

欧州の交通運輸分野のカーボンニュートラル 政策の調査研究(共同研究)の中間報告 ～陸上交通の脱炭素政策の全体像と具体的施策～

コメントへの回答

いただいたご質問

質問① LCA(ライフサイクルアセスメント)的な環境負荷評価の政策・施策への適用(可能性)についてはどのように考えていますか？

質問② EU各国の都市における脱炭素への取り組みに対するメーカーやユーザーの受容性の実態が気になる。特に交通モードの利用者である“市民”は、取り組みによる環境対応と自身の生活利便性への影響をどのように捉えているのか、それに対して行政はどのように合意形成などの対応を図っているのか？

質問③ 対象の交通モードを拡大した場合(大型商用車、航空、船舶、鉄道)、その結果が今回の整理に対してどのような影響(どのような位置づけ)を与えるものになると想定しているのか、現時点での見込みや考えをお聞きしたい。

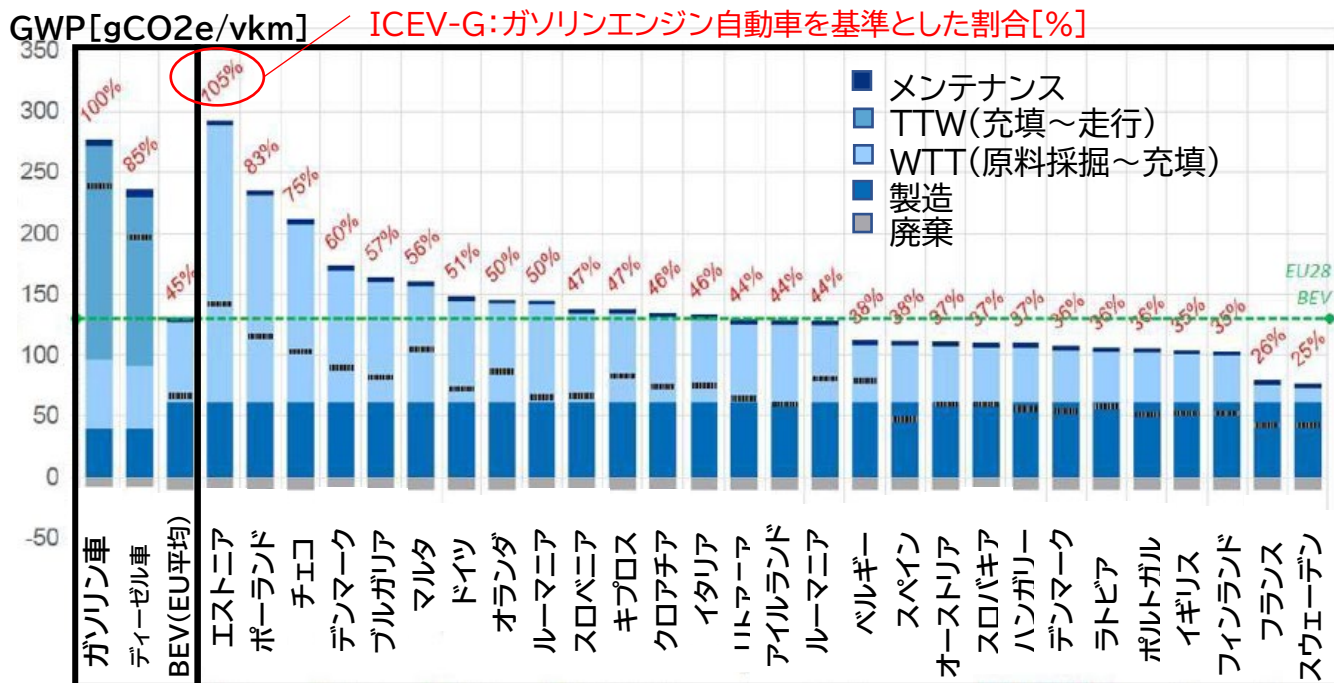
質問① LCA(ライフサイクルアセスメント)的な環境負荷評価の政策・施策への適用可能性

2020年、EC気候総局は、Ricardo社への委託により、自動車のLCA手法の開発及び各種車両への適用に関する調査を実施。

※ 2020.7.13 「Determining the environmental impacts of conventional and alternatively fuelled vehicles through LCA, the European Commission」

