

# 現大綱における運輸部門の対策の概要

資料2-1

## 1. 対策の体系

### ■ (1) 自動車交通対策

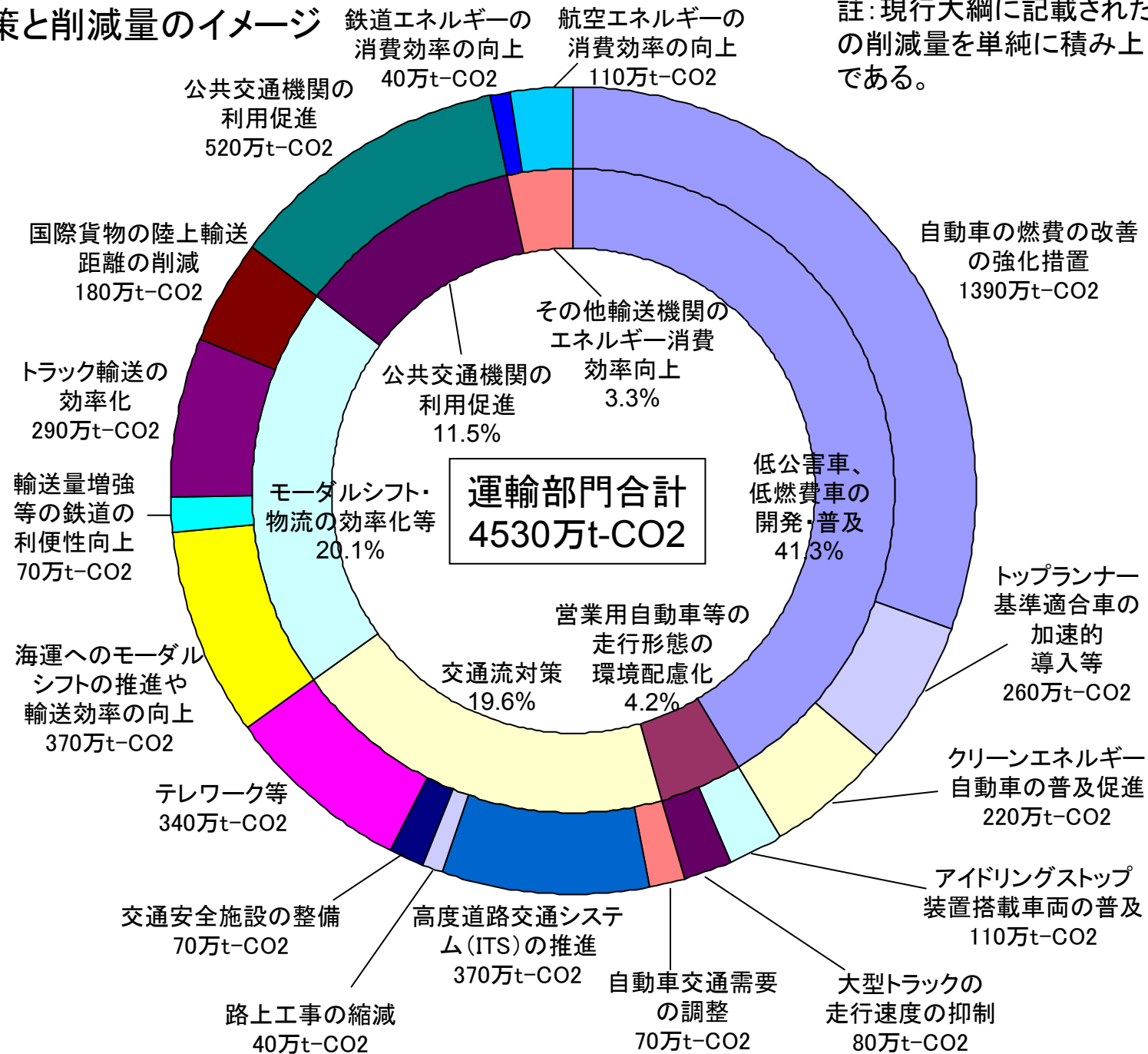
- (1-1) クリーンエネルギー自動車を含む低公害車、低燃費車の開発・普及  
(燃費基準の設定, クリーンエネルギー自動車)
- (1-2) 営業用自動車等の走行形態の環境配慮化  
(アイドリングストップ装置, スピードリミッター)
- (1-3) 交通流対策(渋滞の解消など)

### ■ (2) 環境負荷の小さい交通体系の構築

- (2-1) モーダルシフト・物流の効率化等  
(トラック→鉄道・船舶への移行, トラック輸送の効率化)
- (2-2) 公共交通機関の利用促進(自家用車→鉄道・バス等への移行)
- (2-3) その他輸送機関のエネルギー消費効率向上  
(鉄道・船舶・航空の性能向上)

# (参考) 運輸部門における 対策と削減量のイメージ

注: 現行大綱に記載された対策とその削減量を単純に積み上げたものである。



## 2. 各種対策の概要

註 (〇〇万t-CO<sub>2</sub>, △△万kl)  
CO<sub>2</sub>削減見込み量 省エネ効果(原油換算)

