

大阪国際空港脱炭素化推進計画 概要

1. 計画策定の背景と趣旨

- 空港法の一部改正により、目的規定に脱炭素化の推進が位置付けられるとともに、空港における脱炭素化の取組の推進が掲げられ、空港管理者は、空港施設に係る取組、空港車両に係る取組、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、運営権者、航空運送事業者、航空機給油事業者、空港グランドハンドリング事業者、エネルギー事業者のほか、行政機関等からなる**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。
- 温室効果ガスの排出状況を把握し、当該空港の地域における位置付け、空港の規模・地理的特性及び管理・運営状況等を踏まえつつ、適切な目標やこれを達成するための取組を検討する。

2. 温室効果ガス削減目標

『ITM- Carbon Neutral』～PHASE①～2030カーボン46%削減

2030年度までの大阪国際空港の脱炭素化に向けて、空港施設・空港車両の温室効果ガス排出削減として、省エネルギー化、航空灯火のLED化、空港車両のEV・FCV化に取り組むとともに、太陽光発電等の再生可能エネルギー発電により、**温室効果ガス排出量を46%削減**（2013年度比）する。

『ITM- Carbon Neutral』～PHASE②～2050カーボンニュートラルの実現を目指す

2050年度までの関西国際空港の脱炭素化に向けて、引き続き、2030年度までの温室効果ガス排出削減の取組を継続し、開発状況を踏まえつつ、次世代型太陽電池や高出力の空港車両のEV・FCV化等の新たな技術の活用を促進するとともに、更なる再生可能エネルギーの導入やPPA事業者の再生可能エネルギー等への転換により、**温室効果ガス排出量を実質ゼロ**とする。

表 2030年度温室効果ガス削減目標の集計表

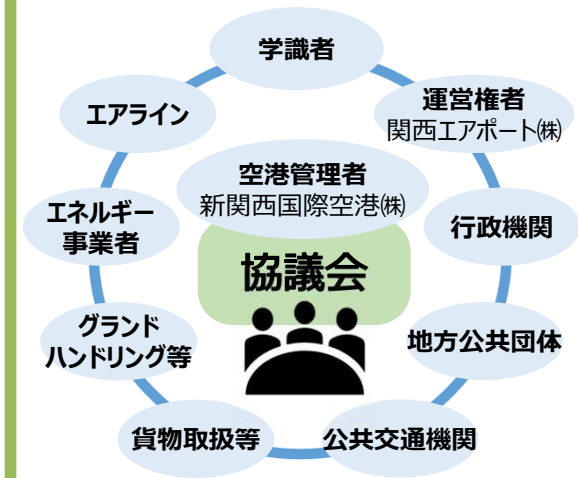
	2013年度		2030年度	
	CO ₂ 排出量 (t-CO ₂)	CO ₂ 削減量 (t-CO ₂)	CO ₂ 排出量 (t-CO ₂)	削減割合
①空港施設	25,301	13,324	11,977	▲52.7%
②航空灯火	645	453	192	▲70.2%
③空港車両	2,742	125	2,867	▲4.5%
目標対象合計	28,688	13,652	15,036	▲47.6%



図 温室効果ガス削減目標

3. 実施体制

大阪国際空港における空港脱炭素化推進計画の作成及び実施その他の空港の脱炭素化に関し必要な協議を行うことを目的として「大阪国際空港脱炭素化推進協議会」を設置している。



※協議会の構成員は、学識経験者、空港に関係する民間企業や行政機関等から構成される21団体。

4. 温室効果ガス削減目標達成に向けた取組

空港施設に係る取組

- ・照明LED化
- ・高効率空調機への更新
- ・熱源機器のCN検討
- ・航空灯火のLED化



熱源機器の更新



航空灯火LED化

再生可能エネルギーの導入促進に係る取組

- ・太陽光発電設備の設置
- ・蓄電池の導入



太陽光発電設備

航空機に係る取組（参考）

- ・GPUの利用促進
- ・SAFの導入促進
- ・One Engine Taxiの推進
- ・省燃費機材の導入



One Engine Taxiのイメージ図

空港車両に係る取組

- ・EV・FCV化の促進
- ・EV充電設備の設置
- ・空港車両のコモン化の検討



EV・FCV化の促進

横断的な取組等

- ・エネルギーマネジメントシステムの導入
- ・災害時のEV充電器の開放
- ・意識醸成・啓発活動等



デジタルサイネージによる情報発信



EV充電器

空港アクセスに係る取組（参考）

- ・省エネ車両の導入による空港アクセスCO2の削減
- ・非化石証書等の購入による運転用電力非化石化



省エネ車両の導入



EVバスの導入

5. 取組を推進する区域の絵姿



※空港脱炭素化推進計画における温室効果ガスの削減目標は、空港施設及び空港車両が目標対象となっているが、脱炭素化の全世界的な流れの中で大阪国際空港が脱炭素化の最先端を行く空港として航空旅客等の利用者から選ばれる空港となるためには、航空機や空港アクセスに係る取組も重要であるとの認識から、本計画においては参考扱いとなるが、航空機及び空港アクセスに係る取組も掲載している。