

# 5. 増加する運輸部門のエネルギー消費と省エネ

## 1 石油依存度低下への取り組み

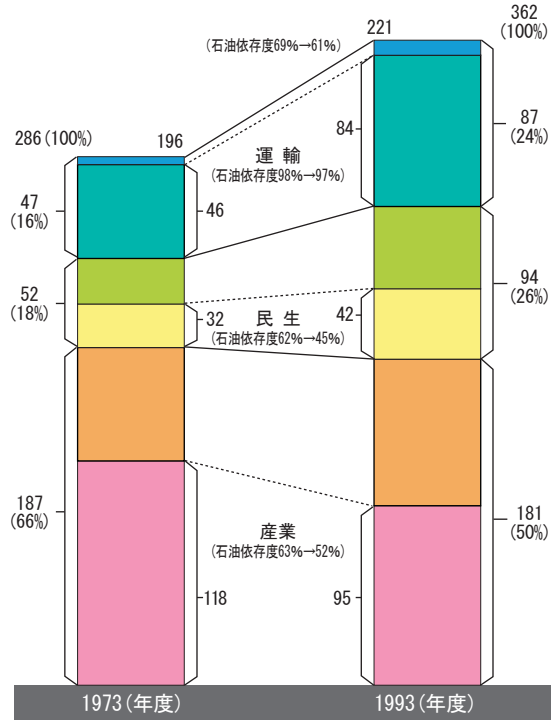
日本は1970年代の石油危機を契機として、原油の輸入に頼る脆弱なエネルギー供給の構造を改善すべく、エネルギー利用の効率化や代替エネルギーの導入を進めてきました。その結果、エネルギー消費の総量は増加していますが、石油依存率は低下しています。

### ● 日本の部門別エネルギー消費

日本の部門別エネルギー消費は、第一次石油危機当時（73年度）と比較すると、産業部門ではエネルギー源の多様化が進むとともに、最終エネルギー消費量に対するシェアが大きく減少しましたが、民生・運輸部門では増大しています。なお、石油依存度は全体として69%（73年度）から61%（93年度）まで引き下げることができましたが、産業・民生両部門の貢献度と比べると、運輸は従来とほとんど変わらず、現在もその97%を石油に依存しています。

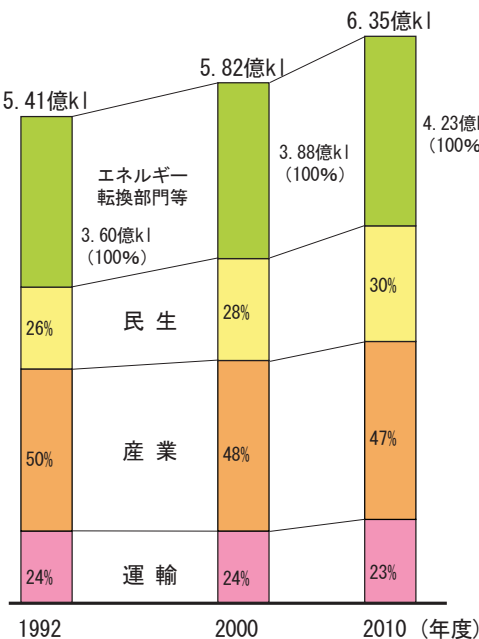
### ● 日本の長期エネルギー需給の見通し

1994年6月に発表された「長期エネルギー需給の見通し」によると、日本のエネルギー最終需給は今後とも増大すると考えられています。需要を部門別にみると、産業構造の変化などを反映し、産業部門のエネルギー需給の伸びは鈍化するものの、民生部門と運輸部門は伸びると見込まれています。供給面においては、新しいエネルギーの導入策を強化するとともに、全エネルギー供給量に占める原子力の割合が増加し、相対的に石油依存率の低下が見込まれています。

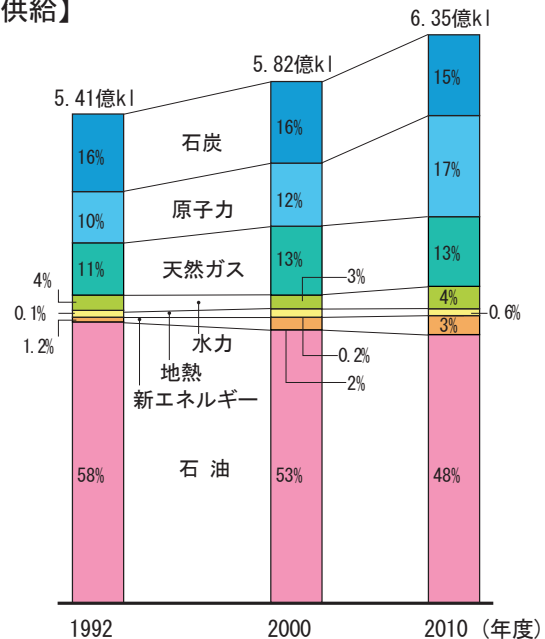


資料：「長期エネルギー需給見通し」（1994年6月）

### 【需要】



### 【供給】



資料：「長期エネルギー需給見通し」（1994年6月）

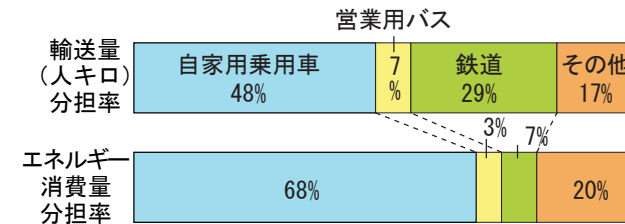
## 2 増加する運輸部門のエネルギー消費

今後も運輸部門のエネルギー消費は増加が見込まれます。このため、クルマ単体のさらなる燃費の向上をはじめ、物流の効率化、石油に替わる代替エネルギー車の導入といった省エネ対策を進めていく必要があります。

