

## 2. 3. 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

### 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います。

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

平成18年3月



国土交通省総合政策局

(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CO<sub>2</sub>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。

2010年の目標が表の一番右下にありますが、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、CO<sub>2</sub>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%の計画となっています。

エネルギー起源のCO<sub>2</sub>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が、現状をごらん頂きますとおりエネルギー起源CO<sub>2</sub>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が、まず、産業部門がございます。これが2010年の目標として基準年比−8.6%となっていますが現状として2003年において+0.4%。それから、

区分	1990年		2003年		2010年	
	基準年比 (%)	実績(%)	基準年比 (%)	実績(%)	基準年比 (%)	実績(%)
1. 温室効果ガスの排出量	1237	1339	1231	1231	−0.5%	−0.5%
エネルギー起源CO <sub>2</sub>	1048	1188	1245	1056	−8.6%	−8.6%
産業部門	476	478	476	435	−8.6%	−8.6%
運輸部門	217	260	198	250	15.1%	15.1%
民生部門	273	366	34.1%	302	10.7%	10.7%
家庭部門	129	170	31.8%	137	6.0%	6.0%
業務部門	141	196	36.1%	145	15.0%	15.0%
エネルギー転換部門	32	56	4.9%	59	−16.1%	−16.1%
代替フロンティガス	50	26	51	51	0.0%	0.0%
非エネルギー起源CO <sub>2</sub> 、メタ ン、N <sub>2</sub> O	139	125	123	123	−0.2%	−0.2%
2. 森林吸収量対策					−3.9%	−3.9%
3. その他(京都メカニズム)					−1.6%	−1.6%
					計+0.8%	計+0.8%

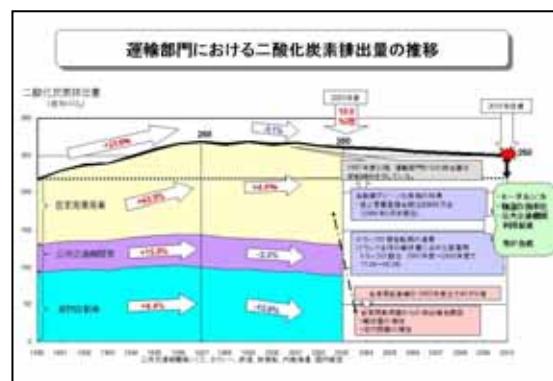
(スライド2)

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もありますが、原子力発電所の稼動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

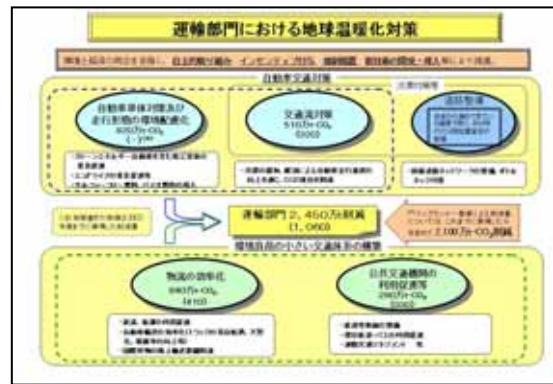
1990 年から 97 年までの排出量の割合が +23.6% と非常に大きな伸びを示しておりましたが、景気の後退やトラックの営自転換や効率化、トップランナー基準、自動車グリーン税制の効果、自動車の小型化等様々な原因がございますが、ごらん頂きますと、貨物自動車については 1997 年から 2003 年にかけて -12% と非常に大きく下がっております。これは、景気の後退だけでなく、トラック会社等の物流事業者の効率化といった様々な努力の効果がでてきているところです。

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す、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% となっておりまして、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ぬと考えております。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。



