

2025年4月21日 交通脱炭素シンポジウムⅣ
～利用者と歩む交通産業のカーボンニュートラル～
宿利会長 挨拶

皆さまこんにちは。運輸総合研究所 会長の宿利正史です。

本日は、お忙しい中多くの皆様に、会場に足をお運びいただき、また、オンラインでご視聴いただいております、誠にありがとうございます。

また、本日基調講演を行っていただきます、武蔵野大学特任教授で当研究所研究アドバイザーの山内弘隆先生、そして、産・官・学の各分野を代表して本日のパネルディスカッションにご登壇いただきます皆様に厚く御礼申し上げます。

さて、本日のシンポジウムでは、交通産業だけでなく他分野のパネリストも交えて議論を行うことで、交通産業のGXに向けた課題と取り組むべき方策について、皆さまと共に多角的に考えてみたいと思います。

気候変動の問題については、米国におけるトランプ政権の成立により、脱炭素にブレーキがかかるとの見方もありますが、世界全体としていわゆる「1.5℃目標」の実現に向けた方向性は変わるものではないと考えています。

日本においては、今年2月にいわゆる「GX推進法」の改正が閣議決定され、①排出量取引制度の法定化、②化石燃料賦課金の徴収に係る措置の具体化、③GX分野への財政支援の整備などが盛り込まれました。また、同月、「地球温暖化対策計画」の改定が閣議決定され、2035年度及び2040年度において、温室効果ガスを2013年度からそれぞれ60%及び73%削減する目標が設定されました。この目標は、各国の排出量削減と気候変動対策への努力を具体化したものであるNationally Determined Contribution、すなわち日本の新たなNDCとして、気候変動に関する国際連合枠組条約事務局(UNFCCC)に提出されています。

このような世界や国内の動きに先立ち、当研究所では、2020年から主に国際海運分野・国際航空分野の脱炭素化に関する研究調査を中心に、交通分野の脱炭素化の問題に精力的に取り組んできました。

その一環として、今年3月には、水素の利活用による交通分野の脱炭素化に関するシンポジウムを開催し、交通分野における水素利用を円滑に進めるための今後の課題と展望について議論しました。

一方、日本の交通分野全体として、GX の実現に向けてどのように取り組んでいくかについては、今現在はまだ具体的な見通しが立っていない状況です。GX を実現するためには、輸送機関のゼロエミッション化、燃料サプライチェーンの変革、また、ユーザーや荷主の行動変容など、交通産業の GX に関わる業界、関係者が一定の方向性、道筋を共有しながら、相互に連携して取り組んでいく必要があります。同時に、GX に伴うコストが交通事業者や利用者に及ぼす影響についても考慮していく必要があります。

こうした観点から、当研究所では、2050 年にむけた交通産業の GX について、中長期的な見通しをつけるとともに、コスト負担の在り方などを検討することを目的として、「交通産業 GX ロードマップ検討会」を 2023 年に立ち上げ、これまで研究調査を行ってきました。この間、昨年 6 月に中間報告を兼ねてシンポジウムを開催し、その結果も踏まえてさらに種々検討を重ね、今月 10 日に報告書を公表したところです。本日は、この報告書の内容について、当研究所の谷口研究員からご報告いたします。

また、本日のシンポジウムでは、交通事業者だけではなく、荷主企業や金融機関、学識者、政府の立場を代表する皆様に一堂に会していただき、海外の事例を含めそれぞれの取組の最前線の状況をご報告いただくとともに、交通産業の GX の課題や推進策について一緒に議論していただきます。

本日のシンポジウムにおける議論を通じて、交通産業の GX 実現に向けて、情報や問題意識の共有を図り、今後どのような取組みや施策が必要となるのかについて、皆様と共に考察を深めたいと思います。

本日のシンポジウムが、ご参加いただきました皆様及び関係業界・関係機関の方々にとりまして、真に有益なものとなりますことを期待いたしまして、冒頭の挨拶といたします。

本日は、多くの皆様にご参加いただき誠にありがとうございます。

(以上)