

国際航空のCO2削減: ICAOグローバル削減目標

グローバル削減目標

国際航空からのCO₂排出量は右肩上がり増加

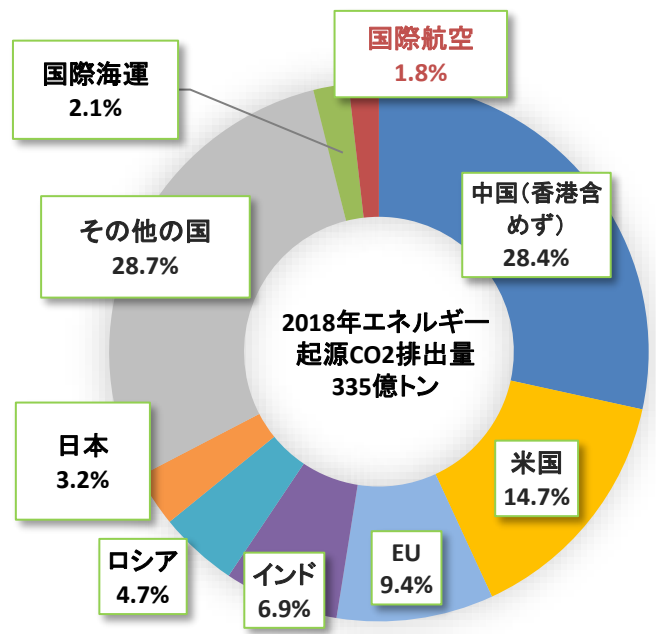
→ ICAO総会(2010年、2013年)において、国際航空からのCO₂排出削減に係る以下のグローバルな削減目標を決定、具体的対策を検討

グローバル削減目標

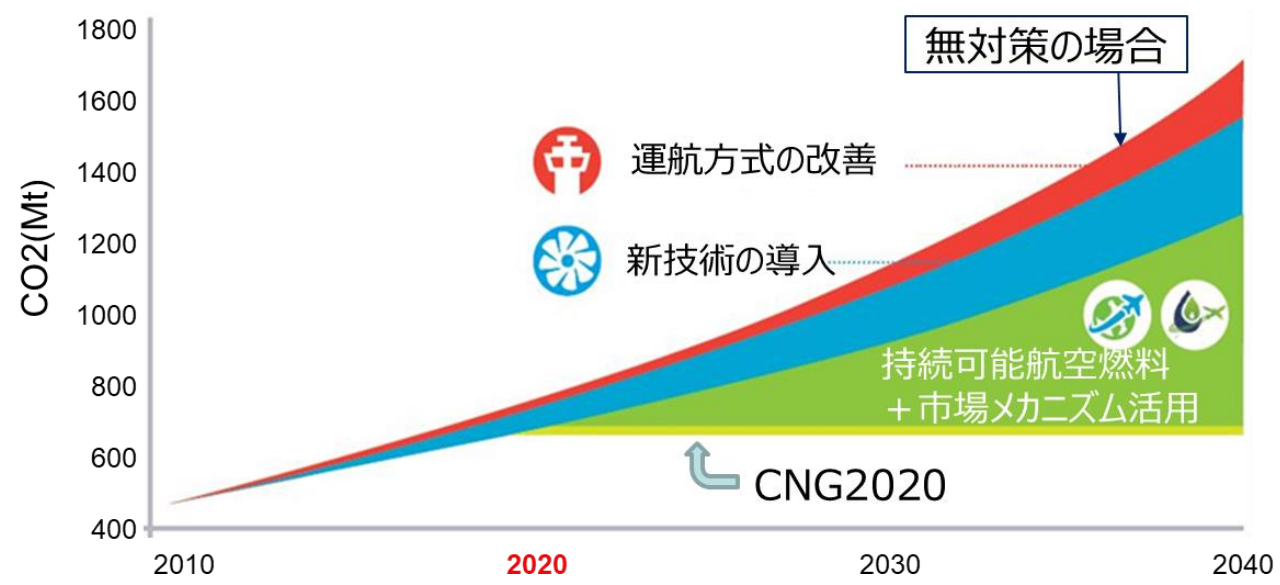
- 1. 燃料効率を毎年2%改善
- 2. 2020年以降総排出量を増加させない
(CNG2020: Carbon Neutral Growth 2020)

