



サステナブルツーリズムと気候変動対策

EPO北海道 オンライン企画

持続可能な観光と脱炭素

2026年3月

JAPAN TRAVEL BUREAU FOUNDATION
Senior Researcher

UNIVERSITY OF HAWAII AT MANOA
School of Travel Industry Management | Visiting Research Scholar

YUTAKA NAKAJIMA
mail: nakajima@jtb.or.jp



Hawaii 2026

— 変わりゆく楽園





THE FOLLOWING ARE PROHIBITED:
ALCOHOLIC BEVERAGES
FIREARMS
SMOKING
CAMPING
BALL PLAYING
PIREWORKS
CANDLES
TENTS
LITTERING
OPEN FIRES
MOTORIZED VEHICLES
HORSESHOE PLAYING
SHOPPING CARTS

SMOKING
PROHIBITED
BY LAW

WHAT'S COMING?

In Hawai'i, average temperatures could increase by as much as 2.7 degrees Fahrenheit in 2024, and up to **7.2° F at sea level by the end of the century**. We can expect this to severely affect our communities, ecosystems, and economy. From a purely market-based standpoint, Hawai'i's coral reefs alone bring in \$385 billion a year.

Evidence indicates that **70–90% of coral reefs will disappear** *even if* global warming is constrained to 1.5°C/2.7°F (very high confidence). There is a **more than 50% chance that global temperature rise** will reach or surpass 1.5°C/2.7°F between 2021 and 2040; and, under a high-emissions pathway, the world may hit this threshold even sooner. Healthy coral reefs are critical to Hawaii's economy. Under the high-emissions pathway, coral reef loss in Hawaii is projected to result in an economic loss of up to **\$1.3 billion per year by 2050**.

The economic and public health risks of a changing climate will make certain people –children, the elderly, and economically disadvantaged– especially vulnerable. **Hawai'i must adapt to higher temperatures and work to mitigate their harmful effects through strategies like building design, resilient grids, and education.**

ノースショアにおける海岸浸食



HAWAI'I CLEAN ENERGY INITIATIVE

2045年再エネ100%の法制化

ハワイ州は輸入燃料依存による全米一高い電気料金と、島嶼特有の気候変動リスクを背景に、2015年、全米で初めて2045年までの「再生可能エネルギー100%化」を法律(Act 97)で義務付けた。エネルギー自給による経済安定と環境保全を同時に目指すものである。

1200人

最終目標値

2045年までに達成すべき法的義務
Act 97により規定

約40%

現在の再エネ比率

太陽光、風力、バイオマス等の導入により
全米トップクラスの比率を維持

一般的な取り組み

石炭火力の完全停止と脱炭素化:

2022年に州内最後となる石炭火力発電所を閉鎖し、ベースロード電源の脱炭素化を完了させた。これにより、温室効果ガス排出の大幅な削減と、再エネ主体の電源構成への移行を実現している。

蓄電池導入とスマートグリッドの構築:

変動性電源を安定させるため、大規模蓄電池システム(BESS)の導入やスマートグリッドの構築を推進している。デジタル技術で電力を最適管理し、災害時にも強いレジリエンスの高い電力網への転換を図っている。

観光関連の取り組み

宿泊施設への再エネ導入支援:

電力消費の大きい大型ホテルに対し、州政府は屋上への大規模太陽光パネル設置を強力に支援している。これにより、宿泊部門における化石燃料由来の電力消費削減を図っている。

レンタカーのEVシフトと充電網整備:

観光客の主要な移動手段であるレンタカーについて、2030年までの大規模なEVシフトを推進している。島内全域で公共充電インフラ(EVステーション)の整備を急速に進め、移動に伴う排出量削減を加速させている。

ALOHA+ CHALLENGE

ハワイ版SDGsの推進

Aloha+ Challengeは、2014年に発足したハワイ州独自のサステナビリティ・フレームワークである。国連のSDGsに先駆けて策定され、2030年までに「エネルギー」「食料」「自然資源」「廃棄物」「スマートなコミュニティ」「教育と雇用」の6つの優先分野における目標達成を掲げ、官民一体で推進している。

6つの目標

優先的に取り組む主要分野

エネルギー/食料/自然資源/廃棄物
スマートなコミュニティ/教育と雇用

2030年

目標達成のマイルストーン

各項目について具体的かつ測定可能なターゲットを設定し、達成状況を評価する期限

「見える化」の戦略

オンライン・ダッシュボードによる進捗公開:

ハワイ州全体および各郡の進捗状況を、指標ごとにオンライン公開している。これにより、政策の透明性を確保し、グリーンウォッシュを防ぐとともに、地域全体の「誇り」と「自分事化」を促進している。

データに基づく意思決定の推進:

数値を隠さず開示することで、島外資本や民間事業者に対しても地域のルールを明確に提示する。エビデンス(根拠)に基づいた議論を可能にし、実効的な政策立案と投資判断の基盤となっている。

コミュニティを含めた連携体制

多様な主体による推進体制:

州、各郡、民間企業、非営利団体、およびハワイ大学等の教育機関が一体となった「Green Growth」ネットワークにより運用。行政のトップダウンではなく、草の根活動と政策を同期させる仕組みが特徴である。

次世代育成と伝統的知恵の融合:

「教育と雇用」を目標の柱の一つに据え、次世代を担う若者の育成に注力している。先住民の伝統的な資源管理の知恵(ahupua'a)を現代の科学技術と融合させ、島嶼特有の課題に対する独自の解決策を創出している。

