

## 低炭素化指標及び削減効果指標による現状分析(運輸部門)

### 1 低炭素化指標の推移

#### (1) 電気のCO2排出係数を固定した場合の温室効果ガス排出量(図1)

- 1996年度をピークとして減少している。
- 自動車由来の排出量は減少傾向、鉄道由来は概ね横ばいである。
- 家庭用乗用車からの排出量は、自動車由来の29%程度である。(図1-1)

#### (2) ガソリン購入量(図2)

- ガソリン購入量とガソリン価格は、価格が上がると購入量が減少するといった逆相関関係が見られる。
- 1世帯当たりのガソリン購入量を、東京都区部及び政令市と比較すると、5番目に少なく、神戸市や横浜市と同程度である。(図3)
- 自家用車保有台数では2006年度をピークとして減少に転じている。若者のクルマ離れや、地球環境にやさしい街づくりの推進などが背景にあると考えられる。(図4)
- 内訳では、小型乗用車が減少し、普通乗用車及び軽自動車が増加している。(図4)

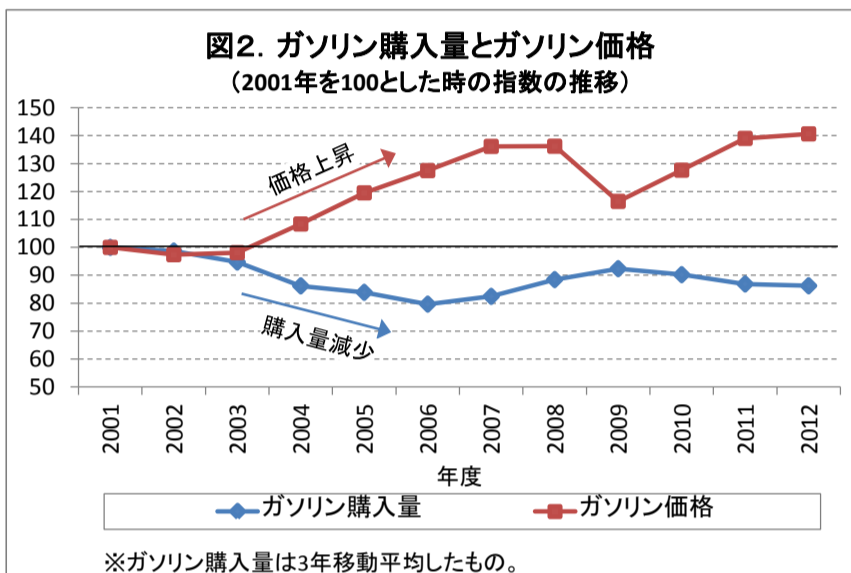
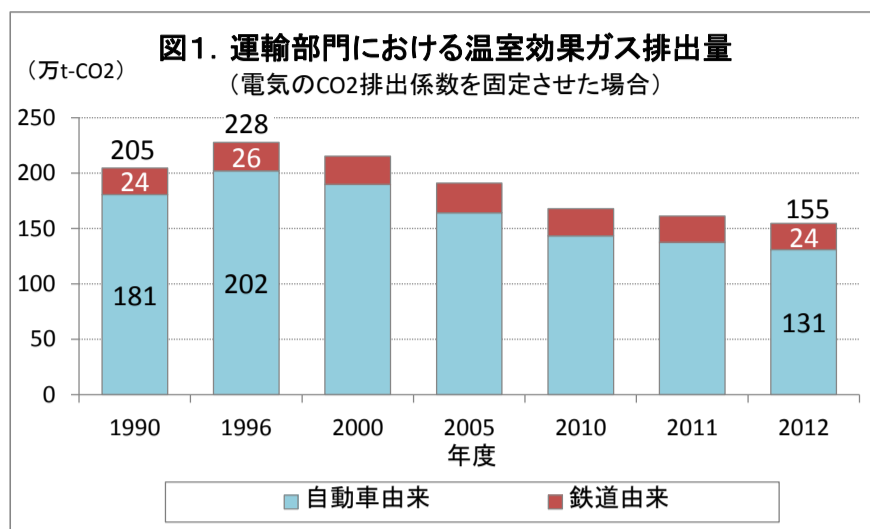
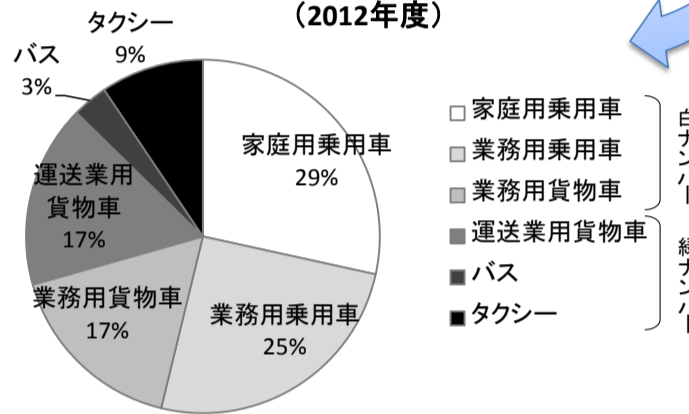
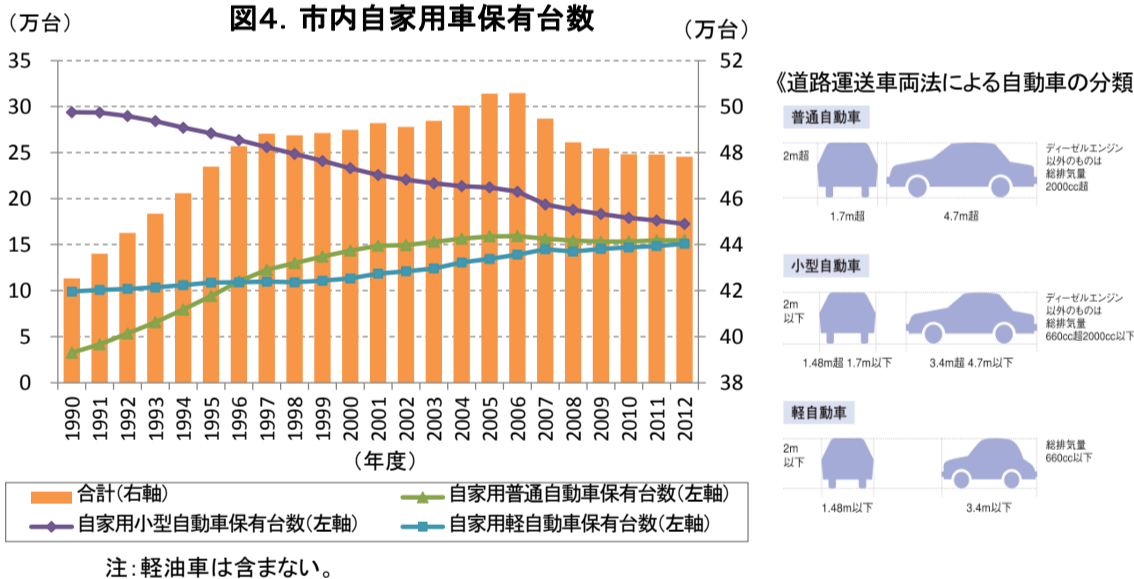
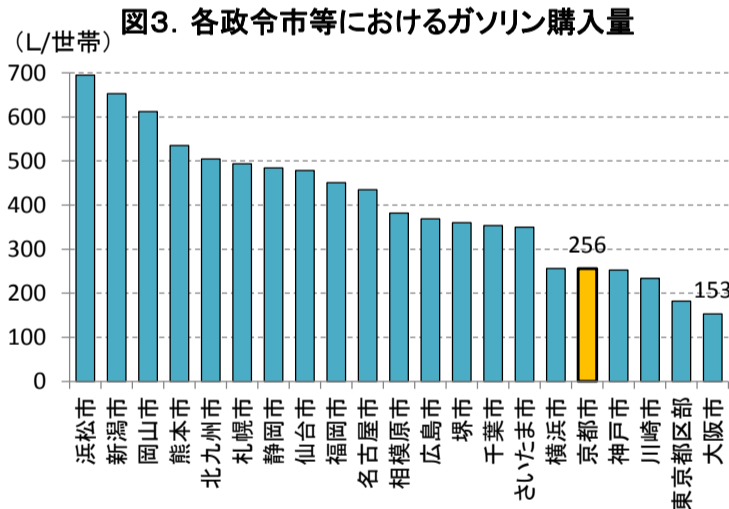


