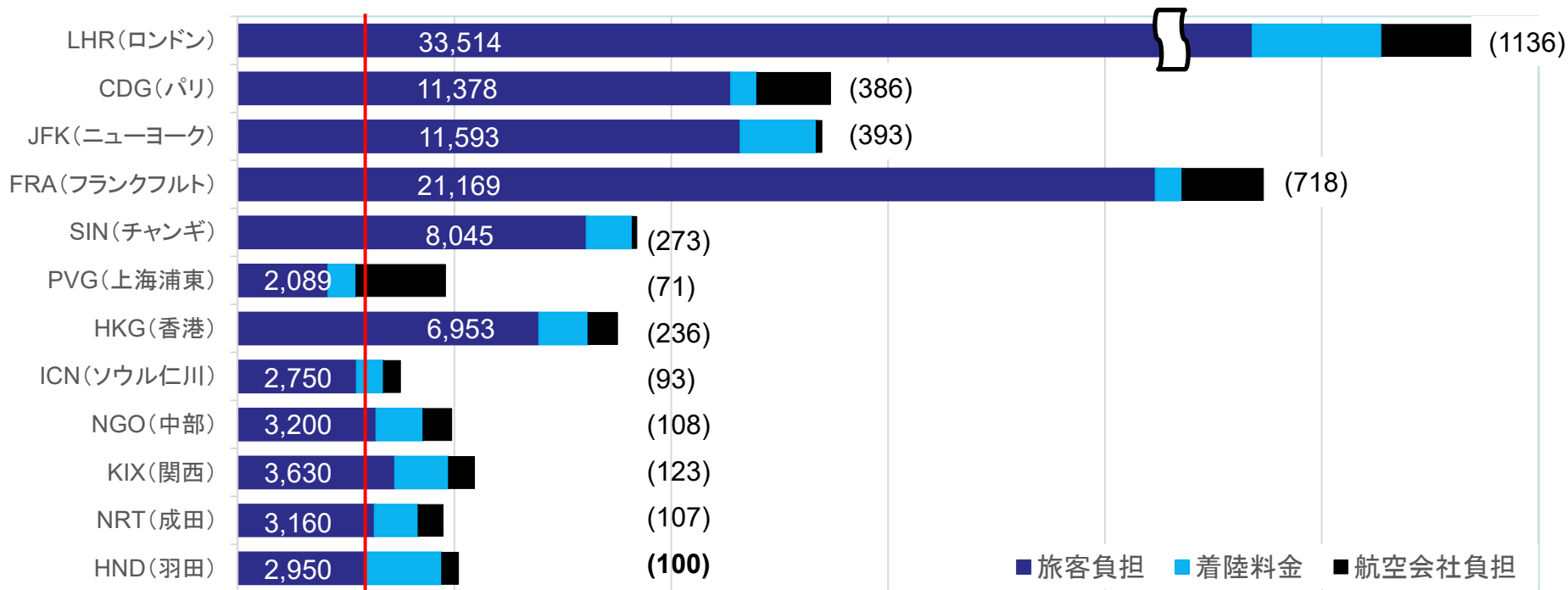
空港が徴収する料金として貨物便に対しては、保安料が存在するが、貨物そのものに対する料金は存在しない。一方、燃油サーチャージとしてフォワーダーが貨物（荷主）から徴収しているケースは存在する。

空港の貨物に関する徴収について、保安料の例では、「貨物単価（315円）×貨物量（t）」の金額を航空会社から徴収している。
 この貨物単価は、人件費、検査機器費、保守費等の総計を、想定される貨物量で案分することで算出される。
 （参考）旅客：550円/人



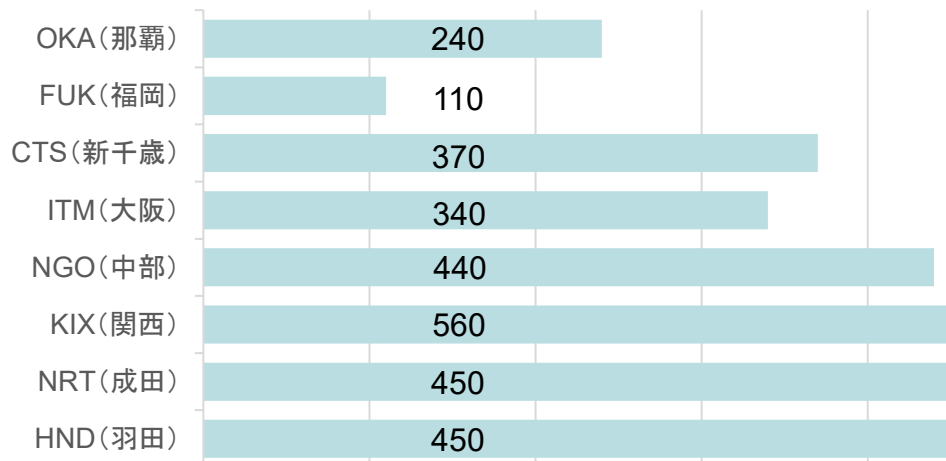
〈次回に向けた論点整理〉 徴収水準の検討

【参考】世界の空港利用料（旅客負担）（円）



- 「旅客負担」に国際観光旅客税は除く
- () は羽田の旅客負担額を100とした場合の指数
- 各空港の空港利用料は令和7年4月1日時点
- データ参照『数字でみる航空2025』
- 為替は令和8年5月1日時点

【参考】国内線のPSFC（旅客サービス施設利用料）（円）



- 各空港の空港利用料は令和7年4月1日時点