

# 京都議定書目標達成計画の進捗状況の点検

平成21年7月10日

国土交通省

# 改定京都議定書目標達成計画における国土交通省地球温暖化対策の評価

対策名	対策の概要	排出削減量		対策評価指標		評価	対策・施策の追加・強化等	
		最新の実績(2006～2008年度) (万t-CO2)	目標2010年度 (万t-CO2)	最新の実績(2006～2008年度)	目標2010年度			
<b>〇運輸部門</b>								
1	環境に配慮した自動車使用の促進(エコドライブの普及促進等による自動車運送事業等のグリーン化)	EMSモデル事業に対する支援等によりエコドライブの取組みを推進 高度GPS-AVMシステムの整備支援等を実施し、エコドライブの普及促進を図る	89	139	トラック、バスにおけるエコドライブ関連機器の普及台数 22(万台) タクシーにおける高度GPS-AVMシステム車両普及率 17.2(%)	34(万台) 28(%)	実績のトレンドが概ね見込どおり。	これまで行ってきた施策を引き続き実施。
2	自動車単体対策	グリーン税制等の自動車燃費向上に対するインセンティブ付与施策によるクリーンエネルギー自動車の普及、2010年燃費基準からの更なる低燃費化(乗用車等について、次期基準である2015年度基準を策定したとともに、重量車においても2015年度基準を策定したことから、2010年度基準からの更なる低燃費化を図る。)	1,528	(上位)2,550 (下位)2,470	588(原油換算万kL) CEV普及台数 51(万台)	940(原油換算万kL) (上位)233(万台) 69	実績のトレンドが概ね見込どおり。	これまで行ってきた施策を引き続き実施。
3	高速道路での大型トラックの最高速度の抑制	大型トラック(車両総重量8トン以上又は最大積載量5トン以上)に対し、90km/h以上で走行できないようにする装置を義務付け。	79	(上位)97 (下位)47	大型トラックの速度抑制装置装着台数 557(千台)	718(千台)	実績のトレンドが概ね見込どおり。	これまで行ってきた施策を引き続き実施。
4	高速道路の多様で弾力的な料金施策	道路関係公団民営化時に導入した平均約1割の割引を引き続き実施するとともに、地域の活性化、物流の効率化、都市部の深刻な渋滞の解消、地球温暖化対策等の政策課題に対応する観点から、料金引下げなど既存高速道路ネットワークの有効活用・機能強化策を推進。	24	$20 + \alpha^{*1}$	割引利用交通量 220(億台km/年)	$200 + \beta^{*2}$ (億台km/年)	実績のトレンドが概ね見込どおり。	2008年度から更なる料金引下げ等を実施。
5	自動車交通需要の調整	自転車道や自転車歩行者道など自転車走行空間や自転車駐輪場の整備を推進し、自転車利用の促進。	23	30	自転車道等の整備延長 2.26(万km)	3(万km)	実績のトレンドが概ね見込どおり。	2007年度から自転車通行環境整備モデル地区を指定し、自転車道等の更なる整備を推進。
6	高速道路交通システム(ITS)の推進(ETC)	有料道路におけるETC利用を推進。	19	20	ETC利用率 79(%)	81(%)	実績のトレンドが概ね見込どおり。	これまで行ってきた施策を引き続き実施。
7	高速道路交通システム(ITS)の推進(VICS)	VICSの普及により交通流が円滑化し走行速度が向上することで、実走行燃費が改善され、自動車からのCO2排出量を削減。	225	240	VICS普及率 19(%)	20(%)	実績のトレンドが概ね見込どおり。	これまで行ってきた施策を引き続き実施。
8	路上工事の縮減	工事の共同施工や集中工事、共同溝の整備等により路上工事の縮減を実施。	64	68	1km当たりの年間路上工事時間 107(時間/km・年)	108(時間/km・年)	実績のトレンドが概ね見込どおり。	これまで行ってきた施策を引き続き実施。
9	ボトルネック踏切等の対策	「開かずの踏切」、「自動車ボトルネック踏切」等の解消を推進。	10	18	渋滞損失時間の削減量 800(万人・時間/年)	1,400(万人・時間/年)	実績のトレンドが概ね見込みどおり。	これまで行ってきた施策を引き続き実施。
10	海運グリーン化総合対策	トラック輸送から海上輸送へのモーダルシフトの推進、船舶の燃費性能を評価する指標の活用による省エネ船舶の普及促進等を図る。	96	126	海上輸送量 301(億トンキロ)	312(億トンキロ)	実績のトレンドが概ね見込どおり。	これまで行ってきた施策を引き続き実施。
11	鉄道貨物へのモーダルシフト	CO2排出量削減等の環境負荷低減に資する、鉄道貨物輸送へのモーダルシフトを促進する。	40	80	鉄道コンテナ輸送トンキロ数 16(億トンキロ)	32(億トンキロ)	世界同時不況による物流全体の落ち込みを受け、実績のトレンドが見込みと比べやや低い。	これまで行ってきた施策を引き続き実施。

対策名	対策の概要	排出削減量		対策評価指標		評価	対策・施策の追加・強化等
		最新の実績(2006～2008年度) (万t-CO2)	目標2010年度 (万t-CO2)	最新の実績(2006～2008年度)	目標2010年度		
12 トラック輸送の効率化	車両の大型化及びトレーラー化を推進するとともに、効率の悪い自家用トラックから、より効率の良い営業用トラックへの転換(自営転換)を推進することにより、帰り荷の確保等による積載率の向上を図る。	1,309	1,389	車両総重量24トン超25トン以下の車両の保有台数 157,400(台)	120,800(台)	実績のトレンドが概ね見込どおり。	これまで行ってきた施策を引き続き実施。
				トレーラーの保有台数 85,800(台)	71,100(台)		
				営自率 87.4(%)	87.0(%)		
				積載効率 44.0(%)	44.6(%)		
13 国際貨物の陸上輸送距離削減	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する。	221	262	国際貨物の陸上輸送削減距離 77(億トンキロ)	92(億トンキロ)	実績のトレンドが概ね見込どおり。	これまで行ってきた施策を引き続き実施。
14 省エネに資する船舶の普及促進	環境に優しく経済的な次世代内航船舶(SES)の普及支援施策	0.21	0.94	省エネ船導入実績 19(隻)	33(隻)	実績のトレンドが概ね見込どおり。	これまで行ってきた施策を引き続き実施。
15 公共交通機関の利用促進	鉄道新線整備、都市部におけるLRTやBRTの導入、乗継の改善等、総合的に支援する。 また、通勤交通マネジメントについては、従業員の通勤手段をマイカーから公共交通等に転換することを促すため、事業所に対するアンケートやアドバイザーの派遣等の支援を行う。	190	385	公共交通機関の輸送人員 1,824(百万人)	2,546(百万人)	実績のトレンドが概ね見込どおり。	これまで行ってきた施策を引き続き実施。
16 鉄道のエネルギー消費効率の向上	税制優遇措置等により、よりエネルギー効率の高い新型車両への代替を促進する。	65	44	エネルギー消費原単位 2.36(kwh/km)	(上位)2.42(kwh/km)	実績のトレンドが概ね見込どおり。	これまで行ってきた施策を引き続き実施。
					(下位)2.60(kwh/km)		
17 航空のエネルギー消費効率の向上	新規機材の導入に対する支援や航空保安システムの高度化等を推進する。	185	191	エネルギー消費原単位 0.0521(L/人キロ)	0.0519(L/人キロ)	実績のトレンドが概ね見込どおり。	これまで行ってきた施策を引き続き実施。
18 高度道路交通システム(ITS)の推進 (信号機の集中制御化)	交通流の円滑化に資する信号機の集中制御化を推進する。	100	110	整備基数 38000(基)	42000(基)	これまで計画的に整備してきたところであるが、今後も計画的に整備していく予定。 警察庁担当	これまで行ってきた施策を引き続き実施。
19 交通安全施設の整備 (信号機の高度化)	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。	30	40	整備基数 33000(基)	38000(基)	これまで計画的に整備してきたところであるが、今後も計画的に整備していく予定。 警察庁担当	これまで行ってきた施策を引き続き実施。
20 交通安全施設の整備 (信号灯器のLED化の推進)	信号灯器のLED化を推進する。		0.7		整備灯数 43800(灯)	警察庁担当	—
21 テレワーク等情報通信を活用した交通代替の推進	テレワーク人口倍増アクションプラン(平成19年5月29日テレワーク推進に関する関係省庁連絡会議決定)に基づき、情報通信技術を活用した場所と時間に捕らわれない柔軟な働き方(テレワーク)を促進することにより、通勤交通量の削減を推進する。	総務省担当	50		テレワーク人口 約1300(万人)	—	
22 輸送用燃料におけるバイオマス由来燃料の利用(新エネルギー対策の推進に含まれる)	輸送用燃料におけるバイオマス由来燃料の普及に向けて、「バイオマス・ニッポン総合戦略」に基づいた政府全体の取組として、ETBE(バイオマス由来ガソリン添加剤)、E3(バイオエタノール3%混入)、さらに廃食用油等を活用したバイオディーゼル燃料(BDF)等の導入促進を図る。	経済産業省担当	—		輸送用燃料におけるバイオ燃料 50(万kl)	—	

