

交通分野の気候変動・大気汚染対策： 日本の取組と日本からのメッセージ

国土交通省
平成21年1月



1. 交通分野の気候変動対策等に係る基本的考え方
2. 我が国におけるCO₂排出量の動向と取組・ベストプラクティスの紹介
3. 途上国の取組支援に係る日本の提案

1. 交通分野の気候変動対策等に係る基本的考え方

●交通

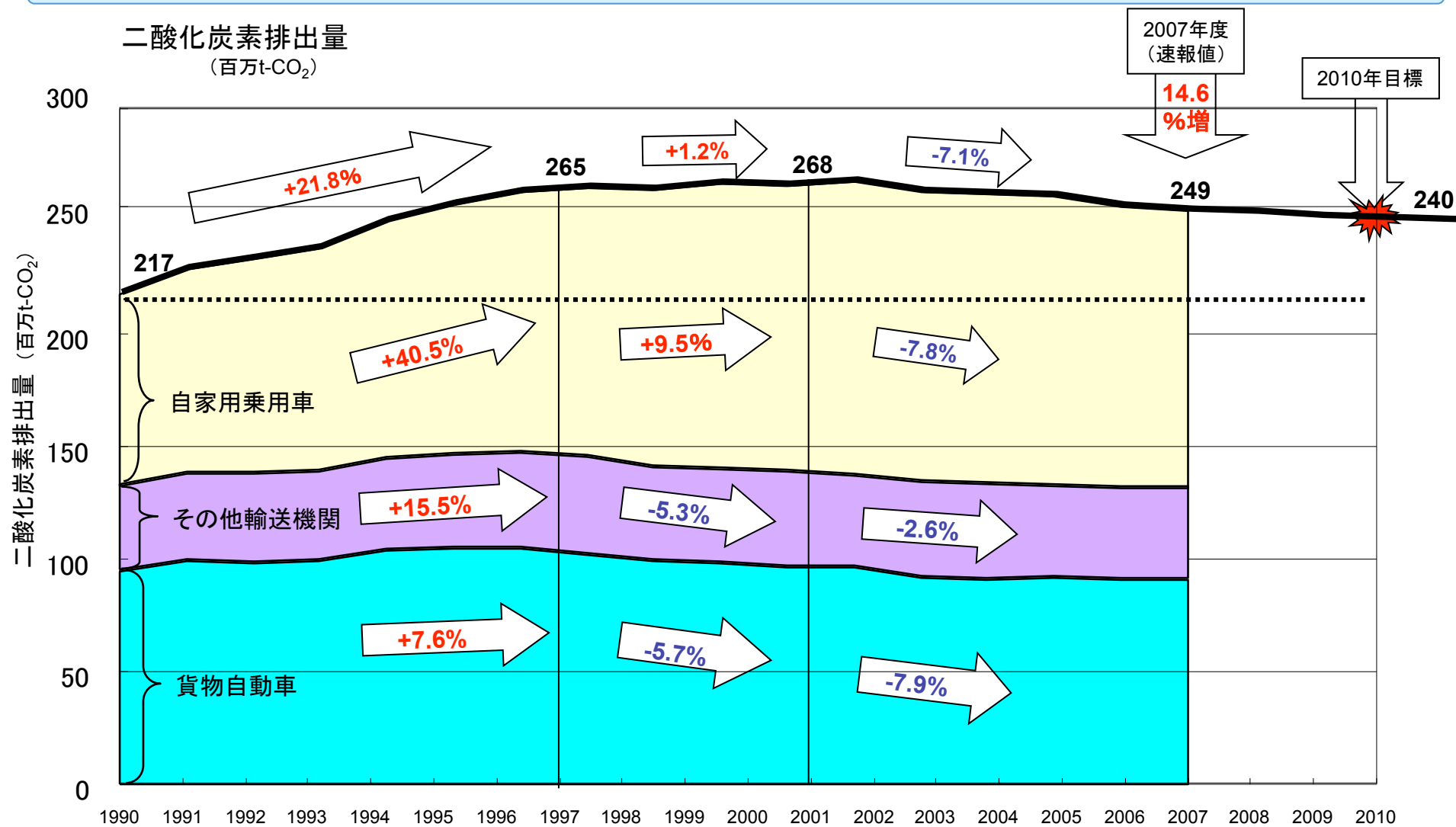
- ・経済発展の基盤、かつ、CO₂等の主要な排出源
- ・CO₂対策：大気汚染防止、混雑緩和、費用削減などにも効果
→コベネフィットアプローチが可能。協力の余地大きい

