

# 運輸部門における現在までの排出量 及び関連データについて

# 運輸部門における現在までの排出量 及び関連データについて

## ～目次～

### 1. CO<sub>2</sub>排出量の推移

(p.3~4)

- (1) 運輸部門概況(1990-2001)
- (2) 運輸部門概況(1995-2001)

### 2. CO<sub>2</sub>排出量の増減要因

(p.5~10)

- (1) 旅客部門・・・マイカー及び社用車等(自家用乗用車)の保有台数の増加(1990-2001)
- (2) 旅客部門・・・マイカー及び社用車等(自家用乗用車)の保有台数の増加(1995-2001)
- (3) 旅客部門・・・乗用車の実走行燃費の悪化
- (4) 旅客部門・・・乗用車の大型化
- (5) 貨物部門・・・貨物自動車の走行量の増加(1990-2001)
- (6) 貨物部門・・・貨物自動車の走行量の減少(1995-2001)

### 3. CO<sub>2</sub>排出の将来の動向

(p.11~12)

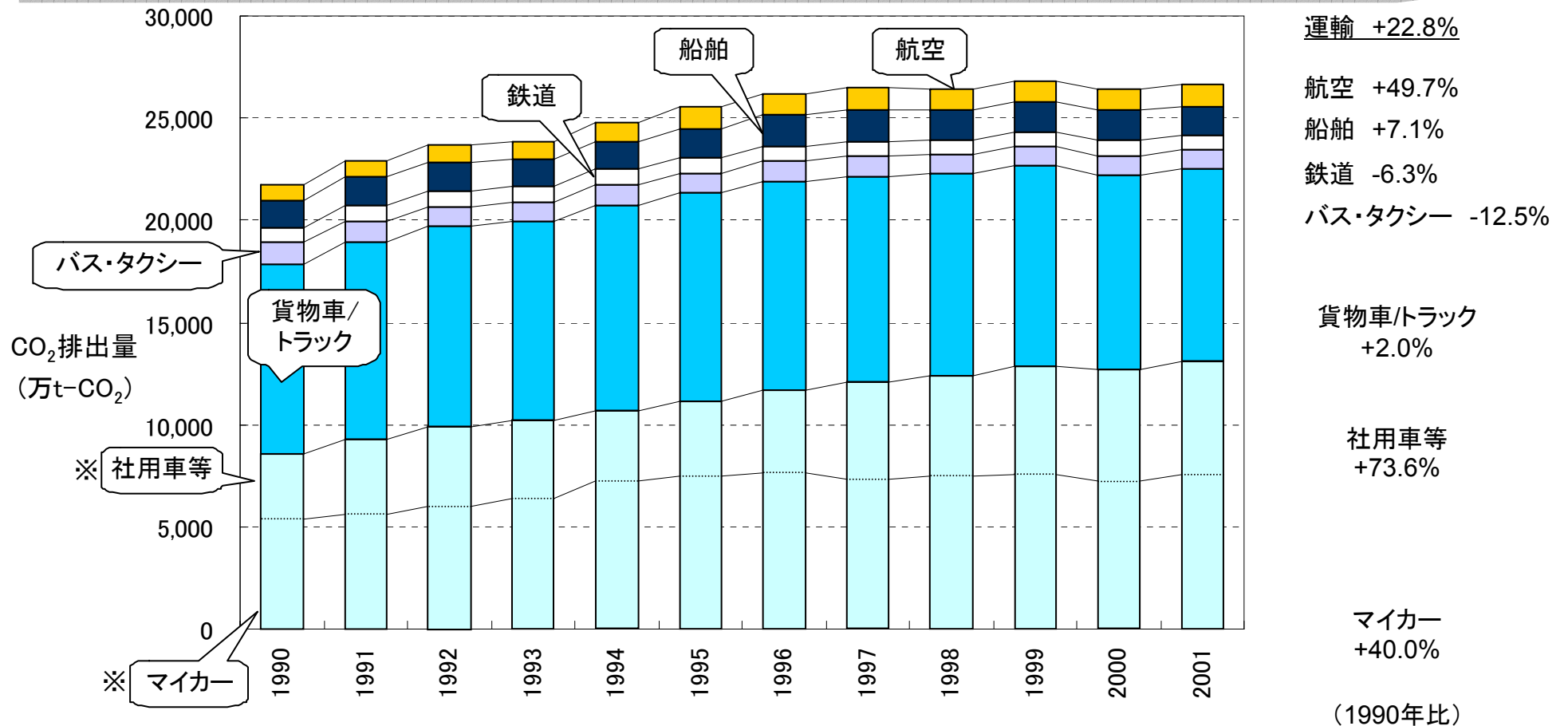
- (1) 旅客部門の走行量の将来予測
- (2) 貨物部門の走行量の将来予測

