



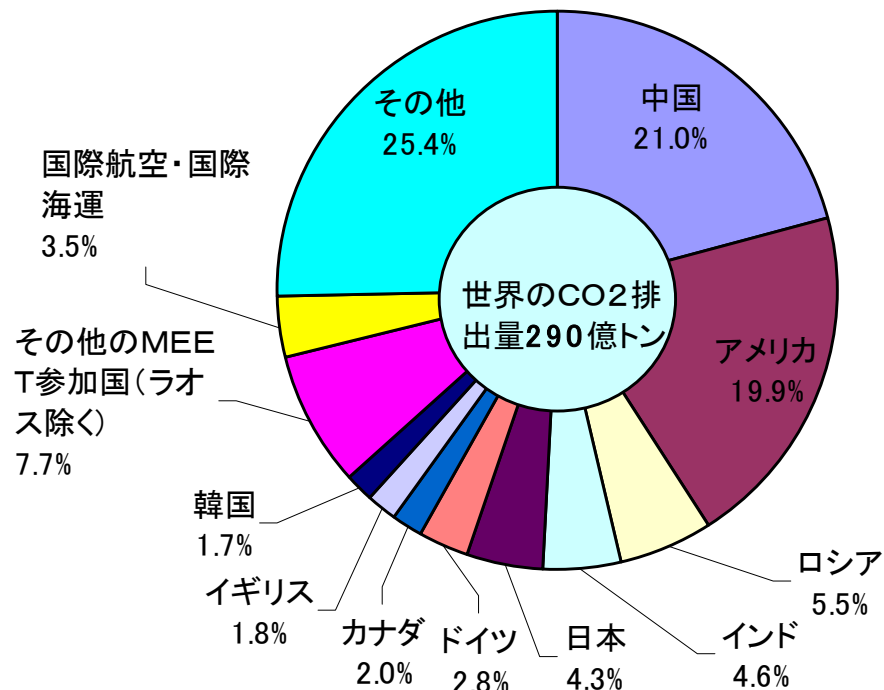
運輸部門の地球温暖化対策の現状と環境的に持続可能な交通（EST）の取組みについて

