

国土交通省における 地球温暖化対策の強化

平成19年12月17日
国 土 交 通 省

当面取り組むべき対策・施策の具体化

具体化をすすめている対策・施策の全体像

公共交通の利用促進



- ・地域公共交通の活性化及び再生に関する法律を活用し、地域の自立した日常生活の確保等のために、地域の協議会が行う多様な取組みに対し、一括で総合的に支援する柔軟な制度(地域公共交通活性化・再生総合事業)を創設

物流の効率化



- ・グリーン物流パートナーシップ会議を活用した物流効率化の取組への支援(補助金等)の実施
- ・都市内物流効率化に向け、各地域の多様な関係者が参画し、情報共有等を行う協議会設立等への支援の実施

交通流の円滑化



- ・ITSの推進、路上工事の縮減、多様で弾力的な高速道路の料金施策の実施、ボトルネック踏切等の対策など、交通流の円滑化に向けた取組の実施

追加削減量 $60 + \alpha$ 万t-CO₂

自動車・船舶の低燃費化



- ・自動車税のグリーン化、低燃費かつ低排出ガス車に係る自動車取得税の特例措置及びディーゼルトラック・バス等に係る自動車取得税の特例措置について延長等を行う。
- ・船舶のCO₂排出量を評価する指標(海の10モード指標)の開発・普及等を通じ、海運におけるCO₂排出削減の推進

追加削減量 300～350万t-CO₂

住宅・建築物の省エネ性能の向上



- ・大規模の住宅・建築物に係る担保措置を強化
- ・中小規模の住宅・建築物も届出義務の対象に追加
- ・戸建住宅等に対しては、事業者等を通じて、省エネ性能の向上を促進
- ・高い省エネ性能を備えた先導的な住宅・建築物の建築の促進
- ・分かり易い省エネ性能の表示の推進
- ・既存住宅の省エネ改修促進税制の創設

追加削減量 200万t-CO₂

省CO₂型の都市構造の構築



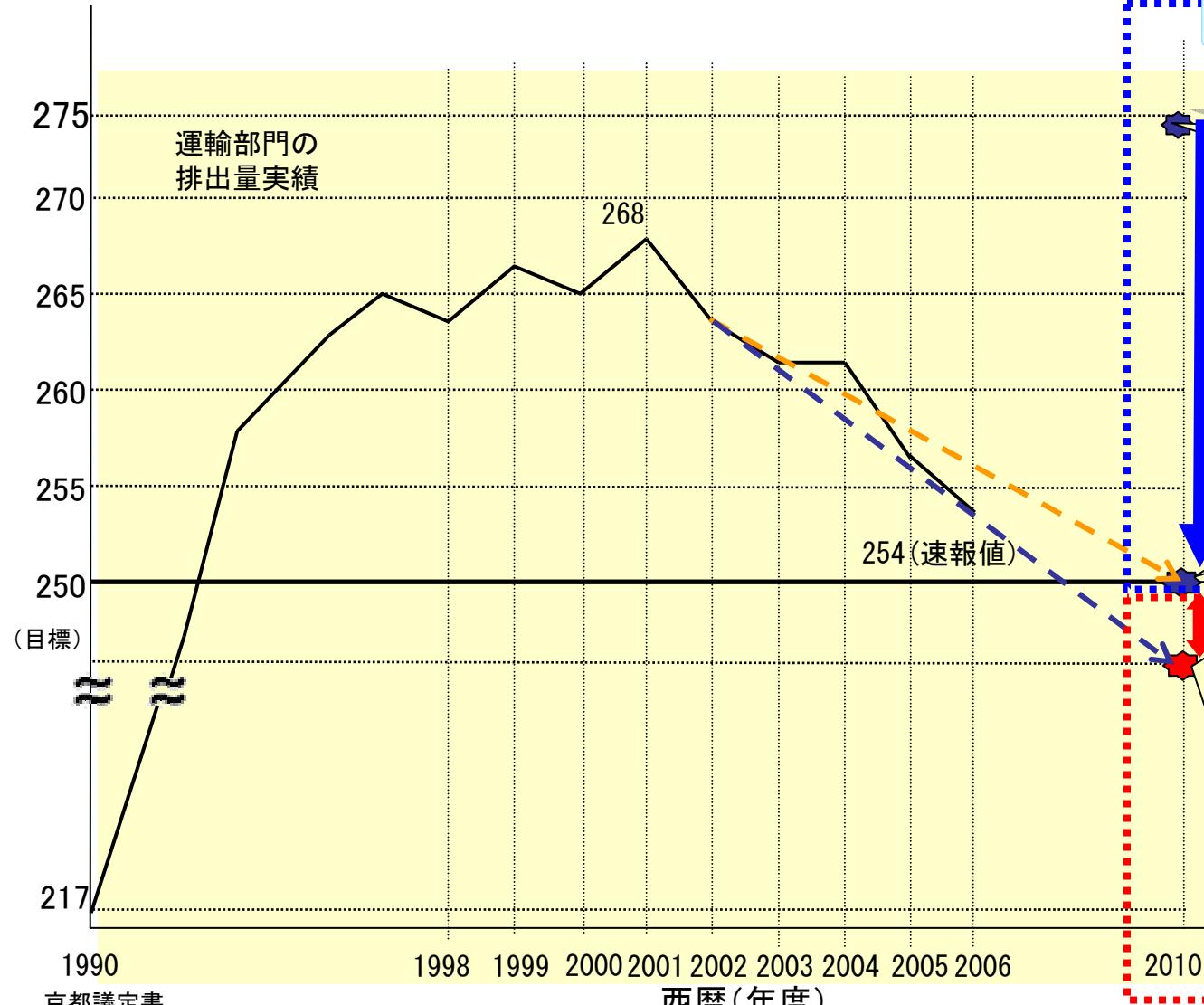
- ・都市・地域全体の環境負荷の低減に向け、様々な都市機能が集約し、公共交通が中心となる集約型都市構造の実現、都市の緑化、下水道の有する資源エネルギーの効率的利用などの施策を総合的に展開

