

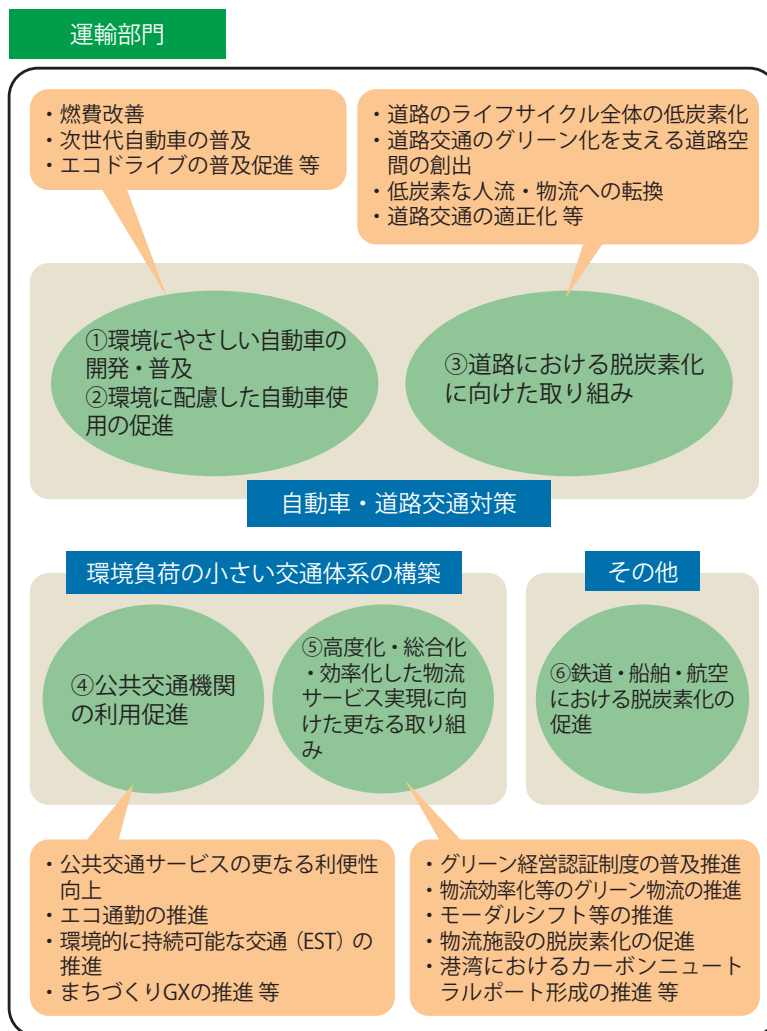
# Ⅲ. 運輸部門における主要な環境問題への対策

## 1 地球温暖化対策の推進

### (1) 運輸部門における対策

2023年度の運輸部門における二酸化炭素排出量は2013年度比で14.6%減少しています。2001年以降排出量は低下傾向にあり、これを一層着実なものとするため国土交通省では、自動車・道路交通対策、物流の効率化、公共交通機関の利用促進などの総合的な対策を推進しています。

●国土交通省の地球温暖化対策（気候変動緩和策）



出典：国土交通省

## ①環境にやさしい自動車の開発・普及

運輸部門におけるエネルギー消費の多くを自動車部門が占めていることから、自動車単体対策として、世界最高水準の燃費技術により燃費の一層の改善を図るとともに、燃費性能の優れた自動車やクリーンエネルギー自動車の普及等の対策・施策が進められています。

### ■トップランナー基準による燃費改善

#### ○省エネ法と燃費基準（トップランナー基準）

自動車からのCO<sub>2</sub>排出量を削減し、気候変動対策を推進するための対策の一つとして、自動車の燃費・電費性能を改善させることは極めて重要です。自動車の燃費・電費の向上促進のため、エネルギーの使用の合理化及び非化石エネルギーへの転換等に関する法律（省エネ法）に基づき燃費基準（トップランナー基準\*）が設定されています。

これにより、自動車の製造事業者等（自動車メーカー及び輸入事業者）は、目標年度までに、販売車両の平均燃費値（自動車の燃費値を出荷台数で加重調和平均をした値）が各企業の販売車両構成により決定される基準値を下回らないよう、燃費・電費性能を向上することが求められています。さらに、自動車ユーザーが燃費・電費の優れた自動車を選択できるよう、燃費値・電費値に関する表示事項が定められており、自動車の燃費値・電費値がそれぞれの自動車の商品カタログに表示されています。

※トップランナー基準：現在商品化されている自動車のうち、最も燃費性能が優れている自動車をベースに、技術開発の将来の見通し等を踏まえて策定した基準

#### ○燃費基準

1999年3月、トップランナー基準の考え方により、乗用車及び小型貨物車を対象とし、2010年度を目標年度とする燃費基準が策定されました。

また、2006年3月には、2015年度を目標年度とし、世界で初めて重量車（トラック・バス等）の燃費基準が策定されました。

さらに、2007年7月には、乗用車等の新しい燃費基準が策定され、この新基準により、乗用車の場合、2015年度を目標年度とし、23.5%（2004年度比）の燃費が改善されることを目指すこととなりました。

2013年3月に乗用車については、2020年度を目標年度とし、2009年度と出荷台数比率が同じと仮定した場合、2009年度実績値と比べて24.1%燃費が改善されるという新しい燃費基準が策定されました。加えて、2015年7月に小型貨物車については、2022年度を目標年度とし、2012年度と出荷台数が同じと仮定した場合、2012年度実績値と比べて26.1%燃費が改善されるという新しい燃費基準が策定されました。

2019年3月に重量車（トラック、バス等）については、2025年度を目標年度とし、2014年度と出荷台数比率が同じと仮定した場合、2015年度基準値と比べて13.5%燃費が改善されるという新しい燃費基準が策定されました。

2020年3月に乗用車については、2030年度を目標年度とし、2016年度と出荷台数比率が同じと仮定した場合、2020年度基準値と比べて44.3%燃費が改善され、対象に電気自動車を追加した新しい燃費基準が策定されました。

### Ⅲ. 運輸部門における主要な環境問題への対策

#### ○燃費・電費試験法

新たな燃費基準の策定等に伴い、燃費・電費の試験方法はより実際の走行に近いものに改訂されてきました。

乗用車及び小型貨物車は、当初、10・15モード法により燃費の試験が行われてきましたが、2015年度燃費基準の策定に伴い、実際の走行と同様に細かい速度変化で運転し、エンジンが暖まった状態だけでなく、冷えた状態からスタートするJC08モード法に変更されました。

さらに、車両の燃費・電費性能を適切に評価する国際的に統一された試験法である乗用車等の国際調和排出ガス・燃費試験法（WLTP）が、2014年3月に国連自動車基準調和世界フォーラム（WP29）において成立しました。これを受け、我が国では、2016年10月より、日本、欧州等各国の走行データを基に国際調和サイクルとして策定したWLTCモード法が導入されました。

#### ●乗用自動車

【路線バス(乗車定員10人以上かつ車両総重量3.5t超の乗用自動車)】 目標年度:2025年度 測定方法:JH25モード

区分 (車両総重量t)	3.5~8	8~10	10~12	12~14	14~
燃費基準値 (km/L)	7.15	6.30	5.80	5.27	4.52

【一般バス(乗車定員10人以上かつ車両総重量3.5t超の乗用自動車)】 目標年度:2025年度 測定方法:JH25モード

区分 (車両総重量t)	3.5~6	6~8	8~10	10~12	12~14	14~16	16~
燃費基準値 (km/L)	9.54	7.73	6.37	6.06	5.29	5.28	5.14

【ガソリン乗用自動車、ディーゼル乗用自動車、LPガス乗用自動車、プラグインハイブリッド乗用自動車及び電気乗用自動車(乗車定員9人以下又は車両総重量3.5t以下の乗用自動車)】目標年度:2030年度 測定方法:WLTCモード

燃費基準値FE(km/L)は、車両重量M(kg)に応じて以下のとおりとする。

M:2,759kg未満

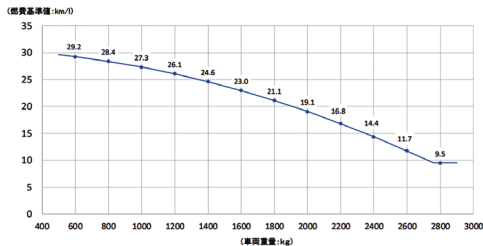
$$FE = -2.47 \times 10^{-6} \times M^2 - 8.52 \times 10^{-4} \times M + 30.65$$

M:2,759kg以上

$$FE = 9.5$$

※FEは小数点以下第二位を四捨五入

以下に燃費基準値の関係式を図示する。



出典：国土交通省

#### ●貨物自動車

【ガソリン貨物自動車及びディーゼル貨物自動車(車両総重量3.5t以下)】 目標年度:2022年度 測定方法:JC08モード又はWLTCモード

区分 (車両重量kg)	~740	741	856	971	1081	1196	1311	1421	1531	1651	1761	1871	1991	2101~	
構造A 燃費基準値(km/L)	28.1	25.0	22.7	20.8	18.5	16.9									
構造B 燃費基準値(km/L)	MT	21.0	20.4	19.9	19.4	16.7	15.1	13.9	12.9	12.1	11.5	11			
	AT	20.4	19.8	19.2	18.7	16.3	14.7	13.5	12.5	11.7	11.1	10.6	10.2		
ディーゼル構造B 燃費基準値(km/L)	MT	/										16.8	15.9	15.2	14.6
	AT	/										14	13.7	13.5	13.3

※ 構造A・・・①、②、③のいずれにも該当する構造のものをいう。

①最大積載量を車両総重量で除した値が0.3以下となるもの。

②乗車装置及び物品積載装置が同一の車室内に設けられており、かつ、当該車室と車体外とを固定された屋根、窓ガラス等の隔壁により仕切られるもの。

③運転車室の前方に原動機を有するもの。

構造B・・・構造A以外のものをいう。

【トラック等(車両総重量3.5t超の貨物自動車)】 目標年度:2025年度 測定方法:JH25モード

区分 (車両総重量t)	3.5~7.5							7.5~8	8~10	10~12	12~14	14~16	16~20	20~
(最大積載量t)	~1.5	1.5~2	2~3	3~										
燃費基準値 (km/L)	13.45	11.93	10.59	9.91	8.39	7.46	7.44	6.42	5.89	4.88	4.42			

【トラック(車両総重量3.5t超の貨物自動車)】 目標年度:2025年度 測定方法:JH25モード

区分 (車両総重量t)	~20	20~
燃費基準値 (km/L)	3.11	2.32

出典：国土交通省

## ■次世代自動車の開発・普及

我が国全体のCO<sub>2</sub>排出量のうち、約2割は運輸部門が占めており、そのうち約9割は自動車から排出されていることから、自動車における燃費性能の向上は極めて重要です。また、2021年6月に策定された「2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」では、2035年までに、乗用車新車販売で電動車\*100%を実現できるよう包括的な措置を講じることや、商用車の新たな目標が示されました。

我が国政府は、CO<sub>2</sub>排出削減をはじめとした環境保全を推進するため、電気自動車、燃料電池自動車、プラグインハイブリッド自動車、ハイブリッド自動車、クリーンディーゼル自動車及び天然ガス自動車を「次世代自動車」と位置づけ、その普及を図っています。

このような背景の下、燃費基準の策定による燃費向上や、技術基準の国際調和に加え、税制優遇制度や補助制度をはじめとした次世代自動車の普及を促進するための対策が行われております。

具体的には、省エネ法に基づく燃費基準を策定し、自動車メーカー等に対して基準を達成するよう求めることで、電動車をはじめとする燃費性能の高い自動車の普及を促進しております。また、電動車に係る国際基準の策定を日本が主導することにより、電気自動車や燃料電池自動車等の電動化技術の発展、我が国の自動車の安全・環境性能の向上、及び国際競争力強化につながる事が期待されております。

さらに、次世代自動車をはじめとした環境性能に優れた自動車を対象とする税制優遇制度が設けられ、環境性能に応じて自動車重量税が減免となるエコカー減税等を実施し、その普及を促進しております。

※電動車：電気自動車、燃料電池自動車、プラグインハイブリッド自動車、ハイブリッド自動車

### 自動車重量税、自動車税等に係る租税特別措置 (エコカー減税・環境性能割・グリーン化特例)の延長等

我が国の自動車戦略やインフラ整備の長期展望等を踏まえつつ、現在の自動車の燃費基準に対する達成率、電動車の普及状況等を鑑みて引き続き特別措置を実施し、「2050年カーボンニュートラル」目標の実現に積極的に貢献するものとなることを目指す。

#### 施策の背景

	自動車重量税	自動車税・軽自動車税 (環境性能割)	自動車税・軽自動車税 (種別割)
税の種別	国税	地方税(自動車税:都道府県税、軽自動車税:市町村税)	
課税客体	自動車検査証の交付等を受ける自動車 車両番号の指定を受ける軽自動車	自動車等の取得	自動車等の保有
課税標準	自動車の重量	自動車等の取得価額	総排気量 ※トラック:最大積載量、バス:乗車定員
本則税率	0.5t当たり2,500円 ※登録乗用車の場合	3% ※自動車税における自家用車の場合	年額25,000円～110,000円 ※自動車税における自家用乗用車の場合