国土交通省中部運輸局
平成21年11月25日

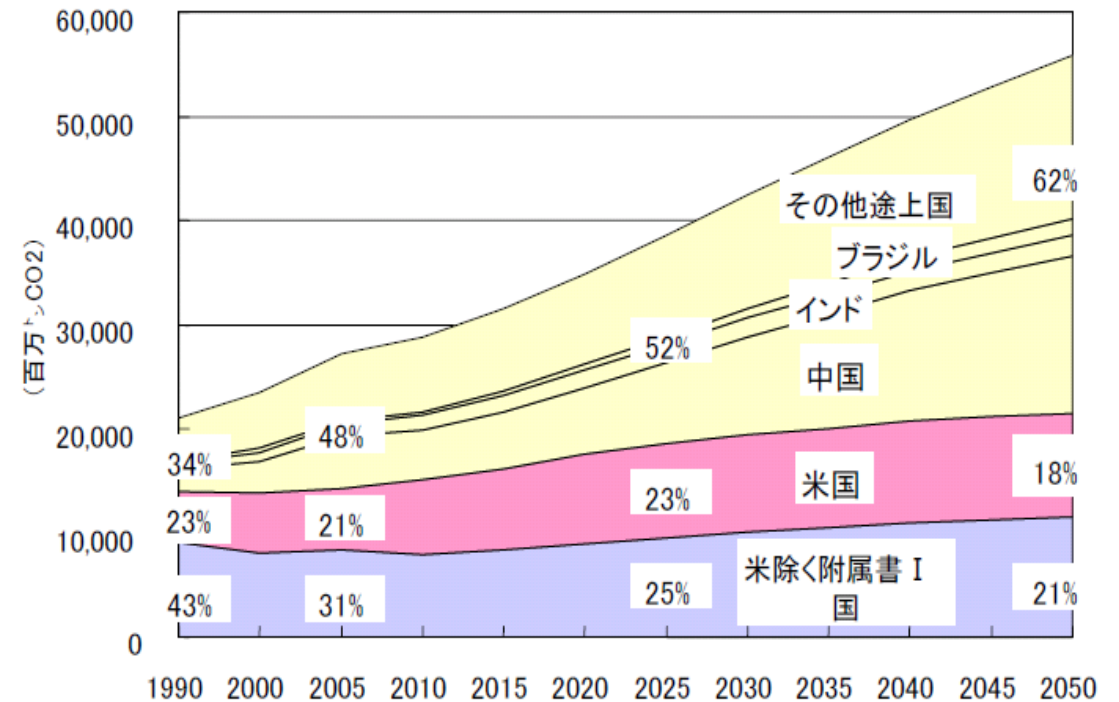


1. 我が国をめぐる地球温暖化の現状

2007年度世界の国別CO2排出量



世界のCO2排出量の見通し

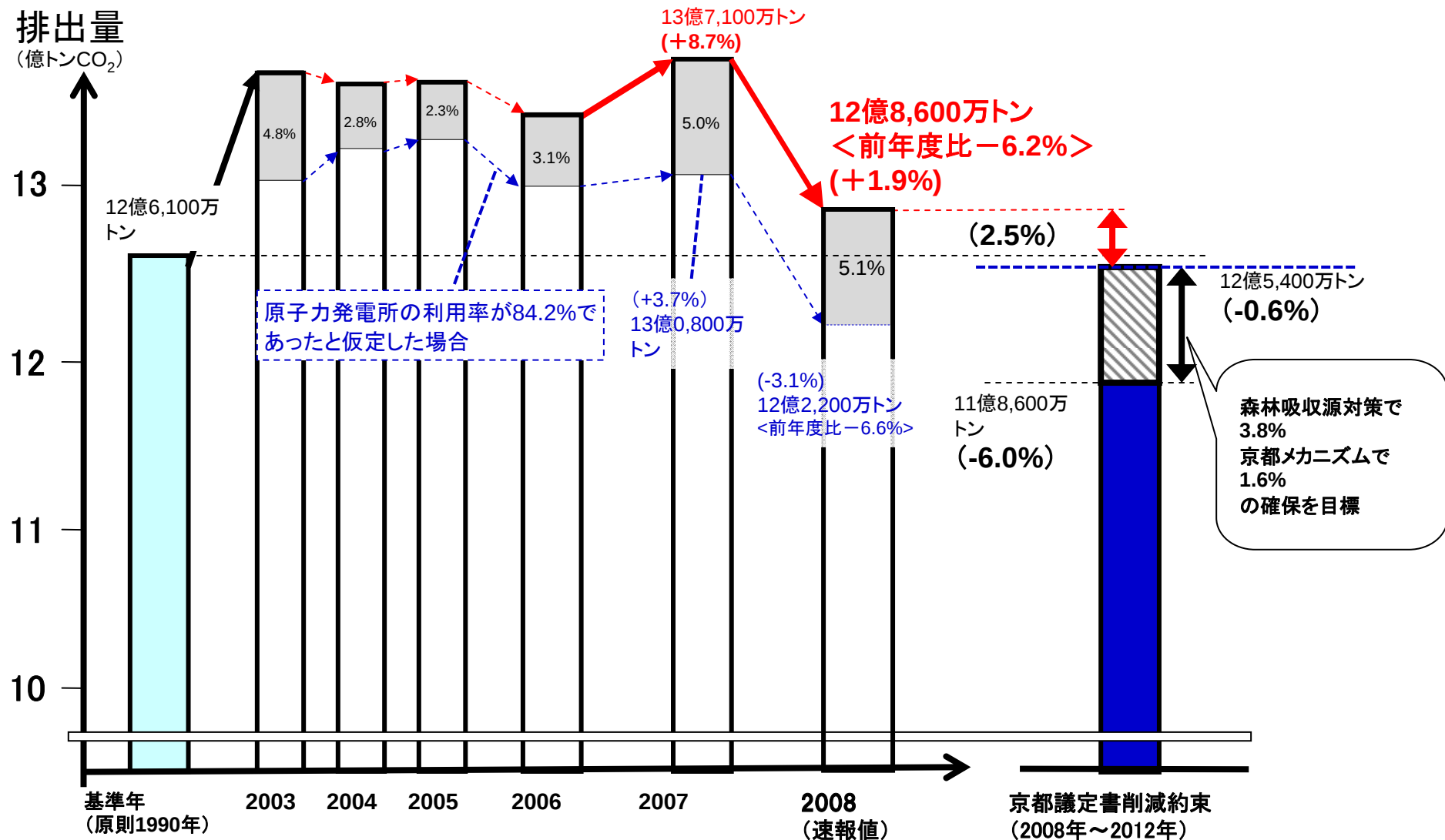


(出典)(財)地球環境産業技術研究機構(RITE)

出典: 国際エネルギー機関 (IEA), CO2 Emissions from Fuel Combustion, 2009 Edition; IEA, World Energy Outlook 2009.

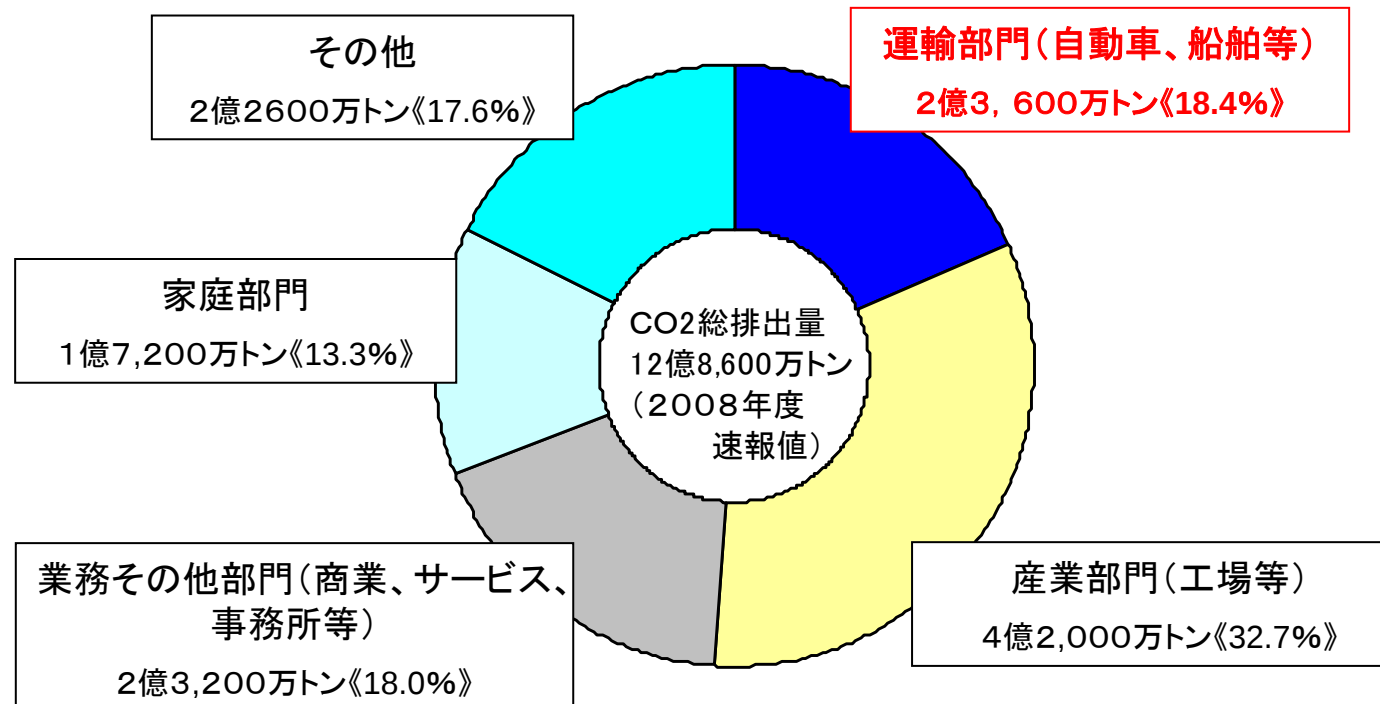
我が国の温室効果ガス排出量

2008年度(速報値)における我が国の排出量は、基準年から1.9%、議定書約束(1990年比6%減)から2.5%上回っている。
鳩山総理大臣は、2020年までに1990年比25%削減の政府方針を明示。



