

港湾における脱炭素化の取り組み ～カーボンニュートラルポート(CNP)の形成～

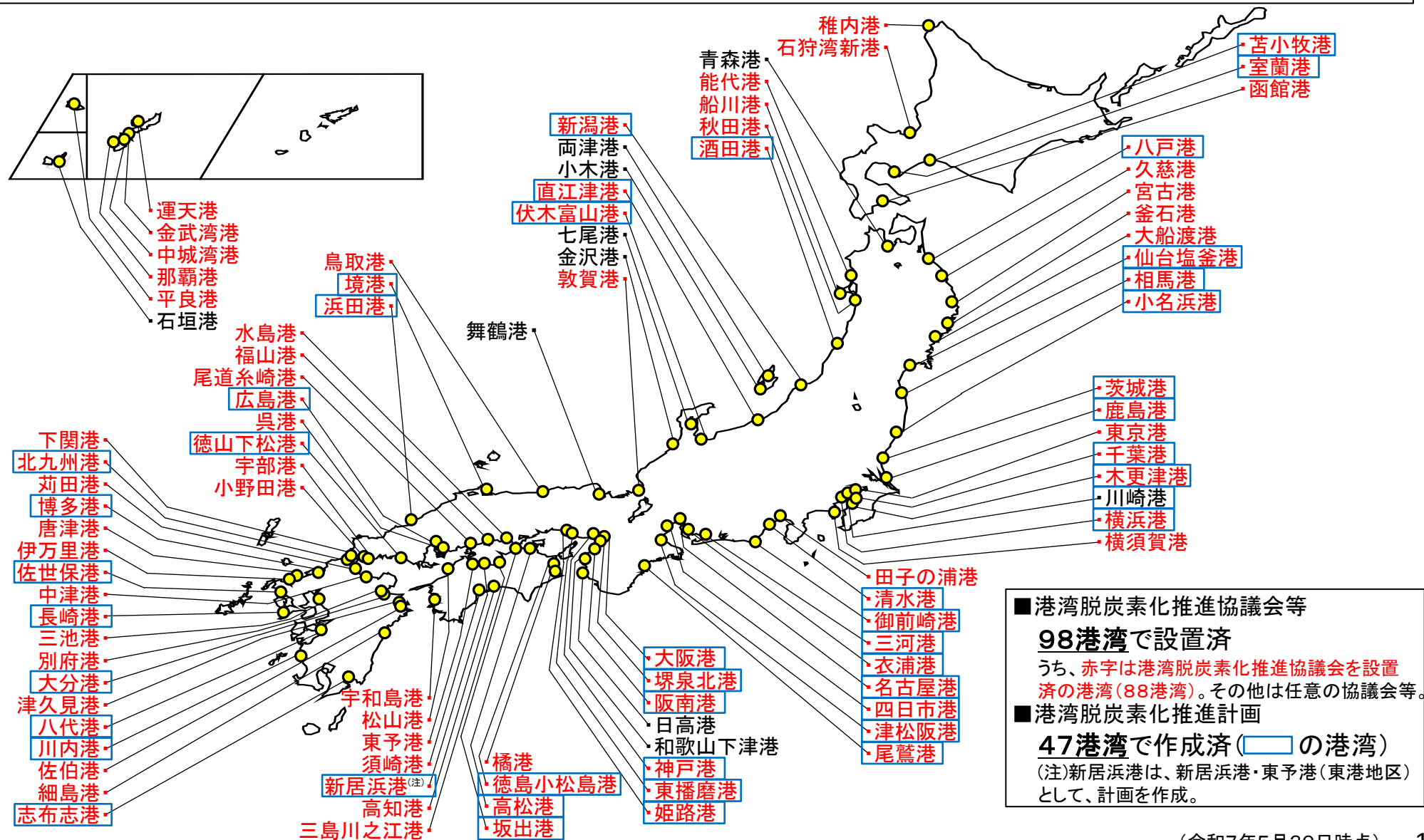
令和7年7月3日

国土交通省 中部地方整備局

各港における港湾脱炭素化推進計画の作成状況

○カーボンニュートラルポート(CNP)の形成に向け、各港湾において官民連携の協議会等(※)が開催されている。

(※)構成：港湾管理者、関係地方公共団体、民間事業者、港湾利用者、学識経験者、関係省庁の地方支分部局 等



■港湾脱炭素化推進計画

管内で法定計画となる「港湾脱炭素化推進計画」は、重要港湾以上9港の内、8港（名古屋港、清水港、御前崎港、三河港、衣浦港、四日市港、津松阪港、尾鷲港）が作成済み。



■伊勢湾・三河湾におけるLNGバンカリング

LNGを燃料とする船舶に対して日本で初めてShip to Ship方式によるLNG燃料の供給を開始(2020年(令和2年)10月～)
2024年(令和6年)11月に100回目のLNG燃料供給を実施。



■石炭火力発電所におけるアンモニア転換

JERAが碧南火力発電所にて、アンモニア転換率20%の大規模実証を終了。商用運転に向けた施設整備を実施中。



(出典) JERAプレスリリースから国土交通省作成

■ブルーカーボン

管内において藻場の再生・保全活動の実施により、令和5,6年度のJブルークレジット認証は7か所。

- ・静岡県: 御前崎市(御前崎港)、榛南地区、
- ・愛知県: 蒲郡市(三河港)、西尾市(三河港)
- ・三重県: 鳥羽市(鳥羽港)、熊野灘、南伊勢町



「脱炭素化推進地区」の指定による効果的な土地利用

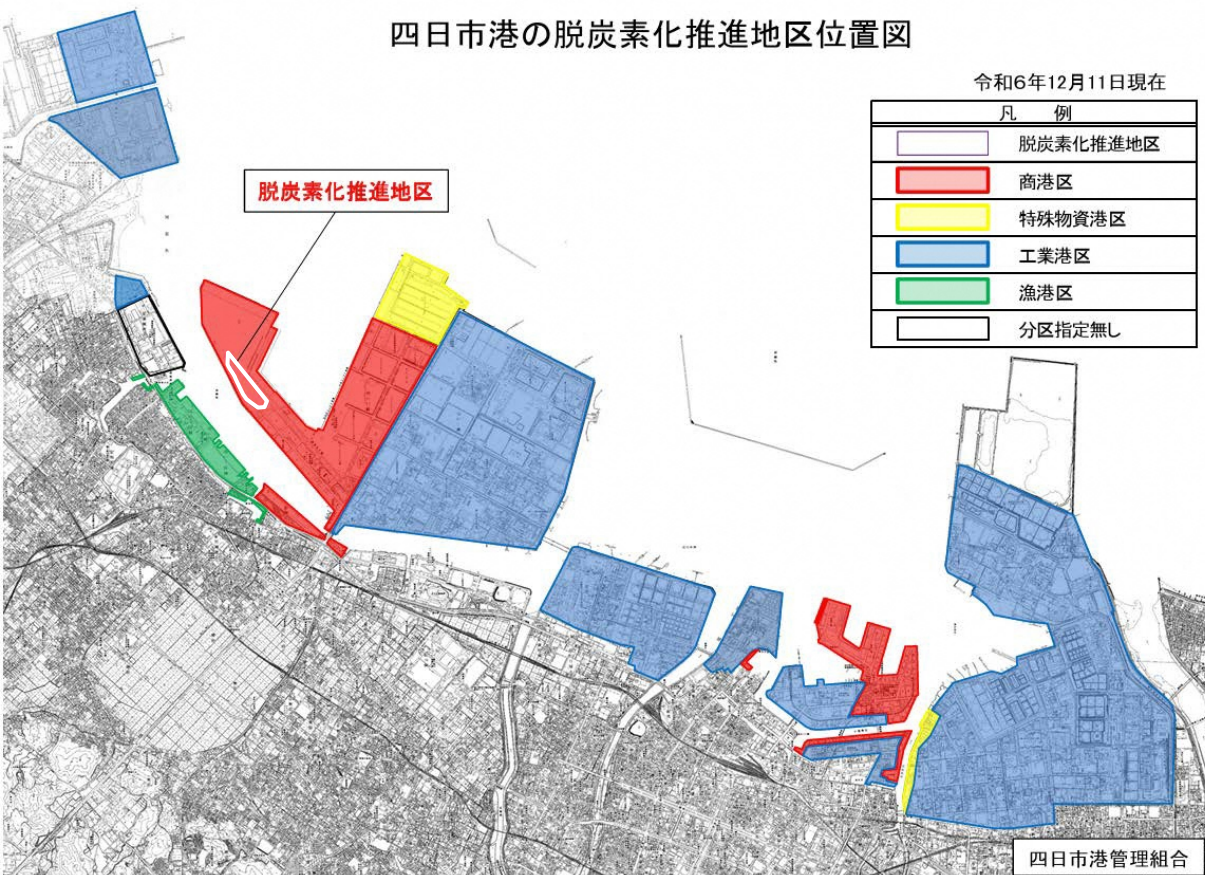
- 2024年12月11日、四日市港霞ヶ浦地区(一部)において、「四日市港港湾脱炭素化推進計画」の目標達成に向けた取組(船舶や荷役機械等の脱炭素化に資する燃料を供給するための環境整備等)を進めるため、全国の港湾で初めて「脱炭素化推進地区」の指定がなされた。
- 地区指定により、危険物の保管、供給が可能となり、脱炭素化に資する取組の推進に向けた港湾周辺の効果的な土地利用の誘導に寄与。
- 本年1月から2月にかけて、荷役機械(トップリフター)と曳船にバイオディーゼル燃料を使用する実験を実施。効果検証や課題の整理を行った上で、「脱炭素化推進地区」を活用した同燃料の供給に向け、引き続き検討予定。

四日市港の脱炭素化推進地区位置図

令和6年12月11日現在

凡 例	
	脱炭素化推進地区
	商港区
	特殊物資港区
	工業港区
	漁港区
	分区分定無し

脱炭素化推進地区



脱炭素化推進地区における構築物用途規制の柔軟化等

分区内の一部区域(港湾管理者が定める脱炭素化推進地区)においては、港湾脱炭素化推進計画の目標を達成するために必要な場合に構築物用途規制の一部を緩和又は強化できる制度

規制緩和イメージ(○:建設可 ×:建設禁止)

現在の用途規制

〇〇港商港区
物流倉庫:○
工場:×
水素ステーション:×



規制を緩和する構築物(例)

本制度を活用した用途規制

〇〇港商港区
物流倉庫:○
工場:×
水素ステーション:×

脱炭素化推進地区内

物流倉庫:○
工場:×
水素ステーション:○

協議会の活性化に向けたグッドプラクティス

- 港湾脱炭素化推進計画が着実に進捗するためには、港湾脱炭素化推進協議会の活性化が重要。各地の協議会において趣向を凝らした取組が行われている。
- 名古屋港では、「名古屋港CNP形成プラットフォーム」を設置し、オンラインプレゼンテーションやポスターセッションを通じ、協議会参加者の連携強化、取組の促進を図っている。また、啓発イベントの開催等を通じ、地域を巻き込んだ取り組みへの発展を目指している。

