

第2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6月4日（金）9:30～11:30

場所：3号館8階特別会議室

(1) 各空港における最近の取組

成田国際空港株式会社、関西エアポート株式会社、中部国際空港株式会社からの資料説明後、以下の意見交換がなされた。

○意見交換

〈学識経験者〉

- ▶ 企業がサプライチェーン全体の排出量削減を求められるようになってきている時に、ロジスティックを扱う空港や航空会社に対する期待は高いと思う。同時に、そこが空港、あるいは航空会社にとっての魅力や売りになっていくところだと思う。
- ▶ 各空港会社がそれぞれ積極的な目標を掲げており、具体的な内容に関してもチャレンジングなものがあって良いと思う。掲げた目標をどのように実現していくかということがポイントになるかと思う。それぞれの個人の意識等が非常に重要と思っている。
- ▶ 空港全体でスコープ3に向けて取り組むにあたり、多岐にわたるステークホルダーの意識をどう改革していくのかということ。それらを統合していかないと目標値が見えてこない。

(2) 今後の空港分野におけるCO2削減に関する検討

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〉

- ▶ 空港というのは地域と非常に密接に関わっているのだが、地域との連携というものがあまりよく見えてこなかった。例えば、その地域の地産地消の状態に対してこの空港は何ができるのか、などの視点がもう少しあった方がいいのではないかなというような感じがした。
- ▶ 重点調査空港の公募にあたり、必須項目にとらわれず任意項目の部分についても空港の独自性や多様な提案を受け付けて欲しい。CO2削減方策自体はハードの施設整備がメインとなるが、関係者の意識改革や地域連携等のソフト施策についても取り入れていただきたい。ハード対策は太陽光以外にも、GSEの共用等による車両の削減やハイドラントの導入、タクシーボット等の海外事例の導入等のチャレンジングなアイデアを提案いただきたい。
- ▶ 空港アクセスのCO2削減についても任意項目として視野に入れていただきたい。特に通勤による行動変容を社員に促す事は、空港全体の意識改革にも寄与すると考えている。一般企業で通勤バスを民間にも開放する事例もあり、空港では結果として旅客にもメリットがあるのではないかな。また、再エネ拠点化にあたっては電力契約で専門的な知識が必要になるが、鉄道事業者等は発電・売電事業と関連していることが多く、ノウハウの共有も考えられる。民間の交通事業者との連携は空港側にもメリットがあるのではないかな。

- 駐機中の航空機からのCO2排出量は43万トンと大きな量であり、考慮すべきではないか。
- CO2を削減するための各施策を導入したときのイニシャル、ランニングコストを比較し、優先的に取り組む施策を選定するための参考指標があると良い。
- 再エネの拠点化について、着陸帯の外などの空港内に太陽光パネルを設置できないか取り組んで欲しい。空港として更に有効活用するというメッセージがあっていいと思うし、空港の中で発電するというアクションが見えた方が良い。
- 離陸待ちで滑走路脇に待機している航空機からのCO2排出量も多いと思われる。航空各社がいちはやく出発しようと集中した結果と推測されるが、航空需要が少ない今だからこそ、CO2を減らしていくという議論のなかで運用の見直しについても航空会社含む関係機関で議論し、需要回復に備えるべきではないか。
- 2030年目標で示した規模の蓄電池を導入するにはもう少し時間がかかると思われる。一方で駐車場に長期駐車している旅客のEV車を共用することも2030年以降の構想として持っていてよい。EV車については、将来的に空港における運用方法についても大きな変化がもたらされるものとする。
- 蓄電池は自動車に搭載している蓄電池を上手く活用することで、初期投資の緩和が見込める可能性がある。
- 再エネの拠点化について、エネルギー政策としては大変ありがたい対策。2030年までの空港カーボンニュートラルとして230万kWという目標を出しているが、これを条件とはせず、空港を超えて導入を進める「高みを目指す」目標であるということが分かるようにするとよい。導入のタイミングは空港によっても違うと思うが、排出量削減に貢献するのであれば、出来るだけ前倒しした方がよい。
- 重点調査空港の公募について、地域との関係、連携をどう見ているかについては積極的に情報を出していただけるとよい。
- 全国的に広めていく上では初期投資の確保が重要であり、事業スキームを最初の応募段階から示していただけるとよい。
- 空港のエネルギー構成は電力主体であるため、何も対策をしなくても脱炭素化していく見通しではあるが、空港は国際的に重要インフラであり、空港を活用して空港外や関連するものに良い効果をもたらすということがとても重要である。

<関係事業者・オブザーバー>

- 駐機中のCO2の削減方策を具体的にどのように進めていくのかについて次回以降の検討会で触れていただきたい。駐機中のCO2は元々80万トンあったが既に37万トンが削減されている状況であり、残り43万トンをいかに減らしていくかが今後の課題と認識している。現在、全国で統一されていない航空機のエンジンスタートの時刻を既に一部空港で実施いただいているように出発15分前にルール統一し、更に遵守を徹底していただくこと等で10万トン近く削減できる見立てである。今後、地方空港における削減方策についても考えていきたい。（上記のCO2排出量ならびに削減量に係わる数値は(株)AGP試算によるものを含む）
- 太陽光発電は、EV化や地上電力使用による電力自体のCO2排出量原単位の削減にもなるのでありがたい。
- アフターコロナでの国際線の需要回復に伴い、炭素クレジットの利用可能性が高まる。国際的に競争力のある国産クレジットは非常に重要な課題なので、生成に向けて検討を進めていただきたい。
- 誘導路の走行距離の短縮についても是非すすめていただきたい。
- 駐機中の航空機のCO2削減について、折り返し時間は小型ジェット機では30分程度と短いため、地上電源（GPU）導入による削減をどのように推進するのか相談させてい

- ただきたい。施策を進めるために、年間の積み上げによるCO2削減効果、費用対効果を見える化していただきたい。
- 再エネ拠点化の推進にあたっては、空港周辺も含め広域かつ産業横断で多様な主体で取り組んでいく必要がある。また、太陽光を含め多様なエネルギーリソースを確保していくことによりCO2の削減を推進していくことを検討してみてはどうか。
 - GSEのZEV化の推進にあたっては、前提として電気、水素等のインフラ整備が重要である。また、エネルギーの供給方法や地上オペレーションのあり方について空港毎に検証する必要がある。保有形態についても新しいGSEを導入する場合のインセンティブの付与や空港が保有してエアラインにリースする等の共有化方策も検討いただきたい。
 - GSEは、EV・FCVによるZEV化の方策だけでなく、バイオディーゼル等のSAFの製造過程で得られる燃料を既存の車両に活用していくことも検討できるのではないか。
 - 国産のクレジットの創出やCORSIAで認証されることで、再生エネルギーにより活用できるクレジットの選択肢が増えていくことを期待したい。クレジット市場を通じた資金の還流で新しい技術の投資や発展に繋がることに期待したい。
 - 各種方策は、グリーン成長戦略の一環として捉えることができると思われるので、空港整備勘定ではない財源確保も検討余地があるのではないか。