

中間とりまとめ概要

交通政策審議会交通体系分科会

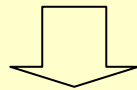
環境部会

平成16年5月

交通政策審議会交通体系分科会 環境部会の設置について

当面の検討事項

2004年度において地球温暖化対策推進大綱の評価・見直しが行われる予定



- (1) 現行の温暖化対策の評価
- (2) 現行対策の強化策と新規対策の検討
- (3) その他 (京都メカニズムの運輸部門における取り組みなど)

これまでの審議経過

(2003年)

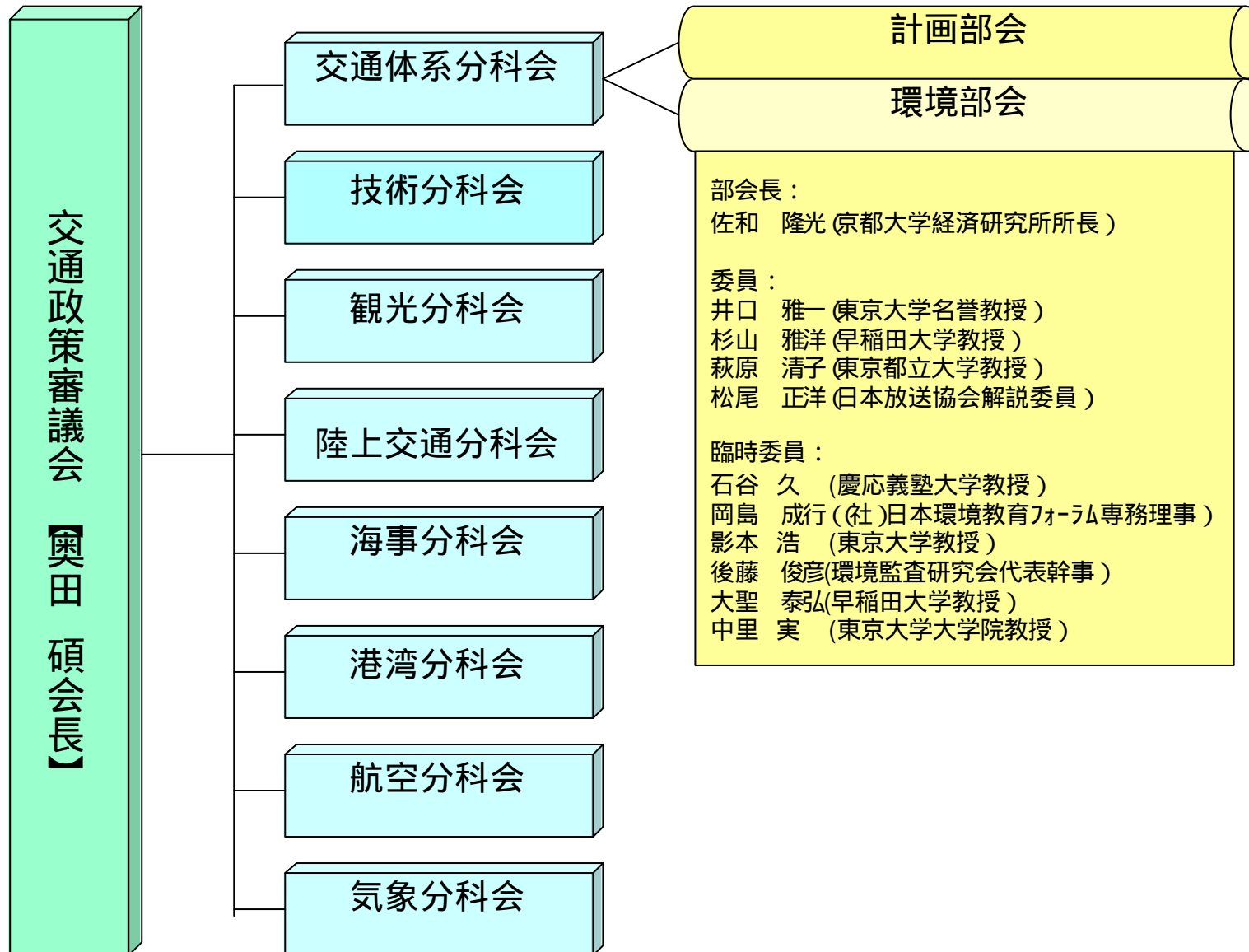
- 9月 運輸部門におけるCO2排出量の推移
- 10月 自動車交通対策の現状
- 12月 自動車交通対策の評価
2010年排出量予測の考え方

(2004年)

- 2月 現行対策の定量評価
- 3月 新規対策の視点
- 4月 中間とりまとめ (案)