図1-1. 自動車由来の温室効果ガス排出量の内訳 (2012年度)



※運輸局「自動車輸送統計年報」を元に作成。  
乗用車のうち、家庭用乗用車は、「家計調査年報」から算出。

#### (参考) 運輸部門に関連する指標



### 2 運輸部門関連の取組と進捗指標及び削減効果指標

社会像	方針	施策	取組	進捗指標		関連する削減効果指標
				指標名	実績	
1. 人と公共交通優先の歩いて楽しいまち	1. 「既存公共交通」の取組(既存公共交通の利便性向上)	1. 公共交通利便性向上施策	洛西地域におけるバス利便性の向上	市内公共交通の乗客数(1日当たり)	H22:984千人 H23:987千人 H24:1,000千人	括弧内は、各削減効果指標における2020年度CO2削減見込量に対する2012年度又は2013年度実績値の進捗割合
			京都駅南口駅前広場の整備			
			市内公共交通券「京都フリーバス」による公共交通の利便性向上			
			駅などのバリアフリー化の推進			
	2. 「まちづくり」の取組(歩行者優先のまちづくり)	3. 自動車交通の効率化と適正化	公共交通不便地域の対応策に関する検討	公共交通利用者へのサービス提供を行う商業施設などの数【累計値】	H24:6件 H25:8件	
			交通情報通信システムの開発			
			交通条件の公平化			
			カーシェアリングの更なる普及			
	3. 「ライフスタイル」の取組(歩いて楽しい暮らしを大切にするライフスタイルへの転換)	5. 『『歩くまち・京都』憲章』の普及・啓発	学校教育、シンポジウム、イベント、商業施設などでの普及・啓発	市内EV用充電設備設置数【累計値】	H24:172件 H25:197件	
			「市民」の交通行動スタイルの見直しを促す施策			
4. エコカーへの転換	6. 「スローライフ京都」大作戦(プロジェクト)	「観光客」の交通行動スタイルの見直しを促す施策	市内EV用充電設備設置数【累計値】	H24:172件 H25:197件		
		共同住宅、民間駐車場、商業施設などへの充電設備・水素ステーションの設置に対するインセンティブの付与の検討				
		特定事業者への導入義務制度の推進				
		販売店に対するエコカー販売実績報告の義務制度の推進				
4. ※	1. エコ生活の普及促進	1. エコを楽しく格好よく	電動バス・ハイブリッドバスなどの導入促進	H24:172件 H25:197件		
			エコドライブの推進			
5. ※	2. 企業等における低炭素化の促進	2. 大規模事業者における低炭素化の促進	事業者排出量削減計画書制度における総合評価制度の導入と低評価の場合の追加削減対策	H24:172件 H25:197件		
			事業者排出量削減計画書制度における総合評価制度の導入と低評価の場合の追加削減対策			

