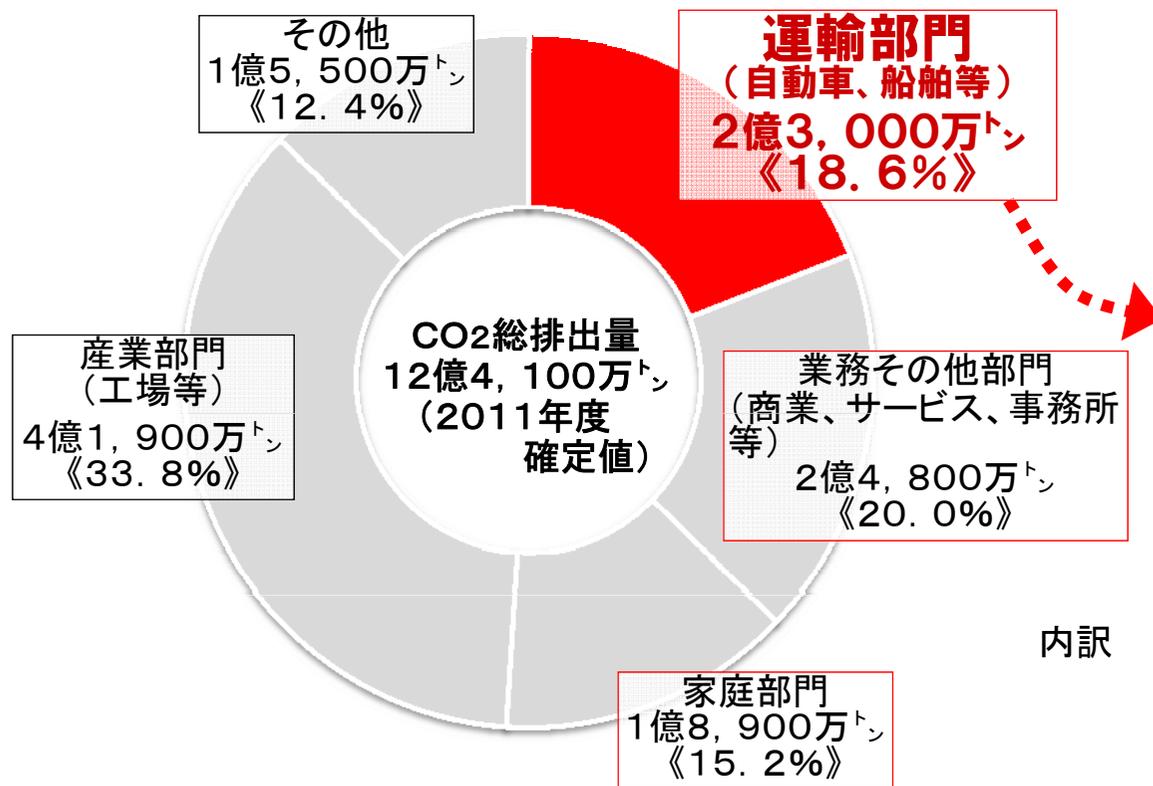


運輸部門における地球温暖化対策

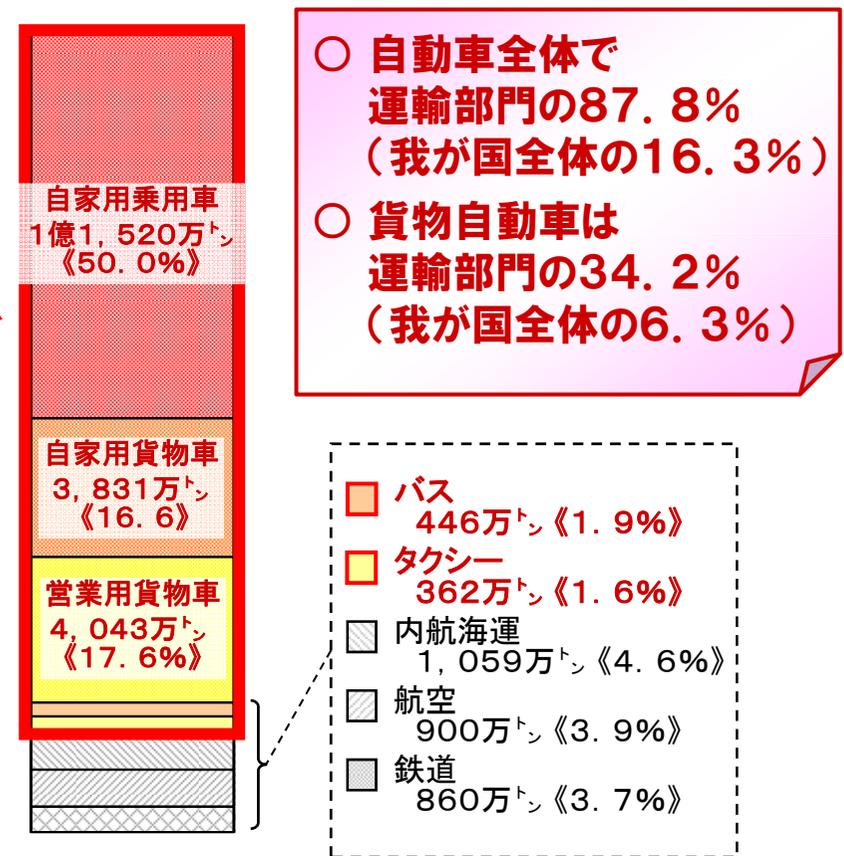
平成25年9月27日
国土交通省
総合政策局環境政策課

- 我が国のCO₂排出量のうち、**運輸部門からの排出量は約19%**。
- **自動車全体では運輸部門の87.8%**(我が国全体の16.3%)、**貨物自動車に限ると運輸部門の34.2%**(我が国全体の6.3%)を排出。

