

**【安全の確保、環境負荷の低減 等】**

**【交通の安全の確保】**

**1. 交通安全対策基本法の概要**

- ・昭和45年の交通安全対策基本法の制定以降、交通安全対策は同法に基づいて推進。
- ・同法に基づく交通安全基本計画は、これまで9次にわたって作成されてきている。

**2. 第9次交通安全基本計画のポイント(平成23年3月)**

- ・直近では、平成23年3月に第9次交通安全基本計画が作成され、5年間の交通安全対策の方向性が示されているところ。

**3. 道路交通の安全～交通事故発生件数・死者数・負傷者数の推移**

- ・平成22年中の交通事故による死者数は、4,863人で10年連続の減少となり、ピーク時(昭和45年)の3割以下となるとともに、第8次交通安全基本計画の目標である交通事故死者数5,500人以下を3年連続で達成した。また、交通事故発生件数及び負傷者数も6年連続で減少し、負傷者数は平成6年以来16年振りに90万人以下となった。

**4. 道路交通の安全～自転車乗用中の交通事故死者数の動向**

- ・交通事故死者数のピークであった1970年から1980年の10年間で、全交通事故死者数が半減し、自転車乗用中の死者数も同様に半減している。
- ・1992年から2010年の約20年間では、全交通事故死者数は約6割減少したものの、自転車乗用中の死者数は44%減に留まっており、自転車事故の減少割合は低い。

**5. 道路交通の安全～自転車走行空間の整備状況**

- ・自転車・歩行者と分離された自転車走行空間はわずか約3,000km。

**6. 道路交通の安全～自転車走行空間に関する制度の変遷**

- ・昭和35年制定の道路交通法において「自転車は車道の左側部分を通行」とされていたが、昭和40年代の交通事故の急増を受け、歩道(指定された区間)において自転車の通行が認められることとなった。
- ・同時期に自転車走行空間の確保のため、自転車道、専用通行帯が規定された。

**7. 道路交通の安全～自転車走行空間に関する最近の取り組み**

- ・自転車走行空間の整備を進めるため、平成19年度に今後の整備の模範となるようなモデル地区を指定するとともに、技術基準となるガイドブック等を作成してきた。

## 8. 道路交通の安全～我が国の自動車交通事故の特徴

- ・走行キロ当たりの死亡者数が先進国中比較的多く、歩行者・高齢者の割合が突出。

## 9. 道路交通の安全～あんしん歩行エリアの概要(生活道路対策)

- ・国土交通省と警察庁が合同で、市街地において通過車両が生活道路に流入するなどして事故発生割合が高いエリアを『あんしん歩行エリア』として指定(H21.3:582 エリア)し、道路管理者と都道府県公安委員会が連携して、面的・総合的な事故対策を実施。
- ・現行の社会資本整備重点計画においては、H24年までに対策実施地区における歩行者・自転車死傷事故件数について約2割抑止することが目標とされている。

## 10. 道路交通の安全～事故危険箇所の概要(幹線道路対策)

- ・国土交通省と警察庁が合同で、特に事故の発生割合の高い幹線道路の区間等を『事故危険箇所』として指定(H21.3:3,396 箇所)し、都道府県公安委員会と道路管理者が連携して、信号機の高度化、交差点改良等の対策を実施。
- ・現行の社会資本整備重点計画においては、H24年までに対策実施箇所における死傷事故件数について約3割抑止することが目標とされている。

## 11. 道路交通の安全～先進安全自動車(ASV)の開発・普及

- ・交通事故削減を目的とし、国土交通省は、先進技術を利用してドライバーの安全運転を支援するシステムを搭載した先進安全自動車(ASV)に関する技術の開発・実用化・普及を促進するプロジェクト「ASV推進計画」を1991年度から実施。

## 12. 道路交通の安全～事業用自動車の安全対策

- ・交通事故については政府全体で削減目標を設定し、総力を挙げて事故削減に取り組む。
- ・事業用自動車の事故についても、規制の強化、安全運行の支援等の取組により着実に減少。

