

社会資本整備分野と交通分野の連携施策

平成19年4月



国土交通省

国土交通省の環境政策の推進

社会資本整備審議会第5回環境部会 (平成18年12月20日)における主な論点

国民へのメッセージ

- 単に施策の積み上げではなく、政策の提案がないとメッセージ性に欠ける。国民に向かって訴えるものが足りない。

総合的な施策・中長期的な対策の必要性

- 国土交通省全体として、総合的な地球温暖化政策を考える必要がある。
- 全部同じように総点検を行っても重点化が難しい。多くの施策の中で、施策の重みづけをはっきり意識して重点化を考える必要がある。
- 地域で総合化したときにより多くのCO2削減効果があるなど、どのように地域を変えていくかという視点が必要。

社会資本整備審議会第6回環境部会 (平成19年2月21日)における主な論点

全体的意見

- ハード整備に併せてソフト対策も活用するとともに、国民・地域・企業にってもらうべきことも併せて説明していった方がよい。
- 地球温暖化対策について、国土交通省全体として取り組んでいるというインパクトのある見せ方をして欲しい。

政策の目的

経済と環境の両立

低炭素社会の実現

社会資本整備分野と交通分野との連携施策

(主な施策)

環境にやさしい人流体系の構築

- 環境的に持続可能な交通(EST)の実現
- 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律による措置
- エコドライブの普及・推進

環境負荷の少ない物流体系の構築

- 国際物流基幹ネットワークの構築
- グリーン物流パートナーシップ会議を通じた取組
- 流通業務総合化及び効率化の促進に関する法律による措置
- 省エネ法による措置
- 都市内物流トータルプランの実施

良好な自然環境の創出

- 水と緑のネットワークの推進

交通政策審議会第8回環境部会

(平成18年11月13日)における主な論点

全体的意見

- 排出削減を目標以上に達成した企業には、例えば企業別に何らかの利点を与えるなど、インセンティブを与える仕組みを導入すべき。
- 各企業がCSRを強く意識している昨今、いろいろなインセンティブをきめ細かく付与していくべき。

交通政策審議会第9回環境部会

(平成18年12月21日)における主な論点

物流・人流体系

- 削減対策には、個別の施策、モーダルシフトのような横断的な施策、国の交通体系の在り方のような全体計画の3層で構成されるものと思われるが、後者の2つについても議論すべき。
- 物流について、理想的すぎるかもしれないが、発想の転換で、モノを運ばないで(同じ効果を)上げる仕組みを構築することも考えて良いのではないか。欧米ではわが国ほどにトラックは多くなく、物流ゼロを目指すような発想も評価されるべき。
- ・富山LRTは行政が熱心になり成功したと思う。交通機関の整備維持は企業努力が基本だろうが、地方においては一定の行政のサポートが大きな要因。

環境的に持続可能な交通(E S T)の実現

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、関係省庁、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認
 自治体、地元経済界、交通事業者、道路管理者、警察関係者、NPO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



環境改善目標の設定 (CO2排出削減量等)

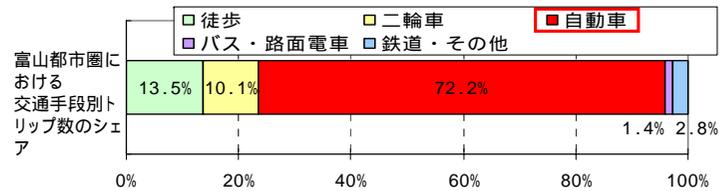
取組主体(事業者等)の継続的・自立的取組の確保

→ 地域における交通環境改善の先導的事例を全国に拡大

富山市における環境的に持続可能な交通 (EST) モデル事業

事業概要

富山市は、過度に車に依存した交通体系となっており、少子高齢化及び地球温暖化といった社会問題をふまえ、車からLRT (Light Rail Transit) などの公共交通への転換を進めるとともに、都心居住の推進、中心市街地の活性化を図り、環境にも優しく持続可能な都市構造 (コンパクトなまちづくり) を目指すもの。



旧JR富山港線

富山港線のLRT化



平成18年4月29日開業

目標

平成19年度までに
対象エリアCO₂排出量を
631t-CO₂ (約0.6%) 削減 (H16年度比)

