

空港の脱炭素化に向けた取組方針

令和4年2月

国土交通省 航空局

1. 検討経緯	1
2. 空港における温室効果ガスの排出状況	2
3. 空港の脱炭素化に向けた目標及び今後の空港が目指す姿	2
4. 空港脱炭素化に向けた取組方針	4
4.1 全体的な取組	4
4.1.1 ガイドライン等の策定	4
4.1.2 空港脱炭素化プラットフォーム	4
4.1.3 各空港における取組	4
4.2 空港施設に係る取組	5
4.2.1 空港建築施設の省エネ化	5
4.2.2 航空灯火のLED化	5
4.3 空港車両に係る取組	5
4.3.1 空港車両のEV・FCV化等	5
4.4 再生可能エネルギーの導入促進に係る取組	6
4.4.1 太陽光発電の導入	6
4.4.2 蓄電池・水素等の利活用	6
4.4.3 その他の再生可能エネルギーの導入	7
4.5 航空機に係る取組	7
4.5.1 駐機中	7
4.5.2 地上走行中	8
4.6 横断的な取組	8
4.6.1 エネルギーマネジメント	8
4.6.2 地域連携・レジリエンス強化	8
4.7 その他の取組	9
4.7.1 空港アクセスに係る排出削減	9
4.7.2 吸収源対策	9
4.7.3 工事・維持管理での取組	9
4.7.4 クレジットの活用	9
4.7.5 意識醸成・啓発活動等	10

1. 検討経緯

我が国においては、パリ協定に定める目標（世界全体の気温上昇を2℃より十分下回るよう、更に1.5℃までに制限する努力を継続）等を踏まえ、2020年10月に、2050年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする、すなわち2050年カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現を目指すことが宣言された。

パリ協定に定める目標を踏まえ、2021年6月に、地球温暖化対策の推進に関する法律が改正され、地球温暖化対策を推進する上での基本理念として、2050年までの脱炭素社会の実現、環境・経済・社会の統合的向上、国民を始めとした関係者の密接な連携等が規定されるとともに、地域の再生可能エネルギーを活用した脱炭素化を促進する事業を推進するための計画・認定制度が創設された。

2021年10月には、地球温暖化対策計画が改訂され、我が国の中期目標として2030年度に温室効果ガスを2013年度比で46%削減することを目指し、さらに、50%の高みに向け、挑戦を続けていくことが定められるとともに、この中期目標及び2050年カーボンニュートラルの実現に向けたエネルギー政策の道筋として、第6次エネルギー基本計画が策定され、需要サイドの取組や再生可能エネルギーの導入等の方向性が示された。これらの計画において、航空分野の脱炭素化に向けては、「①機材・装備品等への新技術導入、②管制の高度化による運航方式の改善、③SAFの導入促進、④空港施設・空港車両のCO₂排出削減等の取組を推進するとともに、空港を再生可能エネルギー拠点化する方策を検討・始動し、官民連携の取組を推進する」ことが位置付けられた。

他方、国際的な航空分野における脱炭素化に向けては、2010年のICAO（国際民間航空機関）総会において、2050年まで年平均2%の燃費効率改善を行うこと、2020年以降温室効果ガスの排出を増加させないことが世界的推進目標として採択された。また、2016年のICAO総会において、2035年までの削減手段として、CORSIA(Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation)の枠組みにおいて、新技術導入、運航方式の改善、代替燃料SAFの活用及び市場メカニズム導入の4つの対策による取組を行うことが採択され、2021年からのCORSIA運用開始に伴い、日本を含む対象国の国際航空運送事業者は、それぞれに割り当てられた排出量を削減・相殺することが義務化されている。

このような状況を踏まえ、国土交通省航空局においては、2021年3月に「空港分野におけるCO₂削減に関する検討会」（以下「検討会」という。）を設置し、空港における脱炭素化に向けて、空港施設・空港車両等からのCO₂排出削減方策や空港の再エネ拠点化等について検討を進めてきた。また、具体的な検討を進めるため、特に意欲的な空港を公募し、21空港を「重点調査空港」として選定し、各空港の特性に応じた取組内容の検証や事業スキーム構築等について事例的な調査を実施した。

本取組方針は、このような背景を踏まえ、空港の脱炭素化に向けた目標及び今後の空港が目指す姿を示すとともに、各取組の取組方針についてとりまとめたものである。なお、本内容は、社会情勢や技術革新等を踏まえ、適宜改訂を行うこととする。