我が国の各部門における二酸化炭素排出量



運輸部門における二酸化炭素排出量



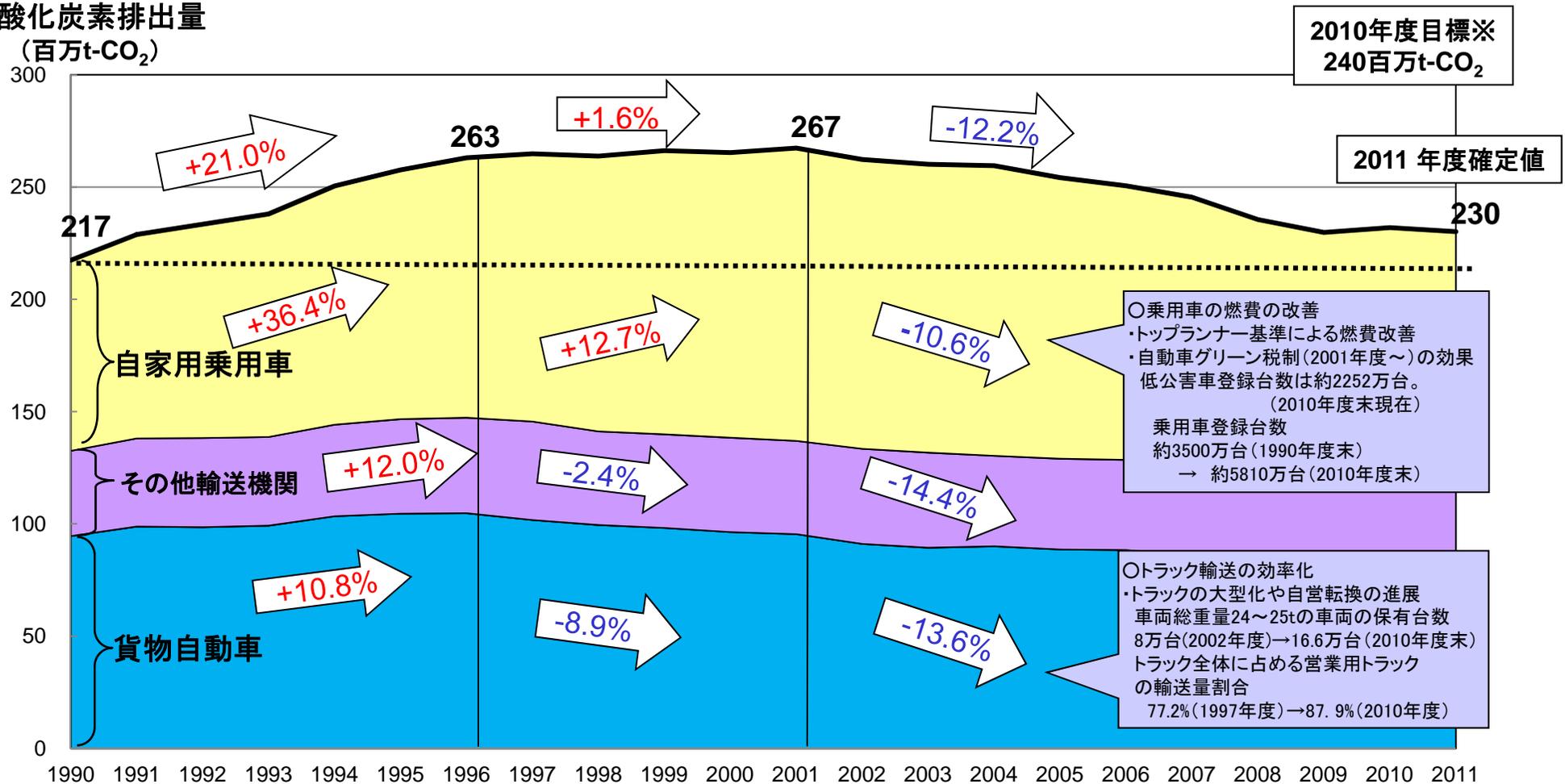
- **自動車全体で運輸部門の87.8%**(我が国全体の16.3%)
- **貨物自動車は運輸部門の34.2%**(我が国全体の6.3%)

※ 電気事業者の発電の伴う排出量、熱供給事業者の熱発生に伴う排出量はそれぞれの消費量に応じて最終需要部門に配分
 ※ 温室効果ガスインベントリオフィス「日本国温室効果ガスインベントリ報告書」より国土交通省環境政策課作成

運輸部門におけるCO₂排出量の推移

- 運輸部門からのCO₂排出量は、2001年度をピークに減少傾向。
- 貨物自動車は1996年度をピークに減少、自家用乗用車は2001年度をピークに減少傾向。

二酸化炭素排出量
(百万t-CO₂)



その他輸送機関:バス、タクシー、鉄道、船舶、航空

※2010年度目標値は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

基本的な考え方

- 運輸部門は、我が国の社会・経済活動を維持・発展させていく基盤として重要な役割。
- 一方で、我が国全体のCO₂排出量の約2割を占めることから、運輸部門の地球温暖化対策の強化は我が国全体のCO₂排出量削減にとって必須。
- 今後の我が国が一層の成熟社会を迎えるにあたり、成熟社会に相応しい持続可能な交通体系を実現するために、自家用と公共用の交通手段による最適な組合せ(ベストミックス)を再構築することが肝要。
- そのためには、引き続き「**環境負荷の少ない自動車の普及及び使用の促進**」及び「**自動車から環境負荷の少ない公共交通機関への誘導**」を地球温暖化対策の柱としつつも、中長期的には、自家用自動車に過度に依存しないライフスタイルやワークスタイルを実現すべく、「**歩いて暮らせるまちづくり**」の実現(一定の密度のある都市・地域構造への抜本的な変革)が重要。



