

運輸部門の2010年度の全CO2排出量の推計について

現在進められている目標達成計画上の対策・施策について、2010年度における運輸部門からの全CO2排出量を国土交通省において推計

注) この推計は、今後の新しいデータや資料等により変更があり得る

(1)「自然体ケース」のCO2排出量の推計

- 自然体ケース算出の方法としては、各輸送機関の排出原単位に2010年の輸送量予測値(旅客:人キロ、貨物:トンキロ)をかけたものを集計
- 排出原単位については、自家用乗用車、トラック以外については、2001年度の実績値を採用
- 自家用乗用車及びトラックについては、理論燃費と人キロ/トンキロあたりの排出原単位の乖離トレンドが2010年まで続くと考えて排出原単位を設定。なお、理論燃費については、トップランナー基準及びグリーン税制等による理論燃費の改善を反映させている。これにより、トップランナー基準による自動車燃費対策については、自然体ケースにこれを織り込んでいく。トップランナー基準等による燃費改善の2010年度の削減効果については、今回の評価結果を利用。
- 輸送量については、バス及びタクシー以外は、交通需要推計検討資料(平成14年11月・国土交通省道路局)、運輸政策審議会答申第20号(平成12年10月)を用いて設定。
- バス及びタクシーについては、2001年度の実績値を採用。

(2)「現行対策ケース」のCO2排出量の推計

- 「現行対策ケース」の排出量は、「自然体ケース」の排出量から、現行の各対策・施策による2010年度の全CO2削減量(2002年度を起点とした)の合計を差し引いて推計
- 「削減が進むケース」と「削減が進まないケース」の2ケースを推計

「削減が進むケース」: 現行の対策・施策による削減量を計上。ただし、高位値を推計した対策・施策については、この高位値を計上。
「削減が進まないケース」: 現行の対策・施策による削減量を計上。ただし、低位値を推計した対策・施策については、この低位値を計上。
ただし、次の対策・施策については、最近の対策の進捗と削減効果を評価できていないため、削減量の一部又は全部を計上していない。

一部: 公共交通機関の利用促進

全部: 国際貨物の陸上輸送距離の削減

対策・施策の新しい視座と今後の方向性（案）

交通政策審議会交通体系分科会環境部会においては、これまで、現行の運輸部門の温暖化対策の評価及びその追加対策のあり方についての検討を行ってきた。

以下では、これまでの同部会での議論を整理するとともに、各委員の指摘を踏まえて、今後検討・実施されるべき対策・施策に関しての新しい視座と今後の方向性についてとりまとめた。

1. 今後の対策・施策の検討の視座

運輸部門の目標年度（2010 年度）における全 CO2 排出量についての暫定的な評価によると、現行の対策・施策が、着実に進捗すると仮定したときには、目達計画上の目標値は達成する見込みとなった。一方、予測の前提に不確実性のある一部の対策・施策の効果が低位に進捗すると仮定すれば、目標値に届かない可能性があることとなった。

したがって、現行の対策・施策については、その着実な達成のため、また、その効果を持続的に発揮させるため、各対策・施策の見直し、強化を行う必要があるが、具体的な対策・施策の検討に当たっては、以下のような視座に留意する必要がある。

（1）総合的な政策メニューとしての対策・施策の推進

運輸部門の環境関連の政策は、エネルギーの効率的な利用、地域における交通手段の確保、コンパクトなまちづくり、文化・観光面の充実による国土・地域の魅力向上など、他の政策目的と同時に実現していくべきものであり、そうした複合的な成果を追求する総合的な政策メニューを打ち出し、政策の付加価値を上げていくべき。

そのため、国土交通省が実施している各分野の対策・施策における連携はもちろんのこと、経済産業省や環境省など、他省庁との連携を図るとともに、効率的な対策・施策の実施のため、効果の期待できる対策・施策への重点化を図ることが必要。

（2）地域レベル・個人レベルの地道な取組みの支援

着実な CO2 排出削減のためには、対策・施策の裾野を広げることが重要であり、地域レベル・個人レベルの地道な取組みへの支援を進めることが必要。

その際には、一般国民に意識変革を求め、個人レベルでの CO2 排出削減の努力の必要性を広く浸透するよう、分かりやすいアプローチを考えることが必要。例えば、対策の裾野を広げて効果を拡大していくために、個人ベースで一人一人にとってのメリットを明確にするとともに、具体的なアクションをおこすためのインセンティブを適切に付与することが必要。

(3) 技術革新等による対策・施策の支援

今後の大幅な CO2 排出削減を図るために、また、快適性を追求しながら環境にやさしい交通体系を考える上で、長期的な視点で技術開発を行うことが重要。

他方、全く新しい技術でなくても、現在の技術を活用すれば大幅な CO2 削減効果を上げることができることを認識すべき。

(4) 新たな物流・人流体系の構築

更なる排出削減を目指して、より効率的な物流・人流体系の構築を支援していくことが重要ではないか。

例えば、物流体系については、モーダルシフトが進まない要因を分析し、その結果を踏まえ、モーダルシフトを進めることのメリットを企業にどのように伝えていくべきかを検討すべき。

また、人流体系については、環境にやさしいだけでなく、高齢者にも使いやすい交通の実現という視点を持つべき。

さらに、対策の効果を定量的に把握することは対策の評価にとって重要であり、モニタリングの充実や数値モデルの活用等を検討すべき。

(5) 運輸部門におけるライフスタイル・ビジネススタイルの変革への取組みの支援

運輸部門の活動は日々の生活や企業活動と密接に結びついていることから、低炭素社会を支える新たなライフスタイル・ビジネススタイルを目指すことが必要。

その際に、CO2 削減のために生活の快適性を犠牲にするというネガティブなとらえ方ではなく、むしろ、CO2 削減に資するヒトの移動やモノの輸送が生活の質を高めることにつながる（例：渋滞の緩和、労働環境の改善など）という視点をアピールしていくべきである。

