資料 3

第6回　持続可能な航空脱炭素化に関する有識者会議
事務局資料

国土交通省 航空局

令和８年11月

国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

目次

１．第５回会議でのご議論の振り返り

２．議論の中間整理と今後の検討ロードマップ

（１）これまでの議論の中間整理

（２）各論点への対応と今後の検討ロードマップ

３．年度内に整理する主要論点

（１）支援制度の主旨・制度構造・支援対象の基本的考え方

（２）制度の役割と見直しの考え方

（３）利用者負担の考え方　※次回ご議論

-利用者負担を求める理由/　誰に負担を求めるか

どのような負担を求めるか/　負担水準の考え方

（４）制度に求められる要件と制度骨格　※次回ご議論

-制度に求められる要件/　制度骨格の考え方/　制度イメージ

１．第５回会議でのご議論の振り返り

２．議論の中間整理と今後の検討ロードマップ

（１）これまでの議論の中間整理

（２）各論点への対応と今後の検討ロードマップ

３．年度内に整理する主要論点

（１）支援制度の主旨・制度構造・支援対象の基本的考え方

（２）制度の役割と見直しの考え方

（３）利用者負担の考え方　※次回ご議論

-利用者負担を求める理由/　誰に負担を求めるか

どのような負担を求めるか/　負担水準の考え方

（４）制度に求められる要件と制度骨格　※次回ご議論

-制度に求められる要件/　制度骨格の考え方/　制度イメージ

第５回会議の振り返り

国土交通省

各関係者（発表者）の主な主張：石油元売（ENEOS、出光興産、石油連盟）

論点	主な主張・要望
① 原料の安定確保・多様化	• コストの7割を占める現状の安定的な確保が最重要課題。 • 廃食油だけでは限界であり、原料調達の多様化（海外調達・原料開発）も必要。
② FIDと制度の予見可能性	• 今年度中の最終投資判断に向けては、将来の安定的な需要の見通しが不可欠。 • 需要側支援の水準・対象数量や、制度の継続性・予見性を早期に明確化して欲しい
③ 政策による市場形成	• SAF市場の形成には、義務化や制度支援が重要。 • 環境価値への評価も不可欠。
④ 国産SAFの意義	• GX推進・エネルギー安全保障の観点で重要。 • 脱炭素に加え、将来的な供給網の強靭化によるエネルギー自給率向上、国内産業育成の観点で意義がある。
⑤ Book&Claimの実装	• SAFの普及とコスト低減化のため環境価値を切り離して流通させる仕組みが必要。 • レジストリー整備とトレーサビリティ確保が必要。

各関係者（発表者）の主な主張：貨物業界（航空貨物運送協会）

論点	主な主張・要望
① 貨物取引の複雑性	• 荷主、フォワーダー、航空会社の関係が複雑で、単純な制度設計は困難。
② 制度設計への参画	• 貨物分野の負担導入自体を拒否するものではない。 • 荷主・フォワーダー・航空会社の関係者を交え、制度を慎重に設計する必要。 • 会員企業がSAFチャージの制度設計の議論に安心して参画できる場を設けてほしい。
③ 確実な価格転嫁	• SAFチャージ分の値引き交渉や、フォワーダーが負担を抱え込むリスクに対応し、任意徴収ではなく公租公課的な性格のものとして荷主まで確実に徴収できる仕組みが必要。 • 荷主にとって負担のメリットの感じられる仕組みが必要ではないか

