

**第3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
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7月**

1. 価格の考え方

- 価格水準の考え方
- 使途の柔軟性
- 財源管理の方法

2. 対象の考え方

- 空港の範囲
- 貨物料金の考え方

3. 空港のメリット

- 今後の調査

1. 価格の考え方

-価格水準の考え方

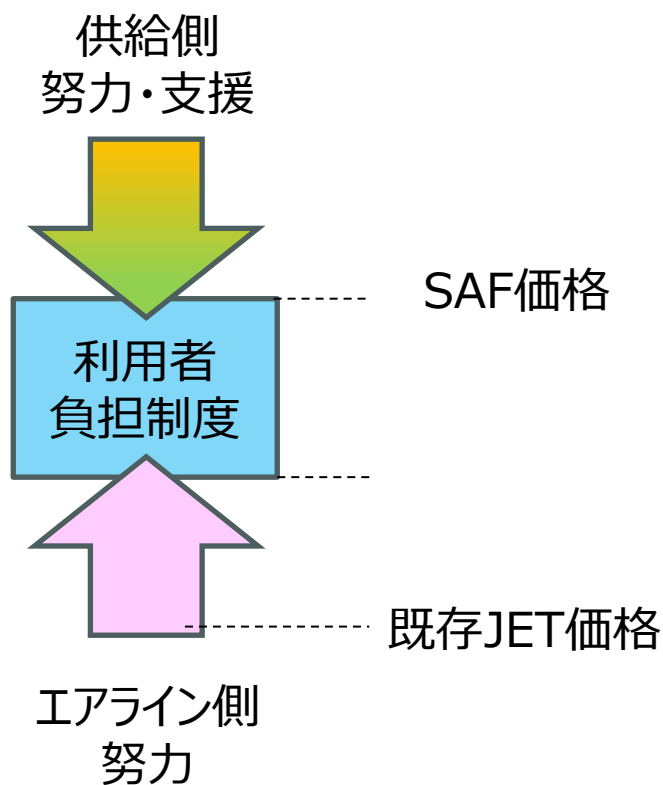
-使途の柔軟性

-財源管理の方法

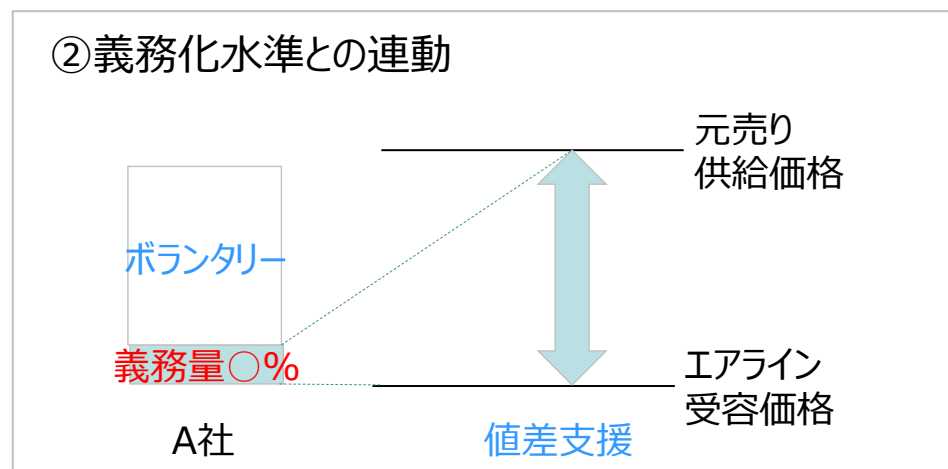
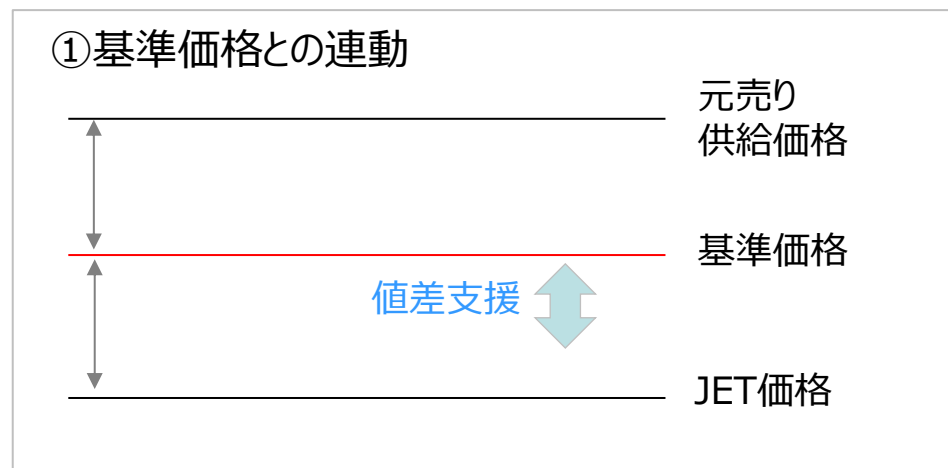
〈価格水準の考え方〉 基本的な考え方

持続可能な航空脱炭素を実現するためには、社会全体として過大な負担を生じさせないこと、また、特定の主体（SAF製造・販売事業者(供給側)、エアライン(需要側)、旅客等の航空輸送サービス利用者）に過大な負担を生じさせないことに留意が必要。

