

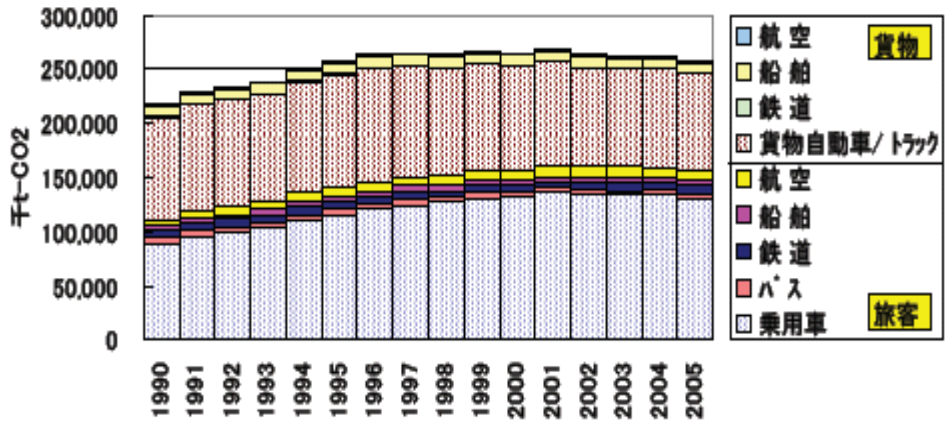
6%削減を確実にする京都議定書目標達成計画の見直し・強化

エ．排出は頭打ちだが政策は効いていない運輸部門

1．運輸部門の排出状況～頭打ちになっている排出量～

頭打ちになっている排出量

運輸部門のCO2排出量は、日本全体のほぼ2割を占める。2005年度の排出量は18.1%増（基準年の1990年度比、以下同じ）であり、内訳を見ると、旅客部門が39.7%増、貨物部門が4.8%減となっている。運輸部門全体のCO2排出量は、2001年度以降、減少基調に転じている（図表1）。



図表1 輸送機関別のCO2排出量の推移

（出所：中環審地球環境部会・産構審地球環境小委第1回合同会合資料）

旅客の中でも、自家用乗用車からの排

出量が48.0%と大幅増となっている（2005年度/1990年度比）。ただし2005年度は、自家用乗用車からの排出量も前年度（2004年度）から3.0%減少した。微減基調の貨物部門に加えて、旅客部門も排出量は頭打ちになりつつある。

CO2排出の多い自動車の分担率は増えてきた

とはいえ、燃費が横這いの一方で、輸送が（単位当たりCO2排出量の多い）自動車から（単位当たりCO2排出量の少ない）鉄道などにシフトするどころか、逆に自動車の分担率が増えてきたので、CO2排出増は当然であろう。旅客部門では輸送量全体に占める自家用乗用車の割合が55.9%（1990年度）から59.1%（2005年度）に、貨物部門では輸送全体に占める貨物自動車の割合が50.2%（1990年度）から58.7%（2005年度）に増えている。

目標の甘さと輸送量頭打ちに助けられている状況

2007年の審議会での評価・見直しにおいて運輸部門については、「2010年度の目標値である250百万トンに着実に近づいている」（2005年度の排出量は257百万トン）として、いわば「安心感」が漂っているように見えるが、問題である。もともと運輸部門は、目達計画の目標設定時において全部門の中で最も大きな増加率（90年比15.1%増）が容認されており、他部門より目標が甘い（緩い）といえる。

またこの2～3年は、貨物輸送量が微減であるだけでなく、旅客輸送量も頭打ちになっており、輸送量自体が増えていない状況に助けられているといえよう。

実状は、「効果的な対策と政策によって減っている」とはとてもいえない、以下詳しく見てみよう。

2. 運輸部門の対策と政策の問題点～削減に効果的な政策がほとんどない～

運輸部門の「対策・施策」は18項目

目達計画に掲げられていて「排出削減見込量」(削減量)の記載のある「対策・施策」は、運輸部門は18項目ある(図表2)。以下、主なものについて、問題点や課題を見てみたい。

