

(3) 業績計画（今後の取組み）

■運輸部門におけるCO₂排出量削減に向けた今後の取組み

総排出量のうち、運輸部門のCO₂排出量は21%で、その約9割が自動車、さらにその過半が乗用車からの排出であることから、運輸部門でのCO₂排出量削減のためには、自動車からの排出量削減対策が急務となっている。

また、目標達成のためには、「交通円滑化対策」や「公共交通との連携」等が必要不可欠であり、これらの施策により1997年（平成9年）以降微減しているこの傾向を、定着・加速させることが必要である。

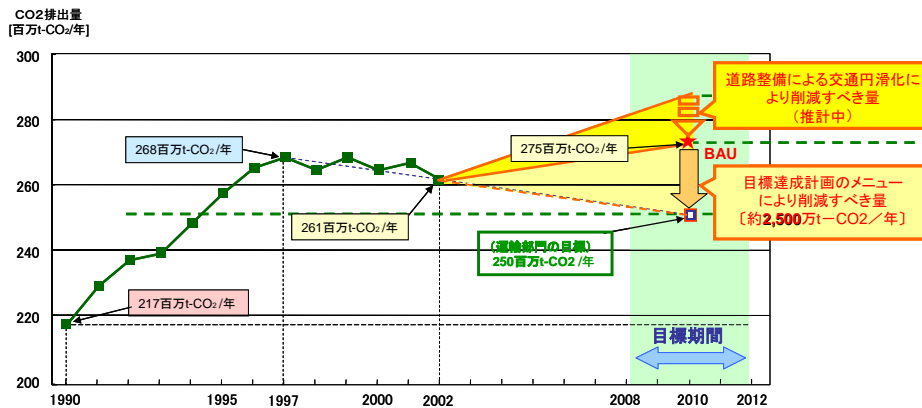


図5-6 運輸部門におけるCO₂排出量の見通し

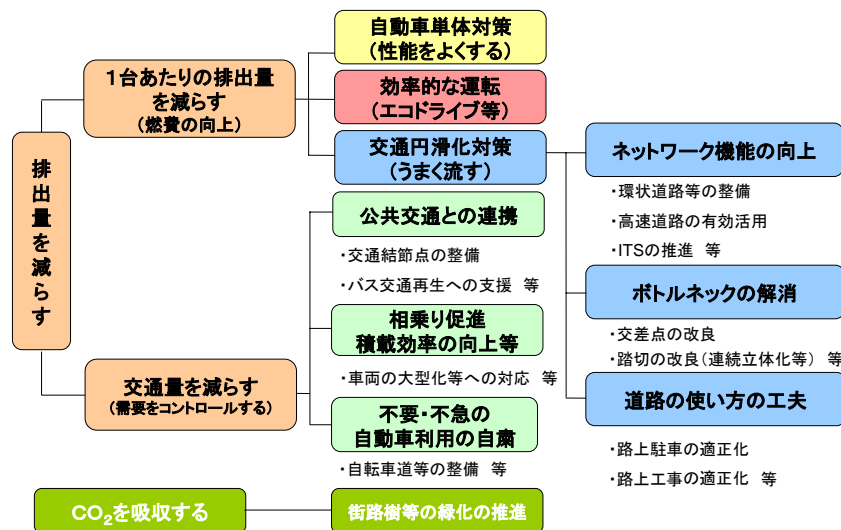


図5-7 自動車排出CO₂抑制のための施策体系

地球温暖化防止のための道路政策会議

目標達成計画の目標達成のためには、その前提条件である道路政策の推進が必要であることから、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などについて、幅広く総合的に検討することを目的として、平成17年4月に、専門家で構成される「地球温暖化防止のための道路政策会議」（座長：石田東生筑波大学大学院社会工学系教授）を設置した。

今後、地球温暖化防止に向けて、道路政策による二酸化炭素の抑制効果の把握、二酸化炭素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などについて、幅広く総合的に検討を行い平成17年7月の中間とりまとめを経て、平成17年12月に最終とりまとめを行う。

（「地球温暖化防止のための道路政策会議」 <http://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/ondanka/index.html>）

【関連する平成17年度の主な施策】

- 渋滞対策の推進
- ETCの利用促進・活用推進
- 路上工事の縮減
- 路上駐車対策の推進
- 踏切道の改良促進
- 交通結節点の整備
- 公共交通機関の利用促進等による自動車交通需要の抑制・調整の促進
- 高度道路交通システム（ITS）の推進
- マルチモーダル交通体系の連携に向けた整備
- 車両の大型化に対応した道路整備

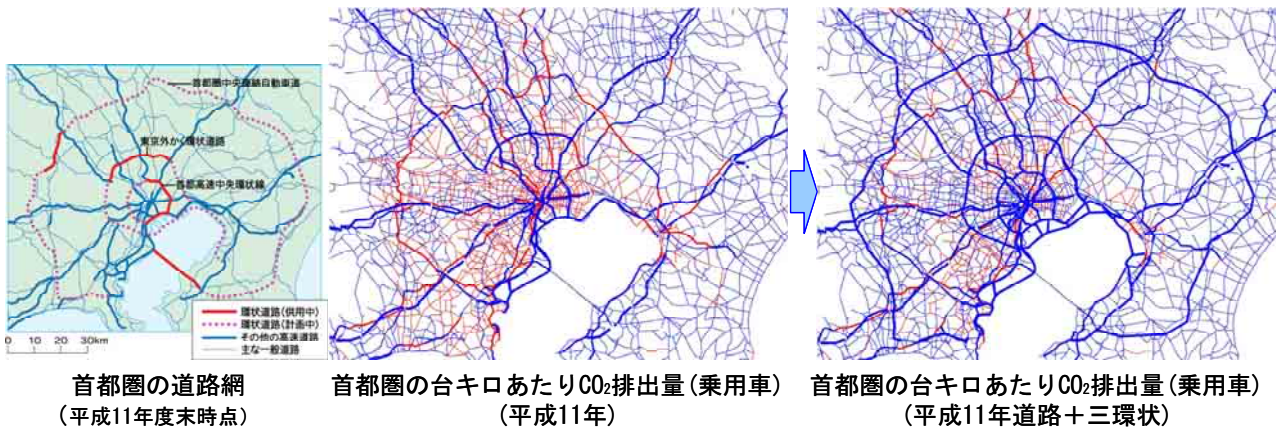
環状道路整備によるCO₂排出量削減効果を推計

～首都圏三環状道路整備により約200～300万t-CO₂/年のCO₂排出量削減～

仮に、平成11年時点で首都圏の三環状道路が完成しているとした場合、1都4県（※）で約200～300万t-CO₂/年のCO₂排出量が削減されると推計（5～7%削減）

（約200～300万t-CO₂/年は、東京23区（約62,100ha）の約3～4倍の植林に相当）

※ 1都4県とは、東京都、神奈川県、千葉県、埼玉県および茨城県南部



- 注1) 色は乗用車の台キロ当たりのCO₂排出量を示す。
 赤線：多い道路(0.240kg-CO₂/台キロ以上)
 青線：少ない道路(0.240kg-CO₂/台キロ未満)
- 注2) 平成11年センサスデータと乗用車の旅行速度別CO₂排出係数を用いて推計した。
- 注3) シミュレーションによる推計のため細部には誤差がある。

図5-8 首都圏三環状道路整備によるCO₂排出量削減効果