※社会像4. 環境にやさしいライフスタイル、社会像5. 環境にやさしい経済活動  
※網掛けは、計画改定(平成26年3月)で追加した取組

### 3 削減効果指標個票

運輸部門（事業者排出量削減計画書制度を除く）

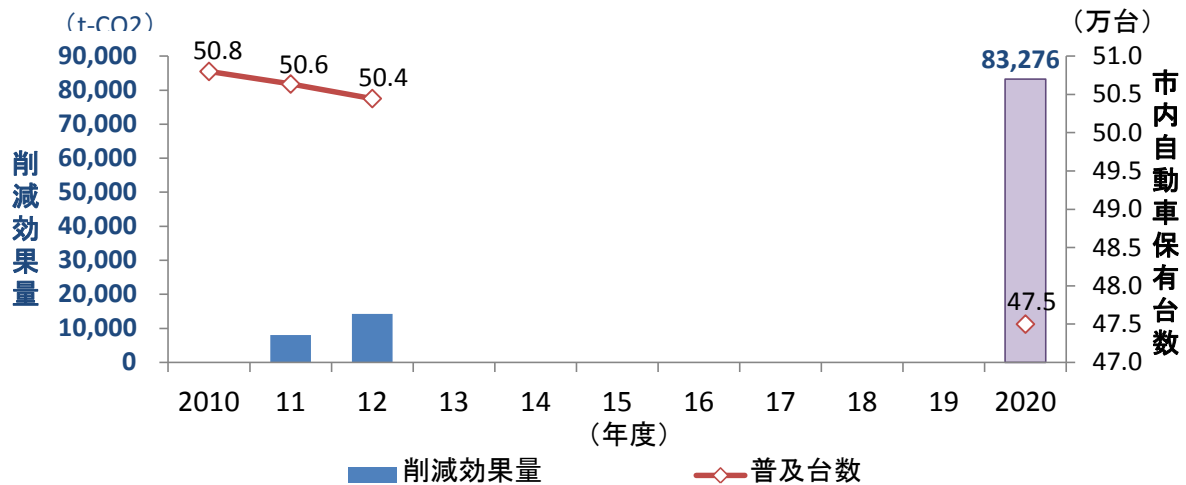
ページ	指標名	進捗度
1	市内自家用車保有台数	○
2	電気自動車及びプラグインハイブリッド車の普及台数	▲
3	自動車燃費（販売ベース）	◎
4	エコドライバーズ宣言	○

#### 【進捗度区分】

- ◎：実績のトレンドが見込みを上回っている（100%以上）
- ：実績のトレンドがほぼ見込みどおり（60～100%未満）
- ▲：実績のトレンドが見込みを下回っている（60%未満）
- ：未評価

削減効果指標	部門
市内自家用車保有台数	運輸

指標の進捗状況	実績のトレンドがほぼ見込みのとおり
---------	-------------------



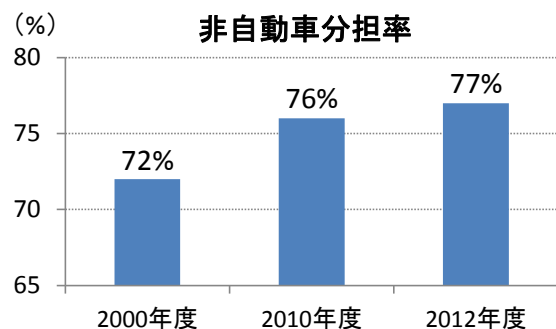
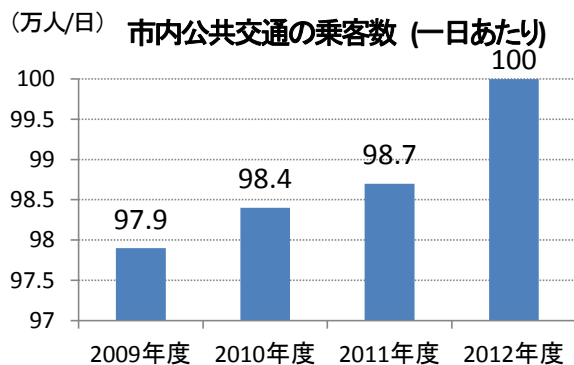
### 【市の関連施策の進行状況】

- 公共交通利便性向上の主な取組
  - ・京都駅南口駅前広場の整備（2014年11月工事着手）
  - ・市内の電車・バス乗り放題の「京都フリーパス」の創設（2010年12月）
  - ・駅などのバリアフリーの推進
  - ・市内のバス・鉄道の乗換検索アプリの開発（2013年8月運用開始）
  - ・市バス新運転計画（2014年3月22日～）
- まちづくりの主な取組
  - ・東大路通の自動車抑制と歩道拡幅（2012年8月構想策定）
  - ・四条通の歩道拡幅（2014年11月工事着手）
  - ・駐車場条例の改正（2014年10月1日施行）
  - ・EVカーシェアリング事業（2009～2012年度）
  - ・自転車等駐車場整備