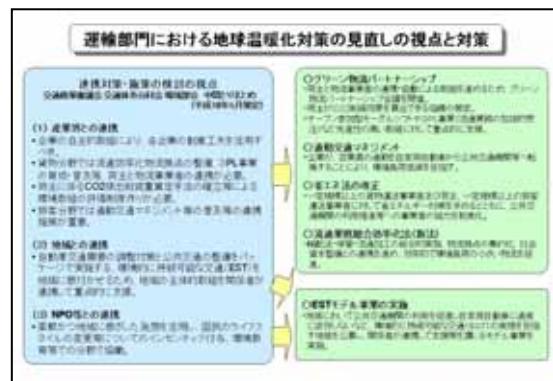
(スライド 3)

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。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が、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。



(スライド4)

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、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



(スライド5)

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。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、縦割りではなく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つたのではないか、役所では経済産業省と国土交通省との連携が足りなかつたのではないか、そういう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ックス協会、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

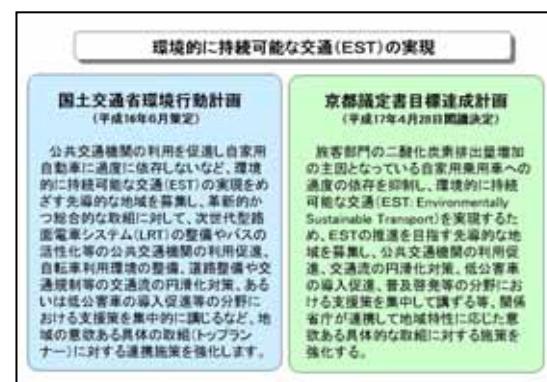
募集して、先進性のある取組みについては、経済産業省と国土交通省とで連携をとって財政支援をおこなって参る予定です。

次に「通勤交通マネジメント」ですが、これも産業界との連携として、工場や事業所の従業員の通勤を自家用自動車から公共交通機関に転換するため、経済産業省とともに全国的に協議会を設けて、また、各地方ブロックごとにも協議会を設けて、関係者が集まって行政も支援しながら公共交通機関への転換を図っているところでございます。

それから法律として2つございますが、「省エネ法の改正」ですが、これまで省エネ法の対象に運輸部門が入っておりませんでしたが、今回これを加えまして、先ほど申し上げましたグリーン物流パートナーシップや通勤交通マネジメントを後押しする制度として、法律改正をおこなわせていただきました。また、「流通業務総合効率化法」とですが、グリーン物流における流通の効率化を図るために物流拠点の集約化、物流の様々な関係事業を上流から下流にかけて総合的に効率化して実施できるような枠組みの法律を策定させていただきました。

最後に、一番下にありますのが本日のテーマになっておりますESTでございます。左側の視点で言えば地域との連携、NPOとの連携ということでモデル事業を基準として、地域において公共交通機関の利用を促進し、自家用自動車に過度に依存しない環境的に持続可能な交通体系を行政と地域の関係者が連携をとて集中的に支援していくこうというものですございます。これにつきましては、今回ESTは京都議定書目標達成計画のなかでこれまでどちらかというと欠けていた横割りの視点を地域の連携ということで、国として新たにバックアップさせていただく支援策として実施しております。

ESTは、平成16年度の国土交通省環境行動計画の中で位置づけられるとともに、平成17年度の京都議定書目標達成計画の中で横断的な追加施策として位置づけられました。



(スライド6)

我々がESTのモデル事業を募集する際に、簡単なモデルとして提示させていただいている資料でございます。公共交通機関の利用促進、自動車交通流の円滑化、歩行者や自転車対策、低公害車の導入促進、普及啓発等の様々なメニューから自治体、地元経済界、道路管理者、警察関係者、NPO等地元の関係者が参加して具体的な環境目標を設定した具体的な計画を策定して頂く。CO<sub>2</sub>排出削減量を設定し持続的で先進的な取組みを募集しまして、関係省庁



(スライド7)

(国土交通省、環境省、警察庁)の関係部局との連携によって、集中的に支援していくものです。

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して、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、環境改善効果を見込んでいる事業構想であり、特に業構想であること、最後に、実現可能性が見込まれのなかで募集をさせていただきまして、応募者は自チームを結成して頂きまして、各年度ごとの定量的です。こういった事業に対して関係省庁で集中的な支毎年度フォローアップさせていただきたいと考えて