「交通体系 - まちづくり - 乗り物」の三位一体の低炭素化の実現

- この際、三大都市圏と地方圏では、自動車を含めた交通機関分担率等に大きな相違があり、それ故にそれぞれの地域におけるCO₂排出量にも相違が生じていることから、**地域性に配慮した対策**を講ずることが必要。
- また、技術開発や制度構築等が、国際標準・ルール設定や開発途上国への技術協力等に寄与し得る場面も少なくなく、**世界全体の運輸部門における地球温暖化対策にも積極的に関与**。

1. 環境負荷の少ない自動車の普及・使用の促進

自動車単体対策

- 世界最高レベルの燃費改善に向けた技術革新への誘導
- 環境性能に優れた自動車(バス・トラック・タクシー等)の普及促進
等

走行形態の環境配慮化

- エコドライブ管理システムの普及促進
等

自動車の交通流対策

- 高度道路交通システム(ITS)による渋滞の緩和
- 自転車道等の整備推進
等

2. 自動車から環境負荷の少ない公共交通機関への誘導

公共交通機関の利用促進

- 鉄道やバスの利便性向上(乗継向上、IC乗車カードの普及、車両のバリアフリー化等)
- エコ通勤等の普及促進
等

物流の効率化

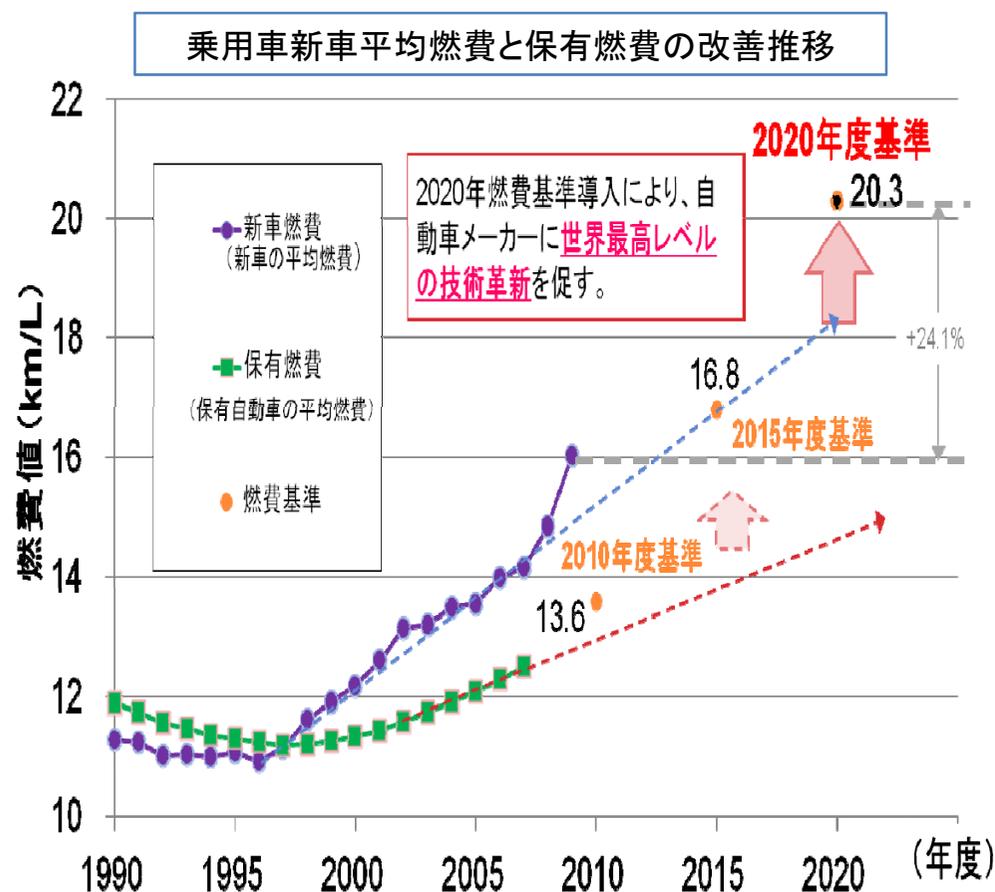
- トラック輸送の効率化(車両の大型化や営自転換促進等)
- 鉄道や内航海運へのモーダルシフトの推進
等

