

運輸・交通と環境2026年版 概要 (2026年6月発行)

監修

国土交通省総合政策局環境政策課

発行

公益財団法人

交通エコロジー・モビリティ財団
(エコモ財団)

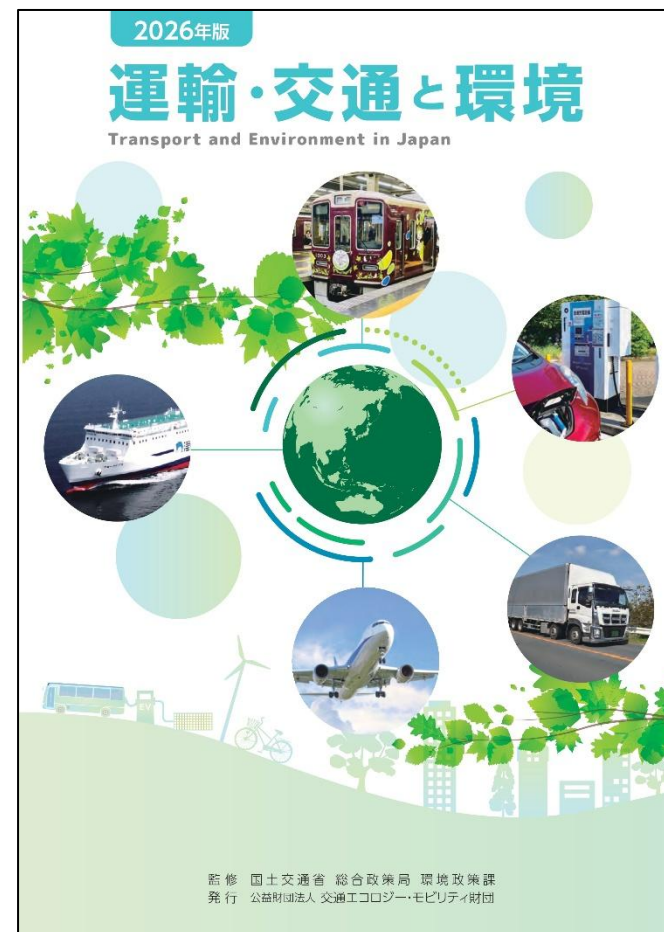
全文・バックナンバーはこちらから

《日本語版》

<https://www.ecomo.or.jp/environment/unyukotsutokankyou/>

《英訳版》

<https://www.ecomo.or.jp/english/tej.html>



公益財団法人

交通エコロジー・モビリティ財団

I. 2025年における環境問題をめぐる動き

II. 運輸部門における主要な環境問題の現状

- 1 地球環境問題の現状
- 2 自動車の排出ガス問題の現状
- 3 廃棄物・リサイクル問題の現状

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
- 2 トラック・バス（ディーゼル車）等の排出ガス対策の推進
- 3 循環型社会の構築
- 4 事業者、自治体、市民団体等の取り組み

IV. その他の環境問題への対策

- 1 騒音問題への取り組み
- 2 海洋汚染への対応
- 3 船舶からの排出ガス対策
- 4 化学物質対策
- 5 オゾン層破壊防止
- 6 地球環境の観測・監視
- 7 国土交通分野の気候変動への適応策

【参考】コラム

・ P. 15 「世界各国の自動車保有台数と 我が国のカーシェアリング利用」 	・ PP. 24-25 「EVの販売比率の推移と 劣化バッテリー活用事例」 
・ P. 27 「自動運転の社会実装の取り組み」 	・ P. 75 「全国バスマップサミット（市民 によるバスマップの取り組み）」 

※「運輸・交通と環境2026年版」本編の目次構成のため、一部、概要版に含まれない項目がございます。



	世界	日本
2015年	全ての国が定期的に温室効果ガス削減目標（NDC）を更新すると共に、その達成に向けて努力していくことが定められた「パリ協定」がCOP21で採択され、今世紀後半に温室効果ガスの排出を実質ゼロにすることを目指すこととなった（＝カーボンニュートラル）。	
2016年	「パリ協定」の発効。	「地球温暖化対策計画」が閣議決定。
2018年	COP24において、各国の温室効果ガス削減に関する進捗報告・評価等についての実施指針の採択。	
2020年		2050年カーボンニュートラルを目指すことを宣言。
2021年	COP26において、市場メカニズム（パリ協定第6条）に関する実施指針が採択。さらに「グラスゴー気候合意」にて世界の平均気温の上昇を1.5℃に抑える努力を追求することが明記。	「地球温暖化対策計画」、「エネルギー基本計画」、「パリ協定に基づく成長戦略としての長期戦略」等を改定し、パリ協定に基づく我が国の新たなNDCを提出。



	世界	日本
2023年	COP28では、パリ協定の目標達成に向けた世界全体の進捗を評価するグローバル・ストックテイクが完了。 1.5℃目標達成のための緊急的な行動の必要性、2025年までの排出量のピークアウト、全ガス・全セクターを対象とした排出削減、各国ごとに異なる道筋を考慮した分野別貢献等について決定。	
2024年	COP29では、気候資金に関する新規合同数値目標（NCQG）について、2035年までに途上国向けの気候行動に対する資金を拡大するため、共に行動することを求めることが決定。	
2025年	COP30では、1.5℃目標達成に向けた緩和の取り組みの加速と更なる野心の向上等の呼びかけが決定。 各国にNDCの更新が求められた。	「地球温暖化対策計画」、「エネルギー基本計画」等を改定するとともに、温室効果ガス排出量を2035年度に60%削減、2040年度に73%削減（2013年度比）することを目指す新たなNDCを提出。

