

カーボンニュートラルポート(CNP)の形成促進に向けたロードマップの作成について

令和6年11月26日
国土交通省港湾局

1. カーボンニュートラル実現に向けた最近の動き
2. CNP形成に向けたこれまでの取組の振り返り
3. CNP形成促進に向けたロードマップの作成に向けた論点
4. 今後の進め方

1. カーボンニュートラル実現に向けた最近の動き
2. CNP形成に向けたこれまでの取組の振り返り
3. CNP形成促進に向けたロードマップの作成に向けた論点
4. 今後の進め方

カーボンニュートラルに向けた取組の経緯

	日本政府の主な動き	CNP形成に向けた取組の経緯
令和2年	2050カーボンニュートラル宣言【10月】	CNPのイメージ公表(港湾分科会)【11月】 6地域7港湾でのCNP検討会開催発表【12月】
令和3年	エネルギー基本計画【10月】	「CNPの形成に向けた施策の方向性(中間とりまとめ)」、「マニュアル(ドラフト版)」を公表【8月】 「CNPの形成に向けた施策の方向性」、「CNP形成に関わるマニュアル(初版)」を公表【12月】
令和4年	GX実行会議設置【7月】	改正港湾法の施行【12月】 「港湾脱炭素化推進計画」の法定化 用途規制を柔軟化できる脱炭素化推進地区の創設
令和5年	GX推進法成立【5月】 G7交通大臣会合(2020年代半ば14のグリーン海運回廊設立目標)【6月】 AZEC首脳会合・共同声明【12月】	「港湾脱炭素化推進マニュアル」公表【3月】 港湾の基本方針の改定【3月】
令和6年	CCS事業法成立【5月】 AZEC首脳会合【10月】	水素社会推進法成立【5月】
令和7年以降	エネルギー基本計画 地球温暖化対策計画 社会資本整備重点計画 交通政策基本計画 カーボンプライシングの導入	

世界のカーボンニュートラル目標と日本の位置づけ

- 世界の多くの国がカーボンニュートラルを宣言している（世界のGDPの約90%）
- 日本が設定した目標は世界の中でも高い水準の野心的なものであり、実現に向けてはあらゆる分野においてでき得る限りの脱炭素を進めていくことが不可欠である。

期限付きCNを表明する国地域の急増

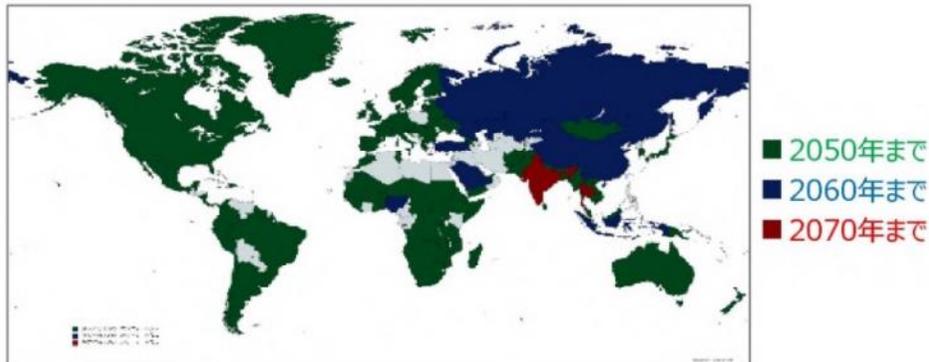
COP25
終了時（2019）

- 期限付きCNを表明する国地域は121、世界GDPの約26%を占める

COP26
終了時（2021）

- 期限付きCNを表明する国地域は154、世界GDPの約90%を占める

（参考）COP26終了時点のCN表明国地域



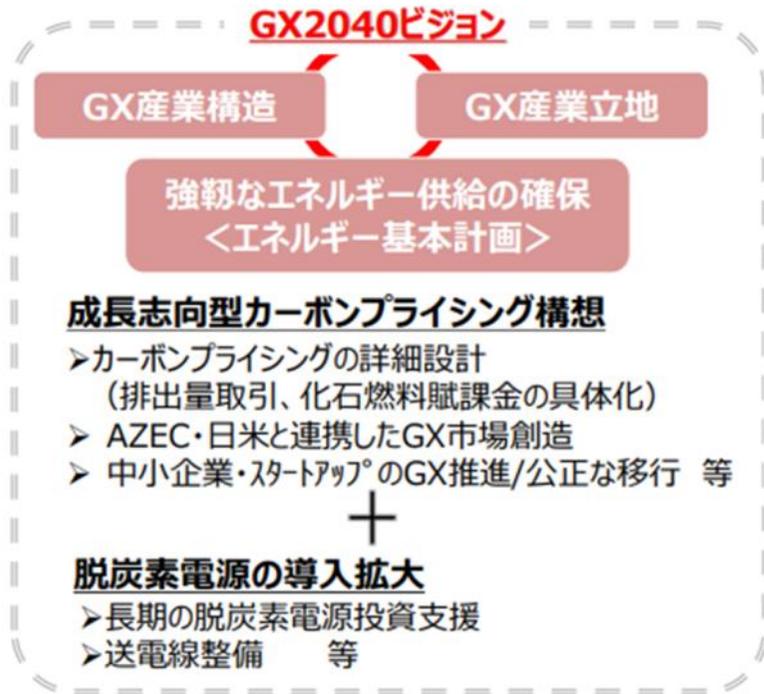
（出所） World Bank databaseを基に作成

国名	2030年時点の目標削減率（13年比）
英国	-54.6%
スイス	-49.4%
ブラジル	-48.7%
日本	-46.0%
米国	-45.6%
サウジアラビア	-43.3%
EU27	-41.6%
カナダ	-40.4%
南アフリカ	-33.3%
韓国	-23.7%
ウクライナ	-23.0%
豪州	-18.4%
メキシコ	-0.4%
タイ	7.0%
カザフスタン	8.6%
中国	14.1%
マレーシア	23.1%
ロシア	51.8%
インド	99.2%
インドネシア	131.0%
パキスタン	234.6%