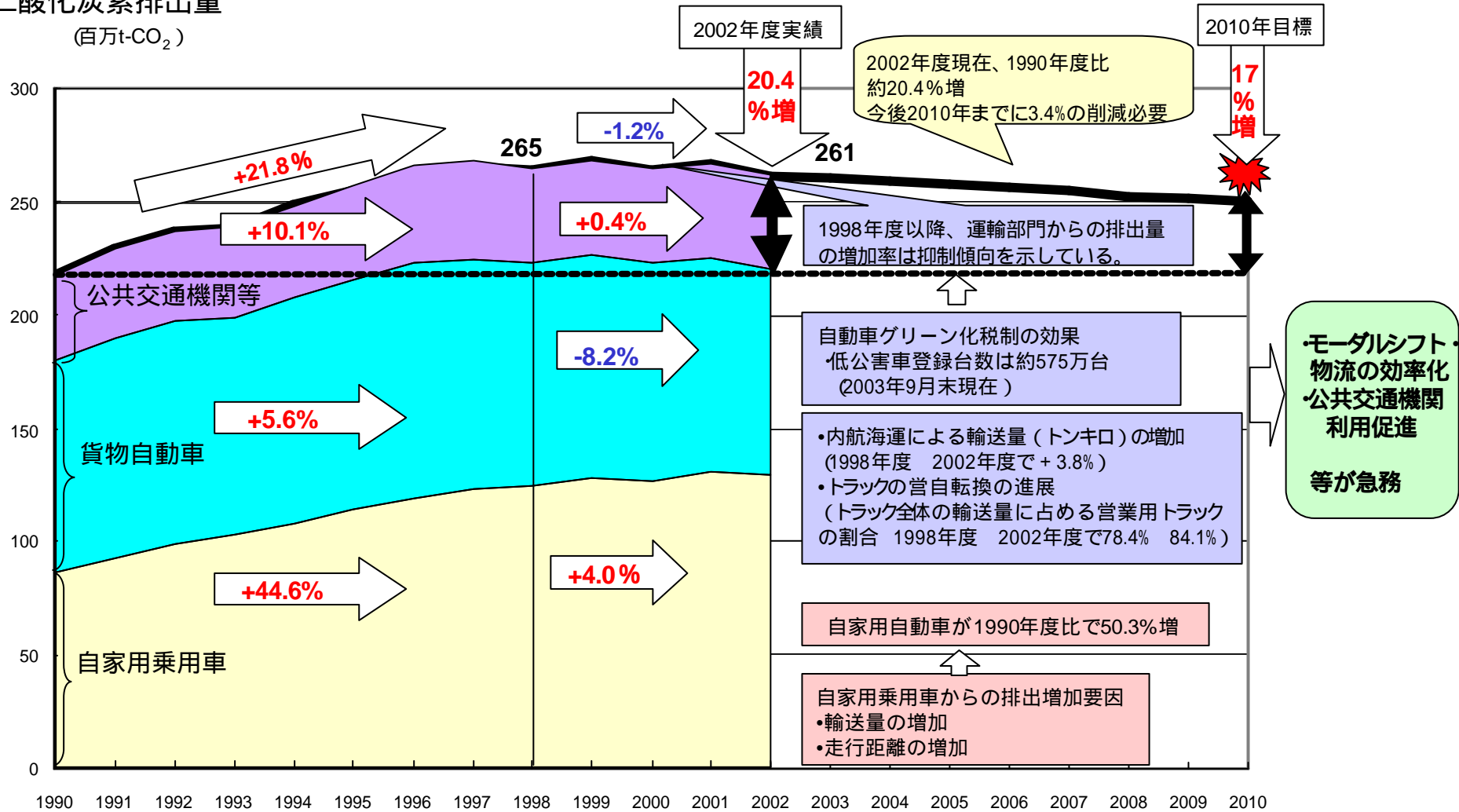
交通政策審議会組織と環境部会委員名簿

平成16年4月現在



運輸部門における二酸化炭素排出量の推移

二酸化炭素排出量
(百万t-CO₂)

