

## 8. バイオマス利活用

### 技術の概要

- サトウキビ等を原料とする第一世代バイオ燃料は原料調達における食料との競合等が指摘されており、非食用植物や非可食バイオマスから生産される持続可能な第二世代バイオ燃料としてセルロース系バイオエタノールやBTL(Biomass To Liquid)、第三世代バイオ燃料として微細藻類の原料利用の実用化や航空機用燃料にも利用可能な水素化バイオ軽油等の新たな変換技術に向けた取組が各国で行われている。
- IEAは、Energy Technology Perspectives 2012において、バイオマス燃料による発電・輸送技術の開発・普及により、2050年に世界全体で約33億トンのCO<sub>2</sub>排出削減ポテンシャルを試算。

### 我が国の技術開発の動向・課題

- 経済産業省や農林水産省では、第二世代セルロース系バイオエタノールを高効率・低コストで生産する技術、BTLや微細藻類バイオ燃料等の次世代技術の研究開発を行うと共に非可食性バイオマス原料から基幹化学品を、化学触媒等により直接製造する革新的なプロセスの開発等を進めている。
- 環境省では、廃棄物からのエタノール生産技術の実用化やバイオディーゼル燃料の高度化に向けた技術実証等を行っている。
- バイオエタノールは、食料競合の克服、原料コスト・燃料転換コスト低減が重要。農業残渣等の前処理・糖化技術や食糧生産不適地で栽培可能な資源作物の開発が課題。
- 微細藻類バイオ燃料については、培養技術の確立等が課題。
- 非可食性バイオマス原料については、製造コストの低減及び高付加価値化・高機能性付与が課題。

### 技術ロードマップ

#### 燃料代替

##### ガソリン代替

草本系バイオマス  
木質系バイオマス → エタノール

(第二世代) 食料と競合しないセルロース系の原料 低コスト化・ポテンシャル拡大

##### 軽油代替・ジェット燃料代替

微細藻類 → 微細藻類由来燃料  
木質系バイオマス → BTL  
廃油脂類 → BDF

(第三世代) 微細藻類等からのジェット燃料等代替製造

#### 原料代替

草本系バイオマス  
木質系バイオマス → 化学品

バイオリファイナリー技術

多種多様な物質の大量生産・低コスト化・石油からの原料転換

### 国際動向

#### 普及の現状

- 我が国のバイオエタノールの消費量は2011年度で35万kL(原油換算21万kL)。
- 米国では自動車用燃料としてバイオ燃料の一定量の導入を義務づける「再生可能燃料基準(RFS2)」を導入。導入比率を2022年までに段階的に引き上げることとしている。2010年のエタノール生産量は5,280万kL、バイオディーゼル生産量は370万kL。
- EUは自動車用燃料における再生可能燃料の比率を2020年までに10%に引き上げることとしており、2010年のエタノール生産量は427万kL、バイオディーゼル生産量は970万kL。同年のエタノール消費量は590万kL、バイオディーゼル消費量は1,270万kL。

#### 技術開発の動向

- 米国はエネルギー省傘下のエネルギー高等研究計画局(ARPA-E)で、エネルギー生産性向上を図る技術開発を公募・採択。エネルギー自給・安全保障法に基づくRFS2の目標達成に向け、国内バイオエネルギー産業の育成支援を目的とした研究開発を推進。
- EUでは、「欧州インテリジェントエネルギー計画」の一環として、地域でのバイオ燃料サプライチェーンの構築促進を目的とする地域実証プロジェクトを実施。

#### 我が国の国際競争力

- 我が国では食料と競合しない原料を活用したバイオ燃料の製造技術開発を行っており、実用化を目指している。

## 9. 原子力発電

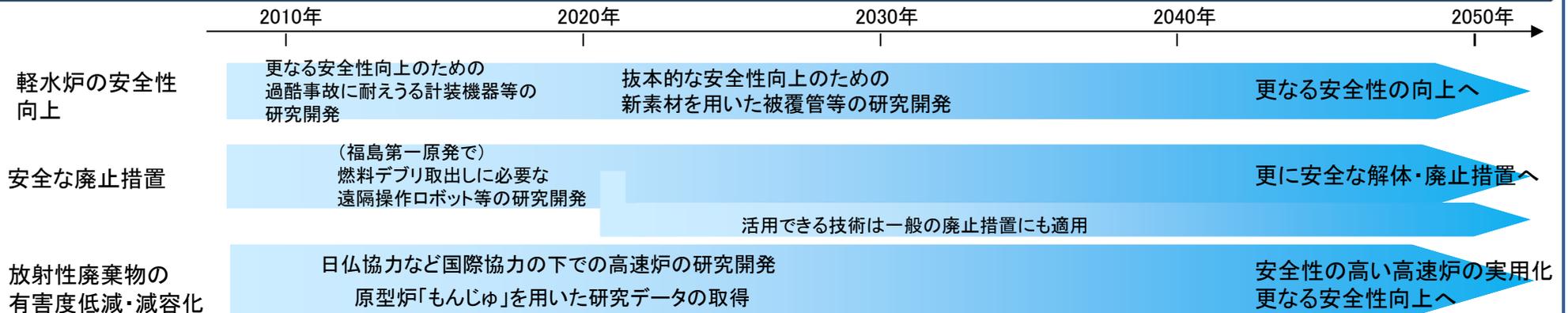
### 技術の概要

- 原子力発電技術のうち原子炉の種類としては、実用化されている軽水炉や、実用化目前に迫っている中小型炉、研究開発が進む高速炉、初期の研究段階である高温ガス炉などがある。
- ウラン資源の有効活用と放射性廃棄物の減容化・有害度低減を目指した核燃料サイクルは、原子力発電所の使用済燃料を再処理し、取り出したウランとプルトニウムを再利用するものである。
- 「原子力エネルギーの展望」(OECD/NEA, 2010年11月)によれば、「同じ電力量を石炭を用いた火力発電で供給した場合に比較すると、原子力発電の利用によりCO2排出量を年間で最高29億トン低減可能である。」とされている。

