

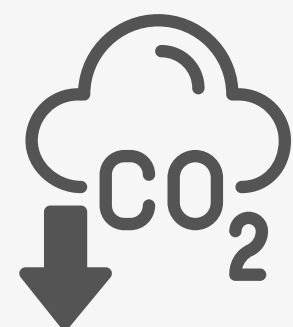
青年環境NGO
Climate Youth Japan



中東情勢に伴う CYJからの提言

2026.5

中東情勢を受けた政策の方向性



石油依存度の低減



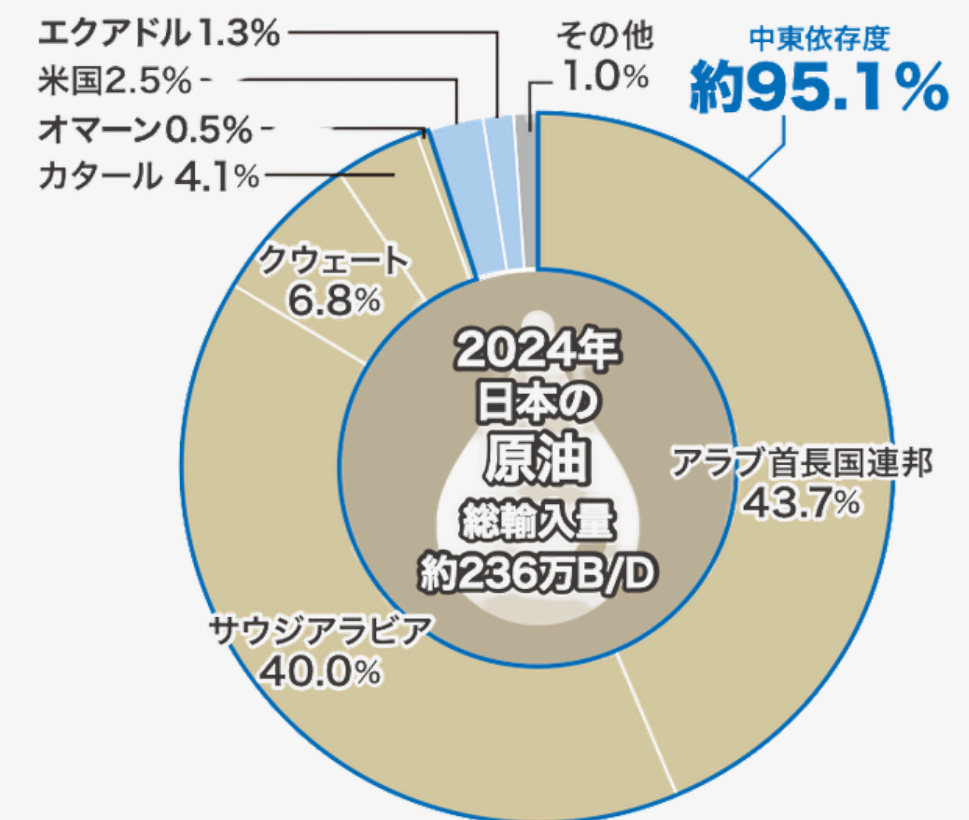
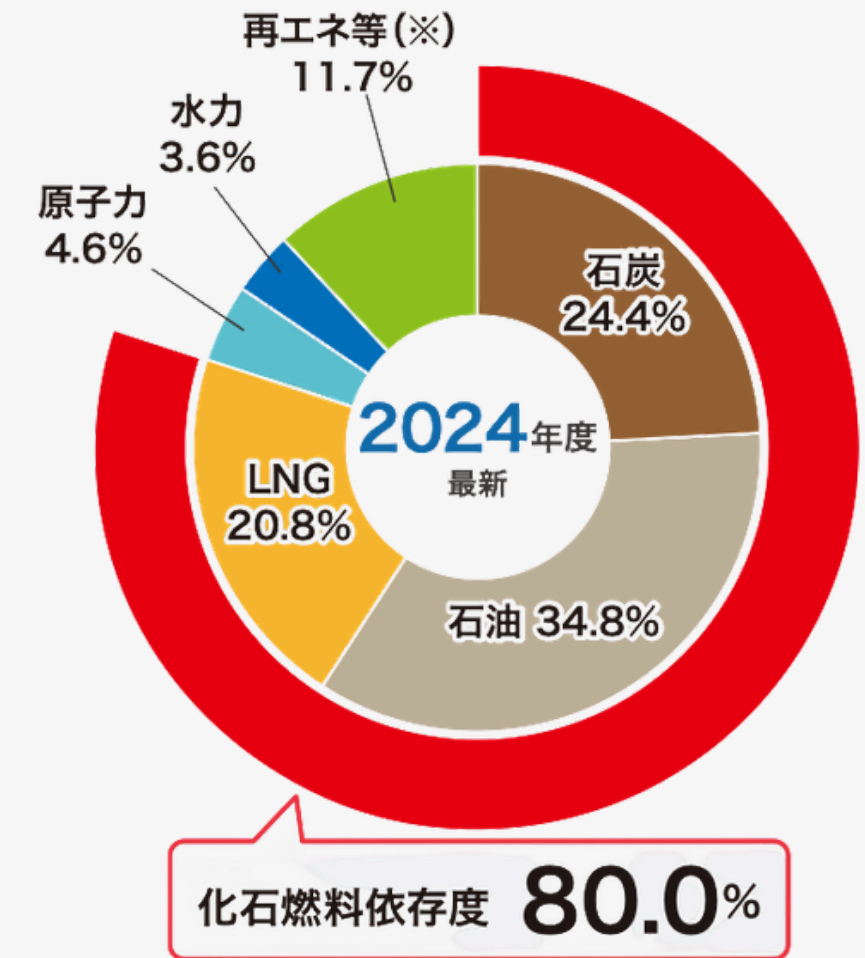
再生可能エネルギーのインフラ整備