■ 日本のCO2排出量のうち、運輸部門からの排出量は18.4%。

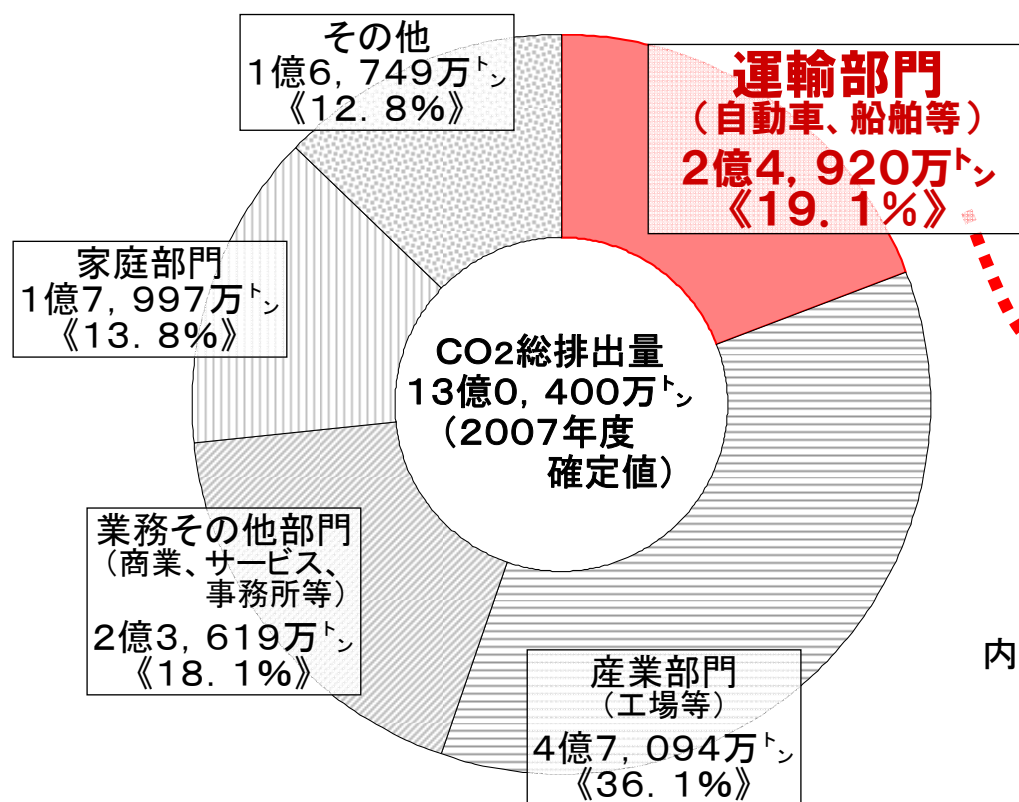
日本の各部門におけるCO2排出量



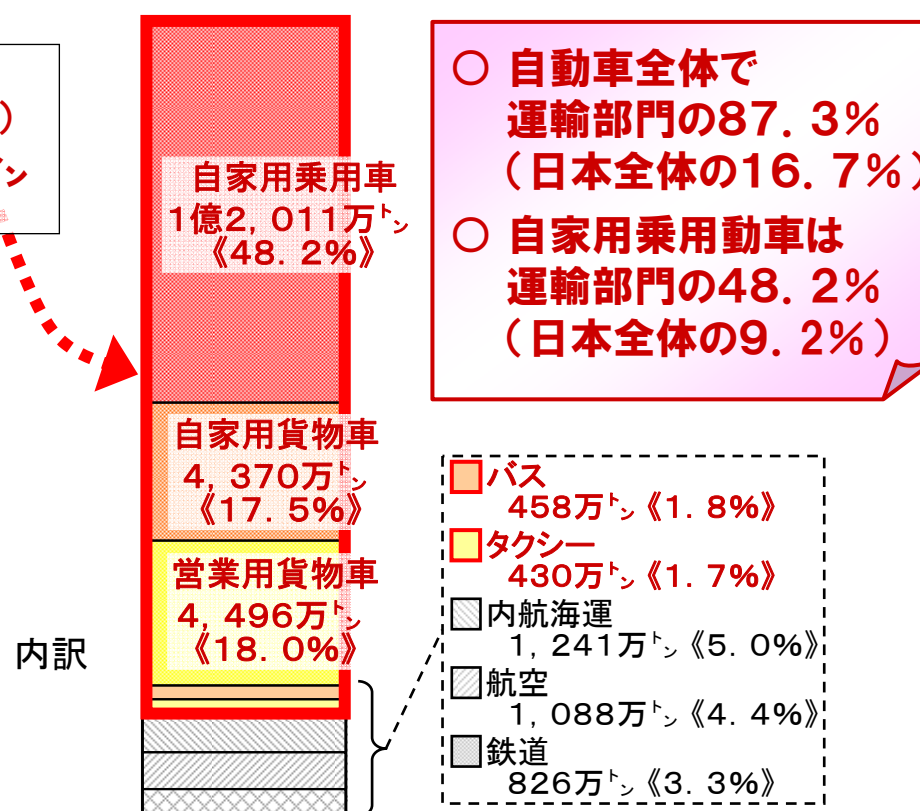
【参考】我が国の運輸部門におけるCO2排出量

- 日本のCO2排出量のうち、**運輸部門からの排出量は約19%**。
- **自動車全体**では**運輸部門の87.3%**(日本全体の16.7%)、**自家用乗用車**に限ると**運輸部門の48.2%**(日本全体の9.2%)を排出。

