

※本計画は米海兵隊岩国航空基地と協議中であり
変更となる可能性がある。

岩国空港脱炭素化推進計画

令和6年4月

国土交通省

目次

1. 空港の特徴等	1
1.1 地理的特性等	1
1.2 空港の利用状況	1
1.3 空港施設等の状況	2
1.4 関連する地域計画での位置付け	4
2. 基本的な事項	5
2.1 空港脱炭素化推進に向けた方針	5
2.2 温室効果ガスの排出量算出	5
2.3 目標及び目標年次	8
2.4 空港脱炭素化を推進する区域	10
2.5 検討・実施体制及び進捗管理の方法	11
2.6 航空の安全の確保	13
3. 取組内容、実施時期及び実施主体	14
3.1 空港施設に係る取組	16
3.2 空港車両に係る取組	20
3.3 再エネの導入促進に係る取組	26
3.4 航空機に係る取組	31
3.5 横断的な取組	32
3.6 その他の取組	35
3.7 ロードマップ	39

1. 空港の特徴等

1.1 地理的特性等

岩国空港は、山口県岩国市に立地し、岩国市街に隣接しているため、周辺には住宅等が多い。空港用地は埋立地で造成されており、埋立海域は錦川の三角州に位置している。

気象状況については、年間日照時間は 2,002 時間¹と日射条件が良い環境である。空港周辺には住宅等が多く存在している。

1.2 空港の利用状況

把握可能な最新年度である 2021 年度における空港の利用状況を示す。

「空港管理状況調書」（国土交通省航空局）によれば、乗降客数は 13 万人（国内 13 万人）、航空貨物は 212 トン（国内 212 トン）、着陸回数は 1,027 回（国内 1,027 回）であった。2021 年 10 月時点の時刻表によれば、国内線は、航空会社 1 社が乗入れ 2 都市（羽田、那覇）へ日 6 便が運航している。2021 年度時点では、国際線の運航はしていない。新型コロナウイルス感染症の影響により、2021 年度に羽田・那覇ともに大幅に減便された。

なお、2021 年度は新型コロナウイルス感染症の影響を受けており、後述の 2.2 温室効果ガス排出量の算出においては 2019 年度を現状とみなしていることから、これに対応する 2019 年度における空港の利用状況を参考に示す。

「空港管理状況調書」（国土交通省航空局）によれば、乗降客数は 48 万人（国内 48 万人）、航空貨物は 166 トン（国内 166 トン）、着陸回数は 2,155 回（国内 2,155 回）であった。2019 年 10 月時点の時刻表によれば、国内線は、航空会社 1 社が乗入れ 2 都市（羽田、那覇）へ日 6 便が運航している。国際線の運航はしていない。2012 年 12 月に民間航空施設が供用開始して羽田路線が開設されて以降、2016 年には那覇路線が開設、羽田路線が増便されるなど、利用が拡大した。

本空港へのアクセスは、軌道系アクセス利用 1.2 万人、バス利用 10.0 万人、乗用車・レンタカー・タクシー等利用 37.2 万人となっている²。また、空港内には様々な空港関係事業者がおり、約 200 人が従事している。空港関係事業者の空港通勤アクセス

¹気象庁ホームページ（<https://www.jma.go.jp/jma/menu/menureport.html>）における岩国エリアの過去 10 年の年間日照時間の平均値

²空港の乗降客数（国土交通省航空局「空港管理状況調書」による）に空港アクセスの利用比率（国土交通省航空局「航空旅客動態調査」「国際航空旅客動態調査」による）を乗じることで、交通手段別の利用者数を算出している

の年間延べ回数については、自家用車 7.7 万回、バイク 0.5 万回、徒歩・自転車 1.8 万回となっている³。

1.3 空港施設等の状況

本空港は、下表のとおり 12ha の敷地に 2,440m×60m 滑走路をはじめとする様々な施設を有している。なお、本空港は共用空港に区分され、空港の管理者は米軍で、米海兵隊岩国航空基地の外側一角に民航区域（ターミナルビル、空港駐車場、駐機場等）を設置し運用、米軍側の誘導路及び滑走路を共同使用する空港である。また、当該基地には海上自衛隊岩国基地が所在している。

本計画においては、民間航空エリアのみを対象とする。なお、本空港は米軍との共用飛行場であることから、新たに施設整備を実施する場合には関係機関との調整が必要である。

表 1.3 主な空港施設の概要

空港敷地面積	12ha
滑走路	2,440m×60m
誘導路	誘導路 1 本
エプロン	18,850 m ² （民航用 2 スポット）
旅客取扱施設	国内線旅客ターミナルビル 4,116 m ²
貨物取扱施設	空港貨物ビル（航空会社上屋施設、貨物代理店棟施設）、359 m ²
その他施設	道路・駐車場（立体駐車場含む）、航空灯火、庁舎、電源局舎、給油施設

※土木施設台帳、全国空港ターミナルビル要覧 に基づき作成

³協議会アンケートの通勤アクセス手段構成に基づく推計



図 1.3 空港の施設配置

1.4 関連する地域計画での位置付け

本空港は、山口県が策定した「やまぐち維新プラン」（平成30年10月）において、「交流を活発化する交通ネットワーク」と位置付けられている。

地域の防災等の観点では、山口県が策定した「山口県地域防災計画」（令和4年）において、本空港は「救援物資調達の拠点」と位置付けられている。また、「岩国市地域防災計画」（令和5年3月）では、災害発生時の緊急輸送に関して本空港は直接は言及されていないものの、緊急輸送ネットワークにおける輸送施設として臨時ヘリポートを指定するとされ、航空輸送を念頭に置いた緊急輸送が想定されている。

気候変動対策等の環境の観点では、山口県は「地球温暖化対策実行計画（第2次計画）」（令和5年3月）において、2030年度における山口県の温室効果ガス排出量を2013年度比35.1%削減することを中期目標として掲げている。また、「2050ゼロカーボン・チャレンジ～ぶちエコやまぐち県民運動～」等を通じた県民への普及啓発を行っており、一体的な計画・取組が求められている。岩国市の地球温暖化対策実行計画は、まだ策定されていないことから削減目標値はない。

2. 基本的な事項

2.1 空港脱炭素化推進に向けた方針

空港管理者の大阪航空局岩国空港事務所をはじめとする本空港関係事業者が一体となって、空港建築施設の照明・空調、航空灯火の LED 化といった省エネ並びに太陽光発電といった再エネ導入を最大限実施することにより、本空港の脱炭素化を推進する。

2.2 温室効果ガスの排出量算出

2013 年度及び現状における空港施設及び空港車両のエネルギー消費量について、各施設等の所有者へヒアリングを行い把握し、得られた値に各種排出係数等を乗じることで、温室効果ガス排出量を算出した。なお、コロナによる需要低下の影響を踏まえた最新の情報が得られる時点として、2019 年度を現状とした。また、本空港においては、従前よりとりまとめている「空港環境計画」において、大気に関してメタン、一酸化窒素及びフロン等は算出されておらず、これらの排出は少ないと考えられる。このため、本計画における温室効果ガスは CO₂ のみを対象とする。

また、本空港の脱炭素化を推進するため、航空機及び空港アクセスからの温室効果ガス排出量についても参考に算出した。

表 2.2.1 空港施設及び空港車両等からの温室効果ガス排出量

区分	温室効果ガス排出量	
	2013 年度	現状(2019 年度)
空港施設	530.5 トン	716.1 トン
空港車両	52.7 トン	79.4 トン
計	583.2 トン	795.5 トン
航空機 (参考)	303.6 トン	469.3 トン
空港アクセス (参考)	1,300.7 トン	1,042.2 トン

※：航空機は、駐機中の温室効果ガスの排出量（地上走行中を含まず）

表 2.2.2 空港施設及び空港車両等からの温室効果ガス排出量（事業者別）

区分		事業者	CO2 排出量 (2013 年度)	CO2 排出量 (2019 年度)
空港施設	空港建築施設 (照明、空調 等)	大阪航空局岩国空港事務所	64.4 トン	64.9 トン
		岩国空港ビル(株) 旅客ターミナルビル (*1)	392.2 トン	566.2 トン
		岩国空港ビル(株) 貨物取扱施設 (*1)	20.6 トン	29.8 トン
		岩国空港ビル(株)立体駐車場 (*2)	-	0.9 トン
		(株)ニシモト・エネルギー・ サプライ 航空燃料事業部岩国 空港事務所	6.0 トン	9.6 トン
	空港建築施設 小計		483.2 トン	671.4 トン
航空灯火	大阪航空局岩国空港事務所	47.3 トン	44.7 トン	
空港施設 計			530.5 トン	716.1 トン
空港車両(*3)	GSE 等	大阪航空局岩国空港事務所	6.2 トン	3.9 トン
		岩国空港ビル(株)	1.7 トン	0.5 トン
		全日本空輸(株)岩国空港所	36.4 トン	60.0 トン
		(株)ニシモト・エネルギー・ サプライ 航空燃料事業部岩国 空港事務所	8.4 トン	15.0 トン
空港車両 計			52.7 トン	79.4 トン
航空機	駐機中		303.6 トン	469.3 トン
空港アクセス	旅客(軌道系アクセス)		-	3.9 トン
	旅客(バス)		147.1 トン	91.8 トン
	旅客(乗用車)		912.4 トン	778.9 トン
	従業者(軌道系アクセス)		-	-
	従業者(バス)		-	-
	従業者(乗用車)		232.8 トン	161.7 トン
	従業者(バイク)		8.5 トン	5.9 トン
空港アクセス 計			1,300.7 トン	1,042.2 トン