### 【分析・評価】

- 市内公共交通の乗客数、非自動車分担率は着実に増加しており、「歩くまち・京都」の取組による成果が表れている。
- 少子高齢化、若者のクルマ離れに伴い、自動車の保有台数は減少してゆくと考えられる。

### 【参考】



※2000, 2010年度値は国交省のパーソントリップ調査、  
2012年度値は本市のWEBモニターによるサンプル調査

削減効果指標	部門
電気自動車及びプラグインハイブリッド車の普及台数	運輸

指標の進捗状況	実績のトレンドが見込みに比べて低い
---------	-------------------

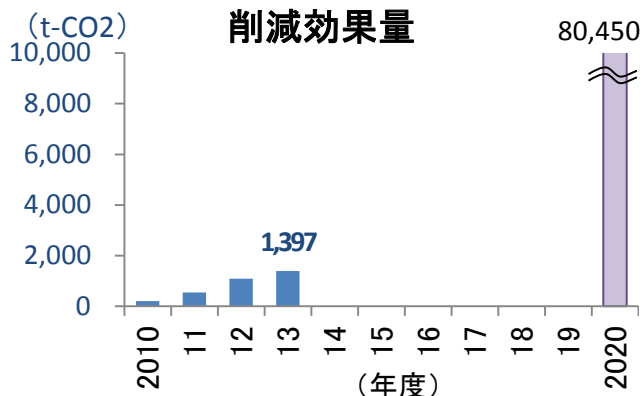


表. 普及台数実績

		2010年度	2011年度	2012年度	2013年度	2020年度
EV	実績(台)	116	292	555	663	—
	見込み(台)	116	3,965	7,813	11,662	38,603
PHV	実績(台)	14	62	195	356	—
	見込み(台)	14	2,152	4,291	6,429	21,397
削減量実績 (t-CO2)		205	539	1,086	1,397	80,450

【市の関連施策の進行状況】

- 軽自動車税の免除
- 車両購入に対する補助制度（府市協調）（2009年度～）  
対象：タクシー、レンタカー、貨物運送事業者
- 充電設備設置補助制度（2013年度～）
- 特定事業者へのエコカー導入義務制度（50%以上義務、2011年度～）  
（実績）2011年度：新車購入64%がエコカー  
2012年度：新車購入78%がエコカー
- 自動車販売事業者へのエコカー販売実績報告義務制度（2011年度～）  
（実績）2011年度：エコカー販売実績 約4.8万台のうち約3.1万台  
2012年度：エコカー販売実績 約5.2万台のうち約3.9万台
- ※エコカー：次世代自動車（EV、PHV、FCV等）及び、平成27年度燃費基準を達成しているハイブリッド自動車並びにガソリン車

【関連する状況等】

- 府条例に基づく自動車税・取得税の減免措置
- 政府の普及目標  
2030年までに新車販売台数に占める次世代自動車の販売割合を50～70%とする。（詳細は下表参照）
- クリーンエネルギー自動車等導入対策費補助金
- 次世代自動車充電インフラ整備促進事業
- 合同会社日本充電サービス（NCS）の設立（2014年5月）  
自動車メーカー4社（トヨタ、日産、本田技研工業、三菱）と日本政策投資銀行が、プラグインハイブリッド車や電気自動車などの電動社車両用の充電インフラネットワークサービスを提供する新会社（合同会社日本充電サービス）を設立した。

【分析・評価】

- 電気自動車及びプラグインハイブリッド車の車両価格がガソリン車等と比べ高い（普及価格ではない）。
- 電気自動車及びプラグインハイブリッド車は、車種が少ないため、市民のニーズを満たしていない可能性がある。
- 市内130か所に充電スタンドが整備されているが、市民が安心して利用できるレベルまでインフラ整備が進んでいない可能性がある。
- 目標値の精査が必要ではないか。

