

【航空脱炭素化におけるSAFの意義】

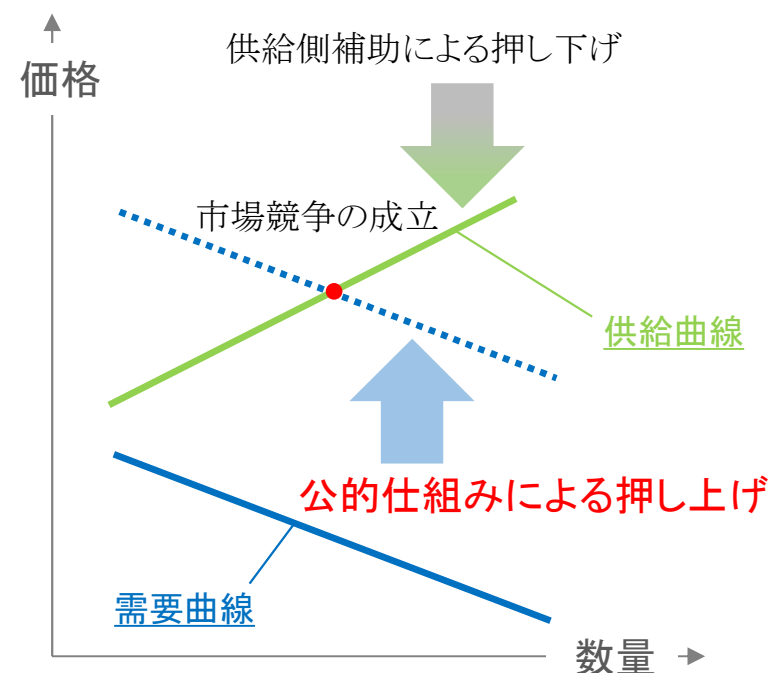
- 国際航空は今後も需要増が予測される一方、航空分野の脱炭素手段は限定的であり、その多くを燃料であるSAFに依らざるを得ない状況。
- ICAOで合意された脱炭素スキームであるCORSIAでは、2024年排出分から既に排出削減・オフセット義務が発生しており、2025年ICAO総会においては、2030年のSAF使用目標（排出量ベースで5%削減）が設定されるなど、ICAOにおける脱炭素化の動きは一段と厳しくなっていくことから、SAFを安定的に確保する重要性は増しており、SAFは今後の航空ネットワーク維持・拡大の要であると言える。
- また、とりわけ国産SAFを確保することは、エネルギーの安全保障の観点から非常に意義深いものであるとともに、今後、脱炭素化の進展に伴い、国内におけるジェット燃料の生産量が減少していく見込みであるところ、今般のイラン情勢の影響にかんがみても、代替燃料としての国産SAFの重要性がますます高まっている。
- なお、国産SAFの利用促進は、国内新規投資による経済成長や新たな雇用創出、未利用資源の活用にもつながっていくものである。

【受益と負担の関係】

- 2050年カーボンニュートラルを目指し、国際ルールとしてCORSIAという厳しい規制的枠組みが機能し、国内においても地球温暖化対策計画（以下「温対計画」）に基づく取組が進められる中、今後の航空ネットワークは、「SAFの活用により脱炭素化を内包していくこと」が必要不可欠となる。
- 当然ながら、供給事業者におけるコスト削減努力や航空事業者における環境コストの負担等の事業者努力も期待されるが、SAFの製造コストが既存のジェット燃料より著しく高価である現状においては、事業者の努力のみに任せていては市場が成立し得ない。そのため、公的支援も適切に講じながら市場を成立させていく必要がある。政府では、SAF市場の立ち上げ期において、GX経済移行債（※）を活用したCAPEX支援を行うとともに、市場を成立させるためにOPEX支援を行い、供給曲線を押し下げることとしている。

※化石燃料賦課金や発電事業者への有償オークションが償還財源

- 他方、今後の「脱炭素化を内包した航空ネットワーク」の維持・拡大の最大の受益者はその利用者である。航空ネットワークは航空機と空港の結節によって存在するところ、本来は、各利用者の受益分を航空会社がチケット代金に上乗せして徴収し、SAFの購入代金等に充てることが望ましいが、とりわけ国際線において厳しい競争環境に置かれている航空会社が必ずしもそうした行動を取るとは考えられず、十分な受益者負担の仕組みが導入されない可能性があり、その結果、SAF導入が進まない恐れがある。
- そのため、事業者同士の取引（市場）を成立させるためには、「脱炭素化を内包した航空ネットワーク」を利用する全ての利用者から公平・公正に受益者に一定の負担を求める公的な仕組みを構築し、これを原資に利用側の購買を後押しする仕組みを導入することで、需要曲線を押し上げることとすることが望ましい。



○ 「脱炭素化を内包した航空ネットワーク」の利用者負担を原資としたSAF購入支援制度の制度設計については、以下のような方向性により進めていくべきではないか。

✓ SAFの本格供給開始や供給義務化と歩調を合わせつつ、2030年度の開始を念頭に、まずは、拠点空港において国際線用にSAFを給油する航空会社に対し、一定額を支援する仕組みを設ける。

※拠点空港は、国際線旅客数上位7位の空港(国際線の国内給油量の約99%を占める)を想定。

✓ 支援は、各空港において給油されるSAFの数量に応じて行うこととし、義務化分の数量に限らず、ボランタリーに給油される一定の数量についても対象とする。

※財源の関係上、また、公平性の観点から、補助対象の全体給油量及び航空会社ごとの給油量に一定のキャップをかけることについて、更なる議論が必要。

✓ このために必要なコストを利用者全体で広く分かち合うため、まずは拠点空港を出発する国際線の航空利用者(旅客及び貨物)から、「脱炭素化を内包した航空ネットワーク」を利用する対価として、飛行距離に応じて、一定の負担を求める。

※徴収・管理主体(方式)については、「空港」、「国」、「国が指定する法人」等が想定されるが、それぞれの方式の強みや留意すべき点も踏まえ、公平性・一律性・透明性の観点から更なる議論が必要。

※貨物については、旅客のようなオンチケットの徴収枠組みが存在しないことから、より丁寧な議論が必要。

✓ 2050年カーボンニュートラルに向け、最終的には、全ての空港における国際・国内線全ての便を対象とすることが求められることから、供給義務の区切りであり、温対計画における削減目標の強化、CORSIAにおける排出規制の強化が見込まれる2035年度を念頭に、拠点空港以外の空港や国内線への拡大も含めた制度の拡張性、徴収主体のあり方について更に検討を重ねる。

併せて、国産SAFの供給量や製造コストの動向、供給義務化の状況等を踏まえつつ、補助対象量や受益者負担の水準についても不断に見直しを行う。