日本の各部門におけるCO2排出量

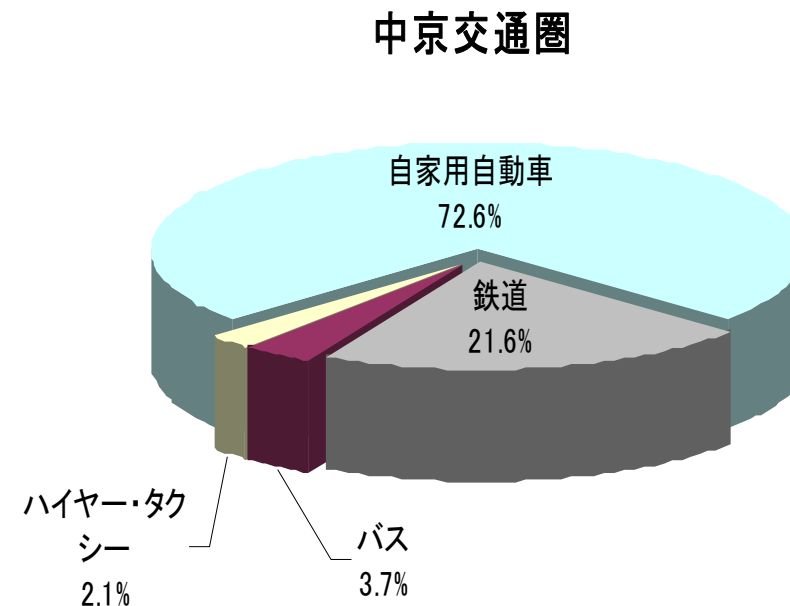
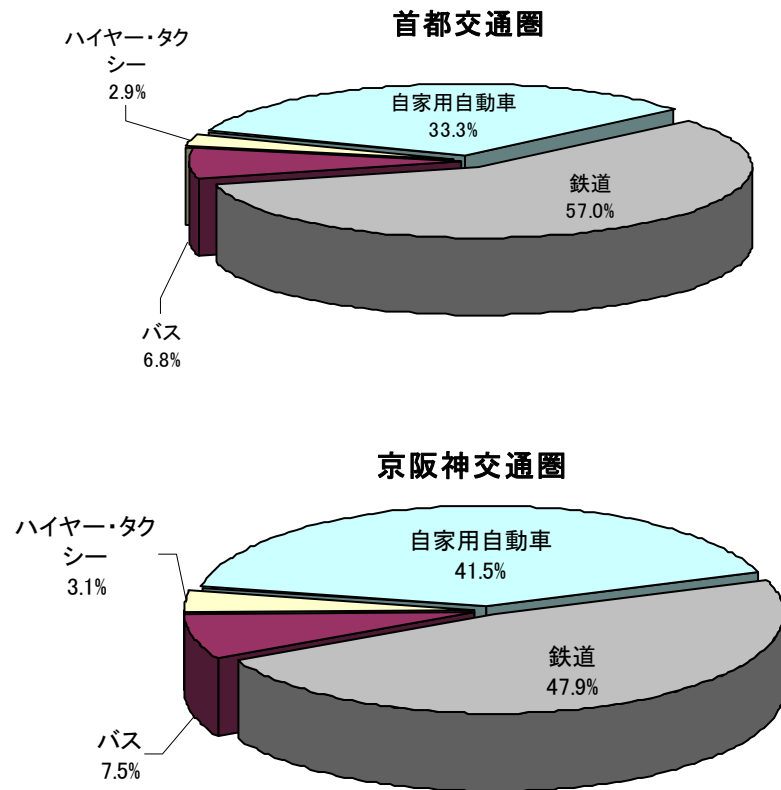


運輸部門におけるCO2排出量



※ 電気事業者の発電の伴う排出量、熱供給事業者の熱発生に伴う排出量はそれぞれの消費量に応じて最終需要部門に配分
 ※ 温室効果ガスインベントリオフィス「日本国温室効果ガスインベントリ報告書」より国土交通省環境政策課作成

人流に関して、三大都市交通圏の公共交通分担率を比較すると、東京を中心とする首都交通圏は約7割、大阪を中心とする京阪神交通圏は約6割であるのに対して、名古屋を中心とする中京交通圏は3割弱



資料：平成20年版都市交通常報

注1：数値は平成18年度

注2：中京交通圏、首都交通圏、京阪神交通圏は、それぞれ名古屋駅中心半径40km、東京駅中心半径50km、大阪駅中心半径50kmとしたが、特に交通不便な地域及びその大半が圏外にある行政区域は除外した。

注3：鉄道には、路面電車等を含む。

2. 運輸部門における地球温暖化対策

運輸部門

(国土交通省以外の担当分野を一部含む)

- ・自動車の燃費改善(トッパンナー基準)
- ・低公害車の普及促進(クリーンエネルギー自動車等)
- ・エコドライブの普及促進
- ・バイオマス燃料 等

- ・高速道路の多様で弾力的な料金施策
- ・自動車交通需要の調整
- ・ITSの推進
- ・路上工事の縮減
- ・ボトルネック踏切等の対策 等

「自動車単体対策」
「走行形態の
環境配慮化」
＜約2,760～2,960万t＞

経済産業省・環境省分を含む

「交通流対策」
＜約550+ α 万t＞

警察庁分を含む

自動車・道路交通対策

環境負荷の小さい交通体系の構築

「物流の効率化」
＜約1,750～1,860万t＞

- ・トラック輸送の効率化
- ・鉄道、海運へのモーダルシフト
- ・国際海上コンテナ貨物の陸上輸送距離削減 等

「公共交通の利用促進等」
＜約270～380万t＞

- ・鉄道等新線の整備
- ・既存鉄道・バスの利用促進
- ・通勤交通マネジメント 等

その他

「鉄道・航空の
エネルギー
消費効率の向上」
「テレワークの推進」
＜約280万t＞

総務省分を含む

家庭部門・業務その他部門

- ・住宅：約930万t 建築物：約2,870万t
- ・改正省エネ法による大規模な住宅・建築物に係る担保措置の強化、一定の中小規模の住宅・建築物も省エネ措置の届出義務の対象に追加等
- ・証券化ローンの枠組みの活用、住宅・建築物省CO2推進モデル事業等
- ・住宅の省エネ改修促進税制等
- ・評価・表示による消費者等への情報提供(CASBEE・住宅性能表示制度) 等