車両や運行の低炭素化

- 船舶・鉄道・航空のエネルギー消費の効率化
等

野心的な燃費基準の策定

- 自動車メーカー等に対し、世界最高レベルの燃費改善に向けた技術革新へ誘導。



導入補助・税制優遇

- 税制優遇措置(エコカー減税等)
ガソリン自動車等に対する燃費性能に応じた減免措置により、技術革新を誘発。
- 環境対応車の導入補助
環境性能に優れた自動車を取得する場合などに一定額を補助。



電気バス



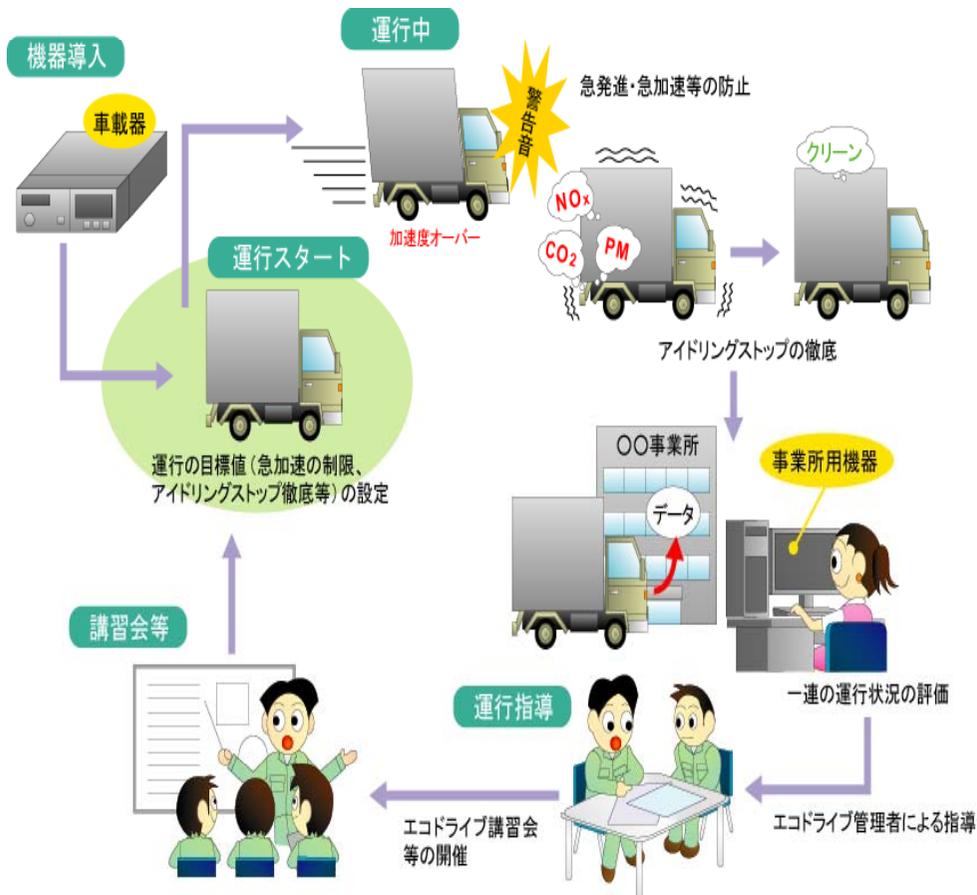
圧縮天然ガス(CNG)トラック



超小型モビリティ

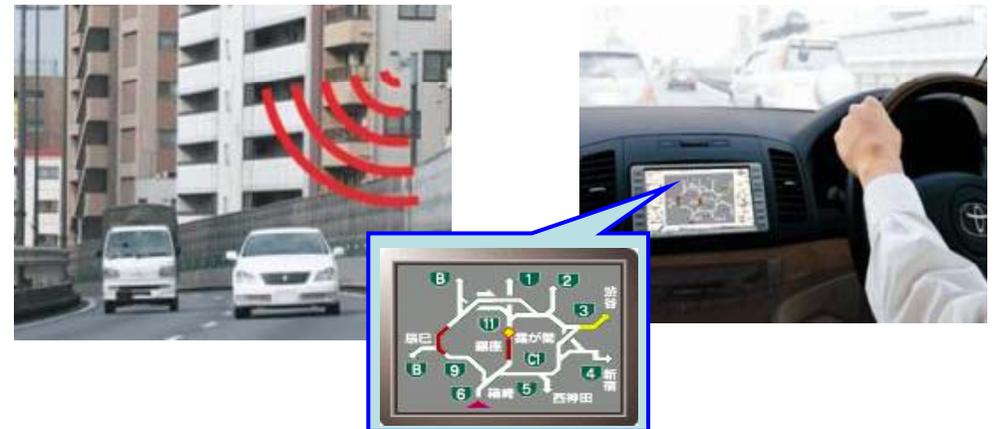
