

運輸部門における排出削減の取組状況

2021年3月

運輸部門における温室効果ガス排出削減に向けた主な取組

- 運輸部門において温室効果ガス排出削減に向けてこれまで行われてきた主たる取り組みとして、以下の3つを紹介する。

1 地球温暖化対策計画

2 エネルギーの使用の合理化等に関する法律（省エネ法）

3 総合物流施策大綱

1. 地球温暖化対策計画

- パリ協定の採択を受けて平成28年に閣議決定された地球温暖化対策計画においては、温室効果ガスの排出抑制及び吸収の目標、事業者、国民等が講ずべき措置に関する基本的事項、目標達成のために国、地方公共団体が講ずべき施策等を記載。
- 運輸部門においては、以下に示す事項に取り組むこととしている。

運輸部門の取組

- (a) 産業界における自主的取組の推進
 - 低炭素社会実行計画の着実な実施と評価・検証
- (b) 自動車単体対策
 - 次世代自動車の普及、燃費改善
 - バイオ燃料の供給体制整備促進
- (c) 道路交通流対策
- (d) 国民運動の展開
 - 国民運動の推進
- (e) 環境に配慮した自動車使用等の促進による自動車運送事業等のグリーン化
- (f) 公共交通機関及び自転車の利用促進
- (g) 鉄道、船舶、航空機の対策
 - 鉄道分野の省エネ化
 - 船舶分野の省エネ化
 - 航空分野の低炭素化
- (h) 低炭素物流の推進
 - トラック輸送の効率化、共同輸配送の推進
 - 海運グリーン化総合対策、鉄道貨物輸送へのモーダルシフトの推進
 - 物流拠点における設備の省エネ化
 - 港湾における取組
- (i) その他の対策・施策
 - 各省連携施策の計画的な推進



燃料電池自動車

ハイブリッド自動車

出所) 環境省・経済産業省・国土交通省「次世代モビリティガイドブック2019」(2020年)

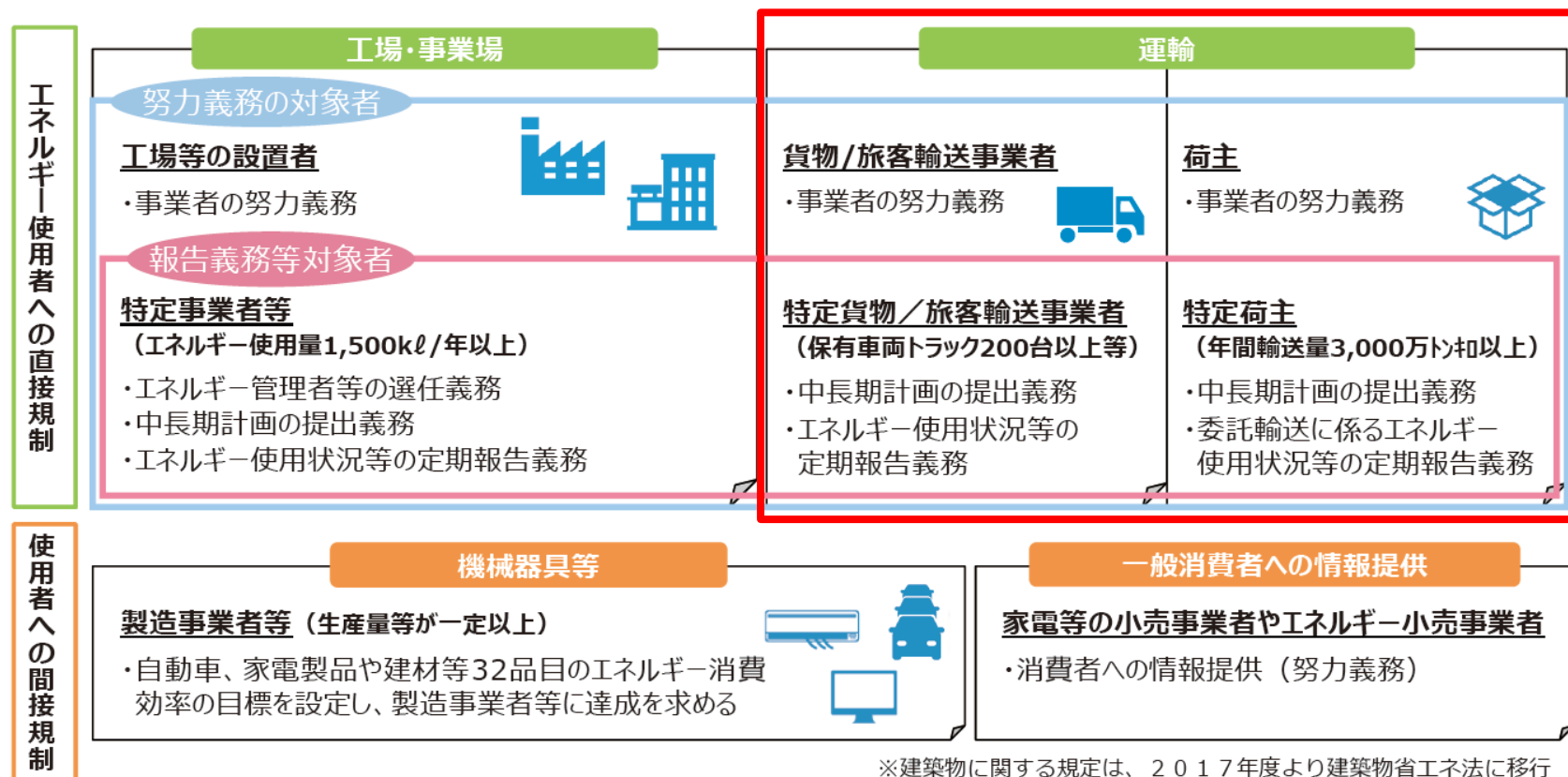


LRT、BRT等公共交通機関の整備

出所) 富山市観光協会ウェブサイト
(<https://www.toyamashi-kankoukyoukai.jp/?tid=100907>)

