

地球温暖化問題に関する動向

京都議定書の批准・締結に向け、今通常国会において、京都議定書の批准及び関連法案に関する審議を行う予定。

< 地球温暖化問題に関する動向について >

H9.12 COP3(京都)

- ・「京都議定書」採択
- ・「京都議定書」では、日本は温室効果ガスの排出量を1990年比で6%削減することが目標とされた。

H10.6 「地球温暖化対策推進大綱」の策定

H10.10 「地球温暖化対策推進法」の公布

H13.10~11 COP7(マラケッシュ)

- ・京都議定書を実施していくために必要な京都メカニズムや遵守制度などの詳細なルールについて合意され、法的文書が採択された。

H14.2 新しい「地球温暖化対策推進大綱」の策定

- ・各施策ごとの具体的な削減目標等
- ・改正後の「地球温暖化対策推進法」に基づく「京都議定書目標達成計画」の基礎となる。

H14.4~6 京都議定書の批准等について国会審議

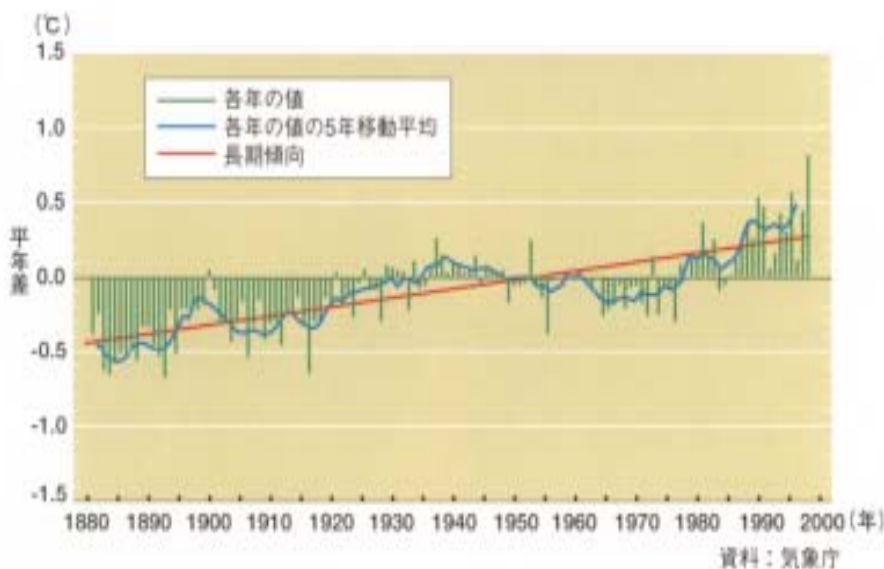
- ・京都議定書の批准
- ・「地球温暖化対策推進法」の改正等の関連法案

H14中 京都議定書の発効(予定)

地球温暖化の現状と「地球温暖化対策推進大綱」の目標

1. 近年の人間活動の拡大に伴い、二酸化炭素等の温室効果ガスが大量に大気中に排出され、温室効果が強まり、地球が温暖化するおそれが生じている。そのため、国際的に温室効果ガスの排出削減のための取組みが進められているところ。
2. 我が国は、温室効果ガスを1990年比で**6%削減**することが「京都議定書」において目標とされており、平成14年3月策定の「**地球温暖化対策推進大綱**」において、温室効果ガス毎に**具体的な目標**を定めている。

< 地球の平均気温の推移(1880~1998年) >



< 温室効果ガスの削減目標の内訳 >

	1990 実績	2010 自然体	2010 目標	削減 目標量	2010目標 /1990
CO₂エネルギー起源 (万t-CO ₂)	105300	127000	105300	21700	0%
産業部門	49000	52100	46200	5900	-7%
民生部門	26300	36100	26000	10100	-2%
運輸部門	21100	29600	25000	4600	17%
転換部門	7700	9200	8100	1100	5%
CO₂ 工業プロセス・廃棄物焼却					-0.5%
メタン・亜酸化窒素					-2%
革新的技術開発、国民各界各層の更なる努力等					2%
代替フロン					-3.9%
植林等による吸収					-1.6%
排出権取引、共同実施、クリーン開発メカニズム					-6.0%