・富山港線のLRT化: 456t-CO₂ の削減 等

ESTモデル事業 実施箇所図



豊田市における環境的に持続可能な交通(E S T)モデル事業

事業概要

豊田市は、TDM施策の推進やITS技術を活用した総合交通対策に取組み、環境的に持続可能な「人と環境にやさしい先駆的な交通まちづくり」を進める。

【5つの基本方針】

ITSを横断的に活用し、すべての交通施策を有機的に連結して、まちづくりの中でTotal Planを実現する。

利便性の高い公共交通の整備と利用促進【公共交通分担率の向上】

人と環境にやさしい安全で快適な道路づくり【渋滞の緩和】

すべての人にとって使いやすい空間の創出(ユニバーサル化)

【ライフスタイルの変化】

自動車排気ガス対策の推進と環境にやさしい行動の実践【環境負荷の低減】



目標

平成19年度までに対象エリアの公共交通機関利用者数：7.2%増(平成13年度比)

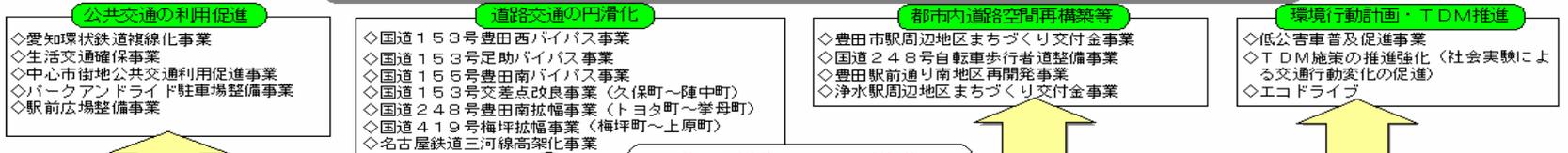
CO₂削減評価

幹線道路における旅行時間計測、公共交通機関の利用者数等の実態調査に基づいた環境改善効果(CO₂削減)の検証

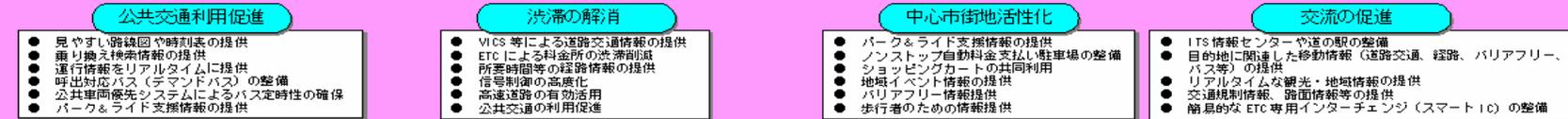
モデル事業メニュー

環境の改善

交通環境モデル都市『人と環境にやさしい先進的な交通まちづくり』の実現



豊田地域ITSの推進



地域共通交通ICカードによる公共交通利用促進



地域公共交通の活性化及び再生に関する法律案について

地域公共交通の活性化・再生の必要性

住民の足の確保、ユニバーサル社会の実現

活力ある都市活動、観光振興

環境問題等への対応

スキーム概要

基本方針（国のガイドライン）

主務大臣は、地域公共交通の活性化及び再生に関する基本方針を策定

1. 計画の作成・実施

協議会

市町村 公共交通事業者 道路管理者 港湾管理者 公安委員会* 住民* 等
 鉄道、軌道、バス、タクシー、旅客船等

協議会参加者の協議結果の尊重義務

- 計画作成等の提案制度
- 協議会の参加要請応諾義務（*公安委員会、住民は除く）

地域公共交通総合連携計画

地域の関係者が、地域公共交通の活性化・再生のために、地域総合的に検討し、合意形成を図る。

LRTの整備



BRTの整備、オムニバスタウンの推進



海上運送サービスの改善



乗継の改善



地方鉄道の再生



その他
 ・地域のバス交通の活性化や、地方鉄道の活性化等による地域住民や観光客のための公共交通サービスの改善
 ・地域による利用促進活動 等



- ・LRT整備に関する軌道事業の上下分離制度の導入
- ・LRT車両購入費等について自治体助成部分の起債対象化等

- ・計画認定による事業許可等のみなし取得
- ・BRTの車両購入費、オムニバスタウン計画に基づく施設整備事業等について自治体助成部分の起債対象化等

- ・計画認定による事業許可等のみなし取得

- ・計画認定による事業計画変更認可等のみなし取得
- ・運行計画を事後届出制に緩和
- ・共通乗車船券に係る一括届出化

- ・鉄道再生実施計画作成のための廃止予定日の延期等

- ・計画策定経費支援
- ・関係予算を可能な限り重点配分、配慮
- ・地方債の配慮 等

法律上の特例措置

国による総合的支援

予算等

2. 新たな形態による輸送サービスの導入円滑化

関連交通事業法の事業許可等の手続きの合理化等

DMV（デュアルモードビークル）

・軌道と道路の両方の走行が可能な車両



IMTS（インテリジェントマルチモードトランジット）

磁気誘導による専用道路部分と一般道路の両方を走行する車両



水陸両用車



等

注1 LRT（Light Rail Transit）

