

空港脱炭素化のための計画策定ガイドライン

改訂（第三版） 新旧対応表

令和 8 年 3 月

国土交通省 航空局

頁	章	節	第二版	第三版	改訂のポイント
1	1. はじめに	－	本ガイドライン（第二版）は基本方針を踏まえ、空港法に基づく空港脱炭素化推進協議会の組織により（省略）	基本方針の公表を踏まえ、空港法に基づく空港脱炭素化推進協議会の組織により（省略）	読みやすさの観点で修正
2		－	（記載なし）	2023年12月には成田国際空港、中部国際空港、関西国際空港、大阪国際空港の4空港の推進計画を、さらに2024年3月には地方自治体が管理する県営名古屋空港の推進計画を初認定し、同年4月に国が管理する全27空港の推進計画の作成を公表した。その後も各空港において推進計画の策定が進められている。本ガイドライン（第三版）は、各空港の推進計画の策定状況や取組の実施状況を踏まえ、着実な取組を管理するためのフォローアップ指標等を定めるとともに、推進計画の未策定の空港における理解を促進するための解説を加えた。 また、2025年2月に地球温暖化対策計画が改訂され、2050年ネット・ゼロの実現に向けた直線的な経路にある野心的な目標として、我が国は、2035年度、2040年度に、温室効果ガスを2013年度からそれぞれ60%、73%削減することを目指すことが定められた。各空港においては、2050年ネット・ゼロに向けた直線的な経路を弛まず着実に歩むといった政府方針を踏まえ、脱炭素化に取り組む実施主体は、推進計画で示した取組内容の実施に向けた検討を加速するために空港脱炭素	各空港の推進計画の策定状況や取組の実施状況を踏まえ、着実な取組を管理するためのフォローアップ指標等を定めるとともに、推進計画の未策定の空港における理解を促進するための解説を加えた。

頁	章	節	第二版	第三版	改訂のポイント
				化事業推進のためのマニュアル等を参照し、最新技術を積極的に活用しつつ、脱炭素化を着実に実行していく必要がある。	
3	2.本ガイドラインについて	2.本ガイドラインの目的及び位置づけ	(記載なし)	さらに、各空港の脱炭素化事業を推進するための再エネ導入スキーム等についても解説しており、推進計画の検討・策定段階においても参考とすることができる。	マニュアルに事業スキーム等に関する解説を追記した旨、紹介。
4		2. 2 用語の定義	(記載なし)	CCU : Carbon Capture and Utilizationの略称であり、CO2を回収し、様々な物質に変換させて燃料や化学製品として利用する技術。回収したCO2はメタネーション技術により水素と反応させてメタンに変換することや軽油、SAF等の合成燃料を製造することができる。	CCUに関する内容を追記。
7			第6次エネルギー基本計画： 脱炭素化に向けた世界的な潮流、国際的なエネルギー安全保障における緊張感の高まりや2018年の第5次エネルギー基本計画策定時からのエネルギーをめぐる情勢変化、日本のエネルギー需給構造が抱える様々な課題を踏まえ、総合資源エネルギー調査会において検討を深め、2026年10月22日、閣議決定された。	第7次エネルギー基本計画： 脱炭素化に向けた世界的な潮流、国際的なエネルギー安全保障における緊張感の高まりや令和3年の第6次エネルギー基本計画策定時からのエネルギーをめぐる情勢変化、脱炭素化エネルギー安定供給の確保に向けた投資を促進する観点から、2040年やその先のカーボンニュートラル実現に向けたエネルギー需給構造を視野に入れつつ、今後取り組むべき政策課題や対応の方向性をまとめ、令和7年2月18日、閣議決定された。	最新の計画情報を反映。
8	3.空港脱	3.2 特例	<国有財産法の特例>	<国有財産法の特例>	国管理空港の推進計画が含まれ

