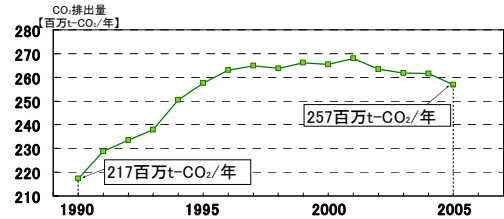


## CO2 削減アクションプログラムの推進による CO2 削減

CO2 削減アクションプログラムを着実に実施するとともに、新規施策の検討を行い、更なる CO2 削減を目指す。



### (1) 取組みの背景と必要性

#### ■ 京都議定書目標達成計画

京都議定書の 6%削減約束の達成に向けて策定された京都議定書目標達成計画において、2010 年度の運輸部門の CO<sub>2</sub> 排出量が約 250 百万 t-CO<sub>2</sub>/年と定められている。2005 年度の排出量は約 257 百万 t-CO<sub>2</sub>/年であり、2001 年度をピークに減少傾向であるが、目標達成まで、あと約 7 百万 t-CO<sub>2</sub>/年の削減が必要である。

#### ■ 京都議定書目標達成計画の評価・見直し

京都議定書目標達成計画は、京都議定書の第一約束期間を次年度から控えた今年度中に、その評価・見直しを行うこととしており、それに合わせて道路分野においても評価・見直しなどが必要である。

### (2) 達成度報告(昨年度の取組みと成果)

#### ■ CO2 削減アクションプログラムの着実な実施

昨年度より開始された CO<sub>2</sub> 削減アクションプログラムの各種施策の実施により、主として下記の CO<sub>2</sub> 削減効果があった。

- 【①首都圏 3 環状道路の整備】平成 18 年度に首都圏中央連絡自動車道の 2 区間(供用延長 19.1km)が供用したことにより、約 5 万 t-CO<sub>2</sub>/年を削減。
- 【②主要渋滞ポイント対策】平成 18 年度に約 280 箇所の主要渋滞ポイント対策が完了し、渋滞を解消することにより約 44 万 t-CO<sub>2</sub>/年を削減。
- 【③ボトルネック踏切の対策】平成 18 年度に約 60 箇所のボトルネック踏切等を除却し、渋滞解消により約 10 万 t-CO<sub>2</sub>/年を削減。
- 【④高速道路利用率の向上】高速道路利用率が 14.2% (平成 17 年度) から 14.4% (平成 18 年度) に向上し、約 18 万 t-CO<sub>2</sub>/年を削減。
- 【⑤路上工事の縮減】1km 当り年間路上工事時間が 126 時間/km・年 (平成 17 年度) から 123 時間/km・年 (平成 18 年度) に減少。CO<sub>2</sub> 削減効果については平成 17 年度と比べて変化なし。
- 【⑥VICS の普及促進】VICS 普及率が、約 16% (平成 17 年度) から約 18% (平成 18 年度) に向上し、約 30 万 t-CO<sub>2</sub>/年を削減。
- 【⑦ETC の利用促進】ETC 利用率が、約 60% (平成 17 年度) から約 68% (平成 18 年度) に向上し、約 1.4 万 t-CO<sub>2</sub>/年を削減。

### (3) 業績計画(今年度の取組みと期待される成果)

#### ■ CO2 削減アクションプログラムの継続

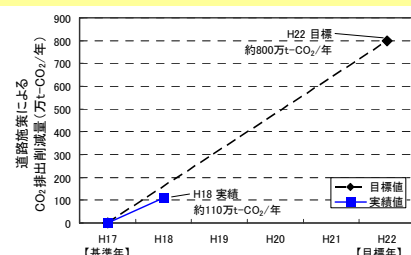
これまで通り CO<sub>2</sub> 削減アクションプログラムの対策を継続していく。また、低公害車等の CO<sub>2</sub> 排出量削減に寄与する新技術開発の支援や、道路空間における新エネルギー施設設置の拡大の可能性などを検討する。