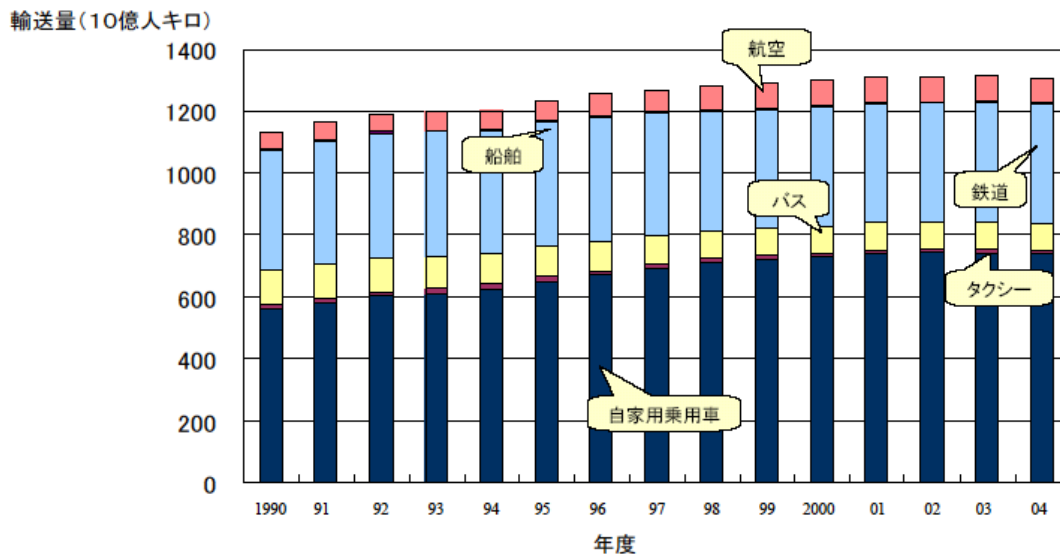
分類	対策・施策	削減量
単体対策	トップランナー基準による自動車の燃費改善	2100
	クリーンエネルギー自動車の普及促進	300
	サルファーフリー燃料の導入及び対応自動車の導入	120
走行形態の環境配慮化	エコドライブの普及促進等による自動車運送事業者等のグリーン化	130
	アイドリングストップ車導入支援	60
	高速道路での大型トラックの最高速度の抑制	80
交通流対策	自動車交通需要の調整(自転車道の整備)	30
	高度道路交通システム(ITS)の推進	360
	路上工事の縮減	50
	交通安全施設の整備	50
旅客のシフト	公共交通機関の利用促進	380
	テレワーク等情報通信を活用した交通代替の推進	340
物流の効率化	海運グリーン化総合対策	140
	鉄道貨物へのモーダルシフト	90
	トラック輸送の効率化	760
	国際貨物の陸上輸送距離の削減	270
効率向上(自動車以外)	鉄道のエネルギー消費効率の向上	40
	航空のエネルギー消費効率の向上	190

図表2 京都議定書目標達成計画に掲げられた運輸部門の「対策・施策」(削減量の単位は万トン)

(出所：京都議定書目標達成計画より)

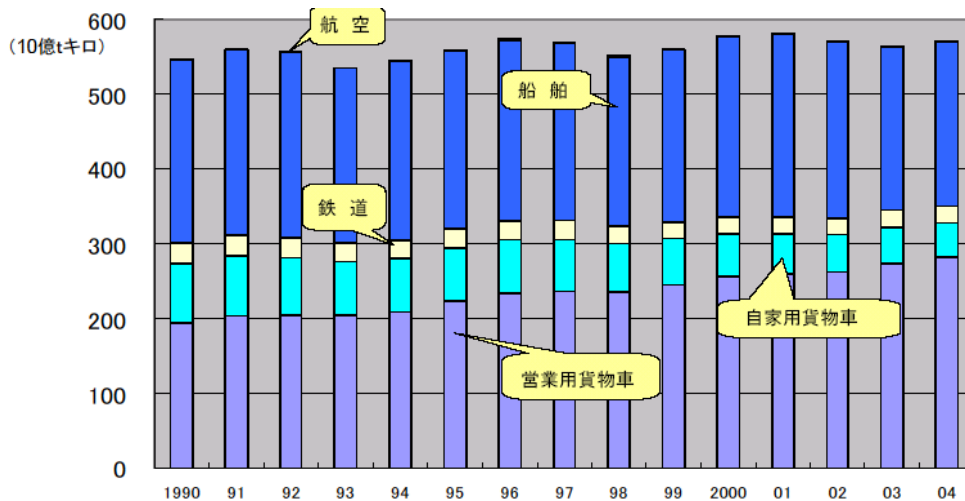
進まない公共交通利用とモーダルシフト...CO2 排出原単位の良い鉄道などは輸送減