追加削減量 110万t-CO₂

追加削減量 合計 670～720万t-CO₂程度 (暫定値)

運輸部門の排出削減目標の見直し(H19.12)

CO₂排出量(百万t)



現行の目標達成計画(2005年4月)

自然体ケース
約2億7,450万t

運輸部門の対策による削減効果
合計 約2,450万t

- ・自動車単体対策及び走行形態の環境配慮化
- ・交通流対策
- ・物流の効率化
- ・公共交通機関の利用促進等

目標値
2億5,000万t

合計 : 360~410万t程度

－自動車燃費の改善 : 300~350万t
－交通流の円滑化 : 60+ α 万t

暫定値

今回の追加対策

京都議定書目標達成計画の追加対策(自動車単体対策)

- ・現行の目標達成計画においては、2010年度を目標とする燃費基準（1999年に策定）の達成を前提として、**年間2100万トンのCO₂排出量を削減**。
- ・2015年度を目標とする燃費基準を策定したことを踏まえ、更に**年間約300～350万トンのCO₂排出量を削減見込み**。（暫定値）

乗用車等の新しい燃費基準の策定

(2007年7月策定)

- ・乗用車、小型バス、小型トラックを対象。
- ・目標年度は、2015年度。
- ・この基準が達成された場合、2015年度の乗用車の燃費（16.8km/L）は、2004年度（13.6km/L）と比較して23.5%改善。
- ・新基準はこれまでの改善（95→04年度：約22%改善）を上回る改善を求める厳しい水準。

重量車(トラック・バス等)燃費基準の策定

(2006年3月策定)

- ・トラック・バス等（車両総重量3.5トン超のディーゼル車）を対象。
- ・目標年度は、2015年度。
- ・この基準が達成された場合、2015年度のトラックの燃費（7.36km/L）は、2002年度（6.56km/L）と比較して12.2%改善。
- ・世界で初めて重量車（トラック・バス等）の燃費基準を策定。

自動車グリーン税制の実施により、ハイブリッド自動車・クリーンディーゼル乗用車等
燃費の良い自動車の普及を支援

追加対策としては、**年間約300～350万トン-CO₂ 削減見込み(暫定値)**
(2010年時点における追加排出削減見込量)

