

日本における持続可能な航空脱炭素化へ向けて

在日航空会社代表者協議会

Board of Airline Representatives in Japan (BOAR)

2026年8月28日





BOAR（在日航空会社代表者協議会）について

概要

名称	BOAR (Board of Airline Representatives in Japan)
目的	• 日本の航空問題や会員共通の課題に係る協議 • 政府など関係機関に対する問題提起、意見表明 • 政府職員など関係者との会合機会の提供
会員資格	日本に定期便を就航し、事務所を構えるエアラインの任意親睦団体
役員	議長 : 桐山 謙一 (United) 副議長 : 寺村 光代 (FedEx) 運営委員 : Air France, China Airlines, Delta, Etihad, JAL, Lufthansa 事務局長 : ANA その他 : 総会にはIATA（国際航空運送協会）に加え、新千歳・成田・羽田・中部・関西・福岡 空港の各AOC*代表者がオブザーバー参加 *AOC=Airline Operators Committee
総会活動	原則奇数月最終水曜日(7月除く)開催



BOAR（在日航空会社代表者協議会）について

会員一覧 * 2026年8月時点：46社（本邦2社を含む）

TC1米州 (7社)	TC2欧州・アフリカ (12社)	TC3アジア・太平洋 (23社)	貨物 (4社)
Aeromexico, Air Canada, American, Delta, Hawaiian, LATAM, United	Aeroflot, Air France, ITA Airways, Emirates, Ethiopian, Etihad, EGYPTAIR, KLM, Lufthansa, Qatar, SAS, Turkish	Air China, Air India, Air New Zealand, Air Tahiti, Asiana, Cathay Pacific, China Airlines, China Southern, EVA, Garuda, Greater Bay, Malaysia, Pakistan, Philippine, Qantas, Scoot, Singapore, SriLankan, Thai, Vietnam, Cebu Pacific, JAL, ANA	Cargolux, FedEx, UPS, Lufthansa Cargo

貨物委員会概要（BOAR-CSC）

◆ CSC概要

- 加盟航空会社（13） – China Airlines (Chair), American, Cargolux, Delta, FedEx, Hawaiian, JAL, Lufthansa, ANA, SAS, Swiss, United Airlines, UPS
- IATA (International Air Transport Association) もCSCの定例会議に参加
- 定例会議は年4回開催

◆ CSC活動

- 外部スピーカーを招聘し規制や空港開発に関する最新動向を共有
 - 財務省関税局による航空貨物事前情報提出制度（Advance Cargo Information Submission）
 - 成田国際空港株式会社（NAA）による成田空港新貨物地区開発計画
- アドボカシー（政策提言）活動の企画・実行
 - COVID-19期間中における乗務員の円滑な移動実現に向けたBOARとの連携
- 今後も危険物(DG)、保安規制、デジタル化などのテーマを取り上げ、CSC加盟航空会社へさらに寄与することを目指す

BOAR提言

主要メッセージ

- 航空業界におけるSAF需要は世界的に拡大している中で、BOARは日本におけるSAF供給拡大を支持する
- インセンティブ制度の導入を支持する一方、制度は実効性、透明性、公平性を備えるべきであり、制度モデルの選定前に十分な協議・分析期間を確保し、制度オプションを総合的に評価し、日本に適した持続可能な制度を構築
- 航空会社の多様な事業モデルに配慮しつつ、外国航空会社と本邦系航空会社間の公平性を実現

BOAR提言内容

- 補助金水準の目安を早期に提示する
 - ✓ 政府補助金や税制優遇措置は、価格体系の中で透明に反映されるべき
 - ✓ インセンティブなしの義務化は、競争力のある大規模SAF市場形成に寄与することではなく、航空業界のコストのみを増加させる可能性
- 航空会社が調達可能なSAF数量を適切に評価できる環境を整える
 - ✓ 従来型燃料供給をSAF購入契約締結の条件としないなど、義務制度が寡占的市場構造へと結びつかないこと
 - ✓ 燃料供給市場における競争促進
- 燃料供給事業者の義務と航空会社の義務を明確に区別
 - ✓ 航空会社が実際のコストや補助金の詳細を把握できないまま、不均衡な負担を負う可能性を回避すべき
 - ✓ 供給量や価格算定方法が未確定な中で航空会社へMOUを求めるケースがある

インセンティブモデル評価

空港モデル

- 空港ごとの運営体制
- 個別の事務・精算プロセス
- 空港間で運用差が生じる可能性

中央集約型モデル

- 事務手続きの効率化
- 全国共通の標準化により透明性および公平性の向上
- 資金の集約・再配分が容易
- 将来的な制度拡張に対応可能

制度設計上の留意点

検討すべき事項

- 国際競争への影響を最小化する
- 航空会社・空港の事務負担を抑制する
- 従来燃料供給への影響を回避する
- ETSおよびCORSIAとの整合性を確保する

航空貨物におけるSAFコスト負担に関するCSCの考え方

日本におけるSAF共有拡大に向けた政府の取り組みには賛同するが、航空貨物特有のサプライチェーン構造を踏まえた制度設計が不可欠

◆ 航空貨物の荷主の定義は複雑なため負担主体の特定について課題が存在

- 航空貨物における「荷主」の定義は一様ではない
- エアラインから見ればフォワーダー、フォワーダーから見れば実荷主

◆ 航空貨物向けSAF賦課モデルは未成熟

- グローバルで確立された航空貨物荷主向け課金モデルは存在しない
- シンガポールのSAF Levyは参考となり得るが、未実施であり現時点でのベンチマークは困難
- 日本発貨物とトランジット貨物の切り分けは容易ではない

◆ 荷主構造は大きく変化

- E-commerceが航空貨物市場における存在感を拡大
 - ✓ 2024年：航空貨物全体の約20%、2027年：最大30%まで拡大見込み（IATA発表値）
- 荷主構造は従来のBtoB中心から多様化が進展

航空会社の視点

現場の実態

- これまでの知見では義務履行コストは燃料サプライチェーンを通じて航空会社および旅客に転嫁される可能性が高い
 - ✓ コストの大部分が航空会社へ転嫁されている一方、コスト配分の透明性は限定的
 - ✓ 最終的なコスト負担が上限なく利用者、荷主またはエアラインに転嫁されることのないよう、供給義務制度をモニターすることを要望
- 航空会社ごとにSAF調達戦略は異なり、一部の航空会社は既にグローバル調達契約を締結しているため、制度参加の柔軟性について配慮が必要
- FEETS（欧州）等を参考とした航空会社向け支援や一定量のSAFを購入する航空会社への優遇策の確立