「住宅・建築物」
・断熱性能の向上
・空調設備等の効率化
＜約3,800万t＞

「下水道」
・新エネ、省エネ化
＜約90万t＞

- ・下水道における資源、エネルギーの有効利用
- ・下水道施設のエネルギー使用量の削減 等

産業部門

「建設施工」
・低燃費型建設機械の普及
＜約20万t＞

一酸化二窒素対策

「下水污泥処理」
・高温燃焼(850℃)化
＜約130万t＞

温室効果ガス吸収源対策

「都市緑化等」
＜約74万t＞

(注)＜数値＞は2010年度の排出削減・吸収見込量。

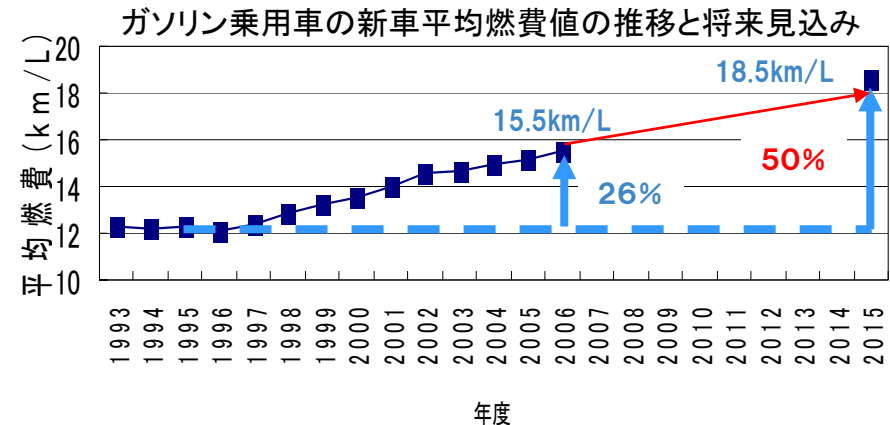
※本資料については数値目標を掲げた施策のみ掲載

自動車単体対策及び走行形態の環境配慮化(対策例①)

トップランナー基準による自動車の燃費改善

約2,450万tの削減

- 1999年のトップランナー基準の策定以降、自動車メーカーの積極的な取組及びグリーン税制等の効果により、2004年度末時点で、約8割以上(出荷ベース)のガソリン自動車が2010年度燃費基準を達成。
※トップランナー基準とは、「エネルギー多消費機器」(自動車、電気機器等)のうち省エネ法で指定する「特定機器」について、基準設定時に商品化されている製品のうち最も省エネ性が優れている機器の性能以上に省エネルギー基準を設定するもの。
- 2006年度において、1995年度と比較して約26%燃費性能が改善。
- これらをふまえ、自動車のさらなる低燃費化を推進するため、新燃費基準を策定。



乗用車等の新しい燃費基準の策定

(2007年7月策定)

- ・乗用車、小型バス、小型貨物車を対象。
- ・目標年度は、2015年度。
- ・この基準が達成された場合、**2015年度の乗用車の燃費**は、2004年度と比較して23.5%改善。
- ・新基準はこれまでの改善(95→04年度:約22%改善)を上回る改善を求める厳しい水準。

重量車(トラック・バス等)燃費基準の策定

(2006年3月策定)

- ・軽油を燃料とする車両総重量3.5トン超の貨物自動車及び乗車定員11人以上の乗用自動車を対象。
- ・目標年度は2015年度。
- ・この基準が達成された場合、2015年度の重量車の燃費は、2002年度と比較して12.2%改善。
- ・世界で初めて重量車(トラック・バス等)の燃費基準を策定。

<自動車グリーン税制による軽減措置>

対象車	軽減率	
	自動車重量税 自動車取得税	自動車税 ^(注4)
①次世代自動車 電気自動車(燃料電池自動車を含む)、天然ガス自動車 ^(注1) 、プラグインハイブリッド自動車、ハイブリッドバス・トラック ^(注2) 、ハイブリッド乗用車等 ^(注3) 、クリーンディーゼル乗用車 (注1)排出ガス性能☆☆☆車又は重量車☆☆車に限る (注2)平成27年度重量車燃費基準達成車かつ排出ガス性能重量車☆☆車に限る (注3)平成22年度燃費基準+25%以上達成車かつ排出ガス性能☆☆☆車に限る	免税	税率を概ね50%軽減 (電気自動車(燃料電池自動車を含む)、天然ガス自動車、ハイブリッド乗用車等に限る)
②低燃費かつ低排出ガス認定車 平成22年度燃費基準+25%以上達成車 かつ 排出ガス性能☆☆☆☆車	税率を75%軽減	税率を概ね50%軽減
平成22年度燃費基準+15%以上達成車 かつ 排出ガス性能☆☆☆☆車	税率を50%軽減	税率を概ね25%軽減
③最新排出ガス規制適合ディーゼルバス・トラック等 平成27年度重量車燃費基準達成車 かつ ポスト新長期規制適合車	税率を75%軽減	—
平成27年度重量車燃費基準達成車 かつ 排出ガス性能重量車☆☆車	税率を50%軽減	—

