

地球温暖化対策推進大綱の運輸部門の進捗状況

大 綱 の 記 述

表3 運輸部門の需要面での対策		
現行対策とその削減量	追加対策とその削減量	国等の施策 (現行、追加)
自動車交通対策		
クリーンエネルギー自動車を含む低公害車、低燃費車の開発・普及及び営業用自動車等の走行形態の環境配慮化		
・クリーンエネルギー自動車を含む低公害車、低燃費車の開発・普及		
<p>自動車の燃費の改善の強化措置 (排出削減見込み量) 約1,390万t-CO₂</p> <p><導入目標量> 省エネ効果 約540万kl</p> <p>ガソリン自動車及びディーゼル自動車ごとの目標年度において対象となる全製造事業者等の基準値達成を想定)</p> <p>乗用自動車(ガソリン) ・目標年度 2010年度 省エネ効果* 約23%</p> <p>乗用自動車(ディーゼル) ・目標年度 2005年度 省エネ効果* 約15%</p> <p>貨物自動車(ガソリン) ・目標年度 2010年度 省エネ効果* 約13%</p> <p>貨物自動車(ディーゼル) ・目標年度 2005年度 省エネ効果* 約7%</p> <p>(*旧大綱策定後に設定されたトップランナー基準により当初想定していたよりも全体として約2割の省エネ効果増)</p> <p>クリーンエネルギー自動車の普及促進 (排出削減見込み量) 約220万t-CO₂</p> <p><導入目標量> 省エネ効果 約80万kl</p>	<p>トップランナー基準適合車の加速的導入、自動車税のグリーン化や自動車取得税の軽減措置による低公害車普及の急速な進展、政府一般公用車の低公害化を契機とする低公害車開発・普及の加速 (排出削減見込み量) 約260万t-CO₂</p> <p>(注)<導入目標量>省エネ効果 約100万kl(注)将来の大綱見直しに当たっては、2001年4月の自動車税のグリーン化や自動車取得税の軽減措置による低公害車普及及び政府の一般公用車の低公害化等の最近の進展状況をさらに反映するよう措置するものとする。</p>	<p>1998年省エネ法改正により自動車に対して、トップランナー基準方式を導入</p> <hr/> <p>自動車税のグリーン化の導入</p> <hr/> <p>自動車取得税の軽減措置の延長</p> <hr/> <p>車両総重量2.5超の貨物自動車の燃費基準の検討に向けた燃費測定方法の策定</p> <hr/> <p>2002年度以降3年を目途に政府の一般公用車を低公害車に切り替える等の取組を推進</p>

点 検 結 果

平成14年度に講じた施策	現状及び課題	平成15年度以降に講じる施策
<p>総合資源エネルギー調査会省エネルギー基準部会及びLPガス自動車燃費基準検討会においてLPガス乗用自動車をトップランナー対象機器として追加する旨の報告書を取りまとめ。</p>	<p>・トップランナー対象機器となっている自動車のうち、トップランナー基準に適合する自動車の出荷台数は全体の約半数。(平成13年度)</p>	<p>・トップランナー対象機器へのLPガス乗用自動車の追加に係る政省令等の改正。</p> <p>・目標年度到達後において、省エネ基準の達成状況のフォローアップを実施し、新たなトップランナー基準について検討。</p>
<p>・クリーンエネルギー自動車を含む低公害車、低燃費車に対しては自動車税を軽減し、新車登録から一定年数を経過した自動車に対しては自動車税を重課する自動車税のグリーン化を実施。</p>	<p>・クリーンエネルギー自動車を含む低公害車、低燃費車の普及台数は、約458万台(平成15年3月末、軽自動車を除く)。</p>	<p>・平成15年度については、より環境負荷の小さい自動車の普及を図るため、軽減措置の対象を低燃費かつ超・低排出ガス認定車()に重点化するとともに、新たに「LPG自動車」を追加する。</p> <p>また、新車登録から一定年数を経過した自動車に対しては、引き続き自動車税を重課する。</p>
<p>・クリーンエネルギー自動車を含む低公害車、低燃費車に対し自動車取得税の軽減措置を実施。</p>	<p>・クリーンエネルギー自動車を含む低公害車、低燃費車の普及台数は、約458万台(平成15年3月末、軽自動車を除く)。(再掲)</p>	<p>・平成15年度については、より環境負荷の小さい自動車の普及を図るため、軽減措置の対象を低燃費かつ超・低排出ガス認定車()に重点化するとともに、新たに「LPG自動車」を追加する。</p>
<p>・車両総重量2.5超の貨物自動車の燃費測定法について報告書を取りまとめ。</p>	<p>・車両重量2.5t超の貨物自動車のトップランナー対象機器への追加についての検討が課題。</p>	<p>・車両重量2.5t超の貨物自動車のトップランナー対象機器への追加について総合資源エネルギー調査会における検討を開始。</p>
<p>・政府全体で約1800台の低公害車を一般公用車として導入。</p>	<p>・政府の一般公用車における低公害車の割合は約45%。今後、同様の取組を地方公共団体等の他の主体に拡大することが課題。</p>	<p>・平成15年度以降においても引き続き一般公用車の低公害車への切替を推進(15年度は約1800台の低公害車の導入を予定)。</p>

現行対策とその削減量	追加対策とその削減量	国等の施策 (現行、追加)
		<p>燃料電池自動車の世界に先駆けた早期実用化に向けた技術開発、実証試験等の推進</p> <hr/> <p>次世代も視野に入れたクリーンエネルギー自動車を含む低公害車の開発促進</p> <hr/> <p>クリーンエネルギー自動車を含む低公害車普及に向けたITネットワーク形成等</p> <hr/> <p>クリーンエネルギー自動車を含む低公害車に対する補助制度の推進</p>