※空港施設は、空港建築施設と航空灯火が該当する。

※空港施設の電気使用に伴う温室効果ガス算出に用いた CO2 排出係数は下記のとおり（年度毎・電気事業者毎に設定される公表値）

2013 年度：0.672（中国電力）

2019 年度：0.636（中国電力）

*1：旅客ターミナルビルと貨物取扱施設の CO2 排出量は、エネルギーデータが両施設の一体計量であるため、他空港の実績より類推した。

*2：2013 年度は設置前のためエネルギーデータ無し。

*3：アンケート回答時において 2013 年度のエネルギーデータ（燃料使用量等）が確認できなかった場合、2019 年度のエネルギー使用量と同値とした。

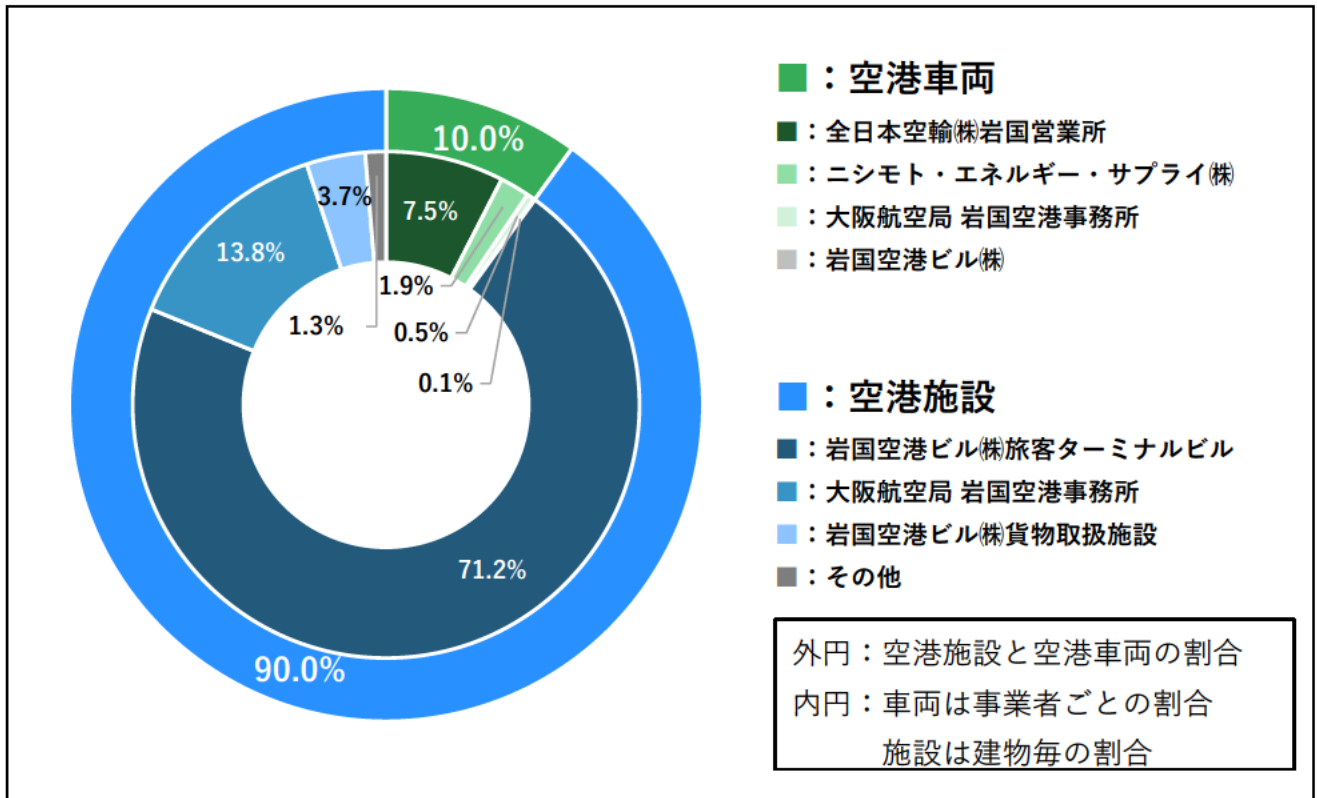


図 2.2 現状（2019 年度）の温室効果ガス排出量の割合

2.3 目標及び目標年次

本計画における目標及び目標年次は以下のとおり。

なお、今後、本空港の整備計画、やまぐち維新プラン、山口県及び岩国市の地球温暖化対策実行計画の他、地域計画等の見直し並びに各取組に係る状況変化及び技術の進展等を踏まえ、必要に応じて目標を見直す。

(1) 2030 年度における目標

2030 年度までの本空港の脱炭素化に向けて、空港施設・空港車両の CO₂ 排出削減策として、空港ビル・庁舎等建築物の省エネルギー化、航空灯火の LED 化、空港車両の EV 化・FCV 化（併せて必要となる施設整備を含む）やバイオ燃料の活用に取り組む。

現時点では、これらの取組により、本空港における空港施設・空港車両からの温室効果ガスは年間 8.7 トン削減することが可能な計画としている。

この温室効果ガス削減量は、2013 年度の温室効果ガス排出量 583.2 トンの 1.5% に相当し、現状（2019 年度）の温室効果ガス排出量 795.5 トンの 1.1% に相当する。

一方、再生可能エネルギーでは合計 0.9MW の太陽光発電（蓄電池を含む）を導入し、年間 105 万 kWh を発電することで、2030 年度の空港全体における年間電力消費量（約 109 万 kWh）の 97.1% を賄い、温室効果ガス排出量を年間 574.0 トン削減することができる。これは、2013 年度の温室効果ガス排出量の 98.4% に相当し、現状（2019 年度）の 72.2% に相当する。

さらに、航空機及び空港アクセスからの CO₂ 排出削減策として、GPU 利用の促進、空港アクセスに係る対策、各取組に係る地域連携・レジリエンス強化等に取り組むことにより、温室効果ガスの削減に取り組む。

表 2.3 温室効果ガス削減量

	温室効果ガス削減量	2013 年度比	現状比 (2019 年度比)
空港施設の CO ₂ 排出量削減	35.1 トン	6.0%	4.4%
空港車両の CO ₂ 排出量削減	▲26.4 トン	▲4.5%	▲3.3%
空港施設・車両等の CO ₂ 排出削減 小計	8.7 トン	1.5%	1.1%
再生可能エネルギーの導入促進 <再エネ発電容量>	574.0 トン <0.9MW>	98.4%	72.2%
合計	582.7 トン	99.9%	73.3%

※空港施設は、空港建築施設の省エネ化と航空灯火 LED 化の合算

※2013 年度比及び現状比は、いずれも空港施設・空港車両からの温室効果ガス排出量に対する比率

※空港車両について、2030年度の台数は2019年度と同数とみなしている。2013年度から2019年度にかけて、空港車両数は減少しているが、2013年度と比較して2019年度の排出量が増加している。

2030年度における目標（温室効果ガスを2013年度比で46%以上削減）

- ① 太陽光発電等の再生可能エネルギーの導入を促進し、空港の電力需要の再エネ化率を97.1%まで高めることを目標とする。
- ② 本空港においては2013年度から2030年度までに空港建築施設全体の面積が約148%増加するが、空港施設の省エネ対策は、各建築施設への省エネ施策を順次実施し、空港建築施設からの排出量を5%削減することを目標とする。
- ③ 2030年度までに全ての航空灯火をLED化する。
- ④ 空港車両は、国の保有するガソリン車両について、新規導入・更新がある場合はEV等への転換を図る。加えて、その他車両のEV・FCV化やバイオ燃料の導入についても検討する。

(2) 2050年度における目標

2050年度までの本空港の脱炭素化に向けて、引き続き、空港施設・空港車両のCO2排出削減策として、空港ビル・庁舎等建築物の省エネルギー化、空港車両のEV・FCV化（併せて必要となる施設整備を含む）、バイオ燃料の活用、空港車両の共有化に取り組むとともに、再エネ等の導入促進として太陽光発電、吸収源対策、水素等の活用並びにクレジットの創出等に取り組む。

また、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、更なるクレジット創出や利用拡大を図る。

これにより、2050年度までに本空港におけるカーボンニュートラルを目指す。

2050年度における目標

- ・ 2030年度までの脱炭素化に向けた取組施策に加え、新たな技術開発動向等を踏まえ、再エネ発電、吸収源対策、水素等の活用並びにクレジットの創出に取組、岩国空港のカーボンニュートラルを目指す。

2.4 空港脱炭素化を推進する区域

本空港の航空写真に、2030 年度及び 2050 年度における目標を達成するための取組を推進する区域を示す。当計画においては民航地区のみ対象とする。



図 2.4.1 2030 年度における目標を達成するための取組を推進する区域

※航空灯火 LED 化、空港建築施設省エネ化は 2030 年度までに一連の施策を実施することを目標とする



図 2.4.2 2050 年度における目標を達成するための取組を推進する区域

2.5 検討・実施体制及び進捗管理の方法

本計画は、空港法第 26 条第 1 項の規定に基づき組織した岩国空港脱炭素化推進協議会（令和 4 年 12 月 23 日設置）の意見を踏まえ、本空港の空港管理者である大阪航空局岩国空港事務所が策定したものである。

今後、同協議会を定期的（年 1 回以上）に開催し、本計画の推進を図るとともに、本計画の進捗状況を確認するものとする。また、評価結果や、政府の温室効果ガス削減目標、脱炭素化に資する技術の進展等を踏まえ、大阪航空局岩国空港事務所は適時適切に本計画の見直しを行う。

表 2.5.1 岩国空港脱炭素化推進のための協議会の構成員

分類	空港関係事業者等
行政機関	大阪航空局岩国空港事務所
	中国地方整備局宇部港湾・空港整備事務所
空港関係事業者	岩国空港ビル（株）
	全日本空輸（株）岩国空港所
	サンデン交通（株）航空事業部 岩国営業所
	（株）ニシモト・エネルギー・サプライ 航空燃料事業部岩国空港事務所
地方公共団体	山口県観光スポーツ文化庁交通政策課空港利用促進班
	岩国市産業振興部観光振興課観光企画班

