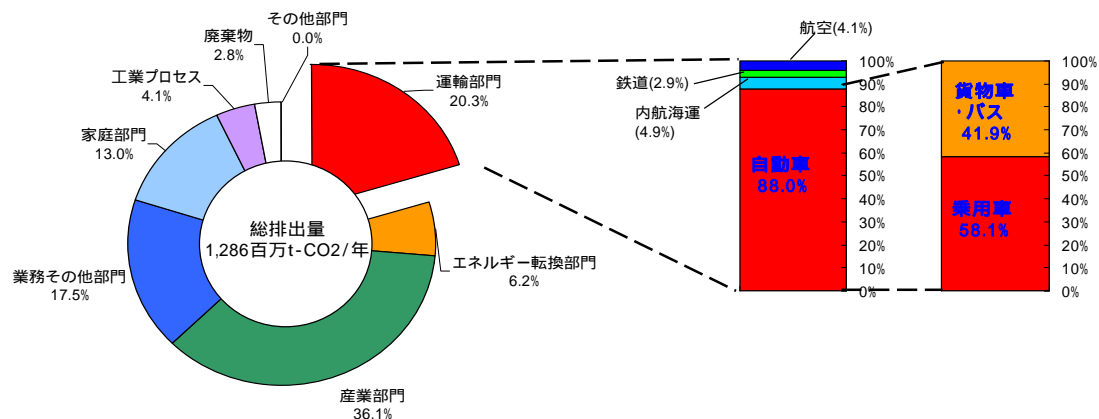

(参考1)
「CO2削減アクションプログラム」の概要

【日本におけるCO2排出の現状】

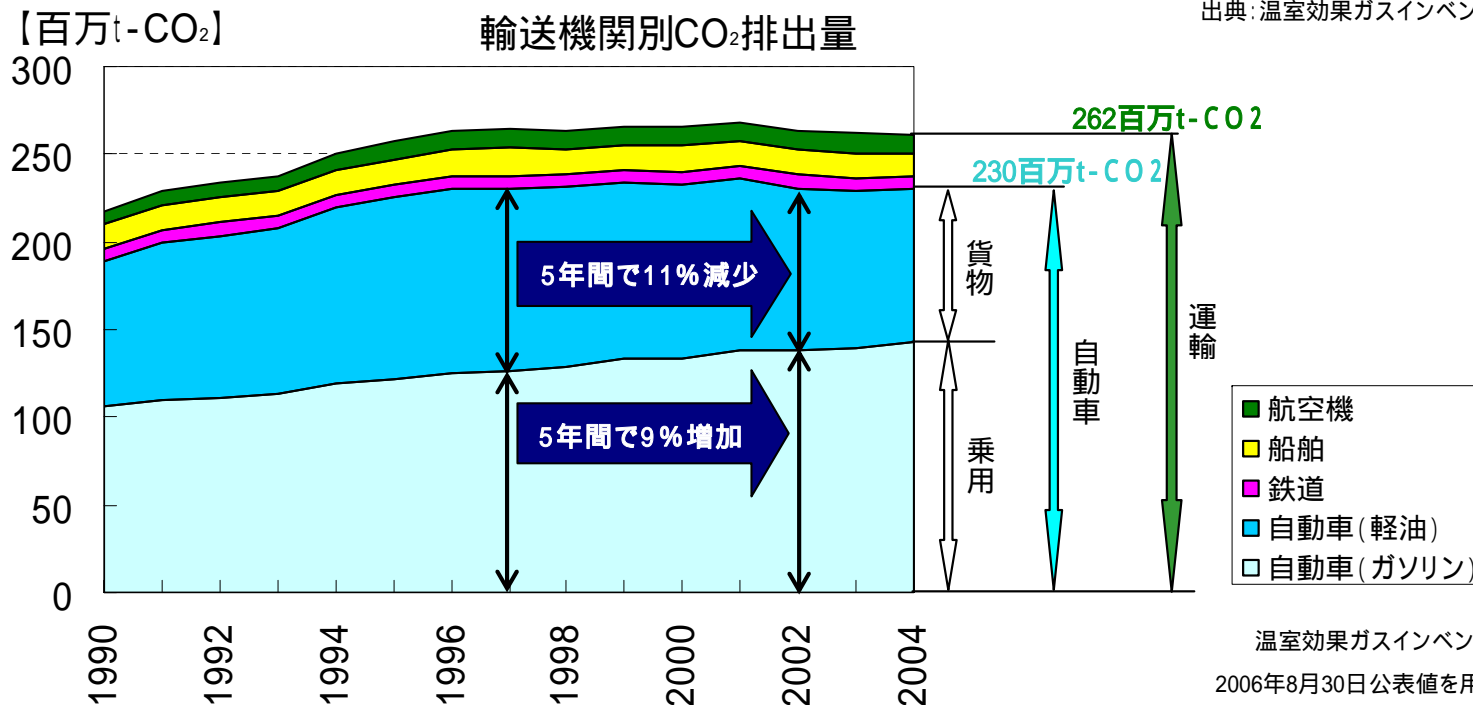
- ・ CO2排出量のうち、運輸部門は21%で、その約9割が自動車
 - ・ さらに自動車のうち、乗用車が約6割
 - ・ 貨物車からは減少（5年で11%減少）
 - ・ 乗用車からは増加（5年で9%増加）
- 乗用車からのCO2排出量削減が課題となっています。**



