

現大綱における運輸部門の施策の進捗状況について  
(暫定評価)



## 目 次

1. 自動車交通対策－低公害車、低燃費車の開発・普及等 .....	1
施策 1-1：1998 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 .....	2
施策 1-2：自動車税のグリーン化の導入 .....	3
施策 1-3：自動車取得税の軽減措置の延長 .....	4
施策 1-4：車両総重量 2.5t 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 .....	5
施策 1-5：2002 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 .....	5
施策 1-6：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 .....	6
施策 1-7：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 .....	6
施策 1-8：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 .....	6
施策 1-9：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 .....	6
施策 1-10：電気自動車の共同利用システムの実用化支援 .....	7
施策 1-11：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 .....	7
施策 1-12：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 500 ppm から 50 ppm に低減。ガソリンの低硫黄化等、さらに改善を図る。） .....	7
施策 1-13：自動車運送事業者におけるグリーン経営の促進を 2002 年から実施 .....	8
施策 1-14：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） .....	8
2. 自動車交通対策－交通流対策 .....	9
施策 2-1：交通需要マネジメント（TDM）施策の推進 .....	10
施策 2-2：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 .....	11
施策 2-3：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 .....	11
施策 2-4：自転車利用の促進に資する社会実験の実施 .....	11
施策 2-5：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 .....	11
施策 2-6：光ビーコン等の整備による交通情報収集の充実 .....	12
施策 2-7：VICS（道路交通情報通信システム）の推進 .....	13
施策 2-8：中央処理装置の高度化、新信号制御方式（MODERATO）の導入など交通管制センターの高度化 .....	13
施策 2-9：交通公害低減システム（EPMS）等の推進 .....	14
施策 2-10：事業用車両に対する車両運行管理システム（MOCS）等の整備 .....	15
施策 2-11：環境対応型交通管理プロジェクトの推進 .....	15
施策 2-12：インターネット ITS、プローブ情報システムの開発・標準化 .....	15
施策 2-13：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 .....	16

施策 2-14：グリーン購入法に基づき国等が ETC 対応車載機及び 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 .....	16
施策 2-15：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） ..	16
施策 2-16：2001 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.....	17
施策 2-17：交通情報検証システムの的確な運用 .....	17
施策 2-18：交通規制情報のデータベース化の推進.....	17
施策 2-19：適正な駐車規制の実施.....	17
施策 2-20：違法駐車抑止システム、駐車誘導システム等の整備.....	18
施策 2-21：違法駐停車の取締りの推進.....	19
施策 2-22：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 .....	19
施策 2-23：信号機の設置及び系統化、感応化等（1995 年度から 2010 年までに約 2 万基の高度化を想定） .....	20
施策 2-24：交通管制の高度化 .....	20
施策 2-25：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 .....	20
施策 2-26：信号灯器の LED 化の推進.....	21
施策 2-27：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 支援などに資する税制措置や金融支援.....	21
施策 2-28：テレワーク・SOHO の促進に向けた情報提供、普及啓発等 .....	21
3. 環境負荷の小さい交通体系の構築ーモーダルシフト・物流の効率化等 .....	22
施策 3-1：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.....	23
施策 3-2：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 ..	23
施策 3-3：2002 年度から、幹線の環境負荷低減のための実証実験を推進.....	23
施策 3-4：参入規制・料金規制の緩和のため、貨物運送取扱事業法の改正案を 2002 年通常国会に提出 .....	24
施策 3-5a：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 .....	24
施策 3-5b：2001 年度中を目途に次世代内航海運ビジョンを策定 .....	25
施策 3-5c：参入規制の緩和等の事業規制の見直し.....	26
施策 3-5d：船員の乗り組み体制の見直し等の社会的規制の見直し .....	26
施策 3-5e：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.....	27
施策 3-6：複合一貫輸送に対応した内貿ターミナル等の拠点的整備、湾内ノン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 .....	27
施策 3-7：鉄道貨物輸送力の強化 .....	28
施策 3-8：参入規制・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 .....	29
施策 3-9：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 .....	29
施策 3-10：規制の緩和による営業用貨物輸送のため、貨物自動車運送事業法の改正案を 2002 年通常国会に提出 .....	29
施策 3-11：車両の大型化・トレーラー化 .....	29

施策 3-12 : 車両の大型化に対応した橋脚の補強 .....	30
施策 3-13 : 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拠点整備 .....	30
施策 3-14 : 多目的国際ターミナルの拠点的整備 .....	30
施策 3-15 : 生鮮品等の共同配送施設等の整備 .....	311
施策 3-16 : 信号機の設置、改良及び集中制御化 .....	31
4. 環境負荷の小さい交通体系の構築－公共交通機関の利用促進 .....	32
施策 4-1 : 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） .....	32
施策 4-2 : 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） .....	32
施策 4-3 : 整備新幹線の整備 .....	32
施策 4-4 : 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 .....	33
施策 4-5 : 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 .....	33
施策 4-6 : 国民運動による公共交通機関の利用促進 .....	33
施策 4-7 : 駅前広場等交通結節点の整備 .....	33
施策 4-8 : 公共交通機関利用促進に資する社会実験の実施 .....	33
施策 4-9 : 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 .....	33
5. 環境負荷の小さい交通体系の構築－その他輸送機関のエネルギー消費効率向上 .....	34
施策 5-1 : 鉄道車両・航空機材の新規導入促進 .....	34
施策 5-2 : スーパーエコシップ等新技術の開発への支援 .....	34
施策 5-3 : 省エネルギー型次世代交通機関の研究開発 .....	35



I. 自動車交通対策－低公害車、低燃費車の開発・普及等

対 策	施 策
<p>○自動車の燃費の改善の強化措置</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</p>	<p>1-1：1998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> <p>1-2：自動車税のグリーン化の導入</p> <p>1-3：自動車取得税の軽減措置の延長</p> <p>1-4：車両総重量2.5t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>
<p>○クリーンエネルギー自動車の普及促進</p>	<p>1-5：2002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> <p>1-6：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> <p>1-7：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> <p>1-8：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> <p>1-9：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> <p>1-10：電気自動車の共同利用システムの実用化支援</p> <p>1-11：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> <p>1-12：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>
<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>1-13：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>
<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>	<p>1-14：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>

施策 1-1 : 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

- 自動車燃費の改善を推進するため、エネルギー使用の合理化に関する法律（省エネ法）に基づく燃費基準の策定や自動車燃費の公表等を行っている。

図表 1 ガソリン乗用自動車の目標基準値

目標年度:2010年度

区分(車両重量 kg)	~702	703 ~827	828 ~1015	1016 ~1265	1266 ~1515	1516 ~1765	1766 ~2015	2016 ~2265	2266~
目標基準値(km/L)	21.2	18.8	17.9	16.0	13.0	10.5	8.9	7.8	6.4

図表 2 ディーゼル乗用自動車の目標基準値

目標年度:2005年度

区分(車両重量 kg)	~702	703 ~827	828 ~1015	1016 ~1265	1266 ~1515	1516 ~1765	1766 ~2015
目標基準値(km/L)	21.2	18.8	17.9	16.0	13.0	10.5	8.9

図表 3 車両総重量 2.5t 以下のガソリン貨物自動車の目標基準値

目標年度:2010年度

区分 (車両重量 kg)	軽貨物				軽量貨物			中量貨物			
	~702		703~827		828~	~1015	1016~	~1265		1266 ~ 1515	1516 ~
	構造A	構造B	構造A	構造B				構造A	構造B		
AT 目標基準値 (km/L)	18.9	16.2	16.5	15.5	14.9	14.9	13.8	12.5	11.2	10.3	
MT 目標基準値 (km/L)	20.2	17.0	18.0	16.7	15.5	17.8	15.7	14.5	12.3	10.7	9.3

図表 4 車両総重量 2.5t 以下のディーゼル貨物自動車の目標基準値

目標年度:2005年度

区分 (車両重量 kg)	軽量貨物	中量貨物				
		~1265		1266~ 1515	1516~ 1765	1766~
		構造A	構造B			
AT 目標基準値 (km/)	15.1	14.5	12.6	12.3	10.8	9.9
MT 目標基準値 (km/)	17.7	17.4	14.6	14.1	12.5	

- (注) 軽貨物 …………… 軽貨物自動車
- 軽量貨物 …………… 車両総重量 1.7t以下の貨物自動車
- 中量貨物 …………… 車両総重量 1.7tを超え 2.5t以下の貨物自動車
- 構造 A …………… ①、②、③ のいずれにも該当するものをいう
- ① 最大積載量を車両総重量で除した値が 0.3 以下となるもの
- ② 乗車装置及び物品積載装置が同一の車室内に設けられており、かつ、当該車室と車体外とを固定された屋根、窓ガラス等の隔壁により仕切られているもの
- ③ 運転者室の前方に原動機を有し、かつ、前軸のみに動力を伝達できるもの又は前軸及び後軸のそれぞれ一軸以上に動力を伝達できるもの(後軸に動力をおいて前軸のトランスファ及びプロペラ・シャフトを用いて後軸に動力を伝達するものに限る)。
- 構造 B …………… 構造A以外の構造のものをいう。
- 対象となる自動車は、その型式について道路運送車両法(昭和 26 年法律第 185 号 第 75 条第 1 項の型式指定を受けたもの。