対策名	対策の概要	排出削減量		対策評価指標		評価	対策・施策の追加・強化等	
		最新の実績(2006～2008年度) (万t-CO2)	目標2010年度 (万t-CO2)	最新の実績(2006～2008年度)	目標2010年度			
<b>○業務・家庭部門</b>								
23	住宅の省エネ性能の向上	一定規模以上の住宅の新築時等における省エネ措置の届出の義務付け等を内容とする省エネ法の的確な執行を図るとともに、融資・補助等による支援を行うことにより、住宅の省エネ性能の向上を推進する。	660	930	新築住宅の省エネ判断基準(平成11年基準)適合率36(%)	66(%)	実績のトレンドが概ね見込みどおり。	これまでの施策を引き続き実施するとともに、省エネ法の改正など住宅の省エネ性能の向上に係る施策を充実・強化。
24	建築物の省エネ性能の向上	一定規模以上の建築物の新築時等における省エネ措置の届出の義務付け等を内容とする省エネ法の的確な執行を図るとともに、融資・補助等による支援を行うことにより、建築物の省エネ性能の向上を推進する。	1,330	2,870	新築建築物(2000㎡以上)の省エネ判断基準(平成11年基準)適合率87(%)	新築建築物の省エネ判断基準(平成11年基準)適合率85(%)	実績のトレンドが概ね見込みどおり。	これまでの施策を引き続き実施するとともに、省エネ法の改正など建築物の省エネ性能の向上に係る施策を充実・強化。
25	下水道における省エネ・新エネ対策の推進	下水道管理者に対し、下水道管理者向け省エネ診断ソフト、下水道における温暖化防止対策の計画策定のためのガイドラインの提示等の技術的支援、新世代下水道支援事業、民間活用型地球温暖化対策下水道事業等国庫補助制度による財政的支援を積極的に実施。	38	90	下水汚泥エネルギー利用率13(%)	22(%)	実績のトレンドが概ね見込みどおり。	・H20から補助事業を拡充。 ・計画策定のためのガイドラインの提示等、下水道管理者に対する技術的支援を実施。
26	緑化等ヒートアイランド対策による熱環境改善を通じた都市の低炭素化	屋上緑化の推進等ヒートアイランド対策による熱環境改善を通じた省CO2化を図る。	0.2～1.1	(上位)2.3	屋上緑化施工増加面積58(ha)	123(ha)	実績のトレンドが概ね見込みどおり。	・平成21年度税制改正によって認定緑化施設に係わる固定資産税の特例措置の延長を実施。 ・前年に引き続き、平成21年度も補助事業(緑地環境整備総合支援事業)の拡充を実施。
				(下位)0.5				
<b>○産業部門(建築施工分野)</b>								
27	建設施工分野における低燃費型建設機械の普及	低燃費型建設機械指定制度創設の運用を開始し、指定機械を取得する場合の支援措置として融資制度を実施している。	12	20	低燃費型建設機械普及率18(%)	30(%)	実績のトレンドが概ね見込みどおり。	これまで行ってきた施策を引き続き実施。
<b>○一酸化二窒素(下水道)</b>								
28	下水汚泥焼却施設における燃焼の高度化	高温焼却を実施する下水道管理者に対する焼却炉の新設・更新等への国庫補助、下水道管理者に対する高温焼却のN2O削減効果に関する情報発信を実施するとともに、高温焼却の基準化を含め検討を実施する。さらに、対象となる下水道管理者に、具体的な燃焼の高度化の実行計画の働きかけ等を行う。	53	126	高分子流動炉の燃焼の高度化の普及率42(%)	100(%)	実績のトレンドが概ね見込みと比べて低い。	・燃焼の高度化を実施していない下水道管理者に対する具体的な実行計画に基づく取組実施を働きかけ、国庫補助による支援。 ・個別の焼却施設における燃焼の高度化の取組状況を公表。
<b>○温室効果ガス吸収源対策(都市緑化等)</b>								
29	都市緑化等の推進	都市公園の整備、道路、河川その他の公共公益施設での緑地空間の確保、民間開発にともなう緑の確保、「都市緑化月間」等の緑の創出に関する普及啓発などにより、公的主体のみならず市民、企業、NPO等の幅広い主体による緑化を推進する。	69	74	70(千ha)	76(千ha)	実績のトレンドが概ね見込みどおり。	・平成21年度税制改正によって認定緑化施設に係わる固定資産税の特例措置の延長を実施。 ・前年度に引き続き平成21年度も補助事業(緑地環境整備総合支援事業)の拡充を実施。

対策名	対策の概要	主な取組内容
集約型都市構造の実現	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に向け、大規模集客施設等の都市機能の適正な立地を確保し、中心市街地の整備・活性化による都市機能の集積を促進するとともに、都市・地域総合交通戦略を推進する。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市計画制度による大規模集客施設等の適正な立地の確保等</li> <li>・中心市街地の整備・活性化等による都市機能の集積促進</li> <li>・都市・地域総合交通戦略に基づく施策・事業の総合的支援</li> <li>・環境モデル都市の取り組みに対する支援</li> </ul>
街区・地区レベルにおける対策	都市開発などの機会をとらえ、公民協働の取組により二酸化炭素排出量の大幅な削減が見込める先導的な対策をエリア全体、複合建物で導入するなど、街区レベルや地区レベルでの面的な対策を導入することにより低炭素型都市の構築を推進する。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・先導的都市環境形成総合支援事業による地区・街区レベルの包括的な支援</li> </ul>
エネルギーの面的な利用の促進	エネルギー需要密度の高い都市部においてエネルギーの利用効率の向上を図ることの効果は大きいことから、エネルギーの面的利用やヒートアイランド対策等により都市のエネルギー環境を改善する。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・エコまちネットワーク整備事業による支援</li> </ul>
住宅の長寿命化の取組	持続可能社会の実現に向け、住宅を長期にわたり良好な状態で使用することにより省CO2を含めた環境負荷の低減等に資するため、耐久性、維持管理容易性、一定の省エネ性能等を備えた質の高い住宅の建設と適切な維持管理を推進すること等により、住宅の寿命を延ばす「200年住宅」への取組を推進する。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「長期優良住宅の普及の促進に関する法律」が第170回国会において成立（平成21年6月4日施行）</li> <li>・一定の基準に適合する認定を受けた計画に係る長期優良住宅に対する税制上の特例措置の創設（上記法律の施行の日施行）</li> <li>・長期優良住宅等推進事業の実施</li> <li>・住宅履歴情報の仕組みの整備とその普及</li> <li>・住宅の長寿命化に対応した住宅ローンの開発</li> <li>・長期優良住宅等推進環境整備事業の実施</li> <li>・多世代利用型超長期住宅及び宅地の形成・管理技術の開発</li> </ul>
環境的に持続可能な交通（EST）の普及展開	国土交通省では平成16年6月に策定した国土交通省環境行動計画に基づき、平成16年度から18年度にかけて全国27地域をESTモデル地域に選定し、関係省庁と連携して、地域特性に応じた意欲ある具体的な取組に対する支援するESTモデル事業を実施している。今後は、地域の特色を活かしたESTの実現に取り組む自発的な地域に対し、引き続き関係省庁と連携しながら支援していき、全国規模でESTを普及展開していく。	<p>平成16年度から18年度にかけて全国27地域においてESTモデル事業を実施。</p> <p>平成17年度に「ESTスタートセッション」、平成18年度から毎年「EST普及推進フォーラム」を開催。</p> <p>平成19年度から自発的な地域のため、「地方EST創発セミナー」を開催。</p> <p>今後は、ESTモデル事業の成果を取りまとめ、ESTの実施方法について具体的に情報発信する予定。</p>
荷主と物流事業者の協働による省CO2化の推進	<p>配送を依頼する荷主と配送を請け負う物流事業者の連携を強化し、地球温暖化対策に係る取組を拡大することで、物流全体のグリーン化を促進するため、以下の施策を行う。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○省エネ法（「エネルギー使用の合理化に関する法律」）</li> <li>○グリーン物流パートナーシップ会議</li> <li>○物流総合効率化法（「流通業務の効率化及び総合化の促進に関する法律」）</li> <li>○都市内物流の効率化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○省エネ法（「エネルギー使用の合理化に関する法律」）</li> <li>・輸送事業者に係る措置については、一定規模以上の鉄道、トラック等を保有する643の輸送事業者を特定輸送事業者に指定し、省エネ計画の提出及びエネルギー使用量等の報告を受理。</li> <li>・荷主に係る措置についても、一定規模以上の貨物輸送量を有する865の荷主を特定荷主に指定し、省エネ計画の提出及びエネルギー使用量等の報告を受理。</li> <li>○グリーン物流パートナーシップ会議</li> <li>・普及事業（約14億円）について支援を実施。</li> <li>○物流総合効率化法（「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律」）</li> <li>・物流総合効率化法に基づく総合効率化計画の認定件数：累計121件。</li> <li>・ホームページ上における認定事例の紹介（定期的に更新）等、物流総合効率化法のアピール活動の強化。</li> <li>○都市内物流の効率化</li> <li>・「物流連携効率化推進事業」（100百万円）を創設。</li> </ul>
グリーン経営認証制度	<ul style="list-style-type: none"> <li>・トラック運送事業、バス事業及びタクシー事業等事業者の環境保全の努力を客観的に証明することにより、取組意欲の向上を図り環境負荷の低減につなげていく。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平成22年度末までに対象事業者のうち10%の事業者が認証取得することを目指して情報発信等更なる普及促進に取り組む。現在までに、約5%の事業者が認証を取得。</li> </ul>
気候変動に係る研究の推進、観測・監視体制の強化	<p>地球温暖化に係る研究については、気候変動メカニズムの解明や地球温暖化の現状把握と予測及びそのために必要な技術開発の推進策等の研究を、国際協力を図りつつ、戦略的・集中的に推進する。</p> <p>地球温暖化に係る観測・監視については、温室効果ガス、気候変動及びその影響等を把握するための総合的な観測・監視体制を強化する。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大気、海洋における温室効果ガスの観測・監視体制の推進・強化</li> <li>・静止地球環境観測衛星（静止気象衛星「ひまわり」8号、9号）の整備</li> <li>・温暖化予測地球システムモデルや雲解像地域気候モデルの開発による、日本付近の詳細な気候変化予測の実現</li> <li>・エアロゾル等による気候変動と温暖化メカニズム解明研究の推進</li> <li>・高性能な温室効果ガス観測装置・オゾン層観測装置の整備による、高精度・長期連続観測の実施</li> <li>・世界各地の温室効果ガスおよび関連ガスの観測データの収集・保存・提供等の業務を行う温室効果ガス世界資料センター（WDCGG）の運営</li> <li>・地球温暖化の監視・予測に関する科学的知見の気候変動に関する政府間パネル（IPCC）等への提供による国際貢献</li> </ul>
地球温暖化対策の国際的連携の確保、国際協力の推進	<p>○世界全体のCO2排出量の23%を占める交通分野において、環境・エネルギー対策に関する国際的な取組を強化するべく、平成21年1月に「交通分野における地球環境・エネルギーに関する大臣会合」を開催し、「低炭素・低公害交通システムの実現」という長期ビジョンの共有やキャパシティビルディング（途上国の能力向上）の強化等による途上国の取組促進等を盛り込んだ大臣宣言が採択された。平成21年6月、大臣宣言の強力かつ着実な実施を図るため、大臣会合参加国・機関等の参加を得て、高級事務レベルのフォローアップ会合を主催し、特に途上国の国内交通分野における気候変動・大気汚染対策の具体的取組を推進する。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○大臣会合フォローアップ会合の開催</li> <li>○大臣宣言を受けた具体的取組の促進・途上国支援の強化に向けた国際協力・連携の強化</li> </ul>