次頁に示す各取組の実施体制の表に示された協議会構成員は、各自が該当する取組施策について、自らが実施主体となって取組む、あるいは他の構成員と共同で取組むなど、積極的に脱炭素化に取り組むことが求められる。

表 2.5.2 各取組の実施体制

分類	協議会構成員	空港建築施設 省エネ化	航空灯火 LED化	空港車両 EV・FCV化	再エネ導入	航空機からの CO2削減	空港アクセス のCO2削減
行政機関	大阪航空局岩国空港事務所	●	●	●	●	●	●
	中国地方整備局宇部港湾・空港整備事務所						
空港関係 事業者	岩国空港ビル（株）	●		●	●		●
	全日本空輸（株）岩国空港所			●		●	●
	サンデン交通（株）航空事業部 岩国営業所						●
	（株）ニシモト・エネルギー・サプライ 航空燃料事業部岩国空港事務所			●			●
地方公共団体	山口県観光スポーツ文化部交通政策課 空港利用促進班				●		●
	岩国市産業振興部観光振興課観光企画班				●		●

※吸収源対策、クレジット創出等の対策については、2030/50年度の目標達成に向け、協議会で適宜取り組んでいくこととする。

※空港アクセスのCO2削減は、日常的な空港運用に携わる行政機関、空港関係事業者のほか、地域交通政策の観点から地方公共団体も含めて対象とした。

2.6 航空の安全の確保

本計画では、再生可能エネルギー等の導入に際し、以下の安全対策を実施する方針である。

表 2.6 岩国空港脱炭素化推進における安全対策

取 組	安全確保の方針
太陽光発電	<p>実施計画段階において太陽電池パネルの反射の影響についてSGHATを活用し、検証を行う必要がある。</p> <p>空港用地内に設置する太陽光発電設備2.4haから電源局舎等へ電力供給する計画とする際、商用電源と同等の信頼性を確保する必要がある。</p> <p>※太陽光発電設備において発電した電力を既存施設へ配電する方法は今後の検討課題である。</p> <p>その他、太陽光発電設備の安全性や保安対策等について関連法令を遵守するとともに、空港脱炭素化のための事業推進マニュアルを踏まえ対策を検討する必要がある。</p>
水素ステーションの設置	<p>将来的に水素ステーションを導入する場合は、高圧ガス保安法および省令の技術基準を遵守し、水素漏洩防止と早期検知、漏洩した場合の滞留防止や引火防止、火災時の影響軽減等の対策を実施する。</p>

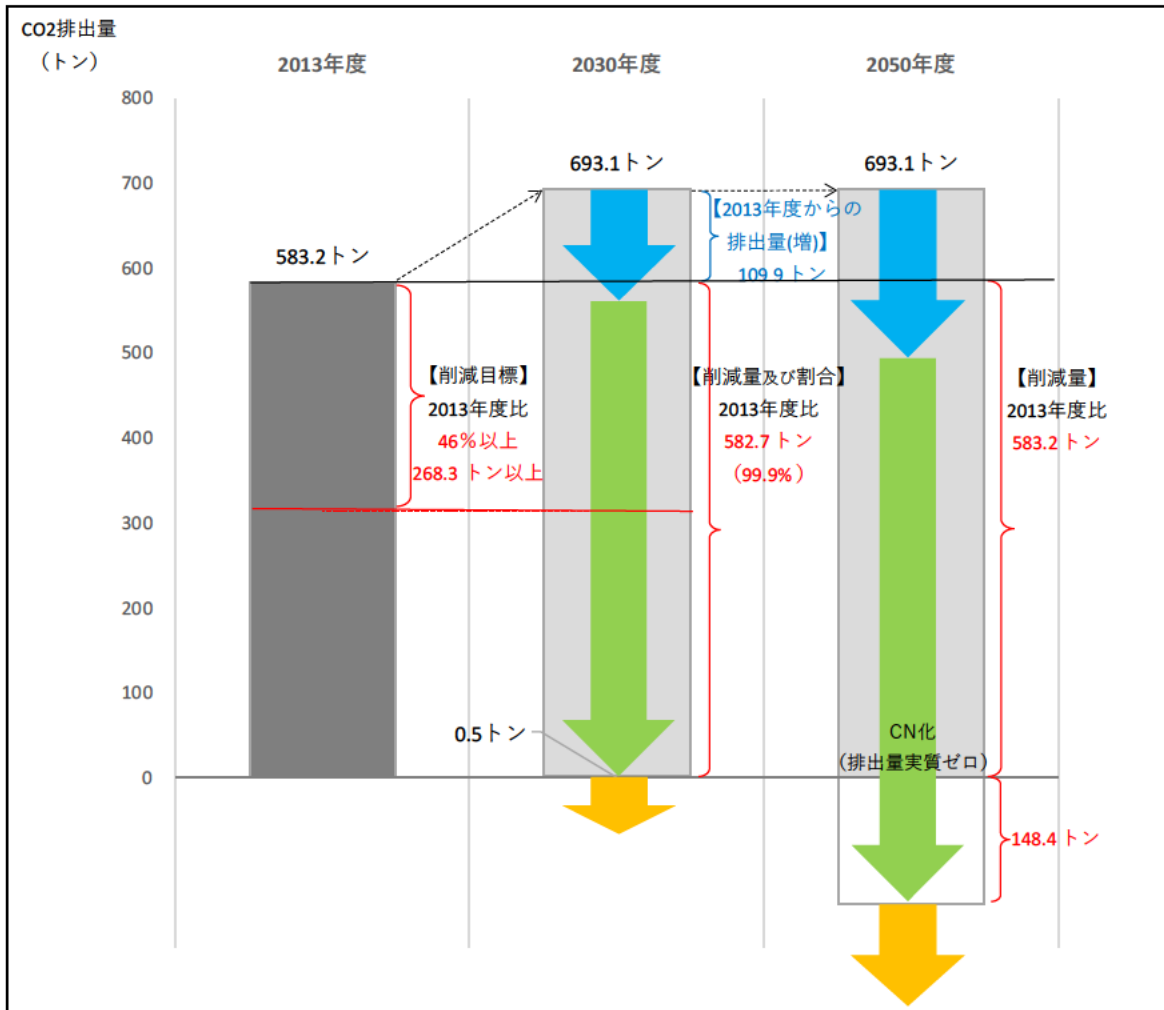
3. 取組内容、実施時期及び実施主体

2.3 に掲げた 2030 年度及び 2050 年度における目標を達成するために実施する取組の概要は、以下の表および図に示すとおりであり、3.1 以降に取組の詳細を示す。

なお、これらの取組内容は、各取組に係る状況変化及び技術の進展等を踏まえ、必要に応じて取組内容の詳細化や見直しを行う。

表 3 取組の実施による温室効果ガス削減量（目標）

取組	取組内容	温室効果ガス削減量 (2013 年度基準)	
		2030 年度	2050 年度
空港施設に係る取組	空港建築施設の省エネ化	23.7 トン	23.7 トン
	航空灯火の LED 化等	11.4 トン	11.4 トン
	小計	35.1 トン	35.1 トン
空港車両に係る取組	空港車両の EV・FCV 化等	▲26.4 トン	52.7 トン
空港施設・空港車両 小計		8.7 トン	87.8 トン
航空機に係る取組	駐機中	－	－
再生可能エネルギーの導入促進に係る取組	太陽光発電の導入	389.7 トン	389.7 トン
	蓄電池・水素の活用	184.3 トン	254.1 トン
	小計	574.0 トン	643.8 トン
横断的な取組	エネルギーマネジメント	－	－
	地域連携・レジリエンス強化	－	－
その他の取組	空港アクセスに係る排出削減	－	－
	吸収源対策	－	－
	工事・維持管理での取組	－	－
	クレジットの活用	－	－
	意識醸成・啓発活動等	－	－
合計		582.7 トン	731.6 トン



	2013	2030	2050	/年度	(トン/年)
2013年度の排出量	a	583.2	-	-	
脱炭素化施策を行わない場合の排出量	b	-	693.1	693.1	現状(2019年度)以降に脱炭素化施策を行わない場合
省エネ施策による削減効果： ↓	c	-	118.6	197.7	空港建築施設・航空灯火・空港車両による削減効果
再エネ施策による削減効果： ↓	d	-	574.0	643.8	太陽光発電の導入による削減効果
施策による削減効果の合計	e	-	692.6	841.5	c+d
施策を行った場合の排出量	f	-	0.5	-148.4	b-e
2013年度比の削減量	g	582.7	731.6	a-f	
2013年度比の削減割合	h	99.9%	125.5%	g/a	

■ 空港施設 車両からの排出量(※2030年度は脱炭素施策実施後の排出量)

■ 脱炭素化施策を行わない場合の排出量

↓ 省エネ施策による削減効果

↓ 再エネ施策による削減効果 ※

↓ その他 (航空機、空港アクセス) による削減効果の想定 (参考)

※ 「再エネ施策による削減効果」は、設置可能性のある用地全てに太陽光発電システムを整備できた場合の削減効果である。具体的な太陽光パネル設置箇所やパネル配置、送電方法などは、今後導入前の詳細計画段階において検討を行うため、削減効果の値に変更生じることがある。

図 3 温室効果ガス削減目標設定 (イメージ)

3.1 空港施設に係る取組

(1) 空港建築施設の省エネ化

(現状)