部門別CO2排出量内訳 (2004年度)

運輸部門CO2排出量内訳 (2004年度)

出典: 温室効果ガスインベントリオフィス (GIO) 公表値 (2006.8.30) より作成

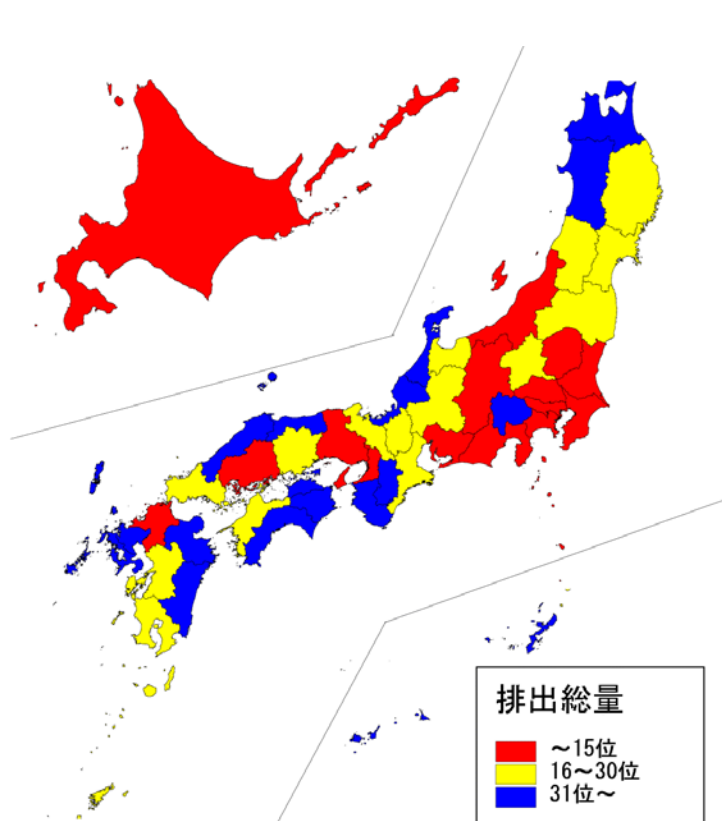


温室効果ガスインベントリオフィス (GIO)、
2006年8月30日公表値を用いて作成

【自動車交通からの地域別CO₂排出量】

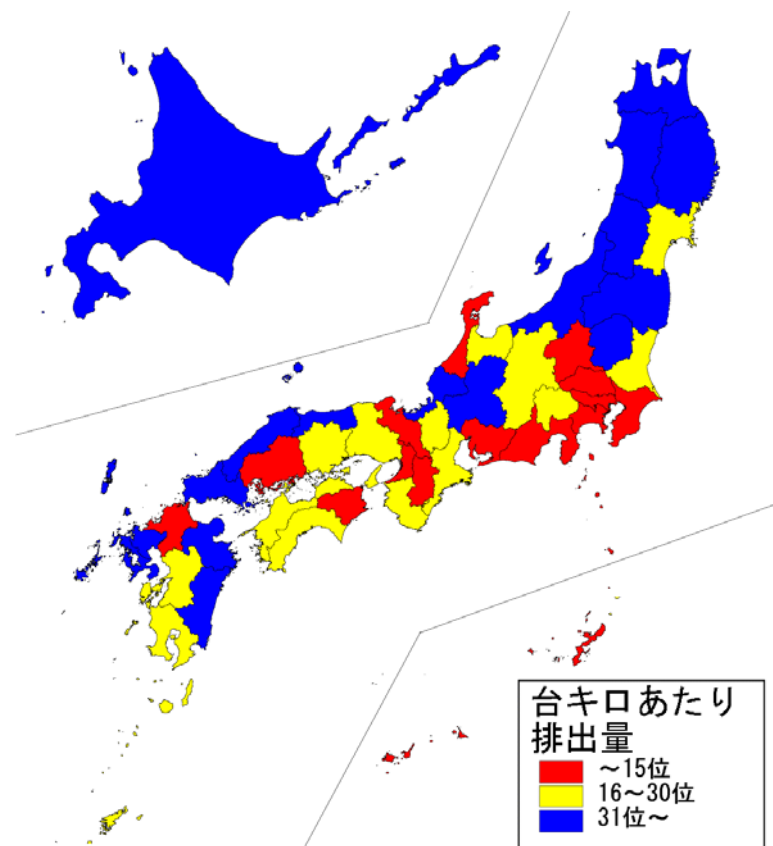
自動車交通から発生するCO₂排出量の分布は、交通需要の絶対量が多い大都市圏を中心に排出総量が多く、また、単位走行量（台キロ）あたりの排出量も、渋滞が激しい大都市圏で高い傾向にあります。