【コスト負担の考え方】

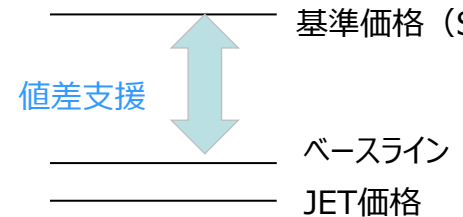


【価格水準の考え方】



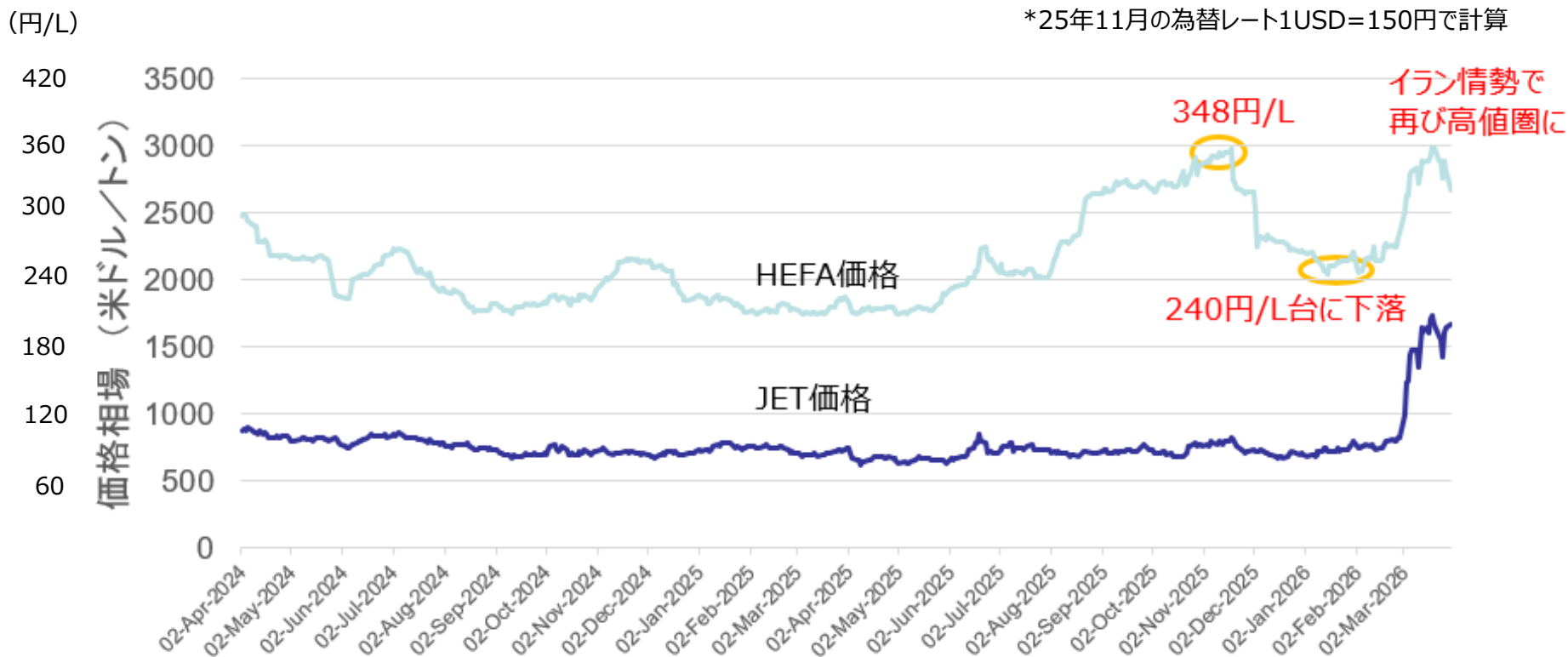
〈価格水準の考え方〉 基準価格

既存JET燃料価格、あるいはSAFと既存JET燃料の間にベースラインを設定した上で、「基準価格」なるものを設定し、それとの値差を埋める制度を採用している例は以下のとおり。

	EU SAF Allowance	水素等の価格差支援 EneCen・金属鉱物資源機構	シンガポール SAF levy	英国 収益保証メカニズム (コンサルテーション内容)
支援形態	利用側支援	製造側支援	利用側支援	製造側支援
考え方	<p>「値差補填対象品 (SAF・水素)」と「従来品 (Jet A-1・LNGなど) + 補填的な価格」との値差をすべて支援で埋める。</p>  <p>基準価格 (SAF市場価格等)</p> <p>値差支援</p> <p>ベースライン</p> <p>JET価格</p>			
ベースライン	JET価格+ETS価格+課税差	①新規用途：代替物（化石燃料等）の市場価格+石炭税+GXETS炭素価格 ②既存用途：過去取引実績に基づく	JET価格	JET燃料価格+SAFの環境価値（=英国SAF Mandate制度において義務分達成のために購入されるクレジットの市場価格）
基準価格	SAF市場価格 EASA技術報告書に掲載されている市場価格	水素製造業者の申請価格（支援終了後10年間の供給継続が条件）	シンガポール当局が定めるSAF予測価格（予測方法は非公開）	SAF製造事業者の申請価格
日本における論点	<ul style="list-style-type: none"> 日本において「EASA公表の市場価格」に相当するものは存在しないことに留意。 	<ul style="list-style-type: none"> 製造事業者支援の制度であることに留意。 SAF製造者の申請した価格を基に利用側支援の水準を設けることをどう考えるか。（現下積み上げ方式により算出した金額を超えた部分は返還するスキーム） 	<ul style="list-style-type: none"> 想定される市場予測価格としてはArgus指標、EASA報告価格などがあるが、いずれも日本において相当するものがないことに留意。 	<ul style="list-style-type: none"> 製造事業者支援の制度であることに留意。 SAF製造者の申請した価格を基に利用側支援の水準を設けることをどう考えるか。