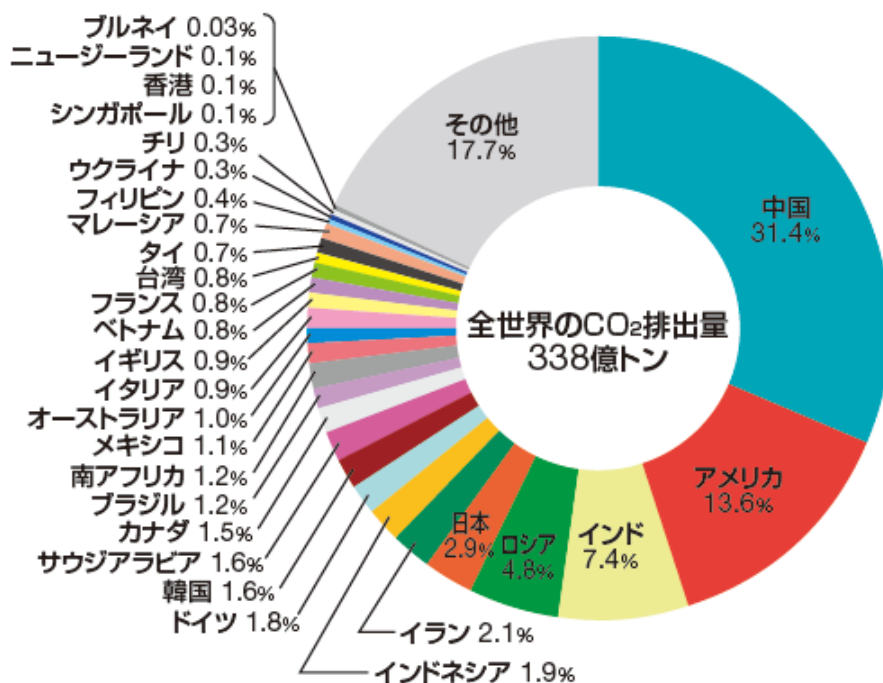


1 地球環境問題の現状

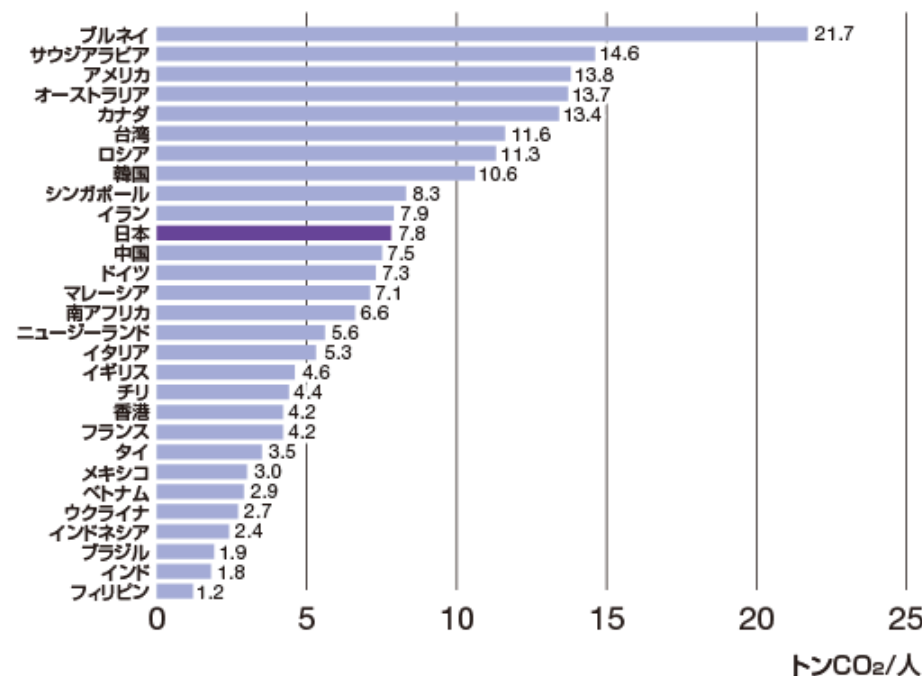
(1) 地球温暖化問題の現状

- ・ 2022年のCO₂の国別排出量割合は、日本は2.9%と世界で5番目に多い排出量となっている。
- ・ 国別1人当たり排出量では11番目に位置している。

●二酸化炭素の国別排出量割合（2022年）



●二酸化炭素の国別1人当たり排出量（2022年）





(2) 気候変動枠組条約と京都議定書、パリ協定

■気候変動枠組条約

- ・「大気中の温室効果ガス濃度を気候系に危険な人為的干渉を及ぼすこととしない水準に安定化させる」ことを目的に1992年採択、1994年発効。

■京都議定書

- ・1997年のCOP3（京都）で採択され、2005年に発効。
- ・先進国の温室効果ガス排出量の削減割合を定め、我が国は6%削減を目指した。（開発途上国の数値目標による削減義務はなし。）

■パリ協定

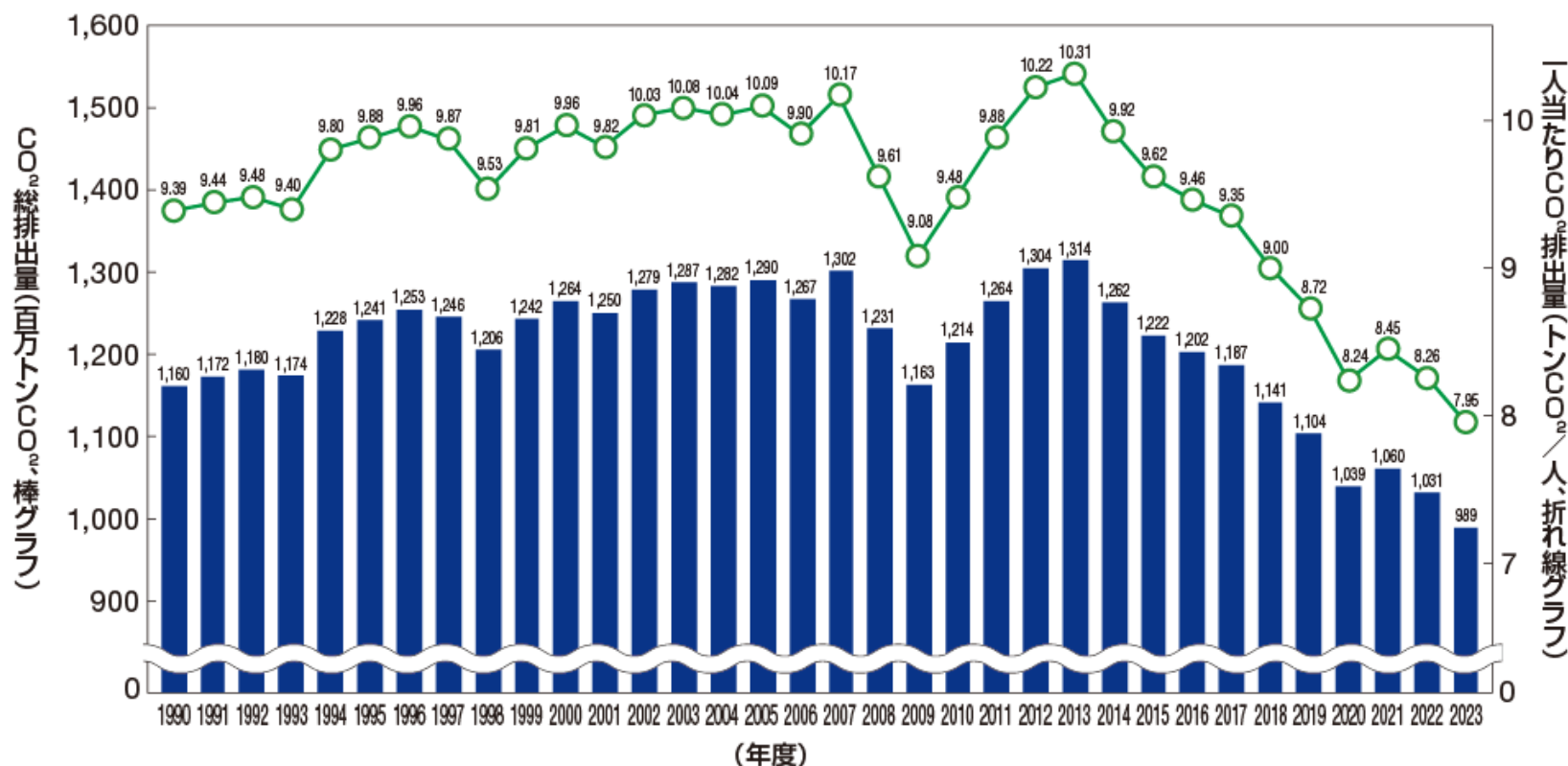
- ・2015年のCOP21（パリ）で採択され、2016年に発効。
- ・我が国は、2019年に「パリ協定に基づく成長戦略としての長期戦略」を、2020年に温室効果ガスの削減目標を定めた「国が決定する貢献(NDC)」を閣議決定、同条約事務局に提出。その後、2021年に改定。
- ・2023年のCOP28ではパリ協定の実施状況を5年に一度評価する「グローバル・ストックテイク」が完了。2024年のCOP29では市場メカニズムに関する詳細ルールが決定。2025年は各国にNDCの更新が求められ、我が国もNDCを改定。
- ・2025年のCOP30では、世界の平均気温の上昇を1.5℃に抑える目標の達成に向けた緩和の取り組みの加速と更なる野心の向上等の呼びかけが決定。



(3) 我が国における地球温暖化問題の現状

■我が国の二酸化炭素排出量の推移

- ・ 2023年度のCO₂排出量は約9億8,900万トンで、2013年度比で約24.8%減少。
- ・ 2023年度の国民一人当たりの排出量は約7.95トンとなっている。

