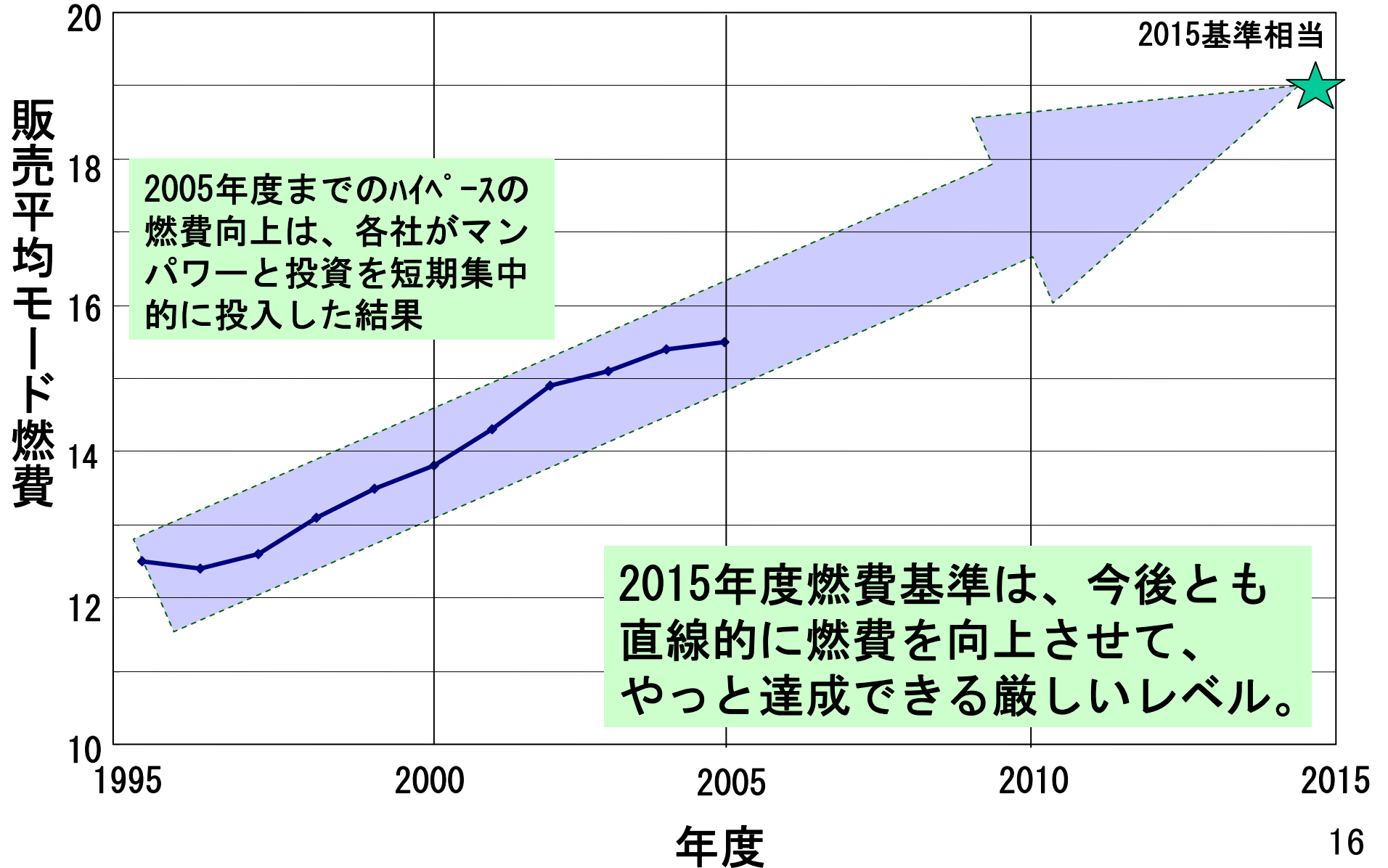
