

質問	回答
<p>(1) 航空機からのCO2排出量は、SAFを使用した場合と、従来の化石燃料を使用した場合では同じであると、伺いましたが、SAFの方が燃焼効率が数パーセント高いとも聞いたことがあります。それを考慮しますと、航空機からの実際のCO2排出量も、SAFの方が少ないとの理解で正しいでしょうか？</p>	<p>エンジン燃焼時のCO2排出量については、当社も実測する術を持たないことから、SAF購入時に入手するLCA評価（SAFの原材料～製造～輸送まで含めたCO2排出量の積み上げ）を参照しております。</p> <p>セミナー時にご説明した通り、SAFの炭素は元々地表上にあったものですので、EUの基準等においてもSAFの燃焼部分はCO2排出にカウントしない方法論が取られております。</p> <p>このため、エアラインがSAF購入時に受け取るLCA評価にも、燃焼によるCO2は記載欄がございません。</p> <p>直接的なご回答が出来ず恐れ入ります。</p> <p>少々脱線しますが、SAFは化石燃料に比べて密度が若干低い（軽い）傾向がありますので、搭載燃料の重量減に寄与している可能性はあります。</p> <p>但し、使用者側のエアラインが燃油節減効果を定量的に把握できる程の差異ではございませんため、可能性のレベルでコメントさせていただきます。</p>
<p>(2) SAFは従来のジェット燃料よりも高コストかと存じますが、どうすれば従来のジェット燃料並みのコストにできるとお考えでしょうか。</p>	<p>非常に難しい課題ですが、大きく分けると以下3点の方策に収めると考えます。</p> <p>①SAF製造技術開発、プラント設備投資への支援 初期費用として大きく費用が生じる所であり、直接的な補助金の交付、税制優遇など、各国が様々な政策手段を組み合わせる支援しています。</p> <p>②SAFの原材料に対する補助 SAFの原価に占める割合は原材料コストが大きく、①の施策のみですとSAFの供給コストの大きな低減は困難と考えております。</p> <p>原材料の調達を多様化・分散化させるための技術開発、 原材料の長期契約、特定原材料への税制優遇、補助金などの支援を組み合わせる必要があります。</p> <p>③SAFの購入社に対する費用補助 ①と②の策を講じたうえで、なお供給コストが高止まりする場合には、利用者側への補助という形で従来型燃料との価格ギャップを埋める必要がございます。</p> <p>海外では、国と一体となり空港運営会社がSAF利用エアラインに対して補助金を支給している例がございます。</p>