頁	章	節	第二版	第三版	改訂のポイント
	炭素化推進のための計画について		認定を受けた推進計画に沿って、再エネの導入等の取組を行う実施主体が空港や空港周辺に太陽光発電設備等を設置する場合は、行政財産（土地・建物等）を借用（30年以内）して事業を実施することができる。	認定を受けた 推進計画に沿って、再エネの導入等の取組を行う実施主体が空港 用地 や空港周辺 用地 等に太陽光発電設備等を設置する場合は、行政財産（土地・建物等）を借用（30年以内）して事業を実施することができる。	るように、「認定を受けた」という表記を削除。 また、取組の範囲を明確化するため、「用地」と追記。
11	4.空港脱炭素化推進のための計画における記載事項について	4.2.2 温室効果ガス排出量	各空港事業者へのヒアリング等により、温室効果ガス排出量（以下、「排出量」という。）を算出し、記載する。	各空港 関係者 へのヒアリング等により、温室効果ガス排出量（以下、「排出量」という。）を算出し、記載する。	対象を広く捉えるため、「事業者」を「関係者」へ修正。
12			（次に示す記載なし）	また、空港施設及び空港車両からの排出の計測範囲としては空港告示範囲内での活動を基本として、空港告示範囲に隣接する土地に格納庫等を所有する事業者が空港内での活動に伴い排出する温室効果ガスについても計上することができる。	推進計画において対象とする範囲は、告示範囲を基本とする旨を明文化。
12			a) 空港施設からの排出量 空港内の全ての施設（旅客ターミナルビル、貨物上屋、庁舎・管制塔、無線施設・気象施設等、格納庫、駐車場、熱供給施設、事務所、ホテル等の空港建築施設及び航空灯火）を対象として算定する。	a) 空港施設からの排出量 空港内の全ての施設（旅客ターミナルビル、貨物上屋、庁舎・管制塔、無線施設・気象施設等、格納庫、駐車場、熱供給施設、事務所、ホテル、 廃棄物処理施設 等の空港建築施設及び航空灯火）を対象として算定する。	東京国際空港の脱炭素化推進計画で廃棄物からのCO2が算定された事例を受け、これを対象に含めることを追記。
12			a) 空港施設からの排出量 対象とする施設及び建築施設内の活動においてエネルギー（電力、燃料）を消費している全ての事業者のエネルギー使用量を把握できるよう調査し、排出量を算出する。	a) 空港施設からの排出量 対象とする施設及び建築施設内の活動においてエネルギー（電力、燃料）を消費 又は廃棄物を焼却している 全ての事業者のエネルギー使用量等を把握できるよう調査し、排出量を算出する。	同上。

頁	章	節	第二版	第三版	改訂のポイント
12			目標年度の排出量を推計する際は、計画策定後の取組の実施による効果を適切に評価できるよう、その時点で把握可能な最新年度の排出係数を用いる。	目標年度の排出量を推計する際の 排出係数について、電力会社によっては将来の目標排出係数を設定している場合もあるが、社会全体で将来想定しているエネルギーミックスが実現した想定での排出係数であるため、計画策定時においては計画策定後の取組の実施による効果を適切に評価できるよう、その時点で把握可能な最新年度の排出係数を用いる。	目標年度の排出量を推計する際の排出係数は、取組の実施による効果を適切に把握できるよう、計画策定時点で把握可能な最新年度とする旨を補足。
12			(記載なし)	※1 各事業者が契約している小売電気事業者の調整後排出係数（メニュー別）を使用することを基本として、メニュー別のものがない場合は残差を、契約している小売電気事業者の調整後排出係数が把握できない場合は代表値として一般送配電事業者の排出係数を使用することができる。	フォローアップなどにおいて、各事業者が使用する電力由来のCO2排出係数について補足。
16		4.2.5 検討・実施体制及び進捗管理の方法	推進計画の実施については、進捗管理の体制構築が重要であることから、各取組の実施主体が責任を持って取り組むとともに、その取組状況を空港管理者に報告し、空港管理者は各取組の進捗を把握する。	推進計画の実施については、 各取組の進捗管理 が重要であることから、各取組の実施主体が責任を持って 取り組み 、その取組状況を空港管理者に 報告する 。空港管理者は各取組の 進捗を把握するための指標を設定し、国に進捗状況を報告する。	フォローアップ指標およびフォローアップについて追記。
23		4.3.3 再エネの導入促進に係る取組	(1) 太陽光発電の導入 d) 導入スキーム (次に示す記載なし)	(1) 太陽光発電の導入 d) 導入スキーム ④(省略) また、②のスキームと組み合わせる複数の空港関係者が連携して同一のPPA事業者や小売電気事業者と契約することによ	空港分野におけるCO2削減に関する検討会（第9回）において示された空港内事業者間の連携方法の例として補足。

