

環境への負荷の少ない交通に向けた取組について

【現状認識】

大気汚染、騒音や地球温暖化問題等、交通に起因する環境問題は、大都市地域、幹線道路沿道で深刻な状況にある。大気汚染については、排出ガス規制の強化を図り、自動車 NOx・PM 法による総合的対策を進めているものの、自動車交通量の増加や交通渋滞などにより、特に大都市を中心として大気環境基準の達成は厳しい状況にある。地球温暖化問題に関しては、運輸部門から排出される二酸化炭素の量は、わが国における二酸化炭素排出量全体の約 2 割を占めており、運輸部門の約 9 割を、自動車からの排出量が占めている。また、騒音に係る環境基準の達成状況は、幹線道路に面する地域を中心に、依然として厳しい状況である。このように、交通に起因する環境問題は、主として自動車交通を中心として引き起こされており、自動車交通による環境への負荷を軽減するのは喫緊の課題となっている。

このため、環境への負荷の少ない交通には、自動車単体対策の強化、自動車交通需要の調整・低減も含めた総合的な対策を講じる等、抜本的な対策強化を推進していくとともに、自動車への適度な依存を低減する方向で、事業活動や生活様式の変革に取組を推進していく必要がある。

1. 自動車単体対策の推進

【取組状況】

- ・自動車 NOx・PM 法の着実な施行
自動車 NOx・PM 法に基づく総量削減計画の進行管理、車種規制及び事業者指導を着実に実施する。
- ・自動車単体の排出ガス規制の強化
世界で最も厳しい新長期規制を平成 17 年から実施するとともに、平成 19 年に軽油中の硫黄分を一層低減することを前提に、自動車 NOx・PM 法の車種規制の実施及び交通流対策による大気環境改善効果等を評価・検証しつつ、ディーゼル自動車の平成 17 年規制以降の排出ガス低減目標値及びその達成時期について、可能な限り早期に結論を得るべく技術的な評価を踏まえ、検討を進める。
- ・自動車燃料に係る品質規制の強化
自動車排出ガスの悪化を防止するため、燃料品質規制の強化を図る。ガソリン中の酸素分等の許容限度を新たに設定するほか、軽油中の硫黄分を平成 19 年には 10ppm へ低減する。
- ・ディーゼル微粒子除去装置等の装着促進
自動車 NOx・PM 法対策地域において走行する大型ディーゼル車を保有する者、自動車 NOx・PM 法対策地域及び公害防止計画策定地域を区域の一部又は全部とする地方公共団体及び地方公共団体の組合に対して、ディーゼル微粒子除去装置の装着に係る費用の補助

を実施している。

- ・燃料電池自動車の導入に向けた取組

燃料電池自動車の実用化・普及に備え、政府は規制の再点検に必要な民間における水素の安全性に関する技術データの取得を支援するとともに、燃料電池自動車火災に対応した防火安全対策のあり方等について、安全に関する技術基準を見直し、平成 16 年末を目標に規制の再点検を行う。また、燃料電池自体の技術開発、水素ステーションを含めた燃料電池自動車の公道走行実証実験、普及啓発等の施策を講じることにより、燃料電池自動車の実用化・普及を積極的に推進していく。

- ・政府における低公害車の率先導入

実用段階にある低公害車の一層の普及を進めるとともに、平成 16 年度末までに政府の一般公用車を全て低公害車化する。平成 15 年 3 月末の導入台数は約 3,200 台であり、一般公用車の 45% に導入されている。

2．事業活動、生活様式の変革

【取組状況】

- ・公共交通機関等の整備・利便性の向上

公共交通機関の整備やサービス・利便性の向上を行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。また、駅前広場、歩道、駐車場など駅周辺のバリアフリー化等、乗り継ぎの改善を図る交通結節点の整備を図る。