- ・ 2000 年度に出荷されたガソリン乗用車のうち約 50%が燃費基準を達成しており、平均燃費値は 1995 年度と比較して約 14%向上した。
- ・ 自工会では 2005 年度に 90 数%の新車がトップランナー基準を達成し、2010 年の CO2 削減量は 1,838 万 t-CO2 と推計している。
- ・ 2003 年に総合資源エネルギー調査会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とりまとめた。この燃費基準が達成された場合、2010 年度に出荷される LP ガス乗用自動車の平均燃費値は、2001 年度と比較して約 11.4% 向上し、現在、走行している LP ガス乗用自動車の全てがこの燃費基準を達成したのものになった場合、約 50 万 t-CO2 の CO2 削減効果があると試算している。

図表 5 LPG 自動車の目標基準値

区分(車両重量 kg)	~702	703 ~827	828 ~1015	1016 ~1265	1266 ~1515	1516 ~1765	1766 ~2015	2016 ~2265	2266 ~
目標基準値(km/L)	15.9	14.1	13.5	12.0	9.8	7.9	6.7	5.9	4.8

### 施策 1-2：自動車税のグリーン化の導入

- ・ 環境負荷の小さい自動車の普及を促進するため、2001 年度税制改正において、税込中立を前提に、排出ガス及び燃費性能に優れた低公害車に対しては排出ガス性能に応じ税率を軽減し、新車新規登録から 11 年を超えるディーゼル車や 13 年を超えるガソリン車に対しては税率を重くする特例措置を講じる「自動車税の

グリーン化」を実施している。

- ・ 2003 年度税制改正では、軽減対象をより環境性能の優れたものに絞込みを行う（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）とともに、新たに LPG 自動車を対象に加えた。
- ・ さらに 2004 年度税制改正では、平成 17 年排出ガス基準に対応した認定車が行われるようになった。（それまでは平成 12 年排出ガス基準）、また、燃費についても燃費基準+5%達成度の基準が新たに設けられた。
- ・ 自動車税のグリーン化税制で軽減の対象となる自動車の型式数は、2000 年 12 月末 79 型式から、2002 年 9 月末には 253 型式に増加し、2002 年度上半期において新車新規登録台数の約 57%にあたる約 107 万台の低公害車が新たに登録された。特に、超低排出ガス(☆☆☆)かつ低燃費ガソリン車については、同期間における全新車新規登録台数の約 21%となっており（2000 年度下半期においては約 1%）、低公害車のなかでも特に排出ガス性能に優れた自動車の登録が増加している。

【軽課】軽減期間は、取得した年度の翌年度のみ1年間

【重課】概ね10%重課(低公害車及び一般乗合バスを除く)

○電気(燃料電池自動車含む)、天然ガス、メタノール自動車:概ね50%軽減

○ガソリン車:新車新規登録から13年を超えたもの

○低燃費かつ低排出ガス認定車(LPG車含む)については下図を参照

○ディーゼル車:新車新規登録から11年を超えたもの



図表 6 自動車税のグリーン化

### 施策 1-3 : 自動車取得税の軽減措置の延長

- ・ 既出の自動車税のグリーン化と合わせ、低公害車等の取得に係る自動車取得税の軽減措置を実施している。
- ・ 2003 年度税制改正では、軽減対象をより環境性能の優れたものに絞込みを行う（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）とともに、新たに LPG 自動車を対象に加えた。

**施策 1-4： 車両総重量 2.5t 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**

- ・ 国土交通省では 2003 年 3 月に総重量 2.5t 超の貨物自動車の燃費評価手法を策定した。今後は総重量 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検討を行っていく予定。

**施策 1-5： 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**

- ・ 内閣総理大臣の低公害車率先導入方針及びグリーン購入法に基づく国土交通省の「環境物品等の調達の推進を図るための方針」等に基づき、2004 年度末までに一般公用車を低公害車（電気自動車、天然ガス自動車、メタノール自動車、ハイブリッド自動車、低燃費かつ低排出ガス認定車）に切り替えるよう政府として積極的に取り組んでいる。また、地方公共団体等に対しても同様の取組を働きかけている。
- ・ 2002 年度末現在、政府の一般公用車における低公害車の割合は約 45%となっている。単年度で見れば、2002 年度は約 1,800 台の低公害車を一般公用車として導入。2003 年度についても同様の約 1,800 台の導入を予定している。

	平成12年度 まで	平成13年度	平成14年度	平成15年度 (予定)	平成16年度 (予定)
導入台数	316台	1,015台	1,822台	1,843台	1,853台
電気自動車	8台	0台	0台	0台	0台
天然ガス自動車	57台	6台	2台	5台	38台
メタノール自動車	0台	0台	0台	0台	0台
ハイブリッド自動車	251台	487台	890台	1,027台	1,191台
低燃費・低排出ガス 自動車	0台	522台	930台	811台	624台
保有台数	316台	1,327台	3,147台	4,920台	6,773台
導入率	4%	19%	45%	73%	100%

※各府省に加え国会及び裁判所を含む。  
 ※平成13・14年度については実績値。  
 ※平成15年度以降の台数(車種を含む)は平成14年度時点の見こみであり、台数の変更はありうるが、その場合でも導入率は100%とする。  
 ※導入台数と保有台数のずれは平成13年度以降設立の独立行政法人等への移管による。

**図表 7 一般公用車低公害車導入実績・予定 (2003 年 3 月現在)**

(出典) 環境省 報道発表資料

#### 施策 1-6：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

- ・ 2002 年度から首都圏を中心に燃料電池自動車及び燃料電池自動車用水素供給設備の実証試験が開始されている。実証試験では、公道走行試験を行い、環境特性、燃費、走行性能、信頼性などの市街地走行データを取得・評価するとともに、水素供給設備を設置して試験に参加した燃料電池自動車で運用・評価を行う。
- ・ 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した。
- ・ 2002 年 12 月には、政府が燃料電池自動車の市販第 1 号車を含め 5 台を率先導入した。

#### 施策 1-7：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

- ・ 次世代低公害車の開発としては、大型ディーゼル車代替としてのジメチルエーテル (DME) 自動車や次世代ハイブリッド自動車、スーパークリーンディーゼル車等の開発を実施している。

#### 施策 1-8：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

- ・ 「低公害車メールマガジン」を創刊し、主に地方自治体、企業等の自動車購入責任者に対して、低公害車購入に必要な実用的情報を直接提供している（2 ヶ月に 1 回の頻度で発行）

#### 施策 1-9：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

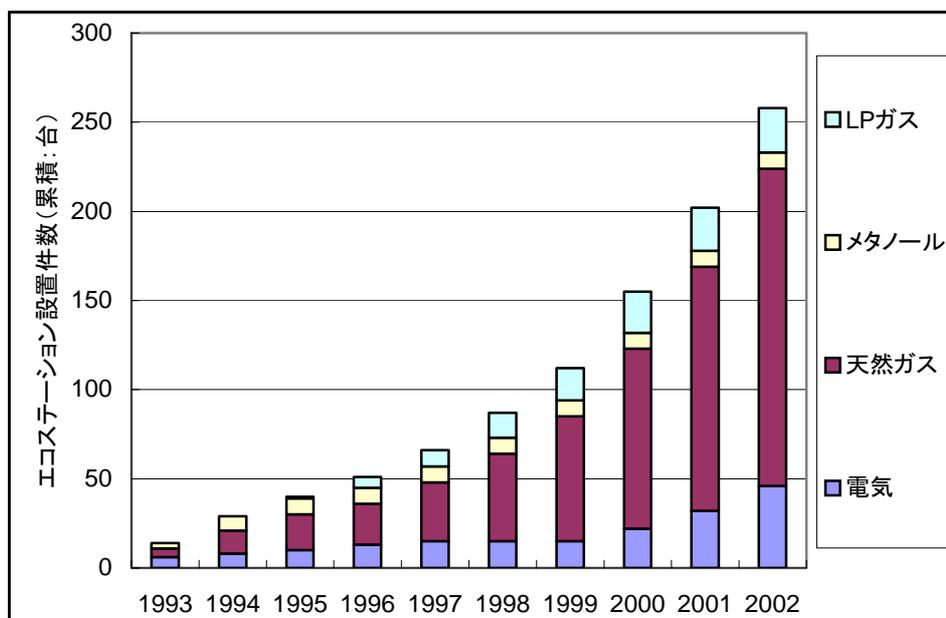
- ・ 国等による低公害車に対する補助制度が設けられている（以下の内容は 2002 年 4 月現在）。
  - クリーンエネルギー自動車等導入促進事業（経済産業省）  
...クリーンエネルギー自動車（電気自動車、天然ガス自動車、ハイブリッド車）を導入する者に対し、通常の自動車との価格差の 1/2 以内の補助を実施。
  - 低公害車普及促進対策費補助金（国土交通省）  
...低公害バス・トラックの導入に対し、通常のバス・トラックとの価格差の 1/2 以内の補助を実施。
  - 低公害車普及等事業費補助（環境省）  
...地方公共団体が一般公用車用に低公害車を導入する場合、通常のバス・トラックとの価格差の 1/2 以内の補助を実施。