【参考】2020年～2030年の乗用車車種別普及目標(新車販売台数における割合)

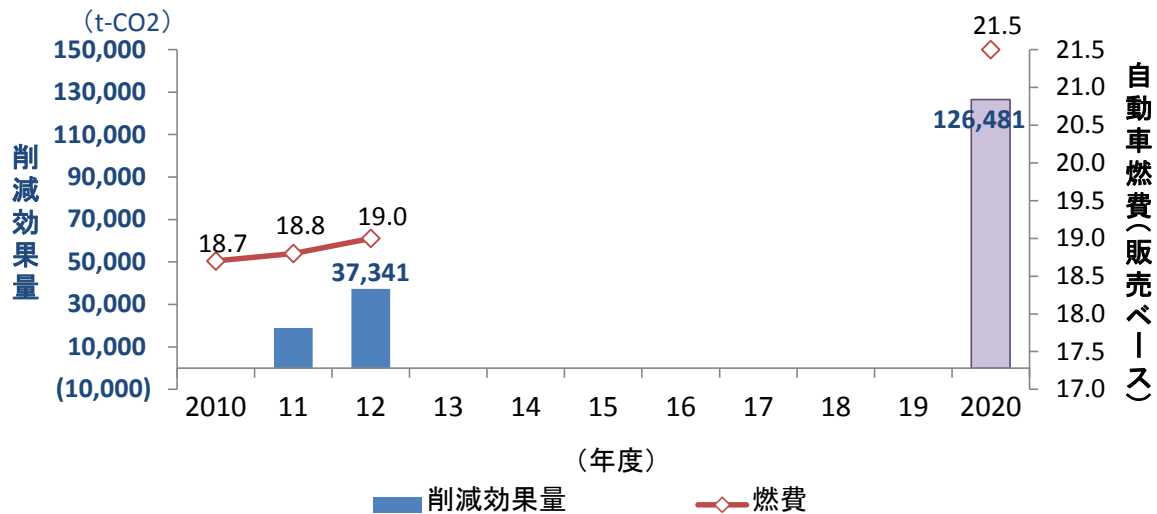
(エネルギー基本計画, 日本再興戦略, 次世代自動車戦略2010)

	2020年	2030年
従来車	50～80%	30～50%
次世代自動車	20～50%	50～70%
ハイブリッド自動車	20～30%	30～40%
電気自動車 プラグイン・ハイブリッド自動車	15～20%	20～30%
燃料電池自動車	～1%	～3%
クリーンディーゼル自動車	～5%	5～10%