【名古屋港カーボンニュートラルポート形成プラットフォーム】

【名古屋港の脱炭素化に関する啓発イベント】

名古屋港CNP形成プラットフォーム

PORT OF NAGOYA

○プラットフォーム概要

- ✓ 国土交通省 中部地方整備局と本組合が事務局となり、名古屋港の脱炭素化に向けた取組を活性化し、名古屋港の魅力を高めて関連産業の誘致など好循環を生み出すことにより、CNPの形成をより一層推進することを目的とし、関係者間の連携を強化する場として、令和4年7月に設置。
- ✓ 60者を越える会員を対象に、オンラインプレゼンテーション、ポスターセッション、メールマガジンの配信・会員データベースの共有等の活動を進めている。



○オンラインプレゼンテーション

<令和4年11月開催>
 テーマ:産学官それぞれの視点から見たCNP形成
 講演者(講演順):
 国土交通省 中部地方整備局、川崎重工工業株、中部圏水素利用協議会、名古屋大学 未来社会創造機構 脱炭素社会創造センター 則永 行庸 教授

<令和5年3月開催>
 テーマ:2030年に向けて今からできること
 講演者(講演順):
 名古屋港管理組合、環境省 中部地方環境事務所、㈱三井E&S、長州産業株

○ポスターセッション

<令和5年11月開催>
 テーマ:Nagoya Port for all, All for Carbon Neutral
 先進事例紹介:中部国際空港株
 出展者(順不同):
 ㈱大林組、川崎重工工業株、大成建設株、中部電力株、千代田化工建設株、トヨタ自動車株、豊田通商株、名古屋市、富士電機株、㈱三井E&S、㈱三菱UFJ銀行、名古屋港管理組合

✓ 出展者からは「新たなビジネスチャンスに繋がる可能性がある」との意見を得られた他、来場者からは「水素やアンモニアの活用イメージが良く理解できた」「実体験に基づく講演も非常に有益だった」等の反応をいただいている。







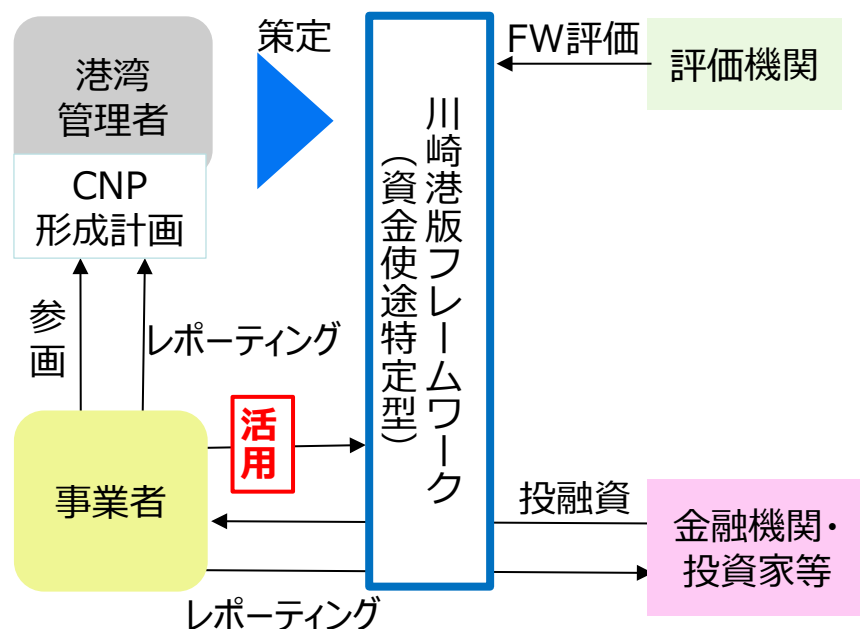
CNPの形成促進に向けた金融枠組みの例

- CNPの形成に向け、官民による投資を進める必要があるが、そのコストの負担の重さが課題となっている。
- 国や港湾管理者等による補助事業に加え、民間の金融枠組みを通じたCNPの取組促進策の検討も進んでいる。

川崎港CNPグリーン／トランジション・ファイナンス・フレームワーク

港湾脱炭素化促進事業に位置付けられた事業の実施のための資金調達等を行う際に活用可能な「川崎港CNPグリーン／トランジション・ファイナンス・フレームワーク」を策定。

一般的なフレームワークは事業を行う者が自ら策定するが、本フレームワークは港湾管理者が策定するため、策定の事務負担や、ファイナンスの第三者評価に係るコストの軽減が可能となる。



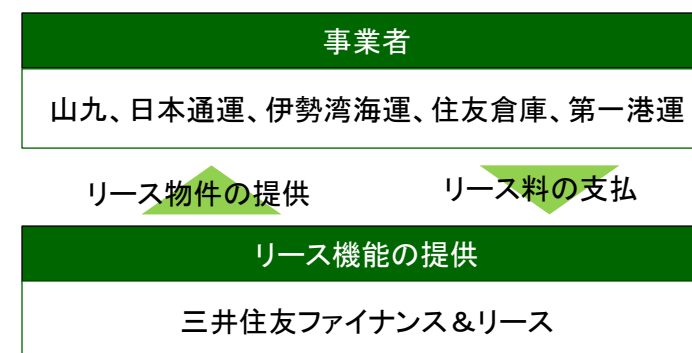
シェアリングリースによる荷役機械の調達（東京港）

シェアリングリースとは、リース会社と複数の企業が、同一の契約書で行うリース取引であり、各企業はリース物件の利用頻度に応じて、物件所有者にリース料を支払う仕組み。

港湾関係で活用されている例は少ないが、同じ物件を共同利用している場合、取り込むことが可能で、シェアリングリースにより、各企業は設備投資負担の軽減と費用計上が可能となる。

事例：東京港

東京港青海地区青海公共コンテナターミナル遠隔操作RTG導入事業



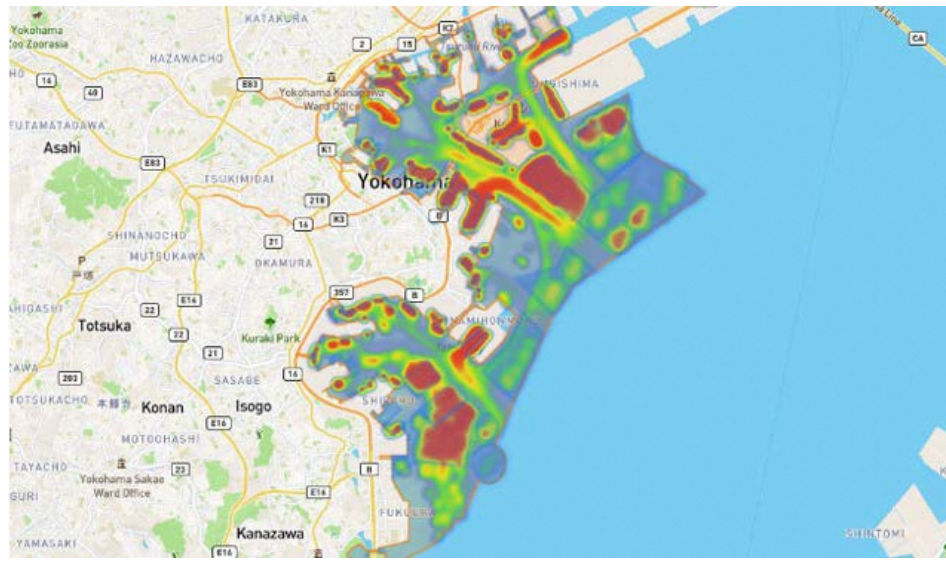
出典)令和5年6月27日国土交通省プレスリリース(遠隔操作RTG※の導入に対する補助事業として2件を新規採択)より作成

可視化を通じたCNP形成のグッドプラクティス

- CNPの取組の進捗状況を把握し、定量的に効果を確認する観点から、「CNPの取組の可視化」についての問題意識が高まっている。
- CNPの効果の可視化によって、進捗に関する共通理解や、効果的な取組のあり方の議論の促進が期待される他、成果の客観的な発信を可能とすることで、投資促進、競争力向上も期待できる。
- 脱炭素化の取組の可視化については多くのツールが開発されているが、CNPに適した活用例は多くなく、好事例を共有しながら、港湾の特性に合った活用を促すことが有効である。

船舶の排出ガス可視化サービス(横浜港)

横浜市では、RightShip Pty.Ltd.が開発した「Maritime Emission Portal(以下、「MEP」)」を我が国港湾で初めて活用し、船舶からの排出ガスのより正確な把握によるカーボンニュートラルポートの形成に取り組んでいる。



出典)横浜市港湾局 記者発表資料 (www.city.yokohama.lg.jp/city-info/yokohamashi/yokohamako/kkihon/torikumi/cnp/top.files/0079_20240719.pdf)

ターミナルのエネルギー使用量の見える化(三井E&S)

三井E&Sでは、「港湾デジタルソリューション」として、「荷役作業管理」、「維持・保守管理」、「サプライチェーン管理」、「エネルギー管理」のそれぞれについて、港湾データを一元管理し、可視化・シミュレーションを可能とするシステムを開発している。

荷役作業管理

三井E&S
三井倉庫
日立製作所

Before After

AI × TOS × Sim

AIによる荷役計画

維持・保守管理

CARMS

遠隔状態監視
点検情報管理

高度な維持保守管理

デジタル港湾ソフト

TOS(*1)
CTMS(*2)

機器・外部連携
シミュレーション

TOSデータから貨物・荷役の動きをコンピュータ上でダイナミックに表示

**港湾データ 一元管理
可視化・シミュレーション**

TOS(本船・コンテナ・ヤード情報)
ゲート(車両)、荷役機器、電力等

エネルギー管理

電力シミュレータ

荷役計画から電力予測

サプライチェーン管理

渋滞回避
ターンアラウンドタイム極小

港湾 × 陸運 データ連携

図1. デジタル港湾ソフトと4つのアプリケーション領域

資料提供) 株式会社三井E&S

技術開発・実装に向けたグッドプラクティス

- 脱炭素に寄与する技術は多く開発されているが、港湾に実装可能でCNPの形成に寄与する技術を探し当てることは容易ではない。
- また、実装され効果を上げている技術であっても、認知度が低く、広まりを生んでいないものもある。
- 2023年3月に取りまとめた「CNPの形成に資する技術・取組に関する事例集」の更新を行うと共に、ホームページ等を活用したタイムリーな発信等の体制を充実させることとする。

低コストLEDの導入（北九州港）

LEDの導入について、従来型LED 灯具は灯具一式を取替える必要があったが、レトロフィットLED ランプは灯具はそのままランプのみの交換で済むため、従来型より低コストでの導入が可能である。



