

背景・必要性

1. 航空分野における脱炭素化の推進

- 脱炭素化に向けた国際民間航空機関（ICAO）による国際航空枠組みの発効、2050年カーボンニュートラル目標の設定により、航空会社及び空港にとって、脱炭素化の取組は喫緊の課題。本邦航空会社及び空港の国際競争力にも影響する懸念。
※国際線運航者は2019年比でCO2総排出量を増加させないこととし、未達分は排出権取引（カーボンオフセット）により達成する必要
- ➡ 航空会社と空港が相互に連携しつつ、航空分野全体で脱炭素化を推進するための仕組みが必要。

2. 新型コロナウイルス感染症の影響を踏まえた航空会社への支援

- 航空会社は、新型コロナウイルス感染症の甚大な影響が依然として継続。
- ➡ 令和4年度においても、航空ネットワークを維持・確保するため、需要回復に速やかに対応できる供給体制・需要回復後の成長投資の確保に向けた支援措置が必要。

法案の概要

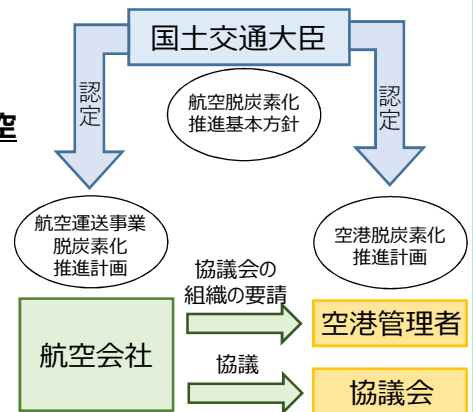
1. 航空分野全体での脱炭素化の推進

① 脱炭素化の推進に関する基本方針の策定【航空法】

- 国土交通大臣は、航空分野全体における脱炭素化を計画的に推進するため、政府の施策、航空会社、空港関係者等の取組について定めた航空脱炭素化推進基本方針を策定。

② 本邦航空会社による脱炭素化の取組の推進【航空法等】

- 本邦航空会社は、SAF（※）の導入等の取組について記載した航空運送事業脱炭素化推進計画を作成し、国土交通大臣が認定。
（※）バイオジェット燃料等の持続可能な燃料。欧州の一部では既に混合が義務化
- 認定を受けた航空会社は、③の空港脱炭素化推進協議会等に対して認定計画に基づく取組の円滑化を図るための協議が可能。



③ 空港における脱炭素化の取組の推進【空港法等】

- 空港管理者は、誘導路の改良、空港で使用する電力を供給するための太陽光発電設備の整備等の取組について記載した空港脱炭素化推進計画を作成し、国土交通大臣が認定。
- 計画を作成しようとする空港管理者は、航空会社、給油事業者、ターミナルビル事業者のほか、空港のための再生可能エネルギー発電を行う事業者等からなる空港脱炭素化推進協議会を組織し、計画の作成、実施等について協議。
- 認定を受けた計画に基づく取組について、国有財産の活用に関する特例等を措置。

国土交通大臣による航空脱炭素化推進基本方針のもと、

- 航空会社においてはSAFや新技術の導入のための計画的な投資、
 - 空港においては省エネルギー化に加え、未利用地を活用した再生可能エネルギー発電の導入
- ➡ を推進し、航空分野全体での脱炭素化を実現。



2. 新型コロナウイルス感染症による航空需要の低下を踏まえた支援【航空法】

- 利用者利便の確保等の観点から、航空運送事業基盤強化方針に令和4年度における空港使用料等の減免等の措置を記載し、本邦航空会社を支援。

【目標・効果】

航空脱炭素化推進基本方針を定め、航空運送事業脱炭素化推進計画及び空港脱炭素化推進計画の作成及び実施を支援することにより、航空会社及び空港の脱炭素化を推進する

（KPI）本邦航空会社全体で2030年度までにCO2の年間排出量を基準年（国際航空：2019年、国内航空：2013年）の総排出量以下とする。

（KPI）空港全体で2030年度までにカーボンニュートラルを実現する。