●長期ビジョンを共有

- ・「**低炭素・低公害交通システムの実現**」
- 全ての国が、新しい発展経路を目指す
 - ・先進国の先導的取組
 - ・途上国の取組みの推進とこれに対する支援

2.(1) 我が国運輸部門におけるCO₂排出量の推移

- 2001年度をピークに運輸部門からの排出量は減少傾向を示している。
- 貨物自動車は1996年度をピークにして減少、自家用乗用車は2001年度をピークに減少



その他輸送機関: バス、タクシー、鉄道、船舶、航空

※2010年目標値は新・京都議定書目標達成計画(2008年3月28日閣議決定)における対策上位ケースの数値

2.(2) 日本の交通分野における取組とベストプラクティス

I. 計画の策定

■政府全体及び交通分野の両レベルにおける計画の策定

II. 具体的対策

■自動車単体対策

_____ ~トップランナー基準による自動車の燃費改善、

■交通流対策

低公害車等普及支援制度~

~ITSの推進~

■物流の効率化

■公共交通機関の利用促進等

■その他

~鉄道の整備~

① 自動車単体対策

トップランナー基準による自動車の燃費改善

- **トップランナー基準**: 商品化されている自動車のうち、最も燃費性能が優れている自動車をベースに、技術開発の将来の見通し等を踏まえて策定した燃費基準。
- 1999年よりトップランナー基準を導入

