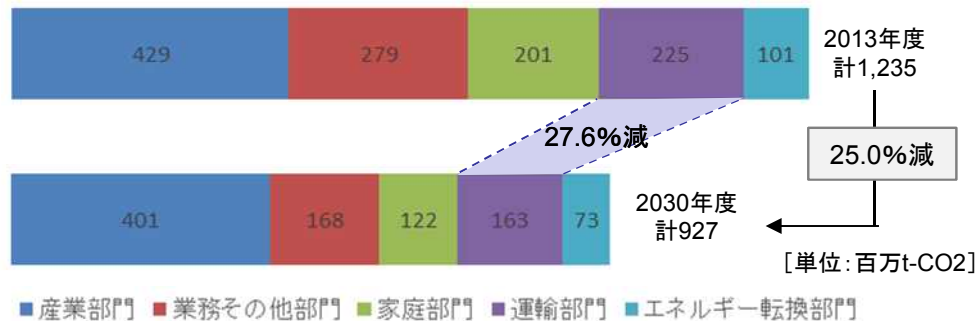


低炭素化・省エネ化の推進について

低炭素化・省エネ化の必要性と鉄道の利用促進について

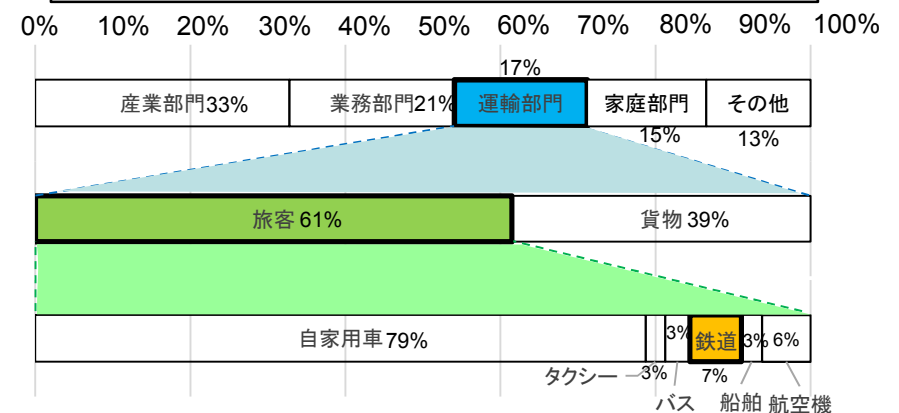
- 日本が平成27年7月に国連に提出した約束草案では、エネルギー起源二酸化炭素の排出量について、2030年度において2013年度比25.0%削減することとしており、運輸部門では27.6%の削減が求められている。
- 低炭素化・省エネ化を推進するにあたって、運輸部門においては輸送量あたりの二酸化炭素排出量やエネルギー消費量の少ない鉄道のより一層の利用促進が重要である。

日本の約束草案における二酸化炭素排出量の削減目標



(注)・エネルギー起源CO₂の排出量を示しており、非エネルギー起源CO₂の排出量は含まない。
 ・約束草案では基準年として2005年度と2013年度の両方が登録されているが、ここでは便宜的に2013年度のみを基準年として示す。

部門別・項目別二酸化炭素排出量(全国)(平成25年度)

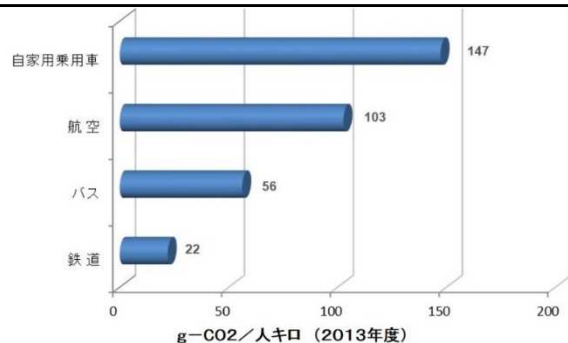


※ 旅客鉄道輸送における二酸化炭素排出量が総排出量に占める割合は0.7%

(注)・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。

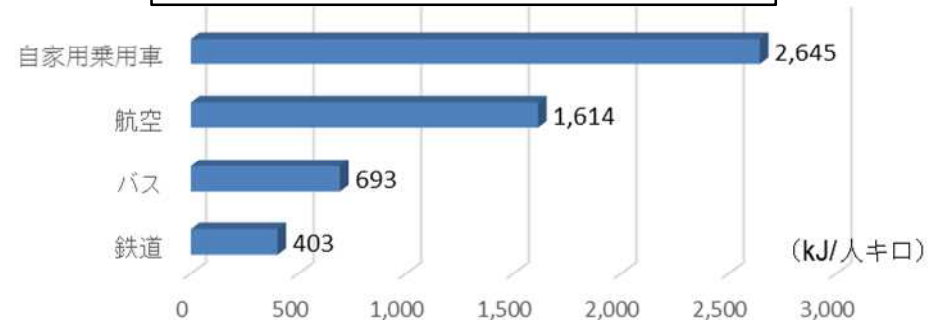
(出典) 国立環境研究所温室効果ガスインベントリオフィスのデータを基に国土交通省作成。

