

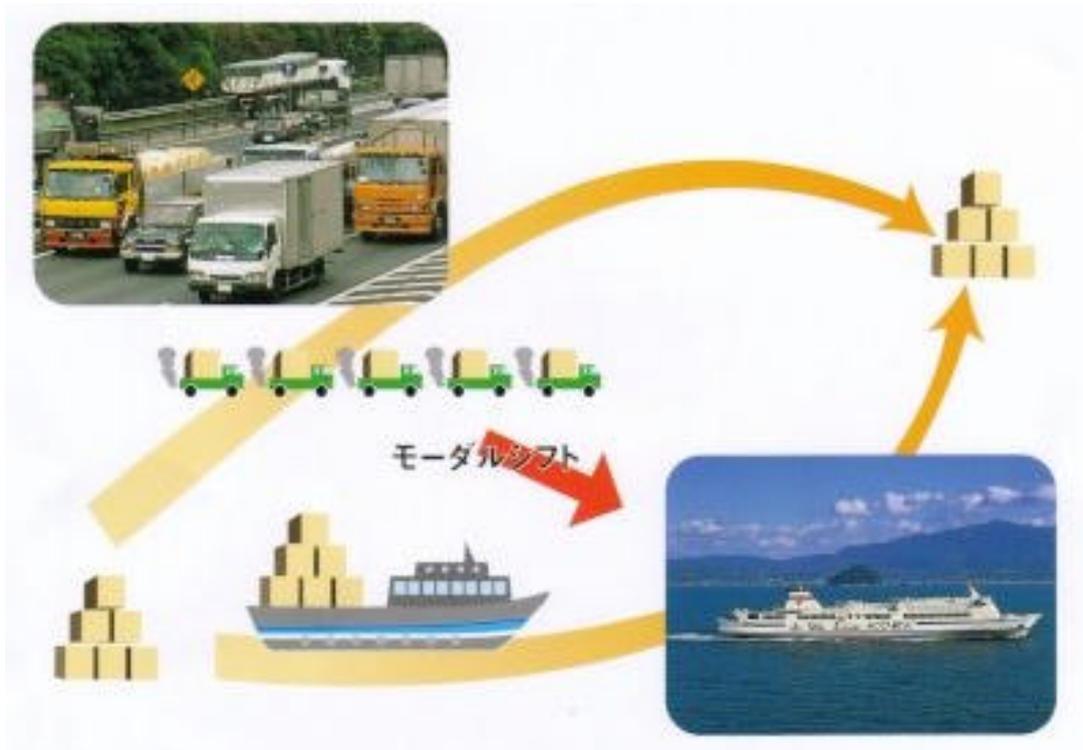
3 . 運輸部門の 9 つの対策技術

番号	対 策 技 術	追加的削減量 (千トﾝCO2)	解説
1	トラック輸送から船舶へのモーダルシフト	270	
2	低公害車の普及	6,800	
3	購入車両の小型化	3,300	
4	トラック輸送から鉄道へのモーダルシフト	30	
5	共同輸送の実施	3,800	
6	公共交通機関の活用(バス路線の整備)	1,700	
7	I T S の活用	320	
8	公共交通機関の活用(新交通システムの整備)	680	
9	テレワーク・テレビ会議の推進	1,000 ~ 2,000	

トラック輸送から船舶へのモーダルシフト (No.1)

1) 技術の概要

貨物のトラック輸送から、単位輸送量(トンキロ)当たり二酸化炭素排出量の少ない船舶輸送への転換を図る。



(出典) 株内航新聞社ホームページ

2) 2010年における導入量(想定)