省エネ政策の強化

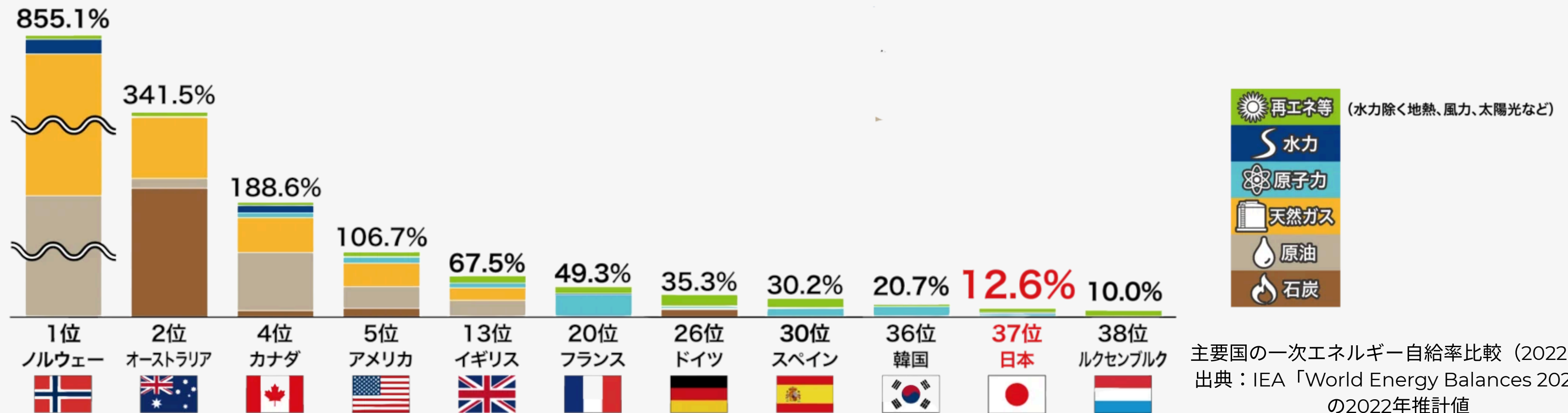
石油依存度の低減

現在、日本のエネルギー構成の中で大きな割合を占めている化石燃料は、自国の領域で採掘することができない。そのため現状では、他国からエネルギーを輸入できない状況に陥った時（エネルギー調達国付近で地政学的な衝突が生じた時など）に、自国のエネルギー供給を持続的に担保できないリスクを抱えている。これはエネルギーの安全保障の観点から見ても脆弱であることがわかる。したがって、現状の**石油に大幅に依存したエネルギー構成を早急に見直し、依存度を低減させていくことが重要である。**



