

## ① 新技術の導入

- 省燃費機材・エンジンの導入
- ウイングレットの装着
- 次世代塗装システムの採用
- 客室シートの軽量化



## ② オペレーション上の改善

- 最適高度・航路・スピード・重心位置での運航
- エンジンの水洗い
- APU使用削減



## ③ 代替航空燃料(SAF: Sustainable Aviation Fuel)の活用

### Drop-in Fuel

国際規格で認められた製造法で生産されたSAFは、既存の航空機・エンジン・物流インフラ(タンカー船、ローリー、空港タンク、給油車両等)を改造する事なく、従来型の化石由来ジェット燃料と同様に使用可能

(使用実績)

- ・2012年4月にB787新造機受領後の空輸 (PAE→TYO)
- ・2018年12月～2019年1月にSFOで、265KLのSAFを購入 (営業便として初の購入)
- ・2019年10月にB777新造機受領後の空輸 (PAE→TYO)
- ・2020年10月、欧州から混合後SAFの輸入 (羽田空港・成田空港に搬入、両空港発国際線定期便に搭載)

### ◆ LanzaTech社

- ・ 製鉄所や製油所などの排ガスから製造されたエタノールを原料とするSAFを使用し、米国からのデリバリーフライトを実施

### ◆ NESTE社

- ・ 廃食油・動植物油脂等を原料として製造されたSAFをヨーロッパで調達し、輸入
- ・ 国際的な第三者認証機関からライフサイクル評価を取得、既存のジェット燃料使用時と比較し、日本までの輸送行程を含めても約90%のCO2削減効果を確認



## ④ 市場メカニズムの活用(CORSIA対応クレジット)

パイロット・フェーズ期間中 (2021～23年) に使用可能なクレジットは、2020年末現在、7制度のみ  
国産クレジットは、日本モンゴル間のJCMのみ (現在審査中)