

EUは実効性のある航空分野の温暖化対策を打ち出せているのか？

湧口清隆
YUGUCHI, Kiyotaka

相模女子大学人間社会学部社会マネジメント学科教授

1——はじめに

Air Transport Research Society (ATRS) の第26回大会が神戸国際会議場で2023年7月1日～4日に開催された。新型コロナウイルス感染症に伴う入国制限のため神戸での開催は当初より1年遅れたが、日本人研究者に加え、欧州、アジアを中心に300人を超える外国人研究者が対面及びオンラインで集まった。全体会に加え多数の分科会が設けられ、Air Transport Policy & Regulation分野とSustainability in Air Transport分野は今大会最多の6セッションを占め、それぞれ計24テーマの発表が予定された。

このうち、ドイツ航空宇宙センター (German Aerospace Center (DLR)) のSven Maertens氏とWolfgang Grimme氏がAir Transport Policy & Regulationの分科会で対面報告したフランス国内の短距離フライト禁止に関する研究は、この政策がEU法、フランス国内法に照らして恣意的でシンボリックなものに過ぎないことを丁寧に説明する内容であった。両氏は、現在のEUの航空分野の温暖化対策が実効性を十分伴わないものであると批判的に見ている。両氏が最近発表した2つの論文からこの見解の背景にある要因を考察してみたい。

2——欧州5大航空会社のサステナビリティ・レポートの内容

Rüger, M. and Maertens, S (2022) は、2019年に欧州5大航空会社 (EasyJet [EZY], Ryanair [RYR], Air France-KLM [AF-KLM], International Airline Group [IAG], Lufthansa Gruppe [LHG]) が発行したサステナビリティ及びCSRに関する文書 (サステナビリティ・レポート; 以下「SR」) の内容を比較し、LCCとFSCとの間にはEUの環境政策への対応に明確な違いが存在することを明らかにした。これら上位5社は株式公開企業で、西欧の航空旅客輸送の計65%を占めている。

欧州指令2014/95は大手公益企業に、非財務報告の中で社会的、環境的課題に対しどのように対処しているのかに関

する情報を開示することを求めている。SRの雛型や枠組みは法的に強制されていないが、SRIは国際的にGlobal Reporting Initiative (GRI) の枠組みに沿って行うことが半ば標準化されている。GRIスタンダードは、報告主体が経済、環境、社会に与えるインパクト (プラスとマイナスのインパクト、外部に与えるインパクトと外部から受けるインパクトを含む) を報告し、持続可能な発展への貢献を説明するためのフレームワークを提供しており、「共通スタンダード」「セクター別スタンダード」「項目別スタンダード」から構成されている^{注1)}。

著者らは、SRが独立した報告書として作成されているか、サステナビリティに関する内容は何ページにわたるか、非財務情報の掲載はあるか、重要課題分析 (Materiality Analysis) が含まれているか、GRIへの参照が含まれているか、GRIの各項目の索引が含まれているか、経済・環境・社会に関するGRIの各項目に関する記載が含まれているかの観点から、5社が発出したSRを分析した。

その結果、5社の文書には表—1のような違いが存在することを明らかにした。FSCとLCCとの間にSRの分量や内容に大きな違いがあるだけでなく、FSCの間でも記載内容に濃淡があることが明らかになった。また、著者らは、「経済的パフォーマンス」「腐敗防止」、気候変動への航空会社の貢献に関わる「エネルギー」及び「排出物」、「廃棄物」「職業訓練と教育」「多様性と機会均等」「地域社会」「顧客の健康と安全」「職場の健康と安全」に関する項目に関しては5社とも記載があるものの、分量や内容が充実しているFSCであってもGRIの分野別項目数の50%～60%程度の項目にとどまっていることを指摘した。ただし、分析対象の文書が2019年発出であることがか

■表—1 欧州航空大手5社のサステナビリティ・レポートの記載内容の比較

	LHG	IAG	AF-KLM	RYR	EZY
独立したサステナビリティ・レポート	該当		該当		
サステナビリティに関するページ数	138	56	148	7	10
重要課題分析の有無	有	有	有		
GRIへの参照の有無	有	有	有		
GRI項目の索引の有無	有	有			
GRI経済分野の項目数 (17項目中)	4	9	6	3	4
GRI環境分野の項目数 (32項目中)	13	19	17	7	7
GRI社会分野の項目数 (40項目中)	20	20	16	12	11

出典：Rüger, M. and Maertens, S. (2022) Table 2からTable 5をもとに筆者作成

ら、2021年10月からセクター別に順次公表された「セクター別スタンダード」が反映されていない。さらに、間接的、誘導的、触媒的な効果に関する記載が、5社に共通してほとんどないことも指摘された。著者らは、このような効果は常に航空輸送セクターではポジティブな影響として見なされるだけに、驚くべきことだと認識している。