（出所） RITE分析結果を基に作成

GX2040ビジョンの検討状況(GX実行会議)

- 産業構造をクリーンエネルギー中心に移行させ、経済社会システム全体の変革(GX)を実行するべく、必要な施策を検討するため、GX実行会議が開催されている
- 日本の成長に不可欠な付加価値の高い産業プロセスの維持・強化につながる国内投資を後押しするため、産業構造、産業立地、エネルギーを総合的に検討し、より長期的視点に立ったGX2040ビジョンを示す。
- 今年度中に作成予定のエネルギー基本計画、地球温暖化対策計画等と連動。



年内に素案提示

【GX2040ビジョン】
 (GX推進法に基づく脱炭素成長型経済構造移行推進戦略の改定)

- エネルギー基本計画や地球温暖化対策計画の前提となる2040年頃の目指すべきGX産業構造、GX産業立地の絵姿
- カーボンプライシングの具体策などGX市場創造に向けた取組
- アジア・ゼロエミッション共同体(AZEC)構想の具体化 等

年内に素案提示

【エネルギー基本計画】
 (エネルギー政策基本法に基づく法定計画)

- エネルギー政策の各論についての今後の政策の方向性
- 2040年度のエネルギー需給構造 等

【地球温暖化対策計画】
 (地球温暖化対策推進法に基づく法定計画)

- フロンなど非エネルギー起源の温室効果ガスを含めた排出削減の取組
- 新たな排出削減目標(NDC) 等



荷主や船社によるサプライチェーンの脱炭素化に向けた動き

- 2021年10月、アマゾン、IKEA、ユニリーバ等の9社が、海上輸送を2040年までに脱炭素化するとの目標を発表。また、2023年3月、アマゾン、パタゴニア等が海運の脱炭素化を促進するアライアンス(ZEMBA)を立ち上げるなど、海上輸送を含むサプライチェーンの脱炭素化に取り組む企業が増えてきている。
- また、マースクやCMA CGMなどが低炭素燃料を用いた輸送サービスを提供するなど、船社も、サプライチェーンの脱炭素化に取り組む荷主のニーズを踏まえた対応を行っている。

荷主のアライアンス(ZEMBA)の例

- ZEMBAに加盟する20社以上は、2023年9月、ゼロエミッション燃料による海上輸送の提案依頼書(2025年にサービス開始、3年間で60万TEUのコンテナ輸送)を発表し、2024年4月、ハパックロイドが落札。
- 廃棄物由来のバイオメタン燃料を使用した輸送サービスにより、化石燃料と比較して90%以上温室効果ガス排出量を削減。

ZEMBA主要メンバー (2024年5月時点)



船社が荷主へ提供する低炭素海上輸送サービスの例

- マースクは、バイオ燃料を用いた「ECO Delivery Ocean」を提供。アマゾン、ボルボ・カーズ等が利用。
- CMA CGMは、バイオ燃料等を利用する「ACT WITH CMA CGM+」を展開。ナイキは同社と提携し、2023年7月から2024年5月まで、取引量の36%の輸送にバイオ燃料を利用。
- ONEは、顧客のスコップ3のGHG削減を支援するサービス「ONE LEAF +」を2024年4月に開始。同サービスではバイオ燃料を使用。



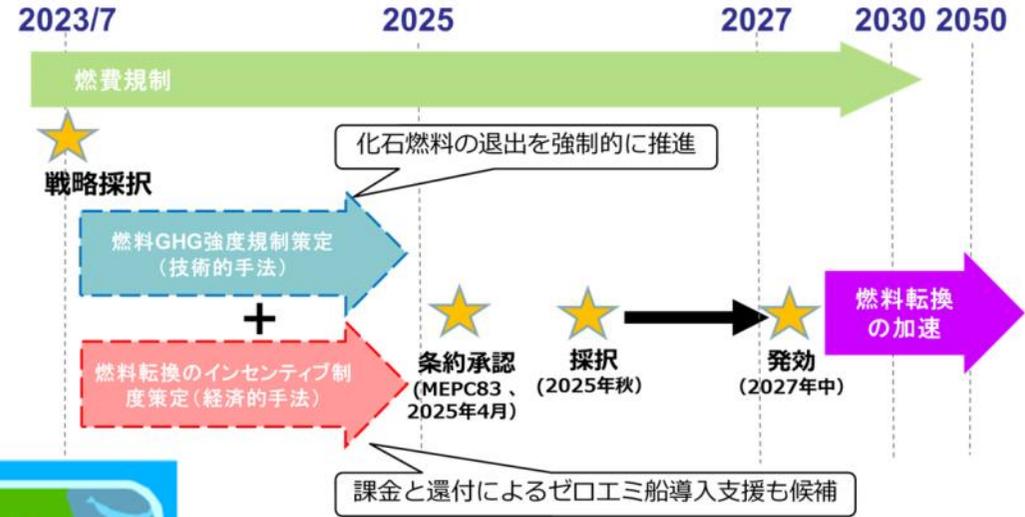
国際海運における脱炭素化に向けた規制等

- EUでは船舶燃料のGHG排出規制が導入されることが決定している。
- 国際海事機関 (IMO) では、2023年7月に国際海運「2050年頃までにGHG排出ゼロ」等の目標に合意し、「2023GHG削減戦略」が採択された。
- 目標達成のための手法を盛り込んだ条約改正案の検討が進んでおり、来年4月の承認を目指して交渉中。