本空港においては、庁舎等の国が所有する施設並びに旅客ターミナルビル、貨物取扱施設、立体駐車場等の主に事業者が所有する施設がある。

2013 年度及び現状（2019 年度）における空港建築施設からの温室効果ガス排出量は、それぞれ 483.2 トン/年及び 671.4 トン/年である。また現状（2019 年度）の温室効果ガスの排出量は、2013 年度の排出量に対して約 39%の増加となっている。2019 年の温室効果ガスの排出量の増加の要因は、建築面積が約 7,789 m²の増築が行われたことにより、各施設のエネルギー使用量が約 5 割増加していることが主な理由であるが、一方エネルギー使用の大半を占める電力（中国電力）の温室効果ガスの原単位が 2013 年度の 0.672(kg-CO₂/kWh)から 2019 年度は 0.636(kg-CO₂/kWh)に若干減少していることが押し下げ要因となっている。

(2030 年度までの取組)

旅客ターミナルビルは、2023 年度から 2030 年度まで、これまで進めている照明設備の LED 化、照明の最適化を促進するとともに、窓ガラスの日射遮蔽や空調設備の更なる高効率化を行う。貨物取扱施設については、照明の LED 化を進めるとともに窓ガラスへの遮熱フィルムの設置やパッケージエアコンの効率化などを図る。

燃料施設は、照明の LED 化やパッケージエアコンの効率化などを進める。

国は、2030 年度までに庁舎等において、計画的に LED 照明への切替を行うとともに、窓ガラスの Low-E 化やパッケージエアコンの効率化などを図る。各施設の省エネの施策（案）については表 3.1.1 に具体を示す。

これにより、空港建築施設において 2030 年度までに温室効果ガス排出量は、図 3.1 に示すように施設面積の増加に伴い、省エネ施策なしの場合 575.4 トン/年に増加するが、省エネ施策ありの場合 459.5 トン/年となり 115.9 トン/年を削減する。しかし、表 3 に示すように 2013 年度比では 23.7 トン/年（約 5%）の削減となり、空港建築施設だけの取組では、空港全体として目標とする 46%以上の削減までには至らないが、航空灯火の LED 化や空港車両の EV・FCV 化等、太陽光発電などの再生可能エネルギーの導入などの取組と合わせて 46%以上の削減を目指す。

省エネの施策の取組手順は、窓の日射遮蔽や照明の LED 化の施策を優先して取組、空調負荷の低減を図った後に空調設備関連の更新を図ることとする。

(2050 年度までの取組)

本空港の協議会は、再エネの取組や今後の空港需要の増加、並びに電力の温室効果ガスの原単位の変化などを注視しながら、2030 年度までに行う施策や施工時期の見直しを行うとともに 2050 年までの取組についても検討を行っていく。

表 3.1.1 各施設における省エネ化の実施主体及び実施時期(施策案)等※

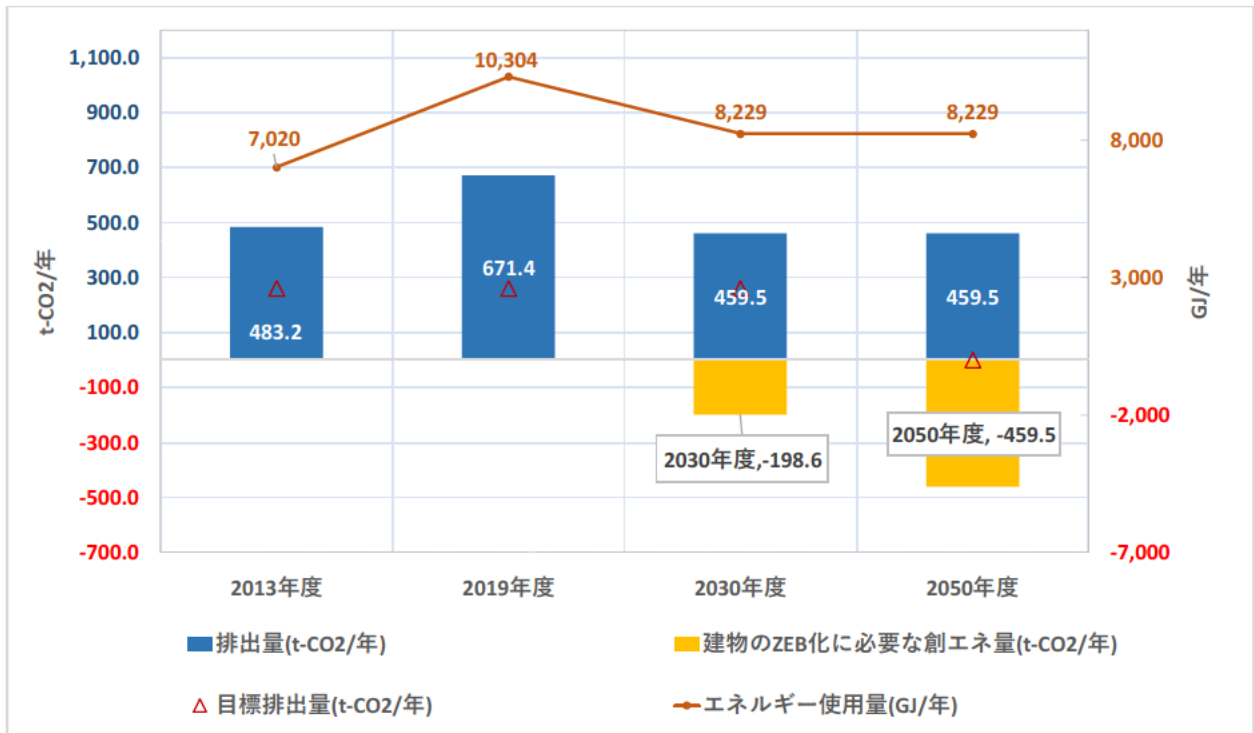
対象施設	取組内容	実施主体	実施時期	温室効果ガス削減量	
				2030 年度	2050 年度
庁舎	Low-E ガラス (日射遮蔽型)	大阪航空局 岩国空港事務所	実施済		
	高効率熱源 (パッケージエアコン)		2030 年度	18.1 トン	18.1 トン
	全熱交換器の CO2 制御		2030 年度	1.8 トン	1.8 トン
	照明 LED 化		2030 年度	8.4 トン	8.4 トン
	高効率給湯器		2030 年度	0.2 トン	0.2 トン
旅客ターミナルビル	Low-E ガラス (日射遮蔽型)	岩国空港ビル (株)	実施済		
	高効率熱源 (パッケージエアコン)		2030 年度	9.5 トン	9.5 トン
	インバーターによる送風機の風量調整		2030 年度	42.0 トン	42.0 トン
	照明 LED 化 (現状 84%) (2030 年度 100%)		2030 年度	10.2 トン	10.2 トン
	明るさ検知制御		2030 年度	0.9 トン	0.9 トン
	室温設定緩和		2030 年度	6.2 トン	6.2 トン
	照度設定緩和		2030 年度	3.7 トン	3.7 トン
	空調換気設備の運転時間見直し		2030 年度	4.2 トン	4.2 トン
貨物取扱施設	遮熱フィルム	岩国空港ビル (株)	2030 年度	0.003 トン	0.003 トン
	高効率熱源 (パッケージエアコン)		2030 年度	0.5 トン	0.5 トン
	照明 LED 化 (現状 0%) (2030 年度 100%)		2030 年度	5.3 トン	5.3 トン
	照度設定緩和		2030 年度	0.3 トン	0.3 トン
	空調換気設備の運転時間見直し		2030 年度	0.2 トン	0.2 トン
立体駐車場	照明 LED 化 (現状 100%)	岩国空港ビル (株)	実施済		
航空機燃料施設	高効率熱源 (パッケージエアコン)	(株)ニシモト・ エネルギー・サ プライ航空燃料 事業部 岩国空港 事務所	2030 年度	0.5 トン	0.5 トン
	照明 LED 化 (現状 0%) (2030 年度 100%)		2030 年度	3.6 トン	3.6 トン
	照度設定緩和		2030 年度	0.2 トン	0.2 トン
	空調換気設備の運転時間見直し		2030 年度	0.1 トン	0.1 トン

※2019 年度 (現状) のエネルギー使用量からの省エネ化の取組による温室効果ガス削減量を示す

岩国空港

エネルギー使用量とCO2排出量の推移

		2013年度	2019年度	2030年度	2050年度
a : 建築延床面積の合計 m ²		5,253	13,042	13,042	
排出量 t-CO ₂ /年	b : 施策なし	483.2	671.4	575.4	
	c : 施策あり			459.5	459.5
面積あたり t-CO ₂ /m ² 年	d : c ÷ a	0.092	0.051	0.035	
削減量 t-CO ₂ /年	e : b - c			115.9	
目標排出量 t-CO ₂ /年 (2013年比46%削減)	f : b(2013年) × (1-0.46)			260.9	
排出量 2013年度比	g : 1 - [c(2030年) ÷ b(2013年)]		39%	-5%	
GJ/年		7,020	10,304	8,229	8,229
創エネ量(t-CO ₂ /年)	h : f - c			-198.6	-459.5



燃料	CO2排出係数			
	2013年度	2019年度	2030年度(2022)	
一般電力 (中国電力)	0.672	0.636	0.545	kg-CO ₂ /kWh

CO₂ 排出係数：電力供給 1kWh あたりの CO₂ 排出量で、年度毎・電気事業者毎に設定される公表値
 図 3.1 空港建築施設のエネルギー使用量と CO₂ 削減量

(2) 航空灯火の LED 化

(現状)

航空灯火は、全 172 灯のうち 156 灯 (91%) が LED 化されている (2022 年 9 月時点)。2013 年度、2019 年度においては全 172 灯のうち 154 灯 (90%) が LED 化されており、空港の供用開始時 (2012 年 12 月) より、大部分で LED の灯火が採用され、本空港における LED 化の取組はほぼ実施されている。

