

運輸総合研究所における調査研究の概要 (航空分野の気候変動対策)



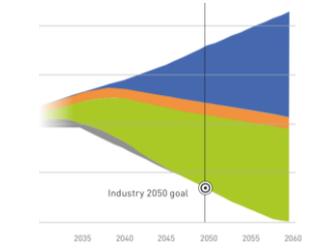
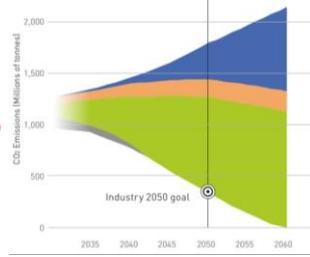
■ 短中期的な視点 (～2035年)

ICAOにおける目標
 ✓ **2020年以降総排出量を増加させない**
 ⇒ **SAFの活用**による削減ポテンシャルが特に大きい
 ⇒ SAFの国内での普及にあたっての**サプライチェーンの各フェーズ**における課題を抽出した。更に、国産SAFについては、**CORSIA上の適格燃料として認められるための課題**も存在する。



■ 長期的な視点 (～2050年)

ICAOにおける目標
 ✓ **LTAG (Long-Term Aspirational Goal)** として検討中
 ⇒ **SAFの活用**の他、水素航空機等**新技術の導入**等も期待される
 ⇒ 我が国としての対策の検討に資するよう、**諸外国等の情報を収集**するとともに、**航空業界により策定された長期目標のシナリオの分析**を実施した。



出典：
https://aviationbenefits.org/media/167187/w2050_full.pdf
 (2021年1月21日閲覧)

(参考) 右図はATAG Waypoint 2050 (2020年9月) で示された2060年までのシナリオ。青が**技術**、橙が**運航方式**、緑が**SAF及びオフセット**による削減を表す。



2020年度「航空分野におけるCO2削減取組に関する調査検討委員会」及び「燃料小委員会」の委員構成

大学

エアライン

定期航空協会
 The Scheduled Airlines Association of JAPAN
 ANA
 JAPAN AIRLINES

エネルギー*

石油連盟
 ENEOS
 idemitsu
 COSMO

空港*

NAA 成田国際空港株式会社
 セントレアグループ
 中部国際空港給油施設株式会社
 KANSAI AIRPORTS
 Obbli 三愛石油株式会社
 (一社) 全国空港給油事業協会

政府

経済産業省 資源エネルギー庁
 Agency for Natural Resources and Energy
 国土交通省
 NEDO 国立研究開発法人 新エネルギー・産業技術総合開発機構



国際航空分野の気候変動対策の検討 (CAEP, LTAG-TG)

*は燃料小委員会のみ