■ 国際海事機関 (IMO) によるGHG排出削減目標

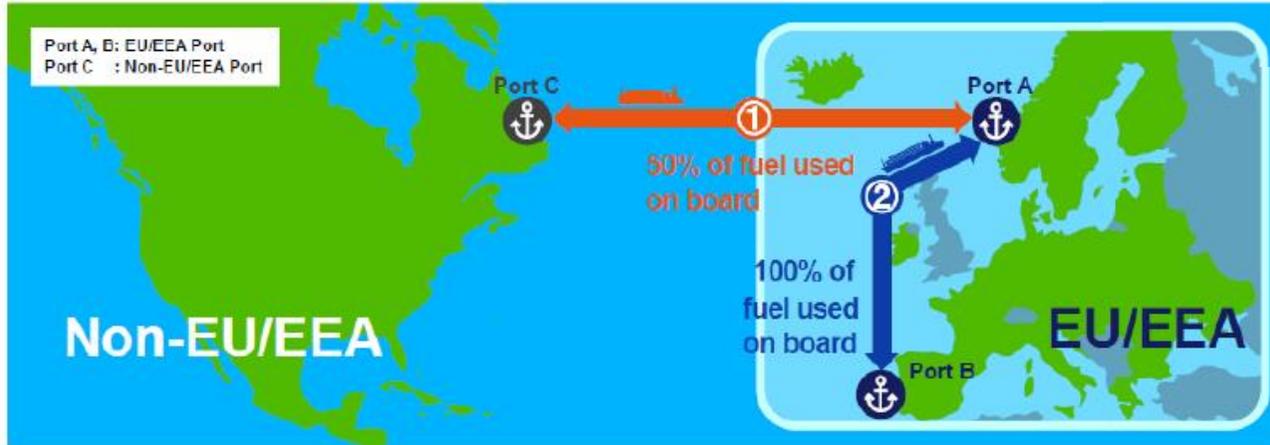


■ 国際海運GHG排出削減対策の導入動向



■ FuelEU Maritime^{※1}における船舶燃料のGHG排出規制 (2025年1月~)

<対象となる航海>



出典:「第7回内航カーボンニュートラル推進に向けた検討会」(2024年3月28日)資料

※1 FuelEU Maritime: 欧州連合 (EU) が、船舶で使用する燃料の脱炭素化の促進を目的として導入する規制。EUのGHG削減目標達成のための包括的な気候変動政策パッケージ「Fit for 55」の一環として、2023年7月に欧州議会及びEU理事会においてそれぞれ採択された。

※2 EU MRV制度に基づき報告された2020年における船舶の使用燃料のGHG強度の平均値

<規制の概要>

- 航海で使用した燃料について、GHG強度(エネルギー当たりのGHG排出量)の上限値(海運会社単位の年間平均値)を設定。
- GHG強度は、ライフサイクル全体 (Well-to-Wake; 燃料の製造、輸送、貯蔵、船上使用) からの排出量が算定対象。
- GHG強度の上限値は、2020年レベル^{※2}を基準として、5年ごとに強化される(2025~: -2%、2030~: -6%、2040~: -31%、2050~: -80%)。
- 上限値を超過する場合、海運会社はその超過分に応じた罰金を支払う必要がある。

第3次交通政策基本計画の検討状況

- 第3次交通政策基本計画(令和7年～)では、人口減少・超高齢化、稼ぐ力の強化、安全安心、地球環境への対応やDX、新技術への対応等を通じ、交通分野が目指す社会の姿を示す方針。
- 2050年カーボンニュートラルの達成に向けた交通政策の進め方も議論されている。

2 課題を踏まえた、今後の交通政策の基本的な方針の提示

＜基本認識＞・交通政策として必要な措置である「基本的方針」に基づく施策を推進した結果「得られる成果・実現する社会像」を今後整理
 (現行計画) 危機を乗り越えるため、多様な主体の連携・協働の下、あらゆる施策を総動員して取り組み、持続可能で強靱、高度なサービスを提供する「次世代型の交通システム」へ転換

【基本的方針 A】(資料p6)
 地域社会を支える、
 地域に適した交通の実現(素案)

- ・地域に適した「交通空白」の解消
- ・多様な分野の業種間連携・協業促進等による担い手確保
- ・人口減少下でのまちづくり・地域生活圏形成等と連携した交通サービス等

【基本的方針 B】(資料p7)
 成長型経済を支える、
 交通ネットワーク・システムの実現(素案)

- ・シームレスな地域間の連携確保に向けた全国的な回廊ネットワークの形成推進(リニア中央新幹線等)
- ・物流革新における商慣行の見直し、物流の効率化、荷主・消費者の行動変容等の推進
- ・訪日外国人旅行者の三大都市圏への集中の解消に向けた地方誘客の取組の推進等

【基本的方針 C】(資料p8)
 持続可能で安全・安心な社会を支える、
 強しなやかな交通基盤の実現(素案)

- ・耐震化等防災インフラの整備、持続的なメンテナンス体制整備
- ・脱炭素に向けた交通産業の進化と経済的インセンティブの活用
カーボンニュートラルの推進
- ・時代や環境変化に対応した交通・運輸業関連サービスの確保
- ・共生社会実現に向けた政策推進等