〈価格水準の考え方〉 基準価格

- Argus mediaが分析する最新のSAF市場価格は下図のとおり
- 公表情報に加えて聞き取りによると、直近2-3年では240円/L~480円/Lの値動きがあり、従来JETに比して高い水位で変動している。



データソース：
Argus Media 提供

— SAF fob ARA range barge (ARA: Amsterdam-Rotterdam-Antwerp)
— Jet/kerosine NWE barge (NWE: Northwest European)



(記事URL)

https://www.argusmedia.com/ja/news-and-insights/market-opinion-and-analysis-blog/sustainable-aviation-fuel-market-outlook-europe?utm_uptracs=null

〈価格水準の考え方〉 SAF量カバー率

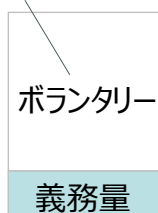
ご指摘事項

- 支援の当て方として、義務化分と導入促進分(ボランタリー分)にどのように配分されるかというのも、予見性の観点から論点の一つではないか

燃料供給事業者に対して課される義務分をすべて支援でカバーし、エアラインがボランタリーに購入する部分に対して残余から支援する場合と、購入されるSAF量すべてに対して一定の支援をする場合が想定される。

【義務分のみ（例）】

残余から支援



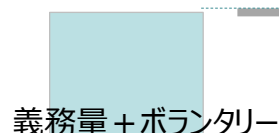
A社

値差支援

元売りA社
供給価格

エアライン
受容価格

【均等な支援（例）】



A社

値差支援

元売りA社
供給価格

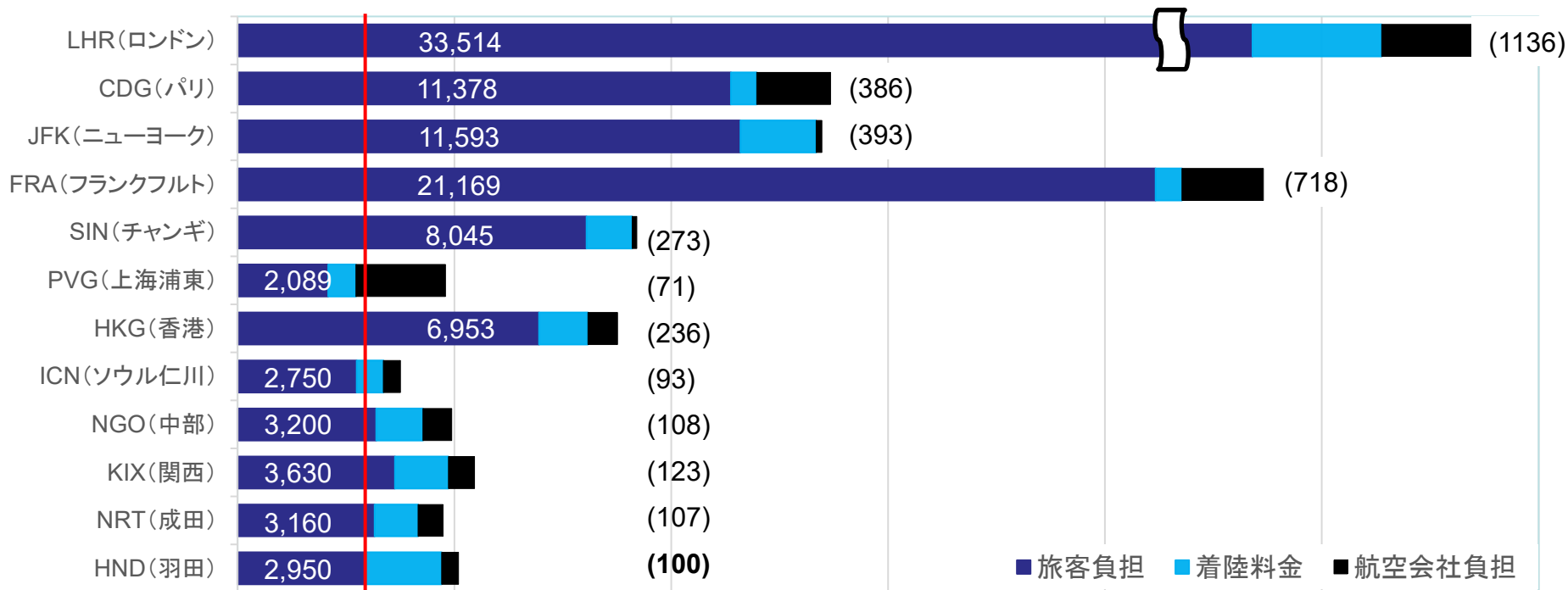
エアライン
受容価格

- モラルハザードとなり、価格低廉化を妨げる可能性（供給元ごとに支援の額が異なることをどのように考えるか）
- 義務分以上の導入促進につながりにくい

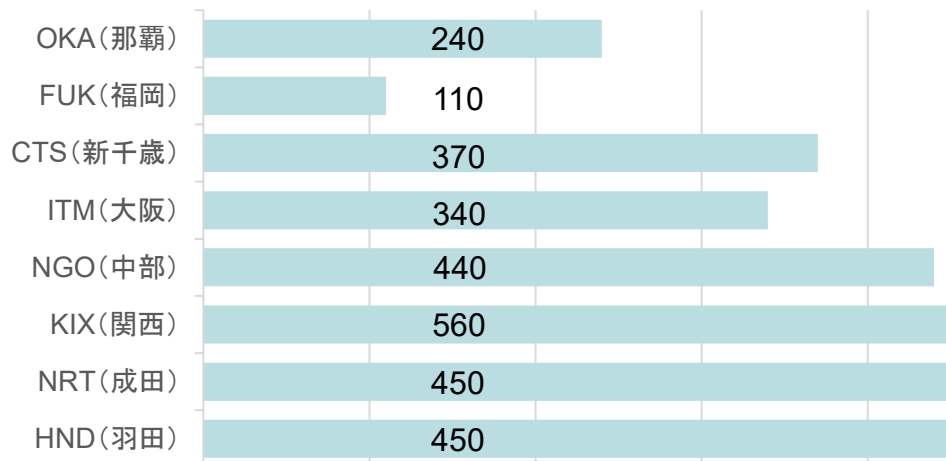
- 導入促進（＝スケールメリットによる中長期的な価格低廉化）が期待できる。
- 支援幅が一定となる一方、支援額の見通しが立ちやすい。
※特にボランタリー部分について、特定の事業者支援が集中しない仕組みも検討する必要があるか。

〈価格水準の考え方〉 既存の空港料金

【参考】世界の空港利用料（旅客負担）（円）



【参考】国内線のPSFC（旅客取扱施設利用料）（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

- 各空港の空港利用料は令和7年4月1日時点

〈使途の柔軟性〉 空港の脱炭素化財源としての活用

ご指摘事項

- 空港で実施するとなった場合、営利企業である空港の裁量で、他の脱炭素への使用を許容するようなメリットも必要。その際には目的や金額を限定するなど、透明性を担保する必要もある。

空港脱炭素化推進事業費補助金（設備導入支援等）

空港の脱炭素化に向けて、空港関係者や脱炭素に関わる事業者等が、太陽光発電等の再エネ拠点化や空港車両のEV・FCV化、空港ビル照明・空調の効率化等を促進するために必要となる設備導入に対して補助を行う。また、庁舎等における太陽光発電の導入を推進する。