エコドライブの推進

- 自動車運送事業者等へのエコドライブ管理システム (EMS) の普及を促進。



高度道路交通システム (ITS) による渋滞緩和

- 運転者に渋滞情報を提供し、最適経路での自動車走行を実現。



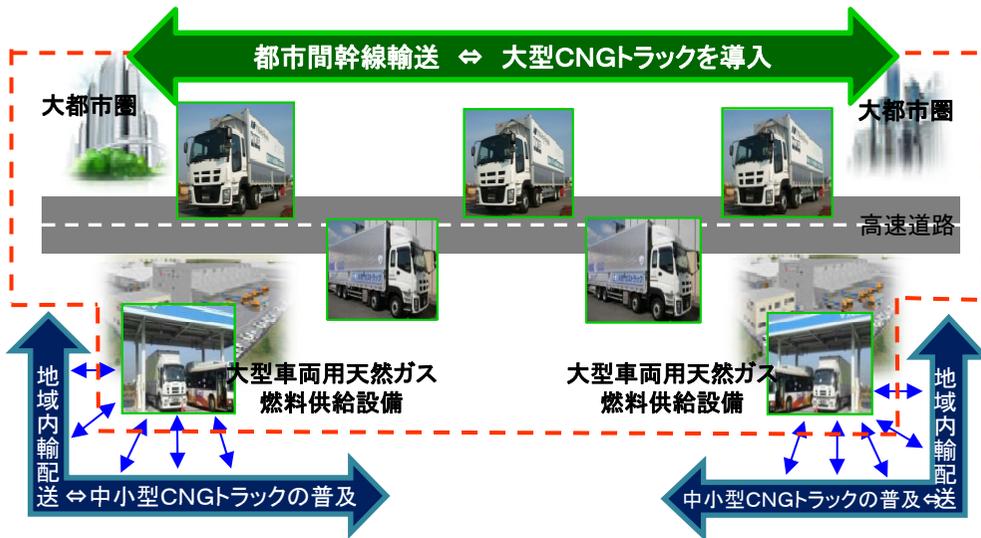
自転車の利用環境の整備

- 道路空間の再配分により、自転車の走行空間を整備。

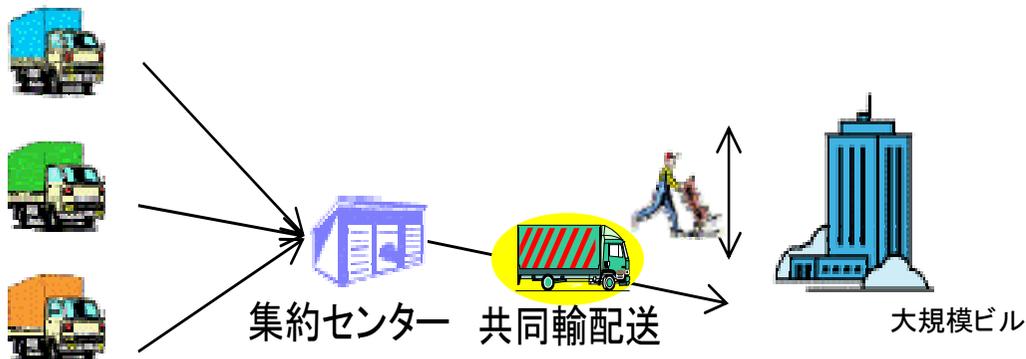


トラック輸送の効率化

- 大型CNGトラック等、トラック車両の大型化を促進。