2. エネルギーの使用の合理化等に関する法律（省エネ法）

- 省エネ法においては、事業者に対して省エネ取組を実施する際の目安となるべき判断基準を示してエネルギー消費原単位等の中長期的に年平均1%以上の低減を目標とするとともに、一定規模以上の事業者にはエネルギー使用状況等を報告させ、取組が不十分な場合には指導・助言や合理化計画の作成指示等を行うこととしている。



省エネ法の概要

出所）経済産業省資源エネルギー庁「省エネ法の概要」

2. エネルギーの使用の合理化等に関する法律（省エネ法）

- また、省エネ法では貨物輸送事業者、旅客輸送事業者、荷主に対してそれぞれエネルギーの使用の合理化に関する判断の基準を定め、省エネのために実施すべき事項等を示している。

貨物輸送事業者の判断基準

- 1 取組方針の作成及び効果等の把握
- 2 エネルギーの消費量との対比における性能が優れている輸送用機械器具の使用
- 3 輸送用機械器具のエネルギーの使用の合理化に資する運転又は操縦
- 4 輸送能力の高い輸送用機械器具の使用
- 5 輸送用機械器具の輸送能力の効率的な活用
- 6 その他エネルギーの使用の合理化に資する事項



スーパーエコシップ

出所) 海上技術安全研究所WEBサイト
(<https://www.nmri.go.jp/main/etc/kaisetsu/0013.html>)

旅客輸送事業者の判断基準

- 1 取組方針の作成及び効果等の把握
- 2 エネルギーの消費量との対比における性能が優れている輸送用機械器具の使用
- 3 輸送用機械器具のエネルギーの使用の合理化に資する運転又は操縦
- 4 旅客を乗せないで走行し、又は航行する距離の縮減
- 5 その他エネルギーの使用の合理化に資する事項



エコドライブの推進

出所) 国土交通省「エコドライブ10のすすめ」

荷主の判断基準

- I エネルギーの仕様の合理化の基準
 - 1 共通的な取組
 - 2 主に企業向けの大口貨物の配送効率向上の取組
 - 3 主に消費者向けの小口貨物の配送効率向上の取組
- II エネルギーの使用の合理化の目標及び計画的に取り組むべき措置
 - 1 共通的な取組
 - 2 主に企業向けの大口貨物の配送効率向上の取組
 - 3 主に消費者向けの小口貨物の配送効率向上の取組



1回で受け取りませんか

再配達の削減
(COOL CHOICE「できるだけ1回で受け取りませんかキャンペーン」)

出所) 環境省 COOL CHOICE WEBサイト
(<https://ondankataisaku.env.go.jp/coolchoice/butsuryu/about/>)

3. 総合物流施策大綱

- 関係省庁が連携して物流施策の総合的な推進を図るため、政府では1997年より「総合物流施策大綱」を策定している。
- 現行の「総合物流施策大綱（2017年度～2020年度）」では、今後の物流施策の方向性と取組の1つとして、「4.災害等のリスク・地球環境問題に対応する持続可能な物流の構築（＝備える）」を掲げており、以下の取組を促進することとしている。

4.災害等のリスク・地球環境問題に対応する持続可能な物流の構築（＝備える）

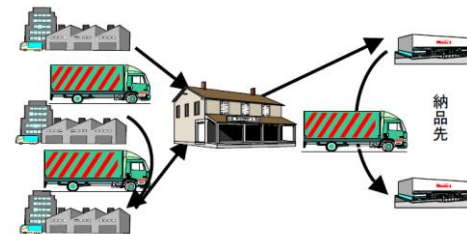
（2）地球環境問題に備える

① サプライチェーン全体における環境負荷低減の推進

- （ア）荷主における取組の促進
 - ・ 省エネ法による取組の促進
- （イ）荷主・物流事業者間など関係者間の連携促進
 - ・ モーダルシフトや共同物流の促進
- （ウ）物流拠点の環境負荷の低減
 - ・ 物流施設、港湾・空港等物流拠点の低炭素化

② 輸送モードの省エネ化・低公害化

- （ア）渋滞対策
 - ・ ICTやAIを活用した交通マネジメントの強化
 - ・ 大型商業施設等による渋滞多発の強化
- （イ）船舶の省エネ対策
 - ・ 省エネ船の普及
 - ・ 内航海運事業者の省エネ評価制度の構築・普及
- （ウ）船舶からの排出ガスに関するSOx規制
 - ・ LNG燃料船の普及



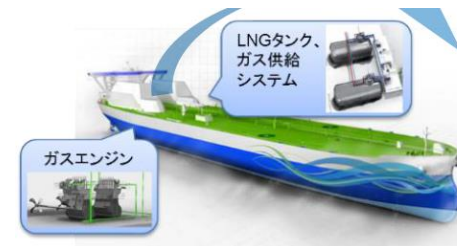
共同物流

出所）「共同物流等の促進に向けた研究会」提言概要（2019年）



ETC2.0

出所）国土交通省WEBサイト「ETC2.0の仕組み」



LNG燃料船

出所）国土交通省WEBサイト「代替燃料活用による船舶からのCO2排出削減対策モデル事業」
(<https://www.mlit.go.jp/common/001296326.pdf>)