

【第7回】委員からの主な意見①（単純な事実確認を除く）

委員からの意見	委員からの意見	回答
航空運送事業脱炭素化推進計画認定について （屋井委員長）	・計画は未来へのコミットメントを示す重要なもの。計画の中で公表できる内容を精査し、より公開性を高めてほしい。	・計画には個社ごとの個別戦略も含まれるため計画の公表は難しいが、計画の認定状況などを公表していきたい。
SAFの導入促進について （加藤委員）	・GX経済移行債について、SAF製造支援以外への用途拡大が必要。 ・地産地消によるSAF導入に積極的な自治体の取組を横展開していくことが必要。	・航空機産業におけるCO2削減を目指し、環境新技術（水素・電動化等）コア技術開発を支援している。また、分野別投資戦略に示すように次世代航空機開発等の支援を決定している。 ・令和7年度においても地産地消の取組を実施予定。
SAFを含むCO2排出量の可視化について （平田委員）	・運航改善によるScope3排出削減について、どのように算定・評価を行うのか。 ・Scope3の考え方について、他の輸送モードとの算定基準の標準化が必要ではないか。また、小型航空機を利用する地方路線において、座席・旅客あたりのCO2排出量で不利になるため、別途手当（路線の事情を踏まえた）が必要。	・運航改善におけるインセンティブ付与等の対応は、他モードでの対応も踏まえ検討。 ・国交省内でそれぞれの取組を共有し意見交換を開始した段階であり、各モードの進捗が様々なため、すぐにScope3排出量の算定方法を統一するのは難しいが、検討課題として認識しており、継続的にモード横断で検討したい。 ・機体ごとの平均燃料消費量と座席・旅客数によって算出されるので、必ずしも小型機だから一人あたりのCO2排出量が大きくなる算定方法ではない。
SAFの導入促進について （吉田委員）	・CORSIA目標達成に向け、当面はSAFの供給量が限られており、炭素クレジットも相当調整が課題。これまで以上に情報交換しながら検討していきたい。 ・SAF利用による排出削減の可視化を進め、脱炭素に向けた機運を醸成する必要。 ・SAF導入に向けて大きな費用を負担する必要があるため、解決策を一緒に検討いただきたい。	・SAF導入に係る価格転嫁については、Scope3や利用者の理解醸成含めて検討中であり、今後さらなる検討が必要という認識。 ・クレジットについては関係省庁と調整中。

【第7回】委員からの主な意見②（単純な事実確認を除く）

委員からの意見	委員からの意見	回答
SAFの導入促進について （大塚委員）	・SAFや炭素クレジットは不足しているため、SAF利用による排出削減の可視化等の取組を進めていただきたい。 ・SAF普及のため、利用者へのインセンティブ付与とSAF製造者への支援が重要と考えており、日本でもEUのような値差補填について検討いただきたい。	・SAF利用への環境整備としてScope3に取り組んでおり、証書の発行などインセンティブとなる仕組みを検討中。 ・製造側への支援によりSAFの価格を引き下げることであり、その上で残る値差については環境価値ととらえ航空利用者に負担いただくことが基本と考えているが、引き続き議論させていただきたい。
SAFの導入促進について （山内委員）	・炭素クレジットについて、CORSIA認証を受けることが急務。 ・SAFは合成燃料の中では進んでいるが、技術的に量産可能か確認が必要。 ・値差補填について、水素、アンモニアといった原料の補填はあっても、SAFという製品への補填が可能か検討が必要。 ・Scope3価値が市場に浸透していくため、客観的な価値を示す認証の仕組みが必要。 ・地産地消の取組を進めるべき。空港の取組と親和性がある。	・クレジットについては関係省庁と調整中。 ・合成燃料生産に向けた議論については、資源エネルギー庁の次世代燃料官民協議会で検討中であるが、当該協議会の中で2030年代前半の商用化を目指すこととされている。 ・SAF製造においては現状GX移行債を活用した初期投資支援・税額控除を行うこととしており、その上で残る値差については環境価値ととらえ航空利用者に負担いただくことが基本と考えているが、引き続き議論させていただきたい。 ・国交省内でそれぞれの取組を共有し意見交換を開始した段階であり、各モードの進捗が様々なため、すぐにScope3排出量の算定方法を統一するのは難しいが、検討課題として認識しており、継続的にモード横断で検討したい。 ・令和7年度においても地産地消事業を実施予定。

【第7回】委員からの主な意見③（単純な事実確認を除く）

委員からの意見	委員からの意見	
SAFの導入促進について （屋井委員長）	・地域の活性化や空港の強靱化につなげるため、地方空港におけるSAF利用に対し、どのようにインセンティブを付与すればよいのか検討する必要がある。	・SAFの地産地消を行うことで、SAF製造事業者や燃料輸送事業者・給油事業者など多くの関係者の雇用が創出され地域の活性化に繋がる。
管制の高度化等による運航改善について （近藤委員）	・管制効率化について、国内・国際・上空通過の各々でどの程度の効果が出ているのか可視化をお願いしたい。	・国内空港の離着陸機（国内・国際）を対象に、導入施策毎の脱炭素効果の見える化に取り組中。上空通過については、今後導入される施策に応じて見える化を検討。
管制の高度化等による運航改善について （屋井委員長）	・管制の高度化は、効率性や安全性の面で意義がある。	・管制の高度化は、効率性のみならず、管制・運航業務双方の省力化・自動化等によるヒューマンエラーのリスク低減に繋がることを踏まえ、各施策を順次導入。
航空機環境新技術の導入について （鈴木委員）	・航空機環境新技術の導入に向けては、技術開発と並行して、小規模な実証飛行から始める必要。経産省と国交省と連携して具体的に進めてほしい。	・大型の新技術の実証ばかりが目指されているわけではなく、段階を踏んで実証していくことになる。経産省も基準や認証の重要性はご認識いただいており、引き続き連携していく。

【第7回】委員からの主な意見④（単純な事実確認を除く）

委員からの意見	委員からの意見	回答
航空機環境新技術の導入について （伊藤委員）	・JAXAの設備が老朽化し立地にも問題があり、根本的に見直す必要がある。国交省・文科省としても引っ張っていただきたい。 ・JAXAはエアラインと連携して実機での新技術の実証を行っており、航空局からも後押ししてほしい。	・設備の重要性について認識しており、優先順位の問題があるが、基準や認証の観点も含めて経産省とも連携しながら検討しているところ。 ・実証する要素技術に応じて適切な実証方法をとる。例えば旅客機表面塗装による抵抗軽減など、大型機での実証もありえると認識しており協力していく。
工程表の見直しについて （小山委員代理）	・GXリーグとの関係も含め、企業がどのようにSAF利用による排出削減の可視化に取り組むのかについて、工程表へ反映してほしい。	・次回工程表にて検討
工程表の見直しについて （松並委員）	・高高度の飛行については関東沖の空域で制限空域があり、関係省庁で検討してほしい。羽田・成田から離陸上昇中の経路短縮は、CO2削減効果大きい。	・関東沖の制限空域を変更することは容易ではないが、経路短縮の実現可能性について、局内関係者で検討中。
工程表の見直しについて （屋井委員）	・工程表にて先延ばしにする項目については、しっかりと議論すべき。 ・体裁がアプローチごとに整っていないので、改善してほしい。	・次回工程表にて検討