### 我が国の技術開発の動向・課題

- 軽水炉の研究開発については、東京電力福島第一原子力発電所の事故を踏まえ、廃止措置に向けた研究開発や原子力発電所の安全対策高度化に資する技術開発に重点化して実施している。
- 放射性廃棄物の処理技術に係る研究開発は、原子力政策の方向性にかかわらず、重要な課題となっている。
- 廃棄物の減容や有害度低減等が可能である高速炉については、国際協力のもと、研究開発が進んでいる。
- 高速炉の原型炉である「もんじゅ」については、装置トラブルの発生や東電福島第一原発事故を受けて原子力政策が見直し中であること等を踏まえ、運転停止中。現在、「もんじゅ」の運転管理体制の在り方を含めた独立行政法人日本原子力研究開発機構の抜本的な改革案を検討している。

### 技術ロードマップ



○原子力発電所の安全確保や廃止措置に向けた専門性の高い人材の育成と、育成された人材による技術開発の推進

### 国際動向

#### 普及の現状

○原子力発電による2009年の世界の発電構成のシェアは13%であり、「世界の原子力発電開発の動向 2013」(日本原子力産業協会, 2013年5月)によれば、世界で稼働している原発は2013年1月1日現在で30カ国で429基となっている。また、世界17カ国で76基の建設が進んでいる。

#### 技術開発の動向

- アメリカでは、政府機関等によりプラントレベルでの安全解析コードの開発や事故耐久性の高い先進燃料の研究開発、先進的な計装・制御システムの開発・実証等が進められている。また、産業界において、柔軟性と多様性を備えた事故緩和戦略が提案され、対策が実施されている。
- フランスでは、自然事象リスクの知見向上や地震時の構造物挙動モデルの検証、安全上重要な機器の経年劣化メカニズムの把握、事故時を想定した防護システム等の健全性把握等の研究が実施されている。
- アメリカやドイツをはじめとして、商業用原子力発電所の廃止措置が進められている国等におい

ては、事業者等において、作業者の被ばく低減や発生する廃棄物の削減等に向けた取組が行われている。

- ウランの有効活用と放射性廃棄物の減容化・有害度低減を目的として、東京電力福島第一原子力発電所の事故後もフランス、ロシア、中国等の主要国で高速炉開発は継続中。今後開発される高速炉では、事故を踏まえた高い安全性を確保することが求められる。高速炉の安全性については、国際協力枠組みの下、第4世代原子力システム国際フォーラムにおいて、日本を中心に高速炉の安全設計要件が2013年5月に取りまとめられた。

#### 我が国の国際競争力

- 東京電力福島第一原子力発電所の事故後も世界の原発計画は拡大すると考えられており、事故後も、我が国の原子力技術に対しては、トルコ・サウジ等中東諸国やポーランド・チェコ等東欧諸国のほか、インド、ブラジル等の多くの国々から強い期待が表明されている。

# 10. 二酸化炭素回収・貯留(CCS)

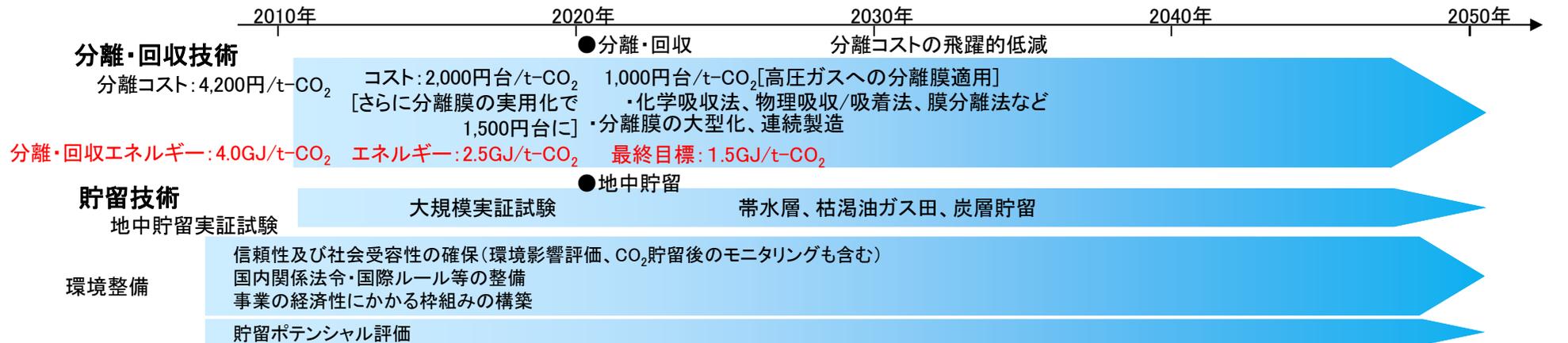
## 技術の概要

- 二酸化炭素回収・貯留(CCS: Carbon Dioxide Capture and Storage)は、火力発電等の大規模排出源の排ガスからCO<sub>2</sub>を分離・回収し、それを地中または海洋に長期間にわたり貯留または隔離することにより、大気中へのCO<sub>2</sub>放出を抑制し、世界のCO<sub>2</sub>排出大幅削減に貢献する技術。
- CCSは、分離・回収、輸送、圧入及び貯留という4つの機能から構成され、技術開発の中核となるのは、分離・回収技術と貯留技術。
- 分離・回収には、化学吸収法、物理吸収法、膜分離法、物理吸着法及び深冷分離法がある。貯留には地中貯留と海洋隔離があり、地中貯留には、帯水層貯留、石油・ガス増進回収、枯渇油・ガス層貯留及び炭層固定がある。
- IEAのEnergy Technology Perspectives 2012では、CCS技術の開発・普及により、2050年に、世界全体で約71億トンのCO<sub>2</sub>排出削減ポテンシャルを試算。