### 施策 1-10：電気自動車の共同利用システムの実用化支援

- 横浜みなとみらい地区におけるフィージビリティスタディ事業等に対する支援を実施した。

### 施策 1-11：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

- 燃料供給インフラ（エコ・ステーション）整備に対する補助制度が設けられている（以下の内容は2002年4月現在）。
  - クリーンエネルギー自動車等導入促進事業（経済産業省）  
...天然ガス等の燃料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。
- 2003年3月末までに、天然ガス等の燃料供給設備は258ヶ所（一部建設中含む）となっている。



図表 8 エコステーション設置件数（2003年3月現在）

（出典）（財）エコ・ステーション推進協会 資料

### 施策 1-12：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。）

- 排出ガス後処理装置を十分に機能させるため、道路運送車両の保安基準を改正し、低硫黄軽油専用車\*の燃料として低硫黄軽油を規定した（2003年4月1日施行）。また、低硫黄軽油専用車にはステッカーを給油口付近や運転者席の見やすい位置に貼付することとされており、自動車ユーザーが誤った軽油を使用しないよう対

策を行っている。

※ 低硫黄軽油専用車：使用する軽油に含まれる硫黄分が少ないことを前提として排ガス中の有害成分を削減する設計がなされており、従来の硫黄分の多い軽油を使用すると、期待される排ガス性能を発揮できないだけでなく、搭載する排ガス浄化装置を損傷する恐れがある。

- ・ 石油業界は 2003 年 4 月 1 日より自主的に 50 ppm 低硫黄軽油の全国供給を行っている。

#### 施策 1-13：自動車運送事業者におけるグリーン経営の促進を 2002 年から実施

- ・ エコドライブの推進や低公害車の導入等を盛り込んだトラック、バス、タクシー事業者のための「グリーン経営推進マニュアル」を作成し、これの普及に向けてパンフレットの配布、説明会の実施、相談窓口の設置等を実施している。マニュアルは、講習会や交通エコロジー・モビリティ財団のホームページを通じて、これまでに 1 万部以上が配布された。
- ・ また、一定レベル以上の取組を行っているトラック事業者を対象に、2003 年 10 月より「グリーン経営認証制度」の運用を開始している。2004 年 2 月 20 日現在、延べ申請件数は 238 事業所で、そのうち認証登録されたトラック運送事業所は 108 事業所となった。バス、タクシー事業者についても 2004 年度以降、認証制度の導入を検討している。
- ・ (財)交通エコロジー・モビリティ財団では、認証取得に向けたレベルアップを無料で指導するサービスを提供している。2004 年 2 月 20 日現在、約 430 社がこの指導サービスを受けている。

#### 施策 1-14：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）

- ・ 高速道路における速度超過による事故の防止、消費燃料の抑制を図るため、2001 年 8 月に道路運送車両の保安基準を改正し、大型トラックに対する速度抑制装置（スピードリミッター、最高速度 90km/時）の装着の義務付けを行っている（2003 年 9 月 1 日施行）。未装着の場合には車検不合格となる。新車については 2003 年 9 月 1 日以降登録される車両、使用過程車については 2003 年 9 月以降順次義務付けを行う。

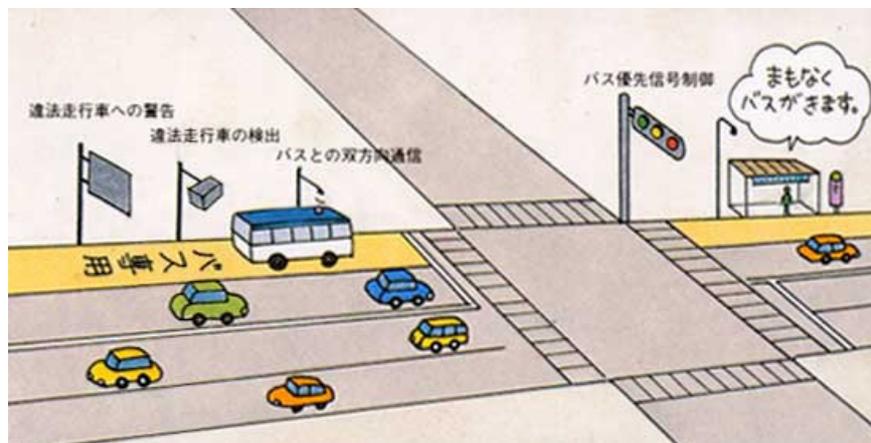
## 2. 自動車交通対策－交通流対策

対 策	施 策
○自動車交通需要の調整	2-1: 交通需要マネジメント (TDM) 施策の推進 2-2: 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 2-3: 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 2-4: 自転車利用の促進に資する社会実験の実施
○高度道路交通システム (ITS) の推進 ◎現行の対策を見直し、着実に推進	2-5: ホストゲート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 2-6: 光ビーコン等の整備による交通情報収集の充実 2-7: 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) 2-8: 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 2-9: 交通公害低減システム (EPMS) 等の推進 2-10: 事業用車両に対する車両運行管理システム (MOCS) 等の整備 2-11: 環境対応型交通管理プロジェクトの推進 2-12: インターネットITS、プローブ情報システムの開発・標準化 2-13: 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 2-14: 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 2-15: 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>
◎道路交通情報提供事業の促進	2-16: 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 2-17: 交通情報検証システムの的確な運用 2-18: 交通規制情報のデータベース化の推進
○路上駐停車対策	2-19: 適正な駐車規制の実施 2-20: 違法駐車抑止システム、駐車誘導システム等の整備 2-21: 違法駐停車の取締りの推進
○路上工事の縮減	2-22: 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
○交通安全施設の整備	2-23: 信号機の設置及び系統化、感応化等

対 策	施 策
	<1995年度から2010年度までに約2万基の高度化を想定> 2-24:交通管制の高度化 2-25: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 2-26: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	2-27: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 2-28:テレワーク・SOHOの促進に向けた情報提供、普及啓発等

### 施策 2-1 : 交通需要マネジメント (TDM) 施策の推進

- ・ TDM の一環として、バス専用・優先レーンの設定、バス感知器・バス感応式信号機の整備、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。  
公共車両優先システム (PTPS) は現在 28 都道府県において導入 (平成 15 年 11 月現在)。



図表 9 公共車両優先システム (PTPS)

(出典) 国土交通省ホームページ  
<http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/shou/02jidou/05.html>

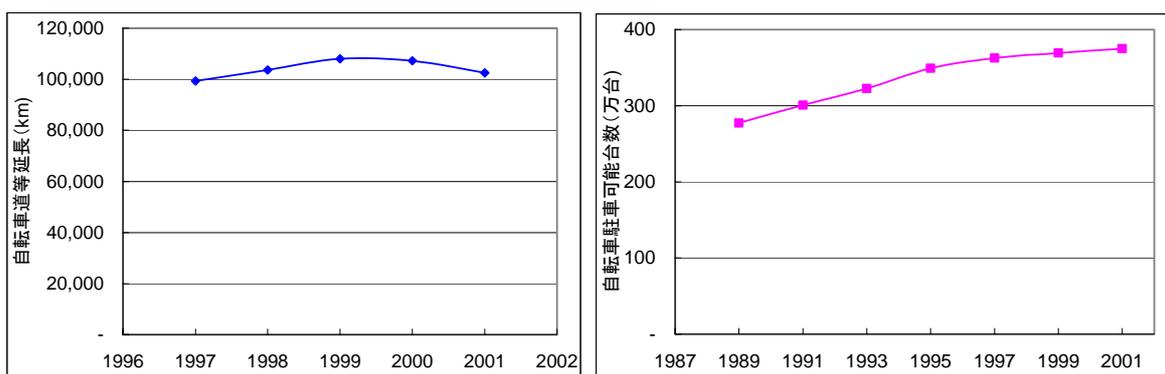
- ・ 「都市圏交通円滑化総合対策実施要綱」に基づき、通勤圏などのエリアを対象に、交通容量拡大策に加え、交通需要マネジメント及びマルチモーダル施策を組み合わせた「都市圏交通円滑化総合計画」を策定し、事業を実施。現在、「都市圏交通円滑化総合対策実施都市圏」として 12 都市圏を指定。

## 施策 2-2：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

- ・ 都市圏において公共交通の利用促進や物流の効率化等の TDM を一層充実することを目的に、2001 年度に「交通需要マネジメント（TDM）実証実験」の制度を創設しており、「都市圏交通円滑化総合計画」の策定に際し、本実証実験の成果も活用する。
- ・ 2003 年度は継続実施中の 14 件と合わせ、全国で 17 件の TDM 実証実験が行われる。実証実験終了後、いくつかの地域において実験の成果を踏まえた本格的導入を実施した。

## 施策 2-3：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

- ・ 自転車道や自転車駐車場の整備を推進。自転車道等の整備状況の推移は以下のとおりであり、近年、減少傾向にある。
- ・ 自転車駐車場については整備が進んでいる。