2. 空港における温室効果ガスの排出状況

我が国の空港において排出される温室効果ガスは、その大部分がCO₂であり、2019年度における空港施設・空港車両からのCO₂排出量は約85万トン/年と推計される。

今後、空港の脱炭素化に向けた取組を実施しない場合、旅客数の増加等に伴い、空港施設・空港車両からのCO₂排出量は、2030年度には約98万トン/年、2050年度には約134万トン/年に増加すると推計される。

表 我が国の空港におけるCO₂排出量（2019年度の推計値）

		CO ₂ 排出量
空港施設	照明、空調等	74万トン/年
	航空灯火	2万トン/年
空港車両	GSE ¹ 等	9万トン/年
空港施設・空港車両計		85万トン/年
航空機（参考）	駐機中	43万トン/年
	地上走行中	126万トン/年
空港アクセス（参考）		133万トン/年

3. 空港の脱炭素化に向けた目標及び今後の空港が目指す姿

空港は、周辺地域の様々な事業者や地方公共団体等に支えられつつ、各地との移動・交流を行う航空ネットワークの基盤として地域における拠点機能を有するとともに、震災時には物資の輸送拠点となるなど安全・安心の拠点機能も有しており、社会経済活動の基盤、世界に向けた玄関口、物資の輸出入拠点、観光を含む交流基盤及び地域活力向上の基盤等、公共インフラとして不可欠な様々な役割を果たしている。

このような中、近年、気候変動問題への対応等の持続可能な社会の実現は、国際的にも喫緊の課題として位置付けられており、全ての産業において脱炭素社会の実現に向けた取組が求められている。航空分野についても例外ではなく、ICAOにおける2020年以降温室効果ガスの排出を増加させないこと等の世界的推進目標の達成に向けて、より一層脱炭素化の取組を推進する必要がある。航空機の運航に不可欠な公共インフラである空港においても、省エネ・再エネの導入を強力に推進することはもとより、航空機運航分野と一体となって取組を推進することが重要である。

また、海外との玄関口である空港の脱炭素化の取組は、国際競争力の観点からも重要であることを考慮するものとする。

さらに、豪雨や地震等の災害が多く、近年災害が激甚化している我が国において、安全・安心の拠点機能として空港が果たす役割は非常に大きく、空港の脱炭素化の取組を推進する際には、レジリエンス強化の観点も取り入れることが重要であると考えられる。

このような状況を踏まえ、今後我が国の空港は、これまで有していた様々な拠点機能を損なうことなく、ESG投資への機運の高まりを捉え、地域との連携・レジリエンス強化の観点も踏まえつつ、航空機運航に係る脱炭素化の一助にもなるよう、空港の脱炭素化に向けた取組を積極的に実施することにより、脱炭素社会の実現に貢献するとともに、我が国の空港が世界から選ばれる空港となることを目指す。

¹ 航空機地上支援車両

【2030年度までの目標】

① 2030年度までに、省エネ・再エネ導入により、各空港において温室効果ガス排出量46%以上の削減（2013年度比）を達成することを旨すとともに、再エネ等導入ポテンシャルを最大限活用することにより、我が国の空港全体においてカーボンニュートラルの高みを目指す。

※ 削減対象の範囲は、空港施設（空港ビル・庁舎等の空港建築施設・航空灯火等）・空港車両から排出されるCO2

※ 取組の内容は、空港施設・空港車両のCO2排出削減（空港ビル・庁舎等空港建築施設の省エネルギー化、航空灯火のLED化、空港車両のEV・FCV化（併せて必要となる施設整備を含む）やバイオ燃料の活用）及び、再エネ等の導入促進（太陽光発電、風力発電及びバイオマス発電等の再エネ発電、吸収源対策、水素等の活用並びにクレジットの創出）

② さらに、航空機及び空港アクセスからのCO2排出削減並びに地域連携・レジリエンス強化等についても積極的に取り組む。

※ 具体的な取組内容は、GPU利用の促進、地上走行距離短縮のための誘導路の整備、空港アクセスに係る対策、各取組に係る地域連携・レジリエンス強化及びクレジットの創出その他CO2排出削減に寄与する取組