## 我が国の技術開発の動向・課題

- 我が国では、化学吸収液をベースにした新規固体吸収材の開発や化学吸収法のプロセスシミュレーション技術の高度化、地質実情に適した安全性評価技術の確立に関する研究開発等を行っている。
- 炭素隔離リーダーシップフォーラム(CSLF)における技術連携や、海外の大型プロジェクトへの参加等、国際連携も推進している。
- CCSの実施に係るコストは、回収、圧縮、輸送、圧入すべてに係るコストを計算すると、二酸化炭素1トンあたり3,000～7,000円。また、分離・回収エネルギーの現状は4.0GJ/t-CO<sub>2</sub>。今後、全コストの約6割を占めるCO<sub>2</sub>分離・回収技術の低コスト化、低エネルギー化が課題。また、火力発電システムとCO<sub>2</sub>分離・回収技術とのインターフェース確保や、高圧下でのCO<sub>2</sub>分離・回収に有利な膜分離材料の開発も重要。
- CCSの実用化にあたっては、貯留地点(候補地点を含む)と貯留可能量の適切な把握・評価方法や、輸送方法・ルート確立、貯留層へ注入したCO<sub>2</sub>の地中での移動挙動の検討、国際標準化や関連条約への適切な対応等が課題。

## 技術ロードマップ



(※関連技術ロードマップ: 26. 環境調和型製鉄プロセス)

## 国際動向

### 普及の現状

- 米国内では数ヶ所で商業プロジェクトや実証事業が継続中で、向こう数年間で10ヶ所程度の大規模実証、商業化事業が実施される予定となっている。
- 欧州内ではノルウェー、英国、オランダ、スペイン等がCCSに積極的に取り組んでいるが、発電を対象とした大規模実証プロジェクトは、予想より停滞している。
- カナダや豪州、中国でも計画・実施されており、世界の大規模プロジェクトの開発状況は、計画中のものも含めて計72件となっている。
- 回収されたCO<sub>2</sub>はEORIに使用されているものが多い。

### 技術開発の動向

- 米国エネルギー省の炭素貯留プログラムでは、米国再生・再投資法(ARRA)を用いて過去数年間は平均約1.5億ドルの研究開発資金を拠出している。また、エネルギー先端研究局(ARPA-E)

の公募型研究でも、関連研究分野が数件採択されている。DOEプログラムでは、CO<sub>2</sub>の炭化水素への変換、ケミカル合成等の研究が進められている。民間企業で、大気中CO<sub>2</sub>回収(ジオエンジニアリング)の研究も行われている。

- EUでは、第7次技術開発枠組プログラム(FP7)の公募型研究の一環として、地中貯留CO<sub>2</sub>の長期変動の予測及びモニタリング等に対する研究開発補助が実施されている。

### 我が国の国際競争力

- 我が国ではCCSの中核となる低コスト・低エネルギーのCO<sub>2</sub>回収技術について、エネルギー効率の高い吸収液が開発されるなど、優れた技術を有している。
- 地中貯留に関しては、一般に日本の地層は構造的に複雑であるため、地域特性に合わせた探査技術やノウハウを蓄積している。

# 11. 人工光合成

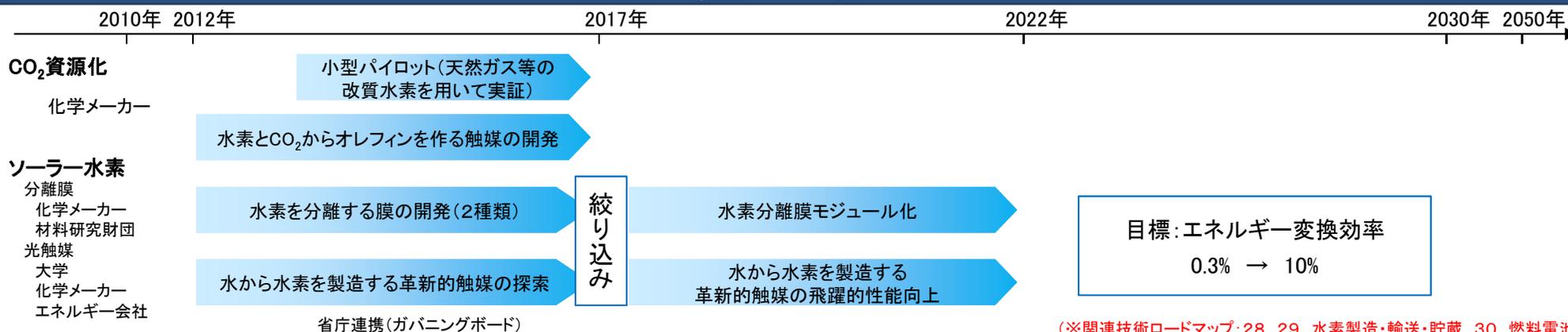
## 技術の概要

- 化学品製造に必要な原料(化石資源)は、限られた産出国からの輸入に頼らざるを得ない状況にあり、将来にわたって安定的に化学品が製造できるか危惧されている。また、化石資源を大量に消費することに伴い、大量のCO<sub>2</sub>を排出している状況。
- そこで、我が国が国際的に強みを有し、化石資源からの脱却や低炭素社会の実現のためのキーテクノロジーである触媒技術の活用により“化学品原料の多様化”を図り、資源問題・環境問題を同時に解決することが期待されており、その一つが人工光合成である。
- 人工光合成とは、植物の光合成のように、太陽光のエネルギーを使って水と二酸化炭素から有機物を触媒技術を用いて工業的に製造する技術。
- CO<sub>2</sub>の固定化によるCO<sub>2</sub>削減効果と、得られる有機物を製造する際に必要とされるエネルギーの削減によるCO<sub>2</sub>削減効果が期待される。