#### 見直しの結果

- 自動車重量税及び自動車税・軽自動車税種別割の特例措置を2年間(自動車重量税:令和8年5月1日～令和10年4月30日、自動車税・軽自動車税:令和8年4月1日～令和10年3月31日)延長等する。
- 自動車税・軽自動車税環境性能割は、廃止する。

#### ○【自動車重量税】エコカー減税

※乗用車の場合

適用期間	令和12年度燃費基準						電気自動車等 ※
	80%	85%	95%	100%	105%	125%	
①	▲25%	▲50%	▲75%	免税	免税	免税(2回)	
②	本則税率	▲25%	▲50%	▲75%	免税	免税(2回)	

①令和8年5月1日～令和9年4月30日  
②令和9年5月1日～令和10年4月30日

#### ○【自動車税・軽自動車税】グリーン化特例

適用期間	電気自動車等※
①②	▲75%

※電気自動車、燃料電池自動車、プラグインハイブリッド自動車、天然ガス自動車

出典：国土交通省

加えて、バス・タクシー・トラック等の事業用に使われる電気自動車やプラグインハイブリッド自動車等の次世代自動車については、導入の際の車両価格の一部に対して補助が行われております。

とくにコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な移動手段となる1人から2人乗り程度の電動車両である超小型モビリティについては、2018年1月に手続き合理化のため、認定制度の見直しが行われました。また、量産を目的とした最高時速60km以下の超小型モビリティについて、使用者や走行区域を限定せず、一般道を自由に走行できる車両の普及促進に向けた基準の改正が2020年9月に行われました。

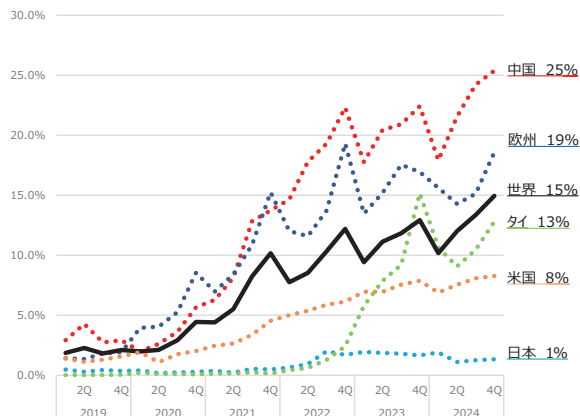
また、2022年4月に道路交通法が改正されたことにより、電動キックボード等に対応する新たな車両区分として「特定小型原動機付自転車（特定原付）」が定義されることを踏まえ、2022年12月に特定原付に関する保安基準等の整備が行われました。

コラム

EVの販売比率の推移と劣化バッテリー活用事例

自動車産業は、「電動化」、「デジタル化（自動運転）」が自動車を選ぶ場合の新しいポイントとなるなど、その価値の構造も大きく変化しています。特に電動化は、「カーボンニュートラル」の実現のカギを握る重要な動きです。現在の世界各国における電動車の普及状況は、電気自動車（EV）に限ってみると、グローバル、特に欧州と中国では、販売台数が着々と伸びています。新型コロナウイルスの影響を受けた優遇策の強化も、急速な販売台数増加の一因となっています。一方で日本をみると、EVの販売比率は伸び悩んでいる状況です。こうした現状も踏まえ、「2035年までに、乗用車の新車販売で電動車（EV・FCV・PHV・HV）100%」という目標の実現を目指し、EV・PHV・FCVを対象に、購入補助事業を行ったり、充電・充てんインフラの整備を進めるなど、あらゆる支援策が推進されています。

●主要国・地域における電気自動車の販売比率の推移



(出所) Marklines, 欧州：英仏独の3か国

出典：経済産業省

EVの場合、電力だけで動くため走行時の二酸化炭素排出量はゼロですが、その充電した電力を発電する際の間接的な二酸化炭素排出量も含めて、ライフサイクル全体で環境負荷を考えることが重要です。再生可能エネルギーを利用すれば発電時の間接的な排出量もゼロになります。

また、ライフサイクル全体で考えるという観点では、そのような走行（使用）段階だけでなく、廃棄段階に着目し、使用済みEVバッテリーを再利用することも重要視されてきています。福岡県では、今後急速な増加が見込まれる使用済みEVバッテリーの資源循環システムを全国に先駆けて構築するため、2024年7月2日、「グリーンEVバッテリーネットワーク福岡（愛称：GBNetジービーネット福岡）」が設立されました。GBNet福岡は、福岡県の呼びかけに賛同した自動車メーカー、金属リサイクル業者等の企業・団体が構成され、使用済みEVバッテリーの「回収」、「リユース」、「リサイクル」、「再製造」の一連の工程に取り組み、資源循環の「福岡モデル」構築を目指しています。

## ②環境に配慮した自動車使用の促進

環境に配慮した自動車使用の促進施策として位置づけられたエコドライブについては、エコドライブ普及連絡会（警察庁、経済産業省、国土交通省、環境省）や運輸関係等16団体からなるエコドライブ普及推進協議会などが積極的にその普及に関する取り組みを推進しています。

2006年には、エコドライブの具体的な取り組み項目を示した「エコドライブ10のすすめ」が取りまとめられ、2020年1月に改定されました。

●エコドライブ10のすすめ



# エコドライブ10のすすめ

エコドライブとは、燃料消費量やCO<sub>2</sub>排出量を減らし、地球温暖化防止につなげる“運転技術”や“心がけ”です。また、エコドライブは、交通事故の削減につながります。燃料消費量が少ない運転は、お財布にやさしいだけでなく、同乗者が安心できる安全な運転でもあります。心にゆとりをもって走ること、時間にゆとりをもって走ること、これもまた大切なエコドライブの心がけです。エコドライブは、誰にでも今すぐに始めることができるアクションです。小さな意識を習慣にすることで、あなたの運転がよくなって、きっと社会もよくなります。できることから、はじめてみましょう、エコドライブ。

## 1 自分の燃費を把握しよう

自分の車の燃費を把握することを習慣にしましょう。日々の燃費を把握すると、自分のエコドライブ効果が実感できます。車に装備されている燃費計・エコドライブナビゲーション・インターネットでの燃費管理などのエコドライブ支援機能を使うと便利です。

## 2 ふんわりアクセル「eスタート」

発進するときは、穏やかにアクセルを踏んで発進しましょう（最初の5秒で、時速20km程度が目安です）。日々の運転において、やさしい発進を心がけるだけで、10%程度燃費が改善します。焦らず、穏やかな発進は、安全運転にもつながります。

## 3 車間距離にゆとりをもって、加速・減速の少ない運転

走行中は、一定の速度で走ることを心がけましょう。車間距離が短くなると、ムダな加速・減速の機会が多くなり、市街地では2%程度、郊外では6%程度も燃費が悪化します。交通状況に応じて速度変化の少ない運転を心がけましょう。

## 4 減速時は早めにアクセルを離そう

信号が変わるなど停止することがわかったら、早めにアクセルから足を離しましょう。そうするとエンジンブレーキが作動し、2%程度燃費が改善します。また、減速するときや坂道を下るときにもエンジンブレーキを活用しましょう。

## 5 エアコンの使用は適切に

車のエアコン（A/C）は車内を冷却・除湿する機能です。暖房のみ必要なときは、エアコンスイッチをOFFにしましょう。たとえば、車内の温度設定が外気と同じ25°Cであっても、エアコンスイッチをONにしたままだと2%程度燃費が悪化します。また、冷房が必要なときでも、車内を冷やしすぎないようにしましょう。

\*1 交差点で自らエンジンを止める手動アイドリングストップは、以下の点で安全性に問題があるため注意しましょう。（自動アイドリングストップ機能搭載車は問題ありません。）  
 ・手動アイドリングストップ時に荷重がブレーキを踏むとブレーキの効きが悪くなります。  
 ・慣れないと誤動作や発進遅れが生じます。またバッテリーなどの部品寿命の低下によりエンジンが再始動しない場合があります。  
 ・エアバッグなどの安全装置や方向指示器などが作動しないため、先頭車両付近や坂道での手動アイドリングストップは避けましょう。  
 \*2 -20°C程度の極寒冷地など特別な状況を除き、走りながら暖めるウォームアップ走行で充分です。  
 \*3 タイヤの空気圧は1ヶ月で5%程度低下します。  
 \*4 適正値より50kPa（0.5kg/cm<sup>2</sup>）不足した時場合。

## 6 ムダなアイドリングはやめよう

待ち合わせや荷物の積み下ろしなどによる駐車の際は、アイドリングはやめましょう\*1。10分間のアイドリング（エアコンOFFの場合）で、130cc程度の燃料を消費します。また、現在の乗用車では基本的に暖機運転は不要です\*2。エンジンをかけたらすぐに出発しましょう。

## 7 渋滞を避け、余裕をもって出発しよう

出かける前に、渋滞・交通規制などの道路交通情報や、地図・カーナビなどを活用して、行き先やルートをあらかじめ確認しましょう。たとえば、1時間のドライブで道に迷い、10分間余計に走行すると17%程度燃料消費量が増加します。さらに、出発後も道路交通情報をチェックして渋滞を避ければ燃費と時間の節約になります。

## 8 タイヤの空気圧から始める点検・整備

タイヤの空気圧チェックを習慣づけましょう\*3。タイヤの空気圧が適正値より不足すると、市街地で2%程度、郊外で4%程度燃費が悪化します\*4。また、エンジンオイル・オイルフィルター・エアクリーナエレメントなどの定期的な交換によっても燃費が改善します。

## 9 不要な荷物はおろそう

運ぶ必要のない荷物は車からおろしましょう。車の燃費は、荷物の重さに大きく影響されます。たとえば、100kgの荷物を載せて走ると、3%程度も燃費が悪化します。また、車の燃費は、空気抵抗にも敏感です。スキーキャリアなどの外装品は、使用しないときには外しましょう。

## 10 走行の妨げとなる駐車はやめよう

迷惑駐車をやめましょう。交差点付近などの交通の妨げになる場所での駐車は、渋滞をもたらします。迷惑駐車は、他の車の燃費を悪化させるばかりか、交通事故の原因にもなります。迷惑駐車が少ない道路では、平均速度が向上し、燃費の悪化を防ぎます。

## エコドライブ普及連絡会 （警察庁、経済産業省、国土交通省、環境省）

エコドライブ普及推進協議会HP→



出典：エコドライブ普及連絡会

## 自動運転の社会実装の取り組み

政府のデジタル社会推進会議では、2023年12月から開始されたモビリティワーキンググループの議論を踏まえ、自動運転の社会実装が進められています。具体的には、デジタル社会におけるモビリティの高度化を目指し、自動運転、ドローン、サービスロボットなど、地域を支えるモビリティ技術の一体的な事業化に向けた取り組みが行われています。この中で、モビリティワーキンググループは「モビリティ・ロードマップ」を策定し、毎年度の進捗状況を確認することで、計画的な社会実装を推進しています。

さらに、位置情報を統一的な基準で特定できる「4次元時空間ID」を含む情報規格の整理をはじめ、自動運転車やドローン、自動配送ロボットなどの高度運行を支えるデジタルインフラの整備が進行中です。

また、第3次交通政策基本計画（計画期間：2025年度～2030年度）において、数値目標として【2030年度における自動運転サービス車両数1万台】を設定し、自動運転サービスの事業化を推進しています。さらに、交差点での円滑な走行を支援する「路車協調システム」の実証実験など、道路側からの支援策も強化されています。

加えて、「デジタルライフライン全国総合整備計画」に基づき、自動運転やドローンを活用したサービスの導入を加速させるための施策も推進されています。これらの取り組みにより、モビリティの未来が一層現実味を帯びてきています。

●バスタイプの車両例：Minibus2.0（大田区）



●グリスロタイプの車両例：NAVYA ARMA（HANEDA INNOVATION CITY）



### ③道路における脱炭素化に向けた取り組み

道路の脱炭素化の推進について盛り込んだ「道路法等の一部を改正する法律」が2025年4月に公布、10月に施行されました。国土交通省では、施行にあわせて、道路の脱炭素化の推進に関する基本的な方針である「道路脱炭素化基本方針」を定め、基本方針に即して、各道路管理者は、管理する道路に係る道路の脱炭素化の推進に関する計画である「道路脱炭素化推進計画」を定める、道路管理者が協働して脱炭素化を促進する新たな枠組みが導入されました。

施策基本的な方向性としては、道路建設から管理までのライフサイクル全体におけるCO<sub>2</sub>排出量について新技術を積極的に取り入れながら削減を推進する「①道路のライフサイクル全体の低炭素化」、次世代自動車の開発・普及や、再生可能エネルギーの活用・収容等を促進するため、災害時の対応強化の取り組みも併せながら、道路空間における発電・送電・給電等・蓄電の取り組みを推進する「②道路交通のグリーン化を支える道路空間の創出」、自転車等の低炭素な移動手段への転換や低炭素な物流システムの構築を促進する「③低炭素な人流・物流への転換」、ボトルネック箇所や局所的な渋滞箇所における対策を行い道路交通を適正化する「④道路交通の適正化」の取り組みによって脱炭素化を推進していきます。