国土交通省自身が審議会資料で認めているように、運輸部門の対策の大きな柱の一つである、旅客における公共交通利用促進と貨物におけるモーダルシフトは、いずれも進んでいない(図表3・図表4)。



図表3 輸送機関別の輸送量の推移(旅客)

(出所：交通政策審議会交通体系分科会第8回環境部会資料)



図表4 輸送機関別の輸送量の推移 (貨物)

(出所：交通政策審議会交通体系分科会第8回環境部会資料)

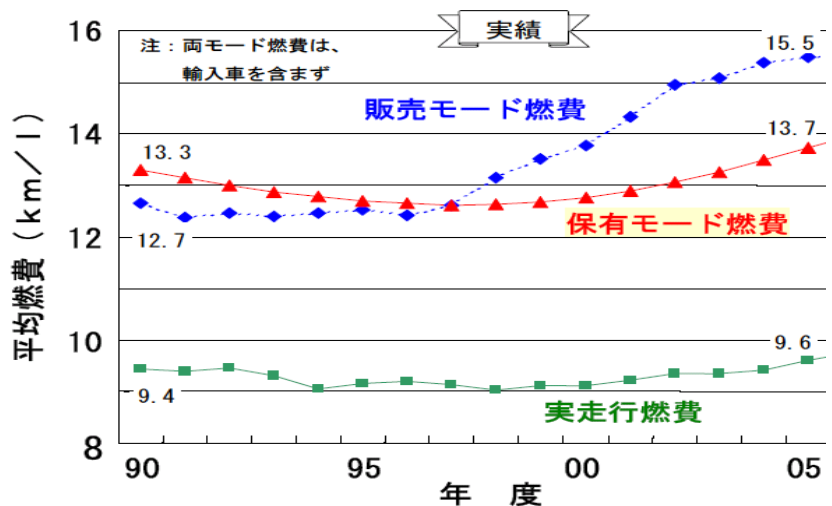
旅客においては鉄道・バスの輸送量はともに減少ないし横這い、貨物においては鉄道・船舶(海運)とも減少している。すなわち、CO2 排出原単位が良い輸送機関の輸送量が減るという、温暖化対策に逆行する状態に歯止めがかかっていない。

単体燃費は90年水準に戻っただけで、実走行燃費と乖離

運輸部門で効果を上げている数少ない対策である自動車単体の燃費改善についても、課題は多い。

ストック(保有)ベースの平均燃費は1990年代前半に悪化、その後改善に転じたが、現状でやっと90年度の水準に戻っただけである(図表5)。

また、燃費に関しては、保有ベースの理論燃費(図表5では「保有モード燃費」と実走行燃費の乖離という問題が存在する(図表5)。目達計画では「トップランナー基準による自動車の燃費改善」として2100万トンの削減を見込んでいる。これはあくまでも理論燃費から算出されたものであり、



図表5 ガソリン乗用車の平均燃費の推移

(出所：産構審・中環審・運輸政策審合同会合での日本自動車工業会資料)