目標達成の手段 (Basket of Measures)

- ① 新技術の導入 (新型機材等)
- ② 運航方式の改善
- ③ 持続可能航空燃料活用
- ④ 市場メカニズム活用



IEA 2020 CO₂ emission from fuel combustion



国際航空からのCO₂排出量予測と排出削減目標のイメージ

航空分野の気候変動対策(国際・国内航空全般取組)

国際航空：ICAOの議論に積極的に参画・議論を牽引

グローバル削減目標

目標

1. 燃料効率を毎年2%改善
2. 2020年以降総排出量を増加させない

目標達成の手段

- ①環境性に優れた航空機材の普及
- ②運航方式の改善
- ③持続可能航空燃料の活用
- ④市場メカニズムの活用

日本の対応

- ①に係る**ICAOの航空機のCO2排出物の国際基準の議論を日本が主導**、2020年1月1日から適用。
 - ③、④に係るCO2削減のための**市場メカニズムを活用した削減スキーム(CORSIA※)**への**自発参加**、2021年からの制度開始
 - ICAOの新たな目標(長期目標)の検討を主導(議長国 日本)** (※) Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation
- 2019年10月のICAO総会で長期目標の実現可能性調査を行い、2022年の次回総会に報告することを決議(国際海運等では既に長期目標を設定済み)
- 日本の提案により長期目標検討のためのタスクグループが設置され、その議長に日本が選任(吉村源)。現在、本タスクグループにて長期目標策定に向けて議論中。

国内航空：地球温暖化対策計画に従いセクター内の削減取組を推進

環境性に優れた機材の普及

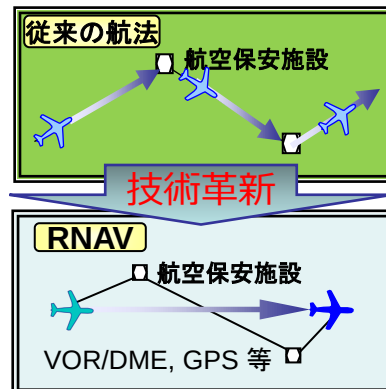
- CO2排出物基準の導入による環境性能に優れた航空機材の普及促進

対象となる航空機 の分類	基準適用日
新規設計の航空機(*)	2020年1月1日～
一定の設計変更 を行う航空機	2023年1月1日～
上記以外の継続製造 を行う航空機	2028年1月1日～