図表 10 自転車道延長・自転車駐車可能台数

（出典）自転車産業振興協会「自転車統計要覧」（左図），内閣府「駅周辺における放置自転車等の実態調査の集計結果」（右図）

## 施策 2-4：自転車利用の促進に資する社会実験の実施

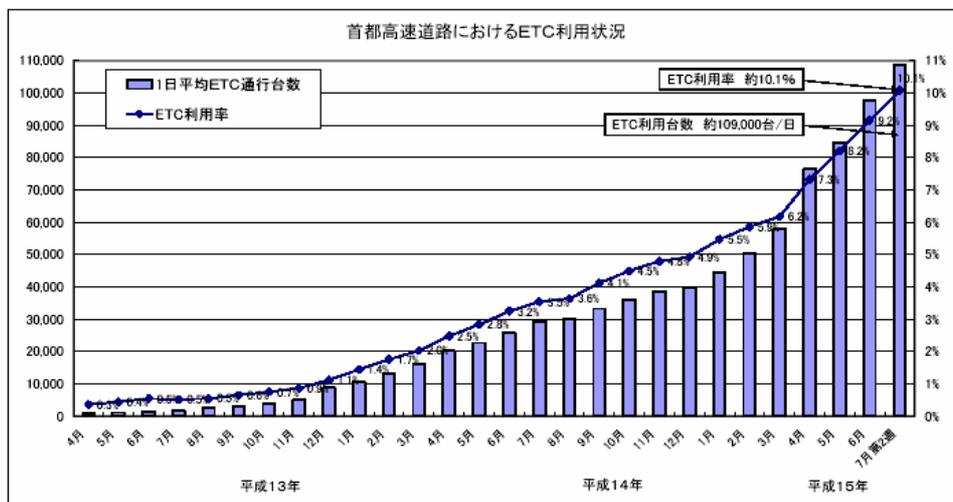
- ・ レンタサイクルや自転車レーンの設置等の社会実験を実施。香川県高松市等 2 ヶ所において、社会実験で試行した施策について本格的導入を実施。

## 施策 2-5：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

- ・ 有料道路の料金所をノンストップ・キャッシュレス化することにより、渋滞解消や利便性の向上を図るために ETC（ノンストップ自動料金支払いシステム）の

導入促進を図っている。

- 整備効果の高い首都高速道路、阪神高速道路のほぼ全ての料金所で ETC サービスを実施している。全国の主要な約 900 箇所の料金所で ETC サービスを実施している。
- 車載機購入に 5,000 円の助成金を出すモニター制度を始めたほか、5 万円分の料金を前払いした ETC 利用者は 5 万 8,000 円分を使える「ETC 前払割引」を 2002 年 7 月より導入。
- ETC の利用状況については、首都高速道路を例にとると、ETC 利用率は現在約 10.1% (2003 年 7 月第 2 週) となっており、1 日あたり ETC 利用台数は伸びている。車載機のセットアップ台数についても伸びている。



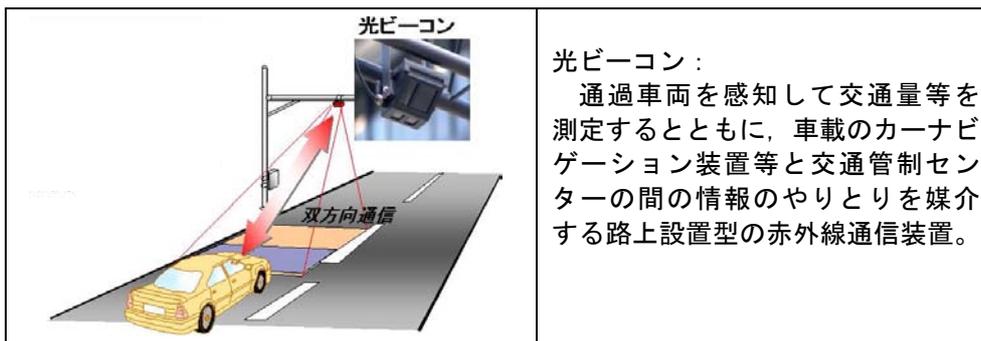
※ ETC利用率 = (ETC通行台数 / ETC利用可能料金所の全通行台数)

図表 11 ETC 利用状況の推移

(出典) 首都高速道路公団 資料

## 施策 2-6 : 光ビーコン等の整備による交通情報収集の充実

- これまでに、光ビーコン約 3 万 8 千基をはじめとして、超音波式、画像型、R 形等約 15 万 9 千基の車両感知機を整備した。
- 光ビーコンを 2005 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に整備を推進している。



光ビーコン：  
 通過車両を感知して交通量等を測定するとともに、車載のカーナビゲーション装置等と交通管制センターの間の情報のやりとりを媒介する路上設置型の赤外線通信装置。

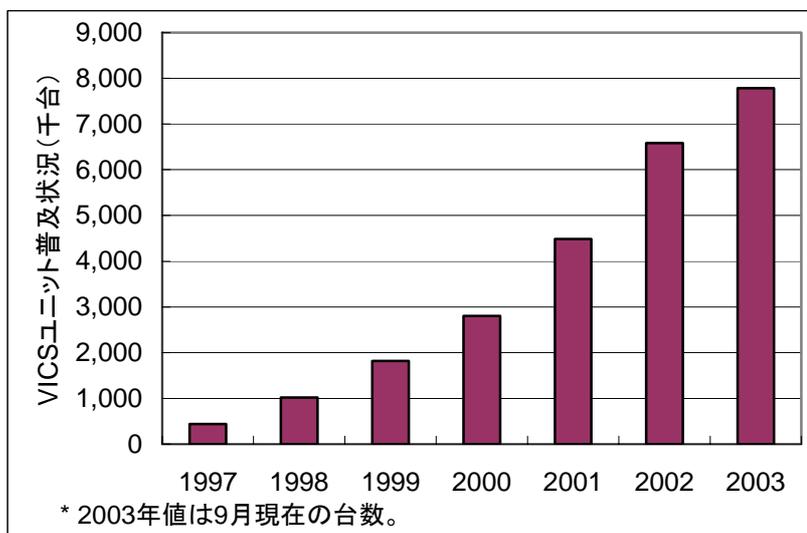
図表 12 光ビーコン

(出典) 警察庁ホームページ

<http://www.npa.go.jp/koutsuu/kisei/utms/>

### 施策 2-7 : VICS (道路交通情報通信システム) の推進

- ・ 渋滞情報、交通規制情報等をリアルタイムでカーナビゲーションシステム等を通じて表示する道路交通情報システム (VICS) サービスを、2003年2月までに全都道府県で開始した。
- ・ VICS ユニットの普及状況 (累計出荷台数) は以下のとおりであり、2003年9月末現在の累計出荷台数は778.3万台となっている。



図表 13 VICS ユニット普及台数

(出典) 財団法人 道路交通情報通信システムセンター 資料

### 施策 2-8 : 中央処理装置の高度化、新信号制御方式 (MODERATO) の導入など交通管制センターの高度化

- ・ 全国 170ヶ所の交通管制センターを中心とした新交通管理システム (UTMS ;

Universal Traffic Management System) の整備を推進。

※ UTMS：光ビーコンを用いた個々の車両と交通管制システムとの双方向通信等の高度な情報通信技術により「安全・快適にして環境にやさしい交通社会」の実現を目指すシステム。高度交通管制システム（ITCS）を中心に、8つのサブシステム（交通情報提供システム（AMIS）、公共車両優先システム（PTPS）、車両運行管理システム（MOCS）、交通公害低減システム（EPMS）、安全運転支援システム（DSSS）、緊急通報システム（HELP）、歩行者等支援情報通信システム（PICS）、現場急行支援システム（FAST）より構成される。

- ・ 2005年度までに、全国主要都市において新信号制御方式（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へ向けて高度化を推進した。例えば、リアルタイム信号制御モデルについては、2003年7月に実証実験を実施した。

システム		導入実績のある都道府県数
交通情報提供システム	AMIS	51
公共車両優先システム	PTPS	29
車両運行管理システム	MOCS	6
交通公害低減システム	EPMS	3
緊急通報システム	HELP	39
現場急行支援システム	FAST	5
歩行者等支援情報通信システム	PICS	20

2003年9月30日現在，最大都道府県数=51（46都府県+北海道5ブロック）

図表 14 UTMS 実用化状況

（出典）（財）新交通管理システム協会 資料

### 施策 2-9：交通公害低減システム（EPMS）等の推進

※ 交通公害低減システム（EPMS）：新交通管理システム（UTMS）のサブシステムのひとつであり、車両の不要な発進・停止を制御するための信号制御、環境悪化地域からの迂回情報の提供等を行う。

- ・ 神奈川県、静岡県、兵庫県の3県にEPMSを整備。今後も、交通公害が著しい都市部を中心に計画的に整備していく予定。
- ・ 静岡市の実験においては、信号制御によって交通量とNO<sub>x</sub>値、さらに二酸化炭