- 再エネ設備の導入
- EV・FCVのインフラ設備の導入
- 照明・空調の効率化等

※令和8年度歳出化分 約4.7億円

- 補助対象空港：全ての空港
- 補助対象事業者：空港管理者、空港内事業者、その他民間事業者
- 補助率：1/2以内

【参考】年度別補助金額（国費） 単位：億円

年度	太陽光	照明	空調	EV・FCV化
R4	6.14	0.00	0.00	0.75
R5	26.39	2.38	11.34	0.79
R6	4.46	2.38	9.02	0.90
R7	8.44	1.65	0.99	0.68
合計	45.43	6.41	21.35	3.12



太陽光発電設備



EV用コンセント



太陽光パネル付きLED照明



高効率型空調機



※このほか、環境省事業*等での設備整備支援もあり。いずれも国庫補助の裏負担は自主財源であり、また、運営経費は補助対象外。

*空港における再エネ活用型GPU等導入支援事業（環境省）

- 空港自体も「脱炭素化を内包した航空ネットワーク」を構成する一部であり、その維持・拡大の目的の範囲内で使途を拡げる考え方もあるのではないか。
- 現状、空港の脱炭素化に資する政府支援（裏負担は自主財源）があるが、これ以外にどのようなものが考えられるか。

〈財源管理の方法〉

海外インセンティブの事例調査によると、SAF利用予測を提出し、実績と照らし合わせて翌年インセンティブ支払いのスキームが多い。（事業年度に収める考え方の整理が必要）
SAFに特化して徴収する料金は少なく、脱炭素の促進や空港運営に使われている。

空港	財源	会計管理	分配スキーム
ロンドン ヒースロー 空港	出発旅客チャージ 貨物最小出発チャージ ※インセンティブ開始に伴う増額徴収はなし	補助金総枠を使い切らない分は他エアラインへ分配	① 空港が各エアラインへ初期割当の通知 ② エアラインがインセンティブ制度への参加意思表明とともにSAF使用年度予測量を提出 ③ 最終配分の確定 ④ SAFの物理的供給 ⑤ エアラインから空港へ証憑の提出と空港による検証 ⑥ エアラインへの支払い（割引クレジット）
アムステルダム・スキポール空港	発着陸料・環境課金など ※インセンティブ開始に伴う増額 (終了後も引き下げ無し)	年度会計・繰越無し	① エアラインが空港に「SAFの給油に関心がある」旨を通知 ② SAF使用年度予測量を空港に提出（毎年4月1日まで） ③ 最新のSAF使用予測量を空港に提出（10月1日まで） ④ 空港からエアラインへインセンティブ額を通知 ⑤ エアラインから空港へSAF使用実績を報告 ⑥ エアラインへの支払い
仁川国際 空港	空港使用料減免のため不要	空港使用料減免のため不要	① SAF使用（当年度） ② エアラインが空港に年度実績報告 ③ 空港が年度の実績を集計 ④ 翌年に使用料減免として反映

2. 対象の考え方

- 空港の範囲

- 貨物料金の考え方

〈対象空港の考え方〉 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	

〈対象空港の考え方〉 空港の種類

空港の種類

※運営は運営権者が実施

- 日本の空港には、国管理空港、会社管理空港、地方管理空港、共用空港がある。さらに運営権を設定し、民間の能力を活用した運営等を行うコンセッション空港を加味すると、以下のパターンに分類できる。

