

東京地域における道路交通環境対策について

平成19年 8月 3日

道路交通環境対策関係省庁連絡会議

警察庁・経済産業省・

国土交通省・環境省

はじめに

道路交通に起因する大気汚染状況については、自動車単体規制の強化や交通円滑化対策の推進等により、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質について、全体として改善傾向が見られるものの、大都市圏を中心に環境基準を達成しない測定局が依然として残っており、中でも東京地域において非達成局が引き続き多く存在する傾向が見られ、沿道環境の厳しい地域においては、その改善に向けて最大限の対策を講ずる必要がある。

これまで道路交通環境対策関係省庁連絡会議は、東京地域における道路交通に起因する大気汚染の改善を図るため、道路交通環境対策について施策の点検、取組の強化等に向けて検討を行ってきたところであり、今般、東京地域の大気汚染状況をめぐる最近の情勢等を踏まえ、道路交通環境対策を以下のとおりとりまとめた。

【 目 次 】

I. 東京地域における大気環境の推移	1
II. 東京地域における道路交通環境対策	6
1. 自動車単体からの排出ガス量の低減等に向けた取組	6
1) 新長期規制の着実な実施	6
2) ディーゼル使用過程車の排出ガス低減対策	7
3) 低公害車の開発・普及	8
4) 低硫黄軽油の供給	11
5) 使用過程車の排出ガス低減性能の維持	12
6) SPM総合対策の検討	13
7) エコドライブの普及・推進	13
2. 交通流の円滑化に向けた取組	13
1) 交通流の円滑化対策	13
2) 既存道路ネットワークの有効活用	15
3) 道路が本来持つトラフィック機能の発揮	15
3. 交通量の抑制・低減に向けた取組	16
1) 公共交通機関への転換等に資する対策	16
2) 環境負荷の小さい物流体系の構築	17
3) 交通需要マネジメントの実施	18
4. 沿道の道路環境対策	19
5. 大気観測体制の充実	19
6. その他関連施策	19

I. 東京地域における大気環境の推移

23区内の大気環境は、これまでも種々の環境対策がとられてきたところであり、ここ数年を見ると、近年改善の傾向が見られる。

○ 二酸化窒素（NO₂）

一般環境大気測定局（以下、一般局）では、ここ3年間ほとんど全ての測定局で環境基準を達成しているが、自動車排出ガス測定局（以下、自排局）では環境基準を達成していない測定局が依然として残っている（図1）。

23区内におけるNO₂の年平均値は、経年的にはほぼ横ばいで推移しており、23区内以外と比べると高い傾向が続いている（図2）。

①環境基準達成率（23区内、平成13～17年度、下段は平成9年～13年度）

一般局：93%、自排局：29%（5か年平均）

（一般局：62%、自排局：14%）

②年平均値（23区内、平成13～17年度、下段は平成9年～13年度）

一般局：0.028～0.031ppm、自排局：0.038～0.042ppm（5か年濃度範囲）

（一般局：0.030～0.034ppm、自排局：0.041～0.042ppm）

○ 浮遊粒子状物質（SPM）

一般局、自排局ともここ2年間はほとんどの測定局で環境基準を達成している状況にある（図3）。23区内におけるSPMの年平均値は、ここ数年減少傾向にあり、23区内以外と比較してもそれほど変わらない（図4）。

①環境基準達成率（23区内、平成13～17年度、下段は平成9年～13年度）

一般局：59%、自排局：40%（5か年平均）

（一般局：43%、自排局：19%）

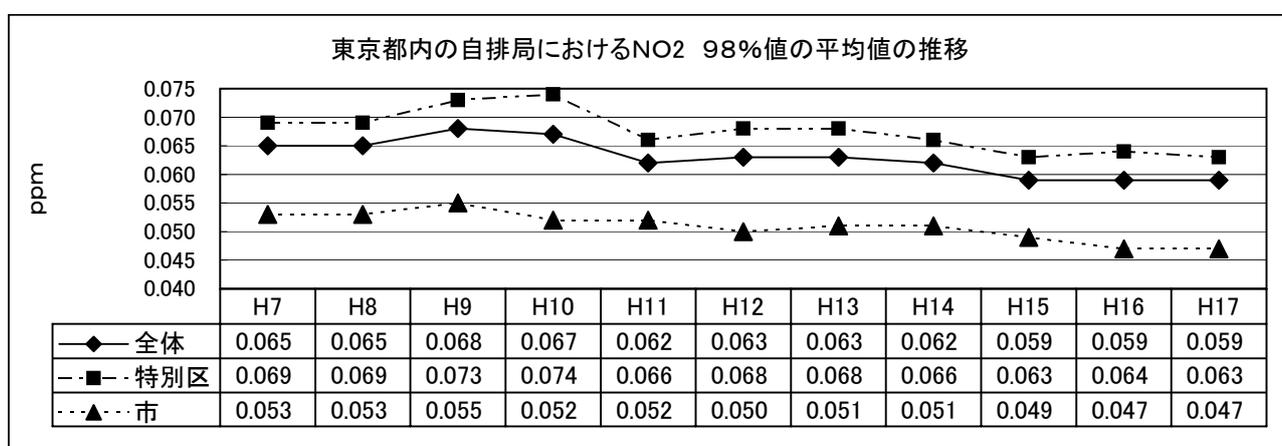
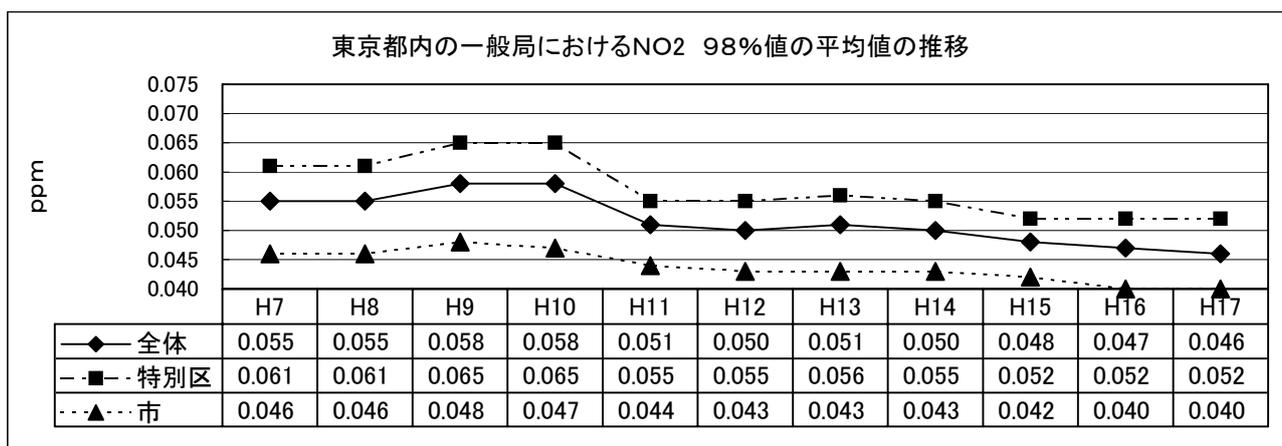
②年平均値（23区内、平成13～17年度、下段は平成9年～13年度）

一般局：0.029～0.038mg/m³、

自排局：0.033～0.050mg/m³（5か年濃度範囲）

（一般局：0.038～0.047mg/m³、自排局：0.047～0.059mg/m³）

図1 東京地域における環境基準達成状況(二酸化窒素)



環境基準達成状況の推移(一般局、NO2)

	H7	H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17
○都全体											
環境基準達成局数	34	30	25	27	42	43	42	43	45	46	45
測定局数	47	47	46	46	46	46	46	46	46	46	46
環境基準達成率(%)	72%	64%	54%	59%	91%	93%	91%	93%	98%	100%	98%
○特別区											
環境基準達成局数	14	10	6	8	23	24	23	24	26	27	26
測定局数	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27
環境基準達成率(%)	52%	37%	22%	30%	85%	89%	85%	89%	96%	100%	96%
○市											
環境基準達成局数	20	20	19	19	19	19	19	19	19	19	19
測定局数	20	20	19	19	19	19	19	19	19	19	19
環境基準達成率(%)	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

環境基準達成状況の推移(自排局、NO2)

	H7	H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17
○都全体											
環境基準達成局数	10	10	7	10	18	19	14	17	21	20	22
測定局数	38	39	40	40	39	39	38	39	38	38	38
環境基準達成率(%)	26%	26%	18%	25%	46%	49%	37%	44%	55%	53%	58%
○特別区											
環境基準達成局数	3	3	0	0	7	8	4	6	10	9	11
測定局数	28	28	28	28	28	28	27	28	27	27	27
環境基準達成率(%)	11%	11%	0%	0%	25%	29%	15%	21%	37%	33%	41%
○市											
環境基準達成局数	7	7	7	10	11	11	10	11	11	11	11
測定局数	10	11	12	12	11	11	11	11	11	11	11
環境基準達成率(%)	70%	64%	58%	83%	100%	100%	91%	100%	100%	100%	100%