頁	章	節	第二版	第三版	改訂のポイント
				り、再エネ余剰電力を集約し、空港関係者間で融通することや電力市場等に余剰電力を売電し、環境価値のみを空港関係者間で融通することも考えられる。	
24			(1) 太陽光発電の導入 e) 空港間連携 (次に示す記載なし)	(1) 太陽光発電の導入 e) 空港間連携 (省略) なお、系統を介して余剰電力を複数の空港間で融通する際、系統制約（需給のインバランスや送電線等の混雑による出力制御）により、電力系統を介して電力融通を行えない時間が発生する可能性があることや、エリアを跨いだ電力融通では、上記に加えて連系線容量による制約が課題となる恐れがあることに留意する必要がある。また、事業面では需給のインバランスや送電線等の混雑による出力制御の予測が困難であり、事業性が悪化する可能性や電力託送料金や再エネ賦課金等が必要となり、コスト増加の可能性があるのであることに留意する必要がある。	余剰電力を系統に逆潮流させて活用する際の留意点について補足。
25			(2) 蓄電池・水素等の利活用 b) 水素等の利活用 空港または空港周辺に水素等の供給拠点が形成される場合は、水素発電による電力供給やFCVへの水素供給での活用が考えられ、水素発電所の設置方法や供給拠点からの水素輸送方法等について検討する。	(2) 蓄電池・水素等の利活用 b) 水素等の利活用 空港または空港周辺に水素等の供給拠点が形成される場合は、水素発電による電力供給やFCVへの水素供給、 水素燃料ボイラー 等での活用が考えられ、水素発電所の設置方法や供給拠点からの水素輸送方法等について検討	水素活用の例を追記。

頁	章	節	第二版	第三版	改訂のポイント
				する。	
25			(2) 蓄電池・水素等の利活用 b) 水素等の利活用 (次に示す記載なし)	(2) 蓄電池・水素等の利活用 b) 水素等の利活用 また、化石燃料を使用した燃焼設備等から排出されるCO2を分離回収し、水素と反応させてメタンや軽油等に変換して利用する技術(CCU)も開発されており、	CCUに関する内容を追記。
28, 29		4.3.5 横断的な 取組	(1) エネルギーマネジメント 【解説】 (次に示す記載なし)	(1) エネルギーマネジメント 【解説】 また、空港全体の電力需給バランスを最適化するために需要施設を管理する複数の空港関係者が連携して同一のPPA事業者や小売電気事業者と契約することにより、再エネ余剰電力や環境価値のみを空港関係者間で融通することも考えられる。	空港分野におけるCO2削減に関する検討会(第9回)において示された空港内事業者間の連携方法の例として補足。
29			(1) エネルギーマネジメント 【解説】 (次に示す記載なし)	(1) エネルギーマネジメント 【解説】 なお、PPAを活用し、余剰電力を複数の空港間で融通する事業スキームとしては、Physical PPA(全量供給、分割供給)、Virtual PPAによるものが考えられる。推進計画においては、こうした総合的なエネルギーマネジメントについて記載する。	空港間連携の事業スキームの例として補足。
29			(次に示す記載なし)	※4 1 需要場所、1 引込、1 計量の場合、原則 1 つの接続供給契約となるが、需要を分割しそれぞれの需要に対して供給すること ※5 電力を使用したい需要家が直接発電事	上記の補足に伴って、用語の説明を追加。