出典) 北九州市港湾空港局提供

波力発電の検討（中城湾港）

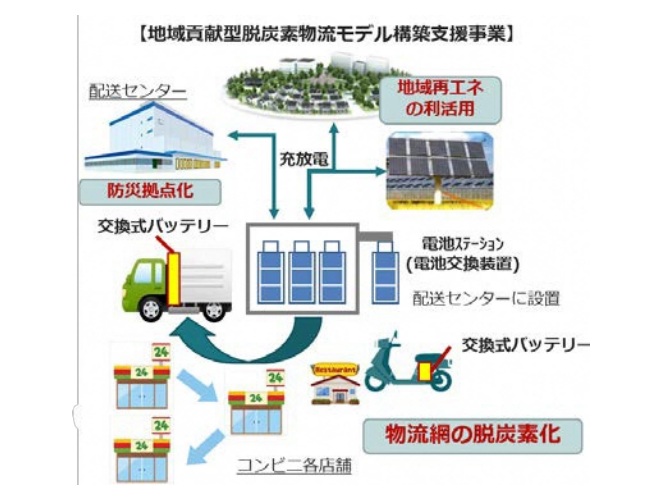
沖縄県与那原町の与那原マリーナで、小型波力発電機2台を使った実証実験の現地説明会を2025年2月14日に実施。量産可能な装置での波力発電の実証実験は世界初であり、2025年度に計6台、2027年度に350台程度へ増やす予定。なお、与那原町は脱炭素先行地域であり、本事業は、その取組の一環である。



出典) 与那原町観光ポータルサイト「YONABARU NAVI」
(<https://yonabaru.okinawa/news/haryokumarina/>)

蓄電池トラック実証（環境省補助）

地域の再生可能エネルギーを活用した脱炭素型物流モデル構築と物流拠点等の防災拠点化の同時実現を図るために、各用途に応じた車種に対してバッテリー交換式EV化開発/実証支援を行い、地域の脱炭素化×防災モデルの構築を目指す。



出典) 環境省「バッテリー交換式EVとバッテリーステーション活用による地域貢献型脱炭素物流等構築事業」
(<https://www.env.go.jp/earth/earth/ondanka/energy-taisakutokubetsu-kaikair03/matr03-04.pdf>)

2024年7月29日に長崎サミットを開催。「長崎ベイエリアにおけるカーボンニュートラル推進」をテーマに環境に配慮した港がクルーズ船の誘致に向けて、再生可能エネルギーを活用した陸上電力供給やLNG運搬船の設備整備の必要性を確認。



出典) 静岡市脱炭素先行地域推進コンソーシアム (https://www.s-conso.com/files/uqda808f0_99cabfde18f849a4b35ffae67fb86218.pdf)

出典)株式会社日立製作所HP (https://www.hitachi.co.jp/products/infrastructure/product_site/water_environment/info/info_240729.html)

○ CNPの具体的な取組の加速に向け、知見、グッドプラクティスの共有などを目的としたCNPに関する情報発信、情報交換体制の充実が有効。

○ 今後、CNPホームページの改良、取組に関するセミナーの開催等に取り組むこととする。

国土交通省

ホーム 国土交通省について 報道・広報 政策・法令・予算 白書・オープンデータ お問い合わせ・申請

港湾

港湾トップ 港湾発表資料 関連リンク

ホーム > 政策・仕事 > 港湾 > カーボンニュートラルポート（CNP）の形成

主な施策

物流関係

- 国際コンテナ戦略港湾
- 国際バリエーション戦略港湾

地域振興

- クルーズ振興
- みなとオアシス

環境関係

- リサイクルポート
- 洋上風力発電
- 放棄地対策

維持管理・技術関係

- 今後の港湾施設の維持管理の課題に対する対応方針
- 維持管理関係のマニュアル等
- 港湾の技術開発にかかわる行動計画

カーボンニュートラルポート（CNP）の形成

カーボンニュートラルポート（CNP）とは

カーボンニュートラルポート（CNP）の形成を推進する計画・協議会

CNP認証（コンテナターミナル）

水素を燃料とする荷役機械の導入

メタノールバンカリング拠点の形成

水素・アンモニア等の受入環境の整備

CNPに関するご意見募集

更新情報

令和7年 1月 6日

CNPに関するご意見募集を開始しました！

令和7年 1月 6日

「港湾脱炭素化推進協議会」の設置状況及び「港湾脱炭素化推進計画」の作成状況

令和6年 12月 9日

メタノールバンカリング拠点のあり方検討会（第2回）の開催

令和6年 11月 27日

カーボンニュートラルポート（CNP）の形成に向けた検討会（第7回）の開催

令和6年 11月 22日

水素を燃料とする荷役機械の導入促進に向けた検討会（第1回）の開催

令和6年 11月 14日

港湾における水素等の受入環境整備に向けた検討会（第1回）の開催

カーボンニュートラルポート（CNP）とは

世界ではカーボンニュートラル目標を表明する国・地域が増加しており、我が国も2050年カーボンニュートラル等の目標を掲げています。港湾においては、サプライチェーン全体の脱炭素化に取り組み企業等のニーズに対応し、港湾施設の脱炭素化等の取組を進めることで、荷主や船主から求められる競争力のある港湾を形成することが必要となつた。港湾・臨海部には温室効果ガスを多く排出する産業が集積しており、港湾において、産業のエネルギー転換に必要な水素・アンモニア等の供給に必要な環境整備を行うことで、産業構造の転換や競争力向上が期待できる。そこで、国土交通省では、我が国の港湾や産業の競争力強化と脱炭素社会の実現に貢献するため、脱炭素化に配慮した港湾施設の高度化や水素・アンモニア等の受入環境の整備等を図るカーボンニュートラルポート（CNP）の形成を推進しています。

産業の構造転換及び競争力強化への貢献

化学プラント（アンモニア等への熱源転換等）

臨海部立地産業等の脱炭素化

製鉄所（水素還元製鉄等）

アンモニア

アンモニア

アンモニア

カーボンニュートラルポート（CNP）に関するご意見募集

CNPの推進にあたり、取組の進め方や情報発信の参考にさせていただくため、みなさまのご意見をお聞かせください。

- 記載内容は、記載された方を特定できる形で公表することはありません。
- 本フォームでは要機密情報・個人情報の取扱いができないため、それらの情報の入力はお控えください。
- 差し支えなければ、以下のメールアドレスまで、①お名前、②ご連絡先、③本フォームの送信日時をお送りください。
hqt-cnp★gxb.mlit.go.jp（★を@に入れ替えてください）
（必ずご連絡するものではありませんので、ご了承ください。）

* 必須

1. CNPの取組を進めるために、どのような情報が必要ですか。

回答を入力してください

2. CNPの取組を進めるにあたり、国にどのような施策・役割を期待しますか。

回答を入力してください

3. CNPの取組を進めるにあたり、課題になっていることがあれば教えてください。

回答を入力してください

9

産業車両等の脱炭素化促進事業のうち、 (2) 港湾における脱炭素化促進事業（国土交通省連携事業）



港湾の脱炭素化に配慮した荷役機械等の導入を通じてカーボンニュートラルポートの形成を図ります。

1. 事業目的

我が国の輸出入の99.6%を取り扱う港湾において、脱炭素化に配慮した港湾機能とすることでカーボンニュートラルポートの形成を促進する。

2. 事業内容

再エネ電源を用いた港湾施設設備等導入支援

コンテナターミナル等においてコンテナ貨物を取り扱うハイブリッド型・BEV型トランスファークレーン、ハイブリッド型・BEV型ストラドルキャリア等の荷役機械、船舶へ電力を供給する設備等の導入を支援することにより、港湾のカーボンニュートラル化を促進する。

4. 事業イメージ

再エネ電源を用いた港湾施設設備等導入支援

【補助率】従来機との差額の2/3

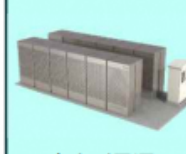


ハイブリッド型・BEV型
トランスファークレーン



ハイブリッド型・BEV型
ストラドルキャリア

【補助率】 本体価格の1/3



自立型電源
(蓄電池設備含む)



電力供給設備

3. 事業スキーム

- 事業形態 間接補助事業（従来機との差額の2/3、本体価格の1/3）
- 補助対象 民間事業者・団体、地方公共団体等
- 実施期間 令和4年度～令和7年度

お問合せ先： 環境省 水・大気環境局 モビリティ環境対策課 脱炭素モビリティ事業室 03-5521-8301

産業車両等の脱炭素化促進事業のうち、 (3) 海事分野における脱炭素化促進事業（国土交通省連携事業）



脱炭素化推進システム等の実用化・導入や船体及び舶用品の生産の高度化等により脱炭素化を支援します。

1. 事業目的

地球温暖化対策計画に掲げるCO2排出量削減目標達成のため、モーダルシフトの受け皿として今後の利用増加が見込まれる海事分野において、船舶からのCO2排出削減に向けた取組を普及促進することにより、脱炭素化社会の実現に貢献する。

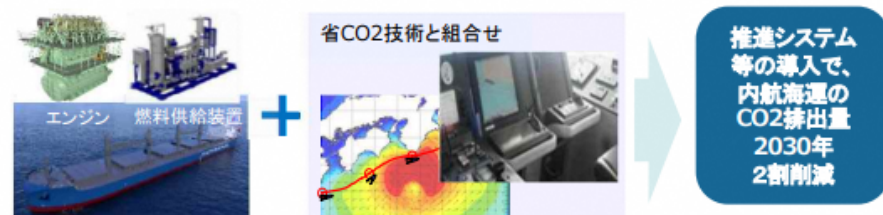
2. 事業内容

LNG・メタノール燃料システム等の導入支援事業

LNG燃料やメタノール燃料を使用した脱炭素化推進システム及び省CO2技術を組み合わせた先進的なシステムの実用化を支援することにより、更なるCO2排出量の削減を実現するとともに、推進システムの低コスト化にも貢献する。

4. 事業イメージ

LNG・メタノール燃料システム等の導入支援事業



3. 事業スキーム

- 事業形態 補助事業（直接1/4（中小型船1/2））
- 補助対象 民間事業者・団体等
- 実施期間 令和3年度～令和9年度、

お問合せ先： 環境省 水・大気環境局 モビリティ環境対策課 脱炭素モビリティ事業室 03-5521-8301
環境省 地球環境局 地球温暖化対策課 地球温暖化対策事業室 0570-028-341

産業車両等の脱炭素化促進事業のうち、 (4) フォークリフトの燃料電池化促進事業



2050年カーボンニュートラルの実現に向けて、燃料電池フォークリフトの活用を推進します。

1. 事業目的 フォークリフトの脱炭素化及び水素需要の増大の推進に向けて、燃料電池フォークリフトの導入を支援する。

2. 事業内容

本事業では、フォークリフトの燃料電池化を集中的に支援することにより、フォークリフトの脱炭素化を進めるとともに、水素需要を拡大し、水素社会の実現に貢献する。また、導入支援を継続することで、車両の価格低減を図り、価格競争力を高める。

具体的には、**燃料電池フォークリフトの購入に係る経費の一部を補助する。**

3. 事業スキーム

- | | |
|--------|----------------------|
| ■ 事業形態 | 間接補助事業（従来機との差額の1/2等） |
| ■ 補助対象 | 民間事業者・団体、地方公共団体等 |
| ■ 実施期間 | 令和6年度～令和7年度 |

4. 事業イメージ

補助率：標準的燃費水準車両との差額の1/2※
※ただし、2020年度（令和2年度）までに環境省補助金を利用して導入した実績（申請者がリース事業者の場合は、譲渡先の実績またはリースによって借り受ける共同事業者の実績）がある場合は、1/3