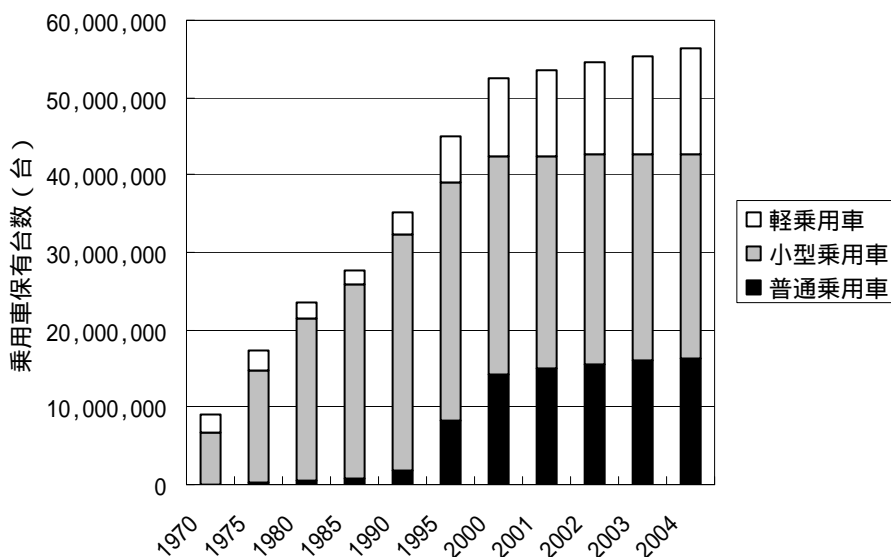
すなわち現実の走行では、エアコンや

付帯機器(カーナビ等)の使用や、寒冷地等の厳しい走行条件などによって、理論燃費よりも燃料消費増が生じている。2100万トンは政府による2010年時点での試算であるが、実際はこれだけの削減には達しないと考えられる。

乗用車は1990年代に1割も重量化

燃費効率に影響の大きい車両重量を見てみると、乗用車は1990年代に約1割増加と大型化が進み、現在も軽量化せずそのままである（日本自動車工業会資料）。すなわち、全乗用車の平均重量が1990年時点に戻れば、それだけで単純に言って1割もの燃費改善（CO2削減）となるが、そうなってはいない。

乗用車保有台数で見ても、燃費向上（CO2削減）に逆行する大型化が進んでしまったのは明らかである（図表6）。なお、1989年4月の消費税法導入に伴う物品税廃止により普通乗用車（3ナンバー車）の税が軽くなったため、それ以降普通乗用車が急増した（図表6）。これは「政策の失敗」と言わざるをえない。



図表6 日本の乗用車の種類別保有台数の推移

(出所: 国土交通省「交通経済統計要覧」(2005)より作成)

テレワークなど6項目は数字の根拠が不明

運輸部門の「対策・施策」には、削減量の数字の根拠が不明なものが目立つ。「テレワーク等情報通信を活用した交通代替推進」は想定が非現実的であり得ない。(トラック輸送の効率化の「車両の大型化」では、その分だけシフトする元の20トン車が減ることを確認する必要があるが、行われていない。「高度道路交通システム(ITS)の推進」は個人運転者が機器を購入することに依存している上、その結果本当に速度向上になるか極めて怪しい。「自転車道の整備」には、自動車からのシフトと関係ないサイクリングロードも入っている。「路上工事の縮減」「交通安全施設の整備」は公共事業としては行われても、削減になるかは根拠不十分と言わざるをえない。

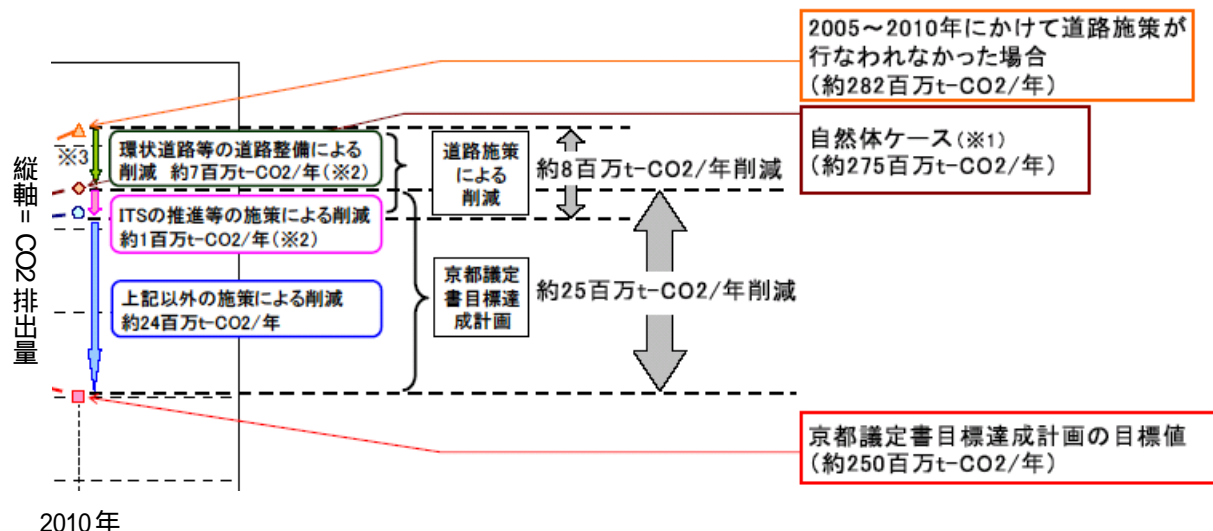
目達計画には出てこない「道路建設」の問題～CO2排出増を引き起こす逆行するもの～