## 我が国の技術開発の動向・課題

- 経済産業省の事業として、2012年に「人工光合成化学プロセス技術研究組合(略称: ARPChem、アープケム)」が設立され、二酸化炭素と水を原料に太陽エネルギーでプラスチック原料等基幹化学品を製造する革新的触媒の開発やプロセス基盤の確立等に関する技術開発を開始した。この中では、光触媒による水の分解で水素と酸素を製造し、分離膜を用いて水素を安全に分離した後、合成触媒を用いてオレフィン類を生産する技術開発を実施。
- ARPChemは研究目標として、2016年度に小型パイロット規模のオレフィン合成プロセスを確立し、2021年度に光触媒のエネルギー変換効率10%を達成すること掲げており、可視光領域で効率的に水素を作れる光触媒の開発等が主要な課題。
- 文部科学省では「元素戦略プロジェクト」において、固体及び気体/液体との間での元素の複雑系反応を基礎科学と実験化学の緊密な連携を通じて解明することにより、希少金属を用いない人工光合成技術に資する代替材料開発を実施。

## 技術ロードマップ



## 国際動向

### 普及の現状

○ 現在基礎研究の段階であり、実験室レベルの開発フェーズに留まっている。

### 技術開発の動向

○ 米国エネルギー省は、カリフォルニア工科大学が先導する「太陽エネルギー燃料イノベーション・ハブ」の構築に対して1億2200万ドルの助成を行っており、太陽エネルギーを化学燃料に変換する技術の商業利用化を目標としている。プロジェクトの内容としては、光吸収体、触媒、分子リンカー、分離膜等の技術を用いて、太陽光を燃料に変える方法を見つけ出し、将来的に自動車燃料として使用できるようにすることを目指している。また同省は2011年に設立した人工光合成ジョイントセンター(JCAP: Joint

Center for Artificial Photosynthesis)においても、人工光合成の高効率変換技術の開発を実施しており、既存輸送燃料の代替燃料の実現を目指している。JCAPは10年以内に自然界の光合成の10倍の効率を達成することを目標としており、この目標を実現するために必要な要素技術の抽出と開発に取り組んでいる。

○ EUでは第7次技術開発枠組計画(FP7)の公募型研究の中で、人工光合成を使ってCO<sub>2</sub>から水素等の液体燃料を生成する研究が複数採択されており、この中では光触媒の素材の開発や、レドックス活性錯体に関する基礎研究が実施されている。

### 国際競争力

○ 我が国は人工光合成の核となる光触媒技術で世界をリードしており、セラミック分離膜や合成触媒等についてもトップレベルの技術力を誇っている。

## 12. 次世代自動車(HV・PHV・EV・クリーンディーゼル車等)

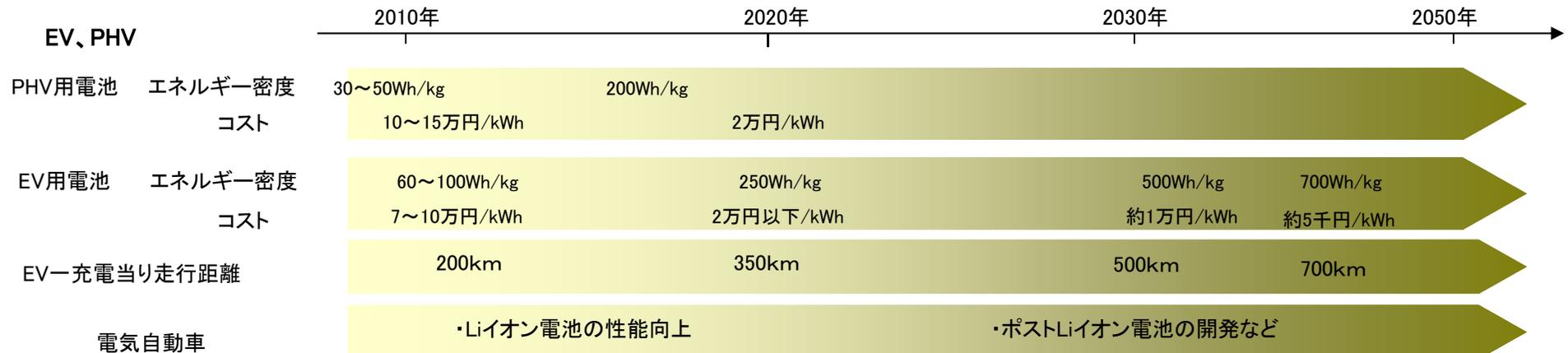
### 技術の概要

- ハイブリッド自動車(HV)は内燃機関とモーターを動力源として備えた自動車。プラグインハイブリッド自動車(PHV)は家庭等で充電した電力によるモーター駆動と内燃機関を併用する自動車。電気自動車(EV)は、内燃機関のかわりに、電池に蓄えた電力を動力源としてモーターで走行する自動車。
- HV、EVは、CO<sub>2</sub>排出量をガソリン車の約1/2~1/3、約1/4※に低減することが可能。特にEVは、再生可能エネルギー等の割合の高い電力を用いることで、発電から走行までのCO<sub>2</sub>排出量を大幅に削減することが可能。
- IEAのEnergy Technology Perspectives 2012では、次世代自動車技術(PHV・EV)の開発・普及により、2050年に世界全体で約17億トンのCO<sub>2</sub>排出削減ポテンシャルがあると試算。  
※「JHFC総合効率検討結果」報告書

### 我が国の技術開発の動向・課題

- 経済産業省では、EV・PHVの普及を目指したリチウムイオン電池の更なる高性能化のための技術開発や、ガソリン車並の走行性能を有する本格的電気自動車の実現に向けた革新電池の研究開発、更には、電池の高性能化に重要な役割を果たす材料の共通評価手法の開発を実施している。
- また、レアアースに依存しない革新的な高性能磁石や低エネルギー損失型の軟磁性材料、新規磁石・新規軟磁性材料の性能を最大限に生かした高効率モーターを開発を行う事業を行っている。
- 文部科学省では、ポストリチウムイオン電池の開発を実施しており、材料評価は経済産業省とも連携して行い、2030年代の実用化を目指している。

### 技術ロードマップ



(※関連技術ロードマップ: 31. 高性能電力貯蔵)