【基本的方針 D (分野横断的)】(資料p9) 時代や環境に応じた交通サービスの進化を支えるデジタル・新技術の活用(素案)

- ・モード連携、標準化等データ活用の促進による付加価値向上
- ・スタートアップ支援等イノベーション実現への活動促進
- ・サイバーセキュリティ等新たなリスク、安全保障への対応等

※二点破線部分:基本的方針A、Bの一部及びこれらの方針に関係した分野横断的なDについては、今後小委員会で議論を深め計画部会で報告を予定

論点7. 2050年カーボンニュートラル目標達成

- GXやカーボンプライシングに係る政府全体の動向や国際的な潮流を踏まえ、運輸部門等の一層の環境負荷軽減に向けた新技術の実用化にどう取り組むか。
- 化石燃料賦課金等の新制度に対してどのように対応すべきか。

(2) 世界的な潮流を踏まえた環境施策の積極的な推進

【計画部会での議論】

- 運輸部門での排出可能量を示し、排出枠を取得していく必要がある。
- 気候変動、温暖化による災害の激甚化以外の点も顧みるべき。

【施策の方向性】

国際公約の実現に加え、日本の交通産業強化も意識した施策展開が必要。
 カーボンニュートラルの推進、脱炭素に向けた交通産業強化や資源循環型経済に向けた施策を推進すべきではないか。

基本方針

2040年度削減目標の設定にあたって、令和3年12月に本検討会で取りまとめた施策である「連携型省エネ船の開発・普及の推進」、「既存船の省エネ・省CO₂の取組支援」、「ゼロエミッション燃料等の先進的な取組への支援」を基本としつつ、**課題となる事項においてさらなる施策の推進**を図る。

①省エネ船の開発・普及

省エネ船の建造は着実に進んでいるものの、当初目標には至っていない。

削減目標を策定する上で考慮すべき事項

- **省エネ船の建造を加速させる施策**
- さらなる省エネ性能の向上

②既存船の省エネ・省CO₂の取組

政府全体で削減目標の設定が進む中、内航海運において削減を進めるにあたっては、新造船だけでなく既存船においてもさらなる対策が必要。

バイオ燃料のさらなる活用。内航海運に必要な供給量の確保

③ゼロエミッション船等の先進的な取組

水素・アンモニア等のゼロエミッション船の実証が始まっている。一方、普及段階となるには、技術・コスト・取扱い等の課題が存在。

将来的に**ゼロエミッション化**（e-メタン、e-メタノール）が可能なLNGやメタノールなど、**省CO₂燃料船の建造**を加速させる施策

④モーダルシフト

2024年問題等モーダルシフトによる内航海運の輸送量の増加が予想される中、2030年度削減目標では考慮していない。

モーダルシフトを**定量的に評価（CO₂増加量）し、2040年度削減目標**に反映する方法

1. カーボンニュートラル実現に向けた最近の動き
2. CNP形成に向けたこれまでの取組の振り返り
3. CNP形成促進に向けたロードマップの作成に向けた論点
4. 今後の進め方

カーボンニュートラルポートのイメージ

- 温室効果ガスの排出量が多い産業等が多く集積する港湾・臨海部において、水素・アンモニア等の受入環境の整備を図ることにより、産業の構造転換及び競争力の強化に貢献する。
- サプライチェーン全体の脱炭素化に取り組む荷主等のニーズに対応し、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化を図ることにより、荷主や船社から選ばれる競争力のある港湾を形成する。
- これらにより、我が国が目標とする2050年カーボンニュートラルの実現に貢献する。