### (4) 代表的な指標の動向

#### ■ 道路施策により約 110 万 t-CO<sub>2</sub>/年の CO<sub>2</sub> を削減

平成 18 年度に実施した各種道路施策による CO<sub>2</sub> 排出削減量は約 110 万 t-CO<sub>2</sub>/年となる。

平成 18 年度実績	約 110 万 t-CO <sub>2</sub> /年
平成 22 年度目標	約 800 万 t-CO <sub>2</sub> /年



担当：道路局 地方道・環境課 道路環境調査室

(1) 取組みの背景と必要性

■ 京都議定書目標達成計画

2005年度の温室効果ガスの総排出量は、13億6,000万t-CO<sub>2</sub>/年であり、京都議定書の規定による基準年の総排出量（12億6,100万t-CO<sub>2</sub>/年）を7.8%上回っており、京都議定書の削減約束を達成するためには、あと、基準年比13.8%の削減が必要である（図8-1）。

国内の総CO<sub>2</sub>排出量の約2割を占める運輸部門のCO<sub>2</sub>排出量については2001年度より減少傾向にあるが、2005年度の排出量は約257百万t-CO<sub>2</sub>/年であり、京都議定書目標達成計画の目標値である約250百万t-CO<sub>2</sub>/年まで、依然として約7百万t-CO<sub>2</sub>/年の削減が必要である（図8-2）。

自動車からのCO<sub>2</sub>排出量は、運輸部門のCO<sub>2</sub>排出量の約9割を占める（図8-3）。自動車からのCO<sub>2</sub>排出削減手段は、自動車の単体燃費の向上とともに、走行速度の向上などによる実走行燃費の向上が有効であることから、道路ネットワークの整備など道路分野においても引き続きCO<sub>2</sub>排出削減に向けた積極的な取組みを実施する必要がある。