Aloha+ Goals Scorecard

Check the progress on the primary indicators for each Aloha+ Goal



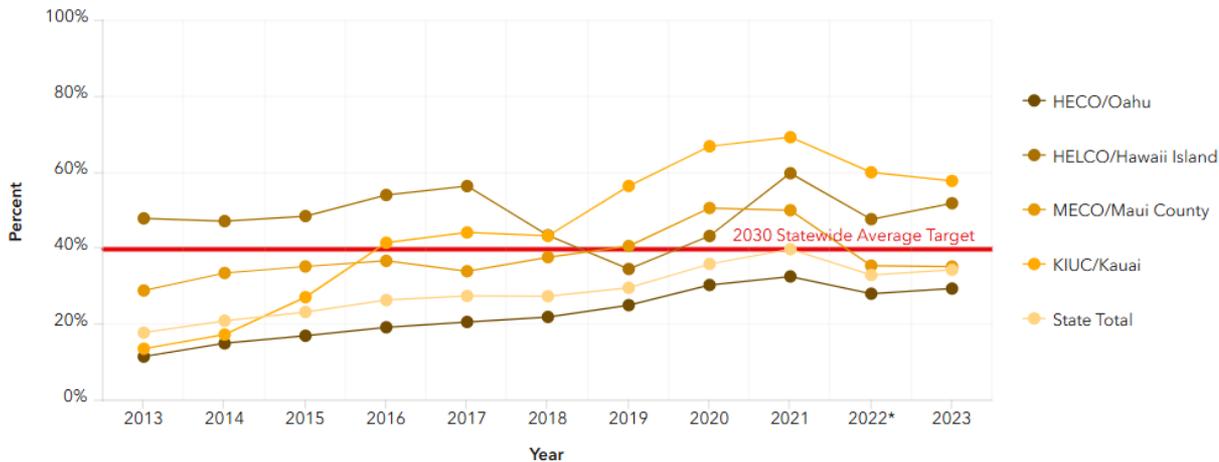
Clean Energy Transformation

35%

Renewable Energy Generation Statewide Average

ON TRACK

RPS by County with Statewide Comparison



Chart

Details

MAR
6
2026



O'AHU

Volunteer Workday

LOKO I'A PĀ'ĀIAU

"I have been told, "Aunty, it's going to take a long time and \$5 million to be able to restore the

[Learn More](#)

MAR
7
2026



KAUAI

Weekly Lydgate Park Beach Cleanup

FRIENDS OF KAMALANI & LYDGATE PARK

We have a lot of fun with great people at the Saturday Beach Cleanups. We provide tools,

[Learn More](#)

MAR
7
2026



MAUI

Help with Tropical Gardens and Friendly Animals

LEILANI FARM SANCTUARY

Choose among a variety of fun projects on a beautiful farm sanctuary in Ha'ikū. Projects

[Learn More](#)

MAR
7
2026



KAUAI

Hanalei Surfboard Swap Meet - Booth Volunteer

SURFRIDER FOUNDATION - KAUAI CHAPTER

Looking for volunteers to help out one time or every month.

This is a fun community event

[Learn More](#)

Mālama Hawai'i : 再生型観光への転換

ハワイ州観光局(HTA)が推進する「マラマ・ハワイ」は、観光客を単なる「消費者」ではなく、地域の自然や文化をより良くして次世代へ繋ぐ「再生(リジェネラティブ)のパートナー」として定義し直す取り組みである。持続可能性(維持)の先にある、地域を「訪れる前よりも良い状態にする」ことを目指している。

Mālama

ハワイ語の標語

「思いやりの心」や
「守る・世話をする」の意味

70以上

提携パートナー団体・企業数

ホテル、航空会社、NPO等が連携し、ボランティア活動と宿泊特典を組み合わせたプログラムを提供

「再生型観光」:維持から再生へ

具体的なアクション

ネガティブの最小化→ポジティブの最大化:

従来のサステナブル・ツーリズムが「環境への負荷を減らす(維持する)」ことに主眼を置いていたのに対し、リジェネラティブ・ツーリズムは、観光活動を通じて「環境や地域社会を積極的に回復・改善させる」ことを目的とする。

旅行者と地域の新しい契約:

旅行者が地域の課題(外来種の問題、海岸浸食、伝統文化の消失等)を深く理解し、その解決に直接寄与することで、地域に対する深い愛着(ロイヤリティ)を醸成する。

ボランティア体験と観光価値の融合:

固有種の植樹、フィッシュポンド(伝統的養魚池)の清掃、ビーチクリーン、クボナ(長老)からの文化伝承といった活動を提供。参加者には宿泊代金の割引や無料の1泊といったインセンティブが付与される仕組みを構築している。

質の高い体験による「満足度」の向上:

単なる観光地見学ではなく、地域に「貢献した」という実感が、旅行者の満足度と幸福度を飛躍的に高める。結果として、環境負荷を抑えつつ高い経済効果を生む「量から質への転換」を実現する基盤となっている。



Transition Away from Fossil Fuels

—COPと観光のポジション

脱炭素と 観光の現在地

Decarbonization
& Tourism



1.5度。

産業革命前と比べた世界の平均気温の上昇幅がこの値を越えると、
人類の生存にとって深刻な影響が出ると言われている。

ところが2020年夏、IPCC(気候変動に関する政府間パネル)は、
上昇幅がこれまでより10年早く、2021~2040年に1.5度以上に達する可能性があるとの新たな予測を発表した。
また、国内外では豪雨や干ばつ、熱波の増加など異常気象による災害が頻発しており、気候変動への対応は
未だかつてないほど重要な課題となっている。こうした問題は観光業界にとっても当然他人ごとではなく、
昨年開催された国連気候変動枠組条約第26回締約国会議(COP26)期間中には
「観光における気候変動対策に関するグラスゴー宣言(Glasgow Declaration -Climate Action in Tourism-)」が
発表され、観光産業におけるCO2排出量を2030年までに半減、2050年までに実質ゼロにする目標が掲げられた。

COPの流れと国際交渉の変遷

気候変動枠組条約締約国会議(COP)は、1992年に採択された国連気候変動枠組条約に基づき、世界の温室効果ガス削減策を協議する最高意思決定機関である。2015年のパリ協定採択以降、議論は「目標の設定」から「具体的な実装」へと移り、現在では各国が掲げる削減目標(NDC)の引き上げと、それを支える資金・技術支援の枠組み構築が焦点となっている。

COP21 パリ協定の採択(2015年)

「2℃を十分に下回り、1.5℃に抑える努力をする」目標に全締約国が合意した。各国が自主的に目標(NDC)を策定・提出する「ボトムアップ方式」が導入され、気候変動対策は全ての国にとっての義務となった。

1

2

3

4

COP28～COP29 資金と脱化石燃料(2023-2024年)

COP28(ドバイ)では、化石燃料からの脱却に向けた「加速」が初めて合意文書に明記された。COP29(バクー)では、途上国の対策を支援するための新たな気候資金目標(NCQG)の枠組みが議論された。

COP26 グラスゴー気候合意(2021年)

「1.5℃目標」が事実上の世界標準として再確認された。石炭火力の段階的削減やメタン排出削減などの具体的な手段が合意され、排出量取引などの市場メカニズムのルール(パリ協定第6条)が完成した。

COP30 ベレン成果:2035年目標の提示(2025年)

ブラジル・ベレンで開催されたCOP30では、各国が2035年に向けた次期削減目標(NDC)を提出。アマゾンの自然資本を背景に、排出削減だけでなく、森林保全や生物多様性の回復を気候変動対策の核に据える「ベレン宣言」が採択された。

実装フェーズの核心:

パリ協定以降のCOPは「目標設定」から「具体的な実装」へと重心が移った。NDCの引き上げ、資金・技術支援の枠組み、そして森林・生物多様性の統合が現在の三大焦点である。