パターン	説明	
国管理空港	管理主体（空港管理者）	国土交通大臣
	関連法令等	航空法／空港法／空港管理規則／使用料告示
	空港の機能を維持・運営するために必要な事業を行う者	指定空港機能施設事業者
会社管理空港	管理主体（空港管理者）	空港会社
	関連法令等	航空法／空港法／成田空港会社法／中部空港設置法
	空港の機能を維持・運営するために必要な事業を行う者	空港会社
地方管理空港	管理主体（空港管理者）	地方公共団体
	関連法令等	航空法／空港法／条例
	空港の機能を維持・運営するために必要な事業を行う者	地方公共団体及び管理者の指定を受けた事業者又は承認を受けた者
(上記空港のうち) コンセッション空港	管理主体（空港管理者）	国土交通大臣／地方公共団体／空港会社（※）
	関連法令等	航空法／空港法／関空伊丹法／民活空港運営法／条例
	空港の機能を維持・運営するために必要な事業を行う者	運営権者 指定空港機能施設事業者（国管理）、地方公共団体及び管理者の指定を受けた事業者又は承認を受けた事業者（地方管理）
共用空港	管理主体（空港管理者）	自衛隊又は米軍
	関連法令等	自衛隊法／日米地位協定／航空法／空港法（附則）
	空港の機能を維持・運営するために必要な事業を行う者	指定空港機能施設事業者

空港の運営形態

○ 国管理空港では、空港の各施設の運営主体を細分化。会社管理空港・コンセッション空港は、空港管理者又は運営権者の下で、各施設を概ね一元的に運営している。

類型	空港	空港管理者又は運営権者	各施設の運営主体			【参考】 給油サービス事業者
			旅客施設	貨物施設	給油施設	
国管理	羽田	国土交通大臣	【国内線】1社 (日本空港ビルデング(株)) 【国際線】1社 (東京国際空港ターミナル(株))	【国内貨物】1社 (空港施設(株)) 【国際貨物】1社 (東京国際エアカーゴターミナル(株))	【(航空機給油施設(ハイドラント給油方式)の建設及び管理)】 1社(三愛オブリ(株))	3社が構内営業
	那覇	国土交通大臣	1社 (那覇空港ビルディング(株))	1社 (那覇空港貨物ターミナル(株))	構内事業者が管理・運営	3社が構内営業
会社管理	成田	成田国際空港(株)	空港管理者の下で管理			2社が構内営業
	中部	中部国際空港(株)	空港管理者の下で管理			2社が構内営業
コンセッション	関西	関西エアポート(株) ※設置管理者は 新関西国際空港(株)	運営権者(関西エアポート(株)) ※一部貨物施設は、航空会社等が管理・運営		新関西国際空港(株)より 関西エアポート(株)に対し、 維持管理・運營業務を委託	3社が構内営業
	福岡	福岡国際空港(株)	1社 (福岡国際空港(株))		1社(福岡給油施設(株)) ※旅客・貨物施設の運営 主体とは資本関係なし	1社が構内営業
	新千歳	北海道エアポート(株)	1社 (北海道エアポート(株))		1社(千歳空港給油施設(株)) ※旅客・貨物施設の運営 主体の関連会社	3社が構内営業

(点線枠内: 指定空港機能施設事業者)