## 13. 鉄道交通の安全対策～現状と対策の概要

- ・鉄道の運転事故は長期的には減少傾向にあるが、近年は下げ止まりの傾向。
- ・踏切障害事故とホームでの事故等の人身障害事故とが死亡者のほとんどを占

める。

- ・平成 20 年 6 月の鉄道部会提言を踏まえ、平成 23 年 3 月に策定された第 9 次交通安全基本計画に基づき各種の安全対策を総合的に推進。

#### 14. 鉄道交通の安全対策～ソフト面・車両の対策

- ・リスク情報の積極的な報告や鉄道事業者間の共有が実施される環境を整備。
- ・乗客・乗務員の生存空間確保による鉄道車両の安全性の確保。
- ・鉄道交通の安全に関する知識の普及に係る取組を継続的に実施。

#### 15. 鉄道交通の安全対策～踏切事故の防止、施設の整備等

- ・踏切事故はこれまで長期的には減少してきたものの、近年は下げ止まり傾向にあるため、踏切事故防止対策を積極的に推進。
- ・平成 18 年 3 月に技術基準の改正を行い、速度制限機能付 ATS 等の運転保安設備等の整備を促進。
- ・鉄道施設等の安全性の向上のため、耐震補強を推進し、平成 22 年度末までに概ね完了。

#### 16. 海上交通の安全対策～海難の現状について

- ・平成 22 年における海難船舶隻数は 2,400 隻
- ・平成 18 年から 22 年までの船舶事故隻数は、それ以前の 5 年間と比較し 7.5% 減少
- ・全海難隻数の約 7 割がプレジャーボート・漁船等の小型船舶による海難
- ・小型船舶の海難は増加傾向にあるものの、全体的にはほぼ横ばいで推移

#### 17. 海上交通の安全対策～小型船舶の安全対策の推進

- ・安全指導の推進や小型船舶向け海上安全情報の提供強化により、小型船舶の安全対策を推進。

#### 18. 海上交通の安全対策～ふくそう海域における船舶交通安全対策の推進

- ・新たな情報技術を活用した航行管制・情報提供システムの充実強化により、ふくそう海域における安全対策を推進。

#### 19. 航空交通の安全対策～航空輸送安全対策の推進

- ・航空事故の発生件数は減少傾向にあるものの、安全上のトラブルは最近も発生。
- ・予防的な安全対策の実施と航空会社に対する厳正な監査の実施により、航空輸送における高い安全性を確保。

#### 20. 航空交通の安全対策～空港における安全・安心の確保

- ・航空機の安全運航の確保に不可欠な整備事業を着実に推進する。
- ・既存空港の施設の機能を保持し、航空機の安全を確保するため、老朽化した施設の更新・改良等を実施。
- ・安心して利用できる航空輸送を実現するため、空港の耐震化・滑走路誤進入対策等を推進。

## 21. 運輸安全マネジメント

- ・平成17年度に起きたヒューマンエラーによる事故の多発を受けて創設された制度。
- ・運輸事業者が、経営トップから現場まで一丸となって、いわゆる「PDCA サイクル」の考え方を取り入れた形で安全管理体制を構築し、その継続的取組みを行う。
- ・事業者が構築した安全管理体制を国が評価する「運輸安全マネジメント評価」を実施。

## 【交通に関する環境負荷の低減】

### <地球温暖化対策の推進>

## 22. 京都議定書及び京都議定書目標達成計画の概要

- ・京都議定書においては、先進国の温室効果ガス排出量について、法的拘束力のある数値目標を各国毎に設定。
- ・京都議定書目標達成計画においては、運輸部門は、2010年度で基準年総排出量比+1.8~+2.0%の排出量とすることが求められていたところ。

## 23. 近年における地球温暖化対策の国際的枠組みの動向

- ・2008年4月、京都議定書の目標期間がスタート。
- ・2010年1月には、2020年までに排出量を1990年比25%削減の中長期目標を提出。

## 24. 我が国における温室効果ガス排出量の現況及び部門別内訳

- ・我が国における温室効果ガス排出量は、2008年以降減少傾向であったが、2010年度速報値では前年比+3.9%と増加に転じた。  
(基準年比-0.4%。吸収源対策と海外クレジットを考慮すると基準年比-10.3%)
- ・我が国における二酸化炭素排出量の約2割が運輸部門によるもの。