* 60,000kg以下で座席数が19席以下のジェット機は2023年1月1日～

運航効率改善

- 地上電波標識位置に制約を受けない運航方式の導入を推進



○航空機の性能に応じた効率的な飛行が可能となり、安全性向上やCO2削減に寄与

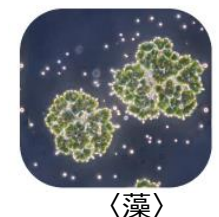
エコエアポート

- 空港施設の低炭素化を促進



持続可能航空燃料

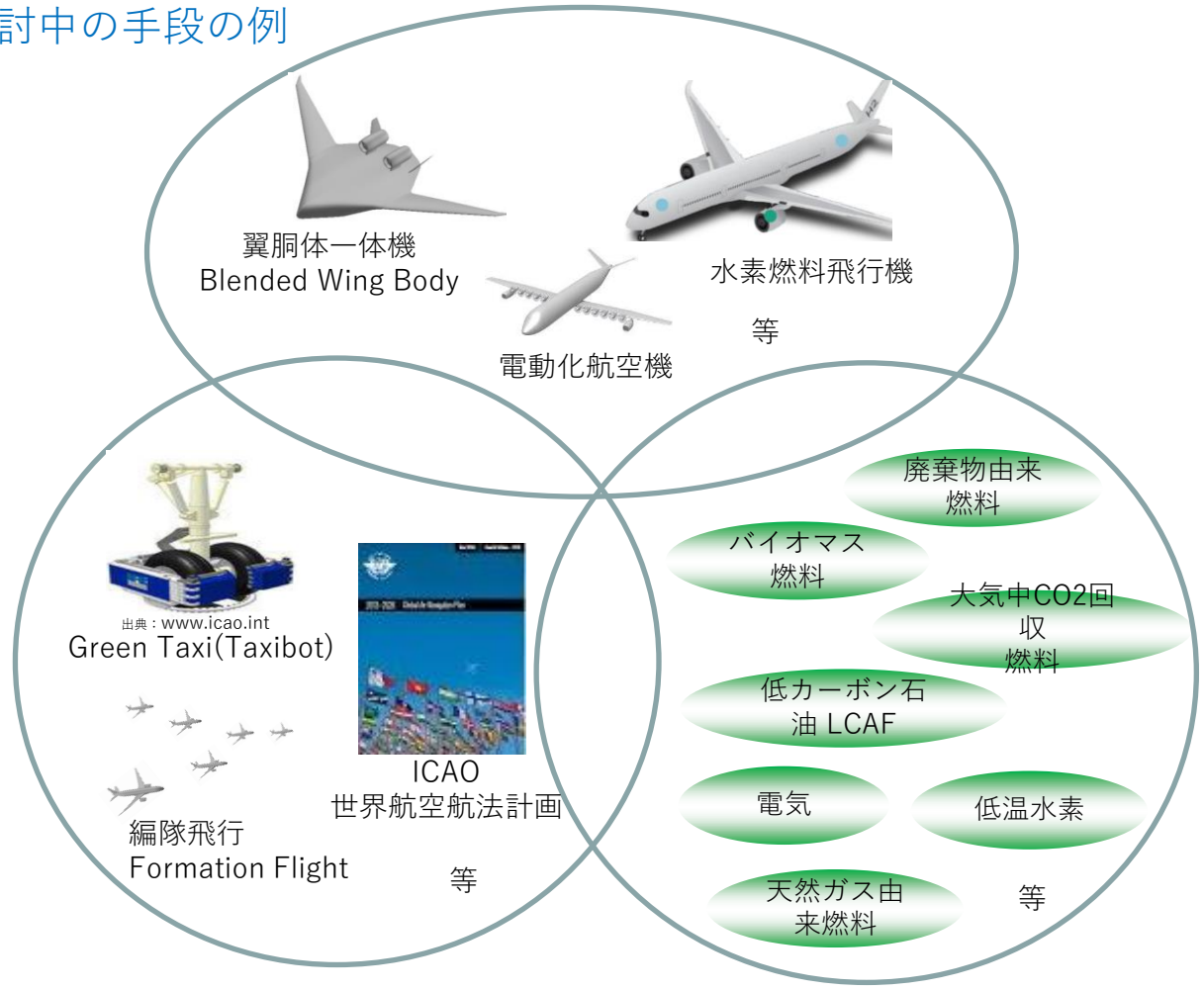
- 持続可能航空燃料の技術開発



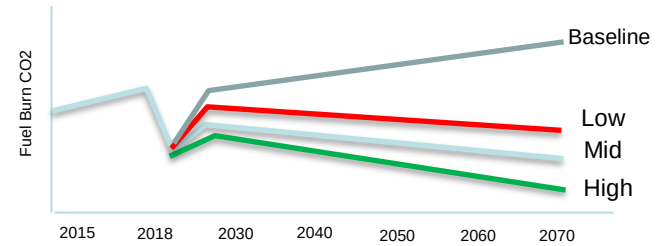
〈木質バイオマス〉



現在検討中の手段の例



長期目標 (イメージ)



LTAG-TGは、29か国、18の国際団体から265名以上の専門家が参画。1年間で160回以上の電話会議を実施