### (1) 自動車交通対策

#### (1-1) クリーンエネルギー自動車を含む低公害車、低燃費車の開発・普及

##### ○自動車の燃費の改善の強化措置(1,390万t-CO<sub>2</sub>, 540万kl)

＜ガソリン自動車及びディーゼル自動車ごとの目標年度において全製造事業者等の基準値達成を想定＞

例) ガソリン乗用車: 2010年度までに基準達成(省エネ効果約23%)

※旧型車が基準達成車に置き換わることで省エネ実現

##### ○トップランナー基準適合車の加速的導入、低公害車開発・普及の加速 (260万t-CO<sub>2</sub>, 100万kl)

※燃費基準達成車の普及加速(通常ペース以上の普及策で、全体に占める普及率向上)

##### ○クリーンエネルギー自動車の普及促進(220万t-CO<sub>2</sub>, 80万kl)

※天然ガス車(トラック), ハイブリッド自動車等, CO<sub>2</sub>排出の少ない自動車の普及

## (1) 自動車交通対策

### (1-2) 営業用自動車等の走行形態の環境配慮化

#### ○アイドリングストップ装置搭載車両の普及（110万t-CO<sub>2</sub>, 40万kl）

<バス・トラックの更新車両の約30%に装置を搭載>

※停車時に自動的にアイドリングストップ

→搭載車両の燃費が7%向上するとの想定

#### ○大型トラックの走行速度の抑制（80万t-CO<sub>2</sub>, 30万kl）

※速度抑制装置の装備義務づけにより、大型トラックの走行速度を最高90km/hに制限

→経済速度に近づくため、高速走行時の燃費が改善

## (1) 自動車交通対策

### (1-3) 交通流対策

#### ○自動車交通需要の調整(70万t-CO<sub>2</sub>, 20万kl)

※自転車道, 駐輪場の整備により、乗用車から自転車利用へのシフトを実現 などにより、自動車走行量を減少させる。

#### ○高度道路交通システム(ITS)の推進 (370万t-CO<sub>2</sub>, 140万kl)

(高速道料金所へのETC導入, 交通情報通信システムの整備, 信号機の集中制御など)

#### ○路上工事の縮減(40万t-CO<sub>2</sub>, 10万kl)

#### ○路上駐車対策

※渋滞の解消により、実質的な燃費を向上させる。

#### ○交通安全施設の整備(70万t-CO<sub>2</sub>, 20万kl)

<20,000基の信号機の高度化などを想定>

※信号機の設置・系統化などによる渋滞の解消のほか、信号灯器のLED化による省エネ(業務その他部門への効果)を導入。

#### ○テレワーク等情報通信を活用した交通代替の推進(340万t-CO<sub>2</sub>, 130万kl)

<2010年のテレワーク総人口：就業者の25% (1,630万人) 程度を想定>

※通勤交通需要の減少により、運輸エネルギー需要を減少させる。

## (2) 環境負荷の小さい交通体系の構築

### (2-1) モーダルシフト・物流の効率化等

#### ○海運へのモーダルシフトの推進等(370万t-CO<sub>2</sub>, 137万kl)

<内航海運の輸送分担率が44%に向上すると想定>(大綱策定時は41%)

※分担率上昇分はトラックからのシフトと想定。

スーパーエコシップの開発により、船舶のエネルギー効率をさらに上昇させる。

#### ○輸送力増強等の鉄道の利便性向上(70万t-CO<sub>2</sub>, 23万kl)

<鉄道コンテナの輸送分担率が3.6%に向上すると想定>(大綱策定時3.4%)

※分担率上昇分はトラックからのシフトと想定。

#### ○トラック輸送の効率化(290万t-CO<sub>2</sub>, 110万kl)

<1996年度から2010年度にかけて、トレーラーの保有台数が約1.5万台、25t車の保有台数が約7万台増加すると想定>

※より小型のトラックでの輸送から切り替え、走行台数・距離を減少させる。

#### ○国際貨物の陸上輸送距離の削減(180万t-CO<sub>2</sub>, 70万kl)

<陸上輸送量約93億トンキロ削減を想定>

※国際海上コンテナターミナル、多目的国際ターミナルを整備することにより、港湾からのトラック輸送距離を減少させる。

## (2) 環境負荷の小さい交通体系の構築

### (2-2) 公共交通機関の利用促進

#### ○公共交通機関の利用促進(520万t-CO<sub>2</sub>, 200万kl)

<乗用車利用8,000万台キロ(1日当たり)削減を想定>

※都市部の鉄道・モノレールや整備新幹線の整備, その他利便性向上により、乗用車から鉄道, バスへの転換を促し、乗用車の走行量を減少させる。

### (2-3) その他輸送機関のエネルギー消費効率向上

#### ○鉄道エネルギー消費効率の向上(40万t-CO<sub>2</sub>, 10万kl)

#### ○航空エネルギー消費効率の向上(110万t-CO<sub>2</sub>, 40万kl)

<鉄道車両・航空機材のエネルギー消費原単位約7%改善を想定>

※車両・機材を従来型から省エネルギー型に更新することにより、省エネを実現。