図2 東京地域における二酸化窒素の平均値

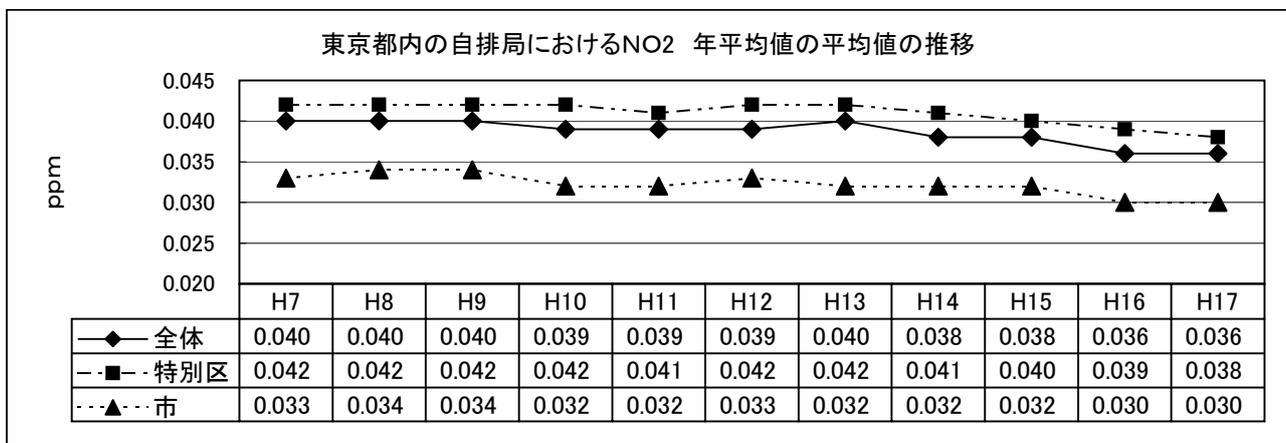
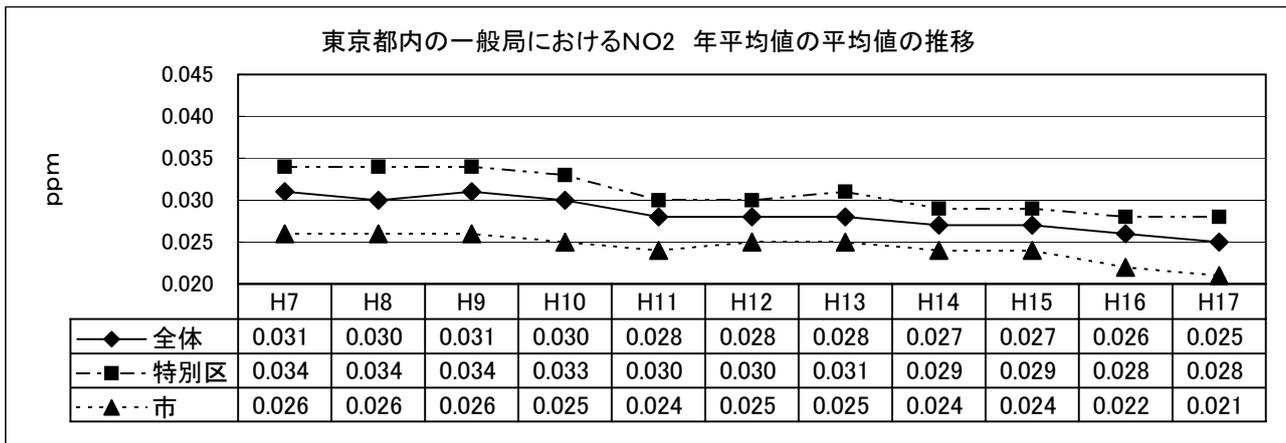
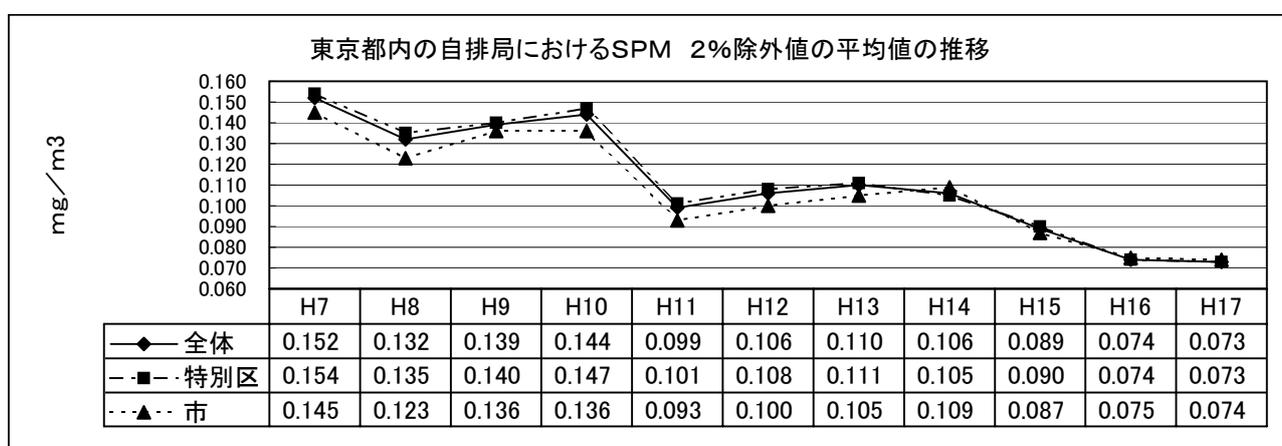
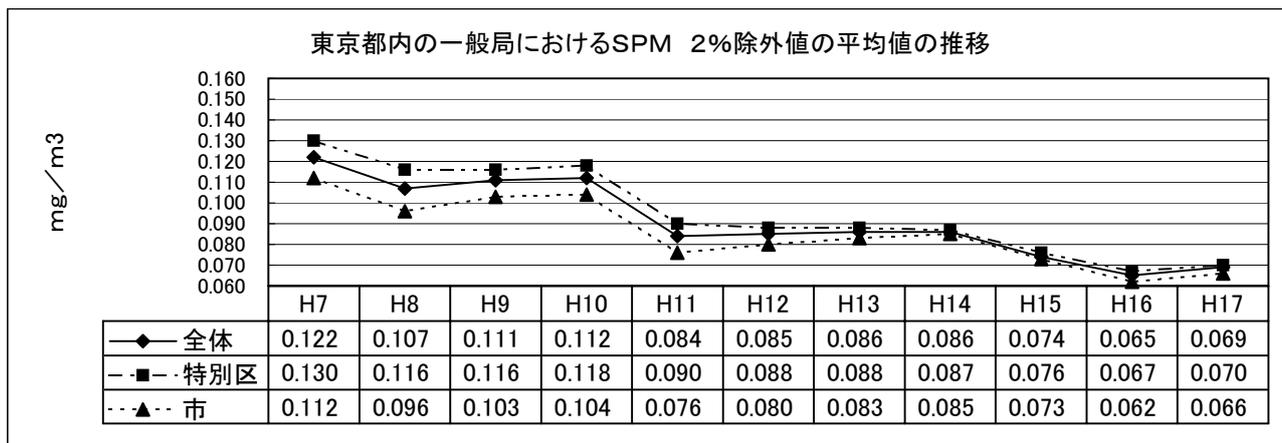


図3 東京地域における環境基準達成状況(浮遊粒子状物質)



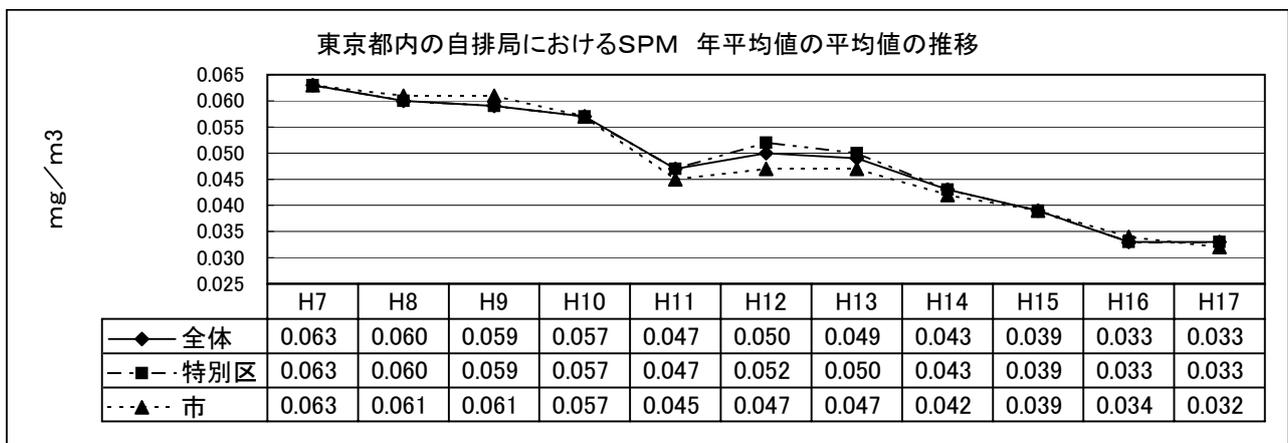
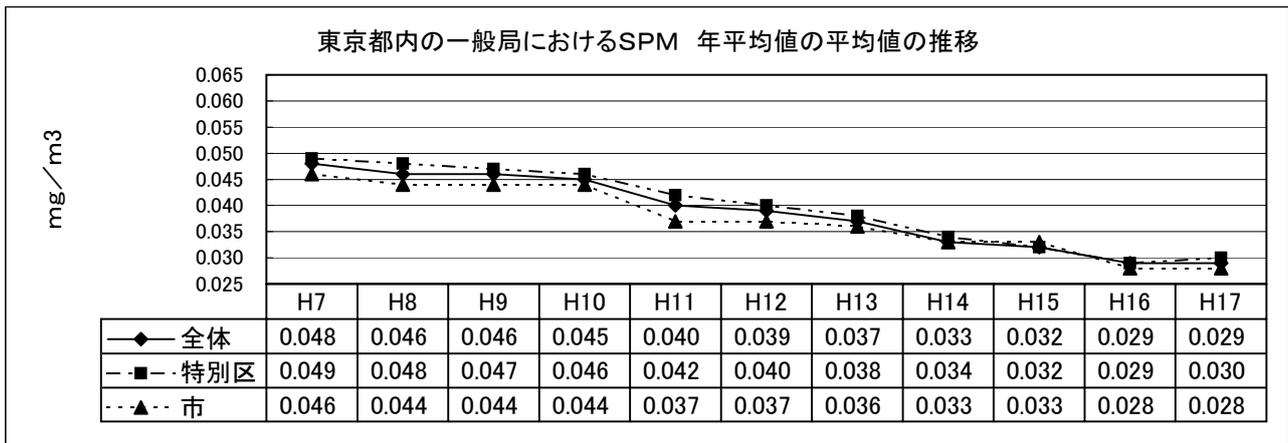
環境基準達成状況の推移(一般局、SPM)