出典: 経済産業省  
次世代自動車戦略

削減効果指標	部門
自動車燃費（販売ベース）	運輸

指標の進捗状況	実績のトレンドが見込みを上回っている
---------	--------------------



<自動車燃費（販売ベース）について>

条例に基づき、京都市内の自動車販売事業者から報告される販売実績による自動車燃費。

#### 【市の関連施策の進行状況】

○特定事業者へのエコカー導入義務制度（50%以上義務、2011年度～）

（実績）2011年度：新車購入64%がエコカー

2012年度：新車購入78%がエコカー

○自動車販売事業者へのエコカー販売実績報告義務制度（2011年度～）

（実績）2011年度：エコカー販売実績 約4.8万台のうち約3.1万台

2012年度：エコカー販売実績 約5.2万台のうち約3.9万台

※エコカー：次世代自動車（EV、PHV、FCV等）及び、2015年度燃費基準を達成しているハイブリッド自動車並びにガソリン車

#### 【関連する状況等】

○エコカー減税（2009年度～）

対象エコカーに対して、自動車重量税の免税、自動車取得税の非課税の措置。

○自動車関係税制の見直し（2014年9月～）

2014年度税制改正に向けて着手。2015年10月に自動車取得税の廃止（消費税10%へ引き上げの場合）

2014年税制改正大綱において、「環境性能課税を自動車税の取得時の課税として実施」と明記

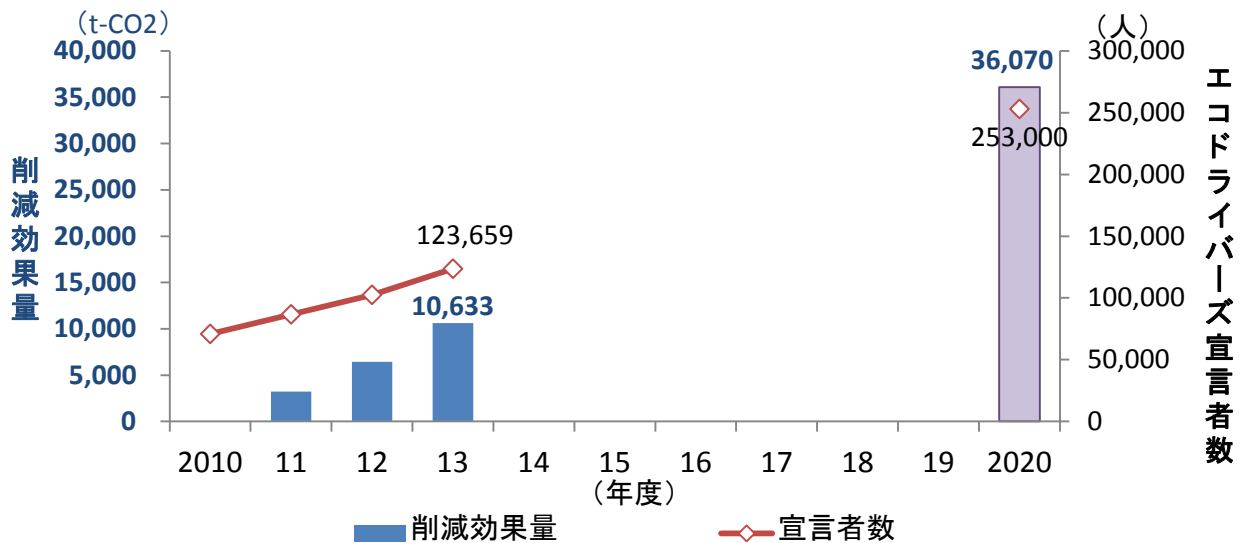
#### 【分析・評価】

○新型ガソリン車の燃費は、16.5km/L（2010年）から21.1km/L（2014年）と25%以上の向上が図られている。

○自動車関係税の見直しにより、高燃費車が増加する可能性がある。

削減効果指標	部門
エコドライバーズ宣言者数	運輸

指標の進捗状況	実績のトレンドがほぼ見込みのとおり
---------	-------------------



#### 【関連施策の進行状況】

- エコドライブ教室の開催
  - 市内教習所でのエコドライブ講習の実施
- 詳細は下表のとおり。

#### 【関連する状況等】

- 国土交通省及び環境省によるエコドライブの普及啓発
- 自動車メーカーによるエコドライブ支援機能の普及

#### 【分析・評価】

○新規の免許取得数の減少や高齢者の自動車免許の返納により、今後ドライバー数の減少が見込まれるので、エコドライバー宣言率の向上の方が、より指標として望ましいのではないかと考えられる。

#### 【参考】エコドライバー宣言者数及びエコドライブ推進事業所の実績

取組	宣言者実績				
	2010年度	2011年度	2012年度	2013年度	
地域のイベント等での啓発	5,225	1,652	893	2,168	
自動車教習所での普及啓発や研修	宣言者数	14,816	12,420	13,531	13,901
	(講習回数)	(1546)	(1240)	(1253)	(1305)
その他(事業所研修等)	517	1,796	1,368	391	
年度合計	20,558	15,868	15,792	16,460	
事業開始(2008年度)からの累計	70,889	86,757	102,549	119,009	

2009年度	2010年度	2011年度	2012年度	2013年度
エコドライブ推進事業所登録数(累計)	548	680	799	813