# 1. CO<sub>2</sub>排出量の推移

## (1) 運輸部門概況・・・(1990-2001)

○2001年の運輸部門のCO<sub>2</sub>排出量を輸送区分別に見ると、マイカー及び社用車等（自家用乗用車）からの排出量が約半分を占める。

○1990年の排出量と比較すると、マイカー、社用車等及び航空からの排出量が大きく増加している。



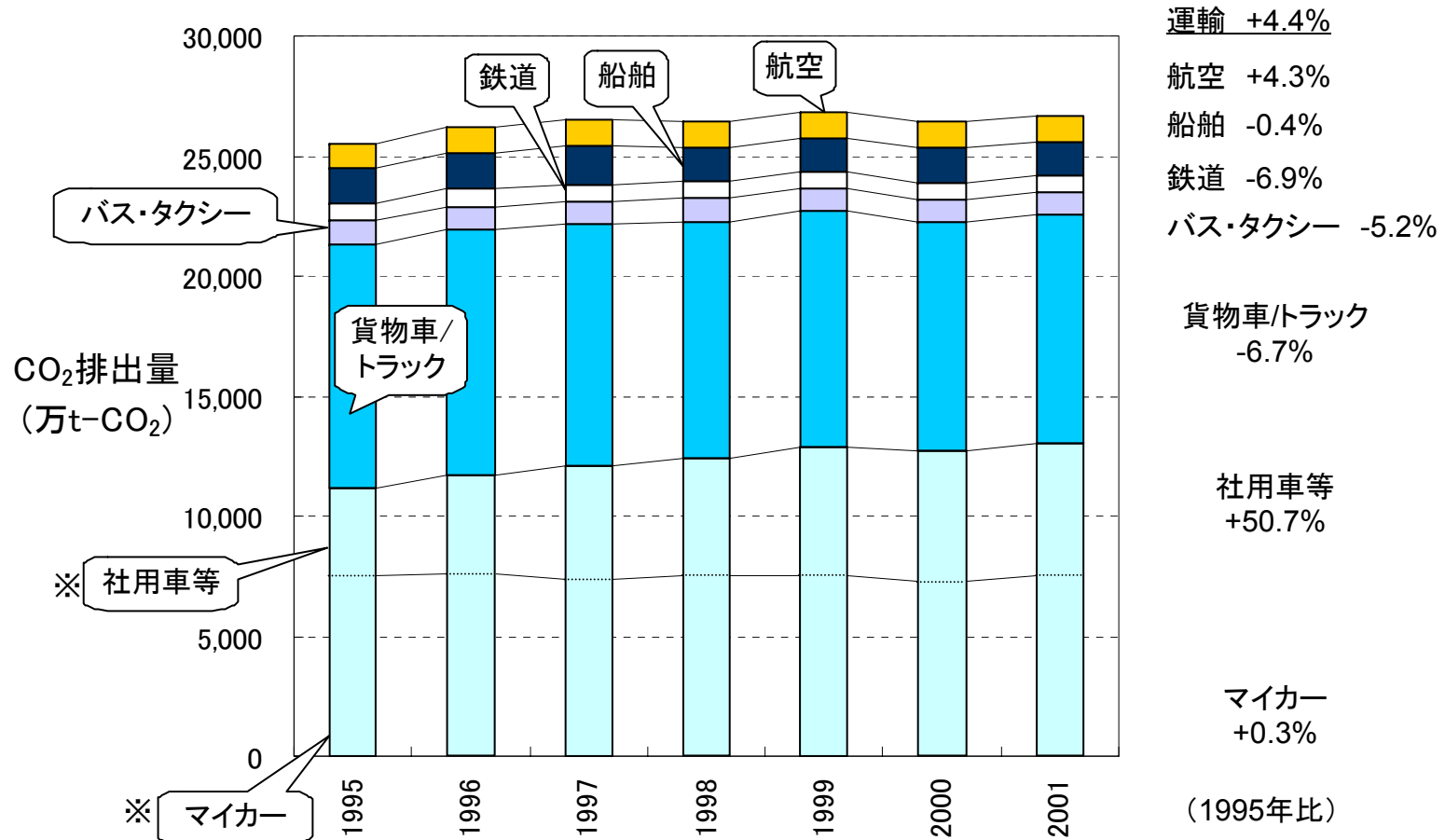
<出典>温室効果ガス排出・吸収目録より算定

※マイカーについては、家計調査報告における家庭のガソリン消費量を用いて推計し、自家用乗用車全体との残差を社用車等としている。  
 (参考文献)「総合エネルギー統計の解説」

# 1. CO<sub>2</sub>排出量の推移

## (2) 運輸部門概況・・・(1995-2001)

- 大綱の目標では、運輸部門からの排出量を1995年と同水準(1990年比+17%)に抑制することを定めている。
- 2001年の運輸部門のCO<sub>2</sub>排出量を1995年と比較すると、貨物車は6.7%減少する一方、社用車等からの排出量が50.7%増加。マイカーからの排出量の伸びは小さくなっている。

