



モビリティの脱炭素化について

令和 8 年 9 月

水・大気環境局



モビリティの脱炭素化に向けた課題・進捗と環境省における施策の方向性



- 我が国全体の二酸化炭素排出量の約2割は運輸部門から排出されている。
- 運輸部門の排出量は2013年比で減少傾向にある。主な減少要因は、自動車の燃費改善や貨物輸送における輸送量の減少等であり、この排出量の減少傾向を一層着実なものとするため、自動車単体対策、船舶分野の脱炭素化、脱炭素物流の推進など、Scope3含めサプライチェーン全体の排出削減に向けた総合的な対策を推進する必要がある。

課題・進捗

- ❑ モビリティの脱炭素化を進めるにあたっては、分野によってさまざまな手法があるものの、現時点では導入初期段階にありコストが高い、環境が整っていないなどの課題を抱えている。
- ❑ また、積載・配送の最適化による総走行距離の削減、環境車両/代替燃料を活用するための最適インフラ整備が課題となっている。
- ❑ さらに、電動車両導入などの物流事業者のみの取組だけでなく、荷主側施設の改善や積載率向上のための荷物情報の共有など、Scope3含めサプライチェーン全体の排出削減に向け物流事業者と連携した荷主側の取組を進めることが不可欠である。

環境省における施策の方向性

- ❑ 運輸部門等の温室効果ガス削減目標等の達成に向け、Scope3含めサプライチェーン全体におけるモビリティの脱炭素化（排出削減・抑制対策）を強化する。
具体的には、
 - ① 電動車両やゼロエミッション船等の導入、代替燃料の利用促進等の単体対策を一層強化するとともに、
 - ② 発着荷主・物流事業者はじめ関係者の連携による脱炭素物流や地域交通の脱炭素化の促進、地域におけるEV促進協議会による活動等の面的対応を加速化する。
 - ③ また、荷主はじめ事業者が戦略的に運輸部門の脱炭素化に取り組めるよう、「脱炭素モビリティ事業戦略・ガイドライン」（仮称）を年度内を目途に策定する。

環境省におけるモビリティ分野の脱炭素化

- モビリティの脱炭素化に向け、ネット・ゼロに資するモビリティについて、将来的な実用化・普及を見据え、技術開発やモデル実証等を 実施するとともに、GX予算※も活用しつつ、普及を支援してきたところ。
- 電動車両やゼロエミッション船等の導入、代替燃料の利用促進等の単体対策を一層強化するほか、モビリティ全般について次世代技術の開発や向上を推進するとともに、関係者の連携による脱炭素物流等の面的対応の加速化、事業者が戦略的に運輸部門の脱炭素化に取り組む指針となるガイドラインの策定等を行っていく。（令和9年度予算として658.4億円を概算要求中）



政策・戦略の方向性提示

2050年ネット・ゼロに向けて、多様な関係者（関係省庁、業界、有識者等）と連携しつつ、モビリティ分野の脱炭素化を進めていくための方向性を検討 ➡ 「脱炭素モビリティ事業戦略・ガイドライン」（仮称）を年度内を目途に策定

GX予算も活用しつつ、ネット・ゼロに資するモビリティの導入・普及を支援（下記現行例）

導入支援

商用車等の電動化支援
（GX予算※（R9要求300億円））



物流・公共交通分野の脱炭素化支援



ゼロエミッション船等の供給体制の整備
GX予算※
（R9要求258億円）



ゼロエミッション船等の導入支援
GX予算※
（R9要求27億円）



航空の脱炭素化支援



※GX予算：CO2排出削減と産業競争力強化・経済成長の同時実現を目指すGX経済移行債を財源とする事業

実証・技術開発支援

社会実装に向けたモデル実証や技術開発等を支援（下記例）

ワイヤレス給電



パンタグラフ式超高速充電



EVIエナメネ



電動小型トラクタ（農機）



水素内燃荷役機械等（港湾）



共同輸配送 + ドローン配送

