

## 運輸部門における地球温暖化対策の推進と 環境的に持続可能な交通を目指して

国土交通省総合政策局環境海洋課長  
玉木 良知

ただいまご紹介いただきました、国土交通省総合政策局環境海洋課長の玉木でございます。私のほうから、このESTが昨年4月に閣議決定されました京都議定書目標達成計画の中でどういう位置付けとなっているのか説明させていただきたいと思っております。



(スライド1)

こちらが京都議定書目標達成計画の温室効果ガスの排出抑制・吸収の量の目標に関する表でございます。1990年を基準年といたしまして2008年か2012年までが第1約束期間であります。本計画では2010年を目標に計画を策定しました。1990年における温室効果ガスの排出量が12億3千700万トン、一番多いのがエネルギー起源のCO2ということで、このうち9億4千8百万トンとなっております。

区 分	1990年		2003年		2010年		基準年対比 削減率
	排出-CO2 t	排出-CO2 t	部門別削減率 %	排出-CO2 t	部門別削減率 %	削減率	
1 温室効果ガスの排出量	1237	1339		1233		-0.5%	-0.5%
エネルギー起源CO2	1048	1188	13.4%	1056		0.8%	-0.6%
産業部門	476	478	0.4%	435		-8.6%	
運輸部門	217	240	10.6%	250		15.1%	
民生部門	273	366	34.1%	202		-10.7%	
家庭部門	129	170	31.8%	137		6.0%	
業務その他部門	144	196	36.1%	165		15.0%	
エネルギー転換部門	32	36	4.9%	89		-16.1%	
代替フロンガス	50	26		51		0.2%	0.2%
非エネルギー起源CO2、メタン、N2O	138	125		123		-1.2%	-1.2%
2 森林吸収源対策							-3.9%
3 その他(京都メカニズム)							-1.6%
							計+0.8%

(スライド2)

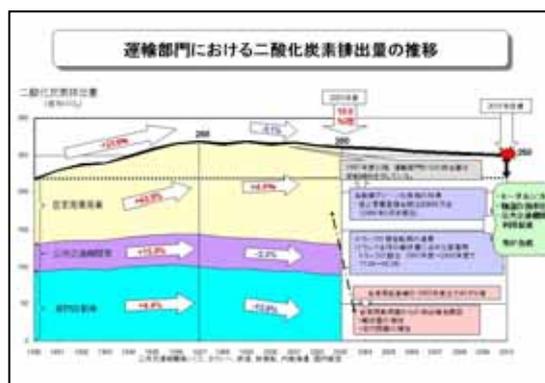
2010年の目標が表の一番右下にあります。1990年比に対して2010年における日本の温室効果ガスの総量が-6%という計画になっております。その中で温室効果ガスの排出量は全体では-0.5%を目標としておりまして、-6%に足りない部分は下にございます森林の吸収源対策が-3.9%、それから海外の発展途上国との技術協力によりまして、CO2削減に協力した分をその国の排出量の削減にカウントできるという取り決めが京都議定書にあります。それを活用して-1.6%、合計で-6%の計画となっております。

エネルギー起源のCO2でございますが、現在2003年の実績がでております。これは表に記入いたしました。現状をごらん頂きますとエネルギー起源CO2全体で、1990年において10億4千8百万トン、目標が2010年において10億5千6百万トン、計画上は+0.8%になっておりますが、現状は2003年において11億8千8百万トンで+13.4%と非常に乖離がございます。これを京都議定書目標達成計画の中で位置づけられた様々な施策を通じて、2010年までに+0.8%にまでどうやって抑制していくかが大きな課題となっております。

さらに部門別をごらんいただきたいと思います。まず、産業部門でございます。これが2010年の目標として基準年比-8.6%となっておりますが現状として2003年において+0.4%。それから、

運輸部門において 2010 年における目標として+15.1%となっていますが、現状は 2003 年において 19.8%。さらに、非常に対策が遅れていると言われる民生部門は 2010 年における目標として+10.7%となっていますが、2003 年における現状は+34.1%と非常に大きな乖離がございます。民生部門では、家庭部門ですとか、産業部門でもオフィスビル等、業務部門に分かれております。あと、エネルギー転換部門もありますが、民生部門においては電力の消費量が大きく、理由として電力の消費量の伸びというのがあります、原子力発電所の稼働率が悪くなっているという事情も、2003 年の現情を悪くしている上で大きな割合を占めております。そういう中で、運輸部門の 2003 年の実績は 2 億 6 千万トンになっていますが、これをいかに目標である 2 億 5 千万トンに向けて、あと 1 千万トンをどう抑制していくかが京都議定書目標達成計画におけるこれからの課題となっています。