(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。

(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。

平成17年度に選定されたESTモデル事業実施地域		県・都
事業コード	事業主名称	事業内容
12	「環境地盤改良」の八ヶ岳に特 徴する、地盤改良と石垣造設を組 みた八ヶ岳自然環境保全事業	八ヶ岳市 八ヶ岳を中心とした立派な石垣を再構築するに伴う地盤改良工事と、トランシットモードの確 立を目指すとともに、心地よい風景を残すため、山の木々の育成や八ヶ岳の山並みを活かしたアートビュースポット、新規開 拓を行った八ヶ岳の山並みを活用した観光地開発等。
13	環境共生モデル事業における環境 保全技術の開拓や普及活動の実施	神奈川県 甲相横濱地域の水循環を活性化するため、アーバンリバーフロント事業に新たに、水循環活性化による水資源の循環を目的とした「八ヶ岳の内山地区水循環回路」が、水資源の有効的利用と水循環による自給自足への貢献によって、地域社会に貢献しやすい実証活動を実施。
14	12区の災防づくり・山林整備事業	香川県 香川県東部地域に亘る12の河川流域で災害防止の取り組み、PTFによる12の河川流域・ノイマツ谷、高瀬川流域、大野川流域、大原川流域、大江川流域、大野川流域、大野川流域、大野川流域、大野川流域、大野川流域、大野川流域、大野川流域、大野川流域の総合的な災害対策。
15	新潟県立農業公園内農地整備計画に 基づく利根川流域農地整備事業	新潟県 八ヶ岳を中心とした立派な石垣を再構築するに伴う地盤改良工事と、トランシットモードの確 立を目指すとともに、心地よい風景を残すため、山の木々の育成や八ヶ岳の山並みを活用した観光地開 発等。
16	安芸郡立農業公園内農地整 備計画による立派な石垣整備	広島県 沼田町中心部、沼田町立農業公園内農地整備計画に伴う地盤改良工事と、トランシットモードの確 立を目指すとともに、心地よい風景を残すために、山の木々の育成や八ヶ岳の山並みを活用した観光地開 発等。
17	高麗川における立派な石垣整備 計画による立派な石垣整備	大分県 熊野川・高麗川・高麗川支流の立派な石垣整備計画に伴う地盤改良工事と、トランシットモードの確 立を目指すとともに、心地よい風景を残すために、山の木々の育成や八ヶ岳の山並みを活用した観光地開 発等。
18	香川県における立派な石垣整備 計画による立派な石垣整備	香川県 香川県東部地域に亘る12の河川流域・ノイマツ谷、高瀬川流域、大野川流域、大野川流域、大野川流域、大野川流域、大野川流域、大野川流域、大野川流域、大野川流域、大野川流域、大野川流域、大野川流域の総合的な災害対策。
19	尼崎市立農業公園内農地整備計画に 基づく立派な石垣整備	兵庫県 尼崎市立農業公園内農地整備計画に伴う地盤改良工事と、トランシットモードの確立を目指すと とも、心地よい風景を残すため、山の木々の育成や八ヶ岳の山並みを活用した観光地開発等。
20	広島市における立派な石垣整備 計画による立派な石垣整備	広島県 沼田町中心部、沼田町立農業公園内農地整備計画に伴う地盤改良工事と、トランシットモードの確 立を目指すとともに、心地よい風景を残すために、山の木々の育成や八ヶ岳の山並みを活用した観光地開 発等。
21	高麗川における立派な石垣整備計 画による立派な石垣整備	大分県 高麗川における立派な石垣整備計画に伴う地盤改良工事と、トランシットモードの確立を目指すと とも、心地よい風景を残すため、山の木々の育成や八ヶ岳の山並みを活用した観光地開発等。
22	福井県立農業公園内農地整備計 画による立派な石垣整備	福井県 立派な石垣整備計画に伴う地盤改良工事と、トランシットモードの確立を目指すとともに、心地よい風 景を残すため、山の木々の育成や八ヶ岳の山並みを活用した観光地開発等。

(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)