平成14年度に講じた施策	現状及び課題	平成15年度以降に講じる施策
<p>・燃料電池について電解質膜・電極・改質器等の基盤的な技術開発を推進。燃料電池自動車の実証試験を開始。</p> <p>・燃料電池自動車の初期段階の普及が円滑に進むよう安全性の確保を前提とした規制の再点検スケジュール等を取りまとめ。</p> <p>・公道を走行するために必要となる大臣認定の際の技術指針を策定。</p> <p>・開発の加速化を促す観点から、燃料電池自動車の市販第1号車を含め5台を政府が率先して導入。</p>	<p>・燃料電池は、経済性の向上、耐久性の向上が課題。</p> <p>・平成16年度末までに、民間事業者とも連携しつつ、燃料電池自動車及び水素供給インフラに係る安全規制の再点検を実施することが課題。</p> <p>・平成17年からの普及に向けて、燃料電池自動車の安全・環境に関する基準等の整備が課題。</p>	<p>・技術開発・実証試験を継続実施。</p> <p>・安全かつ低コストな水素の製造・利用に関する技術の開発。</p> <p>・民間事業者とも連携しつつ、引き続き燃料電池自動車及び水素供給インフラに係る安全規制の再点検を実施。</p> <p>・各種試験・調査を実施し、燃料電池自動車の安全性・環境性能に関する基準を整備し、燃料電池自動車の大量生産を行うために必要となる型式指定の取得が可能となるよう措置。</p>
<p>・DME (ジメチルエーテル)自動車、次世代ハイブリッド自動車、天然ガス自動車等の超低燃費、低公害の高効率クリーンエネルギー自動車の開発を実施。</p> <p>・高効率クリーンエネルギー自動車の開発成果を用いた、高効率ハイブリッド自動車が市販化。</p>	<p>・次世代低公害車両の開発や、安全・環境に関する基準等の整備が課題。</p>	<p>・次世代低公害車両の開発とともに、安全上・環境上の基準等の策定及びその普及のための環境を整備。</p>
<p>・「低公害車メールマガジン」を創刊し、主に地方自治体及び企業等の自動車購入担当者に対して2か月に1回の頻度で発行。</p>	<p>・掲載記事内容の充実、発行頻度の短縮化及び購読者数の拡大が課題。</p>	<p>・月1回の発行、購読者にとってより実用的な情報の掲載、あらゆる機会をとらえたPRの実施。</p>
<p>・クリーンエネルギー自動車を導入する者に対し、通常の自動車との価格差の1/2以内の補助を実施。</p> <p>・低公害バス・トラックの導入に対し、通常のバス・トラックとの価格差の1/2以内の補助を実施。</p> <p>・地方公共団体が、一般公用車用に低公害車を導入する場合、通常の車両との価格差の1/2の補助を実施(48台)。</p>	<p>・クリーンエネルギー自動車を含む低公害車の普及台数は、約458万台(平成15年3月末、軽自動車を除く)。(再掲)</p> <p>・既存車との価格差が大きいこと等が課題。</p>	<p>・引き続き、クリーンエネルギー自動車に対する補助を実施。</p> <p>・低公害バス・トラックについては補助対象地域の拡大等の拡充を行い、引き続き補助を実施。</p>

現行対策とその削減量	追加対策とその削減量	国等の施策 (現行、追加)
		<p>電気自動車の共同利用システムの実用化支援</p> <hr/> <p>燃料供給インフラ(エコ・ステーション)整備に対する補助の推進</p> <hr/> <p>排出ガス後処理装置を十分に機能させるための自動車燃料品質対策(軽油について、2004年末までに硫黄分を500ppmから50ppmに低減。ガソリンの低硫黄化等、さらに改善を図る。)</p>
・営業用自動車等の走行形態の環境配慮化		
	<p>バス、トラック等のエコドライブの促進のため、既存の対策を見直し、推進</p> <p>営業用自動車等の走行形態の環境配慮化による環境負荷低減対策の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・アイドリングストップ装置搭載車両の普及 (排出削減見込み量) 約110万t-CO₂ <導入目標量> 省エネ効果 約40万kl (バス・トラックの更新車両の約30%に搭載を想定) ・大型トラックの走行速度の抑制 (排出削減見込み量) 約80万t-CO₂ <導入目標量> 省エネ効果 約30万kl 	<p>自動車運送事業者におけるグリーン経営の促進を2002年度から実施</p> <hr/> <p>大型トラックに対する速度抑制装置の装備の義務付け(新型生産車 2003年9月、使用過程車 2003年9月以降順次)</p>

平成14年度に講じた施策	現状及び課題	平成15年度以降に講じる施策
<p>・横浜みなとみらい地区におけるフィジビリティスタディー事業等に対する支援を実施。</p>	<p>効果的な広報が課題。</p>	<p>引き続き、電気自動車の共同利用の実用化を支援。</p>
<p>・天然ガス等の燃料等供給設備を設置しようとする者に対し、設置費用の定額を補助。</p>	<p>・平成15年3月末までに自家用を含む天然ガス等の燃料等供給設備は240箇所に拡大。</p>	<p>引き続き、天然ガス等の燃料等供給設備の設置を補助。</p>
<p>・道路運送車両の保安基準を改正(平成15年4月1日施行)し、低硫黄軽油(硫黄分が50ppm以下)専用車の標準的な燃料として低硫黄軽油を規定。</p> <p>・新規脱硫触媒の技術開発を推進。</p> <p>・石油業界は15年4月から自主的に50ppm低硫黄軽油の全国供給(離島を除く)を開始。</p>	<p>排出ガス後処理装置を十分に機能させるため軽油中硫黄分の更なる低硫黄化が課題。</p> <p>・燃費の優れたリーンバーン・直噴エンジンが十分活用出来るサルファーフリーガソリンの開発が課題。</p>	<p>硫黄分50ppm軽油及びガソリンについて許容限度を改正。</p> <p>・軽油中硫黄分のさらなる低硫黄化(10ppm以下)について検討を行い、2007年から規制を開始する旨の中央環境審議会答申を得た。これに基づき必要な許容限度告示改正等必要な措置の検討。</p> <p>・燃費に優れたリーンバーン・直噴エンジンを十分活用できる、ガソリンのサルファーフリー化のための技術の開発。</p>
<p>・エコドライブの推進、低公害車の導入等を盛り込んだトラック、バス及びハイヤー・タクシー事業のための「グリーン経営推進マニュアル」を作成し、トラック事業者に対し全国各地で講習会を開催したほか、グリーン経営認証制度を創設(平成15年10月より)。</p>	<p>・グリーン経営推進マニュアルの活用事業者数の拡大が課題。</p> <p>・エコドライブの効率的推進に向け、エコドライブの効果の測定及び普及のための追加策が課題。</p>	<p>・対ハイヤー・タクシー事業者も含む普及活動、バス及びハイヤー・タクシー事業のためのグリーン経営認証制度の創設を推進。</p> <p>・関係4省庁(警察庁、経済産業省、国土交通省及び環境省)による「エコドライブ普及連絡会」により、エコドライブの効果及び普及に係る施策を策定し、効率的に推進。</p>
<p>・平成13年8月に道路運送車両の保安基準を改正済み。</p>	<p>・15年9月より3年間で順次義務付けを実施する使用過程の大型貨物車の保有車両数は、14年3月末で約80万台。</p>	<p>・平成15年9月1日に施行。</p> <p>・新型生産車には平成15年9月より義務付けを開始。</p>