「地球温暖化対策推進大綱」(平成14年3月)及び「地球温暖化問題への国内対策に関する関係審議会合同会議」(平成9年~)の資料をもとに作成

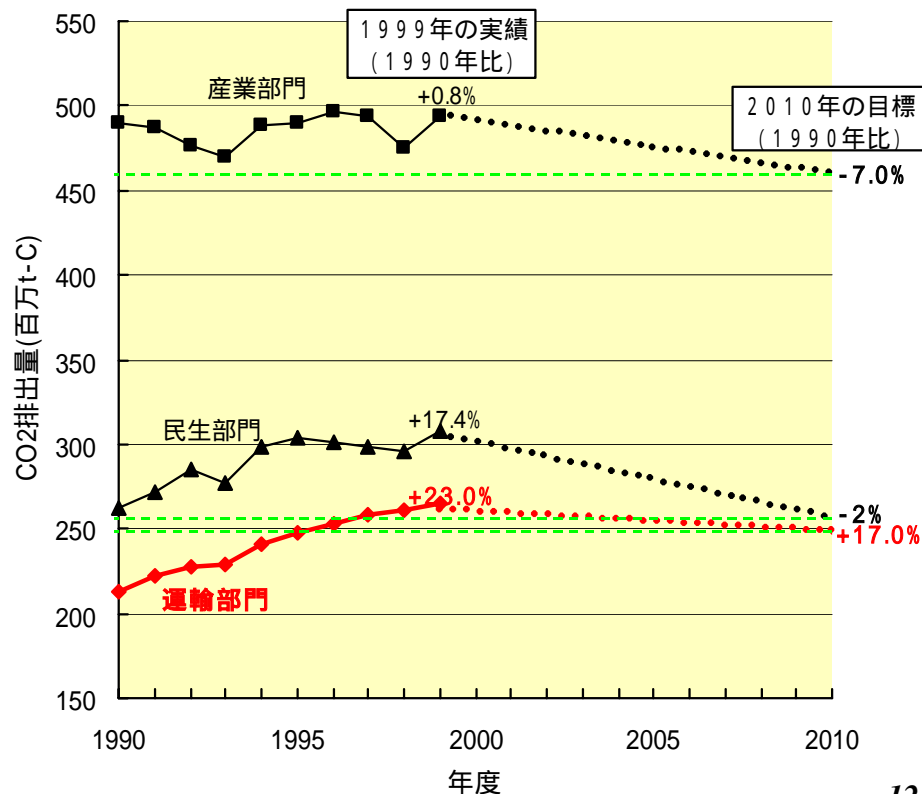
「地球温暖化対策推進大綱」の具体的内容と現状

1. 「地球温暖化対策推進大綱」では、各施策ごとの削減目標量について明記。
2. しかし、我が国のCO₂排出量は、運輸部門を含め、各部門とも1999年時点でそれぞれの目標排出量を超えており、目標の達成は厳しい状況。
3. 温室効果ガスはどの場所で排出されても等しく地球温暖化に影響を与えることや、「京都議定書」における我が国の目標排出量を達成しなければならないことを踏まえれば、CO₂の排出削減は日本全域で取り組むべき課題であると言える。

< 運輸部門における各施策のCO₂排出削減目標量 >

施策	削減量 (万t-CO ₂)
自動車交通対策	2950
(1) 低公害車等の開発・普及及び走行形態の環境配慮化	2060
省エネ法に基づく自動車の燃費の向上	1390
クリーンエネルギー自動車の普及促進	220
低公害車開発・普及の加速	260
アイドリングストップ装置搭載車両の普及	110
大型車の走行速度の抑制	80
(2) 交通流対策	890
自動車交通需要の調整	70
高度道路交通情報システム(ITS)の推進	370
路上駐車対策	-
路上工事の縮減	40
交通安全施設の整備	70
テレワーク等情報通信を活用した交通代替の推進	340
環境負荷の小さい交通体系の構築	1580
(1) モーダルシフト・物流の効率化等	910
内航・鉄道貨物輸送の推進	150
モーダルシフトの推進や輸送効率の向上	260
鉄道の利便性向上	30
物流の効率化	470
(2) 公共交通機関の利用促進	520
(3) その他輸送機関のエネルギー効率の向上	150
鉄道のエネルギー消費効率の向上	40
航空のエネルギー消費効率の向上	110
合計	4530