中長距離の雑貨輸送のうち5%が自動車から鉄道・船舶にシフトし、船舶への転換分が9割と想定。

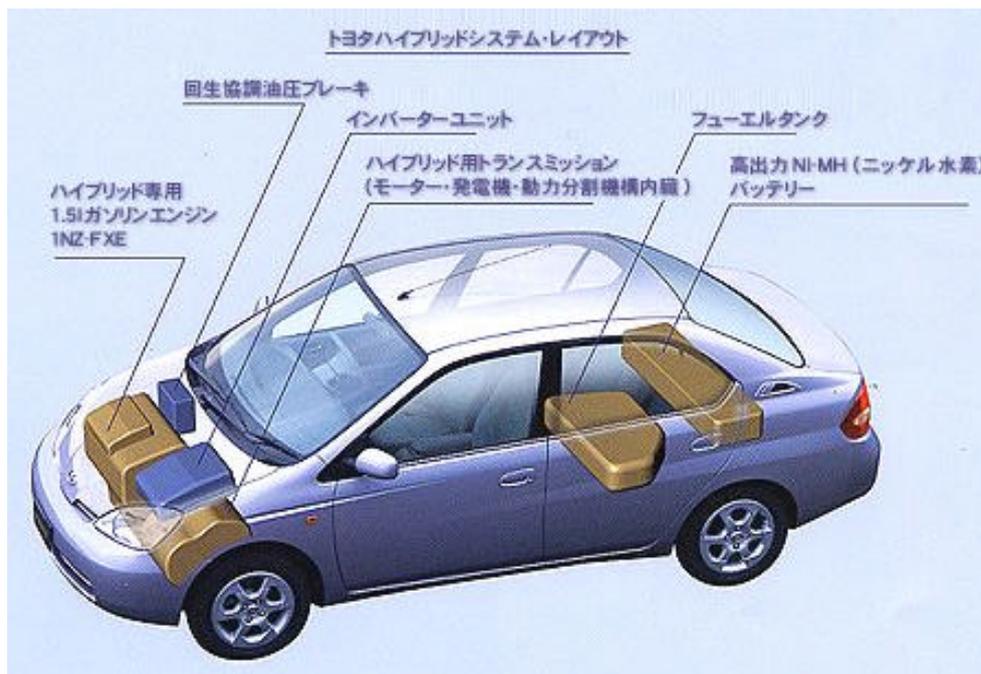
3) 温室効果ガス排出抑制効果 270 (千トン CO₂)

4) 追加的削減費用 53,900 (円/トン C)

低公害車の普及（No.2）

1) 技術の概要

ハイブリッド車、クリーンエネルギー自動車等の低公害車をより一層普及させる。



（出典）トヨタ自動車資料

2) 2010年における導入量（想定）

改正省エネ法に基づく燃費規制の目標値を1.5倍に強化するとともに、低公害車の普及台数が、環境省低公害車普及方策検討会による低公害車普及目標高位ケース（2010年度で845,800台）を達成すると想定。

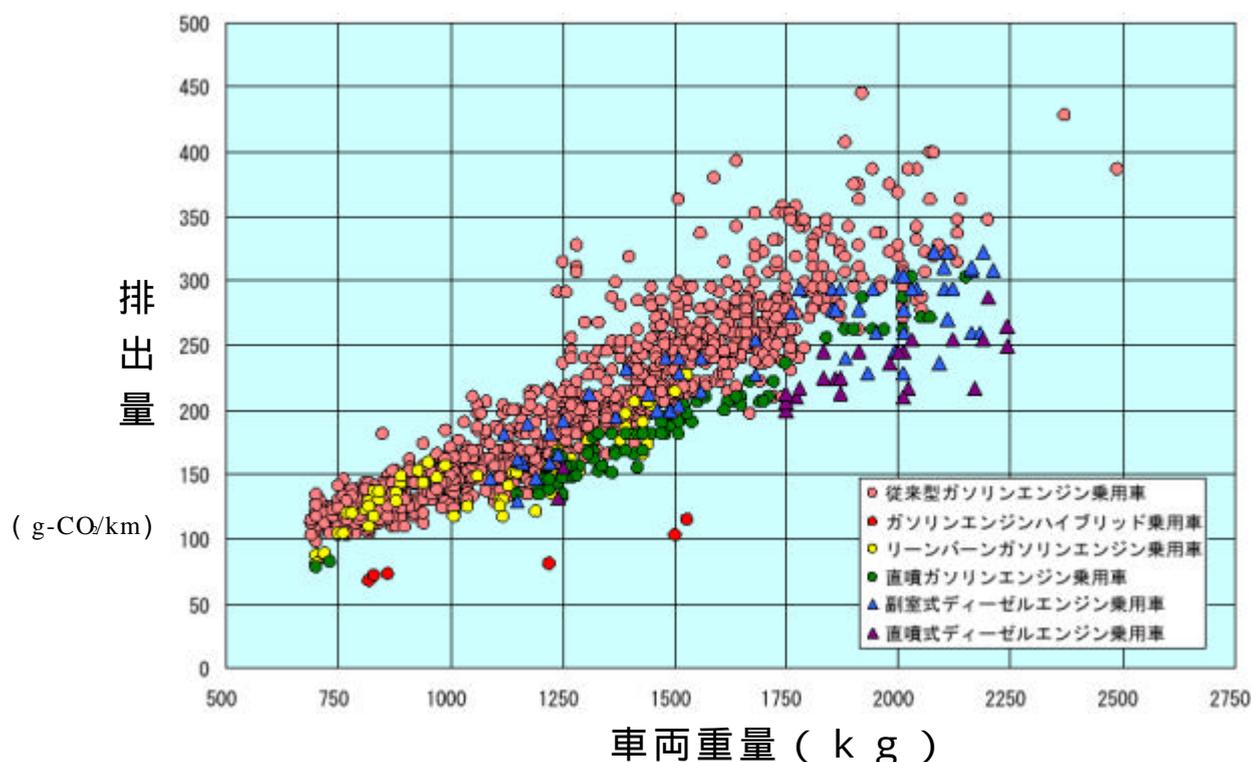
3) 温室効果ガス排出抑制効果 6,800(千トンCO₂)

