

夏めどに費用負担のあり方提示

■国交省、SAF導入促進・普及で

国土交通省は、国産 SAF（持続可能な航空燃料）の費用負担のあり方についての方向性・骨格を今年夏をめどに策定する方針だ。SAFによる便益は航空ネットワークを利用する関係者全体が受けるとの観点から、航空会社への「値差支援」（通常のジェット燃料と SAF の購入費の差額への支援）に関する費用（財源）をどのように関係者で負担（確保）するか、などについて整理する。費用（財源）の徴収主体としては国や航空会社、空港が想定される中で、国産 SAF の製造・導入の初期段階については、空港を徴収主体とした場合の制度設計を踏まえて論点を抽出、検証している。旅客、貨物それぞれの分野での費用負担のあり方の方向性も盛り込む予定だ。

供給側（元売り側）に関しては、2030年前後の SAF 製造開始を念頭に制度設計に関する検討が進められている。SAF 製造拠点に関する投資の最終決定までの時間が極めて限られていること、国際航空分野では国際民間航空機関（ICAO）の脱炭素化策 CORSIA がすでに始動していることなどを踏まえ、SAF 利用側の制度設計について、国交省の有識者会議（持続可能な航空脱炭素化に関する有識者会議）で議論が進められている。3日に開催した第2回会議で、早期の制度設計の重要性について確認した。

国交省は「航空ネットワークの維持において脱炭素は世界的に必須条件となることは明らか」との認識の一方で、「特に国際航空分野の運賃は需給環境と競争環境によって決まる傾向が強く、必ずしもコストが直接反映されるわけではない」「1社が SAF の導入を転嫁しようとする」と競争で不利になり、結果的に SAF 導入全体が縮小する、もしくは運賃を下げ収支

が悪化することが想定される」と指摘。「一律的な利用者負担体系を設けることで、競争環境を妨げずに SAF 導入を促進できる」との認識を示している。

航空会社に対する「値差支援」に関する費用の徴収に関しては、国や航空会社、空港といった主体が想定されるなかで、国交省は「航空会社は競合他社や他モードとの直接的な競争環境にある一方、空港は公共的インフラ（拠点）として高い公共性の実現が求められている」「値差支援の財源の検討にあたっては、航空分野は利用者（受益者）が限定されているため、税（一般財源）として一般国民から広く負担を求めるのは難しいのではないかと説明。空港管理者や空港運営権者は、航空機の運用状況や燃料供給状況などの実態を空港ごとに把握していることなども踏まえ、国産 SAF の製造・導入の初期段階では、空港が費用の徴収主体となった場合を想定した制度のあり方について論

点を示しながら検証している。

現状、SAF の費用負担の手法としては▷サーチャージ方式＝航空会社を徴収主体として、燃油サーチャージ制度と同様、「基準価格」を上回る場合に差額を任意徴収する▷SAF Levy 方式＝国を徴収主体（税方式または賦課金方式）とし、航空会社が航空利用者から代行徴収。国が SAF（環境価値）を一括調達して航空会社へ分配する▷空港インセンティブ方式＝空港を徴収主体として、航空会社が航空利用者から代行徴収。空港ごとに航空会社への値差支援を実施する——といった方式が想定される。

空港を徴収主体とする場合は「空港インセンティブ方式」が該当する。国交省は、すでに制度として運用されている旅客サービス施設使用料（PSFC=Passenger Service Facility Charge）や着陸料、停留料、保安料なども参考にしながら、徴収主体や費用負担のあり方などについて議論を詰め、夏をめどに骨格を示す方針だ。