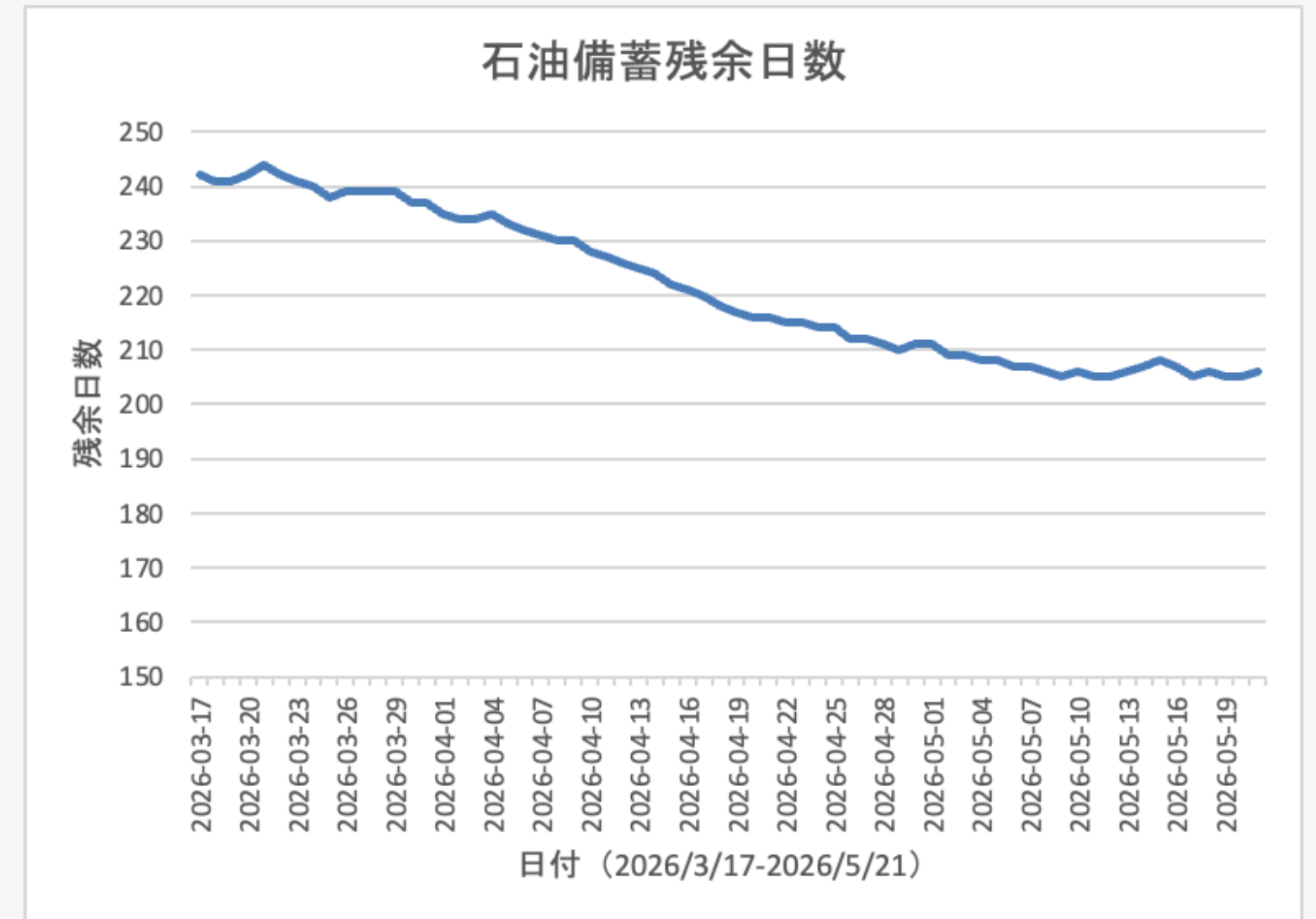
再生可能エネルギーのインフラ整備

化石燃料に代わるエネルギーとして、**再生可能エネルギーの導入拡大と、それを支えるインフラ整備を推進する必要がある**。再生可能エネルギーは、自国の領域内で生産でき、地域分散型のポテンシャルを持っているため、エネルギーの供給経路を複数化することによりリスク分散できるという点においても、期待できる。しかし現在は、再生可能エネルギーの変動性をカバーできるだけのインフラ整備が追いついていない。したがって、再生可能エネルギーの拡大には、発電そのものだけでなく、**送電環境の整備・拡充も同時に進めるべき**である。これらは、エネルギー安全保障と脱炭素社会の実現にも大きく寄与する。



省エネ政策の強化

従来のエネルギー供給を確保しようとし続ける前に、**省エネ政策をより強化し、エネルギー使用量自体を見直すべき**である。現在の中東情勢を受けて、日本は石油備蓄の利用や、供給先の拡大を最優先に推し進めている。しかし、「備蓄を切り崩しているからエネルギー使用量を控える必要はない」というスタンスは、国民の「備蓄は有限である」という認識を阻害しかねない。備蓄を切り崩す必要があるほどの危機に置かれているということを、国民にも意識させ、行動変容に繋げる必要がある。



