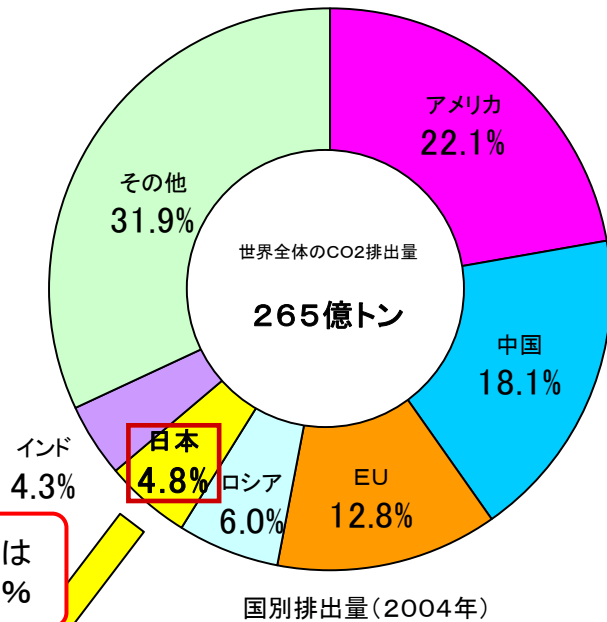
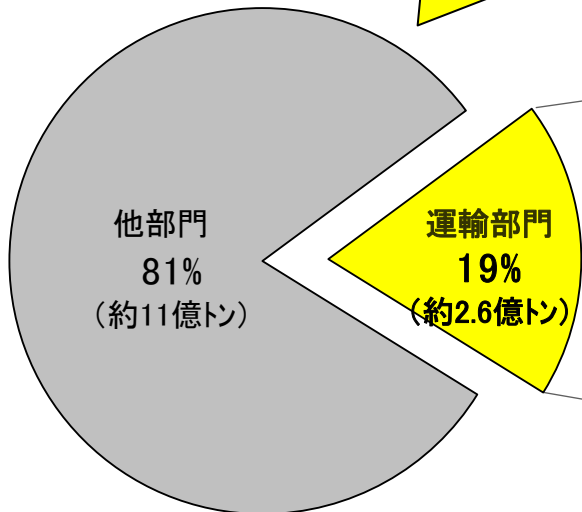


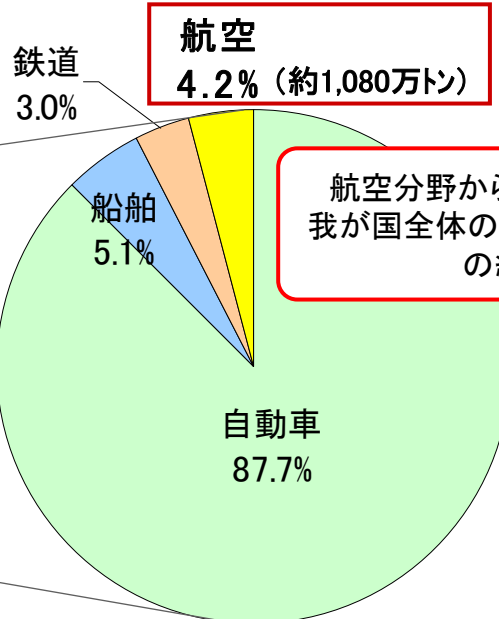
我が国の部門別CO₂排出量の動向について



我が国からのCO₂排出量は世界全体の排出量の約5%



我が国全体のCO₂排出量: 約13.6億トン(2005年)