頁	章	節	第二版	第三版	改訂のポイント
				業者と長期で電力契約を結ぶ仕組みで、実際の電力ではなく再生可能エネルギー電力に含まれる「環境価値」を取引する契約のことを仮想電力購入契約（Virtual PPA）という	
31		4.3.6 その他の 取組	（３）工事・維持管理での取組 【解説】 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取り組んでいるものもある。	（３）工事・維持管理での取組 【解説】 令和6年6月に公共工事の品質確保の促進に関する法律が改正され、公共工事では、経済性に配慮しつつ、脱炭素化に対する寄与の程度を考慮して、総合的に価値の高い資材等の採用に努めることとされた。また、GX2040ビジョン・地球温暖化対策計画においても、公共工事が脱炭素化に率先して取り組むことが求められている。 空港の建設・維持工事の実施に当たっては、こうした動向を踏まえライフサイクル全体を見据えた脱炭素化の取組を検討することが望ましい。	公共工事の品質確保の促進に関する法律が改正されたことを受け、空港の建設・維持工事の実施においても、ライフサイクル全体を見据えた脱炭素化の取組を検討する方針を追記。
32			（３）工事・維持管理での取組 【解説】 建設・維持工事におけるCO2削減効果のある取組の例としては、空港舗装工事におけるGNSSとゾーンレーザ技術を用いた情報化施工システムによる施工機械の作業時間の短縮、（省略）などがある。	（３）工事・維持管理での取組 【解説】 建設段階では、建設現場での直接的なCO2の排出削減や製造等過程での間接的な排出削減があり、空港における建設段階での取組の例としては、（省略）などがある。 維持管理段階では、簡易舗装点検システム車両の導入による点検車両及び照明車両の台数削減や、草刈工の自動化施工によるトラクタ	国土交通省が示す土木工事の脱炭素アクションプランで示されている、建設段階および維持管理での取組例を追記。

頁	章	節	第二版	第三版	改訂のポイント
				一の走行距離削減などがある。	
37, 38	5.協議会 の運営方 針	5.3 協議会に おける協 議事項	(次に示す記載なし)	さらに、各取組の進捗状況を管理するため、 空港管理者は、表 5-1に示すフォローアップ 指標を標準として1年毎にデータを収集す る。 表 5-1 各フォローアップ指標に対応するデ ータ項目	各空港の協議会において、フォ ローアップする事項を追記。
38			(次に示す記載なし)	※6 「第7次エネルギー基本計画（令和7年 2月）」では、再生可能エネルギーの導入拡 大が明記されており、空港敷地内に設置され たFIT・FIP制度による発電も、その構成要 素として再エネ比率の向上に寄与している。 こうした実態を把握するため、FIT・FIP制 度による発電容量をアンケート項目に含めて いる。	フォローアップ指標について補 足。
44	6. 推進計画 の認定等 の手続き	6.4.2 国有財産 法の特例 を受ける ための手 続き	(次に示す記載なし)	なお、コンセッション空港等においては、空 港運営事業等の事業契約の残期間がPPA契 約で想定される期間より短く、事業化が困難 となる場合も想定される。空港管理者が PPA契約主体となり事業者を公募する等、 空港運営事業等の契約終了後もPPA契約が 継承される仕組みについて検討する。	コンセッション空港等におい て、事業契約内にPPA契約を結 ぶ場合に想定される事項を追 記。
45	7. 関連資料 等	7.1 関連する 計画等	地球温暖化対策計画（令和3年10月22日閣議 決定）	地球温暖化対策計画（令和7年2月18日閣議 決定）	最新の計画情報を反映。
53			第6次エネルギー基本計画（令和3年10月22 日閣議決定）	第7次エネルギー基本計画（令和7年2月18日 閣議決定）	最新の計画情報を反映。

頁	章	節	第二版	第三版	改訂のポイント
56			政府がその事務及び事業に関し温室効果ガスの排出の削減等のため実行すべき措置について定める計画（令和3年10月22日閣議決定）	政府がその事務及び事業に関し温室効果ガスの排出の削減等のため実行すべき措置について定める計画（令和7年2月18日閣議決定）	最新の計画情報を反映。

※（記載なし）：初版では項目がなく、第二版で項目および説明文を追加したもの。

※（次に示す記載なし）：初版で一部説明されているものの、第二版で説明文を追加または修正したもの。