



## 現状と課題



## 対策の体系（案）

### ●現状と課題

- 2012年度の排出量：983万t（05年度比▲66万t）（電力排出係数の影響除く）  
→需要側削減目標（運輸部門▲298万t）に対する進捗率は22%にとどまる。
- 運輸部門のCO<sub>2</sub>排出量のうち、自動車からの排出が96%。
- 特に、自家用自動車からの排出が全体の65%を占めている。

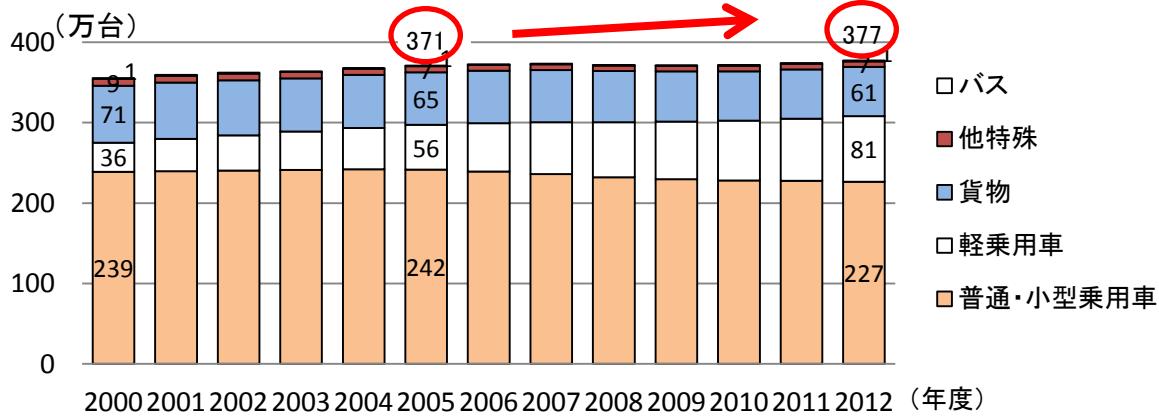


## 削減が進まない主な背景

### ✓自動車台数の増加

- 2005年→2012年で自動車台数は、6万台増（+1.6%）。
- 普通・小型乗用車が15万台減（▲6%）の一方、軽乗用車が25万台増（+45%）。
- 軽乗用車増加の背景として、高齢者の増加や女性の運転免許保有者の増加が考えられる。（軽乗用車ユーザーの6割が女性）

