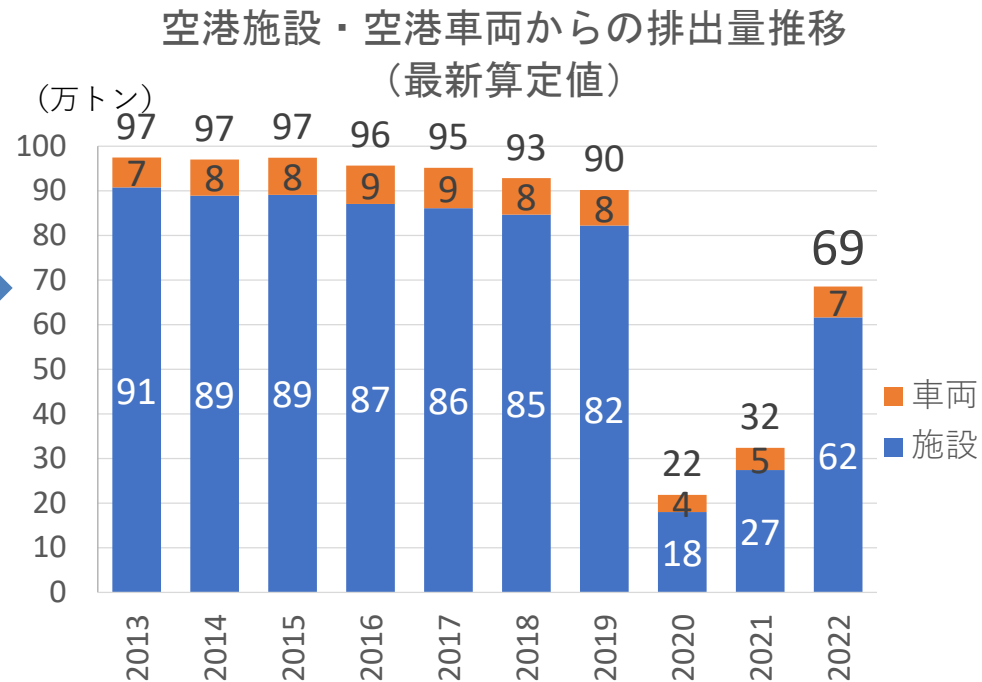
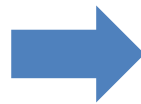
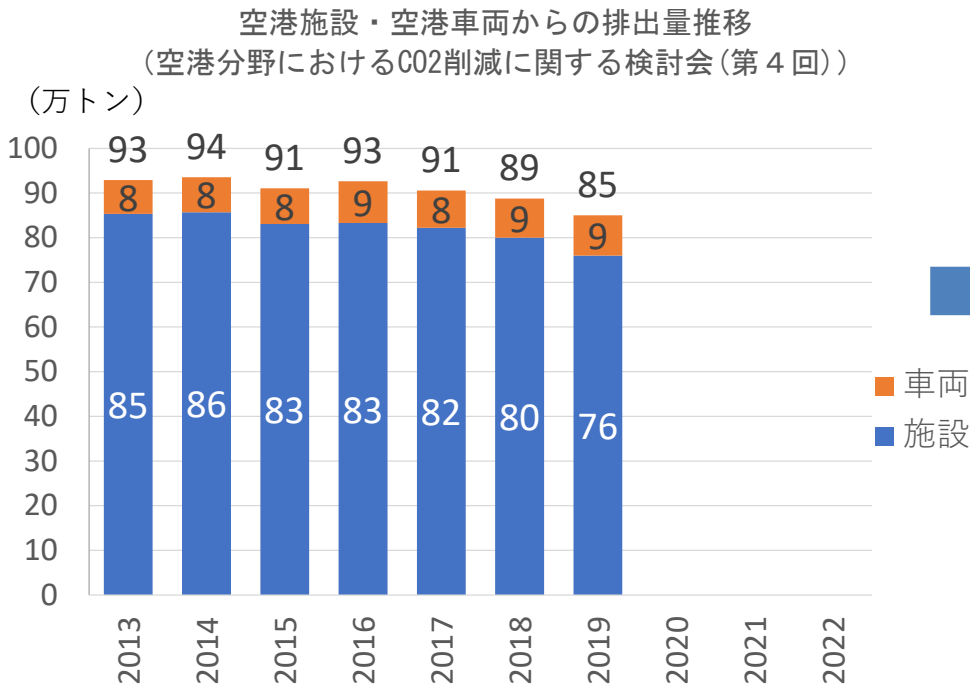







空港脱炭素化推進計画のフォローアップについて

令和6年3月19日
国土交通省 航空局

- ▶ 空港施設・空港車両からのCO2排出量について推進計画における各空港の実績を踏まえ見直しを行った。
- ▶ 空港施設・空港車両の使用エネルギーについて、クリーンエネルギーの使用区別がなされていないところもあるため、今後のクリーンエネルギーの導入等に対応できるように、指標を再設定する必要がある。