上記①及び②の目標達成に向けた、定量的な目標は以下のとおり。

- 空港施設・空港車両等のCO2排出削減 : CO2排出削減量 30万トン/年
- 再生可能エネルギーの導入促進 : 再エネ発電容量 230万kW

【2050年度までの目標】

③ 2050年度に向けては、開発状況を踏まえつつ、次世代型太陽電池や高出力の空港車両のEV・FCV化等の新たな技術の活用を促進するとともに、更なる炭素クレジット創出や利用拡大を図る。

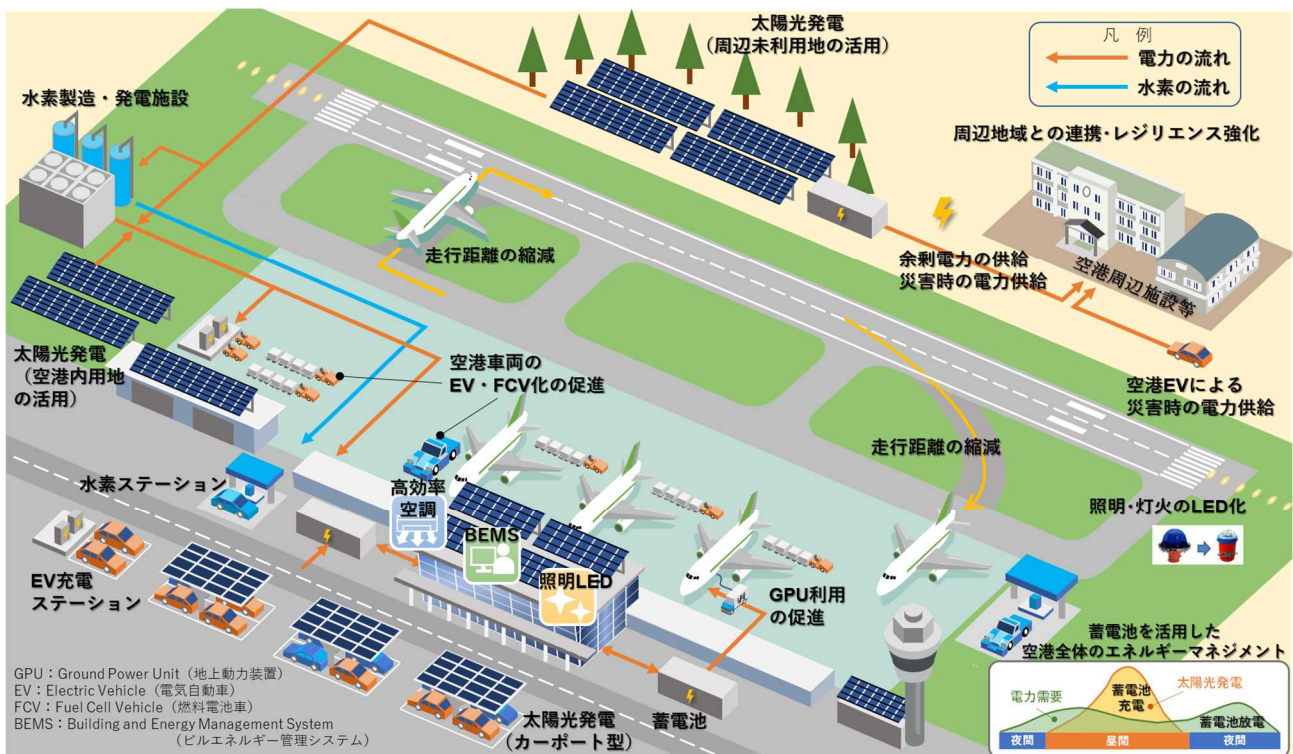


図 空港の脱炭素化推進のイメージ

4. 空港脱炭素化に向けた取組方針

4.1 全体的な取組

4.1.1 ガイドライン等の策定

(現状・課題)

2021年3月より検討会を計4回開催し、空港施設・空港車両からのCO₂排出削減の取組や空港の再エネ拠点化等について検討を進めてきた。

また、具体的な検討を行うため、21空港を「重点調査空港」として選定し、各空港の特性に応じた取組内容の検証や事業スキーム構築等について事例的・実証的な調査を実施した。

(取組方針)

