

国交省脱炭素化制度、まずは国際線

■SAF費用分担など、30年ごろ開始へ

脱炭素を前提とした航空ネットワークの維持・拡充に関して、現時点で最も実用性の高い施策の一つとして、持続可能な航空燃料（SAF）が挙げられる。通常、利用されているジェット燃料よりも高価格であるため、SAFを利用した場合の費用を広く分担するための制度設計が重要となっており、国土交通省が有識者会議などで検討を進めている。2030年ごろの導入を見通して制度を構築する予定だ。国交省の脱炭素化制度は、まずは国際線で導入されることが見込まれ、段階的に国内線にも適用することが想定される。旅客、貨物といった事業分野の違いをどのように制度に落とし込むか、あるいは分担する費用の徴収主体なども論点となっている。

航空分野の持続可能な脱炭素化の観点から、特定の主体に過大な負担を生じさせないように、広く航空輸送サービスの利用者全体で、脱炭素に係る必要なコストの一部を分かち合う仕組みを構築することが課題となる。国際航空分野では、国際民間航空機関（ICAO）のCORSIAによる脱炭素施策がすでに開始されており、併せてICAOは50年までの国際分野のカーボンニュートラルの実現を掲げている。

エネルギー安全保障の観点からも、国産SAFの導入・普及が課題となる。供給側（元売り側）は投資にあたって、どの程度の需要が見込まれるのか、を把握することが重要になるため、利用者側（航空会社側）の需要見通しとの整合性も論点となることが、国産SAFの導入・普及、費用分担に関する議論の特色でもある。

国交省は4月に「持続可能な航空

脱炭素化に関する有識者会議」を設置した。7月2日までに3回の有識者会議を開催。脱炭素に伴う費用の分担のあり方、その徴収主体に関して議論してきた。供給側（元売り側）の制度設計については、30年前後のSAF製造の本格開始を念頭に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なども踏まえて、国交省は7月中旬に、利用者側（航空ネットワーク側）の制度設計を議論するための論点を盛り込んだ「骨格」を取りまとめる予定だ。

骨格をもとに詳細な制度設計のための検証を深めることになる。まずは国際線での制度導入、旅客および貨物を対象とすること、導入初期は一定規模の空港を対象とする制度を前提に議論することになりそうだ。旅客と貨物の事業形態の違いにも留意する。例えば貨物に関しては、取り扱い

の多くがフォワーダーを介していることなどが挙げられる。旅客とは異なる制度の構築が必要となることを踏まえて検討する。

現状、SAFの費用分担の手法・徴収方式として想定される手法としては▷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——などがある。

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の導入費用を転嫁しよう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て収支が悪化することが想定される」といった論点を踏まえて、海外事例も参照しながら検討を進める。