平成14年度に講じた施策	現状及び課題	平成15年度以降に講じる施策
<p>・TDMの一環としてバス専用・優先レーンの設定、バス感知器・バス感應式信号機の整備、公共車両優先システム(PTPS)の導入等のバス優先対策を推進。PTPSについては8県において運用。</p>	<p>・PTPSは、現在27都道府県で運用。都市圏交通円滑化総合計画策定都市圏として12都市圏が指定。</p>	<p>・PTPSの整備、都市圏交通円滑化総合計画の策定を推進するなど、引き続き、交通需要マネジメント(TDM)施策を推進。</p>
<p>平成14年度には、警察庁及び国土交通省が共同で3件の実験計画を認定し、平成13年度からの継続分と併せて23件の実験を実施。実験終了後、複数地域において実験の成果を踏まえた本格的導入を実施。</p>	<p>・札幌市、松山市におけるコミュニティバス等について、実証実験後、本格的導入が開始されたほか、仙台市、会津若松市においても実験終了後の本格的導入を検討中。</p>	<p>引き続き、TDM実証実験を推進。</p>
<p>・自転車道や自転車駐輪場の整備を推進。</p>	<p>平成14年4月現在、自転車道等6,705 kmを整備(自転車道、自転車通行帯付き自転車歩行者道、自転車専用道路、自転車歩行者専用道路の道路延長の合計。交通安全施設現況調査)。</p> <p>・自転車駐車可能台数374.9万台を整備(平成13年内閣府調査)</p>	<p>引き続き、自転車道や自転車駐輪場の整備を推進。</p>
<p>・レンタサイクルや自転車レーンの設置等の社会実験を東京都台東区等3箇所において実施。</p>	<p>香川県高松市等2箇所において、社会実験で試行した施策を本格導入。</p>	<p>引き続き、新しい施策の導入に向けて社会実験を推進。</p>
<p>・首都高速道路・阪神高速道路のほぼ全ての料金所にETCサービス拡大。</p>	<p>全国の主要な約900箇所の料金所でETCサービスを実施中。</p>	<p>基本的に全ての料金所にETCのサービスを拡大。</p>

現行対策とその削減量	追加対策とその削減量	国等の施策 (現行、追加)
		<p>光ビ-コ等の整備による交通 情報収集の充実</p> <hr/> <p>VICS (道路交通情報通信シ ステム)の推進 (2002年度中に 全国でサービスを開始)</p> <hr/> <p>中央処理装置の高度化、新 信号制御方式 (MODERATO)の 導入等交通管制センターの高度化</p> <hr/> <p>交通公害低減システム (EPMS) 等の推進</p> <hr/> <p>事業用車両に対する車両運 行管理システム (MOCS)等の 整備</p> <hr/> <p>環境対応型交通管理プロシク トの推進</p> <hr/> <p>インターネットII S、プローブ 情報システムの開発・標準化</p>

平成14年度に講じた施策	現状及び課題	平成15年度以降に講じる施策
<p>・ドライバーのニーズに応じたきめ細やかな交通情報の提供のため、光ビーコン約5,200基を始め、車両感知器等の整備を推進。</p>	<p>・光ビーコン約3万8千基を始め、超音波式、画像型、R形等約15万9千基の車両感知器を整備。</p>	<p>光ビーコンを平成17年度までに都市部の主要な一般道路等を概ねカバーできるよう整備を推進。</p>
<p>・平成15年2月までに渋滞や交通規制等の道路交通情報を3つのメディアにより、カーナビゲーションシステム等を通じて表示するVICSサービスを全都道府県で開始。</p> <p>・道路交通情報提供を充実。</p>	<p>・サービスエリアの拡大と、道路交通情報の内容の充実が課題。</p>	<p>引き続き、サービスエリアの拡大、道路交通情報提供の内容の充実。</p>
<p>・高度交通管制システムの整備の一環として、金沢市、神戸市及び佐世保市の交通管制センターを更新し、高度化を実施。</p>	<p>・交通需要等の増加に伴う旅行速度の低下等がみられる都市部を中心とする交通管制システムの高度化が課題。</p>	<p>平成17年度までに全国主要都市において、MODERATOやリアルタイム信号制御モデルの導入、信号機の高度化や必要な体制整備等を図るという目標達成に向けて、引き続き、高度化を推進。</p>
<p>・大気汚染データを保有する局と相互接続を行うなど大気汚染データの収集を強化。</p>	<p>・システムの整備地域の拡大が課題。</p> <p>・神奈川県、静岡県及び兵庫県の3県にEPM Sを整備。</p>	<p>交通公害が著しい都市部を中心に、計画的に整備。</p>
<p>・ITS・UTM S推進連絡協議会を開催するなど、新規整備に向けて関係機関に働きかけを実施。</p>	<p>・北海道、千葉、大阪等7道府県にMOCSを整備。</p>	<p>平成17年度までに全国主要都市に導入するという目標達成に向けて、引き続き、整備を推進。</p>
<p>・交通公害が極めて深刻な東京都(大田区)と神奈川県(川崎市)の都県境地域に交通流データ収集機器を設置。</p>	<p>・平成15年度から交通流データ等を収集。</p>	<p>平成15年度に各対策メニューの効果をシミュレーションにより評価し、16年度に各対策メニューの有効性をフィールドで確認し、全体を取りまとめ。</p>
<p>・移動する自動車において通信メディアに依存しないシームレスな通信が可能なインターネットII Sに係る基盤技術の研究開発を推進。</p> <p>・エコドライブ分析診断等に適用可能なプローブ情報システムのセキュリティ対策を検討。</p>	<p>・基盤ソフトウェアの開発、セキュリティ対策、標準化、普及等が課題。</p>	<p>・基盤技術の研究開発、標準化を推進し応用システムの実証実験等を通じて成果の有効性の実証及び普及を促進。</p>