低床・バリアフリー設計の新車の投入、屋根付きの快適な停留所、高速・定時性の確保等を組み合わせた機能を備えた次世代型路面電車システム

注2 BRT（Bus Rapid Transit）

輸送力の大きなノンステップバスの投入、バス専用レーン、公共車両優先システム等を組み合わせた高次の機能を備えたバスシステム

エコドライブの普及・推進

エコドライブ普及連絡会

(警察庁、経済産業省、国土交通省、環境省で構成)

- ・平成18年6月に、官民が取組む事項をまとめた「エコドライブ普及・推進アクションプラン」を策定。
- ・11月を「エコドライブ推進月間」と位置づけるとともに、新たな「エコドライブ10のすすめ」についても策定。

エコドライブ10のすすめ

- 1 ふんわりアクセル『eスタート』
- 2 加減速の少ない運転
- 3 早めのアクセルオフ
- 4 エアコンの使用を控えめに
- 5 アイドリングストップ
- 6 暖機運転は適切に
- 7 道路交通情報の活用
- 8 タイヤの空気圧をこまめにチェック
- 9 不要な荷物は積まずに走行
- 10 駐車場所に注意



平成18年10月31日
エコドライブ普及連絡会

燃費改善効果

15%程度燃費が改善

(例) 燃費が10km/Lの車の場合、11.5km/Lに
140円/Lのガソリンが122円/Lに
(リッター当たり18円お得)
上記10項目のうち1～3による効果の試算

自動車運送事業者等へのエコドライブ管理システム(EMS)の普及

- ・自動車運送事業者等において、エコドライブを計画的かつ継続的に実施するとともに、運行状況の指導を一体的に行うため、デジタル式運行記録計などエコドライブ関連機器の導入費用の一部を経済産業省と連携して補助することにより、EMSの全面導入を図る。



エコRUNキャンペーン

- ・レンタカー利用者がエコドライブを実施。レンタカー返却時の走行距離と消費ガソリン量から平均燃費を計算し、成績優秀者には賞品を贈呈。
- ・平成18年度は指宿で実施(参加人数263名)。平成16、17年度は阿蘇地区で実施。



主催：エコドライブin指宿実行委員会
(九州運輸局、地方自治体、レンタカー会社等)

エコロード・キャンペーン

- ・マスメディアを活用した情報発信、道の駅、SA/PA等での情報発信を通じて地球温暖化防止に関わる社会的機運の醸成を図り、エコドライブや高速道路の利用促進など国民と連携した取り組みを実施
- ・さらに、国民と一体となって重点的にCO2削減の取り組みを実施する「重点地区」(全国14地区:平成18年度)において、公共交通機関の利用促進など国民と連携した施策を促進
- ・国土交通省及び高速道路会社からなるエコロード・キャンペーン実行委員会において実施



国際物流基幹ネットワークの構築

～効率的で環境に優しい国際・国内物流の実現～

背景課題

国際標準コンテナ車(44t、4.1m)に代表される国際物流に対応した道路ネットワーク不足

- ・橋梁等のボトルネックが存在するため、迂回や荷物の小分け輸送を強いられる。
- ・従来は要請ベースで重さ・高さ道路の指定をしてきており、国際物流戦略の観点に欠ける。

国際物流に対応した道路が明示されていない大型貨物車が生活道路に流入し、安全や環境面で問題となっている地域も多い。

施策のポイント

国際標準コンテナ車が重要な港湾等と大規模物流拠点とを積み替えなく走行できる道路ネットワークの構築・明示。(=重さ・高さ指定道路の拡大)

ボトルネック対象箇所を確定し、18年度以降に対策を実施。

特に、スーパー中枢港湾に係るボトルネックについては、5年以内に解消を目指す。

効果

国際標準コンテナ車の通行可能道路の拡大

25t、4.1m以下の車両の許可不要道路の拡大
(未指定道路は20t、3.8mまで)