【令和7年度予算額 3,302百万円（3,302百万円）】

ハイブリッド及び天然ガストラック・バス、低炭素型ディーゼルトラックの導入を支援します。

1. 事業目的

- ・現状で高コストのハイブリッドトラック・バスや、将来カーボンニュートラル化の期待される天然ガス自動車への補助を行い、普及初期の導入加速を支援。（①）
- ・資力の乏しい中小トラック運送業者に対してよりCO2削減効果の高いトラックへの買い替え等へと誘導し、低炭素化を推進し、かつ、より低炭素なトラックの開発を促進。（②）

2. 事業内容

①ハイブリッド及び天然ガストラック・バス導入支援事業

一定の燃費性能を満たすハイブリッド自動車（HV）トラック・バス、及び将来カーボンニュートラルな燃料への代替が期待される天然ガス自動車（NGV）トラック・バスの購入に対して支援を行う。

②低炭素型ディーゼルトラック普及加速化事業

資力の乏しい中小トラック運送業者に対してよりCO2削減効果の高いトラック（2025年度燃費基準相当を達成している車両）への買い替え等へと誘導し、低炭素化を推進し、かつ、より低炭素なトラックの開発を促進する。

4. 事業イメージ

①ハイブリッド及び天然ガストラック・バス導入支援事業

補助率：標準的燃費水準車両との差額の1/2等

②低炭素型ディーゼルトラック普及加速化事業

補助率：買い替えの場合は、
標準的燃費水準車両との差額の1/2

新規購入の場合は、
標準的燃費水準車両との差額の1/3

※ 2025年度燃費基準+5%達成車等は+5万円とする。

3. 事業スキーム

- 事業形態 間接補助事業（補助率 ①1/2、② 1/2～1/3）
- 補助対象 民間事業者等（②は中小トラック運送業者に限る。）
- 実施期間 令和元年度～令和7年度



HVトラック・NGVトラック

HVバス・NGVバス

お問合せ先： 環境省 水・大気環境局 モビリティ環境対策課 脱炭素モビリティ事業室 電話：03-5521-8301



【令和6年度補正予算額 40,000百万円】

2050年カーボンニュートラルの達成を目指し、トラック・タクシー・バスや建設機械の電動化を支援します。

1. 事業目的

- ・ 運輸部門は我が国全体のCO2排出量の約2割を占め、そのうちトラック等商用車からの排出が約4割であり、2050年カーボンニュートラル及び2030年度温室効果ガス削減目標（2013年度比46%減）の達成に向け、商用車の電動化（BEV、PHEV、FCV等）は必要不可欠である。
- ・ また、産業部門全体のCO2排出量は、日本全体の約35.1%、そのうち建機は約1.7%を占め、建機の電動化も必要不可欠である。
- ・ このため、本事業では商用車（トラック・タクシー・バス）や建機の電動化に対し補助を行い、普及初期の導入加速を支援することにより、価格低減による産業競争力強化・経済成長と温室効果ガスの排出削減を共に実現する。

2. 事業内容

商用車（トラック・タクシー・バス）及び建機の電動化（BEV、PHEV、FCV等※）のために、車両、建機及び充電設備の導入に対して補助を行う。

具体的には、省エネ法に基づく「非化石エネルギー転換目標」を踏まえた中長期計画の作成義務化に伴い、BEVやFCVの野心的な導入目標を作成した事業者や、非化石エネルギー転換に伴う影響を受ける事業者等に対して、車両及び充電設備の導入費の一部を補助する。

※BEV：電気自動車、PHEV：プラグインハイブリッド車、FCV：燃料電池自動車

また、GX建機※の普及状況を踏まえ、今後、公共工事でGX建機の使用を段階的に推進していくことに伴い、GX建機を導入する事業者等に対して、機械及び充電設備の導入費の一部を補助する。

※GX建機：国土交通省の認定を受けた電動建機。

3. 事業スキーム

- 事業形態 間接補助事業（補助率：差額の2/3、本体価格の1/4等）
- 補助対象 民間事業者・団体、地方公共団体等
- 実施期間 令和6年度

4. 事業イメージ

【トラック】 補助率：標準的燃費水準車両との差額の2/3 等

補助対象車両
の例



EVトラック/バン



FCVトラック

【タクシー】 補助率：車両本体価格の1/4 等

補助対象車両
の例



EVタクシー



PHEVタクシー



FCVタクシー

【バス】 補助率：標準的燃費水準車両との差額の2/3 等

補助対象車両
の例



EVバス



FCVバス

【建設機械（新規）】 補助率：標準的燃費水準機械との差額の2/3 等

補助対象機械
の例



GX建機



【充電設備】 補助率：本体価格の1/2 等

補助対象設備
の例



充電設備

※本事業において、上述の車両及び建機と一体的に導入するものに限る



物流施設における省CO2型省人化機器等及び再生可能エネルギー設備の同時導入を支援します。

進展を図ることで
時に実現する。
手不足対策だけで

1. 事業目的

- 補助事業実施による省CO2化機器等及び再生可能エネルギー設備の同時導入を支援し、サステナブル倉庫モデルの普及を図り、業界全体におけるCO2排出削減と担い手不足への対応を同時に実現する。
- 自動化機器・システム等及び再生可能エネルギー設備を同時導入することで、CO2排出削減や担い手不足なく、災害時におけるサプライチェーンの維持等、地域課題の解決にも貢献する。

2. 事業内容

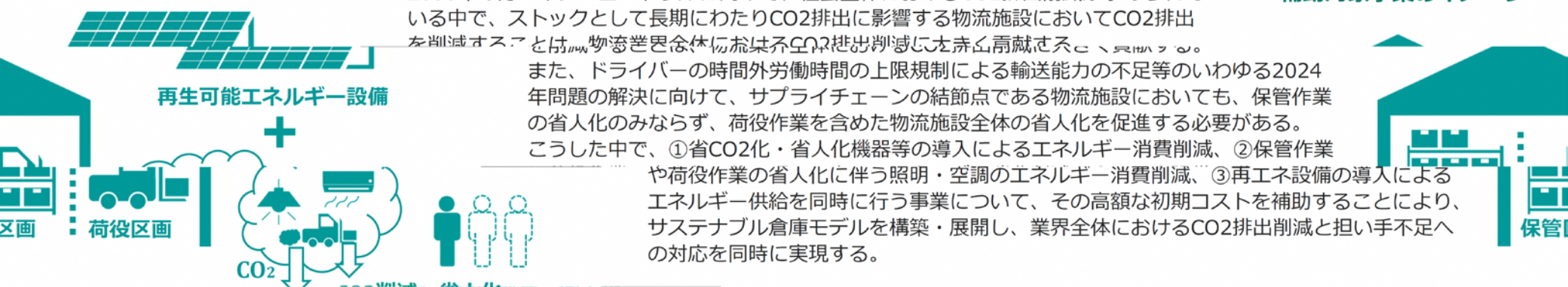
2050年のカーボンニュートラルに向けて、社会全体におけるCO2排出削減が求められている中で、ストックとして長期にわたりCO2排出に影響する物流施設においてCO2排出削減を図ることは、物流業界全体のCO2排出削減に大きく貢献すると考えられる。

また、ドライバーの時間外労働時間の上限規制による輸送能力の不足等のいわゆる2024年問題の解決に向けて、サプライチェーンの結節点である物流施設においても、保管作業の省人化のみならず、荷役作業を含めた物流施設全体の省人化を促進する必要がある。

こうした中で、①省CO2化・省人化機器等の導入によるエネルギー消費削減、②保管作業や荷役作業の省人化に伴う照明・空調のエネルギー消費削減、③再エネ設備の導入によるエネルギー供給を同時に行う事業について、その高額な初期コストを補助することにより、サステナブル倉庫モデルを構築・展開し、業界全体におけるCO2排出削減と担い手不足への対応を同時に実現する。

4. 事業イメージ

● 補助対象事業のイメージ



● 省CO2化・省人化機器等の例

○補助対象：物流施設における省CO2化・省人化機器等及び再生可能エネルギー設備の同時導入を行う事業



無人フォークリフト

無人搬送車

無人けん引車

デバニング
ロボット

※導入により省CO2化されるものに限る。

- 事業形態 間接補助事業 (1/2) (上限 1 億円)
- 補助対象 地方公共団体、民間事業者・団体等
- 実施期間 令和 5 年度～令和10年度



【令和7年度予算額 1,200百万円】

環境省

【令和6年度補正予算額 11,175百万円（※4年間で総額34,373百万円の国庫債務負担）】

既存業務用施設の脱炭素化を早期に実現するため、外皮の高断熱化及び高効率空調機器等の導入を支援します。

1. 事業目的

- ・ 建築物分野において、2050年の目指すべき姿（ストック平均でZEB基準の水準の省エネルギー性能※の確保）を達成するためには、CO2削減ポテンシャルが大きい既存建築物への対策が不可欠。
- ・ 外皮の高断熱化と高効率空調機器等の導入加速を支援することにより、価格低減による産業競争力強化・経済成長と、事務所や教育施設などを含む建築物からの温室効果ガスの排出削減を共に実現し、更に健康性、快適性など、ウェルビーイング／くらしの質の向上を図る。

2. 事業内容

（1）業務用建築物の脱炭素改修加速化支援事業（継続案件のみ）

既存建築物の外皮の高断熱化及び高効率空調機器等の導入を促進するため、設備補助を行う。

- 主な要件：改修後の外皮性能BPIが1.0以下となっていること及び一次エネルギー消費量が省エネルギー基準から用途に応じて30%又は40%程度以上削減されること（ホテル・病院・百貨店・飲食店等：30%、事務所・学校等：40%）、BEMSによるエネルギー管理を行うこと 等
- 主な対象設備：断熱窓、断熱材、高効率空調機器、高効率照明器具 等
- 補助額：改修内容に応じて定額（補助率1/2～1/3相当） 等

（2）業務用建築物の脱炭素改修先進モデル導入事業

既存の業務用建築物の先進的な脱炭素改修を促進するため、脱炭素改修の実施に併せて、建築物のライフサイクル全体でのCO2排出量の低減に資する技術・建材等を取り入れたモデル実証を実施する取組に対して支援を行い、技術面・調達面等も考慮した社会実装モデルの創出に貢献する。

- 主な対象設備：断熱窓、断熱材、高効率空調機器、高効率照明器具、高効率給湯機器 等
- 補助の考え方：脱炭素改修：改修内容に応じて補助率1/2～1/3、モデル実証：補助率2/3

3. 事業スキーム

- 事業形態： 間接補助事業
- 補助対象： 地方公共団体、民間企業者・団体
- 実施期間： 令和5年度～

4. 補助事業のイメージ

外皮の高断熱化・高効率空調機器等の導入

（例）

断熱窓



空調



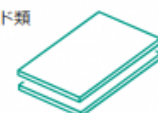
照明



CO2削減効果の高い技術・建材の導入のモデル実証も実施

（例）EPD取得済建材 等、WEBPRO未評価技術15項目 等

ボード類



鉄鋼製品



アルミ製品（窓）



建築物の
脱炭素化の
更なる推進



※ ZEB基準の水準省エネ性能：一次エネルギー消費量が省エネルギー基準から用途に応じて30%又は40%程度削減されている状態。



初期費用ゼロでの自家消費型太陽光発電・蓄電池の導入支援等により、ストレージパリティの達成を目指します。

1. 事業目的

- 初期費用ゼロでの自家消費型の太陽光発電設備・蓄電池の導入支援等を通じて、主に蓄電池の価格低減を促進しながらストレージパリティ（太陽光発電設備の導入に際して、蓄電池を導入しないよりも蓄電池を導入した方が経済的メリットがある状態）を達成し、我が国の再エネの最大限の活用と防災性強化を図る。

