

経団連カーボンニュートラル行動計画
2024 年度フォローアップ結果 個別業種編

2050 年カーボンニュートラルに向けた内航海運業界のビジョン

業界として 2050 年カーボンニュートラルに向けたビジョン（基本方針等）を策定しているか。

- ☐ 策定している・・・①へ
- ☒ 策定を検討中・・・②へ
- ☐ 策定を検討する予定・・・②へ
- ☐ 策定を検討する予定なし・・・②へ

①ビジョン（基本方針等）の概要

策定年月日	〇〇年〇〇月
将来像・目指す姿	
将来像・目指す姿を実現するための道筋やマイルストーン	

②検討状況/検討開始時期の目途/検討しない理由等

国土交通省 海事局が「内航カーボンニュートラル推進に向けた検討会」を立ち上げ、2021 年 12 月にとりまとめを行ったが、カーボンニュートラル実現することが可能な技術が確立されていないため、2030 年までは、更なる省エネに努めることとなった。一方で、2050 年に向けては、カーボンニュートラルを実現することが可能な技術の情報収集に努めている。前述検討会については、フォローアップ会議を定期的開催している。

内航海運業界のカーボンニュートラル行動計画

		計画の内容
【第1の柱】 国内の事業活動における排出削減	目標・行動計画	CO ₂ 排出量を 565 万 t-CO ₂ （1990 年比▲34%、2005 年比▲28%、2012 年比▲20%）とする。
	設定の根拠	・ 現在の内航船構成において、船齢 14 年以上の船舶が約 66%を占めており、これらの代替建造時に実用段階にある省エネに関する最先端技術を最大限導入する。 ・ 船型の大型化及び推進効率の高い船体構造船の建造を進める。
【第2の柱】 主体間連携の強化 （低炭素・脱炭素の製品・サービスの普及や従業員に対する啓発等を通じた取組みの内容、2030 年時点の削減ポテンシャル）		現在、長距離陸上輸送している貨物をエネルギー効率の高い海上輸送に切り替えるモーダルシフトを推進して輸送業界全体の CO ₂ 削減を図る取り組みとする。
【第3の柱】 国際貢献の推進 （省エネ技術・脱炭素技術の海外普及等を通じた 2030 年時点の取組み内容、海外での削減ポテンシャル）		国内貨物輸送のみであるので行っていない。
【第4の柱】 2050 年カーボンニュートラルに向けた革新的技術の開発（含 トランジション技術）		船用機器メーカー及び造船業界にて、以下の技術開発が行われており、ユーザーの立場で検討会等に参画している。 ・ 更なる省エネ船型の開発（DX 等による運航効率化と省エネ技術を連携させた連携型省エネ船） ・ 水素・アンモニアエンジンの開発 ・ 船舶用 CO₂ 回収装置の設計・検討 ・ バッテリー船の導入 ・ 燃料電池船の開発
その他の取組・特記事項		・ 『内航海運の活動』（国内輸送における内航海運の実態とエネルギー効率の優位性等）などのパンフレットによる啓蒙活動を実施 ・ 国内各地で開催される「海フェスタ」を通じ、資料配布等による内航海運の「省エネ輸送機関」としての環境啓蒙活動を実施

内航海運業における地球温暖化対策の取組み

主な事業				
内航海運は、国内の港から港へ、船舶を使用して貨物運送事業を行う輸送モードである。 国内輸送機関別輸送量に占める内航海運のシェアは、輸送量では 7.7%であるが、輸送活動量では約 40%に及んでいる。 内航貨物輸送量を主要品目別にみると、石油製品、石灰石等、鉄鋼等、セメント、砂利・砂・石材、化学薬品・肥料、石炭、製造工業品、自動車等の産業基礎物資 9 品目で輸送トンキロ、輸送トン数ともに約 90%を占めている。				
業界全体に占めるカバー率（C N行動計画参加÷業界全体）				
	業界全体	業界団体	C N行動計画参加	
企業数	2957	2201	—	%
市場規模	—	300,723（千トン）	—	%
エネルギー消費量	232.6（万 KI）	—	—	%
出所				
データの算出方法				
指標	出典		集計方法	
生産活動量	☒ 統計 ☐ 省エネ法 ☐ 会員企業アンケート ☐ その他（推計等）			
エネルギー消費量	☒ 統計 ☐ 省エネ法 ☐ 会員企業アンケート ☐ その他（推計等）			
CO2 排出量	☒ 統計 ☐ 省エネ法 ☐ 会員企業アンケート ☐ その他（推計等）			
生産活動量				
指標	トンキロ			
指標の採用理由	輸送した貨物の重量（トン）に輸送した距離（キロメートル）を掛けたもので、輸送活動の大きさをあらわすもの。			
業界間バウンダリーの調整状況				
右表選択	☐ 調整を行っている ☒ 調整を行っていない			
上記補足 （実施状況、 調整を行わな い理由等）	内航海運における他業種とは、自家用船事業者がこれに該当するが、営業事業者のみを対象にしている。			
その他特記事項				