## 25. 運輸部門におけるCO<sub>2</sub>排出量

- ・輸送機関別にみると、およそ半分が自家用乗用車からの排出。
- ・2001年度をピークに運輸部門からの排出量は減少傾向を示しており、2009年度には京都議定書目標達成計画における目標値を下回っている。
- ・貨物自動車は1996年度をピークにして減少、自家用乗用車は2001年度をピ

ークに減少。

## 26. 国土交通省の地球温暖化対策(中長期目標の達成に向けて)

### 27. 自動車交通のグリーン化

- ・2020年、2050年の次世代低炭素交通社会の実現に向けて、自動車環境対策の3つの要素「クルマ」、「ヒト」、「マチ」を調和させつつ同時並行的に進化させるための総合的取組みを推進する。

### 28. 乗用車等の燃費基準

- ・我が国では、省エネ法に基づき自動車燃費基準を設定しており、随時の見直しを実施。10月20日に第7回合同会議を開催し、目標年度を2020年度とする乗用車の新たな燃費基準の最終取りまとめを行った。
- ・今回の基準により、2020年度平均燃費値は20.3 km/Lとなり、2009年度比24.1%の向上。
- ・各国の走行実態や車種構成の違いを考慮しても、本基準は世界的に最高レベルの基準。

### 29. 環境対応車の開発・普及促進

- ・地球温暖化対策、大気汚染対策を推進するため、より環境性能が高い大型車の開発・実用化を自動車メーカーなどと協働して推進。
- ・環境性能に優れた自動車を広く普及させることが重要。そのため、税の減免措置や補助制度により、環境性能に優れた自動車の導入を支援。

### 30. 環境に優しい自動車の使い方(エコドライブの推進)

- ・自動車の性能向上に加えて、環境に優しい自動車の使い方も重要。

### 31. カーシェアリングの普及

- ・カーシェアリングの会員へのアンケート結果では、入会后、会員のマイカー保有台数が減少し、マイカーから公共交通や徒歩・自転車などへと移動手段がシフトする傾向が見られる。
- ・欧米諸国と比較してわが国のカーシェアリングの普及は進んでいないものの、ここ数年で車両台数・事業者数ともに急激に増加。

### 32. 交通流対策(対策例)

- ・交通流の円滑化による走行速度の向上が実効燃費を改善し、自動車からのCO<sub>2</sub>排出量を削減。
- ・京都議定書目標達成計画の確実な達成のため、環状道路等幹線道路ネットワークの整備を進めるとともに、自転車利用環境の整備、ITSの推進、ボトルネ

ック踏切等の解消等の実施により、引き続き CO2 排出量を削減する。

### 33. 鉄道のエネルギー消費効率の向上

・鉄道は、他のモードに比べて環境負荷の小さい交通機関であるが、運輸部門からの排出削減に資するため、軽量タイプの車両や VVVF 機器搭載車両の導入等、エネルギー効率の良い車両の導入を促進することにより、鉄道のエネルギー消費効率の更なる向上を図っている。

### 34. 船舶のエネルギー消費効率の向上及び国際条約化の推進

・世界有数の海運・造船国として国際的なイニシアティブをとり、国際ルールを他国に先行して提案。基準対応技術の開発を通じ、先行者利益を我が国海事産業が享受し、国際競争力をアップするとともに、地球温暖化対策に貢献する。

### 35. 航空セクターの温暖化対策の例

・環境適応型航空機の導入支援、空港施設の改善、航空保安システムの高度化、バイオ燃料の活用により、航空部門の温暖化対策を推進。

### 36. 公共交通の利用促進①～鉄道等新線の整備、既存鉄道・バス等の利用促進

・公共交通機関の利用者利便の向上により、環境負荷の小さな鉄道・バスなどの公共交通機関の利用を促進。

### 37. 公共交通の利用促進②～通勤交通グリーン化の推進

・エコ通勤の普及・促進を図るために、平成 21 年 6 月に「エコ通勤優良事業所認証制度」を創設し、エコ通勤に積極的に取り組む事業所を認証・登録して通勤交通のグリーン化を推進。