輸送量当たりの二酸化炭素排出量(旅客)



(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」より引用

輸送量当たりのエネルギー消費量(旅客)

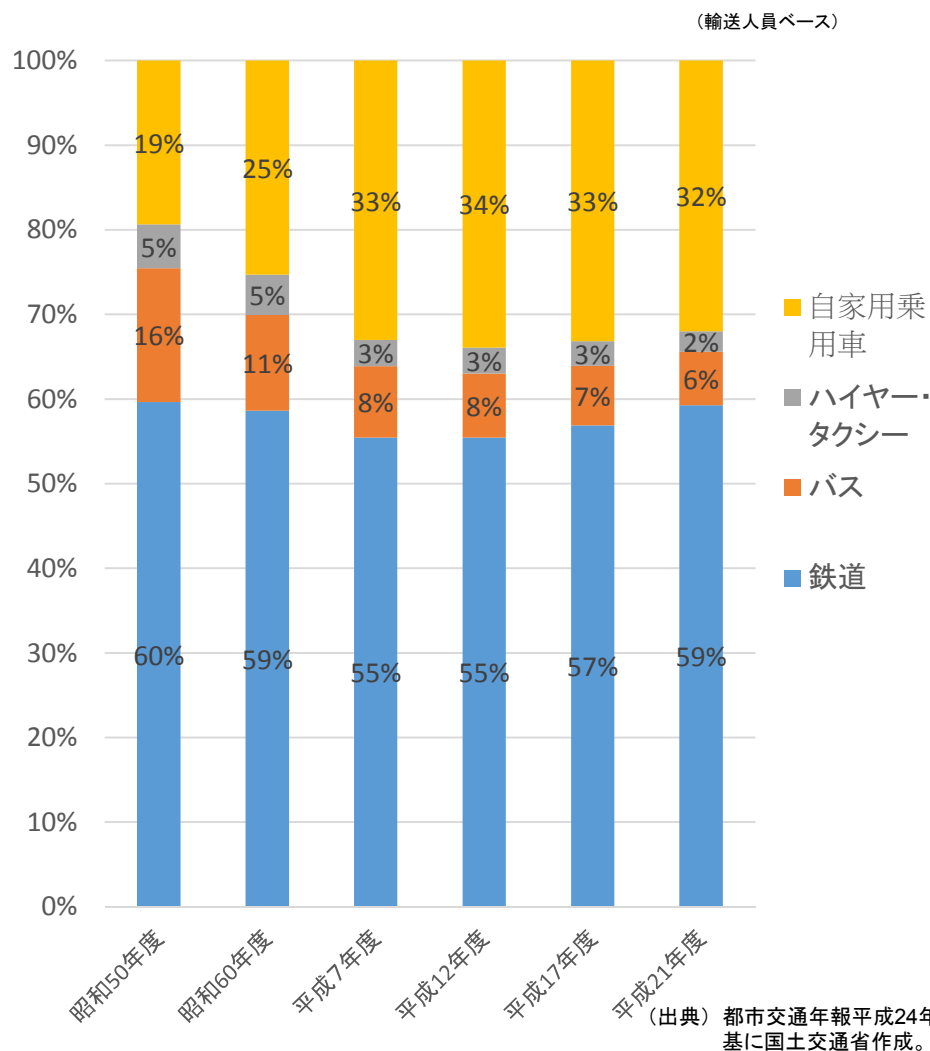


(出典) 交通関連統計資料集より国土交通省作成

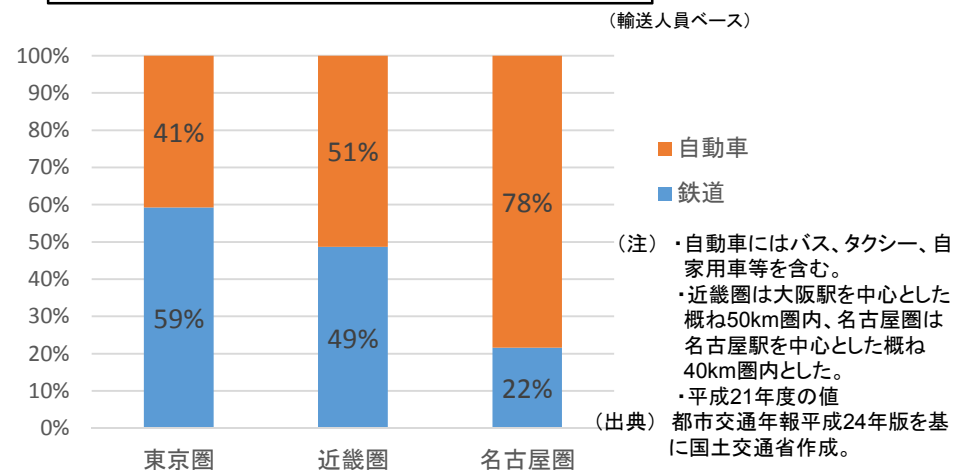
東京圏における輸送機関分担率の現状

- 東京圏における鉄道の輸送機関分担率は、平成7年度頃まで減少傾向であったが、それ以降は増加傾向となっている。
- 鉄道の輸送機関分担率は三大都市圏では東京圏が最も高い。また、東京都区部は東京圏の中でも高い水準にある。

