

省により、2006 年 1 月策定の IT 新改革戦略に基づき、CO2 削減見込み値の下方修正が行われている。これによれば、目達計画上の目標達成は困難であり、他の対策・施策により不足分をカバーすることを検討する必要がある。

(1) 自動車交通需要の調整

【対策評価指標】：

① 目達計画における 2010 年度見込み

自転車道等の整備<1995 年度から 2010 年度まで約 3 万 km の自転車道等を整備>

② 実績値 (2005 年度) 2.0 万 km

③ 2010 年度の見込み 3.0 万 km

【CO2 削減量】

① 目達計画における 2010 年度の排出削減見込量 約 30 万 t-CO2

② 実績に基づく推計 (2005 年度) 20 万 t-CO2

③ 2010 年度の見込み 30 万 t-CO2

※ 社会資本整備審議会環境部会 (平成 19 年 2 月 21 日) 資料による

(2-1) 高度道路交通システム (ITS) の推進【ETC】

【対策評価指標】：ノンストップ自動料金支払いシステム (ETC) 利用率

① 目達計画における見込み 2006 年春までに約 70%まで向上

② 実績値 (2005 年度) 64%

③ 2006 年度の見込み 75%

【CO2 削減量】

① 目達計画における 2010 年度の排出削減見込量 約 20 万 t-CO2

② 実績に基づく推計値 (2005 年度) 14 万 t-CO2

③ 2010 年度の見込み 20 万 t-CO2

※ 社会資本整備審議会環境部会 (平成 19 年 2 月 21 日) 資料による

(2-2) 高度道路交通システム (ITS) の推進【VICS】

【対策評価指標】：道路交通情報通信システム (VICS) 普及率

① 目達計画における 2010 年度の見込み 約 20%

② 実績値 (2005 年度) 約 16%

③ 2010 年度の見込み 約 20%

【CO2 削減量】

① 目達計画における 2010 年度の排出削減見込量 約 240 万 t-CO2

② 実績に基づく推計値 (2003 年度) 143 万 t-CO2

③ 2010 年度の見込み 240 万 t-CO2

※ 社会資本整備審議会環境部会（平成 19 年 2 月 21 日）資料による

（３）高度道路交通システム（ITS）の推進（信号機の集中制御化）

【対策評価指標】：信号機の集中制御化

- | | |
|----------------------|------------|
| ① 目達計画上の目標値（2010 年度） | 約 40,000 基 |
| ② 実績値（2005 年度） | 約 28,800 基 |
| ③ 2010 年度の予測値 | 約 42,000 基 |

【CO2 削減量】（2002 年度を起点として）

- | | |
|----------------------|--------------|
| ① 目達計画上の目標値（2010 年度） | 約 45 万 t-CO2 |
| ② 実績値（2005 年度） | 約 23 万 t-CO2 |
| ③ 2010 年度の予測値 | 約 64 万 t-CO2 |

※ 警察庁の資料による

（４）交通安全施設の設備

【対策評価指標】：信号機の高度化

- | | |
|----------------------|------------|
| ① 目達計画上の目標値（2010 年度） | 約 20,000 基 |
| ② 実績値（2005 年度） | 約 24,200 基 |
| ③ 2010 年度の予測値 | 約 38,000 基 |

【CO2 削減量】（2002 年度を起点として）

- | | |
|----------------------|--------------|
| ① 目達計画上の目標値（2010 年度） | 約 26 万 t-CO2 |
| ② 実績値（2005 年度） | 約 11 万 t-CO2 |
| ③ 2010 年度の予測値 | 約 32 万 t-CO2 |

※ 警察庁の資料による

（５）路上工事の縮減

【対策評価指標】：1km 当たりの年間路上工事時間

- | | |
|------------------------|------------|
| ① 目達計画における見込み（2007 年度） | 161 h/km 年 |
| ② 実績値（2005 年度） | 126 h/km 年 |
| ③ 2007 年度における見込み | 161 h/km 年 |

【CO2 削減量】

- | | |
|----------------------------|--------------|
| ① 目達計画における 2010 年度の排出削減見込み | 約 50 万 t-CO2 |
| ② 実績値（2005 年度） | 59.8 万 t-CO2 |
| ③ 2010 年度の見込み量 | 約 50 万 t-CO2 |

※ 社会資本整備審議会環境部会（平成 19 年 2 月 21 日）資料による

（６）テレワーク等情報通信を活用した交通代替の推進

【対策評価指標】：テレワーク人口

- | | |
|----------------------|--------------|
| ① 目達計画上の目標値（2010 年度） | 約 1,630 万人相当 |
| ② 実績値（2005 年度） | 約 674 万人相当 |
| ③ 2010 年度の予測値 | 約 1,300 万人相当 |

