

2026年8月28日

第5回 持続可能な航空脱炭素化に関する有識者会議

全日本空輸株式会社



ANA  Inspiration of JAPAN

「国際競争力のある価格」と「ジェット燃料の差額」については、Scope3（環境価値）の販売や、その他のコスト削減等の自助努力にて経営へのインパクトを最小化していく

2025.12.17 SAF議連
定期航空協会発表資料より抜粋

価格

●元売り各社による生産コスト削減策

★国による追加支援策

★航空利用者の負担制度

●航空会社による自助努力
(実質負担)

- ★ 行政主導でご検討いただきたいこと
- 民間が主体的に取り組むこと



現在のSAF価格見通し

従来のジェット燃料価格

国際競争力のある価格*

*需要側（航空会社）が一定数量のSAFを、安定的に利用できる価格水準

利用者負担制度設計に対する要望

1. 供給義務化との連動、点検

- SAFの市場は未成熟であり、今後外部環境も大きく変化することが考えられる。義務化制度及び利用者負担制度ともに、制度が想定通り運用されていることを確認・点検するプロセスを入れていただきたい。

2. 全空港への早期展開

- 地方空港に就航するLCCをはじめとした外航ALと本邦ALの間の競争を公平とするため、7空港以外への展開を早期にお願いしたい。

3. 利用者の負担額の精査

- 義務化に対する十分な支援をいただきたいが、既に利用者が負担している運賃以外の料金・税も勘案した上で、過剰な徴収による需要低下を招かないよう、利用者にとって納得感のある水準に設定いただきたい。
- 利用者視点では、先行して導入される予定のシンガポールのLevyの水準とも比較し、精査いただきたい。
- ハブとしての、日本の空港の競争力の低下につながるためトランジットについては対象外が望ましい。

4. 旅客・貨物の特性を考慮した設計

- 旅客・貨物のそれぞれのビジネスプロセスを考慮し、利用者および航空会社の実務的な負担が最小化されるような設計をいただきたい。
- 例えば、貨物については、出発直前まで予約のルート変更（例：NRT-JFKを、NRT-HNL-JFKへ変更）や、異なるルートへの一部予約分割等を行うことも多いため、細かい距離別設定となった場合、エアラインからフォワーダーへの請求額が都度変動し、実務上の負担が大きくなることが予想される。

5. 利用者の理解

- 追加負担の必要性について、広く国民の皆様に周知して理解と協力を得ることが不可欠であり、その方法についても官民一体となって検討させていただきたい。