

# 環境に関する中期計画の中間評価結果 (概要)

平成 22 年 3 月



# 環境に関する中期計画の中間評価結果の概要

## 1. トラック運送事業における環境対策中期計画の評価

### (1) 数値目標

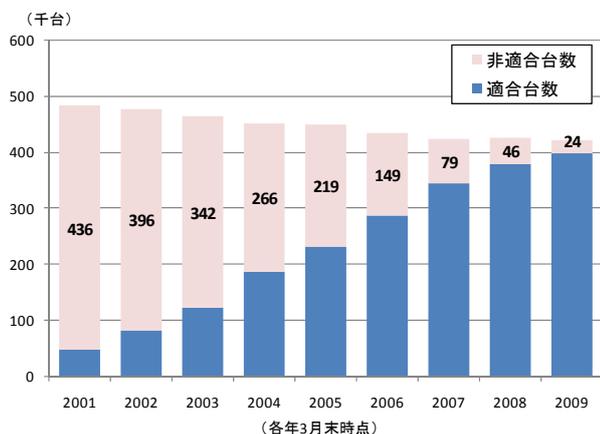
当協会では、2006 年度に「環境対策中期計画」を策定し、以下の数値目標のもと、現在までに地域環境、地球環境に関する対策を推進している。

【環境対策中期計画の数値目標】	
[地域環境対策]	
①	NOx・PM 法対策地域内の非適合車をすべて規制適合車に代替
②	2010 年度末までに、CNG 車 1 万 9 千台、ハイブリッド車 8 千台を普及
[地球環境対策]	
①	2010 年度までに、営業用トラックの輸送トンキロ当たり CO <sub>2</sub> 排出原単位を、2004 年度の 0.158kg-CO <sub>2</sub> /トンキロから 0.137~0.147kg-CO <sub>2</sub> /トンキロに削減
②	営業用トラックの輸送比率（営業用トラック輸送トンキロ/全トラック輸送トンキロ）を 2004 年度の 86%から 87~88%にアップ

### (2) 地域環境対策の目標達成状況

NOx・PM 法の対策地域内で保有されている営業用トラックについては、2009 年 3 月時点で、NOx・PM 法の非適合車は約 24 千台であり、中期計画の数値目標に掲げた適合車への代替は順調に進んでいる状況である（図 1.1）。

また、低公害車の普及状況については、2008 年度時点において、CNG 車が中期計画の数値目標を下回っているものの、ハイブリッド車と合わせた台数では数値目標をやや上回るペースで普及が進んでいる（図 1.2）。



出典) 自動車保有車両数データより集計

図 1.1 NOx・PM 法対策地域内における対象車両数の推移

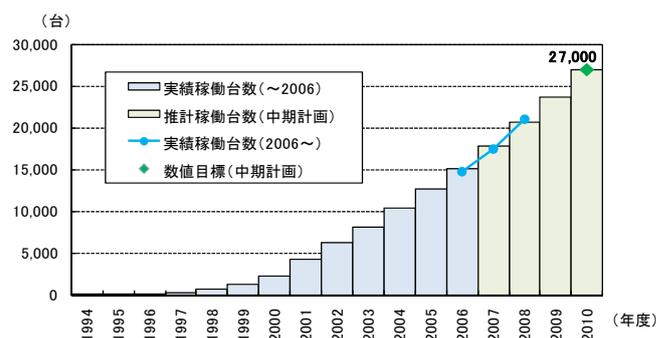
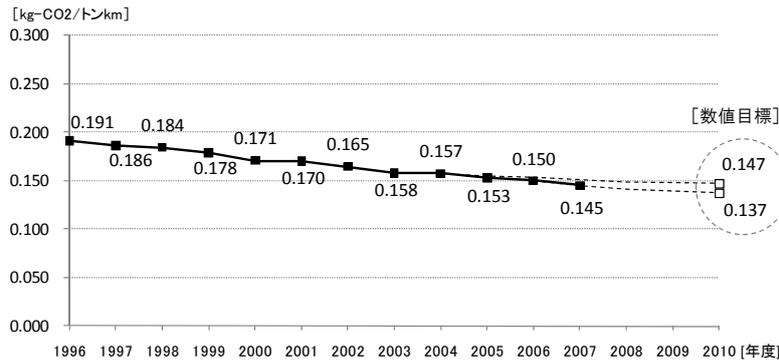


図 1.2 低公害車 (CNG 車+ハイブリッド車) の普及実績

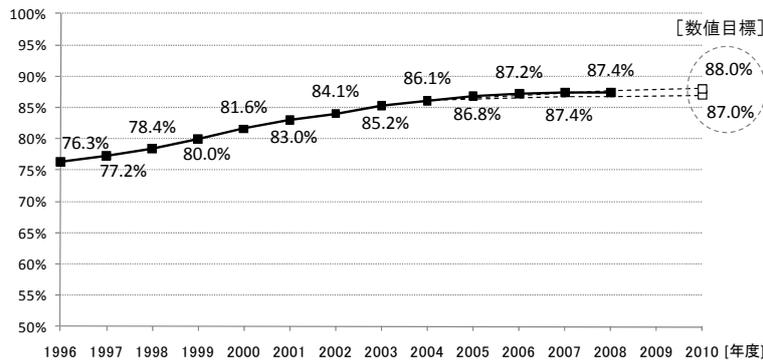
### (3) 地球環境対策の目標達成状況

地球環境対策の数値目標で掲げた営業用トラックの輸送トンキロ当たり CO<sub>2</sub> 排出原単位および、営業用トラックの輸送比率の実績推移をみると（図 1.3、図 1.4）、ともに数値目標の上限値と下限値の間に収まっている。