「カーボンニュートラルポート(CNP)」の形成のイメージ



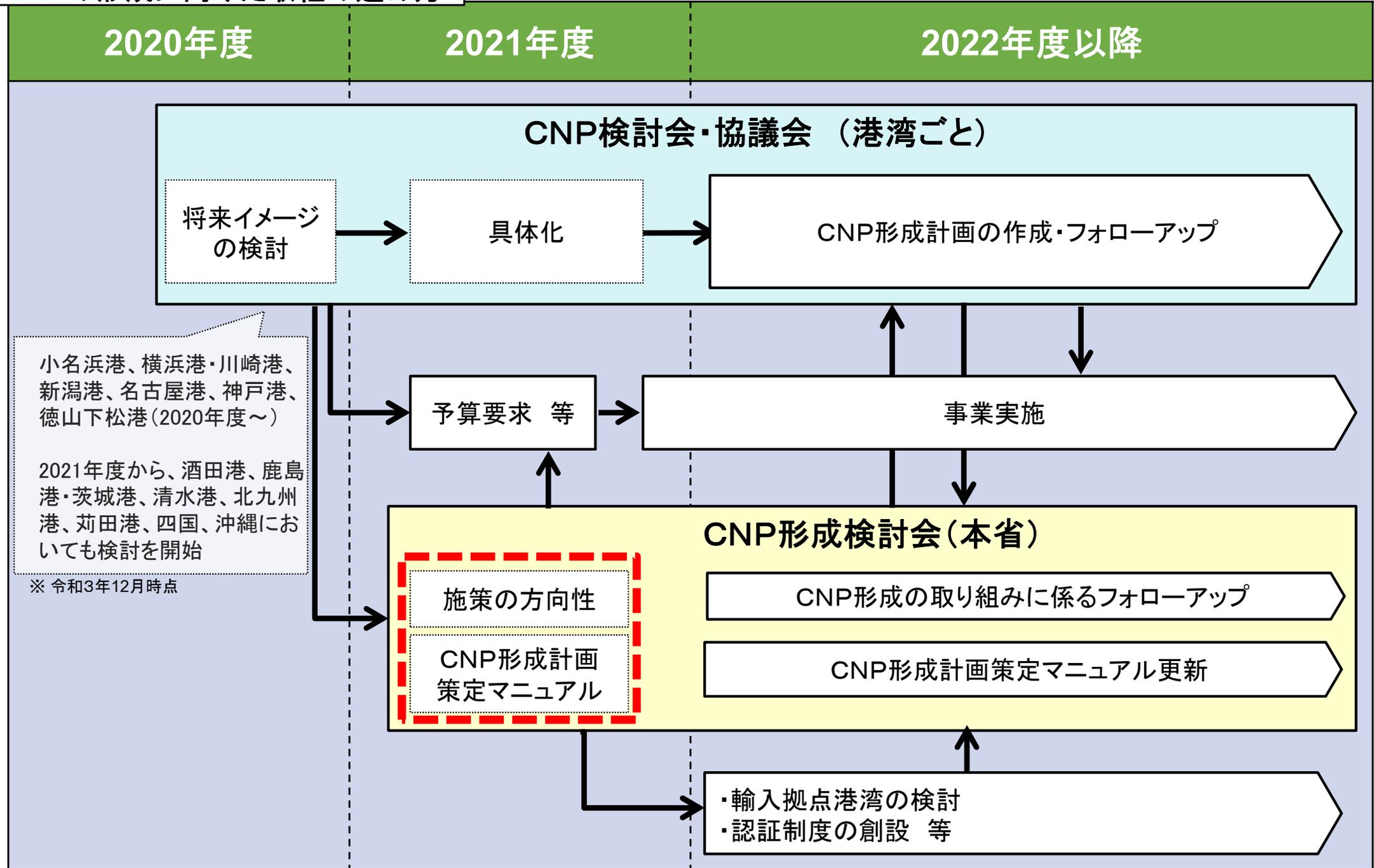
産業の構造転換及び競争力強化への貢献

産業のエネルギー転換に必要な水素やアンモニア等の供給に必要な環境整備を行うことで、港湾・臨海部の産業構造の転換及び競争力の強化に貢献

荷主や船社から選ばれる競争力のある港湾を形成

世界的なサプライチェーン全体の脱炭素化の要請に対応して、港湾施設の脱炭素化等への取組を進めることで、荷主や船社から選ばれる、競争力のある港湾を形成

CNPの形成に向けた取組の進め方



小名浜港、横浜港・川崎港、新潟港、名古屋港、神戸港、徳山下松港(2020年度～)

2021年度から、酒田港、鹿島港・茨城港、清水港、北九州港、苅田港、四国、沖縄においても検討を開始

※ 令和3年12月時点

概要

- **港湾脱炭素化推進計画**は、港湾法第50条の2に基づき、港湾管理者が官民の連携による脱炭素化の促進に資する港湾の効果的な利用の推進を図るために作成するもの。
 - 港湾管理者は、当該計画の作成及び実施に関し必要な協議を行うため、関係地方公共団体や脱炭素化の取組を行う民間事業者等からなる**港湾脱炭素化推進協議会**を組織する。
- ※ カーボンニュートラルポート(CNP)形成の取組を加速させるため、**当該計画の作成及び変更、港湾計画への反映に係る支援を実施(補助率:1/2)**。

「港湾脱炭素化推進協議会」の構成員の例

- ✓ **港湾管理者**(協議会を組織)
- ✓ **港湾脱炭素化促進事業の実施が見込まれる者**
(立地企業、港湾協力団体等)
- ✓ **関係地方公共団体**(港湾所在市町村等)
- ✓ **港湾利用者**(船社、物流事業者等)
- ✓ **学識経験者 等**

