

iv) 既存ストックの省エネ対策の促進
(略)

v) 住宅・建築物の省エネに係る評価・表示の充実
(略)

vi) 複数の建築物が連携したエネルギー対策の取り組みの推進
(略)

vii) 官庁施設における取組の推進
(略)

(2) 環境に配慮したまちづくり

i) これまでの施策・対策について

本分野におけるこれまでの対策・施策のうち、「高度道路交通システムの推進」「路上工事の縮減」及び「自動車交通需要の調整」の交通流対策については、いずれもその効果が目達計画で見込んだ方向で実現しており、引き続きその着実な実施を図っていく必要がある。

(略)

ii) 都市・地域総合交通戦略の推進

道路交通の混雑緩和、公共交通の乗継ぎ円滑化など、都市や地域が抱える交通の課題を解決し、円滑な交通が確保された集約型の都市構造を実現することにより、自動車利用から公共交通への転換による CO₂ 削減、まちのコンパクト化による移動に伴うエネルギー消費量の削減等の環境改善効果も期待されることである。

このためには、地方公共団体や公共交通事業者等の関係者が一体となって、計画的に取り組むことが有用である。

現在、「都市・地域総合交通戦略」の策定を国が支援し、戦略に基づく道路交通の円滑化や LRT 等の公共交通の導入支援等を重点的に支援しているところであるが、過度な自動車利用を抑制し都市機能がコンパクトに集約された都市構造への再編を実現するため、さらなる支援のあり方について検討する必要がある。

iii) TDM 施策の推進（高速道路料金の引下げ等）

並行する一般道が混雑している状況にもかかわらず、高速道路には比較的余裕があるなど高速道路が十分に活用されていないという現状がある。

このため、多様で弾力的な料金設定により、既存高速ネットワークの効率的な活用等を図り、高速道路・一般道路における渋滞緩和に伴う CO₂ 排出量の削減等を図るべく検討を進める必要がある。

iv) ボトルネック踏切等の対策

我が国には全国で約 3 万 6 千箇所の踏切が存在し、特に都市部においては交通渋滞（踏切遮断により全国で約 140 万人・時間/日の損失時間）の主たる要因となっているところであり、道路交通円滑化等の観点から、交通のボトルネックとなっている踏切に対し早急な対策が求められている。

このため、踏切遮断による渋滞で CO₂ 排出量が多いボトルネック踏切（開かずの踏切、自動車ボトルネック踏切）等について、除却ペースをスピードアップするなど、連続立体交差事業等の抜本対策を重点的に実施する必要がある。

v) 下水道における省エネ対策の徹底

（略）

vi) 都市緑化等の推進

（略）

vii) 省 CO₂ 型の都市デザインに向けたエネルギーの面的な利用の促進

（略）

viii) 環境に配慮した都市構造に向けて

（略）

(3) 新エネルギー・新技術の活用

i) 下水道ポテンシャルを活用した地域全体の省 CO₂ の推進

(略)

ii) 道路における新エネルギー・新技術の活用の推進

自動車に関する新技術分野では、ハイブリッドカーや新エネルギー車（電気自動車、CNG 自動車等）の利用促進を図るとともに、CO₂ 排出量削減に寄与する新技術（低公害車、新エネルギー施設等）の開発と普及促進を更に進めることは重要であり、普及促進や技術開発に向けた支援を実施する必要がある。

また、道路空間において、太陽光発電による道路照明などの取組が行われているところであるが、今後、新エネルギーを活用した施設の設置拡大の可能性について検討する必要がある。

さらに、路上あるいは高速道路の SA や PA におけるトラック等のアイドリングストップをさらに推進するため、駐停車中に外部からの電源を供給するシステムなど新たな技術開発への支援の推進を検討する必要がある。

iii) 官庁施設における太陽光発電導入の推進

(略)

4章 おわりに

今回の中間とりまとめでは、策定されてから約 2 年が経過した京都議定書目標達成計画に定められた対策・施策の評価を実施し、今後、様々な施策を検討するに当たっての視点と方向性を示したところである。

一方、我が国の温室効果ガスの排出量は依然として増加傾向にあり、また、経済成長率の上方修正等、排出量増加につながる要因も見られることから、京都議定書目標達成計画が定められた際のマクロフレームについての見直しも想定される。

今後、これらの動きにも留意しつつ、社会資本整備分野における対策・施策について引き続き積極的に検討を進めるとともに、必要に応じ、社会資本整備審議会の各分科会・部会等において個別のテーマについて具体的な検討を行い、年内を目途に今後の方策をとりまとめることとする。