出典：自動車輸送統計年報・国立環境研温室効果ガスインベントリオフィスデータより作成

図 1.3 営業用トラックの輸送トンキロ当たり CO<sub>2</sub> 排出原単位の推移



出典：自動車輸送統計年報より作成

図 1.4 営業用トラックの輸送比率の推移

また、営業用トラックにおいて、2007年度まで実施されてきた対策が2010年まで同じ水準で継続して実施された場合のCO<sub>2</sub>排出削減効果を2007年度の現状から試算すると、削減量は約1,980万t-CO<sub>2</sub>となり、「京都議定書目標達成計画（2008.3全部改定）」の目標水準（約1,700万t-CO<sub>2</sub>）を達成できるという結果である（図1.5）。また、中期計画における数値目標を達成した場合の削減量と比較すると上限値と下限値の間に収まっている。よって、2010年において、国の目標値はもとより、本中期計画の目標を達成することは十分に可能であると考えられる。

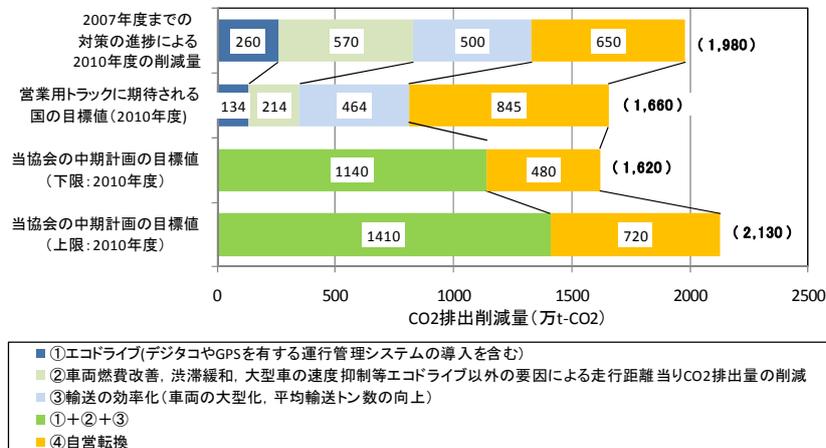


図 1.5 2007 年度までの地球温暖化対策による CO<sub>2</sub> 排出削減量の試算結果

## 2. 環境対策長期計画の策定に向けて

環境対策中期計画の目標年である 2010 年度を次年度に迎えることから、2011 年度以降は新たに策定する「環境対策長期計画」に基づき、環境対策の推進を図っていくこととする。

なお、本長期計画では、地球環境対策を中心に検討することを基本とし、地域環境対策については、法制度の変更の状況に応じて適宜対応することとする。

### (1) 基本方針

2005 年 2 月の「京都議定書」の発効以降、現在までにトラック部門においては、「輸送の効率化」「エコドライブ」「自営転換」など、様々な努力により CO<sub>2</sub> 排出量削減に貢献してきた。しかし、これらの対策は達成可能な範囲の上限に達しつつあり、特に「自営転換」は、すでに頭打ちの状況であり、今後、更なるアップは困難と考えられる。

また、小型車に期待されている電気自動車は、トラックなどの大型車には不向きであり、また、トラックのハイブリッド車については燃費の削減効果が小さく、乗用車のように大幅に燃費を改善させるような新規技術をトラックに期待することは困難と予想される。

以上のような状況を踏まえ、CO<sub>2</sub> の削減は、営業用トラック以外の当初の削減目標が達成できない部門において、削減の容易性等を勘案しつつ、集中的、重点的に対策を講ずるべきであると考えられる。

なお、営業用トラック部門においては、これまでの努力を継続するとともに、今後の社会情勢と環境技術の開発を捉えつつ、新たな対策を講じていくことが重要であると考えられる。

### (2) 新たな対策の検討の方向性

トラック運送事業においては、現在までに、輸送の効率化や自営転換など、様々な努力により CO<sub>2</sub> 排出削減に貢献してきた。今後も努力を継続することになるが、現在までのように、大幅に CO<sub>2</sub> 排出量を削減することは困難になりつつある。今後の CO<sub>2</sub> 排出削減は、営業用トラック部門以外の部門において、削減の容易性等を勘案し、重点的に対策を講ずべきである。

また、トラック輸送サービスは、国民生活や産業活動を支えており、非常に公共性が高いものである。このようなトラック輸送の効率化を図るという観点からも、高速道路を有効利用することが重要である。そのため、とくに高速道路の料金設定については、公共性の高いトラック輸送に支障が生じないように、トラックが優遇されるような措置が考慮されるべきである。

さらに、キャップ&トレード方式の本格導入にあたっては、上記のようなトラック輸送の特性を踏まえて、トラック運送事業者のキャップ（基準排出量）においては、対象とするか否かを十分に検討されるべきであると考えられる。

2011 年度以降に推進する環境対策としては、トラック運送事業を取り巻く以上のような現状を踏まえつつ、環境負荷低減に大きな効果をあげてきた「環境対策中期計画」の種々の対策を基本とし、今後の社会情勢と環境技術の開発を踏まえて、新たな対策を検討していくことが基本となる。

以上