2013 年度及び現状 (2019 年度) における航空灯火からの温室効果ガス排出量は、それぞれ 47 トン/年及び 45 トン/年である。

(2030 年度までの取組)

今後は、LED 化されてない数%の灯火についても、適切なタイミングで LED 化を図っていくこととする。

未 LED 化の灯火もすべて 2030 年度までに LED 化した場合には、2030 年度までに温室効果ガス排出量が 2013 年度比で 11.4 トン/年 (2013 年度比及び現状比それぞれ 24%及び 20%) 削減される。

表 3.1.2 航空灯火の LED 化の実施主体及び実施時期等

対象施設	取組内容	実施主体	実施時期	削減効果
航空灯火	照明 LED 化	大阪航空局 岩国空港事務所	2013 年度～ 2030 年度	11.4 トン

3.2 空港車両に係る取組

(1) 空港車両のEV・FCV化等

(現状)

本空港においては、全日本空輸（株）により 17 台、大阪航空局岩国空港事務所により 4 台、その他空港関係事業者を含めると合計 24 台の空港車両が保有・運用されている。

EV の充電設備は、空港の制限区域内には設置されていないが、2023 年 6 月時点では山口県民文化ホールいわくになどに EV スタンドがある。

2013 年度及び現状（2019 年度）における空港車両からの温室効果ガス排出量は、それぞれ 52.7 トン/年及び 79.4 トン/年である。

※各事業者からの温室効果ガス排出量のうち、アンケート回答時において 2013 年度のエネルギーデータ（燃料使用量等）を確認できなかった事業者に関しては、2019 年度のエネルギーデータを用いて計算した。

表 3.2.1 事業者別の空港車両の台数（現在：2019 年度）

事業者	燃料種別				合計
	ガソリン	軽油	EV	FCV	
大阪航空局岩国空港事務所	2	2	0	0	4
岩国空港ビル（株）	1	0	0	0	1
全日本空輸（株）岩国空港所	2	15	0	0	17
（株）ニシモト・エネルギー・サプライ 航空燃料事業部岩国空港事務所	0	2	0	0	2
合計	5	19	0	0	24

表 3.2.2 車種別の空港車両の台数（現在：2019 年度）

	燃料種別				合計
	ガソリン	軽油	EV	FCV	
ランプバス	0	0	0	0	0
フォークリフト	0	1	0	0	1
トーイングトラクター	0	5	0	0	5
連絡車	5	0	0	0	5
カーゴトラック	0	0	0	0	0
航空機牽引車	0	1	0	0	1
その他	0	12	0	0	12
合計	5	19	0	0	24

表 3.2.3 岩国空港周辺の EV スタンド

	場所	営業時間
1	山口県 岩国総合庁舎・シンフォニア岩国 (山口県民文化ホールいわくに)	07:30 - 23:00
2	森口電機工業(株) 本社	09:00 - 16:00

The map displays the Iwakuni area with two EV charging stations marked with green pins. Station 1 is located near the intersection of National Route 188 and the Iwakuni Line. Station 2 is located near the Iwakuni City Office. The map includes various landmarks such as the Iwakuni City Office, Iwakuni City Cultural Center, and several schools. It also shows the Iwakuni River and several bridges. A scale bar indicates 500 meters, and the map is credited to NTT Infrastructure.

注：2023年6月時点の情報を示す

出典：Copyright© NTT インフラネット，All Rights Reserved. より作成

(2030 年度までの取組)

① 取組方針

国が所有する空港車両については、政府の公用車と同様、代替可能な電動車※がない場合等を除き、新規導入・更新時については 2030 年度までに全て電動車とする方針である。

本空港では、この方針に準じて、その他航空会社をはじめ空港関係事業者等が保有する車両についても、2030 年度までに集中的に電動車の導入を促進することとする。

※電動車：電気自動車(EV)、燃料電池自動車(FCV)、プラグインハイブリッド自動車、ハイブリッド自動車

② 車両導入・施設整備の基本的な考え方

1) EV・FCV 導入

空港車両の EV・FCV 化は、空港運用に影響を及ぼすことなく効率的に導入する必要がある。今後、新規購入や更新時期を迎える空港車両については、原則、EV・FCV への転換を検討することとする。

その際、EV・FCV の運用に対する作業効率や安全性等については、まだ十分に把握できていないことから、先行して実証実験を行っている他空港の取組を参考にするとともに、自ら実証実験を実施することも含め、関係者間で協議し今後の方針を検討する。

なお、本空港では、EV 化と FCV 化のうち、当面は FCV と比較して選択肢の多い EV 化について検討することとする。

また、現時点で国内において製品化されている EV は、フォークリフト、トーイングトラクター及び連絡車などに限られている。車両の開発状況に応じて、現有車両の EV 化を促進することとする。

2) インフラ施設整備

空港車両の EV・FCV の導入に際して充電設備や水素ステーション等のインフラ施設の整備が必要不可欠である。

EV の導入規模により、インフラ施設の規模も変化するため、本空港における空港車両の運用に対する作業効率や安全性等の確認を行いながら、インフラ施設の設置場所や導入規模を検討する。

なお、EV 充電施設へと供給する電源は、再エネから供給することが望ましい。本空港では、再エネを展開する用地があることから、充電設備の計画は、太陽光発電等の再エネ発電の導入計画と合わせ、必要な電力量、電源確保に必要なインフラ設備を検討する。

③ 実施計画

本空港における空港車両のEV・FCV化は、国が保有する車両を除き、現時点で取組を推進する実施主体や実施時期を具体的に計画することができないため、今後、協議会を通じて取り組む内容を以下に示す。

1) 国の所有するガソリン動力車両のEV化

政府方針に則り、大阪航空局岩国空港事務所の保有する車両については、適宜EVへの更新を進める。特に、外回りや移動・点検に用いるガソリン動力の連絡車等の一般車両について、既にEVの販売も進んでいることから、優先的にEV化を進める。

なお、国以外の事業者においても、国と同様にガソリン動力の連絡車等の一般車両については、更新時期にEV化を進める。

2) 導入可能なEVの調査検討

EVの導入にあたっては、充電サイクル、充電作業にかかる時間、作業性など空港運用への影響の確認や、車両運行データ等の検証・分析を通じてEV化へ向けた車両管理や充電環境の整備、空港のエネルギーマネジメント等の課題を把握する必要がある。

他空港で先行している実証実験の成果を活用するとともに、本空港の空港車両の運用状況を踏まえ、国内外の空港車両のEV・FCVの製品化されている車両の中から、導入が期待される車両について検討するとともに、必要に応じて実証実験の実施を検討する。

3) EV導入に向けた実施主体の検討

わが国の空港では、航空会社が自社の運航便を支える空港車両を保有し、系列のグラウンドハンドリング会社が空港車両を運用するような形態が一般的であった。しかし、EVへ転換するためには、空港車両のみならず、充電設備への投資並びにインフラ整備を実施する主体の確保が課題となる。

また、充電施設の規模は、EVの導入規模や運用方法と合わせて計画する必要がある。現時点では事業性も見通しにくいこともあり、本空港においてEV化を促進するための整備主体は明らかになっていない。

そのため、EVの導入を促進するためにも、充電施設の整備主体の検討を引き続き行うとともに、EV、充電設備、さらには再エネも含めた一体的にサービスを提供するプロバイダーの参加についても併せて検討を進めることとする。

(2050 年度までの取組)

① 取組方針・温室効果ガス削減目標

2050 年度においては、航空会社における空港車両からの温室効果ガス削減方針などが定まっていること、EV・FCV が現状では未開発・あるいは現状では開発中である GSE 車両などについても実用化が進んでいることが想定される。

そのため、一般車両以外の GSE 車両についても、EV・FCV 化、バイオ燃料の導入、EV ステーションや FCV ステーション等の施設整備を進めることにより、空港車両からの温室効果ガス排出量を 0 とすることを目指す。これにより、温室効果ガス排出量を 2013 年度比で 52.7 トン/年、削減する。

(2) バイオ燃料等の活用

① 取組方針

空港車両の EV・FCV 化に並行し、既存のディーゼル・ガソリン車両等からの温室効果ガス排出削減のための暫定的な措置として、また将来的に EV・FCV 等で代替することが難しい空港車両からの温室効果ガス排出削減のための手段として、バイオ燃料等の活用を検討する。

② バイオ燃料導入の基本的な考え方

空港車両へのバイオ燃料の使用については、車両への不具合、燃料の調達、貯蔵方法、燃料コスト等を踏まえた検討が必要である。

車両に用いられるバイオ燃料は、主にバイオエタノール（ガソリンの代替燃料）、バイオディーゼル（軽油の代替燃料）が挙げられる。バイオエタノール、バイオディーゼル共にバイオマス由来の燃料であり、それぞれ原料となる植物が生育する過程において温室効果ガスを吸収することから、燃焼過程で放出される温室効果ガスを実質 0 とみなすことが可能となっている。

また、化石燃料との混合比率により種類（B10＝バイオディーゼル 10%混合燃料、B100＝同 100%使用、等）が分けられている。

国内の空港では、上記のうち「B100 燃料」をトーイングトラクターに使用する実証実験も始まったところであり、これらの動向を踏まえてバイオ燃料の導入を検討することとする。

③ 実施計画

バイオ燃料を空港車両で使用するにあたっては、主に GSE 車両を保有する航空会社の意向を、また地域からの提供を受ける場合は、地域で生産可能なバイオ燃料について、協議会で情報収集・意見交換等をしながら検討を行う。

3.3 再エネの導入促進に係る取組

(1) 太陽光発電の導入

(現状)

本空港では、大阪航空局岩国空港事務所が空港内の建物屋上（所有者：国）において 10.0kW の太陽光発電を導入し、当該電力を自家消費している。

2013 年度及び現状（2019 年度）における本空港全体の年間電力消費量は、約 79 万 kWh/年及び約 113 万 kWh/年であり、このうち一部を太陽光発電により発電した電力で賄っている。

