

航空業界を取り巻く環境が大きく変化するなかにあつて、成田空港ではカーボンニュートラルに向けた取り組みを加速している。

コロナ禍を経て航空需要は大きく変化した。成田空港の利用状況には、依然、その明暗が反映されている。

貨物は好調で、4月は輸出額が14か月連続、輸入額が18か月連続で前年を上回り、それぞれ過去最高を更新した(図表1)。輸出は「半導体製造装置」(デジタル化の急速な進展)、輸入は「医薬品」(新型コロナウイルスワクチン)などが牽引している。各国の経済再開から航空貨物需要が回復する中で、貨物専用便のウェイトが高い成田空港は国際航空貨物取扱の全国シェアを高めており、当面、貨物輸送は底堅い動きが続くものとみられる。

一方、旅客は回復途上だが、まだ水準は低い。4月の旅客数は、コロナ前の19年比▲73.0%減となった(図表2)。国内線は回復が目立ちつつあるが、出入国制限の長期化からなどから、国際線はコロナ前の2~3割の水準が続いている。

厳しい水際対策が海外から批判を浴びた日本では、6月から1日あたりの入国者数の上限を1万人から2万人に引き上げ、外国人観光客の受け入れも再開した。インバウンドの再開は、空港のほか観光地やホテル、鉄道・バスなど経済効果の及ぶ裾野が広く、海外主要国の事例などを踏まえた水際対策の柔軟な運用が望まれる。

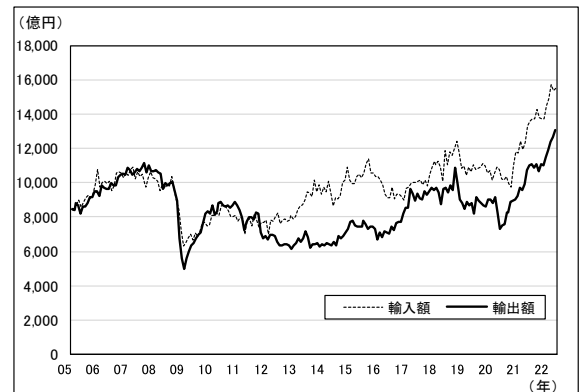
この間、航空業界を取り巻く環境が大きく変化するなかにあつて、成田空港はカーボンニュートラルに向けた取り組みも加速させている。脱炭素化社会の実現に向けた新たな枠組み「サステナブルNRT2050」(21年3月公表、図表3)では、先進技術の導入などにより、50年度までにNAAグループが排出するCO₂排出量のネットゼロ化と空港全体の排出量を15年度比▲50%とすることを目標に掲げた。国内空港では初の試みとなる。

空港全体の脱炭素化では、排出量の大部分を占める航空機関連のCO₂削減がカギを握る。これに向けては、「実用可能な航空燃料(SAF¹)」の実用・普及が期待されている。SAFは廃食油など再生可能エネルギーから生産される燃料で、従来の化石燃料に比べて排出量を▲6~▲8割削減できる。まだ世界的にも供給量が少なく、製造コストなども課題となっているが、4月に官民が連携した推進協議会が立ちあがり、これから国産SAFの開発・製造やサプライチェーンの構築などに向けた取り組みが進められる。

県内では、次世代エネルギーを新たな収益源としたい石油元売り企業が京葉臨海部に新たにSAFの製造拠点を構えることを決めているほか、空港周辺で発生する伐採木材は木質バイオマスとしての利用可能性が広がるなど、千葉県はSAFの地産地消を進められる環境にある。

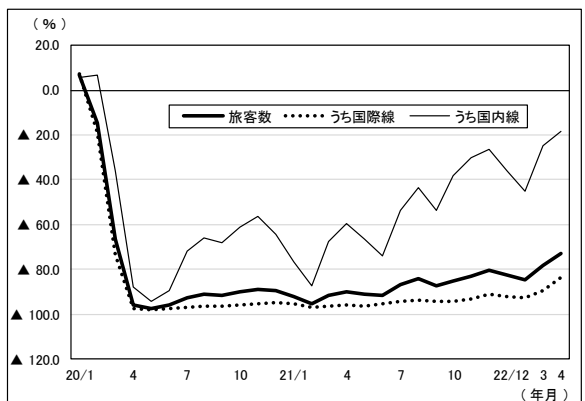
空港のステークホルダーと協働した脱炭素化の取り組みは、持続可能な社会の実現のみならず、技術の集積などを通じて地域経済の活性化にもつながる。国内航空分野の脱炭素化を先導する先進的な取り組みを期待したい(下出)。

【図表1】成田空港における輸出入額(季節調整値)の推移



(出所)東京税関のデータをもとにちばぎん総研が作成

【図表2】成田空港における航空旅客数の推移(19年同月比)



(出所)成田空港「空港運営状況」をもとにちばぎん総研が作成

【図表3】「サステナブルNRT2050」~ステークホルダーとの取り組み

	2030年度	2050年度	主な取り組み
航空機	SAFの受入体制の整備	次世代型航空機の受入体制の整備	SAF受入の体制整備と導入推進 次世代型航空機の受け入れ体制整備
作業用車両	フォークリフトの低公害化	GSE車両のゼロカーボン化	30年度までフォークリフトの50%を低公害化 GSE車両全体の効率化・脱炭素化
促進策の検討	ステークホルダーのCO ₂ 排出削減促進策の導入		排出量削減促進策に貢献する施策の検討

(出所)成田空港「統合報告書」より抜粋

¹ Sustainable Aviation Fuel