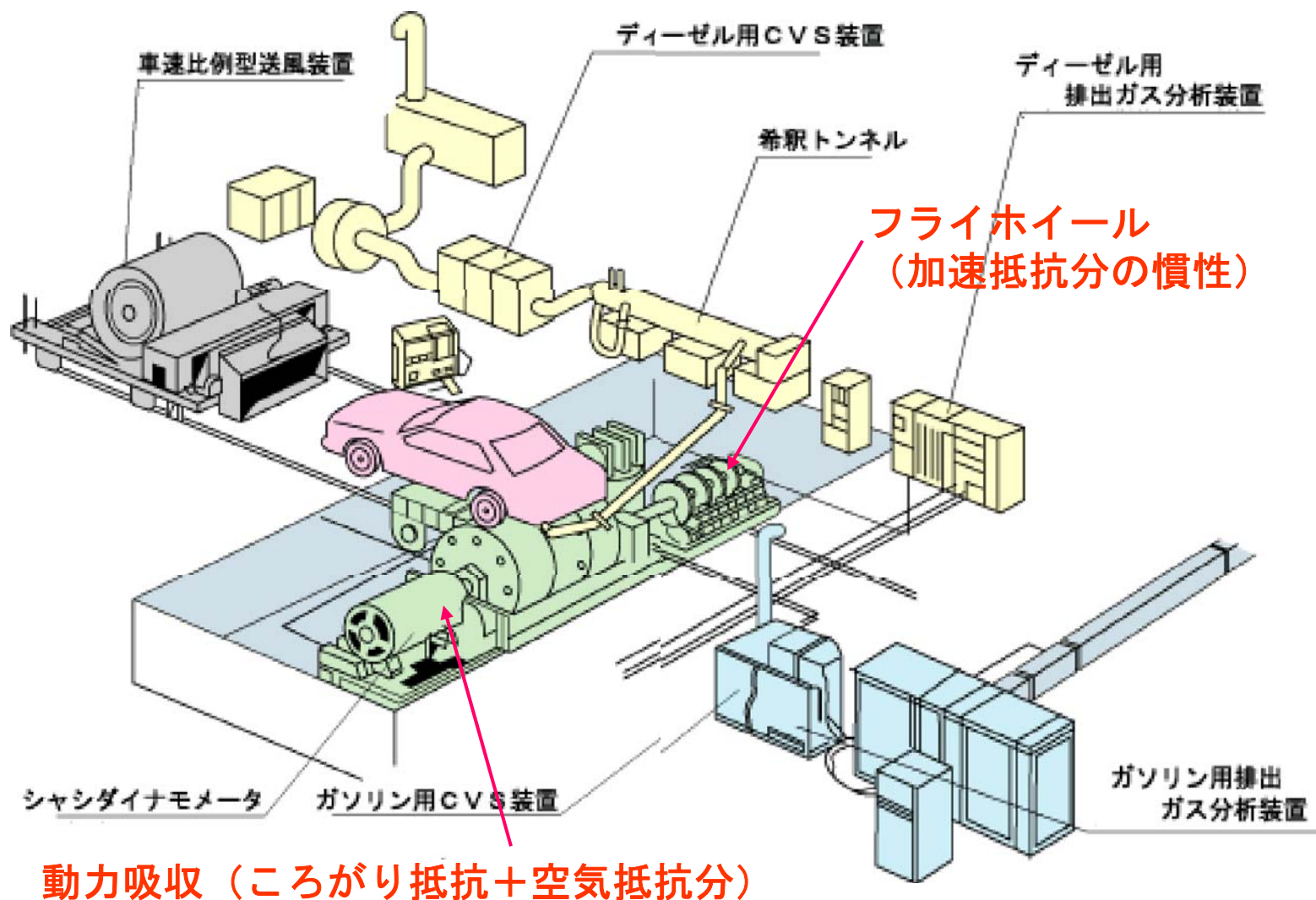