〈対象空港の考え方〉 GX-ETSにおける対象路線の考え方（離島路線）

GX推進法では、離島航空路において使用される燃料については、離島航空路における最大離陸重量が70トン未満^{*1}の航空機を使用する運航は算定対象外としている。

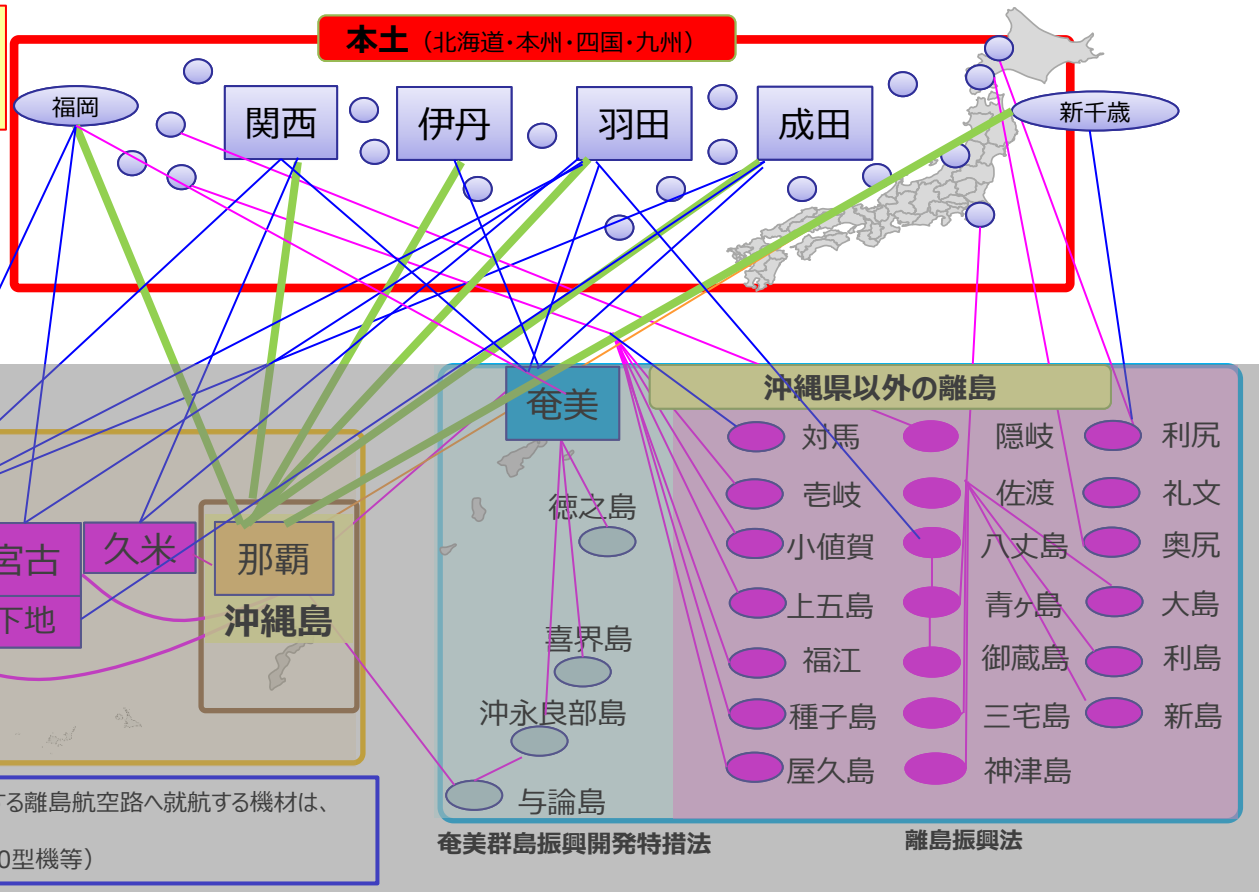
- (考え方)
- 離島^{*2}住民のインフラとしての重要性和、離島航空路の集積性のバランスを考慮。
 - 脱炭素化投資によるネットワーク縮小・撤退の回避。
 - 上記を考慮して運航機体規模に応じて一定の閾値を設定
 - *1)最大離陸重量が70トン未満を閾値とする根拠は離島路線における固定資産税減免措置基準に準ずる
 - *2)離島とは、離島振興法、奄美群島振興開発特別措置法、小笠原諸島振興開発特別措置法、沖縄振興特別措置法に定める地域とし、沖縄島は含まない。

GX-ETS対象

- 本土内で完結する全ての路線
- 沖縄那覇⇄本土間を結ぶ路線
- 離島航空路のうち、最大離陸重量70トン以上の運航

最大離陸重量が70トン未満の機材の例

DHC-8-Q400 出典:ANA 最大離陸重量 22.9t	ATR42-600 出典:JAC 最大離陸重量 18.6t
--------------------------------------	-------------------------------------



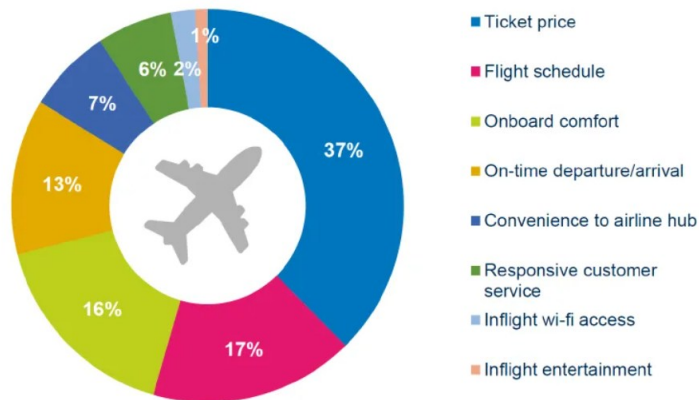
GX推進法における特定航空輸送事業者が運航する離島航空路へ就航する機材は、いずれも**最大離陸重量が70トン以上となる。**
(例・ボーイング式737-800型機,エアバス式A320型機等)

〈エアライン・空港の競争性〉

航空ネットワークにおける競争は、航空会社間では運賃によるものが大きく、空港間では目的地や立地条件によるものが大きい。また、近年の空港競争力には乗り継ぎ需要の観点も必要。

旅客が航空会社を選択する要因 [IATA economics chart.pdf](#)

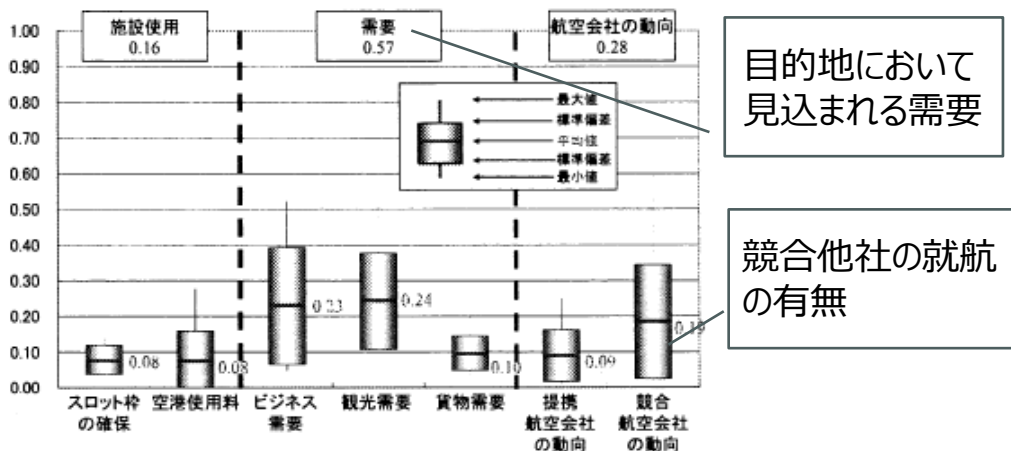
AIRLINE LOYALTY – WHAT MATTERS MOST?