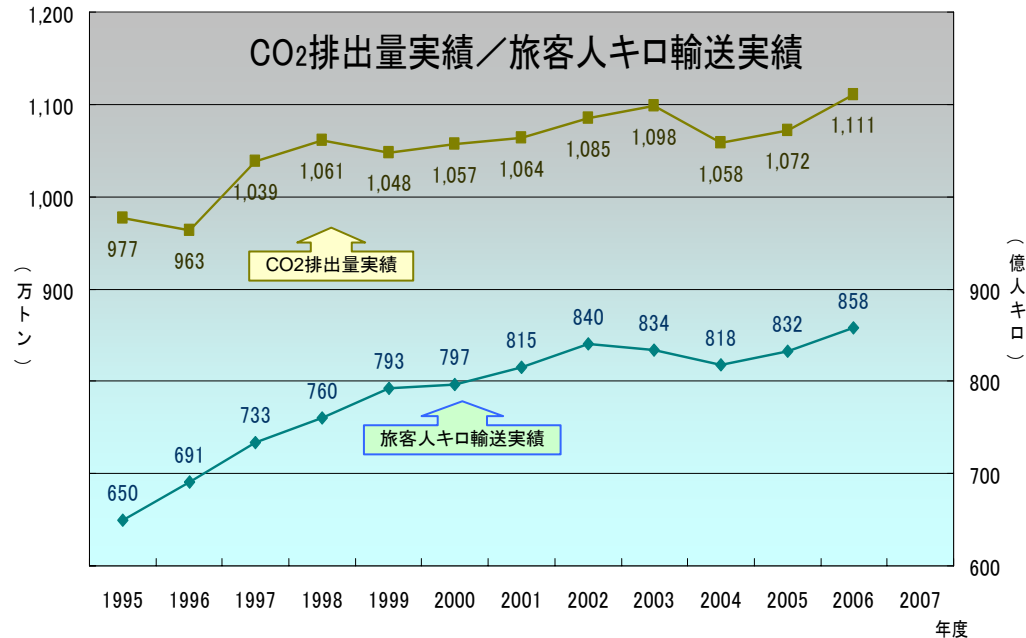
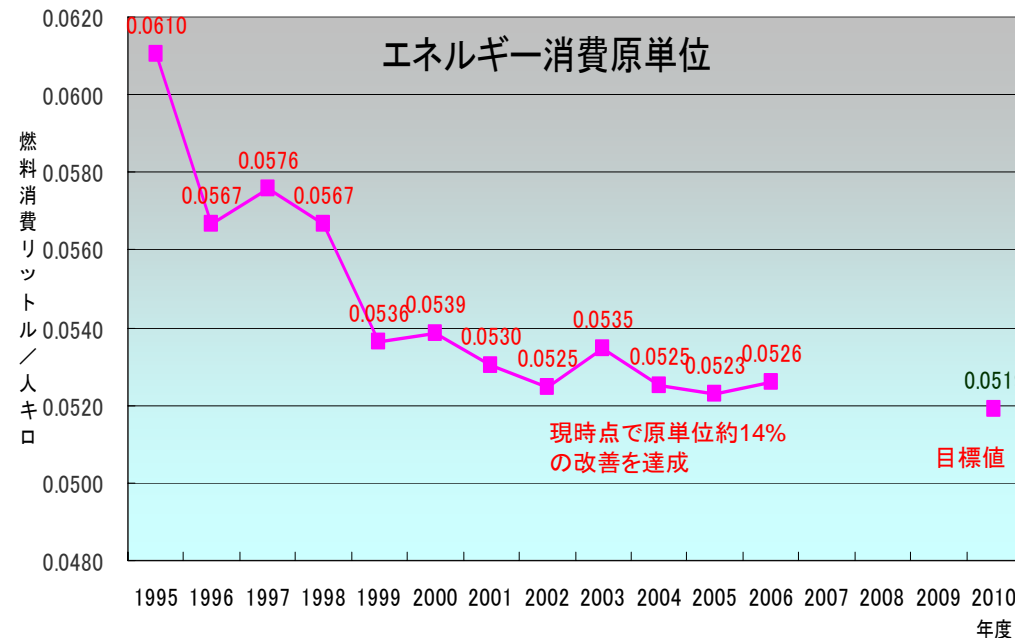
航空分野からのCO₂排出量は、我が国全体の排出量(約13.6億トン)の約0.8%

運輸部門からのCO₂排出量(2005年)

京都議定書の目標達成状況

京都議定書目標達成計画における国内航空分野の目標

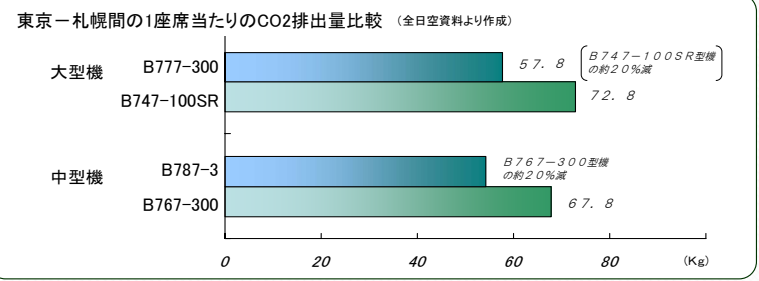
- 京都議定書目標達成計画に、我が国の国内航空分野の目標として、「2010年度のエネルギー消費原単位(人キロ輸送あたりの燃料消費量)を1995年度比で15%改善すること」が盛り込まれており、2006年度時点で約14%のエネルギー消費効率の改善を達成している。
- ただし、今後とも輸送量の伸びが見込まれる分野であり、更なるCO2排出削減への取組みが必要である。