#### ① 道路のライフサイクル全体の低炭素化

道路建設から管理までのライフサイクル全体におけるCO<sub>2</sub>排出量について、新技術を積極的に取り入れながら削減を推進

##### 主な道路施策

- 道路照明のLED化
- 低炭素材料の開発・導入促進 等



#### ② 道路全体のグリーン化を支える道路空間の創出

次世代自動車の開発・普及、再生可能エネルギーの活用・収容等を促進するため、災害時の対応強化の取組も併せ、道路空間での発電・送電・給電等・蓄電の取組を、関係省庁・部局と連携して推進

##### 主な道路施策

- 太陽光発電設備の導入
- SA・PAや道の駅でのEV急速充電器の設置促進 等



#### ③ 低炭素な人流・物流への転換

自動車による輸送を代替できる部分について、ハード整備と利用促進のためのソフト施策を両輪として、公共交通、自転車、新たなモビリティ、徒歩等の低炭素な移動手段への転換、また、低炭素な物流システムの構築について促進

##### 主な道路施策

- 自転車利用環境の改善等による自転車の利用促進
- ダブル連結トラックの利用環境の整備 等



#### ④ 道路交通の適正化

交通容量が低下しているボトルネック箇所や、局所的な渋滞が発生している箇所における対策を行い、道路交通の適正化を図る

##### 主な道路施策

- 主要渋滞箇所における渋滞対策
- 「ゾーン30プラス」による幹線道路と生活道路の適切な機能分化 等



出典：国土交通省

## ④公共交通機関の利用促進

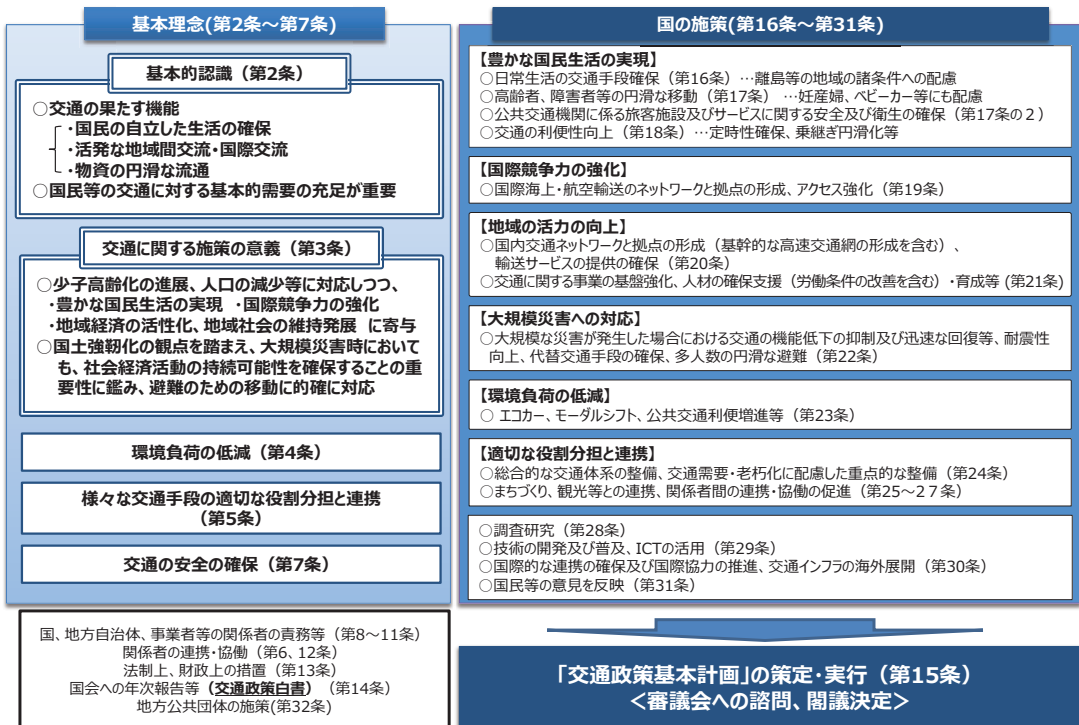
鉄道新線や新交通システム等の整備、鉄道・バスの利便性向上は、従来自家用自動車を利用して来た旅客を環境負荷のより少ない公共交通機関へシフトさせ、自動車からのCO<sub>2</sub>排出削減につながるため、様々な取り組みが行われています。

## ■交通政策基本法の制定

交通政策基本法は、我が国経済・社会活動を支える基盤である国際交通、幹線交通及び地域交通について、国際競争力の強化や地域の活力の向上、大規模災害時への対応などの観点から、国が自治体、事業者等と密接に連携しつつ総合的かつ計画的に必要な施策を推進していくため、交通に関する施策についての基本理念を定め、関係者の責務等を明らかにするとともに、政府に交通政策基本計画の閣議決定・国会報告を義務づけています。2026年1月16日に閣議決定された第3次交通政策基本計画は2025年度から2030年度までを計画期間としており、同計画に基づいて交通に関する施策が総合的かつ計画的に推進されています。

また、交通政策基本法は、毎年、交通政策白書の閣議決定・国会報告を義務づけており、令和7年版交通政策白書は2025年5月に閣議決定・国会報告されました。

### ●交通政策基本法の概要



出典：国土交通省

## ■日本版MaaSの推進・支援

国土交通省では、複数の交通事業者の連携・協働により、多種多様な交通サービスを「一つのサービス」として利用可能とするMaaS（Mobility as a Service）の全国への普及を促進するため、移動環境の向上やコンテンツ連携による地域課題解決に資する取り組みを支援しています。

### ●日本版MaaS推進・支援事業

- 交通事業者や観光施設等の連携・協働により**多種多様なモビリティサービスを「一つのサービス」として利用可能とするMaaS**は、輸送資源へのアクセシビリティ向上など**地域交通の利便性を飛躍的に向上させる施策**。
- 国土交通省「日本版MaaS推進・支援事業」では令和元年度から全国のMaaSの取組を支援しており、令和7年度までに71事業を採択。
- 令和7年度からは、「**交通空白**」解消等の**地域交通の「リ・デザイン」**全面展開を加速する観点から、支援の重点化や伴走支援の強化など事業の運用改善を実施。

#### 事業概要

以下の施策を一体的に実施することで、**移動環境の向上や観光促進による持続可能な地域交通を実現する取組**を支援。

#### ① マルチモーダル×シームレスな移動体験の提供

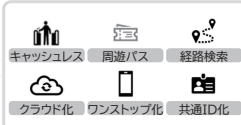
鉄道、バス、タクシー、公共・日本版ライドシェア等の**多種多様な交通モード**を「一つのサービス」として**広域かつシームレスに利用可能とするMaaSアプリ**等のサービス提供。

マルチモードの参画



事業グループやモードの垣根を越えた地域の交通サービスの連携を重視

シームレスな移動体験



「快適」で「わかりやすい」交通サービス利用を実現する施策を支援

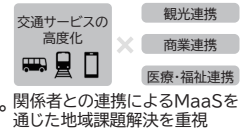
#### ② モビリティ・データの取得と活用

MaaS等から取得可能な「モビリティ・データ」を活用した**データ分析とこれに基づく計画策定や路線再編等の施策の実施**。



#### ③ まちづくりや観光との連携

MaaSの取組を交通利便向上のみならず、まちづくりや観光施策との連携など**地域全体の課題を解決する取組として実施**。



出典：国土交通省

## ■鉄軌道の利用促進対策

国土交通省では、路線間の連絡線の整備や相互直通化、地下鉄の整備、鉄道駅の総合的な改善などに対する支援を行うことにより、鉄道の利用促進を図っています。

### ●サービス・利便性向上対策の例

#### ◆都市鉄道利便増進事業

・新空港線

#### ◆都市鉄道整備事業（地下高速鉄道整備事業）

・なにわ筋線、東京メトロ有楽町線延伸、東京メトロ南北線延伸

#### ◆鉄道駅総合改善事業

相模鉄道海老名駅、小田急電鉄鶴川駅、JR東海刈谷駅

最近注目を浴びるようになった次世代路面電車システム（LRT<sup>※</sup>）の整備に対する支援は、「地域における受入環境整備促進事業」等の中で行われています。

※LRT：Light Rail Transitの略で、低床式車両（LRV）の活用や軌道・電停の改良による乗降の容易性、定時性、速達性、快適性などの面で優れた特徴を有する次世代の軌道系交通システムのこと

## ●LRTシステムの概要

### LRTシステムの概要

LRT（Light Rail Transit）とは、

従来の路面電車から走行空間、車両等を向上させたもので、道路空間、鉄道敷等の既存インフラも有効活用し、高い速達性、定時性、輸送力等を持った、人や環境に優しい公共交通システムのごとで、バリアフリーや環境への配慮、さらに中心市街地の活性化による都市・地域の再生等に寄与するものとして、注目を集めています。

#### 特長

##### ●高い速達性、定時性

・車両の高性能化、軌道の専用化、一部立体化、優先信号化、運賃収受システムの改善等により、高い速達性・定時性を確保



#### 走行空間

物理的に軌道敷内への自動車の乗入れが可能  
⇒  
軌道敷と車道の分離  
⇒  
優先信号の導入  
等



##### ●まちづくりとの連携

・車両や電停のデザインを工夫することで街のシンボルとして、まちの賑わい創出に寄与  
・駅前広場の整備やトランジットモール化、パーク&ライド<sup>1</sup>駐車場の整備、沿線への公共公益施設の配置などのまちづくり施策との一体的な整備が可能



#### 景観との一体性

従来のデザイン  
⇒  
景観とマッチする車両デザイン



##### ●十分な輸送力

・適切な運行間隔と連接車両等との組み合わせにより十分な輸送力を確保



#### 車両収容人員（定員）

約90人 ⇒ 約150人  
（広島電車の標準の一例）  
（広島電鉄の5連接車の例）



##### ●環境にやさしい

・自動車交通に比してCO2排出量が少ないという路面電車の特長に加え、弾性車輪制振軌道等により騒音振動を低減



#### 軌道構造

通常軌道 ⇒ 制振軌道  
87dB ⇒ 76dB  
〔騒音比較〕  
走行速度40km/h時  
軌道中心から7.5m、  
地上高さ1.2mで測定



##### ●人にやさしい

・低床式車両の導入、電停のスロープ整備等による段差解消や他交通機関への乗り継ぎ利便を確保

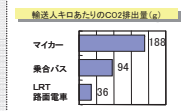


#### 床の高さ

780mm ⇒ 330mm



#### CO2排出量

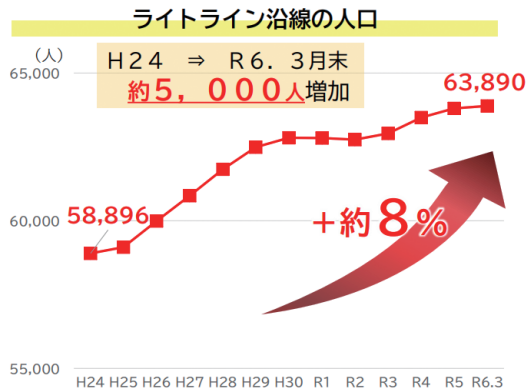
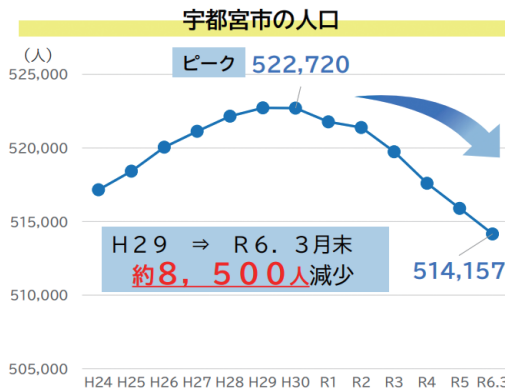


出典：国土交通省

○国内のLRT事例

【芳賀・宇都宮LRT】

芳賀町と宇都宮市では、立地適正化計画などにおいて、LRTを基幹公共交通として位置づけ、総合的な公共交通ネットワークを構築し、公共交通の充実・強化、交通渋滞の緩和、環境負荷の軽減を図る事を目的としLRTの整備を進め、2023年8月に開業しました。開業後はLRT沿線の人口の増加や、マンション建設などの民間投資の誘発、地価の上昇などの効果が確認されています。



出典：宇都宮市「住民基本台帳人口」各年9月末現在（R6年のみ3月末現在）  
※ライトライン沿線：ライトライン沿線半径500mに含まれる町目で集計

## 【富山LRT】

富山市では、コンパクトなまちづくりを推進するため、富山港線路面電車化や市内電車環状線化によりLRTの整備進めてきました。路面電車南北接続によって、既存路面電車路線を含む富山駅を中心とした全長約15.2kmのLRTネットワークが完成し、南北一体的なまちづくりが実現され、公共交通による都心アクセス、都心部の回遊性向上に加え、市街地再開発等の民間投資の誘発の効果も確認されています。



