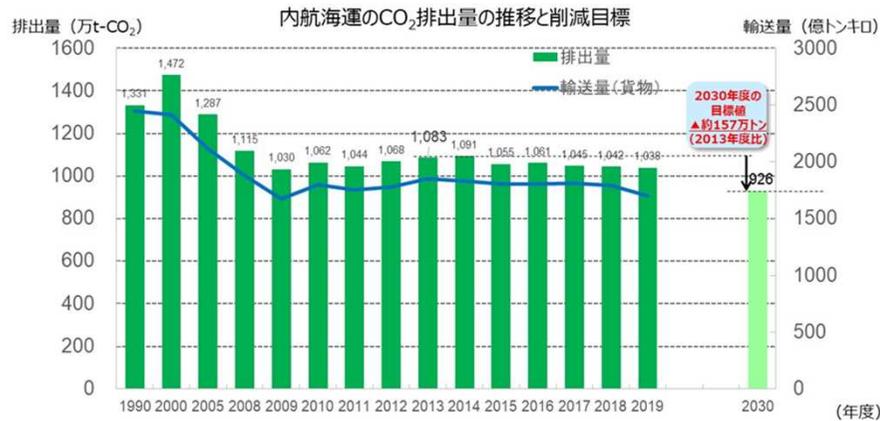


カーボンニュートラルに向けた世界・日本の動きの加速

- 「2050年のカーボンニュートラル実現」を表明した国は日本を含め125カ国・地域。
- 我が国は、CN実現に向け、2030年度に46%削減(2013年度比)を表明。各産業分野でも、従来目標の一層の深掘りが必要

現 状

- 内航海運のCO₂排出量は約1,038万t-CO₂(2019年度)(運輸部門の4.9%、日本全体の0.91%)
- 近年の排出量は微減傾向
- 2030年度のCO₂削減目標は157万t-CO₂(2013年度比で約15%減)



- 下記のような取り組みを制度・予算・税制等で支援
- ✓ 省エネ船型や高効率エンジンなどの省エネ・省CO₂設備・船舶の開発(造船所、船用メーカー)
- ✓ 省エネ・省CO₂に資する船舶の建造や運航(内航事業者)

課 題

政府目標を踏まえ、一段のCO₂排出削減を進めるにあたっては、以下のような課題が存在

- 内航分野の省エネ・省CO₂に向けた選択肢や時間軸が見通しにくい
 - ✓ 内航船は、外航船と比べてサイズ・航路・船種等が多様であり、それぞれの船舶に適用可能な省エネ・省CO₂技術について、現時点ではいつどのような技術が実用化されるか幅があることから、選択肢や時間軸が見通しにくい
- 荷主等との連携
 - ✓ 荷主・オペレーター・船主・造船所等の内航海運業界の産業構造を踏まえCO₂排出削減の取り組みを加速していくためには荷主等との連携が必要
- モーダルシフトの効果の把握
 - ✓ 海運へのモーダルシフトにより日本全体の省エネ・省CO₂に貢献していることに鑑み、その効果を定量的に示すことが必要
- 投資余力に乏しい中小・零細企業が多い
 - ✓ 投資余力に乏しい中小・零細企業が多い内航海運業界の特徴を踏まえた対策が必要
 - ✓ 長期間にわたり船舶を使用する傾向にあり、リプレイス時における海外売船市場での価値低下への懸念

内航海運の現状及び課題を踏まえながら、内航海運の省エネ・省CO₂対策の更なる加速が必要

- 船舶における省エネ・省CO₂化の手法は、主に①船舶等のハードウェア対策、②運航的手法、③燃料転換手法に分類することができるが、内航海運の現状・課題も踏まえると、当面③は困難であり、①及び②の組み合わせにより推進
- 加えて、荷主・オペ・船主・造船所等が、省エネ・省CO₂効果を把握しつつ、協調して取り組みを進めることが必要

低・脱炭素化船の開発・普及

- 荷主等とも連携することで現在の省エネ船を超える省エネ性能を有する**連携型省エネ船の開発**
- 連携型省エネ船、LNG燃料船、燃料電池船等の**低・脱炭素化船の普及促進**
- 低・脱炭素化船の**導入環境整備**

運航効率の一層の改善

- ウェザールーティングの活用や荷主と連携した**運航改善の取り組みを展開・推進**
- 陸電の活用等による停泊中の排出削減を推進(カーボンニュートラルポート施策と連携)

省エネ、省CO₂の「見える化」の推進

- 船舶の**燃費性能**や運航時のCO₂排出量等を「見える化」することで、荷主・オペ・船主等が、省エネ・省CO₂化の取り組みを促す仕組みを導入
- **モーダルシフトによる排出量削減効果の「見える化」**を推進

運航効率改善の促進

低・脱炭素化船開発・普及促進

深掘りした
2030年排出削減目標※の達成

※181万t-CO₂削減
(2013年度比で約17%減)

2050年に向けて
さらなる排出削減の加速

海運のカーボンニュートラル・ゼロエミッションに向けた取り組み

- 水素・アンモニア燃料船の商用化に向けた技術開発・実証
- ガス燃料船に対応した安全基準等の整備

内航カーボンニュートラル推進に向けたロードマップ 案

