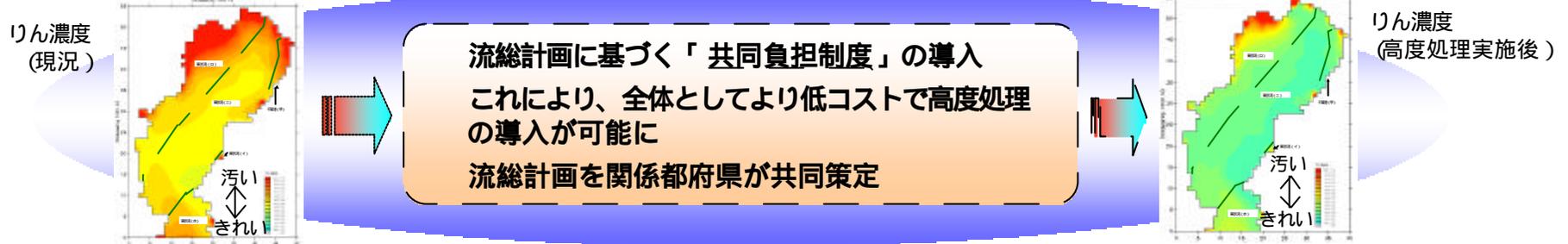


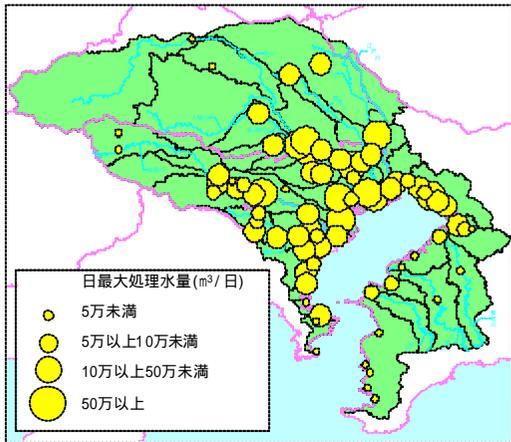
下水道の高度処理の推進による水質改善

流域別下水道整備総合計画（流総計画）・・・水質環境基準の達成維持に必要な下水道の整備に関する基本計画

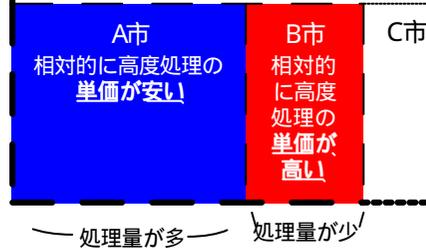
水質改善



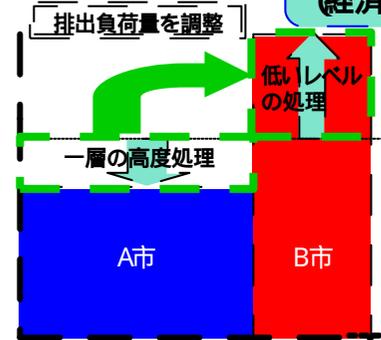
現行の流総計画
 (全ての処理場で一律の計画放流水質で非効率)



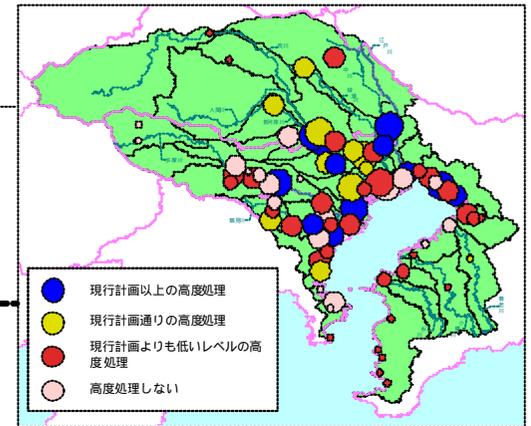
放流水質（濃度）



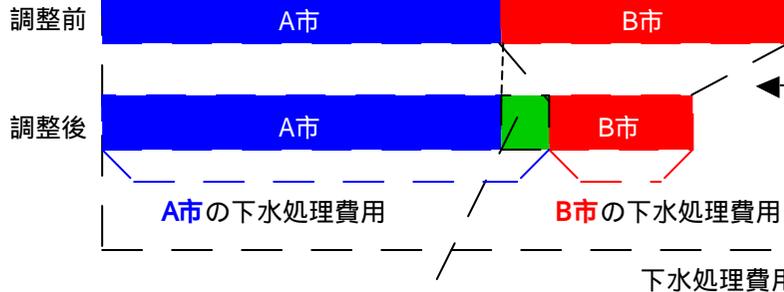
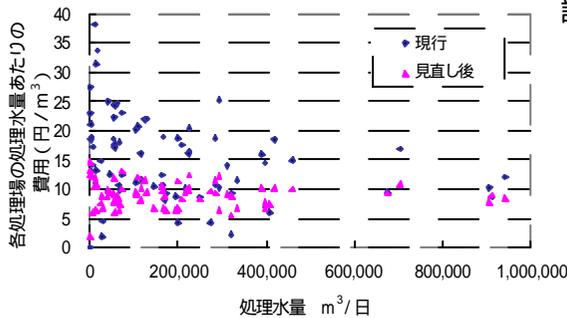
放流水質（濃度）



新制度による流総計画
 (経済合理性に沿った計画放流水質の設定)