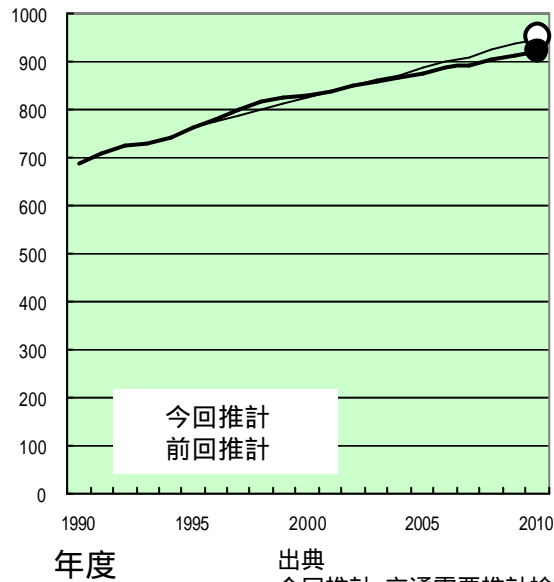


公共交通機関等 : バス、タクシー、鉄道、旅客船、内航海運、国内航空

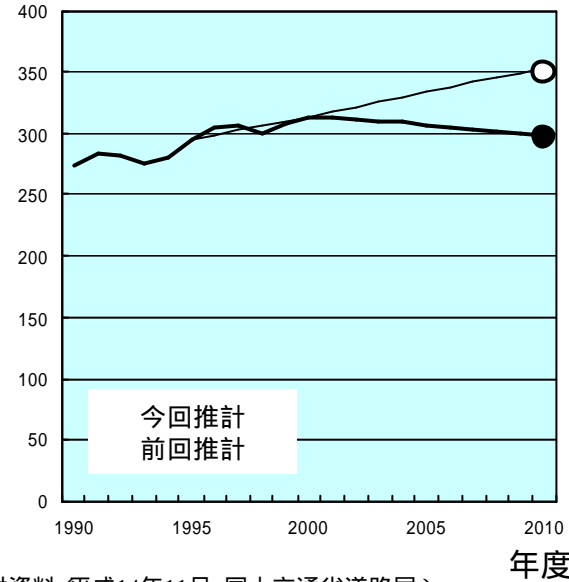
運輸部門からの二酸化炭素排出量の見通しの考え方

自動車による旅客(左)、貨物(右)の輸送需要予測

十億人キロ

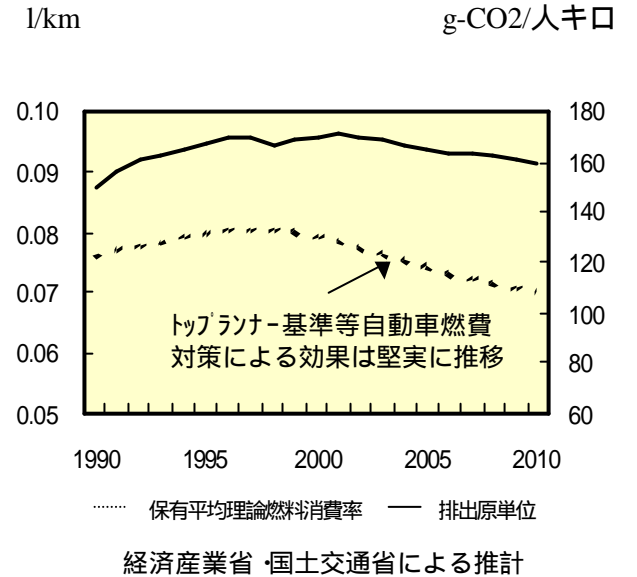


十億トンキロ



出典
 今回推計 交通需要推計検討資料(平成14年11月・国土交通省道路局)
 前回推計 第12次道路整備五箇年計画(平成10年)
 2001年までは実績値(自動車輸送統計年報)

