

動車のラインアップが進んでいないため、普及台数が目達計画策定当初の見込みを下回っている。今後も台数は伸びていくが、当初見込みほど普及は拡大しないと想定されるため、目達計画上の目標達成は困難となる見込みである。そのため、アイドリングストップ自動車に関して、コストダウンへのメーカーの努力を促すとともに、エコドライブの普及促進といったソフト面の対策も含めた他の対策・施策により不足分をカバーすることを検討する必要がある。

【対策評価指標】：アイドリングストップ車普及台数

- | | |
|----------------------|-------------------------|
| ① 目達計画上の目標値（2010 年度） | 約 280 万台 |
| ② 実績値（2005 年度） | 0.65 万台 |
| ③ 2010 年度の予測値 | 高位 17.8 万台
低位 3.1 万台 |

（予測の前提）高位は、これまでの普及台数の実績をベースに暫定的に推計した。

低位は、毎年の導入量が一定であるケースに基づき試算した。

【CO2 削減量】

- | | |
|----------------------|--------------|
| ① 目達計画上の目標値（2010 年度） | 約 60 万 t-CO2 |
| ② 実績値（2005 年度） | — |
| ③ 2010 年度における予測値 | — |

- （参考） 1. 中央環境審議会・産業構造審議会合同会合の資料等による。
2. 運輸部門の全 CO2 排出量の推計の際には、③はゼロとした。

（3）輸送用燃料におけるバイオマス由来燃料の利用（「新エネルギー対策の推進」に含まれる）

輸送用燃料におけるバイオマス由来燃料の普及に向けて、「バイオマス・ニッポン総合戦略」に基づいた政府全体の取組みとして、ETBE（バイオマス由来ガソリン添加剤）、E3（バイオエタノール 3%混入）、さらに廃食油等を活用したバイオディーゼル燃料（BDF）等の導入促進を行っている。ETBE（8%まで混合可）及び E3 については、現在の市販車で使用可能であるが、さらに高濃度の混入に対応するため、国土交通省では、E10（バイオエタノール 10%混入）対応の車両の安全・環境性能に関する技術指針の整備を進めている。

普及の前提となる供給体制については、石油連盟が 2010 年度に原油換算 21 万 kl 相当分の導入を計画し、ETBE 混合ガソリンの流通実証事業を行っている。また今年度から新たに、関係府省の連携により、沖縄県宮古島において大規模な E3 実証事業を行う。

経済産業省では、引き続き、コスト低減に向けた技術開発や実証事業を

進めるほか、効率的・効果的な補助金等の執行により目達計画上の目標の達成に向け取り組むこととしている。

【対策評価指標】：バイオマス由来燃料の導入量（原油換算）

- | | |
|----------------------|-----------|
| ① 目達計画上の目標値（2010 年度） | 約 50 万 kl |
| ② 実績値（2005 年度） | — |
| ③ 2010 年度の予測値 | — |

【CO2 削減量】

- | | |
|----------------------|---------------|
| ① 目達計画上の目標値（2010 年度） | 約 128 万 t-CO2 |
| ② 実績値（2005 年度） | — |
| ③ 2010 年度の予測値 | — |

（参考） 1. CO2 削減量の①は国土交通省の推計。

（４）トップランナー基準による自動車の燃費改善

1999 年のトップランナー燃費基準の策定以降、自動車メーカーの低燃費車の開発努力及びグリーン税制による導入促進の効果により、CO2 排出の削減効果が現れており、このまま推移すれば、2010 年時点で目達計画上の目標を上回る水準である。引き続き、現行の対策・施策の着実な進捗を図っていくとともに、長期的な視点として、本年夏に策定予定の 2015 年基準を踏まえた対策も検討する必要がある。

【対策評価指標】：トップランナー基準の達成状況

- | |
|---|
| ① 目達計画上の目標（2010 年度）：トップランナー基準の達成 |
| ② 実績値（2005 年度）：ディーゼル貨物自動車、ディーゼル乗用自動車について、基準達成 |
| ③ 2010 年度の予測：ガソリン乗用自動車、ガソリン貨物自動車、LP ガス乗用自動車について、基準達成予定。 |

【CO2 削減量】

- | | |
|----------------------|--|
| ① 目達計画上の目標値（2010 年度） | 約 2,100 万 t-CO2 |
| ② 実績値（2005 年度） | 約 1,032 万 t-CO2 |
| ③ 2010 年度の予測値 | 高位 約 2,258 万 t-CO2
低位 約 2,100 万 t-CO2 |