国際標準コンテナ車対応道路整備による国際競争力の強化

車両の大型化に対応した道路整備による輸送効率化の実現、環境負荷低減

効率的な物流拠点の立地促進

物流事業者の申請負荷軽減

許可不要道路の拡大による大型貨物車の通行のより望ましい道路への誘導

国際物流基幹ネットワーク構築イメージ



スーパー中枢港湾に係る国際コンテナ通行支障区間の解消事例 (大阪港:鳥飼大橋)



概要

- ・鳥飼大橋は、府道大阪中央環状線の淀川に架かり、近年の急激な交通量の増加、車両の大型化等による老朽化(S29架橋)が進行するとともに、耐震性を確保していないこととあわせて、慢性的な交通渋滞が発生している。
- ・それらの抜本的な解決を図るため、橋梁の架替事業を進めているところ。(南行きS41.3架橋)

計画内容

- ・延長 : 約0.55 km
 - ・事業費 : 約150億円、うち残事業費(H19以降)約113億円
 - ・事業期間:平成13年～平成25年度
 - ・供用予定:平成21年度末(暫定)、平成25年度末(完成)
- ボトルネック箇所は暫定整備(H21年度末)で解消予定

【鳥飼大橋】



グリーン物流パートナーシップ会議を通じた取組の促進

荷主企業の積極的な参加による取組の裾野の拡大
荷主・物流事業者の協働によるCO2排出削減計画の策定
関係省庁の連携による積極的な支援

グリーン物流パートナーシップ会議

JILS 日本物流団体連合会 経済産業省 国土交通省 日本経済団体連合会

荷主企業・流通事業者
および各業界団体

物流事業者
および事業者団体

監査法人等 シンクタンク 研究機関 研究者
国の地方局 地方自治体 その他

事業調整・評価WG

プロジェクトの醸成・評価

CO2排出量算定WG

多様な取組に応じた算定手法
の策定と標準化

広報企画WG

優良事例の選出とPR
普及拡大に向けた広報

トラック輸送効率化



荷主別ラックの活用とトラック大型化により多数荷主の幹線輸送を共同化

国際複合一貫輸送



フラットラックコンテナを活用しJRの12ft汎用コンテナによる国際一貫輸送を実施

複数荷主によるモーダルシフト



複数荷主の参加により大規模にモーダルシフトを実施

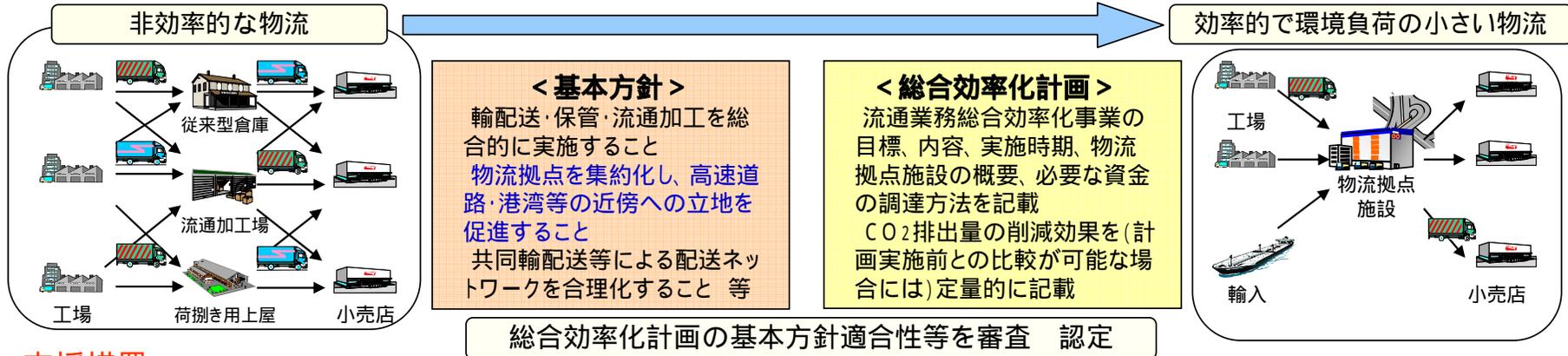
3PL事業による物流最適化



物流拠点整備により保管・輸配送を総合的に効率化し、物流システムを最適化

流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律 概要

法律の概要



支援措置

物流事業の総合的実施の促進

事業許可等の一括取得
倉庫業・貨物自動車運送事業・貨物利用運送事業の許可等のみなし

社会資本と連携した物流拠点施設の整備

物流拠点施設に関する税制特例
法人税・固定資産税等の特例(営業倉庫等)(高速道路ICから5km以内又は臨港地区内が要件)
立地規制に関する配慮
市街化調整区域における施設整備のための開発許可についての配慮