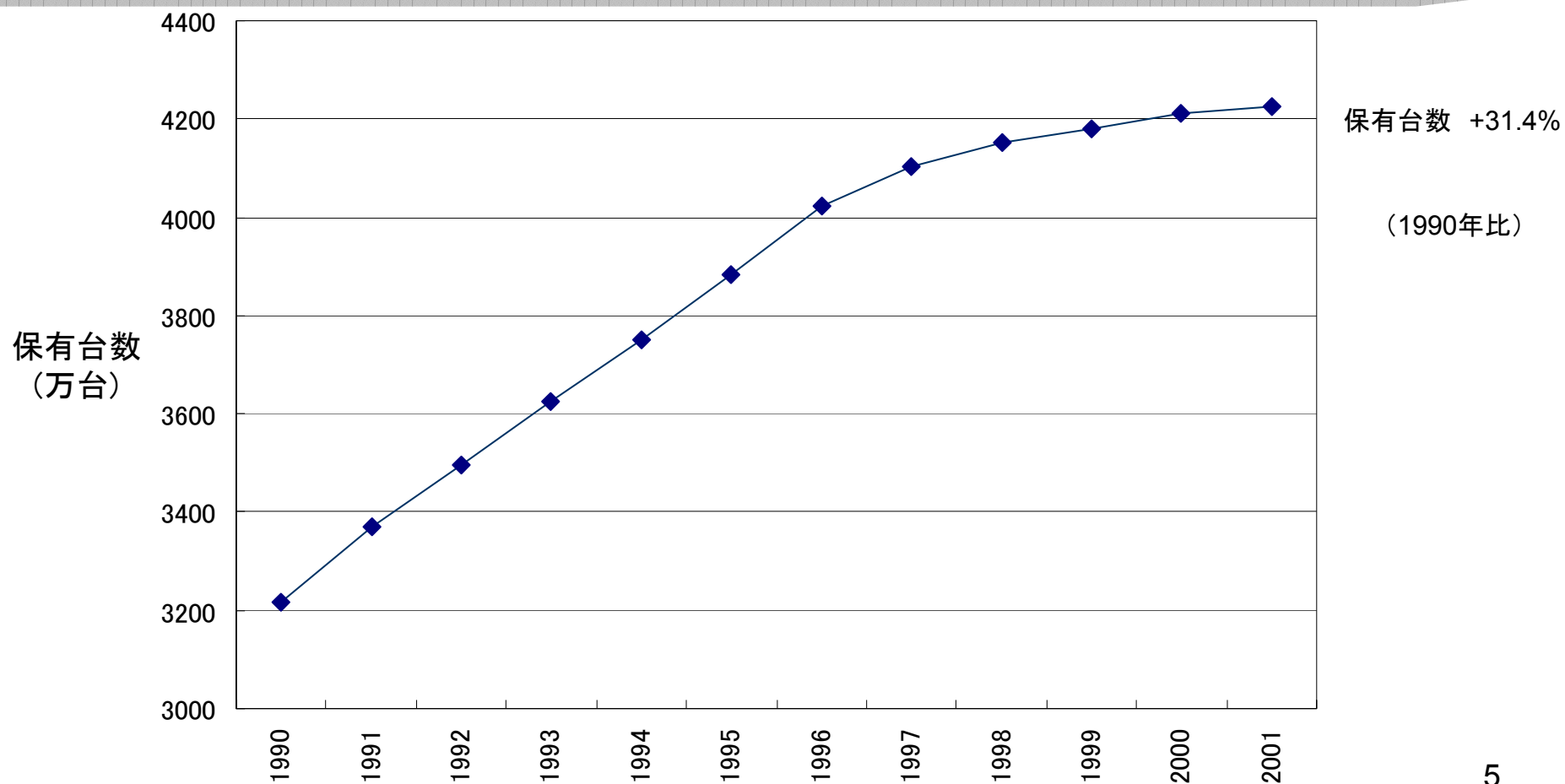


<出典>温室効果ガス排出・吸収目録より算定  
※マイカーについては、家計調査報告における家庭のガソリン消費量を用いて推計し、自家用乗用車全体との残差を社用車等としている。  
(参考文献)「総合エネルギー統計の解説」