【第 1 の柱】国内事業活動からの排出抑制

(1) 国内の事業活動における 2030 年削減目標

策定年月日	2015 年 3 月
削減目標	
CO ₂ 排出量を 1990 年比で 34%削減し、565 万 t-CO ₂ とする。	
対象とする事業領域	
国内海上貨物輸送	
目標設定の背景・理由	
2011 年 3 月 15 日付国土交通省海事局内航課資料（日本海事センター実施調査）資料による将来輸送量・船腹量推計に基づき策定。	
2030 年政府目標に貢献するに当たり最大限の水準であることの説明	
※BAU目標の場合	
BAUの 算定方法	
BAUの 算定に用いた 資料等の出所	
2030 年の生産活動量	
生産活動量の 見通し	検討中。
設定根拠、 資料の出所等	
その他特記事項	
目標の更新履歴	

(2) 排出実績

	目標 指標 ¹	①基準年度 (1990年度)	②2030年度 目標	③2022年度 実績	④2023年度 実績	⑤2024年度 見通し	⑥2025年度 見通し
CO ₂ 排出量 ² (万t-CO ₂)	☐	857.9	541	712.5	654.1		
生産活動量 (単位：千トン キロ)	☐	239,739,723		162,662,830	154,015,408		
エネルギー-使用量 (単位：万kl)	☐	314.2		253.3	232.6		
エネルギー-原単位 (単位：千トン キロ/kl)	☐	1.31		1.60	1.50		
CO ₂ 原単位 (単位：g・CO ₂ / トンキロ)	☐	35.8		43.8	42.5		
電力消費量 (億kWh)	☐						
電力排出係数 (kg-CO ₂ /kWh)	—	要選択	要選択	要選択	要選択	要選択	要選択
年度							
発電端/受電端		要選択	要選択	要選択	要選択	要選択	要選択
CO ₂ 排出量 ² (万t-CO ₂) ※調整後排出係数	—						

【生産活動量、エネルギー消費量・原単位、CO₂排出量・原単位の実績】

¹ 目標とする指標をチェック

² 電力排出係数で「調整後」を選択する場合、同値となる

(3) 削減・進捗状況

	指 標	削減・進捗率
削 減 率	【基準年度比/BAU 目標比】 ＝④実績値÷①実績値×100－100	23.6%
	【昨年度比】 ＝④実績値÷③実績値×100－100	8.2%
進 捗 率	【基準年度比】 ＝（①実績値－④実績値）／（①実績値－②目標値）×100	64.3%
	【BAU 目標比】 ＝（①実績値－④実績値）／（①実績値－②目標値）×100	- %

(4) 要因分析

単位：% or 万 t-CO₂

要 因	1990 年度 ⇒ 2023 年度	2005 年度 ⇒ 2023 年度	2013 年度 ⇒ 2023 年度	前年度 ⇒ 2023 年度
経済活動量の変化	-44.3%	-31.6%	-18.0%	-5.5%
CO ₂ 排出係数の変化	2.9%	2.6%	0.7%	0.0%
経済活動量あたりのエネルギー使用量の変化	14.1%	10.2%	8.8%	-3.1%
CO ₂ 排出量の変化	-27.2%	-18.8%	-9.9%	-8.6%
【要因分析の説明】				
2023 年度は前年に比べて経済活動量が-5.5%であったことから、それに伴いエネルギー使用量、CO ₂ 排出量共に減少したと考えられる。				

(5) 目標達成の蓋然性

自己評価	
☐ 目標達成が可能と判断している・・・①へ ☐ 目標達成に向けて最大限努力している・・・②へ ☒ 目標達成は困難・・・③へ	
①補足	現在の進捗率と目標到達に向けた今後の進捗率の見通し
	目標到達に向けた具体的な取組の想定・予定
	既に進捗率が 2030 年度目標を上回っている場合、目標見直しの検討状況
②補足	目標達成に向けた不確定要素
	今後予定している追加的取組の内容・時期
③補足	当初想定と異なる要因とその影響
	2021 年 8 月に暫定措置事業が終了し、新造船を自由に建造できることとなった。これにより今後は新造船の建造が進むと考えられたが、船舶建造費、船価の上昇、船員費用の高騰などに加え、2050 年カーボンニュートラルを目指す動きの中で今のところどのような船舶を建造しなければならないか船主が判断できないため、新造を躊躇する動きもある。
	追加的取組の概要と実施予定
	目標見直しの予定