中小企業者等に対する支援

資金面等の支援
中小企業信用保険の保険限度額の拡充
政策金融
中小企業金融公庫等による低利融資
中小企業基盤整備機構等による高度化融資

社会資本整備の進展(国際物流基幹ネットワークの構築、国際拠点港湾・空港の機能向上等)

効果

物流改革の推進

総合物流事業の展開による国際競争力の強化
物流拠点施設の集約化や配送ネットワークの合理化等により、コストを2割程度削減

環境負荷の低減

CO₂排出量が2割程度削減
物流部門におけるCO₂排出量削減に寄与

地域の活性化

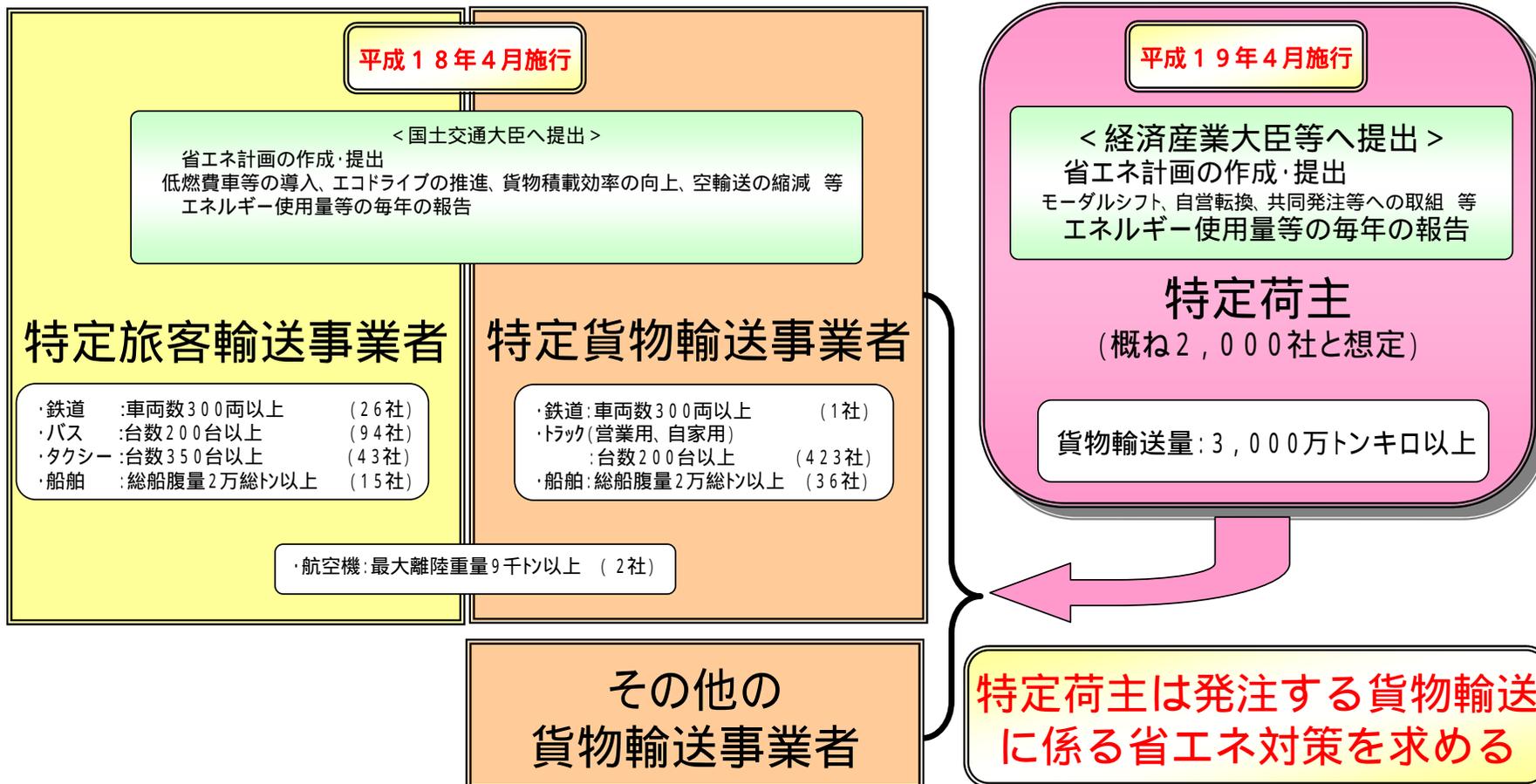
低未利用地の活用(工業団地、流通業務団地)
物流拠点施設における地域雇用の創出

認定件数

50件(H19.3.1現在)