## ○海外のLRT事例

## 【オーストラリア：シドニー】

シドニーはオーストラリア最大の人口を擁する経済都市であり、地下鉄やLRT等の様々な公共交通が整備されています。シドニーの郊外にあるLRTの停留所ではバスと共用ホームとなっており、相互乗継ぎがシームレスに行われています。また、LRTの停留所付近の軌道レベルを下げることで、ホームと歩道を段差がないバリアフリーな停留所も整備されています。



出典：国土交通省

## ■ グリーンスローモビリティ


2015年に締結されたパリ協定に基づき、21世紀後半には温室効果ガス排出の実質ゼロが国際的枠組みとして目指されています。また、我が国では、2050年までに、温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする、カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現を目指すこととしています。

グリーンスローモビリティとは、時速20km未満で公道を走ることができる電動車を活用し、高齢化が進む地域での地域内交通の確保や、観光資源となるような新たな観光モビリティの展開など、地域が抱える様々な交通の課題の解決と、環境に優しいエコなモビリティの普及を同時に進められる小さな移動サービスです。グリーンスローモビリティの導入だけでなく、太陽光や風力などの再生可能エネルギーで発電された電力を使うことで、脱炭素型の交通システムが実現できます。

### グリーンスローモビリティ：時速20km未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービス

【グリスロの特長】

- ① Green… 電動車を活用した環境に優しいエコな移動サービス
- ② Slow… 景色を楽しむ、生活道路に向く、重大事故発生を抑制
- ③ その他… 同じ定員の車両と比べて小型、開放感がある、乗降しやすい等

軽自動車	小型自動車	普通自動車
 4人乗り	 5人乗り	 10人乗り
 4人乗り	 6人乗り	 11人乗り
 4人乗り	 7人乗り	 18人乗り

※11人乗り以上の車両の運転には、中型自動車免許が必要になります。

低速のため近距離移動を得意とするグリーンスローモビリティは、既存の交通機関を補完する新たな輸送サービスとして、**地域住民のラスト/ファーストワンマイル**や観光客向けの新しいモビリティ、**地域の賑わい創出**などの活用が期待されている。

#### ① 地域住民の足として

- 1) バスが走れなかった地域
- 2) 高齢化が進む地域
- 3) お年寄りの福祉増進
- 4) 既存のバスからの転換

#### ② 観光客向けのモビリティとして

- 1) ガイドによる観光案内
- 2) プチ定期観光バス
- 3) パークアンドライド
- 4) イベントでの活用

#### ③ ちょこっと輸送

駐車場から施設まで  
施設から施設まで

#### ④ 地域ブランディング

「地域の顔」として



出典：国土交通省

## ■エコ通勤の推進

公共交通機関の利用推進等により、自家用自動車から二酸化炭素排出量の少ない交通モード等への転換をより強く図っていくことが求められている中で、利用者サイド、交通事業者サイド双方の取り組みをマッチングさせた実効性の高い取り組みを促進するため、交通事業者、経済界、行政等による「公共交通利用推進等マネジメント協議会」が2005年3月に発足しました。

2007年11月には、通勤時における交通手段を自家用乗用車から公共交通機関や自転車、徒歩などへの転換を促進する「モビリティ・マネジメントによる『エコ通勤』促進行動計画」が採択されました。

さらに、2009年6月からは、エコ通勤の普及促進を図ることを目的として、エコ通勤に関する意識が高く、取り組みを自主的かつ積極的に推進している事業所を認証する「エコ通勤優良事業所認証制度」が開始され、2025年12月末現在で842事業所が登録されています。

## 地域に、企業に、広がる『エコ通勤』のメリット

### 事業所・自治体のメリット

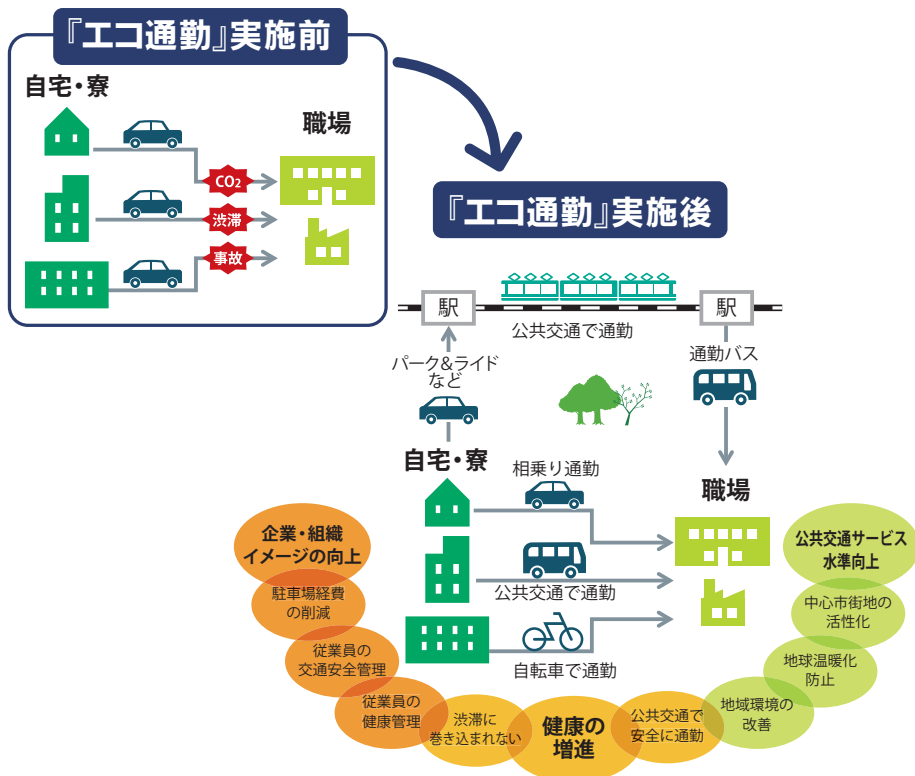
- 企業・組織イメージの向上
- 駐車場経費の削減
- 従業員の交通安全管理
- 従業員の健康管理

### 従業員のメリット

- 健康の増進
- 渋滞に巻き込まれない
- 公共交通で安全に通勤

### 地域のメリット

- 地域環境の改善
- 公共交通サービス水準向上
- 地球温暖化防止
- 中心市街地の活性化



出典：国土交通省

## 環境的に持続可能な交通（EST）の推進

旅客輸送分野における二酸化炭素排出量削減のためには、同分野からの排出量の大半を占めている自家用乗用車への過度の依存を抑制し、公共交通機関の利用促進を進める等の施策が重要です。また、その取り組みにあたっては、それぞれの地域の状況に応じた対策を、地域が主体となり関係者が協力して進めていくことが不可欠です。

そこで、国土交通省等では、「環境的に持続可能な交通（EST：Environmentally Sustainable Transport）」の実現をめざす先導的な地域を選定し、公共交通機関の利用促進や交通流の円滑化対策、低公害車の導入促進、普及啓発等の分野に

このESTモデル事業地域には2004～2006年度の3年間に合わせて27地域を選定され、それぞれの地域で3か年のモデル事業が行われました。現在は、これまでの取り組み成果の情報提供を行うなど、関係省庁等と連携しながら支援を行い、全国規模でのESTの普及展開に取り組んでいます。その一環として、モデル事業の成果を取りまとめた「ESTデータベース」を国土交通省ホームページ上に構築し、効果的なESTの取り組み方等について情報発信をしています。

### ●国土交通省ホームページ上の「ESTデータベース」



### ●環境的に持続可能な交通（EST）の普及展開

## 環境的に持続可能な交通（EST）の実現

- 平成16年度から18年度にかけて、公共交通機関の利用促進や自動車交通流の円滑化などによりESTの実現を目指す先導的な地域をESTモデル地域として27箇所選定し、関係省庁、関係部局の連携により集中的に支援を実施。
- 今後は、27箇所のESTモデル地域による先導的取組から、全国規模でのEST普及展開へと転換を図る。

### 自発的な地域

- 環境改善目標（CO2削減目標など）の達成に向け、**地域の特色を有効に活用した自発的な取組**
- 自治体、地元商店街・商業施設、交通事業者、道路管理者、警察関係者、NPO等、**地元の幅広い関係者の協働**により事業を推進

### 自動車交通流の円滑化

- 【道路整備等】
  - 交差点改良等
  - ITSの推進
  - ボトルネック踏切等の対策
- 【交通規制等】
  - 違法駐車対策の推進



### 公共交通機関の利用促進

- 【通勤交通マネジメント】
  - 従業員のマイカー通勤の自粛等
  - パーク&ライド
- 【LRTの整備・鉄道の活性化】
  - LRTプロジェクトの推進
  - ICカード導入
  - 交通結節点整備
- 【バスの活性化】
  - オムニバスタウンサービス改善
  - PTPS
  - バス停改善
  - バスロケーションシステム
  - ノンステップバス
  - 共通ICカード



### 歩行者・自転車対策

- 【関連の基盤整備等】
  - 歩道、自転車道、駐輪場等の整備
  - 地域の合意に基づくトランジットモールの導入



### 低公害車の導入

- 【低公害車等の導入】
  - CNGバスの導入促進
  - 低公害車両の導入支援



### 普及啓発

- 【普及啓発活動】
  - 広報活動の実施
  - シンポジウム、イベントの実施等



関係省庁、関係部局と連携した支援

地域の特色を活かしたESTの実現に取り組む自発的な地域に対し、これまでのEST取組成果の情報提供を行うなど、関係省庁と連携しながら支援し、全国規模でESTを普及展開する。

## ○アジアEST地域フォーラム

アジア地域では、経済発展と都市化に伴うモータリゼーションの進展により、大気汚染等が深刻な社会問題となっています。国連地域開発センター（United Nations Centre for Regional Development、以下、UNCRD）及び環境省は、アジア地域における環境的に持続可能な交通（Environmentally Sustainable Transport、以下、EST）を目指し、「アジアEST地域フォーラム」を開催してきました。参加者は、日本の他、アジア域内の環境と交通担当の政府高官、自治体、環境と交通の専門家、ADB等のアジアやヨーロッパの国際支援機関、NGO等の合計300名程度が参加する会合です。

第1回フォーラムは2005年8月に名古屋で開催され、アジア地域の計13カ国が参加し、当時OECDが進めていたESTをアジア地域で普及することを目的に、アジアにおけるESTの基本的な考え方、SDGsの源流となるMDGsを踏まえた社会的弱者や貧困等の問題を解決するための交通の意義、さらに、UNCRDが中心となって国毎の戦略計画及びアクションプランを策定していくこと等をまとめた「愛知宣言」が採択されました。

第1回以降も概ね毎年、継続的にアジア各国で開催し、参加国・人数を広めてきました。2010年には、2020年までの目標を掲げた「バンコク宣言2020」を採択し、各国がESTに係る取り組みを推進してきました。

一方、近年の国際情勢については、2015年に、国連本部で「持続可能な開発のための2030アジェンダ」が採択され、17の国際目標であるSDGsが掲げられました。また、同年に、全ての国で気候変動問題に取り組むことを合意したパリ協定が採択されました。持続可能で、誰も取り残されない豊かな社会を目指すとともに、これまでの化石燃料を前提とした社会からの大きな転換が求められています。このような背景を踏まえ、2017年にラオス国ビエンチャン市で開催された第10回フォーラムでは、ESTとしてSDGsの考え方を取り入れることを確認した「ビエンチャン宣言」を合意しました。

最近のESTフォーラムに関して、2020年には、「アジアの交通分野の流れと変革の必要性」を主要テーマに第13回フォーラムが開催され、「バンコク宣言2020」の後継について議論しました。2021年10月には、愛知県国際展示場「Aichi Sky Expo」とオンライン形式において、第14回フォーラムが開催され、アジアの脱炭素化に向けた動きを加速化するために、SDGsやパリ協定などの国際潮流に沿った2030年までのESTの目標を掲げた「愛知宣言2030」を採択しました。2024年10月には、フィリピン・マニラにて、第16回フォーラムが開催され、各国のESTに関する政策の共有や幅広い意見交換とともに、愛知宣言2030の目標に対する各国の取り組み状況についてフォローアップが実施されました。

## ■ 「交通空白」の解消等に向けたリ・デザインの全面展開

地域交通は地方の「暮らし」と「安全」を守る基盤であり、買い物・医療・教育など日常生活に不可欠なサービスへのアクセスという重要な役割を担っていますが、人口減少や高齢化等による長期的な需要の減少や運転者不足等に伴い、大変厳しい事業環境となっています。