## 【排出削減量及び対策評価指標の実績と見込み】

## ○運輸部門

環境に配慮した自動車使用の促進（エコドライブの普及促進等による自動車運送事業等のグリーン化）	1
自動車単体対策	7
高速道路での大型トラックの最高速度の抑制	13
高速道路の多様で弾力的な料金施策	16
自動車交通需要の調整	20
高速道路交通システム（ITS）の推進（ETC）	24
高速道路交通システム（ITS）の推進（VICS）	28
路上工事の縮減	32
ボトルネック踏切等の対策	36
海運グリーン化総合対策	40
鉄道貨物へのモーダルシフト	46
トラック輸送の効率化	53
国際貨物の陸上輸送距離削減	59
省エネに資する船舶の普及促進	63
公共交通機関の利用促進	67
鉄道のエネルギー消費効率の向上	75
航空のエネルギー消費効率の向上	79
高速道路交通システム（ITS）の推進（信号機の集中制御化）	84
交通安全施設の整備（信号機の高度化）	88
交通安全施設の整備（信号灯器のLED化の推進）	92
テレワーク等情報通信を活用した交通代替の推進	96
新エネルギー対策の推進（輸送用燃料におけるバイオマス由来燃料の利用）	103

## ○業務・家庭部門

住宅の省エネ性能の向上	123
建築物の省エネ性能の向上	130
下水道における省エネ・新エネ対策の推進	136
緑化等ヒートアイランド対策による熱環境改善を通じた都市の低炭素化	140

## ○産業部門（建築施工分野）

建設施工分野における低燃費型建設機械の普及	145
-----------------------	-----

## ○一酸化二窒素

下水道汚泥焼却施設における燃焼の高度化	149
---------------------	-----

## ○温室効果ガス吸収源対策（都市緑化等）

都市緑化等の推進	154
----------	-----

## &lt;数値目標を設定していない施策&gt;

集約型都市構造の実現	159
街区・地区レベルにおける対策	161
エネルギーの面的な利用の促進	163
住宅の長寿命化の取組	166
環境的に持続可能な交通（EST）の普及展開	170
荷主と物流事業者の協働による省CO <sub>2</sub> 化の推進	173
グリーン経営認証制度の普及促進	177
気候変動に係る研究の推進、観測・監視体制の強化	179
地球温暖化対策の国際的連携の確保、国際協力の推進	184

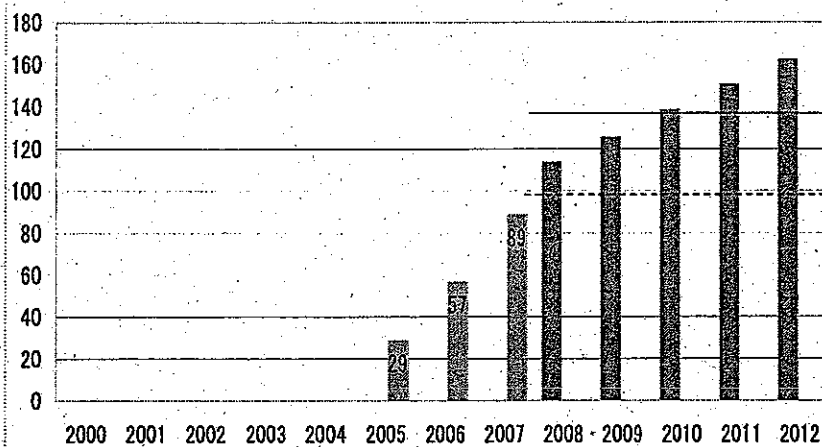
環境に配慮した自動車使用の促進

(エコドライブの普及促進等による自動車運送事業等のグリーン化)

1. 排出削減量の実績と見込み

排出削減量(万t-CO2)

年度	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	第一約束 期間平均
対策上位ケース									114	126	139	151	163	138.6
対策下位ケース														0
実績						29	57	89						



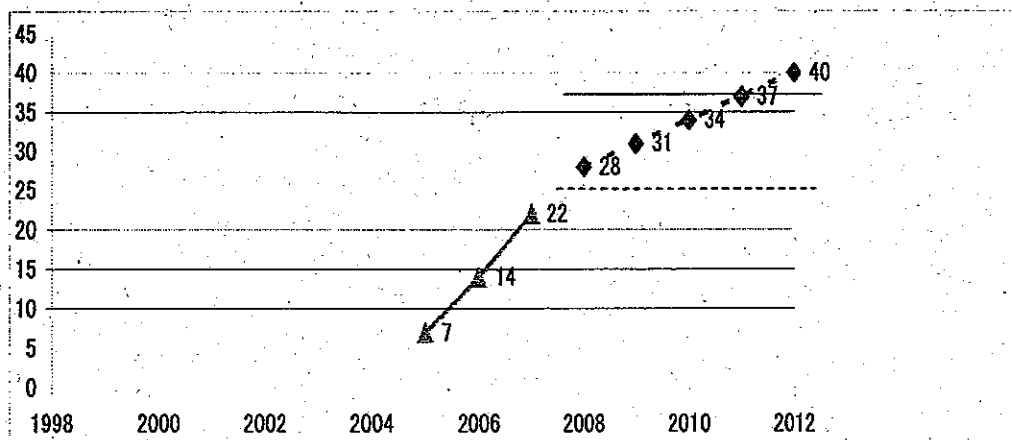
2. 対策評価指標の実績と見込み

エコドライブ関連機器の普及台数

対策評価指標(単位:万台)

年度	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	第一約束 期間平均
対策上位ケース									28	31	34	37	40	34
対策下位ケース														0
実績						7	14	22						