ベレン宣言の意義:

COP30で採択された「ベレン宣言」は、気候変動対策の射程を温室効果ガス削減にとどまらず、森林保全・生物多様性の回復にまで拡張した点で画期的である。アマゾンという地球最大の自然資本を擁する開催地を象徴する結果となった。

COP26 – グラスゴー気候合意 Glasgow Climate Pact

1.5°C抑制が公式の目標へ

- ✓ 計197か国の参加による2週間にわたる議論の末、最終的に「グラスゴー気候合意(Glasgow Climate Pact)」を採択して閉幕。
- ✓ 15年採択のパリ協定で「気温上昇幅について1.5度に抑えるべき」としていた努力目標が、公式文書における正式な目標として位置づけられた。
- ✓ その他、石炭使用の削減や化石燃料への非効率な補助金の削減、30年における排出量目標の再検討・強化についての合意を得た。



**UN CLIMATE
CHANGE
CONFERENCE
UK 2021**



COPにおける観光セクターのポジションと変遷

- 観光セクターは、移動・宿泊・飲食等を含め世界全体の温室効果ガス排出量の約8%を占める。
- 長らく国際交渉において独立したセクターとしての議論は限定的であったが、2021年のCOP26における「グラスゴー宣言」を契機に独自の削減目標が共有された。
- 2024年のCOP29(バクー)での閣僚級合意を経て、最新のCOP30(ベレン)では、各国の次期削減目標(NDC)に観光施策を具体的に統合することが国際的な標準となった。

グラスゴー宣言 「観光独自の削減公約の成立」

グラスゴー宣言の意義:

観光セクターとして初めて「2030年までの排出量半減」および「2050年までのネットゼロ」を公約した。測定・脱炭素・再生・連携・資金の5つの経路に沿った行動計画の策定を署名者に義務付け、業界全体の進むべき方向を確定させた。

自主的取組から国際的枠組みへ:

UN Tourism(国連観光局)主導のもと、観光統計に排出量計測を組み込む「観光の持続可能性測定(MST)」の導入が加速した。これにより、感覚的な「エコ」を脱し、科学的根拠に基づく政策立案への転換が図られた。

COP29からCOP30 「国家戦略(NDC)への統合」

COP29 バクー宣言:NDCへの公式な組み込み

アゼルバイジャンで開催されたCOP29において、「観光における気候アクション強化に関する宣言」が発表された。観光セクターの対策を、各国の国家決定貢献(NDC)に正式に統合することが閣僚級で提唱され、観光が国家の気候変動対策の主要項目へと格上げされた。

COP30 ベレン成果:2035年目標への実装

ベレンで開催されたCOP30では、各国提出の2035年目標(次期NDC)において、観光分野の具体的な削減計画や適応策が初めて明文化。アマゾン開催を受け、「自然再興型観光」が、国家レベルの実施手段として位置づけられた。

COP26 業界主導によるグラスゴー宣言

初めての観光版公約の設定

- ✓ 我々は、効果的な気候変動対策を実現するため、観光業を変革する全てのステークホルダーを団結させるという共通のコミットメントを宣言する。
- ✓ 我々は、30年までに排出量を半減し、50年までに可能な限り早期にネットゼロを達成するという世界的なコミットメントを支持する。
- ✓ 我々は、2100年までに産業革命以前のレベルを1.5℃以上上昇させないという目標の一貫性を確保するため、最新の科学的勧告に沿った行動をとる。



COP29 閣僚級公式合意によるバクー宣言

NDCへの観光分野の統合

- ✓ 各国が策定する次期削減目標(NDC)において、観光セクターを正式な検討項目として含め、国家の気候変動政策の主要項目へと格上げすることに合意する。
- ✓ 観光当局と環境当局の垣根を越えた連携を強化し、観光分野の脱炭素化を国家予算や法的枠組みと直接連動させる体制を構築する。
- ✓ UN Tourismが提唱する「持続可能な観光の測定(MST)」を導入して、科学的根拠に基づいた排出量のモニタリングと透明性の高い報告を行う。



COP30 ブラジル・バレンにおける観光に関する成果

2035年目標への観光計画の実装

- ✓ 2035年に向けた次期削減目標において、観光分野の具体的な排出削減および適応計画を明記し、国際公約を実効的な国家計画へと移行させる。
- ✓ 合意された自然資本の保全方針に基づき、観光活動が地域の生態系を積極的に再生・回復させる「自然再興型観光」を国家レベルの実施手段とする。
- ✓ 観光依存度の高い島嶼国等に対し、新たな気候資金枠組みを通じた投資を強化し、宿泊・交通インフラのGXを世界規模で加速させる。



各地における個別の取り組み事例①



NET REVENUE FROM OVERNIGHT STAYS⁽¹⁾⁽²⁾

all accommodations



2025 = 2018 levels
EUR 900 million

ECONOMIC IMPACT FROM TOURISM⁽³⁾

direct and indirect effects



2025 = 2018 levels
EUR 5.6 billion for Austria, of which
EUR 4.7 billion contributed by Vienna

SUSTAINABLE OPERATORS⁽⁴⁾

Increased numbers of certified tourism and leisure operators



2025 up 25%
2018 112 operators

Objectives for 2025*

Tourism in Vienna

BUSINESS & CITY ADDED VALUE

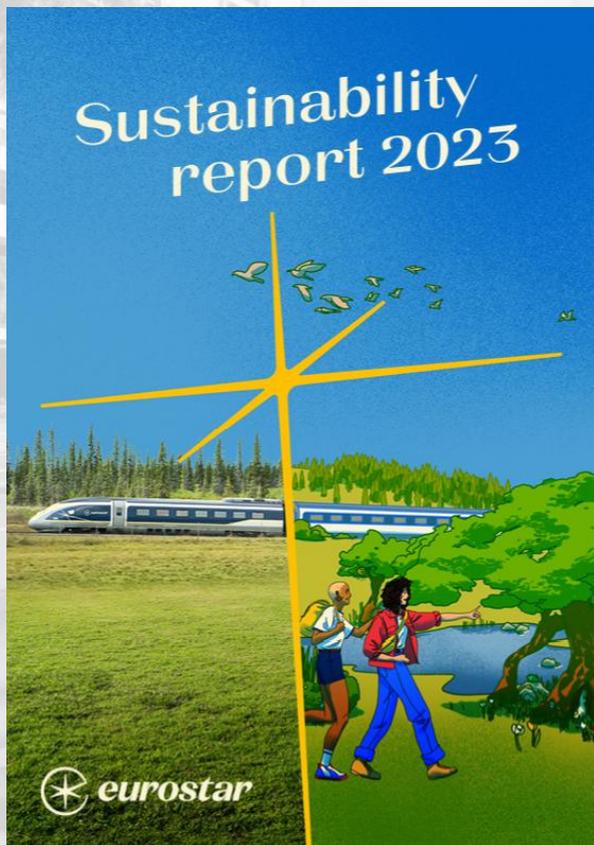
REDUCE ENVIRONMENTAL FOOTPRINT⁽⁵⁾

of visitors from nearby markets



2025 rail more than car
2018 car more than rail

各地における個別の取り組み事例②



Climate change

Climate mitigation

Our commitment

As a high-speed train operator, we're conscious of the impact our services can have on the environment. We're committed to becoming the lowest-emitting form of international travel and always trying to improve our energy performance.