こうした状況に対して、2023年に地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）を改正し、ローカル鉄道の再構築に関する仕組みを創設するなど制度面での拡充を行ったほか、地域の多様な関係者との連携・協働による取り組みの導入に対する支援、交通事業者によるDX・GXによる経営改善支援や人材確保の取り組みへの支援、社会資本整備総合交付金による鉄道施設やバス施設の整備への支援など、予算面の拡充も行き、利便性・生産性・持続可能性の高い地域交通へのリ・デザインを推進しています。

また、全国各地の「交通空白」の一つ一つの解消等に向けて、2025年度から2027年度までを「交通空白解消・集中対策期間」と定め、「国土交通省『交通空白』解消本部」と、「『交通空白』解消・官民連携プラットフォーム」を両輪とし、国による総合的な後押しとして、地方運輸局・運輸支局による自治体や交通事業者に対する伴走支援や、パイロット・プロジェクトの推進、民間企業の技術やノウハウを活かした連携の推進、「交通空白」解消に向けた取り組みの実装のための十分な財政支援など、あらゆるツールを総動員して、「交通空白」の解消等に向けた地域交通のリ・デザインの全面展開を図っています。

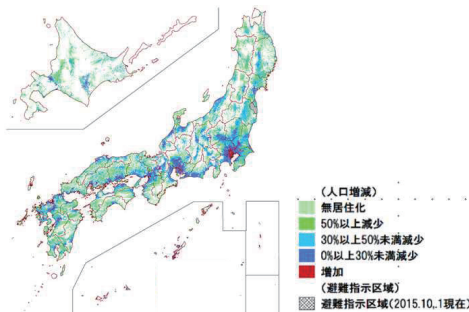
今後は、全国の自治体、交通事業者、ノウハウや技術を持つ民間企業等の関係者による連携体制のもとで、地域の輸送資源のフル活用事例の創出など「交通空白」解消の取り組みの一層の加速、次期施策の指針となる「取組方針 2026」の策定準備等を進めることとしています。

●地域の公共交通を取り巻く環境

- 我が国の人口は、2050年には全国の居住地域の約半数で50%以上減少との予測。
- 近隣の中小店舗の減少、病院の統廃合・移転、学校の統廃合等により、買い物、通院・通学など日常生活における「移動」の問題が深刻化。
- パート勤務なども含め共働き世帯比率が高まったこともあり、高齢者の通院や児童の通学・習い事などに関して、家族による送迎の負担も増大。
- 高齢ドライバーによる自動車事故に関する関心が高まり、運転免許の自主返納の動きが進展する一方、自主返納後の移動手段に対する不安の声や、自主返納をためらう声も。
- 都市圏内や地域間の交通については、インバウンドの急速な回復やライフスタイルの変化（多様な働き方やQOL重視等）を踏まえた新たな対応の必要性。

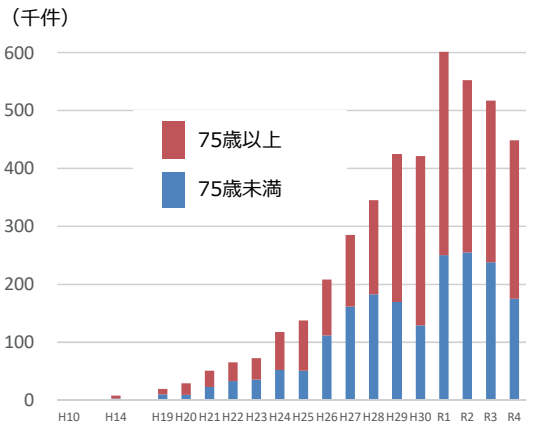
将来の人口増減状況

2050年には全国の約半数の有人メッシュで人口が50%以上減少（2015年対比）



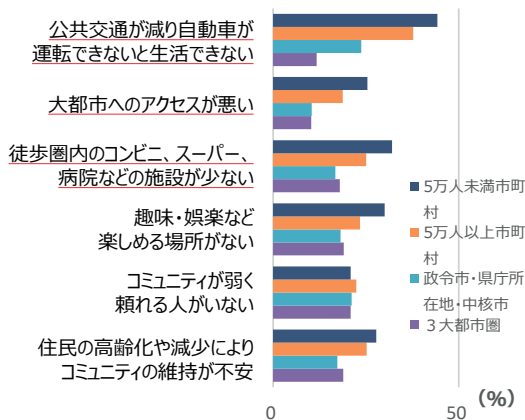
〔出典〕総務省「平成27年国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成30年推計）」等をもとに国土交通省作成。

免許返納数の推移



〔出典〕警察庁公開資料より、国土交通省総合政策局作成

居住地に対する不安（地域別）



〔出典〕国土交通省「平成29年度国民意識調査」

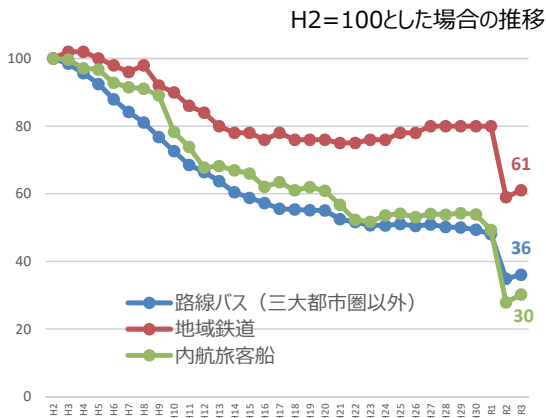
出典：国土交通省

### Ⅲ. 運輸部門における主要な環境問題への対策

#### ●公共交通事業者の現状

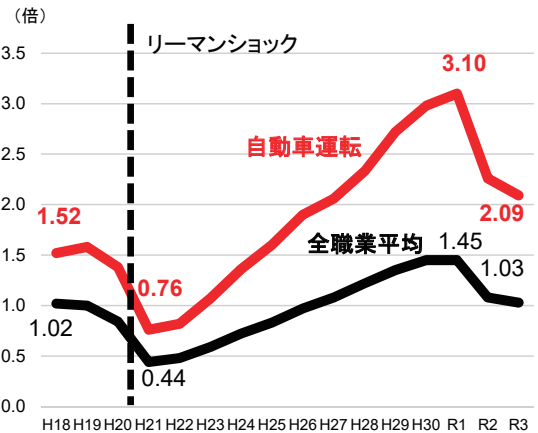
- 長期的な利用者の減少、コロナの影響による急激な落ち込みもあり、公共交通事業者の経営環境は悪化。コロナ後も利用者数がコロナ以前の水準までには回復していない状況。
- 路線バスや地域鉄道について、多くの事業者が赤字となっており、回復の見通しが厳しいことから、今後の安定的な公共交通サービスの提供に課題。
- 自動車（バス・タクシー）の運転業務の賃金水準は低く、人手不足が深刻化（有効求人倍率は全職業平均の2倍程度の水準で推移）。人手不足を要因とする路線バスの休廃止などの動きが拡大していくおそれ。
- 交通分野において、多くの事業者でキャッシュレス決済対応や運行管理、車両・設備管理、労務管理等について、DXの取組に遅れ。

#### 路線バス、地域鉄道、内航旅客船の利用者数



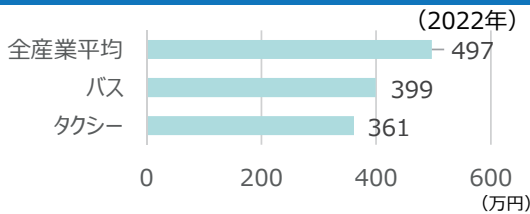
(出典) 「自動車輸送統計年報」、「鉄道統計年報」、「船舶運航事業者等の提出する定期報告書に関する省令」に基づく国土交通省海事局内航課調査より国土交通省作成

#### 自動車運転業の人手不足



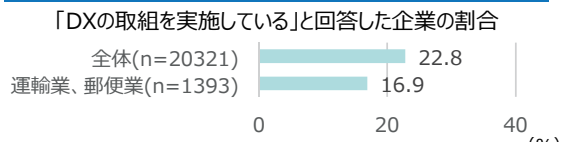
(出典) 厚生労働省「一般職業紹介状況」より国土交通省作成

#### 自動車運転者の賃金水準



(出典) 厚生労働省「賃金構造基本統計調査」から国土交通省推計

#### 産業別のDX取組状況



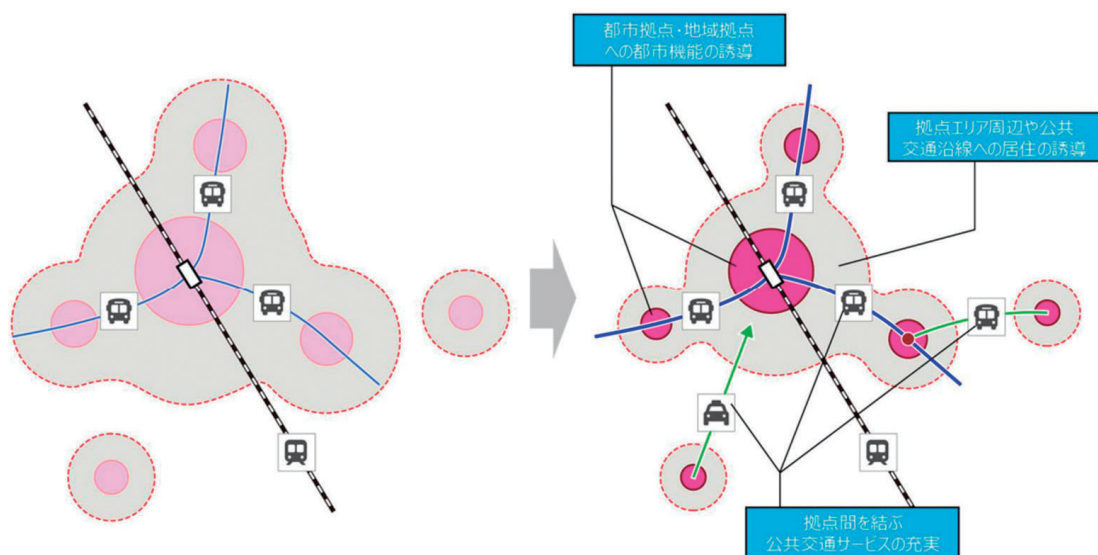
(出典) 総務省 (2021) 「デジタル・トランスフォーメーションによる経済へのインパクトに関する調査研究」から国土交通省作成

出典：国土交通省

## ■まちづくりGXの推進

2050年ネット・ゼロの実現に向けて、脱炭素に資する都市・地域づくりを推進していくため、「まちづくりGX」に取り組んでいます。具体的には、都市のコンパクト・プラス・ネットワークや「居心地が良く歩きたくなる」空間づくりを進め公共交通の利用の促進等を図ることでCO<sub>2</sub>排出量の削減につなげる「都市構造や移動手段の変革」、エネルギーの面的利用や環境に配慮した民間都市開発等を推進することでエネルギー利用の効率化につなげる「街区・建物単位での取り組み」、グリーンインフラの社会実装の推進等により都市部のCO<sub>2</sub>吸収源拡大につなげる「都市における緑とオープンスペースの確保」の3つの柱に加え、「猛暑の中でも安全・快適に暮らせる都市環境の形成」の取り組みを進めています。

### ●コンパクト・プラス・ネットワークのイメージ



出典：国土交通省

## ⑤高度化・総合化・効率化した物流サービス実現に向けた更なる取り組み

### ■グリーン経営認証制度の普及推進

近年、地球温暖化問題や大気汚染問題などの環境問題がクローズアップされており、いかに環境と経済を両立させ、持続可能な経済社会を構築するかが課題となっています。公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団（以下、「エコモ財団」）では、運輸関係企業においても環境保全のための取り組みが推進されるよう、自己評価のためのチェック

物流の省エネ 環境対策推進のために  
**グリーン経営認証制度!**

■グリーン経営とはー  
環境マネジメントシステムであり、企業の社会的責任として、環境対策も経営課題の一つと捉え、環境問題に本格的に取り組むための一環として、ISO14001環境マネジメントシステムの認証取得が前提となり、環境改善の取組も推進するものです。

■グリーン経営認証制度とはー  
トラック、バス、タクシー、貨車、物流倉庫、郵便局、船舶等の各事業者は、環境にやさしい取組を行っている事業者を認証登録し、広く社会へ公表する制度です。この制度はエコモ財団が国土交通省の協力のもと実施しています。

● 国土交通省の承認している ISO14001 環境マネジメントシステム (ISO14001) の認証取得を前提と合致しています。  
● 環境保全の取組が行われていることを客観的に証明することができます。

公益財団法人  
**交通エコロジー・モビリティ財団**  
〒110-0001 東京都中央区東日本橋1丁目1-14 東本橋ビル  
TEL: 03-5844-6276 <http://www.ecomo.or.jp>

「認証基準」、「取組事例」など詳細は「グリーン経営」で検索してください。  
グリーン経営推進事務局（メール） [https://www.greenvet.jp](mailto:https://www.greenvet.jp)