素排出量が減少したという結果が得られている（(財)新交通管理システム協会）。

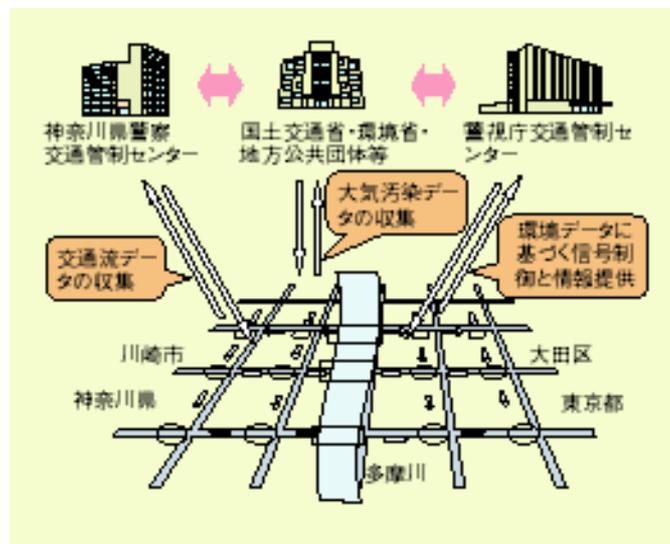
### 施策 2-10：事業用車両に対する車両運行管理システム（MOCS）等の整備

※ 車両運行管理システム（MOCS）：新交通管理システム（UTMS）のサブシステムのひとつであり、光ビーコンにより収集したバス・タクシー、貨物車等の事業用車両の走行位置等の情報を事業者に提供することにより、事業者が行う車両の運行管理を支援するシステム。

- ・ 北海道、千葉、大阪など7道府県にMOCSを整備した。今後も、2005年度までに全国主要都市に導入するという目標に向けて整備を推進する。

### 施策 2-11：環境対応型交通管理プロジェクトの推進

- ・ 2002年度から、交通公害が極めて深刻な東京都と神奈川県の都県境付近をモデル地区として、交通流データと大気汚染データをリアルタイムで交通管制センターに集約し、その相関関係を分析するとともに、信号制御の高度化、交通情報板を用いた誘導、都県境を越える信号制御の連動等により交通公害を低減するプロジェクトを推進している。



図表 15 環境対応型交通管理プロジェクト

(出典) 国土交通省「平成14年度 国土交通白書」

### 施策 2-12：インターネット ITS、プローブ情報システムの開発・標準化

- ・ 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 ITS に係る基盤技術の研究開発を推進している。

- ・ 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している。

#### 施策 2-13：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

- ・ 新交通管理システム（UTMS）のサブシステムのひとつである安全運転支援システム（DSSS）における事故対応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、2002 年度に愛知県豊田市内で実施した。
- ・ 走行支援道路システムについて、2002 年度に実道（5 箇所）及び試験走路での実証実験を実施した。

※ 安全運転支援システム（DSSS）：自動車の安全走行支援と歩行者の安全通行を確保し、交通事故の低減を図る目的で開発中のシステム。交通管制インフラ（特に光ビーコン、交通信号機、情報板等）の高度化機能と自動車自体のインテリジェント化機能とを協調させたシステムを有する。

#### 施策 2-14：グリーン購入法に基づき国等が ETC 対応車載機及び 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

- ・ 3メディア対応型 VICS 対応車載機の出荷台数は 2002 年度末で約 130 万台となっている。

※ VICS（道路交通情報システム）：警察の収集する交通情報や道路管理者の収集する道路情報を、光ビーコン、電波ビーコン、FM 多重放送の 3 つのメディアを活用して VICS 車載機に対して提供している。この 3 つのメディアから提供される情報をすべて受信することができる VICS 車載機は、「3メディア対応型 VICS 対応車載機」と呼ばれ、VICS 車載機の中で 3 メディア対応型 VICS 対応車載機のみが光ビーコンとの双方向通信を行うことができるという特長を有している。

#### 施策 2-15：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）

- ・ 信号機の集中制御化とは、地域全体の信号機を連動させ、交通管制センターの指令の下に交通の流れを整序化するもので、1995 年度から 2002 年度までに約 12,000 機を整備した。

#### 施策 2-16 : 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

- 道路交通の安全、円滑及び快適性の確保を目的とした道路交通情報提供の高度化を推進するため、2001 年の道路交通法改正により、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した。
- 2002 年 4 月には「交通情報の提供に関する指針」を告示し、交通情報提供事業者がこれを遵守し、交通情報が提供できるよう指導・監督を行っている。
- 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、2004 年度までにカーナビゲーションシステムなど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、整備を推進する。

#### 施策 2-17 : 交通情報検証システムの的確な運用

- 交通情報検証システムの整備を行い、2003 年 4 月から運用開始した。
  - ※ 交通情報検証システム : G I S 技術を用いて全国の交通規制情報をデータベース化し、情報の適切な管理運用と有効活用を図るもの

#### 施策 2-18 : 交通規制情報のデータベース化の推進

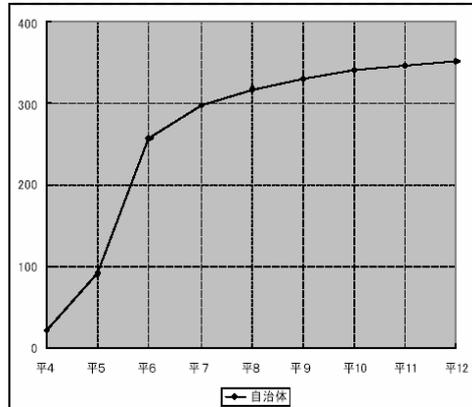
- 民間事業者による高付加価値の情報提供を促進するため、2004 年度までにカーナビゲーションシステムなどで必要となる交通規制情報のデータベース化を図るという目標達成に向けて、整備を推進。(再掲)

#### 施策 2-19 : 適正な駐車規制の実施

- 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。具体的な内容としては以下のとおり。
  - 幹線道路等特に必要がある区間における駐車規制の実施
  - 駐車需要が減少する特定の時間帯、曜日等における駐車規制の解除
  - 都市部の短時間駐車需要に対応するためのパーキング・メーター及びパーキング・チケット発給設備の設置 等
- また、地方公共団体等関係機関・団体との連携を強化しており、違法駐車防止条

例を制定する団体が増えている。

- 東京都では駐車規制を含めた総合的な駐車対策である「スムーズ東京 21」を推進している。



図表 16 違法駐車防止条例制定の推移

(出典) 警察庁「違法駐車問題に係る制度改革の検討について」

- ※ スムーズ東京 21：東京都で推進している駐車規制を含めた総合的な駐車対策。通常、交差点の側端から 5 m とされている駐停車禁止区間を 30 m に延長し、そこを赤色のカラー舗装（通称「ギラギラ舗装」）で目立たせることにより交差点付近の駐停車車両を排除する施策や、必要やむを得ない短時間の路上荷さばきの需要に応じるため、荷さばき用パーキング・メーターの設置等を実施している。

#### 施策 2-20：違法駐車抑止システム、駐車誘導システム等の整備

- 違法駐車抑止システム、駐車誘導システムなどの整備・拡充を図っている。2003年3月現在、違法駐車抑止システムは130都市、駐車誘導システムは65都市においてそれぞれ導入されている。
  - ※ 違法駐車抑止システム：道路上部に取り付けた監視カメラで違法駐車車両を監視し、警察署や交通管制センターから警告用スピーカーで音声によって警告を行う。
  - ※ 駐車誘導システム：駐車場の位置、駐車状況、渋滞状況等の経路誘導情報をドライバーに提供することにより、駐車場の空き待ち車両や駐車場探しのクルージング車両が減少し、交通渋滞が緩和される。



図表 17 違法駐車抑制システム（左）・駐車誘導システム（右）

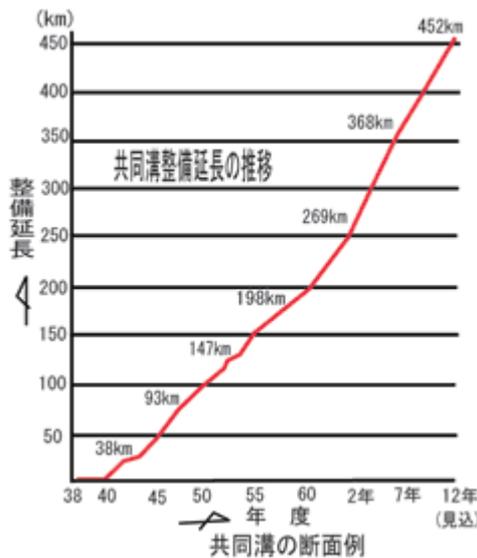
（出典）警察庁「違法駐車問題に係る制度改革の検討について」

### 施策 2-21：違法駐停車の取締りの推進

- ・ 駐車違反の取締りは、幹線道路、横断歩道やバス停留所付近等における悪質、危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いて行っている。
- ・ また、車両の放置行為を防止するために必要な運行管理を怠っている使用者に対する指示及び自動車の使用制限命令、放置行為の下命・容認事件の検挙等により、違法駐車の背後責任の追及にも努めている。

