



エコドライブの背景

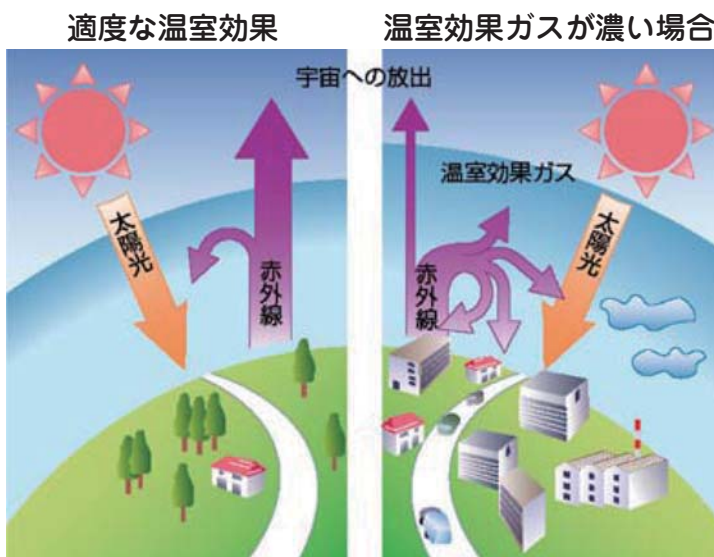
(1) 地球温暖化問題

① 温室効果メカニズム

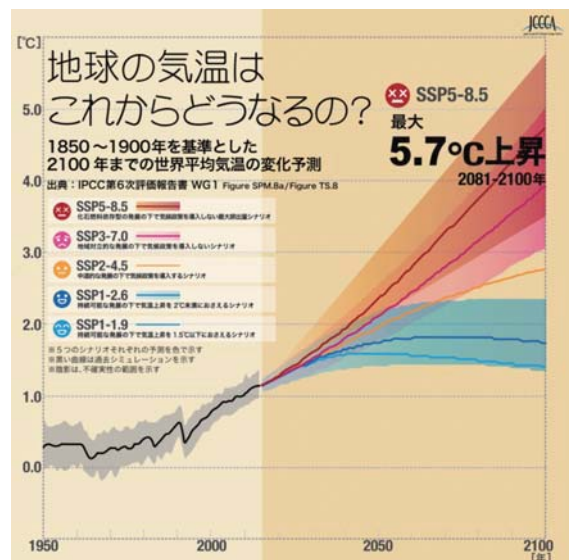
太陽からの光は、地表面に届くと熱になって大気中に放出されます。二酸化炭素などの温室効果ガスは、この熱を一部吸収する役割があり、地球の気温を一定に保っています。温室効果ガスが増えると、吸収する熱が多くなり、大気がどんどん暖まっていって現象が起きます。これが地球温暖化です。

I P C C（気候変動に関する政府間パネル）では、**2081～2100年**の世界平均気温は**1850～1900年**と比べて、**最小で1.0度、最大で5.7度上昇**すると予測しております。

温室効果のメカニズム



世界平均気温の推移と予測



出典：IPCC第6次評価報告書
参考 全国地球温暖化防止活動推進センターウェブサイト
(<https://www.jccca.org/download/43044>) より

② 地球温暖化の影響

地球温暖化が起こると、北極圏や南極圏の氷河が溶けて海面が上昇し、多くの土地が水没する可能性が出てきます。また、気候が変わることで自然や農業への影響が出るほか、災害や伝染病などが拡大して大きな被害をもたらすと考えられています。

発生が予想される現象

- ・ 海面の上昇（2100年までに0.28～1.01m）
- ・ 豪雨や渇水の増加
- ・ 植生の変化と食料生産の低下
- ・ マラリア罹患者の増加等

(2) 温室効果ガス削減の国際的取組と日本の二酸化炭素排出量

① 京都議定書での取組

地球温暖化を防止するため、1992年にブラジルで開かれた「地球サミット」で、**気候変動枠組条約が締結**されました。この条約は、地球温暖化がもたらす様々な悪影響を防止するための国際的な枠組みを定めたもので、2年後の1994年に発効しました。