日本における二酸化炭素排出量のこれまでの推移をごらん頂きたいと思いますが、先ほど申し上げました 1990 年を基準年といたしますと、1997 年に 2 億 6 千 800 万トンと一番のピークがございまして、次に同じ量が 1999 年にもございます。この 2 年が 2 億 6 千 800 万トンとしてピークとなり、その後現在までの排出量はなだらかに減少しております。2003 年は 2 億 6 千万トンで、1997 年から 2003 年までの排出量の推移が-3.1%となっております。過去

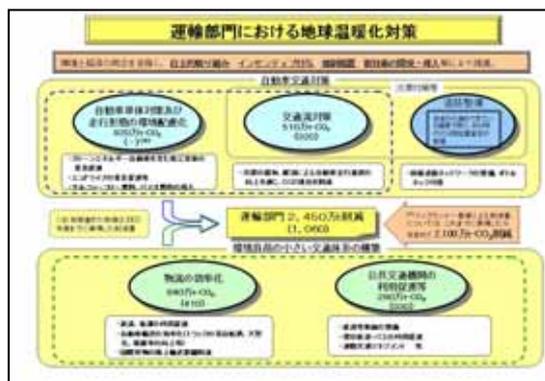


(スライド 3)

1990 年から 97 年までの排出量の割合が+23.6%と非常に大きな伸びを示しておりましたが、景気の後退やトラックの営自転換や効率化、トップランナー基準、自動車グリーン税制の効果、自動車の小型化等様々な原因がございまして、ごらん頂きますと、貨物自動車については 1997 年から 2003 年にかけて-12%と非常に大きく下がっております。これは、景気の後退だけでなく、トラック会社等の物流事業者の効率化といった様々な努力の効果がでてきているところです。

鉄道、バスといった公共交通機関では、1997 年から 2003 年に-3.3%となっておりますが、もちろん様々な省エネ化等の努力もありますが、人口減少や高齢化といった状況の中で、公共交通機関は非常に厳しい状況にあることも大きな原因になっていると思われまます。排出量が 1997 年までに増加した最大の原因は自家用自動車、森川先生も先ほどお話されていましたが、1990 年から 1997 年に+43.5%と非常に大きな伸びを示しておりました、この自家用自動車の伸びがこのところだいぶ緩やかになってきております。この 97 年からは+4.4%となっております、ここ 2 年ほどは漸減に転じております。自動車の小型化や、低公害車の導入、ハイブリット自動車の普及などトップランナー基準、自動車グリーン税制の効果によるものなど様々な要因があるかと思いますが、もうじき 2004 年の排出量が出ますので、景気が回復基調にあるなかでの景気の動向等による影響も運輸部門の排出量のなかで非常に注意深く見ていかなければならないと考えております。ともかく、2010 年に 2 億 5 千万トンの目標をどう達成していくかが今回の京都議定書目標達成計画を策定するにあたっての課題でした。

運輸部門における地球温暖化対策であります、昨年の京都議定書目標達成計画を策定する以前に地球温暖化対策大綱という法律には基づかない、閣議決定の計画を策定しておりました。その柱立てを用いて京都議定書目標達成計画も整理しております。自動車交通対策は、自動車単体対策、低公害車、それから走行形態環境配慮化、いわゆるエコドライブの推進等です。交通量対策は、いわゆる渋滞対策です。これに加えて、道路整備をおこなっております。



(スライド 4)

環境負荷の小さい交通体系の構築には物流の効率化と公共交通機関の利用促進がございます。これらの対策に合わせて中央の右側に記載しておりますが、トップランナー基準もあります、それを除いて全体で 2,450 万トン削減というのが京都議定書目標達成計画の内容となっております。それぞれの項目の縦割りで書かれた対策の内訳を積算して下に書いておりますが、基本的には、目標達成計画以前の地球温暖化対策大綱の対策の柱をそのまま使っております。今回の京都議定書目標達成計画を策定するにあたっての新しい対策については、この後にご説明させていただきます。

今回京都議定書目標達成計画を策定する際に、過去の大綱の対策だけでは目標達成が難しいのではないかと、先ほど 2003 年の数字を見ましてもかなり 2010 年の目標と乖離がありますので、どういった追加対策をおこなうべきか議論をさせていただきました。この中で、地球温暖化対策の見直しの対策の視点として、先ほどの項目の中でおこなわれている施策のなかで一番足りなかった視点は連携ではないかと考えまして、今回の京都議定書目標達成計画のなかでは全般にわたって連携という言葉を重要視いたしました。