(注4)車齢11年超のディーゼル車、車齢13年超のガソリン車・LPG車に係る自動車税については、概ね10%重課

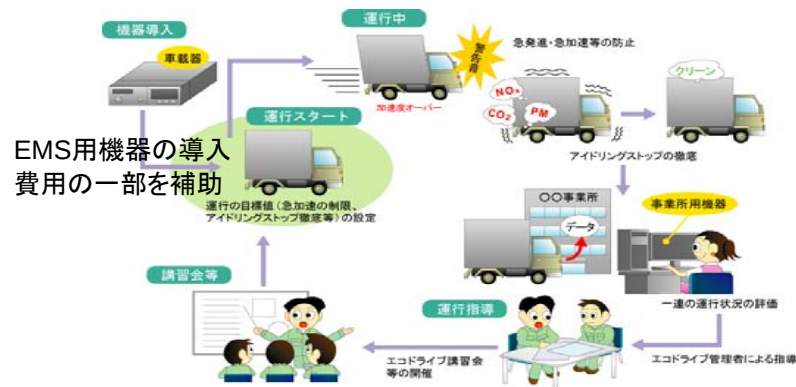
※自動車重量税及び自動車取得税の優遇措置は平成21年4月1日より実施。

エコドライブの普及促進等

約140万tの削減

○自動車運送事業者等へのエコドライブ管理システム(EMS)の普及によるエコドライブの推進

◎エコドライブ10のすすめ



大型トラックの最高速度抑制

約50～100万tの削減

○ 大型トラック(車両総重量8トン以上又は最大積載量5トン以上)に対し、90km/h以上で走行できないようにする装置を義務付け。
 <CO2排出削減効果>
 31.5～66.6万トンCO2
 ※17年度、速度抑制装置による高速道路における排出削減効果(推計)

クリーンエネルギー自動車の普及促進

約80～300万tの削減

○ 自動車グリーン税制
 ・次世代自動車(電気自動車(燃料電池自動車を含む)、天然ガス自動車、プラグインハイブリッド自動車、ハイブリッド自動車、クリーンディーゼル乗用車)や低燃費かつ低排出ガス認定車(LPG自動車を含む)に対し、自動車重量税・自動車取得税(免税等)、自動車税(税率を概ね50%軽減等)を減免(平成21年度与党税制改正大綱等による)。

○ 次世代低公害車開発・実用化促進事業(2002年度から)
 ・ディーゼルに代替する「次世代低公害車」の開発・実用化を促進することを目的として、車両を試作し、公道走行試験を実施する等により技術基準の整備等を行う。



輸送用燃料におけるバイオマス由来燃料

約60～130万tの削減

<バイオマス・ニッポン総合戦略
 (平成18年3月31日閣議決定)>

バイオマス輸送用燃料の利用の促進

- ・国が導入スケジュールを示し、利用に必要な環境を整備
- ① 利用設備導入に係る支援
- ② 利用状況等を踏まえ、海外諸国の動向も参考としつつ、多様な手法の検討
- これを受け、生産体制、供給体制、安全・環境性能の検証について政府全体で検討中。

- 交通流の円滑化による**走行速度の向上**が**実効燃費を改善し、自動車からのCO2排出量を削減**。
- 京都議定書目標達成計画の確実な達成のため、環状道路等幹線道路ネットワークの整備を進めるとともに、ITSの推進や高速道路の多用で弾力的な料金施策の実施により、**引き続きCO2排出量を削減する方針**。

京都議定書目標達成計画に目標削減量の掲げられている道路施策：削減目標 合計約400+ α 万トン

○自転車利用環境の整備

自転車利用環境の整備 等
自転車利用への転換により、

削減目標：約30万トン

○高度道路交通システム(ITS)の推進

ETCの利用促進、VICSの普及促進 等
渋滞緩和による走行速度の向上により、

削減目標：約260万トン

○路上工事の縮減

共同溝の整備、集中工事・共同施工の実施 等
渋滞緩和による走行速度の向上により、

削減目標：約70万トン

○高速道路の多様で弾力的な料金施策

高速道路の料金引き下げ 等
一般道から走行のスムーズな高速道路への転換等により、

削減目標：約20+ α *万トン

**基準年から2010年度までに
合計約400+ α 万トン削減**

○ボトルネック踏切等の対策

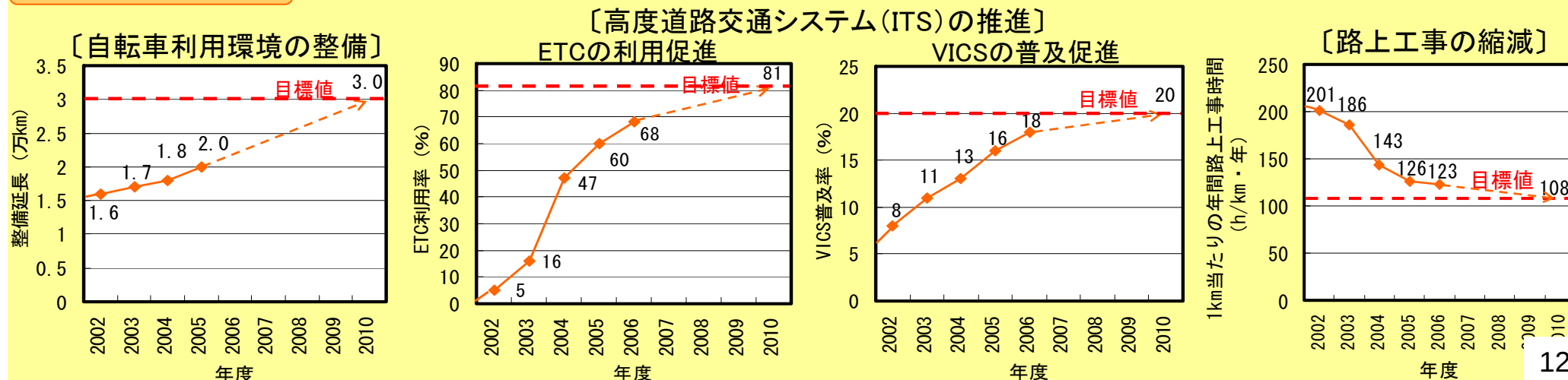
踏切対策のスピードアップ 等
渋滞緩和による走行速度の向上により、

削減目標：約20万トン

※ 2008年度に導入する新たな料金割引等によるCO2排出削減

これまでの実績

～削減目標の達成に向け着実に推進～



公共交通機関の利用促進等(対策例)

