



ITF 交通アウトLOOK 2017

日本語要約

背景

『ITF 交通アウトLOOK』は、世界全体の交通部門の近年の動向と短期見通しを提供している。また、様々な政策シナリオの下での、貨物（海上、航空、地上）輸送、旅客（自動車、鉄道、航空）輸送の2050年までの需要とそこから派生する二酸化炭素(CO₂)排出量の長期見通しも提供している。

本アウトLOOKは、主要な政策、2015年以降の経済的、技術的変革、さらに国連の「持続可能な開発目標」の設定など、その他の国際動向が移動性の将来をどのように形成しつつあるかに特に注目している。都市における利用可能性についての特集では、誰でも平等に利用できる持続可能な輸送システムを創造する上で政策が大きな役割を果たすことを浮き彫りにしている。

結論

本アウトLOOKの基本シナリオでは技術の大幅な進歩が想定されているにもかかわらず、輸送部門のCO₂排出量は2050年までに60%増加すると考えられている。OECDの貿易予測に基づく基本シナリオでは国際貨物輸送量は3倍に増加するので、追加措置が取られなければ、世界の貨物輸送からのCO₂排出量は160%増加することになる。これは、特に短距離の道路輸送や、東南アジアなど鉄道がない地域での道路輸送の増加によるところが大きい。輸送ルートを改善し、トラックと倉庫を企業間で共有すれば、荷重効率を高め、空車の移動距離を削減することができる。このようにして効率を高めれば、トラックのCO₂排出量を最大で3分の1削減することができる。

世界中の都市に飛行機で行かれるようになるに伴い、航空旅客数は今後も大幅に伸びる。向こう15年間に旅客航空の交通量は年率3~6%の伸びとなるが、最も急速に伸びるのはアジア域内航路で、約10%成長するとみられている。国際航空からのCO₂排出量は、燃費が大幅に改善したとしても、2015~2030年に約56%高まる。自由主義的な航空サービス協定の締結や域内格安航空の増加によってネットワークが拡大したり航空料金が低下したりして、CO₂排出量はさらに増加する。移動時間が短縮すれば、世界中の都市にますます行きやすくなる。飛行機を利用できるか否かの地域格差は依然として大きい。地方空港への投資や空港と都市を結ぶ地上連結の整備によりこの問題に対処することができる。

本アウトLOOKの基本シナリオでは、都市部での自動車による移動は2015~2050年に2倍に増える(2030年までに41%増加し、2050年までに94%増加する)。自家用車の割合は今後も、開発途上国・地域では大幅に上昇し、先進国でも小幅の低下にとどまる。公共交通機関を奨励する代替政策シナリオでも、自動車による旅客キロ数は同程度に達するが、バスや大量輸送機関の割合が総需要の50%以上を占める。

政策的見解

2016年の気候変動に関するパリ協定を、交通部門の具体的行動へと移されなければならない。

交通部門のCO₂排出量を2015年の水準で維持するためには、広範な政策措置を実施する必要がある。不必要な交通需要の回避、持続可能な交通手段への転換、効率の改善など、あらゆる政策手段を講じる必

要がある。国際民間航空機関(ICAO)が決定した国際航空に関する相殺制度などの市場メカニズムも必要となる。国際エネルギー機関(IEA)のシナリオによると、市場メカニズムを利用すれば、世界の温暖化を産業革命前の水準に比べ2°C未満に抑えることは依然として可能であるが、パリ協定により打ち出された1.5°C未満に抑えることはできない。

交通分野の破壊的イノベーションを管理する上では機敏な政策が必要となる

電気自動車、自動運転車、新たなカーシェアリングなどの技術革新は、特に都市部での移動様式を一変させる可能性が高い。これらのイノベーションの中には、交通部門のCO₂排出量を大幅に削減し、包摂的かつ公平な利用を改善する機会をもたらすものもある。貨物輸送部門では、自動運転トラックの登場で、様々な交通手段間の競争優位が道路貨物輸送へと劇的に移行する可能性がある。政策や計画を策定する際には、高額なインフラを整備してもすぐに老朽化してしまったり、炭素集約度が高い、または不公平な開発軌道を固定化したりするのを避けるため、これらの変化を考慮に入れる必要がある。

都市部の移動によるCO₂排出量を削減するには、より良い自動車・燃料技術を導入するだけでは不十分である

技術の進歩のみでは都市部におけるCO₂排出量を削減することはできない。燃料税や低額運賃、都市のスプロール化を抑える土地利用政策など、企業や市民の行動を変える政策が、CO₂排出量をさらに削減するために必要である。多くの都市において輸送に関する最も喫緊の課題である地域の大气汚染や交通渋滞に対する政策の副産物として、都市部交通からのCO₂排出量が削減される場合もある。

土地利用目的を絞り込む政策で、都市部におけるサービスなどの利用の公平性向上に必要な交通インフラを削減できる

雇用とサービスを公平に利用できるようにすることは、国連の「持続可能な開発目標」のターゲットの1つである。多くの都市で自家用車が融通が利くということは、自家用車の方が交通渋滞を考慮しても、公共交通機関よりも利用しやすい(所与の時間に到達可能な機会の数を目安とする)、ということである。しかし、公共交通機関はそれ自体があらゆる利用者が利用できるものであり、その範囲も適切に計画されており、機会を包括的に利用しやすくすることができる。人口が密集した都市では公共交通機関の効率が高まるので、的を絞り込んだ土地利用政策はその場所への行きやすさの改善に寄与することができる。

政府は、消費、生産、物流の様式の変化から生じる不確実性に適応するための計画立案ツールを開発する必要がある

長期的な戦略ビジョンに基づいて機敏に計画立案を行えば、世界の需要、生産、海運ルートのパターン転換から生じる不確実性にうまく適応することができる。タイミングは、優れたインフラ計画を立案したり、港湾などへのインフラ投資のムラを平準化する能力を導入したりする上で極めて重要である。インフラ計画は将来の開発の方向性を定め、投資の優先順位を決定し、将来の潜在的弱点を特定するものであるべきだ。インフラ計画は、将来的に港湾や回廊などを整備するための土地を確保する土台にもなり得る。

© OECD

本要約は OECD の公式翻訳ではありません。

本要約の転載は、OECD の著作権と原書名を明記することを条件に許可されます。

多言語版要約は、英語とフランス語で発表された OECD 出版物の抄録を翻訳したものです。



OECD iLibrary で英語版全文を読む!

© OECD (2017), *ITF Transport Outlook 2017*, OECD Publishing.

doi: 10.1787/9789282108000-en