第５回会議の振り返り

各関係者（発表者）の主な主張：航空会社
（全日本空輸株式会社、日本航空株式会社、定期航空協会、外国航空会社（BOAR））

論点	主な主張・要望
① 国産SAFの必要性	• エネルギー安全保障と将来のジェット燃料供給確保の観点で重要。 • 国産SAF産業の育成に賛成し、国内で安定供給できる体制を求める。
② 国際競争力の維持	• 外国航空会社との競争に配慮し、日本だけコストが高くなる制度を避けるべき。 • 国際競争力のある価格水準が重要。航空会社としては現状世界で最も安価に調達可能な米国西海岸のSAF価格をベンチマークと認識。 • 就航判断やトランジット競争に影響を及ぼすべきではない。乗継は対象外とすべき。
③ 利用者負担の公平性・一律性	• 航空会社毎のサーチャージ方式には公平性・透明性の課題があり、航空会社各社では競争条件が異なるため公平な徴収が困難。 • 全航空会社・全利用者を対象に、競争条件に影響しないよう、本邦・外航を区別しない制度による一律の徴収が望ましい。
④ 価格変動等リスクへの対応	• SAF価格・為替・原料価格の変動に備え、資金は一元管理・複数年管理が望ましい。 • 値差が想定以上に拡大した場合の取扱いを制度として事前に定めるべき 。
⑤ 貨物を含む負担の公平性	• 旅客だけの負担は不公平であり、貨物も航空輸送の構成要素として負担すべき。
⑥ 制度の実装に向けた課題	• 全空港への早期展開、地方・国内線への展開ロードマップを明確化すべき。 • 制度開始後も必要に応じて継続的に検証・見直しが必要。 • 利用者の理解と納得が得られる制度が重要で理解醸成を進めるべき。

第５回会議の振り返り

委員からの主な意見

論点	主な意見
① 論点の整理と優先順位	• FIDに必要な論点、Book&Claim、支援制度など、早急に決める事項を優先。 • 国内線・貨物制度などは中長期課題として整理すべき。
② 価格変動リスク分担の明確化	• 原料価格高騰、為替変動、SAF価格変動のリスクを誰が負担するのか明確にすべき。
③ 負担ルールと環境価値の帰属	• 供給側と利用側の価格認識の差や受入可能な範囲を把握し、誰が負担するかを議論すべき。 • 環境価値が誰に帰属するかも整理すべき。
④ 利用者負担制度の透明性	• 徴収額の大半はエアライン支援に充てるべき。 • システム運営費の過大化を避け、競争中立性のために高コストな制度を採る必要があるか検証すべき。
⑤ コスト情報の見える化	• 供給側と利用側の情報格差を解消し、値差支援額の妥当性を検証できるようにすべき。
⑥ 貨物を含む公平な負担	• 旅客だけの負担が適切か検討し、貨物業界も負担の議論に参加すべき。

１．第５回会議でのご議論の振り返り

２．議論の中間整理と今後の検討ロードマップ

（１）これまでの議論の中間整理

（２）各論点への対応と今後の検討ロードマップ

３．年度内に整理する主要論点

（１）支援制度の主旨・制度構造・支援対象の基本的考え方

（２）制度の役割と見直しの考え方

（３）利用者負担の考え方　※次回ご議論

-利用者負担を求める理由/　誰に負担を求めるか

どのような負担を求めるか/　負担水準の考え方

（４）制度に求められる要件と制度骨格　※次回ご議論

-制度に求められる要件/　制度骨格の考え方/　制度イメージ

有識者会議におけるこれまでの検討内容

国土交通省

○SAF官民協議会や更なるSAF導入促進TFにおける議論を踏まえ、SAFの導入コストが過度な負担とならないよう、航空会社に対する一定の支援の仕組みを検討する必要。

○持続可能な仕組みとする観点から、利用者の理解が得られる範囲で、利用者全体で広く必要なコストを分かち合う仕組みの可能性を検討し、具体の制度設計に向けた議論を進める場として、2026年4月に有識者会議を立ち上げ。

第１回
利用者負担の必要性

第２回
国産SAFの意義
受益と負担
空港の役割

第３回
制度対象
水準の考え方
事業者ヒアリング
(空港)

第４回
制度方向性
とりまとめ

第５回
事業者ヒアリング
(エアライン・元売り・フォワーダー)