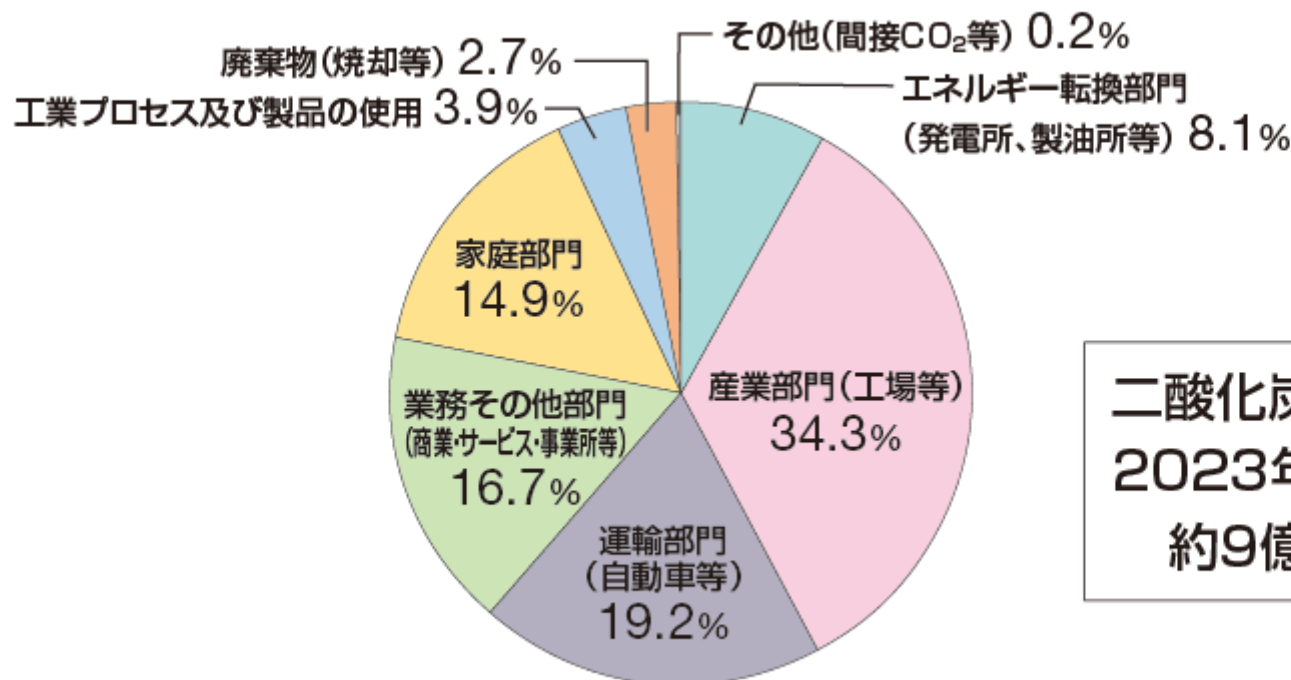




■我が国の部門別二酸化炭素排出割合

- ・ 2023年度のCO₂排出量のうち産業部門は34.3%、運輸部門は19.2%、業務その他部門は16.7%、家庭部門は14.9%となっている。

●我が国の二酸化炭素排出量（部門別）2023年度



二酸化炭素総排出量
2023年度
約9億8,900万トン

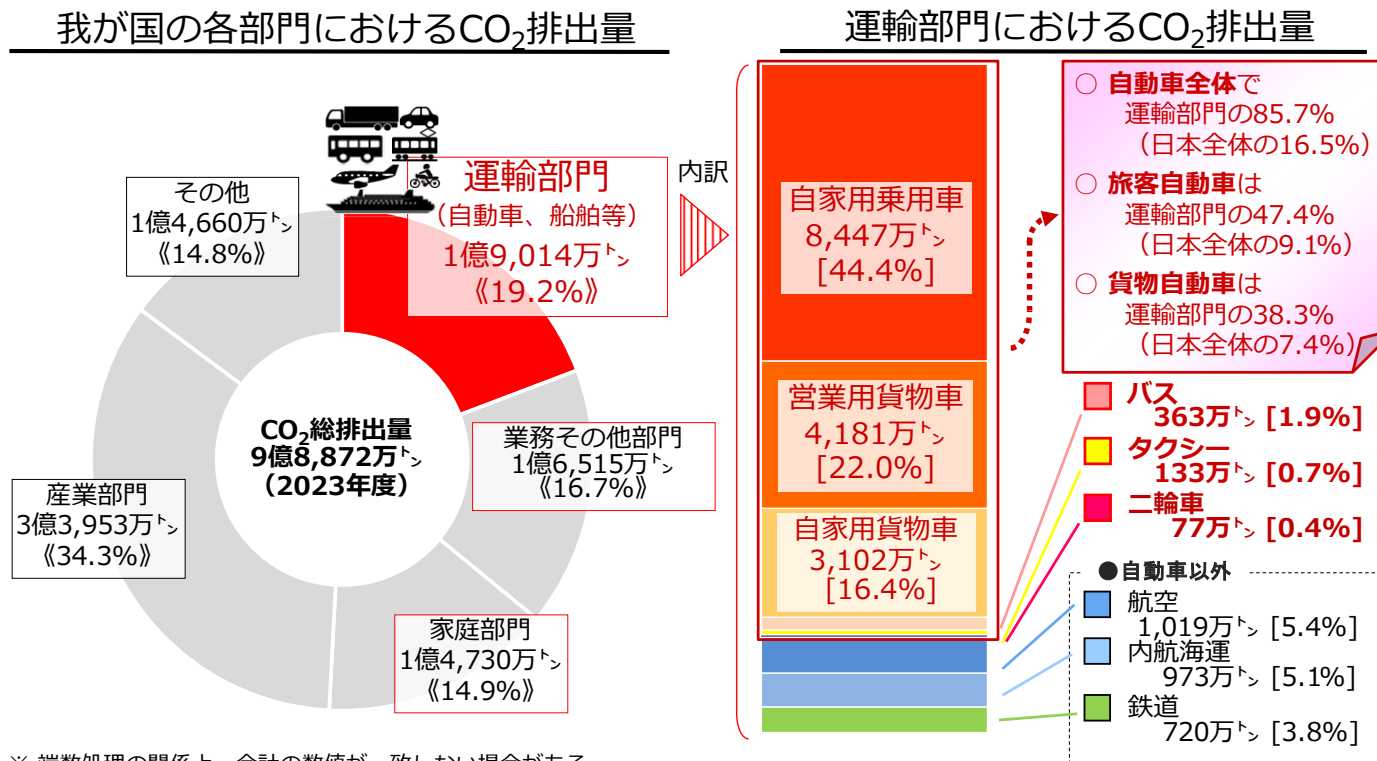
出典：GIO「温室効果ガスインベントリ」



(4) 運輸部門における地球温暖化問題の現状

■ 運輸部門における二酸化炭素排出量

- ・ 2023年度の我が国における部門別のCO₂排出量では、産業部門が34.3%で最も高く、運輸部門は19.2%で2番目に高い。
- ・ 自動車全体では運輸部門の85.7%、うち、旅客自動車が運輸部門の47.4%、貨物自動車が運輸部門の38.3%を占めている。



※ 端数処理の関係上、合計の数値が一致しない場合がある。

※ 電気事業者の発電に伴う排出量、熱供給事業者の熱発生に伴う排出量は、それぞれの消費量に応じて最終需要部門に配分。

※ 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（1990～2023年度）確報値」より国土交通省環境政策課作成。

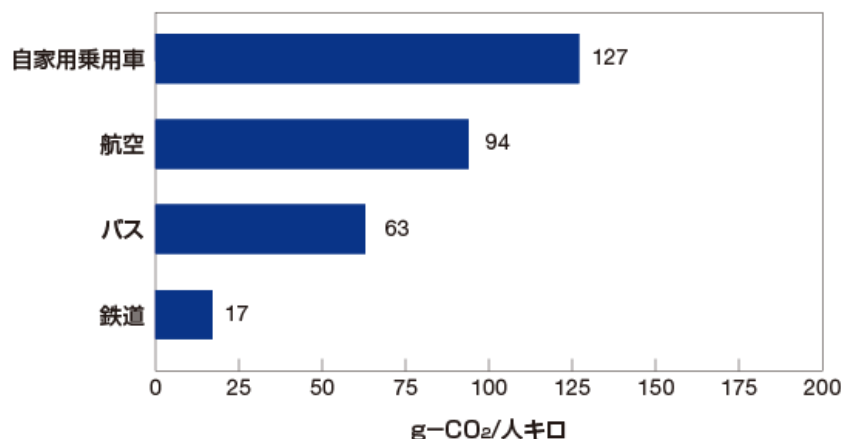
※ 二輪車は2015年度確報値までは「業務その他部門」に含まれていたが、2016年度確報値から独立項目として運輸部門に算定。



■輸送量あたりの二酸化炭素の排出量

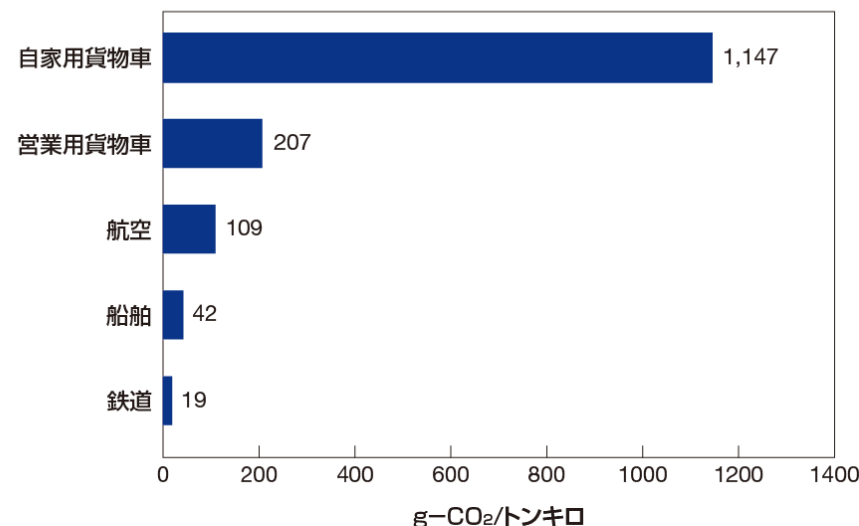
- ・我が国の旅客輸送と貨物輸送において、効率の目安となる単位輸送量当たりのCO₂排出量を、以下のグラフにて比較した。
- ・運輸部門において確実にCO₂排出量の削減を進めるためには、排出原単位の少ない手段への転換や、輸送の効率化が重要。