To do this, we'll identify potential areas of impact on the environment and define how we'll mitigate them. Our commitment to improving our environmental credentials is demonstrated by our UK operations being certified ISO14001:2015 and ISO5001:2018 compliant since 2017.



- Scope 1:** 2,619 tCO₂e - >2.1%
- Scope 2 Market-based:** 61,081 tCO₂e - 47.6%
- Scope 2 Location-based:** 44,750 tCO₂e
- Scope 3:** 64,533 tCO₂e - 50.3%

Total (incl market-based): 128,200 tCO₂e

*Our footprint is subject to change as our data and processes improve

Our carbon footprint

We recently completed our first group-level greenhouse gas (GHG) inventory covering scopes 1, 2 and 3 of the Greenhouse Gas Protocol (GHG Protocol). This initial footprint covered the 2022 calendar year to align with the creation of the Eurostar Group and now forms our new carbon footprint baseline. Work on our 2023 footprint using the same methodology is now underway. Because we're committed to being transparent, we'll continue to revisit and refine our carbon footprint moving forward to maximise its accuracy and will adjust our climate roadmap as necessary.

- Scope 1** emissions result from direct emissions from assets owned or controlled by Eurostar Group. For example, combustion of fuels at sites we own or control (such as our UK depot).
- Scope 2** emissions are indirect emissions from the generation of the energy we buy. For us, this refers only to the electricity we buy, especially that used to power our trains.

We buy the electricity we use through local partners or infrastructure managers in our different markets. This includes HS1 in the UK, SNCF Energie in France, Infrabel in Belgium, NS in the Netherlands, and SVDE in Germany.

As required by GHG Protocol, we report both market and location-based emissions figures related to our electricity use. Market-based emissions reflect electricity contracts purposefully chosen by Eurostar and its partners, while location-based emissions reflect national-level grid averages. Our market-based emissions are likely to drop as we continue to increase our use of renewable energy.

- Scope 3** emissions includes all other indirect emissions (not included in Scope 1 or 2) that are created by our value chain (upstream or downstream). This includes emissions from train maintenance and activities in the depot or onboard catering services, for example. Based on this carbon inventory, we will define an action plan to manage our emissions and set clear targets.

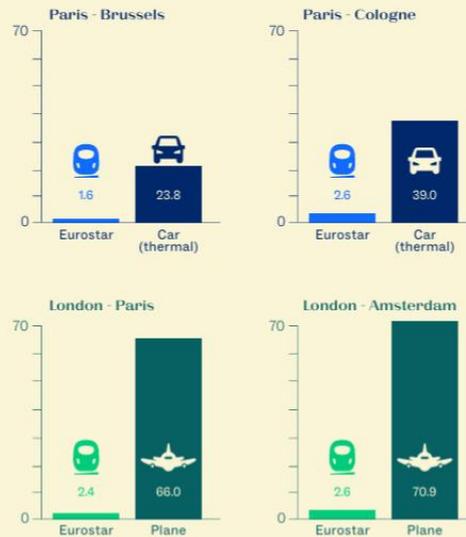
Modal comparison

Transparent information on greenhouse gas emissions is crucial when it comes to comparing different travel options to allow customers to choose the most sustainable one. We ordered a robust and consistent monitoring study in each of our markets to highlight the environmental benefits of taking the train. This study compared our carbon emissions with other modes of transport on equivalent journeys completed by car, plane, or bus.

The results show that our trains emit an average of 5.5g of CO₂ per passenger per kilometre, which is on average 90% less CO₂ than travelling by car and 95% less than going by plane.*

Results for our key routes

Emissions in kgCO₂e per passenger for specific journeys



*Calculations taken from an independent study carried out by EcoRes SCRL in July 2023. For full details, see [eurostar.com.uk/ecosustainability](https://www.eurostar.com.uk/ecosustainability)

各地における個別の取り組み事例③

WHAT ARE SUSTAINABLE AVIATION FUELS?

Sustainable Aviation Fuels (SAF) are set to become the main lever for decarbonising air transport in the coming years. Produced from non-fossil fuel sources, They can be used today without any modification to aircraft and flight operations and are gradually replacing traditional fuel. The SAF selected by Air France reduce CO₂ emissions by at least 65% over the entire life cycle.



A DECISIVE LEVER FOR DECARBONISATION



© AIR FRANCE

Air France sees these sustainable aviation fuels as a decisive lever for decarbonising air transport and has been a pioneer since 2011 to use this alternative fuel.

The production of these fuels is currently very limited due to the lack of a sufficiently developed industrial sector, and their price is 4 to 8 times higher than that of fossil fuel. This is why Air France is working alongside its industrial and academic partners to ensure the rapid emergence of production facilities.

2011

Air France operates its first flight using SAF.

2014-2016

Air France operates 78 flights between Paris-Orly – Toulouse and also Nice, powered with 10% sustainable aviation fuel. This long-term test phase confirmed that the use of these sustainable aviation fuels had no impact on aircraft, engines, or ground operations.

2017-2020

Air France, alongside the French Commission on Sustainable Development, initiated and participated in the ECV (Engagement for Green Growth) public-private partnership to study the conditions for the successful emergence of French and European SAF industries, with Airbus, Total, Safran, Suez and 3 French Ministries. Following the ECV, Air France took part in 6 French sustainable aviation fuel production programmes via a Call for Expression of Interest (CEI). Air France KLM Martinair Cargo launched the first.

2021

Air France, alongside the French Commission on Sustainable Development, initiated and participated in the ECV (Engagement for Green Growth) public-private partnership to study the conditions for the successful emergence of French and European SAF industries, with Airbus, Total, Safran, Suez and 3 French Ministries. Following the ECV, Air France took part in 6 French sustainable aviation fuel production programmes via a Call for Expression of Interest (CEI). Air France KLM Martinair Cargo launched the first.