〈第５回までにとりまとめた重要点〉

- 航空脱炭素手段はSAFに依らざるを得ない状況
- SAFの安定供給確保は今後の航空ネットワーク維持拡大の要
- エネルギー安全保障の観点から国産SAFの確保はとりわけ意義深い
- 航空ネットワーク維持拡大の最大の受益者は航空利用者
- 導入初期特有の市場形成として、公的仕組みによる需要の押し上げが重要
- 利用者負担を原資としたSAF導入支援制度を進めるべき
  - 供給義務化開始と歩調を合わせ、2030年度制度開始
  - 主要7空港の国際線にSAFを給油するエアラインを開始時点の対象とする
  - 利用者である旅客・貨物に一定の負担を求める
  - 支援対象は給油されるSAFの数量
  - 2035年度を念頭に主要7空港以外の空港、国内線への拡大を検討

今後整理すべき論点（年度内）

国土交通省

支援制度の主旨・構造の基本的な考え方	・具体的な制度設計にあたり、どのような政策効果を重視し、どのような制度構造にするのか。 ・その際、利用者負担を求める範囲の考え方や支援対象規模をどのようにしていくのか
支援の役割・見直しの考え方	・支援制度の役割をどのように位置付け、また、どのような観点で制度の進捗・見直しを確認・検討していくべきか。
利用者負担の考え方	・航空ネットワークの受益を受ける利用者に対する負担を求める場合、誰に対し、どのような負担を求めることとするのか。（利用者とは旅客・貨物を含む） ・具体的な負担額をどのような考え方に基づき検討するべきか。
制度要件	・支援制度が具備すべき要件は何か。また、各事業者・関係者が重視する点は、どのように制度に織り込むことができるか。
具体的な仕組み	・実務に応じた具体的な仕組みの大枠（徴収主体、徴収した金額を管理する主体、支援を受けられる仕組み、支援を配分する主体など）はどのようにするか。

今後整理すべき論点（次年度以降）

国土交通省

具体的な利用者負担額や支援額及びその算定方法や透明性の確保について	具体的な金額水準や算定方法、算定に使用するコスト指標などは今までの議論を前提に、コストの状況、世界的なSAF価格の状況などを踏まえ、より精査をしていくべきではないか。
貨物を対象とする際の運用方法	利用者負担の対象を貨物に拡大していくにあたっては、貨物の取引実態に即した制度にしていく必要がある。貨物における取引の実態を踏まえ、関係者間の合意を得ながら制度を構築していく必要があるのではないか。
徴収主体等の具体的な運用方法	具体的な徴収主体、管理主体等については、実務的可能性を調整・整理しながら決定していくべきではないか
法制化等の措置	制度的にどのように構築していくかという具体的な手法は今後検討
ブックアンドクレームなどの制度化	制度化は2030年をめがけて関係省庁と調整
原材料費、SAF価格などが今後跳ね上がった場合の措置	想定以上の価格変動リスクはあるものの、すべてのリスクを織り込んだ制度設計は困難。変動リスクを誰がどのように分担していくか、整理が必要。

各論点への対応方針と今後の検討ロードマップ

国土交通省

- 今年度は制度の基本設計を固め、次年度以降2030年度までに運用に必要な詳細設計を具体化する。

	今年度中	2027年度～～2029年度		2030年度～
制度設計	**大枠設計** • 支援制度の目的、対象、期間 • 負担対象 • 徴収、管理、支援の主体など基本構造	**詳細設計** • 制度運用上必要なこと 利用者負担の水準や決め方/徴収・管理・支援などの具体的な主体/支援の配分ルール/Book＆Claimの範囲 • 貨物に係る利用者負担の制度の在り方	**運用設計** • 貨物料金に関する具体的な運用方法 • Book＆Claimに関する具体的な運用方法 • 実務的な詳細事項の確認	**拡張設計(中長期)** • 国内線への拡張の在り方 • 対象空港の拡大
制度整備		必要な制度整備		
システム		システム要件定義	システム整備	
制度運用			運用開始	