FSCとLCCとの間でのSRの違いの要因として、著者らはビジネス・モデルの違いを挙げ、LCCが大きな費用をかけてCSRに力を入れても集客に結びつかないだろうというマーケティング戦略の違いに言及する。しかし、環境規制が強化される中で、LCCも同様に環境対応コストが増大するだけではなく、FSC以上にビジネスに深刻な影響が出るが見込まれることから、サステナビリティ・マーケティングに力を入れるべきだと主張している。さらに、FSC、LCCを問わず、一般市民へのアピールの観点から、航空会社が法的報告事項だけではなくGRIの枠組みに沿った独立したSRを発出するように提案している。それにより、経済的、社会的貢献を含む企業市民への全般的なアプローチを経済的に開示することが可能になるためである。

3——SAF（持続可能な航空燃料）導入の可能性

欧州では2025年から航空燃料にSAF（Sustainable Aviation Fuels；持続可能な航空燃料）を混合させる義務が開始されることが見込まれている。Grimme, W. (2023) は、その課題として、長期的対応と短期的対応との時差問題、SAF混合義務の対象となる空港ロケーションの問題、SAFと通常の航空燃料の価格差問題、他の交通機関に比べて温室効果ガス排出削減の選択肢が少ない問題を挙げ、改善策を提案している。

まず、時差問題として、欧州発着便に関しては2025年からSAF混合義務規制がかかるものの、IATAが約束するSAF使用比率65%目標は2050年である点が挙げられる。そのため、欧州域外への長距離便の場合、直航便では欧州及び外国の航空会社にSAF混合義務が適用される一方、経由便では一部区間にしか適用されないために、競争上の歪みをもたらす可能性がある。長期的には航空会社の自発的な努力で歪みの解消が期待される反面、欧州における規制とIATAの目標との間に乖離がある間は歪みが解消されない危険性がある。

第2に、SAF混合義務対象の空港が大空港に限られるため、製油所との距離の関係で、SAF輸送が温室効果ガス排出の増大につながる可能性が危惧される。対応策として、証書方式（book and claim approach）の採用が効果的と主張している。

第3に、燃料価格差については、航空業界への影響が大き

いことから、政府資金による補助金の導入を提案している。その背景には、電気や水素燃料の利用が技術的に可能になりつつある他の交通機関に比べて、公共航空輸送で利用可能な航空機でのこれらの技術の実用化は見通せないことが挙げられる。結果的に、地球温暖化防止対策には、SAF使用や従来型機材の改良、航空管制上の工夫に頼らざるを得ないことから、当面はSAF導入を効果的に進めることが重要になる。

4——おわりに

欧州では、短距離航空便の禁止やSAF混合義務など、地球温暖化防止対策に力を入れている。しかし、Sven Maertens氏とWolfgang Grimme氏の主張は、世論迎合的な先行的規制は結果的に象徴的な動きに終わってしまい、実効性のある対策にはならないというものであろう。自動車や船舶など他の交通機関と比較して、代替燃料に関する選択肢が小さい航空輸送の場合、実質的效果や経済性をしっかりと検討して、政策を打ち出していくことが重要になる。一方で、世論迎合的な政策が採り入れられやすい環境を考慮すると、航空会社自らがGRIの枠組みに沿って、その経済、環境、社会的役割や影響を説明していくことの重要性も求められる。彼らの一連の研究は政策当局や事業者側に警鐘を鳴らすものである。

わが国に目を転ずると、航空分野の地球温暖化対策に向けた国際的な潮流に沿って、SAFの導入促進など、政府も業界と手を組みながら対策を進めている。このような漸進的な対策を進める上では、国民の理解が重要になる。幸い、空港会社も航空会社もCSRや情報公開に積極的に取り組んでいる。日本航空は2000年から、全日空は2001年からアニュアルレポートや統合報告書を発行してきた。事業者、国民、政府が一体となった取組みを継続させていくことが期待される。

注

注1) 日本取引所グループのウェブサイト「ESG情報開示枠組みの紹介」(<https://www.jpx.co.jp/corporate/sustainability/esgknowledgehub/disclosure-framework/05.html>; 2023年10月22日閲覧) による。

参考文献

- 1) Grimme, W. (2023), “The Introduction of Sustainable Aviation Fuels—A Discussion of Challenges, Options and Alternatives”, *Aerospace* 2023, 10, 218. https://www.researchgate.net/publication/368864088_The_Introduction_of_Sustainable_Aviation_Fuels-A_Discussion_of_Challenges_Options_and_Alternatives
- 2) Rüger, M. and Maertens, S. (2022), “The Content Scope of Airline Sustainability Reporting According to the GRI Standards—An Assessment for Europe’s Five Largest Airline Groups”, *Administrative Sciences* 13(1):10. https://www.researchgate.net/publication/366689408_The_Content_Scope_of_Airline_Sustainability_Reporting_According_to_the_GRI_Standards-An_Assessment_for_Europe's_Five_Largest_Airline_Groups