	H7	H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17
○都全体											
環境基準達成局数	1	9	5	7	41	47	12	19	25	48	48
測定局数	49	49	48	48	48	48	48	48	48	48	48
環境基準達成率(%)	2%	18%	10%	15%	85%	98%	25%	40%	52%	100%	100%
○特別区											
環境基準達成局数	0	0	2	1	22	27	8	11	8	28	28
測定局数	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28
環境基準達成率(%)	0%	0%	7%	4%	79%	96%	29%	39%	29%	100%	100%
○市											
環境基準達成局数	1	9	3	6	19	20	4	8	17	20	20
測定局数	21	21	20	20	20	20	20	20	20	20	20
環境基準達成率(%)	5%	43%	15%	30%	95%	100%	20%	40%	85%	100%	100%

環境基準達成状況の推移(自排局、SPM)

	H7	H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17
○都全体											
環境基準達成局数	0	1	1	0	24	13	1	0	5	36	37
測定局数	28	30	33	37	38	38	37	38	37	37	37
環境基準達成率(%)	0%	3%	3%	0%	63%	34%	3%	0%	14%	97%	100%
○特別区											
環境基準達成局数	0	1	1	0	16	8	1	0	0	26	27
測定局数	21	22	24	27	28	28	27	28	27	27	27
環境基準達成率(%)	0%	5%	4%	0%	57%	29%	4%	0%	0%	96%	100%
○市											
環境基準達成局数	0	0	0	0	8	5	0	0	5	10	10
測定局数	7	8	9	10	10	10	10	10	10	10	10
環境基準達成率(%)	0%	0%	0%	0%	80%	50%	0%	0%	50%	100%	100%

図4 東京地域における浮遊粒子状物質の平均値



Ⅱ. 東京地域における道路交通環境対策

1. 自動車単体からの排出ガス量の低減等に向けた取組

1) 新長期規制の着実な実施

新車に対する排出ガス規制は、平成14年10月にディーゼル車に対する新短期規制を開始したことはもとより、「自動車排出ガスの量の許容限度」改正を受け、平成15年9月に「道路運送車両の保安基準の細目を定める告示」等を改正して、平成17年10月には新短期規制に対してNO_xを41%、PMを85%低減（低減率はいずれもディーゼル重量車の例）させた世界で最も厳しいレベルの新長期規制を、当初の方針から2年前倒しして実施した。さらに、平成17年4月には中央環境審議会より「今後の自動車排出ガス低減対策のあり方について（第八次答申）」がなされ、2009年（平成21年）から、NO_x・PMについて、さらに厳しい世界最高レベルの規制値を設定することとしている。

また、NO_x・PMの排出寄与率の高いディーゼル特殊自動車（公道を走行するもの）について、平成15年10月より排出ガス規制を開始し、さらに平成18年から20年にかけて定格出力範囲ごとに、現行に比べ約2割から5割低減させた規制強化を行う。

公道を走行しない特殊自動車（オフロード特殊自動車）については、新たに排出ガス規制を行う「特定特殊自動車排出ガス規制に関する法律」が成立し、平成18年から20年にかけて順次、公道を走行する特殊自動車と同様の排出ガス規制を実施する。また、二輪車については、NO_xについて50%低減する等の規制強化を平成18年から19年にかけて順次実施する。

○ 新長期規制適合車の技術開発、供給の要請

平成15年2月に、自動車排出ガス低減のための技術開発を一層促進するとともに、新長期規制に適合した車種ができる限り早期かつ大量に供給されるよう、社団法人日本自動車工業会に対し要請した。

○ ポスト新長期規制適合車の導入促進

平成21年から実施される予定のディーゼル車の排出ガス規制（ポスト新長期規制）につき、自動車メーカーに対し、さらに前倒しで規制適合車両の製造・供給を促し、また、自動車を使用する事業者等に対し、規制適合車の使用を促す施策を検討する。

2) ディーゼル使用過程車の排出ガス低減対策

○ 自動車NOx・PM法の着実な施行

平成15年9月以降、自動車NOx・PM法対策地域内において「車種規制」を実施しており、これにより排出ガス基準に適合しない自動車の代替を着実に実施している。

また、最新規制適合車等に代替する場合には、自動車取得税の軽減措置及び日本政策投資銀行等の低利融資を実施している（別紙1参照）。

さらに、平成19年5月に公布された改正自動車NOx・PM法に基づき、局地汚染対策、流入車対策について着実な実施を図る。

○ ディーゼル微粒子除去装置等の装着促進

自動車NOx・PM法対策地域内を走行する大型ディーゼル車（バス・トラック等）にディーゼル微粒子除去装置を導入する者に対し、地方公共団体等と協調して、当該装置装着費の一部を補助した（平成13～16年度）。

また、自動車NOx・PM法対策地域内及び公害防止計画策定地域内の地方公共団体に対し、保有する使用過程の大型ディーゼル車にディーゼル微粒子除去装置を導入する費用の一部を補助した（平成13～17年度）。

なお、融資制度については、平成13年度からディーゼル微粒子除去装置を導入する者に対して日本政策投資銀行による低利融資を、また、平成19年度から窒素酸化物及び粒子状物質低減装置を導入する中小企業者に対して、中小企業金融公庫、国民生活金融公庫による低利融資を実施している（別紙1参照）。

○ 低PM認定車の普及促進（別紙1参照）

低PM認定車の普及促進を図るため、低PM認定バス・トラックの導入に対する補助や自動車取得税の軽減措置を実施した（平成15～16年度）。また、日本政策投資銀行等の低利融資を実施した（平成15年度～平成17年9月30日）。

○ 整備不良車両等に対する指導・取締り

ディーゼル車の黒煙についての街頭検査を行い、ディーゼル自動車使用者へ点検整備の重要性をアピールするとともに、基準値を超えている車両には整備命令書の交付や指導取締りを行った。また、平成17年度から新たに開始した燃料検査に関しては、平成18年度には1,543台について硫黄分濃度分析器による検査を行い、その結果、不正軽油の使用が判明した33台について、適正な燃料を使用するよう文書による警告を行った。

(黒煙の街頭検査測定結果)

	黒煙測定台数	整備命令交付
平成15年度	4, 573台	131台
平成16年度	4, 247台	75台
平成17年度	4, 546台	44台
平成18年度	4, 434台	29台

また、過積載及び特殊車両通行許可違反について、指導・取締りを推進してきたところであり、今後も引き続き推進する。

3) 低公害車の開発・普及

低公害車の導入に対する補助制度や税制優遇措置等の効果も相まって、実用段階にある低公害車については着実に増加しており、平成17年度には約5年前倒しで目標である1,000万台を達成している。今後も引き続き低公害車の導入支援等により、その普及を図っていくこととしている。

(低公害車普及台数)

平成14年度末	458万台
平成15年度末	711万台
平成16年度末	968万台
平成17年度末	1,219万台
平成18年度末	1,440万台

○ 低公害車の率先導入及び早期導入要請

・ 公用車への低公害車の率先導入

平成14年度以降3年を目途に、原則として政府の全ての一般公用車について低公害車に切り替えるようにとの総理大臣指示(平成13年5月)がなされ、これを受け、各府省において導入計画を作成し、調達の推進を図ってきたところ、平成16年度末には政府の全ての一般公用車について、低公害車への切替が完了した。