１．第５回会議でのご議論の振り返り

２．議論の中間整理と今後の検討ロードマップ

（１）これまでの議論の中間整理

（２）各論点への対応と今後の検討ロードマップ

３．年度内に整理する主要論点

（１）支援制度の主旨・制度構造・支援対象の基本的考え方

（２）制度の役割と見直しの考え方

（３）利用者負担の考え方　※次回ご議論

-利用者負担を求める理由/　誰に負担を求めるか

どのような負担を求めるか/　負担水準の考え方

（４）制度に求められる要件と制度骨格　※次回ご議論

-制度に求めらえる要件/　制度骨格の考え方/　制度イメージ

SAF導入の必要性

国土交通省

＜SAF国内給油体制の必要性＞

○ 世界的なガソリン需要減少による化石燃料由来のジェット燃料の生産減少も見込まれる中、**航空燃料の代替供給源の確保は必須**

○ SAFは**世界的な需要増**が見込まれているが、供給体制はまだ不十分。各国とも自国向けの供給確保を重視していることから、航空会社にとっても**「SAFをどのように安定的に確保するか」**が課題

○ 仮にすべて輸入に頼ることになれば、**生産国の国内事情等によって、調達・価格の不安定さが増すおそれ**

※今般のイラン情勢による世界的な石油製品輸入の混乱状況において、国内で燃料を確保できない国からネットワークへの影響が顕在化

＜SAFの必要性＞

○ 国際航空は、ICAOにおけるCORSIAや2030年のSAF使用目標（排出量ベースで５％削減）など、**厳しい国際目標**が設定されており、航空分野の脱炭素化手段が限られる中、**SAFの活用は避けて通れない課題**

○ 世界的に脱炭素の取り組みが求められる昨今、特に**貨物輸送の荷主やビジネス利用旅客はSAF使用により自社が得られる環境価値を重視**する傾向が強い

○ そうした中で、我が国でSAF供給が十分でない場合、日本発着便での顧客獲得で競争性が低下したり、新規機就航先として選択されないなど、**我が国の航空ネットワークの維持にも影響が生じ、航空利用者に不利益を生じることも懸念**される

今後も航空分野の需要増が見込まれる中、国際航空ネットワーク基盤を維持するためには、国内で一定のSAF供給体制が必要

※他国においても、EU、米国、英国、星国、中国などの主要国では、それぞれ自国の供給体制の構築に向けSAF製造に取り組んでいるところ

SAF市場の特徴と課題

国土交通省

○　石油精製と異なり、SAF市場は以下のような構造により、特有の課題がある。
○　供給義務等の支援により最低限の供給・需要は確保されるものの、需要側・供給側双方において市場形成初期の不確実性やインセンティブ上の制約が存在するため、市場メカニズムのみでは需要拡大や投資拡大が進みにくい

供給側



✓ **需要先の限定**
需要家が航空会社のみのBtoB市場であるため、多数の消費者に価格転嫁をしコストを回収することが難しい

✓ **需要リスクの集中**
SAFは他用途に転用できないため、航空利用の需要に左右され、需要リスクを分散できない

✓ **設備投資が専用的かつ不可逆的**
SAFの製造設備は他用途へ転用できない専用設備が多いため、需要が不足した際のリスク回避が難しく、長期的な需要の見通しが必要

✓ **市場価格が未成熟**
現状では、SAFの供給が世界的にも拡大途中であり、市場価格が形成されていると言い難い。長期契約価格も形成されておらず、いくらで売れるのかといった目線を持てない状況

✓ **長期的な需要見通しが不透明**
設備投資回収には長期間を要するが、需要については、供給義務を超える需要の継続性や市場拡大の見通しが立っていない

利用側



✓ **脱炭素化と競争環境の両立が必要**
航空脱炭素や国際基準への対応は必要である一方、航空会社には、価格競争を行うために、燃料コストを抑制するインセンティブが存在

✓ **追加コストを市場で回収しにくい**
SAFを利用しても旅客・貨物が受ける輸送サービス自体に大きな差はなく、利用者による選択や評価を通じ追加コストを十分回収できる状況では現状ない