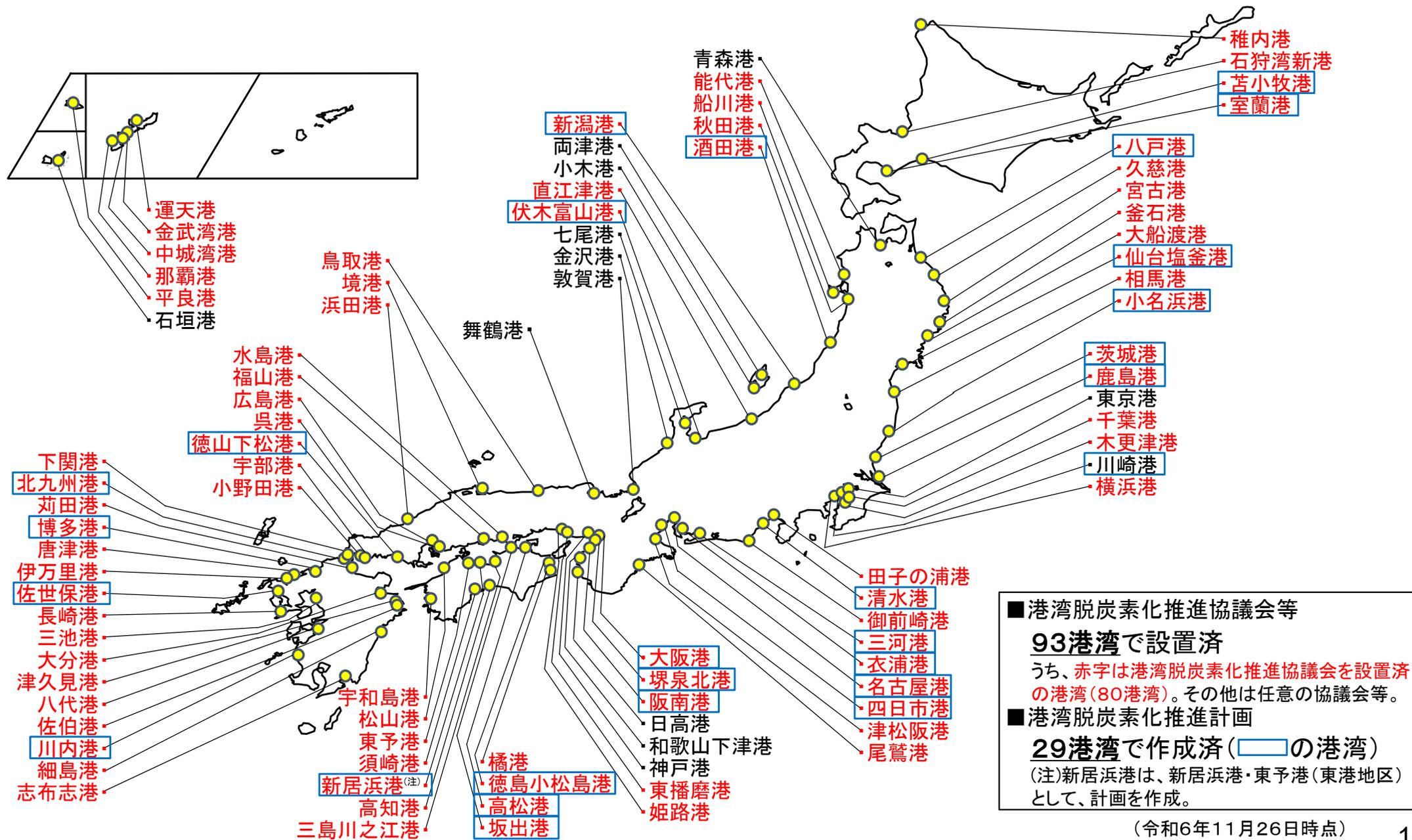
「港湾脱炭素化推進計画」に定める事項

- ✓ **基本的な方針** (当該港湾の概要、取組方針等)
- ✓ **計画の目標**
 - ・温室効果ガス排出量の削減目標や水素等の供給目標等
- ✓ **港湾脱炭素化促進事業・実施主体**
 - ・温室効果ガス削減、吸収作用の保全等に関する事業 (低炭素型荷役機械の導入、ブルーカーボン生態系の活用等)
 - ・水素等の供給に関する事業 (水素等の供給のための港湾施設等の整備、LNGバンカリング施設の整備等)
- ✓ **計画の達成状況の評価に関する事項**
 - ・評価の実施体制、方法、公表方法等
- ✓ **その他港湾管理者が必要と認める事項**
 - ・港湾の脱炭素化に関する将来構想
 - ・脱炭素化推進地区の方向性
 - ・産業振興・地域活性化に関する取組 等