※2008年度の実績値については、現在集計中

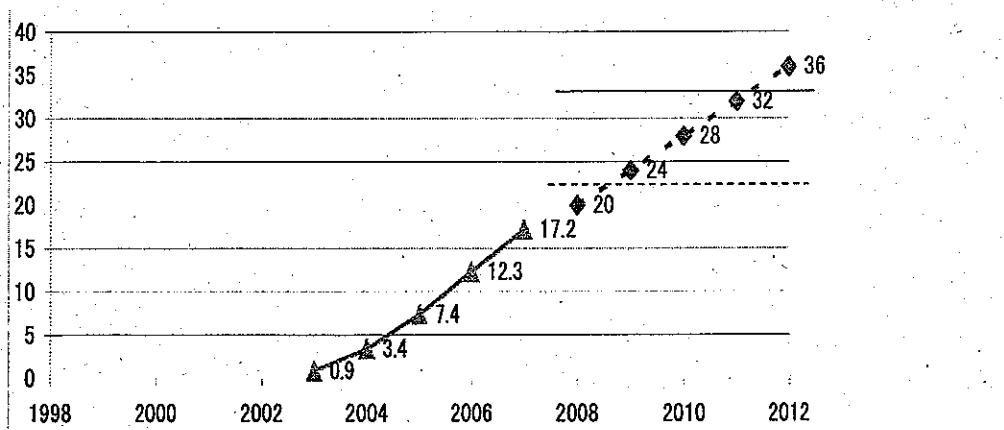


定義・算出方法	機器メーカー等ヒアリング結果及びEMS補助実績
出典・公表時期	国土交通省（内部資料）
備考※	事業所での管理等、EMSが確実に実施できる体制を整備することを前提とした普及事業は2005年度からであるため、エコドライブ関連機器導入台数は2004年度以前のデータは把握していない。

※前々年度実績値が示せない場合、なぜ示せないのか、理由を詳細に記入するとともに、実績値把握の早期化のための具体策を詳細に記入。

高度GPS-AVWシステム車両普及率  
対策評価指標(単位:%)

年度	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	第一約束 期間平均
対策上位ケース									20	24	28	32	36	28
対策下位ケース														0
実績				0.9	3.4	7.4	12.3	17.2						



定義・算出方法	業界団体調査による
出典・公表時期	全国自動車無線連合会調べ（内部資料）
備考※	高度GPS-AVMシステムが導入されたのは2003年度であるため、それ以前のデータは把握していない。

※前々年度実績値が示せない場合、なぜ示せないのか、理由を詳細に記入するとともに、実績値把握の早期化のための具体策を詳細に記入。



## 3. 対策・施策に関する評価

## 対策・施策の進捗状況に関する評価

エコドライブ関連機器の導入及び高度GPS-AVMシステムによる効率的配車の実施により、CO<sub>2</sub>排出の削減効果が現れてきており、2010年度時点では概ね目標達成可能な水準であるため、引き続き、補助の継続等により、対策・施策の着実な進捗を図っていく必要がある。

## 実施した施策の概要と今後の予定

2008年度	<p>(2008年度の施策の実施状況と、効果を発揮している施策とその判断の理由)</p> <p>自動車運送事業者等に対し、エコドライブを計画的かつ継続的に実施するため、エコドライブ関連機器の導入費用の一部を補助することにより、EMS（エコドライブ管理システム）の普及を進めている。</p> <p>また、タクシー事業者に対し、高度GPS-AVMシステムの導入費用の一部を補助することにより、エネルギー使用の合理化への取組を促進した。</p>
2009年度	<p>(2009年度に実施中の施策の概要、予算額等)</p> <p>前年同様、関連機器の導入費用を支援し、エコドライブの普及を図るとともに、高度GPS-AVMシステムの導入費用を支援し、エネルギー使用の合理化への取組を促進する。</p>
2010年度以降	<p>(2010年度以降予定している施策について今年度施策との相違がわかるように記述)</p> <p>21年度に引き続き、次年度も予定している。</p>

## 4. 施策の内容とスケジュール

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
EMS装置補助金(億円)							27	27	27	30			
							—————▶						

施策の全体像	実績及び予定	
[法律・基準]	2008年度実績	
	2009年度実績	
	2010年度予定	
[税制]	2008年度実績	
	2009年度実績	
	2010年度予定	
[予算・補助] 【経済産業省実施】 ・エネルギー使用合理化事業者支援事業 (国交省の実施計画認定に基づくEMS普及事業)	2008年度実績	296億50百万円の内数
	2009年度実績	296億50百万円の内数
	2010年度予定	
[融資]	2008年度実績	
	2009年度実績	
	2010年度予定	
[技術開発]	2008年度実績	
	2009年度実績	
	2010年度予定	
[普及啓発] ・政府公報の実施 EMSを含むエコドライブを題材とした広報の実施 (2006年度に新規実施)。  ・「エコドライブ普及・促進アクションプラン」の策定 エコドライブについて、政府をはじめ各種団体等が取り 組むべき事項をとりまとめ公表(2006年度に新規 実施)。	2008年度実績	
	2009年度実績	
	2010年度予定	
[その他]	2008年度実績	
	2009年度実績	
	2010年度予定	

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
高度 GPS-AVW シ ステム等補助 金(億円)							4	4	4	5			

施策の全体像	実績及び予定	
[法律・基準]	2008 年度実績	
	2009 年度実績	
	2010 年度予定	
[税制]	2008 年度実績	
	2009 年度実績	
	2010 年度予定	
[予算・補助] 【経済産業省実施】 ・エネルギー使用合理化事業者支援事業	2008 年度実績	296 億 50 百万円の内数
	2009 年度実績	296 億 50 百万円の内数
	2010 年度予定	
[融資]	2008 年度実績	
	2009 年度実績	
	2010 年度予定	
[技術開発]	2008 年度実績	
	2009 年度実績	
	2010 年度予定	
[普及啓発]	2008 年度実績	
	2009 年度実績	
	2010 年度予定	
[その他]	2008 年度実績	
	2009 年度実績	
	2010 年度予定	

## 5. 排出削減見込み量の算定根拠等

- ・ エコドライブ関連機器導入による1台あたりのCO<sub>2</sub>排出削減効果：約10% (①)
- ・ 高度GPS-AVMシステムによる配車距離の削減量：約1km (②)

「排出削減見込量」の算出に至る計算根拠・詳細（内訳等）内訳説明

## 1. エコドライブ関連機器導入

- ③営業用トラック1台あたりの年間CO<sub>2</sub>排出量 39.3t-CO<sub>2</sub>
  - ④エコドライブ関連機器普及台数 2010年度の普及見込み 34万台
- $$39.3\text{t-CO}_2 \times 10\% \times 34\text{万台} = \text{約 } 134\text{万 t-CO}_2$$

③      ①      ④

## 2. 高度GPS-AVMシステム導入

- ⑤タクシー燃料消費量 0.17L/km
- ⑥1台あたりの平均配車回数 6.2回/日
- ⑦タクシー車両数 27万台 3181台（平成18年3月末）
- ⑧高度GPS-AVMシステム導入率 2010年度の普及見込み 28%
- ⑨LPガス1LあたりのCO<sub>2</sub>排出量 1.69kg-CO<sub>2</sub>/L
- ⑩実働率 82%（平成17年）

$$\text{約 } 1\text{km} \times 0.17\text{L/km} \times 6.2\text{回/日} \times 365\text{日} \times 27\text{万 } 3181\text{台} \times 28\% \times$$

②      ⑤      ⑥      ⑦      ⑧

$$1.69\text{kg-CO}_2/\text{L} \times 0.82 = \text{約 } 5\text{万 t-CO}_2$$

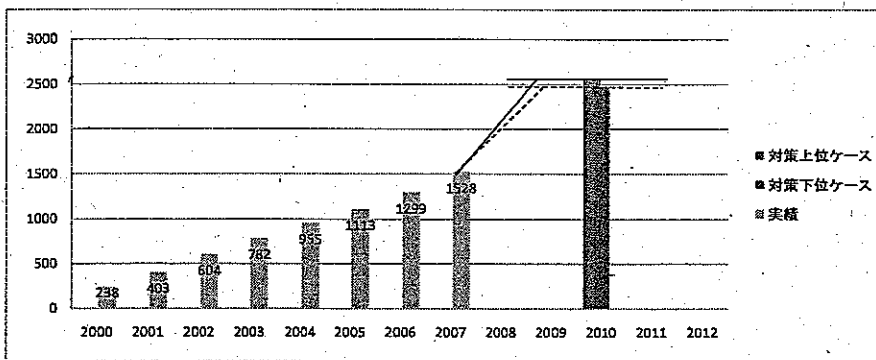
⑨      ⑩

自動車単体対策

1. 排出削減量の実績と見込み

排出削減量(万t-CO2)

年度	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	第一約束期間平均
対策上位ケース											2550			2550
対策下位ケース											2470			2470
実績	238	403	604	782	955	1113	1299	1528						