空港の脱炭素化に向けて、2021年度末までに我が国の空港全体としての取組方針及び工程表を策定するとともに、各空港における脱炭素化に向けた計画（空港脱炭素化推進計画）を検討する際に参考となる計画策定ガイドラインを策定する。

また、2022年度に、空港脱炭素化推進計画に記載する各取組を実施する際に参考となる整備マニュアルを策定する。

なお、ガイドライン及び整備マニュアル等については、社会情勢や技術革新等に応じて適宜改訂する。

4.1.2 空港脱炭素化プラットフォーム

(現状・課題)

空港の脱炭素化の推進に向け、2021年9月に「空港脱炭素化に向けた官民連携プラットフォーム（空港脱炭素化プラットフォーム）」を設置し、空港関係者と省エネ・再エネ関係の技術・知見等を有する民間企業等の情報共有、協力体制の構築に取り組んでいる。

(取組方針)

空港脱炭素化プラットフォームを活用し、空港の脱炭素化に資する情報を共有するとともに、省エネ・再エネ関係の技術・知見に関する情報交換を行い、各空港における取組の実施に向けた協力体制の構築を促進する。

また、空港関係者と企業等が共同で進めるモデルプロジェクトについて検討を行うとともに、成果が得られたプロジェクトの横展開を行う。

4.1.3 各空港における取組

(現状・課題)

これまでは大規模空港等の一部の空港において独自に、また、当該空港においても局所的に取組が実施されている事例もあるが、今後は全ての空港において空港関係者が一体となり空港全体として取組を推進する必要がある。

(取組方針)

各空港において、脱炭素化の取組を推進するため、2022年度より計画策定ガイドラインを踏まえた空港脱炭素化推進計画の検討を開始し、全ての空港における計画策定を進める。

計画策定後は、計画に基づき取組を実施するとともに、効率的に取組が実施されるよう社会情勢や技術革新、進捗状況等に応じた計画の見直しを行う。

また、脱炭素設備の導入拡大に向けて、2022年度よりモデル実証等を開始し、空港の規模や地理的条件等も踏まえつつ、成果の横展開を行う。

4.2 空港施設に係る取組

4.2.1 空港建築施設の省エネ化

(現状・課題)

旅客ターミナルビル等の空港建築施設からの CO2 排出量は約 74 万トン/年である。

旅客ターミナルビル等については、建設後相当の年数が経過している施設や増改築を繰り返している施設があるが、増改築時の設備更新に合わせた高効率化により省エネ化を図っている場合もある。他方、建築物等内の各設備におけるエネルギー消費量やエネルギーの非効率が生じている設備を把握できていない場合もある。

(取組方針)

旅客ターミナルビル等を中心に、既存設備の高効率化及び建替・増築時の省エネ対応に向けた実証や ZEB 化等詳細検討を行う。

実証結果を踏まえ、既存設備の高効率化について、2030 年度まで、設備更新時の高効率設備やビルエネルギーマネジメントシステム (BEMS) 等の集中的な導入を促進する。また、建替・増築時の省エネ対応について、ZEB 水準対応を推進する。

照明設備については、既存ストックを含め 2030 年度までに LED 照明の導入割合 100%を目指す。

4.2.2 航空灯火の LED 化

(現状・課題)

航空灯火からの CO2 排出量は約 2 万トン/年である。

2030 年度までに全空港において LED 灯火の導入率を 100%とすることを目指して老朽化更新等に合わせた LED 化を進めてきており、国管理・共用空港 (コンセッション空港含む) において約 47%、会社管理空港 (コンセッション空港含む) において約 30%、地方管理空港等 (コンセッション空港含む) において約 6%が LED 化されている (2021 年時点)。

引き続き、計画的に LED 化を進める必要がある。

(取組方針)

航空灯火については、2030 年度までに全空港における LED 灯火の導入率 100%を目指す。

4.3 空港車両に係る取組

4.3.1 空港車両の EV・FCV 化等

(現状・課題)

GSE 等の空港車両からの CO2 排出量は約 9 万トン/年である。現在、全空港において、約 13,000 台の空港車両が稼働しているが、その EV・FCV 化率は約 6%に留まっている。(2021 年時点)

一部の車種については車両開発や製品化が必要であることや、EV については充電時間が長いこと等から、EV・FCV の開発動向を踏まえつつ、また、空港運用に影響を及ぼすことがないよう導入を図る必要がある。また、EV・FCV の導入に際し必要不可欠である充電設備及び水素ステーション等のインフラ施設についても関係者が連携し一体的に整備する必要がある。