### 国際動向

#### 普及の現状

- 2011年の世界全体でのHV・PHV・EVの販売台数は約250万台と推計されており、そのほとんどを日米のHVが占めている。EVやPHVは量産車が発売されてから日が浅く、現状での導入量はあまり多くないが、今後導入が進む見込み。
- クリーンディーゼル車はEU域内では既に幅広く導入されており、新車販売台数の約半数がクリーンディーゼル車となっている。

#### 技術開発の動向

- 米国は米国再生・再投資法(ARRA)やエネルギー省(DOE)の助成金を通じて、リチウムイオン電池の開発・実証や、車両シミュレーションソフトの開発、燃料電池のコスト低減と耐久性向上、水素製造技術の確立等の技術開発支援を行っている。またオバマ大

- 統領は2013年の一般教書演説の中で、次世代車の普及台数を2015年までに100万台とするとともに、新たな技術開発ファンドを創設して研究開発を推進すると表明した。
- EUは、第7次研究開発枠組計画(FP7)を通じてEVや内燃エンジン等の車両の本体技術等に10億ユーロの研究開発資金を提供している。またグリーン・カー・イニシアチブにおいて、2025年頃には革新的な電動車両の商業化を実現するとしている。

#### 我が国の国際競争力

- 我が国はHVの導入・普及に主導的な役割を果たし、日系メーカーが圧倒的なシェアを誇っている。EVやPHVについても日本企業が初の量産車を発売するなど技術的な優位性を保っている。

### 13. 次世代自動車(燃料電池自動車)

#### 技術の概要

- 燃料である水素と空気中の酸素を反応させて発電した電気を用いて走行する自動車。
- 既存ガソリン車に比べ、CO<sub>2</sub>排出を1/3程度に削減することが可能<sup>※1</sup>。また、水素は原子力・再生可能エネルギーの割合の高い電力を用いること等により、製造工程におけるCO<sub>2</sub>排出量を大幅削減することが可能。
- 高性能燃料電池、高容量水素貯蔵技術及び水素供給インフラの整備が課題。
- IEAのEnergy Technology Perspectives 2012では、燃料電池自動車の開発・普及により、2050年に世界全体で約7億トンのCO<sub>2</sub>排出削減ポテンシャルがあると試算。

※1「JHFC総合効率検討結果」報告書

#### 我が国の技術開発の動向・課題

- 量産車の販売はまだ始まっていないが、一部でリース車や実証用のバスの導入が開始されている。日本国内の主要自動車メーカーと石油・ガス会社等は2011年に共同声明を発表し、2015年よりFCVの量産車の普及ができるよう車両開発や水素充填インフラの整備を進めるとしている。
- 環境省では、小型ソーラー水素ステーションと燃料電池車を組み合わせたCO<sub>2</sub>排出ゼロシステムの開発を実施し、大型路線用燃料電池バスの開発を実施することとしている。
- 基盤技術であり動力源となる固体高分子形燃料電池の低コスト化をはかるために、高温低加湿対応電解質材料、低白金化技術、白金代替触媒材料等の技術開発が重要。

#### 技術ロードマップ



(※関連技術ロードマップ: 28, 29. 水素製造・輸送・貯蔵、30. 燃料電池)

#### 国際動向

##### 普及の現状

- 量産車の販売は国際的にもまだ始まっていない。

##### 技術開発の動向

- 米国は、エネルギー省(DOE)の燃料電池・水素プログラムとして燃料電池の電解質材料の薄膜化、触媒の性能向上や燃料電池スタックの改良等を目的とした研究開発を行っている。またオバマ大統領は2013年の一般教書演説の中で、次世代車の普及台数を2015年までに100万台とするとともに、新たな技術開発ファンドを創設して研究開発を推進すると表明した。
- EUはヨーロッパ共同燃料電池研究計画の中で、大規模な車両や充填設備の実証、バ

イポーラプレートの開発、充填設備の周辺機器の開発、水素の品質担保といった分野で合計68.5百万ユーロ(2013年度)の開発支援を実施している。

##### 我が国の国際競争力

- 現段階では量産車の発売が行われていないが、その本格普及に向け国内メーカーが開発を進めると同時に、近年では国際的な技術提携による共同開発の例も見られる。

## 14. 航空機・船舶・鉄道（低燃費航空機（低騒音））

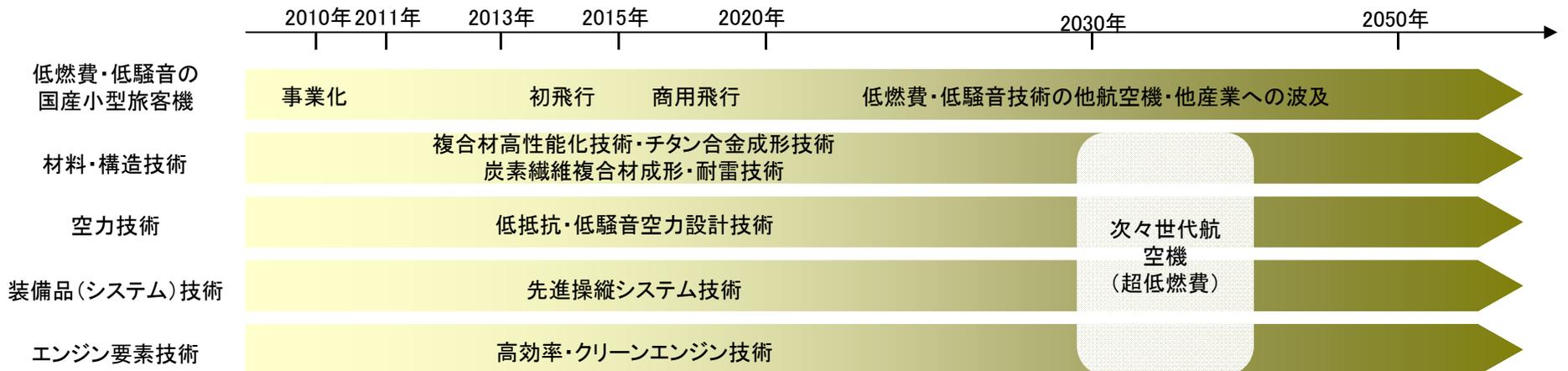
### 技術の概要

- 航空機はその利便性・高速性から今後需要の増大が見込まれている。一方、他の交通機関に比べて単位輸送量あたり多くのCO<sub>2</sub>を排出するため、低燃費化技術が求められている。
- 航空機の低炭素化に向けては、炭素繊維複合材料、低抵抗・低騒音空力設計技術、先進操縦システム技術、高効率・クリーンエンジン技術等に関する研究開発が必要。
- また、自動車、鉄道、船舶など幅広い輸送機器等の分野への技術の波及による省エネルギー化への貢献も可能。
- 米国FAAの『Destination 2025』では、2050年までに2005年比で50%の排出量削減を目指すとしている。

