

地球温暖化推進大綱抜粋（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		
○ 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 < 導入目標量 > 省エネ効果: 約 540 万 kl (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) ■ 乗用自動車 (ガソリン) ・ 目標年度 2010 年度 ・ 省エネ効果* 約 23% ■ 乗用自動車 (ディーゼル) ・ 目標年度 2005 年度 ・ 省エネ効果* 約 15% ■ 貨物自動車 (ガソリン) ・ 目標年度 2010 年度 ・ 省エネ効果* 約 13% ■ 貨物自動車 (ディーゼル) ・ 目標年度 2005 年度 ・ 省エネ効果* 約 7% (* 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) ○ 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 < 導入目標量 > 省エネ効果: 約 80 万 kl	○ 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 (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。	○ 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 自動車税のグリーン化の導入 自動車取得税の軽減措置の延長 車両総重量 2.5 t 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 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 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 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 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 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 ○ 電気自動車の共同利用システムの実用化支援 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 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。)
・ 営業用自動車等の走行形態の環境配慮化		

	○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 ○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 ・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	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 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)
●交通流対策		
○自動車交通需要の調整 (排出削減見込み量) 約70万t - CO₂ <導入目標量> 省エネ効果：約20万kl ○高度道路交通システム(ITS)の推進 (排出削減見込み量) 約370万t - CO₂ <導入目標量> 省エネ効果：約140万kl	○現行の対策を見直し、着実に推進	○交通需要マネジメント(TDM)施策の推進 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 ○自転車道、自転車駐車場の整備による、自転車利用環境整備の推進 ○自転車利用の促進に資する社会実験の実施 ○ノンストップ自動料金支払いシステム(ETC)を整備し、2002年度末までに全国約900箇所の料金所にサービスを拡充 ○光ビーコン等の整備による交通情報収集の充実 ○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) ○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 ○交通公害低減システム(EPMS)等の推進 ○事業用車両に対する車両運行管理システム(MOCS)等の整備

○路上駐停車対策 ○路上工事の縮減 (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 ○交通安全施設の整備 (排出削減見込み量) 約70万t - CO₂ <導入目標量> 省エネ効果: 20万kl	○道路交通情報提供事業の促進	環境対応型交通管理プロジェクトの推進 インターネットITS、プローブ情報システムの開発・標準化 ○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 ○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 ○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> 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 交通情報検証システムの的確な運用 交通規制情報のデータベース化の推進 ○適正な駐車規制の実施 ○違法駐車抑止システム、駐車誘導システム等の整備 ○違法駐停車の取締りの推進 ○共同溝の整備、集中工事・共同施行の促進、道路使用許可の適切な運用 ○信号機の設置及び系統化、感応化等 <1995年度から2010年度までに約2万基の高度化を想定> ○交通管制の高度化 ○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 ○信号灯器のLED化の推進
--	-----------------------	---

○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 <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）		○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 テレワーク・SOHO の促進に向けた情報提供、普及啓発等
■環境負荷の小さい交通体系の構築		
●モーダルシフト・物流の効率化等		
○内航・鉄道貨物輸送の推進 （排出削減見込み量） 約 150 万 t - CO₂ <導入目標量> 省エネ効果：約 50 万 kl	○現行の対策を見直し、着実に推進 ○環境負荷低減型物流システム促進のための制度の検討 ○規制の見直し、新技術の導入等を通じた競争力強化による海運へのモーダルシフトの推進や輸送効率の向上 （排出削減見込み量） 約 260 万 t - CO₂ <導入目標量> 省エネ効果：約 100 万 kl（内航海運の輸送分担率が 44 % に向上すると想定）	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 都市内物流の効率化に資する交通需要マネジメント（TDM）実証実験を推進 2002 年度から、幹線の環境負荷低減のための実証実験を推進 参入規制・料金規制の緩和のため、貨物運送取扱事業法の改定案を 2002 年通常国会に提出 内航海運の競争力を強化することにより輸送分担率を 44 % 台に向上 ・2001 年度中を目途に次世代内航海運ビジョンを策定 ・参入規制の緩和等の事業規制の見直し ・船員の乗組み体制の見直し等の社会的規制の見直し ・スーパーエコシップについて、2005 年度までに実証実験等を終了し、2006 年度より実用化等 複合一貫輸送に対応した内貿ターミナル等の拠点整備、湾内ノストッパ航路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 ・2007 年に東京湾口航路整備事業完成予定 ・2006 年度までに東京湾において AIS（自動船舶識別装置）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

○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	○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) ○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) ・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)	○鉄道貨物輸送力の強化 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 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 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 ○車両の大型化、トレー化 ○車両の大型化に対応した橋梁の補強 ○中枢・中核国際港湾における国際海上コンテナミルの整備 多目的国際ターミナルの拠点整備 生鮮品等の共同配送施設等の整備 ○信号機の設置、改良及び集中制御化
●公共交通機関の利用促進		
○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)	○現行の対策を見直し、着実に推進 ○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 ○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	○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) ○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) ○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 ○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		
○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） ○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）	○新技術の開発の推進	○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 ・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 - スーパーエコシップ等新技術の開発への支援 - 省エネルギー型次世代交通機関の研究開発