ガソリン乗用車の平均燃費推移

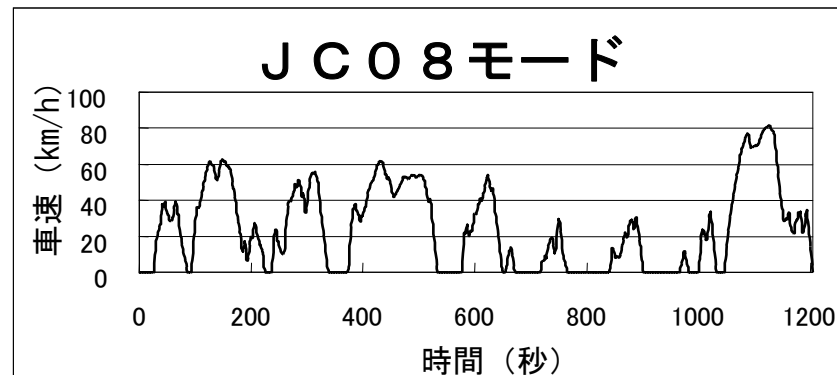
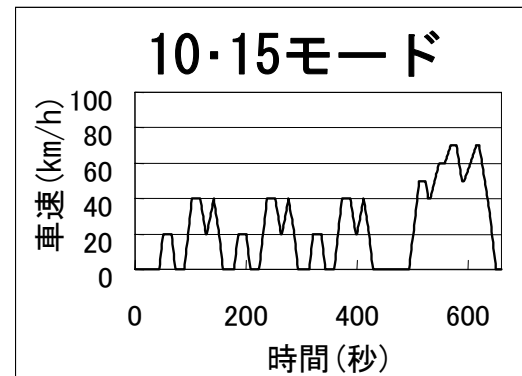
10・15モード
Km/l