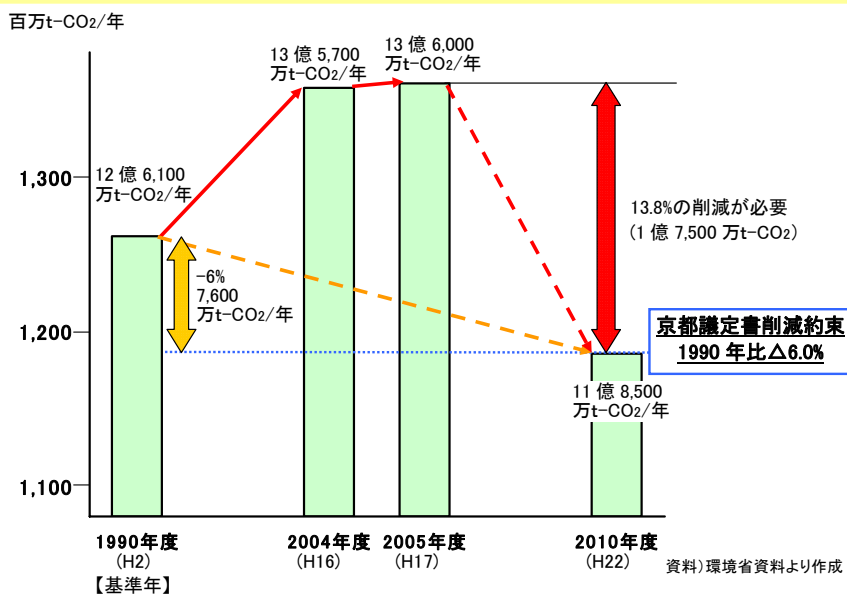


図8-1 我が国の温室効果ガス排出量の現状

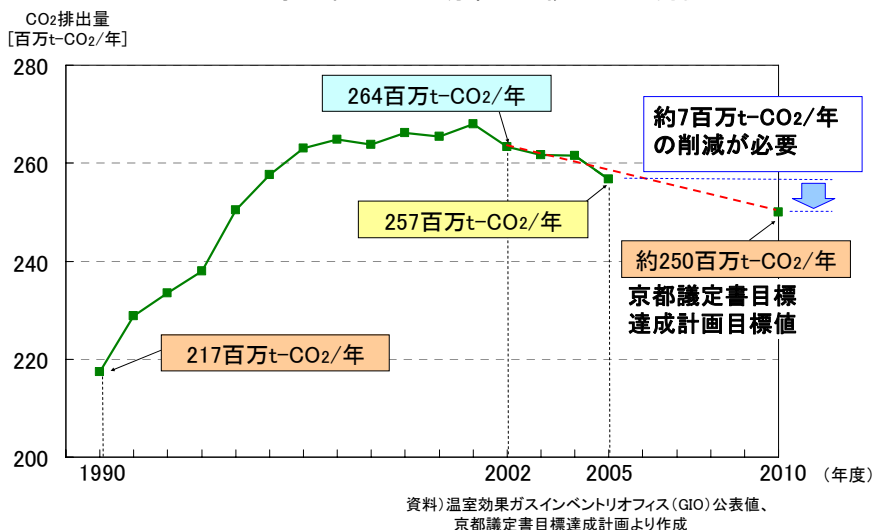


図8-2 運輸部門CO<sub>2</sub>排出量の推移

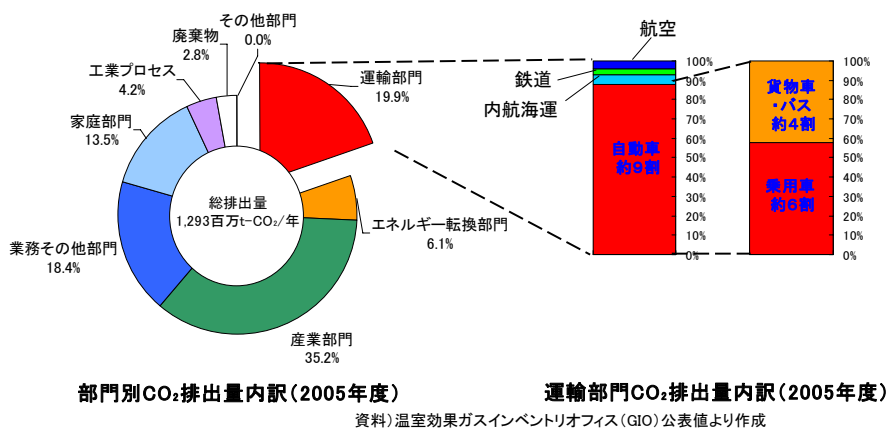


図8-3 部門別CO<sub>2</sub>排出量の内訳

【IV. 豊かな生活環境の創造】

(2) 達成度報告（昨年度の取組みと成果）

■ CO2 削減アクションプログラム施策の着実な実施

環状道路の整備、主要渋滞ポイントの対策など、CO2 削減アクションプログラムの各施策を着実に実施することにより、平成 18 年度に約 110 万 t-CO<sub>2</sub>/年の CO<sub>2</sub> 排出量が削減された。また、平成 18 年 10 月より CO<sub>2</sub> 削減施策への国民の参加を呼びかける「エコロード・キャンペーン」を実施し、現在も継続中である。平成 19 年度には、首都圏中央連絡自動車道のあきる野 IC～八王子 JCT 間、首都高速中央環状新宿線の熊野町 JCT～西新宿 JCT 間の供用により、中央自動車道と関越自動車道、首都高速 5 号池袋線と首都高速 4 号新宿線が結ばれ道路網が強化されることから、CO<sub>2</sub> 排出量の更なる削減が予想される。