2. 事業内容

自家消費型の太陽光発電は、建物でのCO2削減に加え、停電時の電力使用を可能として防災性向上にもつながり、電力系統への負荷も低減できる。また、蓄電池も活用することで、それらの効果を高めることができる。さらに、需要家が初期費用ゼロで太陽光発電設備や蓄電池を導入可能なオンサイトPPAという新たなサービスも出てきている。

本事業では、初期費用ゼロでの自家消費型の太陽光発電設備・蓄電池の導入支援、集合住宅・戸建住宅等への自家消費型太陽光発電設備の導入支援、蓄電池の収益性を高める取組への支援等を通じ、太陽光発電設備・蓄電池の価格低減を促進しながら、ストレージパリティ（太陽光発電設備の導入に際して、蓄電池を導入しないよりも蓄電池を導入した方が経済的メリットがある状態）の達成を目指す。

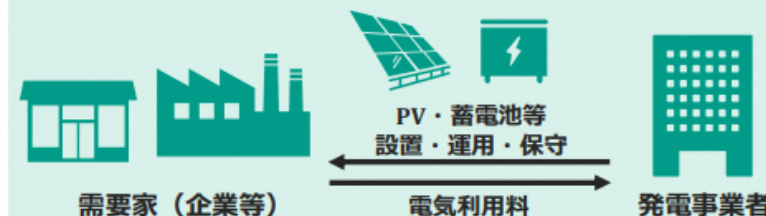
- ① ストレージパリティの達成に向けた太陽光発電設備等の価格低減促進事業【補助】**
業務用施設・産業用施設・集合住宅・戸建住宅への自家消費型の太陽光発電設備及び蓄電池（車載型蓄電池を含む）の導入支援を行う。
※蓄電池もしくは、車載型蓄電池の導入は必須。
※太陽光発電の発電電力を系統に逆潮流しないものに限る（ただし、戸建住宅は逆潮流可）
- ② ストレージパリティ達成に向けた課題分析・解決手法調査検討事業【委託】**
太陽光発電設備・蓄電池の導入加速化や、ストレージパリティ達成に向けた課題分析・解決手法に係る調査検討を行う。

3. 事業スキーム

- 事業形態 ①間接補助事業（太陽光発電設備：定額、蓄電池：定額（上限：補助対象経費の1/3））
②委託事業
- 委託先及び補助対象 民間事業者・団体等
- 実施期間 令和6年度～令和11年度

4. 事業イメージ

オンサイトPPAによる自家消費型太陽光・蓄電池導入



太陽光発電設備の補助額

	業務用施設	産業用施設	集合住宅	戸建住宅
PPA リース	5万円/kW			7万円/kW
購入	4万円/kW			—

- * 蓄電池併設型で自家消費型の太陽光発電設備であること
- * EV・PHV（外部給電可能なものに限る）をV2H充放電設備とセットで購入する場合に限り、蓄電容量の1/2×4万円/kWh補助（上限あり）



地域の再エネポテンシャルの活用に向けて、新たな手法による自家消費型・地域共生型の再エネ導入を促進します。

1. 事業目的

- 再エネポテンシャルを有効活用するため、地域との共生を前提とした上で、設置場所の特性に応じた太陽光発電設備の導入・価格低減を促進する。

2. 事業内容

- 地域共生型の太陽光発電設備の導入促進事業（補助率1/2）**
生物多様性等の自然環境にも配慮し、営農地・水面等を活用した太陽光発電について、コスト要件（※）を満たす場合に、設備等導入の支援を行う。
- 建物等における太陽光発電の新たな設置手法活用事業（補助額 8 万円/kW）**
駐車場を活用した太陽光発電設備（ソーラーカーポート等）及び充電設備について、設備等導入の支援を行う。
- 窓、壁等と一体となった太陽光発電の導入加速化支援事業（補助率3/5、1/2）**
住宅・建築物の再エネポテンシャルを最大限引き出し、太陽光発電設備の導入を促進するため、窓、壁等の建材と一体型の太陽光発電設備の導入を支援する。

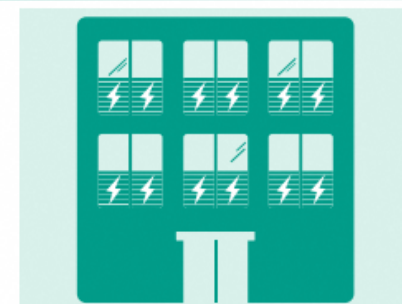
3. 事業スキーム

- 事業形態 ①～③間接補助事業（1/2、3/5、定額）
- 補助対象 民間事業者・団体等
- 実施期間 ①②③ 令和6年度～令和11年度

4. 事業イメージ



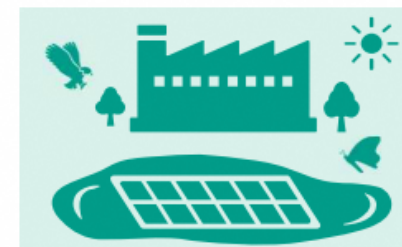
駐車場太陽光（ソーラーカーポート）



建材一体型太陽光



営農型太陽光（ソーラーシェアリング）



水面型太陽光

※①コスト要件

本補助金を受けることで導入費用が最新の調達価格等算定委員会の意見に掲載されている同設備が整理される電源・規模等と同じ分類の資本費に係る調査結果を踏まえて設定した値を下回るものに限る。

地域脱炭素推進交付金

(地域脱炭素移行・再エネ推進交付金、特定地域脱炭素移行加速化交付金等)



【令和7年度予算額 38,521百万円 (42,520百万円)】環境省
【令和6年度補正予算額 36,500百万円】

意欲的な脱炭素の取組を行う地方公共団体等に対して、地域脱炭素推進交付金により支援します。

1. 事業目的

「地域脱炭素ロードマップ」(令和3年6月9日第3回国・地方脱炭素実現会議決定)、地球温暖化対策計画(令和3年10月22日閣議決定)及び脱炭素成長型経済構造移行推進戦略(「GX推進戦略」、令和5年7月28日閣議決定)等に基づき、民間と共同して意欲的に脱炭素に取り組む地方公共団体等に対して、地域の脱炭素への移行を推進するために本交付金を交付し、複数年度にわたり継続的かつ包括的に支援する。これにより、地球温暖化対策推進法と一体となって、少なくとも100か所の「脱炭素先行地域」で、脱炭素に向かう地域特性等に応じた先行的な取組を実施するとともに、脱炭素の基盤となる「重点対策」を全国で実施し、国・地方連携の下、地域での脱炭素化の取組を推進する。

2. 事業内容

(1) 地域脱炭素移行・再エネ推進交付金

- ①脱炭素先行地域づくり事業に取り組む地方公共団体等を交付金により支援
- ②重点対策加速化事業に取り組む地方公共団体等を交付金により支援

(2) 特定地域脱炭素移行加速化交付金【GX】

民間裨益型自営線マイクログリッド等事業に取り組む地方公共団体等を交付金により支援

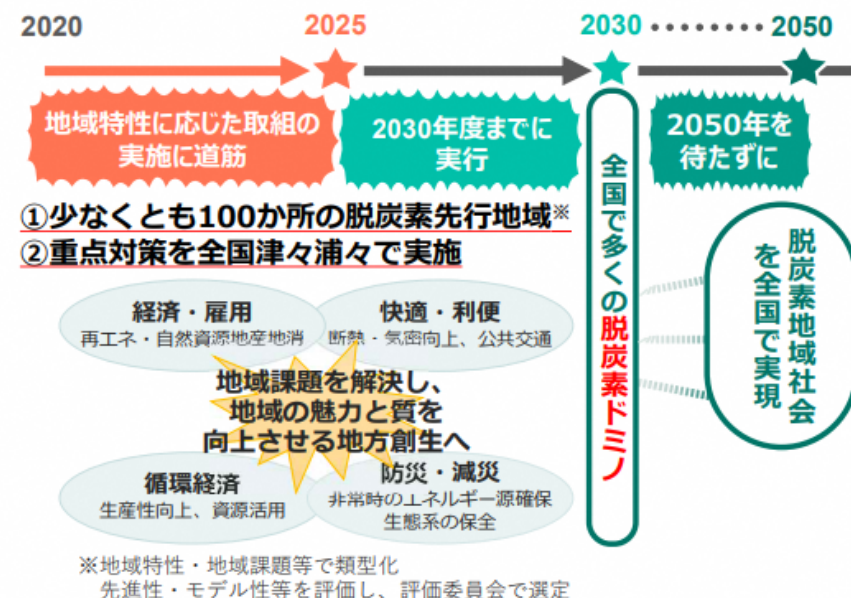
(3) 地域脱炭素施策評価・検証・監理等事業

脱炭素先行地域・重点対策加速化事業を支援する交付金についてデータ等に基づき評価・検証し、事業の改善に必要な措置を講ずるとともに、適正かつ効率的な執行監理を実施する。

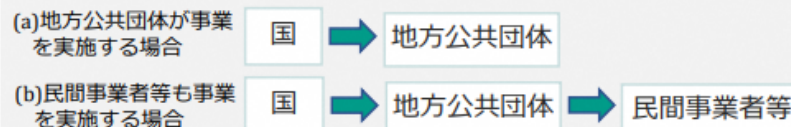
3. 事業スキーム

- 事業形態 (1) (2) 交付金、(3) 委託費
- 交付対象・委託先 (1) (2) 地方公共団体等、(3) 民間事業者・団体等
- 実施期間 令和4年度～令和12年度

4. 事業イメージ



<参考：(1) (2) 交付スキーム>



お問合せ先： 環境省大臣官房地域脱炭素推進審議官グループ地域脱炭素事業推進課 電話：03-5521-8233

【令和7年度予算額 2,000百万円（新規）】

※3年間で総額 5,000百万円の国庫債務負担

バリューチェーン内の代表企業が複数の中小企業等と連携して行う、省CO2設備の導入を支援します。

1. 事業目的

脱炭素経営の国際潮流を踏まえ、大企業では自社以外の取引先等におけるCO2排出量（Scope3）の削減の重要度が増していることから、バリューチェーンを構成する複数の中小企業等と連携して、Scope3の削減に資する省CO2設備投資を促進することで、バリューチェーン全体のCO2排出削減を強力に推進するとともに、産業競争力強化やGX市場創造を図る。

2. 事業内容

代表企業と取引先である連携企業（中小企業等が中心）が行う省CO2効果の高い設備の導入を補助金で支援する。

○ 主要要件：

- 代表企業のScope3削減目標を踏まえて、大企業と連携企業が、本事業実施後の連携企業のCO2排出量について合意を行っていること
- 代表企業は、2者以上の連携企業と本事業の合意を締結すること
- 代表企業は、「GX率先実行宣言」を行っていること