ガソリン乗用車の保有車両ベースの平均理論燃料消費率と人キロあたり原単位



経済産業省・国土交通省による推計

自然体ケース

- 最新の需要予測、排出原単位を使用
- 自動車燃費対策の効果を反映
- 最近の輸送効率の悪化傾向を考慮

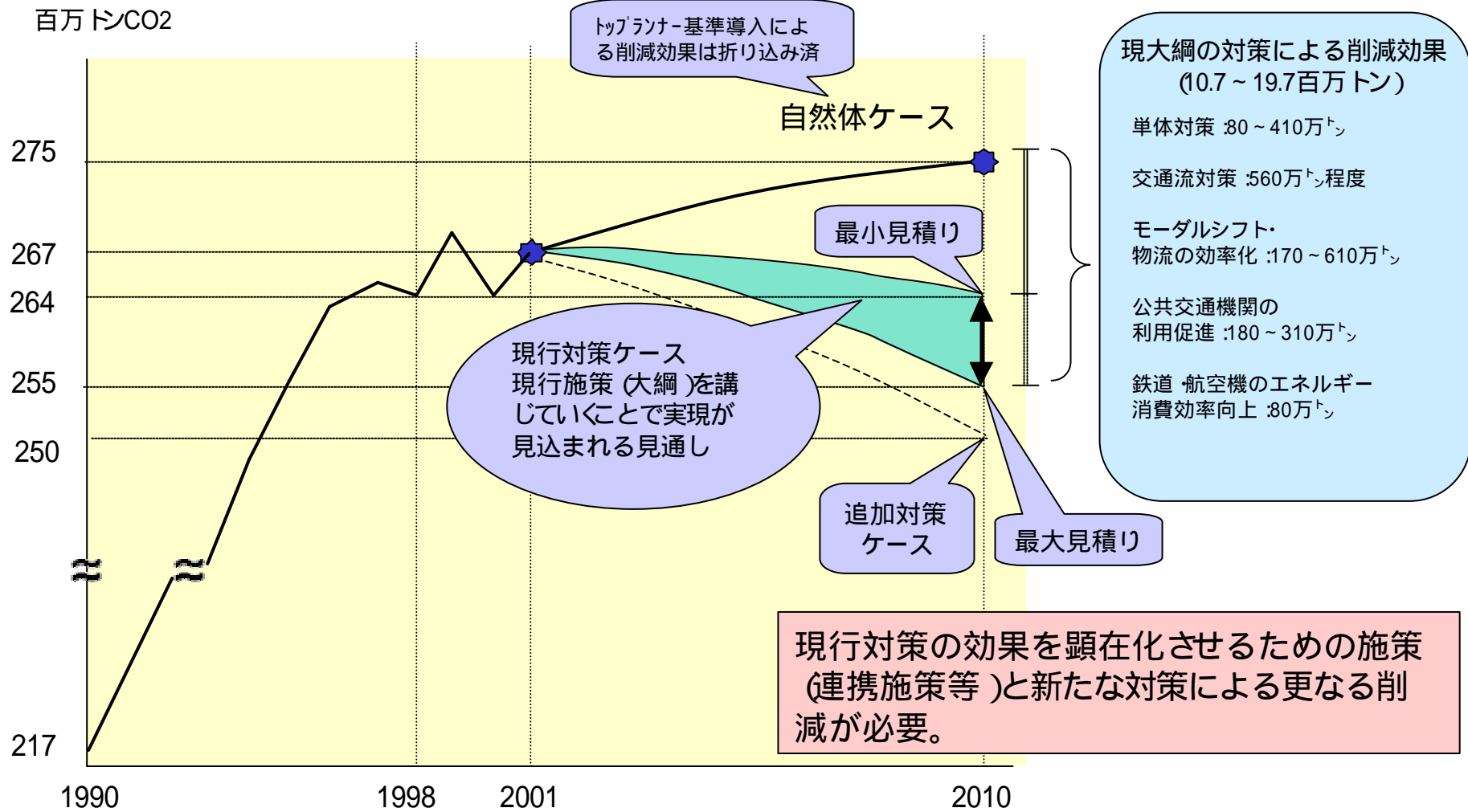
各対策の削減見込み

これまでの評価を踏まえ、達成がほぼ確実な最小見積もりと最大限効果が現れた場合の最大見積もりを算出

=

現行対策を講じた場合の排出量

運輸部門からの二酸化炭素排出量見通し(暫定試算)



運輸部門における温暖化対策の見直しの視点

排出削減見込み量等の算定手法について

- 各対策について指標の達成のみによって削減見込量をほぼ確実に実現できるものとそうでないもの(他の対策との連携が必要なものなど)を区分。
- 後者の場合、削減見込みの推計の前提等が実現するよう、交通サービスの利用者に係る需要面の施策の強化等の追加施策が必要。

対策・施策の見直しの視点

- 公共交通の整備などの供給面の対策・施策と交通サービスの利用者に係る需要面の対策・施策との連携強化が必要。
- 需要面の対策・施策では、各主体の環境取組を他の主体が率先して購入する、あるいは、購入が連鎖的に波及するような、市場におけるグリーン化メカニズムの構築が必要。

連携対策・施策の検討の視点

(1)産業界との連携

- 企業の自主的取組により、各企業の創意工夫を活用すべき。
- 貨物分野では流通効率化物流拠点の整備、3PL(3rd Party Logistics:荷主に対して物流改革を提案し、包括して物流業務を受託する業務)事業の育成・普及等、荷主と物流事業者の連携が必要。
- 荷主に係るCO2排出削減量算定手法の確立等による環境取組の評価制度作りが必要。
- 旅客分野では通勤交通マネジメント等の普及等の連携施策が重要。

(2)地域との連携

- 自動車交通需要の調整対策と公共交通の整備をパッケージで実施する、環境的に持続可能な交通(EST)を地域に根付かせるため、特区制度等を活用して地域の主体的取組を関係者が連携して重点的に支援。

(3)NPO等との連携

- 柔軟かつ地域に根ざした発想を活用し、国民のライフスタイルの変更等についての誘因の付与、環境教育等での分野で協働。