旅客船事業・内航海運業における  
グリーン経営推進マニュアル

倉庫業・港湾運送事業における  
グリーン経営推進マニュアル

法人ハイヤー・タクシー事業における  
グリーン経営推進マニュアル

バス事業における  
グリーン経営推進マニュアル

トラック運送事業における  
グリーン経営推進マニュアル

リスト等で構成するグリーン経営推進マニュアルを作成・配付しています。このマニュアルは、ISO14031（環境パフォーマンス評価の国際規格）の考え方にに基づき、取り組むべき環境保全項目をチェック項目としてその具体的取り組み内容を明らかにするとともに、目標の設定と評価が容易にでき、これを通じて経営のグリーン化が進められるようになっています。

グリーン経営では、自社の環境保全への取り組み状況を把握し、その結果に基づき推進マニュアルを参考にして改善策を検討し、改善の取り組み内容等を盛り込んだ行動計画を作成して、改善に取り組みます。このサイクルを繰り返すことによって、自主的、継続的な環境保全活動が可能になります。

国土交通省では、環境問題への対策として、このグリーン経営の普及推進を図っています。

また、この普及推進のために2003年からグリーン経営認証制度が実施されています。この制度は、エコモ財団が認証機関となり、グリーン経営推進マニュアルに基づく事業者の環境改善の努力を客観的に証明し公表することにより、取り組み意欲の向上を図り、あわせて認証事業者に対する社会あるいは利用者の理解と協力を得て、運輸業界における環境負荷の低減につなげていくためのものです。

## ■物流効率化等のグリーン物流の推進

○物資の流通の効率化に関する法律（物流効率化法）に基づく総合効率化計画認定

物流の効率化や環境負荷の低減のため、高度で一定以上の規模を持つ物流施設（特定流通業務施設）を中核として物流の総合化及び効率化を図る事業に対して、その計画の認定、関連支援措置等を定めた「物流総合効率化法」は2005年10月1日の施行以来約300件の事業が認定されました。

2016年10月1日には、物流分野における労働力不足の状況を踏まえて、支援対象をモーダルシフトや共同配送等の特定流通業務施設を要しない取り組みに広げるとともに、実施においては2以上の関係者の連携を求めることとした改正法が施行されました。

また、2025年4月1日には、法律名を「物資の流通の効率化に関する法律（物流効率化法）」と変更し、物流負荷の軽減を図るため、流通業務の定義に「荷役」を明示するなどとした改正法が施行されました。

これに基づいて、モーダルシフト、共同配送、特定流通業務施設における手待ち時間削減等の多様な事業が632件（2025年12月末日時点）認定され、物流の省力化・効率化と環境負荷の低減に向けた取り組みが行われています。

### ●物流効率化と省労働力化

#### 物流効率化法の概要

##### R7.4.1 改正法施行

##### 目的

- ・流通業務に必要な労働力の確保
- ・環境負荷の低減

##### 制度の概要

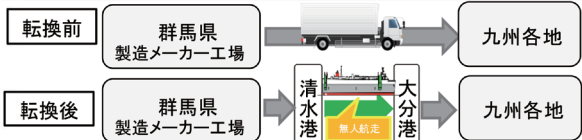
二以上の者が連携して、流通業務の総合化（輸送、荷役、保管、荷さばき及び流通加工を一体的に行うこと。）及び効率化を図る事業であって、環境負荷の低減及び省力化（トラック運転時間の短縮や、手待ち時間の削減等）に資する事業計画を認定し、認定された事業に対して支援を行う。

##### 主な支援措置

- ① **事業の立ち上げ・実施の促進**
  - ・計画策定経費・運行経費の補助 等
- ② **必要な施設・設備等への支援**
  - ・施設の立地規制に関する配慮 等
  - 市街化調整区域の開発許可に係る配慮
- ③ **(独)鉄道・運輸機構による支援**
  - ・事業実施のための資金の貸付け、融資 等

#### 物流効率化法の認定事例

<事例1> 幹線輸送の一部を海上輸送によって実施する



○ドライバー運転時間の短縮 2,976時間/年(67%削減)

※ 運転時間の短縮は、泊まりでの運行の減少等につながる。

○CO<sub>2</sub>削減割合: 78%

<事例2> トラック予約受付システムを倉庫に導入し、トラックの待ち時間を大幅に削減するとともに、倉庫内作業も効率化



○トラック予約受付システムを導入し、効率的な荷受け作業を実施することにより、手待ち時間を80%削減

○CO<sub>2</sub>削減割合: 22.9%

出典：国土交通省

○荷主と物流事業者の協働による持続可能な物流体制の構築の推進

物流体系全体のグリーン化を促進するためには、荷主や物流事業者の連携を強化し、地球温暖化対策、生産性の向上等の持続可能な物流体系の構築に係る取り組みを拡大することが重要です。

国土交通省では関係省庁等と連携し、この趣旨に賛同する企業や団体を会員として、2005年4月に「グリーン物流パートナーシップ会議」を設立し、荷主や物流事業者の連携によるモーダルシフトやトラック輸送の効率化等といったグリーン物流の取り組みの重要性について、認識の共有と交流を促進しております。その一環として、荷主や物流事業者の連携を円滑化するために両者が共通に活用できる物流分野のCO<sub>2</sub>排出量算定のための統一的手法「ロジスティクス分野におけるCO<sub>2</sub>排出量算定方法共同ガイドライン」（経済産業省、国土交通省）を策定し、取り組みごとの効果を客観的に評価できるようにしています。また、荷主や物流事業者のパートナーシップにより実施するCO<sub>2</sub>排出削減、生産性の向上等の持続可能な物流体系の構築に向けた特に優れたプロジェクトに対して国土交通大臣表彰等を行っています。

### グリーン物流パートナーシップ会議

**【経緯】**  
物流分野のCO<sub>2</sub>排出量削減等の環境負荷の低減や物流の生産性向上等を促進するため、荷主、物流事業者など関係者におけるグリーン物流の重要性についての認識の共有と交流を促進する会議として発足

**【主催】** 国土交通省、経済産業省  
日本ロジスティクスシステム協会  
日本物流団体連合会

**【後援】** 日本経済団体連合会

**【設立】** 平成17年4月

**【会員数】** 約3,300

**【内容】**  
グリーン物流に向けた事業者等の自主的な取り組みの拡大に向けて、物流パートナーシップ優良事業者の表彰や取り組みの紹介等を実施

**物流パートナーシップ優良事業者表彰**

**【目的】**  
物流分野における環境負荷の低減、物流の生産性向上等持続可能な物流体系の構築に顕著な功績があった取り組みに対し、その功績を表彰することにより、企業の自主的な取り組み意欲を高めると共に、グリーン物流の普及拡大を図る。

**【表彰の種類】**

1. 大賞（大臣表彰）
2. 部門賞（局長級表彰）
  - ・物流DX・標準化表彰
  - ・物流構造改革表彰
  - ・強靱・持続可能表彰
3. 特別賞

### 令和7年度 国土交通省大臣表彰

**【事業名】**  
北海道における宅配拠点と物流DXを活用したドラッグストア店舗納品の効率化

**【受賞者】**  
・佐川急便株式会社  
・株式会社 サッポロドラッグストア  
・株式会社PALTAC

実施前

①ムダ・ムラのある運行  
②低積載での長距離運行  
③運行実績の把握が困難

実施後

④輸送経路最適化  
⑤導入業務  
⑥データ活用  
⑦業務効率化  
⑧業務改善  
⑨業務改善  
⑩業務改善  
⑪業務改善  
⑫業務改善  
⑬業務改善  
⑭業務改善  
⑮業務改善  
⑯業務改善  
⑰業務改善  
⑱業務改善  
⑲業務改善  
⑳業務改善  
㉑業務改善  
㉒業務改善  
㉓業務改善  
㉔業務改善  
㉕業務改善  
㉖業務改善  
㉗業務改善  
㉘業務改善  
㉙業務改善  
㉚業務改善  
㉛業務改善  
㉜業務改善  
㉝業務改善  
㉞業務改善  
㉟業務改善  
㊱業務改善  
㊲業務改善  
㊳業務改善  
㊴業務改善  
㊵業務改善  
㊶業務改善  
㊷業務改善  
㊸業務改善  
㊹業務改善  
㊺業務改善

出典：国土交通省

44

## ■モーダルシフト等の推進

### ○内航海運の競争力強化と海上輸送へのモーダルシフト

国土交通省では、内航海運業界の競争力強化を図ると共に海上輸送へのモーダルシフトの推進に取り組んでいます。

その一環として、海上輸送を一定程度利用するモーダルシフト貢献企業を選定し、エコシップマークの使用を認めるなどにより、モーダルシフトを促進する「エコシップ・モーダルシフト事業」を実施しています。この事業では、エコシップ・モーダルシフト事業実行委員会がエコシップマーク認定制度（エコシップマークは、海上輸送の利用を通じて環境対策に貢献する企業の証となるもの）を実施しており、2025年6月時点で、荷主235者、物流事業者261者についてエコシップマークの認定を行っています。また、エコシップマーク認定事業者のうち、特に貢献度の高い事業者を対象に国土交通省海事局長表彰を行っています。

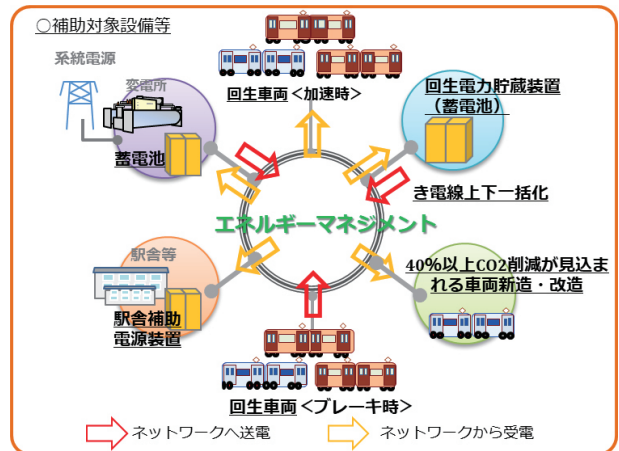


出典：エコシップ・モーダルシフト事業実行委員会

### ○鉄道事業等におけるネットワーク型低炭素化促進事業

鉄道は国民の日常生活や経済活動にとって重要な交通機関であり、他のモードに比べて環境負荷が小さいという特徴があります。鉄道における省CO<sub>2</sub>化をさらに促進し、鉄道を活用した地域循環共生圏の構築を図る観点から、国土交通省と環境省が連携し、鉄道事業等におけるネットワーク型低炭素化促進事業によりエネルギーを効率的に使用するための先進的な省エネルギー設備・機器の導入を支援しています。

### ●鉄道事業等におけるネットワーク型低炭素化促進事業



出典：環境省

### ○「エコレールマーク」制度の普及・拡大

「エコレールマーク」は、環境負荷の少ない鉄道貨物輸送に積極的に取り組んでいる企業や商品を認定するマークで、2005年度より創設されました。このエコレールマークの表示された認定企業や認定商品を応援することにより、メーカーなどの荷主企業や消費者における環境負荷低減の取り組みに対する意識の向上と相



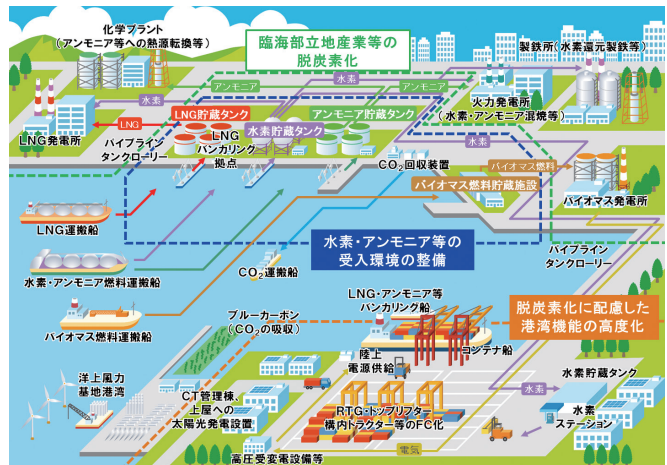
出典：公益社団法人鉄道貨物協会

まって鉄道貨物輸送へのモーダルシフトの推進が図られることを目指しています。国土交通省と公益社団法人鉄道貨物協会では「エコレールマーク」の普及・拡大に努めており、2025年8月27日時点で、エコレールマーク認定商品は152件176品目、取り組み認定企業数は98社、協賛企業が62社となっています。また、2025年度より貨物鉄道輸送による環境負荷低減の取り組みの一環として、エコレールマークの認知度向上や貨物鉄道輸送の利用拡大に貢献したエコレールマーク取り組み企業又は協賛企業の功績を称えることを目的として「エコレールマーク表彰」が創設されました。

## ■ 港湾におけるカーボンニュートラルポート形成の推進

国土交通省では、我が国の港湾や産業の競争力の強化と脱炭素社会の実現に貢献するため、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化や水素・アンモニア等の受入環境の整備等を図るカーボンニュートラルポート（CNP）の形成を推進しており、港湾法に基づき港湾管理者が作成する港湾脱炭素化推進計画について、計画の作成に対する補助、助言等による支援を行いました。また、LNGバンカリング拠点の整備、船舶に陸上電力を供給する設備の導入、洋上風力発電の導入、低炭素型荷役機械

