

## 第1回空港分野におけるCO2削減に関する検討会 議事概要

日時：令和3年3月8日（月）16:30～18:30

場所：3号館10階会議室

事務局からの資料説明後、以下の意見交換がなされた。

### ○意見交換

#### <学識経験者>

- ▶ カーボンニュートラルは首相の目玉経済政策の一つ。環境問題はやはり経済政策であり、これによって日本の産業構造が変わる。今回の取組は非常に野心的で素晴らしい試みであると感じた。空港を環境対応にするだけでなく、運営や航空機の運航にも目を向けていくことが重要。再エネの利用について、地域型、地産地消、地域のレジリエンスに貢献するなど、地域と連携した分野での再エネのあり方が日本にとって非常に大きな課題。
- ▶ ステークホルダーが非常に多い空港で脱炭素を目指すには協力体制をどうするのか、そうした意味で拠点性が重要。発電するだけでなくそれをどう使うか、地域の中でどう位置づけるかが重要。
- ▶ 「空港関係者との連携強化」について、CO2削減の取組や効率化、共同利用を進めていくため、関係者の意識づけが重要。特に空港アクセスについては排出量が多いため、旅客や従業員、物流関係者の一人一人の意識を変えることが重要。連携を強化するために情報共有のためのプラットフォームがあると良い。カーボンフットプリントのように見える化すれば意識も働きやすいし、他のところの動きも見えてくる。
- ▶ ACIによる空港カーボン認証制度のスコープについて、事業者が直接管理していないスコープ3は対応が難しいが、このように取組が見える化することが重要。空港内で再エネを導入する際にエネルギーの需要に対して供給量がどうなるのかが分かると今後検討しやすいのでは。空港アクセスについては、利用客だけではなく空港関係者の通勤への対策もある。特に地方空港については、例えば車利用を減らせば駐車場スペースを削減して太陽光パネルを設置できるなどの展開もあり得るので、まずは現状をおさえていただきたい。全体のCO2排出量について、おそらく2020年度の数値はコロナの影響で大きく下がるが、経済活動を回復させる際にはまた上がるはず。その際に脱炭素化を同時に考えるグリーンリカバリーがキーワードとして大きなポイント。
- ▶ 現在全国で約1万台あるGSEのうち半数の約5,000台は、空港外でも使用できる一般の乗用車や産業車両であるため、開発のための障害はそこまで高くない。一方残りの5,000台は空港内でのみしか使用されないものであるため、これらをどのようにEVやFCVに置き換えていくのか検討すべき。GSEの自動運転のプロジェクトも動いているところだが、これをCO2削減にも資するような取組にしていけば、企業側も参画しやすい。
- ▶ 再エネ（太陽光発電）によるCO2削減800万tという規模感は非常にインパクトがあ

る。再エネを本格的に導入していくという方向が定まると良いが、一方省エネによりCO2を減らす努力も重要。空港従業員のアクセスについて、従業員の車両を減らすことは大きなアピール効果になるし、利用者アクセスの交通モードについても一定程度関与するはず。そういう意味で、エコエアポート協議会の存在はあまり皆に知られていないので、その取組を強化すること、またこれまで取り組めていないものを含めて従来の活動とは違うということをおアピールしていかないといけない。また国際的な場で日本としてこういう取組を行っているということをおアピールする必要。

- 気候変動に対する国際的な動向は、主要先進国に対し、2030年の温室効果ガス削減目標をさらに引き上げることが基本になっている。欧米がリードしているが、日本としても目標を引き上げることが求められている前提で更なる対策の加速を議論する必要がある。
- 空港の経営基盤の強化や地域との連携は非常に重要。さらに加えるとすれば、緊急時や災害時などにエネルギーの自給ができることも空港のような拠点施設にとっては重要。更に、スコープ3の排出量の削減ができること、つまりゼロエミッション化に向かえる空港であるということが、空港を利用する企業にとって競争力を高めることにもなるし、そういったサービスを提供できる空港の競争力や価値を高めることにもなる。
- 空港の太陽光発電について、13ギガワットの発電出力の設備のポテンシャルがあるというのは、日本の温室効果ガスの削減にとっても、再エネの拡大にとっても大きな貢献ができる分野である。検討会資料 P15（空港における再生可能エネルギーの検討課題）に書かれている課題はいずれも対処する方法があるものである。特に空港の敷地であれば、一から整地しなくて済むし相対的にコストは低く済むはず。更にこれだけの広さがあれば発電事業者間でも引き合いがあるのでコストを下げるができる。

#### <関係事業者・オブザーバー>

- 空港の環境対策は空港会社だけではできないことも多く、関係者、国や自治体等との連携が重要。法的な支援のほか、経済的な支援や空港利用者へのお願ひも必要。新たな環境規制やライフサイクルコストを考慮した資金援助がないと継続して取り組むことは不可能。単年度ではなく複数年度、かつプロジェクト単位での支援が必要。
- 公共交通機関が発達していない空港では、従業員の通勤はどうしても車になってしまう。また、最近は観光客も車（レンタカー）の利用が増えており、コロナの影響もある中、空港事業者としてどちらに舵を切っていくべきか悩ましいところ。
- 空港施設の中でエネルギー使用量が一番大きいのはターミナルビル。LED化は進んでいるが、GPUの整備等は投資が必要であり、再エネを空港で使用するためには通常の売電用だけではない設備が必要になるため、その助成をお願いしたい。
- 個々の取組だけでなく、関係者一体となって取り組むことが重要。そのためには制度面やコスト面様々な課題に対して国の支援をいただきながら、関係者が連携して更に取組を加速させる仕組みを構築することが重要。
- 空港からのCO2排出削減の取り組みは空港を継続的に運営していく上で最重要課題の一つとして認識しており、航空灯火の100%LED化の実現を始め、再エネの拡大、車両のEV化やFCV化等を促進していく必要があると考えている。

- CO2 削減に合わせて、緊急時や災害時においてエネルギーの自給は非常に重要。また地方空港では作業員の高齢化や人材不足により新たな要員確保が難しいため、自動化や省力化の取組を合わせて進めていくことが必要。
- CORSIA が本年から開始される中、国際価格よりも安い、少なくとも同等の CORSIA で認証される国産クレジットが組成されるかどうかは、航空会社にとって大きな課題。本事業により、CORSIA 認定のクレジットができれば大変ありがたい。なお、太陽光発電については現状全て売電事業だが、自家消費とクレジット組成とするようどのように経済的に誘導していくか検討が必要。
- 空港におけるクリーンエネルギー車両の導入を進めるためには、電気スタンドや水素ステーション等のインフラ整備が必要となるため、国や自治体、空港会社には関係事業者のニーズや技術開発の見通しを踏まえた中長期的なロードマップ策定をお願いしたい。また、現状車両本体の価格が高価でランニングコストも大きいため、初期投資の負担軽減に繋がるインセンティブ制度の導入などの制度設計もお願いしたい。
- 空港のインフラが関わるような部分はエアラインが個社として取り組むことが難しいため、国の協力が不可欠。
- 空港での再エネの活用について、CORSIA に適合するクレジットとなれば航空業界全体の経営を改善することができる。
- APU からの排出量について、残り全て GPU に切り替えれば約 40 万 t の削減に繋がるが当社だけでは難しい。GPU での再エネ利用や CO2 削減をクレジット化し、CORSIA に適合できれば本邦エアラインの負担軽減となるはず。
- CO2 排出削減対策としてコスト負担が大きい部分もあるため、国としての支援があるとありがたい。