1997年には、**第3回締約国会議が京都で開催**され、温室効果ガスの削減目標が盛り込まれた「**京都議定書**」が採択されました。京都議定書で我が国は、2008年度～2012年度の間に、基準年（1990年度）対比で温室効果ガスを**6%削減**することが定められました。

この目標値に対し各分野で取組が進められ、**森林吸収枠の活用や、政府・産業界による大規模な排出権枠購入等の対策で、8.4%の削減を成し遂げ目標を達成**しました。

② パリ協定での取組

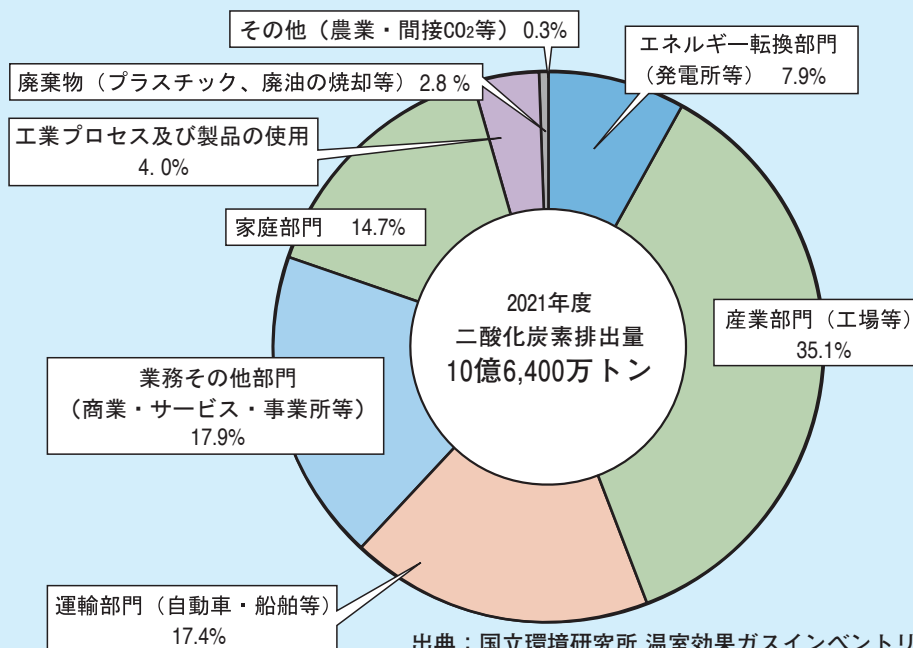
2015年パリで開催された第21回締約国会議で、「京都議定書」の後継となる「**パリ協定**」が採択され、**2016年に発効**しました。

我が国は、**温室効果ガスを2030年度に2013年度対比で46%削減**することを目指し、さらに**50%の高みに向け挑戦**を続けるとしています。

<パリ協定の概要>

- ・産業革命前からの平均気温上昇を**2℃未満**に抑える。さらに、**1.5℃**に抑える努力を追求する。
- ・今世紀後半に**温室効果ガスの人為的な排出と吸収のバランス**を達成する。
- ・全ての参加国が、**削減目標を5年毎に提出・更新**する。
- ・二国間クレジット、森林等吸収源の保全、先進国から途上国への援助 他