シャシー・ダイナモーター上での燃費計測試験



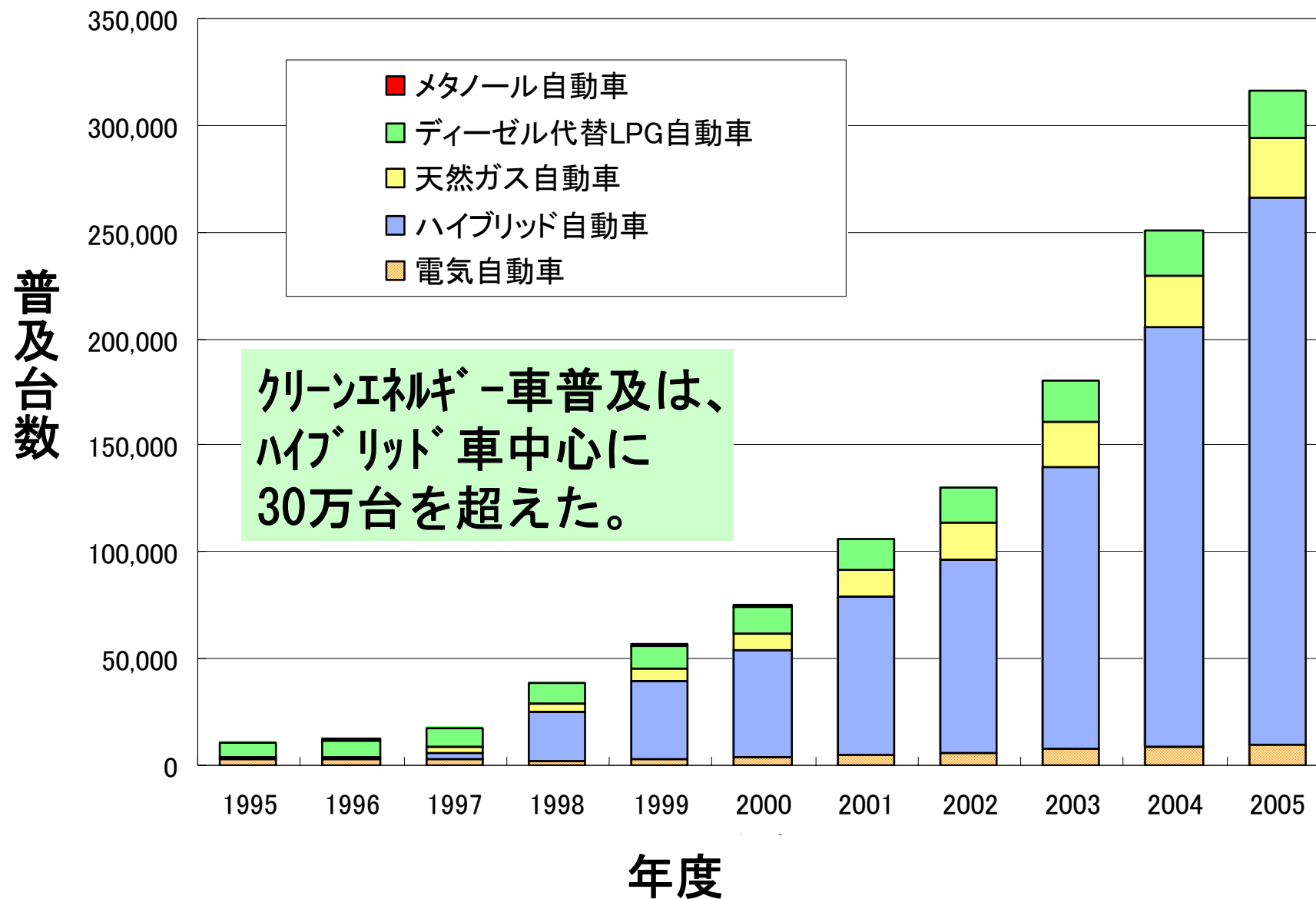
燃費試験用走行モード



コールド試験条件あり。

- 新モード燃費値は、従来より平均 1 割程度低くなる。
- 燃費表示切替に際しては、お客様の混乱を招かない様、官民で十分な検討が必要。

クリーンエネルギー車の普及台数



バイオ燃料

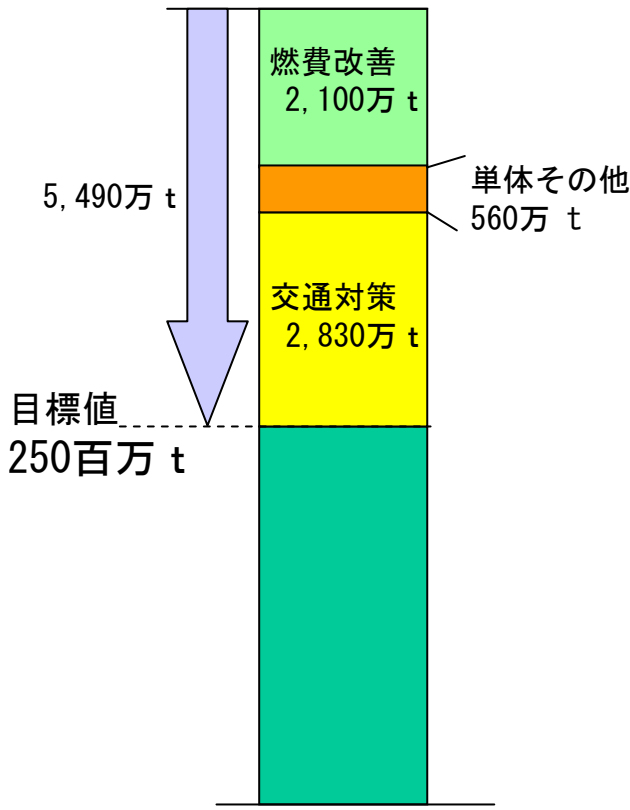
- ・ バイオ燃料の普及には賛成であり、普及に協力する。
- ・ ガソリンへのエタノール3%やETBE7%混合については、耐久性・排出ガスレベルとも車側への悪影響はない。
- ・ 中長期的なバイオ普及も重要と考えるが、使用過程車への影響も含め、個々に慎重な検討が必要と考える。
- ・ 基本的には、薄く広く混合させる事が望ましい。