●旅客輸送機関別の二酸化炭素排出原単位（2023年度）



出典：国土交通省ホームページ

●貨物輸送機関別の二酸化炭素排出原単位（2023年度）



※航空は航空便の空きスペースを活用して輸送されている貨物を指す（輸送量は旅客・貨物を合わせた重量、二酸化炭素排出量（g-CO₂）は貨物輸送相当分を用いて算出）

出典：国土交通省ホームページ

※これらの数値は、サイズや車種、船種、機種等を区別せず、輸送機関の分類のみを考慮しています。



2 自動車の排出ガス問題の現状

- ・ 運輸部門の道路交通環境問題としては、自動車から排出される二酸化窒素（ NO_2 ）などの窒素酸化物（ NO_x ）や粒子状物質（SPM）等によって生じる大気汚染がある。
- ・ NO_2 について、2023年度の全国での環境基準達成率は、一般環境大気測定局及び、自動車排出ガス測定局において、すべての測定局で環境基準を達成。一般環境大気測定局では、2006年度から18年連続で100%達成。
- ・ SPMについては、一般環境大気測定局及び、自動車排出ガス測定局において、2021年度から3年連続ですべての有効測定局で環境基準を達成。



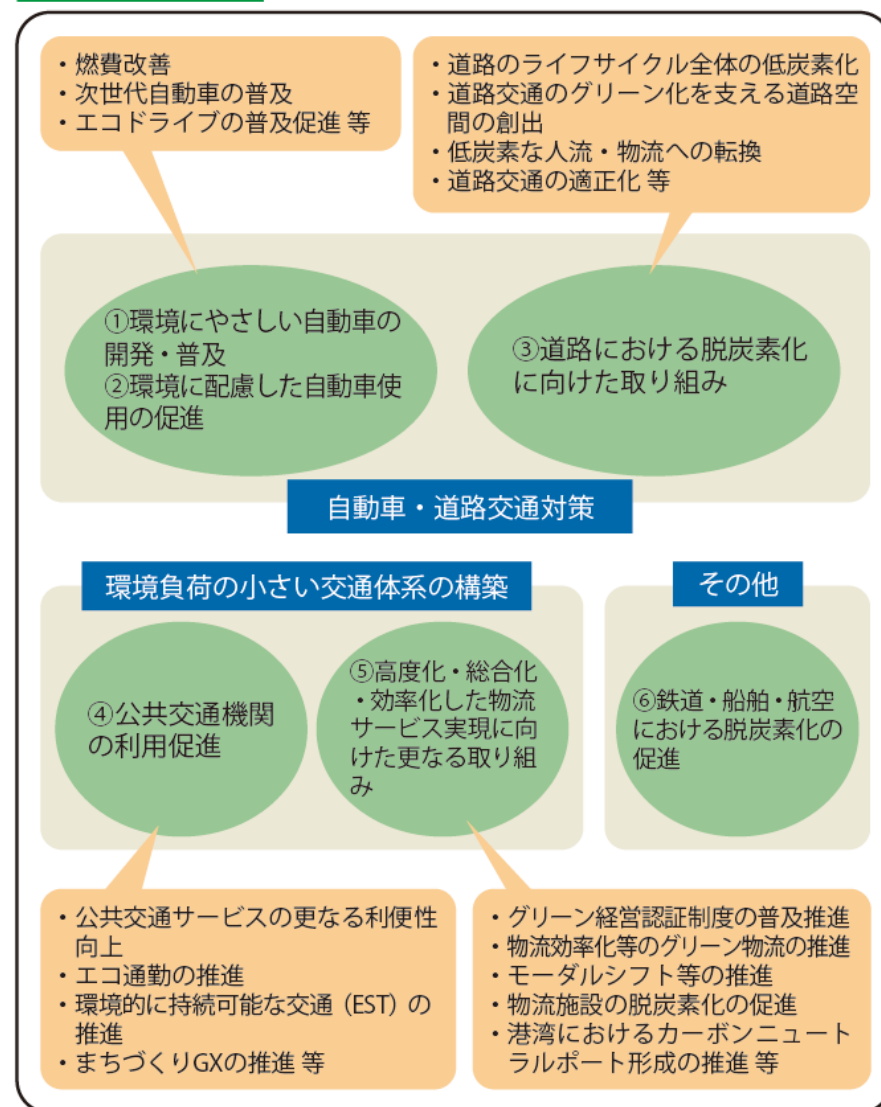
1 地球温暖化対策の推進

(1) 運輸部門における対策

- ・ 2001年以降、CO₂排出量は低下傾向
- ・ 排出量の削減傾向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。

●国土交通省の地球温暖化対策

運輸部門





①環境にやさしい自動車の開発・普及

■トップランナー基準による燃費改善

- ・自動車の燃費・電費の向上促進のため、省エネ法に基づき燃費基準（トップランナー基準）を設定。

車種	目標年度	目標
重量車（トラック、バス等）	2025年度	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燃費を13.5%改善。
乗用車	2030年度	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燃費を44.3%改善。

■次世代自動車の開発・普及

- ・2021年策定の「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などが示された。
- ・政府は、燃費基準の策定による燃費向上等に加え、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を実施。



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エコドライブが位置づけられている。
- ・「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「エコドライブ普及推進協議会」（運輸関係等16団体）などが普及促進。
- ・2006年に、エコドライブの具体的な取組項目を示した「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。

エコモ財団では、「エコドライブ普及推進協議会」の事務局を務めるとともに、トラック及び乗用車のエコドライブ講習の認定・登録や、「エコドライブ活動コンクール」を開催するなど、独自に様々な普及推進活動を実施。

●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CO₂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知覚にしよう。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が心がけましょう。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℃であっても、エアコンスイッチをONにしたままだと12%程度燃費が悪化します。また、冷房が必要なくとも、車内を冷やさないようにしましょう。

※1 交差点で右左折を止まる際のアイドリングストップは、以下の点で安全面に問題があるため注意しよう。（自動車アイドリングストップ機能の普及は関係ありません）
・自動アイドリングストップ中に何らかのブレーキを踏むとブレーキの効きが悪くなります。
・信号が青になると自動的に加速が再開されます。また、バックミラーなどの後方視界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万急時救助などが作動しないため、先乗車同付や後座での自動アイドリングストップは控えましょう。
※2 -10℃程度の極寒地帯などでは燃費は改善せず、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2%程度低下します。
※4 適正圧より50kPa（0.5kg/cm²）不足した場合は、燃費が約10%悪化します。

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時間のドライブで渋滞に遭い、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・エアクリエ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。迷惑駐車のない道路では、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→





③道路における脱炭素化に向けた取り組み

- ・ 2025年に「道路法等の一部を改正する法律」が施行。
- ・ 国土交通省では、「道路脱炭素化基本方針」を定め、基本方針に即して、各道路管理者が「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を導入。
- ・ 基本的な方向性としては、①道路のライフサイクル全体の低炭素化、②道路交通のグリーン化を支える道路空間の創出、③低炭素な人流・物流への転換、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。

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CO2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





④公共交通機関の利用促進

■交通政策基本法の制定

- ・国際交通、幹線交通及び地域交通について、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し、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る。
- ・第3次交通政策基本計画（2026年1月16日閣議決定）の計画期間は、2025年度～2030年度まで。

●交通政策基本法における国の施策

国の施策(第16条～第31条)

【豊かな国民生活の実現】

- 日常生活の交通手段確保（第16条）…離島等の地域の諸条件への配慮
- 高齢者、障害者等の円滑な移動（第17条）…妊産婦、ベビーカー等にも配慮
- 公共交通機関に係る旅客施設及びサービスに関する安全及び衛生の確保（第17条の2）
- 交通の利便性向上（第18条）…定時性確保、乗継ぎ円滑化等

【国際競争力の強化】

- 国際海上・航空輸送のネットワークと拠点の形成、アクセス強化（第19条）

【地域の活力の向上】

- 国内交通ネットワークと拠点の形成（基幹的な高速交通網の形成を含む）、輸送サービスの提供の確保（第20条）
- 交通に関する事業の基盤強化、人材の確保支援（労働条件の改善を含む）・育成等（第21条）