現行対策とその削減量	追加対策とその削減量	国等の施策 (現行、追加)
	<p data-bbox="587 1122 956 1182">道路交通情報提供事業の促進</p>	<p data-bbox="994 215 1366 309">ドライバーへの情報提供・危険警告等により安全で快適な走行を支援するシステムを開発</p> <hr/> <p data-bbox="994 712 1366 842">グリーン購入法に基づき国等がETC対応車載器及び3メディア対応型VICS対応車載機を積極的に導入し、普及を促進</p> <hr/> <p data-bbox="994 947 1366 1041">信号機の集中制御化<1995年から2010年までに約4万基の整備を想定></p> <hr/> <p data-bbox="994 1126 1366 1249">2001年道路交通法改正等により、道路交通情報提供事業者の正確かつ適切な道路交通情報の提供を促進</p> <hr/> <p data-bbox="994 1570 1366 1630">交通情報検証システムの的確な運用</p> <hr/> <p data-bbox="994 1749 1366 1809">交通規制情報のデータベース化の推進</p>

平成14年度に講じた施策	現状及び課題	平成15年度以降に講じる施策
<p>・安全運転支援システム(DSSS)における事故態様情報提供システム及び速度情報提供システムの有効性を検証する実証試験を愛知県豊田市内で実施。</p> <p>・走行支援道路システムについて、実道(5箇所)及び試験走路での実証実験を実施(実証実験箇所は、名阪国道・米谷地区、東名阪自動車道・名古屋西JCT等の実道と国土技術政策総合研究所の試験走路。)</p>	<p>・システムの早期実現に向けた開発が課題。</p> <p>・実証実験結果を踏まえ、実用化に向けた課題等の整理が課題。</p>	<p>DSSSの各メニューに応じた各システムの実証実験を重ね、整備を推進。</p> <p>・実用化可能なシステムから順次実環境へ導入。</p>
<p>・警察車両に3メディア対応型VICS対応車載機の導入を推進、関係機関に普及・促進の働き掛けを実施。</p>	<p>・3メディア対応型VICS対応車載機の出荷台数は平成14年度末現在約130万台。</p>	<p>・引き続き、警察車両への導入を推進するとともに、あらゆる機会を通じて関係機関に普及・促進を働きかけ。</p>
<p>・約1,700基の信号機の集中制御化を実施。</p>	<p>・1995年度から2002年度までに約12,000基を整備。</p>	<p>・平成22年までの目標達成に向けて、引き続き計画的に整備を推進。</p>
<p>・予測交通情報を提供する事業に係る届出制度や民間の交通情報提供事業者が遵守すべき指針の作成等に関する規定を整備。(改正道路交通法の施行)</p> <p>・交通情報提供事業者が、平成14年6月に施行された「交通情報の提供に関する指針」を遵守し、交通情報が提供できるよう指導・監督。</p>	<p>・提供する情報の更なる高度化が課題。</p>	<p>・民間事業者による高付加価値の情報提供を促進するため、平成16年度までにカーナビゲーションシステム等で必要となる交通規制情報のデータベース化を図るという目標達成に向けて、整備を推進。</p>
<p>・平成15年4月からの運用の開始に向けて交通情報検証システムを整備。</p>	<p>・システムの精度の維持等が課題。</p>	<p>・民間事業者の技術の進歩に伴い、システムの精度を維持し、的確に運用。</p>
<p>・GIS活用の具体的方策等について、検討を実施。</p>	<p>・全国的に統一されたフォーマットでの整備が課題。</p>	<p>・民間事業者による高付加価値の情報提供を促進するため、平成16年度までにカーナビゲーションシステム等で必要となる交通規制情報のデータベース化を図るという目標達成に向けて、整備を推進。(再掲)</p>