## 2. CO<sub>2</sub>排出量の増減要因

### (1) 旅客部門・・・マイカー及び社用車等(自家用乗用車)の保有台数の増加(1990-2001)

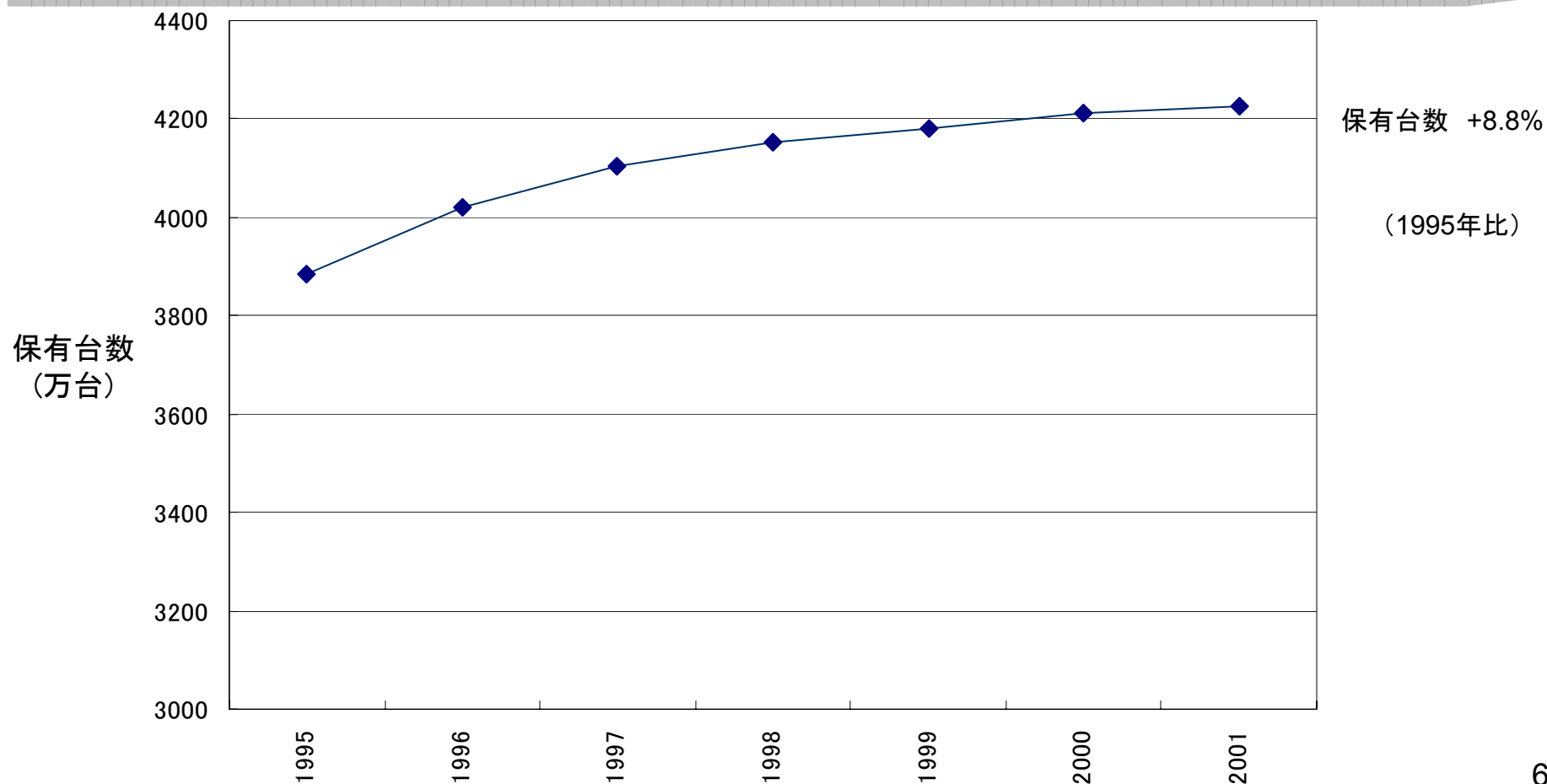
- 運輸部門のうち、旅客部門からの排出量は1990年度比で41.0%増加。
- 輸送区分別に見ると、同期間でマイカー及び社用車等の保有台数は31.4%増加しており、旅客部門の排出量の増加に大きく寄与している。