本空港は米軍との共用飛行場であり、将来的に大規模な施設増設を実施する場合には、米軍との協議・米国の承認が必要になる場合があることを留意する必要がある。

(2030 年度までの取組)

本空港における電力需要に対応するために、太陽光発電の導入可能性のある用地（2.4ha）すべてを利活用できた場合では、2030 年度までに太陽光発電（2.2ha、0.9MW）、蓄電池（0.2 万 kWh）を導入し、空港内の旅客ターミナルビル、貨物取扱施設、庁舎等に電力供給することを目標とした。

太陽電池パネルは空港内の未利用地（所有者：国）及び駐車場（所有者：国）、大阪航空局岩国空港事務所屋上（所有者：国）、ターミナルビル南館屋根（所有者：岩国空港ビル(株)）への設置を検討した。

なお、空港内の未利用地及び駐車場（2.0ha）については、整備主体が国以外の組織となった場合は、国有財産法の特例により、用地を借用し、実施することができる。この場合、行政財産貸付申請に基づき申請する必要がある。また、駐車場カーポート型の太陽電池パネル設置にあたっては、駐車可能台数が減少することが想定されるため、空港の利用状況等に留意する必要がある。

これにより、計 0.9MW の太陽光発電を導入し、空港建築施設の省エネ化等で変動した 2030 年度の空港全体の年間電力消費量約 109 万 kWh/年のうち 105 万 kWh/年（再エネ化率 97.1%）を賄い、2030 年度までに温室効果ガス排出量を 574.0 トン/年（電気使用による 2013 年度排出量比及び現状排出量比それぞれ 108.2%及び 80.2%）削減することができる。

一方、太陽光発電事業の事業主体は、現時点で決まっていないことから、事業の実施時期の見通しも立っていない。協議会構成員が事業主体になるケースや、PPA 事業者を募り協議会構成メンバー等が資本参加するケースなどは、今後導入前の詳細計画段階において検討を行う。

(2050 年度までの取組)

2050 年度に向けては、次世代太陽光発電設備や水素燃料電池の開発動向を踏まえ、2050 年度までに更なる空港電力需要の増加や空港車両の電化状況に応じて必要となる太陽光発電（0.2ha、0.1MW）の増強、蓄電池容量（0.04 万 kWh）の増強、水素燃料電池容量（9.6 万 kWh）の導入を図ることを目標とした。太陽光発電設備は、空港内のターミナルビル本館（所有者：岩国空港ビル(株)）の設置を計画した。

これにより、計 1.0MW の太陽光発電を導入し、空港建築施設の省エネ化等で変動した 2050 年度の空港全体の年間電力消費量約 109 万 kWh/年のうち 118 万 kWh/年（再エネ化率 108.9%）を賄い、2050 年度までに温室効果ガス排出量を 643.8 トン/年（電気使用による 2013 年度排出量比及び現状排出量比それぞれ 121.3% 及び 89.9%）削減することができる。

表 3.3.1 太陽光発電設備等の導入計画

導入設備 (太陽光発電設備)	実施主体	実施時期	設置規模	
			2030 年度	2050 年度
空港用地内地上型	未定	2030 年度	0.1MW (0.3ha)	0MW (0ha)
建物屋上設置型	未定	2030 年度	0.1MW (0.1ha)	0.1MW (0.2ha)
駐車場カーポート型	未定	2030 年度	0.7MW (1.7ha)	0MW (0ha)

※上記の施策の実施の有無や事業主体は、今後導入前の詳細計画段階において検討を行う

※再エネ導入に関しては、地域電力会社である中国電力についても参加して頂くことを検討する

表 3.3.2 再エネ電力の需要見通し

	2030 年度		2050 年度	
	再エネ電力	再エネ化率	再エネ電力	再エネ化率
空港内施設	105 万 kWh	97.1%	118 万 kWh	108.9%

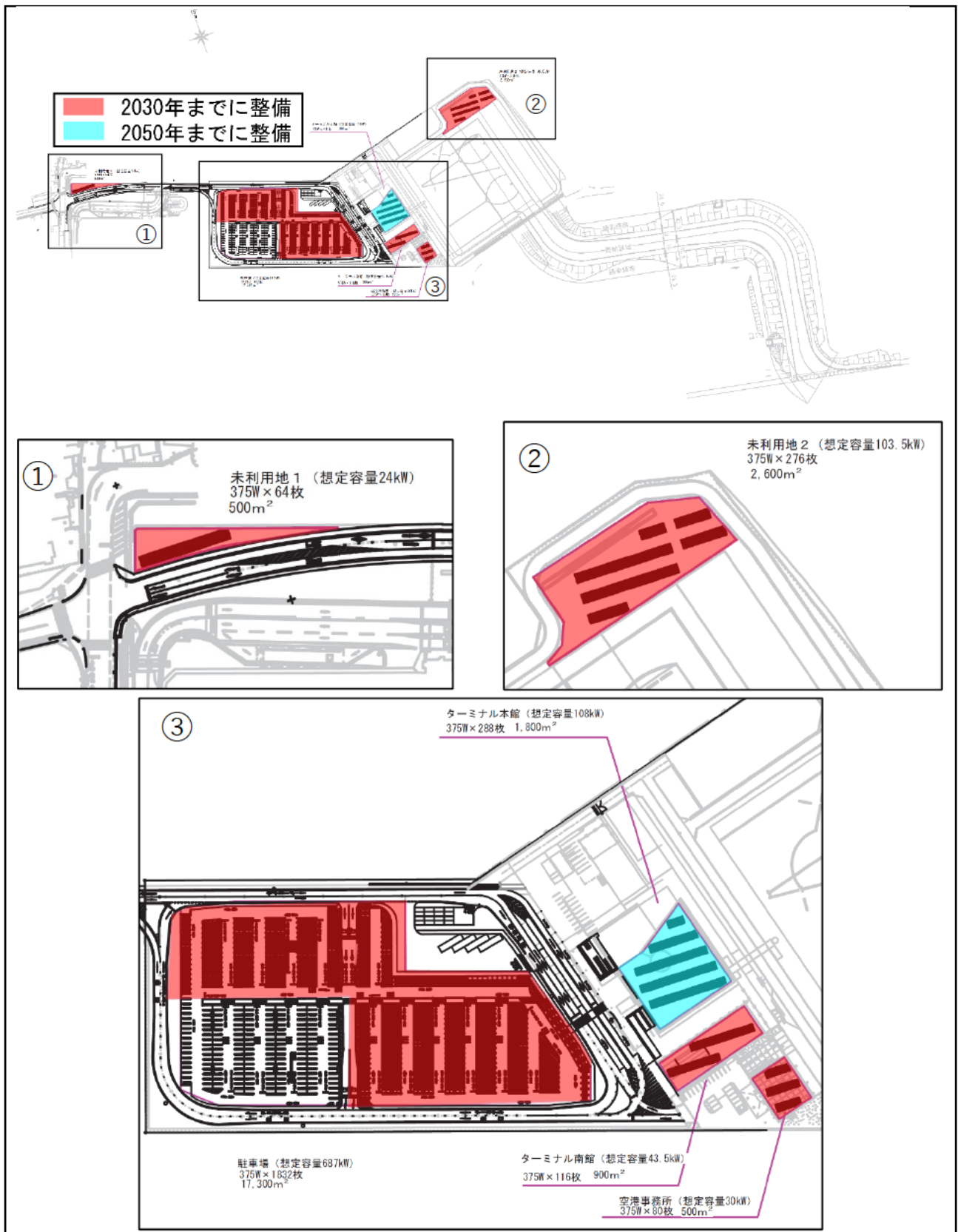


図 3.3 導入可能性がある用地、2030 年度・2050 年度までの導入予定場所
 ※具体的な太陽光パネル設置箇所やパネル配置、送電方法などは、今後導入前の詳細計画段階において検討を行う。

(2) 蓄電池・水素の活用

(2030 年度までの取組)

本空港では、空港内の旅客ターミナルビル、貨物取扱施設、庁舎等における夜間の消費電力を太陽光発電の電力により賄うため、空港内未利用地や駐車場、建物屋上における太陽光発電（0.9MW）の導入に合わせて、2030 年度まで 0.2 万 kWh の蓄電池を導入することを目標とする。

これにより、太陽光発電のみを導入した場合に比べ、空港建築施設の省エネ化等で変動した 2030 年度の空港全体の年間電力消費量約 109 万 kWh/年のうち 105 万 kWh/年を賄うことができるため、再エネ化率を 65.9%から 97.1%に向上させることができ、2030 年度までに温室効果ガス排出量を 574.0 トン/年（電気使用による 2013 年度排出量比及び現状排出量比それぞれ 108.2%及び 80.2%）削減することができる。

(2050 年度までの取組)

本空港は、空港内の旅客ターミナルビル、貨物取扱施設、庁舎等における夜間の消費電力を太陽光発電の電力により賄うため、空港内の建物屋上における太陽光発電（0.1MW）の導入に合わせて、2050 年度頃に 0.04 万 kWh の蓄電池を導入することを目標とする。

さらに、空港内の旅客ターミナルビル、貨物取扱施設、庁舎等における季節や天候により変動する電力需要を太陽光発電の電力により賄うため、空港内の建物屋上における太陽光発電（0.1MW）の導入に合わせて、2050 年度頃に 9.6 万 kWh の水素燃料電池を導入することを目標とする。