4) 追加的削減費用 57,000(円/トンC)

購入車両の小型化 (No.3)

1) 技術の概要

自動車の買い換え時に、中型乗用車から普通乗用車、軽乗用車への買い換えなどより低燃費となる小型車購入を推進する。



(出典) 国土交通省ホームページ (車両重量別燃費及びCO₂排出状況について)

2) 2010年における導入量 (想定)

2010年における軽乗用車保有者の自家用乗用車保有者に占める割合が10%増加(442万台増加)した場合を想定(軽乗用車の保有台数は1999年実績で818万台であるが、2010年には1,473万台に増加すると想定)

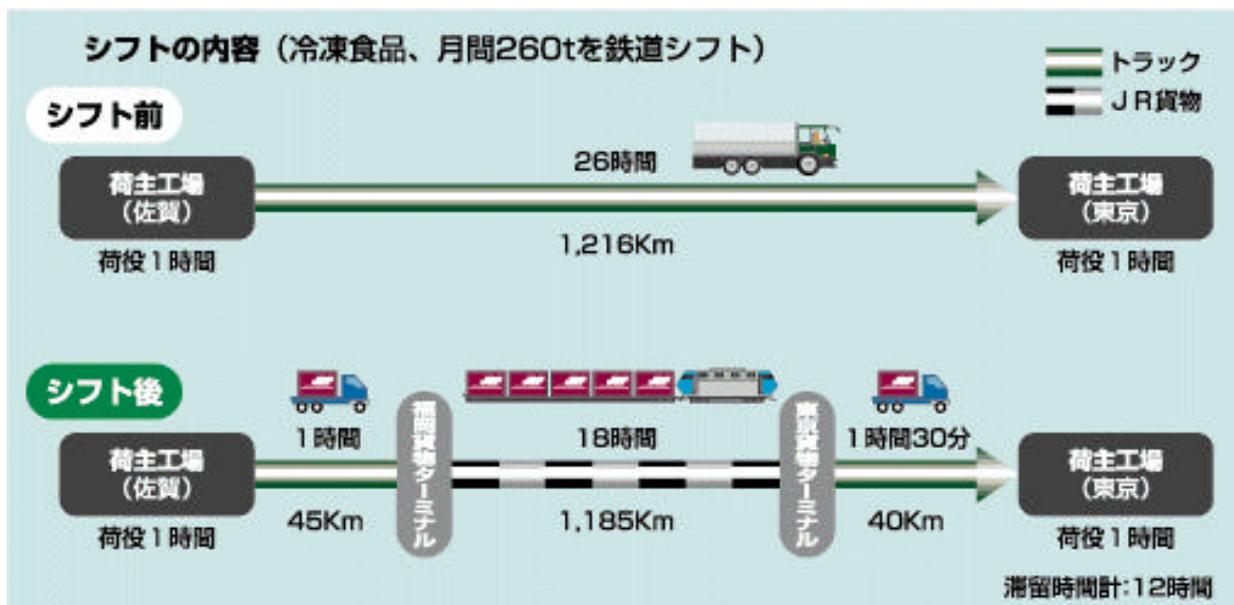
3) 温室効果ガス排出抑制効果 3,300 (千トン CO₂)