## 2. CO<sub>2</sub>排出量の増減要因

### (2) 旅客部門・・・マイカー及び社用車等(自家用乗用車)の保有台数の増加(1995-2001)

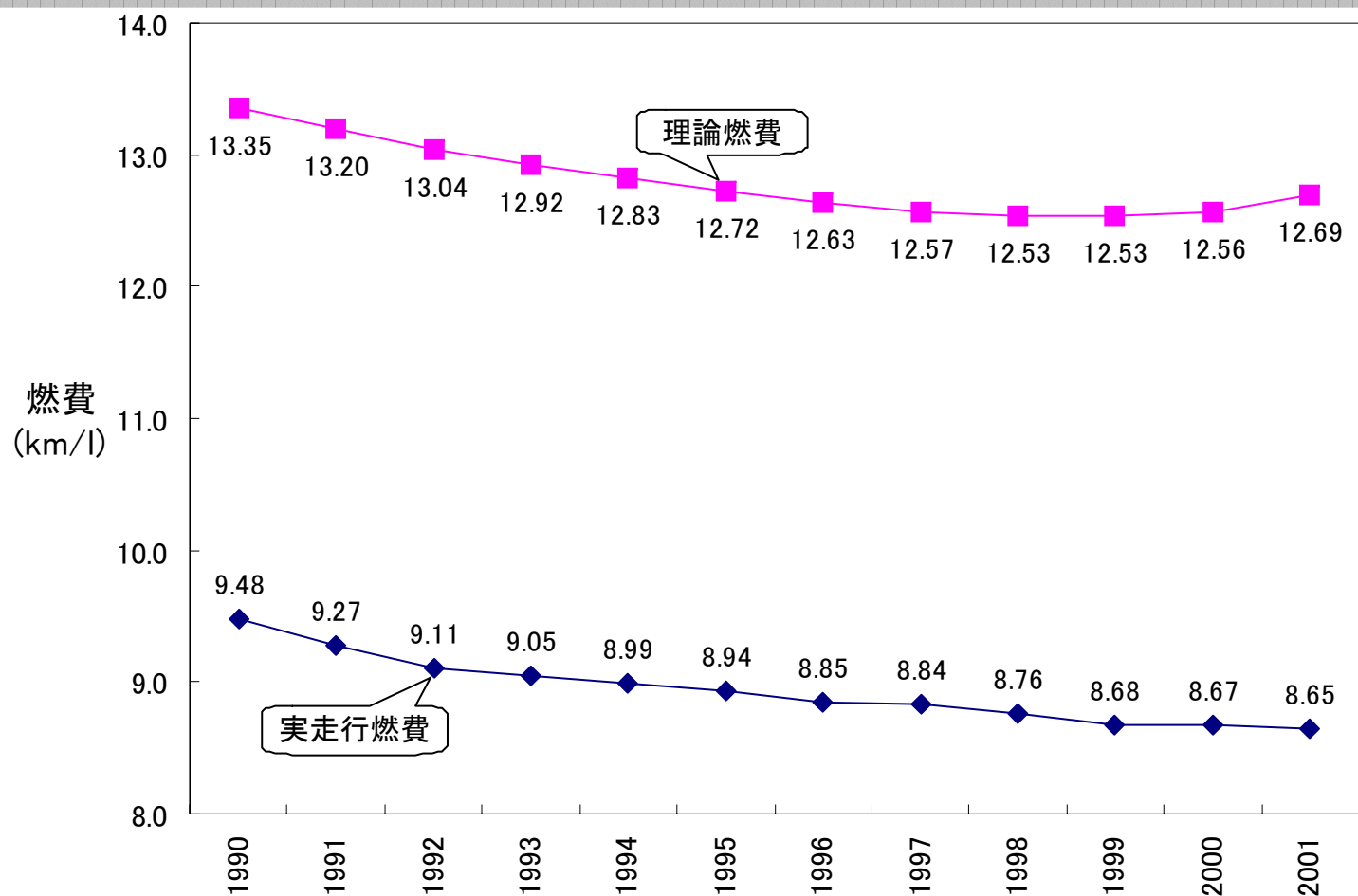
- 運輸部門のうち、旅客部門からの排出量は1995年度比で12.5%増加。
- 輸送区分別に見ると、同期間でマイカー及び社用車等の保有台数は8.8%増加しており、旅客部門の排出量の増加に大きく寄与している。