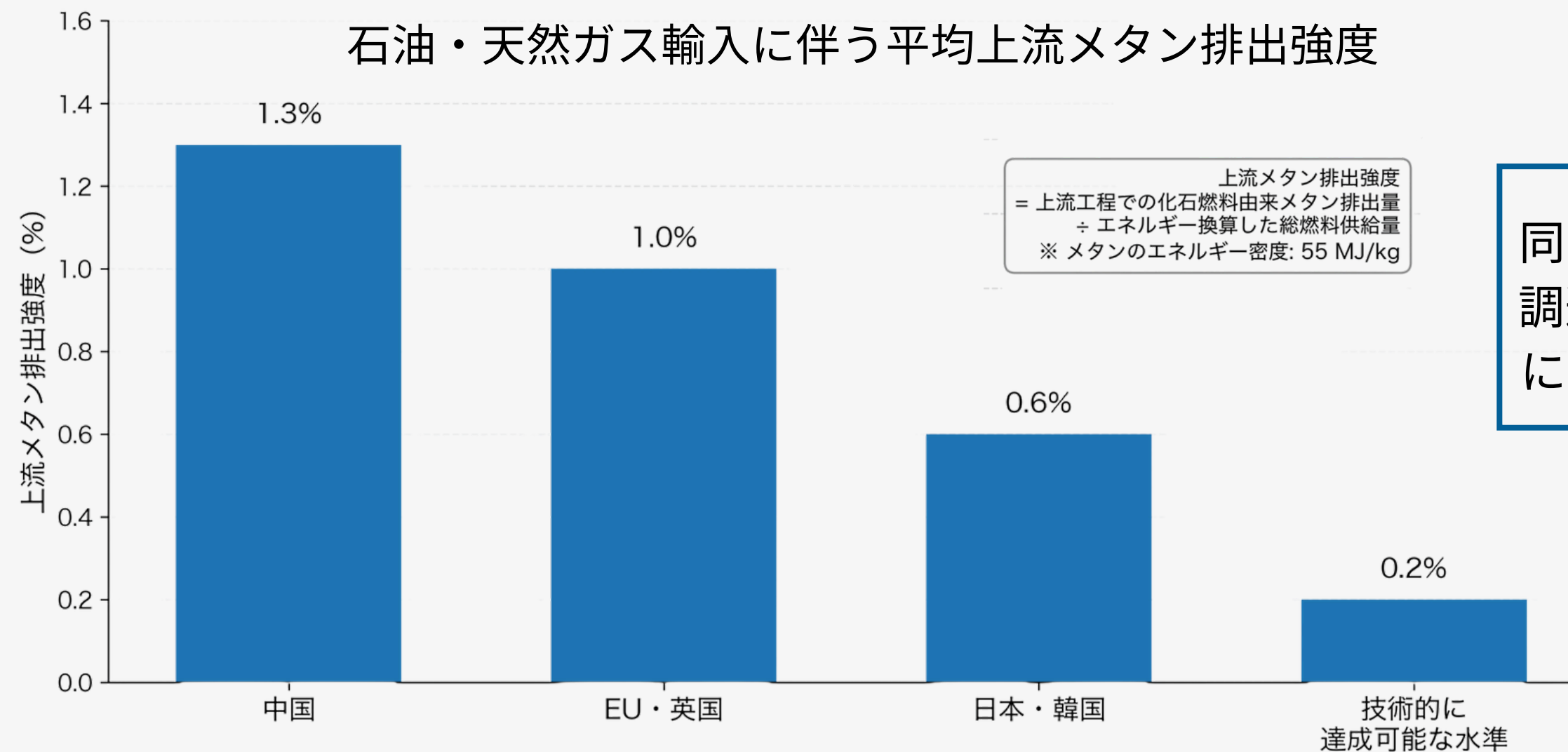
石油備蓄の残余日数
経済産業省 石油備蓄の状況（推計値の速報）より独自作成

具体的な政策提案

1. 温室効果ガスの排出強度を加味した調達先の選定を行う
2. 石炭火力発電への回帰は行わない
3. 再生可能エネルギーの安定供給を図るための補助金を拡大する
4. 物流構造そのものを効率化し、モーダルシフトをさらに推進する
5. 地域物流の脱炭素化と公正な移行を推進する
6. 公共交通機関の利用及びリモートワークを推進する
7. 住宅・建築物の断熱性能・省エネルギー性能の向上を加速する

1. 温室効果ガスの排出強度を加味した調達先の選定を行う

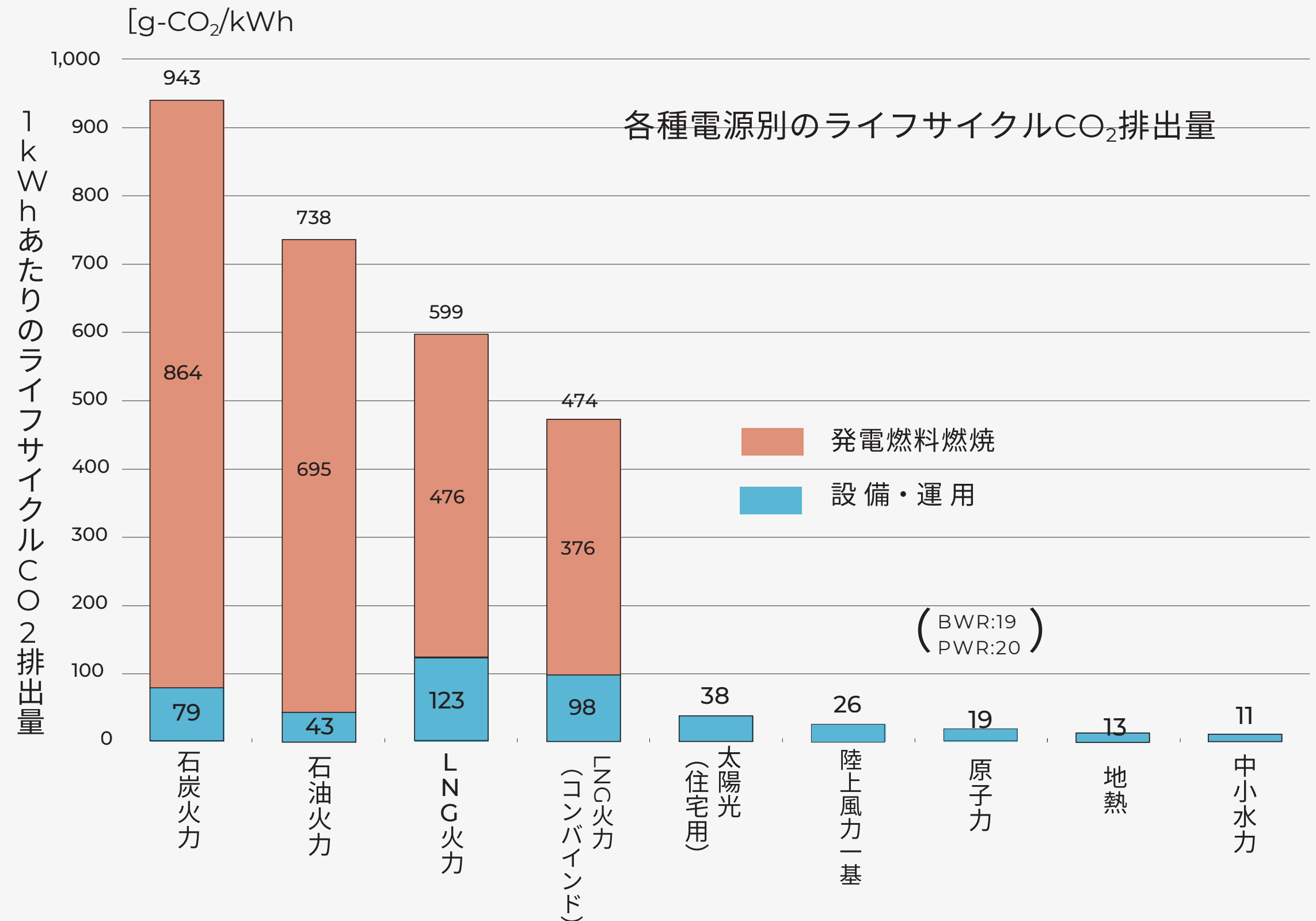
エネルギー危機に直面している現状の中で、エネルギー供給を行うために原油調達先の拡大を行う場合は、**温室効果ガスの排出強度を加味した上で調達先場所の選定を行う**。その**算定基準**として、**排出強度やメタン管理などの環境負荷基準の遵守を義務付ける**ことで、「エネルギー安全保障」と「脱炭素への移行」の同時達成を目指す。