- ・ 東京都内の公的機関における低公害車の率先導入要請

環境省は、平成15年2月に関係府省に対し、所管する東京都内の特殊法人（独立行政法人を含む。）に対し、低公害車の積極的な導入を要請するよう依頼した。また、（独）環境再生保全機構では、公健法旧第一種地域等を含む地方公共団体に対し、低公害車を導入する際の費用の一部助成を実施してきたところであり、平成15年度から平成17年度における東京都並びに特別区23区に対する延べ助成実績は、港区に対し天然ガスごみ清掃2t車13台、並びに4t車20台のリース費用の助成、墨田区に対し天然ガスごみ清掃2t車21台、小型車7台、軽自動車2台のリース費用の助成を行うなど、合計8特別区に対し、天然ガス車リース費用100台分の助成、天然ガス車購入費用9台分の助成、電動自動車5台分のリース費用の助成を実施した。なお、本助成は平成17年度をもって終了した（別紙1参照）。

- ・ 東京都内の民間事業者等に対する低公害車等の早期導入要請

環境省は、平成15年2月に関係府省に対し、所管する東京都内の業界団体等に対し、低公害車の積極的な導入を要請するよう依頼した。また、（独）環境再生保全機構では、公健法旧第一種地域等を含む地方公共団体を通じて、民間事業者が対象地域（公健法の旧第一種地域等）を走行する自動車に低公害車を導入する際に要する費用の一部助成を実施してきたところであり、北区に対し天然ガス貨物車8台のリース費用の助成を行うなど、合計2特別区に対し、天然ガス車リース費用21台分の助成、天然ガス車購入費用2台分の助成を実施した。なお、本助成は平成17年度をもって終了した（別紙1参照）。

- 低公害車の導入支援（別紙1参照）

低公害車の導入に対する補助や、グリーン税制等の税制優遇措置、日本政策投資銀行等による低利融資の実施などにより、低公害車の導入支援を行っている。

- 低公害車の普及促進

- ・ 低公害車の展示・試乗会

（独）環境再生保全機構において、電気自動車、天然ガス自動車、ハイブリッド自動車等の各種低公害車を一堂に展示するフェアを、地方公共団体と連携して全国各地で開催し、これら低公害車の普及促進を図った。平成15年度から18年度における開催実績は、東京都、大阪府（市）、名古屋市等延べ24地区にて開催し、来場者数は約95万人であった。東京都では、平成

15年6月に代々木公園イベント広場にて開催し、来場者は約14,000人であった。

また、環境省では、平成15年度から燃料電池自動車のイベント展示、試乗会や学校での教材利用を行い、地域社会への啓発推進を図る燃料電池自動車啓発推進事業を実施している。東京都内では、平成15年度には東京都北区・板橋区・日野市で、平成16年度は東京都港区で、平成17年度は東京都荒川区・福生市でそれぞれ実施した。

今後も引き続き低公害車の普及促進事業を実施することとしている。

- ・ 低公害車の道路維持車両等への率先導入

国土交通省関東地方整備局では、道路パトロールカーや路面清掃車、散水車など道路維持管理車両の低公害化を推進するため、CNG車（圧縮天然ガス自動車）を平成12年度より本格導入している。

- ・ 関東ブロック低公害車導入促進協議会の開催

地方公共団体・関係団体との連携により、低公害車導入に係る事例紹介や取組などの情報交換を行うとともに、平成16年度から「関東ブロック低公害車普及促進大賞」を創設し、低公害車普及促進に顕著な功績のあった交通事業者、エコステーション開設者等を表彰している（平成16～18年度に計14件）。

関東ブロックにおける低公害車普及台数は、平成13年度末の約69万台から、平成16年度末に約311万台となり、平成14年10月に定めた目標（平成19年度までのできるだけ早い時期までに300万台以上の普及）を約3年前倒しで達成した（平成18年度末においては約461万台）。

○ 燃料電池自動車の導入に向けた取組

燃料電池自動車について、2010年に5万台、2020年に500万台普及させることを目標に、以下の施策を実施した。

平成15年11月、国土交通省関東地方整備局東京国道事務所に燃料電池自動車をベース車両とした道路パトロールカー1台を導入した。一般国道において長期的かつ安定的な走行データを収集し、道路維持管理車両として実用性検証を実施した。その結果、ガソリン車に対して航続距離が短いこと等、本格導入に向けた課題を抽出した。

また、燃料電池自動車の早期実用化を図るため、燃料電池自動車、水素供給インフラの実証試験を、平成14年度から首都圏、愛・地球博会場において実施し、平成18年度からは、実証エリアを首都圏、中部圏、関西圏に拡

大した。技術開発面では、燃料電池の基本的反応メカニズムについての根本的理解を深めるため、平成17年4月、産総研研究センター「固体高分子形燃料電池先端基盤研究センター」を創設した。また、水素雰囲気における材料の金属疲労、摩擦・摩耗等に関する科学的知見を集積するため、平成18年7月、産総研研究センター「水素材料先端科学研究センター」を創設、さらに平成18年9月、燃料電池自動車の航続距離向上を目指した水素貯蔵材料の先端基盤研究を、米ロスアラモス国立研究所と共同で取り組むことに合意し、平成19年度から「水素貯蔵材料先端基盤研究事業」を実施する。また、燃料電池自動車の早期普及のキーテクノロジーである蓄電池の低コスト化と高性能化を目指し、産学官の連携の下、集中的に研究開発を「次世代蓄電池システム実用化戦略的技術開発」にて行う。

基準については、平成17年3月には世界初となる燃料電池自動車の安全・環境に係る保安基準等を整備し、同年6月には、国内自動車メーカー2社から申請のあった燃料電池自動車（乗用車）について、世界で初めて型式を認証した。また、平成17年度及び平成18年度には、バスなどの大型の燃料電池自動車の基準について検討を行ったところ。平成19年度以降は、世界統一基準の策定に向けた取組を推進する予定。

○ 技術開発の促進

自動車排出ガスのゼロエミッションと燃費向上を目指した自動車技術と燃料のあり方について、石油業界と自動車業界が共同で調査研究事業（JCAP：Japan Clean Air Program）を進めており、こうした取組に対して支援を実施している（平成14年度予算額：702百万円、平成15年度予算額：795百万円、平成16年度予算額：780百万円、平成17年度予算額：840百万円、平成18年度予算額：814百万円、平成19年度予算額：593百万円）。

ジメチルエーテル（DME）車、非接触式給電（IPT）ハイブリッド自動車等、これまでに開発した次世代低公害車については、試作した次世代低公害車の公道走行試験等の実施により安全・環境上の問題点を抽出し、技術基準の整備等を行ったところ。平成19年度以降は、運送事業者の実使用条件下での走行評価を行う実証モデル事業を実施し、課題の抽出・対応を行うことにより実用性の向上を図る。また、液化天然ガス（LNG）自動車、水素自動車等、近い将来実用化が見込まれ、かつ環境性能に優れた新たな次世代低公害車の開発を促進しているところである。

4）低硫黄軽油の供給

○ 低硫黄化された軽油の供給の促進 / ○ 硫黄分の一層の低減

ガソリン及び軽油の硫黄分については、平成16年12月31日に前倒しして50ppmに強制規格化し、さらに軽油については平成19年1月から燃料油中の硫黄分を10ppm以下（サルファーフリー）に強制規格化を実施した。ガソリンについては平成20年1月から強制規格化を実施する予定である。なお、サルファーフリー燃料については、平成17年1月から石油業界が自主的に供給を開始している。

・ 超低硫黄軽油導入促進事業

低硫黄軽油（硫黄分50ppm以下）供給に当たり、石油企業が導入した脱硫設備及び周辺設備の新設又は改造に伴う資金借入に対して、利子の一部を補給しており、新規借入は平成15年度末で終了、平成29年度までは後年度負担のみとしている（平成19年度予算：242百万円、平成18年度予算：276百万円、平成17年度予算：292百万円、平成16年度予算：461百万円）。

・ 低硫黄（サルファーフリー）石油系燃料導入促進事業（平成18年度をもって終了）

規制に先駆けてサルファーフリー燃料（硫黄分10ppm以下）を供給する事業者を対象に、新たに必要なコストの一部を、その供給量に応じて補助を実施。なお、強制規格化のタイミングに合わせ、軽油分については平成17年度、ガソリン分については平成18年度をもって終了した（平成18年度予算：1,317百万円、平成17年度予算：4,200百万円、平成16年度予算：5,080百万円）。

5) 使用過程車の排出ガス低減性能の維持

○ 排出ガスに係る調査、検査手法の高度化の検討

「新たな排出ガス検査手法検討会」を中心に、排出ガス検査の高度化に関する審議・調査を進めているところ。本年9月からは、PM検査の高度化を図るため、現行の黒煙検査に代えて、PM中の成分のうち黒煙のみならず有機性可溶成分（SOF成分）まで測定可能な「オパシメータ」によるPM検査を導入することとしている。また、NO_x検査については、継続検査におけるNO_x検査の導入可能性について評価する等の調査を進めているところである。

さらに非接触式NO_x測定機（リモート・センシング・デバイス）を使用して、ハイエミッター車のユーザーに対して適切な点検整備を促す啓発・指導事業を行うべく、検討を進めているところである。

6) SPM総合対策の検討

SPM対策の基礎となる調査として、SPMの環境濃度予測に関する調査やVOCの対策技術や制度に関する調査を実施し、SPMの原因物質の1つである揮発性有機化合物（VOC）の排出規制、自主的取組の促進などを実施するため、平成16年5月に大気汚染防止法を改正し、排出規制については平成18年4月から実施した。

