

(議事要旨) 第19回交通政策審議会航空分科会基本政策部会

日時：令和4年6月21日(火)

場所：中央合同庁舎3号館 11階特別会議室

**全体**

- 2030年、2050年に向けて、ここ数年の立ち上がりの時期がとても重要になってくる。立ち上がりの時期においては、航空局を中心とした、しっかりとリーダーシップがないと進んでいかない。また、工程管理をしっかりと進めながら、着実に成果を出し、その成果を国民にフィードバックしてほしい。
- 旅行者、利用者の側が自覚を持ってできることもあるので、消費者に対する説明をもう少し積極的に取り組んでもよいのではないかと。消費者にどう伝えていくのかということも工程の中に入れるべきである。観光業界・旅行業界との連携した取組も必要。また、富裕層やMICEの観点からも、環境への意識の高い旅行者が増加する中で、世界に向けても、各取組についてアピールし、日本が遅れた国という見方をされないよう、航空機や空港における脱炭素化の取組を宣伝していくことも重要。
- 目標達成に向けては、協業・協力する体制がポイント。空港分野の官民連携プラットフォームのような取組を航空分野の脱炭素化の各分野においても進めることが重要。

**航空機運航分野**

- SAFの導入において、コストをどう負担していくのかがポイント。最終的には利用者に負担が及ぶ、つまり料金が上がるのではないかと。そのような将来的なコスト負担のあり方についても検討会等で議論すべき。
- SAFの普及にあたっては複数の省庁が関係するため、縦割りを廃して連携を取っていくことが重要。
- SAFの供給ができていないということになると、消費者に日本の航空会社や空港を選んでもらえないという事態にも陥る。多岐にわたる省庁が絡んでいるが、空港と航空を管轄している航空局が危機感を持って取組を引っ張っていかないといけない。
- 国産SAFのポテンシャルの洗い出しをしっかりとやってほしい。廃油だけでは足りないとなると、例えば作物のポテンシャルも含めて検討する必要が出てくる。国産の生産量を固めて生産のロードマップを作る前に、まずポテンシャルという柔らかい形で作っていくことが重要ではないか。

○SAF については経済性の問題があり、補助のあり方も重要。仮に作物を原料にする場合、食料用の作物に対する補助金もある中で、生産者の所得が減らない形で SAF の原料を作っていくということも考えなければならない可能性もある。

○運航分野において、当然安全第一ではあるものの、SAF の利用や新技術の導入について、プライオリティー付けにより、運航分野の脱炭素化の促進を図る工夫もあるのではないかと。例えば、機材の環境負荷や SAF の利用状況に応じて、運航のインセンティブを将来的に考えていけると SAF の利用や機材更新を加速化させるといった工夫も考えられるのではないかと。

○新技術分野について、二酸化炭素を削減するためには、CO<sub>2</sub> を排出しないような新しい機体に取り替えていくということが必要で、そのためには全く新しい技術が必要になる。航空機の場合、新しい技術が実装されるためには国際標準化とそれに基づいて機体の認証を取ることが必要。国際標準化、認証にあたり、日本の技術で貢献していくためには、国際標準化団体の中で、個社の努力だけでなく、官民挙げて、技術データの開示や実証実験などを協業して行いながら、協力して活動することが重要。その活動において、例えば、実証実験における設備投資への支援を国としても検討するといったことも考えてほしい。

#### 空港分野

○予算措置について、年度末までに執行する必要があることが民間の取組において使い勝手がよくない面もあるため、使い手にとって使いやすい工夫をするべき。

○地方空港にとってインセンティブとなるように、空港毎の取組の中で好事例があれば、プラットフォームなどで紹介する等横展開するべき。

○空港再エネの拠点化の取り組みを進める際に、新たな国民負担を生じさせる形にならない仕組みでやる必要がある。

○空港が自ら開発をどんどん誘導、促進していくようになるとよい。空港が災害時の拠点として機能し、災害時にも役立つという観点もあると思う。

#### 基本方針

○国として基本方針を策定する際、従来の取組の延長ではなく、大きく世界が変わっている中で、いかに取組のギアを変えていくかというところをしっかりと伝え、従来の延長ではないというマインドが広がっていくような方針にしてほしい。

○投資を考えると、2040年、50年という長期的な目線で検討することになる。国としても、安定的に脱炭素化の推進をしっかりと進めていくのだという、長期的なビジョンとなるような方針にしてほしい。