

下地島空港脱炭素化推進協議会（第2回） 議事概要

1 日時 令和7年12月23日（火）15:00～16:10

2 場所 下地島空港 3階応接室 <WEB会議併用>

3 参加者 別紙のとおり

4 議事概要

(1) 第1回協議会からの変更内容について

事務局から「第1回協議会からの変更内容」について説明した。

【質問・意見等】

特になし

(2) 下地島空港脱炭素化推進計画（案）について

事務局から、「下地島空港脱炭素化推進計画（案）」について説明した。

【質問・意見等】

<構成員>

一部事業者について、所有施設の温室効果ガス削減量が0.9tとなっている一方、CO2排出量が0tとなっているのは齟齬があるのではないか。

<事務局>

CO2排出量を別事業者に計上していたため、対象事業者に計上する形で修正する。
なお、このCO2排出量は、空港全体としての合計排出量は変わらない。

<構成員>

太陽光発電設備の導入予定場所について、VOR/DMEによる設置不可場所が含まれているため、修正していただきたい。

<事務局>

修正する。

<構成員>

空港車両のEV化について記載があるが、PHVは脱炭素化に資する取組として含まれないのか。PHVの導入により燃料消費量が減ったという認識がある。

〈事務局〉

現在の集計に PHV は含まれていないが、PHV の導入は CO2 の削減に十分寄与していると考えられるため、推進計画での表現方法を検討する。

〈会長〉

空港車両に関わる取組について、2030 年度及び 2050 年度が 0 t になっている。これは、CO2 を削減するための取組を実施するが、旅客数増加に伴って車両数が増加することにより相殺されるという考えで整理したものである。

〈構成員〉

2030 年度までに LED 化を進める方針となっているが、CO2 を削減できるのであれば、証書を調達する等の対応でもよい。

〈事務局〉

経済性等を考慮して、必ずしも LED 化でなく、証書の購入等で対応していただいてもよい。

〈会長〉

特に民間では経済性が重要になると考えられるので、最終的な目標が達成されるのであれば、やり方については議論しながら柔軟に考えていきたい。

〈構成員〉

50kW 以上の太陽光発電設備を系統連携する場合、系統側の電圧変動や周波数変動を適切に抑制するため、蓄電池の導入が求められている。そのため、太陽光発電設備の導入と合わせて、蓄電池の導入についても検討を進めていく必要がある。

〈事務局〉

推進計画での表現方法を検討する。

〈会長〉

指摘いただいた事項について、軽微な修正を加える前提で、下地島空港脱炭素化推進計画（案）を承認していただけるか。

〈構成員〉

異議なし。

(別紙)

下地島空港脱炭素化推進協議会（第2回）

表1 参加者一覧（構成員）

	事業所名	備考	出欠
1	スカイマーク（株）下地島空港支店	航空会社	欠席
2	下地島エアポートマネジメント（株）	空港ビル	現地参加
3	鈴与エアポートサービス（株） 下地島空港事務所	グランドハンドリング 会社	現地参加
4	下地島空港施設（株）	給油事業者等	WEB 参加
5	三菱地所（株）	太陽光発電事業者 ビジネスジェット ターミナル会社	WEB 参加
6	P Dエアロスペース（株）	下地島宇宙港事業会社	WEB 参加
7	沖縄電力（株）	電力事業者	現地参加
8	大阪航空局宮古空港・航空路監視 レーダー事務所	国（無線施設）	現地参加
9	那覇航空空測候所下地島航空気象観測所	国（気象観測施設）	欠席
10	沖縄県宮古島市企画政策部 エコアイランド推進課	市	WEB 参加
11	下地島空港管理事務所	県	現地参加
12	沖縄県土木建築部 参事	会長	現地参加