2022

Introduction of a SAF contribution and launch of a SAF voluntary financing scheme for our individual customers.

2030

Air France aims to incorporate at least 10% SAF on all its flights.

欧州におけるグリーンクレーム指令 – Green Claims

航空20社への是正勧告と「相殺」禁止:

2024年4月、ECは航空20社に環境表示の是正を求めた。追加料金やSAFで排出を「相殺」できるとの表現は、負荷ゼロの誤解を招くとして制限。根拠なき「グリーン」等の絶対的表現も事実上禁止された。

欧州グリーン・ディールと経済構造の転換:

2019年開始の「欧州グリーン・ディール」は、2050年零排出と経済成長の両立を掲げる新戦略。環境課題を成長の機会と捉え、観光・航空を含む全産業のルールを構造から塗り替える強力な政策群である。

グリーン・クレーム指令と法的リスクの顕在化:

「グリーン・クレーム指令」により環境主張の立証が義務化された。オーストリア航空の敗訴が示す通り、曖昧な宣伝は法的・経済的リスクに直結する。今後は従わない企業への制裁発動など強制措置が強化される。

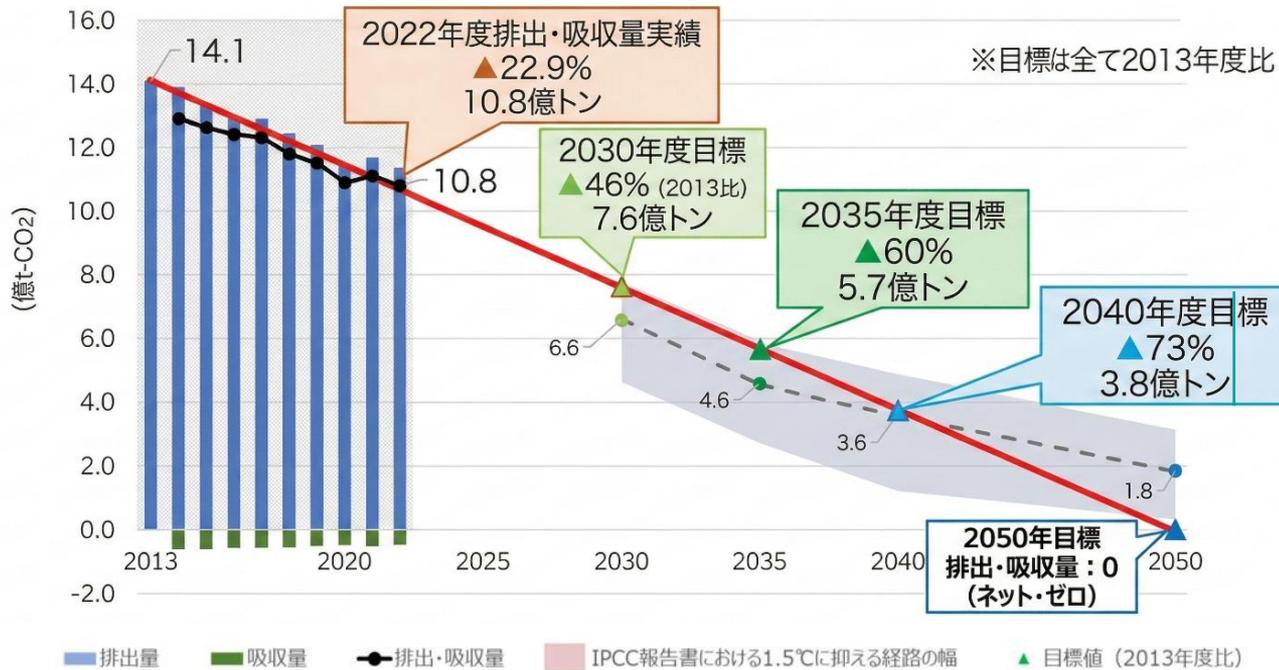




Roadmap of Japan

—各省庁の取り組みと予算

日本における削減目標(NDC)



- 次期NDC(国の温室効果ガス削減目標)を含む地球温暖化対策計画が令和7年2月18日に閣議決定。
- 我が国は、2030年度目標と2050年ネットゼロを結ぶ直線的な経路を、弛まず着実に歩んでいく。
- 次期NDCについては、1.5°C目標に整合的で野心的な目標として、2035年度、2040年度において、温室効果ガスを2013年度からそれぞれ60%、73%削減することを目指す。
- これにより、中長期的な予見可能性を高め、脱炭素と経済成長の同時実現に向け、GX投資を加速していく。

次期NDC達成に向けて位置付ける主な対策・施策

エネルギー転換

- **再エネ、原子力**などの**脱炭素効果の高い電源**を最大限活用
- トランジション手段として**LNG火力**を活用するとともに、**水素・アンモニア、CCUS**等を活用した**火力の脱炭素化**を進め、**非効率な石炭火力のフェードアウト**を促進
- 脱炭素化が難しい分野において**水素等、CCUS**の活用

地域・暮らし

- **地方創生に資する地域脱炭素**の加速
→2030年度までに100以上の「**脱炭素先行地域**」を創出等
- 省エネ住宅や食ロス削減など**脱炭素型の暮らしへの転換**
- **高断熱窓、高効率給湯器、電動商用車やペロブスカイト太陽電池**等の導入支援や、国や自治体の庁舎等への率先導入による**需要創出**
- **Scope3**排出量の算定方法の整備など**バリューチェーン全体の脱炭素化**の促進

産業・業務・運輸等

- 工場等での**先端設備**への更新支援、**中小企業**の省エネ支援
- 電力需要増が見込まれる中、**半導体の省エネ性能向上、光電融合**など最先端技術の開発・活用、**データセンター**の効率改善
- 自動車分野における製造から廃棄までの**ライフサイクル**を通じたCO₂排出削減、**物流**分野の省エネ、**航空・海運分野**での次世代燃料の活用

横断的取組

- 「**成長志向型カーボンプライシング**」の実現・実行
- **循環経済（サーキュラーエコノミー）**への移行
→**再資源化事業等高度化法**に基づく取組促進、**廃棄物処理×CCU**の早期実装、**太陽光パネルのリサイクル**促進等
- **森林、ブルーカーボンその他の吸収源確保**に関する取組
- 日本の技術を活用した、**世界の排出削減への貢献**
→**アジア・ゼロエミッション共同体（AZEC）**の枠組み等を基礎として、**JCM**や**都市間連携**等の協力を拡大

分野横断的な脱炭素化:

再エネや原子力の最大限活用、水素・アンモニア等の次世代エネルギー導入により、エネルギー供給の構造転換を図る。産業面では中小企業の省エネやSAF等の次世代燃料活用を推進。さらに、成長志向型カーボンプライシングやサーキュラーエコノミーへの移行、ブルーカーボン等の吸収源確保を横断的に実行し、排出削減と経済成長の好循環を実現。

地域脱炭素の加速と「地方創生」:

2030年度までに100箇所以上の「脱炭素先行地域」を創出することを柱に、地域脱炭素ロードマップを強力に推進する。高断熱窓、高効率給湯器、ペロブスカイト太陽電池等の導入支援を通じて、脱炭素を地方創生の原動力とし、住民の暮らしの質を高めながら、観光地を含めた地域全体のバリューチェーンにおける排出削減を断行。

2050年に向けた地域脱炭素ロードマップ



基盤的施策の実施期間

1. 地域と国が一体で取り組む地域の脱炭素イノベーション

- ① エネルギー・金融等の知見経験を持つ人材派遣の強化
- ② REPOS、EADAS、地域経済循環分析ツールなど、デジタル技術も活用した情報基盤・知見を充実
- ③ 資金支援の仕組みを抜本的に見直し、複数年度にわたり継続的かつ包括的に支援するスキームを構築

2. グリーン×デジタルでライフスタイルイノベーション

- ① カロリー表示のように製品・サービスのCO2排出量の見える化
- ② 脱炭素行動への企業や地域のポイント等のインセンティブ付与
- ③ ふるさと納税の返礼品としての地域再エネの活用

3. 社会を脱炭素に変えるルールのイノベーション

- ① 改正温対法に基づく促進区域内の再エネ事業促進
- ② 風力発電の特性に合った環境アセスメントの最適化
- ③ 地熱発電の地域共生による開発加速化
- ④ 住宅の省エネ基準義務付けなど対策強化に関するロードマップ策定

- 2030年度までに100箇所以上の「脱炭素先行地域」を創出し、民生部門の電力実質ゼロを目指す。
- 成功モデルを全国に広げる「脱炭素ドミノ」を軸に、再エネ導入や断熱改修を加速させる。
- エネルギー代金を地域内で循環させ、環境対策と地方創生、防災力の向上を三位一体で進める地域実装の指針。

脱炭素先行地域で進める重点対策

5年間の集中期間

脱炭素先行地域の創出

1. 再エネポテンシャルの最大活用による追加導入
2. 住宅・建築物の省エネ導入及び蓄電池等として活用可能なEV/PHEV/FCV活用
3. 再生可能エネルギー熱や未利用熱、カーボンニュートラル燃料の利用
4. 地域特性に応じたデジタル技術も活用した脱炭素化の取組
5. 資源循環の高度化(循環経済への移行)
6. CO2排出実質ゼロの電気・熱・燃料の融通
7. 地域の自然資源等を生かした吸収源対策等

×

住生活エリア(住宅屋根・駐車場の太陽光、ZEH化、断熱性の向上)

- A) 住宅街・団地(戸建て中心)
- B) 住宅街・団地(集合住宅中心)

ビジネス・商業エリア(数地内の太陽光発電、再エネ熱利用)

- C) 地方の小規模市町村等の中心市街地(町村役場・商店街等)
- D) 大都市の中心部の市街地(商店街・商業施設、オフィス街・業務ビル)
- E) 大学キャンパスなどの特定サイト

自然エリア(営農型太陽光発電、洋上風力、地熱発電、農作業の効率化、森林整備)

- F) 農山村(農地・森林を含む農林業が営まれるエリア)
- G) 漁村(漁業操業区域や漁港を含む漁業が営まれるエリア)
- H) 離島
- I) **観光エリア・国立公園(ゼロカーボンパーク)**

施設群

- J) 公的施設等のエネルギー管理を一元化することが合理的な施設群

重点対策の実施

1. 屋根置きなど自家消費型の太陽光発電
2. 地域共生・地域裨益型再エネの立地
3. 公共施設や業務ビル等における徹底した省エネと再エネ電気調達と更新や改修時のZEB化誘導
4. 住宅・建築物の省エネ性能等の向上
5. ゼロカーボン・ドライブ(再エネ×EV/PHEV/FCV)
6. 資源循環の高度化を通じた循環経済への移行
7. コンパクト・プラス・ネットワーク等による脱炭素型まちづくり
8. 食料・農林水産業の生産力向上と持続性の両立

I) 観光エリア・国立公園(ゼロカーボンパーク)



- 地域脱炭素ロードマップでは、再エネの最大活用や建物の省エネなど、即効性の高い「重点対策」を全国で展開する。
- 観光分野では、国立公園等をモデルとする「ゼロカーボンパーク」を推進し、再エネ導入やEV化、地産地消の促進等により、地域の脱炭素化と観光価値の向上を同時に実現する地域実装を目指すものである。

エネルギー対策特別会計を活用した環境省の温室効果ガス削減施策(令和8年度)

令和8年度 エネルギー対策特別会計予算要求額
【うち、GX推進対策費】

3,128億円 (令和7年度予算額 1,967億円)
939億円】

第一の柱 ▶ 脱炭素でレジリエントかつ快適な地域・くらしの創造

- 地域脱炭素ロードマップに基づき、脱炭素先行地域づくり、脱炭素の基盤となる重点対策の全国実施を推進するとともに、地域の実施体制構築のための支援等を行い、脱炭素と地域課題の同時解決を図る。
- 国民運動「デコ活」を全国に展開することでグリーンイノベーションに対する国民等の意識の向上・行動変容を促進するほか、住宅・建築物などの脱炭素化の取組を促進することにより、住みやすく、暮らしやすい自立・分散型の地域を実現する。

第二の柱 ▶ バリューチェーン・サプライチェーン全体の脱炭素移行の促進

- 民間投資も活用した企業・バリューチェーンの脱炭素経営の実践、地域・くらしを支える物流・交通、資源循環などサプライチェーン全体の脱炭素移行を促進し、グリーンな経済システムの構築につなげる。

第三の柱 ▶ 地域・くらしの脱炭素化の基盤となる先導技術実証と情報基盤等整備

- データセンター等デジタル基盤の脱炭素化に向けた環境配慮技術や革新的な素材・触媒などの脱炭素技術の開発・実証を推進し、地域・くらしや社会インフラの脱炭素移行に必要な先導技術の社会実装を加速化するとともに、脱炭素化に不可欠な情報基盤を整備する。

第四の柱 ▶ 世界の脱炭素移行への包括支援による国際展開・国際貢献

- バリ協定第6条に位置づけられる二国間クレジット制度（JCM：Joint Crediting Mechanism）や、温室効果ガス観測技術衛星（GOSATシリーズ）による排出量検証等を通じて、途上国等の脱炭素移行支援を進め、「アジア・ゼロエミッション共同体」構想の実現に貢献するなど、世界の排出削減に主導的役割を果たす。