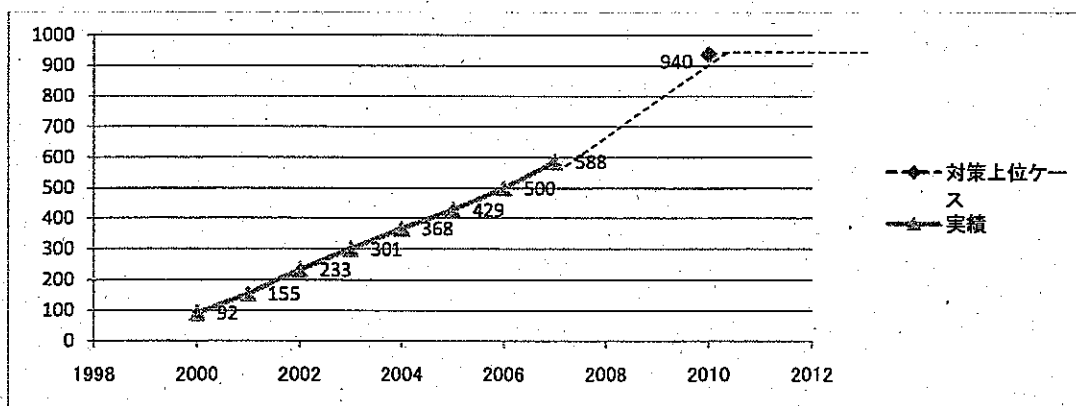


2. 対策評価指標の実績と見込み

(1) トップランナー基準による効果

対策評価指標(単位:原油換算万kL)

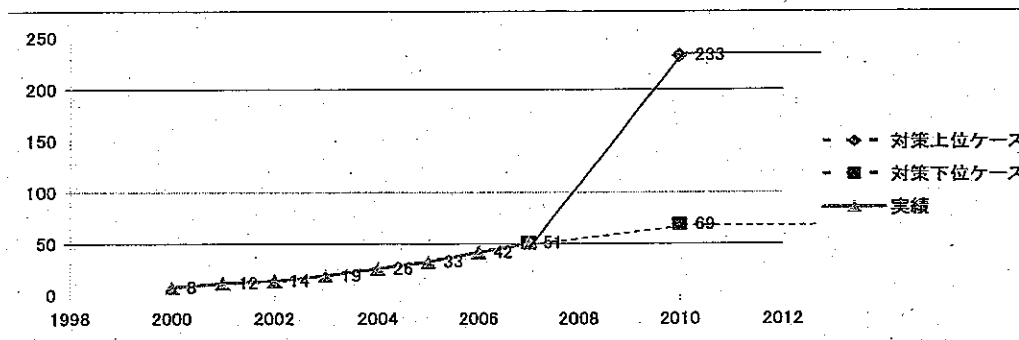
年度	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	第一約束期間平均
対策上位ケース											940			
対策下位ケース														0
実績	92	155	233	301	368	429	500	588						



(2) CEVの普及台数

対策評価指標(単位:万台)

年度	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	第一約束 期間平均
対策上位ケース								51			233			233
対策下位ケース								51			69			69
実績	8	12	14	19	26	33	42	51						



<p>定義・ 算出方法</p>	<p>1. トップランナー基準による自動車の燃費改善</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>エネルギー消費量＝「2010年度における総走行人キロ(貨物車は総トンキロ)」 ／「1台当たりの平均保有燃費」</li> <li>「2010年度における走行人キロ(トンキロ)」とは、交通量の潜在需要を規定する活動量として国土交通省道路局が算出したもの。</li> <li>「平均保有燃費」とは、2010年度までの各年度ごとの平均新車燃費に2010年度における各年度製ごとの残存台数をかけて総台数で割ったストックベースでの平均燃費。なお、平均保有燃費算出の基となる平均新車燃費は、上記各自動車の前提条件のとおり。</li> <li>2015年度基準達成に向け低燃費化した自動車への入れ換えが進んだ場合(対策を講じた場合)の平均保有燃費値に基づくエネルギー消費量と、対策が無かった場合(トップランナー基準が無かった場合)の平均保有燃費(95年度から新車燃費が一定の場合)に基づくエネルギー消費量の差から省エネ効果量を算出。</li> </ul> <p>2. クリーンエネルギー自動車の普及促進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>車種別の導入台数については、これまでの普及台数トレンドから推計。</li> <li>自動車種別毎の省エネ効果量は以下の計算式により算出。 省エネ効果量＝2010年度における「自動車種別ごとの累計導入台数」 ×「自動車種別ごとの省エネ率(一台当たりの省エネ量)」</li> </ul> <p>3. サルファーフリー燃料の導入及び対応自動車の導入</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>省エネ効果量は以下の計算式により算出。 省エネ効果量＝エネルギー消費×保有率×燃費改善効果</li> </ul>
<p>出典・ 公表時期</p>	<p>経済産業省・国土交通省・関係業界調べ</p>

備考※	
-----	--

※前々年度実績値が示せない場合、なぜ示せないのか、理由を詳細に記入するとともに、実績値把握の早期化のための具体策を詳細に記入。

### 3. 対策・施策に関する評価

#### 対策・施策の進捗状況に関する評価

- ・省エネ法に基づく2010年度を目標年度としたガソリン乗用自動車の燃費基準については、製造事業者の積極的な取組、自動車グリーン税制及び各種補助金等により、既に毎年度8割以上の車両が基準を達成しているところ。さらに、2007年7月に策定された2015年度を目標年度とする新燃費基準により、製造事業者等は、目標年度に新たな目標基準値を達成すべく燃費改善を図ることとなる。

#### 実施した施策の概要と今後の予定

2008年度	(2008年度の施策の実施状況と、効果を発揮している施策とその判断の理由) ・自動車グリーン税制及び各種補助金等の実施により、燃費性能の高い車両が普及された。
2009年度	(2009年度に実施中の施策の概要、予算額等) ・自動車グリーン税制、自動車重量税・自動車取得税の減免措置及び各種補助金等の実施により、燃費性能の高い車両が普及されている。
2010年度以降	(2010年度以降予定している施策について今年度施策との相違がわかるように記述) ・自動車グリーン税制、自動車重量税・自動車取得税の減免措置及び各種補助金等の実施により、燃費性能の高い車両を普及。

4. 施策の内容とスケジュール

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
施策A 省エネ法による燃費基準			対象 範囲 拡大				対象 範囲 拡大	基準 強化			現 行 目 標 年 度		
施策B 自動車グリーン税制		<自動車税のグリーン化> 創設		対象 強化	対象 強化		対象 強化		対象 強化				
		<自動車取得税の低燃費車特例> 対象 強化		対象 強化	対象 強化		対象 強化		対象 強化				
		<自動車取得税の低公害車特例> 対象 強化						対象 強化		対象 強化 及び 変更		(新車については施策 B'が適用されるため 中古車が対象となる)	
										創設			
施策B' 自動車重量 税・自動車取 得税の減免措 置													
施策C クリーンエネ ルギー自動車 等導入促進対 策補助金(億 円)	90	100	170	154	109	94	88	20	19	43			
施策D 低公害車普 及促進対策 費補助金(億 円)		1	27	65	65	25	24	22	28	166(P)			
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
施策A 〇〇法		施行				基準 強化		対象 拡大					
施策B △装置補助					30	30	20	15	10	終了 予定			



金(億円)													
施策C 広報事業 (億円)		開始 1	→	終了 1									

施策の全体像	実績及び予定	
[法律・基準] ・省エネルギー法に基づく燃費基準	2008 年度実績	
	2009 年度実績	
	2010 年度予定	
[税制] ・自動車税のグリーン化、自動車取得税の低燃費車特例、自動車取得税の低公害車特例 ・エネルギー需給構造改革投資促進税制 ・自動車重量税・自動車取得税の減免措置	2008 年度実績	自動車税のグリーン化、自動車取得税の低燃費車特例、エネルギー需給構造改革投資促進税制について、対象の強化を実施
	2009 年度実績	自動車取得税の低公害車特例について、対象の強化及び変更を実施 自動車重量税・自動車取得税の減免措置を創設
	2010 年度予定	継続
[予算・補助] ・クリーンエネルギー自動車等導入促進対策補助金 ・低公害車普及促進対策費補助金 ・自動車燃料消費効率改善システム導入促進事業費補助金	2008 年度実績	・低公害車普及促進対策費補助金 22 億円 6 億円（一次補正）
	2009 年度実績	・低公害車普及促進対策費補助金 17 億円 149 億円（補正）(P)
	2010 年度予定	・低公害車普及促進対策費補助金 —
[融資] ・低公害車取得事業（日本政策投資銀行、中小企業金融公庫、国民生活金融公庫） ・省エネ法に基づく特定機器の判断基準を満たす自動車の取得事業（日本投資銀行、沖縄公庫）	2008 年度実績	継続（低公害車取得事業における日本政策投資銀行の低利融資については、平成 20 年 9 月末をもって廃止）
	2009 年度実績	継続（中小企業金融公庫及び国民生活公庫の低利融資については、日本政策金融公庫の低利融資に統合）
	2010 年度予定	継続

