

2021年3月9日「国際社会の脱炭素化を見据えた
海運・航空分野の気候変動対策に関するシンポジウム」
藤井国土交通審議官 来賓挨拶

ただいまご紹介いただきました国土交通省国土交通審議官の藤井と申します。

本日は「国際社会の脱炭素化を見据えた海運・航空分野の気候変動対策に関するシンポジウム」にお招きいただき誠にありがとうございます。この表題に沿って簡単にご挨拶を申し上げたいと思います。

まず、「国際社会の脱炭素化」については、私ども行政の立場から見ておりまして非常に急速な動きであると感じています。皆様良くご存知のとおり、菅総理が政権発足後すぐに2050年までのカーボンニュートラル達成ということを目標に掲げられました。更に、アメリカではバイデン政権が誕生し、環境対策重視に大きく舵を切っていることもご存知のとおりです。

私は一昨年から昨年にかけて国際分野の担当をしておりました。その時のことを改めて思い起こしますと、今申し上げたような急速な動きが起きる予兆や萌芽が確かに存在したと感じます。

2019年の秋、チリがG20の主催国として予定されておりました。騒乱がありまして、最終的にチリでの会合は流れてしまったのですが、チリの駐日大使が私のところへ来られて、G20の分野別会合として運輸・交通大臣会合を開催するので是非日本からも参加してほしい、テーマはCO2排出削減をはじめとする環境問題であるというお話がありました。当方としても是非出席しようということをお願いしたわけですが、その検討過程において、当初国土交通省の担当部局は必ずしも積極的ではありませんでした。そのテーマでわざわざ地球の裏側まで行きますかというような感じだったんですね。CO2問題は我が国がずっと取り組んでいる重要なテーマだろうという話をして、最終的には出席の方向としたんですけども、その過程でいろいろなデータを見る中で、我が国のCO2削減の取組みが国際的にみて決して進んでいるとは言えなくなってきたということに気づきました。かつては我が国が自信のある分野ということだったと思うんですけども、今回のテーマの海運・航空も含め、我が国はCO2排出削減の取組みをもう一度鞭を締め直して進める必要があるのではないかと考えています。

もう一点、国土交通省の国際分野の仕事の大きな柱のひとつは海外へのインフラ展開なのですが、その関係で各府省が集まった際に、小泉環境大臣が火力発電所の建設を我が国が支援するのはいかなものか、ということはずいぶん強く言っておられたことを思い出します。私は担当分野が違いますので横で聞いていたわけですが、そういった流れというのは、段々大きな声になって、政府全体のインフラ展開戦略においてもカーボンニュートラルへの貢献が新たに施策の柱に据えられるなど、完全にモードが変わってきているように感じます。

我が国において運輸部門はCO2排出の約2割を占めるという若い頃の記憶があるのですが、これは今でもあまり変わっていません。2018年には18.5%ということですが、量的にみると、国全体のCO2排出量11億3,800万トンのうち、内航海運は1,032万トン、国内航空は1,054万トンということでありました。

一方で、世界全体の排出量は335億トンということですが、この中で各国に割り振られないもの

が国際海運と国際航空ということで、それぞれ世界全体の排出の2.1%、1.8%ということです。さらに、それぞれの分野において我が国の占める割合が国際海運で約1割、国際航空で2.5%ということです。掛け算をしてみると、国際海運の排出は約7,000万トン、国際航空は約1,500万トンになります。

先ほど申し上げたとおり、国内の排出量は海運も航空も約1,000万トンです。ですから、少なくとも海運と航空の分野のCO2排出を考えると、国際輸送の占める割合は非常に大きい。先ほど宿利会長から、国際的な取組みが重要だというお話がございましたけれども、量的な面から見てもそういったことがしっかり現れているということは、この問題を考える際には是非認識すべきことだと思います。

その上で、このテーマについて自分として気になることをふたつ申し上げておきたいと思います。

ひとつは、「我が国の強み」です。CO2削減対策について、我が国の強みがどこにあるのか、もっと厳しく言えば強みが本当にあるのか、強みをなんとか作り出すためにどうすればよいのか、そういうことを真剣に考えていかなければいけないと思います。

既にご存知の方もおられるかと思いますが、国土交通省はこの通常国会に、海事産業、いわゆる造船、海運等の産業の基盤強化に関する法案を提出しています。裏返すと、これらの産業が何とか競争相手国にも打ち勝っていけるような強みを確立するために、様々な方策を講じる必要があると認識しているということです。CO2排出削減技術を我が国の海事産業の新たな強みとできるよう、必要な施策を改めて検討していく必要があると思います。

航空分野についてみると、ご存知のとおり、我が国には世界的にみても大手のエアラインが複数存在し、ユーザー国としての存在感は大きいものがありますが、基本的に製造国という位置づけではありません。ただ、国際的な政策調整の場であるICAOでは我が国は主導的な役割を果たしています。この点は海事分野におけるIMOについても同様です。海運・航空分野におけるCO2排出については国際輸送の占める割合が大きいということも踏まえ、これらの国際的な枠組みへの主体的な働きかけが非常に重要になってくるものと考えています。

もうひとつは、海運・航空それぞれについて、その関連分野のCO2排出削減の取組についても十分目配りをしていくべきだということです。

港湾の分野では、国土交通省は「カーボンニュートラルポート」構想を打ち出しています。これは岸壁など狭い意味での港湾施設だけでなく、港湾に隣接した産業エリア、かつての臨海工業地域も含めて、水素やアンモニアといった新たな燃料の活用を広げ、船舶燃料への活用もあわせて、港湾エリア全体としてのCO2排出をどのように削減できるかということを含めて包括的に検討しようとするものです。海運と密接に関係する分野でのこのような取組を是非視野に入れて、連携していかなければなりません。

空港におけるCO2排出削減方策についても、航空局で勉強会を立ち上げ、検討がスタートしています。空港は、海外インフラ展開の中でも我が国の競争力の発揮が期待される分野でもあり、航空・空港分野を通じたCO2排出削減方策の確立は、その点でも非常に重要になってくるのではないかと感じています。

以上述べてまいりましたとおり、本日のテーマが大変時宜を得たものであり、また広がりを持つ

たものであるということは間違いのないことだと思います。私どもとしましては、本日のシンポジウムで得られた知見や気づきを活かし、政府全体のカーボンニュートラル政策に是非貢献をしてみたいと考えています。この場にお越しの方々、更にはウェブでご参加の方々にとりまして、本日のシンポジウムが実りのあるものとなりますようお願い申し上げます、私のご挨拶とさせていただきます。ありがとうございました。

以上