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