航空分野の総合的な温暖化対策の例

環境適応型の航空機の導入支援策

燃費の良い新規機材の導入促進を図るための施策について検討



B777-300

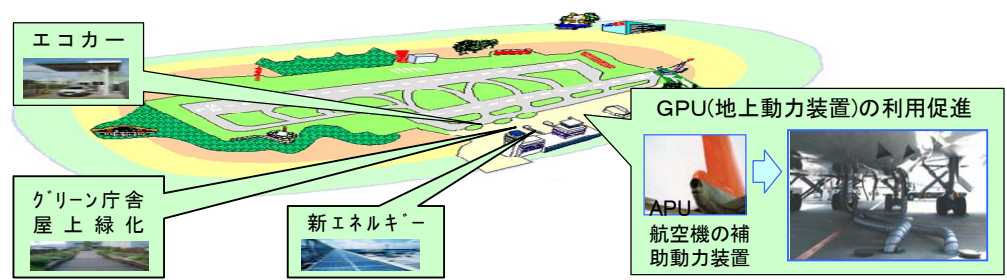
<現在の支援措置>

- 法人税
航空機に係る特別償却制度を適用。(交通バリアフリー設備を整備した60席以上の航空機に対し、特別償却(基準取得価格(取得価格の20%相当額)の20%)
- 固定資産税
国内線就航機について、課税標準を軽減。(最大離陸重量に応じて3年間1/2~2/3)

空港におけるCO2削減策 (エコエアポートの推進)

例) 地上動力装置(GPU)の利用促進

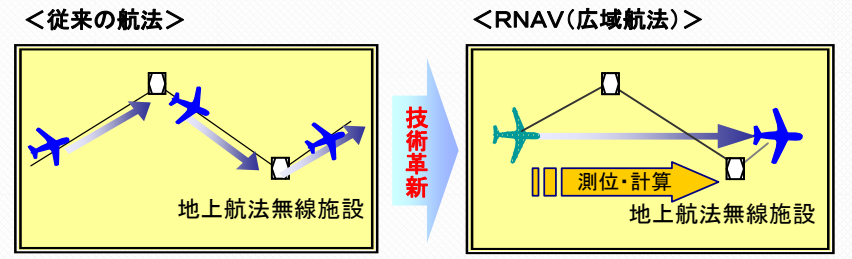
空港駐機中の航空機が必要とする動力源を、航空機自らの補助動力装置 (APU) から地上動力設備 (GPU) に切り替えることにより、航空機からのCO2排出を抑制。



航空保安システムの高度化に係る対策

例) 広域航法(RNAV)の導入

2007年9月に導入したRNAV(広域航法)により、最適経路を提供し、これにより、飛行時間の短縮、経路短縮、CO2排出量の削減等を図る。(注) RNAV(アールナビ: aRea NAVgation)

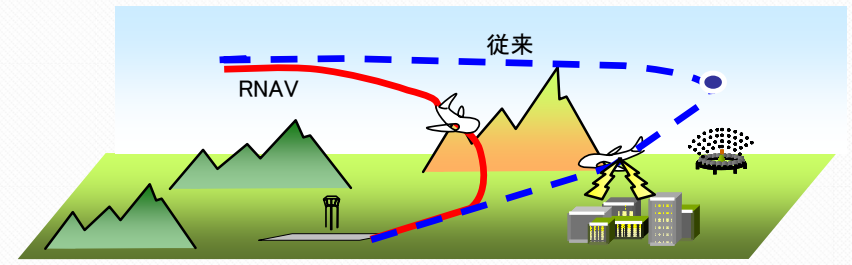


航空機は、地上航法無線施設からの電波を受信し、電波発信源に向けて飛行

地上航法無線施設、GPS等からの信号をもとに自機位置を測位し、計算処理して飛行コース等を柔軟に設定可能

RNAVの効果

- 飛行時間・経路短縮、CO2排出量削減
- 就航率の向上により、空中待機やダイバートを削減



航空会社による地球温暖化問題への取組みの例

- 燃費効率の良い新型機への機材更新
- 日常運航における最適飛行高度・速度、最短飛行経路の選択
- 最適な燃料量の搭載
- 補助動力装置(APU)の使用抑制
- エンジンの定期洗浄による燃費改善
- 機体の無塗装化
- 機体搭載物(水、食器等)の軽量化
- シミュレータ活用による実機飛行訓練の低減