(スライド 5)

連携とは非常に幅広い意味がございまして、もちろん政府のなかでの省庁間での連携、運輸部門で言いますと、左側にありますように運輸業界と産業界との連携、国と地域、NPO との連携、こういった各種、各段階、各分野での関係者を幅広く連携した上で、縦割りでではなかなか実現出来ない課題をどうやって実現していくか、各方面で連携をおこなうことで解決していくという視点を今回の京都議定書目標達成計画の新たな手法として、大きく位置付けさせていただきました。

具体的には、目標達成計画で運輸部門の新しいいわゆる横断的な施策として掲げたのがこの右側にあります5つでございます。産業界の連携として「グリーン物流パートナーシップ」、これまで行政、業界の省エネや物流効率化の取組みにおいて、例えば、荷主と物流事業者との連携が足りなかったのではないかと、役所では経済産業省と国土交通省との連携が足りなかったのではないかと、そういった反省のもとに荷主業界、物流事業者との連携・共同としてグリーン物流パートナーシップ会議を日本ロジスティクス協会、日本経団連、物流団体連合会、役所では経済産業省と国土交通省でお互いに連携をとった会議を立ち上げました。また現在、各地方ブロックごとにそれぞれの会議を設けまして、荷主と物流事業者とが共同で CO2 排出削減計画を策定したものを



このモデル事業は平成 17 年度から当面 3 年程度おこなう予定でございます。地域と連携し、集中的に実施することにより、先導的な事例については全国に PR して、この EST を普及してまいりたいと考えております。これはモデル事業の応募要領ですが、実施地域の選定において、私どもがあげましたのは、環境面からみまして先進的な取組みの事業構想であること、それから連携によって施策の目標を達成することが可能な事業構想であること、地域の様々な主体の取組みが連携した事業構想であること、モデル事業を実施する各年度ごとの目標が、環境改善効果を見込んでいる事業構想であり、特に、環境改善目標の達成が早期に見込まれる事業構想であること、最後に、実現可能性が見込まれる事業構想であること。こういった選定条件のなかで募集をさせていただきまして、応募者は自治体を中心に関係者で構成するプロジェクトチームを結成して頂きまして、各年度ごとの定量的な環境改善目標を設定していただいております。こういった事業に対して関係省庁で集中的な支援を実施し、環境改善目標、事業の状況等を毎年度フォローアップさせていただきたいと考えております。



(スライド 8)

平成 17 年度からの平成 18 年度にかけて、2 回モデル事業の募集をさせていただきました。これは平成 16 年度の 12 月に選定が行なわれ、平成 17 年度から始まっている事業でございますが、全国で 11 地域ございます。

順位	事業名	実施主体	概要
1	人と環境が共生するまちづくりの推進	札幌市	公共交通機関を利用した通勤・通学、徒歩・自転車での通勤・通学による環境改善の推進、公共交通機関の利用による環境改善の推進、公共交通機関の利用による環境改善の推進
2	環境改善を推進するまちづくりの推進	札幌市	公共交通機関を利用した通勤・通学、徒歩・自転車での通勤・通学による環境改善の推進、公共交通機関の利用による環境改善の推進、公共交通機関の利用による環境改善の推進
3	公共交通機関を利用した通勤・通学の推進	札幌市	公共交通機関を利用した通勤・通学、徒歩・自転車での通勤・通学による環境改善の推進、公共交通機関の利用による環境改善の推進、公共交通機関の利用による環境改善の推進
4	公共交通機関を利用した通勤・通学の推進	札幌市	公共交通機関を利用した通勤・通学、徒歩・自転車での通勤・通学による環境改善の推進、公共交通機関の利用による環境改善の推進、公共交通機関の利用による環境改善の推進
5	公共交通機関を利用した通勤・通学の推進	札幌市	公共交通機関を利用した通勤・通学、徒歩・自転車での通勤・通学による環境改善の推進、公共交通機関の利用による環境改善の推進、公共交通機関の利用による環境改善の推進
6	公共交通機関を利用した通勤・通学の推進	札幌市	公共交通機関を利用した通勤・通学、徒歩・自転車での通勤・通学による環境改善の推進、公共交通機関の利用による環境改善の推進、公共交通機関の利用による環境改善の推進
7	公共交通機関を利用した通勤・通学の推進	札幌市	公共交通機関を利用した通勤・通学、徒歩・自転車での通勤・通学による環境改善の推進、公共交通機関の利用による環境改善の推進、公共交通機関の利用による環境改善の推進
8	公共交通機関を利用した通勤・通学の推進	札幌市	公共交通機関を利用した通勤・通学、徒歩・自転車での通勤・通学による環境改善の推進、公共交通機関の利用による環境改善の推進、公共交通機関の利用による環境改善の推進
9	公共交通機関を利用した通勤・通学の推進	札幌市	公共交通機関を利用した通勤・通学、徒歩・自転車での通勤・通学による環境改善の推進、公共交通機関の利用による環境改善の推進、公共交通機関の利用による環境改善の推進
10	公共交通機関を利用した通勤・通学の推進	札幌市	公共交通機関を利用した通勤・通学、徒歩・自転車での通勤・通学による環境改善の推進、公共交通機関の利用による環境改善の推進、公共交通機関の利用による環境改善の推進
11	公共交通機関を利用した通勤・通学の推進	札幌市	公共交通機関を利用した通勤・通学、徒歩・自転車での通勤・通学による環境改善の推進、公共交通機関の利用による環境改善の推進、公共交通機関の利用による環境改善の推進