(取組方針)

既に EV・FCV が開発済みの車種については、空港運用に影響を及ぼすことなく効率的な導入促進を図るため、作業効率性や安全性等について実証を行った上で、実証結果や車両の更新時期を踏まえつつ、2030 年度まで集中的に EV・FCV の導入を促進する。

また、EV・FCV の導入に際し必要不可欠である充電設備及び水素ステーション等のインフラ施設についても併せて実証を行った上で、EV・FCV の導入に合わせた整備を促進する。

他方、EV・FCV が未開発の車種については、車両開発や製品化を促進しつつ、順次 EV・FCV の導入を促進する。

さらに、既存のディーゼル・ガソリン車両等の対策として、CO2 排出量が少ないバイオ燃料等の利用環境を整備した上で、車両の開発や更新時期までの暫定的な措置としてバイオ燃料の活用等による CO2 排出削減に取り組む。

4.4 再生可能エネルギーの導入促進に係る取組

4.4.1 太陽光発電の導入

(現状・課題)

18 空港において太陽光発電が導入されているが、空港敷地内や近接地において大規模発電を行っている場合は主に FIT 制度（固定価格買取制度）を活用し電気事業者へ売電され、旅客ターミナルビルの屋根等において発電を行っている場合は自家消費されている。

高さ制限等があることから空港周辺を含め平坦で広大な用地を有する空港は、太陽光発電の導入ポテンシャルが非常に高いと考えられる。一方で、空港内等における導入に際しては、太陽光パネルの反射光による航空機の操縦士や管制官への悪影響も想定されるため、航空機運航への影響についての検証を十分に行うとともに、設置に係るコスト・採算性、関係事業者間の連携スキーム等について検討を行う必要がある。

(取組方針)

2030 年度の再エネ発電容量 230 万 kW の達成に向けて、空港内における太陽光発電の導入について、平置き、カーポート及び建築物（屋根）等への導入検討を進めつつ、2030 年度まで集中的な導入を促進する。

また、空港周辺未利用地における太陽光発電の導入について、国公有地等の適地調査を行い、調査結果を踏まえた導入検討を行いつつ、2030 年度まで集中的な導入を促進する。

さらに、空港内の制限区域内平地のうち着陸帯Ⅱ等における太陽光発電の導入について、まずは安全性及び技術開発の調査・検討を行い、検討結果を踏まえた導入実証を行った上で、導入拡大を図る。

2050 年度に向けては、ペロブスカイト等の次世代型太陽電池について、開発競争の促進状況を注視しつつ、市場への製品導入開始後、空港建築施設の壁面や現時点では構造上設置が困難な空港建設施設への導入を促進する。

なお、太陽光発電設備の導入に際しては、航空機運航や管制への影響についても十分な検討を行う必要がある。

4.4.2 蓄電池・水素等の利活用

(現状・課題)

太陽光発電をはじめとする再生可能エネルギー発電（再エネ発電）は、気象状況等による影響を大きく受ける場合が多い。他方、空港においては昼間に限らず夜間も安定的な電力供給を受ける必要があるとともに、太陽光発電の場合、当該発電により賄うことができる空港

の電力需要の割合（再エネ化率）は50%に満たないことが想定されるため、蓄電池の導入により、効率的な需給調整を可能とすることや再エネ化率の向上を図ることが望ましい。

また、電力の蓄電規模・期間によっては再エネ発電による電気を水素に変換し、空港の電力需要に応じて活用することや、空港によっては水素発電等により空港内で使用する電力の脱炭素化を図ることも考えられる。

（取組方針）

再エネ発電の導入に際し必要となる蓄電池や水素蓄電に係る技術開発や価格動向を踏まえ、空港の需要特性に応じた活用・導入を検討する。

空港が臨海部に立地している場合等において、空港及びその周辺に水素等の供給拠点の形成が見込まれる場合は、空港における発電利用やFCVへの活用等、水素等の供給拠点との連携についても検討する。

4.4.3 その他の再生可能エネルギーの導入

（現状・課題）

風力発電及び雪冷熱利用が各1空港において導入されている。空港の立地条件によっては、太陽光発電以外の再エネ発電の導入が適している場合もあるため、立地条件及び採算性等を踏まえつつ、各空港の特性に沿った再エネ発電等の導入を検討する必要がある。

