

# CO<sub>2</sub> 배출감축 자동차가 망친다!

## 일본, CO<sub>2</sub> 배출량 목표 달성 3.4% 감축해야 ... 산-민 협력 시급

일본이 이산화탄소 배출감축 목표를 달성하기 위해서는 추가적인 시책이 필요한 것으로 드러났다.

일본 국토교통성의 교통정책심의회 교통체계 분과회 환경부회는 최근 운수부문에서 온난화 대책에 대한 중간 보고서를 발표했다.

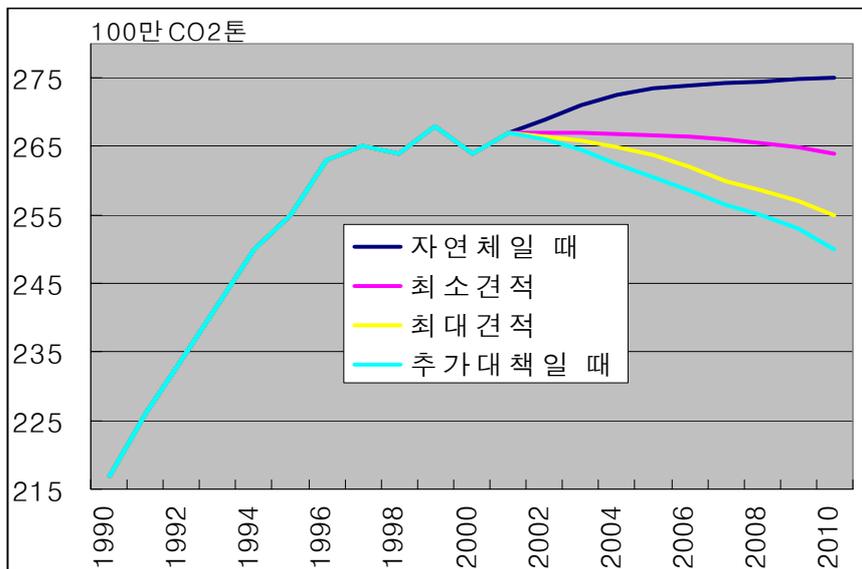
현행 지구온난화 대책 추진대강에서는 2010년 운수부문의 이산화탄소 배출량 목표를 약 2억5000만톤으로 1990년 대비 17% 증가하는 수준으로 억제하도록 돼 있으나, 2002년 20.4% 증가해 2010년까지 3.4% 감축할 필요가 제기되고 있다.

배출량은 자연체가 2010년 2억7500만톤으로 시산되고 있다. 자연체는 대강을 책정할 때 아무런 대책을 강구하지 않았을 때의 배출량을 최신 수송량 예측이나 실사가 완료된 시책 및 현시점에서 효과가 나타날 것으로 예상되는 대책을 고려해 수정한 것에 Top Runner 기준 도입에 따른 감축효과를 포함시킨 것이다.

대강에 따른 대책으로 청정에너지 자동차를 포함한 저공해자동차, 저연비자동차의 개발·보급이나 공회전 방지장치 탑재된 차량 보급, 대형 트럭의 주행속도 억제, Modal Shift·물류의 효율화, 대중교통수단의 이용촉진 등을 추진함으로써 1070만톤에서 1970만톤의 감축효과를 예상하고 있다.

2010년 배출량은 자연체가 감축효과분을 뺀 2억5500만-2억6400만톤으로 시산된다. 현 대강의 효과가 최대한 발휘된다 하더라도 목표치인 2억5000만톤보다 500만톤 정도 많은 것으로 현행대책의 효과를 현재화하는 추가 시책과 함께 새로운 대책도 필요한 상태이다.

일본 운수부문에서 배출되는 이산화탄소 배출량 전망(잠정시산)



다만, 2001년 데이터를 사용해야 했기 때문에 잠정적인 평가로 보고 대책·시책을 수정한다는 전제아래 우선 2002년 데이터의 작성과 효과·시책효과에 신속한 검증이 급선무로 지적되고 있다.

한편, 앞으로 수급이 일체화된 2가지 측면의 대책·시책의 연계나 세제, 용자제도와 같은 경제적 유인 부여, 종합적·장기적인 관점 등이 요구된다.

자동차 교통대책은 공급에서 차세대 저공해자동차나 연료전지자동차의 개발, Top Runner 기준으로는 2010년 이후를 시야에 둔 새 기준의 검토, 수요 면에서는 자동차 그린세제나 보조제도 등 각종 우대조치를 확충하

는 것이 필요하다고 지적했다.

화물·여객부문에서는 환경부하가 적은 교통체계 구축을 목표로 화주기업과 물류사업자에 의한 연계대책·시책의 강화, 아웃소싱이나 Modal Shift로의 새로운 지원틀, 마을조성과 연계된 환경친화적인 교통 등을 검토해야 할 것으로 지적했다.

이외에 산업계, 지역, 비영리단체(NPO) 등 관계 주체들과 여러 가지 형태로 연계를 모색하는 것이 중요하며 구체화하기 위한 개별적 검토작업의 중요성도 포함시켰다.

<화학저널 2004/07/16>