✓ **社会的便益と私的負担が乖離している**
SAF利用による便益は、CO_2削減・航空脱炭素化・国際基準への適合・国内SAF供給基盤の確立など、社会全体に広く及ぶ一方、その導入コストはまず利用事業者が負担する構造にある

✓ **競争環境を阻害しない公平な支援が必要**
供給義務により必然的にSAFを給油しなければならない一方で、特定個社のみがSAFのコストを運賃転嫁した場合、市場から十分な評価を得られるとは限らず、競争上不利となる可能性がある。

✓ **環境価値の収益化が未成熟である**
環境価値やサステナビリティ評価による便益は存在し得るものの、現時点では十分な経済的インセンティブとして市場で顕在化していない

SAFの供給義務化案

国土交通省

2026年8月17日
第23回 資源・燃料分科会
脱炭素燃料政策小委員会資料

3－①．SAFの供給義務化（案）に係る検討の方向性について

- SAFの供給義務については、「更なるSAF導入促進に向けた基本方針」において、「**諸外国における制度、導入水準**や課題**も参考に**しつつ、**規制的措置に基づく導入数量**は**小規模な水準から始め、段階的に拡大**していくことを検討する」とされたこと、**諸外国ではジェット燃料供給量の1～2%の水準から2030年代前半に5%前後のSAF供給義務を課している**こと、供給義務の**導入開始までには一定のリードタイムが必要**であること等を踏まえて、**SAFの供給義務は、2030年度から導入し、段階的に5%まで上げる**こととしてはどうか。
- また、SAFの供給確度を高める観点から、**柔軟性措置の適用要件を厳格化**してはどうか。

【新たに設定するSAF供給義務化（案）の概要】

対象者	国内の空港において**ジェット燃料を供給する者**（輸入事業者を含む） ※2030～34年度においては、国際線への給油量上位7空港における国際線向けに年間3,000KL以上の給油をする者に限る。
供給義務	2030年度：当該年度の国内におけるジェット燃料供給量※の**1%**以上 2031年度：当該年度の国内におけるジェット燃料供給量の**3%**以上 2032年度：当該年度の国内におけるジェット燃料供給量の**5%**以上 2033年度：当該年度の国内におけるジェット燃料供給量の**5%**以上 2034年度：当該年度の国内におけるジェット燃料供給量の**5%**以上 ※国際線への給油量の上位7空港（成田国際、羽田、関西国際、中部国際、新千歳、福岡、那覇）における**国際線（旅客便及び貨物便）向け**の供給量
対象燃料	CORSIA認証を受けた（ICAOの基準を満たした）SAF（国産SAF及び輸入SAF）
例外・適用除外（柔軟性措置）	**災害等**によるやむを得ない事由が認められる場合、目標を下方修正**可能** **装置トラブル**による生産量の減少、**航空事業者との間の取引不調**、**SAFプラント建設の中止・延期**を理由とする目標の下方修正は**不可**

※2030年のSAF供給目標量を「2019年度に日本国内で生産・供給されたジェット燃料のGHG排出量の5%削減相当量以上」という第7次エネルギー基本計画（令和7年2月）の目標は維持。
※本義務化については、国際航空を中心にジェット燃料の需要の拡大が見込まれる中、その非化石化の観点でSAFの促進が必要であることから、高度化法に位置付けることを予定。