### 施策 2-22：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

- ・ 共同溝整備延長は伸びている。2002年度は約 20 km の共同溝を整備した。



図表 18 共同高整備延長の推移

（出典）国土交通省「道路ポケットブック」

- ・ 各地域において地方自治体、道路管理者、専用起業者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している。
- ・ 工事期間を短縮し、交通混雑の緩和を図るため、2002年2月の都道府県警察への通達に基づき、道路工事にかかわ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した。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している。

#### 施策 2-23：信号機の設置及び系統化、感応化等（1995年度から2010年までに約2万基の高度化を想定）

- ・ 信号機の感応化（点の制御）、系統化（線の制御）といった信号制御の高度化により、交通渋滞の緩和を図る。
  - 感応化：車両感知器により把握された交通量に応じて青信号の時間を調整
  - 系統化：同一路線上の信号機を連動させ、赤信号により停止する回数を少なくする
- ・ 1995年度から2002年度までに約11,000基を整備した。

#### 施策 2-24：交通管制の高度化

- ・ 交通・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などにより、交通の流れを積極的に管理する新交通管理システム（UTMS）整備事業を推進している。

#### 施策 2-25：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

- ・ 踏切道にかかる交通事故・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した。



図表 19 交通情報板

(出典) 警察庁「平成 14 年版 警察白書」

### 施策 2-26：信号灯器の LED 化の推進

- ・ 信号灯器の LED 化については、現在、切り替えを進めている。2003 年 3 月末現在、全国の車両用灯器は約 106 万灯、歩行者用灯器は約 81 万灯で合計約 187 万灯となっており、このうち LED 式信号灯器は約 2.4 万灯(車両用約 2.3 万灯、歩行者用約 0.1 万灯) で、信号灯器全体に占める割合は約 1.3%となっている。

### 施策 2-27：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 支援などに資する税制措置や金融支援

- ・ テレワークを実施する上で必要な電気通信設備やオフィス整備、支援施設等の、融資制度(テレワーク・SOHO 支援特別融資制度)を創設されたが 2002 年度で制度が終了した。
- ・ 2002 年時点のテレワーク総人口は 408 万人(週 8 時間以上実施の雇用型 311 万人、自営型 97 万人、調査時期) と推計した。

### 施策 2-28：テレワーク・SOHO の促進に向けた情報提供、普及啓発等

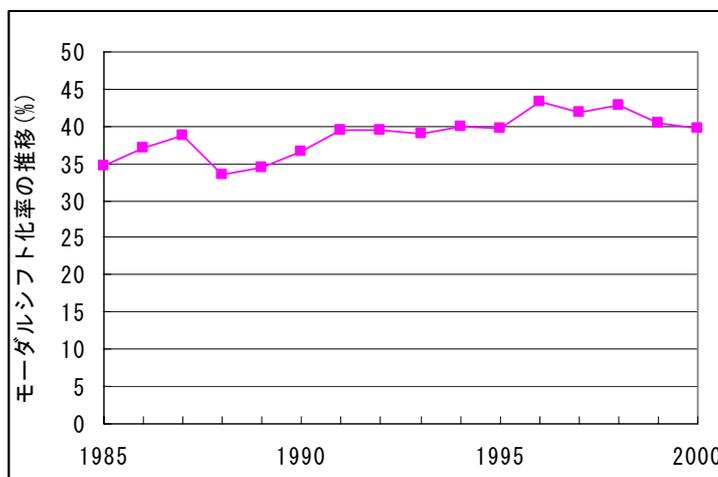
- ・ 在宅テレワーカーや SOHO に資する情報通信システムの開発等を実施している。
- ・ テレワーク・SOHO を促進するための調査研究やシンポジウムを実施している。

### 3. 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

対 策	施 策
<p>○内航・鉄道貨物輸送の推進</p> <p>◎現行の対策を見直し、着実に推進</p> <p>◎環境負荷低減型物流システム促進のための制度の検討</p> <p>◎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</p>	<p>3-1：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> <p>3-2：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</p> <p>3-3：2002年度から、幹線の環境負荷低減のための実証実験を推進</p> <p>3-4：参入規制・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</p> <p>3-5：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</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・2001年度中を目途に次世代内航海運ビジョンを策定</li> <li>・参入規制の緩和等の事業規制の見直し</li> <li>・船員の乗り組み体制の見直し等の社会的規制の見直し</li> <li>・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</li> </ul> <p>3-6：複合一貫輸送に対応した内貿ターミナル等の拠点の整備、湾内ハ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> <ul style="list-style-type: none"> <li>・2007年に東京湾口航路整備事業完成予定</li> <li>・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</li> </ul>
<p>◎輸送力増強等の鉄道の利便性向上</p>	<p>3-7:鉄道貨物輸送力の強化</p> <p>3-8:参入規制・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>3-9: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>○物流の効率化</p> <p>◎現行の対策及び効果を以下のとおり見直し、推進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・トラックの輸送の効率化</li> <li>・国際貨物の陸上輸送距離の削減</li> </ul>	<p>3-10: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> <p>3-11:車両の大型化、トレー化</p> <p>3-12:車両の大型化に対応した橋梁の補強</p> <p>3-13:中枢・中核国際港湾における国際海上コンテナミナルの整備</p> <p>3-14:多目的国際ターミナルの拠点の整備</p> <p>3-15:生鮮品等の共同配送施設等の整備</p> <p>3-16:信号機の設置、改良及び集中制御化</p>



られるものについて補助金を交付した。2002年度は全国で6件について補助金を交付した。



(注) モーダルシフト化率：輸送距離500km以上の産業基礎物資以外の雑貨輸送量のうち、鉄道または海運（フェリーを含む）により運ばれている輸送量の割合

図表 21 モーダルシフト化率の推移 (%)

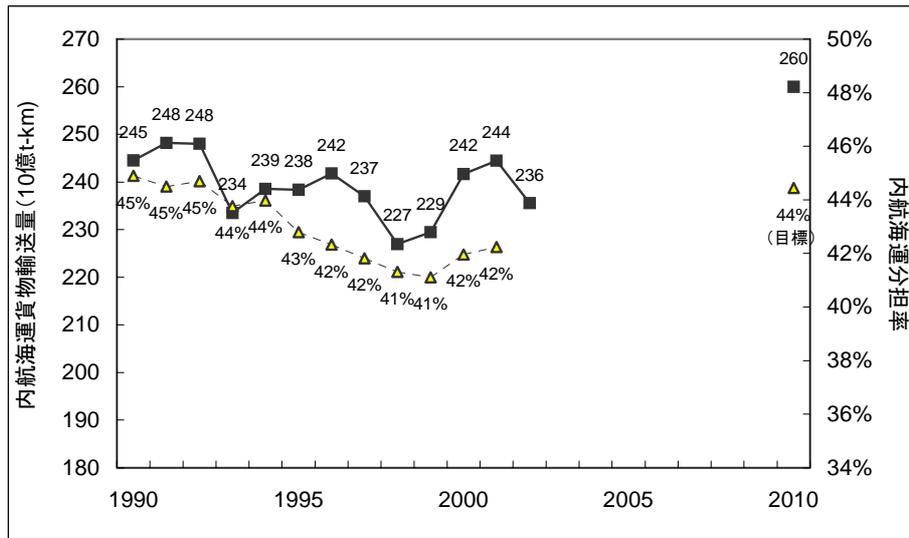
(出典) 平成 14 年度「国土交通白書」

#### 施策 3-4：参入規制・料金規制の緩和のため、貨物運送取扱事業法の改正案を 2002 年通常国会に提出

- ・ 貨物運送取扱事業法の改正を行い、貨物運送取扱事業について、参入規制の緩和、運賃・料金事前届出制の廃止、運送取次事業に係る規制の廃止を行うとともに、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第二種利用運送事業が設けられた（2003年4月1日施行）。

#### 施策 3-5a：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

- ・ 競争力を強化することにより内航海運の輸送分担率を 44%台に向上させるという目標に対し、2001年現在、輸送分担率は 42%となっている。
- ・ モーダルシフトについては、2002年度時点での貨物輸送量は 2,356 億 km で 2000年度よりも 2.5%減少している。

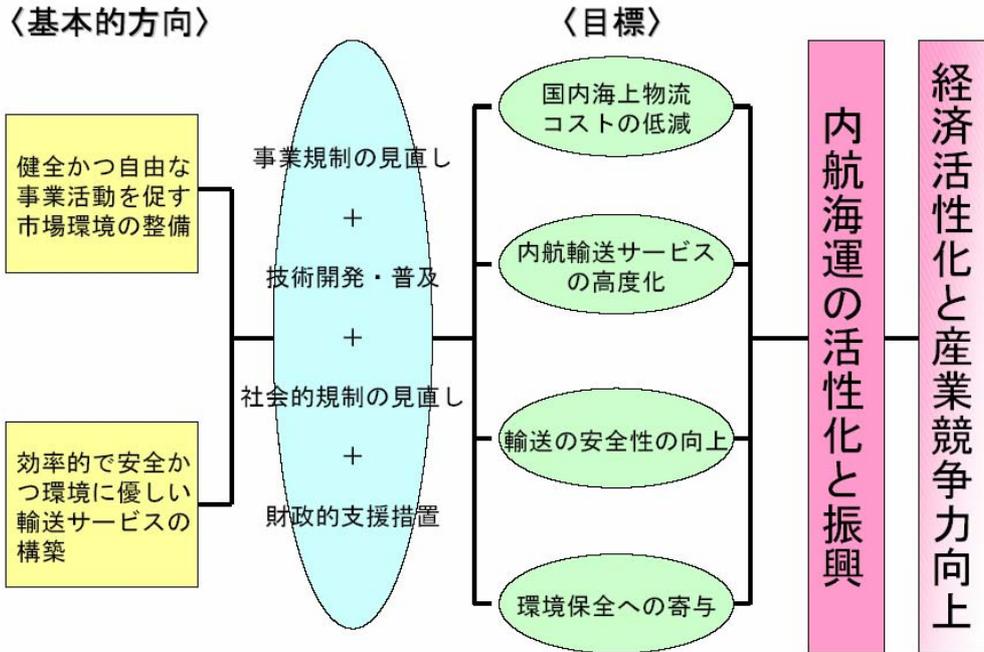


図表 22 内航海運貨物輸送と内航海運分担率 (%)