同じ石油・天然ガスでも、
調達先やメタン管理の水準
によって環境負荷は変わる

2. 石炭火力発電への回帰は行わない

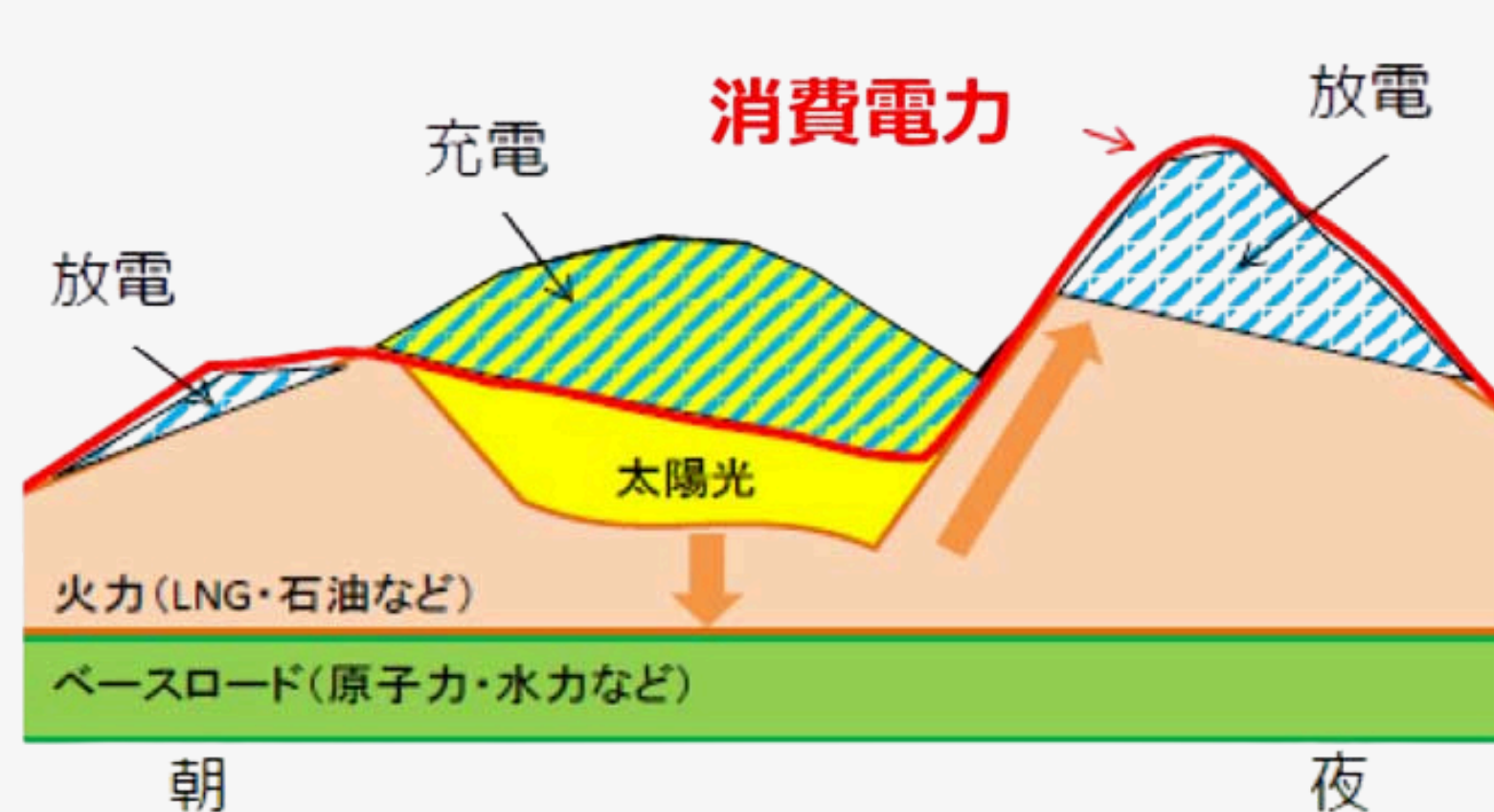
石油逼迫を受けて、**石炭火力発電の利用を再開・増進しよう**という動きもあるが、他国への依存度が高いことに変わりはなく、従来の石油による発電よりも**低効率**であり、同一の発電量に対する温室効果ガスの排出量が多いため、長期的な目標であるカーボンニュートラルとも相容れない。



(一財) 電力中央研究所「日本における発電技術のライフサイクルCO₂排出量総合評価 (2016.7)」より作成

3. 再生可能エネルギーの安定供給を図るための補助金を拡大する

再生可能エネルギーは他の発電方法と比べて時間や天候による変動性が高い。そのため、より安定的な供給を実現するには、送電網の確保や蓄電設備の強化が急務となる。また、送電にかかる距離を短縮し、電力のロスを減らすため、**地域分散型の再生可能エネルギーの導入を拡大**する。地産地消のエネルギーシステムを構築することで、発電された電力を最大限利用することが可能になる。