○ 補助対象設備：現在の設備に対して30%以上の省CO2効果が見込める設備の導入

○ 補助率：中小企業：1/2

大企業：1/3（「GX率先実行宣言」を行い、かつ、対策によりCO2排出量を3,000t-CO2/年以上削減する場合の補助率は1/2）

○ 補助上限額：15億円（1事業者につき）

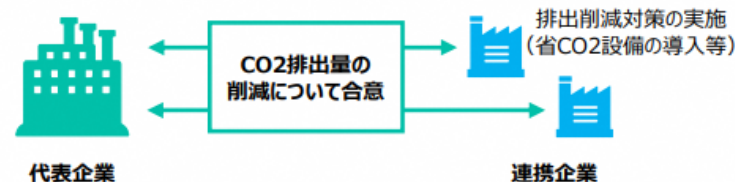
○ 事業期間：最大3カ年

3. 事業スキーム

- 事業形態 間接補助事業
- 補助対象 民間事業者・団体
- 実施期間 令和7年度～

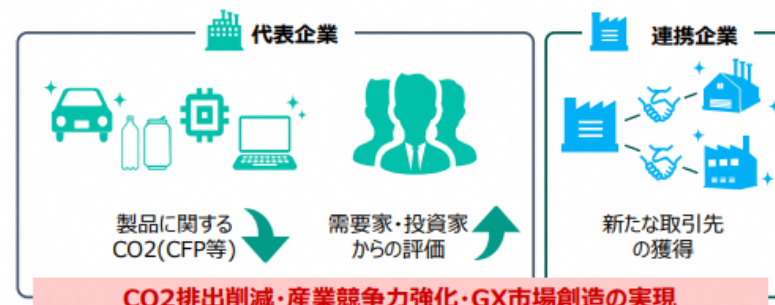
4. 事業イメージ

良好なパートナーシップのもと脱炭素化を推進



バリューチェーン全体の省CO2設備投資の促進

事業効果





【令和7年度予算額 10,200百万円（9,400百万円）】

※5年間で総額30,000百万円の国庫債務負担

ゼロエミッション船等の建造に必要な生産設備の整備を支援し、その普及を促進します。

1. 事業目的

- 我が国の運輸部門からのCO2排出量のうち、船舶は自動車に次いで大きな割合(5.5%)を占め、2050年のカーボンニュートラル実現に向けては、水素・アンモニア燃料等を使用するゼロエミッション船等の普及が必要不可欠。ゼロエミッション船等の供給基盤構築を行うことにより、それらの船舶の市場導入の促進によるCO2の排出削減を進めるとともに、我が国船舶産業の国際競争力強化を図る。
- 本事業ではゼロエミッション船等の建造に必要なエンジン、燃料タンク、燃料供給システム等の生産基盤の構築・増強及びそれらの設備を搭載（艤装）するための設備整備のための投資等を支援し、ゼロエミッション船等の供給体制の整備を図る。

2. 事業内容

今後、新燃料船への代替建造が急速に進むと見込まれることを踏まえ、ゼロエミッション船等の供給基盤確保を推進するため、以下の補助を行う。

- ゼロエミッション船等の建造に必要なエンジン、燃料タンク、燃料供給システム等の生産設備の整備・増強
- 上記船用機器等を船舶に搭載（艤装）するための設備等の整備・増強

本事業を通じ、海運分野における脱炭素化促進に資するとともに、ゼロエミッション船等の建造需要を取り込むことにより、我が国船舶産業の国際競争力強化を図る。

3. 事業スキーム

- 事業形態 間接補助事業（補助率：1/2、1/3）
- 補助対象 民間事業者・団体
- 実施期間 令和6年度～

4. 事業イメージ

船用事業者に対しゼロエミッション船等の重要船用機器の生産設備の導入を支援



エンジン



燃料タンク



燃料供給システム等



艤装設備（クレーン）

造船事業者に対しゼロエミッション船等のエンジン、燃料タンク、燃料供給システム等の搭載に必要なクレーン等の艤装設備等の導入を支援

水素社会構築につながる水素利活用を推進します。

1. 事業目的

2050年カーボンニュートラル達成に向けて脱炭素化に不可欠な水素を地域資源である再生可能エネルギー等から製造し、貯蔵・運搬及び利活用する事業やBCP活用など水素の特性を生かした事業等を支援することで、将来の水素社会の実現を推進する。

2. 事業内容

- ① コスト競争力強化を図る再エネ等由来水素サプライチェーンモデル構築・FS事業／実証事業【委託】
需要増加によるスケールアップや貯蔵・輸送を含んだ効率化に焦点を当て、コスト競争力強化につながる水素サプライチェーンモデルを構築するFS調査や実証事業を行う。
- ② 既存のインフラを活用した水素供給低コスト化に向けたモデル構築・実証事業（後年度負担のみ）【委託】
地域の再エネや既存インフラを活用し、低コストな水素サプライチェーンを構築する実証事業を行う。
- ③ 再エネ等由来水素を活用した自立・分散型エネルギーシステム構築等事業【補助】
再エネ等由来水素の需要拡大につながる水素ボイラーや高効率型燃料電池などの設備機器等に対して重点的に導入支援を行う。
- ④ 地域再エネ水素ステーション保守点検等支援事業【補助】
燃料電池車両等の活用促進に向け、再エネ由来電力による水素ステーションの保守点検や、設備の高効率化改修を支援する。
- ⑤ カーボンニュートラルに向けた再エネ水素のあり方検討等評価・検証事業【委託】
脱炭素社会の構築に必須要素となる再エネ水素について、環境価値等の制度検証や理解醸成となる情報発信等を行う。

3. 事業スキーム

- 事業形態： ①②⑤委託事業・③④補助事業（補助率：1/2、2/3）
- 委託先・補助対象： 地方公共団体、民間事業者・団体等
- 実施期間： ①令和7～11年度、②令和7年度、③令和7～11年度、
④令和7～8年度、⑤令和7～11年度

4. 事業イメージ



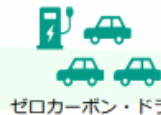
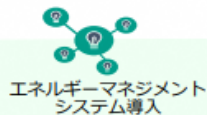
水素社会の実現へ

お問合せ先： ①～③、⑤ 環境省 地球環境局 地球温暖化対策課 地球温暖化対策事業室
④ 環境省 水・大気環境局 モビリティ環境対策課 脱炭素モビリティ事業室

電話：0570-028-341
電話：03-5521-8301

地域脱炭素推進交付金 事業内容

	(1) 地域脱炭素移行・再エネ推進交付金		(2) 特定地域脱炭素移行 加速化交付金【GX】
事業区分	脱炭素先行地域づくり事業	重点対策加速化事業	
交付要件	○脱炭素先行地域に選定されていること (2030年度までに一定の地域で民生部門の電力消費に伴うCO2排出実質ゼロ達成 等)	○再エネ発電設備を一定以上導入すること (都道府県・指定都市・中核市・施行時特例市： 1MW以上、その他の市町村：0.5MW以上) ○2030年度までに事務事業の電力消費に伴うCO2 排出実質ゼロを達成すること	○脱炭素先行地域に選定されている こと
対象事業	1) CO2排出削減に向けた設備導入事業 (①は必須) ①再エネ設備整備 (自家消費型・地域共生・地域裨益型) 地域の再エネポテンシャルを最大限活かした再エネ設備の導入 ・再エネ発電設備：太陽光、風力、中小水力、バイオマス等 (公共施設への太陽光発電設備導入はPPA等に限る) ・再エネ熱利用設備/未利用熱利用設備：地中熱、温泉熱 等 ②基盤インフラ整備 地域再エネ導入・利用最大化のための基盤インフラ設備導入 ・自営線、熱導管 ・蓄電池、充放電設備 ・再エネ由来水素関連設備 ・エネマネシステム 等 ③省CO2等設備整備 地域再エネ導入・利用最大化のための省CO2等設備の導入 ・ZEB・ZEH、断熱改修 ・ゼロカーボンドライブ(電動車、充放電設備等) ・その他省CO2設備(高効率換気・空調、コジェネ等) 2) 効果促進事業 1) 「CO2排出削減に向けた設備導入事業」と一体と なって設備導入の効果を一層高めるソフト事業 等	①～⑤のうち2つ以上を実施 (①②は必須) ①屋根置きなど自家消費型の太陽光発電 ※ (例：住宅の屋根等に自家消費型太陽光発電設備を設置する事業) ※公共施設への太陽光発電設備導入はPPA等に限る ②地域共生・地域裨益型再エネの立地 (例：未利用地、ため池、廃棄物最終処分場等を活用し、再エネ設備を設置する事業) ③業務ビル等における徹底した省エネと改修時のZEB化誘導 (例：新築・改修予定の業務ビル等において省エネ設備を大規模に導入する事業) ④住宅・建築物の省エネ性能等の向上 (例：ZEH、ZEH+、既築住宅改修補助事業) ⑤ゼロカーボン・ドライブ ※ (例：地域住民のEV購入支援事業、EV公用車を活用したカーシェアリング事業) ※再エネとセットでEV等を導入する場合に限る	民間裨益型自営線マイクログリッド等事業 官民連携により民間事業者が裨益する自営線マイクログリッドを構築する地域等において、温室効果ガス排出削減効果の高い再エネ・省エネ・蓄エネ設備等の導入を支援する。
交付率	原則 2 / 3	2 / 3 ～ 1 / 3、定額	原則 2 / 3
事業期間	おおむね 5 年程度		
備考	・複数年度にわたる交付金事業計画の策定・提出が必要(計画に位置づけた事業は年度間調整及び事業間調整が可能) ・各種設備整備・導入に係る調査・設計等や設備設置に伴う付帯設備等は対象に含む ・採択団体の事務事業に係る進捗状況や区域施策に係るCO2削減状況について、毎年、環境省HPで公表する ・交付金事業について、3年度目に中間評価を実施 ・交付要件の達成が見込まれない場合又は達成が確認できない場合には、原則、交付金返還を求める		