処理水量あたりの費用が均等化



処理費用の大幅軽減
 少ない追加投資で更なる高度処理が可能

B市がA市に費用負担

最大で約3割の費用削減効果

高度処理費用 (百万円/年)		削減率
現行計画	新制度による計画	
65,916	45,792	31%

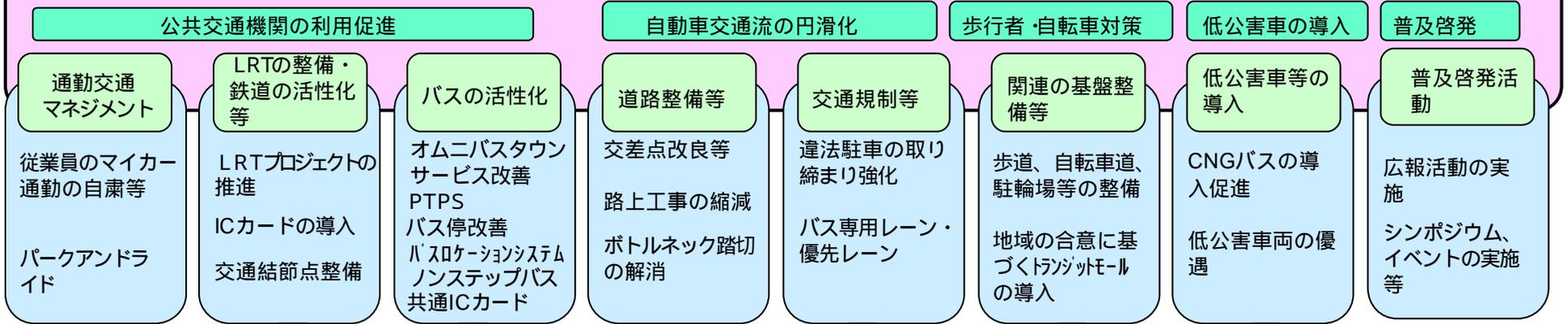
(東京湾における効果試算)

環境的に持続可能な交通（EST）モデル事業

環境的に持続可能な交通の実現を目指す先導的な地域を募集し、関係部局の連携により集中的に支援
 モデル事業には、環境目標の設定・検証、取組効果の持続性の確保を求め、環境の観点から施策の効果を確保
 自治体、地元経済界、交通事業者、道路管理者、警察関係者等、地元の幅広い関係者が参加して事業を推進

モデル事業のメニュー例

環境の改善



LRTプロジェクトの推進



バスロケーションシステム



バス専用・優先レーン



歩道、自転車道の整備



CNGバス等の低公害車の導入

環境改善目標の設定・検証 (CO2排出削減量等)

取組主体 (事業者等) の継続的・自立的取組の確保

幅広い関係者の連携



地域における交通環境改善の先導的事例を全国に拡大

自動車環境対策の推進

地球温暖化対策の更なる推進に向けた自動車の燃費改善
低公害車普及促進対策費補助制度の拡充・強化
次世代低公害車の開発・実用化を推進

背景

地球温暖化対策推進大綱に定められたCO₂削減量(運輸部門 約4,600万t-CO₂)の確実な達成に向けて、更なるCO₂排出抑制対策が必要

大都市地域等における大気汚染問題は依然として厳しい状況
(環境基準達成率NO_x 69%、PM 25%)

課題

- ① 自動車の燃費の更なる改善が必要
重量車(2.5超)に対する燃費基準が未設定
乗用車の燃費は税制措置やメーカーの努力により、2005年度までにほぼ燃費基準達成の見込み
- ② 環境性能の高い低公害車を普及し、エコドライブを推進する必要
- ③ 燃料電池自動車等の次世代低公害車の開発・実用化を進める必要

施策のポイント

① 自動車の燃費改善

新たにトラック等の重量車への燃費基準の導入
燃費基準を前倒し達成しつつあるガソリン乗用車等の燃費規制の強化等燃費の一層の向上
(CO₂排出量削減対策の強化)



② 低公害車普及促進対策費補助制度の拡充

・CNG車普及促進モデル地域(仮称)への支援事業

自治体、運送事業者、ガス事業者等と連携して、環境先進地域において重点的かつ計画的にCNG車の普及を促進

・EMS(エコドライブ管理システム)の構築・普及

アイドリングストップ等による計画的なエコドライブとこれに係る成果の評価・必要な指導等が一体となった新しい取組みとして、EMS(エコドライブ管理システム)のモデル事業を実施し、エコドライブの普及を促進
(CO₂排出量削減対策の強化)



③ 次世代低公害車の開発・実用化

次世代低公害車開発促進事業(今後、実用化を進める観点から、実証公道試験等を実施)

燃料電池自動車実用化事業(燃料電池バスについて、その実用化を進める観点から、技術基準の整備等のための実証試験を実施)



F R P 船リサイクルシステムの構築

数年後に耐用年数を迎えるF R P 船は、推定7,000～12,000隻/年。今後、F R P 廃船が増大する恐れ。

F R P 船の経済的な処理システムを技術的・制度的に確立することにより、ユーザーに対して適正な処理手段を提供し、不法投棄 / 放置沈廃船の発生を抑制。

具体的には、F R P 船を破碎し、セメントの原料・燃料として再利用する技術を確立するとともに、メーカーによるF R P 船の引取り・リサイクルの実施、所有者によるF R P 船の引渡し・リサイクル費用の負担等の仕組みを新たに導入。