[技術開発] ・革新的次世代低公害車総合技術開発事業 ・次世代低公害車開発・実用化促進事業	2008年度実績	継続
	2009年度実績	継続
	2010年度予定	継続
[普及啓発] ・燃費性能の評価・公表及び燃費性能に係るステッカーの貼付	2008年度実績	継続
	2009年度実績	継続
	2010年度予定	継続
[その他]	2008年度実績	
	2009年度実績	
	2010年度予定	

## 5. 排出削減見込み量の算定根拠等

### 1. トップランナー基準による自動車の燃費改善

- ・ エネルギー消費量＝「2010年度における総走行人キロ（貨物車は総トンキロ）」／「1台当たりの平均保有燃費」
- ・ 新燃費基準の達成に向け燃費性能の改善が進んだ場合に基づくエネルギー消費量と、現行基準のまま対策が進まなかった場合（重量車については、燃費基準が導入されなかった場合）に基づくエネルギー消費量の差から追加分を算出。
- ・ 「2010年度における走行人キロ（トンキロ）」とは、交通量の潜在需要を規定する活動量として国土交通省道路局が算出したもの。
- ・ 「平均保有燃費」とは、2010年度までの各年度ごとの平均新車燃費に2010年度における各年度製ごとの残存台数をかけて総台数で割ったストックベースでの平均燃費。なお、平均保有燃費算出の基となる平均新車燃費は、上記各自動車の前提条件のとおり。
- ・ 2015年度基準達成に向け低燃費化した自動車への入れ換えが進んだ場合（対策を講じた場合）の平均保有燃費値に基づくエネルギー消費量と、対策が無かった場合（トップランナー基準が無かった場合）の平均保有燃費（95年度から新車燃費が一定の場合）に基づくエネルギー消費量の差から省エネ効果量を算出。

### 2. クリーンエネルギー自動車の普及促進

- ・ 車種別の導入台数については、これまでの普及台数トレンドから推計。
- ・ 自動車種別毎の省エネ効果量は以下の計算式により算出。  

$$\text{省エネ効果量} = 2010\text{年度における「自動車種別ごとの累計導入台数」} \\ \times \text{「自動車種別ごとの省エネ率（一台当たりの省エネ量）」}$$

### 3. サルファーフリー燃料の導入及び対応自動車の導入

- ・ 省エネ効果量は以下の計算式により算出。

$$\text{省エネ効果量} = \text{エネルギー消費} \times \text{保有率} \times \text{燃費改善効果}$$

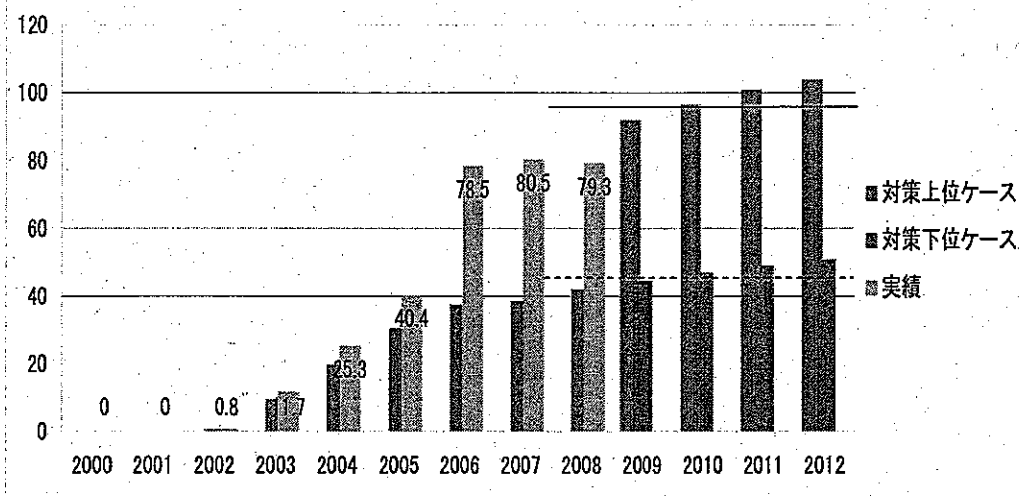
対策名 高速道路での大型トラックの最高速度の抑制

1. 排出削減量の実績と見込み

排出削減量(万t-CO2)

年度	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	第一約束 期間平均
対策上位ケース										92.1	96.8	101	104	78.78
対策下位ケース			0.7	9.5	19.8	30.5	37.6	38.7	42.2	44.6	47.1	49.1	50.9	46.78
実績	0	0	0.8	11.7	25.3	40.4	78.5	80.5	79.3					

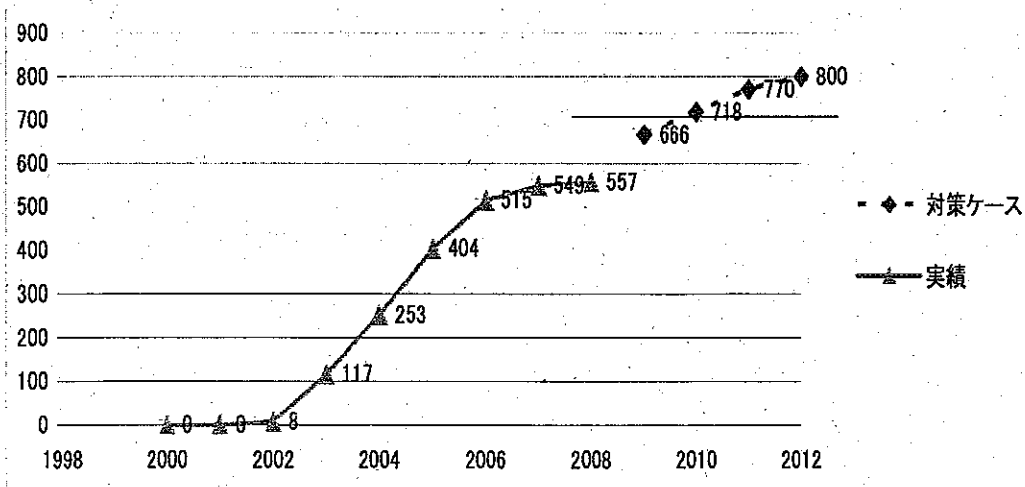
※実績については、対策上位ケースのモデルにより推計



2. 対策評価指標の実績と見込み

対策評価指標(単位:千台)

年度	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	第一約束 期間平均
対策ケース										666	718	770	800	590.8
実績	0	0	8	117	253	404	515	549	557					



定義・算出方法	速度抑制装置の装着台数
出典・公表時期	国土交通省調べ
備考※	

※前々年度実績値が示せない場合、その理由及び実績値把握の早期化のための具体策（2009年6月までに実施）を記入

### 3. 対策・施策に関する評価

#### 対策・施策の進捗状況に関する評価

道路運送車両法に基づき、2003年9月より逐次、速度抑制装置の装着を義務づけてきており、走行速度によるCO2排出の削減効果は現れているが、速度抑制装置義務付けの効果に関する調査では、装置の装着台数からCO2排出削減効果を計算する係数の違いから、目達計画上の目標を上回るケースと下回るケースが想定されている。

#### 実施した施策の概要と今後の予定

前年度	道路運送車両法に基づき、2003年9月より逐次、速度抑制装置の装着を義務づけ、2006年9月に義務付け対象車両すべてに対し、装置の装着を行ったところ。 そのため、その装着台数のフォローアップを実施。
今年度	装着台数のフォローアップ
次年度以降	引き続き、装着台数のフォローアップ。

### 4. 施策の内容とスケジュール

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
施策 道路運送 車両法		施行		装着 開始									以降 継続
				—————→									

施策の全体像	2007年度実績 (2008年度予定)
[法律・基準] 道路運送車両法に基づく大型貨物自動車（車両総重量が8トン以上又は最大積載量が5トン以上のもの）に対する速度抑制装置の装備の義務付け	
[予算・補助]	

[融資]	
[技術開発]	
[普及啓発]	
[その他]	

### 5. 排出削減見込み量の算定根拠等

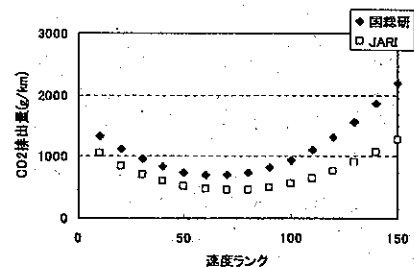
高速道路の大型トラックの最高速度抑制によるCO<sub>2</sub>排出削減見込量を次のように算定。

「自動車走行時の燃料消費率と二酸化炭素排出係数」(国土交通省国土技術政策総合研究所資料)及び「CO<sub>2</sub> 排出総量の算出に必要な走行モードと排出係数について」(財団法人日本自動車研究所資料)から、平成15年から平成18年の交通量調査を基に、大型トラックの速度抑制装置の装着台数により推計。(「スピードリミッター効果・影響評価のための調査 報告書」(平成19年3月))

速度抑制装置は、道路運送車両の保安基準第8条により平成7年9月以降に生産される全ての大型トラックに装着義務が規定されており、残っている車両の車齢などを考慮すると将来的に大型トラック 80 万台(保有台数)に装着される見込み。