- 物流事業者による地域内での共同輸配送の促進。

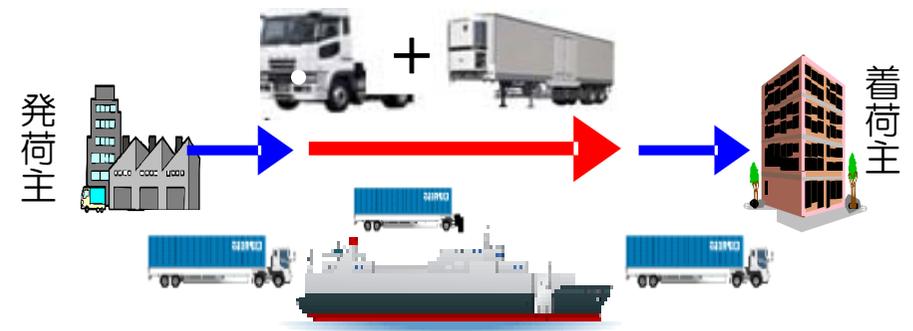


トラック輸送からのモーダルシフトの推進

- 大型(31ft)コンテナの導入により、鉄道貨物へのモーダルシフトを促進。

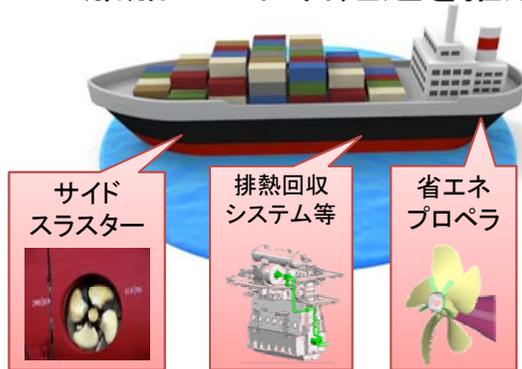


- トラックの運転台と切り離し可能なトレーラーの導入により、内航海運へのモーダルシフトを促進。



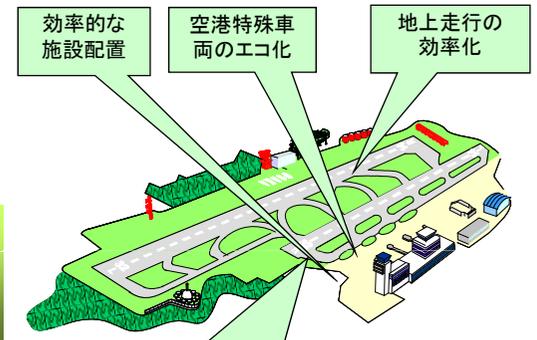
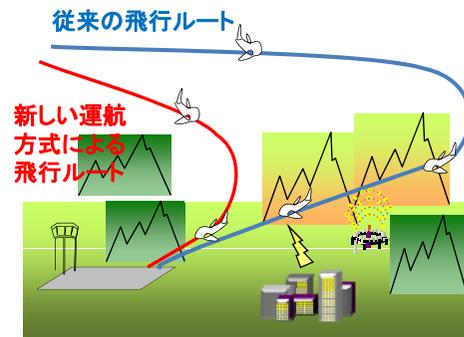
内航船舶の省エネ化