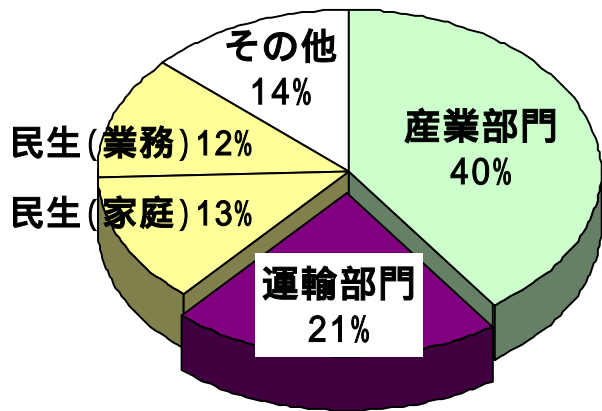
< 日本における各部門のCO₂排出量と目標 >



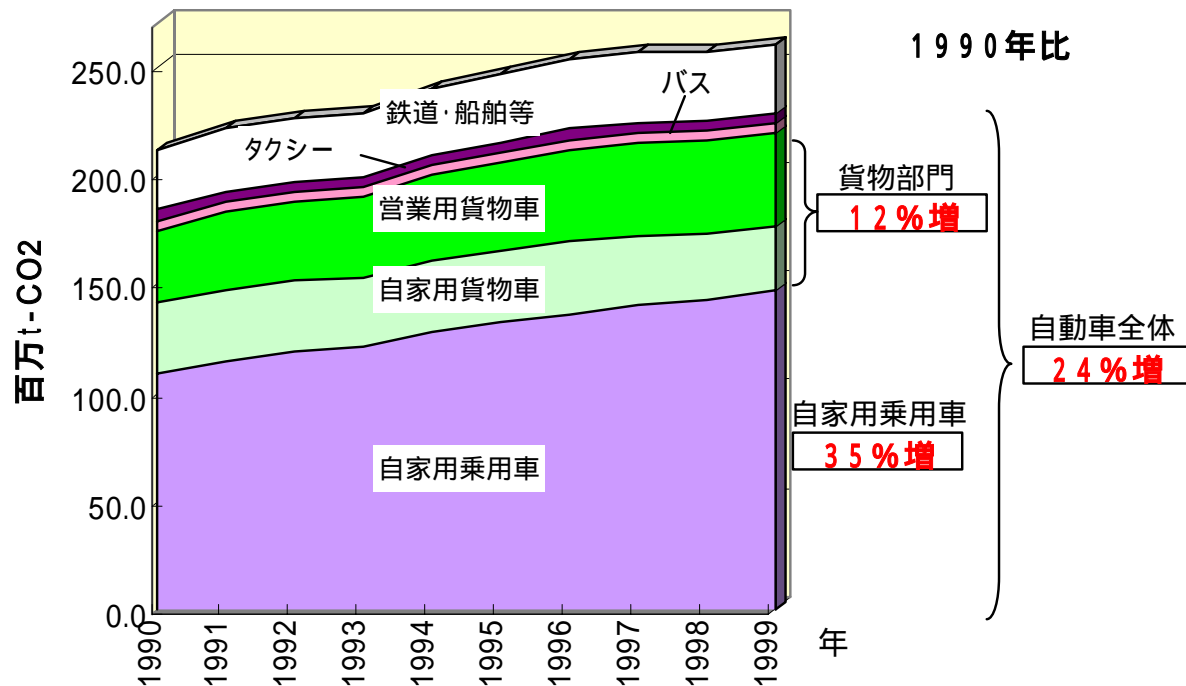
地球温暖化の要因分析

1. 我が国の運輸部門におけるCO₂排出量は、総排出量の約2割を占めている。
2. また、運輸部門のうち自動車によるCO₂排出量は、運輸部門の約9割を占めており、1990年比で24%増加している。貨物部門では12%増、さらに自家用乗用車では35%増となっており、自動車からのCO₂排出量の増加は、自家用乗用車及び貨物車が大きな要因となっていると考えられる。

< 各部門別CO₂排出割合(1999年) >



< 運輸部門におけるCO₂排出量の推移 >



省エネ法に基づく燃費基準による自動車単体の低燃費化

CO₂については、省エネルギー法に基づく**自動車の燃費基準が順次強化**されており、現在のところ平均燃費は車両の大型化志向のため概ね横ばいとなっているが、**長期的には平均燃費が向上し、CO₂排出量が低減**していくことが期待できる。

< 省エネルギー法に基づく燃費基準の概要 >

基準の根拠

省エネルギー法第18条

基準の策定者

経済産業大臣及び国土交通大臣

基準値設定の考え方

基準値は、燃費が最も優れているものの性能等を勘案して定める。**(トップランナー方式)**

効果

告示から発効までに一定期間（現行基準は約10年）

告示の発効後、燃費基準を満たさない自動車を製造又は輸入する者には、経済産業大臣及び国土交通大臣より勧告、公表、命令等の処分が行われる可能性

法令上は強制力を有しない参考基準であるが、これまでは**ほとんどすべての新車が、目標年次までに燃費基準を達成**

< 燃費基準の推移（ガソリン乗用車） >

(単位: km/l)

車両重量 (kg) (目標年度)	~702	703~827	828~1015	1016~1265	1266~1515	1516~1765	1766~2015	2016~2265	2266~
旧々基準 (1985)	18.0	17.1	15.2	11.1		8.3		5.2	
旧基準 (2000)	19.2	18.2	16.3	12.1		9.1		5.8	
現行基準 (2010)	21.2	18.8	17.9	16.0	13.0	10.5	8.9	7.8	6.4

< 保有乗用車の理論燃費の推移 >

