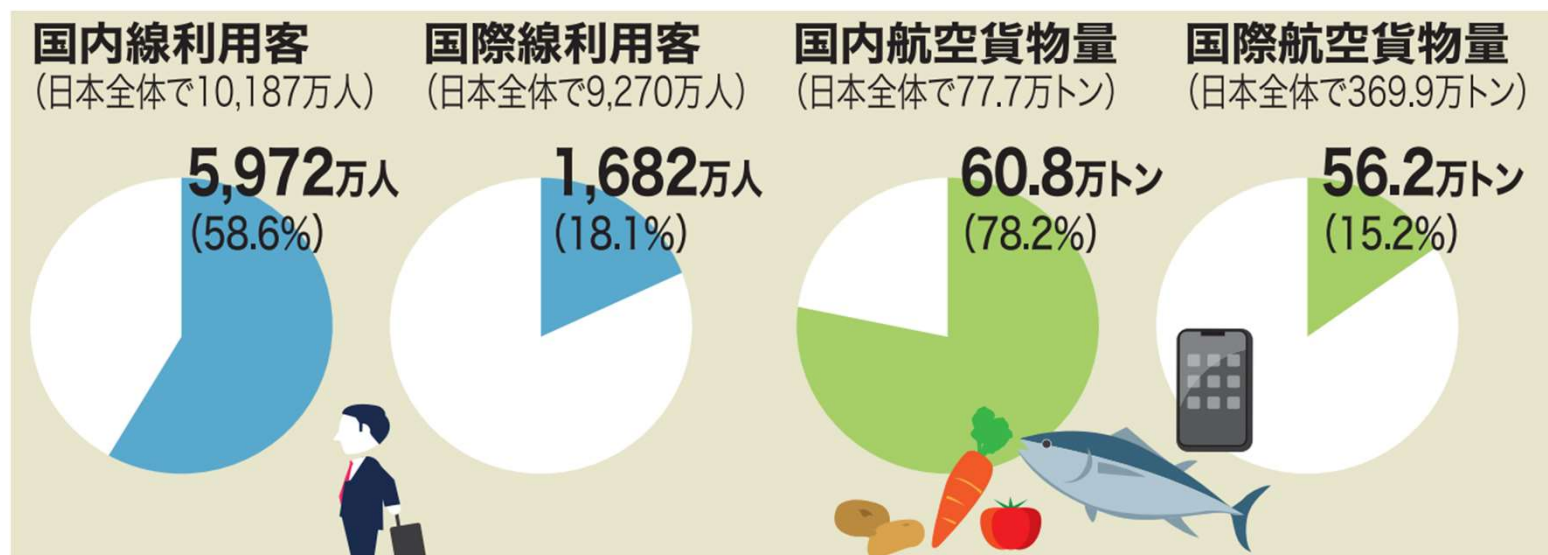


都がSAFに取り組む必要性①

■航空分野のCO₂削減の必要性

国内線利用客の約 6 割、国内航空貨物量の約 8 割
国際線利用客の約 2 割、国際航空貨物量の約 2 割
⇒東京の都市活動に飛行機が欠かせない

羽田空港を利用



出典：国土交通省（羽田空港のこれから2021年秋号）

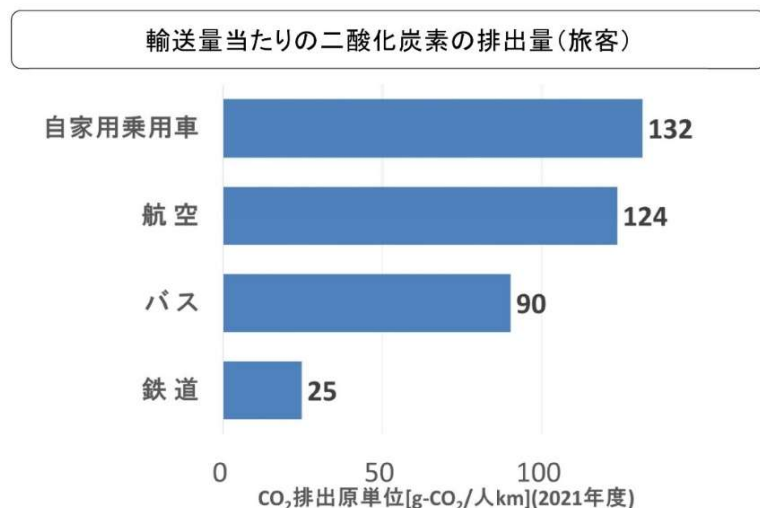
●旅客便に積載されている貨物量 ●2019年度

東京は、航空業界の脱炭素化に取り組む必要がある

都がSAFに取り組む必要性②

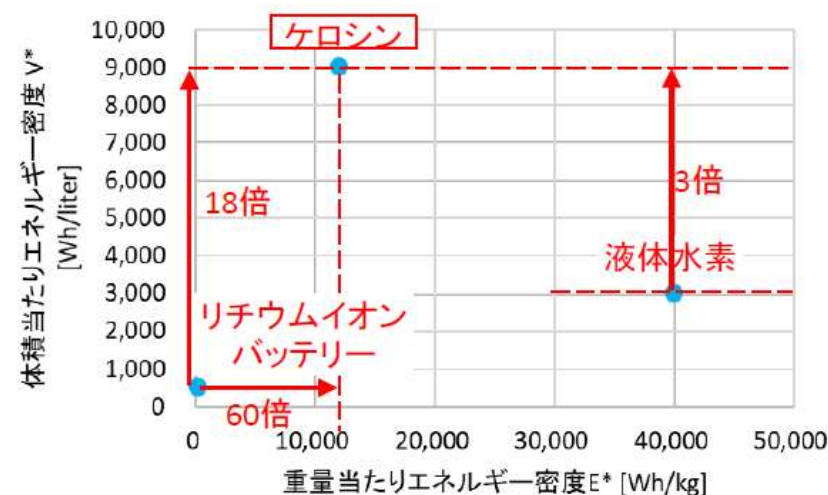
■飛行機のCO₂削減

