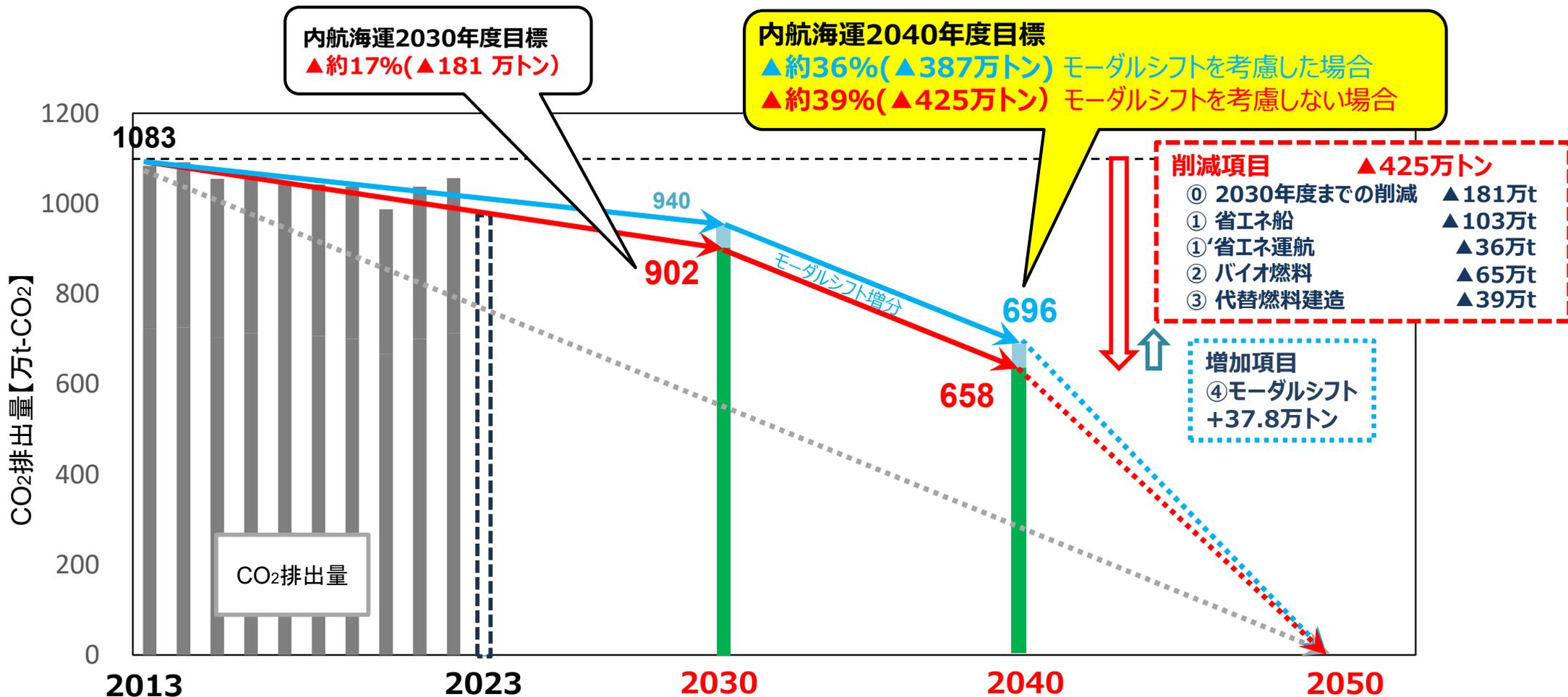


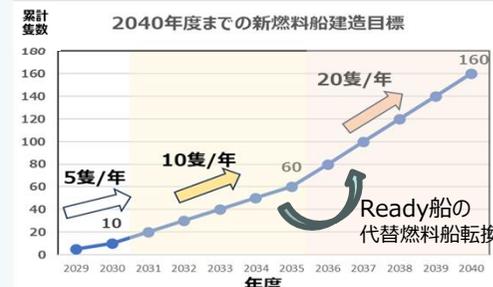
内航海運の2040年度温室効果ガス削減目標

- モーダルシフトを考慮しない場合の2040年度削減目標は **▲425万トン (▲約39%)**
2030年目標に向けた取り組みを進めた上で、2040年に向けて以下に取り組む
 - ✓ 省エネ船への転換を継続して実施 (▲103万トン)
 - ✓ 運航改善による省エネ (▲36万トン)
 - ✓ 既存船のCO₂削減に寄与する バイオ燃料の利用拡大を行う (▲65万トン)
 - ✓ 代替燃料船の導入 (▲39万トン)
- モーダルシフトを考慮した場合の2040年度削減目標は **▲387万トン (▲約36%)**



2040年度削減目標の算出項目と考え方

項目	考え方	削減量 (万 t-CO ₂)
①更なる省エネの追求 省エネ船建造 + 省エネ運航	<ul style="list-style-type: none"> ● 省エネ船の建造目標を継続して実施。 ● 「経産省エネ特」、JRTT共有船制度等を活用し、ハイブリット船等の導入を支援。 ● 運航改善による更なる省エネの実施(2030年比5%) ● <u>既存船に適用できる省エネ技術(ハイブリット船を含む)を整理</u> 	70隻×10年間 ×省エネ率(18%) ▲103.2万t + 2030年比改善 5% ▲36万t 削減分
②バイオ燃料の利用	<ul style="list-style-type: none"> ● バイオ燃料は船舶の大規模な改造が不要なため、既存船や小型船の省CO₂に有効。 ● 2040年までにバイオ燃料10%(B10)相当を目標としながら、船舶におけるバイオ燃料供給に向けた課題を整理していく。 <p>※2 760万t：バイオ燃料の利用前の2040年度の内航CO₂排出量</p>	内航海運(除く代替燃料) CO ₂ 排出量760万 t ※2 ×削減効果8.6% ▲65.4万t 削減分
③代替燃料船の導入 (LNG・メタノール・水素FC・バッテリー等)	<ul style="list-style-type: none"> ● 「環境省エネ特」等を活用し、代替燃料船の段階的導入を支援 ● <u>代替燃料船を見据えた船舶(Ready船)設計の研究を実施</u> 	160隻×30% ▲39.3万t 削減分
④モーダルシフトによる輸送量増加分	<ul style="list-style-type: none"> ● 地球温暖化対策計画における海上輸送へのモーダルシフトの推進計上の内航海運輸送量増加分を計上。 ● 海運分野では+37.8万t-CO₂の増加になるが、我が国全体では▲187.9万t-CO₂の削減。 	モーダルシフト計画値における海運増加分を計上 +37.8万t 増加分



内航のカーボンニュートラル実現に向けた全体像