### 我が国の技術開発の動向・課題

- 経済産業省は、軽量化・低燃費化に向けた次世代航空機構造部材の研究開発や、航空機用先進システム基盤技術開発等について支援を行っている。
- 航空機の軽量化等による低燃費化を図るとともに、空港における地上動力装置(GPU)及び効率的な運航システムの活用促進が必要。

### 技術ロードマップ



(※関連技術ロードマップ: 21. 革新的構造材料)

### 国際動向

#### 普及の現状

- 次世代航空機と呼ばれるボーイング787(ドリームライナー)、エアバスA350には炭素繊維複合材料が採用されるなど、低炭素化技術の普及が進み始めている。
- 民生用の大型航空機では、炭素繊維複合材料の利用率が50%を超えている。
- 国際民間航空機関(ICAO)においては、技術的手法について留意しており、また、2050年まで燃料効率を毎年2%ずつ改善する内容を含む総会決議が2010年に採択された。

#### 技術開発の動向

- 米国では、FAA(連邦航空局)と航空機メーカー5社が協力体制をつくり、燃料消費及び汚染物質排出抑制に関する技術開発を2010年より実施しており、機体技術及び代替燃料の持続性及び潜在的影響の評価を行っている。NASA(連邦宇宙航空局)におい

- ては、50%燃料消費削減に向け、軽量機体、高アスペクト比翼、高効率ガスジェネレーター、代替燃料等に関する研究を行っている。
- EUでは、第7次研究開発枠組計画(FP7)において、固定翼機の新規デザインや新技術の開発、新たな構造体による軽量機体の開発、新規回転翼及びエンジンの開発、高効率・低騒音エンジン技術の統合化実証、補機類の全電化に関する研究開発を支援している。

#### 我が国の国際競争力

- 我が国の航空機産業は、現在国産小型旅客機の開発を実施しており、また、海外における最新の大型機の開発・生産にも多数の我が国の部品・素材メーカーが中核的な役割を担っている。

## 15. 航空機・船舶・鉄道（高効率船舶）

### 技術の概要

○ 抵抗が少ない・推進効率の高い船型、船体摩擦抵抗の低減技術、高効率プロペラ、航行支援システム、環境性能エンジン、LNG等の燃料転換技術等の革新的な要素技術により、高度な省エネルギー船舶を開発し、船舶から排出されるCO<sub>2</sub>等を削減する。

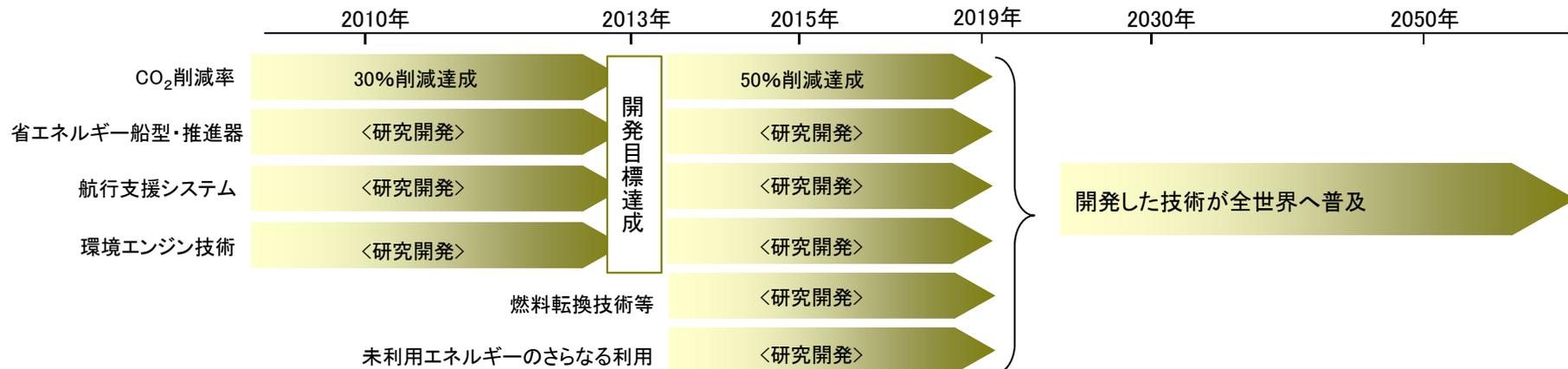
○ EUの交通白書では、船舶技術、高品質燃料、運行管理により2050年までに海上輸送由来のCO<sub>2</sub>排出量を、2050年までに2005年比で40%(可能であれば50%)削減するという目標が提示されている。国際海事機関(IMO)の試算によると、新型船で従来船と比較して10~50%のCO<sub>2</sub>削減となり、また、運行方法については全船舶において10~50%のCO<sub>2</sub>削減とし、両方合わせて25~75%のCO<sub>2</sub>削減を達成できるとしている。

### 我が国の技術開発の動向・課題

○ 平成21年度から平成24年度までの4カ年にわたる技術開発補助事業において、我が国のメーカーや、造船、海運事業者等が連携して取り組んだ結果、CO<sub>2</sub>排出量30%削減が達成可能な要素技術が確立された。