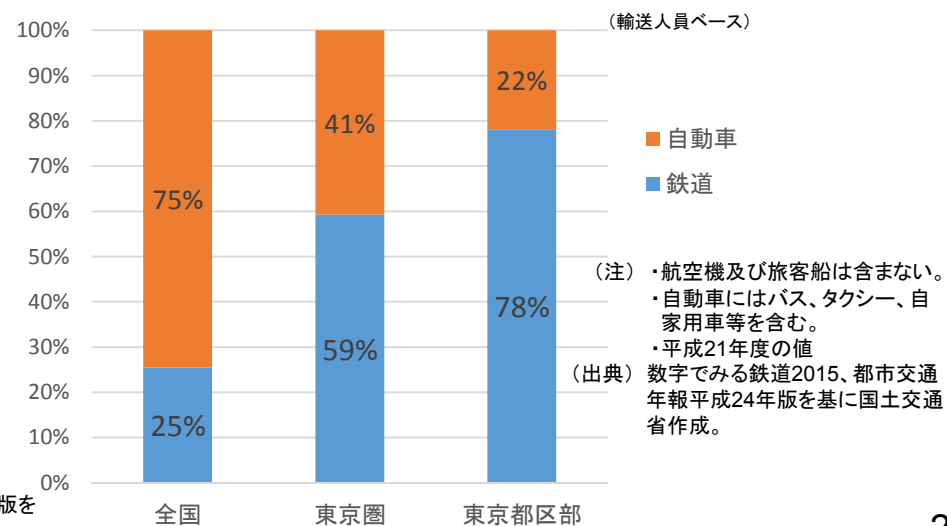
東京圏における輸送機関分担率の推移



三大都市圏の輸送機関分担率の比較

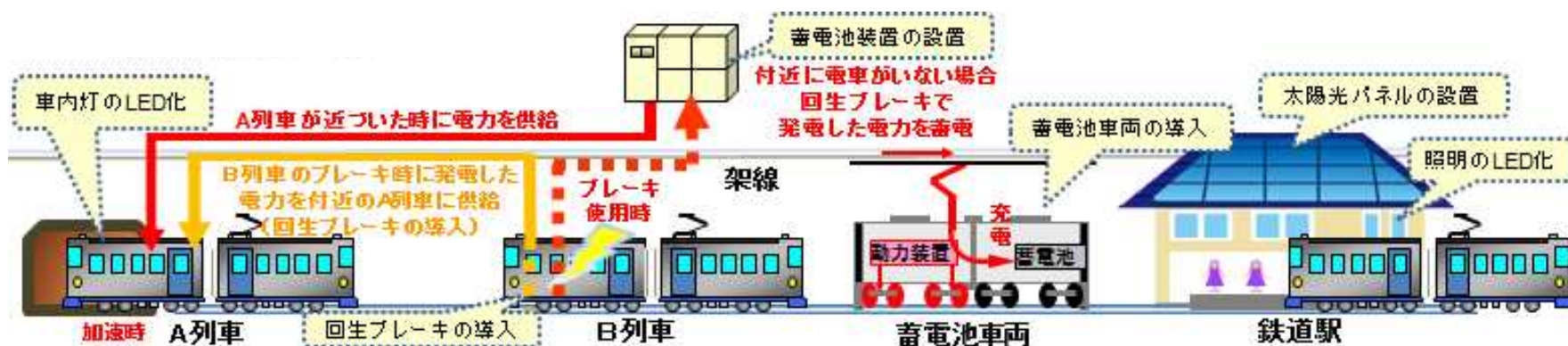


全国・東京圏・東京都区部の輸送機関分担率の比較



■ 省エネルギー化蓄電池車両等の省エネ車両の導入や駅への省エネ設備等の導入促進についても引き続き取組を進めるべきである。

省エネ車両や駅への省エネ設備の導入促進イメージ



省エネ車両や駅への省エネ設備の導入事例



つくばエクスプレスは平成26年度末に全車両の車内照明をLED化。

消費電力量は約50%削減。

(出典) 首都圏新都市鉄道ホームページより引用



京王電鉄は平成24年度に、大手民鉄で初めて、VVVFインバータを全営業車両への整備を完了。**消費電力は約45%削減。**

(出典) 京王電鉄ホームページより引用



東急電鉄は平成18年9月に、東横線・目黒線の元住吉駅において、太陽光パネルを設置し、使用電力の一部に太陽光発電システムを採用。

(出典) 東京急行電鉄ホームページより引用