### 38. 物流部門における環境負荷低減の取組み

・トラックや鉄道、海運等の燃費向上、モーダルシフトの推進、物流システムの効率化等により、物流部門における二酸化炭素排出量の削減を図る。

### 39. 港湾における温暖化対策の例

・低環境負荷の物流システムの構築、港湾活動に伴う温室効果ガスの排出削減対策、海洋における CO2 の吸収源対策により、港湾における温暖化対策を推進。

## <大気汚染・騒音の防止>

### 40. 大気汚染の現況

・自動車排出ガス測定局（自排局）における NO2 及び SPM の環境基準達成率は全体として改善傾向にあり、「平成 22 年度までに二酸化窒素及び浮遊粒子状物質に係る大気環境基準をおおむね達成」との政策目標を達成していると評価

可能。

- ・ 今後は、総量のさらなる削減と、未達成地域における流入規制等の総合的な対策を実施。

#### 41. 沿道環境の整備

- ・ 環境基準を達成していない地域等を中心に、沿道環境の早期改善を図るため、バイパス整備や交差点改良等のボトルネック対策や遮音壁の設置等を推進。

#### 42. 自動車排出ガス規制の経緯（ガソリン乗用車、ディーゼルトラック・バス）

- ・ 自動車の排出ガス規制については、段階的な規制強化を図っている。
- ・ 2009年10月に導入されたディーゼルバス・トラックのポスト新長期規制では、PMについて平成6年の規制値のほぼ1/100のレベルとなるなど、世界の規制の中で最も厳しいレベルの規制値となった（ディーゼル乗用車については、ガソリン乗用車の規制値とほぼ同等な水準となった）。

#### 43. 船舶によるNO<sub>x</sub> 排出規制

- ・ 船舶からの排出ガス（NO<sub>x</sub>、SO<sub>x</sub>）に係る環境負荷の低減を主導するとともに、我が国船舶産業の国際競争力の強化を実現するため、産学官の連携の下、最高レベルの国際的環境規制を可能とする環境負荷低減技術を確立する必要がある。

#### 44. 自動車騒音規制の経緯

- ・ 自動車騒音規制については、昭和26年に「定常走行騒音規制」による規制が設けられた後、昭和46年に「加速走行騒音規制」を、昭和61年頃に「近接排気騒音規制」を導入してきたところ。
- ・ さらに、その規制値については、段階的な規制強化を図っている。
- ・ 平成22年には、交換用マフラーについて、一定以上の騒音防止性能を有するもの以外の使用を規制する制度を新設したところ。

#### 45. 鉄道の騒音防止対策

- ・ 新幹線の騒音対策については、環境基準を達成すべく防音壁の設置や嵩上げ等を実施しているほか、新設新幹線沿線において、これらの対策のみでは達成が困難な区域には、既存の家屋に対して防音工事への助成を行っている。

#### 46. 空港周辺環境対策の概要

- ・ 空港と周辺地域との調和ある発展を図るため、学校・住宅等の防音工事、移転補償等、緩衝緑地帯の整備を推進し、航空機騒音による障害を防止・軽減、生活環境を改善。

## ＜海洋汚染の防止＞

### 47. 海洋汚染の現状と課題

- ・平成 22 年までの過去 10 年間の海洋汚染発生の確認件数は、ほぼ横ばい傾向であり、年間 500 件前後となっている。このうち約 6 割強が油の排出によるものであり、油排出の原因別に見ると「取扱不注意」や「故意」等の人為的要因が 5 割以上を占めている。
- ・依然として海洋汚染は跡を絶たない状況にあることから、国民の海洋環境保全にかかる法令遵守等の意識を高めていく必要がある。