【大規模災害への対応】

- 大規模な災害が発生した場合における交通の機能低下の抑制及び迅速な回復等、耐震性向上、代替交通手段の確保、多人数の円滑な避難（第22条）

【環境負荷の低減】

- エコカー、モーダルシフト、公共交通利便増進等（第23条）

【適切な役割分担と連携】

- 総合的な交通体系の整備、交通需要・老朽化に配慮した重点的な整備（第24条）
- まちづくり、観光等との連携、関係者間の連携・協働の促進（第25～27条）
- 調査研究（第28条）
- 技術の開発及び普及、ICTの活用（第29条）
- 国際的な連携の確保及び国際協力の推進、交通インフラの海外展開（第30条）
- 国民等の意見を反映（第31条）

「交通政策基本計画」の策定・実行（第15条）
＜審議会への諮問、閣議決定＞



■エコ通勤の推進

- ・ 2009年6月から、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「エコ通勤」の普及促進を図ることを目的として、「エコ通勤優良事業所認証制度」が開始。
- ・ 2025年12月末現在で842事業所が登録。

エコモ財団では、エコ通勤の認証機関である「公共交通利用推進等マネジメント協議会」（交通事業者団体や経済団体、関係行政機関などで構成）を、国土交通省総合政策局参事官（交通産業）室とともに共同事務局として運営。また、エコ通勤の普及促進のためのツール作成等を実施。

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

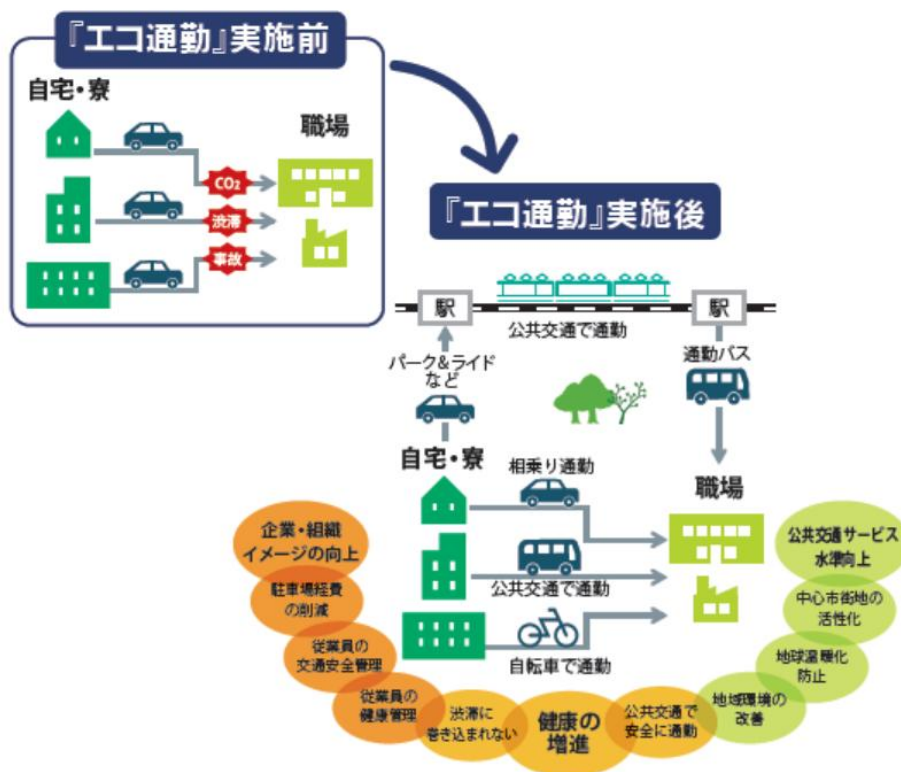
- 企業・組織イメージの向上
- 駐車場経費の削減
- 従業員の交通安全管理
- 従業員の健康管理

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





■環境的に持続可能な交通（EST）の推進

- 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、関係省庁が連携して支援策を講じる「ESTモデル事業」を推進してきた。
- 現在は、これまでの取組成果の情報提供やEST交通環境大賞の実施など、関係省庁等と連携しながら、地方自治体や交通事業者等への普及展開に取り組んでいる。

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

エコモ財団では、EST普及推進委員会の事務局として、EST交通環境大賞を実施するとともに、その表彰式を兼ねた「EST普及推進フォーラム」や、自治体や交通事業者を対象としたセミナー等を開催。

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。

Ⅲ. 運輸部門における主要な環境問題への対策

P. 38～

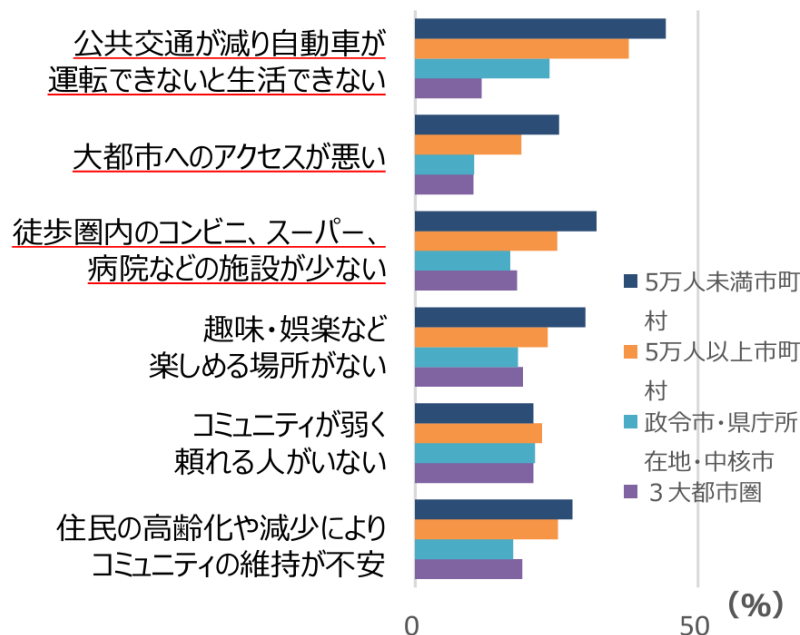
詳細はこちら



■ 「交通空白」の解消等に向けたリ・デザインの全面展開

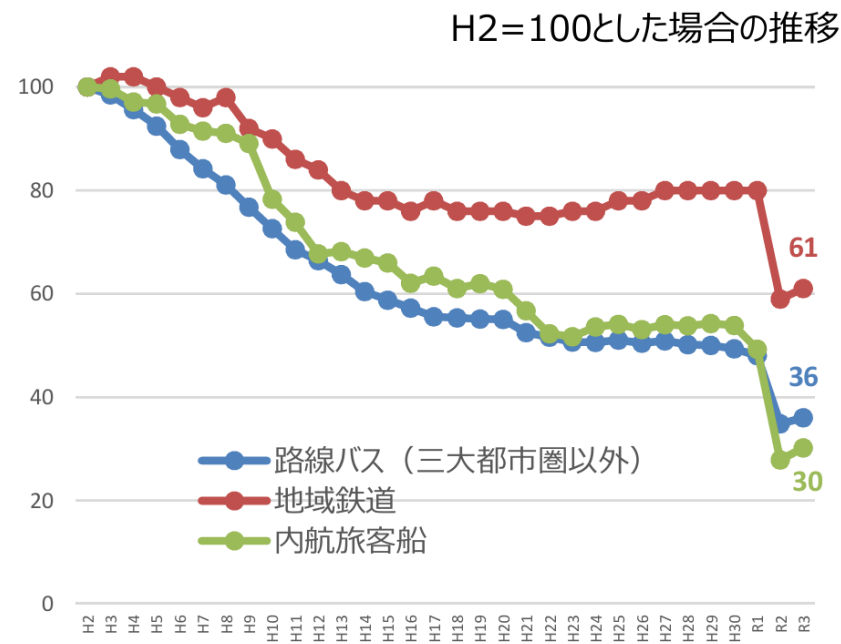
- ・ 2023年に地域公共交通の活性化及び再生に関する法律を改正し、利便性・生産性・持続可能性の高い地域交通へのリ・デザインを推進。
- ・ 2025年度～2027年度を「交通空白解消・集中対策期間」と定め、あらゆるツールを総動員して、地域交通のリ・デザインの全面展開を図っている。

居住地域に対する不安（地域別）



（出典）国土交通省「平成29年度国民意識調査」

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



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

- ・運輸関係企業においても環境保全のための取組が推進されるよう、グリーン経営推進マニュアルを普及。自社の環境保全への取組状況を把握し、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、行動計画を作成して、改善策を実行。このサイクルを繰り返すことで、環境負荷の低減につなげる。

