

第7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4年12月9日（金）10:00～12:00

場所：3号館 8階特別会議室

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

○ガイドラインについて

- 【資料3-2 ガイドライン】大規模空港などは関係者が多いので、関係者の意識を合わせるためにも、推進計画策定の完了時期の大まかな目安をガイドラインの中で設けたほうが良いのではないかと。
- 日本における脱炭素化の取組状況について海外の航空会社・支店から問い合わせを受けている。ポスターに併せて、ガイドラインなどの英語版があると、資料を共有しながら海外の航空会社などとも連携した取組を計画に入れることもできると思うので、ガイドラインなどの英語版の作成をお願いしたい。
- 【資料3-2 ガイドライン P.38】協議会の協議事項が記載されているが、事業推進や進捗管理に関わることが確認できない。協議会では計画策定のみならず事業実施等についても協議するものの、計画策定のガイドラインなのでこのような記載なのか。
⇒（事務局）事業実施や進捗管理も重要な協議事項であるので、記載ぶりについて再度検討する。

○マニュアルについて

- 【資料4-1 マニュアル案（概要版） P.11】空港車両は、共有化して数を減らすという観点を盛り込んでほしい。EVが進むと大規模空港での充電方法が課題になると思うので、空港車両の共有による排出削減を検討した場合のシミュレーションが必要と考える。
- 【資料4-1 マニュアル案（概要版） P.20】太陽光発電に関し、グレアなどの安全性の検証は必要。ただ、空港全体が太陽光パネルに覆われることは景観の観点でどうか。使用する太陽光パネルの形状や材質などを検討することも必要ではないかと。
- 【資料4-1 マニュアル案（概要版） P.35】駐機中の航空機におけるGPU利用促進に関し、現在のAIPは「APUの使用を前提として使用時間を制限する」という記載だが、固定式GPUがある空港では、「APUは原則使用不可。やむを得ない場合のみAPU使用可」という記載として、海外事例にあるように「基本的にはGPU使用」とすべきでないか。これにより、海外へ日本の姿勢を示すことができる。
- 【資料4-1 マニュアル案（概要版） P.6】利用者の快適性を維持しながら、エネルギー効率を向上させる方法について具体的に検討できるマニュアルとなった。ZEB基準の省エネ性能を確保することが可能となるようにコスト増分も含めて定量的に示しているの、事業者にぜひ活用してもらいたい。
- 【資料4-1 マニュアル案（概要版）】全体として、先行する海外事例の導入による脱炭素の加速化だけでなく、国内産業育成の観点について追記していただきたい。一例

として、P.11に国内と海外の空港車両のEV・FCVの開発動向が整理されているが、海外で開発されていないものは国内で開発する余地があるだけでなく、海外でしか開発されていない車両についても、国内の車両メーカーによる開発を促進することが重要。P.38等で海外事例のデメリットもそのような意図があると捉えたが、もう一步踏み込んだ記述としていただきたい。

- 【資料4-1 マニュアル案（概要版） P.11】 空港車両について、国内の産業育成や技術開発という観点からも、国内メーカーによるEV・FCV開発を行っていただきたい。
- 今後2年程度かけて実証事業・検討に取り組み、実装フェーズに移行するロードマップを考えている。今回作成されたマニュアルは、我々の取組に先行したものであり、実装フェーズの効率性・推進力を高める上で非常に画期的なものと認識している。ただし、ガイドライン・マニュアルは今後アップデートを行っていく必要があり、実装フェーズにおいては実証段階の知見なども組み込んで事業を進めることが、計画の円滑な遂行に繋がると考えている。技術的側面のみならず、空港の特殊性を踏まえた空港利用に係る内容や行政手続き、あるいは今後ビジネス化を検討するにあたって生じる課題などを順次マニュアルに反映し、脱炭素推進の阻害要素や制約などを積極的に見直した上で、より実用性の高いマニュアルへ改訂していく必要がある。積極的に情報提供したい。

○ポスター、ロゴマークについて

- 【資料5 その他参考情報】 良いロゴマークができたので、空港関係者や事業者だけでなく利用者まで周知してもらいたい。
- 【資料5 その他参考情報】 今回は空港脱炭素化をアピールするためのポスターだが、さらに利用者へのお願いをするという視点でのポスターも作成してもらいたい。英語版も作成、正式英訳も確定していただき、海外へアピールできれば良い。
- 【資料5 その他参考情報】 ポスターなどで、一体感のある取り組みの実施や空港脱炭素化の協力を求めることは非常に重要。

