

第9回 内航カーボンニュートラル推進に向けた検討会 議事概要

検討会概要
【日 時】令和6年12月5日（木）15:00～17:00 【場 所】中央合同庁舎第3号館（国土交通省）11階特別会議室（WEB 併用）
議事内容
○事務局（国土交通省海事局）から説明 ・地球温暖化対策計画の改定に向けた内航海運の2040年度削減目標の検討について ○主なご意見 ・バイオ燃料には、原料の安定的調達、国際的な持続可能性の価値観に基づく調達の観点、品質の課題があると考えている。調達についてはSAFの原料となることもあり争奪戦の様相を呈していると聞いている。具体的な検討を進めるにあたり、これらの課題や環境クレジットの活用等にも着目して目標の実現可能性を慎重に見極め、柔軟な対応を進めてほしい。 ・2040年時点においては、バイオ燃料や適速運航がCO₂削減、燃費効率に有効だと考える。このうち、適速運航は、燃料代がオペレーター負担のため、燃費向上に係る船員へのインセンティブ付与が課題であるが、自動運航等のDX技術と組み合わせると船員側にも労務軽減が加わる。こうした組み合わせで最適な運航の実現に向けて仕組みを作っていくことが必要。 ・船価が高騰している状況下、体力のある事業者が何とか建造に至っている面があると捉えている。目標達成を見据えると、現状以上の補助金等の検討が必要と考える。代替燃料船は船員側の負担が大きいという課題もある。 今までの船用向けバイオ燃料の供給面に係る議論は航空機や自動車などの他モードに比べて活発でなく、もっと声をあげていくべき。 ・ハイブリッド船の建造支援も含めたGX経済移行債の要望など、補助金制度への取組みについては、船価が高騰していく中で、強く期待をしている。引き続き海運・造船業界の省エネに対する取組へのご支援をお願いしたい。 ・削減目標達成に向けた取組は、様々な方法がある一方、内航海運ではどうしてもバイオ燃料に頼らざるを得ないと考えている。2030年度の内航海運の削減目標では省エネ船の建造を進めていくことにしたため、バイオ燃料利用の声をあげるのが他分野と比べて少し遅れてしまったが、荷主に迷惑をかけないためにも、業界として積極的にカーボンニュートラルの姿勢を示していきたいと考えている。 ・適速運航は燃費を下げる方法の1つという意味で非常に素晴らしいと考える。外航船ではエンジンパワーの制限が入ってきており、既存船に対しても少しの速力の燃料負荷制限によって燃費向上を達成している。内航船の方でもある程度強制的な考え方も必要ではと考える。 （意見として）バイオ燃料の調達の難しさが上がっているが、業界間で取り合うという話ではなく、日本全体がカーボンニュートラルに向けて全業界で協力していくことが必要。ここで業界間の競争を生じさせると、内航海運は中小事業者も多く、陸との厳しい競争があることも踏まえ、政府で適切に調整していくべきと考える。 ○地球温暖化対策計画の事務局案への反対は上らず、地球温暖化対策計画の改定に向けた内航海運の2040年度削減目標の検討は終了となった。 （次頁に続く）

○情報提供として、排出量取引制度について経済産業省GXグループから説明

○排出量取引制度に関する質疑内容（→経済産業省からの回答）

- ・カーボンプライシングについて、技術革新には至っていない状況下での実施は物価高騰となると考える。中国・韓国などと足並みをそろえないと、価格競争力がなくなり日本造船業の衰退につながらないか懸念。3～5年先の発注も頂いている中、船価の価格転嫁にご理解頂けるかどうか心配している。時期尚早ではないか。

→トランディション期の現状では殆どの皆様が排出削減の実施が決して容易ではない状態であることは承知。その為、全量無償割当を制度に取り入れている。新たな投資を行い、市場全体で価格転嫁し、脱炭素の価値を通じて市場を作っていくように皆様と議論を並行して行いながら検討をしていく。

- ・物流の分野は中小事業者が多く、陸上との運送モード間の競争もあり、運賃の転嫁が難しい構造になっている。大手メーカーが、荷主の段階で直接排出だけでなく全ての物流分野から出るCO₂も含めて全体の排出量を把握することとし、その上で従来通りの運び方をする事業者には従来の運賃を、先進的でカーボンフリーな運び方をする事業者には必要経費を含めた運賃を払うという形にしたほうが、本来的には望ましかったのではないかと。いずれにしろ、運賃転嫁が難しいという現状を踏まえた制度設計を考慮頂きたい。

→非常に重要なご指摘。排出量取引は直接排出を対象にするのが世界的には一般的であるが、排出量取引制度とは別にサプライチェーン全体の排出削減についてGX政策として取り組むことも議論をはじめたところ。

中小企業に一方的に負担が寄せられないような視点も持った上で、スコープ3を含めたサプライチェーン全体のCO₂を下げていく、もしくは下げていく会社が評価されるような仕組みを作っていくことを検討している。これには荷主、物流を担う皆様も含めて連携させて頂く必要があり、今後の検討のアジェンダと捉えている。

- ・ベンチマーク方式とグランドファザリング方式を分けていく考え方とスケジュールについて

→ベンチマーク方式は業界特性を反映できる優れた仕組みと捉えており、作れるのであればベンチマークにしていくというのが原則と考えている。一方、技術的な問題、製品やサービスを提供する事業者が1社しかいない、データが無い等でグランドファザリングにならざるを得ない事業者・業界も出てくると想定している。そういった区分けは来年政省令以下の所で所管省庁と連携のうえ決めていくという進め方を想定している。

- ・例えばグリーンスチール等において、各国で算出式が異なるような形では駄目で、世界共通の公平な制度設計をしないとイケないと思うがどうか。

→非常に重要なご指摘。いわゆるグリーンスチールに関する議論で言えばISOの中や、GHGプロトコルにおいても、グリーンスチールを含む製品の脱炭素の取組を評価するための考え方を整理するための議論が進んでいるところ。ご指摘のとおり粗製乱造にならないようにすることが大事であり、国際的にも、ISOや国連、GHGプロトコル等に、業界の皆様としっかり日本の産業界の努力が適切に反映される考え方を打ち込んだ仕組みをつくっていきたいと考えている。

2020年代後半にかけて、ラベリングも含めて、我が国の中で市場としてどのように評価していくかという制度も含め、設計検討していく課題と考えている。

○2040年の削減目標は、今後政府の調整を経て確定していくこと、特段の事情変更がなければ、来年2月の本検討会は見送ることが事務局より案内があり、閉会。

等

以上