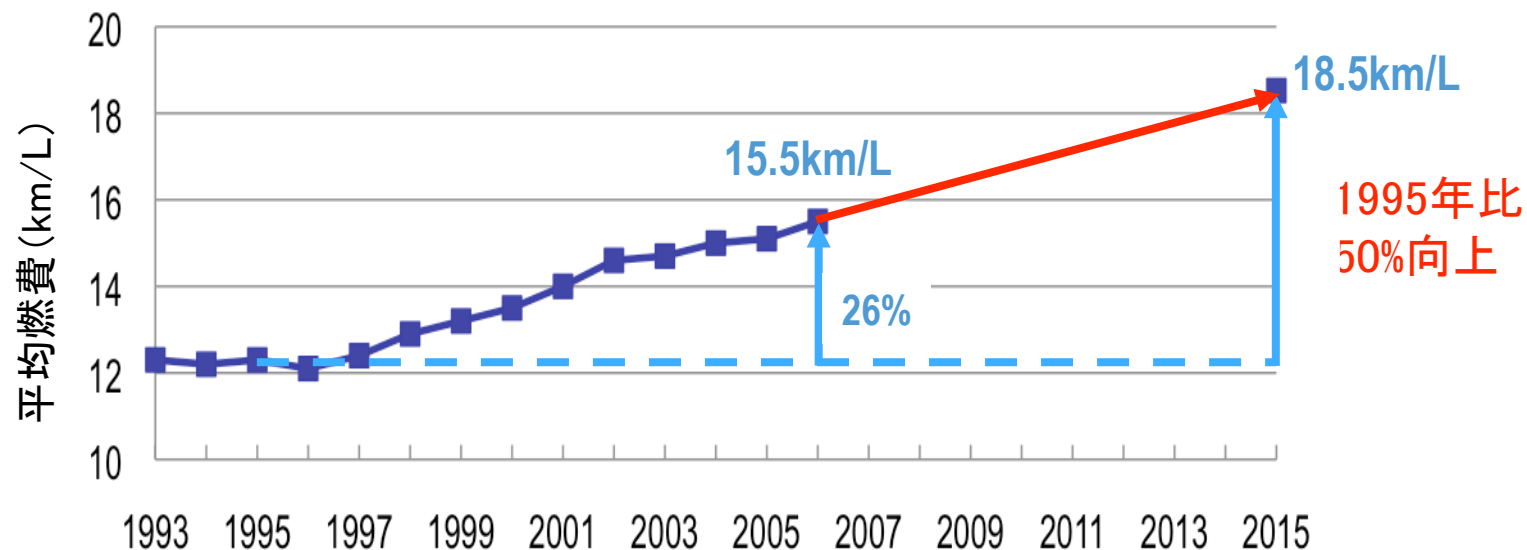
① 自動車単体対策

トップランナー基準による自動車の燃費改善

■ 新たな燃費基準の策定(目標年度:2015年)

重量車(トラック・バス等)燃費基準を世界で初めて策定(2006年3月)したほか、乗用車等の新燃費基準を策定(2007年7月)し、更なる燃費の改善に取り組んでいる。

ガソリン乗用車の新車平均燃費値の推移と将来見込み



① 自動車単体対策

低公害車等普及支援制度

- トラック・バス・タクシー事業者を中心としたCNG自動車、ハイブリッド自動車、電気自動車等の導入補助や自動車グリーン税制（低公害車・低燃費車に係る税の優遇）の導入により、低公害車等の普及を促進する。



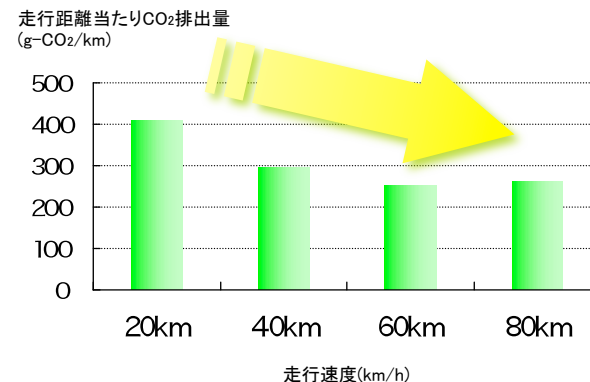
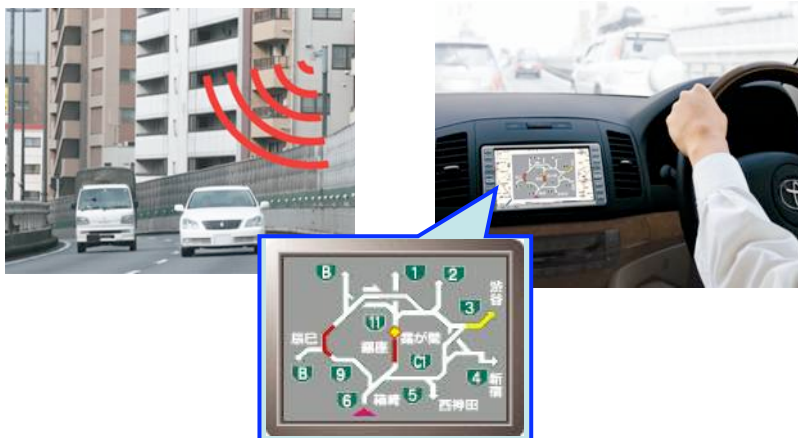
② ITSの推進 – VICS

■リアルタイムに道路交通情報を提供するVICSの普及により、交通流が円滑化し、走行速度が向上するため実効燃費が改善。

→ 2010年度までにCO₂排出量を約240万t-CO₂/年削減

VICS

(Vehicle Information and Communication System)