**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…
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、環境対策を経営課題の一つと捉え、環境問題にも積極的に取り組むためのツールです。ISO14001（環境マネジメントシステム）の認証取得が難しい中小規模の運輸事業者でも、容易に継続的自主的に取り組めるものです。

■グリーン経営認証制度とは…
トラック、バス、タクシー、倉庫、港湾運送、旅客船、内航海運の各事業所に、環境にやさしい取組を行っている運輸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運営しています。

- ・近年関心の高まっているSDGｓ（持続可能な開発目標）の環境保全の取組と合致しています。
- ・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
〒112-0004 東京都文京区後楽1丁目4番14号 後楽ビル10階
TEL: 03-5844-6276 <https://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
グリーン経営認証専用ホームページ <https://www.green-m.jp/>

エコモ財団では、グリーン経営認証制度の認証機関として、一定レベル以上の取組を行っている運輸事業者を認証・登録。

認証登録された事業者は、2025年末までに2,925事業者5,768事業所。（国内事業者の保有台数の9.6%～14.6%）

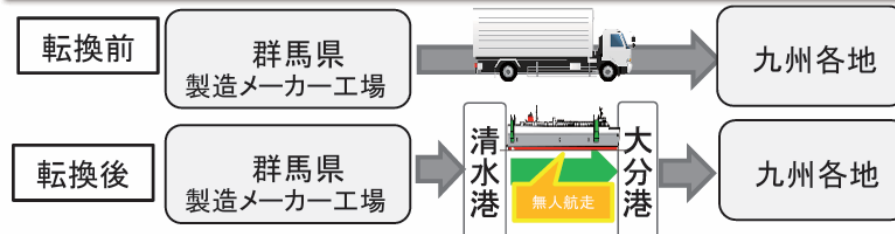


■物流効率化等のグリーン物流の推進

- 物流総合効率化法に基づく計画の認定：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、関連支援措置等を実施。
- 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：「グリーン物流パートナーシップ会議」を設立し、モーダルシフトやトラック輸送の効率化などの荷主や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。

物流総合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。

○CO₂削減割合：78%

出典：国土交通省



出典：国土交通省



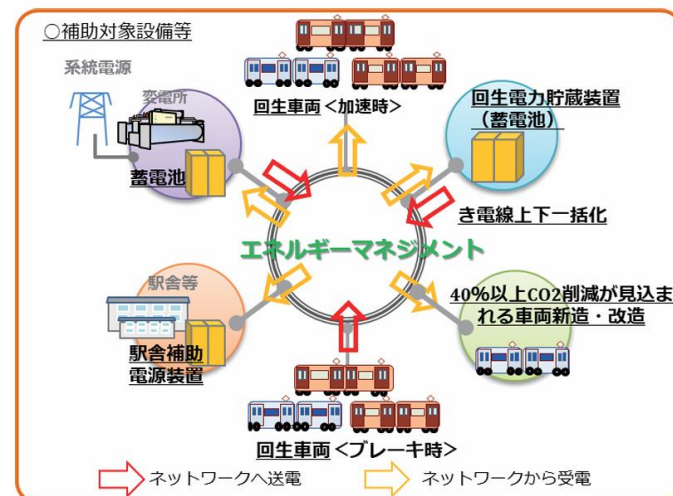
■ モーダルシフト等の推進

- 内航海運の競争力強化と海上輸送へのモーダルシフト：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。
- 鉄道事業等におけるネットワーク型低炭素化促進事業：国土交通省と環境省が連携し、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。
- 「エコレールマーク」制度の普及・拡大：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。



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



出典：環境省



■ 港湾におけるカーボンニュートラルポート形成の推進

- ・ 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。

■ 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。

●カーボンニュートラルポート（CNP）形成のイメージ





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

- ・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る。

■海運における省エネルギー・低脱炭素化の取り組み

- ・内航海運分野：荷主等と連携した離着舷・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を推進。
- ・造船・船用工業分野：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。

■航空分野のCO₂排出削減の取り組み

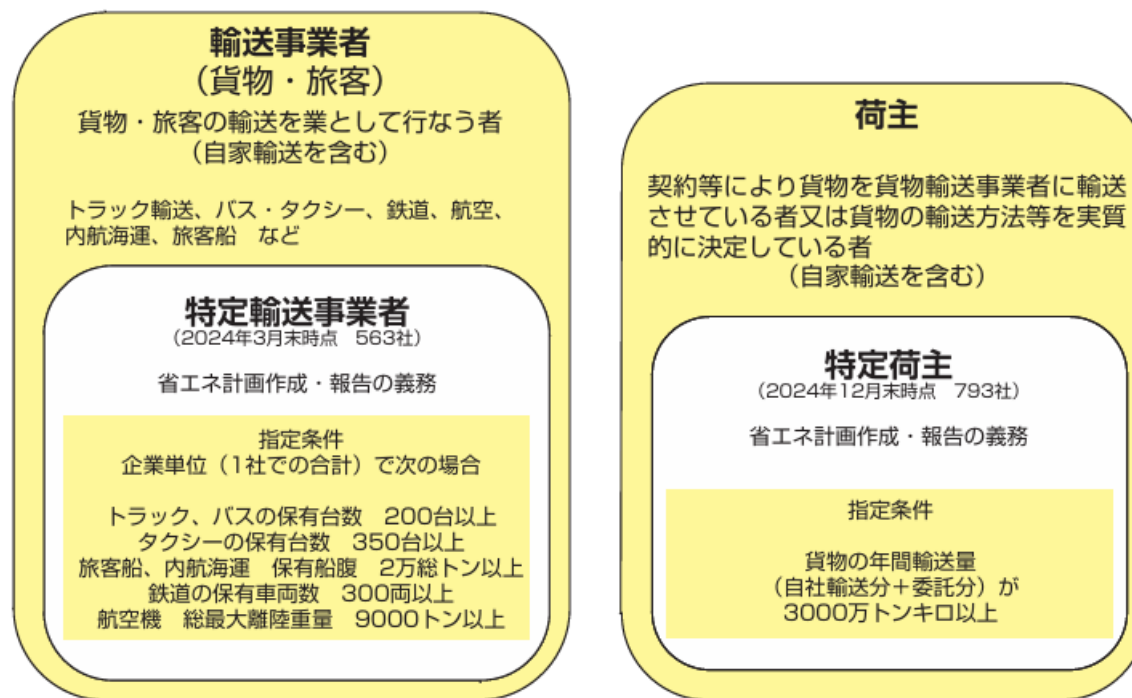
- ・航空機運航分野：SAF（Sustainable Aviation Fuel：持続可能な航空燃料）の導入、規制の高度化等による運航の改善、機材・装備品等への環境新技術の導入等に取り組んでいる。
- ・空港分野：2025年12月末時点で50空港の「空港脱炭素化推進計画」が策定され、空港施設・車両等からのCO₂の排出削減、空港の再エネの導入等を実施。



(2) 省エネ法に基づく取り組み

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る。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に向けた目標設定及び達成に向けた取り組むべき措置の実施が求められている。また、運輸部門では、物流における省エネルギーを確実にするため、輸送事業者だけではなく、荷主も対象となっている。