(6) BAT、ベストプラクティスの導入進捗状況

BAT・ベストプラクティス等	導入状況・普及率等	導入・普及に向けた課題
	2023 年度 ○○% 2030 年度 ○○%	
	2023 年度 ○○% 2030 年度 ○○%	
	2023 年度 ○○% 2030 年度 ○○%	

(7) 実施した対策、投資額と削減効果の考察

年度	対策	投資額	年度当たりの エネルギー削減量 CO ₂ 削減量	設備等の使用期間 (見込み)
2023 年度	新造船 64 隻就航			
2024 年度以 降				

【2023 年度の取組実績】

(取組の具体的事例)

新造船が 64 隻就航し、老齢船の割合は若干減少した。

船型の大型化は年々進み 10 年前に比べ 30.4%平均トン数が上昇し大型化がみられている。

(取組実績の考察)

CO₂ 削減効果のある省エネ対策そのものは、燃料消費量の削減による経済的メリットが見込まれるため、燃料を消費する者が経済的合理性の範囲において自主的に取り組むことが可能な対策である。しかしながら、内航海運の場合、船舶を建造・所有する船主と船舶を運航するオペレーターが異なり、省エネ対策にかかるコストの負担者と経済的メリットの受益者が異なる場合が多いほか、内航海運の船主は投資余力が小さい中小・零細事業者が多いという特徴がある。

このため、一部の船舶では代替建造が進んでいるものの、老朽船を大きく減らすほどではなく、省エネ船の建造も限定的になっているものと判断される。

【2024 年度以降の取組予定】

(今後の対策の実施見通しと想定される不確定要素)

2021 年 8 月に暫定措置事業が終了し、新造船を自由に建造できることとなった。これにより今後は、新造船の建造が進むと考えられるが、船舶建造費用・諸費用の増加から新造船を建造することを躊躇する事業者が増えており、2050 年のカーボンニュートラルを目指す動きの中で、今のところ、どのような船舶を建造しなければならないか見えない不安点もある。

(8) クレジットの取得・活用及び創出の状況と具体的事例

業界としての 取組	☐ クレジットの取得・活用をおこなっている ☐ 今後、様々なメリットを勘案してクレジットの取得・活用を検討する ☐ 目標達成が困難な状況となった場合は、クレジットの取得・活用を検討する ☒ クレジットの取得・活用は考えていない ☐ 商品の販売等を通じたクレジット創出の取組を検討する ☐ 商品の販売等を通じたクレジット創出の取組は考えていない
個社の取組	☐ 各社でクレジットの取得・活用をおこなっている ☐ 各社ともクレジットの取得・活用をしていない ☐ 各社で自社商品の販売等を通じたクレジット創出の取組をおこなっている ☐ 各社とも自社商品の販売等を通じたクレジット創出の取組をしていない

【具体的な取組事例】

取得クレジットの種別	
プロジェクトの概要	
クレジットの活用実績	

【非化石証書の活用実績】

非化石証書の活用実績	
------------	--

(9) 本社等オフィスにおける取組

☐ 目標を策定している・・・①へ

☐ 目標策定には至っていない・・・②へ

① 目標の概要

〇〇年〇月策定
(目標)
(対象としている事業領域)

② 策定に至っていない理由等

内航海運における事業者数は 2,957 社で、規模は中小事業者が主で、オフィスの有無を含め調査していない。また、自家用事業者は当業界に加盟しておらず、調査対象外となる。
--

本社オフィス等の CO₂ 排出実績 (〇〇社計)

	2013 年度	2014 年度	2015 年度	2016 年度	2017 年度	2018 年度	2019 年度	2020 年度	2021 年度	2022 年度	2023 年度
延べ床面積 (万㎡)											
CO ₂ 排出量 (万 t-CO ₂)											
床面積あたりの CO ₂ 排出量 (kg-CO ₂ /m ²)											
エネルギー消費 量 (原油換算) (万 kl)											
床面積あたりエ ネルギー消費量 (l/m ²)											

【2023 年度の実績】

(取組の具体的事例)