旅客が空港を選択する要因 [gps-2024-highlights.pdf](#)



航空会社が空港を選択する要因



目的地において見込まれる需要

競合他社の就航の有無

シンガポール チャンギ空港は国際ハブ空港として国際競争力を維持するため、乗り継ぎ旅客はSAF levy徴収対象外としている。
(シンガポール運輸省国会答弁より)

図-11 重要度分析結果 わが国の国際拠点空港の競合関係に関する分析(2008)

〈徴収対象の検討〉 旅客と貨物の比較

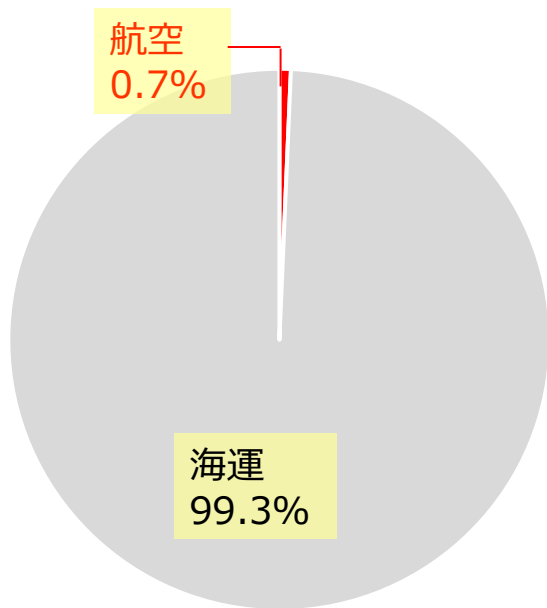
◆ 東京⇄欧州のサーチャージ例

	燃油サーチャージ	SAFサーチャージ
旅客*1	65,000円/人 (866円/kg*3)	1,464円*2/人 (20円/kg)
貨物	135円/kg	7.3円/kg (€0.04/kg)

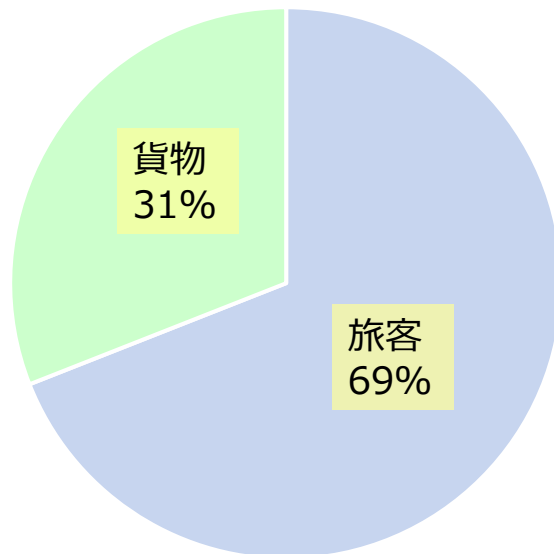
燃油サーチャージ：ANA/ANA Cargo HPより
SAFサーチャージ：欧州航空会社HPより

- *1) エコノミークラスの場合
- *2) 1ユーロ=183円（2026年6月）で換算
- *3) 1人=75kgで換算

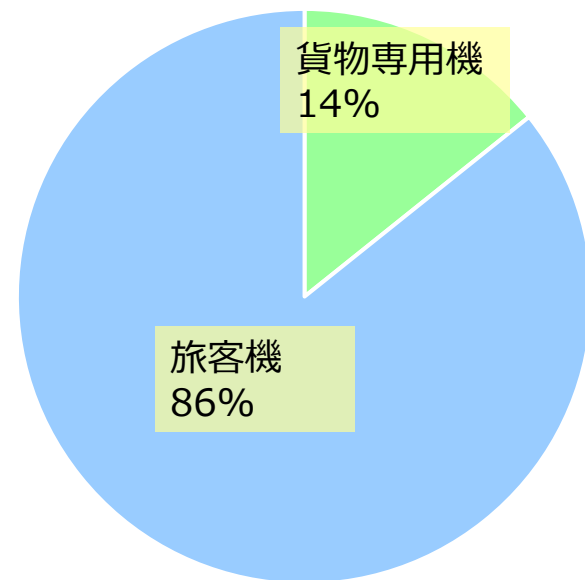
◆ 航空貨物の事業規模（2024年度）



国際貨物重量（輸出）



国際線重量（国内全空港発）



発着回数（成田・羽田・中部・関西）

〈徴収対象の検討〉 貨物サーチャージの例

- 荷主から燃油費コストを徴収する方法については、燃油サーチャージや独自にそれに類する追加料金を設定するなど各社商品毎に任意の方法を採用している。
- 価格流動性についてはある程度硬直的なものから週次や随時変動するケースがある。
- 変動的な料金体系を採用している場合の算定根拠や対象路線便についても会社毎に異なっており、一様ではない。