(考え方)

- スピードリミッターの装着率が向上すると、高速道路での速度分布が変化する。
- 速度別のCO<sub>2</sub>排出量モデルに基づき、推計される速度分布でのCO<sub>2</sub>排出量を算出する。
- 2003年(スピードリミッター装着率0%)のCO<sub>2</sub>排出量と2012年(スピードリミッター装着率100%(推定))を比較し、CO<sub>2</sub>削減量を算出する。



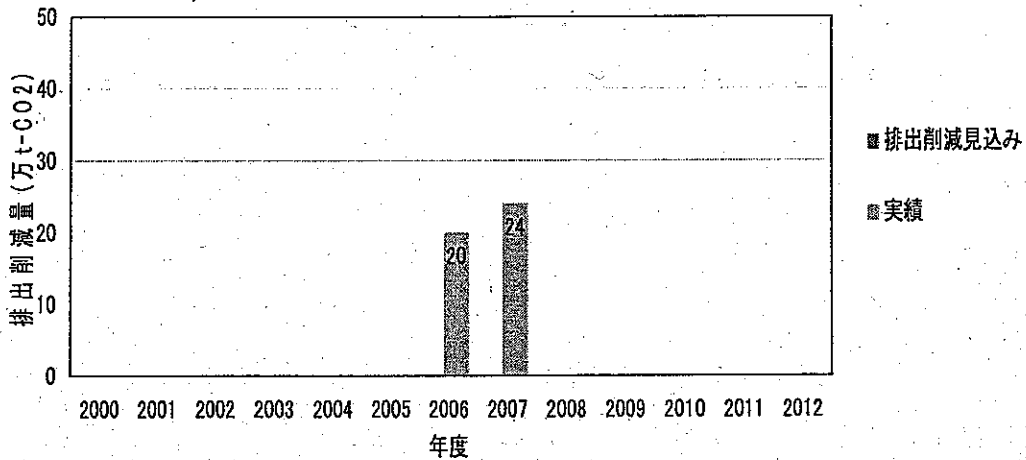
CO<sub>2</sub>排出量モデル (例)

高速道路の多様で弾力的な料金施策

1. 排出削減量の実績と見込み

排出削減量(万t-CO2)

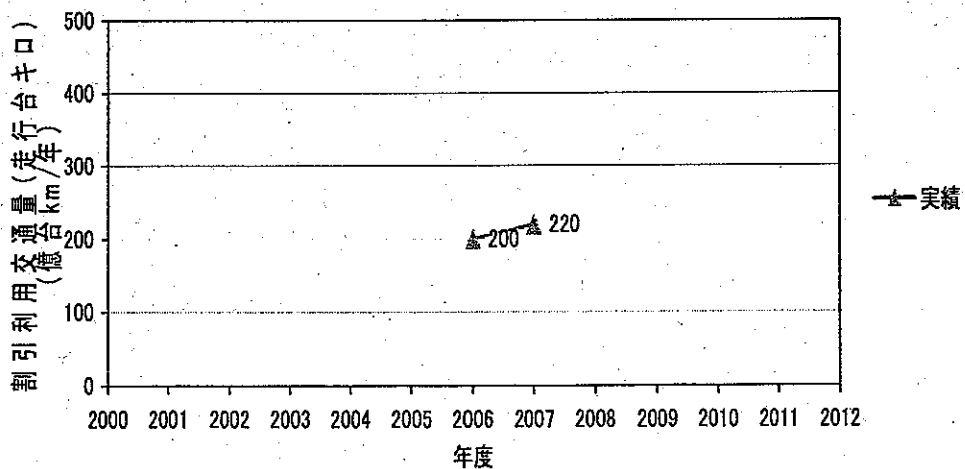
年度	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	第一約束 期間平均
排出削減見込み									5年間の平均約 $20 + \alpha$					$20 + \alpha$
実績							20	24						



2. 対策評価指標の実績と見込み

割引利用交通量(走行台キロ)(単位:億台km/年)

年度	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	第一約束 期間平均
見込み									約 $200 + \beta$					$200 + \beta$
実績							200	220						



定義・ 算出方法	割引利用交通量：割引を利用した ETC 交通量
出典・ 公表時期	高速道路会社内部資料
備考※	

※前々年度実績値が示せない場合、なぜ示せないのか、理由を詳細に記入するとともに、実績値把握の早期化のための具体策を詳細に記入。

### 3. 対策・施策に関する評価

#### 対策・施策の進捗状況に関する評価

○判断基準：京都議定書目標達成計画における記述との整合

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されている。また 2008 年度から、更なる料金引下げ等により、一層の転換を図る。

#### 実施した施策の概要と今後の予定

2008 年度	平均約 1 割引を引き続き実施しつつ、更なる料金引下げ等を実施。
2009 年度	2008 年度実施の施策を継続実施する予定。
2010 年度以 降	2009 年度実施の施策を継続実施する予定。

4. 施策の内容とスケジュール

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
高速道路料金の平均約1割引						開始	→						
更なる料金引下げ									開始	→			

施策の全体像	実績及び予定		
[法律・基準] ・道路関係公団民営化時に高速道路料金の平均約1割引を実施。 ・更なる料金引下げ等を実施	2008年度実績	・平均約1割引を引き続き実施しつつ、更なる料金引下げ等を実施。	
	2009年度実績	・2008年度実施の施策を継続実施する予定。	
	2010年度予定	・2009年度実施の施策を継続実施する予定。	
[税制]	2008年度実績		
	2009年度実績		
	2010年度予定		
[予算・補助]	2008年度実績		
	2009年度実績		
	2010年度予定		
[融資]	2008年度実績		
	2009年度実績		
	2010年度予定		
[技術開発]	2008年度実績		
	2009年度実績		
	2010年度予定		
[普及啓発]	2008年度実績		
	2009年度実績		
	2010年度予定		
[その他]	2008年度実績		
	2009年度実績		
	2010年度予定		



## 5. 排出削減見込み量の算定根拠等

1. 道路関係公団民営化時(2005年)の平均約1割引の割引導入によるCO<sub>2</sub>排出削減量

- ①平均約1割引の割引を利用した車両の実交通量(約200億台キロ/年)を集計。
- ②①のうち、並行する一般道路から高速道路へ転換した交通量を推計。
- ③②に対して、転換前後の一般道路及び高速道路の走行速度に応じたCO<sub>2</sub>排出係数を乗じてCO<sub>2</sub>排出削減量(約20万t-CO<sub>2</sub>)を算出。

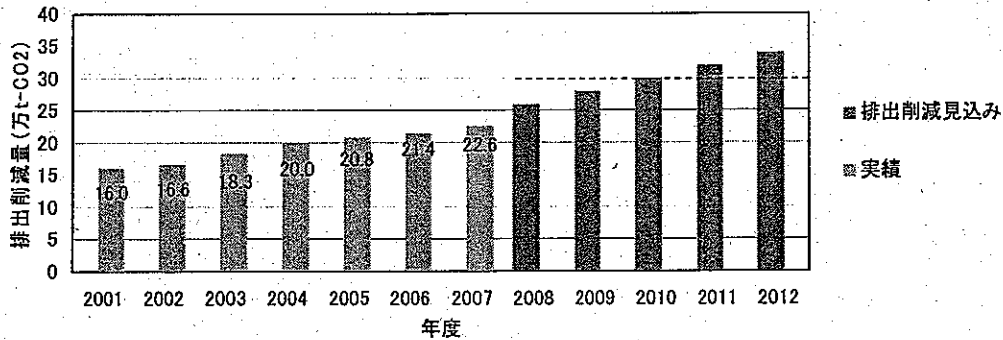
※更なる料金引下げ等により、一層の排出量削減(+ $\alpha$ )を図る

## 自動車交通需要の調整

### 1. 排出削減量の実績と見込み

排出削減量(万t-CO<sub>2</sub>)

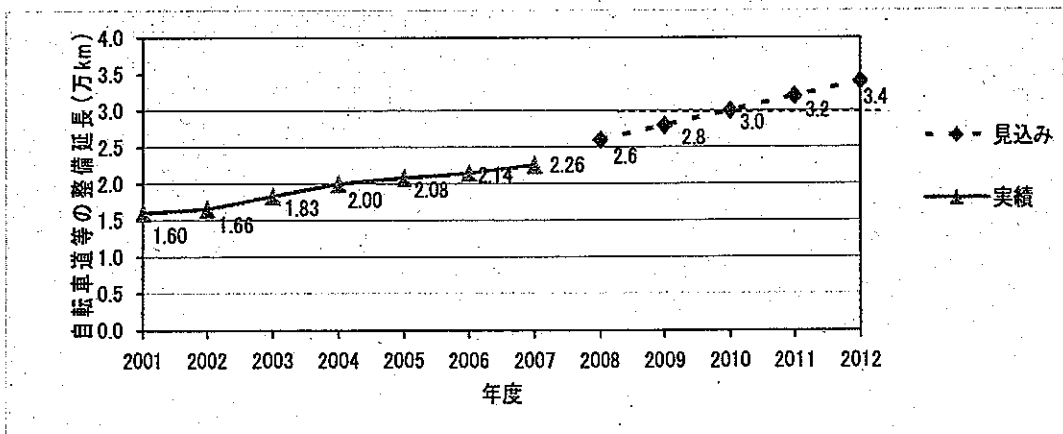
年度	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	第一約束期間平均
排出削減見込み								26	28	30	32	34	30
実績	16.0	16.6	18.3	20.0	20.8	21.4	22.6						