7) エコドライブの普及・推進

エコドライブの取組については、平成15年度に設置した、エコドライブ普及連絡会・検討会（警察庁、経済産業省、国土交通省、環境省）により、普及促進を図ってきた。

平成18年6月には、エコドライブ普及連絡会により、「エコドライブ普及・推進アクションプラン」を策定するとともに、11月をエコドライブ推進月間と位置づけ、新たな「エコドライブ10のすすめ」を策定し、普及啓発に努めている。また、イベントへの出展、リーフレットやパンフレットの配布など、関係省庁及び関係機関において、エコドライブの推進を図っている。

2. 交通流の円滑化に向けた取組

1) 交通流の円滑化対策（別紙2参照）

<首都圏三環状道路>

都心に起終点を持たない自動車交通を迂回、分散し、円滑な交通流を実現するため、首都圏三環状道路の整備を推進する。

○ 首都高速中央環状線（全体計画延長約47km、供用延長約26km）

中央環状線全体は葛西JCT～熊野町JCT間の約26kmが供用している。今後、新宿線（約11km）については、5号池袋線～4号新宿線までの約7kmを平成19年12月に供用、4号新宿線～3号渋谷線までの約4kmを平成21年度に完成する予定である。残る品川線（約9km）については、平成25年度に完成する予定であり、これにより全線が完成することになる。

○ 東京外かく環状道路（全体計画延長約85km、供用延長約34km）

平成17年11月に埼玉県区間の三郷JCT～三郷南IC間の約4kmが供用した。これにより東京外かく環状道路全体のうち大泉JCT～三郷南IC間の約34kmが供用した。今後、未供用区間のうち千葉県区間につい

では、平成27年度の供用に向け整備を推進する。また、東京区間については、東名高速～関越道間の約16kmについて平成19年4月に都市計画（変更）決定したところであり、引き続き事業化に向けた手続きを進める。残る東名以南は引き続き調査を進める。

- 首都圏中央連絡自動車道（全体計画延長約300km〔都内区間約25km〕、
供用延長約82km※〔都内区間約20km〕）

※供用延長には、一般国道のバイパスを活用する区間が含まれる。

平成17年3月にはあきる野IC～日の出IC間（約2km）が供用し、平成19年6月に八王子JCT～あきる野IC間が供用した。これにより、都内区間として約20kmが供用し、中央道と関越道が接続された。また、茨城県区間で平成19年3月までにつくばJCT～阿見東IC間（約14km）が、千葉県区間で平成19年3月に木更津東IC～木更津JCT間（約7km）が供用した。今後、約10年での圏央道全体の完成に向け、引き続き事業を推進する。

<交通流の円滑化を図るバイパス整備及び道路構造の改善>

幹線道路における交通流の円滑化を図るため、バイパス整備、交差点改良・立体化等の道路構造改善を推進する。

- 首都高速晴海線
首都高速晴海線については、引き続き事業を推進する。
- 首都高速道路のボトルネック対策
首都高速道路のボトルネック対策事業として、新木場辰巳JCT間改良が平成16年度に完了している他、有明辰巳JCT間改良等事業中の4箇所については引き続き事業を推進する。
- その他の幹線道路
国道20号の日野バイパスが平成19年3月に完成しており、事業中の国道357号東京港トンネルについては引き続き事業を推進する。
- 交差点立体化
交差点の立体化では、国道357号葛西臨海公園前交差点が平成15年度に完成した。事業中の国道15号南蒲田交差点他2箇所については、継続して事業を推進する。
- 交差点改良
交差点改良では、国道20号初台交差点が平成18年度に完成し、国道4号千住宮元町交差点他3箇所について引き続き事業を推進する。
- 道路拡幅
道路拡幅では、国道254号小日向拡幅が平成15年度に一部区間が供

用しており、引き続き他2箇所と共に事業を推進する。

2) 既存道路ネットワークの有効活用

○ 交通安全施設等の高度化

交通管理の最適化を通じて交通流の円滑化を図るため、交通管制システムの高度化、光ビーコンの整備、信号機の集中制御化等交通安全施設等の整備を推進するとともに、高度道路交通システム（ITS）の一環として、新交通管理システム（UTMS）の整備を推進してきたところであり、今後も引き続き推進する。

○ 道路交通情報提供の充実等

交通流の分散・円滑化を促進するため、情報板、光ビーコン、電波ビーコン等を通じてドライバーのニーズに応じた道路交通情報の提供を推進するとともに、道路交通情報のきめ細かな収集及び的確な提供を促進し、交通流の円滑化に顕著な効果を発揮する3メディア対応型VICS対応車載機の導入・普及を推進してきたところであり、これらについて、今後も引き続き推進する。

○ 高速道路の有効活用（別紙2参照）

<高速道路の有効活用に向けた料金社会実験>

一般道路からの交通転換等を促進することにより、有料道路の有効利用を図るとともに、沿道環境改善を推進するため、有料道路の料金に係る社会実験を実施している。

首都高速道路については、現在、曜日別時間帯別料金割引社会実験及び距離別料金社会実験を実施している。また、湾岸線への大型車の交通誘導を目的とした環境ロードプライシングを平成13年10月から大黒JCT～川崎浮島JCT、殿町～川崎浮島JCT間において試行的に実施している。

さらに平成19年度については都市部の深刻な渋滞の解消を目的とした環状道路の料金割引実験等を実施する。

<ETCの普及促進>

料金所周辺の環境改善や多様で弾力的な料金施策の実施のため、ETC車載器リース制度等により、ETCへの利用転換を推進している。

3) 道路が本来持つトラフィック機能の発揮

○ ハード・ソフト一体となった駐車対策

違法駐車を解消して渋滞の緩和及び交通安全の確保を図るため、地下駐車

場の整備を実施し、国道16号八日町地下駐車場について平成15年7月に完成した。

また、平成18年6月1日から施行された新たな駐車対策法制により放置車両の確認事務等の民間委託制度が運用され、違法駐車の実態に応じて重点的に取締りを行う場所、時間帯などを定めた取締り活動ガイドラインを策定・公表して、これに沿った公平かつメリハリをつけた取締り等を推進してきたところであり、今後も引き続き推進する。

○ 路上工事の縮減等（別紙2参照）

路上工事の縮減を図るため、道路工事調整会議により、共同施工、工事期間等の調整の実施、面的集中工事と掘削規制の一体的実施、及び年末・年度末工事抑制の徹底、共同溝の整備を推進する。また、各種媒体を通じた路上工事情報提供の充実を進める。

3. 交通量の抑制・低減に向けた取組

1) 公共交通機関への転換等に資する対策

○ 公共交通機関の整備（別紙3参照）

公共交通機関の整備やサービス・利便性の向上を引き続き図っていくことにより、旅客交通において自家用乗用車から公共交通機関への利用転換を促進する。

○ 公共交通利用転換実証実験に対する支援

平成15年度から平成17年度までの間に、異なるモード間でのICカードの共同導入や新しいタイプの割引制度の実施など、自家用車から公共交通機関への利用転換を促進するような公共交通利便性向上を図る実証実験を全国計20件実施し、そのうち15件の実施主体が独自で本格運用を行っている。また、平成17年3月には、交通事業者、経済界、行政等が構成員となる「公共交通利用促進マネジメント協議会」を設置し、交通事業者のみならず一般企業とも連携した公共交通利用促進等の取組を推進している。

○ バス利用促進施策（別紙3参照）

自動車運送事業の安全・円滑化等総合対策事業（平成18年度までは「バス利用促進等総合対策事業」）として、バスの利便性を向上させて、その利用を促進し、自家用車と公共交通機関のバランスのとれた交通体系を確立することにより、都市における自動車交通の安全性を向上させるため、バスを

中心としたまちづくりを推進するオムニバスタウンの整備をはじめ、シャトルバスなどの交通システムの整備やバスの走行環境改善等バスの利用を促進する事業等の実施に要する経費の一部を地方公共団体と協調して支援を行っており、今後も引き続き支援を行うこととしている。

高齢者、身体障害者等が公共交通機関を利用しやすくするため、標準仕様ノンステップバスに補助を重点化することによって、ノンステップバスの普及促進を推進している。また、バスと鉄道相互の共通ＩＣカードを広域的に導入するため、導入費用の一部補助、地域に適した公共交通を導入するためのコミュニティバスの実証運行等の費用の一部補助を行っており、今後も引き続き補助を行うこととしている。

また、バス専用・優先レーンの設定、バス優先信号制御等を行う公共車両優先システム（ＰＴＰＳ）の整備拡充等について推進してきたところであり、今後も引き続き推進する。

○ 交通結節点の整備（別紙３参照）

公共交通機関の利用促進のため、国道２０号新宿駅南口地区基盤整備及び国道２４６号渋谷駅周辺整備他３箇所について、駅前広場、歩道、駐車場など駅周辺の乗り継ぎの改善を図る交通結節点の整備を推進する。