### 48. 海洋汚染の防止の取組

- ・法律による規制や講習会の実施、国際協力により、海洋汚染の防止を推進。

### 49. 海洋汚染の防除等の具体的取組

- ・大規模な油の流出事故においては、海上保安庁が巡視船艇、航空機、機動防除隊を出動させ、原因者とともに防除作業等を実施。
- ・東京湾、伊勢湾、瀬戸内海等の閉鎖性海域（港湾区域、漁港区域を除く）においては、船舶航行の安全を確保し、海域環境の保全を図るため、11 隻の海洋環境整備船を配備し、船舶等から流出した油等を回収。

## 【技術の開発及び普及】

### 50. 科学技術基本計画における交通分野の位置付け

- ・科学技術基本法に基づき、平成 23 年 8 月に第 4 期科学技術基本計画（計画期間：平成 23～27 年度）を閣議決定。
- ・震災からの復興・再生を遂げ、将来にわたる持続的な成長と社会の発展を実現していくため、イノベーション政策を推進。

### 51. 国土交通省技術基本計画

- ・平成 20 年 4 月に科学技術基本計画（第 3 期）等を踏まえた国土交通省技術基本計画（計画期間：平成 20 年度～24 年度）を策定。
- ・目指すべき社会を実現するため、社会的な重要課題を解決し、国民の暮らしへ還元する「社会的技術」を推進。

### 52. 交通に関する技術研究開発・普及の推進の事例①【災害に強い交通体系、安全・安心】

- ・災害に強い交通体系、安全・安心に関する技術研究開発・普及の推進の事例。

### 53. 交通に関する技術研究開発・普及の推進の事例②【利便性向上・円滑化・効率化】

- ・利便性向上・円滑化・効率化に関する技術研究開発・普及の推進の事例。

#### 54. 地域交通、物流の革新を促す新たな低炭素実用車両(超小型モビリティ)の開発促進

- ・公共交通機関、自転車等ではカバーしにくい領域の移動に適し、利便性が高く環境負荷の小さい超小型モビリティについて、まちづくりと自動車の分野で連携しつつ、開発・普及を推進。
- ・導入・普及により、CO<sub>2</sub>の削減のみならず、都市や地域の新たな交通手段、観光・地域振興、高齢者や子育て世代の移動支援等の多くの便益が期待される。

#### 55. 交通に関する技術研究開発・普及の推進の事例③【国際競争力強化】

- ・国際競争力強化に関する技術研究開発・普及の推進の事例。

#### 56. 交通に関する技術研究開発・普及の推進の事例④【環境負荷の低減】

- ・環境負荷の低減に関する技術研究開発・普及の推進の事例。

#### 57. 今後の交通分野の技術政策の課題

- ・交通に関する施策を総合的・計画的に推進していくために、技術研究開発システムを最適化し、実行していくことが不可欠。

#### 【国際的な連携の確保及び国際協力の推進】

##### 58. 国際交通大臣会議(ITF)

- ・年1回、各国交通担当大臣、民間企業CEO等が集まる「交通サミット」。
- ・日本の民間事業者や地方公共団体もスピーカーとして参加。
- ・日本は、来年5月2～4日の大臣会合で議長国を務める。

##### 59. 交通分野の気候変動・大気汚染対策に係る国際連携の強化～MEET 大臣会合～

- ・世界CO<sub>2</sub>排出量の23%を占める交通分野における気候変動・大気汚染対策の推進は喫緊の課題。
- ・日本のイニシアティブの下、MEET 大臣会合を通じ、主要国・関係国際機関の連携を強化し、途上国支援を始めとする国際的な対策を推進。

##### 60. 国際海事機関(IMO)

- ・IMOは、海事に関する世界共通ルールの策定を行う国連の専門機関。
- ・日本は、主要な海運・造船国として国際条約策定等をリード。

##### 61. IMOにおける日本の主導による国際的枠組みづくりの事例

- ・国際海運分野のCO<sub>2</sub>排出量は飛躍的に増大しているが、国際海運は京都議定書の適用外。

- ・ IMO において、日本の主導により、国際海運に CO2 排出規制を導入することで合意。
- ・ 我が国海運・造船業が得意とする省エネ技術力を発揮できる環境が世界的に整った。