平成14年度に講じた施策	現状及び課題	平成15年度以降に講じる施策
<p>交通実態に即した駐車禁止規制、時間制限駐車区間規制及び物流に配慮した駐車禁止規制を行うとともに、交通実態に即した規制の見直しを実施。</p>	<p>平成14年度中における駐車規制の見直し区間の合計は1,022区間(約772km)。</p>	<p>引き続き、交通実態に即した駐車禁止規制、時間制限駐車区間規制及び物流に配慮した駐車禁止規制を行うとともに、交通実態に即した見直しを実施。</p>
<p>違法駐車抑止システムを13都市で整備。</p>	<p>駐車場を探したり、その空き待ちをしている車両による交通渋滞の発生が課題。</p>	<p>地方公共団体に対して駐車場の整備を働きかけるとともに、違法駐車抑止システム、駐車誘導システム等を整備 拡充。</p>
<p>悪質・危険性、迷惑性の高い違反に重点指向した取締りを実施。</p>	<p>平成14年中の駐車違反取締件数は約172万件。</p>	<p>引き続き、違法駐停車の取締りを推進。</p>
<p>約20kmの共同溝を整備。</p> <p>各地域において、地方自治体、道路管理者、占用企業等が参加する道路工事調整協議会を実施し、集中工事や共同施工等を調整。</p> <p>工事期間を短縮し、交通混雑の緩和を図るため平成14年2月の都道府県警察への通達に基づき、道路工事に係る道路使用許可制度の弾力的運用を都道府県警察に指示。</p>	<p>共同溝の更なる整備が課題。</p> <p>集中工事や共同施工の実施箇所を増やすとともに、その後の掘削規制等を一体実施すること等により、路上工事縮減の強化を図ることが課題。</p> <p>47都道府県において、通達の趣旨に沿った道路使用許可制度の運用に努め、昼夜間連続工事や施工区間の延長を容認するなど、工期全体における渋滞発生総量の縮減を実施。</p>	<p>引き続き、共同溝の整備を推進。</p> <p>面的集中工事と掘削規制を一体的に実施する掘り返し対策重点エリアを三大都市において選定。道路利用者への路上工事情報の提供の充実。</p> <p>引き続き、道路使用許可制度の弾力的運用を推進。</p>
<p>約1,300基の信号機の高度化を実施。</p>	<p>1995年度から2002年度までに約11,000基を整備。</p>	<p>平成22年までの目標達成に向けて、計画的な整備を継続して推進。</p>
<p>光ビーコンなどを活用して交通状況を把握し、リアルタイムに交通情報を提供すること等により、交通の流れを積極的に管理する新交通管理システム(UTMS)整備事業を推進。</p>	<p>交通管制の高度化の継続が課題。</p>	<p>引き続き、計画的な交通管制の高度化を推進。</p>

現行対策とその削減量	追加対策とその削減量	国等の施策 (現行、追加)
<p>テレワーク等情報通信を活用した交通代替の推進 (排出削減見込み量) 約 340万 t- CO2</p> <p><導入目標量> 省エネ効果 約130万kl (2010年のテレワーク総人口・就業者数の25%程度(1630万人程度)を想定)</p>		<p>交通情報板を活用した交通誘導、踏切信号機の整備等によるボトルネック対策の推進</p>
		<p>信号灯器のLED化の推進</p>
		<p>企業における情報通信環境の高度化、テレワークの導入、SOHO支援等に資する税制措置や金融支援</p>
		<p>テレワーク・SOHOの促進に向けた情報提供、普及啓発等</p>
<p>環境負荷の小さい交通体系の構築</p>		
<p>モーダルシフト・物流の効率化等</p>		
<p>内航・鉄道貨物輸送の推進 (排出削減見込み量) 約 150万 t- CO2</p> <p><導入目標量> 省エネ効果 約 50万kl</p>	<p>現行の対策を見直し、着実に推進</p>	<p>幹線物流の効率化を支援するための法的措置を含む制度の検討</p>

平成14年度に講じた施策	現状及び課題	平成15年度以降に講じる施策
<p>・ドライバーのニーズに応じた交通情報を交通情報板等により提供し、交通流の分散誘導を図る</p> <p>・踏切道に係る交通事故・交通渋滞に関する調査研究を実施し、踏切道に係る交通渋滞の発生メカニズムや踏切事故の分析等を実施。</p>	<p>・大都市圏での踏切における交通渋滞の解消が課題。</p>	<p>引き続き、ドライバーのニーズに応じた交通情報を交通情報板等により提供し、交通流の分散誘導を推進。</p>
<p>・歩行者用灯器のLED化を推進するために、実証実験等を踏まえて、標準仕様を策定。</p>	<p>平成14年度末現在、LED式信号灯器数は車両用で約2万3千灯、歩行者用で約1千灯。</p>	<p>引き続き、計画的に整備。</p>
<p>・日本政策投資銀行等による「テレワーク SOHO支援特別融資制度」を運用。融資に関する具体的な相談はあったが、融資実績にはつながらなかった。</p>	<p>平成14年の日本のテレワーク人口は408万人（週8時間以上実施の雇成型311万人、自営型97万人、調査時期14年10月～11月）と推計。</p>	<p>テレワークやSOHOの実施を施設・設備面で支援する財政投融資制度については、平成14年度で制度が終了。</p>
<p>・テレワーク人口の推計、テレワークの実態等の把握、テレワーク SOHOの推進による地域活性化のための総合的支援方策等についての調査を実施し、シンポジウムを開催して成果を公表。</p> <p>・テレワーク SOHOにかかる就業環境、行政施策へのニーズ、海外における取組、情報インフラ機器の省エネルギー化等を進めるための調査研究を実施。</p> <p>・女性、高齢者がテレワークを始めるにあたり必要な知識を容易に修得するためのコンテンツを試作。</p> <p>・テレワーカーを対象としたエッセイコンテストを実施。</p>	<p>平成14年の日本のテレワーク人口は408万人（週8時間以上実施の雇成型311万人、自営型97万人、調査時期14年10月～11月）と推計。（再掲）</p> <p>・大都市問題や地域活性化への対応、情報通信の利用環境の高度化等についての検討が課題。</p>	<p>引き続き、テレワーク SOHOを促進するための調査研究、シンポジウムの開催等を実施。</p> <p>・テレワークの先進的な取組を行っている都市を指定し、モデル的な支援を行いつつ、全国的な普及促進に向けた支援策の検討等を行うテレワークモデル都市制度の創設に向けた検討を実施。</p> <p>・女性、高齢者がテレワークを始めるにあたり必要な知識を容易に修得するためのコンテンツの改良。</p>
<p>環境負荷の小さい効率的な物流体系の構築に向けて、モータリシフトアクションプログラムを策定。</p>	<p>・アクションプログラムの実行が課題。</p>	<p>・アクションプログラムの実施状況を見ながら、制度化の必要性を引き続き検討。</p>