(出典) 国土経済統計要覧/国土交通省, 運輸政策総合部会長期需要予測小委員会 資料

施策 3-5b : 2001 年度中を目途に次世代内航海運ビジョンを策定

- ・ 2002 年 4 月に次世代内航海運ビジョンを策定した。
  - － 事業規制の見直し : 施策 3-5c 参照
  - － 社会的規制の見直し : 施策 3-5d 参照
  - － 技術開発・普及 (スーパーエコシップ) : 施策 3-5e 参照



図表 23 次世代内航海運ビジョン基本的方向と目標

### 施策 3-5c : 参入規制の緩和等の事業規制の見直し

- ・ 2002 年 4 月に策定された「次世代内航海運ビジョン」に当該施策に関する具体的な施策が記載された。記載された施策は以下の通り。
  - 許可制（100 総トン未満等の船舶を使用する場合は届出制）を登録制（5 年程度の更新制とし、100 総トン以上の船舶（プッシュバーージ等一定の船舶は一体として取り扱う）により事業を行う者に限る）へ変更。
  - オペレーター（内航運送業）、オーナー（内航船舶貸渡業）の事業区分を廃止
  - 船員職業安定法等船員関係制度における船舶管理会社の位置付け（船員の雇用責任の明確化を含む）の整理

### 施策 3-5d : 船員の乗り組み体制の見直し等の社会的規制の見直し

- ・ 2002 年 4 月に策定された「次世代内航海運ビジョン」に以下の具体的な施策が記載された。
  - 船舶の性能・構造要件の性能基準化を継続的に実施、  
（実施スケジュール）逐次省令改正等により対応。
  - 土・日等の船舶検査の充実  
（実施スケジュール）船舶の実働予定等を勘案し、よりきめ細かく対応できるものから順次実施
  - 船員の乗り組み体制について、有識者、使用者、労働組合等で構成される「内航船乗組み制度検討会」を立ち上げ、総合的な検討を実施  
（実施スケジュール）総合的な検討を 2003 年度内を目途に終了し、結論の得られたものから措置
  - 登録公認制（仮称）の導入  
（実施スケジュール）2002 年度内に情報システムを構築するため関係法令等を改正し、15 年度以降条件に合致する船舶・事業所を対象として逐次実施
  - 次世代内航船（スーパーエコシップ）に係る船舶の性能・構造要件、検査項目及び航行距離に応じた検査時期の設定並びに機関部等の技術革新を踏まえた効率的な船員の乗り組み体制のあり方の検討
  - 高度船舶安全管理システムに係る実質的検査の省略、機関に関する検査時期の弾力化等及び機関部等の技術革新を踏まえた効率的な船員の乗り組み体制のあり方の検討  
（実施スケジュール）次世代内航船（スーパーエコシップ）及び高度船舶安全管理システムの実証実験の際には、船舶検査、船員配乗等関連する社会的規制の見直しに係る実証実験も併せて行うこととし、次世代内航船及び高度船舶安全管理システムのそれぞれの実用化予定時期まで（高度船舶安全管理システムは 2004 年度まで、次世代内航船は 2005 年度まで）に検討の上措置

- ・ 船員法の改正は次期通常国会に提出予定。(2003年10月29日現在)

**施策 3-5e: 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**

- ・ 2002年4月に策定された「次世代内航海運ビジョン」に以下の具体的な施策が記載された。(研究開発状況などについては施策 5-2 参照)
  - 次世代内航船 (スーパーエコシップ) の早期の研究開発及び普及に向けた環境整備
    - (実施スケジュール) 2005年度までのできるだけ早い時期までに実証実験及び普及に向けた環境整備を終了



図表 24 スーパーエコシップ

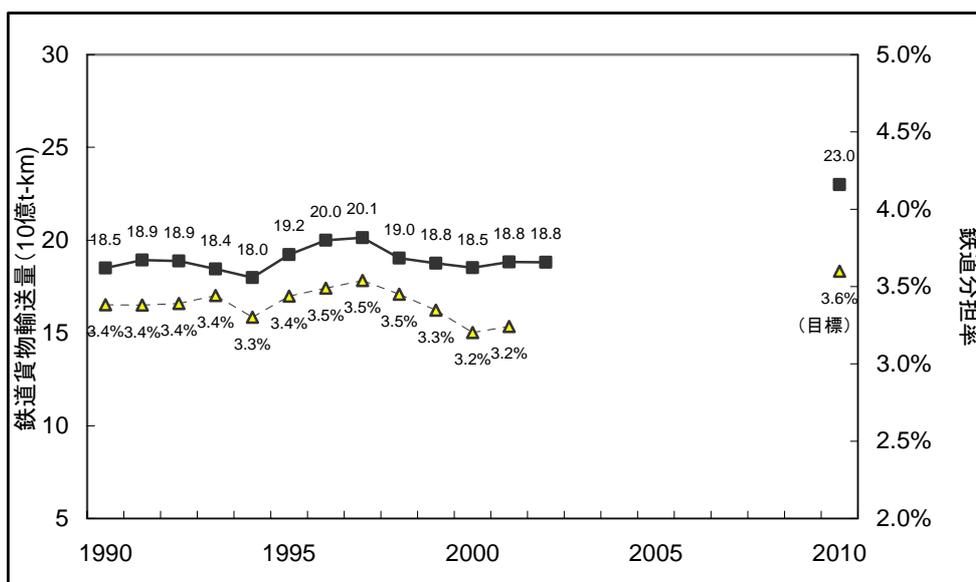
(出典) 交通政策審議会 海事分科会第2回内航海運部会 資料

**施策 3-6: 複合一貫輸送に対応した内貿ターミナル等の拠点的整備、湾内ノン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**

- ・ 複合一貫輸送に対応した内貿ターミナル等の拠点的整備については、2002年度中に14港で整備を実施。
- ・ 浅瀬等の撤去により船舶航行の安全性と安定性の確保を図るとともに船舶航行の高速化を図るものとして、2007年完成を目指し東京湾口航路整備事業を進めている。
- ・ IT を活用した航行規則の効率化により湾内航行のノンストップ化を目指しており、特に、2002年度以降段階的に義務化されている AIS (船舶自動識別装置) の活用等、東京湾において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2006年度までに整備予定。

### 施策 3-7：鉄道貨物輸送力の強化

- 鉄道コンテナの貨物輸送分担率を 3.6%に向上させるという目標に対し、2001年現在、輸送分担率は3.2%となっている。
- モーダルシフトについては、2002年時点での鉄道コンテナによる貨物輸送量は188億t-kmで2000年度よりも1.7%増加している。
- モーダルシフトを着実に推進するため、「モーダルシフト促進に向けた2003年度アクションプログラム」（2003年5月13日）を策定。鉄道貨物の利用促進に向けた部分は以下のとおり。
  - 鉄道の輸送容量、輸送速度の制約の緩和
  - 輸送ニーズの発掘と適切なダイヤ設定
  - 端末輸送に係るコスト削減等端末輸送力の強化
  - コンテナに関する輸送サービスの向上
  - 事故等における危機管理体制の強化
  - 外航海運と鉄道の連携強化
- 幹線物流の大動脈をなす山陽線の輸送力増強事業を 2002年度に新規採択し、2006年度までに実施することとなっている。また、多様なサービスの創造や柔軟な運賃設定等を促進するため、2002年6月に貨物鉄道事業における需給調整規制及び運賃の事前規制を廃止すること等を内容とする鉄道事業法の改正を実施した。



図表 25 鉄道コンテナの輸送量と分担率

(出典) 国土経済統計要覧／国土交通省，運輸政策総合部会長期需要予測小委員会 資料

### 施策 3-8：参入規制・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

- ・ 多様なサービスの創造や柔軟な運賃設定等を促進するため、2002 年 6 月に貨物鉄道事業における需給調整規制及び運賃の事前規制を廃止すること等を内容とする鉄道事業法の改正を実施した。