○ 国土交通省では、国際的なCO<sub>2</sub>排出規制が将来的に一層厳しくなることを見越し、CO<sub>2</sub>排出量50%削減を目的とした次世代海洋環境関連技術研究開発を促進し、もって我が国海事産業の活性化及び国際競争力の強化を行うとともに国際海運における環境負荷低減を図る。

### 技術ロードマップ



### 国際動向

#### 普及の現状

○ 国際海事機関(IMO)にて、2013年以降に建造される船舶に対するCO<sub>2</sub>排出指標の導入とこれに基づくCO<sub>2</sub>排出規制の実施、省エネ運航計画の作成の義務付けが行われた。これにより、2030年には約20%、2050年には約35%のCO<sub>2</sub>排出量削減が期待されている。

#### 技術開発の動向

○ EUでは、第7次研究開発枠組計画(FP7)において、船舶に関してより効率的な材料と構造、電気推進船の開発、船舶の最適化設計のための正確な幾何学シミュレーション、船舶のエネルギー利用最適化のための環境配慮型防汚技術、船舶の推進機関改造によるグリーン改修、新船舶用エンジン機関の開発、中小船舶用高効率ハイブリッド推進機関、貨物船用革新的エネルギー管理システム、革新的な船舶推進コンセプトの戦略的研究、二重反転プロペラ、先端負荷プロペラ、ポッド推進器を用いた省エネルギー等に関する研究を支援している。また、交通白書(White

Paper on Transport: Roadmap to a Single European Transport Area)の中で、競争力のある持続可能な輸送システムのビジョンの一環として、船舶技術、高品質燃料、運行管理によって、2050年までに海上輸送由来のCO<sub>2</sub>排出量を2005年比で40%(可能であれば50%)削減する目標を提示している。

#### 我が国の国際競争力

○ CO<sub>2</sub>排出量30%削減を目標とし実施した平成21年度から平成24年度までの4カ年事業により、既に一部の我が国造船所が当該事業の成果を盛り込んだ船舶の受注を獲得する等、着実に成果を得ているところ。今後は、燃料油課金制度などの経済的手法導入の議論が本格化の見込みであり、気候変動枠組条約に係る議論を踏まえつつ、引き続き我が国が議論を主導するとともに国際的なCO<sub>2</sub>排出規制が将来的に一層厳しくなることを見越し、世界に先んじて、我が国が得意とする船舶の省エネ技術のさらなる発展を目指す。

## 16. 航空機・船舶・鉄道（高効率鉄道車両）

### 技術の概要

- 高速鉄道は、軽量化、遺伝アルゴリズムによる空力解析、車体傾斜システムによる加減速頻度減少等により、約2割の効率改善が可能（1960年代比では、同速で約5割の改善）※1
- ディーゼル鉄道車両に比べ、制動エネルギーの有効利用等が可能なハイブリッド鉄道車両により、約2割の効率改善が見込まれる※2
- 現在開発中の燃料電池鉄道車両※3が実用化された場合、非電化区間においても温室効果ガス、排気ガスの抑制が可能

※1 JR東海ホームページ、700系新幹線とN700系新幹線の比較。1960年代は初代（0系）新幹線

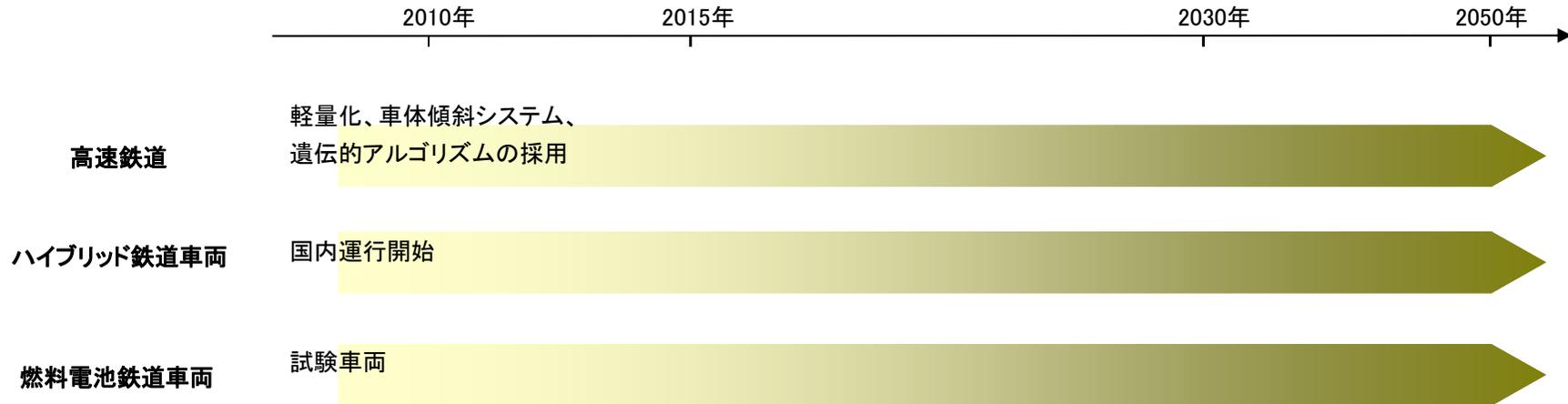
※2 JR東日本プレスリリース資料に基づくNETレインの省エネ効果

※3 JR東日本プレスリリース資料に基づくNETレイン

### 我が国の技術開発の動向・課題

- 国土交通省が、**自然エネルギーと蓄電技術による電力システムの構築のための技術の開発**や、鉄道における環境性能のさらなる向上を図るため、節電、省エネ効果が期待される蓄電池電車の開発等に対する支援を実施している。
- 省エネ化のために可変電圧可変周波数（VVVF）制御や、回生ブレーキ等の普及が進められている。更なる省エネ化のために、回生失効の抑制（蓄電、制御等）、車体の軽量化等が課題。