車種別自動車台数の推移



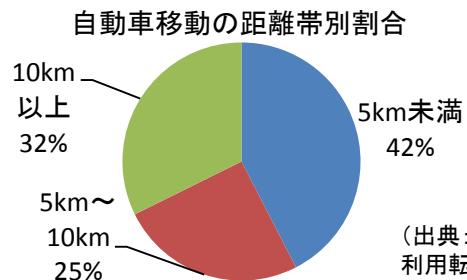
### ✓自動車走行距離の増加

- 2005年→2012年で自動車走行距離の合計は、2.5%増（関東運輸局管内）。
- 1台当たりの走行キロも、普通・小型乗用車、軽乗用車ともに増加。

1台当たりの年間走行キロ（関東運輸局管内）

車種	2005年	2012年	増加率
普通・小型乗用車	8,234	8,400	2.0%
軽乗用車	7,085	7,099	0.2%

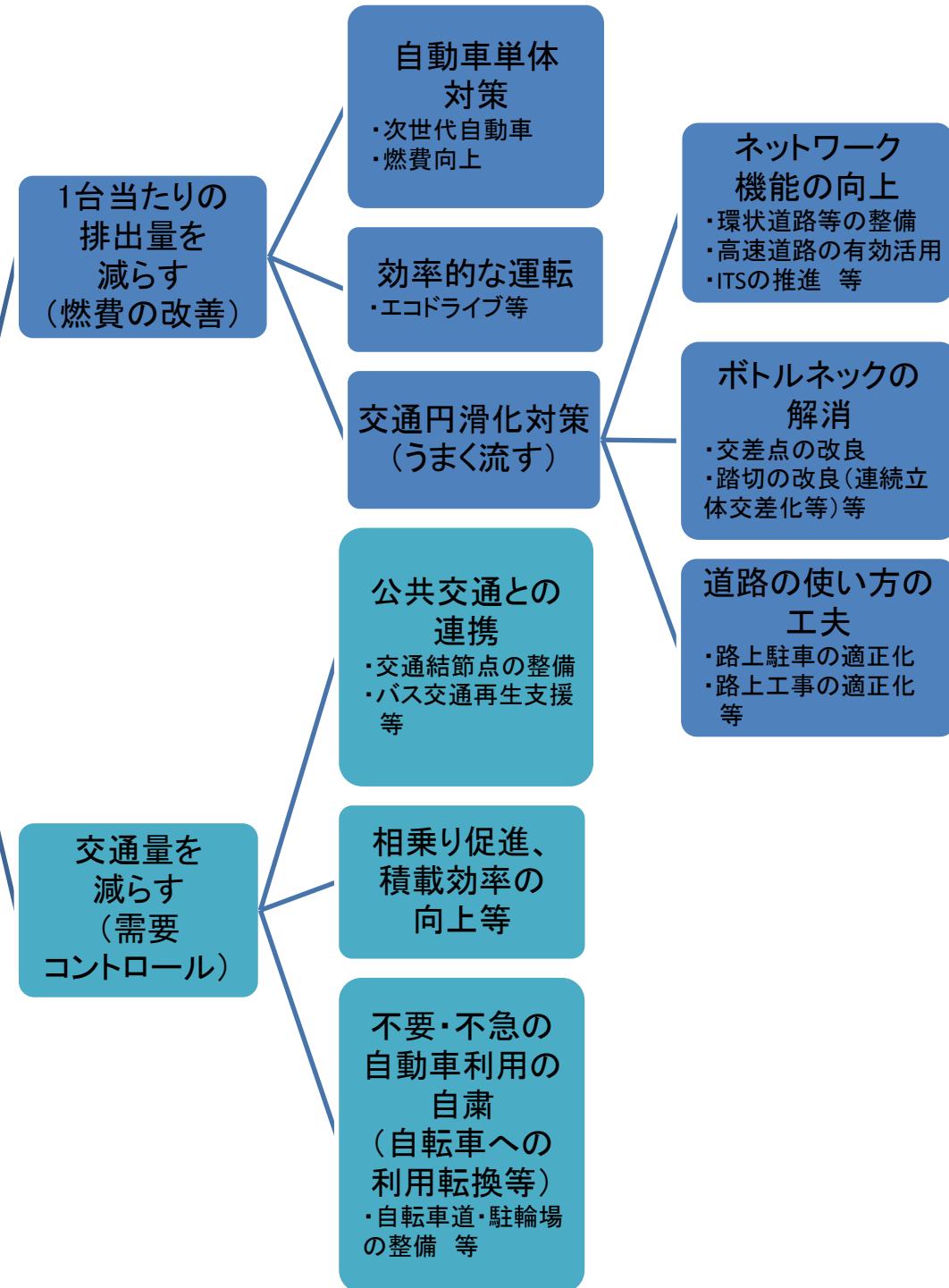
### ✓近距離での自動車利用



- 自動車の走行距離のうち、5km未満の近距離利用が全体の4割以上。
- 近距離利用のうちの一定程度は、自転車等其他の交通手段に転換できる可能性あり。

（出典：国土交通省「自動車から自転車への利用転換可能性に関する基礎分析」(H23.11)）

## 運輸部門の排出量削減





## EV・PHVの普及に向けて



## 自動車地球温暖化対策

### 背景

- ・ 国の定める「低炭素社会づくり行動計画（平成20年7月29日閣議決定）」の取組方針に「EV・PHVタウン構想」を位置付け
- ・ 「EV・PHVタウン構想」は、モデル地域を選定し、自治体、地域企業等とも連携してEV・PHVの導入、環境整備を集中的に行い、普及モデルの確立を図り全国展開を目指す
- ・ 平成22年12月にEV・PHVタウンに選定

### 1 自動車地球温暖化対策計画制度

県内で一定台数（30台）以上の自動車を使用する事業者に対し、自動車から排出されるCO<sub>2</sub>を抑制するための計画の作成等を義務付けている。

- (1) 自動車地球温暖化対策計画の作成
- (2) 自動車地球温暖化対策実施状況報告書の提出（毎年）
- (3) エコドライブ推進者の選任
- (4) 低燃費車の導入義務（200台以上自動車を所有する事業者のみ）

対象事業者 661事業者、対象車両数 約7万6千台  
（うち200台以上 68事業者、対象車両数 約3万6千台）

### 2 自動車地球温暖化実施方針制度

一定条件を満たす事業者に対し、事業活動において使用する自動車から排出されるCO<sub>2</sub>を抑制するための実施方針の作成等を義務付けている。

- (1) 大規模荷主
- (2) 大規模集客施設
- (3) マイカー通勤者が多い事業所

第2期対象事業者 (1)大規模荷主 121事業者(161事業所)  
(H24～H26) (2)大規模集客施設 75事業者(160事業所)  
(3)マイカー通勤 99事業者(112事業所)