- 各空港の推進計画の策定に伴い、各取組に係る進捗状況が整理されてきていることから、以下の取組について指標を整理して、空港の脱炭素化推進に係る進捗管理を行う。

取組	主な取組内容
空港施設 	<ul style="list-style-type: none">• 空港建築施設の省エネ化• 航空灯火のLED化
空港車両 	<ul style="list-style-type: none">• 空港車両のEV・FCV化、バイオ燃料の活用• 充電設備・水素ステーション整備
再エネ導入促進 	<ul style="list-style-type: none">• 太陽光発電等の導入• 水素の利活用
航空機 	<ul style="list-style-type: none">• 駐機中の航空機（GPU利用の促進）
その他 	<ul style="list-style-type: none">• 空港アクセス

空港施設

指標(イメージ)	考え方
①空港建築施設のエネルギー使用量	• 推進計画の検討により空港施設のエネルギー使用量が把握可能となったため、エネルギー使用量のうち、実績の多い電力を対象に指標を検討。
②航空灯火LED化率	• 各年度のLED化実施灯数を把握する。

空港車両

指標(イメージ)	考え方
①EV・FCV化率	• 推進計画の検討により、各空港の車両台数の把握が可能となったため、全車両台数に占めるEV・FCV、バイオディーゼル燃料(BDF)等の台数に関する指標を検討。
②充電設備・水素ステーションの設置台数	• 推進計画でも把握することとなっておらず、現況が把握できていないため、空港管理者にアンケートを行うことで実態を把握して指標を検討。

再エネの導入

指標(イメージ)	考え方
①再エネ発電容量	• 太陽光発電(自家消費)の導入容量を把握し、指標を検討。
②その他	• 空港管理者へのアンケートを行うことにより、水素利活用の量を把握する。

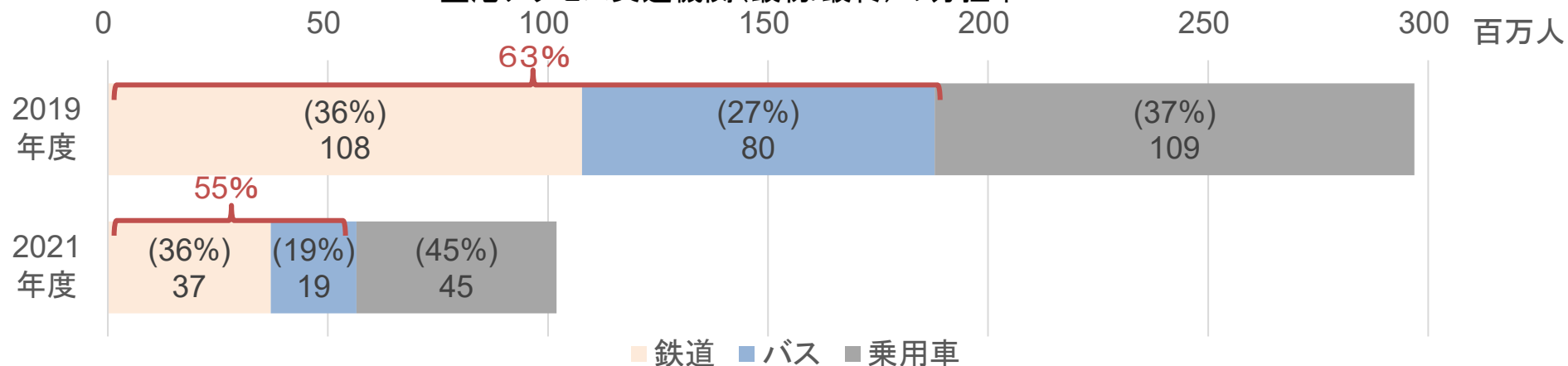
航空機

指標(イメージ)	考え方
GPU使用時間	<ul style="list-style-type: none"> 推進計画の検討により、GPU(固定式、移動式)の使用時間の現状を把握し、指標を検討。

空港アクセス

指標(イメージ)	考え方
アクセス交通用充電設備・水素ステーションの設置台数	<ul style="list-style-type: none"> 推進計画の検討により、空港に駐停車するバス、タクシー、自家用車・社用車向けの充電設備(充電口)および水素ステーション(ディスペンサー)の台数を把握し、指標を検討

空港アクセス交通機関(最初/最終)の分担率



出典: 各空港の最初/最終アクセス交通分担率に旅客数を乗じて集計

各空港の分担率: 航空旅客動態調査(休日120日加重平均)、国際旅客動態調査(外国人、日本人別)

旅客数: 国内線は空港管理状況調書、国際線は出入国管理統計値(外国人、日本人)