### 2. 対策評価指標の実績と見込み

自転車道等の整備延長(単位:万km)

年度	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	第一約束期間平均
見込み								2.6	2.8	3.0	3.2	3.4	3.0
実績	1.60	1.66	1.83	2.00	2.08	2.14	2.26						



※自転車道等は、自転車道、自転車歩行者道、自転車歩行者専用道路である。

定義・算出方法	1994年度の自転車道等の整備と同等の整備が継続されるとの仮定の下での、自転車道等の整備延長
出典・公表時期	国土交通省内部資料
備考※	

※前々年度実績値が示せない場合、なぜ示せないのか、理由を詳細に記入するとともに、実績値把握の早期化のための具体策を詳細に記入。

### 3. 対策・施策に関する評価

#### 対策・施策の進捗状況に関する評価

##### ○判断基準：実績のトレンド

対策評価指標については、1995年度から2010年度まで約3万kmの自転車道等を整備するとの目標に対して、2007年度までに2.26万kmの自転車道を整備しており、概ね目標達成可能な水準で推移している。また、2008年1月から自転車通行環境整備モデル地区を指定しているところであるが、引き続き、自転車道等の整備を着実に推進する必要がある。

#### 実施した施策の概要と今後の予定

2008年度	2008年1月に指定した、今後の自転車通行環境整備の模範となるモデル地区において、自転車道等を整備。
2009年度	モデル地区において自転車道等を整備。
2010年度以降	モデル地区による整備修了後も自転車道等の整備を継続的に推進。

4. 施策の内容とスケジュール

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
自転車通行環境モデル地区による整備								開始		終了			
交通安全施設等整備事業等の拡充（計画策定事業）								開始					

施策の全体像	実績及び予定	
[法律・基準]	2008 年度実績	
	2009 年度実績	
	2010 年度予定	
[税制]	2008 年度実績	
	2009 年度実績	
	2010 年度予定	
[予算・補助] ・交通安全施設等整備事業等にて支援（道路事業費）。また、平成 20 年度より交通安全事業統合補助制度における計画策定事業の追加及び交通安全施設等整備事業におけるカラー舗装の追加の補助対象の拡充を実施。	2008 年度実績	継続
	2009 年度実績	継続
	2010 年度予定	継続
[融資]	2008 年度実績	
	2009 年度実績	
	2010 年度予定	
[技術開発]	2008 年度実績	
	2009 年度実績	
	2010 年度予定	
[普及啓発]	2008 年度実績	
	2009 年度実績	
	2010 年度予定	
[その他] ・自転車通行環境モデル地区において自転車道等を整備。	2008 年度実績	
	2009 年度実績	
	2010 年度予定	

## 5. 排出削減見込み量の算定根拠等

自動車交通需要の調整を図ることにより、CO<sub>2</sub>排出削減見込量を次のように算定。

## ①目標達成のために必要な自転車道等の延長（H7～H22）

H22 自転車道等の延長（推計値：H7⇒H14の整備ペースで延長が伸びると仮定）

－ H7 自転車道等の延長（実績）

＝ 目標達成に必要な自転車道等の延長約 3 万 km

②自転車道等、自転車の利用環境が整備されることにより、トリップ長 5km 未満の乗用車利用者の一部が自転車利用に転換。これにより乗用車からの CO<sub>2</sub> 排出量が減少。

トリップ長 5 km 未満の乗用車の走行台キロ（2,062,043 万）

× 自転車利用への転換率（7%） × CO<sub>2</sub> 排出係数（192g-CO<sub>2</sub>/km・台）

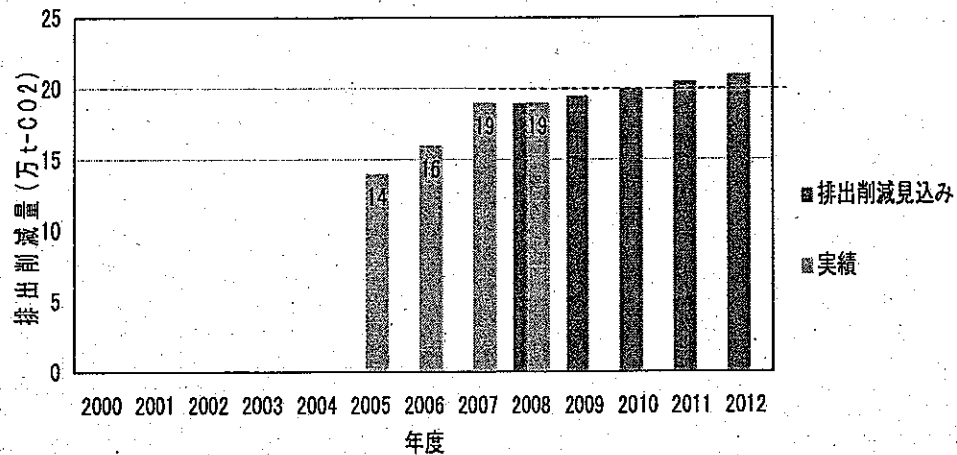
＝ 約 30 万 t-CO<sub>2</sub>

## 高度道路交通システム (ITS) の推進 (ETC)

### 1. 排出削減量の実績と見込み

排出削減量(万t-CO<sub>2</sub>)

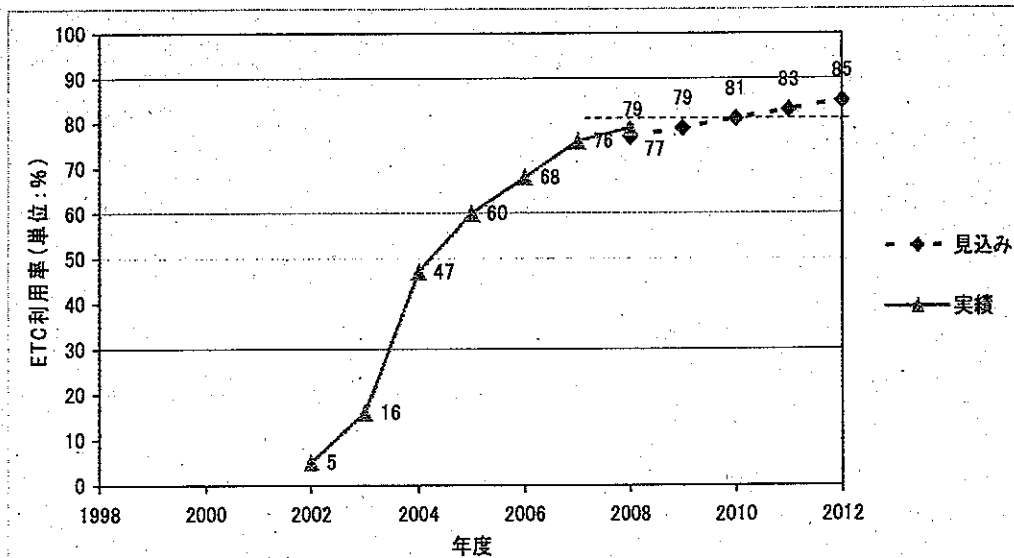
年度	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	第一約束 期間平均
排出削減見込み									19	19	20	20	21	20
実績						14	16	19	19					



### 2. 対策評価指標の実績と見込み

ETC利用率(単位: %)

年度	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	第一約束 期間平均
見込み									77	79	81	83	85	81
実績			5	16	47	60	68	76	79					



定義・ 算出方法	ETC利用率：ETCを導入済みの料金所においてETCを利用した車両の割合
出典・ 公表時期	高速道路会社から営業データを収集し算出
備考※	

※前々年度実績値が示せない場合、なぜ示せないのか、理由を詳細に記入するとともに、実績値把握の早期化のための具体策を詳細に記入。

### 3. 対策・施策に関する評価

#### 対策・施策の進捗状況に関する評価

##### ○判断基準：実績のトレンド

対策評価指標については、ETCの利用率が2010年度までに約81%の目標に対して、2008年度のETC利用率は約79%と増加しており、概ね目標達成可能な水準で推移している。引き続きETC利用促進を着実に推進する必要がある。

#### 実施した施策の概要と今後の予定

2008年度	ETC車載器購入支援の実施 マイレージ割引や時間帯割引等の多様で弾力的な料金割引の実施 高速道路会社6社による共通広報の実施
2009年度	ETC車載器購入支援の実施 マイレージ割引や時間帯割引等の多様で弾力的な料金割引の実施
2010年度以降	マイレージ割引や時間帯割引等の多様で弾力的な料金割引の実施