(取組実績の考察)

(10) 物流における取組

☐ 目標を策定している・・・①へ

☒ 目標策定には至っていない・・・②へ

① 目標の概要

〇〇年〇月策定
(目標)
(対象としている事業領域)

② 策定に至っていない理由等

内航海運事業が物流事業であるため。

物流からの CO₂ 排出実績 (〇〇社計)

	2013 年度	2014 年度	2015 年度	2016 年度	2017 年度	2018 年度	2019 年度	2020 年度	2021 年度	2022 年度	2023 年度
輸送量 (万トン)											
CO ₂ 排出量 (万 t-CO ₂)											
輸送量あたり CO ₂ 排出量 (kg-CO ₂ /トン)											
エネルギー消 費量 (原油換算) (万 kl)											
輸送量あたり エネルギー 消費量 (l/トン)											

【2023 年度の取組実績】

(取組の具体的事例)

(取組実績の考察)

【第2の柱】主体間連携の強化

(1) 低炭素、脱炭素の製品・サービス等の概要、削減見込量及び算定根拠

	製品・サービス等	当該製品等の特徴従来品等との差異、算定根拠、対象とするバリューチェーン	削減実績 (推計) (2023年度)	削減見込量 (ポテンシャル) (2030年度)
1				
2				
3				

【2023年度の実績】

(取組の具体的事例)

(取組実績の考察)

(2) 家庭部門、国民運動への取組み

家庭部門での取組
国民運動への取組
国内各地で開催される「海フェスタ」等を通じて資料配付等を行い、内航海運の「省エネ輸送機関」としての環境啓蒙活動を実施。
森林吸収源の育成・保全に関する取組み

【2024年度以降の取組予定】

(2030年に向けた取組)

(2050年カーボンニュートラルの実現・トランジションの推進に向けた取組)

【第3の柱】国際貢献の推進

(1) 海外での削減貢献の概要、削減見込量及び算定根拠

	海外での削減貢献	貢献の概要	算定根拠	削減実績 (推計) (2023 年度)	削減見込量 (ポテンシャル) (2030 年度)
1					
2					
3					

【2023 年度の実績】

(取組の具体的事例)

(取組実績の考察)

【2024 年度以降の取組予定】

(2030 年に向けた取組)

(2050 年カーボンニュートラルの実現・トランジションの推進に向けた取組)

(2) エネルギー効率の国際比較

【第4の柱】2050年カーボンニュートラルに向けた革新的技術の開発

(1) 革新的技術（原料、製造、製品・サービス等）の概要、導入時期、削減見込量及び算定根拠

	革新的技術	技術の概要 算出根拠	導入時期	削減見込量
1				
2				
3				

(2) 革新的技術（原料、製造、製品・サービス等）の開発、国内外への導入のロードマップ

	革新的技術	2023	2025	2030	2050
1					
2					
3					

【2023年度の実績】

(取組の具体的事例)

- ・カーボンニュートラルを実現する技術が開発、実用化されるまでは、なお一層の省エネ活動に努める
- ・ユーザーの立場から、更なる省エネを実現する連結型省エネ船の開発に協力する。
- ・独立行政法人 鉄道建設・運輸施設整備支援機構と協力し、船舶から回収した廃食油を原料としたバイオ燃料の活用に向けて実態調査を行なった。

(取組実績の考察)

・廃食油の回収の方法や保管場所、船へのバンカリングの方法、油の品質等の実用化に向けた課題が発見された。

【2024年度以降の取組予定】

(2030年に向けた取組)

- ・廃食油を原料としたバイオ燃料の実用化に向けて引き続き、調査、検証を行なっていく。

(2050年カーボンニュートラルの実現・トランジションの推進に向けた取組)

- ・我々はユーザーの立場であるため、引き続きカーボンニュートラルが実現可能な技術の情報収集に努め、組合員への情報提供をおこなっていく。

その他の取組・特記事項

(1) CO₂以外の温室効果ガス排出抑制への取組み

- ・ 船内の空調機器及び冷凍機器に使用している代替フロンについては、地球温暖化への影響が少ない冷媒の採用と使用冷媒の漏洩防止に務める。
- ・ 2020 年 1 月からは、Sox 対策として、硫黄分が 0.5%以下の燃料油を使用している。
- ・ 国際海事機関の規則に基づき国内法化されたものを遵守する。

(2) その他の取組み

(カーボンニュートラルに資するサーキュラーエコノミー、ネイチャーポジティブへの取組み等、特筆すべき事項があれば記載)