- ・モーダルシフト・共同輸送等による物流の環境負荷低減

幹線物流において、荷主・物流事業者が協力して計画的に海運や鉄道へのモーダルシフト・共同輸送化等の環境負荷低減策の実証実験に参加する場合、一定の効果が認められるものについて認定を行い、補助金を交付する支援制度を平成 14 年度より実施しており、初年度は 12 件の実験について認定した。平成 15 年度は、8 月までに 21 件の実験について認定しており、年間約 2 万トンの二酸化炭素排出削減を見込んでいる。

- ・静脈物流システムの構築

国の機関、地方公共団体、関係者相互の連携により、リサイクル拠点や廃棄物処理場に廃棄物等を運搬するため、環境負荷の小さい静脈物流システムを構築する。その実現に向け、特に港湾においては、東京港、北九州港等全国 18 港において、広域的なリサイクル施設の立地に対応したリサイクルポートの形成を図る。

- ・次世代内航船（スーパーエコシップ）の実用化

高効率推進システムと船型改良による輸送効率の向上を実現し、環境への負荷を低減する次世代内航船（スーパーエコシップ）の実用化を、平成 18 年度までに行う。

3．交通による環境負荷の少ない都市、交通システムの整備

【取組状況】

- ・交通需要マネジメント（TDM）の推進

人の交通行動の変更を促し、交通混雑の緩和を図る交通需要マネジメント施策の推進を図る。また、地域における自動車交通の調整、交通サービスの改善等を行う実証実験に対し、渋滞緩和・環境対策上の有効性等が見込まれるものについて認定し、事業費の

一部補助を行う。

- ・有料道路の料金に係る社会実験の実施

有料道路と一般道路の料金格差を狭めることにより、住宅地域に集中した自動車交通を有料道路へ転換し、住宅地域の沿道環境を改善する、有料道路の料金に係る社会実験を実施している。

- ・高度道路交通システム（ITS）の整備・開発の推進

ドライバーの必要性に応じて渋滞や交通規制等の道路交通情報を提供するVICIS（道路交通情報通信システム）のサービスを、平成15年2月末までに全都道府県で開始した。また、全国にある有料道路の料金所におけるETC（ノンストップ自動料金支払いシステム）の整備を推進しており、ETCの普及のため、ETCの多目的利用を可能とするDSRC（専用狭域通信）の制度を平成13年に策定したところである。

- ・道路交通騒音・振動の適切な評価と対策の構築

道路に面する地域における住居等の騒音評価及び道路沿道における振動評価を適切に行うことにより、道路交通騒音・振動対策の着実な構築と実施を図る。

- ・沿道環境対策の推進

特に沿道環境が厳しい箇所において、環境施設帯の整備、低騒音舗装の敷設、遮音壁の設置等の、沿道環境対策を実施する。

- ・新幹線や航空機の騒音対策の推進

新幹線騒音に係る環境基準達成のために、ポスト第3次75dB対策を検討し、その推進を図る。また、航空機騒音低減のための防音林等の音源対策、航空機の夜間発着の規制等の運航規制等の導入を推進するとともに、民家防音工事補助等の空港周辺対策を推進する。

4．経済的手法の活用

【取組状況】

- ・低公害車の導入支援・普及促進

低公害車の導入に対する補助や、自動車税のグリーン化及び自動車取得税の特例措置等既存税制の活用等により、低公害車の導入支援を行っており、平成15年3月末の全国における低公害車の保有台数は約458万台となっている。

【今後の課題】

依然として自動車交通に起因するNO₂やSPMの環境基準達成状況は厳しく、今後も引き続き、新長期規制以降の自動車の排出ガス規制、燃料電池自動車等の次世代低公害車の開発・普及等についても検討を進め、また、今まで未規制であった船舶からの排出ガス対策についても、その低減に向けた国内法制化、新技術開発・普及を一体的に進める。そして、各種の実験的な取組により着実な成果を積み重ね、環境負荷軽減に効果のある施策の構築や技術基盤整備が、今後とも必要である。併せて、環境負荷低減も配慮した土地利用の適切な誘導や、経済的手法を活用することによる、環境負荷の少ない交通手段への転換を促進する方策とその実施について、さらなる検討を進める。