京都議定書目標達成計画(基準年から2010年)における道路施策

現在の京都議定書目標達成計画に盛込まれている道路施策：削減目標合計約340万トン

○自転車利用環境の整備

自転車道等の整備

自転車利用への転換により、

削減目標：約30万トン

○高度道路交通システム(ITS)の推進

ETCの利用促進、VICSの普及促進

渋滞緩和による走行速度の向上により、

削減目標：約260万トン

○路上工事の縮減

共同溝の整備、集中工事・共同施工の実施等

渋滞緩和による走行速度の向上により、

削減目標：約50万トン

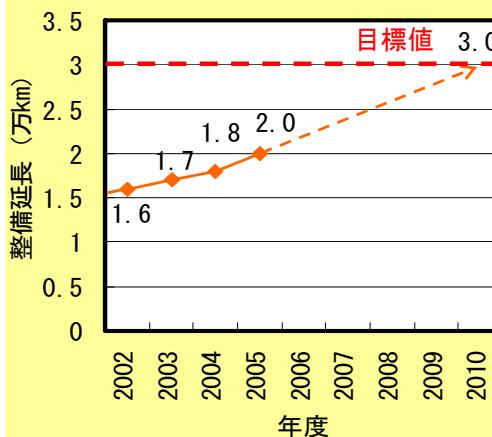
基準年から2010年で

合計 約340万トン

これまでの実績

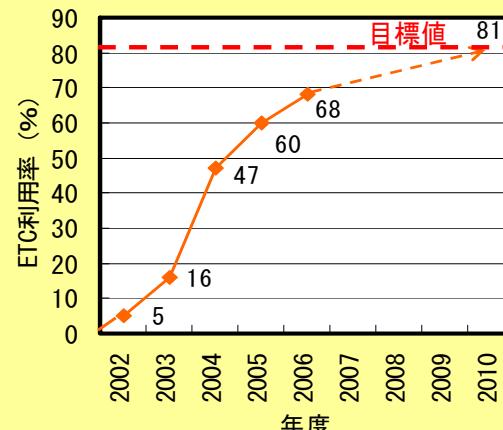
削減目標の達成に向け着実に推進。

〔自転車利用環境の整備〕

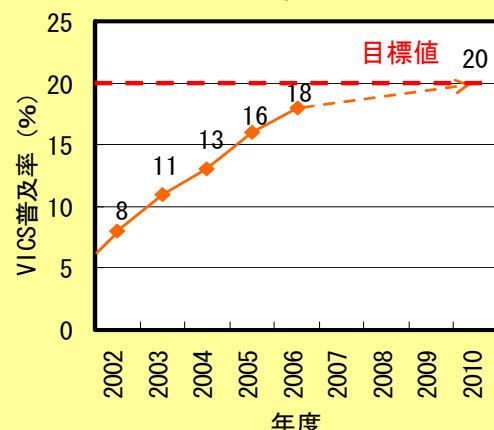


〔高度道路交通システム(ITS)の推進〕

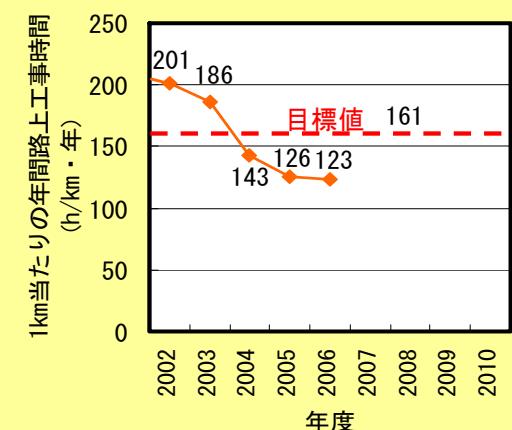
ETCの利用促進



VICSの普及促進



〔路上工事の縮減〕



追加対策として

- ①高速道路の多様で弾力的な料金施策（約20+α万トン）
- ②ボトルネック踏切等の対策のスピードアップ（約20万トン）
- ③路上工事の更なる縮減（約20万トン）

計 約60+α万トンを更に追加

京都議定書目標達成計画の追加対策(高速道路の多様で弾力的な料金施策)

- ・民営化時から高速道路料金の平均約1割引を実施中であり、一般道路からスムーズな走行が可能な高速道路に転換することにより、**年間約20万トンのCO₂排出量を削減**。
- ・「道路特定財源の見直しについて」(2007.12.7)に基づき、更に平均約1割引となる料金引下げ、スマートICの増設を来年度から実施予定であり、**更にCO₂排出量を削減見込み**。