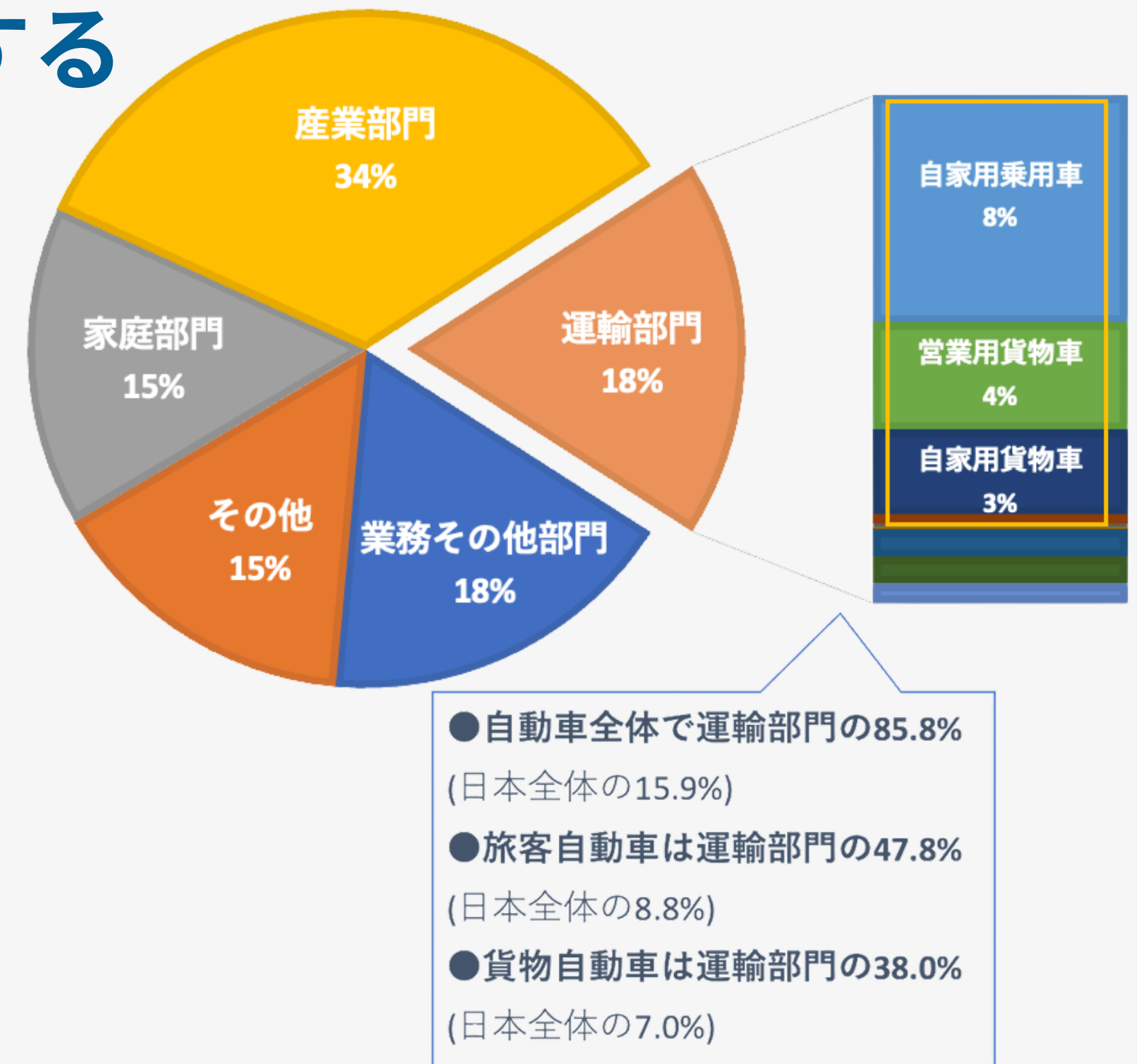
参照：古河電気工業・古河電池



出典：資源エネルギー庁 第7回地域社会における持続的な再エネ導入に関する情報連絡会 資料8

4. 物流構造そのものを効率化し、 モーダルシフトをさらに推進する

現在、日本の物流は長距離トラック輸送への依存度が高く、燃料価格高騰や供給不安の影響を受けやすい。また、小口配送や再配達の増加によって、物流全体のエネルギー消費も増大している。そのため、長距離・大量輸送については、**鉄道貨物や内航海運など、よりエネルギー効率の高い輸送手段への転換を進めるべき**である。また、AI等を活用した配送経路最適化や共同配送、物流拠点の集約化、再配達削減などを進めることで、**輸送回数や燃料消費量そのものを削減する必要**がある。さらに、生産地と消費地を近づける「物流の地産地消」を推進し、地域内で生産・消費を循環させることで、**長距離輸送依存の低減とエネルギー安全保障強化にも繋げるべき**である。



我が国の各部門におけるCO2排出量（左）と運輸部門におけるCO2排出量（右）
国土交通省 運輸部門における二酸化炭素排出量より独自作成

5. 地域物流の脱炭素化と公正な移行を推進する

地域配送やラストワンマイル輸送では、EVトラック・EVバイクなどの導入を推進すべきである。特に郵便事業や都市部配送など、比較的短距離・定路線の輸送ではEV化との親和性が高い。しかし現状では、車両価格の高さや充電設備不足などによって、特に中小事業者では導入負担が大きい。そのため、車両導入補助や物流拠点への充電インフラ整備支援をさらに拡充する必要がある。また、物流GXを進める際には、現在物流を支えている事業者や労働者の雇用を守る視点も不可欠である。EV整備やエネルギーマネジメント分野への人材育成支援、中小物流事業者への補助金・低利融資などを通じて、雇用を守りながら持続可能な物流システムへ移行していくべきである。