4) 追加的削減費用 57,000 (円/トン C)

トラック輸送から鉄道へのモーダルシフト (No.4)

1) 技術の概要

貨物のトラック輸送から、単位輸送量(トンキロ)当たり二酸化炭素排出量の少ない鉄道輸送への転換を図る。



(出典) J R 貨物

2) 2010年における導入量(想定)

中長距離の雑貨輸送のうち5%が自動車から鉄道・船舶にシフトし、鉄道への転換分が1割と想定。

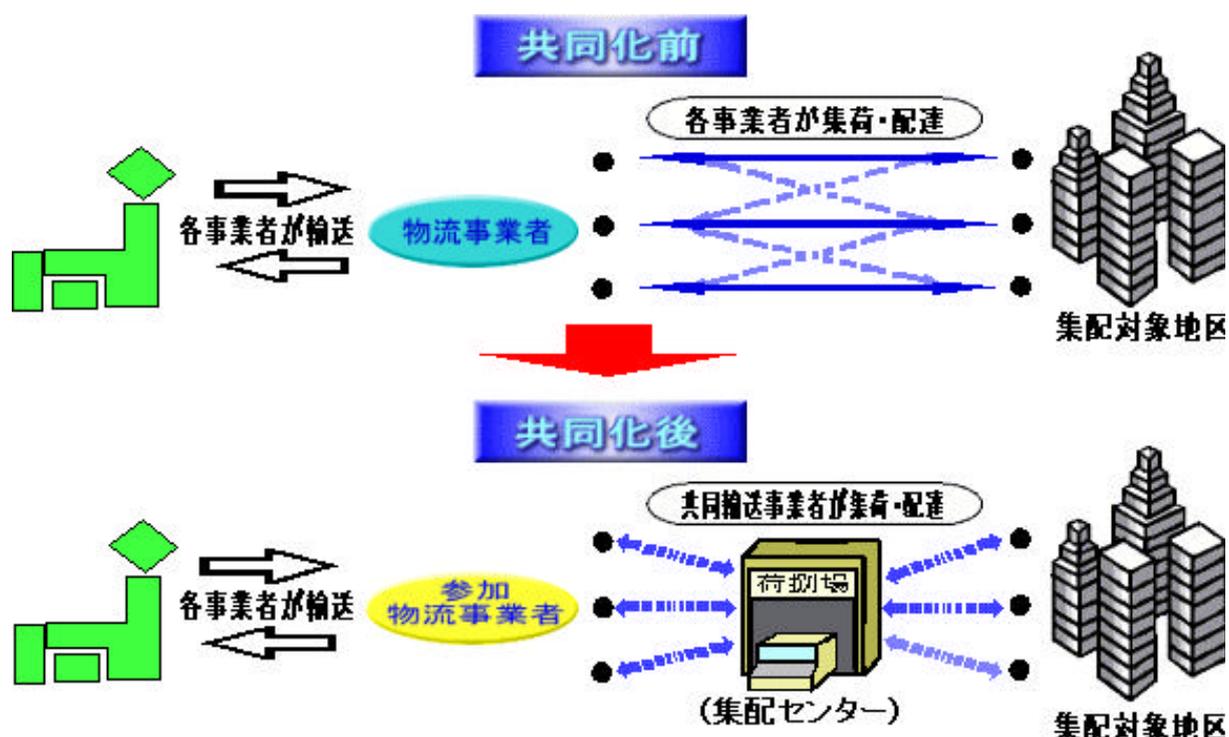
3) 温室効果ガス排出抑制効果 30(千トンCO₂)

4) 追加的削減費用 200,000(円/トンC)

共同輸送の実施 (No.7)

1) 技術の概要

自家用貨物輸送の営業用貨物輸送への転換、業務区内での貨物等の共同輸・配送、商用車専用レーンの設置などを通じた貨物輸送における輸送効率(積載率等)の改善を図る。



(出典) 国土交通省九州運輸局資料

2) 2010年における導入量(想定)

普通貨物車の積載率が、現状の約46%から50%に向上すると想定。

3) 温室効果ガス排出抑制効果 3,800(千トンCO₂)

4) 追加的削減費用 230,000(円/トンC)