（取組方針）

風力発電やバイオマス発電等の再エネ発電等について、導入可能性の検討や実証を行いつつ、導入促進に繋げる。

4.5 航空機に係る取組

4.5.1 駐機中

（現状・課題）

駐機中の航空機からのCO₂排出量は約43万トン/年である。

これまでAPU（補助動力装置）の使用によるCO₂の排出削減を目的として、9空港において固定式GPU（航空機用動力・空調設備）が、49空港において移動式GPU（電源車・エアコン車）がそれぞれ導入されている。なお、固定式GPUについては、設置時にエプロン改修が必要となる等初期投資費用が高いため、スポット利用率に応じて移動式GPUが配備されている。

また、AIP（航空路誌）においてAPUの使用制限を設けている空港もあるが、駐機時間が短い場合や空調供給が必要な夏期・冬期については、GPUの利用率が低下している場合がある。

（取組方針）

固定式GPUを導入済みの9空港においては固定式GPUを、その他の空港においては移動式GPUをそれぞれ導入することを基本とし、機材対応が可能な全ての空港において固定式又は移動式GPUの導入を目指す。なお、前述の9空港において電力供給のみ対応可能なスポットがある場合、空調供給についても対応可能となるよう追加整備を行う。

また、移動式GPUについては、バッテリー式GPUの導入及び水素GPUの開発検討を推進し、2030年度以降の導入促進に向けた水素GPUの開発・実証を促進する。

さらに、APUの使用時間短縮について、一定条件下におけるAPU使用制限のルール明確化や使用制限の強化等に係る関係者調整を行い、調整結果を踏まえ、GPU導入済みの空港において、2030年度頃までにAPU使用制限の運用を開始する。

4.5.2 地上走行中

(現状・課題)

地上走行中の航空機から排出される CO2 は約 126 万トン/年である。

これまで滑走路処理容量の向上等の空港運用の効率化を目的として、高速離脱誘導路の整備やプッシュバック時の移動距離の短縮等が行われてきた。

(取組方針)

インターセクションデパーチャー及び高速離脱誘導路の整備による地上走行距離短縮について、CO2 排出量の削減効果や配置に係る概略検討を行いつつ、空港運用の効率化の観点も踏まえた整備を促進する。

4.6 横断的な取組

4.6.1 エネルギーマネジメント

(現状・課題)

空港の再エネ拠点化が推進されることを前提に、空港全体でエネルギーマネジメントを行うことが重要である。具体的には、空港内の各設備におけるエネルギー消費状況等を把握し、空港運用の状況変化に対応して需給調整しつつ、再エネ発電による電力を航空灯火、空港ビル空調・照明設備、空港車両及び航空機等へ年間を通じて安定的に供給するといった総合的なエネルギーマネジメントを行いながら、空港施設からの CO2 排出量を把握するシステムを導入する必要がある。

(取組方針)

太陽光発電や蓄電池、EV 等の導入に合わせて、IoT を活用し需要設備の出力調整や発電設備、蓄電池の出力制御を行い電力需給を調整する VPP (バーチャルパワープラント) を導入すること等により、空港全体のエネルギー需給バランスを最適化することについて、導入効果の検討や実証を行いつつ、導入促進を図る。

4.6.2 地域連携・レジリエンス強化

(現状・課題)

空港は、地域の重要な航空ネットワーク拠点である中、再エネ発電の導入可能性がある用地は空港周辺においても存在するとともに、空港の脱炭素化の取組は地域の脱炭素化にも資するものである。

また、災害時には救急・救命活動や緊急物資輸送等の拠点機能や、航空旅客をはじめとした全ての空港利用者が安全にかつ安心して滞在できる機能が求められる。

このため、空港の脱炭素化の取組は、地域連携やレジリエンス強化の観点も踏まえて検討する必要がある。

(取組方針)

空港及びその周辺に存する地方公共団体等が各取組の実施主体として参画することや、空港における再エネ発電による電力を空港周辺地域に供給すること等、空港周辺地域との連携の観点を踏まえ、空港脱炭素化の取組を検討する。

また、災害時における、空港の蓄電池及び EV 等の空港車両から空港周辺地域の避難所への電力供給や、太陽光発電設備と蓄電池の活用による電源供給範囲拡大及び非常用発電機の運用可能時間経過後における電力供給等、レジリエンス強化について検討する。