排出削減が困難な産業におけるエネルギー・製造プロセス転換支援事業

国庫債務負担行為含め総額 4,247億円

※令和7年度予算額256億円（327億円）

GXグループ 脱炭素成長型経済構造移行投資促進課

製造産業局 金属課、素材産業課

事業目的・概要	事業スキーム（対象者、対象行為、補助率等）
事業目的 2050年カーボンニュートラルに向けて、鉄、化学、紙パルプ、セメント等の排出削減が困難な産業において、エネルギー・製造プロセスの転換を図り、排出量削減及び産業競争力強化につなげることを目的とする。 事業概要 排出削減が困難な産業における排出量削減及び産業競争力強化につなげるため、いち早い社会実装に繋がる下記に係る設備投資等を支援する。 （1）製造プロセス転換事業 多くのCO2排出を伴う従来の製造プロセスから、新たな低排出な製造プロセスへ転換するため、下記に係る設備投資等を支援する。 ①鉄鋼 ・従来の高炉・転炉から大幅に排出を削減する革新的な電炉への転換、水素を活用した製鉄プロセスの導入 ②化学 ・廃プラスチック等を活用しナフサ原料の使用量を低減するケミカルリサイクルへのプロセス転換 ・植物等から製造され、ライフサイクルを通じた排出量が低いバイオ原料への原料転換 ③紙パルプ ・化石燃料由来製品等の代替素材となる可能性を有している木質パルプを活用したバイオリファイナリー産業への転換 等 （2）自家発電設備等の燃料転換事業 石炭等を燃料とする自家発電設備・ボイラー等において、大幅な排出削減に資する燃料への転換	国 補助 (定額) 民間企業等 補助 (1/3等) 民間企業等 ※対象者の選定にあたっては、真に産業競争力の強化につながるよう、支援対象者に以下の趣旨の内容等を求めることとする。 ・企業トップが変革にコミットしていること ・将来の自立化も見据えながら、自ら資本市場から資金を呼び込めること ・市場の需要家を巻き込む努力をしていること 等
	成果目標・事業期間 短期的には、製造プロセスを革新し排出を抑えつつ、グリーンかつ高付加価値な製品等の創出に向けた投資を促すことを目指す。最終的には、本事業による投資を呼び水とし、今後10年で官民投資8兆円、国内排出削減4千万トン以上を目指す。

財政投融資を活用した物流効率化について

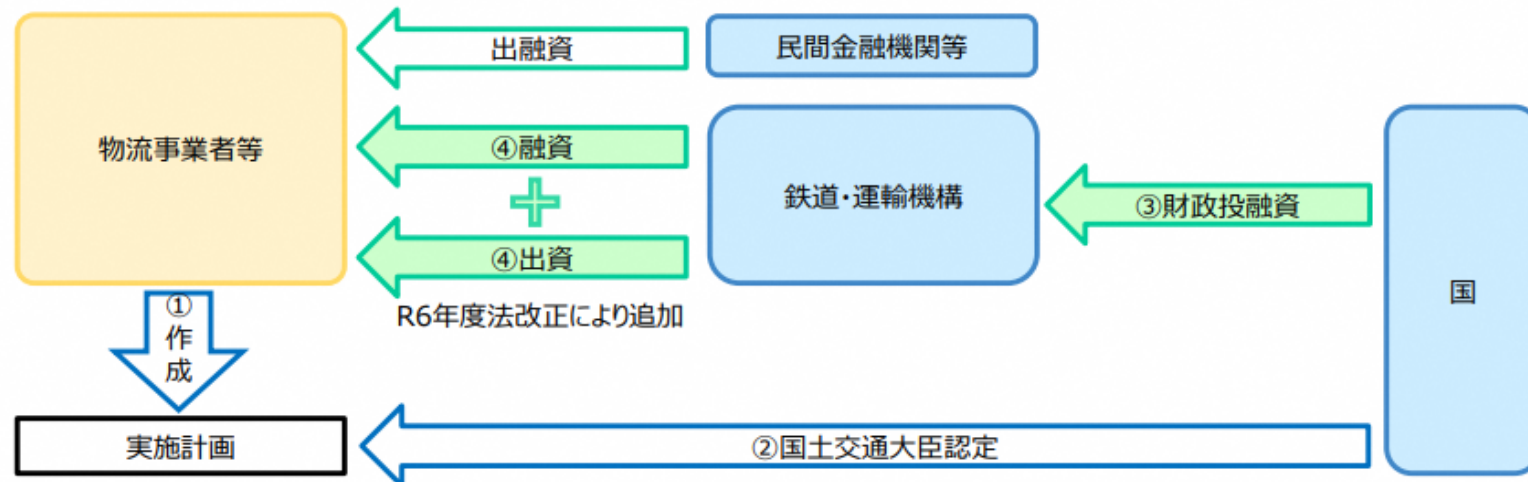
【目的】

我が国産業の国際競争力の強化、消費者の需要の高度化・多様化に伴う貨物の小口化・多様化等への対応、環境負荷の低減及び流通業務に必要な労働力の確保を図る。

【制度の概要】

二以上の者が連携して、流通業務の総合化（輸送、保管、荷さばき及び流通加工を一体的に行うこと。）及び効率化（輸送の合理化）を図る事業であって、環境負荷の低減及び省力化に資するもの（流通業務総合効率化事業）を認定し、認定された事業の実施主体に対する鉄道・運輸機構の出融資を行う。

<物流総合効率化法に基づく財政投融資の支援スキーム>



支援対象事業

輸送モードの結節を行う機能等を有する一定規模の物流拠点施設を整備する事業

- ・幹線輸送と都市内輸送を結節する自動車ターミナル等の広域物流拠点
- ・幹線輸送を効率化するための中継輸送の物流拠点 等

物流のDX・GXによる効率化、生産性向上及び環境負荷の低減を図る事業

- ・物流DX：物流施設の自動化に必要な施設の導入
- ・物流GX：EV車両、再生可能エネルギー関係施設の導入 等

物流拠点



EVトラック



太陽光パネル



無人搬送車

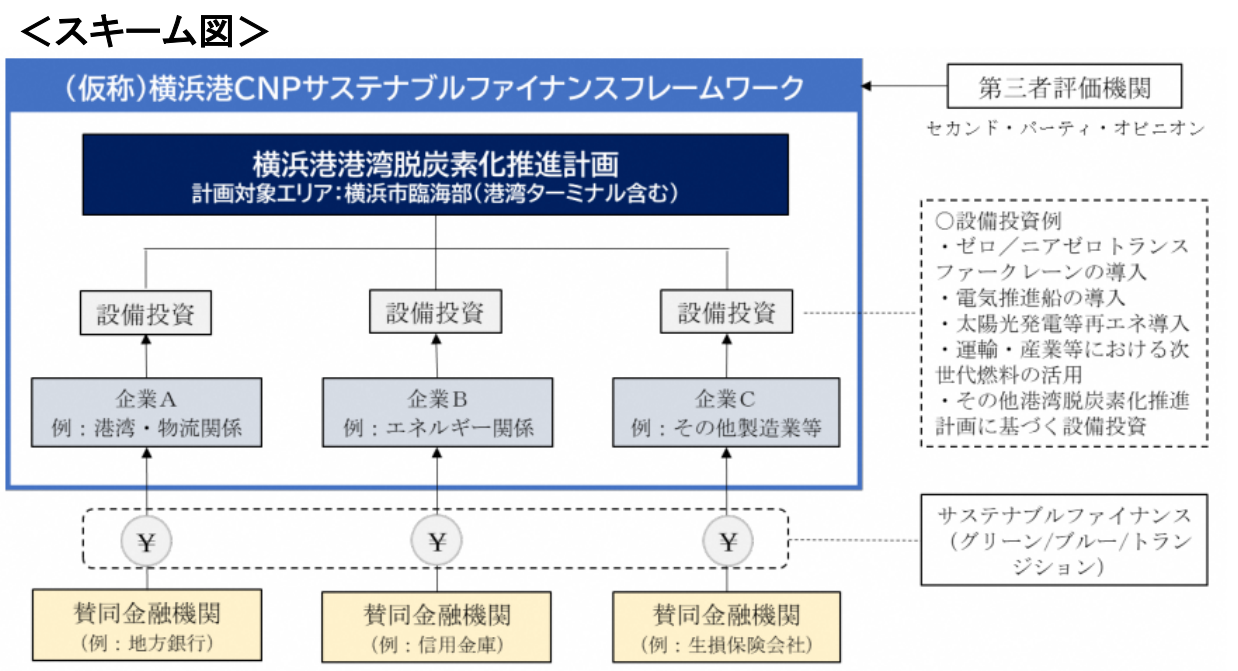


立体自動倉庫



- 令和6年4月、横浜市とみずほ銀行は、横浜港におけるカーボンニュートラルポートの形成にあたり、横浜市臨海部における企業・団体の脱炭素化に向けた活動に対する新たな金融支援スキームの創出に向けた共同検討を目的とする覚書を締結。
- 横浜市が今後策定する「横浜港港湾脱炭素化推進計画」に基づき、事業者が設備投資を実施する際の資金調達においてサステナブルファイナンス^(※)を活用できる包括的なフレームワークを構築する。
 - 同金融フレームワークを、本取組に賛同する金融機関と共に提供することで、横浜市臨海部における脱炭素化の取組の一助となることを目指す。

- 覚書の内容**
- (1) 横浜港におけるカーボンニュートラルポートの形成に向けた取組促進のための、サステナブルファイナンス等を活用した金融フレームワークの検討
 - (2) 横浜市が今後策定する横浜港港湾脱炭素化推進計画に基づく、サステナブルファイナンス・フレームワークの策定・運用・管理に関する検討
 - (3) 金融フレームワークに関する官民関係者との連携・協力に関すること



(※)サステナブルファイナンス.. 新たな産業、社会構造への転換を促し、持続可能な社会を実現するための金融。

背景・法律の概要

- ✓ **2050年カーボンニュートラル**に向けて、今後、脱炭素化が難しい分野においてもGXを推進し、エネルギー安定供給・脱炭素・経済成長を同時に実現していくことが課題。こうした分野における**GXを進めるためのカギとなるエネルギー・原材料として、安全性を確保しながら、低炭素水素等の活用を促進することが不可欠。**
- ✓ このため、**国が前面に立って、低炭素水素等の供給・利用を早期に促進するため、基本方針の策定、需給両面の計画認定制度の創設、計画認定を受けた事業者に対する支援措置や規制の特例措置**を講じるとともに、低炭素水素等の供給拡大に向けて、**水素等を供給する事業者が取り組むべき判断基準の策定等の措置**を講じる。

1. 定義・基本方針・国の責務等

(1) 定義

- ・「**低炭素水素等**」：水素等であって、
①その製造に伴って排出されるCO2の量が一定の値以下
②CO2の排出量の算定に関する国際的な決定に照らしてその利用が我が国のCO2の排出量の削減に寄与する等の経済産業省令で定める要件に該当するもの

※「水素等」：水素及びその化合物であって経済産業省令で定めるもの（アンモニア、合成メタン、合成燃料を想定）

(2) 基本方針の策定

- ・主務大臣は、関係行政機関の長に協議した上で、低炭素水素等の供給・利用の促進に向けた**基本方針**を策定。
- ・基本方針には、①低炭素水素等の供給・利用に関する**意義・目標**、②**GX実現に向けて重点的に実施すべき内容**、③**低炭素水素等の自立的な供給に向けた取組**等を記載。

(3) 国・自治体・事業者の責務

- ・**国**は、低炭素水素等の供給・利用の促進に関する**施策を総合的かつ効果的に推進する責務を有し、規制の見直し等の必要な事業環境整備や支援措置**を講じる。
- ・**自治体**は、**国の施策に協力し**、低炭素水素等の供給・利用の促進に関する**施策を推進**する。
- ・**事業者**は、**安全を確保**しつつ、低炭素水素等の供給・利用の促進に資する**設備投資等を積極的に行うよう努める**。

2. 計画認定制度の創設

(1) 計画の作成

- ・**低炭素水素等を国内で製造・輸入して供給する事業者や、低炭素水素等をエネルギー・原材料として利用する事業者が、単独又は共同で計画を作成し、主務大臣に提出。**