○ 自転車利用促進策

自動車交通から自転車交通への転換を促進するため、自転車利用環境（自転車道、自転車歩行者道等）の整備を推進する。

２）環境負荷の小さい物流体系の構築

○ 共同輸送等による物流の環境負荷低減

平成１４年度から１６年度にかけて、幹線物流の環境負荷低減に向けた実証実験を実施し、東京都内発着又は東京都内を通過するものを含め、補助金の交付を行った。平成１７年度からは、「グリーン物流パートナーシップ会議」の枠組みを活用し、荷主企業・物流事業者等の関係者の連携・協働による事業への支援を通じて、環境負荷の小さな物流の実現を図っている（グリーン物流パートナーシップソフト支援・モデル・普及事業）。

また、中小企業者等によって構成される組合及び任意団体等が行う物流効率化を目的とした共同物流システム、受発注・輸配送情報ネットワークの構築等に係る調査研究・基本計画策定事業、事業計画・システム設計事業に対する補助を実施中である（物流効率化推進事業）。

○ 環境にやさしいトラック事業の構築

関東地区エコ・トラック推進協議会においては、平成14年度以降の主な活動として、平成15年3月に「環境&低公害車フェア」を主催し、パネルディスカッション・低公害車の展示等2部制により東京・横浜で開催したほか、宇都宮・前橋で開催された低公害車セミナー（（財）運輸低公害車普及機構主催）を後援した。最近では、低公害車の導入補助制度、グリーン経営認証制度等の様々な制度や組織の取組に関する広報のほか、他の組織・団体等の行う活動への後援を中心に行っている。

また環境省では、事業者自らの事業活動に伴う自動車排出窒素酸化物等の排出抑制の効果的な推進及び普及啓発を図るため、車載型NOx計等を活用して、実効性のある自動車運行自主管理方法のあり方について検討を行い、排出抑制のための運行管理の導入マニュアルを作成し、普及啓発を行った。

○ 荷さばきの効率化

平成18年6月1日からの新たな駐車対策法制の施行に伴い、地域住民や運送事業者の意見を踏まえつつ、きめ細かな駐車規制の見直しにより、貨物自動車を除外した駐車禁止規制や貨物自動車優先のパーキングメータ等の設置・拡大等、貨物を集配する貨物自動車の駐車需要に配慮した駐車規制を推進してきたところであり、今後も引き続き推進する。

○ 静脈物流システムの構築

静脈物流システムの構築については、首都圏における生産拠点の状況、リサイクル関連拠点の配置計画、当該拠点間における輸送等の実態把握に努めるとともに、鉄道・海運の活用を含めた効率的な静脈物流システムに関する「ゴミゼロ型都市形成のための静脈物流システム構築に関する調査報告書」を平成15年3月にとりまとめた。この結果も踏まえ、「グリーン物流パートナーシップ会議」（前述）を通じた支援を行っている。

3) 交通需要マネジメントの実施

平成13年度から平成17年度まで実証実験を実施しており、平成13年度に実施した「丸の内物流TDM実証実験」においては、丸の内地区の一定の範囲で輸配送の共同化等を実施した結果、貨物車流入台数が実験前と比較して3分の2に減少する等の効果が見られた。その実験を契機として、民間が主体となり丸ビル館内物流において共同配送システムが構築されている。この例を含め東京都関係では2件（全国では33件）の実証実験を実施した。

4. 沿道の道路環境対策

○ 環境対策の検討立案のための調査実施（別紙4参照）

沿道環境の改善のため、今後、NO_x・PM法に基づく重点対策地区として指定が想定されるような大気環境の厳しい箇所において大気シミュレーションと対策検討立案等のための調査を実施する。

○ 大気浄化技術のフィールド実験

SPM、NO_xを除去するための大気浄化技術のフィールド実験を行った。

「土壌による大気浄化技術」のフィールド実験を国道17号大和町交差点他1箇所で実施し、結果を公表した。

「低濃度脱硝技術」のフィールド実験を国道357号大田区京浜島で実施し、平成16年3月に結果を公表した。

○ 大気浄化技術の導入

低濃度脱硝装置の中央環状新宿線への設置と供用直前の大気質の状況を勘案し、品川線への導入を検討する。

○ 道路緑化（植樹帯等）（別紙4参照）

既存道路の道路構造の改善、並びに道路拡幅の整備にあわせた植樹等の整備を検討していく。

5. 大気観測体制の充実

○ 大気の常時観測局の増設等（別紙4参照）

道路環境政策の企画立案やその評価のため、沿道環境が特に厳しい地域を中心に、これまでに国で19箇所、首都高速で6箇所を設置してきたところであるが、今後も引き続き増設等を図る。

6. その他関連施策

○ PM_{2.5}の健康影響調査のとりまとめ及びモニタリングの充実

微小粒子状物質（PM_{2.5}）に係る健康影響に関する評価について、今年5月に設置した学識経験者からなる微小粒子状物質健康影響評価検討会において、専門的な検討を進める。同検討会での結論は、今年度中のとりまとめを目指す。

また、PM_{2.5}の基礎的データの集積のため、都内2箇所の国設局（新宿及び北の丸）において、新たにPM_{2.5}のモニタリングを実施する。

低公害車・低PM認定車等の導入支援について

平成14年度以降、以下の支援措置を講じているところ。

○ 補助制度による支援策

・ 低公害（省エネ・代エネ）車普及事業

地方公共団体等の保有する公用車への低公害車の導入及び必要な燃料等供給施設の整備に係る費用に対する補助を実施。

【導入実績】

平成14年度補助実績

電気自動車	1台（うち、東京地域	1台）
天然ガス自動車	46台（うち、東京地域	20台）
ハイブリッド自動車	1台（うち、東京地域	0台）

平成15年度補助実績

電気自動車	1台（うち、東京地域	0台）
天然ガス自動車	43台（うち、東京地域	17台）
ハイブリッド自動車	23台（うち、東京地域	4台）

平成16年度補助実績

電気自動車	2台（うち、東京地域	0台）
天然ガス自動車	381台（うち、東京地域	17台）
ハイブリッド自動車	127台（うち、東京地域	2台）
天然ガス供給施設	2箇所（うち、東京地域	0箇所）

平成17年度補助実績

電気自動車	1台（うち、東京地域	0台）
天然ガス自動車	88台（うち、東京地域	0台）
ハイブリッド自動車	12台（うち、東京地域	0台）

平成18年度補助実績

電気自動車	1台（うち、東京地域	0台）
天然ガス自動車	90台（うち、東京地域	1台）
ハイブリッド自動車	11台（うち、東京地域	0台）

・ クリーンエネルギー自動車等導入促進対策費補助

クリーンエネルギー自動車の普及を促進するため、導入しようとする者に対し通常の自動車との価格差の1/2以内を補助するとともに、燃料等供給設備（エコ・ステーション）を設置しようとする者に対し定額補助を実施。

【導入実績】

平成14年度補助実績	
電気自動車	243台
天然ガス自動車	3,191台
ハイブリッド自動車	7,618台
エコ・ステーション	41箇所
平成15年度補助実績	
電気自動車	402台
天然ガス自動車	2,392台
ハイブリッド自動車	16,020台
エコ・ステーション	44箇所
平成16年度補助実績	
電気自動車	291台
天然ガス自動車	1,651台
ハイブリッド自動車	39,504台
エコ・ステーション	22箇所
平成17年度補助実績	
電気自動車	1,352台
天然ガス自動車	2,085台
ハイブリッド自動車	35,585台
エコ・ステーション	23箇所
平成18年度補助実績	
電気自動車	563台
天然ガス自動車	2,034台
ハイブリッド自動車	34,142台
エコ・ステーション	16箇所

・地域新エネルギー導入促進対策費補助

クリーンエネルギー自動車、風力発電、太陽光発電、バイオマス発電等、新エネルギーの導入促進において、地方公共団体等や非営利民間団体が行う地域における先進的な取組に対し、導入事業費の一部（補助率1/2以内）等を補助。

【導入実績】

平成14年度補助実績		
天然ガス自動車	236台（うち、東京地域	40台）
電気自動車	0台（うち、東京地域	0台）
ハイブリッド自動車	50台（うち、東京地域	1台）
平成15年度補助実績		
天然ガス自動車	252台（うち、東京地域	29台）
電気自動車	3台（うち、東京地域	0台）

ハイブリッド自動車	44台	(うち、東京地域	1台)
平成16年度補助実績			
天然ガス自動車	403台	(うち、東京地域	34台)
電気自動車	0台	(うち、東京地域	0台)
ハイブリッド自動車	58台	(うち、東京地域	0台)
平成17年度補助実績			
天然ガス自動車	218台	(うち、東京地域	37台)
電気自動車	0台	(うち、東京地域	0台)
ハイブリッド自動車	32台	(うち、東京地域	0台)
平成18年度補助実績			
天然ガス自動車	191台	(うち、東京地域	27台)
電気自動車	0台	(うち、東京地域	0台)
ハイブリッド自動車	58台	(うち、東京地域	6台)

・次世代低公害車普及事業

地方公共団体等による燃料電池自動車等、次世代低公害車のリース導入に係る費用に対し補助を実施。

平成17年度補助実績	燃料電池自動車	5台	(うち、東京地域	0台)
平成18年度補助実績	燃料電池自動車	5台	(うち、東京地域	0台)
	水素自動車	3台	(うち、東京地域	0台)