ディーゼル乗用車

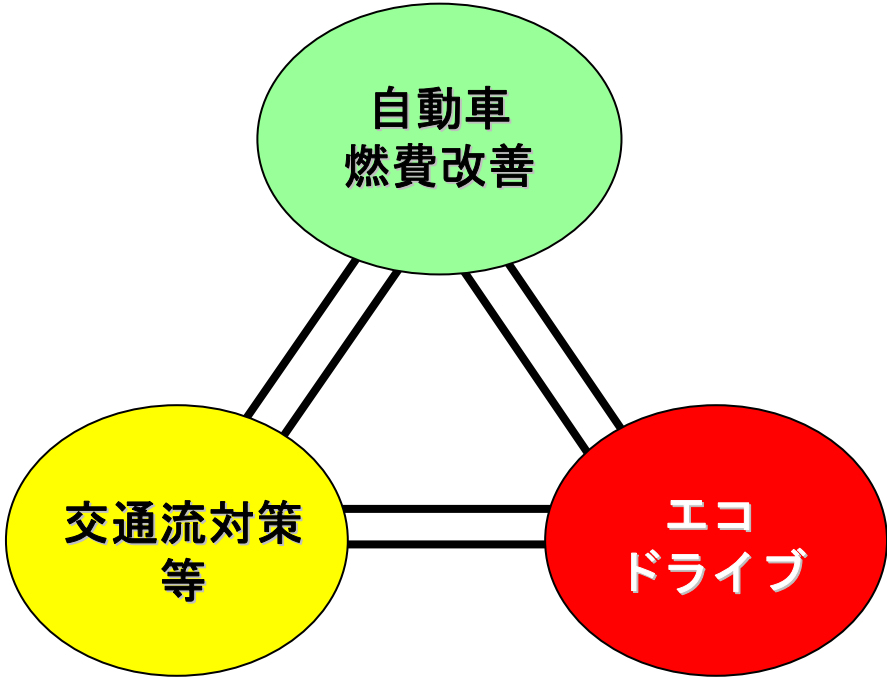
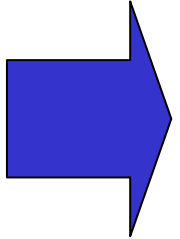
- ・ 日本市場では、ディーゼル乗用車がほとんど販売されていない。
これは、排出ガス規制や市場性の影響である。
- ・ 自工会各社は、普及を目指してクリーンなディーゼルの低コスト化開発に努力している。