### 施策 3-9：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

- ・ 鉄道等を活用した食品等のコールドチェーンシステムを確立するため、食品低温流通ターミナル、輸送機器等の整備として、「食品基幹物流高度化事業」(農林水産省、H14～H16)を実施した。 事業内容は以下のとおり。
  - 食品基幹物流高度化事業費  
一貫した低温輸送体制を整備するため、鉄道ターミナル等の物流拠点において、低温管理の下で、集荷、仕分け・共同配送を行うのに必要な食品低温流通ターミナルの整備及びクールコンテナ等輸送機器に対する支援を行う。
  - 食品基幹物流高度化事業推進費  
生産地と消費地においてロットの大型化や往復輸送、共同・混載輸送、通年平準化等を行うため、食品販売業者、卸売業者等の輸送情報の共有化を図る情報ネットワークの整備に対する支援を行う。

### 施策 3-10：規制の緩和による営業用貨物輸送のため、貨物自動車運送事業法の改正案を 2002 年通常国会に提出

- ・ 利用者ニーズに即したサービスの実現や事業の更なる効率化等を図るため、運賃・料金事前届出制や営業区域規制の廃止等を内容とした貨物自動車運送事業法の改正を実施した (2003 年 4 月施行)。

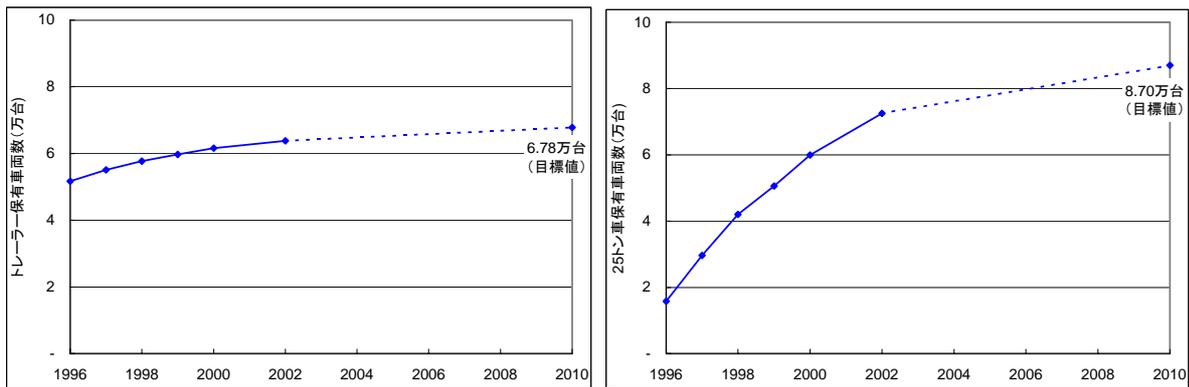
### 施策 3-11：車両の大型化・トレーラー化

#### 車両の大型化

- ・ 2002 年度における車両総重量 25 トンの大型車の保有車両数は 72,500 台であり、順調に伸びている (2010 年目標値：87,000 台)。

#### トレーラー化

- ・ 2002 年度におけるトレーラーの保有車両数は 63,800 台であり、順調に伸びている (2010 年目標値：67,800 台)。



図表 26 トレーラー（左）・25トン車（右）の保有車両数

（出典）（財）自動車検査登録協会編「自動車保有車両数」

### 施策 3-12：車両の大型化に対応した橋脚の補強

- 一般国道（指定区間）については大型化に対応した橋脚補強を概ね完了した。二  
般国道（指定区間外）、都道府県道、市町村道での補強を現在実施中。

### 施策 3-13：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拠点整備

- 国際海運ネットワークの拠点となる中枢国際港湾やこれを補完する地域の中核  
となる中核国際港湾における国際海上コンテナターミナルを拠点的に整備する  
ことにより、国際コンテナ貨物の陸上輸送距離の削減を図る。2002年度に中枢  
国際港湾及びこれを補完する中核港湾 17 港において国際海上コンテナターミナ  
ルを整備した。
- 調査結果のまとまる 2004 年度以降に、2003 年度の国際コンテナ貨物の陸上輸  
送距離の把握が可能となる。

### 施策 3-14：多目的国際ターミナルの拠点整備

- 多目的国際ターミナルを拠点的に整備し、横持ち輸送を軽減することにより、陸  
上輸送距離の削減を図る。2002年度に 69 港で整備を実施した。
- 調査結果のまとまる 2004 年度以降に、バルク陸上輸送距離の把握が可能になる。

### 施策 3-15 : 生鮮品等の共同配送施設等の整備

- ・ 2002 年度末までに全国 2 ヶ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した。施設整備後 1 年を経過する 2003 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。

### 施策 3-16 : 信号機の設置、改良及び集中制御化

- ・ 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。
- ・ 全国の信号機の高度化率は 2002 年度末現在 54%となっている。

#### 4. 環境負荷の小さい交通体系の構築－公共交通機関の利用促進

対 策	施 策
<p>○公共交通機関の利用促進</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及び中量軌道システムの整備を着実に推進</p> <p>◎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</p>	<p>4-1: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> <p>4-2: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）</p> <p>4-3:整備新幹線の整備</p> <p>4-4: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</p> <p>4-5: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</p> <p>4-6:国民運動による公共交通機関の利用促進</p> <p>4-7:駅前広場等交通結節点の整備</p> <p>4-8:公共交通機関利用促進に資する社会実験の実施</p> <p>4-9: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</p>

##### 施策 4-1：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310 km 供用開始予定）

- ・ 1995年から2002年までに都市部において20路線、計約195 kmが開業。
- ・ 首都圏については、2000年1月の運輸政策審議会答申「答申における高速鉄道を中心とする交通網の整備に関する基本計画について」に基づき、2015年を目標年次として東京都心部から概ね50 kmの範囲において約400 kmの路線の整備を進める。

##### 施策 4-2：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100 km 供用開始予定）

- ・ 1995年から2002年までに都市部において10路線、計約60 kmが開業。

##### 施策 4-3：整備新幹線の整備

- ・ 整備新幹線については、東北新幹線、北陸新幹線、九州新幹線の3線6区間の整備を進める。
- ・ 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）の2線2区間、計214 kmが開業。2004年春に九州新幹線（新八代～西鹿児島間）127 kmが開業予定。

#### 施策 4-4：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

- ・ バリアフリー化や鉄道駅における乗り継ぎ円滑化等、公共交通機関の利用促進に資する事業への各種補助を実施した。とくにバス利用の利便性向上については、ノンステップバスの導入、快適にバス待ちができるバス停の整備を推進した。
- ・ 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した。

#### 施策 4-5：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

- ・ 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。

#### 施策 4-6：国民運動による公共交通機関の利用促進

- ・ 普及啓発パンフレット等を一般に配布した。

#### 施策 4-7：駅前広場等交通結節点の整備

- ・ 2002年度に約180箇所で交通結節点の整備を実施した。

#### 施策 4-8：公共交通機関利用促進に資する社会実験の実施

- ・ 2002年度に小型循環バスの導入やパーク・アンド・ライド等、福島県いわき市など5箇所において実施した。
- ・ 大阪市など7箇所において、実験により試行した施策を本格的に導入する。

#### 施策 4-9：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

- ・ 公共車両優先システム（PTPS）は現在27都道府県で運用している。2005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。

## 5. 環境負荷の小さい交通体系の構築－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

対 策	施 策
○鉄道のエネルギー消費効率の向上 ○航空のエネルギー消費効率の向上 ◎新技術の開発の推進	5-1: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 5-2:スーパーエコシップ等新技術の開発への支援 5-3:省エネルギー型次世代交通機関の研究開発

### 施策 5-1：鉄道車両・航空機材の新規導入促進

- ・ 鉄道については、省エネ型車両の導入促進を図るため、回転数制御装置 (VVVF) を導入した鉄道事業者に対し、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) を実施している。
- ・ 航空機については、事業者の機材更新を促進するため、法人税の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実施している。

### 施策 5-2：スーパーエコシップ等新技術の開発への支援

- ・ ナショナルプロジェクトとして次世代内航船「スーパーエコシップ」の研究開発が 2001 年度から 5 ヶ年計画で進められており、従来船舶と比べて CO2 排出を 3/4 にすると期待される。(効果などについては施策 3-5e 参照)
- ・ 2002 年 4 月に策定された「次世代内航海運ビジョン」において、「次世代内航船 (スーパーエコシップ) の早期の研究開発及び普及に向けた環境整備」が掲げられており、実施スケジュールとしては、2005 年度までのできるだけ早い時期までに実証試験及び普及に向けた環境整備を終了するとなっている。(次世代内航海運ビジョンでの位置づけについては施策 3-5e 参照)
- ・ 研究開発の進捗状況としては、既存のガスタービンエンジンより燃料消費量を約 30%削減でき、かつ NOx 排出量も高速ディーゼルエンジンの約 1/10 という世界最高水準の船用ガスタービンエンジン (SMGT: スーパーマリンガスタービン) の開発に成功しており、2005 年度実施予定の実証試験へ向けて、二重反転ポッドプロペラやガスタービン対応新船型の研究開発を進めている。2006 年度からの実用化を目指している。

### 施策 5-3：省エネルギー型次世代交通機関の研究開発

- ・ 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している。