### ●カーボンニュートラルポート（CNP）形成のイメージ



出典：国土交通省

の導入、水素を燃料とする荷役機械の実証事業、港湾における水素・アンモニアの受入環境整備に係るガイドラインの作成、ブルーカーボンの活用等を推進しました。加えて、コンテナターミナルにおける脱炭素化の取り組み状況を評価するCNP認証の運用を開始しました。

## ■物流施設の脱炭素化の促進

地域物流の脱炭素化に向けて、再生可能エネルギーである太陽光、次世代エネルギーである水素・バイオマス等を活用した先進的な取り組みを行う際の充電・充填・精製装置の整備・改修や資機材の導入等を支援します。

### ●物流脱炭素化促進事業

#### 事業目的

- **地域物流の脱炭素化**に向けて、再生可能エネルギーである**太陽光**、次世代エネルギーである**水素・バイオマス**等を活用した**先進的な取組**を行う際の**充電・充填・精製装置の整備・改修**や**資機材の導入**等を支援。

#### 事業概要

- 地域の集配拠点、倉庫、トラックターミナル等の**物流施設等**において、**太陽光発電**、**水素燃料電池**、**バイオディーゼル燃料**等を活用した**トラックや荷役機械**とこれらの動力となるエネルギーの**発電・製造・精製装置**等を一体的に導入する**先進的な取組**を支援。

##### ①太陽光エネルギー

・投資余力の乏しい**中小トラック事業者**における**EV車両の導入・転換**に資するよう、下請事業者を含めた**地域の配送網全体で活用する拠点の整備**等を重点支援。



##### ②水素エネルギー

・現時点では価格が高い**水素エネルギーの需要の創出**に資するよう、**地域配送での水素の活用**に向けた**水素の製造拠点等と連携した拠点の整備**等を重点支援。



##### ③バイオマスエネルギー等

・バイオディーゼル燃料の原料となる**廃食用油の回収ルート**の確保に資するよう、**食品小売業者等と連携した静脈物流の拠点の整備**等を重点支援。



#### 補助率・補助対象等

##### 【補助率】

1/2以内

##### 【補助対象施設】

・営業倉庫  
・貨物(利用)運送事業者の集配施設等

##### 【補助対象者】

・倉庫事業者 ・貨物運送事業者 ・貨物利用運送事業者 ・トラックターミナル事業者等

##### 【補助対象設備等】

①再生エネルギー関連設備(EVトラック、EVフォークリフト、EV充電設備、太陽光パネル等) ②水素利用関連設備(FCVトラック、FCフォークリフト、水素スタンド等)  
③バイオディーゼル燃料利用関連設備(バイオディーゼル燃料車、精製設備、貯蔵設備等) ①、②、③の導入と一体的に行う先進的な取組に必要な設備・機器類等

##### 【補助要件】

・再生：①EVトラック、EVフォークリフト等と②再生電力の購入又は再生発電設備(新設)、大容量蓄電池、充電設備等を一体的に導入する取組であること  
・水素：①FCVトラック、FCフォークリフト等と②グリーン水素の購入又は水素の製造・貯蔵のための装置・機器類や水素スタンド等を一体的に導入する取組であること  
・バイオ：①バイオディーゼル燃料車等と②バイオ燃料の精製・貯蔵のための装置・機器類やバイオ燃料スタンド等を一体的に導入する取組であること

出典：国土交通省

## ⑥鉄道・船舶・航空における脱炭素化の促進

### ■鉄道分野における脱炭素化の取り組み

鉄道分野については、2023年5月に出された「鉄道分野におけるカーボンニュートラル加速化検討会」の最終とりまとめにおいて、鉄道分野のカーボンニュートラルが目指すべき姿と、それに向けて取り組むべき施策の方向性を整理したところであり、同とりまとめを踏まえ、関係省庁とも連携しながら、エネルギー効率の高い鉄道車両の導入、水素燃料電池鉄道車両の開発やバイオディーゼル燃料の導入等を推進するほか、鉄道アセットを活用した再生可能エネルギーの導入拡大、環境優位性のある鉄道の利用促進等の取り組みを進めています。

具体的には、鉄道事業の低炭素化に係る補助制度等鉄道事業者の積極的な取り組みを後押しするとともに、鉄道の脱炭素化に関心を持つ幅広い主体が参加する「鉄道脱炭素官民連携プラットフォーム」における情報共有、協力体制の構築を通じて、鉄道分野における脱炭素化の取り組みを推進しています。

### ■海運における省エネルギー・低脱炭素化の取り組み

海運分野においては、2021年度より、グリーンイノベーション基金を活用して水素・アンモ

ニア等を燃料とするゼロエミッション船の技術開発を行っており、2025年9月には国産の大型商用アンモニア燃料エンジンが完成しました。内航海運分野においては、荷主等と連携した離着陸・荷役等の運航全体で省エネルギーとなる連携型省エネルギー船の建造・普及や、省エネルギー性能の見える化（内航船省エネルギー格付制度（2025年9月末時点で234隻認定））を推進しています。また、メタノール燃料船、水素燃料電池船、バッテリー船等の導入・実証を推進しています。さらに、既存船舶にも利用可能なバイオ燃料をはじめとする代替燃料の利用に向けた環境整備を図る等、関係省庁と連携して、一層の船舶の低・脱炭素化を推進しています。

造船・船用工業分野については、2024年度から、ゼロエミッション船等の建造に必要なエンジン、燃料タンク、燃料供給システム等の生産設備及びそれらの機器等を船舶に搭載するための設備等の整備への支援を実施しています。

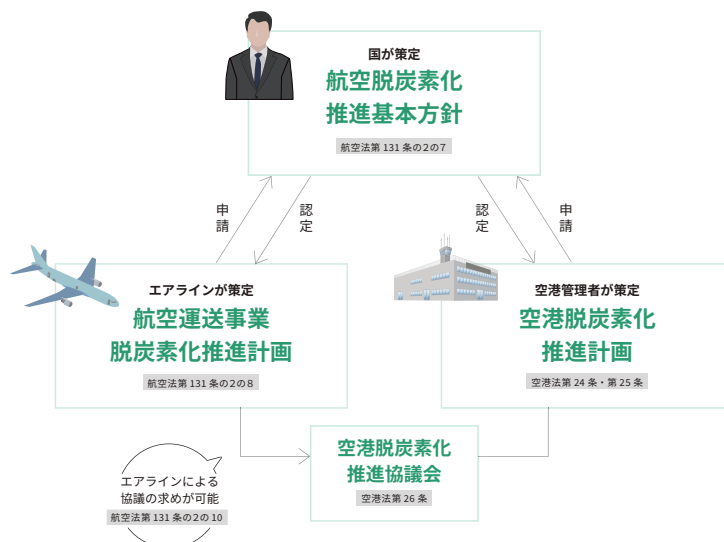
#### ■航空分野のCO<sub>2</sub>排出削減の取り組み

航空の脱炭素化に向けて、航空会社や空港会社による主体的・計画的な脱炭素化の取り組みを後押しすることが重要であり、航空法等に基づく「航空運送事業脱炭素化推進計画」及び「空港脱炭素化推進計画」の認定等を進めています。

具体的な取り組みとして、航空機運航分野においては、2050年カーボンニュートラルの実現に向け、官民協議会の場等を活用して関係省庁や民間事業者と連携しながら、SAF（Sustainable Aviation Fuel：持続可能な航空燃料）の導入促進、管制の高度化等による運航の改善、機材・装備品等への環境新技術の導入等に取り組んでいます。特にCO<sub>2</sub>削減効果の高いSAFについては、2030年時点の本邦航空会社による燃料使用量の10%をSAFに置き換えるという目標を設定しており、経済産業省等と連携し、国際競争力のある価格で安定的に国産SAFを供給できる体制の構築や、国産SAFの国際認証取得に向けた支援等に取り組んでいます。

空港分野においては、2025年12月末時点で50空港の空港脱炭素化推進計画が策定され、空港施設・車両等からのCO<sub>2</sub>の排出削減、空港の再エネの導入等に取り組んでいます。また、「空港の脱炭素化に向けた官民連携プラットフォーム」を活用し、空港関係者等と情報共有や協力体制を構築するとともに、空港関係者の意識醸成や空港利用者への理解促進を図っています。

#### ●航空脱炭素化推進に向けた制度的枠組み

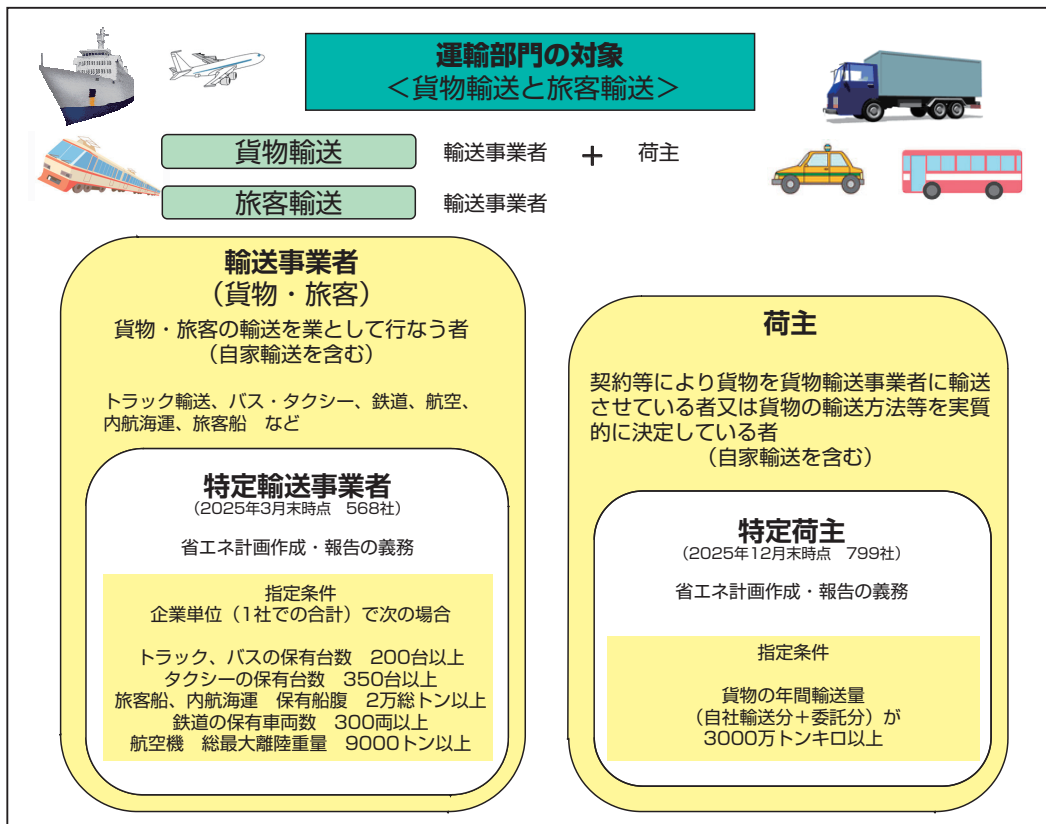


## (2) 省エネ法に基づく取り組み

地球温暖化対策として省エネルギー対策を着実に実施することは重要な課題です。

省エネ法において、事業者は、国の定める判断基準に基づいたエネルギーの使用の合理化等が求められています。特に、エネルギー使用量が一定規模以上の事業者は、毎年度、エネルギーの使用状況を報告すること（定期報告書）、エネルギーの使用の合理化のための中長期的（3-5年）な計画（中長期計画）を作成して国へ提出することが義務付けられています。

これらの取り組みに加え、近年の環境意識の高まりにより、2050年カーボンニュートラルを実現するため、2022年5月に可決成立した改正省エネ法では、事業者に対して新たに非化石エネルギーへの転換等を求めるようになりました。法の名称も内容に合わせて「エネルギーの使用の合理化等に関する法律」から「エネルギーの使用の合理化及び非化石エネルギーへの転換等に関する法律」と改正されました。改正省エネ法では、これまでと同様にエネルギーの使用の合理化を図りつつ、新たに国が定めた非化石エネルギーへの転換に関する判断基準に基づき、事業者それぞれが非化石エネルギーへの転換に向けた目標を設定のうえ、その達成に向けて取り組むべき措置の実施が求められることとなりました。特定輸送事業者や特定荷主は、エネルギーの使用の合理化に関する中長期計画と併せて、非化石エネルギーへの転換に関する中長期計画、及び非化石エネルギーを含めたエネルギー全体の使用状況に関する定期報告書の提出が義務付けられています。



### Ⅲ. 運輸部門における主要な環境問題への対策

特定輸送事業者指定状況（計568社、2025年3月末時点）

	貨物				旅客				航空	合計
	鉄道	事業用自動車	自家用自動車	船舶	鉄道	バス	タクシー	船舶		
事業者数	1	315	74	33	26	83	23	11	2	568