(エンジン洗浄)



(機体の無塗装化)

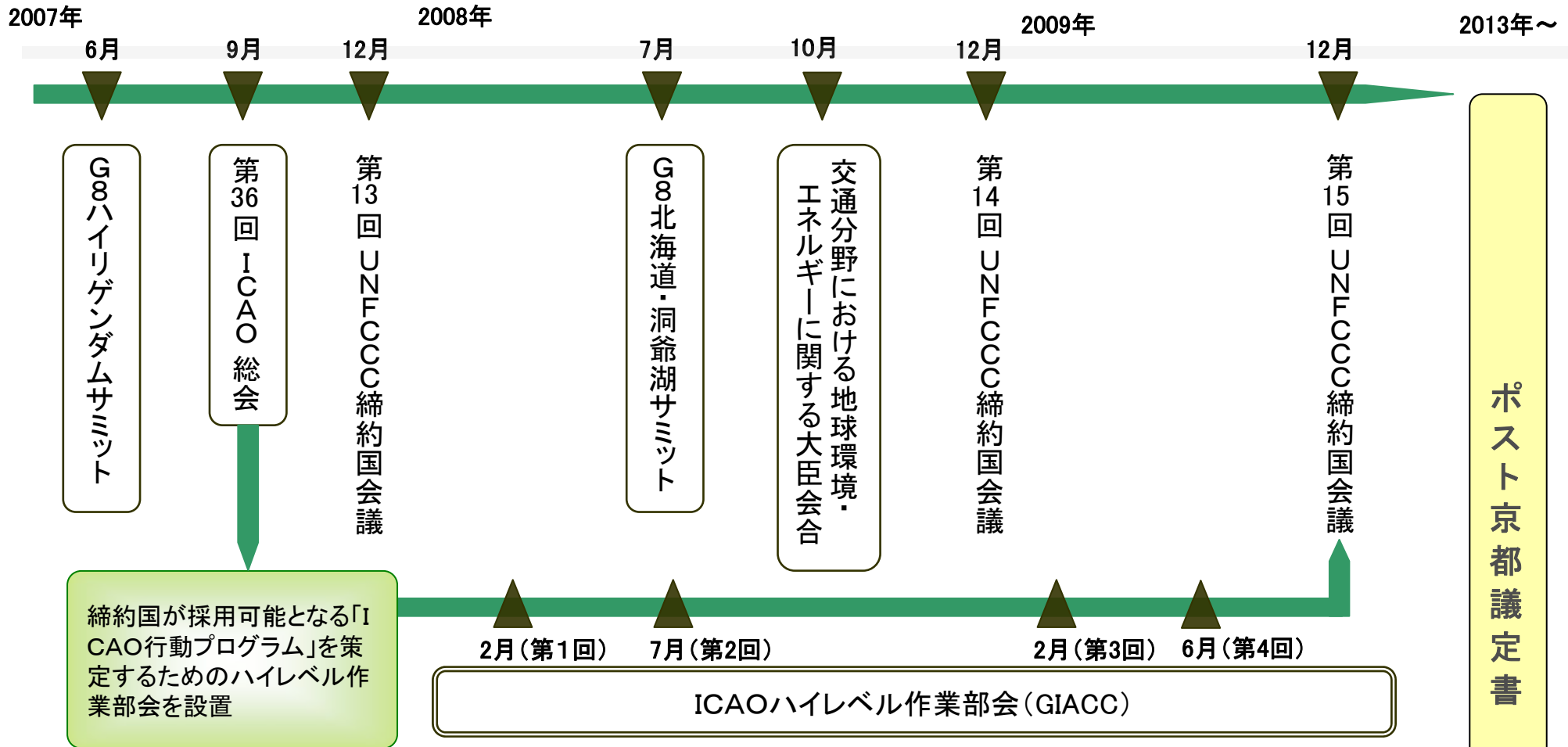


(食器の軽量化)



(シミュレータの活用)

次期枠組み策定に向けた国際的議論の流れ



ハイレベル作業部会は、日・米・中・印・独・仏等の主要15カ国の政府高官から構成され、我が国メンバーは柴田国土交通審議官

ICAO行動プログラムの基本要素 (第36回 ICAO 総会決議より)

1. 国際航空分野における燃料消費効率ベースのグローバル目標
2. 航空機や燃料の技術革新、航空管制の高度化等の運航の効率化、経済的手法等から構成される総合的な対策の枠組み
3. 各締約国の対策による進捗状況の報告・モニタリング手法