

# 地球温暖化対策税について

定期航空協会

# 地球温暖化対策税について

本邦航空会社は、これまでも環境問題に積極的に取り組み、着実に成果をあげてきました。今後もこうした取り組みを継続していきます。

## CO<sub>2</sub>削減への取り組み

燃費効率のよい航空機への更新

(例) B767 B787 約20%の燃費効率改善

B787は今後業界で約100機導入予定

その他取り組み事例



搭載物軽量化  
軽量コンテナ導入



エンジン水洗による性能回復

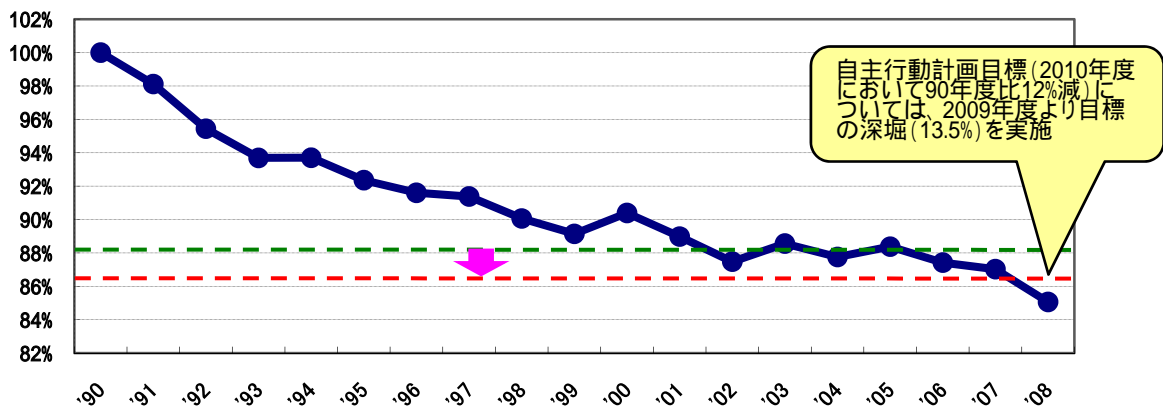


シミュレーター利用によるパイロット訓練



地上電源装置(GPU)の優先利用

## 環境自主行動計画実績 (\*有効提供座席キロあたりCO<sub>2</sub>排出量指数 1990年を100とした場合)



今後、航空業界では独自の規制として  
欧州排出権取引制度の導入が予定されています。

## 欧州排出権取引制度(EU-ETS)

適用開始: 2012年からEU域内を離着陸する全ての便に適用

排出枠: 全運航者の2004-06年の平均CO<sub>2</sub>排出量の97%(2012年)、95%(2013年)

各運航者への割当量: 排出枠を各運航者の2010年の輸送トンキロ比率で按分した量

制度にかかわる支出: 各運航者の割当量の15%(2012年)相当量をEU管理国から購入

## 地球温暖化対策税の導入による本邦航空会社への影響

未だ航空機燃料の代替燃料が存在しない中において、燃料課税を行っても使用燃料の削減のインセンティブとはなりません。

負担が増す一方で、政策目的の達成に向かわない。

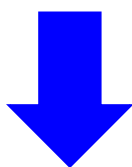
航空機燃料には、既に化石燃料課税として諸外国では極めて稀な航空機燃料税が課せられています。

国際競争力確保の観点から考慮した対応が必要。

(税率)

\*日本: 26,000円/kl (例:羽田 - 新千歳 約22万円(B767-300型機))

\*米国: 約1,360円(11.62米ドル)/kl (日本の約20分の1)



地球温暖化対策税については、交通モード間及び国際間の公平な競争環境の確保の観点から慎重な対応が必要です。