【CO2 削減量】（2002 年度を起点として）

- | | |
|----------------------|---------------|
| ① 目達計画上の目標値（2010 年度） | 約 255 万 t-CO2 |
| ② 実績値（2005 年度） | 約 56 万 t-CO2 |
| ③ 2010 年度の予測値 | 約 210 万 t-CO2 |

（参考） 総務省の資料に基づき試算。②、③は、評価指標を基に目達計画上の目標値から割り戻した 2002 年度削減量、2005 年度削減量を用いて国土交通省が推計。

3. 物流の効率化

（1）海運グリーン化総合対策

スーパーエコシップ等の新技術の開発・普及促進、内航海運業の参入規制の見直しにより、CO2 排出の削減効果は現れてきており、このまま推移すれば、多少の変動は想定されるものの、概ね目標達成が可能な水準である。引き続き、現行の対策・施策の着実な進捗を図っていく必要がある。

【対策評価指標】：海上輸送量（雑貨）

- | | |
|----------------------|-------------|
| ① 目達計画上の目標値（2010 年度） | 312 億トンキロ |
| ② 実績値（2005 年度） | 298.1 億トンキロ |
| ③ 2010 年度の予測値 | 312.0 億トンキロ |

【CO2 削減量】（2002 年度を起点として）

- | | |
|----------------------|---------------|
| ① 目達計画上の目標値（2010 年度） | 約 103 万 t-CO2 |
| ② 実績値（2005 年度） | 約 61 万 t-CO2 |
| ③ 2010 年度の予測値 | 約 103 万 t-CO2 |

（2）鉄道貨物へのモーダルシフト

高速貨物列車の導入、貨物駅のコンテナ列車対応化等を通じて、CO2 排出の削減効果は現れてきており、このまま推移すれば、多少の変動は想定されるものの、概ね目標達成が可能な水準である。引き続き、現行の対策・施策の着実な進捗を図っていく必要がある。

【対策評価指標】：鉄道コンテナ輸送のシフト量

- | | |
|----------------------|----------|
| ① 目達計画上の目標値（2010 年度） | 32 億トンキロ |
| ② 実績値（2005 年度） | 14 億トンキロ |
| ③ 2010 年度の予測値 | 32 億トンキロ |

【CO2 削減量】（2002 年度を起点として）

- | | |
|----------------------|--------------|
| ① 目達計画上の目標値（2010 年度） | 約 78 万 t-CO2 |
| ② 実績値（2005 年度） | 約 30 万 t-CO2 |
| ③ 2010 年度の予測値 | 約 78 万 t-CO2 |

（3）トラック輸送の効率化

規制の緩和による営業用貨物輸送の活性化等を通じて、大幅な削減効果が現れており、目達計画上の目標を大幅に上回る水準である。引き続き、削減効果の一層の顕在化を図るため、現行の対策・施策の着実な進捗を図っていく必要がある。

【対策評価指標】：1）車両総重量 24 トン超 25 トン以下の車両の保有数

2）トレーラーの保有数、3）営自率、4）積載率

①目達計画上の目標値（2010 年度）

1）120,800 台、2）68,800 台、3）85.0%、4）43.8%

②実績値（2005 年度）

1）119,900 台、2）71,100 台、3）87%、4）44.6%

③2010 年度の予測値

1）120,800 台、2）71,100 台、3）87%、4）44.6%

（予測の前提） 予測は、トレーラー台数や営自率、積載効率はそれぞれ 2005 年度実績から横ばいで推移する、車両総重量 24 トン超 25 トン以下の車両台数は現行の目達計画と同じまでと想定した。

【CO2 削減量】（2002 年度を起点として）

- | | |
|----------------------|-----------------|
| ① 目達計画上の目標値（2010 年度） | 約 520 万 t-CO2 |
| ② 実績値（2005 年度） | 約 1,054 万 t-CO2 |
| ③ 2010 年度の予測値 | 約 1,069 万 t-CO2 |

（4）国際貨物の陸上輸送距離の削減

外航船舶が寄港可能な港湾の整備等により、最寄り港までの海上輸送を可能とする環境を整備し、トラック輸送に係る走行距離を短縮し、CO2 排出を削減する施策を進めている。

対策評価指標として用いている国際貨物の陸上輸送の削減量は、5 年おきに実施しているコンテナ貨物流動調査等によっていることから、2002 年度のデータが最新であり、最近の対策・施策の進捗を評価できていない。

【対策評価指標】：国際貨物の陸上輸送量の削減量

- | | |
|----------------------|----------|
| ① 目達計画上の目標値（2010 年度） | 92 億トンキロ |
| ② 実績値（2005 年度） | 把握できていない |

