

料金転嫁や徴収主体、制度設計で論点

■国産 SAF 利用者負担、貨物課金に課題

国土交通省が検討する国産 SAF（持続可能な航空燃料）の利用者負担制度を巡り、貨物分野での制度設計の課題が改めて浮き彫りになった。国交省が8月28日に開いた「第5回持続可能な航空脱炭素化に関する有識者会議」では、民間事業者・団体へのヒアリングが行われ、フォワーダー業界を代表して航空貨物運送協会（JAFA）からもヒアリングを実施。JAFAは、フォワーダーを介して費用を徴収する場合、荷主に確実に転嫁できない恐れがあることなど、貨物特有の課題を提示した。航空会社や燃料供給事業者からは貨物への早期の負担導入を求める意見もあり、国交省は今年度内をめどに制度の骨格をまとめる一方、貨物については別途検討の場を設けることも含め、今後の進め方を整理する。

国交省は、2030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、特定の主体だけに過大な負担を求めず、航空輸送サービスの利用者全体で脱炭素化に必要なコストの一部を分かち合う仕組みを構築する考えだ。

これまでの議論では、まず成田、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とし、日本・外国航空会社を問わず、旅客・貨物から一定の負担を求める方向性を示している。飛行距離に応じた負担を想定する一方、旅客のように航空券と一緒に徴収できる枠組みがない貨物については、航空会社やフォワーダーから意見を聞き、具体的な制度を検討するとしていた。

今回の第5回会議では、その一環として JAFA からヒアリングを実施。JAFA は貨物への利用者負担について、負担主体や課金基準、荷主への転嫁など多くの論点を提示。航空会社との契約上はフォワーダーが荷主となる一方、その先には実際の荷主が存在するため、誰を制度上の負担主体と位置付けるのが課題となる。

課金に用いる単位としての重量についても整理が必要となる。航空運

賃や燃油サーチャージでは、実重量と容積重量の大きい方を採用する「チャージャブルウエイト（運賃適用重量）」が使われる一方、荷主のスコープ3排出削減に用いる環境価値の算定では実重量が使われている。JAFA は利用者負担制度でどちらを適用するのかを論点に挙げた。併せて、貨物1キロ当たりの負担水準、旅客と貨物の負担の按分、既存の SAF を活用したスコープ3削減の取り組みとの関係などについても整理を求めた。

さらに、フォワーダーを介して利用者負担を徴収する場合、フォワーダー間の競争や荷主との運賃・料金交渉の中で、追加コストを荷主に確実に転嫁できない恐れがあると指摘した。対応策として、徴収・管理主体が NACCS の情報やフォワーダーから提供を受ける実荷主ごとの重量、仕向地情報などを活用し、実荷主に直接課金する仕組みが可能かどうか検討事項に挙げた。

フォワーダー経由とする場合には、競争原理とは切り離して費用負担が行われるよう、料金の徴収・支払いを公租公課的なものとして義務化する



第5回持続可能な航空脱炭素化に関する有識者会議では民間事業者・団体からのヒアリングが行われた

ことや、荷主に負担義務のあるコストであることを行政から周知することも検討するよう求めた。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指摘した。

航空会社側からも貨物特有の課題が示された。在日航空会社代表者協議会（BOAR）は、世界的にも確立された航空貨物荷主向けの SAF 課金モデルがなく、日本発貨物とトランジット貨物の切り分けも容易ではないと指摘。制度設計に当たって、航空会社、フォワーダー、荷主を含む関係者との十分な事前協議を求めた。

全日本空輸（ANA）は、航空貨物では出発直前まで輸送ルートを変更したり、一部の予約を異なるルートに振り分けたりするケースがあると指摘した。距離別に細かく負担額を設定した場合、航空会社からフォワーダー

国際物流業界トピックス

への請求額が都度変動し、実務負担が大きくなるとして、旅客・貨物それぞれのビジネスプロセスを考慮した制度設計を要望した。

一方、日本航空（JAL）は負担の公平性の観点から「貨物（荷主）から徴収する制度の早期導入」を求め、旅客と同じタイミングで貨物についても徴収を始めるよう要望した。ほか、石油元売り側のENEOSも貨物からの早期徴収を求め、出光興産は徴収主体や貨物分野での徴収スキームなど、制度運用の詳細を早期に具体化

する必要性を挙げた。

国交省によると、会議では委員から、貨物を除けば制度設計で詰めるべき要素が固まりつつあるとの趣旨の意見があったという。また、旅客のみが負担し、貨物が負担しないのは公平性を欠くのではないかと指摘に対し、JAFAからは貨物負担の議論自体を拒むものではなく、問題は追加負担を荷主に確実に転嫁できるかどうかにあるとの考えが示されたという。

国交省は今回示された論点を整理し、有識者会議で今年度内をめどに

制度の骨格を取りまとめる。ただし、具体的な負担額の水準を年度内に決定するのは難しいとの認識だ。貨物では、フォワーダーと実荷主のどちらを負担主体とするのか、実務的にどのような徴収が可能なのかなど、基本的なスキームを含めて検討を深める。荷主側からも意見を聞く必要があるとしており、現在の有識者会議ですべての論点を整理できるかを見極めた上で、別途ワーキング形式の検討の場を設ける必要があるかどうか、も次回以降に整理する。