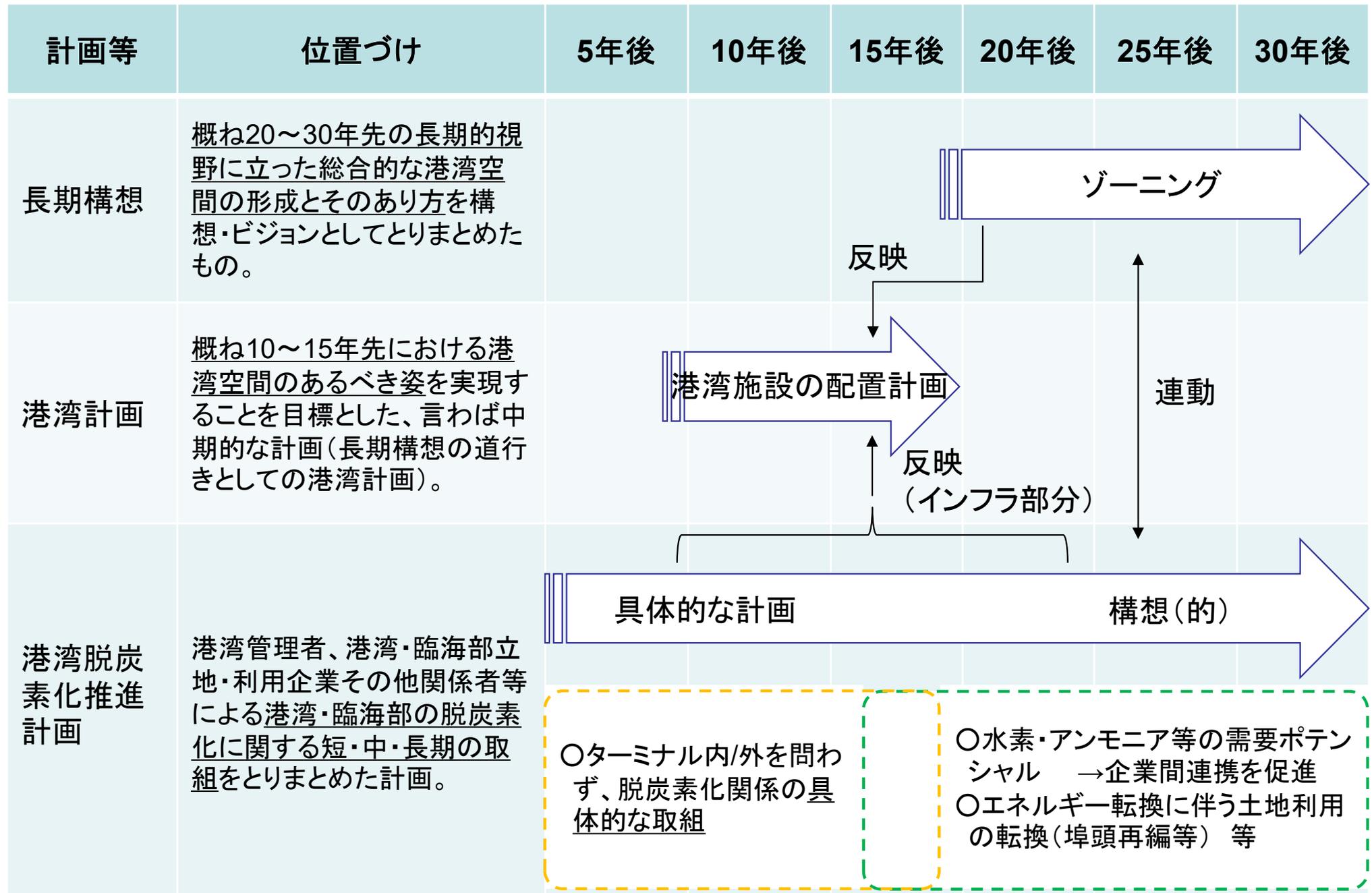
「港湾脱炭素化推進協議会」等の設置及び「港湾脱炭素化推進計画」の作成状況

○93港湾で港湾脱炭素化推進協議会等が設置されており、29港湾で港湾脱炭素化推進計画が作成され、今年度も多くの計画の新規作成が予定されている。



港湾脱炭素化推進計画と港湾計画の関係(イメージ)

○ 短・中・長期の港湾脱炭素化推進計画の取り組みは港湾計画等との整合が必要



1. カーボンニュートラル実現に向けた最近の動き
2. CNP形成に向けたこれまでの取組の振り返り
- 3. CNP形成促進に向けたロードマップの作成に向けた論点**
4. 今後の進め方

CNPに取り組む理由の再整理

これまでの説明を踏まえ、改めてCNPに取り組む必要性を整理すると次のとおり。

- 2050年カーボンニュートラルは世界共通の目標であり、我が国の国際公約である。
- 我が国は産業構造・社会構造をクリーンエネルギー中心へ転換する施策(GX)を加速・実現させることにより、カーボンニュートラルの国際公約の達成と共に、国民生活、企業活動の根幹であるエネルギー安定供給の確保等を目指しているところ、港湾における水素・アンモニア等の受入環境確保が必要。
- 海運分野等での規制の導入など、国内外のサプライチェーンにおける脱炭素化への対応は不可欠であり、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化は港湾の競争力確保の観点から必要。

⇒CNPを進めていく責務があり、対応できない港湾は生き残れないことも懸念される。

ロードマップの作成

CNPの取組の加速化に向け、以下で構成するロードマップを作成するものとする。

- ①産業の構造転換及び競争力強化への貢献
- ②脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化を通じた荷主や船社から選ばれる競争力のある港湾の形成
 - (1) サプライチェーンの国際競争力強化に向けた脱炭素化の取組
 - (2) 国内サプライチェーンの持続可能性向上に向けた脱炭素化の取組

作成に当たっての留意点

- ・国交省が果たす役割(例:広域調整、情報の集約・発信、取組の支援)の記載を心がける。
- ・進捗管理の観点から、KPIやマイルストーンを置くこととする。
- ・タイムラインが書きづらい場合でも、段階的な取組手順を記載することや関連事項のタイムラインを記載するなどして、目的達成までのアプローチが見える記載に心がける。

CNP形成に向けたロードマップの作成の論点

①産業の構造転換及び競争力強化への貢献

(現状・課題)

- 全国各地で水素等の利用に向けた検討がなされ、港湾における受入環境の整備ニーズが具体化していくと考えられるが、産業の構造転換及び競争力強化への貢献という港湾の役割を果たしていく必要がある。
- 一方、限られた港湾空間において対応する必要性等の観点から、既存ストックを有効活用しながら効率的・効果的に埠頭再編等を図っていく必要がある。

(主な取組)

- 水素・アンモニア等の受入環境の整備
 - ・港湾脱炭素化推進計画の作成・改定等を通じた、地域における需要の確認
 - ・安全性・効率性を踏まえた施設の適正な配置に関する検討
 - ・具体的な港湾計画や施設整備計画の検討促進
- 洋上風力発電の推進(再エネの導入拡大と産業競争力強化の好循環)

(ロードマップ作成の論点)

- 水素・アンモニア等の需要を拡大していく際に、港湾エリアのみならず、陸側のパイプライン等も含めたネットワークを意識すべき。
- 水素・アンモニア等の需要が徐々に広がりを見せる可能性があるため、過渡期から中長期に適切に移行できるよう、受入環境の整備を検討すべきではないか。また、港湾間の連携を進めていく体制づくりについても検討すべきではないか。

<KPI、マイルストーンの例>

- 港湾脱炭素化推進計画が策定された港湾のうち、港湾計画に反映した港湾数
- 拠点整備に係る計画が認定された港湾において、整備が完了した港湾数
- 港湾における低炭素水素等の取扱量 等

CNP形成に向けたロードマップの作成の論点

②脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化を通じた荷主や船社から選ばれる競争力のある港湾の形成 (1) サプライチェーンの国際競争力強化に向けた脱炭素化の取組

(現状・課題)