三大物流企業のEV導入戦略比較

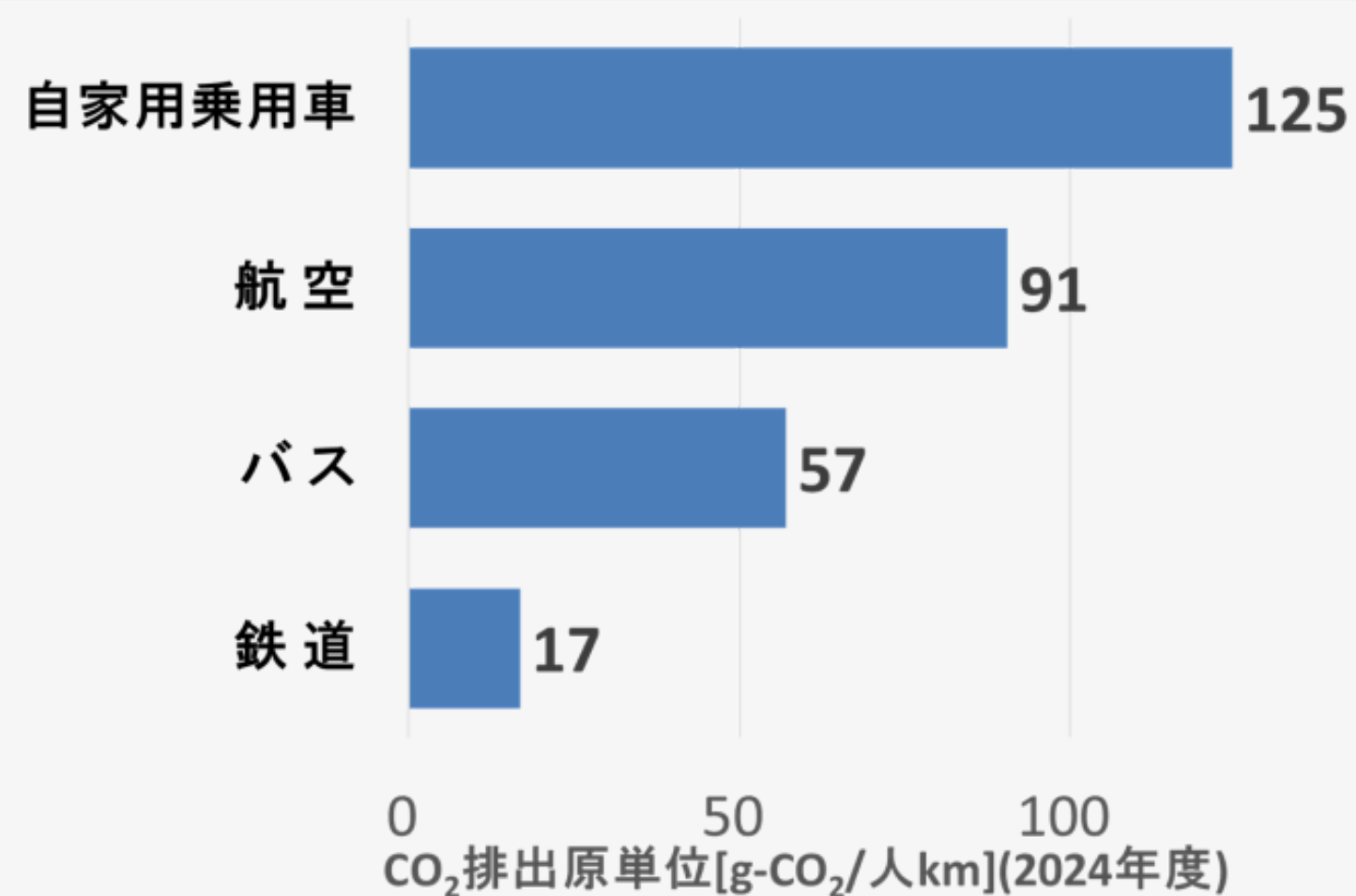
項目	日本郵便	ヤマト運輸	佐川急便
充電方式	通常充電	通常充電	バッテリー交換方式
特徴的な戦略	AI最適化プラットフォーム	分散型エネルギー管理	稼働停止時間ゼロ
実証実験	北海道・沖縄で実施済み	複数メーカーと共同開発	全国主要拠点到整備
付加価値	公共インフラ化	拠点を小さな発電所化	他社へのインフラ開放

参照：日本郵便／AIでEVの運行管理＆充電計画、2024年度に実証
— 物流ニュースのLNEWS, エネルギー・気候 | ヤマトホールディングス株式会社, S Gホールディングスグループ 脱炭素ビジョン

6. 公共交通機関の利用及びリモートワークを推進する

石油使用量の多くの割合を占める車移動を減らすために、通勤時に電車などの公共交通機関の利用をすることを推進し、車での移動をしなければならないような地域では、リモートワークを推進することが望ましい。