※平成17年度：燃料電池自動車普及事業

・低公害車普及促進対策費補助

自動車NO_x・PM法対策地域等におけるバス・トラック事業者等による、低公害バス・トラック、低PM認定車等の導入に係る費用に対し補助を実施。

【導入実績】

平成14年度補助実績			
CNGバス	115台	(うち、東京地域	32台)
CNGトラック	693台	(うち、東京地域	396台)
平成15年度補助実績			
CNGバス	75台	(うち、東京地域	31台)
CNGトラック	1,006台	(うち、東京地域	456台)
ハイブリッドバス	7台	(うち、東京地域	0台)
ハイブリッドトラック	179台	(うち、東京地域	52台)
低PMトラック	940台	(うち、東京地域	94台)
平成16年度補助実績			
CNGバス	77台	(うち、東京地域	29台)
CNGトラック	837台	(うち、東京地域	239台)

ハイブリッドバス	27台 (うち、東京地域	0台)
ハイブリッドトラック	1,013台 (うち、東京地域	163台)
新長期規制適合トラック	400台 (うち、東京地域	18台)
低PMバス	3台 (うち、東京地域	0台)
低PMトラック	2,207台 (うち、東京地域	95台)
平成17年度補助実績		
CNGバス	70台 (うち、東京地域	18台)
CNGトラック	496台 (うち、東京地域	104台)
ハイブリッドバス	25台 (うち、東京地域	2台)
ハイブリッドトラック	713台 (うち、東京地域	41台)
新長期規制適合バス	36台 (うち、東京地域	19台)
新長期規制適合トラック	2,357台 (うち、東京地域	197台)
平成18年度補助実績		
CNGバス	64台 (うち、東京地域	13台)
CNGトラック	912台 (うち、東京地域	202台)
ハイブリッドバス	40台 (うち、東京地域	0台)
ハイブリッドトラック	699台 (うち、東京地域	38台)
新長期規制適合バス	39台 (うち、東京地域	10台)
新長期規制適合トラック	4,707台 (うち、東京地域	304台)

・低公害車普及（助成）事業

公健法旧第一種地域等を含む地方公共団体及び地方公共団体を通じ民間事業者が、対象地域（公健法の旧第一種地域等）を走行する自動車に低公害車を導入する際に要する費用の一部助成を実施。平成17年度をもって終了。

【導入実績】

平成14年度助成実績

天然ガス車	523台 (うち、東京地域	67台)
電気自動車	2台 (うち、東京地域	2台)
メタノール自動車	2台 (うち、東京地域	1台)

平成15年度助成実績

天然ガス車	552台 (うち、東京地域	65台)
電気自動車	2台 (うち、東京地域	2台)

平成16年度助成実績

天然ガス車	352台 (うち、東京地域	58台)
電気自動車	2台 (うち、東京地域	2台)

平成17年度助成実績

天然ガス車	48台 (うち、東京地域	9台)
電気自動車	1台 (うち、東京地域	1台)

○ 税制による支援策

・最新規制適合車の自動車取得税軽減措置

平成15年、16年、17年規制適合車の取得に際し、自動車取得税を軽減。

①平成15年規制適合車

平成14年 4月1日～平成15年9月30日 1. 0%軽減

平成15年10月1日～平成16年2月29日 0. 1%軽減

②平成16年規制適合車

平成15年 4月1日～平成16年9月30日 1. 0%軽減

③平成17年規制適合車（ディーゼル車）

平成16年 4月1日～平成17年9月30日

バス・トラック等 2. 0%軽減、乗用車 1. 0%軽減

平成17年10月1日～平成18年3月31日

バス・トラック等 1. 0%軽減

・自動車NOx・PM法に基づく排出基準適合車の自動車取得税軽減措置

自動車NOx・PM法に基づく排出基準に適合しない車を廃車し、排出基準に適合する車を取得するのに際し、自動車取得税を軽減。

平成14年3月2日～平成15年3月31日 2. 3%軽減

平成15年4月1日～平成17年3月31日 1. 9%軽減

平成17年4月1日～平成19年3月31日 1. 5%軽減

平成19年4月1日～平成21年3月31日 1. 2%軽減

※平成17年規制適合車（ディーゼル車）に代替する場合

平成16年4月1日～平成17年9月30日 2. 1%軽減

・低公害車取得時の自動車取得税軽減措置

電気（燃料電池自動車を含む）、天然ガス、メタノール、ハイブリッド自動車及び低PM認定車の取得に際し、自動車取得税を軽減。

平成15～18年度（低PM認定車については平成15～16年度について軽減）

①電気、天然ガス、メタノール自動車 2. 7%軽減

②ハイブリッド自動車（バス、トラック） 2. 7%軽減

（乗用車等） 2. 2%軽減

③低PM認定車 1. 5%軽減

平成19～20年度

①電気自動車 2. 7%軽減

②天然ガス自動車 2. 7%軽減

- ・車両総重量3.5t以下：現☆☆☆☆に限る
 - ・車両総重量3.5t超：重量車☆（NOx）に限る
 - ③ハイブリッド自動車（バス・トラック）
 - 2. 7%軽減
（乗用車等） 2. 0%軽減（平成19年度取得分）
1. 8%軽減（平成20年度取得分）
 - ・車両総重量3.5t以下：現☆☆☆☆かつ燃費基準+20%達成車に限る
 - ・車両総重量3.5t超：重量車☆かつ重量車燃費基準達成車に限る（平成19年9月から適用）
- ・低燃費かつ低排出ガス認定車取得時の自動車取得税軽減措置
排出ガス性能と燃費性能の良い一定の基準を満たした自動車の取得に際し、自動車取得税を軽減。
- 平成15年度
- ・旧☆☆☆かつ燃費基準達成車：取得価額から30万円控除
- 平成16～17年度
- ・現☆☆☆☆かつ燃費基準+5%達成車：取得価額から30万円控除
 - ・現☆☆☆☆かつ燃費基準達成車、現☆☆☆かつ燃費基準+5%達成車：取得価額から20万円控除
- 平成18～19年度
- ・現☆☆☆☆かつ燃費基準+20%達成車：取得価額から30万円控除
 - ・現☆☆☆☆かつ燃費基準+10%達成車：取得価額から15万円控除
- ・一定の環境性能を満たしたディーゼルバス・トラックの自動車取得税軽減措置
排出ガス性能の良い一定の基準を満たした低燃費バス・トラックの取得に際し、自動車取得税を軽減。
- ①平成17年規制に適合し、かつ燃費基準を達成したディーゼルバス・トラック 1. 0%軽減
 - ②平成17年規制値からNOx又はPMを10%以上低減し、かつ燃費基準を達成したディーゼルバス・トラック 2. 0%軽減
（平成20年3月31日まで）
- ・低公害車の自動車税軽減等（自動車税のグリーン化）
電気（燃料電池自動車を含む）、天然ガス、メタノール自動車及び低燃費かつ低排出ガス認定車を購入した場合、購入年度の翌年度から1年

間、自動車税を下記のとおり軽減。また、新車登録から一定年数を経過したディーゼル車及びガソリン車について自動車税を下記のとおり重課。

【軽減】

平成15年度

- ・電気、天然ガス、メタノール自動車 : 概ね50%軽減
- ・低燃費かつ低排出ガス認定車（旧☆☆☆） : 概ね50%軽減

平成16～17年度

- ・電気、天然ガス、メタノール自動車 : 概ね50%軽減
- ・低燃費かつ低排出ガス認定車
（現☆☆☆☆かつ燃費基準+5%達成車） : 概ね50%軽減
（現☆☆☆☆かつ燃費基準達成車、
現☆☆☆かつ燃費基準+5%達成車） : 概ね25%軽減

平成18～19年度

- ・電気、天然ガス、メタノール自動車 : 概ね50%軽減
- ・低燃費かつ低排出ガス認定車
（現☆☆☆☆かつ燃費基準+20%達成車） : 概ね50%軽減
（現☆☆☆☆かつ燃費基準+10%達成車） : 概ね25%軽減

【重課】

- ・ディーゼル車11年超、ガソリン車13年超 : 概ね10%重課

・ 所得税、法人税の優遇措置

青色申告を提出する個人又は法人が、天然ガス自動車、燃料電池自動車、ハイブリッド自動車の取得、燃料等供給設備（天然ガス、水素）の設置を行い、その取得の日から1年以内に事業の用に供した場合、初年度30%の特別償却又は7%の所得税額・法人税額の特別控除（資本金1億円未満の法人等に限る。）等を実施。

・ 固定資産税の軽減措置

燃料等供給設備（電気、天然ガス、水素）の設置を行った場合、固定資産税の課税標準の特例（最初3年間：課税標準の1/3を軽減）を実施。

○ 融資制度による支援策

・ 日本政策投資銀行による低利融資

電気、天然ガス、ハイブリッド自動車、低燃費かつ低排出ガス認定車、

低PM認定車、新長期規制適合車（ディーゼル車）、自動車NOx・PM法の排出基準適合車（非適合車からの買換え）の取得（ディーゼル微粒子を除去する装置の導入を含む。）、燃料等供給設備（電気、天然ガス）の設置を行う者に対して、低利融資を実施。

・ 中小企業金融公庫による低利融資

電気、天然ガス、ハイブリッド自動車、低PM認定車、新長期規制適合車（ディーゼル車）、自動車NOx・PM法の排出基準適合車（非適合車からの買換え）の取得、窒素酸化物及び粒子状物質低減装置の導入を行う中小企業者に対し、低利融資を実施。