支援制度の考え方

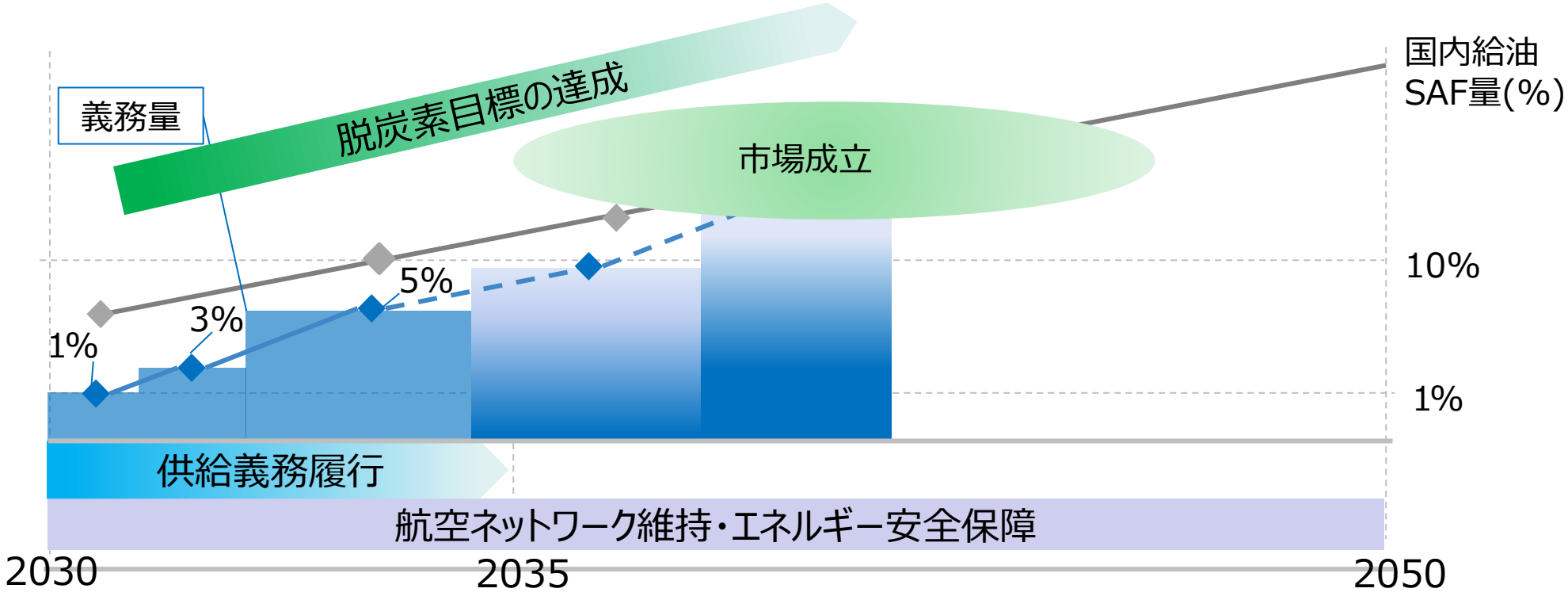
■ 本制度は何を主たる目的として支援を行うべきか

SAFの導入促進は、**航空ネットワーク維持・エネルギー安全保障**と**脱炭素目標の達成**を両軸とした長期的な視点が重要であり、**市場の拡大を図っていくことが望ましい。**

一方で、今般検討している制度は、利用者に一定の負担を求めSAF導入を支援する以上、**一定期間において予見可能な需給条件や価格差を前提として設計する必要**がある。

また、その支援対象や負担対象の範囲については、**公平性や透明性の観点も踏まえて整理する必要**がある。

このため本制度については、**供給義務の確実な履行を前提として、利用者負担制度としてどのような制度設計が適当か検討が必要。**



制度設計上の論点

供給義務に対応する調達への支援について

- 少なくとも供給義務がかかる以上、各事業者は、義務履行のためのコストを負担することとなるため、航空ネットワークの維持のため、一定の負担を分かち合う仕組みが必要ではないか
- その際、義務量に係る実際の調達価格については個社によって異なることが想定されるものの、より安く効率的に調達するインセンティブが働くよう、透明性が高く、公平な制度設計とする必要。
- また、供給側の価格競争やコスト低減努力を阻害しない設計が必要。