鉄道等新線の整備 既存鉄道・バスの利用促進

○ 2003年度～2008年度 までに開業した都市鉄道新線

＜開業キロ＞
24路線
約208.9キロ開業

つくばエクスプレス
(平成17年8月24日開業)



約270万tの削減

○ IT技術の活用

・ICカード乗車券は、平成20年4月現在、58鉄道事業者、平成19年4月現在、74バス事業者で導入済み。



○ LRT整備の促進

◇富山ライトレール(全長約8km)
(平成18年4月29日開業)

◇他に、全国では、宇都宮市、堺市等においてLRT整備が構想されている。



※新規に軌道を敷設した区間

＜富山ライトレール路線図＞



エコ通勤の推進

約100万tの削減

○従業員の通勤手段をマイカーから公共交通や自転車などに転換することを促す取組

・事業所の従業員に対する公共交通に関する情報提供、普及啓発、通勤バスの導入等により、従業員の通勤手段をマイカーから公共交通機関等に転換することを推進。

39者657事業所で実施中(21年1月末時点)

○鉄道とバスとの乗り継ぎ利便性向上

広島電鉄宮島線と、新興団地などを結ぶ広電バス、および廿日市市内を循環する市営さくらバスとの乗り継ぎ利便向上。



○ 公共交通機関の利便性向上

・ バスロケーションシステムの導入

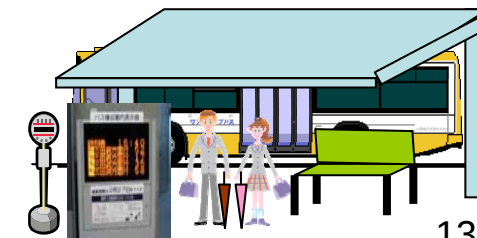
全国で7,482系統において導入済み。

(2007年3月末時点)

・ ノンステップバスの導入

全国で13,822台導入済み。

(2009年3月末時点)



これらの制度により、物流の効率化を総合的に促進

グリーン物流パートナーシップ会議

物流総合効率化法

省エネルギー法

海運グリーン化総合対策

約130万tの削減

- スーパーエコシップ等新技術の開発・普及促進施策



スーパーエコシップ貨物船(1番船)「新衛丸」

- 内航海運活性化によるモーダルシフトの推進
- 省エネ型船舶・設備の導入の支援

トラック輸送の効率化

約1,390万tの削減

- 車両の大型化、トレーラー化
- 車両総重量:24t~25t
8万台(2002年度)
→15万台(2007年度)
- 営自率の向上
77.2%(1997年度)
→87.2%(2006年度)
- 積載効率の向上



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

鉄道貨物へのモーダルシフト

約80万tの削減

- インフラ整備、新型高性能列車導入等の輸送力増強支援
- 環境にやさしい鉄道貨物輸送の認知度向上推進(エコレールマークの普及・推進等)



小口荷物積合せによるコンテナ共同輸送方式の採用

国際貨物の陸上輸送距離削減

約260万tの削減#

- 国際海上コンテナターミナル等の整備

港湾の適正配置による陸上輸送距離の低減



3. 低炭素地域づくり面的対策推進事業

低炭素地域づくり面的対策推進事業

【目的】 自動車交通需要の抑制、公共交通の利便性の向上、未利用エネルギーや自然資本の活用により、都市構造や社会資本などの既存の「まちのかたち」そのものを低炭素型に変え、低炭素社会のモデルとなる地域づくりを実現する。

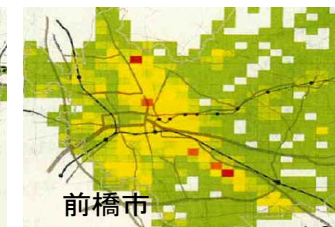
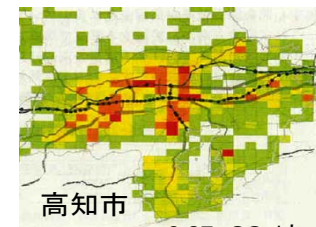
- － 歩いて暮らせる拠点集約型地域・都市構造の構築
- － 風の道の確保や再生可能エネルギーの集中導入等、市街地再編に併せた徹底的な低炭素化