表 8-1 CO2 削減アクションプログラムによる CO<sub>2</sub> 排出削減効果（平成 18 年度）

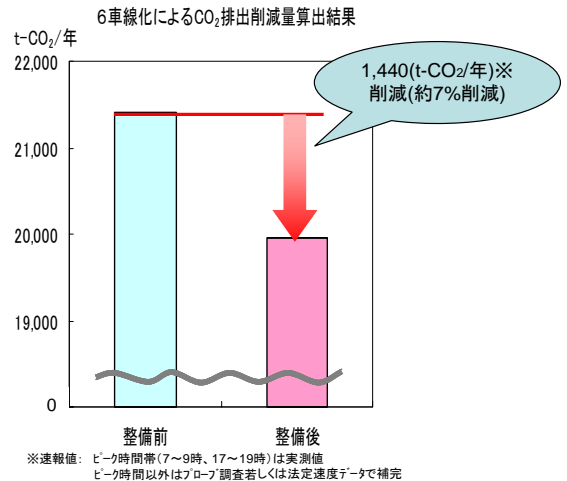
道路政策メニュー		2010(平成22)年までの 効果(試算値) (t-CO <sub>2</sub> /年)	2006(平成18)年度の実績	
			効果 (t-CO <sub>2</sub> /年)	対策の進捗を説明するデータ
(1) 人と車のかかわり 方の再考	① 個々人の自動車利用パターンの適正化			
	② 公共交通のシステム改善と運用改善	(内 京都議定書目標達成計画登録値10～20万 t-CO <sub>2</sub> /年 ※1、※2)	※参考 平成17年度は 約2万t-CO <sub>2</sub> /年	※参考 平成17年度の自転車道整備延長 約1,700km
	③ エコドライブの推進			
	④ 荷主・物流事業者と一体となった施策の取組み			
(2) 渋滞がなくスムーズに走れる 道路の実現	① 環状道路等CO <sub>2</sub> 排出抑制効果の高い道路整備の重点化	約40～70万	約5万	圏央道つくば牛久IC～阿見東IC(12.0km)、木更津東IC～木更津JCT(7.1km)の開通
	② 主要渋滞ポイント及びボトルネック踏切の対策	約200～300万	(主要渋滞ポイント) 約44万  (ボトルネック踏切) 約10万	主要渋滞ポイント対策完了箇所数 約280箇所  ボトルネック踏切等の除却数 約60箇所
	③ 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			
	④ 高速道路利用の促進	約200～300万	約18万	規格の高い道路を使う割合 約0.2%向上
	⑤ 路上工事の縮減	0～10万(※2)	変化なし	1km当り年間路上工事時間 126時間/km・年(平成17年度) →123時間/km・年(平成18年度)
活用・CO <sub>2</sub> 削減による 道路空間の活用	① 道路緑化の推進			
	② 保水性舗装等の導入促進			
	③ 道路空間における新エネルギーの活用			
(4) 自動車の効率的な 運用の効率化	① 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	100万(※2)	(VICS普及率) 約30万  (ETC利用率) 約1.4万	VICS普及率 約16%(平成17年度)→約18%(平成18年度)  ETC利用率 約60%(平成17年度)→約68%(平成18年度)
	② 路上駐車対策			
合 計		約550～800万	約110万	

※1 中量軌道システム、LRT 等の整備及び自転車道の整備等の自動車交通需要の調整による削減量

※2 京都議定書目標達成計画計上分のうち 2006 年～2010 年に相当する分

■ 主要渋滞ポイント対策による CO2 排出削減事例

一般国道4号仙台バイパス6車線化により地球温暖化の防止や大気環境の改善に寄与  
 一般国道4号仙台バイパスの4→6車線化(L=2.2km)に伴い、渋滞解消(整備前2,000m→整備後60m)、  
 平均速度の上昇により、CO2排出量を削減した。



■ エコロード・キャンペーンの展開

平成18年10月より国土交通省道路局、各高速道路会社が主体となって「エコロード・キャンペーン」を展開し、CO2削減施策への国民の参加を呼びかけている。

自動車から排出されるCO2の削減施策への国民の参加を促進するため、エアコンの使用を控えることやアイドリングストップ、高速道路の利用促進などについて、全国共通ポスター掲示や、パンフレット、ステッカーの配布、HP、マスメディア、各種イベントによる情報発信などからなる「エコロード・キャンペーン」を実施した。キャンペーン実施後の意識調査では、エアコンの使用を控えることやアイドリングストップなどの実践度がキャンペーン実施前に比べて3～6%程度向上した。



(3) 業績計画 (今年度の取組みと期待される成果)

■ CO2 削減アクションプログラムの継続

今後も CO2 削減アクションプログラムを引き続き着実に実施していく。平成19年度には、首都圏中央連絡自動車道のあきる野IC～八王子JCT間の供用が予定されており、これにより中央自動車道と関越自動車道が環状道路によって結ばれる。また首都高速中央環状新宿線の熊野町JCT～西新宿JCT間の供用も予定されており、首都高速5号池袋線と中央道につながる首都高速4号新宿線が環状道路によって結ばれる。これらの主要な放射道路を結ぶ環状道路が供用されることで、都心部へ流入する交通量の減少などによりCO2排出量の更なる削減が期待される。

また、道路局と自動車交通局で連携して低公害車の共同開発や補助を既に実施しているところであるが、今年度も引き続き実施し、その他のCO2排出量削減に寄与する新技術開発の支援や、道路空間における新エネルギー施設設置の拡大の可能性などについても検討する。