(スライド 9)

こちらは平成 18 年度から開始される事業で、各選定した地域において、具体的に事業計画を策定していただいている地域が、10 地域ございます。

順位	事業名	実施主体	概要
12	公共交通機関を利用した通勤・通学の推進	札幌市	公共交通機関を利用した通勤・通学、徒歩・自転車での通勤・通学による環境改善の推進、公共交通機関の利用による環境改善の推進、公共交通機関の利用による環境改善の推進
13	公共交通機関を利用した通勤・通学の推進	札幌市	公共交通機関を利用した通勤・通学、徒歩・自転車での通勤・通学による環境改善の推進、公共交通機関の利用による環境改善の推進、公共交通機関の利用による環境改善の推進
14	公共交通機関を利用した通勤・通学の推進	札幌市	公共交通機関を利用した通勤・通学、徒歩・自転車での通勤・通学による環境改善の推進、公共交通機関の利用による環境改善の推進、公共交通機関の利用による環境改善の推進
15	公共交通機関を利用した通勤・通学の推進	札幌市	公共交通機関を利用した通勤・通学、徒歩・自転車での通勤・通学による環境改善の推進、公共交通機関の利用による環境改善の推進、公共交通機関の利用による環境改善の推進
16	公共交通機関を利用した通勤・通学の推進	札幌市	公共交通機関を利用した通勤・通学、徒歩・自転車での通勤・通学による環境改善の推進、公共交通機関の利用による環境改善の推進、公共交通機関の利用による環境改善の推進
17	公共交通機関を利用した通勤・通学の推進	札幌市	公共交通機関を利用した通勤・通学、徒歩・自転車での通勤・通学による環境改善の推進、公共交通機関の利用による環境改善の推進、公共交通機関の利用による環境改善の推進
18	公共交通機関を利用した通勤・通学の推進	札幌市	公共交通機関を利用した通勤・通学、徒歩・自転車での通勤・通学による環境改善の推進、公共交通機関の利用による環境改善の推進、公共交通機関の利用による環境改善の推進
19	公共交通機関を利用した通勤・通学の推進	札幌市	公共交通機関を利用した通勤・通学、徒歩・自転車での通勤・通学による環境改善の推進、公共交通機関の利用による環境改善の推進、公共交通機関の利用による環境改善の推進
20	公共交通機関を利用した通勤・通学の推進	札幌市	公共交通機関を利用した通勤・通学、徒歩・自転車での通勤・通学による環境改善の推進、公共交通機関の利用による環境改善の推進、公共交通機関の利用による環境改善の推進
21	公共交通機関を利用した通勤・通学の推進	札幌市	公共交通機関を利用した通勤・通学、徒歩・自転車での通勤・通学による環境改善の推進、公共交通機関の利用による環境改善の推進、公共交通機関の利用による環境改善の推進

(スライド 10)

現在 21 地域で具体的に事業がすすんでおります。  
またさらに今年の秋になりましたら、平成 19 年度の  
モデル地域の募集をしたいと考えております。そ  
のような形で我々は皆様と連携を取りながら、EST  
モデル事業を進めて参りたいと考えておりますの  
で、何卒よろしくお願ひ申しあげます。  
ご静聴ありがとうございました。



(スライド 11)