- スーパーエコシップの建造を推進。
- 省エネ機器を搭載した船舶への代替建造を推進。



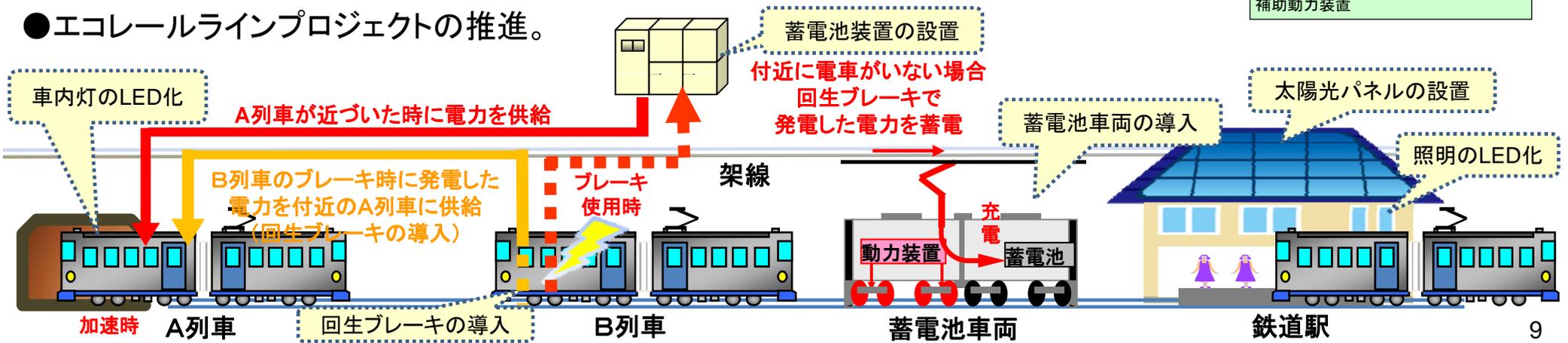
国内航空の省エネ化

- 航空機の運行方式の効率化を促進。
- エコエアポートにおける空港施設の低炭素化を促進。



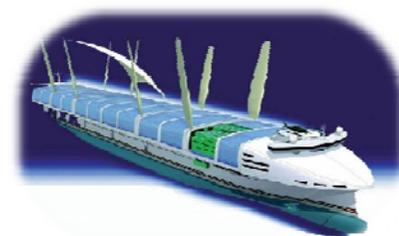
鉄道の省エネ化

- エコレールラインプロジェクトの推進。



「国際的枠組づくり」と「技術研究開発・新技術の普及促進」との一体推進

- 我が国は、世界トップクラスの海運・造船国として、**IMO(国際海事機関)における条約改正を主導。**
(結果、先進国・途上国の別なく、一律の船舶の燃費規制が2013年1月より開始)
- 我が国は、国際的な2025年の燃費規制値(CO₂排出30%削減)を世界に先駆けて既に達成済み。
- 今後、さらに**省エネ率50%を目指した、世界最先端の海洋環境技術開発**を推進(平成25年度からの5ヶ年事業)。
- また、環境負荷の低減に優れた**天然ガス燃料船**の早期導入・普及の推進。



省エネ船舶



天然ガス燃料船

我が国の海運・造船業が得意とする省エネ・省CO₂技術力を発揮できる環境を整備することにより、世界全体の国際海運からの温室効果ガス排出削減へ積極的に貢献し、かつ、国際競争力を向上させ、成長による富の創出を実現