飛行機は、単位輸送量当たりのCO₂排出量が多いが、電気や水素エネルギーへの代替が難しいものがあり、
 今後はカーボンニュートラル燃料が必要



出典：国土交通省（運輸部門における二酸化炭素排出量）

- ✓ 飛行機は、他の移動手段と比べて、**単位輸送量当たりのCO₂排出量が多い**



出典：資源エネルギー庁（CO₂等を用いた燃料製造技術開発プロジェクトの研究開発・社会実装の方向性（案））

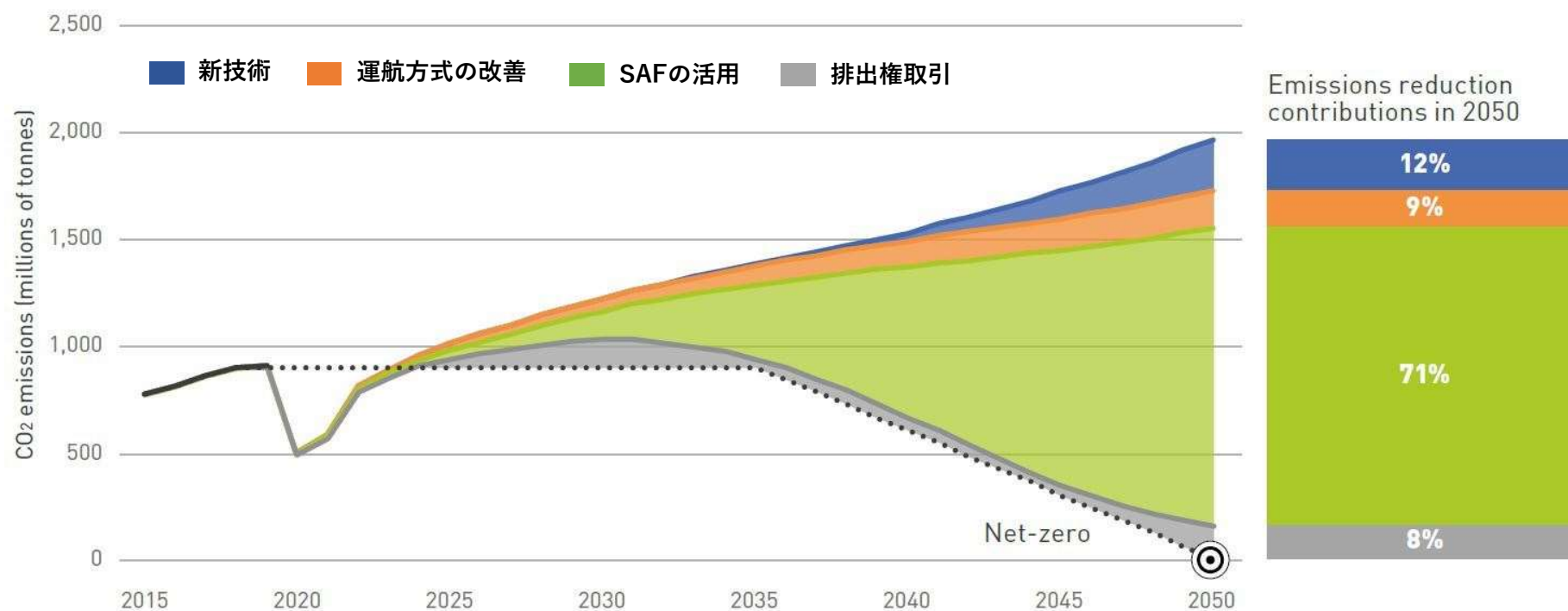
- ✓ 現在使用されている**ジェット燃料（ケロシン）は、高エネルギー密度を有する**
- ✓ 中型・大型の飛行機は、電気や水素エネルギーへの代替が困難
 ⇒ **カーボンニュートラル燃料が必要**