### 3 エコドライブの推進（エコドライブアドバイザー制度）

県のエコドライブ講習等の修了者にアドバイザー証を交付し、事業活動におけるエコドライブの普及推進を行ってもらう。

エコドライブ講習会開催実績（H25年度） 23回  
エコドライブアドバイザー認定数（H23～H25） 4,768人

### 4 自動車から自転車利用への転換

事業活動における近距離移動を自動車から自転車に切り替えるモデルケースとして埼玉りそな銀行と共同で電動アシスト自転車のシェアリングを実施している。

H22～H25実績 利用登録者 1,268人  
延べ走行距離 54,347km  
CO<sub>2</sub>削減効果 約9.0トン

#### 今後の予定

- 1 低燃費車導入義務の見直し
- 2 第3期自動車地球温暖化実施方針の実施
- 3 エコドライブアドバイザーの活動支援
- 4 自転車シェアリング事業の継続

### EV・PHVタウン推進アクションプラン（2011年度～2013年度）

●目標

	短期(2013年度まで)	中期(2020年度まで)
EV・PHV普及台数	3,000台	200,000台
充電インフラ整備(急速充電器)	40基	100基

- 主な取組内容
- ①初期需要の創出
    - ・ 県、市町村公用車への率先導入（H26.3末現在：144台）
    - ・ EV・PHV購入補助（県及び8市）
    - ・ 実証実験による検証
      - 県職員による通勤利用、事業者による営業車利用（県）
      - 子育て中の母親等による生活向上実験（さいたま市）
      - 「籠原駅パーク&ライド実証」（熊谷市）
      - 秩父レールアンドEV・PHVライド実証（秩父市）
  - ②充電インフラの整備
    - ・ 3県（埼玉・群馬・新潟）連携による国道17号への急速充電設備の設置【埼玉：38基、群馬：17基、新潟：14基】（H26.3末現在）
    - ・ 次世代自動車充電インフラ整備ビジョンに基づく急速充電設備の設置【県、市町村の公共施設：32基予定】（H26.3末現在）【民間施設：143基予定】（H26.3末現在）
  - ③普及啓発
    - ・ 集客施設や祭り等で普及啓発イベントの実施
    - ・ 3県（埼玉・群馬・新潟）連携による共通急速充電器ステッカー作成
    - ・ EV・PHV普及にむけての県民アンケートの実施（H23年度～H25年度）

●取組成果

	短期(2013年度まで)
EV・PHV普及台数	3,879台
充電インフラ整備(急速充電器)	133基

### (仮称)新EV・PHVタウン推進アクションプラン（2014年度～2020年度）

- 新たな目標を設定
- 「本格普及」に向けた施策の実施

## ✓ 自動車台数の増加への対応

対策の方向性	対策アイデア
エコドライブの推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 免許取得・更新時におけるエコドライブ講習の実施</li> <li>✓ 事業者に対するエコドライブ講習の強化</li> </ul>
低燃費車導入義務の割合の見直し	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 埼玉県地球温暖化対策推進条例に基づく低燃費車導入義務の割合の見直し</li> </ul>
EV・PHVなど次世代自動車の普及促進	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 充電インフラの整備促進</li> <li>✓ 次世代自動車利用者への優遇措置(駐車料金割引等)の適用</li> <li>✓ 市町村等が運行するコミュニティバスへのEV・PHVバスの導入支援</li> <li>✓ 主要駅へのEVタクシー乗り場設置検討</li> </ul>

## ✓ 自動車走行距離の増加への対応

対策の方向性	対策アイデア
公共交通機関の利用促進(利便性向上)	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ バスの定時性確保の取組</li> <li>✓ バスロケーションシステムの推進</li> <li>✓ ショッピングモールなどでの公共交通機関利用者への優遇措置</li> </ul>
トラックの積載効率向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ コンテナラウンドユースの推進</li> </ul>
運転免許自主返納の支援	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 運転免許証に代わる公的身分証明書の発行制度や優遇制度の更なる普及</li> <li>✓ デマンド交通の整備</li> </ul>

## ✓ 近距離での自動車利用への対応

対策の方向性	対策アイデア
自転車活用社会への転換促進	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 自転車道・駐輪場の整備</li> <li>✓ 自転車利用者への優遇措置(通勤手当、ショッピングモールでの割引等)</li> </ul>