### 技術ロードマップ



（※関連技術ロードマップ：21. 革新的構造材料、30. 燃料電池）

### 国際動向

#### 普及の現状

- 欧州では、回生技術やエコドライブによる、運行時の燃費向上の取り組みが行われている。2010年まで行われたRailenergyプロジェクト（UIC、UNIFE、メーカー等、27組織が参加）では、総消費エネルギーを8%低減するための対策がまとめられた。

#### 技術開発の動向

- 鉄道車両の技術開発は、欧州、日本を中心に進められている。欧州ではディーゼル機関が多く、エンジンの高効率化を中心に技術開発が行われている。また、車両のハイ

ブリッド化の研究開発も進められている。

#### 我が国の国際競争力

- 開業以来安定的に運行されている新幹線に代表されるように、我が国の鉄道技術は世界最高水準。

## 17. 高度道路交通システム

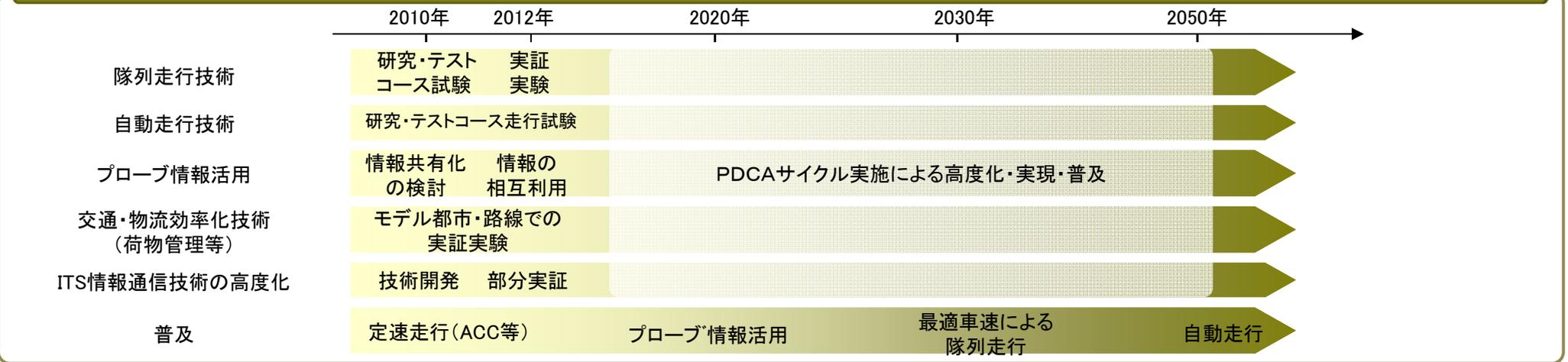
### 技術の概要

- ITS（高度道路交通システム: Intelligent Transport Systems）は、最先端の情報通信技術や制御技術を用いて人・道路・車両をネットワークで結ぶことにより、交通事故、渋滞といった道路交通問題を解決するとともに、交通流の改善により自動車の実走行燃費の向上を通じてCO<sub>2</sub>排出量の低減につなげることができる技術。
- 路車間・車車間の通信技術、GPS・レーダー等の測位システム、プローブ情報（走行中の車両を通じて収集される位置・時刻・路面状況等のデータで、渋滞情報等への加工が可能）等でシミュレーションを行い、動的経路案内や信号制御等を通じた交通流の最適化を図ることが可能となる。また、定速走行（ACC等）・隊列走行・自動走行等により安全かつ効率的な移動・輸送を行うことが可能となる。

### 我が国の技術開発の動向・課題

- 経済産業省は自動走行・隊列走行の技術開発やプローブ情報の集約化・共通化の推進事業等を実施している。また、国土交通省は博多港周辺の物流業者や主要な荷主と共同で、「ITSスポット」を活用したリアルタイムなプローブ情報の物流効率化・道路管理の高度化への活用を目指した実験を実施している。
- 道路の有効活用のためには、プローブ交通情報を利用した最適経路誘導システム、最適出発時間予測システムを実用化する必要がある。各自動車メーカーや自治体がバラバラに管理している情報をビッグデータとして一元的に管理・運用するシステムの開発や後付けの車載器等の開発が必要。
- 自動走行・隊列走行技術における、走行制御技術、走行環境認識技術、位置認識技術については、センサー等の装置小型化、低コスト化等が課題。

### 技術ロードマップ



### 国際動向

#### 普及の現状

- 我が国では、自動車の走行制御技術を高度化することにより、個々の車両の走行方法を改善し燃料消費を低減したり、他の車両との車間距離を適正に制御することにより交通流を改善する取り組みが始まっている。
- 米国交通省は、車両同士が路側機を介して別の車両と情報をやりとりする車車間無線通信（V2V）や、車両と路側機が情報をやりとりする路車間無線通信（V2I）等の導入に向けて、IntelliDriveと呼ばれるプロジェクトを2009年に立ち上げている。

#### 技術開発の動向

- 米国ではITS戦略的研究計画(2010-2014)を策定・実行しており、車両接続アプリケーションや、動的交通運用システム等の研究テーマに5年間で5億ドルの研究資金を投入している。また、2020年ごろまでに、自動走行車両の実用化を図ることを目指している。

- EUでは、第7次研究開発枠組計画（FP7）の公募型研究として、モバイルユーザーのための都市型マルチモーダル経路計画サービスや車両隊列運用等を開発支援している。また、2020年までにヨーロッパ域内でITSの相互運用及び高速標準化を達成し、自動車免許指令の更新においてエコドライブ要件を導入するとともに、エコドライブ支援としてのITSアプリケーションの普及を加速することとしている。

#### 我が国の国際競争力

- カーナビや安全運転支援システムの開発・導入については我が国が世界をリード。
- 路車間通信における走行車両への即時的な情報提供や車両・障害物検出に係る技術精度は諸外国に比べ優位。
- また、ITSの国際標準化に関する専門委員会（ISO/TC204）ではスマートウェイの国際標準化を推進するとともに、欧米政府と協調し、ITSの標準の調和に取り組んでいる。