このように、特にCO₂が多く排出されている地域・区域を重点的にメリハリをつけてCO₂排出量削減対策を講じていく必要があります。



(H11年道路交通センサスを元に作成)

CO₂排出量の分布



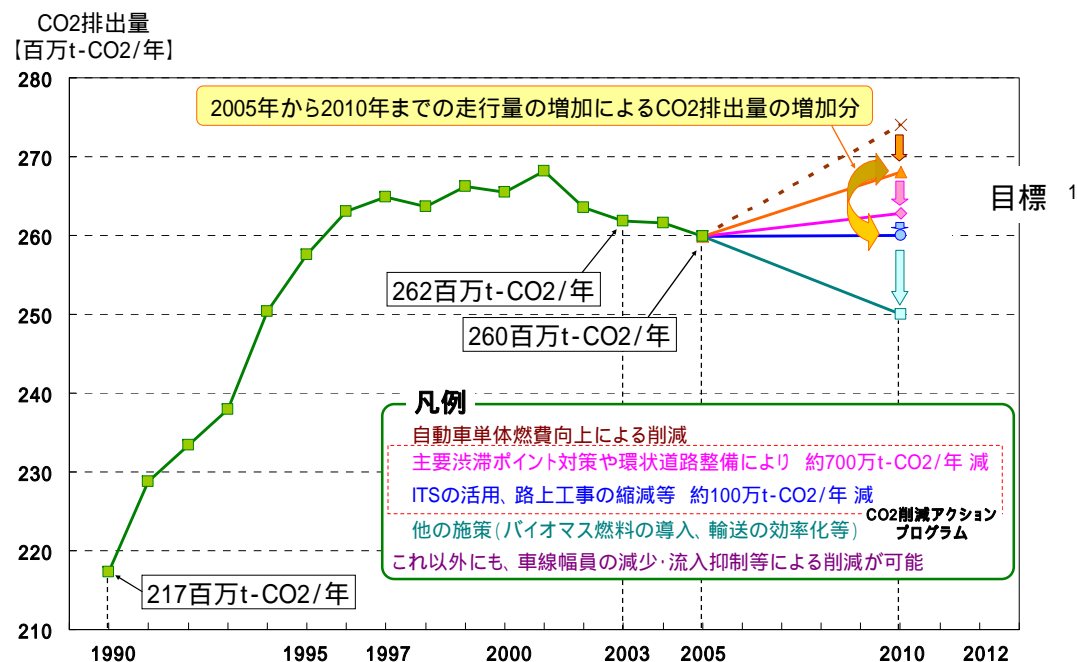
(H11年道路交通センサスを元に作成)

単位走行量(台キロ)あたりCO₂排出量の分布

【当面のCO2削減目標】

2010年までに自動車交通需要の拡大とこれに伴う渋滞により、自動車交通全体の走行量（台・km）は全体で約3%増加すると見込まれており、その結果、CO2排出量は約800万t-CO2/年増加すると推定されています。