平成14年度に講じた施策	現状及び課題	平成15年度以降に講じる施策
<p>平成13年度に実施した丸の内地区実証実験の結果の分析と評価を実施。</p>	<p>当実験においては、物流効率化、交通環境と生活環境改善に関して一定の効果が認められた。当地区では、ピレ内の縦持ち輸送の共同化の事業スキームが実用化され、実験終了後も取組が継続。他地区への拡大を図るにはビジネスモデルとしてのマニュアル構築が課題。</p>	<p>15～16年度に秋葉原の電気街において、共同配送やITによる物流効率化等を目指す実証実験を実施。</p>
<p>実証実験に対する補助制度を開始。平成14年度は北海道から九州まで全国で6件を支援した。 (例) 大阪～名古屋・神戸間海上コンテナ輸送実証実験」</p>	<p>実施中の各実験とも概ね計画通りに実施されており、CO2排出量を輸送方法転換前の半分程度以下に抑制。</p>	<p>引き続き、環境負荷の小さい物流体系の構築を目指し実証実験を推進。</p>
<p>「鉄道事業法等の一部を改正する法律」(平成14年法律第77号)が成立し、参入規制・料金規制の緩和について所要の措置を講じるとともに、海陸複合一貫輸送に対応した新たな事業類型として海運二種利用運送事業が設けられた。</p>	<p>改正法の施行に伴い、内航海運利用運送に関しては252社が、また、外航海運利用運送に関しては159社が、「海運二種利用運送事業者」として認定。</p>	<p>平成15年4月1日に施行。</p>
<p>平成14年4月に次世代内航海運ビジョンを策定。</p> <p>事業規制関係の具体的な制度設計について検討中。</p> <p>船員の乗組み体制の見直しについて内航船乗組み制度を検討中。</p> <p>次世代内航船の設計手法構築、船型開発の実施。</p> <p>二重反転式ポッド型推進器の設計手法・解析手法を開発し、要素研究の実施。</p>	<p>13年度の輸送分担率は42.1%。14年度データは今秋に公表見込み。</p> <p>実証試験後の実用化段階において、普及に向けた環境整備を進めることが課題。</p>	<p>内航海運業法の改正等所要の措置を講じる予定。</p> <p>事業規制関係の具体的な制度設計について15年6月末に結論を得ることを目途として引き続き検討。</p> <p>引き続き、船員の乗組み体制の見直しについて検討し、検討結果如何により、船員法の改正等所要の措置を講じる。</p> <p>次世代内航船の実証船の基本仕様を検討し、最適船型の開発を行う。また、二重反転ポッド型推進器の実寸モデルの製作等を実施。</p> <p>実証試験実施体制を早期に確立し、実証試験を実施。</p> <p>普及に向けた環境整備を推進。</p>

現行対策とその削減量	追加対策とその削減量	国等の施策 (現行、追加)
<p>物流の効率化 (排出削減見込み量) 約470万t-CO₂ <導入目標量> 省エネ効果 約180万kl</p>	<p>輸送力増強等の鉄道の利便性向上 (排出削減見込み量) 約30万t-CO₂ <導入目標量> 省エネ効果 約10万kl(鉄道コンテナの輸送分担率が3.6%に向上すると想定)</p> <p>現行の対策及び効果を以下のとおり見直し、推進 ・トラックの輸送の効率化 (排出削減目標量) 約290万t-CO₂ <導入目標量> 省エネ効果 約110万kl(1996年度から2010年度にかけて、トレーラーの保有台数が約1.5万台増加、25t車の保有台数が約7万台増加すると想定)</p> <p>国際貨物の陸上輸送距離の削減 (排出削減目標量) 約180万t-CO₂ <導入目標量> 省エネ効果 約70万kl(陸上輸送量約9,300百万トンキロ削減を想定)</p>	<p>複合一貫輸送に対応した内貿ターミナル等の拠点整備、湾内ノストップ航行の実現等による湾内航行時間の短縮等、海上ハイウェイネットワークの構築</p> <p>2007年に東京湾口航路整備事業完成予定</p> <p>2006年度までに東京湾においてAIS(船舶自動識別装置)の活用等海上交通センターを中心とした航行管制・支援機能強化を整備予定</p> <p>鉄道貨物輸送力の強化</p> <p>参入規制・運賃料金規制の緩和のため、鉄道事業法の改正案を2002年通常国会に提出</p> <p>鉄道等を活用した食品等のコールドチェーンシステムの整備</p> <p>規制の緩和による営業用貨物輸送の活性化のため、貨物自動車運送事業法の改正案を2002年通常国会に提出</p>

平成14年度に講じた施策	現状及び課題	平成15年度以降に講じる施策
<p>・複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルについては、14港で整備を実施。</p> <p>・東京湾口航路の整備を実施。</p> <p>・安全性と効率性の調和した船舶航行環境の実現に向け、関係者の意見・ニーズ等を調査するとともに、シミュレーション等を実施し、新しい交通体系を検討。また、AISを活用した次世代型航行支援システムの整備のための実施設計を構築。</p>	<p>・荷主 物流事業者の海運利用への意識向上が課題。</p> <p>・新しい交通体系に関しては、安全性と効率性の両面からの総合的評価及び関係者の合意形成が課題。</p>	<p>・引き続き、内貿ターミナル及び東京湾口航路の整備を促進。</p> <p>・学識経験者、海事関係者、関係官庁職員を交えて、安全性と効率性の両面から総合的に検討を行い、新しい交通体系の案を取りまとめる予定。</p> <p>・18年度までに東京湾においてAIS(船舶自動識別装置)の活用等海上交通センターを中心とした航行管制・支援機能強化を整備予定。</p>
<p>・山陽線輸送力増強事業を新規採択。</p>	<p>・平成13年度の鉄道コンテナの輸送分担率は3.2%。14年度データについては今秋に公表の見込み。</p>	<p>・18年度までに、待避線延伸、変電設備整備により、コンテナ列車長編成化への対応を実施。</p>
<p>・「鉄道事業法等の一部を改正する法律」(平成14年法律第77号)が成立し、貨物鉄道事業の許可に係る需給調整規制及び運賃・料金の上限認可制を廃止。</p>		<p>平成15年 4月1日に施行。</p>
<p>・鉄道・船舶を活用した低温流通(コールドチェーン)及び都市内物流における共同配送について、実証実験及び普及・啓発を実施。</p>	<p>普及拡大にはトラック輸送とのコスト面での競争力格差の縮小等が課題。</p>	<p>・実証実験の結果について広く普及・啓発を実施。</p>
<p>・「鉄道事業法等の一部を改正する法律」(平成14年法律第77号)成立し、営業区域規制、運賃料金規制の廃止等を実施。</p>		<p>平成15年 4月 1日に施行。</p>

