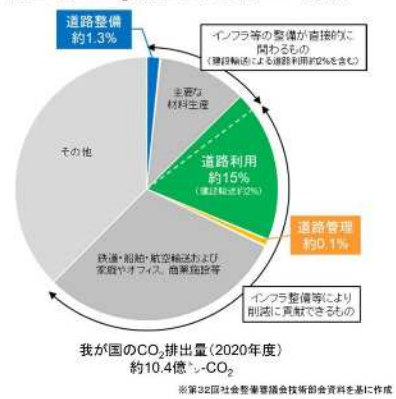


## 道路分野のカーボンニュートラルの推進①

- 日本のCO<sub>2</sub>排出量のうち、道路分野では、約1.75億トン-CO<sub>2</sub>/年を排出し、国内総排出量の約16%を占めています。
- 「2050年カーボンニュートラル」の政府目標達成に向けて、国土交通省では、道路交通の円滑化をはじめとする4つの柱を重点的な取り組みとして推進しています。

### 【我が国のCO<sub>2</sub>排出量の内訳(2020年度)】

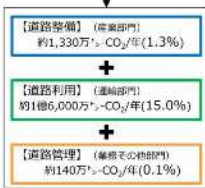


### 【インフラ分野の排出量(2020年度)】

約6.4億トン-CO<sub>2</sub>/年(全体の約62%)  
地球温暖化対策計画に記載の2030年度削減量目標値  
:約5,300万トン-CO<sub>2</sub>

### 【道路分野の排出量(2021年度)】

約1.75億トン-CO<sub>2</sub>/年(全体の約16%)  
地球温暖化対策計画に記載の2030年度削減量目標値  
:約241万トン-CO<sub>2</sub> ※目標値は道路分野単独施策の合計値



上記の目標値を上回る取組を目指すため、  
・今回の推進戦略で施策を追加  
・他分野との共創領域の深掘り、  
関係機関との更なる連携

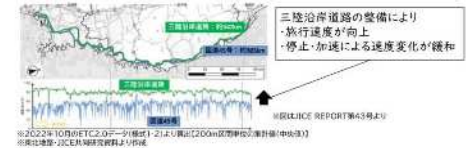
## 道路分野のカーボンニュートラルの推進②

- 道路利用によるCO<sub>2</sub>排出量を削減するために、道路整備や局所的な道路改良、公共交通や自転車への転換などの取り組みがあります。
- 鹿児島県交通渋滞対策協議会でも、渋滞対策として同様の取り組みを展開しており、渋滞対策がカーボンニュートラルの推進にもつながっていきます。

### 道路交通の適正化

#### 【道路ネットワークの構築】

○三大都市圏の環状道路、地方部の高規格道路の整備や四車線化など、道路ネットワークの構築を推進し、生産性を高めるとともに、旅行速度を向上させ、CO<sub>2</sub>の排出が少なくなる走行環境を整備



#### 【渋滞ボトルネックの解消】

○道路の交差点改良・部分改良の機動的・面的な実施や、沿道施設へのアクセスに関する道路交通アセスメント等の取組により渋滞の解消・緩和を推進し、交通の流れを円滑化



#### 【自動車利用の抑制・分散の取組】

○料金施策を含めた交通需要マネジメント(TDM)により、特定の時期・時間帯・方向に偏在する交通需要を分散することで、交通量を有効活用する取組を社会全体で推進

## 道路分野のカーボンニュートラル推進戦略の4つの柱

### (1)道路交通の適正化

～旅行速度の向上と車両の低速化による適正化～

・道路ネットワークの整備や渋滞対策等により、道路交通の円滑化と生産性の向上を図るとともに、生活空間の道路交通の低速化等、当該道路に求められる役割を踏まえた適切な機能分化を推進し、場所に応じた適正な移動により、CO<sub>2</sub>の排出量を削減



### (2)低炭素な人流・物流への転換

### (2)低炭素な人流・物流への転換

・新たなモビリティ、公共交通、自転車、徒歩等の低炭素な交通手段の利用を促進することで、自動車から低炭素な交通手段への転換を進め、CO<sub>2</sub>の排出量を削減

・道路の面から輸送量の向上、効率化の取組を支え、低炭素な物流システムの構築を促進することで、CO<sub>2</sub>の排出量を削減



### (3)道路交通のグリーン化

・再生可能エネルギーの活用の潮流を踏まえ、関係省庁・部局と連携し、次世代自動車の開発及び普及を促進させるとともに、道路空間における発電・送電・給電・蓄電の取組を推進することで、道路交通のグリーンエネルギーへの転換を進め、CO<sub>2</sub>の排出量を削減



### (4)道路のライフサイクル全体の低炭素化

・道路の計画・建設・管理等におけるライフサイクル全体で排出されるCO<sub>2</sub>の排出量を削減



出典:国土交通省「道路におけるカーボンニュートラル推進戦略 中間とりまとめ概要」

## 低炭素な人流・物流への転換

### 【人流:低炭素な道路交通】

#### 【新たなモビリティの導入】

- トリップ長が5km以下の比較的短い距離の移動時に、低炭素な交通手段である新たな小型モビリティが活用される環境を整備し、自動車からの転換を図る
- 新たなモビリティに対応したモビリティハブ等の交通結節の拠点の整備を推進するとともに、新たなモビリティがまちに及ぼす影響を分析しつつ、多様なモビリティの利用環境の向上を図る



#### 【公共交通の利用促進】

- BRT等の公共交通の導入を支援するとともに、交通手段をつなぐ交通拠点としてバス停等の整備を行うとともに、MaaSを活用した公共交通等との連携を進め、公共交通への転換を推進
- 自動運転の実現に向けて、地域公共交通の維持及び促進の観点から交差点センサ等を活用した実証実験・実装に向けた取組を推進 ※自動運転に関しては、「①道路交通の適正化」にも記載



#### 【自転車の利用促進】

- 走行時にCO<sub>2</sub>を排出しない自転車が活用されるよう、自動車、歩行者と分離された走行環境を整備し、自動車から自転車への転換を図る
- トリップ長が5km以上の比較的距離の長い移動や移動途中での自転車の活用を促進するため、サイクルトレイン・サイクルバス、シェアサイクルの普及を図る



#### 【快適な歩行空間の整備】

- 歩行者利便増進道路(ほこみち)の活用や道路協働団体との協働を図るなどにより、居心地が良く歩きやすくなる道路空間を形成し、自動車による移動から徒歩による移動への転換を促進。また、緑陰形成機能や景観向上機能などの道路緑化が果たす役割も踏まえ、快適な歩行空間の整備を推進
- 生活空間において、「ゾーン30プラス」をはじめとする交通安全対策等を行うことで、「生活道路は人が優先」という意識を社会的に浸透させ、自動車利用を抑制する。人優先の通行空間の整備に当たっては、景観の向上等の観点も踏まえた工夫を図る



出典:国土交通省「道路におけるカーボンニュートラル推進戦略 中間とりまとめ概要」