(2) 認定基準

- ・**先行的で自立が見込まれるサプライチェーンの創出・拡大**に向けて、以下の基準を設定。
①計画が、**経済的かつ合理的**であり、かつ、低炭素水素等の供給・利用に関する**我が国産業の国際競争力の強化に寄与するものであること**。
②「**価格差に着目した支援」「拠点整備支援**」を希望する場合は、
(i)供給事業者と利用事業者の双方が**連名となった共同計画**であること。
(ii)低炭素水素等の供給が**一定期間内に開始され、かつ、一定期間以上継続的に行われると見込まれること**。
(iii)**利用事業者が、低炭素水素等を利用するための新たな設備投資や事業革新等を行うことが見込まれること**。
③導管や貯蔵タンク等を整備する港湾、道路等が、**港湾計画、道路の事情等の土地の利用の状況に照らして適切**であること。等

(3) 認定を受けた事業者に対する措置

①「価格差に着目した支援」「拠点整備支援」

(JOGMEC（独立エネルギー・金属鉱物資源機構）による助成金の交付)

- (i)供給事業者が**低炭素水素等を継続的に供給**するために**必要な資金や、**
- (ii)認定事業者の**共用設備の整備**に充てるための**助成金を交付**する。

② 高压ガス保安法の特例

認定計画に基づく設備等に対しては、一定期間、**都道府県知事に代わり、経済産業大臣が一元的に保安確保のための許可や検査等を行う。**

※一定期間経過後は、高压ガス保安法の認定高度保安実施者（事業者による自主保安）に移行可能。

③ 港湾法の特例

認定計画に従って行われる**港湾法の許可・届出を要する行為**（水域の占用、事業場の新設等）について、**許可はあったものとみなし、届出は不要とする。**

④ 道路占用の特例

認定計画に従って敷設される導管について**道路占用の申請**があった場合、一定の基準に適合するときは、**道路管理者は占用の許可を与えなければならないこととする。**

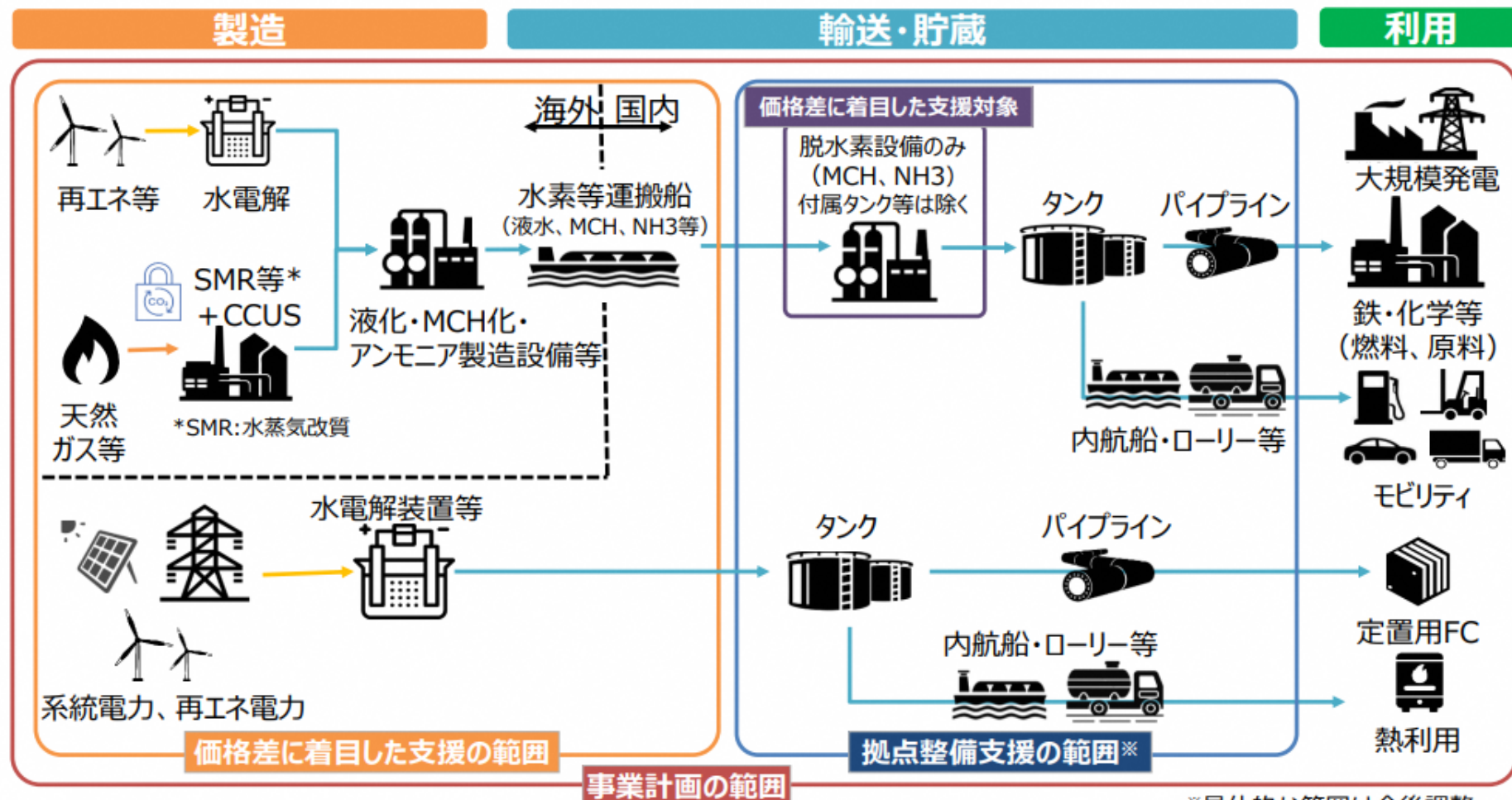
3. 水素等供給事業者の判断基準の策定

- ・**経済産業大臣は、低炭素水素等の供給を促進するため、水素等供給事業者（水素等を国内で製造・輸入して供給する事業者）が取り組むべき基準（判断基準）を定め、低炭素水素等の供給拡大に向けた事業者の自主的な取組を促す。**
- ・**経済産業大臣は、必要があると認めるときは、水素等供給事業者に対し指導・助言を行うことができる。また、一定規模以上の水素等供給事業者の取組が著しく不十分であるときは、当該事業者に対し勧告・命令を行うことができる。**

電気・ガス・石油・製造・運輸等の産業分野の低炭素水素等の利用を促進するための制度の在り方について検討し、所要の措置を講ずる。

価格差に着目した支援及び拠点整備支援の支援範囲イメージ

- 脱水素装置（MCH、NH3）を必要とする場合、今後、運転費が下がる見通しがあることを前提に、例外的に運転費も含め、脱水素装置についてのみ、価格差に着目した支援の対象とする。（付属するタンクやパイプ等は除く）



脱炭素成長型経済構造への円滑な移行のための低炭素水素等の供給及び利用の促進に関する法律（水素社会推進法）

新着情報

- ・申請受付サイトのURLを更新しました。（令和6年11月22日）
- ・記載要領・FAQを更新しました。（令和6年11月22日）
- ・価格差に着目した支援における申請受付期間を更新しました。（令和6年11月15日）

1. 概要

低炭素水素等の供給・利用を早期に促進するため、基本方針の策定、計画認定制度の創設、計画認定を受けた事業者に対する支援措置（「価格差に着目した支援」、「拠点整備支援」）や規制の特例措置を講じるとともに、低炭素水素等の供給拡大に向けて、水素等の供給を行う事業者が取り組むべき判断基準の策定等の措置を講じることを定めた「脱炭素成長型経済構造への円滑な移行のための低炭素水素等の供給及び利用の促進に関する法律」（以下「水素社会推進法」という。）が第213回国会（常会）において成立し、令和6年10月23日に施行されました。

▶ 水素社会推進法概要（PDF形式：525KB）

本ホームページでは、今後、水素社会推進法に基づく計画認定制度に関する情報を掲載します（情報は随時更新、予告なく修正される場合があります）。
低炭素水素等供給等事業計画の申請を希望される場合は、まずは希望される特例措置の担当課までご連絡・ご相談ください（連絡先は末尾に記載しています）。

2. 価格差に着目した支援（水素社会推進法第10条第1号イ）の申請にあたって

I. 概要

認定を受けた低炭素水素等供給事業者が認定計画に従って継続的に低炭素水素等の供給を行うため、低炭素水素等の価格（基準価格）と既存燃料・原料の価格（参照価格）の差額を支援する制度です。

審査の結果、認定を受けることができた場合、低炭素水素等供給事業者は独立行政法人エネルギー・金属鉱物資源機構（JOGMEC）より支援を受けることが可能です。

※JOGMECへの交付申請手続きについては本サイトにてご連絡しますので今暫くお待ちください。

II. 申請受付期間

予算の効果的・効率的な執行のため、価格差に着目した支援を受けようとする低炭素水素等供給等事業計画の申請に際しては、申請受付期間を設けます。

【申請受付期間】

申請受付開始：令和6年11月22日（金）

申請受付締切：令和7年3月31日（月）

※令和7年1月31日（金）までに申請のあった計画は先行的に審査を開始します。

低炭素水素等サプライチェーン構築支援事業（価格差に着目した支援）

低炭素水素等サプライチェーン構築支援事業（価格差に着目した支援）の概要

本業務は『脱炭素成長型経済構造への円滑な移行のための低炭素水素等の供給及び利用の促進に関する法律（水素社会推進法）』に基づき、主務大臣（注）の認定を受けた低炭素水素等供給事業者が行う低炭素水素等の供給に対し、必要な資金を助成する事業です。

なお、当該助成事業により取得した財産等については処分制限がかかります。処分を制限された取得財産等の処分又は低炭素水素等の取引により収益が発生したときは、当該助成事業で交付した助成金の全部に相当する額を上限に、当該利益の一部又は全部を納付していただきます。

（注）経済産業大臣（施設を港湾に整備する場合及び導管を設置する場合は、経済産業大臣及び国土交通大臣）

対象事業	水素社会推進法の認定を受けた低炭素水素等供給事業者が行う低炭素水素等の供給
支援内容	供給する低炭素水素等と代替される既存原料との価格差を15年にわたり支援します
助成率	定額

助成金の交付決定までのプロセス

低炭素水素等供給等事業計画の申請・経済産業省による審査

主務大臣から低炭素水素等供給等事業計画の認定を受けようとする者は、当該計画の認定申請書を作成の上、経済産業省に提出し審査を受けていただきます。詳細につきましては、以下のリンクよりご確認ください。

▶ [脱炭素成長型経済構造への円滑な移行のための低炭素水素等の供給及び利用の促進に関する法律に基づく計画認定制度について（経済産業省ホームページ）](#)

助成金交付の申請・審査

主務大臣に低炭素水素等供給等事業計画が認定され、本助成金の交付を希望する場合には、JOGMECに助成金の交付を申請する必要があります。なお、助成金に関する規程につきましては、準備が整い次第掲載いたします。

助成金交付までの流れ

