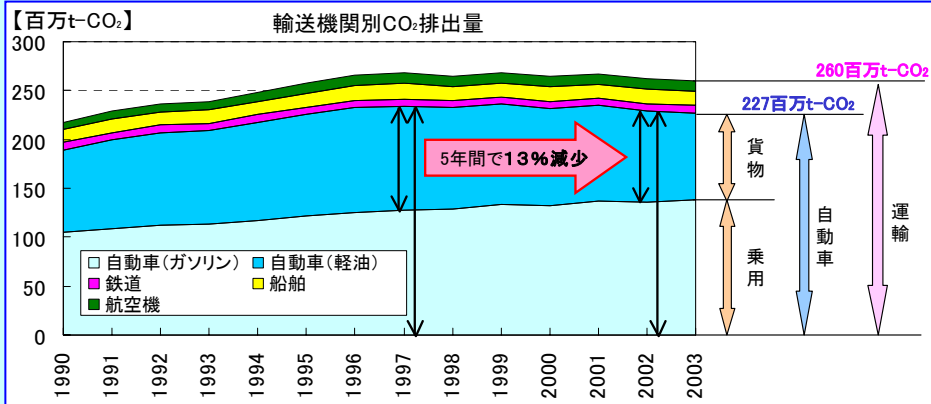


1. はじめに

2. 自動車交通から排出されるCO<sub>2</sub>

(1) 自動車交通から排出されるCO<sub>2</sub>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

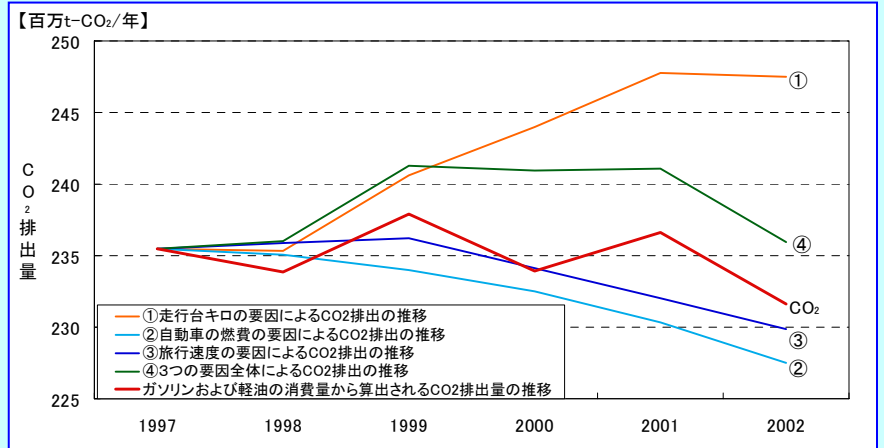


(2) 自動車交通からのCO<sub>2</sub>排出の地域的な偏り

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CO<sub>2</sub>排出メカニズム

CO<sub>2</sub>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CO<sub>2</sub>排出量へ及ぼす影響の二面性

- ① 渋滞を緩和させ、CO<sub>2</sub>が減少する
- ② 自動車交通の誘発によってCO<sub>2</sub>が増加する
- ③ 道路の建設段階でCO<sub>2</sub>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