これに基づき、「乗用車・小型商用車のCO2排出基準を定める規則の改正案」に関する影響評価文書では、EV化のメリットとして、EU全体の平均として、製造時を含むライフサイクルでのGHG排出量が低いことを挙げている。

小型車のLCA比較 ⇒ バッテリーEVのLCAベースGHG排出量は、EU28カ国平均でガソリン車の45%
電源電力の再生可能エネルギー化により更に低減が可能



質問① LCA(ライフサイクルアセスメント)的な環境負荷評価の政策・施策への適用可能性

2022年10月27日、欧州議会、理事会が自動車のCO2排出基準改正案に暫定合意。この過程で、欧州議会は、2025以降ライフサイクル評価及び報告の要件化を要求。

合意文書において、「2025年までに、欧州委員会は自動車のライフサイクル・アセスメント手法を策定。2026年1月以降、自動車メーカーはボランティアベースでライフサイクルGHG排出量を報告することができる」旨の規定が追加された。(修正第7条a)

Fourth edition. The 'EU Legislation in Progress' briefings are updated at key stages throughout the legislative procedure

【関連する動き】

- 2022年10月、国連自動車基準調和世界フォーラム(WP29)の傘下として、日本のリードで自動車ライフサイクル・アセスメントに関する作業部会設置(the Informal Working Group on Automotive Life Cycle Assessment, 日本と韓国が共同議長)。EUから欧州委員会が参加。
- 同部会では、2025年までに自動車全体のライフサイクル・アセスメントについて国際統一的なガイドラインを策定するべく、協議が行われている。いわば、日本がリードする形で、EU・米と協調しつつ国際的なLCA手法の検討が進んでいる。

- なお、バッテリーについては、「バッテリー及び廃棄バッテリーに関する規則」があり、その改正案(2022.12.8合意)において、EV用バッテリー等(容量2kWh以上)のライフサイクル・カーボンフットプリントの算出、表示、上限値に関する規定を導入予定。

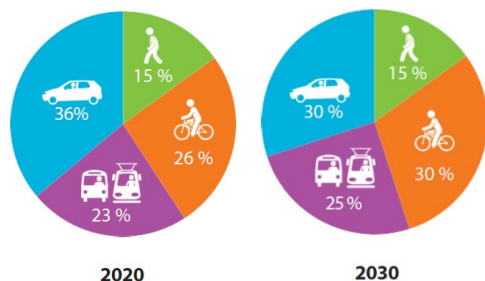
質問② 脱炭素への取り組みに対するメーカーやユーザーの受容性 それに対する行政の合意形成などの方策

マルメ

持続可能な都市モビリティ計画(SUMP)にて交通分担率目標を含む都市整備プランが策定されている

- 交通とモビリティに対して、全体的なアプローチをとり、どのように都市の魅力に貢献し、環境、経済、社会的に持続可能なマルメを創造するのかを明確化

交通分担率の目標設定



アプローチ

- 空間効率のよい交通手段へのアクセス向上や、利便性向上(自転車、徒歩、公共交通機関)
- 駐車場の制限
- グリーンビークル、再生可能燃料の推進 等

SUMPの8原則

- | | |
|-------------------------------|-----------------------|
| ① 「都市圏域」を対象とする持続可能なモビリティの計画 | ⑤ 長期ビジョンと明確な実施計画の策定 |
| ② 組織の垣根を超えた協力 | ⑥ すべての交通モードの統合的な発展の促進 |
| ③ 市民やステークホルダーの参加の枠組み作り | ⑦ モニタリングと評価の事前の織り込み |
| ④ 現況の診断と将来求められる成果の見極め | ⑧ 品質の保証 |