民営化時の平均約1割引 (2005~)

通勤割引

(地方圏100km以内)

朝夕(6時~9時, 17時~20時)

5割引

早朝夜間割引

(大都市圏100km以内)

(22時~翌6時)

5割引

深夜割引(全国)

(0時~4時)

3割引

一般道路から高速道路への転換等

「道路特定財源の見直しについて」(2007.12.7)に基づく既存高速道路ネットワークの有効活用・機能強化 (2008~)

1. 高速道路料金の引下げ

更に、平均約1割引を効果的に実施予定(具体的な内容を検討中)

(1) 地域の活性化、物流の効率化の推進

- ・地方部を中心に一般道から並行する高速道路へ利用転換
- ・長距離輸送量の5割を占める夜間の物流コストの引下げ

(2) 都市部の深刻な渋滞の解消

- ・渋滞の発生する都心部から環状道路等へ交通誘導

2. スマートICの増設

2008~2012年の間、約100箇所で整備予定。

スマートインターチェンジ
のイメージ



年間約20万トン削減

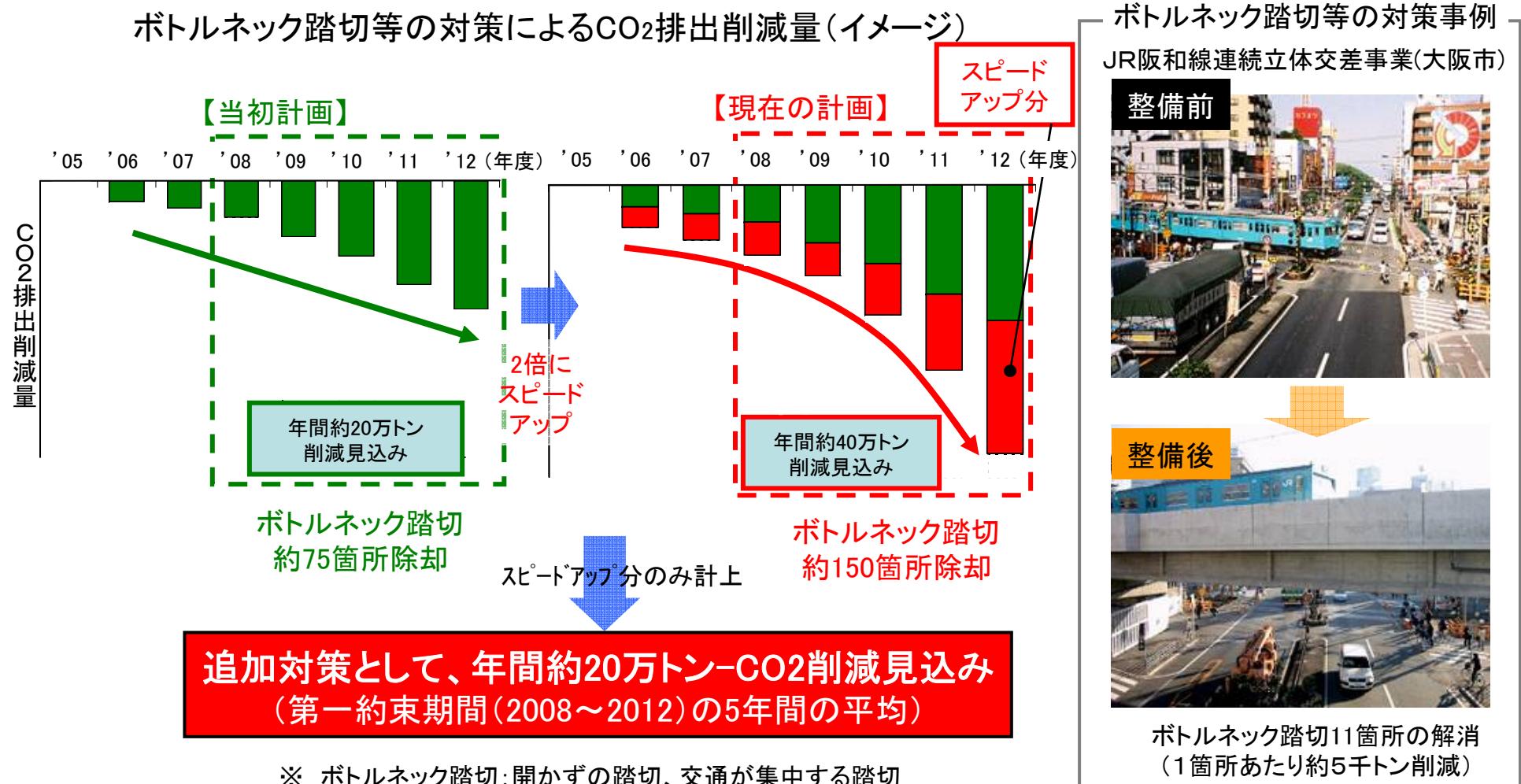
更に年間 α 万トン削減 (具体的な内容を検討中)