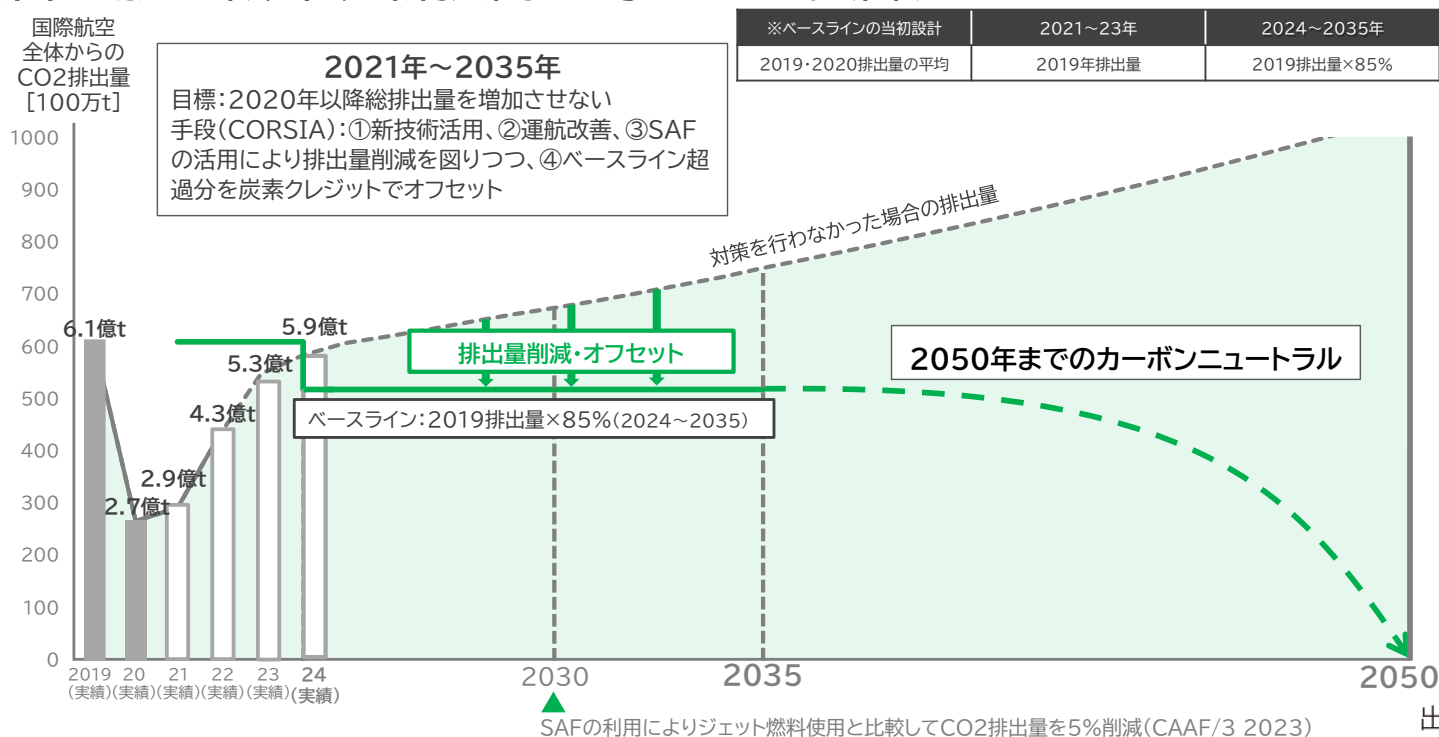
●運輸部門の対象





(3) 国際海運・航空分野における対策

- ・国際海運：国際海事機関（IMO）では、2023年7月に、IMO GHG削減戦略を改定し、「2050年頃までにGHG排出をゼロ」等の新たな目標に合意。現在、その目標を達成するための具体的な対策を議論中。
- ・国際航空：2050年までのカーボンニュートラル及び、2024年以降のCO₂排出量を国際航空全体で2019年比85%まで削減する枠組みを策定。これらの達成には、持続可能な航空燃料（SAF）の利用促進、運航方式の改善、航空機環境新技術の導入が重要課題となっている。

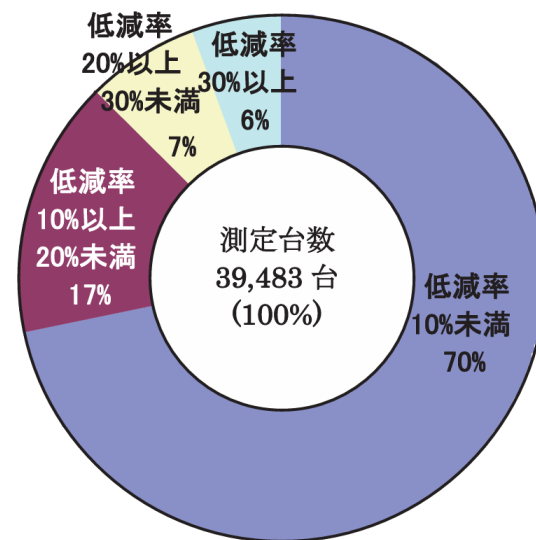




2 トラック・バス（ディーゼル車）等の排出ガス対策の推進

- ディーゼル車の排出ガス対策：メーカーに対しては自動車排ガス規制を設けており、使用者に対しては、自動車NOx・PM法により、環境基準未達成局が多い都市部で「窒素酸化物対策地域」及び「粒子状物質対策地域」を定め、大気環境基準を目標年度までに達成することを目指している。（2022年施行令の改正：目標年度2026年）
- 適正な燃料使用の指導：国土交通省では、適正な燃料使用を促すため、2005年度から街頭検査等で燃料の硫黄分を検査し、硫黄分が高く不正軽油を使用していることが判明した場合には、警告又は、適正な燃料への入れ替えを命じる整備命令を発令し、不正軽油の使用を排除。

●点検整備による黒煙低減効果
（日本自動車整備振興会連合会調べ）



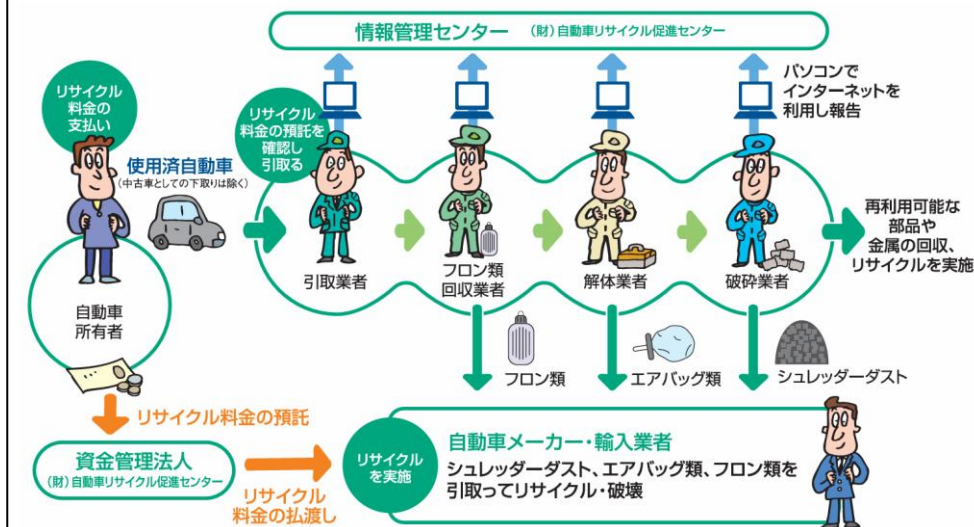
（点検整備による黒煙低減率構成割合）



3 循環型社会の構築

- ・循環資源物流システムの構築：国土交通省では、循環資源の広域流動の拠点となるリサイクルポート（総合静脈物流拠点港）として、全国22港を指定し、積替・保管施設等の循環資源取扱支援施設の整備等を実施。
- ・自動車リサイクル制度の構築：2005年1月に自動車リサイクル法が施行され、使用済自動車のリサイクル率向上のため、自動車製造業者を中心とした関係者に適切な役割分担が義務づけ。
- ・船舶のリサイクル：2025年6月にシップ・リサイクル条約が発効。日本国内においては、シップ・リサイクル条約の国内法である「船舶の再資源化解体の適正な実施に関する法律」（シップ・リサイクル法）を円滑に執行。

●自動車リサイクル法の仕組み



出典：経済産業省、環境省



4 事業者、自治体、市民団体等の取り組み

(1) 事業者の取り組み

公益社団法人全日本トラック協会

環境性能に優れたトラックの普及や事業者単位でのCO₂排出総量の把握等を通じて、2030年度の営業用トラックの輸送トンキロあたりのCO₂排出量を、CO₂排出量原単位で2005年度比31%削減することを目標としている。

公益社団法人日本バス協会

国や自治体、日本バス協会の助成制度を活用した電動車や低燃費バス等の積極的な導入促進や、エコドライブの全国的推進の取り組み等を通じて、2030年度におけるCO₂排出原単位の2015年度比6%改善及び、自家用乗用車からバスへの利用の転換を目指す。

一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会

先進技術の導入を促進し、空車走行の削減等による運行効率化や、車両の環境対応車への切り替え、エコドライブ等の実施を通じて、2030年度に2010年度比25%のCO₂排出削減を目指す、自主的行動計画を策定。