- 自動車抑制施策として、新興住宅における駐車場の制限、自転車道の整備、公共交通機関の利便性向上を積極的に推進

マルメ市当局へのヒアリング

Q. 自動車の使用を減らす政策に対して、マルメで実際に見られた反応はどのようなものですか？

○ 駐車場政策について

既存の駐車場を廃止する場合、反発がある。



マルメ市民の声としては、自動車を廃止ではなくて、量を減らしたまちづくりをしてほしいという意見が多い。



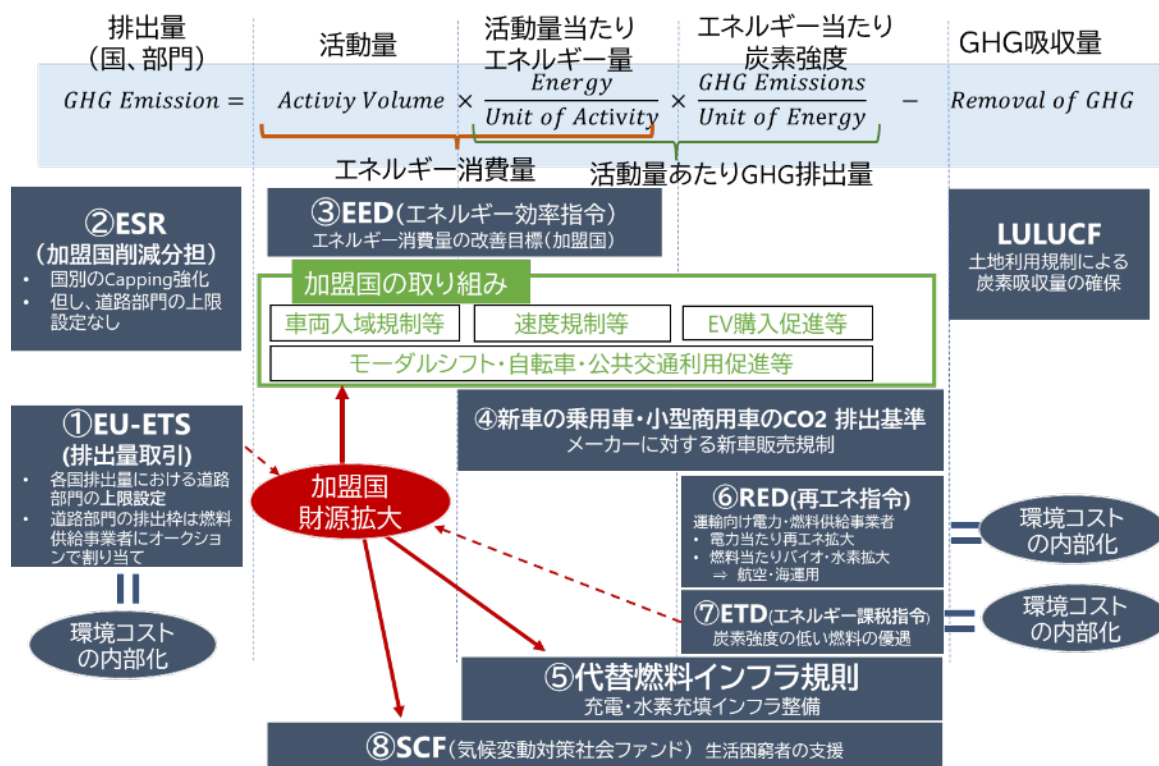
- 団地を建設する場合、自動車の所有台数を抑えるために、駐車場を抑えるという対策を行っている
- 市は公共交通機関を整備して利便性を高める。また、自転車置き場を優遇する。
- 団地の建設業者は住民に対して公共交通手段の無料パスを与える。駐車場を作る費用は高いが、無料のカードを提供するほうが安い

質問③ 今後調査で交通モードを拡大した場合の、今回の整理への影響見込み

・今後は以下の内容を調査予定

- ①他の個別モードに関する施策
- ②加盟国、自治体レベルの政策や業界団体等の反応(政策の実効性の観点)
例:自動車業界からの反応(充電ポイントの数、内燃機関からの脱却が妥当かなど)
- ③モード間の連携に係る施策(複合輸送、モーダルシフト)

・詳細は今後調査予定であるが、下図(再掲)のような構図が基本と思われる



大型商用車

- ・ 大型車のCO2排出基準改定は2022年に欧州委員会から提案される予定であったが未発表

鉄道

- ・ EUによる明確な規制は見当たらないが、各国水素戦略などを策定し、非電化区間の電化を目指している

航空、船舶

- ・ 主にRED等により、バイオ燃料、合成燃料への展開が図られる(SAF、アンモニア)