

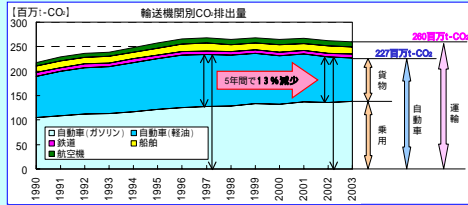
中間とりまとめ(全体構成)

1. はじめに

2. 自動車交通から排出されるCO₂

(1) 自動車交通から排出されるCO₂は減少傾向

- ・ 2割は運輸部門、そのうち9割が自動車の排出
- ・ 1997年以降は減少傾向
- ・ 貨物車からは減少傾向
- ・ 乗用車からは増加傾向

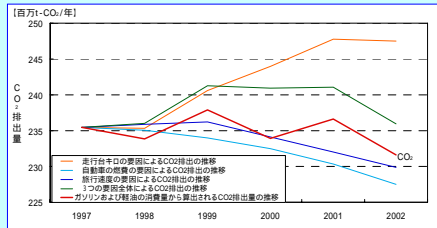


(2) 自動車交通からのCO₂排出の地域的な偏り

渋滞が激しい大都市圏で排出総量が多い

(3) 自動車交通からのCO₂排出メカニズム

CO₂排出は主に走行量、単体燃費、走行速度の3つの要因により決定



(4) 道路整備がCO₂排出へ及ぼす影響の二面性

渋滞を緩和させ、CO₂が減少する
自動車交通の誘発によってCO₂が増加する
道路の建設段階でCO₂が発生する

3. 地球温暖化防止に向けた道路政策の基本方針

(1) 経済と環境の両立を目指す道路政策へ

わが国に課せられた課題
・ 経済活力の維持と環境保全の両立

効率的な
自動車交通の実現

パイパス・環状道路整備に加え、以下の対策が必要
・ 交通容量の拡大と削減のパッケージ化
・ コンパクトシティの実現

(2) 人と車と道路の三者の連携による政策の推進

人と車のかかわり方の再考

- ・ 不要不急の自動車利用の自粛
- ・ 公共交通機関の活用
- ・ アイドリングストップ・エコドライブ

- ・ 低燃費車の開発・普及
- ・ 低燃費車の一層の普及

円滑な道路交通の流れを確保する道路システムの推進

- ・ 大都市圏における環状道路の整備、交差点・踏切の改良
- ・ 高速道路等の有効利用

(3) PDCAサイクルの確立

- ・ モニタリング体制の強化
- ・ 施策のCO₂排出削減量をわかりやすく情報提供

4. 具体的な政策の提案

- ① 人と車のかかわり方
 - 不要・不急の自動車利用を控える等様々な自動車利用パターンを見直しを促進するため、地域住民等との見し行動づくりに資するようコミュニケーションを実施する
 - 公共交通の利便性を向上し、自動車交通から公共交通への転換を図る
 - アイドリング等のエコドライブを推進し、走行時の燃料の向上を図る
 - 荷主・物流事業者と一体となって環境負荷の少ない貨物輸送を推進する
- ② 渋滞がなくなるとして
 - 都心部の渋滞解消等CO₂排出抑制効果の高い環状道路等を重点的に整備する
 - CO₂排出量の集中する主要渋滞ポイントの渋滞解消及びボトルネック踏切の除去を推進する
 - パイパス等の整備とその旧道や周辺の生活道路の車道幅員を減少させる等の措置をパッケージ化して進める
 - 自動車交通をCO₂排出量の少ない高速道路へ一般道路からの転換を図る
 - 渋滞の主要な原因の一つである路上工事を縮減する
- ③ CO₂削減の環境・社会効果の活用
 - 道路空間内の緑化を進めCO₂の吸収量の増大を図る
 - 打ち水効果を高める保水性舗装等の導入を促進する
 - 道路照明に太陽光・風力等を活用する等、道路空間における新エネルギーの活用を図る
- ④ 自動車の効率化
 - 都市部の渋滞解消を図るためロードプライシング・流入規制導入を検討する
 - ITS(高度道路交通システム)の活用等により道路交通情報の提供を充実する
 - 渋滞の主要な原因の一つである違法路上駐車をなくす

5. 当面の削減目標とアクションプログラムの策定

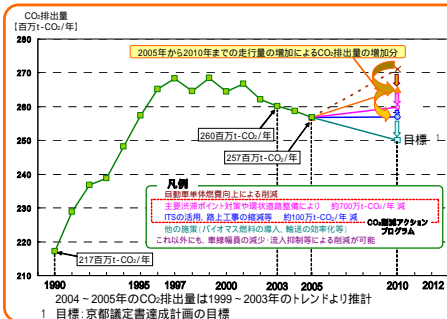
(1) 当面の削減目標

道路政策による2010年までのCO₂削減目標

約800万 t-CO₂/年

(2) 目標達成に向けた「CO₂削減アクションプログラム」の策定

- 内、京都市議定書目標達成計画
電算値
約10~20万()
- 約40~70万
- 約200~300万
- 約200~300万
- 約0~10万()
- 約100万()
- 京都市議定書目標達成計画計上分のうち2005~2010年に相当する部分
- 合計
約800万(t-CO₂/年)



6. モニタリング体制とPDCAサイクルの確立

- ・ 走行速度のモニタリング体制を早急に強化
- ・ 国民に情報提供し、国民の協力を得る環境整備を推進