## 2. CO<sub>2</sub>排出量の増減要因

### (3) 旅客部門・・・乗用車の実走行燃費の悪化

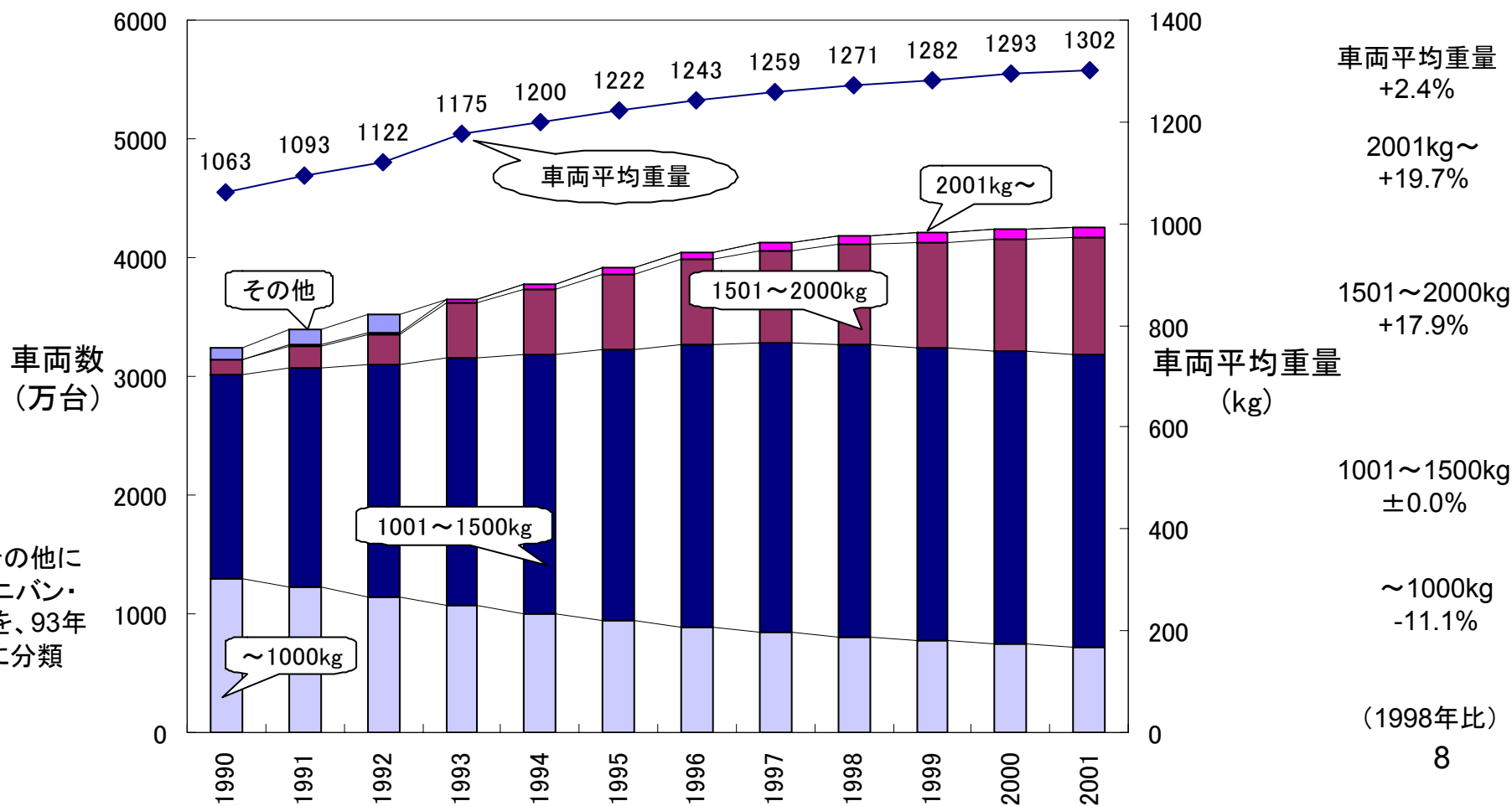
- 1990-1998年の期間において、乗用車の実走行燃費は悪化しており、その一因として車の大型化等に伴い理論燃費が悪化したことが挙げられる。
- 1999年以降、車の大型化の傾向が一段落し、また、車両性能が向上したため理論燃費は改善に転じる。一方、走行原単位は引き続き悪化する傾向を示しており、走行条件の悪化等が要因として考えられる。



