

社会資本整備審議会
第9回環境部会資料2
より関係部分を抜粋

社会資本整備審議会環境部会 中間とりまとめ（素案）

～京都議定書目標達成計画の評価・見直しについて～

平成19年6月

目 次

1 章 はじめに

2 章 社会資本整備分野における主な対策・施策の進捗状況及び評価

- (1) 民生部門（住宅・建築物）
- (2) 運輸部門（交通流対策）
- (3) 産業部門（建設施工分野）
- (4) 一酸化二窒素対策（下水道）
- (5) 温室効果ガス吸収源対策（都市緑化等）
- (6) 業界団体の自主行動計画

3 章 社会資本整備分野における地球温暖化対策の今後の方向性

3. 1 見直しの視点

- (1) ライフスタイルの変革も視野に入れた取組
- (2) 全ての関係者の参加と協働
- (3) 総合的な施策の実施
- (4) 他の政策目的との連携
- (5) 長期的な視点に立った検討

3. 2 今後の対策・施策の方向

- (1) 住宅・建築物の省エネ性能の向上
- (2) 環境に配慮したまちづくり
- (3) 新エネルギー・新技術の活用

4 章 おわりに

1 章 はじめに

CO₂ など温室効果ガス的人為的排出に起因し、地球規模で進行している気候の温暖化は、我々人類の生存基盤を脅かすものであり、国際社会が克服すべき共通の、かつ重要な課題である。わが国では、温室効果ガスの削減に関する国際的約束を果たすため、2005 年 4 月に京都議定書目標達成計画（以下「目達計画」という。）を閣議決定し、政府、国民が一体となって地球温暖化対策を推進している。

目達計画においては、「第 1 約束期間の前年である 2007 年度に、目達計画に定める対策・施策の進捗状況・排出状況等を総合的に評価し、第 1 約束期間において必要な対策・施策を 2008 年度から講ずるものとする」とされている。

本環境部会では、社会資本整備分野における目達計画に定められた対策・施策の進捗状況の評価と今後の対策の方向性について審議を行った。

なお、京都議定書上、第 1 約束期間である 2008 年度から 2012 年度の 5 年間の平均での削減目標を達成する必要があるが、目達計画ではその期間の中央である 2010 年度を目標年度としている。

1. 我が国の温室効果ガスの排出量の実態

2007 年 5 月 29 日に公表された 2005 年度（平成 17 年度）の温室効果ガス排出量等の確報値によると、2005 年度の温室効果ガスの総排出量は、13 億 6,000 万トンであり、京都議定書の規定による基準年（原則 1990 年）の総排出量と比べ、7.8%上回っている。

前年度の総排出量と比べると 0.2%増加しているが、これは、エネルギー起源二酸化炭素について、産業及び運輸部門からの排出量が減少した一方で、厳冬などによって家庭部門、業務その他部門からの排出量が大きく伸びたことによるところが大きいものと考えられる。

この結果、我が国の目標を達成するためには、森林吸収源対策で 3.8%、京都メカニズムで 1.6%を確保することを前提として、2005 年度の排出量に対して 8.4%の排出削減が必要となっている。

2. 主な部門の二酸化炭素(CO₂)排出量の実態

(1) 産業部門

(略)

(2) 運輸部門

2005 年度の運輸部門（自動車・船舶等）の二酸化炭素排出量は 2 億 5,700 万トンであり、基準年と比べると 18.1%増加した。排出量は 2001 年をピークに減少に転じており、2005 年度は前年度と比べると 1.8%減少している。

(3) 民生部門（業務その他部門、家庭部門）

(略)

2章 社会資本整備分野における主な対策・施策の進捗状況及び評価

個別の対策・施策ごとに、次の項目の評価結果を踏まえて、対策の進捗状況や目達計画上の目標の達成可能性について評価を行った。

[対策評価指標]

- ① 目達計画上の目標値
- ② 現時点で入手可能な最新の実績値
- ③ 2010 年度の見込み

[CO₂ 削減量]

- ① 目達計画上の目標値 (2010 年度)
- ② 現時点で入手可能な最新の実績値
- ③ 2010 年度の見込み

(1) 民生部門 (住宅・建築物)

(略)

(2) 運輸部門 (交通流対策)

① 高度道路交通システム (ITS) の推進 【ETC】

車載器リース制度等の車載器購入支援の実施、ETC カードの取得から車載器の取付まで 1 箇所で行うワンストップサービスの実施、クレジットカード以外の決済方法の導入、マイレージ割引や時間帯割引等の多様な料金割引の実施、二輪車 ETC の本格運用の開始により、ETC (ノンストップ自動料金支払いシステム) の利用率の向上を推進している。

対策評価指標については、ETC の利用率が 2006 年春までに約 70% の目標に対して、2007 年 4 月の週データによると ETC 利用率は 68% と増加しており、概ね目標を達成している。引き続きこれらの施策を着実に推進する必要がある。

[対策評価指標]: ETC (ノンストップ自動料金支払いシステム) 利用率

- ① 目達計画上の目標値 (2006 年春) 70%
- ② 実績値 (2006 年度) 68%
- ③ 2010 年度の見込み —

[CO₂ 削減量]

- ① 目達計画上の目標値 (2010 年度) 20 万 t
- ② 実績値 (2006 年度) 16 万 t
- ③ 2010 年度の見込み 20 万 t

② 高度道路交通システム（ITS）の推進 【VICS】

1996年4月に首都圏、東名・名神高速でサービスを開始し、2003年2月より全国の都道府県においてサービスを提供し、VICS（道路交通情報通信システム）の利用を推進している。

対策評価指標については、VICS 普及率が2010年度で約20%の目標に対して、2006年度のVICS 普及率は約18%であり順調に推移しており、概ね目標達成可能な水準である。今後、サービスエリアの拡大、道路交通情報提供の内容の充実を図り、着実にVICSの普及率向上を図る必要がある。

〔対策評価指標〕：VICS（道路交通情報通信システム）の普及率

① 目達計画上の目標値（2010年度）	約20%
② 実績値（2006年度）	18%
③ 2010年度の見込み	約20%

〔CO₂削減量〕

① 目達計画上の目標値（2010年度）	240万t
② 実績値（2003年度）	143万t
③ 2010年度の見込み	240万t

③ 路上工事の縮減

道路管理者、占有企業（電気、通信、上下水道等）で構成される路上工事調整会議における工事時期の平準化や共同施工、年末・年度末の路上工事の抑制、共同溝の整備等により、路上工事の縮減を推進している。また、工事の目的や実施時期を分かりやすく伝える新しい路上工事看板を導入し、路上工事のアカウンタビリティに努めている。

対策評価指標については、1km当たりの年間路上工事時間が2007年度で161時間の目標に対して、2005年度は126時間であり、目標を上回る実績となっている。引き続き、地域の行事や道路利用を踏まえたきめ細やかな路上工事縮減を推進するとともに、ITを活用し、利用者への路上工事について広報を推進するなど、路上工事の縮減に努めていく必要がある。

〔対策評価指標〕：1km当たりの年間路上工事時間

① 目達計画上の目標値（2007年度）	161時間
② 実績値（2005年度）	126時間
③ 2010年度の見込み	—

〔CO₂削減量〕

① 目達計画上の目標値（2010年度）	約50万t
② 実績値（2005年度）	59.8万t
③ 2010年度の見込み	約50万t