（予測の前提）高位は、2010 年度燃費基準の達成が前倒しされた現況を織り込んで算出した。低位は、現行の目達計画の目標を設定した。

（参考）中央環境審議会・産業構造審議会合同会合の資料等による。

（５）クリーンエネルギー自動車の普及促進

グリーン税制や低公害車の導入補助、低公害車の技術開発等により、ク

リーンエネルギー自動車の累積導入量は増加しつつある。今後、目標どおりの導入の伸びを確保するために、追加対策の検討も含め、対策・施策を着実に進捗していく必要がある。

【対策評価指標】：クリーンエネルギー自動車の累積導入量

① 目達計画上の目標値（2010 年度）	233 万台
② 実績値（2005 年度）	33 万台
③ 2010 年度の予測値	高位 233 万台 低位 62 万台

（予測の前提）高位は、毎年の導入量がこれまでの普及台数の実績の導入伸び率で増加するケース、低位は、毎年の導入量が一定であるケースである。

【CO2 削減量】

① 目達計画上の目標値（2010 年度）	約 300 万 t-CO2
② 実績値（2005 年度）	—
③ 2010 年度の予測値	—

（参考） 1. 中央環境審議会・産業構造審議会合同会合の資料等による。

2. 運輸部門の全 CO2 排出量の推計の際には、③は対策評価指標の予測値を前提とした削減量とした。

（6）高速道路での大型トラックの最高速度の抑制

道路運送車両法に基づき、2003 年 9 月より逐次、速度抑制装置の装着を義務づけてきており、走行速度による CO2 排出の削減効果は現れているが、国土交通省が 2006 年度に新たに実施した速度抑制装置義務付けの効果に関する調査では、装置の装着台数から CO2 排出削減効果を計算する係数の違いから、目達計画上の目標を上回るケースと下回るケースが想定される。

ただし、本施策については、2006 年 9 月に義務付け対象車両すべてに装置が装着されたことから、新たな追加施策は困難であり、効果が十分でない場合には、他の対策・施策により不足分をカバーすることを検討する必要がある。

【対策評価指標】：大型トラックの速度制御装置の装着台数

① 目達計画上の目標値（2010 年度）	80 万台
② 実績値（2005 年度）	40.4 万台
③ 2010 年度における予測値	71.8 万台

【CO2 削減量】（2002 年度を起点として）

① 目達計画上の目標値（2010 年度）	約 79 万 t-CO2
② 実績値（2005 年度）	約 40 万 t-CO2

③ 2010 年度の予測値	高位	約 96 万 t-CO ₂
	低位	約 46 万 t-CO ₂

(予測の前提) 高位、低位の算出には、CO₂ 排出削減量を計算する係数に高位と低位の 2 ケースがあるため、それぞれの係数を使用した。
 なお、2010 年度の装着台数の見込は両者とも同じである。

(7) サルファーフリー燃料の導入及び対応自動車の導入

2009 年に導入が予定されている排ガス規制への対応に課題の残る直噴リーンバーンガソリン車の導入は早くても 2010 年までには見込めない状況と想定される。このことから、現時点においては、目達計画上の目標達成は容易ではないが、引き続き目標を達成すべく更なる技術開発に努めるべきである。当面の不足分については、他の対策・施策により不足分をカバーすることを検討する必要がある。

[対策評価指標]

① 目達計画上の目標値 (2010 年度)

直噴リーンバーンによる燃費改善率<ガソリン車: 10%程度>

触媒被毒除去のためのパーズ頻度減少による燃費改善率<ディーゼル車:4%程度>

② 実績値 (2005 年度)	実績なし
③ 2010 年度の予測値	見込みなし

[CO₂ 削減量]

① 目達計画上の目標値 (2010 年度)	約 120 万 t-CO ₂
② 実績値 (2005 年度)	実績なし
③ 2010 年度の予測値	見込みなし

(参考) 中央環境審議会・産業構造審議会合同会合の資料等による。

2. 交通流対策

目達計画所定の交通流対策のうち、自動車交通需要の調整、高度道路交通システム (ITS) の推進 (ETC、VICS) 及び路上工事の縮減については、それぞれの対策・施策により削減効果が現れている。目標達成の可能性については、現在、社会資本整備審議会環境部会において審議が進められているところである。

また、高度道路交通システム (ITS) の推進 (信号機の集中制御化) 及び交通安全施設の整備については、それぞれの対策・施策により削減効果が現れており、目標達成可能な水準となっている。

一方、テレワーク等情報通信を活用した交通代替の推進については、総務