※産業競争力強化・経済成長及び排出削減効果が高いGXの促進に係る経費については、予算編成過程において検討する。

国内展開

海外展開

観光庁関係予算(令和8年度)

項目	令和8年度 予算額(A)	前年度 予算額(B)	(A/B)
(1)インバウンドの受入れと住民生活の質の確保との両立	31,707	12,360	2.57
オーバーツーリズムの未然防止・抑制をはじめとする観光地の受入環境整備の促進	10,000	1,199	8.34
地域一体となった持続可能な観光地域づくりの推進	1,879	852	2.21
円滑な出入国の環境整備	12,777	7,881	1.62
円滑な通関等の環境整備	7,051	2,428	2.9
(2)地方誘客の推進による需要分散	74,909	32,205	2.33
(a) 地方の観光地の魅力向上・地方誘客	60,026	30,372	1.98
戦略的な訪日プロモーションの実施	13,627	13,000	1.05
広域で連携した観光戦略に基づく取組の推進・強化			
DMO総合支援事業	2,000	1,095	1.83
地域の観光資源充実のための環境整備推進事業	4,000	1,900	2.11
質の高い消費と投資を呼び込むためのデジタルノマド誘客促進事業	100	100	1
ウポボイを通じた海外へのアイヌ文化の発信とインバウンド需要の創出	100	0	新規
文化資源を活用した全国各地のインバウンド創出・拡大	22,388	8,417	2.66
国立公園等のインバウンドに向けた環境整備	17,811	5,860	3.04
(b) 地方への交通ネットワークの機能強化	14,883	1,833	8.12
空港におけるFAST TRAVELの推進	4,000	1,633	2.45
ボトルネック解消に向けた空港機能の抜本的強化事業	2,883	0	新規
天候トラブル時の空港への旅客滞留・混雑防止対策事業	1,000	0	新規
空港アクセス鉄道の整備・機能強化への支援	525	0	新規
パーク&レールライドによる観光地の混雑緩和事業	875	0	新規
クルーズ等訪日旅客の受入促進事業	1,000	200	5
ローカル鉄道観光資源活用促進事業	4,600	0	新規

項目	令和8年度 予算額(A)	前年度 予算額(B)	(A/B)
(3)観光産業の活性化	6,856	3,098	2.21
双方向交流の拡大に向けた環境整備	500	20	25
日米交流関係強化を通じた地方誘客促進等事業	300	0	新規
MICE誘致・開催促進事業	1,297	879	1.48
通訳ガイド制度の充実・強化	109	73	1.5
国際競争力の高いスノーリゾート形成促進事業	1,300	1,338	0.97
万博レガシー事業	250	0	新規
地域観光資源の多言語解説整備促進事業	500	600	0.83
多様な食習慣や文化的慣習を持つ訪日外国人旅行者の受入環境整備に向けたモデル事業	100	80	1.25
GREEN×EXPO2027を契機としたインバウンド促進事業	257	0	新規
廃屋撤去・再生による地方温泉地等のまちづくり支援事業	1,000	0	新規
健全な民泊サービスの普及	743	107	6.92
能登半島地震からの復興に向けた観光再生支援事業	500	0	新規
(4)その他	24,873	6,360	3.91
観光統計の整備	693	673	1.03
地域の観光振興の効果測定	114	0	新規
日本人旅行者の安全・安心な海外旅行環境の整備	17,490	0	新規
大手休憩所(仮称)の整備	5,775	4,897	1.18
経常事務費等	800	791	1.01
前年度限り	0	3,907	-
合計	138,345	57,929	2.39



観光セクターにおける脱炭素化

観光セクターの脱炭素化の取り組みには、環境省や国交省のハード予算と観光庁によるマネジメントの枠組みを掛け合わせる省庁横断的なアプローチが不可欠である。こうした取り組みを単なる環境対策に留めず、地域の競争力へと転換し、将来的な市場の変化を見据え、今から先行的に取り組むことが、観光地として今後生き残るためのポイントとなる。

統合：省庁横断のスキーム構築

省庁横断による「ハード予算」の活用：

環境省の「脱炭素先行地域(交付金)」や、国土交通省の「グリーンモビリティ支援」といった大規模なインフラ予算を、観光地の再生計画に組み込む。エネルギー基盤や二次交通の整備を他省庁予算で賄い、観光庁の施策と「予算の重ね掛け」を行うことで、地域全体のグリーントランスフォーメーション(GX)を加速させる。

持続可能な観光地マネジメント：

日本版持続可能な観光ガイドライン(JSTS-D)や国際基準(GSTC)を軸に、地域全体のエネルギー消費や排出量を計測・管理する枠組みを構築する。

実装：ハード支援とソフト経営の融合

施設の高付加価値化とエネルギー転換：

例えば、宿泊施設の断熱改修や高効率設備の導入を行い、滞在の快適性と収益性を向上させるとともに、再エネ導入支援を組み合わせ、施設単位の脱炭素化を、経営の健全化と高付加価値化(単価アップ)に直結させる。

観光モビリティの変革と低炭素体験の提供：

観光EVバスやシェアサイクル等の二次交通を整備し、移動プロセスの脱炭素化を断行する。単なる移動手段の更新に留まらず、静穏な走行環境や再エネ100%の移動を「サステナブルな旅の体験」という新たな付加価値として旅行者に提供し、デスティネーションの魅力を再定義する。

価値転換：選ばれる観光地へ

市場で選ばれるための価値の証明：

具体的な排出削減実績とNDCへの貢献をエビデンスとして証明し、ブランド価値を高める。環境意識の高い市場に対し、脱炭素への貢献を「選ばれる観光地」としての明確な競争優位性へと転換し、脱炭素が義務化される前に先行的に持続可能な集客構造を確立する。