## 2. CO<sub>2</sub>排出量の増減要因

### (4) 旅客部門・・・乗用車の大型化(1990-2001)

- 乗用車の重量別保有台数の推移をみると、1500kgを越える乗用車が大幅に増加する一方、1000kg以下の車の保有台数は減少の傾向にあり、1993年比で車両平均重量は10.8%増加。
- 1998年以降では、1001～1500kgの乗用車が減少するなどの要因により、車両平均重量の年間増加率が1%未満となり、大型化の傾向が一段落したと考えられる。



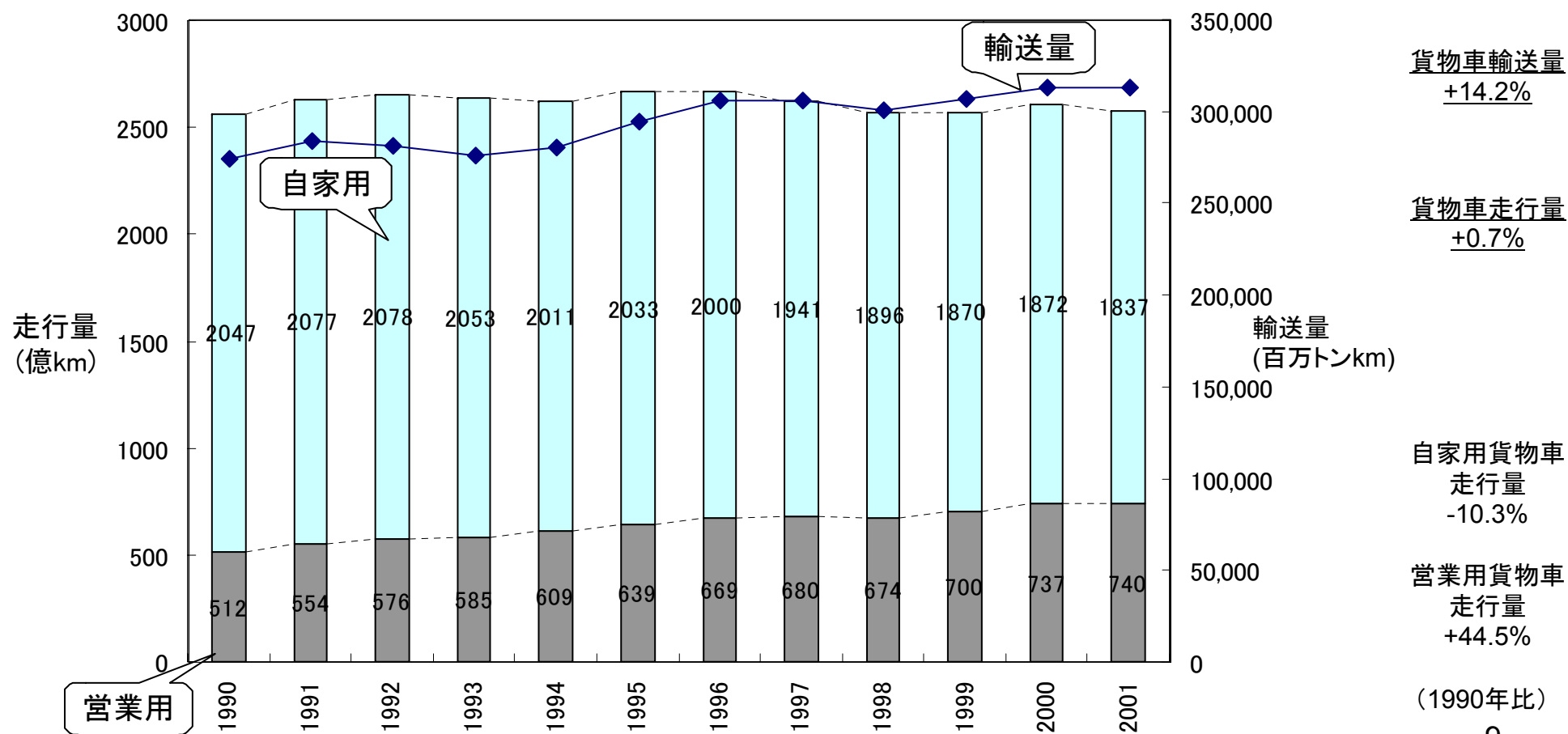


## 2. CO<sub>2</sub>排出量の増減要因

### (5) 貨物部門・・・貨物自動車の走行量の増加(1990-2001)

○運輸部門のうち、貨物部門からの排出量は1990年度比で2.7%の増加。

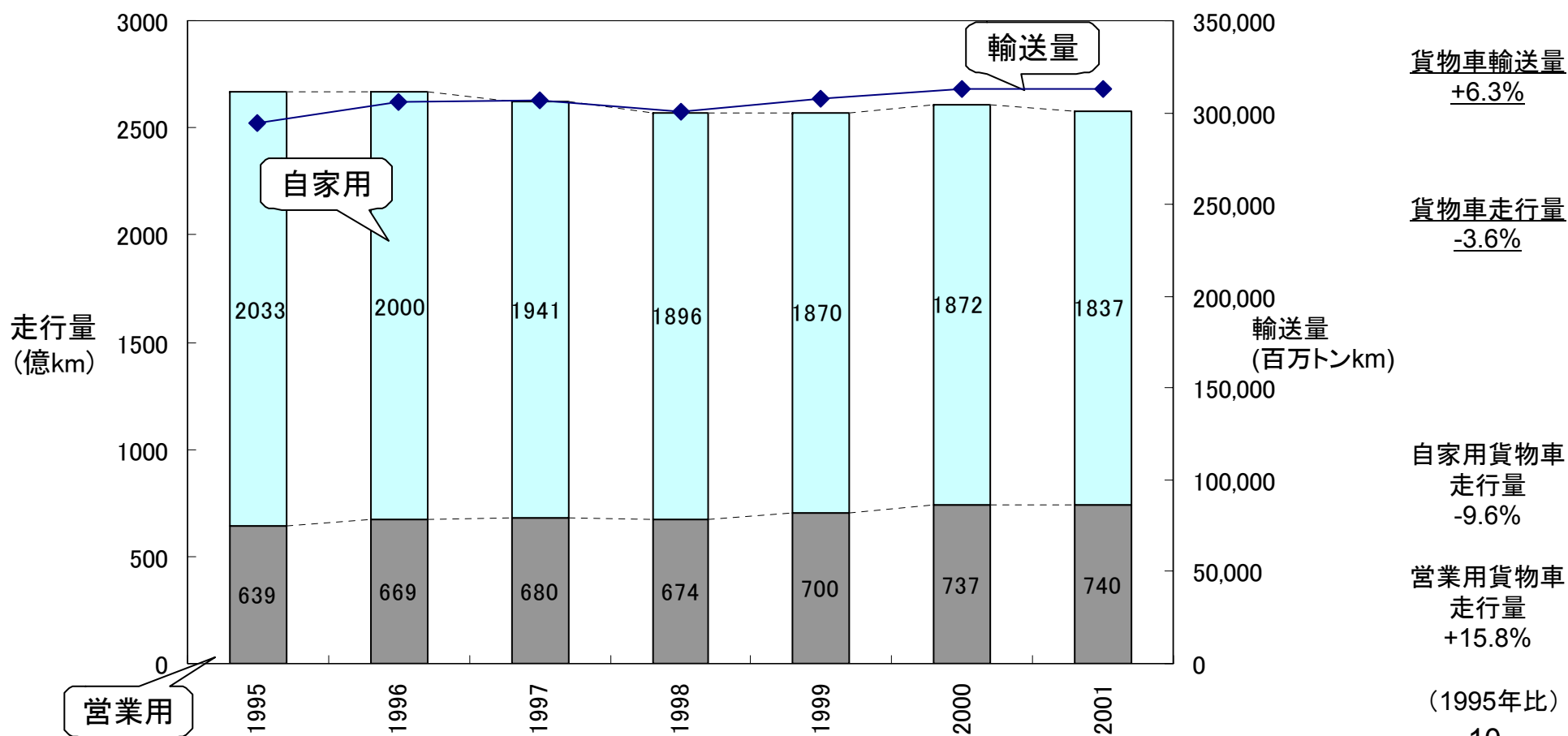
○輸送区分別に見ると、自家用貨物車から営業用貨物車への転換が進み輸送効率が向上したため、貨物車の輸送量(トンkm)が14.2%増加したものの、走行量(km)は0.7%の増加に抑えられている。