#### ●エネルギーの使用の合理化等に関する輸送事業者の判断基準

- (1) 輸送事業者ごとにエネルギー消費原単位又は電気需要平準化評価原単位を中長期的に見て年平均1%以上低減させることを目標とすること。
- (2) 輸送事業者が省エネルギーへの取り組みを示す方針を策定することや省エネルギー対策責任者を設置し省エネルギーへの取り組みの推進体制を整備すること。
- (3) 輸送事業者が次の事項等の実施に努めること。

	取り組むべき事項（省エネルギー判断基準）
共通	・ 荷主、他の輸送事業者との連携強化
鉄道	・ 省エネルギー型車両の導入 ・ 汎用コンテナのサイズ拡大、大型コンテナが搭載可能な貨車の導入 ・ 列車本数の設定等を通じ、輸送需要に的確に対応した輸送能力の確保 ・ 車両の適切な点検および整備
自動車	・ 低燃費車両・低燃費タイヤの導入 ・ 運転者教育、デジタル式運行記録計・エコドライブ管理システムの活用等によるエコドライブの推進 ・ 輸送量に応じたトラックの大型化及びトレーラー化の推進 ・ 共同輸配送の実施、帰り荷の確保等による積載率の向上
船舶	・ 低燃費船舶・低摩擦船底塗料等の導入 ・ 陸上電源供給システムの活用 ・ 経済速力運行等の省エネルギー運行の実施 ・ 輸送量に応じた船舶の大型化 ・ 共同輸配送の実施等による積載率の向上
航空機	・ エネルギーの使用効率に優れた航空機の導入 ・ 地上運用におけるエネルギー使用の合理化 ・ 輸送量に応じた最適な機材の選択 ・ 回送運行（フェリーフライト）時の距離を縮減するような機材繰り

#### 【荷主の判断基準】

次の様な取り組みを通じ、中長期的にみて、エネルギー消費原単位又は電気需要平準化評価原単位を年平均1%以上低減させることを目標とします。

- ・ 省エネルギー対策責任者を設置する
- ・ 社内研修を実施する
- ・ 環境に配慮している貨物輸送事業者（ISO14001やグリーン経営認証を取得した事業者）を選定する
- ・ モーダルシフトを推進する
- ・ 自家用貨物車から営業用貨物車への転換を図る
- ・ 他事業者との共同輸配送を実施する
- ・ 再配達削減を図る

等

## ●非化石エネルギー転換に係る輸送事業者の判断基準

## 輸送に係る非化石エネルギーへの転換に係る目標

輸送事業	定量的目標の目安	定性的目標の目安
小型トラック (8トン以下)	2030年度までに保有台数の5%を非化石エネルギー自動車へ更新	車両に使用する電気の使用量に占める非化石エネルギーの割合の増加
大型トラック (8トン超)	なし (2030年度までに定量的目安の設定を検討)	2030年度までに非化石エネルギー自動車を導入 (運行体制の構築を含む)
バス	2030年度までに保有台数の5%を非化石エネルギー自動車へ更新	車両に使用する電気の使用量に占める非化石エネルギーの割合の増加
タクシー	2030年度までに保有台数の8%を非化石エネルギー自動車へ更新	車両に使用する電気の使用量に占める非化石エネルギーの割合の増加
鉄道	2030年度における使用電力の59%を非化石エネルギー化（電気車の場合）	2030年度までに電気車、FC車又は非化石エネルギー車両の導入（運行体制の構築を含む）（内燃車の場合）
船舶	なし (2030年度までに定量的目安の設定を検討)	2020年代後半以降、水素FC船、バッテリー船、LNG船の導入（運航体制の構築等を含む）
航空機	2030年度における燃料使用量のうちSAF使用量の割合を10%*とする。 ※ 国際・国内便の合算値	航空機環境新技術を搭載した機材の積極的導入

## 非化石エネルギー転換の目標達成のために取り組むべき措置

輸送事業	取り組むべき措置
自動車 (トラック、バス、タクシー)	① 非化石エネルギー自動車（EV、FCV、PHEV、非化石燃料車）の導入 ② 化石燃料に代わり非化石燃料を使用 ③ ①と一体的な充電等インフラの導入 ④ ①又は②に向けた関係者（行政機関、製造業者、荷主等）との協力、調査・検討 ⑤ EVやPHEVに使用する電気について、非化石エネルギー率が高いものを選択
鉄道	① 外部調達電気の非化石化、非化石証書等の取得 ② 太陽光発電設備等の導入 ③ 電気車又は燃料電池車の導入 ④ 化石燃料に代わり非化石燃料を使用 ⑤ ③又は④に向けた関係者（行政機関、製造業者等）との協力、調査・検討
船舶	① 水素FC船等の非化石エネルギーを使用する船舶の導入 ② 将来的な合成燃料等の活用を想定したLNG船の導入 ③ 非化石燃料の使用 ④ ①～③に向けた関係者（行政機関、製造業者、荷主等）との協力、調査検討 ⑤ 停泊中において陸上電源供給システムの活用
航空	① SAFの積極的利用・拡大 ② 環境新技術を搭載する機材の導入 ③ ①又は②に向けた関係者（行政機関、製造業者、荷主等）との協力 ④ GPU（地上動力装置）を優先的に使用
全モード共通	① 荷主や利用者又は他の事業者との連携・協力による非化石エネルギーへの転換に向けた取り組み

## 【荷主の判断基準】

輸送用機械器具	定量的目標の目安	定性的目標の目安及び取り組むべき措置
小型トラック (8トン以下)	2030年度における自家用及び荷主専属用輸送に使用する自動車の5%を非化石エネルギー自動車へ更新	○輸送事業者や車両等の製造業者等と連携した、非化石燃料を使用する車両等の技術開発・実証実験の実施 ○非化石燃料に係る製造業者等と連携した、非化石燃料の技術開発・実証実験の実施 ○他の荷主、準荷主、貨物輸送事業者等と連携した、非化石エネルギーを使用する車両等や充電・充電インフラの導入計画及び配送計画の運用ルールの策定 ○エネルギー供給事業者等と連携した、非化石エネルギーの生産設備の整備及び供給による、非化石エネルギーへの転換
大型トラック (8トン超)		
鉄道		
船舶		
航空機		

### (3) 国際海運・航空分野における対策

#### ■国際海運における温室効果ガス（GHG）排出規制の導入

国際海運からのGHG排出は、京都議定書やパリ協定に基づく国別の取り組みではなく、国際海事機関（IMO）で世界統一的な対策を議論することとされています。

IMOは、2018年4月に、単一セクターで全世界的に「国際海運からの今世紀中可能な限り早期の温室効果ガス（GHG）排出ゼロ」を目指すことに世界で初めてコミットした「IMO GHG削減戦略」を採択しました。

本戦略に基づき、2021年6月に、これまでIMOにおいてCO<sub>2</sub>排出規制の対象外であった既存船に対し燃費性能や運航の改善を促す、我が国主導による共同提案を基にした、世界の大型外航船への新たなCO<sub>2</sub>排出規制「既存船燃費規制（EEXI）・燃費実績（CII）格付け制度」に関する条約を採択し、2023年から当該規制が開始されています。

2023年7月には、IMO GHG削減戦略を改定し、「2050年頃までに国際海運からのGHG排出をゼロとする」を新たなGHG排出削減目標とすることが合意されました。我が国としても各国と連携・協力しながら、この目標を達成するための国際ルール作りに積極的に参画しているところ、2025年4月、使用燃料のGHG強度規制及びゼロエミッション船への経済的インセンティブからなる新たな制度（IMO Net-zero Framework）導入に向けた条約改正案に基本合意しました。本改正案については、2026年秋に開催されるIMO会合において採択に向けた審議が行われる予定です。

我が国はこれからも、更なるGHG排出削減を達成しつつ、優れた省エネルギー技術を有する我が国海事産業の国際競争力向上を図るべく、IMOにおけるGHG削減のための国際的な枠組の策定を主導してまいります。

#### ■国際航空分野における温室効果ガス排出削減制度

国際航空分野の温室効果ガス排出削減については、2022年の第41回国際民間航空機関（ICAO）総会において、グローバル長期削減目標として2050年までのカーボンニュートラルが採択されました。また、持続可能な航空燃料（SAF）の活用、運航方式の改善、航空機新技術を導入した上で、ベースラインを超過するCO<sub>2</sub>排出量を市場メカニズムによってオフセットする「国際航空におけるカーボンオフセット及び削減スキーム（CORSIA）」の見直しが同総会で行われ、2024年以降のCO<sub>2</sub>排出量を、国際航空全体で2019年比85%まで削減することが決定されました。

この長期目標および排出量削減義務の達成には、運航方式の改善、航空機環境新技術の導入に加えて、持続可能な航空燃料（SAF）の利用促進が重要課題となっています。そのため、ICAOは2023年11月に「航空及び代替燃料に関する第3回会合（CAAF/3）」を開催し、SAFを利用することで2030年にジェット燃料使用と比較して5%の温室効果ガスを削減する目標や、SAFの製造・利用を促進するための政策ツール、途上国支援等を含んだ世界的な枠組みに合意しました。

●国際民間航空機関（ICAO）における脱炭素の取り組み

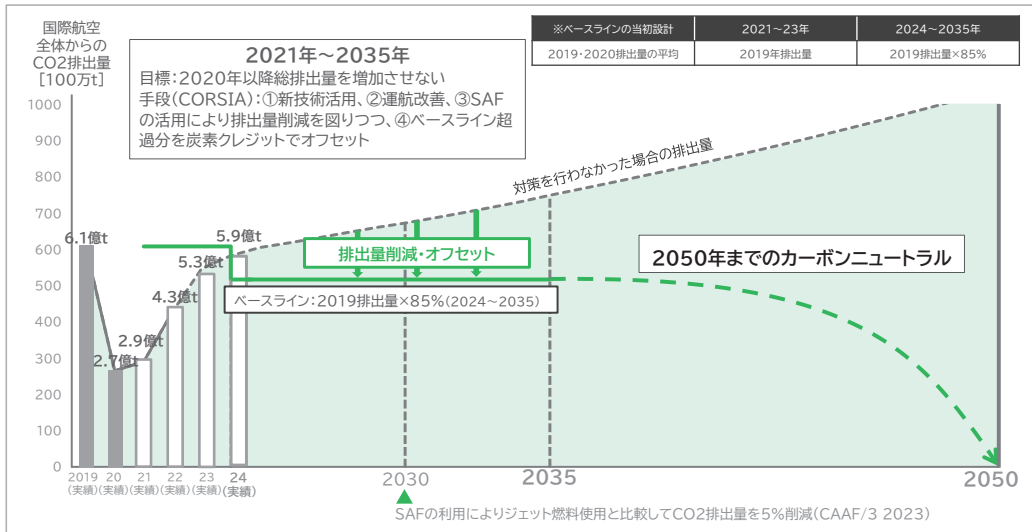
**グローバル削減目標(LTAG)**

- 2020年以降総排出量を増加させない  
(2019年の総排出量以下とする)
- 燃料効率を毎年2%改善
- 長期目標 2050年までのカーボンニュートラル\*

**CORSIA(市場メカニズムを活用した排出削減制度)**

- ✓国際線を運航する各航空会社は、
  - ①航空機環境新技術の導入
  - ②運航方式の改善
  - ③持続可能な航空燃料(SAF)の活用
 上記手段で削減しても、ベースラインから増加するCO2排出量を、④市場メカニズム(炭素クレジット)によりオフセットしなければならない。なお、ベースラインは、2023年までは2019年の排出量、**2024年以降は2019年の排出量の85%\***。

※第41回ICAO総会で採択



**SAFを含むクリーンエネルギーに関する世界的枠組み(グローバルフレームワーク)**

2023年11月に開催された、「航空及び代替燃料に関する第3回会合(CAAF/3)」においてSAF等の利用促進に関する議論を行い**定量的な中間目標を含む世界的枠組み(グローバルフレームワーク)**に合意。



**主な合意内容**

①政策と計画 (Policy and Planning)	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 2030年に既存のジェット燃料を100%使用した場合と比較して、<b>CO2排出量を5%削減</b></li> <li>✓ 定期的に目標達成に向けた進捗をレビューし、遅くとも2028年までにCAAF/4を開催</li> </ul>
②規則枠組み (Regulatory Framework)	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ CORSIA適格燃料の認証プロセス加速化に向けSCS(Sustainability Certification Scheme) 認証数を増加</li> <li>✓ SAF利用量モニタリングのためのSAF計上システム(Accounting System)の要件</li> </ul>
③実施の支援 (Implementation Support)	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 政策立案をサポートするツールキット(Policy Toolkit)の提案</li> <li>✓ 途上国に対する有効な技術移転の促進</li> </ul>
④資金 (Financing)	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 民間の金融機関と資金を必要とする途上国とのマッチングを行う「ICAO Finvest-Hub」の設立</li> <li>✓ 次回ICAO総会(2025年)における報告に向けた、ICAOによる新たな基金設立の検討作業</li> </ul>



我が国のステートメントを  
読み上げる大沼航空局次長(当時)

出典：国土交通省