追加対策として、年間約20+ α 万トン-CO₂削減見込み

(第一約束期間(2008~2012)の5年間の平均)

京都議定書目標達成計画の追加対策(ボトルネック踏切等の対策)

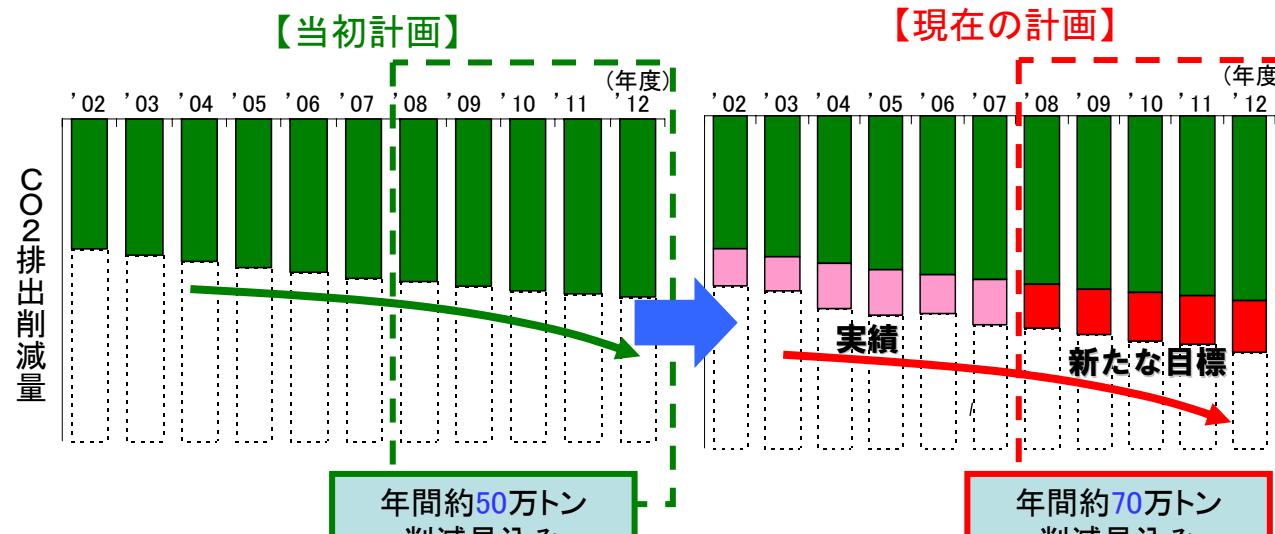
- ・全国全踏切の総点検に基づく緊急対策踏切の重点化や事業支援制度の充実等により、**2006年度**より踏切対策のペースを2倍にスピードアップ。
第一約束期間において、約75箇所のボトルネック踏切の解消を追加実施。
- ・踏切遮断による地域の交通渋滞が解消。ボトルネック踏切等の対策スピードアップによって、CO₂排出量を更に年間約20万トン削減見込み。



京都議定書目標達成計画の追加対策(路上工事の縮減)

- ・工事の集中化、共同施工化等の路上工事時間の抑制策を実施し、路上工事に起因する渋滞を緩和し、現計画の目標である約50万トン削減を達成済み。
- ・第一約束期間において、路上工事時間のこうした抑制の取り組みを強化し、路上工事に起因する渋滞を一層緩和し、2008年度以降、CO₂排出量を更に年間約20万トン削減見込み。

