

出典、公表時期	・毎月の路上工事時間は、ホームページで公表。 ・1km 当りの年間路上工事時間の実績値は、業績計画書/達成度報告書のアウトカム指標として公表。
備考	

2. 国の施策

施策の全体像		2006 年度実績見込み (2007 年度予定)
【法律・基準】		
【税制】		
【予算・補助】		
【融資】		
【技術開発】		
【普及啓発】		
【その他】	・大都市及び地方中心城市等で工事調整会議を設置・開催	・共同施工や集中工事、年末・年度末等の路上工事抑制などの取り組みを実施。

3. 排出削減見込量の根拠等

路上工事の縮減を通じた渋滞時間の減少による CO2 排出削減見込量を次のように算定。

路上工事縮減による CO2 排出削減見込量

$$= (\text{基準年における路上工事に伴う渋滞を原因とする CO2 排出量}) - (\text{目標年における路上工事に伴う渋滞を原因とする CO2 排出量})$$

1. 基準年における路上工事に伴う渋滞を原因とする CO2 排出量

$$= \Sigma (\text{全車種}) \left[(\text{基準年における路上工事に伴う渋滞時間}) \times (1 \text{ 台あたりの CO2 排出削減量}) \times (\text{走行台数}) \right] \\ = \text{約 } 260 (\text{万 t-CO2}) \quad \textcircled{1}$$

$$2. \text{目標年における路上工事に伴う渋滞を原因とする CO2 排出量} \\ = \Sigma (\text{全車種}) \left[(\text{目標年における路上工事に伴う渋滞時間}) \times (1 \text{ 台あたりの CO2 排出削減量}) \times (\text{走行台数}) \right] \\ = \text{約 } 210 (\text{万 t-CO2}) \quad \textcircled{2}$$

3. 路上工事縮減による CO2 排出削減見込量

$$= \text{約 } 260 (\text{万 t-CO2}) - \text{約 } 210 (\text{万 t-CO2}) \\ = \text{約 } 50 (\text{万 t-CO2}) \quad \textcircled{2}$$

・排出削減見込量の算定根拠 (項目及び数値)

項目	数値
基準年における路上工事に伴う渋滞時間	14,323,756 時間/年
基準年における 1 台あたりの CO2 排出削減量 (C-t 換算)	乗用車: 35.341 g/台 バス: 54.221 g/台 小型貨物車: 24.485 g/台 普通貨物車: 46.138 g/台
基準年における走行台数 (24h)	乗用車: 21,991 台 バス: 317 台 小型貨物車: 6,166 台 普通貨物車: 5,520 台
目標年における路上工事に伴う渋滞時間	10,902,606 時間/年
目標年における 1 台あたりの CO2 排出削減量 (CO2-t 換算)	乗用車: 37.8515 g/台 バス: 163.5185 g/台 小型貨物車: 102.955 g/台 普通貨物車: 306.446 g/台
目標年における走行台数 (24h)	基準年の走行台数に同じ

2-7：交通安全施設の整備

(別表1-1b⑦)、【警】

1. 対策評価指標の実績と見込み

- 現時点における対策評価指標の2010年度の見通し

信号機の高度化<1995年度から2010年度まで約2万基の信号機を高度化>

<参考>

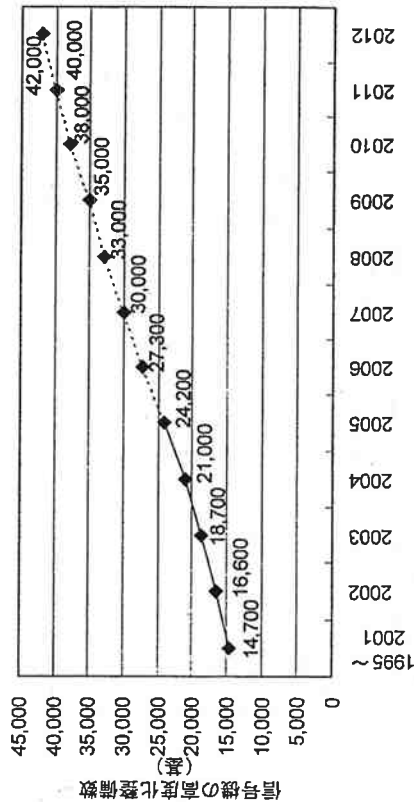
目標達成計画における対策評価指標<2010年度見込み>

信号機の高度化<1995年度から2010年度まで約2万基の信号機を高度化>

(単位：基)