これにより、太陽光発電のみを導入した場合に比べ、空港建築施設の省エネ化等で変動した 2050 年度の空港全体の年間電力消費量約 109 万 kWh/年のうち 118 万 kWh/年を賄うことができるため、再エネ化率を 65.9%から 108.9%に向上させることができ、2050 年度までに温室効果ガス排出量を 643.8 トン/年（電気使用による 2013 年度排出量比及び現状排出量比それぞれ 121.3%及び 89.9%）削減することができる。

表 3.3.3 蓄電設備等の導入計画

取組内容・導入設備	実施主体	実施時期	設置規模	
			2030 年度	2050 年度
蓄電池設備	未定	2030 年度	0.2 万 kWh	0.04 万 kWh
水素燃料電池設備	未定	2030 年度	0kWh	9.6 万 kWh

※上記の施策の実施の有無や事業主体は、今後導入前の詳細計画段階において検討を行う。

表 3.3.4 蓄電設備等の導入による再エネ電力の需要見通し

対象施設	2030 年度		2050 年度	
	再エネ電力	再エネ化率	再エネ電力	再エネ化率
空港内施設	105 万 kWh	97.1%	118 万 kWh	108.9%

3.4 航空機に係る取組

(1) 駐機中

(現状)

本空港においては、全2スポットに対し、固定式GPU（電力）及び固定式GPU（空調）は整備されていない。航空会社において、移動式GPUが1台（ANA1台）配備されている。

本空港においてAPUの使用時間に制限はない。他の地方空港を参考に設定したGPU利用率により試算を行うと、2013年度及び現状（2019年度）における駐機中の航空機からの温室効果ガス排出量は、それぞれ304トン/年及び469トン/年である。

(今後の取組)

温室効果ガス排出削減を実現できるよう、協議会において、移動式GPUの導入促進、APUの利用時間短縮などに向けた協議を行い、本空港に就航する全航空会社の駐機中航空機からの排出削減を目指すこととする。また、CO2削減効果のより大きいバッテリー式GPUに関する情報収集・周知などを行っていくこととする。

3.5 横断的な取組

(1) エネルギーマネジメント

(2030 年度までの取組)

2030 年度までの取組として、太陽光発電（2.2ha、0.9MW）および蓄電池設備（0.2 万 kWh）を導入し、空港内の旅客ターミナルビル、貨物取扱施設、庁舎等に電力供給する計画とした。また、太陽電池パネルは空港内 5 箇所に設置し、その供給先は 2 箇所と計画した。なお、具体的な太陽電池パネルの設置場所および供給先は、今後の詳細計画段階で検討する必要がある。

本空港の脱炭素化推進協議会にて検討して太陽光発電の実施主体となった組織は、空港全体の電力需給をマネジメントするためにエネルギーマネジメントシステムの導入を検討し、需給バランス調整を目指す。

これにより、2030 年度までに空港全体の再エネ率が 97.1% 向上し、温室効果ガス排出量を 574.0 トン/年（電気使用による 2013 年度排出量比及び現状排出量比それぞれ 108.2% 及び 80.2%）削減することができる。

(2050 年度までの取組)

2050 年度に向けた取組としては、空港全体のエネルギー需給バランスを最適化することについて、以下のような観点を参考に、各種施策の導入効果の検討や実証実験を行いつつ、カーボンニュートラルに向けた施策の導入を促進することとする。

- 個々の施設での BEMS によるエネルギーの見える化や最適制御による省エネ化
- 再エネ発電を実施する施設間での電力供給バランスの調整（設置場所毎の太陽電池パネルの向きや日照の違いによる発電出力の変化を踏まえる等）
- IoT を活用した需要設備の出力調整や発電設備や蓄電池の出力制御により電力需給を調整する VPP の導入
- 空港駐車場を利用する EV の放充電の一括管理による VPP としての活用
- 空港間連携による電力需給バランスの最適化

(2) 地域連携・レジリエンス強化

(現状)

山口県が策定した山口県地域防災計画（令和4年）において、本空港は「救援物資調達の拠点」と位置付けられている。

山口県においては、脱炭素化に向けた取組として、「地球温暖化対策実行計画（第2次計画）（令和3年3月）」を策定している。

一方、災害時における本空港と外部機関との間で結ばれている連携協定等については、主に以下が挙げられる。

【岩国市】

○岩国空港における航空機事故に対する消火救難活動に関する協定 等

また、本空港では現在、災害等に対する対応として、非常用発電機が配備されている。災害等で外部電源の供給が断たれた場合にも、本空港の一部施設は非常用発電機により一定時間の電力が確保されているが、地域へ供給する電力は確保されていない。

(空港周辺地域からの要望)

空港利用者のアクセス交通手段について脱炭素化の要望が挙げられている。

【具体的に挙げられていた空港周辺地域からの要望等】

- ・ 空港利用者の移動手段の脱炭素化（EVバスやFCVバス、太陽光発電を活用したEV充電ステーション（ゼロカーボンドライブの推進））

(今後の取組)

空港と地域の連携・レジリエンスのあり方として、再生可能エネルギーにより「空港で生産した電力を地域へ供給するスキームの検討」を行うことが考えられる。

地域への電力供給にあたっては、自営線の設置はコスト面の課題が大きいことから、施設・設備の整備状況に応じて、ソフト面も含め出来ることから段階的に検討していくこととする。

【空港周辺地域への電力供給スキームの検討（例）】

① 空港内設備を活用した充電サービスの提供

空港の周辺地域が停電しているような場合には、旅客ターミナルや駐車場等の空港施設において、太陽光など再生可能エネルギーを用いて発電した電力を、充電サービスとして地域住民等に提供する。また、この災害時等における充電サービスの内容について、広く周知する。

② 空港 EV 等を用いた電力供給

空港車両等の EV 化がある程度進んだ段階においては、災害時に地域からの要請に基づき、避難所等への電力供給が必要な場所へ EV 等を派遣し、非常用電源設備として電気の供給サービスを提供する。また、災害時に、このような取組をスムーズに行うために、空港と外部機関との間で協定書を結ぶことを検討する。

③ 空港周辺地域等への電力供給

空港において再生可能エネルギーにより生産される電力が空港での自家消費を上回る場合には、空港から地域への電力供給先を検討する。

【地域からの要望を踏まえた検討（例）】

① 空港アクセス手段の脱炭素化推進

アクセスの項目にも関連するが、太陽光発電の導入や EV ステーションの整備等と並行して、空港アクセスバスの運行事業者への働きかけ（協議会への参加検討を含む）等についての検討を実施する。

3.6 その他の取組

(1) 空港アクセスに係る排出削減

(現状)

本空港では、約 200 人の従業員が空港内で働いており、そのアクセス分担率は、自家用車 77%、バイク 5%、徒歩・自転車 18%となっている。また、48.4 万人の旅客が空港を利用しており、そのアクセス分担率は、軌道系アクセス利用 2%、バス利用 21%、乗用車・レンタカー・タクシー等利用 77%となっている。

本空港では、空港駐車場で 851 台分の駐車場（2019 年度）を有している（2020 年度時点では、機器設置に伴い 850 台の駐車場台数となっている）。現状では、空港内に乗用車用充電設備や水素ステーションはない。

2013 年度及び現状（2019 年度）における空港アクセスからの温室効果ガス排出量は、それぞれ 1,300.7 トン/年及び 1,042.2 トン/年である。

表 3.6 空港アクセスに係る温室効果ガス排出量

アクセスに係る排出量：岩国		2013 年度	2019 年度
年間旅客数	軌道系アクセス利用者	0.0 万人	1.2 万人
	バス利用者	10.5 万人	10.0 万人
	乗用車利用者	24.7 万人	37.2 万人
	合計	35.2 万人	48.4 万人
旅客の空港アクセスからの排出量	軌道系アクセス	0.0 トン	3.9 トン
	バス	147.1 トン	91.8 トン
	乗用車	912.4 トン	778.9 トン
	合計	1,059.5 トン	874.6 トン
従業員による移動（回/年）	軌道系アクセス利用者	0.0 万回	0.0 万回
	バス利用者	0.0 万回	0.0 万回
	乗用車利用者	6.3 万回	7.7 万回
	バイク利用者	0.4 万回	0.5 万回
	徒歩・自転車等	1.5 万回	1.8 万回
	合計	8.2 万回	10.0 万回
従業員の空港アクセスからの排出量	軌道系アクセス	0.0 トン	0.0 トン
	バス	0.0 トン	0.0 トン
	乗用車	232.8 トン	161.7 トン
	バイク	8.5 トン	5.9 トン
	徒歩・自転車等	0.0 トン	0.0 トン
	合計	241.3 トン	167.6 トン
旅客、従業員によるアクセスからの排出量総計		1,300.7 トン	1,042.2 トン

(今後の取組)

現時点においては、アクセス交通手段の転換策の実施は予定されていないものの、今後協議会などにおいて、旅客や空港従業者のアクセスに関して、より低排出の交通手段への利用転換を図るような意識醸成の働きかけを行う。

また、空港車両のEV化・FCV化の検討に合わせ、空港従業者や旅客、その他空港利用者が利用可能なEV用の充電設備や、FCV用の水素ステーションの設置を検討し、乗用車利用者が低排出のEV、FCVを利用しやすい環境整備を目指すこととする。