供給義務を超える需要拡大との関係をどう考えるか

- 世界的に航空脱炭素化の国際目標の実現に向けた取り組みが進む中で、政府目標としているSAF導入10%を実現するためには、SAFの導入が拡大していくことが重要
- そのためには、市場で需給条件が整い、国際競争力のある価格が実現していくことが重要であるが、初期の市場形成においては一定の公的支援が必要である。
- 上記、市場形成のためのSAF導入に向けては、以下の課題が存在
  - 義務量を超える調達は、個社の経営判断、調達戦略に左右されるものであり、その内容は事業者間で取引され、利用者は選択の余地がない。すべての事業者が公平に負担する義務量とは、調達の性格が異なることにつき、どのような考え方で整理できるか
  - 義務量を超える調達が進むことで、市場が形成され、価格競争により、調達価格の均衡など将来的な利用者負担の低減につながるといった、利用者負担に帰すべき合理的な説明が可能か

利用者理解を得られる制度設計となっているか

- SAFについての認知度が高くない中で、利用者に一定の新たな負担を求めるのであれば、利用者にとって、透明性が高く必要な負担であることが理解されること、また、予見可能であることなどを重視すべきではないか。

単価の考え方

■ 支援単価等の設定について

- いずれの制度構造とする場合においても、利用者に負担を求める以上は、SAFを導入する航空事業者にとっての追加的コストの水準を算定するにあたって、取引されているSAFの単価が公正なものである必要がある。

- このため、一定の単価を設定する必要があるが、具体的にどのように設定するか。
  （価格の考え方の例）
  - 国内供給平均単価
  - コストベースのベンチマーク価格
  - 国際市場価格　など
    ※製法毎の価格差にも留意
    （支援単価の考え方）
  - 従来ジェットとSAF価格の差額すべてを支援するか

- さらにこれらの価格や単価を、継続的に把握していきながら、利用者負担額が適正であるかどうかをモニターすべきではないか。

１．第５回会議でのご議論の振り返り

２．議論の中間整理と今後の検討ロードマップ

（１）これまでの議論の中間整理

（２）各論点への対応と今後の検討ロードマップ

３．年度内に整理する主要論点

（１）支援制度の目的・支援対象

（２）制度の役割と見直しの考え方

（３）利用者負担の考え方　※次回ご議論

-利用者負担を求める理由/　誰に負担を求めるか

どのような負担を求めるか/　負担水準の考え方

（４）制度に求められる要件と制度骨格　※次回ご議論

-制度に求められる要件/　制度骨格の考え方/　制度イメージ

制度の役割と見直しの考え方

■ 支援制度の役割と見直しの考え方

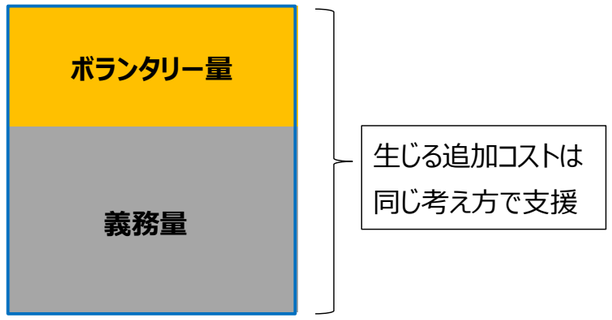
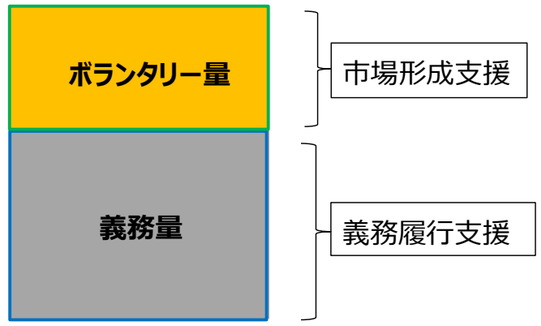
- SAF導入の目的は航空脱炭素の実現や航空基盤の維持、エネルギー安全保障など長期的な視野が必要なものではあるが、他方で世界におけるSAFの需給や価格の動向、ジェット燃料の動向や国際的な脱炭素化ルールの見直し等、不確定要素も多く見通しにくい。

- SAFの導入量が増えれば、将来的には民間の自発的な努力として選択式運賃の設定、サーチャージ、環境価値証書（Scope 3）のさらなる販売などにより民間市場が独立することが期待される。