省エネ法改正による輸送部門のエネルギー使用効率の改善

< 省エネ目標 > 中長期的にエネルギー消費原単位を年平均 1 % 以上向上



都市内物流トータルプランの実施

現状と課題

都市内の荷さばきスペースの不足や荷受け側設備の制約
地域の関係者の利害が必ずしも一致しないため、連携した取組体制を速やかに構築することが困難
改正道路交通法による駐車規制の厳格化にもかかわらず、十分な荷さばきスペースを確保することが困難
京都議定書発効にともなう環境負荷低減の要請
まちづくり3法改正によるコンパクトシティづくりの必要性
大規模都市物流効率化の要請

ボトルネックの存在

多様な関係者の合意の困難性、利害の対立
地域特性(ケース・バイ・ケースの対応の必要性)

施策の内容

都市内物流トータルプランの策定

円滑な都市内物流のために必要となる整備に関する部分を対象に、物流事業者が都市内において荷捌き及び輸配送のための駐停車から納品までを円滑に実施できることを目的とする。

地域ぐるみの取組への支援

協議会等検討の場の設置

関係者による問題意識の共有

国・地方公共団体による 協議会設置のための支援等

グリーン物流パートナーシップ
モデル事業、普及事業、ソフト支援事業
低公害車普及促進対策
共同集配事業の促進に対する支援等
都市交通システム整備事業

実施イメージ

協議会等における対策の 検討

関係する事業者や団体の全てが入るよう構成されることが理想。
対象場所の交通実態の把握
や対応策を検討。

事業の継続化

地域が中心となり、事業を継続して実施。

対応策の実施開始

対応策の実施開始にあたっては、協議会メンバーを通じて事前に十分な周知が必要。国も各種施策を通じて、実施を支援。

継続的な事業運営に向けた管理・指導

事業開始後も事業の継続、改良ができるよう情報交換、共有を図る場の設置を行い、定期的に会合を実施。



水と緑のネットワークの推進～松江堀川の再生～【松江市】

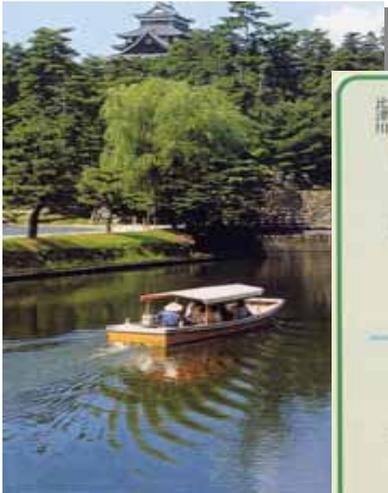
宍道湖からの導水、ヘドロの除去、下水道の整備等の総合的な水質浄化の取り組みにより、遊覧船の運航が実現し、新たな観光資源として地域再生に寄与



昭和50年頃の水質汚濁が深刻な松江堀川



平成8年に導水を開始した後の松江堀川

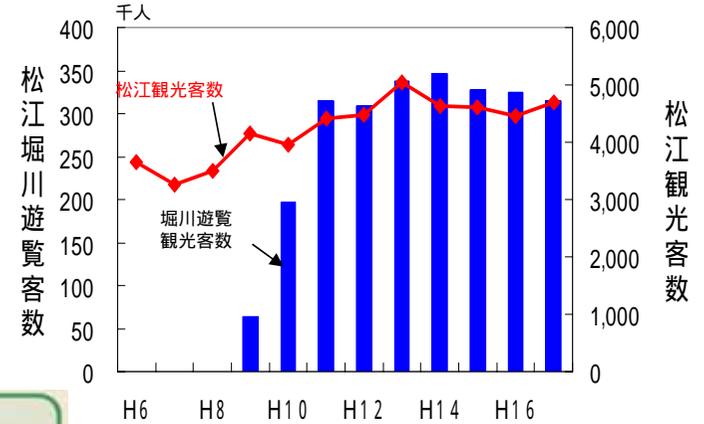


平成9年に就航した遊覧船 (年間30万人が利用)



松江堀川浄化事業の概要

導水事業等 約12億円 (建設省)
 浚渫等 約7億円 (島根県、松江市)



浄化後の遊覧船就航後30万人の観光入込み客数増

導水前後の水質(BOD)