このような状況の中で、今後、主要渋滞ポイント対策や環状道路整備により約700万t-CO2/年の削減、及びITSの活用促進や路上工事の縮減等により約100万t-CO2/年の削減を図り、今後少なくとも自動車交通からのCO2排出量が増加しないような政策を進めていくことを当面の目標としています。



1 目標: 京都議定書達成計画の目標

2 2005年のCO2排出量は過去5年(2000年～2004年)の値よりトレンドで推計

温室効果ガスインベントリオフィス(GIO)、2006年8月30日公表値を用いて作成

【施策の体系】

当面の目標 800万t - CO₂/年のCO₂排出量の削減に向けて、2012年までの期間に下記に示す施策を実施していきます。

人と車のかかわり方の再考

不要・不急の自動車利用を控える等
個々人の自動車利用パターンの見直し
を促進するため、地域住民等との見直し
の動機づけになるようなコミュニ
ケーションを実施する

1. 市街地の渋滞を減らすため、郊外の地域住民などに、公共交通機関による市街地へのアクセスに関する世帯毎の個別の方法やマップを郵送、訪問等による情報提供を実施。
2. 個々人の自動車利用パターンの適正化によるCO₂削減効果をポスターやTV等で情報提供することで個々人の取り組みを促進。

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

1. 交通結節点の改善による交通機関の連携強化、LRT走行空間整備等の公共交通機関支援事業を実施。
2. 自転車走行空間や駐輪場等の自転車利用環境を整備・支援。
3. 公共交通利用によるCO₂削減効果を国民に広く情報提供することで、国民全体の公共交通利用を促進。

アイドリングストップ等のエコドライ
ブを推進し、走行時の燃料の向上を図
る

1. エコドライブの効果等についての啓発活動等エコドライブキャンペーンを実施。
2. 全国の道路事務所において、パトロールカー等における「エコドライブ」の徹底を図る。
 - ・エコドライブ講習会の実施
 - ・パトロールカー等にデジタルタコグラフ等を導入

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

1. 荷主や物流事業者と一体となってCO₂削減に取り組む地方公共団体の支援を実施。
2. 国土交通省の実施する工事については、工事から発生する廃棄物を運搬する際に生じる二酸化炭素の削減を図るため、運搬ルートの設定等に配慮する旨をグリーン購入法に基づく国土交通省の調達方針に規定。

渋滞がなくスムーズに走れる道路の実現

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

平成20年代半ばまでに首都圏三環状道路について、全体の9割の完成を図る。

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み切りの除去を推進する

全国で約1,800箇所の主要渋滞ポイント及び約540箇所のボトルネック踏切等で対策を実施。

バイパス等の整備とその旧道や周辺的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

バイパス等が完成した地域において、これまで抜け道となっている道路等で、車道幅員の減少、植樹・歩道整備等の市街地部への通過交通を減らす施策を行い、人と環境に優しい道路づくりを実現する。

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

1. 多様で弾力的な料金施策
2. スマートICの本格実施
3. ミッシングリンク（不連続区間）の整備

渋滞の主要な原因の1つである路上工事を縮減する

直轄国道における1kmあたりの年間路上工事時間を平成19年度までに4割縮減する。（平成14年度比）
・共同施工、集中工事の実施
・年末・年度末の工事抑制 等

道路空間の活用・工夫によるCO2削減

道路空間内の緑化を進めCO2の吸収量の増大を図る

1. 街路樹の維持・管理等を適切に行うとともに、今後新たに供用予定の道路においても、積極的に道路緑化を推進。
2. 全国的高速道路及び直轄国道の盛土のり面において、積極的に面的な道路緑化（樹林化）を推進

打ち水効果を高める保水性舗装等の導入を促進する

ヒートアイランド現象が顕著である大都市圏を中心として、一定規模以上で面的に実施する箇所において、散水により路面温度を下げる保水性舗装等の敷設を実施。

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

太陽光を活用した道路照明や地熱を活用した融雪施設等、太陽光や地熱等の新エネルギーを活用した施設の整備を全国でモデル的に実施。

自動車交通の運用の効率化

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

1. VICSの一層の普及促進
2. 2007年から一つのITS車載器で多様なサービスを開始するため、規格・仕様を策定。
3. ETC車載器購入の助成等ETCの一層の普及促進。

渋滞の主な原因の1つである違法な路上駐車をなくす

放置駐車違反車両取締り強化による駐車需要の高まりに対応するため、駐車場整備を促進。