都がSAFに取り組む必要性③

■SAF（Sustainable Aviation Fuel）は切り札

航空分野の脱炭素化の手法において、SAFは大きな割合を占める

⇒我が国においてSAFの確保ができなければ、日本の飛行機や空港の利用が避けられ、国内外の交流、都民生活、東京の経済活動に重大な影響を与える



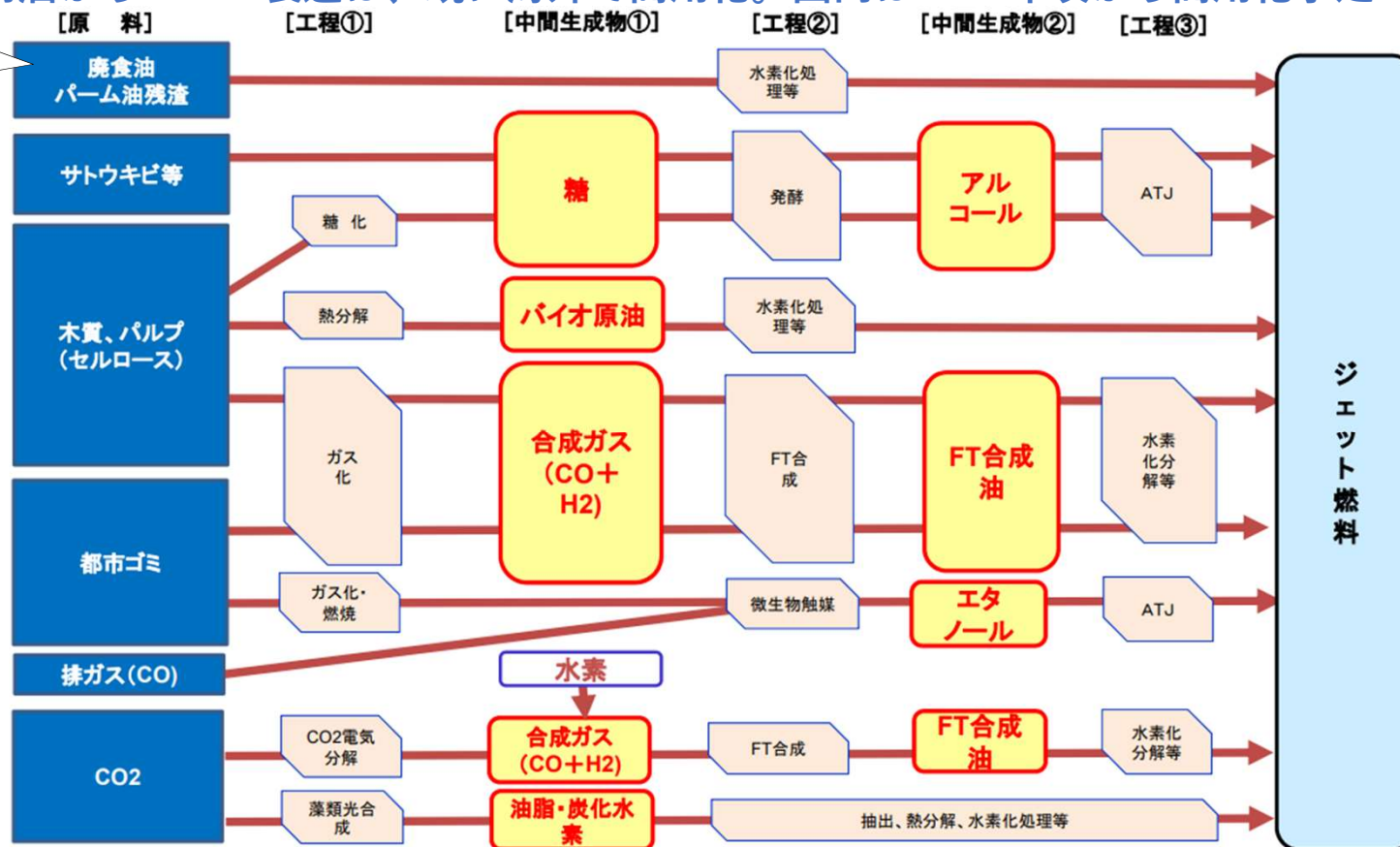
出典：ATAG Waypoint 2050（Scenario 2：aggressive sustainable fuel deployment）

都がSAFに取り組む必要性④

■ SAF製造方法

- ✓ SAFは、現在の飛行機にそのまま使用可能であり、廃食用油、サトウキビ、木材等の様々な原料から製造可能
- ✓ 廃食用油からのSAF製造は、既に海外で商用化。国内は2025年頃から商用化予定

現在の主流



出典：国土交通省
航空機運航分野におけるCO₂削減に関する検討会
(第2回)

都のこれまでの取組

■東京都区市町村との連携による廃食用油有効利用促進事業

- ✓ 廃食用油回収に取り組む区市町村と連携し、回収量拡大を推進
- ✓ 区市町村が、廃食用油の効果的な再資源化が図られる事業を実施する場合に対象経費を補助