- 消費者の環境意識の高まりから荷主はサプライチェーン選択に「脱炭素」を評価する動きが加速している。
- 加えて規制も強化されており、国際海運の脱炭素化の取組が進んでいる。
- 国際海運の脱炭素化の流れに対応できない港湾は基幹航路の寄港地から外れるなどにより競争力を損なうことが懸念される。

(主な取組)

- 船舶燃料の脱炭素化への貢献(次世代燃料のバンカリング機能、陸電供給設備導入)
- サプライチェーンの一部としての港湾機能の脱炭素化(コンテナターミナルの脱炭素化(荷役機械の脱炭素化、グリーン電力確保)(CNP認証制度により客観性を確保))
- 国際連携の強化(グリーン海運回廊の形成等)
- 国際フィーダー航路の脱炭素化

(ロードマップ作成の論点)

- 競争相手となる日本周辺のハブ港と対抗するための現実的な戦略とは(国際コンテナ戦略港湾施策との連携、戦略的な投資、タイムライン、国内の役割分担・連携)。
- 日本の港湾の脱炭素の取組の認知度・評価を高めるには何が必要か(ルールメイキング、国際連携)。

<KPI、マイルストーンの例>

- 次世代燃料への対応
- 基幹航路の充実

CNP形成に向けたロードマップの作成の論点

②脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化を通じた荷主や船社から選ばれる競争力のある港湾の形成 (2)国内サプライチェーンの持続可能性向上に向けた脱炭素化の取組

(現状・課題)

- 2023年10月、「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」において決定した「物流革新緊急パッケージ」において、内航フェリー・RORO船等の輸送量・輸送分担率を今後10年程度で倍増する目標が定められた。
- 内航海運へのモーダルシフトに伴い、内航海運からのCO2排出量増大が懸念され、脱炭素化の取組の加速が課題となっている。その拠点となる港湾では、これらの取組に対応した機能の確保が必要。
- 農産品等の温度管理が必要な貨物が増加する一方、リーファープラグ等設備が不足。ワイヤレス給電技術も研究・技術開発段階にある。

(主な取組)

- 船舶燃料の脱炭素化への貢献(次世代燃料のバンカリング機能、陸電供給設備導入)
- サプライチェーンの一部としての港湾機能の脱炭素化(コンテナターミナルの脱炭素化(荷役機械の脱炭素化、グリーン電力確保)(CNP認証制度により客観性を確保))

(ロードマップ作成の論点)

- 国内サプライチェーンとして港湾で重視すべきはコンテナ、フェリー・ROROとの認識で問題ないか。
- サプライチェーンとしての脱炭素や投資の効率化の観点から、関係する港湾の連携を国が主導することが必要ではないか。

<KPI、マイルストーンの例>

- 次世代燃料への対応
- 内航海運の脱炭素化
- モーダルシフトの推進

CNP形成に向けたロードマップの実行にあたっての留意事項

- CNP形成に向けた取組を進める上で、具体的なロードマップ検討に加え、以下の課題にも留意し対応する必要
- ロードマップの作成に合わせ、これらの課題への取組の具体化を進めることとしたい

① 港湾脱炭素化推進協議会を中心とした官民連携による取組体制の持続可能性の確保

② 港湾脱炭素化促進事業の実施のための技術的知見・ノウハウの確保

③ 吸収源対策、地域脱炭素等、地域の特性・ニーズに合った取組

(現状・課題)

- ・協議会、推進計画等を通じた脱炭素化への寄与や官民連携によるシナジー効果について実感が乏しい
- ・時間の経過と共に機運が損なわれることへの懸念
- ・民間投資促進に向けた、CNPの投資価値の向上

- ・荷役機械や設備、ブルーカーボン等、脱炭素技術は日々進歩
- ・港湾での脱炭素技術の実装に向けた課題は多い
- ・港湾は市場が限定的で、民間ベースでの普及促進のハードルは高い

- ・推進計画は地球温暖化対策推進法に基づく地方公共団体実行計画等と連携
- ・地域の基幹産業・地場産業等を活かした取組、脱炭素を切り口とした地域のブランド化を目指す取組も登場
- ・港湾空間のポテンシャルを活用した様々な脱炭素化の取組みの重要性が高まっている。



(主な取組)

- ・ポータルサイトの設置
グッドプラクティス、取組の進捗を共有
各地の取組に関する発信の機会を確保
- ・CNPの認知度向上
広報の強化、講演会等
- ・CNP推進にかかる金融枠組みの創設

- ・脱炭素技術のデータベース化
ニーズ、シーズのマッチング
- ・脱炭素技術の実装に向けたノウハウの形成、普及
直轄事業を通じたノウハウ形成等
- ・市場拡大支援
国際展開支援(ルールメイキング、プレゼンス向上)

- ・藻場・干潟等のブルーカーボン生態系の造成・再生・保全等
直轄事業を通じたノウハウ形成等
- ・再エネ活用
太陽光発電、風力発電、バイオマス等
- ・グッドプラクティスの共有

1. カーボンニュートラル実現に向けた最近の動き
2. CNP形成に向けたこれまでの取組の振り返り
3. CNP形成促進に向けたロードマップの作成に向けた論点
4. 今後の進め方

今後の進め方

- GX実行会議(エネルギー基本計画、GX2040ビジョン等)や交通政策基本計画等の検討状況を踏まえつつ、本日の議論を整理する。
- 次回の「カーボンニュートラルレポート(CNP)の形成に向けた検討会」は来年2月頃の開催を予定。今回の議論を踏まえたロードマップ等の素案の提示を目指す。