## 2. CO<sub>2</sub>排出量の増減要因

### (6) 貨物部門・・・貨物自動車の走行量の減少(1995-2001)

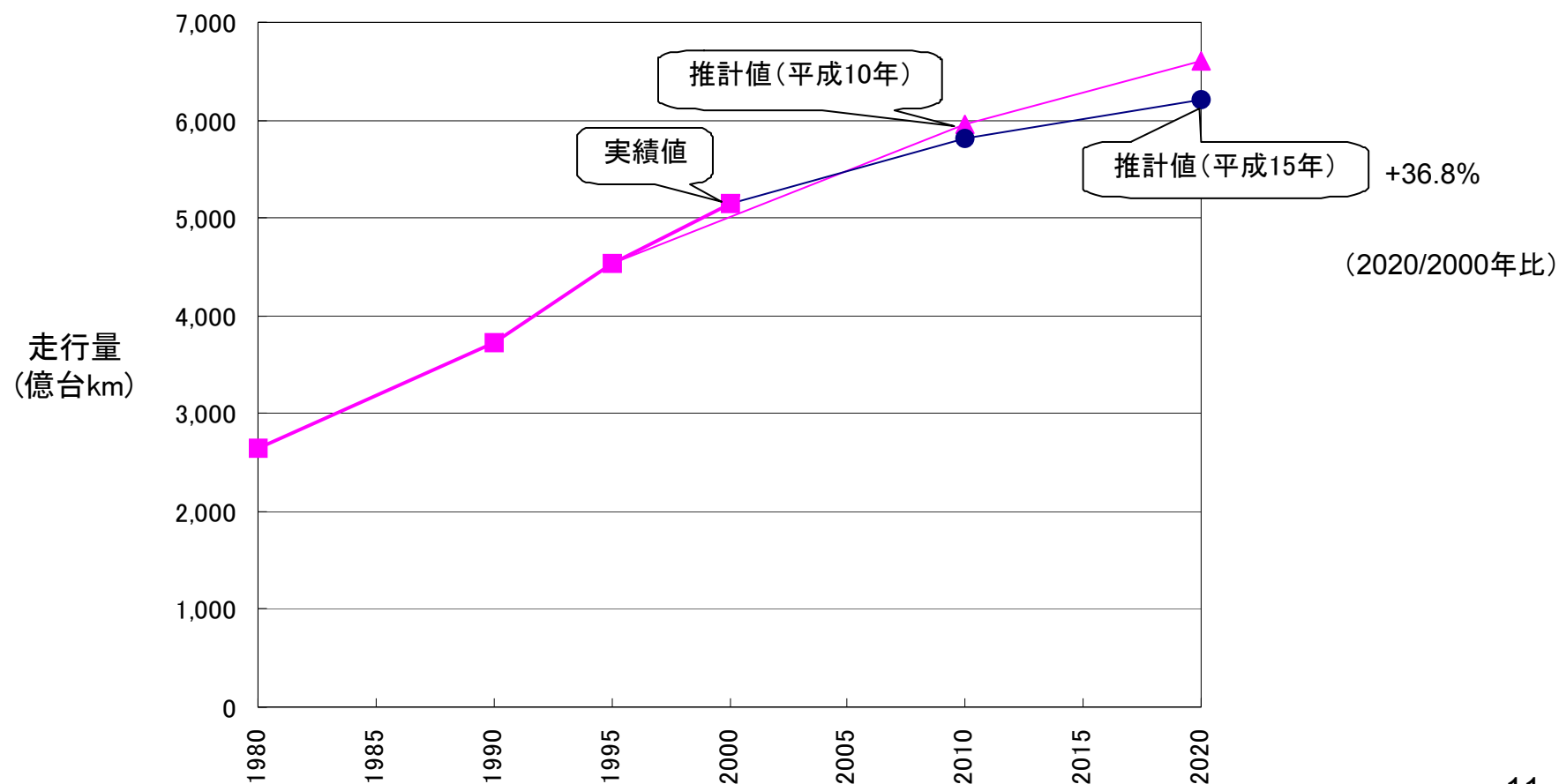
- 運輸部門のうち、貨物部門からの排出量は1995年度比で5.8%の減少。
- 輸送区分別に見ると、自家用貨物車から営業用貨物車への転換が進み輸送効率が向上したため、貨物車の輸送量(トンkm)が6.3%増加したものの、走行量(km)は3.6%減少している。



### 3. CO<sub>2</sub>排出の将来の動向

#### (1) 旅客部門の走行量の将来予測

- 1995年以降の乗用車の走行量の予測によると、引き続き増加する傾向にある。
- 平成10年における走行量の将来予測と比較すると、現在の予測では走行量の上昇幅が減少する見込み。



### 3. CO<sub>2</sub>排出の将来の動向

#### (2) 貨物部門の走行量の将来予測

- 2000年の実績値より、貨物車の走行量は減少に転じている。
- 現在の貨物車の走行量の将来予測を見ると、引き続き減少する見込み。