日本の二酸化炭素排出量（部門別）2021年度



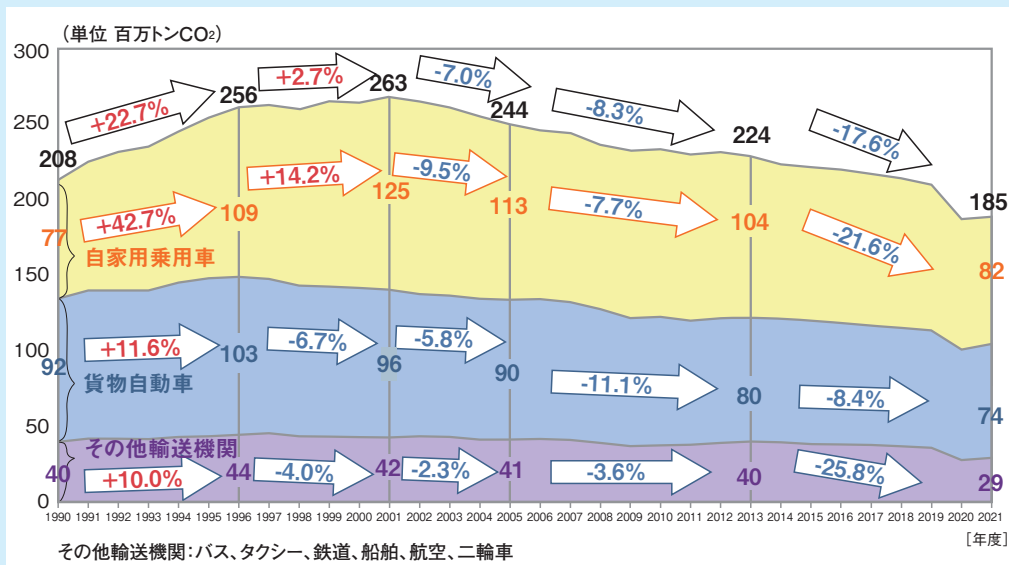
出典：国立環境研究所 温室効果ガスインベントリオフィス
「日本の温室効果ガス排出量データ（2021年度確報値）」

(3) 運輸部門の二酸化炭素排出量の現状

わが国における運輸部門からの二酸化炭素の排出量の推移を見ると、1996年度までは増加しましたが、その後は増加率が鈍化し、2001年度以降は減少傾向を示しています。

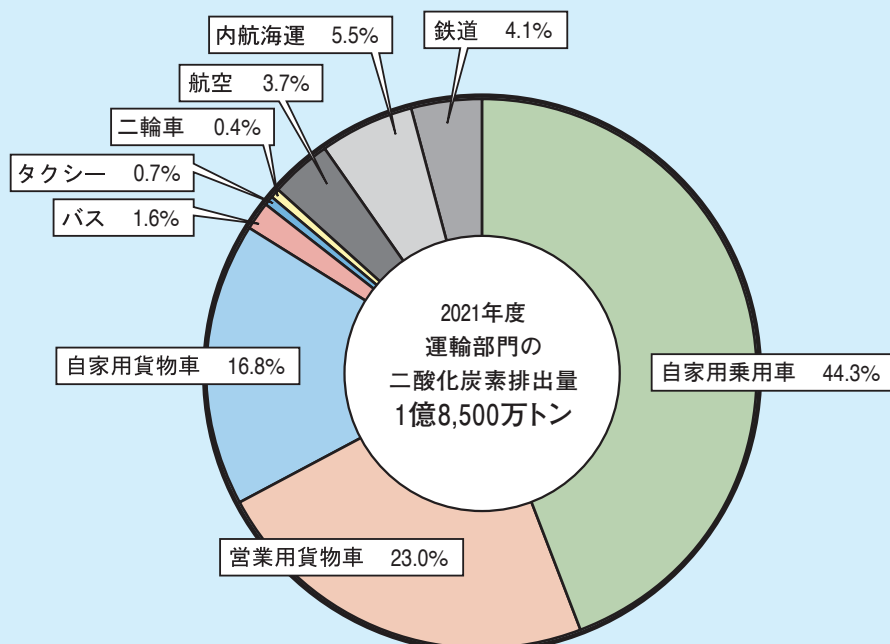
貨物自動車からの排出量は、トラック輸送の効率化などの成果で徐々に減少してきており、運輸部門の約半分を占めている自家用乗用車も、2001年頃まで増加を続けた後は微減に転じています。

運輸部門における二酸化炭素排出量の推移



出典：国土交通省ホームページ「運輸部門における二酸化炭素排出量」

運輸部門の二酸化炭素排出量(輸送機関別)2021年度



出典：国土交通省ホームページ「運輸部門における二酸化炭素排出量」