出典：第1回廃食用油に関する最新動向共有会
 （全国油脂事業協同組合連合会）

■廃食用油回収促進事業

- ①専用容器による廃食用油の回収・リサイクル等事業
 （イトーヨーカ堂）

リターナブルボトルを活用して、店舗やネットスーパー等で廃食用油を回収



- ②国産SAF製造に向けた廃食用油回収促進事業

（日揮HD・コスモ石油・レボインターナショナル）

- ・ SAFキャンペーン等を実施し、商業ビル・店舗などから廃食用油を回収
- ・ 廃食用油を用いたSAF製造・利用に関する教育活動を実施



都は、廃食用油をSAF製造へつなげる新たなサプライチェーン構築を後押し

第3回東京都再エネ実装専門家ボード 議論の視点

本日**第3回**東京都再エネ実装ボードでは、**次のテーマ**で御議論いただきたい。

持続可能な航空燃料（SAF：Sustainable Aviation Fuel）

- 国内外のSAF動向を踏まえた、廃食用油や一般廃棄物等を原材料としたSAFの可能性
- 将来的なSAFの拡大に向けて、すぐにでも進めるべき取組、今から準備しておくべき取組
 - ✓新たなサプライチェーンの構築
 - ✓制度や仕組みなど構造的な課題への対応（東京都、国への提言など）など