・ 国民生活金融公庫による低利融資

電気、天然ガス、ハイブリッド自動車、低PM認定車、新長期規制適合車（ディーゼル車）、自動車NOx・PM法の排出基準適合車（非適合車からの買換え）の取得、窒素酸化物及び粒子状物質低減装置の導入を行う中小企業者に対し、低利融資を実施。

※ いずれの融資制度においても、低PM認定車については平成15年4月1日から平成17年9月30日まで融資対象、新長期規制適合車は平成17年10月1日から融資対象。

※ 窒素酸化物及び粒子状物質低減装置の導入は、平成19年度から融資対象（中小企業金融公庫、国民生活金融公庫）

交通流の円滑化について

○ 交通流の円滑化対策

・ 首都圏三環状道路

首都高速中央環状線（全体計画延長約4.7km、供用延長約2.6km）

a) 新宿線（延長約1.1km） [事業中]

b) 品川線（延長約0.9km） [事業中]

東京外かく環状道路（全体計画延長約8.5km、供用延長約3.4km）

a) 三郷南から東関道間（延長約1.6km） [事業中]

b) 東名高速から関越道間（延長約1.6km） [都市計画変更済み]

首都圏中央連絡自動車道（全体計画延長約300km〔都内区間約25km〕、
供用延長約82km※〔都内区間約20km〕）

（※供用延長には、一般国道のバイパスを活用する区間が含まれる。）

a) 横浜市から藤沢市間（延長約1.6km） [事業中]

b) 茅ヶ崎市から八王子市間（延長約3.8km） [事業中]

c) 鶴ヶ島市からつくば市間（延長約8.0km） [事業中]

d) 阿見町から成田市間（延長約2.7km） [事業中]

e) 成田市から山武市間（延長約1.9km） [都市計画手続中]

f) 東金市から木更津市間（延長約4.3km） [事業中]

・ 交通流の円滑化を図るバイパス整備及び道路構造の改善

首都高速晴海線（延長約2.7km） [事業中]

首都高速道路のボトルネック対策

a) 箱崎両国ジャンクション間改良 [調査中]

b) 堀切小菅ジャンクション間改良 [調査中]

c) 有明辰巳ジャンクション間改良 [事業中]

d) 板橋熊野町ジャンクション間改良 [事業中]

e) 小松川ジャンクション新設 [事業中]

f) 中央環状王子線王子南出入口新設 [事業中]

その他幹線道路

国道357号東京港トンネル [事業中]

交差点立体化

a) 国道15号南蒲田交差点 [事業中]

- b) 国道 3 5 7 号新木場地区 [事業中]
- c) 国道 3 5 7 号大井環七立体 [事業中]
- 交差点改良
- a) 国道 4 号千住宮元町交差点 [事業中]
- b) 国道 6 号白鳥交差点 [事業中]
- c) 国道 2 4 6 号青山五丁目交差点 [事業中]
- d) 国道 3 5 7 号京浜大橋南詰交差点 [事業中]
- 道路拡幅
- a) 国道 2 5 4 号小日向拡幅 [事業中]
- b) 国道 1 4 号両国拡幅 [事業中]
- c) 国道 6 号新宿拡幅 [事業中]

○ 既存ストックの有効活用に資する対策

・ 高速道路の有効活用に向けた料金社会実験

都市部の深刻な渋滞の解消を目的とした環状道路の料金割引実験等を実施する。

・ 路上工事の縮減等

- a) 国道 1 号日比谷共同溝 [事業中]
- b) 国道 3 5 7 号八潮共同溝 [事業中]
- c) 国道 1 号三田共同溝 [事業中]
- d) 国道 1 4 号東日本橋共同溝 [事業中]
- e) 国道 1 4 号小松川共同溝 [事業中]
- f) 国道 1 5 号品川共同溝 [事業中]
- g) 国道 1 5 号東蒲田共同溝 [事業中]

公共交通機関の整備・利便性の向上について

○ 公共交通機関の整備

東京地下鉄半蔵門線（水天宮前～押上）	平成15年3月開業
常磐新線（つくばエクスプレス）（秋葉原～つくば）	平成17年8月開業
東京地下鉄副都心線（池袋～渋谷）	平成20年6月開業予定
日暮里・舎人線（日暮里～見沼代親水公園）	平成19年度開業予定
東京モノレール（羽田空港第1ビル～羽田空港第2ビル）	平成16年12月開業
ゆりかもめ（有明～豊洲）	平成18年3月開業

○ バス利用促進施策

・ バス利用促進等総合対策事業

平成14年度実績

バスロケーションシステム整備	12件（うち、東京地域 2件）
コミュニティバス	
・ 調査事業	15件（うち、東京地域 3件）
・ 実証実験・実証運行事業	32件（うち、東京地域 2件）
・ 導入事業	8件（うち、東京地域 0件）
ノンステップバス導入	167台（うち、東京地域 35台）

平成15年度実績

バスロケーションシステム整備	10件（うち、東京地域 2件）
コミュニティバス	
・ 調査事業	11件（うち、東京地域 2件）
・ 実証実験・実証運行事業	42件（うち、東京地域 0件）
・ 導入事業	4件（うち、東京地域 0件）
ノンステップバス導入	145台（うち、東京地域 23台）

平成16年度実績

バスロケーションシステム整備	16件（うち、東京地域 3件）
コミュニティバス	
・ 調査事業	13件（うち、東京地域 2件）
・ 実証実験・実証運行事業	51件（うち、東京地域 1件）
・ 導入事業	6件（うち、東京地域 0件）

ノンステップバス導入	101台（うち、東京地域35台）
平成17年度実績	
バスロケーションシステム整備	14件（うち、東京地域3件）
コミュニティバス	
・調査事業	20件（うち、東京地域3件）
・実証実験・実証運行事業	61件（うち、東京地域1件）
・導入事業	0件（うち、東京地域0件）
ノンステップバス導入	78台（うち、東京地域16台）
平成18年度実績	
バスロケーションシステム整備	24件（うち、東京地域6件）
コミュニティバス	
・調査事業	10件（うち、東京地域0件）
・実証実験・実証運行事業	73件（うち、東京地域2件）
・導入事業	0件（うち、東京地域0件）
シャトルバス	
・実証実験・実証運行事業	2件（うち、東京地域1件）
ノンステップバス導入	42台（うち、東京地域2台）

・公共交通移動円滑設備整備費補助

平成14年度実績	
ノンステップバス導入	742台（うち、東京地域393台）
平成15年度実績	
ノンステップバス導入	832台（うち、東京地域366台）
平成16年度実績	
ノンステップバス導入	861台（うち、東京地域387台）
平成17年度実績	
ノンステップバス導入	968台（うち、東京地域382台）
平成18年度実績	
ノンステップバス導入	1,105台（うち、東京地域348台）

○ 交通結節点の整備

- a) 国道1号虎ノ門地下歩道 [事業中]
（地下通路工事を実施中）
- b) 国道15号蒲田駅周辺整備 [事業中]
（立体化工事を実施中）
- c) 国道20号新宿駅南口地区基盤整備 [事業中]

- (跨線橋及び基盤施設工事を実施中)
- d) 国道 2 4 6 号渋谷駅周辺整備 [事業中]
(東西連絡地下歩道の概略検討を実施中)
- e) 国道 4 号日本橋地区都市再生事業 [事業中]
(地下歩道工事を実施中)

沿道の道路環境対策について

- 環境対策の検討立案のための調査実施
 - ・ 想定される調査箇所
 - a) 環七通り松原橋
 - b) 玉川通り上馬
 - c) 日光街道梅島
 - d) 北品川交差点
 - e) 中山道大和町
 - f) 第一京浜高輪
 - g) 明治通り大関横丁
 - h) 山手通り大坂橋

- 道路緑化（植樹帯等）
 - ・ 歩道部の植栽の拡幅
国道14号中央区東日本橋2丁目
 - ・ 中央分離帯への植栽
 - a) 国道4号足立区六月1丁目
 - b) 国道15号品川区高輪2丁目～北品川4丁目
 - c) 国道254号板橋区桜川2丁目～練馬区錦2丁目
 - ・ 首都高速道路
 - a) 中央環状新宿線大橋JCTの屋上緑化
 - b) 中央環状新宿線西新宿JCTの壁面緑化
 - ・ 道路拡幅にあわせた植樹帯の整備
 - a) 国道254号小日向拡幅
 - b) 国道6号新宿拡幅

- 大気常時観測局の増設等
 - ・ 大気常時観測局の設置
 - a) 国道15号南蒲田交差点
 - b) 中央環状新宿線 西新宿ジャンクション付近
 - c) 中央環状新宿線 大橋ジャンクション付近
 - d) 中央環状品川線において、今後必要性を調査し設置を検討
 - e) 首都高速道路の既供用路線において、既存スペース（PA、庁舎、補修基地等）の有効利用を原則に、必要性を調査し八潮地区等3箇所程

度の設置検討

- ・ 四季観測の実施
 - a) 国道 2 5 4 号板橋中央陸橋交差点
 - b) 国道 1 5 号大森東交差点
 - c) 国道 2 5 4 号北町 1 丁目交差点
 - d) 国道 1 7 号仲宿交差点
 - e) 国道 1 4 号緑 3 丁目交差点