地域のレジリエンス強化と地域貢献：

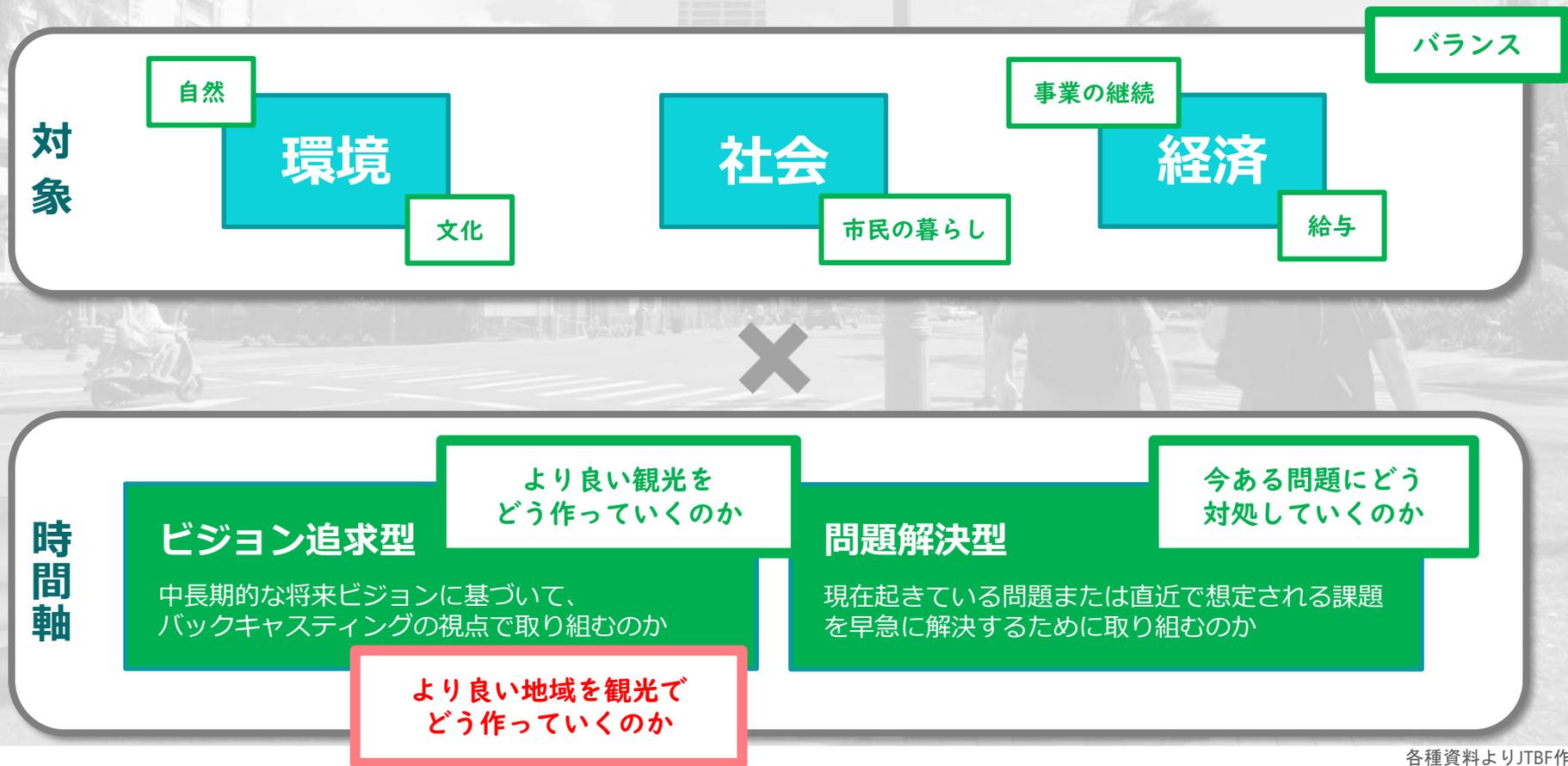
エネルギーの地産地消や自律分散型電源整備により、地域の安心・安全を担保する。脱炭素を起点とした地域内経済循環の確立は、住民の雇用と暮らしの質を向上させ、最終的に「観光客の満足」と「住民の幸福(Well-being)」にも繋がる。



Sustainable Tourism

— 持続可能な観光と脱炭素

サステナブルツーリズム・フレームワーク



サステナブルツーリズム・フレームワーク

	ビジョン追求型		問題解決型	
環境	エコロジーマインド <ul style="list-style-type: none">次世代への資源の継承生物多様性の保全より美しい地球へ		資源保全マインド <ul style="list-style-type: none">特定自然資源の回復危機遺産からの脱却温室効果ガスの削減	
社会	まちづくりマインド <ul style="list-style-type: none">訪問者と住民の交流QOL向上・誇りの醸成安全保障・平和の希求		ソサエタルマインド <ul style="list-style-type: none">都市・集落の混雑対策観光客のマナー対策災害復興（コミュニティ支援）	
経済	グリーンマーケマインド <ul style="list-style-type: none">競合地域との差別化エシカル市場の獲得エコイメージの獲得		プロプアマインド <ul style="list-style-type: none">交流人口・地方創生災害復興（産業支援）貧困の解決	

コロナ禍で変わった観光に対する視線



旅行者に求められる責任 – Tourism Pledge



EN Q ≡

01

I PLEDGE TO BE A RESPONSIBLE TOURIST

READ MORE →



観光業界としての責任の表明

NEW ZEALAND TOURISM SUSTAINABILITY COMMITMENT

HE KUPU TAURANGI KIA TOITŪ AI TE
TĀPOITANGA



業界団体による自律的な意思決定:

観光団体TIAが主導する自主的な約束である。政府ではなく民間が自発的に立ち上がり、全事業者が持続可能な経営へ移行することを目指す。産業の存続を業界自らが定義し、強力に推進している点が最大の特徴である。

高排出事業者の参画:

航空会社を含む1,500以上の事業者が参画し、環境や地域貢献等で具体的行動を誓約している。特に高排出な航空業界が名を連ねる点は、単なる宣伝ではない「覚悟」の表れであり、実効性の高い変革を業界全体で約束している。

HOME

ABOUT

TOOLS

NEWS

SUPPORTERS

SIGN UP



地元と観光客が融和していく仕組みづくり



マナティは新しい地球の遊びかた

マナティはみんなの優しさを持ち寄ることで、
手軽で正しいクリーンアップを可能にしているコミュニティです。
いろんな地域のいろんな人々を訪ねて、繋がり、好きになる
壮大な地球の遊びかた。
みんなでマナティしませんか？



※お問い合わせはウェブサイトから、または、各都府県マナティ事務局の事務局へ。また、各都府県マナティ事務局の事務局へ。また、各都府県マナティ事務局の事務局へ。また、各都府県マナティ事務局の事務局へ。

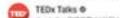


検索



で私ももっと島との心の距離が近くなって
島のファンになったりとか

お金を払ってゴミ拾い？ 観光でありながら響らむSDGsプロジェクト The SDGs project that expands thanks | YUKINO KINJO | TEDxKioicho



くるちの杜100年プロジェクト



What accelerates the spiral?



沖縄サステナブルツーリズム宣言（2026年3月16日）



未発表内容につき当日挿入

うむいめぐる



Mahalo !!