そもそも(単位当たりCO2排出量の多い)自動車による交通を抑制・削減するという視点がなく(乏しく)従ってそのような政策もない。むしろ逆にCO2排出増を促してしまう、「道路整備による渋滞緩和でCO2削減」という「交通円滑化対策」が、相変わらず位置付けられている。

「交通円滑化対策」という名の道路建設(道路整備)は、京都議定書目標達成計画の「対策・施策」としては全く出てこない。審議会資料では、「道路整備(道路施策)は2010年のCO2排出量算定の前提」とされている。また「2005年時点から2010年までに、自動車交通需要の拡大とこれに伴う渋滞により、CO2排出量は約800万トン/年増加すると推計」している。そして、道路施策による削減量は800万トンとされ、うち100万トンのみが数字として目達計画に含まれ、残りの700万トンは目達計画の外側(前提)とされている(図表7)。

いずれにせよ、「交通円滑化対策」とされている「幹線道路ネットワークの整備」や「ボトルネック対策」といった道路建設が、かえって自動車交通を増やしてCO2排出増を引き起こす点は全く無視されている。

運輸部門の CO2 削減に逆行するものとして、この点の抜本的な見直しが求められる。



図表 7 目達計画の外側になる「道路施策による削減」

(出所：社会資本整備審議会第 6 回環境部会資料より抜粋)

フォローアップも行われていない運輸部門の自主行動計画

図表 2 には出てこないが、運輸部門の事業者の自主行動計画は「地球温暖化防止ボランティアプラン」と呼ばれ、10 の業界団体と JR7 社が参加・策定している。しかし所管する国土交通省(旧運輸省)は 2004 年度(最新の数字が 2002 年度また 2003 年度)までしかフォローアップを行っていない。そもそもこれらの業界の中には、CO2 またはエネルギーの総量や原単位の目標すら設定していない所もある。

なお、省エネ法の運輸部門(輸送事業者・荷主)の措置は 2006 年 4 月施行なので、効果の検証はこれからである。

運輸部門には対策を進める政策がほとんどない～「グリーン税」は効果を上げているのか～

運輸部門の政策を見ると、乗用車等の燃費基準は規制だが、他には対策の達成を保証する政策はない。

例えば、公共交通利用促進とモーダルシフトは、いずれも効果に乏しい補助金や融資しか施策がない。貨物に関しては流通業務総合効率化法や省エネ法(運輸部門の措置)があるが、モーダルシフトを促す規制がある訳ではない。このような弱い政策では、公共交通利用促進やモーダルシフトは進まず、むしろ道路建設によって自動車の分担率が増えてしまっているのも当然である。

政府はしばしば「自動車グリーン税制」(自動車税のグリーン化及び自動車取得税の低燃費車特例)を成功した政策のように挙げるが、疑問がある。グリーン化といっても、重課は「燃費の悪い車」でなく「古い車」に課しているのだから燃費に対応しておらず、「燃費の悪い新車」は野放しである。また、軽課については必ずしも大きな金額とはいえない。それよりも過去の「政策の失敗」(P.4 参照)の方が問題である。

それに、燃費の良い車の選択を促すインセンティブとしては、むしろ、最近の原油価格高騰によるガソリン代の高騰などの方が効いていると考えられる。

また、自動車からの CO2 排出削減に最も効果のある政策である燃料課税を強化する経済的手法(炭素税など)は、全く行われていない。