現行対策とその削減量	追加対策とその削減量	国等の施策 (現行、追加)
		<p>車両の大型化、トレー化</p> <p>車両の大型化に対応した橋梁の補強</p> <p>中枢・中核国際港湾における国際海上コンテナターミナルの整備</p> <p>多目的国際ターミナルの拠点的整備</p> <p>生鮮品等の共同配送施設等の整備</p> <p>信号機の設置、改良及び集中制御化</p>
公共交通機関の利用促進		
<p>公共交通機関の利用促進 (排出削減目標量) 約520万t-CO₂ <導入目標量> 省エネ効果 約200万kl (乗用車 利用約8,000万台キロ削減を想 定)</p>	<p>現行の対策を見直し、着実に 推進</p>	<p>都市部における鉄道新線整 備に対する助成 (1995年から 2010年までに約310km供用開 始予定)</p>

平成14年度に講じた施策	現状及び課題	平成15年度以降に講じる施策
<p>・車両の大型化、トレーラー化を推進すべく事業者団体に対する指導を実施。</p> <p>・基準緩和車両について、保安基準の範囲内におけるパレット積み貨物の輸送が可能となるよう積載条件を緩和。</p>	<p>・更なる施策の推進が課題。平成14年度において、25車の保有車両数は72,500台、トレーラーの保有車両数は63,800台。</p>	<p>引き続き、輸送の効率化に向けた意識の向上や施策の必要性の事業者への周知等を通じて、車両の大型化、トレーラー化を推進。</p>
<p>一般国道(指定区間外)、都道府県道、市町村道において約300箇所を補強。</p>	<p>一般国道(指定区間)については大型化に対応した橋梁補強を概ね完了。都道府県道・市町村道での補強が課題。</p>	<p>引き続き、一般国道(指定区間外)、都道府県道、市町村道における橋梁の補強を実施。</p>
<p>15港で整備を実施。</p>	<p>調査の結果がまとまる16年度以降に15年度のコンテナ貨物量の陸上輸送距離の把握が可能となる見込み。</p>	<p>引き続き、国際海上コンテナターミナルの整備を促進。</p>
<p>69港で整備を実施。</p>	<p>調査の結果がまとまる16年度以降にバルク陸上輸送距離の把握が可能となる見込み。</p>	<p>引き続き、多目的国際ターミナルの整備を促進。</p>
<p>平成14年度末現在において、全国2箇所で、生鮮食料品等の流通効率化のため、共同配送施設を整備。</p>	<p>施設整備後1年を経過する15年度末以降、積載効率の向上率等について検証可能となる見込み。</p>	<p>事業効果を検証。</p>
<p>交通事故多発交差点、交通の危険が予想される箇所、歩行者の多い箇所を中心に、信号機の新設や信号機の集中制御化、系統化等の高度化改良を推進。</p>	<p>信号機は約18万5千基であり、全国の信号機の高度化率は54%(平成14年度末現在)。</p>	<p>引き続き、計画的な整備を推進。</p>
<p>営団半蔵門線(水天宮～押上間)等3路線計13.8Kmが開業。</p>	<p>1995年から2002年までに東京都大江戸線(新宿～練馬間)等20路線計約195Kmが開業。</p> <p>都市部における鉄道新線の整備に伴って削減された二酸化炭素の排出量の正確な把握手法の確立が課題。</p>	<p>引き続き、都市部における鉄道新線整備を促進。</p>

現行対策とその削減量	追加対策とその削減量	国等の施策 (現行、追加)
	都市部における鉄道新線及び中量軌道システムの整備を着実に推進	都市部における新交通システム等中量軌道システム整備を推進 (1995年から2010年までに約100km供用開始予定)
	サービス・利便性向上を一層推進することにより公共交通機関の利用を促進	整備新幹線の整備
		ICカードの導入、乗り継ぎ改善等のサービス・利便性向上を通じた公共交通機関の利用の促進
		都市圏交通円滑化総合計画の策定に関し、2001年度創設の交通需要マネジメント(TDM)実証実験を活用
		国民運動による公共交通機関の利用促進
		駅前広場等交通結節点の整備
	公共交通機関利用促進に資する社会実験の実施	