2010年度までに、
約240万t-CO₂
排出削減

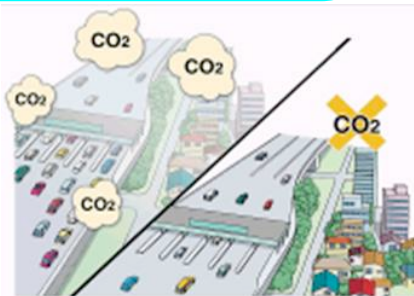
② ITSの推進 - ETC

■ 高速道路における渋滞の約3割は料金所の容量不足に起因しており、ノンストップ・キャッシュレスでの料金支払いができるETCの普及により、料金所渋滞が緩和・解消。

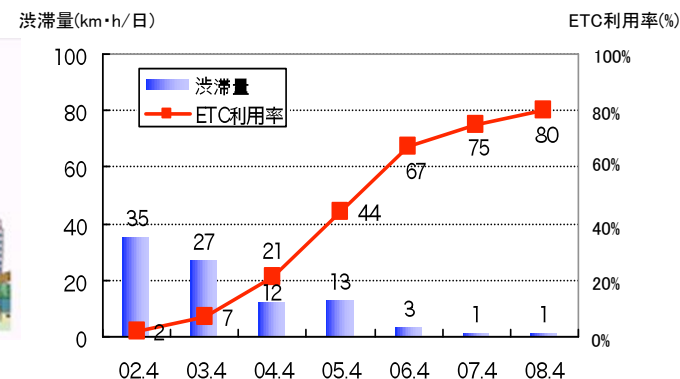
→ 2010年度までにCO₂排出量を約20万t-CO₂/年削減

ETC

(Electronic Toll Collection System)



ETC利用率と本線料金所渋滞量の関係(首都高速道路)
【全18本線料金所合計】



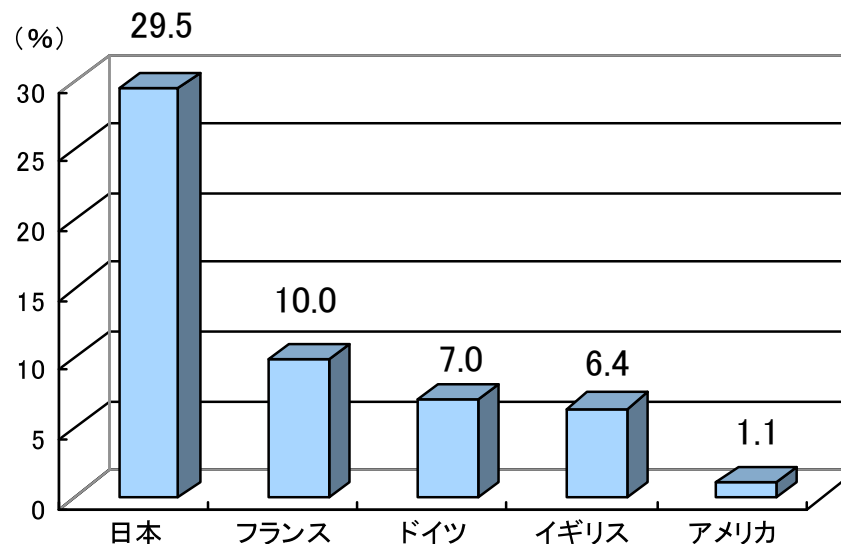
2010年度までに、

約20万t-CO₂
排出削減

③ 鉄道の整備

- 鉄道は地球環境に優しい輸送機関。CO₂排出量原単位が、旅客輸送では自家用自動車の約1/9、貨物輸送ではトラックの約1/7。
- 我が国の鉄道は、時間に正確で、高密度で、信頼性が高く、旅客輸送分担率は約30%（2005年度）と、他国よりも高い。