○その他

- 関西国際空港の脱炭素化推進協議会での議論において、全参加者から空港の脱炭素化に向けた熱意を強く感じた。協議会の設置は関係者が多い空港では必須と思う。協議会で得た良い意見や報告事項をガイドラインやマニュアルにフィードバックすると良い。
- 充電設備の配線を設置するために空港の舗装を掘り起こすことも想定されるため、共有化することや、そのようなインフラ整備を誰が行うかも含め、全体をコーディネートする視点が必要。
- 先端技術を先進的に導入できる環境整備も必要かと思う。
- カーボンニュートラルは制約として感じてしまう点もあるかもしれないが、グリーンビジネスと捉えて前向きに取り組んでももらいたい。地域連携の中で、カーボンクレジット含めて空港周辺地域における事業化の可能性も検討してもらいたい。
- 空港は大きな転換点にあり、防災や地域貢献を高めていけるタイミングにあると思っている。目標時点は2050年であり、その間に様々なイノベーションがあると考えられ、適宜計画見直しが必要と認識している。今の技術的には課題があっても、将来的な可

能性について踏み込んで記載いただいております、これを活用した空港発の新しいイノベーション創出を期待している。

- 今後計画などを見直していく中で、ステークホルダーが広がり、地域への貢献度が上がっていく。自治体や地域住民を含め、多くの方々に空港の役割が共有され、協力関係の中で平時と災害時において効果を発揮できるように考える必要がある。計画の見直し時には、多くの関係者と関わっていくことが期待される。
- 空港は建物や車両など色々な機能があり、空港全体の脱炭素化は脱炭素化自体のショーケースになると考えられる。空港での取り組みは、他分野の脱炭素化に係る流れに影響に及ぼすと思う。一つの例として、商用車やトラックなどの特殊車両の脱炭素化の方針が他分野で見えていない。当面はバイオ燃料を使用しつつ移行していくと思う。そのような中で、空港の特殊車両においてもバイオ燃料を使用することが実証的に重要となるため、方向性やメニューを考えてもらえると良い。脱炭素化を進めていく上では事業者などから税制優遇や補助金の話も出てきているので、これらも視野に入れていくべきである。
- 地域との関係については、迷惑施設と捉えられることもある空港が地域に溶け込む良いチャンスである。空港には活用可能な土地が多くあり、要素技術を組み合わせて導入すると、様々な事業を実施することができる場所である。地域の地産地消型電力やエネルギーは効率的と言われているが、逆流して系統に流すことはコストがかかる。地域に溶け込むための障害を低く抑えるため、政策支援が必要である。
- スコープ3の脱炭素化が迫られている中で、サプライチェーンの脱炭素化を進めるには国交省としても本腰を入れる必要がある。例えば、バイオ燃料の使用に際し、現状の燃料では車両への支障や車両の寿命が短くなる可能性が指摘されたため、バイオ燃料の使用を断念した事例がある。バイオ燃料のクオリティを上げていくために、燃料の開発支援を加速したほうが良い。
 - ⇒（事務局）技術開発や国内産業の育成については、官民連携プラットフォームで関係者間での情報交換を行ってきたところ。今後、官民連携プラットフォームにおいて各協議会での検討状況を披露いただくことで、技術開発を担う民間企業に対しても情報共有ができると考えている。官民連携プラットフォームは引き続き開催するとともに、各空港の検討状況を共有することで「推進計画策定の期限を決める」のではなく、各空港の進捗・計画の検討が早まることを期待したい。
- APU制限について、APUの運転時間を空港側でモニターできないため、ADS-Bのような航空機側とのデータ通信の中でAPUのオン・オフ情報をやり取りする技術があれば教えてほしい。
- 協議会の運営状況を踏まえ、実行段階での問題について定期的にレビューする場を検討いただきたい。
- 【資料1-1 航空脱炭素化推進基本方針について（報告）】政府の方針に則り、各空港は2030年度においては2013年度比で46%削減を目標とし、2050年度においてカーボンニュートラルを目指すことになると考える。今後、空港脱炭素化推進計画を作成し、目標を定めていくにあたり、2030年の目標として基本方針に記載されている「さらに、空港全体でカーボンニュートラルの高みを目指す」という内容の考え方を教えていただきたい。
 - ⇒（事務局）空港分野と航空機運航分野が一体となって脱炭素化へ取り組むために、まずは各空港が46%削減目標を達成しつつ、それに留まらず空港全体で2030年時点でのカーボンニュートラルを達成し、生み出したクレジットなどで航空機運航分野の削減に貢献できるようにするという考えで、目標を設定している。各空港

では46%以上の削減を求めており、太陽光発電設備を設置できる場所が多い空港や再エネのポテンシャルが高い空港は46%削減に留まらず、さらなる高みを目指していただきたい。

- GPUの更なる活用を引き続き推進していきたい。また、EVの導入やエネマネの管理なども幅広く協力していきたい。

以上