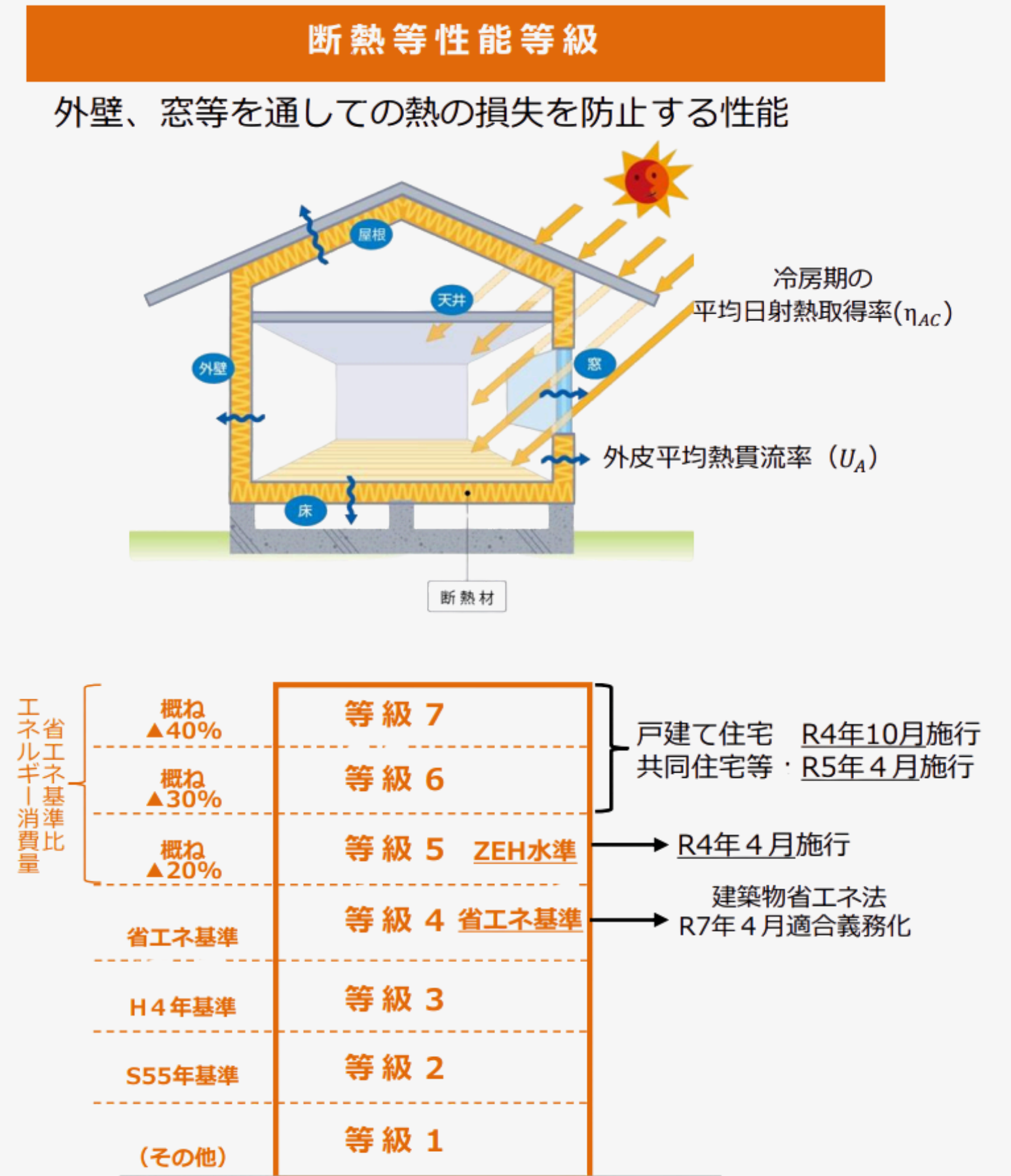
輸送量当たりの二酸化炭素の排出量(旅客)



※温室効果ガスインベントリオフィス:「日本の温室効果ガス排出量データ」、国土交通省:「自動車輸送統計」、「航空輸送統計」、「鉄道輸送統計」より、国土交通省 環境政策課作成

7. 住宅・建築物の断熱性能・省エネルギー性能の向上を加速する

夏場・冬場の冷暖房によるエネルギー需要のピークを抑制するためには、**住宅・建築物の断熱性能・省エネルギー性能を向上することが有効**である。短期的な施策として、住宅・建築物の断熱・省エネルギー改修に対する補助金を拡大しつつ、中期的には2030年度までに予定されている、新築住宅に義務付けられる**断熱等性能等級の引き上げ（等級4から等級5へ）**を前倒しで行うことが望ましい。

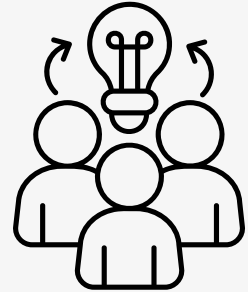


CYJの団体紹介



Vision

CYJは**ユース**が気候変動問題を解決に導くことで
衡平で持続可能な社会を実現する



Foundation

COP15に参加した日本のユースにより2010年に設立、
今年で17年目となる

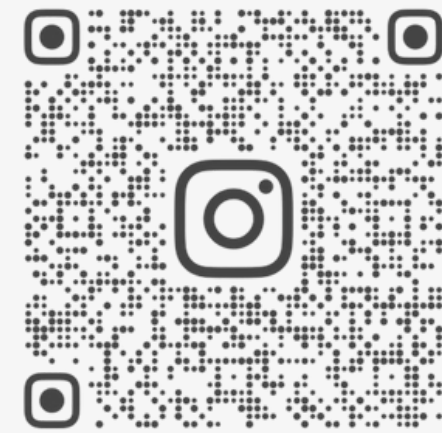


Members

全国各地から集まった**高校生から社会人**までの
ユースのメンバー60名程度で活動



Thank you for
your
attention



@CLIMATEYOUTHJAPAN

Instagram



HP