○ 鉄道の旅客輸送分担率（人キロ／2004年度）



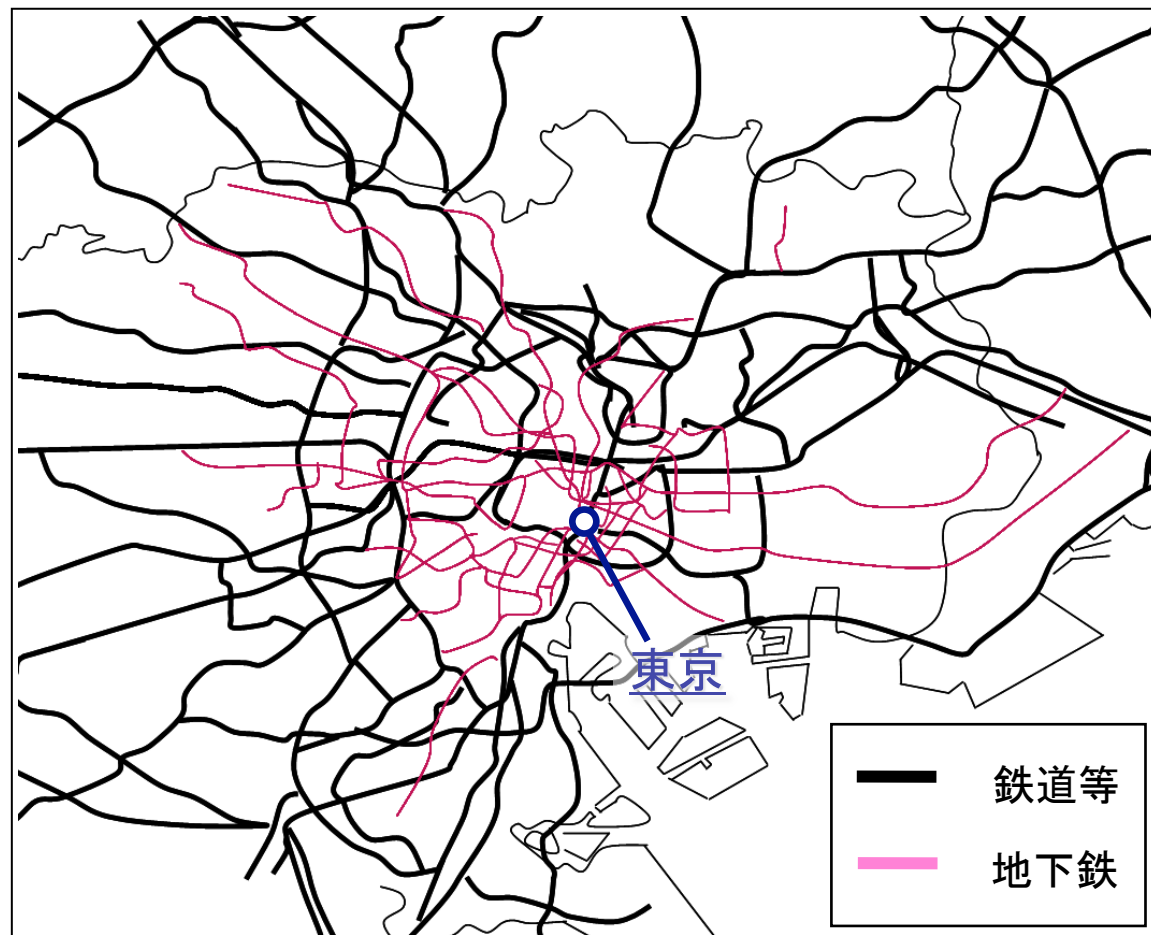
※1: 日本は2005年度の値

※2: 航空、旅客船は除く

③ 鉄道の整備

■ 東京都区部の鉄軌道の輸送人員では鉄軌道の分担率が約76% (2005年度)を示している。

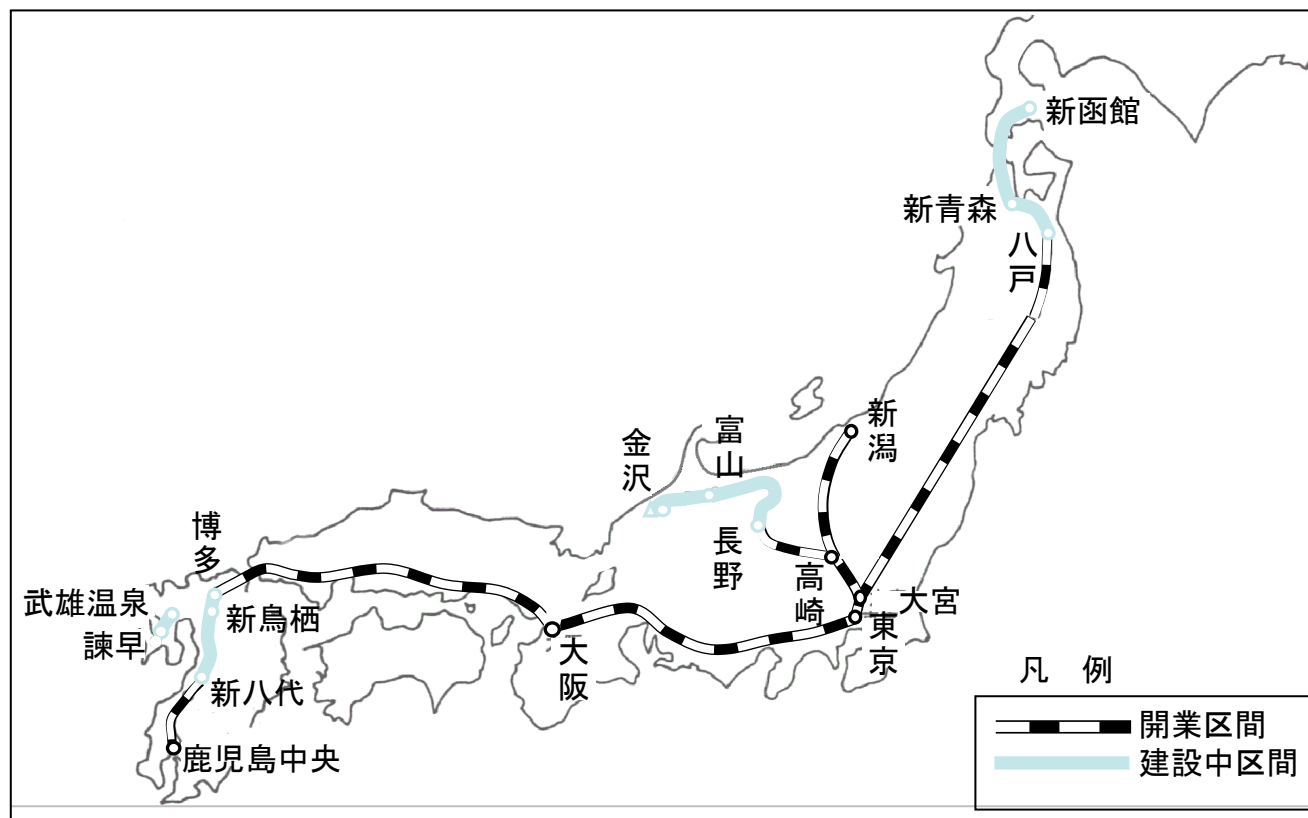
○ 首都圏鉄道ネットワークの整備状況



③ 鉄道の整備

■世界に稀にみる幹線高速鉄道ネットワークの整備。

○ 新幹線ネットワークの整備状況



3. 途上国の取組支援に係る日本の提案(1)

- 交通分野における体系的・計画的な対応
 - ー 日本は、政府全体と交通分野の両レベルで計画策定
 - 各国・機関の協調による途上国の取組みに対する多面的支援が重要
 - ー 各国からの支援や、気候投資基金の活用など
 - 我が国が進める途上国支援
 - ー 行動計画の策定支援(日ASEAN環境行動計画の共働策定など)
 - ー 行動計画に基づく各種取組に対する支援
 - ・自動車単体対策に関する支援
 - ・公共交通導入や低炭素型物流システム確立に向けての支援
 - ・各種施策や資金調達等の前提となる統計データ整備の支援
- 等

3. 途上国の取組支援に係る日本の提案(2)

●MEETを契機とした各国・機関間の対話の継続

→このための取組の一つとして、日本は高級事務レベルのフォローアップ会合の開催を用意