4. 総合的取り組み

運輸部門目標達成計画

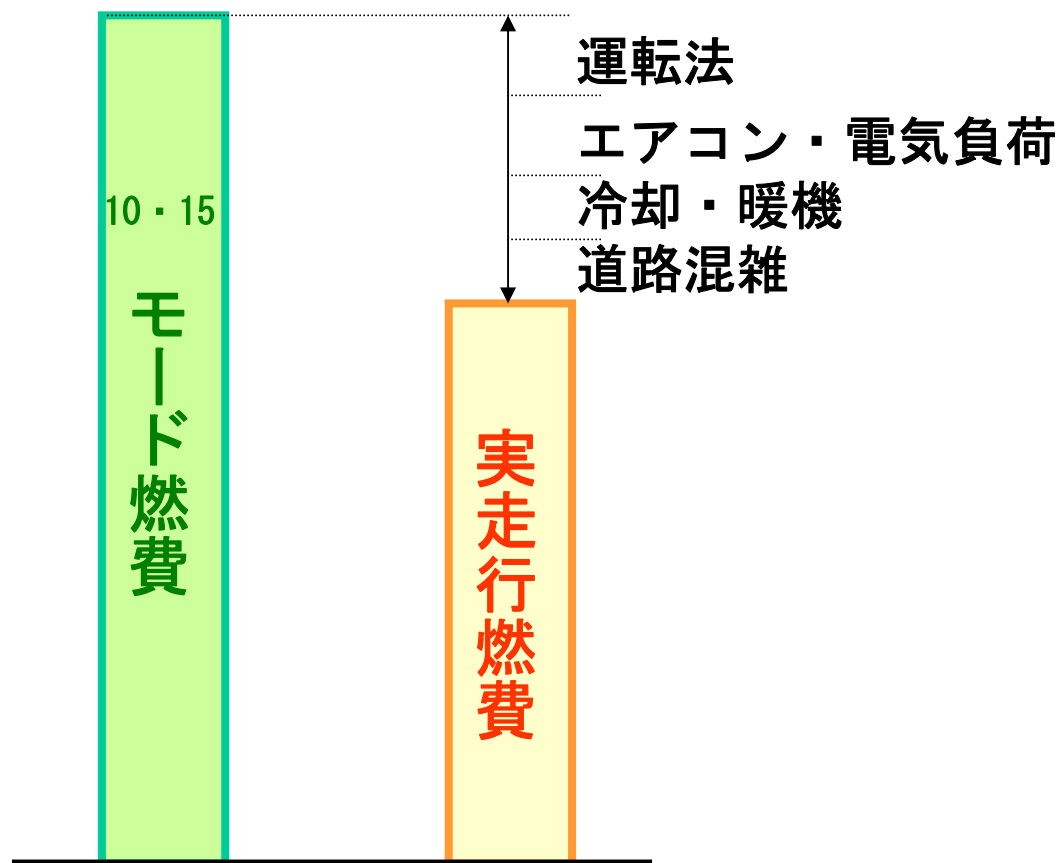


2010年度



総合的な取り組みが必要

モード燃費と実走行燃費の差異



エコドライブによって、実走行燃費がかなり向上する。

エコドライブ

- ・ 貨物事業者のエコドライブは進んでいるが乗用車では、定着していない。
- ・ 自工会は、様々な乗用車のエコドライブ普及活動に協力している。
- ・ 「瞬時燃費計」などの車載エコドライブツールは、急速に搭載車種が増加中。（次ページ）
- ・ エコドライブ普及には、クールビズのように知名度がアップすれば、草の根活動の効果も出るはず。
- ・ 政府にクールビズの成功体験を活かして、知名度アップをお願いしたい。

燃費の車載情報提供例

瞬間燃費計付きカーナビ



平均燃費計



エコランプ



エコメータ



瞬時燃費計

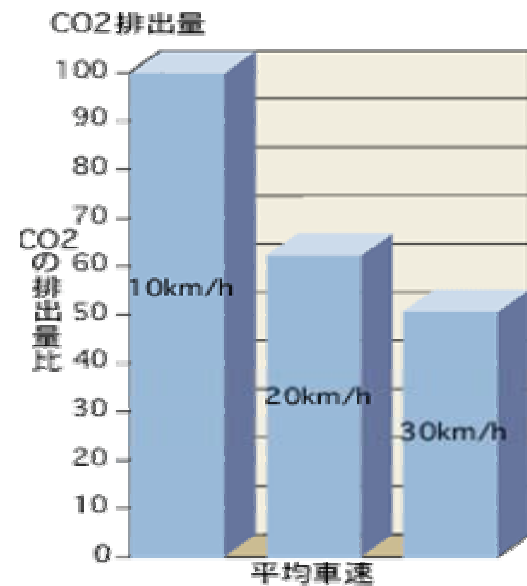


交通流対策の重要性

交通流改善による走行速度のアップは燃費に効果的であり、今後とも積極的に施策に取り組むべきである。

自工会提言

渋滞ポイント解消と踏み切り改良
環状道路の早期整備（例：首都圏三環状）
高速道路利用の促進



出典：（財）日本自動車研究所資料より作成

1999年	27.63km/h
2002年	27.93km/h
2003年	29.24km/h
2004年	29.68km/h

出典：国土交通省資料より作成

現在の交通対策の課題

- ・ 短期的な交通対策は、CO₂を削減していると認識している。
(定量的には不明確)
- ・ 自動車単体対策のみならず、交通対策・物流対策の各施策に対しても更にPDCA (Plan, Do, Check, Action) のサイクルを確実に回し、効率的投資をすべき。
- ・ 長期的視点での交通対策も重要視すべきである。
都市計画ビジョンからスタートした交通対策が必要。

首都高速王子線開通のCO₂削減効果試算

- 2002年12月開通 池袋線(5)～川口線(S1)を結ぶ、延長7.1km
- 首都高速道路公団の事前予測 CO₂ 1万トン/年 削減
- 今回の評価結果 CO₂ 2～3万トン/年 削減

自工会提言

VICSデータや、車検の走行距離データを使って、CO₂を評価すれば、より正確な定量評価が可能。

自工会は、各対策のCO₂削減効果を定量的に解析する体制を政府に要望してきた。

あらためてお願いしたい。



5. まとめ

- ・ 運輸部門のCO₂削減は、目標達成に向けて着実に進んでいる。
- ・ 自工会各社は、今後とも一層の燃費向上に努める。燃費向上による2010年度CO₂削減目標2100万トンは、達成可能である。
- ・ さまざまな交通施策においても、定量的に各対策の効果を把握し、更にPDCAを回すべきである。
- ・ 定量的現状把握に基づいた、効率的な視点での議論を期待する。