

※輸送人員改善率：公共交通利用促進施設の導入によって改善される輸送人員の割合	
出典、公表時期	・(財)運輸政策研究機構 都市交通年報 ・(財)運輸政策研究機構 地域交通年報 ・総務省統計局 人口推計年報
備考	

2. 国の施策

施策の全体像	2006年度実績見込み (2007年度予定)
【法律・基準】 - 省エネルギー法に基づく公共交通機関の利用促進 - すべての輸送事業者が省エネに対する取り組みを求めるとともに、一定規模以上の輸送能力を有する輸送事業者が省エネ計画の作成、エネルギー消費量等の定期報告等の義務付けを行う。(2006年4月施行) 【税制】 ○鉄道新線整備 - 鉄道新線に対する特別措置等 - 鉄道事業者等が新線建設等のために敷設した鉄道施設について、固定資産税の課税標準を最初5年間1/3、その後5年間2/3としている(1954年度から実施)。 ○既存鉄道利用促進 ・バリアフリー設備に対する特別措置等 - 鉄道事業者が取得したバリアフリー設備について、法人税の特別償却(15%または20%)を行うことが出来る(1998年度から実施)。 ○公共交通機関の利用促進(バス) ・バリアフリー化設備の特別償却 - ノンステップバスを取得した場合には、所得税・法人税を20%特別償却(2000年度から実施)。	継続 継続 継続
【予算/補助】 【国土交通省実施】 ○鉄道新線整備 ・鉄道新線整備の推進 - 地下高速鉄道整備事業費補助 29,879百万円(2006年度)→28,040百万円(2007年度) - ニュータウン鉄道等整備事業費補助 4,136百万円(2006年度)→4,805百万円(2007年度) ・都市部における新交通システム等中量軌道システム、LRT整備の推進 ・LRTシステム整備費補助 550百万円(2006年度)→550百万円(2007年度)	

○既存鉄道利用促進 ・ICカードの導入等情報化の推進、乗り継ぎ改善、シームレスな公共交通の実現等によるサービス・利便性向上を促した公共交通機関の利用促進 ・交通施設バリアフリー化設備整備補助金 3,000百万円(2006年度)→3,000百万円(2007年度) ・鉄道駅総合改善事業費補助 3,561百万円(2006年度)→3,201百万円(2007年度) ・都市鉄道利便増進事業費補助 150百万円(2006年度)→800百万円(2007年度) ・幹線鉄道等活性化事業費補助(旅客線化・高速化・乗継円滑化) 1,502百万円(2006年度)→1,490百万円(2007年度) ○公共交通機関の利用促進(バス) ・公共交通移動円滑化事業 1,570百万円(2006年度)→1,547百万円(2007年度) ・ノンステップバスの導入 1,170百万円(2006年度)→1,041百万円(2007年度) ・乗継利便向上のための広域的な共通ICカードの普及促進 250百万円(2006年度)→213百万円(2007年度) ・自動車運送事業の安全・円滑化等総合対策事業 1,400百万円(2006年度)→1,768百万円の内数(2007年度) ・地方バス路線維持対策 7,169百万円(2006年度)→7,133百万円(2007年度) ・標準データフォーマットを活用したバス総合情報システムの高度化 60百万円(2006年度)→47百万円(2007年度) 【経済産業省実施】 ○公共交通機関利用促進に資する社会実験の実施・支援 ・民生部門等地球環境化対策実証モデル評価事業 16億72百万円の内数(2006年度)→10億29百万円の内数(2007年度)	継続 継続 継続
【融資】 (政投組) ○鉄道新線整備 ○既存鉄道利用促進 ・地域再生支援 ・地方私鉄(事故防止工事等) ・大都市圏・基幹鉄道整備事業 鉄道事業の輸送力増強、利用者利便性向上等を推進するために事業資金について、鉄道事業者が長期低利の融資を行う(1959年度から実施)。 ○公共交通機関の利用促進(バス) ・地域再生支援 ・ノンステップバスの導入	継続 継続 継続

高齢者、身体障害者がバスの利用を容易にするための施設（ノンステップバス）整備を行う場合の融資制度（2000年度から実施） ・バス施設整備 車両、営業所、車庫及び乗降施設の整備を行う場合の融資制度（1985年度から実施）	継続
（中小・国生公庫） ○公共交通機関の利用促進（バス） ・社会福祉対応施設整備資金 ・ノンステップバスの導入 高齢者、身体障害者がバスの利用を容易にするための施設（ノンステップバス）整備を行う場合の融資制度（2006年4月より実施）	継続
【技術開発】	
【普及啓発】 ○既存鉄道利用促進 ・鉄道でエコキャンペーン 鉄道業界、国土交通省鉄道局が実施主体となり、環境施策・利用促進施策や広報活動を展開し、身近な環境対策として鉄道の利用を呼びかけていくもの（2005年10月1日より実施）。	継続
【その他】	

