

# 内航カーボンニュートラル推進に向けた検討の 方向性等について

海事局

令和3年5月25日

# CNに向けた政府全体の動き等について

# 2050年カーボンニュートラルに向けた動き

## ■ 内閣総理大臣所信表明演説(令和2年10月26日)

2050年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする、すなわち**2050年カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現を目指す。**

## ■ 内閣総理大臣施政方針演説(令和3年1月18日)

2050年カーボンニュートラルを宣言しました。もはや環境対策は経済の制約ではなく、社会経済を大きく変革し、投資を促し、生産性を向上させ、産業構造の大転換と力強い成長を生み出す、その鍵となるもの。

**COP26までに、意欲的な2030年目標を表明**し、各国との連携を深めながら、世界の脱炭素化を前進させます。

## ■ 日米首脳共同声明(令和3年4月16日)

日米両国は、双方が**世界の気温上昇を摂氏1.5度までに制限する努力及び2050年温室効果ガス排出実質ゼロ目標と統合的な形で、2030年までに確固たる気候行動を取ることにコミット**した。

## ■ 地球温暖化対策推進本部(令和3年4月22日)

**2050年目標と統合的で、野心的な目標として、2030年度に、温室効果ガスを2013年度から46%削減することを目指します。**

さらに、**50%の高みに向けて、挑戦を続けてまいります。**このあと、気候サミットにおいて、国際社会へも表明をいたします。

### 《関連計画等の見直し》

#### ■ 地球温暖化対策計画の見直し

・中期: 2030年度に2013年度比26%減

・長期: 2050年までに80%減

★**2021.11のCOP26に向け改定予定**

#### ■ エネルギー基本計画の見直し

・2030年エネルギーミックスの実現

火力全体56%(77%)、原子力22~20%(6%)、

再エネ22~24%(17%) ※(2018年度)

★**地球温暖化対策計画と併せ改定予定**

#### ■ パリ協定長期成長戦略の見直し

・ビジネス主導の非連続なイノベーションを通じた「環境と成長の好循環」の実現

★**2050年カーボンニュートラルに伴い見直し検討**

### 《グリーン成長戦略》

#### ■ 2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略(R2.12.25)

★経産省を中心に、革新的イノベーションに関わる**重要分野について実行計画を策定(昨年末の成長戦略会議に報告)**

・「**経済と環境の好循環**」を作っていく産業政策＝**グリーン成長戦略**

・今後の産業として成長が期待され、2050年カーボンニュートラルを目指す上で取組が不可欠な**14の重要分野**において、目標、研究開発・実証、制度整備等を盛り込んだ「**実行計画**」を策定(うち、**国交省関連分野は12分野**)  
・高い目標にコミットする企業による長期にわたる技術の開発・実証を**2兆円の基金**で支援

### 《地域脱炭素ロードマップ》

#### ■ 国・地方脱炭素実現会議の設置(R2.12.25)

★議長: 官房長官、副議長: 環境大臣、総務大臣(第1回会議: 令和2年12月)