	国際貨物輸送便	燃油費の収受方法	別立時の算定根拠	対象便
A社	法人向け商品A	燃料追加料金	米国EIA（エネルギー情報局）公表のUSGC（US Gulf Coast）ケロシン系航空ジェット燃料価格	全航空輸送便
	個人向け商品A	燃油サーチャージ・集荷料・通関料・配達料を含めたパック料金	—	—
	個人向け商品B	外部環境の変化による影響を反映した年度ごとの届出運賃	—	—
B社	個人向け商品C	特別追加料金 ＝輸送コストおよび米国をはじめとする諸外国における配達コスト	2022年導入により6年ぶり運賃改定	第3地帯（豪・加・墨・中近東・欧州）、第4地帯（米国）の航空輸送便
	個人向け商品D		2022年導入により28年ぶり改定	
	法人向け商品B	燃油サーチャージ不要	—	—
C社	個人向け商品E	燃油サーチャージ	2024年に10→18%に改定	全世界（8地域）
D社	法人向け商品C	燃油サーチャージ	変動（各航空会社毎・随時）	サーチャージ設定のある航空会社による輸送便
E社	法人向け商品D	航空機燃料割増料金	米国メキシコ湾岸における1日あたりの平均ジェット燃料価格 ＝米国エネルギー省が週次発行する平均価格	日本で支払いが発生する全貨物の運送料金と一部の手数料に対して適用

〈徴収対象の検討〉 距離

航空分野において距離の統一的な考え方として主に以下 3 つが存在する。

- 大圏距離
地球上で出発地から目的地を結ぶ最短距離であり、実際の飛行距離とは異なる。
- TPM (Ticket Point Mileage)
IATAが設定する路線毎の距離基準。本邦エアラインのマイレージプログラムなどにも使用されており、大圏距離の考え方に近い。
- 免許距離
かつて日本において航空運賃が免許制だった際、運賃計算に使用していた基準。実飛行距離に近いが、自由競争に伴い一律基準を廃止。

燃油サーチャージの区分 (本邦エアラインの例)

区分	A	B	C	D	E	F
地域	韓国・ 極東ロシア	東アジア	ベトナム・ フィリピン・ グアム	タイ・ マレーシア・ シンガポール	ハワイ・インド・ インドネシア	欧州・北米・ 中東・ オセアニア
大圏 距離※	約 1200km	約2100km	約3000km	約4600km	約6200km	約9000km

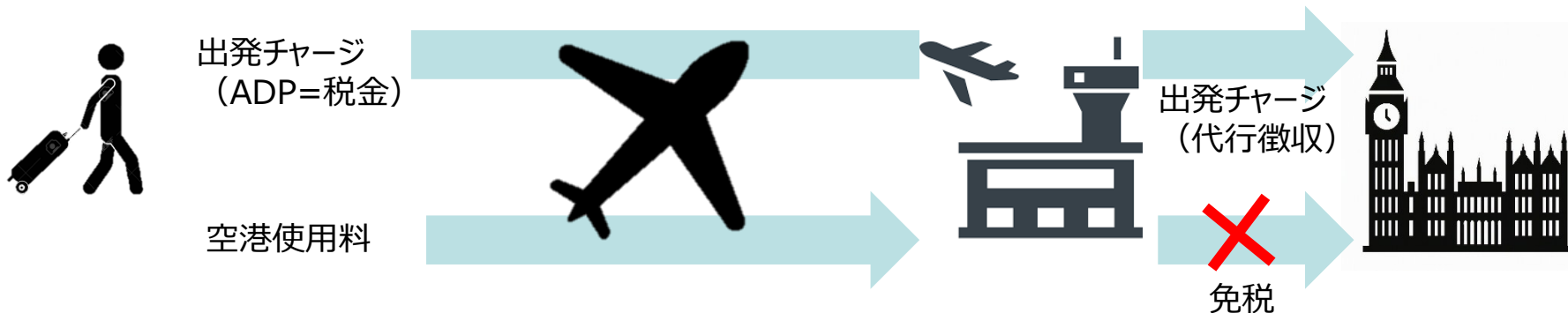
※各区分中間距離を想定して算定

〈収支バランス〉 空港徴収料金と税金

【旅客取扱施設利用料（PSFC）】



【LHR空港料金】



【日本における非課税の原則（消費税）】 [消費税法 | e-Gov 法令検索](#)

国内において事業者が事業として対価を得て行うすべての取引が課税対象だが、課税の対象としてなじまないものや社会政策的配慮から、消費税法別表第二に定める項目は非課税としている。

【収入と預かり金（法人税）】

内国法人は法人税納付の義務があることから、空港収入となる料金は法人税の対象となる。預かり金の性質を持つものの具体例としては、消費税・源泉所得税などの税そのものに加え、旅行代理店が旅客から受領する運賃本体等がある。

3. 空港のメリット -今後の調査

次回以降、以下の調査結果を報告予定。

【空港の考えるSAFインセンティブ制度のメリット等】

ヒアリング対象：ロンドンヒースロー空港

ヒアリング内容（一部抜粋）

- 他の主要空港に先んじて、いち早くSAFインセンティブ制度を導入することを決定した背景・動機
- インセンティブ制度開始以降の就航エアライン数増減・SAF導入量の増減
- インセンティブ制度に対するエアライン・旅客・荷主等の反応
- インセンティブ制度による空港のメリット
- 国内他空港との競争変化
- 制度の課題

【エアラインの考えるSAFインセンティブ制度と空港の選択】

ヒアリングまたはアンケート対象：外国航空会社

ヒアリング内容（一部抜粋）

- SAFに対する基本的な考え方
- 空港におけるSAFインセンティブの認知度
- ヒースロー・スキポールなどのインセンティブ授与実績
- 空港におけるSAFインセンティブとして旅客から徴収する金額の許容水準
- 空港におけるSAFインセンティブとしてフォワーダーまたは荷主から徴収する金額の許容水準
- 就航空港の選択とSAFインセンティブ有無の関係性