平成14年度に講じた施策	現状及び課題	平成15年度以降に講じる施策
<p>平成14年度は日暮里・舎人線(日暮里～見沼代親水公園)等10箇所計約55 kmを整備中。</p>	<p>・1995年から2002年までにゆりかもめ(新橋～有明間)等10路線計約60 kmが開業。</p> <p>・都市部における中量軌道システムの整備に伴って削減された二酸化炭素の排出量の正確な把握手法の確立が課題。</p>	<p>引き続き、都市部における新交通システム等中量軌道システム整備を促進。</p>
<p>平成14年12月1日に東北新幹線(盛岡～八戸間)97Kmが開業。</p>	<p>・1995年から2002年までに北陸新幹線(高崎～長野間)及び東北新幹線(盛岡～八戸間)2線2区間計214Kmが開業。</p>	<p>引き続き、整備新幹線の整備を促進(平成16年春に九州新幹線(新八代～西鹿児島間)127 kmが開業予定)。</p>
<p>・バリアフリー化や鉄道駅における乗り継ぎ円滑化等、公共交通の利用促進に資する事業への各種補助を実施。</p> <p>・ワールドカップ開催地域における多機能ICカード実証実験や札幌市におけるポストペイ(事後精算)型ICカード実証実験を実施。</p>	<p>・事業者が自発的に実施するサービス・利便性向上を通じた公共交通機関の利用促進に資する取組を支援するスキームの充実が課題。</p>	<p>引き続き公共交通機関の利用促進に資する事業への各種補助を実施する。</p> <p>・公共交通移動円滑化設備整備費補助制度を拡充。</p> <p>・広域的な公共交通利用転換に関する実証実験を創設。</p> <p>・地方税の特例措置として、駅の乗り継ぎ円滑化に資する特例措置の対象に「ICカード乗車券に係る設備」を追加。</p>
<p>平成14年度には、警察庁及び国土交通省が共同で3件の実験計画を認定し、13年度からの継続分と併せて23件の実験を実施。(再掲)実験終了後、複数地域において実験の成果を踏まえた本格的導入を実施。(再掲)</p>	<p>・札幌市、松山市におけるコミュニティバス等について、実証実験後、本格的導入が開始されたほか、仙台市、会津若松市においても実験終了後の本格的導入を検討中。(再掲)</p>	<p>引き続き、TDM実証実験を推進。(再掲)</p>
<p>普及啓発パンフレット等を一般に配付</p>	<p>・地域住民が利用する場でのパンフレット等の配付が課題。</p>	<p>地域住民が利用する場でのパンフレット等の配付。</p>
<p>約180箇所交通結節点の整備を実施</p>	<p>・関係機関との調整に時間がかかることが課題。</p>	<p>引き続き、整備を推進。</p>
<p>・小型循環バスの導入やパークアンドライド等、福島県いわき市等5箇所において実施。</p>	<p>現在、大阪府大阪市等7箇所において、実験において試行した施策を本格的に導入。</p>	<p>引き続き新しい施策の導入に向け社会実験を推進。</p>

現行対策とその削減量	追加対策とその削減量	国等の施策 (現行、追加)
		バス専用・優先レーンの設定、 バス優先信号制御による公共車 両優先システム(PTPS)等の整備 の推進
その他輸送機関のエネルギー消費効率向上 * 船舶のエネルギー消費効率の向上」による効果を除く		
<p>鉄道のエネルギー消費効率の 向上 (排出削減見込み量) 約40万t-CO₂ <導入目標量> 省エネ効果 約10万kl(エネル ギー消費原単位約7%改善を 想定)</p> <p>航空のエネルギー消費効率の 向上 (排出削減見込み量) 約110万t-CO₂ <導入目標量> 省エネ効果 約40万kl(エネル ギー消費原単位約7%改善を 想定)</p>	<p>新技術の開発の推進</p>	<p>鉄道車両・航空機材の新規 導入促進 事業者による省エネ型車両・ 機材導入についての取組</p> <p>新規車両・機材の導入に対す る支援措置による車両・機材の 更新</p> <hr/> <p>スーパーエコシップ等新技術 の開発への支援</p> <hr/> <p>省エネルギー型次世代交通 機関の研究開発</p>

平成14年度に講じた施策	現状及び課題	平成15年度以降に講じる施策
<p>・バス専用 優先レーンの設定、バス感知器・バス感应式信号機の整備、公共車両優先システム (PTPS)の導入等のバス優先対策を推進。PTPSについては8県において運用。</p>	<p>・公共車両優先システム (PTPS)は、現在27都道府県で運用。</p>	<p>・平成17年度までに公共車両優先システム (PTPS)を全国主要都市に導入するという目標達成に向けて、整備を推進。</p>
<p>・ボランタリープランにおける数値目標を省エネ型車両の導入とエネルギー消費原単位改善率に統一。</p> <p>・鉄道車両のエネルギー消費効率向上のための設備 (VVVF) 導入に係る法人税の特別償却制度 (エネルギー需給構造改革推進投資促進税制)を実施。</p> <p>・定期航空協会の策定するボランタリープランについて、フォローアップを実施し、事業者による燃料消費効率のよい機材への更新の取組を促進。</p> <p>・航空機の法人税に係る特別償却制度及び航空機導入に対する財政投融资制度を通じて、事業者の機材更新を促進。</p>	<p>・ボランタリープランの目標達成等を通じて、鉄道自身が環境負荷の軽減に努めていくことが課題。</p> <p>・ボランタリープランの目標達成等を通じて、燃料消費効率のよい機材の導入を促進することが課題。</p>	<p>・今年度中に導入目標量に関する調査を実施予定。</p> <p>・固定資産税の特例措置として、新規導入車両に関する特例措置の対象に「エネルギーの使用の合理化に資する車両」を追加するなど引き続き支援措置を通じて、事業者の車両更新を促進。</p> <p>・今年度中に導入目標量に関する調査を実施予定。</p> <p>・引き続き、事業者の取組のフォローアップを実施することによって、機材更新への取り組みを促進するとともに、引き続き支援措置を通じて、事業者の機材更新を促進。</p>
<p>・次世代内航船の設計手法構築、船型開発の実施。(再掲)</p> <p>・二重反転式ポッド型推進器の設計手法 解析手法を開発し、要素研究の実施。(再掲)</p>	<p>・実証試験後の実用化段階において、普及に向けた環境整備を進めることが課題。(再掲)</p>	<p>・次世代内航船の実証船の基本仕様を検討し、最適船型の開発を行う。また、二重反転ポッド型推進器の実寸モデルの製作等を実施。</p> <p>・実証試験実施体制を早期に確立し、実証試験を実施。</p> <p>・普及に向けた環境整備を進める。(再掲)</p>
<p>・鉄道車両用燃料電池システムの技術開発に対する助成を実施。</p>	<p>・環境対策に関する技術開発は、経営的には必ずしも即効的ではなく、市場に任せるだけでは開発がなかなか進まないことが課題。</p> <p>・今後導入増の見込まれる30～50席クラスのリージョナルジェット機市場において、環境負荷の小さい航空機、エンジンの普及を行うことが課題。</p>	<p>・鉄道車両用燃料電池システムの技術開発を補助対象として検討。</p> <p>・省エネルギー型次世代交通機関の開発可能性について検討。</p> <p>・燃費効率がよく環境負荷の小さい小型航空機、小型機用エンジンの技術開発を支援。</p>