©海事プレス社2026 禁無断転載

Daily Cargo

貨物課金、関係者と別途実務協議へ

■国産SAF利用者負担

国土交通省は、国産SAF（持続可能な航空燃料）の利用者負担制度を巡り、航空貨物での徴収方法などについて、2027年度以降、関係者と別途協議・検討を進める方針だ。航空貨物はフォワーダーや航空会社、荷主などの取引関係が複雑で、負担主体や徴収方法の整理が課題となっている。国交省はワーキンググループの設置や個別の関係者協議などを想定し、実務的な検討の場を設ける方向で調整する。5日に開いた「第6回持続可能な航空脱炭素化に関する有識者会議」後の記者説明で明らかにした。会議では、26年度内に制度の基本設計を固め、27～29年度に詳細設計や運用準備を進め、30年度までに制度の運用を開始するロードマップも示した。

国交省は、30年度ごろから本格供給が始まる国産SAFの利用促進に向け、通常のジェット燃料との価格差の一部を航空会社に支援する制度を検討している。その財源について、航空輸送サービスの利用者に一定の負担を求める方向で議論を進めてきた。これまでに、成田、羽田、関西、中部、新千歳、福岡、那覇の拠点7空港を出発する国際線を対象に、旅客と貨物の双方に負担を求める方向性を示している。

ただし、貨物分野では制度の具体化に課題が残る。前回8月の第5回会議では、航空貨物運送協会（JAFA）が、フォワーダーを介して費用を徴収する場合、実荷主に確実に転嫁できない恐れがあることや、実重量と運賃適用重量のどちらを課金基準とするのかなど、貨物特有の論点を提示した。制度設計によっては、AWB（航空運送状）の発券や荷主情報の提供などに伴い、フォワーダー側にシステム改修費用が発生する可能性もある。

国交省は、貨物の利用者負担について、取引実態が複雑であることから、関係者間の合意を得ながら丁寧に制度設計を進める必要があるとしている。現在の有識者会議にも貨物関係者がオブザーバーとして参加しているものの、幅広い取引関係者からの意見聴取が十分ではないことから、別途、実務的な検討の場を設ける方向だ。分科会やワーキンググループの設置、個別の関係者協議などを視野に、具体的な検討体制を調整する。検討開始時期については、27年度早々とするか、さらに前倒しするかを含めて調整する。

航空貨物には、フォワーダーを介した輸送のほか、国際宅配便や国際郵便など多様な輸送・契約形態があり、負担主体や徴収方法の一律的な制度設計は容易ではない。誰に、どのような単位で負担を求めるのか、実際の取引形態に即した整理が必要となる。国交省は、実務に混乱が生じない仕組みとするため、関係者との調整を重ねながら慎重に制度設計を進める考えだ。

一方、今回の会議では、制度の基本設計を26年度内に取りまとめ、27～29年度に詳細設計、必要な制度整備、システム対応などを進めるロードマップを提示した。利用者負担の具体的な金額や算定方法、貨物を対象とする場合の運用方法、具体的な徴収・管理主体などは次年度以降に検討する。委員からは、30年度の制度開始に間に合うよう、実務関係者との調整を早めるべきだとの意見も出されたという。また、制度の対象については、35年度を念頭に、拠点7空港以外の空港や国内線への拡大を検討する。

制度の支援対象については、30年度から導入が見込まれるSAF供給義務量に対応する部分と、それを超えて自主的に調達する部分をどう扱うかが主な論点となった。国交省は、供給義務量のみを支援する方式のほか、自主的な調達分も対象に含める方式など4つの考え方を例示。自主的な調達分まで支援する場合、SAFの導入拡大につながる一方、利用者負担が増える可能性もあることから、支援範囲や負担水準の考え方が課題となる。委員からは、利用者にとっての分かりやすさや予見可能性に加え、義務量を超えるSAF導入を促し、市場拡大につながる制度とする必要性が指摘された。

今後、国交省はこうした意見を踏まえて制度構造を再整理する。利用者負担の水準についても、具体的な金額の決定は次年度以降となるが、年度内の取りまとめに向けて、負担の規模感を一定程度説明できるよう検討を進める。