一般社団法人日本冷蔵倉庫協会

フロンを使わない省エネルギー機器の導入の推進、基礎データ取得のための調査、人材育成、グリーン経営認証の取得促進を図るなどの取り組みを実施。



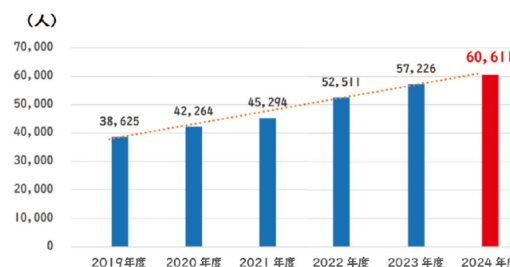
(2) 自治体の取り組み

- ・宇都宮市：LRT「ライトライン」の運行や地域内交通のEV化など、公共交通と自動車共存する脱炭素型のネットワーク型コンパクトシティの実現を目指す。
- ・伊勢市：従来の放射状のバス路線を補完する地域住民向けコミュニティバス「おかげバス環状線」を2020年度から本格運行。電気バスも導入し、CO₂排出量ゼロの三重県産の電気を使用。
- ・鹿追町：家畜ふん尿、生ごみ等を活用した水素サプライ事業の商用化、FC車両の運用・普及など、先進的且つ総合的に交通環境対策に取り組み、「日本ジオパーク・脱炭素先行地域」として、持続可能性を追求。

●ライトライン



●おかげバス循環線の利用者数



2019→2024
56.9%
増加

●北海道内唯一の定置式水素ステーション「しかおい水素ファーム」





(3) 市民団体の取り組み

- ・カーフリーデー：
マイカーから公共交通や自転車などへの転換を図るため、毎年9月に世界約3000都市で、モビリティウィーク&カーフリーデーが実施され、2025年には、国内でも6都市で実施。
- ・熊本県ストップ温暖化県民総ぐるみ運動推進会議：
熊本県では中心部を除き、自動車が主な移動手段となっているため、安全運転エコドライブ支援システムによるエコドライブ診断を推進。
- ・一般社団法人姫島エコツーリズム：
大分県姫島村において、観光客向けにグリーンスローモビリティ等の脱炭素な観光移動モビリティをレンタカーとして提供し、島内における観光客向けの二次交通の提供による不便さの解消と、電動モビリティの活用による新たな観光の魅力の創出を目指している。

●「青空コンセント」と電動モビリティ





1 騒音問題への取り組み

- ・自動車：自動車交通騒音の2023年度の環境基準達成状況については、近年緩やかな改善傾向にある。
- ・鉄道：新幹線の騒音については、環境基準が達成されるよう、音源対策や沿線地域の土地利用対策等を推進。
- ・航空：航空機騒音対策は、発生源対策（航空機の低騒音化、運航方法の改善、発着制限等）と、空港構造の改良（騒音影響の少ない海上での空港の開港、防音壁等の設置等）を効果的に組み合わせて取り組んでいる。

2 海洋汚染への対応

- ・大規模油汚染対策：海上安全・海洋環境保全に関する条約等の基準を満たさない船舶の排除のため、国際的な取り組みへの参加、ポートステートコントロール（PSC）の強化等を実施。

3 船舶からの排出ガス対策

- ・MARPOL条約の改正により2020年1月から船舶燃料油中の硫黄分濃度の規制値が3.5%以下から0.5%以下に強化され、船舶からのSOxやPMの排出削減が世界的に進められている。



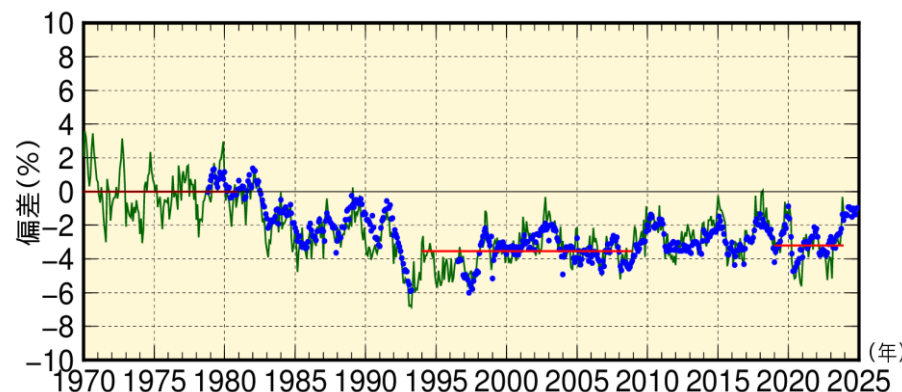
4 化学物質対策

- ・ダイオキシン類への対応として、国土交通省では、「底質ダイオキシン類対策の基本的考え方」の策定や、「河川、湖沼等における底質ダイオキシン類対策マニュアル」の改訂などにより、ダイオキシン類の調査、対策及び海洋の汚染状況モニタリングなどを実施。

5 オゾン層破壊防止

- ・オゾン層の保護と地球温暖化の原因となるフロン類の排出抑制のため、冷蔵庫やエアコンなどからのフロン類の回収等を義務付けるとともに、フロン類の使用の合理化や管理の適正化が求められている。

●世界のオゾン量の経年変化



出典：気象庁

6 地球環境の観測・監視

- ・温室効果ガスの状況を把握するため、大気中の CO_2 等を国内2箇所の観測所で、北西太平洋の洋上大気や表面海水中の CO_2 を海洋気象観測船で観測。
- ・地球全体の海洋変動を即時的に監視・把握するため、アルゴ計画を推進。

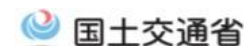


7 国土交通分野の気候変動への適応策

- 我が国全体の気候変動適応策の強化を図るため、気候変動適応法に基づく「気候変動適応計画」を2021年に改定。「国土交通省環境行動計画」も2025年に改定。

●国土交通省環境行動計画（分野別施策の概要）

【重点5】気候変動に適応できる社会の形成



- **気候変動の影響**については、自然災害(水害、雪害、土砂災害等)の激甚化・頻発化が深刻化しており、緩和の取組を行っても完全には避けられず、その影響に備えるための**適応策も同時に進めていくことが重要**。
- あらゆる関係者の連携を強めながら、**治水計画の見直しや流域治水の加速化・深化等ハード・ソフトが一体となった気候変動適応策**や、ヒートアイランドや都市の暑熱対策を進め、気候変動に適応できる社会を形成していく。

<主な施策>

ハード・ソフトが一体となった気候変動適応策

◆治水計画の見直し、流域治水の加速化・深化

- 2035年度までにすべての河川整備計画(国管理河川)で気候変動の影響を考慮した計画へ見直す。

- 海岸保全基本計画における防護目標の設定等により適応策を推進。

- 気候変動による災害外力の増大に対応するため、河川、ダム、砂防、海岸、下水道関係施設の整備等のあらゆる関係者によるハード・ソフト一体となった対策の一層の充実を図り、流域治水の加速化・深化を図る。

◆道路啓開の実効性の向上

- 道路啓開計画を法定化し、実効性のある計画に基づいた道路啓開を実施。

ハード×ソフト対策

◆健全な水循環の意識醸成に向けた普及啓発、教育

- 「水の週間」における中央行事「水を考えるつどい」等を通じ、健全な水循環の意識醸成に向けた普及啓発等を推進。

<水を考えるつどい>



<「水の日」ポスター>



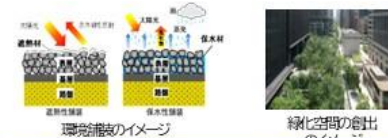
◆新技術や防災気象情報等を活用した防災・減災対策

- ドローンやAI等の新技術の活用を進め、国民目線に立ったわかりやすい情報発信等を推進。
- 防災気象情報等の高度化や、災害発生の危険度を示す危険度分布(主キクル)等によって住民の避難行動を促進。

ヒートアイランド・暑熱対策

◆生活環境の向上に資するヒートアイランド対策

- 遮熱性舗装等の整備、まちなかの緑化空間の創出等、生活環境の向上に資するヒートアイランド対策を促進。



◆熱中症警戒アラートによる熱中症予防行動の促進

- 環境省と共同で「熱中症警戒アラート」を発表し、暑さへの「気づき」を呼びかけ。

◆新技術の創出・普及促進

- ヒートアイランド対策に資する新技術の開発・普及。

<熱を宇宙空間に放出し、居住空間等を冷感できるフィルム>



(例)第6回 エコプロアワード
国土交通大臣賞「SPACECOOL®」

本資料は、「運輸・交通と環境2026年版」の概要版です。

- ・ 全文はこちらから

<https://www.ecomo.or.jp/environment/unyukotsutokankyoku/data/nyu koutuu to kankyou 2026 all.pdf>



- ・ 全文バックナンバーはこちらから



《日本語版》

<https://www.ecomo.or.jp/environment/unyukotsutokankyoku/>

《英訳版》

<https://www.ecomo.or.jp/english/tej.html>



※エコモ財団の各事業の取り組みについては、エコモ財団WEBサイトよりご覧いただけます。

<https://www.ecomo.or.jp/>



公益財団法人

交通エコロジー・モビリティ財団