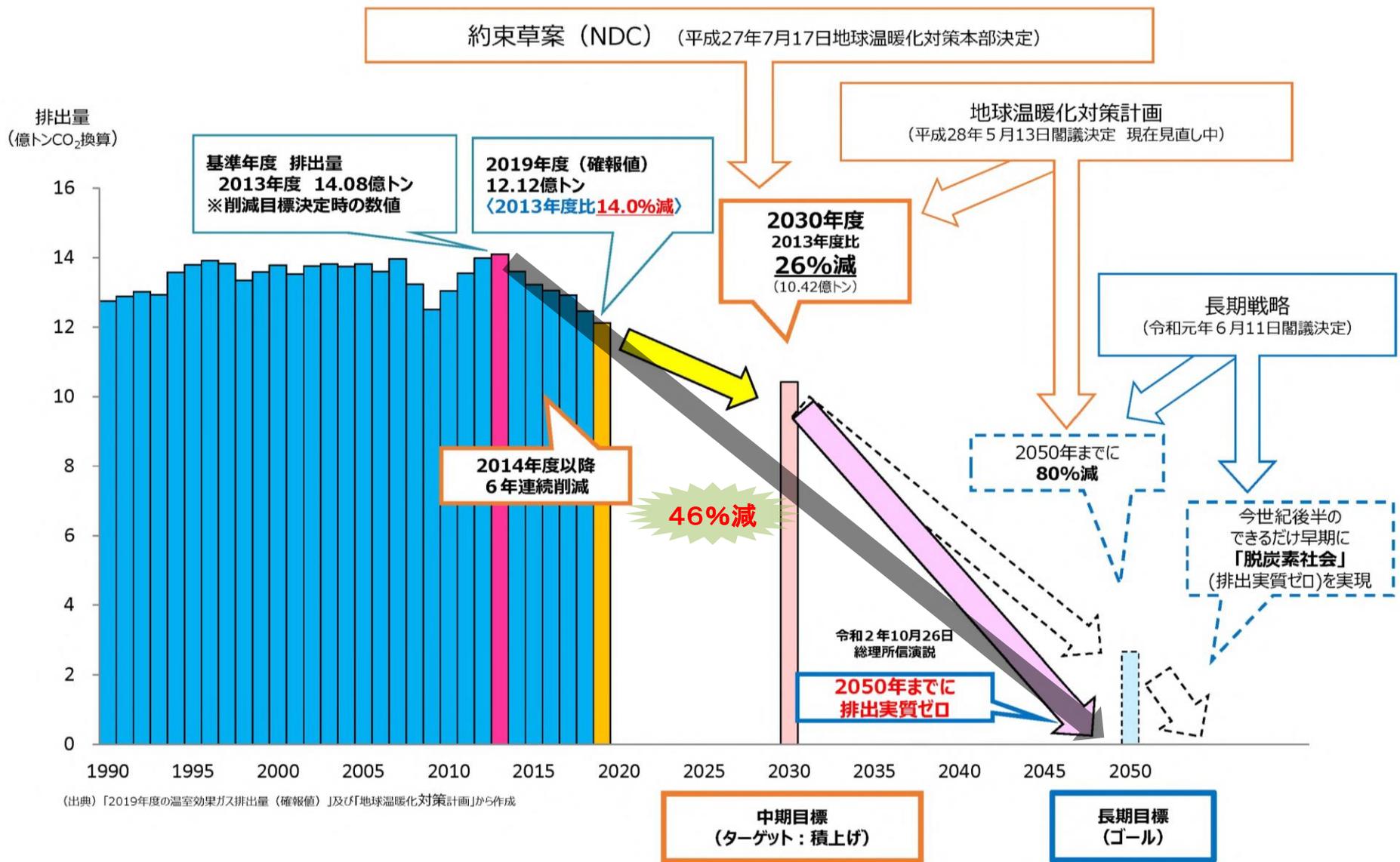
★環境省を中心に、国・地方が協働する**地域脱炭素ロードマップ**を本年夏に**策定予定**

・5年の集中期間に政策を総動員(①適用可能な最新技術でできる重点対策を全国で実施、②先行モデルケースづくり)

(参考)ゼロカーボンシティの拡大

・東京都、京都市、横浜市を始めとする**374自治体**が「**2050年までにCO<sub>2</sub>排出実質ゼロ**」を表明(R3.4.22時点)

# 我が国の温室効果ガス削減の中期目標と長期的に目指す目標 国土交通省



(出典)「2019年度の温室効果ガス排出量(確報値)」及び「地球温暖化対策計画」から作成

資料:「脱炭素社会に向けた住宅・建築物の省エネ対策等のあり方検討会(第1回)」(令和3年4月19日)資料より国土交通省総合政策局作成

# 第1回「内航カーボンニュートラル推進に向けた 検討会」における主な指摘事項等について

# 第1回検討会における主な指摘事項等

第一回目検討会において、以下のご指摘・ご意見を頂いた。

- ◆ 船舶は長期に使用するものであり、売却のことも考える必要があるためどのような船舶が市場で出てくるのか今後の道筋を示してほしい。
- ◆ 内航船におけるカーボンニュートラル推進については、船種やサイズ(大型・中型・小型)ごとに分けるなど詳しく検討を進めてほしい。
- ◆ モーダルシフトの推進は運輸全体のCO<sub>2</sub>排出量を減らす観点から、モーダルシフトの取組を評価できないか。
- ◆ 物流産業において、定時制・輸送速度は重要な要素であり、減速運航には荷主や国民の理解が必要となる。
- ◆ 内航船の不定期航路にも対応できる十分な燃料の供給インフラのあり方についても検討してほしい。
- ◆ バイオ燃料は今後使用できなくなり、水素燃料等にシフトしなければならないのか。

# 内航CNに向けた検討の方向性等について

# 内航カーボンニュートラル推進に向けた検討の論点の例

- これまでの議論等を踏まえ、下記の通り論点を例示的に整理した。
- ここに挙げた論点に限定するものではなく、次回以降、必要に応じ追加、修正、具体化等を行っていく。

- ① 内航海運事業者が、カーボンニュートラル実現に向け、それぞれの事業実態に応じて取組を進めるためには、さらなる省エネ船や将来的なゼロエミッション船等の開発・市場への導入見通し等に関するロードマップ(工程表)や、サイズ・航続距離別に適用可能な省エネ技術を示すことが必要ではないか。
- ② 当面の内航分野における排出削減の取り組みとして、さらなる省エネを追求した船舶の開発・普及や、荷主と連携した排出削減の取り組みを促進していくことが重要ではないか。その他、制度面においても排出削減に向けた施策を検討すべきではないか。
- ③ 港湾分野における検討状況を踏まえつつ、港湾分野と連携した取り組みの検討も必要ではないか。
- ④ モーダルシフトによる我が国の運輸分野全体の排出削減への貢献効果を示していくことが必要ではないか。