4.7 その他の取組

4.7.1 空港アクセスに係る排出削減

(現状・課題)

空港アクセスからのCO₂排出量は約133万トン/年と推計される。

空港アクセスの手段としては、環境負荷の小さい順に鉄道、バス、自動車（自家用車・レンタカー等）等があり、環境負荷の小さい公共交通への転換を図る必要がある。

社会全体におけるEV・FCV等低炭素車両への転換が一定程度期待されるが、例えば、地方空港等の自動車によるアクセスが多い空港においては、鉄道やバス等の低炭素公共交通への転換や、空港内従業員の通勤や事業者の活動における低炭素車両への転換を図る必要がある。

また、空港としても低炭素交通・車両への転換の促進するための方策について検討することが望ましい。

(取組方針)

一般旅客及び空港内従業員の自動車によるアクセスが多い空港において、地域との連携等も図りつつ、鉄道やバス等の低炭素公共交通への利用転換を促進するとともに、EV・FCV等低炭素車両への転換を促進するため、公共交通、EV・FCV利用促進等の検討・実証を行い、実証結果を踏まえつつ、順次導入促進を図る。

4.7.2 吸収源対策

(現状・課題)

空港周辺未利用地は、発電効率や送電の問題、土地の利用制約等により、再エネ発電の適地とならない場合であっても、植林等の吸収源対策の適地となる場合がある。

また、臨海部に立地する空港等においては、海藻や海草の藻場が吸収する炭素（ブルーカーボン）を実施できる場合がある。

(取組方針)

空港周辺未利用地が再エネ発電の適地とならない空港や臨海部に立地する空港等においては、植林やブルーカーボン等の吸収源対策について検討することが望ましい。

4.7.3 工事・維持管理での取組

(現状・課題)

空港の建設・維持工事に伴いCO₂を排出しており、CO₂排出の削減を図るため、ICT施工及び維持管理効率化について取り組まれている。

また、建設時のCO₂排出削減のための低炭素材料の開発・利用が進められている。

(取組方針)

引き続き、空港の建設・維持工事の実施に当たっては、ICT施工及び維持管理効率化によりCO₂排出の削減に取り組むとともに、低炭素材料の使用を検討する。

4.7.4 クレジットの創出

(現状・課題)

日本におけるクレジット制度としては、省エネルギー機器の導入や森林経営などの取組による温室効果ガスの排出削減量や吸収量をクレジットとして国が認証・運営する制度「J-

クレジット制度」があるが、日本のクレジット制度が CORSIA で使用可能となるためには、ICAO の承認を受ける必要がある。

航空機運航分野における CO2 削減に関する検討会（以下「運航分野検討会」という。）の工程表において、CORSIA における国産クレジットの利用に向けて、二国間クレジット制度 (JCM) 及び J-クレジット制度について、2022 年から 2023 年にかけて申請・審査を行い、2030 年までエアラインのオフセット義務の達成に利用することとされている。なお、2030 年以降については、ICAO での長期目標等を踏まえて検討することとされている。

(取組方針)

空港の再エネの余剰電力によるクレジットの創出について検討や関係者調整を行いつつ、J-クレジット制度等が CORSIA において利用可能となった段階で、空港において創出したクレジットの CORSIA での利用開始を目指す。2050 年度に向けては更なる利用拡大を図る。

なお、ブルーカーボン等の吸収源対策のクレジット化に係る検討を注視し、適宜その利用について検討する。

4.7.5 意識醸成・啓発活動等

(現状・課題)

空港運営には多くのステークホルダーが関わっており、空港全体の脱炭素化を目指すためには、空港関係事業者の連携強化を行い、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である。

また、各取組を推進するためには、空港全体の CO2 排出量を正確に把握し、取組による成果の共有が重要であることから、空港の規模や種別に関わらず効率的にデータを収集し、取組による成果を共有するための仕組み作りが必要である。

(取組方針)

空港関係事業者が一丸となって脱炭素化の取組を推進するため、環境教育等による環境意識の向上に取り組む。

また、関係者の意識啓発のため、CO2 排出量に係るデータ収集や脱炭素化への取組状況を共有する CO2 排出量の見える化や情報共有システムの構築について検討する。