渋滞のない効率的な  
道路交通システムの確立

バイパス・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

① 人と車のかかり方の再考

- ・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

② 低燃費車の開発・普及

- ・低燃費車の一層の普及

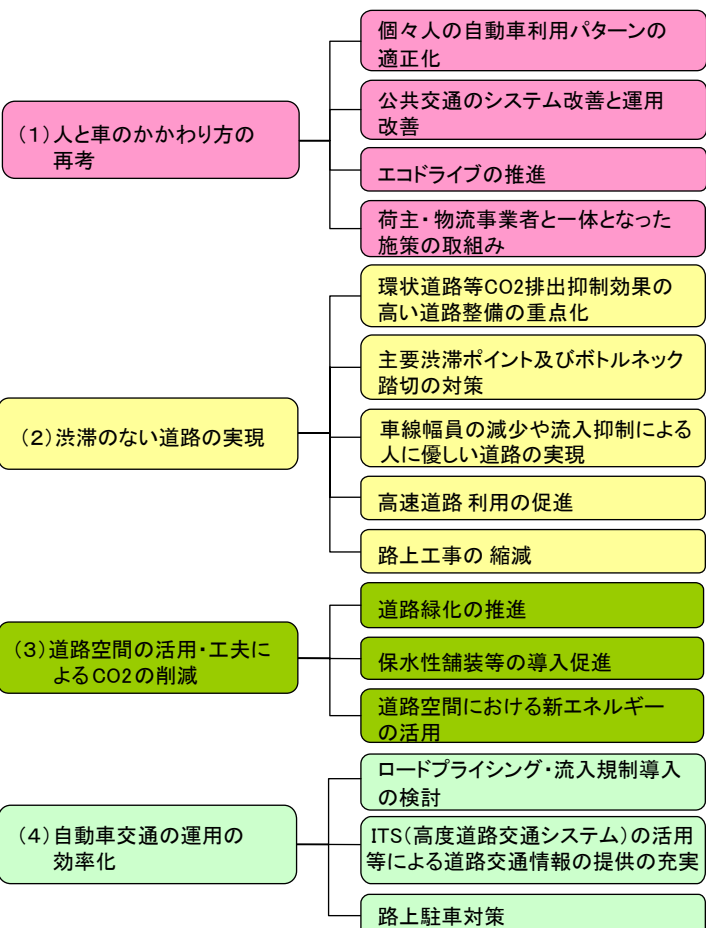
③ 円滑な道路交通の流れを確保する道路システムの推進

- ・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CO<sub>2</sub>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



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

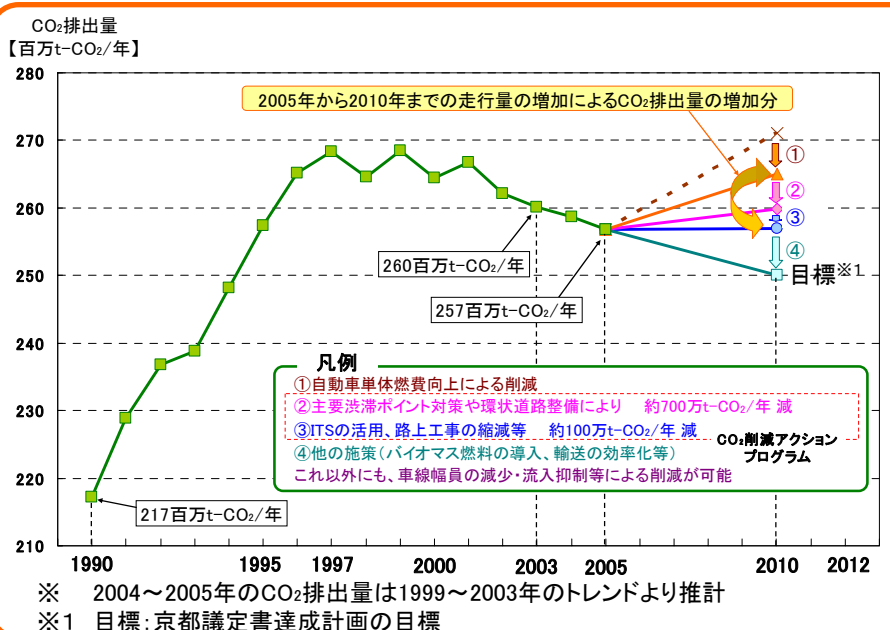
道路政策による2010年までのCO<sub>2</sub>削減目標

約800万 t-CO<sub>2</sub>/年

(2) 目標達成に向けた「CO<sub>2</sub>削減アクションプログラム」の策定

- 内、京都議定書目標達成計画登録値 約10~20万(※)
  - 約 40~70万
  - 約 200~300万
  - 約 200~300万
  - 約 0~10万(※)
  - 約 100万(※)
- ※京都議定書目標達成計画計上分のうち2005~2010年に相当する分

合計  
約800万  
(t-CO<sub>2</sub>/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