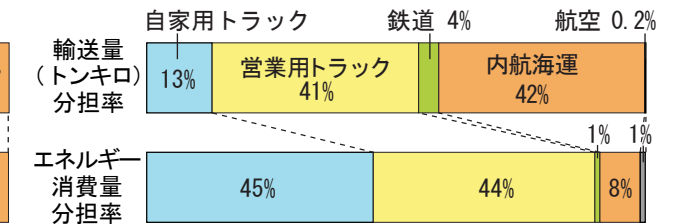
### ● 国内主要輸送機関の輸送量とエネルギー消費量の構成 (1996年)

主要な輸送機関の輸送量とエネルギーの消費量の関係と比較してみると、旅客部門、貨物部門ともにクルマ（自家用自動車、営業用トラック）のエネルギー消費量の分担率がほかの輸送機関に比べて高いことがわかります。

#### 【旅客部門】



#### 【貨物部門】

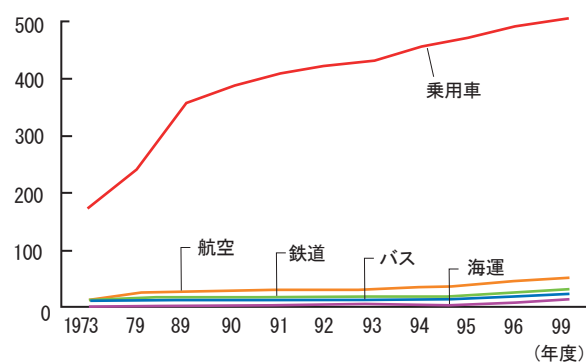


資料：「数字で見る自動車」1999 日本自動車会議所

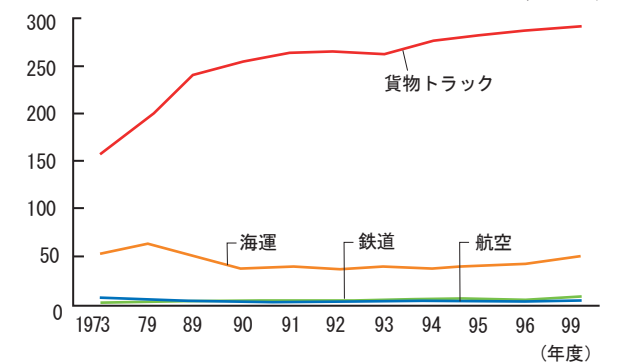
### ● 主要輸送機関別エネルギー消費原単位の推移

輸送機関のなかでは自動車のエネルギー消費量が最も多く、99年度では国内輸送機関全体のエネルギー消費量の87.5%（旅客、貨物のエネルギー分担率）にも達しています。

#### 【旅客部門】



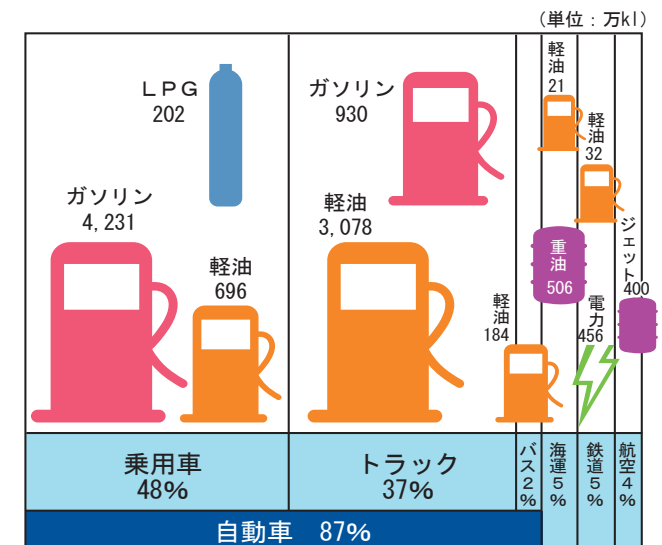
#### 【貨物部門】



資料：「省エネルギー便覧」2001年版

### ● 輸送機関別エネルギー消費割合と油種別消費量 (1998年)

油種別にみると、ガソリンと軽油で全体の87%を占めています。このため、運輸部門において石油の消費量を削減するためには、クルマによるガソリンと軽油の消費の抑制、石油代替エネルギーへの転換が大きなポイントになります。



(合計 原油換算9,900万kl)

資料：運輸部門環境年次報告書 2001-2002