路上工事の縮減によるCO₂排出削減量(イメージ)



路上工事時間を
約40(時間/km・年)削減
(2002年度に対する2012年度の削減値)

路上工事時間を
約100(時間/km・年)削減
(2002年度に対する2012年度の削減値)

追加対策として、年間約20万トン-CO₂削減見込み
(第一約束期間(2008~2012)の5年間の平均)

路上工事の縮減事例

(国道8号トンネル補修工事の集中化)

個別で工事を実施した場合 → 160日

集中工事化を行った場合 110日

・トンネルの補修	50日
・舗装修繕	40日
・照明更新	30日
・光ファイバー耐火	30日
・点検・清掃等	10日

計 160日



ひび割れの補修

京都議定書目標達成計画の追加対策(住宅・建築物の省エネ性能の向上)

- 現行の目標達成計画においては、住宅の省エネ性能の向上により約850万トン、建築物の省エネ性能の向上により約2,550万トンのCO₂排出量を削減。(現行の目標達成計画における対策評価指標:2008年度に新築住宅の5割が省エネ判断基準に適合、2006年度に2,000m²以上の新築建築物の8割が省エネ判断基準に適合)
- 今後、規制・誘導策の充実・強化により、さらに住宅については約100万トン、建築物については約100万トン、合計約200万トンのCO₂排出量を削減見込み。(暫定値)

【今後取り組むべき施策の方向】

- 大規模(2000m²以上)の住宅・建築物に係る担保措置を強化
 - 中小規模(2000m²未満)の住宅・建築物も届出義務の対象に追加
 - 戸建住宅等に対しては、供給事業者や設計者・施工者を通じて、省エネ性能の向上を促進
-
- 高い省エネ性能を備えた先導的な住宅・建築物の建築の促進
-
- 省エネ性能の高い住宅・建築物が選択されるよう、建築物の販売・賃貸事業者を通じ、消費者にも分かり易い省エネ性能の評価・表示をさらに推進
-
- 既存ストックの省エネ改修促進等に対するインセンティブの付与
【住宅の省エネ改修促進税制の創設等】

【現在講じている施策】

- 省エネ法による規制・誘導
 - 省エネ判断基準を策定
 - 2,000m²以上の住宅・建築物の建築等の際は建築主等は省エネ措置を届出
 - 省エネ措置が著しく不十分 → 指示・公表
- 性能の評価・表示
 - 住宅性能表示制度の普及推進
 - 総合的な環境性能評価手法の開発・普及
- 補助・融資による省エネ住宅の誘導
 - 住宅ローンの優遇による省エネ住宅の誘導
 - 地域住宅交付金の活用による省エネの推進
- 技術開発の推進

追加対策としては、約200万トン-CO₂ 削減見込み(暫定値)
(第一約束期間(2008~2012)の5年間の平均)

京都議定書目標達成計画の追加対策(省CO₂型都市構造を目指した都市づくりの推進)

- ・下水汚泥燃焼の高度化によるN₂O削減により年間約130万トンのCO₂排出量を削減。
今後、下水処理における省エネルギー対策、下水道未利用エネルギーの活用による追加対策により更に年間約67万トンのCO₂排出量を削減
- ・都市緑化等の推進により年間約28万トンのCO₂を吸収。
今後、目標値の深堀りにより、年間約74万トンのCO₂を吸収。

1. 集約型都市構造の実現

- ・大規模集客施設等の都市機能の適正な立地の確保
- ・中心市街地の整備・活性化による都市機能の集積促進
- ・公共交通を中心とした都市・地域総合交通戦略の推進

2. 都市緑化等の推進

- ・公園緑地の整備
- ・民有地や公共施設における緑化の推進・緑地の保全

3. 下水道における資源エネルギーの効率的利用等の促進

- ・下水処理における省エネルギー対策
- ・下水道未利用エネルギーの活用
- ・下水汚泥燃焼の高度化によるN₂O削減

4. エネルギーの面的な利用の促進

- ・エコまちネットワーク整備事業



追加対策としては、年間約110万トン-CO₂ 削減見込み
(第一約束期間(2008~2012)の5年間の平均)