

CO₂削減アクションプログラムの概要

「平成17年12月27日時点:今後、国土交通省でとりまとめる予定」

1. 実施期間 ; 2006年度～2012年度 の7年間
(平成18年度) (平成24年度)

〔 京都議定書目標達成計画において、2008年から2012年までの5年間の平均値を削減目標としていることに対応している。 〕

2. 削減目標 ; 2010年のCO₂削減量を約800万t-CO₂/年削減

〔 本プログラムの実施により、2012年までに約800～900万t-CO₂/年の削減が見込まれ、さらにこの他に、渋滞ポイント以外の走行速度向上による削減量の約200万t-CO₂/年を加え、全体として2012年までに約1,000～1,100万t-CO₂/年削減となり、2010年の削減目標の達成が可能 〕

(1) 人と車のかかわり方の再考

		概算事業費	削減効果 (万t-CO ₂ /年) 算出の考え方
個々人の自動車利用 パターンの適正化	<ol style="list-style-type: none"> 1. 広島市、福岡市をはじめ平成18年度時点において約5都市で以下の取り組みを実施。 (平成19年度以降については、施策の効果を把握しながら検討。) ・市街地への流入車両を抑制するため、その主因となっている郊外の住宅地域の世帯に対し、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、訪問等により情報提供。 2. 個々人の自動車利用パターンの適正化によるCO₂削減効果を国民に情報提供することで国民全体の取り組みを促進。 	<p>約4億円 (左記1の施策の実施に要する事業費。)</p>	<p>約30 (左記1について) 約70,000人が通勤・通学等の往復約20kmの移動の交通手段をマイカーから公共交通に転換した場合の削減量</p>
公共交通のシステム改善と運用改善	<ol style="list-style-type: none"> 1. 都市圏交通円滑化総合対策事業、交通結節点事業及びLRTの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。 	<p>約2,000億円 (左記2の施策の実施に要する事業費) H19以降については、H18と同レベルの事業実施を予定。</p>	<p>約10~20 (左記2について) 5km未満の乗用車利用者のうち、アンケート調査により自転車利用に転換するものの割合から算出した場合の削減量</p>
エコドライブの推進	<ol style="list-style-type: none"> 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の実施 2. 全国の直轄道路関係事務所で、公用車、パトロールカー等における「エコドライブ」の徹底を図る ・公用車、パトロールカーのドライバーを対象としたエコドライブ講習会の実施 ・ドライバーがエコドライブの効果を実感できるよう、公用車、パトロールカー等にデジタルタコグラフ等を導入 	<p>約3,000万円 (左記2の施策の実施に要する事業費。)</p>	<p>約0.05 (左記2について) 全国の直轄道路関係事務所のパトロールカーの燃料消費量の改善による削減量</p>
荷主・物流事業者と一体となった施策の取り組み	<ol style="list-style-type: none"> 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公共事業で利用する貨物車について、残土運搬車の利用可能な高速道路利用を指定する等高速道路利用を促進する施策を実施。 	<p>約2,000万円 (H18概算) (左記1の施策の実施に要する事業費。) 施策の効果を把握しながら今後の方向性を検討。</p>	

(2) 渋滞がなくスムーズに走れる道路の実現

		概算事業費	削減効果 (万t-CO2/年) 算出の考え方
首都圏三環状道路の重点整備	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8割の完成を図る。	約3兆円 現在事業中区間の完了まで(約10年)の事業費の概算値	約50~100 3環状がある場合(平成20年代半ばまでに完成の区間)とない場合のCO2排出量の差分
主要渋滞ポイント及びボトルネック踏切の対策	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の対策を実施。 箇所及び事業費については、現地の状況をさらに調査した上で精査。	約10兆円 都道府県、高速道路株式会社が事業主体のものを含む概算値。	約300 個別箇所の渋滞解消による削減量の積み上げ
車道幅員の減少や流入抑制による人に優しい道路の実現	・国道1号(神奈川県小田原市~箱根町、延長約2.0km) 小田原箱根道路の供用に併せて、現国道1号において車線数の削減(3車線→2車線)や電線類地中化等整備を実施中。 ・国道9号(島根県松江市延長約1.5km) 松江市内約1.5km(3車線区間)について、今後、関係者による検討会を設置し、松江道路の4車線化時に向け、車道幅員の減少等による流入抑制策を検討予定。 ・国道42号(三重県紀宝町延長約4.5km) 紀宝バイパス完成時に向け、「紀宝のみちを考える会」において車道幅員の減少等による流入抑制策等を検討中。 ・(国道157号野々市拡幅)町道本町通り(石川県野々市町 約0.4km) 野々市拡幅等の周辺の幹線道路の整備を契機に、本町通りを歩行者優先の道路とするため、ハンプ等の速度抑制等について「本町まちづくり協議会」で検討中。	約50億円 施策の効果を把握しながら今後の方向性を検討。	
高速道路利用の促進	1. 多様で弾力的な料金政策 2. スマートICの本格実施 3. ミッシングリンクの整備	約23兆円 左記施策3については、現在事業中区間の完了まで(約10年)の事業費の概算値。	約300 高速道路利用率の上昇による走行速度向上で削減される量
路上工事の縮減	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3割縮減する。(平成14年度比) ・大都市及び地方中心都市等で工事調整会議を設置し、地域の実情を踏まえたきめ細かな工事調整を実施 ・各地域毎に具体的な目標・縮減手法を定めたアクションプログラムを策定し、フォローアップを実施	-	約1 路上工事の縮減を通じた渋滞時間の減少による削減量

(3) 道路空間の活用・工夫によるCO2削減

		概算事業費	削減効果 (万t-CO ₂ /年) 算出の考え方
道路緑化の推進	<ol style="list-style-type: none"> 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約1,200km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等約630ha(精査中)において、積極的に面的な道路緑化(樹林化)を推進。 	約2,800億円	<p>約1</p> <p>新たに植樹される樹木による吸収量</p>
保水性舗装等の導入促進	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、モデル的に保水性舗装等の敷設を重点的に実施。	<p>約10億円 (H18概算)</p> <p>施策の効果を把握しながら今後の方向性を検討。</p>	
道路空間における新エネルギーの活用	<p>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。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路上の街灯 ・道路情報管理施設(道路情報提供装置等) ・車両の運転者の視線を誘導するための施設 ・道路の防雪のための施設 等 	<p>約10億円 (H18概算)</p> <p>施策の効果を把握しながら今後の方向性を検討。</p>	

(4) 自動車交通の運用の効率化

		概算事業費	削減効果 (万t-CO ₂ /年) 算出の考え方
ITS (高度道路交通システム) の活用等による 道路交通情報の提供 の充実	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。	約3,200億円 H19以降については、H18と同レベル の事業実施を予定。	約100 ETCの利用促進による ノンストップ化および渋滞 解消の効果と、VICSの普及 による速度向上による削減 量
路上駐車対策	道路の維持・管理のための道路パトロール中に、違法駐車抑止 広報を実施し、違法駐車対策に協力。	-	

注1) 概算事業費については、各施策間において重複計上がある。

注2) 概算事業費が「-」の項目は、特段の予算を計上することなく通常の行政事務の中で実施可能なものである。

注3) 削減効果が「」の項目は、実施する施策による削減効果を現時点で算定することが難しいものである。