## 62. 日中韓物流大臣会合

- ・ 北東アジアにおける物流分野の更なる協力・連携を推進することを目的として、日中韓の物流を担当する大臣により日中韓物流大臣会合を開催。
- ・ シームレス物流システムの実現、環境にやさしい物流の構築、安全かつ効率的な物流の両立などの取り組みを行っている。

## 63. 交通分野における日本とASEANの連携①【環境関係】

- ・ 日本のイニシアティブにより、ASEAN 各国による計画的・戦略的な環境対策の推進を支援するため、「日 ASEAN 交通分野における環境に関する行動計画」を策定。

## 64. 交通分野における日本とASEANの連携②【物流関係】

- ・ 第 9 回日 ASEAN 交通大臣会合(平成 23 年 12 月)において、「日 ASEAN 物流パートナーシップ」を推進することで合意。

## 65. 二国間協力の事例(ベトナム／ハノイ・ホーチミンの都市鉄道)

- ・ 安全で効率的な運行維持管理のためには、鉄道システムの共通化と、質の高い人材が必要。
- ・ 鉄道の法整備、様々なレベルの人材育成について、日本の経験と知見を活用して技術協力を行っていく。

## 【連携・協働の促進】

### 66. 交通やまちづくり関連の主な協議会

- ・ 法律や省令、要綱により、様々な協議会の仕組みが提供されているが、それぞれ、設置目的や構成員が異なっている。

### 67. 一の市町村に複数の協議会が設置されている例

- ・ 地方都市 X 市においては、交通やまちづくりに関連する複数の協議会が設置されており、協議会毎に異なった構成員により構成されている。

### 68. 複数の協議会を1つの協議会として設置・運営している例

- ・ 四日市市においては、複数の協議会の機能をまとめて一つの協議会として設置している。

## 69. 連携・協働の促進の枠組みの例～地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

- ・市町村が、公共交通事業者等と連携して、地域公共交通の活性化及び再生を総合的かつ一体的に推進するための計画を策定し、国が計画に基づく取組を総合的に支援する制度を創設（平成19年度）。

## 70. 地域公共交通総合連携計画策定件数の推移

- ・地域公共交通総合連携計画の策定件数は、平成22年度末時点で462。
- ・協議会の約7割がコミュニティバスに係る事業を実施。また、事業の目的は、「住民、来訪者の移動手段の確保」が最も多い。

## 71. 地域公共交通総合連携計画に基づく事業の良い事例・悪い事例の傾向

- ・住民ニーズの把握や利用促進に向けた住民の巻き込みなどを行った事例は、利用者数の増加や利用者からの高い評価がみられる傾向にある。

## 72. 地域公共交通総合連携計画に基づく事業に対する利用者の評価

## 73. 地方公共団体とバス事業者が連携・協働を図る上での課題①～地方公共団体の役割を巡る地方公共団体からバス事業者への不満

- ・まちづくりの観点から交通サービス提供の計画を策定しようとしても交通に関与する大義名分や権限がなく、交通事業者の協力が得られない、調整が困難。

## 74. 地方公共団体とバス事業者が連携・協働を図る上での課題②～地方公共団体の役割を巡るバス事業者から地方公共団体への不満

- ・交通に関心がない。
- ・都道府県か、市町村か、お互いに押しつけあっている。
- ・交通に関心はあるが、資金的な裏付けがない。

## 【国民等の意見の反映】

### 75. パブリックコメント

- ・国の行政機関が政令や省令等を定めようとする場合、行政手続法に基づきパブリックコメントが必要とされているが、法律上必要とされていないものであっても、必要に応じてパブリックコメントが実施されている。

### 76. バリアフリー法に基づく意見反映の取組

- ・年に約1回のペースで、高齢者・障害者団体や施設設置管理者等を集めた全国バリアフリーネットワーク会議を開催し、バリアフリー施策に関係者の意見を反映。