	1995 ~2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
信号機の 高度化	約 14,700	約 16,600	約 18,700	約 21,000	約 24,200	約 27,300	約 30,000	約 33,000	約 35,000	約 38,000	約 40,000	約 42,000
					(最小値)							
					(最大値)							

※ 数値は、当該年度末現在の累積値であって、2005年度までは実績数、2006年度以降は見込み数。



定数・算出 方法	都道府県警察における整備基数
出典、 公表時期	警察庁内部資料 (交通局交通規制課調べ)

備考	○ 信号機の高度化については、京都府整備計画の資料2別表1～5の具体的対策の排出削減見込み量の根拠において「プログラム多段系統化、半感応化及び右折感応化」を計上しているが、本試算においては、新たに、二酸化炭素排出削減係数の算出が可能となった「多現示化」を追加することとし、整備基数については、1995年度からの基数について「多現示化」を加えて計上した。 ○ 整備予定の基数については、各都道府県警察における今後の整備計画をもとに積み上げたものであり、最大値、最小値は設定していない。
----	---

2. 国の施策

	施策の全体像	2006年度実績見込み (2007年度予定)
[法律・基準]		
[税制]		
[予算・補助]	・特定交通安全施設等整備事業 ・交通安全施設等整備事業の効果測定及び測定手法の検証 ・交通規制センターシステムのあり方に関する調査委託	2006年度予算額 (2007年度予算案) 15,365百万円の内数(15,365百万円の内数) 4百万円 (10百万円) 204百万円 (206年度で終了)
[融資]		
[技術開発]		
[普及啓発]		
[その他]	・特定交通安全施設等整備事業費 交通流の円滑化に資する信号機の系統化、感応化等を推進するため、都道府県警察が実施する交通安全施設整備に要する費用の一部を補助する。	継続
	・交通安全施設等整備事業の効果測定及び測定手法の検証 CO2等の排出削減に資する交通安全施設等の計画的・効果的な整備を図るため、現在用いている効果測定方法を検証し、評価分析の方法について見直しを実施するとともに、平成18年度に整備した交通安全施設等の整備効果を分析し、交通渋滞解消、CO2等の排出の抑制に係る効果を測定する。	継続(2003年度～)

(2005 年度～2006 年度)

・交通管制センターシステムのあり方に関する調査委託

交通渋滞及び交通公害の解消等を目的として交通管理を一元的に行う交通管制センターシステムについて、オープン化、C/S化等の考え方を導入して仕様・規格の統一化を図るための調査委託を実施し、システムの高度化を推進した。

3. 排出削減見込量の根拠等

- 1 策定時の排出削減見込量
交通安全施設の整備 約 50 万 t-CO₂

- 2 積算時に見込んだ前提
高度化した信号機 1 基あたりの CO₂ 改善量、信号機の整備予定基数

※ CO₂ 改善量については、集中制御化と同様に、信号機の高度化事業（プログラム多段系統化、半感応化及び右折感応化）の整備効果についてそれぞれ調査を行った結果に基づく、各事業による CO₂ の排出抑制効果から算出している。平成 22 年度の CO₂ 排出削減見込量の根拠となる事業の信号機 1 基当たりの CO₂ 改善量及び整備予定基数は以下のとおりである。

信号機の高度化事業	1 基当たりの CO ₂ 改善量	整備予定基数
プログラム多段系統化	43.00t-CO ₂ /基・年	約 1.1 万基
半感応化	3.25t-CO ₂ /基・年	約 0.6 万基
右折感応化	3.94t-CO ₂ /基・年	約 0.3 万基

- 3 算出に至る計算根拠
CO₂ 排出削減見込量 = 信号機 1 基当たりの CO₂ 改善量 × 信号機の整備予定基数

2-8：テレワーク等情報通信を活用した交通代替の推進

(別表 1-b⑧)、【総】

1. 対策評価指標の実績と見込み

- 現時点における対策評価指標の 2010 年度の見通し

テレワーク人口<就業者数の 20%、約 1,300 万人相当>

<参考>

目標達成計画における対策評価指標<2010 年度見込み>

テレワーク人口<就業者数の 25%、約 1,630 万人相当>

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
就業者数あたりのテレワーク人口の割合 (%)	6.1	-	-	10.4								
テレワーク人口 (万人)	408			674								
				(最小値)								
				(最大値)								