- そうした中で今般構築しようとする支援制度は、目下の市場状況を前提としたものであり、一定期間の中で必要な見直しをかけていく必要があるのではないか。

- その際に、どのような観点で制度の進捗を確認し、見直しを検討すべきか。
  - 供給義務制度の期間と連動して検討
  - 目標導入量の達成状況（計画を認定し実績を確認する等）
  - 価格の動向
    - 従来のジェット燃料との価格差、あるいは炭素価格とSAFプレミアム分の差がなくなることを確認
    - 炭素クレジット価格並みとなる　など

義務量：供給義務により必然的にエアラインが給油しなければならないSAFの量
ボランタリー量：供給義務により給油する量を超え、エアライン各社が自主的に導入するSAFの量

A：義務部分	**B：総量支援**	**C：区分支援**	**D：上限設定**
			
・供給義務量に応じて発生する追加コストに対して支援	・義務量とボランタリー量に対して、制度上区別せず一体的に支援	・義務量 導入コストに対して一定の利用者負担により支援 ・ボランタリー量 市場形成の度合を見ながら、支援規模等を検討	・利用者の理解を得られる範囲で一定の負担額を定める ・財源の範囲で、賄えるSAF量に対して支援
旅客一人当たりの徴収額（例） $= \frac{\text{義務分給油量の合計} \times \textbf{単価}^*}{\text{全国際線の総旅客数}}$	旅客一人当たりの徴収額（例） $= \frac{\text{義務・ボランタリー給油量の合計} \times \textbf{単価}^*}{\text{全国際線の総旅客数}}$	旅客一人当たりの徴収額（例） $= \frac{\text{ボランタリー分給油量} \times \textbf{単価}^* \times \textbf{一定割合}}{\text{全国際線の総旅客数}}$ $= \frac{\text{義務分給油量の合計} \times \textbf{単価}^*}{\text{全国際線の総旅客数}}$	旅客一人当たりの徴収額（例） ＝何らかの単価を設定(排出量×炭素価格など) 支援額例 ＝実際の給油量×**単価***×**一定割合(75%など)**

A：義務部分		B：総量支援		C：区分支援		D：上限設定	
メリット	●支援規模が明確で利用者、エアライン双方にとって予見可能性が高い ●必要額が明確で、利用者理解が得られやすいか	メリット	●より幅広い規模の財源が確保でき、導入促進・市場拡大にもつながる	メリット	●義務量に対して確実な支援ができる ●ボランタリー量についても一定の導入促進のインセンティブとなる	メリット	●一定期間において徴収額が変動しないため、利用者の予見可能性を確保できる ●導入量増加に伴い支援が逓減するため、市場の自律的成長を促進できるか
論点	●自発的な脱炭素促進につながりにくいか	論点	●SAFの単価を一定としても、利用者負担額が導入量に応じて変動、上昇し続ける懸念。 ●何らかの上限を設けることができるか。また、どのような考え方をとるべきか。 ●各社の自主的な経営判断に基づく調達分に対しての支援を利用者負担に求めることが利用者の理解が得られるか ●先行的に導入した事業者や大手事業者への支援偏重とならないか。	論点	●諸外国では、ボランタリー量に対して空港インセンティブや補助金制度等で実施されているが、日本においての制度はどうあるべきか ●ボランタリー量への支援幅を、何を根拠に誰が決めていくのか。	論点	●全体的な導入量が少ないうちは多く導入したものが手厚く支援を受け導入量が増えれば義務量に足りなくなる可能性もある ●支援規模の上限設定を検討する必要があるか ●SAFを導入する航空事業者にとっての予見可能性が低い （事業者全体の導入量が増えれば、相対的な支援額が減少） ●排出量に応じて徴収額を負担する場合、航空利用者のみが負担する理解が得られるか ●利用者負担額と支援額が連動しないため、SAF単価の動向によっては徴収額が必要支援額を上回ることも想定しうる