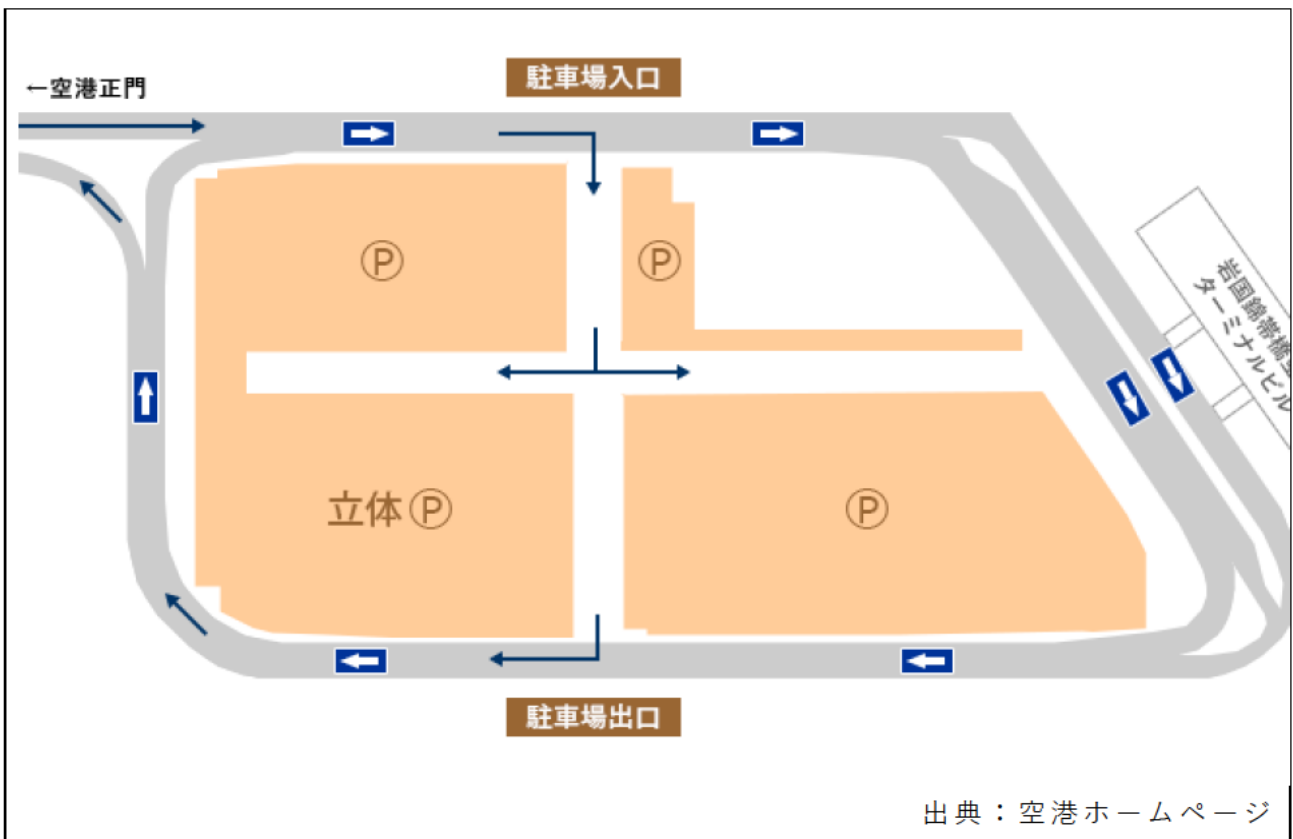
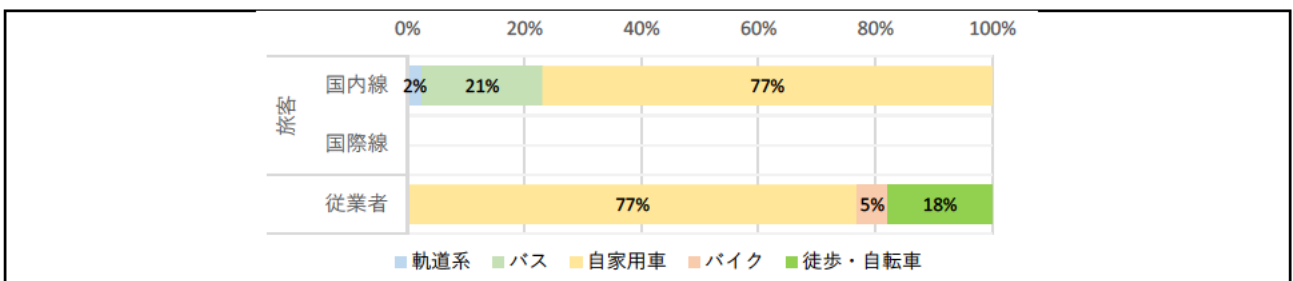


図 3.6.1 駐車場の場所（現在）



注：旅客は「航空旅客動態調査」、従業者は協議会で実施したアンケートに基づく。少数点以下の端数によりグラフの合計が100%とならない場合がある。

図 3.6.2 空港内従業員及び一般旅客のアクセス分担率（現在）

(2) 吸収源対策

(現状)

温室効果ガス吸収源に関して特筆すべき取組は実施されていない。

(今後の取組)

空港周辺未利用地のうち、太陽光発電等の再エネ発電の適地とならない土地は、植林に活用する可能性のある用地である。植林や再造林を行う場合には、制限表面への抵触や航空灯火の視認障害が発生しないよう留意する。吸収源機能を維持・向上するために、植栽、下刈、間伐等の森林に対する人為的な働きかけを継続的に実施する。これにより、温室効果ガス排出量を吸収する。

(3) 工事・維持管理での取組

(現状)

工事・維持管理に関して特筆すべき取組は実施されていない。

(今後の取組)

空港の整備について、ICT 施工や低炭素の材料及び建設機械を用いた施工を実施する。また、空港の維持工事において、維持管理の効率化に取り組む。

これにより、温室効果ガス排出量を削減する。

(4) クレジットの創出

(現状)

クレジットに関して特筆すべき取組は実施されていない。

(今後の取組)

太陽光発電により空港での自家消費を上回る余剰電力が想定される場合には、空港以外での脱炭素化促進に貢献できるよう、クレジットの創出を検討する。

(5) 意識醸成・啓発活動等

空港脱炭素化に向けては、協議会構成員を含む空港関係者全体が脱炭素化の意義や目的を理解し、一丸となって取り組んでいくことが必要となる。

空港事業者に対する意識醸成の取組としては、空港脱炭素化推進協議会を定期的（年1回以上）に開催し、毎年度の温室効果ガス排出量の確認や、構成員の日常的な省エネ・環境配慮行動（電力等エネルギー使用量削減など）の取組の成果を確認するとともに、2050年度のカーボンニュートラルの達成に向けた課題を共有し、さらなる取組を積極的に進めることとする。

空港利用者に対しても、空港における各種脱炭素化施策について積極的な情報発信を行うとともに、空港イベント等において環境学習の場を提供する。

また、環境認証制度を活用した環境認証の取得、空港の環境情報の発信や環境学習の場の提供、さらには、周辺自治体や他空港と連携し、温室効果ガス削減施策に努める。

● 空港脱炭素化推進協議会の開催

空港脱炭素化推進計画の進捗を定期的に確認する。省エネ、再エネ、空港車両のEV・FCV化などの特定テーマについてWGを開催し、取組を推し進める。

● 空港カーボン認証（ACA：Airport Carbon Accreditation）の活用

空港に特化された国際的なカーボン管理制度。空港から排出されるCO₂量を管理・削減するための取組を評価・認証するもので、2009年に国際空港評議会ACI（Airports Council International）によって開始された。日本の空港では、関西、伊丹、神戸が最高ランクのレベル4、成田がレベル3を取得している。

● 空港の環境情報の発信

空港の脱炭素化推進計画の進捗状況を公表、空港関係者や利用者が脱炭素の取組をリアルタイムで確認できるような情報発信を行う。

● 環境学習の場の提供

空港環境に関するセミナー開催、空の日イベントにおける空港環境教室の開催を通じて、空港関係者や地域住民の教育の場を提供する。

● 周辺自治体や他空港との連携

2050年度のカーボンニュートラルの達成に向け、自身の空港だけでは解決できない課題等について、周辺自治体や他空港と連携した取組を実施する。

3.7 ロードマップ

3.1 から 3.6 に記載した取組毎に、実施時期をロードマップとして示す。

表 3.7.1 岩国空港の脱炭素化に係るロードマップ-1

取組内容		2022 年度	2023 年度	2024 年度	2025 年度	～2030 年度	～2050 年度
空港施設	旅客ターミナルビル		運用の見直し	建築の取組		設備の取組	
	庁舎・電源局舎等		運用の見直し	建築の取組		設備の取組	
	貨物取扱施設		運用見直し			設備の取組	
	立体駐車場		運用の見直し			設備の取組	
	航空灯火 LED 化					順次 LED 化整備	
空港車両	EV 化 (インフラ整備を含む)			EV 導入 FS 調査			
						順次 EV 導入 (国の車両は 2030 年度までに電動車を導入)	
					再エネを活用した EV への電力供給 FS 調査		
						順次 再エネ活用したインフラ整備	
FCV 化 (インフラ整備を含む)				FCV 導入 FS 調査			
						順次 FCV 導入	
バイオ燃料導入検討			バイオ燃料導入 FS 調査				
						順次バイオ燃料導入	

※FS 調査：導入可能性調査

表 3.7.2 岩国空港の脱炭素化に係るロードマップ-2

取組内容		2022 年度	2023 年度	2024 年度	2025 年度	～2030 年度	～2050 年度	
再生 エネルギー	国管理施設				FS 調査	設計 工事		
	民間管理施設		FS 調査				整備	
航空機	GPU の利用促進		関係者協議・施策検討	順次、GPU の利用促進・APU の利用抑制運用			順次、電動 GPU 車両の導入	
			電動 GPU FS 調査	GPU の再エネ活用検討（電動 GPU 含む）			再エネ活用整備	
横断取組	エネルギーマネジメント		FS 調査			設計 整備		
	地域連携		関係者協議・施策検討				順次、施策を実施	
	レジリエンス強化		関係者協議・施策検討				順次、施策を実施	
	クレジット創出		関係者協議・施策検討				順次、施策を実施	
その他	空港アクセス		関係者協議・施策検討				順次、施策を実施	

※FS 調査：導入可能性調査