3. 排出削減見込量の根拠等

公共交通機関の利用促進が図られることによる輸送人員改善効果の一定割合を、自家用乗用車から利用転換するものと想定し、各地域毎にCO ₂ 排出削減見込量を次のように算定。	
1. 公共交通機関の利用促進	
1日当たり乗用車削減台数×乗用車1万台当たりのCO ₂ 排出量×365日 （上記前提より算出（単位：万台km）） 1590（kg-CO ₂ /万台km）＝約290万t-CO ₂	
※ 1日当たり乗用車削減台数×1日当たり乗用車削減台数×1日当たり平均走行距離	
※ 1日当たり乗用車削減台数＝乗用車からの利用転換者数÷乗用車1台当たり平均乗車人員÷365日	
2. 通勤交通マネジメント	
①100人以上の事業所従業員数 1576万3177人	
②マイカー通勤割合 55%	
③マイカーから公共交通機関（営業用乗合バス）への利用転換割合 10%（※）	
（※）必要な情報提供等を通じて働きかけにより、日頃の車の使い方を自発的に見直してもらい、公共交通機関への転換を図る過去の取組み結果等を踏まえて設定	

④年間勤務日数 261日
 ⑤平均通勤距離 11.7km（片道）
 ⑥マイカー通勤と営業用乗合バスとの原単位差 161g-CO₂・人キロ

$$\frac{1576万3177人 \times 55\% \times 10\% \times 261日 \times 11.7km \times 2 \times 161g-CO_2 / 人キロ}{① \quad ② \quad ③ \quad ④ \quad ⑤ \quad ⑥}$$
 =約85万t-CO₂

2-2：環境に配慮した自動車使用の促進（エコドライブの普及促進等による自動車運送事業等のグリーン化）

（表 1-1b②）、【国・環（経）】

1. 対策評価指標の実績と見込み

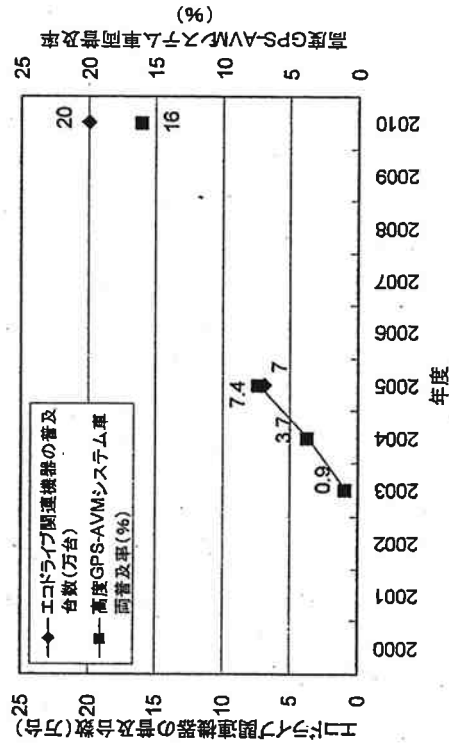
- 現時点における対策評価指標の 2010 年度の見通し
 エコドライブ関連機器の普及台数＜20 万台＞
 高度 GPS-AVM システム車両普及率＜16%＞

<参考>

目標達成計画における対策評価指標＜2010 年度見込み＞
 エコドライブ関連機器の普及台数＜20 万台＞
 高度 GPS-AVM システム車両普及率＜16%＞

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
エコドライブ関連機器の普及台数（万台）	・	・	・	7					
高度 GPS-AVM システム車両普及率（%）	・	0.9	3.7	7.4					

※2005 年度以前は実績、2006 年度以降は見込み。



定数・算出方法 エコドライブ：機器メーカー等ヒアリング結果及び EMS 補助実績
 GPS-AVM システム：業界団体の調査による

出典、公表時期	国土交通省、全国自動車無線連合会調べ（内部資料）
備考	事業所での管理等、EMS が確実に実施できる体制を整備することを前提とした普及事業は 2005 年度からであるため、エコドライブ関連機器導入台数は 2004 年度以前のデータは存在しない。また、最初に高度 GPS-AVM システムが導入されたのは 2003 年度であるため、それ以前のデータは存在しない。

2. 国の施策

対策 1：エコドライブ関連機器の普及

	施策の全体像	2006 年度実績 (2007 年度予定)
【法律・基準】		
【税制】		
【予算／補助】	・低公害車普及促進対策費補助金 【経済産業省実施】 ・エネルギー使用合理化事業者支援事業 (国交省の実施計画認定に基づく EMS 普及事業)	2,465 百万円の内数 (2005 年度で終了) 241 億 60 百万円の内数 (269 億 26 百万円の内数)
【融資】		
【技術開発】		
【普及啓発】	・政府公報の実施 EMS を含むエコドライブを題材とした広報の実施 (2006 年度に新規実施)。 ・「エコドライブ普及・促進アクションプラン」の策定 エコドライブについて、政府をはじめ各種団体等が取り組むべき事項をとりまとめ公表 (2006 年度に新規実施)。 ・エコカーワールドの開催 6 月に「エコドライブ支援装置搭載車試験等によるエコドライブの普及啓発の実施 (2005 年度から実施)。	継続 継続 継続
【その他】		