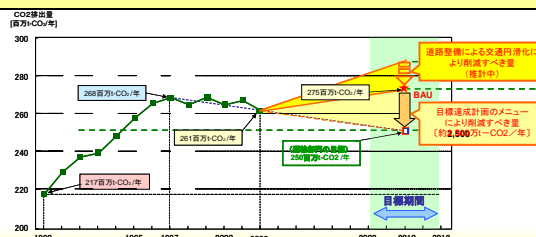


京都議定書目標達成計画の目標達成に向けた道路整備の推進

道路整備等による交通円滑化対策は、CO₂排出削減目標を達成するための大前提



(1)指標の動向

■道路整備は京都議定書目標達成計画の目標達成のための大前提

地球温暖化対策推進法に基づき、京都議定書の6%削減約束（対1990年（平成2年）比）を確実に達成するために必要な措置を定めるものとして、また、2004年（平成16年）に行った地球温暖化推進大綱の評価・見直しの成果として、同大綱、地球温暖化防止行動計画、地球温暖化対策に関する基本方針を引き継ぐ「京都議定書目標達成計画」（以下、「目標達成計画」という。）を2005年（平成17年）4月に策定。

目標達成計画において運輸部門に対して割り当てられたCO₂排出量の目標値は、約250百万t-CO₂であり、交通円滑化対策等については2010年（平成22年）度のCO₂排出量算定の前提条件。

■運輸部門のCO₂排出量が前年度から削減

運輸部門からのCO₂排出量は、2003年（平成15年）度において約260百万t-CO₂となっており、1990年（平成2年）度比で約4,300万t-CO₂（+19.8%）の増加となっているが、前年度比では約190万t-CO₂（-0.7%）減少。目標達成まであと、約1,000万t-CO₂の削減が必要。

■運輸部門のCO₂排出量は、京都議定書目標達成計画の目標達成に向けて減少中

運輸部門からのCO₂排出量は、1997年（平成9年）度をピークとして、目標達成計画における目標値（約250百万t-CO₂）に向けて減少傾向（図5-3）。

ただし、運輸部門における道路整備によるCO₂排出削減量は算定されておらず、今後、道路政策により、CO₂排出量を効率的に削減していくためには、道路整備によるCO₂排出削減目標を定めることが必要。

■道路政策におけるCO₂排出削減目標

交通円滑化対策等の道路整備は従来から進めてきており、今後も計画的実施が必要。

道路整備によるCO₂排出量抑制効果は、2010年（平成22年）のCO₂排出量算定の前提条件（交通需要拡大の下でも、渋滞等による走行速度低下に起因する排出量拡大をさせない）として加味されている。

この道路整備による具体的CO₂排出削減目標については、現在「地球温暖化防止に向けた道路政策会議」（平成17年4月設置）において検討中。

(2)達成度報告(昨年度の成果)

■道路整備によるCO₂排出量削減効果を確認

環状道路の整備、交差点立体化等の交通円滑化対策及び、目標達成計画の具体的な対策である、自動車交通需要の調整、高度道路交通システム（ITS）の推進、路上工事の縮減等によるCO₂排出削減量を把握。

例えば、環状七号線（環七通り）立体交差化事業について、約3,900t-CO₂/年のCO₂排出量削減効果を確認（新宿御苑（約58.3ha）約6個分の植林に相当）（図5-4）。

(3)業績計画(今後の取組み)

■地球温暖化防止のための道路政策会議の設置

道路政策によるCO₂抑制効果の把握、CO₂の抑制のための道路政策の体系化、それに基づいた道路政策の推進等について、幅広く総合的に検討することを目的に、「地球温暖化防止のための道路政策会議」を設置。

■目標達成に向けた取組み

目標達成計画の具体的な対策として位置づけられている、自動車交通需要の調整、高度道路交通システム（ITS）の推進、路上工事の縮減等について引き続き強力に推進。

また、目標達成計画の前提条件となっている交通円滑化対策等道路政策については、道路政策会議の議論を踏まえつつ、環状道路整備、交差点立体化等を実施していく。（図5-6,7）

