

③ 2010 年度の予測値 92 億トンキロ

【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 113 万 t-CO2

② 実績値 (2005 年度) 把握できていない

③ 2010 年度の予測値 約 113 万 t-CO2

(参考) 運輸部門の全 CO2 排出量の推計の際には、「削減が進むケース」には③を計上したが、「削減が進まないケース」には計上しなかった。

4. 公共交通機関の利用促進等

(1) 公共交通機関の利用促進

鉄道新線の整備、IC カード導入等による既存の鉄道・バスの利用促進、通勤交通マネジメントなどの手段により、マイカーから公共交通機関への転移を促進する施策である。

現時点で得られる最新のデータは 2004 年度までであるが、CO2 排出の削減効果は現れてきており、このまま推移すれば、概ね目標達成が可能な水準である。ただし、通勤交通マネジメントは 2006 年度に開始したところであるため、現時点では対策の進捗及び CO2 削減効果を評価できていない。

【対策評価指標】：公共交通機関の輸送人員の改善効果

① 目達計画上の目標値 (2010 年度) 約 2,500 百万人

② 実績値 (2004 年度) 約 1,240 百万人

③ 2010 年度の予測値 約 2,553 百万人

【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 261 万 t-CO2

② 実績値 (2004 年度) 約 22 万 t-CO2

③ 2010 年度の予測値 約 268 万 t-CO2

(参考) 運輸部門の全 CO2 排出量の推計の際には、「削減が進むケース」では③を計上したが、「削減が進まないケース」では通勤交通マネジメント分約 84 万 t-CO2 は計上しなかった。

(2) 鉄道のエネルギー効率の向上

税制優遇措置等により、よりエネルギー効率の高い新型車両への代替を促進する施策である。

現時点で得られる最新のデータは 2004 年度までであるが、CO2 排出の削減効果は現れてきており、このまま推移すれば、概ね目標達成が可能な

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必要がある。

【対策評価指標】：エネルギー消費原単位

① 目達計画上の目標値（2010 年度）	2.42 kwh/km
② 実績値（2004 年度）	2.43 kwh/km
③ 2010 年度の予測値	2.42 kwh/km

【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 10 万 t-CO2
② 実績値（2004 年度）	約 7 万 t-CO2
③ 2010 年度の予測値	約 10 万 t-CO2

（3）航空のエネルギー効率の向上

新規機材の導入に対する税制優遇措置による支援や航空管制・着陸装置の高度化等を通じて、削減効果は現れてきており、2010 年度時点では概ね目標達成が可能な水準まで到達するものと予測される。引き続き、現行の対策・施策の着実な進捗を図っていく必要がある。

【対策評価指標】：エネルギー消費原単位

① 目達計画上の目標値（2010 年度）	0.0519 L/人キロ
② 実績値（2005 年度）	0.0523 L/人キロ
③ 2010 年度の予測値	0.0519 L/人キロ

【CO2 削減量】（1995 年度を起点として）

① 目達計画上の目標値（2010 年度）	約 191 万 t-CO2
② 実績値（2005 年度）	約 181 万 t-CO2
③ 2010 年度の予測値	約 191 万 t-CO2

運輸部門における対策の進捗状況及び CO2削減量の暫定評価(案) 説明資料

平成19年5月



国土交通省

1. 自動車単体対策及び走行形態の 環境配慮化