【背景】 地球温暖化対策推進法改正（平成20年6月）

○地方公共団体実行計画に以下について盛り込む

- ・自然エネルギー導入の促進
- ・事業者、住民による省エネその他の排出抑制の推進
- ・公共交通機関、緑地その他の地域環境の整備・改善 等

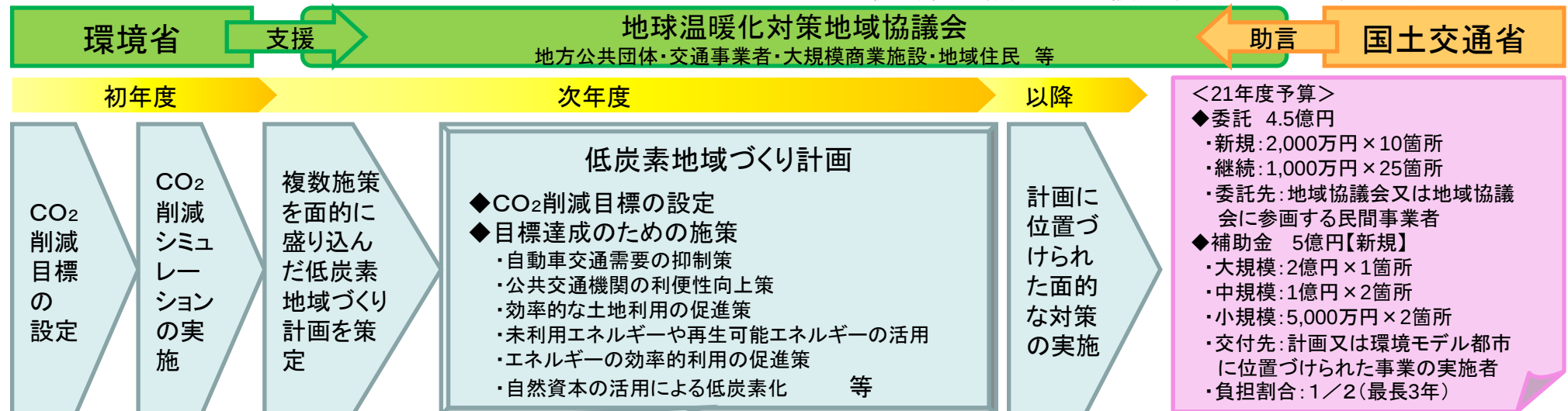
○都市計画や農業振興地域整備計画などの施策の実施に反映



※濃い色のほうが人口密度が高い

（平成18年版環境白書より）

拠点集約型の都市のほうが運輸旅客部門の1人当たりCO₂排出量が少ない



ICカード導入とCO₂削減量の見える化による公共交通機関の利用促進



コミュニティ・サイクルやカーシェアリングの導入



トランジットモールやパークアンドライドの導入



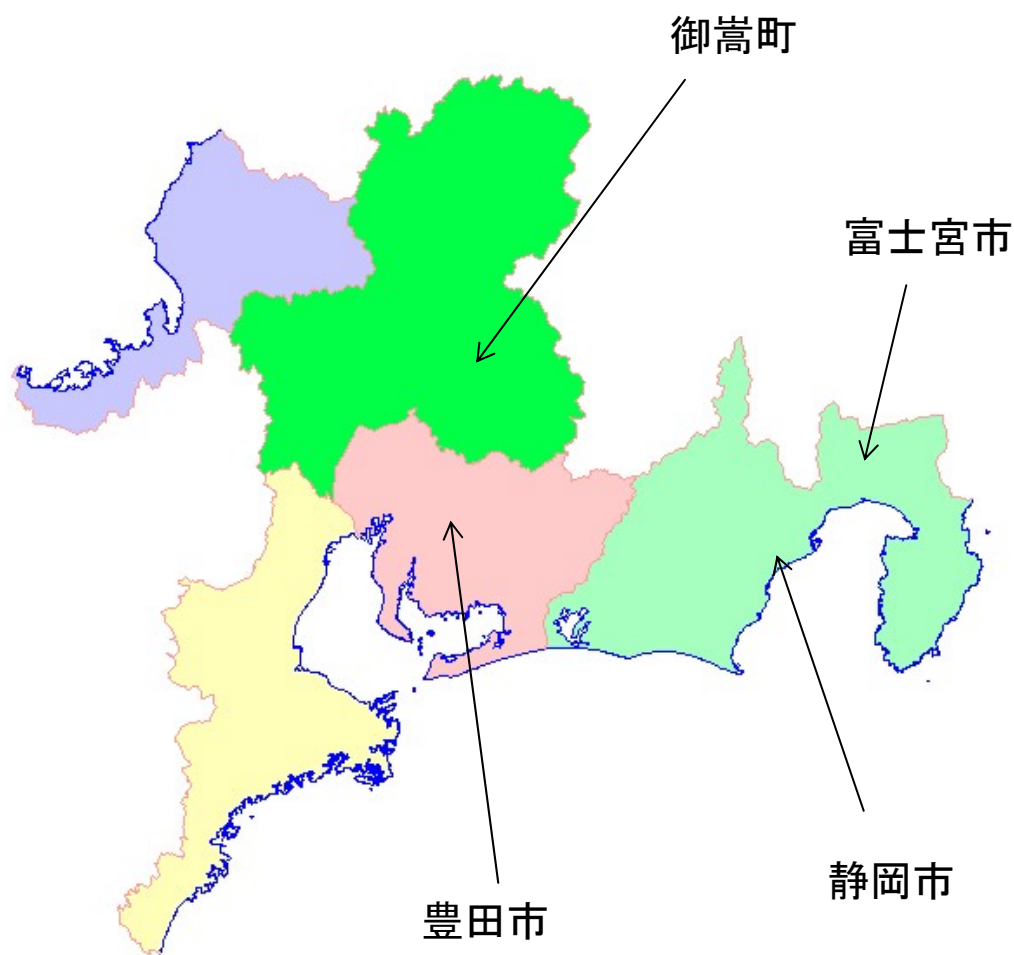
太陽熱供給システムを導入した集合住宅の整備



再開発を機とした地域冷暖房の導入



風の通り道や地域冷熱源となる緑地の確保



概要

○豊田市(平成20年度採択)

中心市街地に関係する市民を「生活者」、「業務活動者」、「訪問者」に分類し、各々のCO2低減を図るため、排出量と削減施策効果の調査に基づき、統合型エコポイント利用の市民参加型削減を目指すもの

○静岡市(平成20年度採択)

自動車依存の進行と駅周辺の商店街での買い物客が減少傾向にあることに鑑み、地域と一体となった自動車利用抑制施策や、低炭素化社会構築のため仕組みづくりを目指すもの

○富士宮市(平成20年度採択)

通勤バスの運行によるエコ通勤の推進、CNGステーションの設置によるCNG車の普及促進、取り組み全体をブランド化した広報活動により、CO2排出量の削減と交通渋滞の緩和を目指すもの

○御嵩町(平成21年度採択)

地域における自家用車からの公共交通機関への転換を推進するため、駅と工業団地間シャトルバスの試験運行や周辺住民の利用促進方策に関する調査・検討により、低炭素地域づくりを目指すもの

4. ESTモデル事業

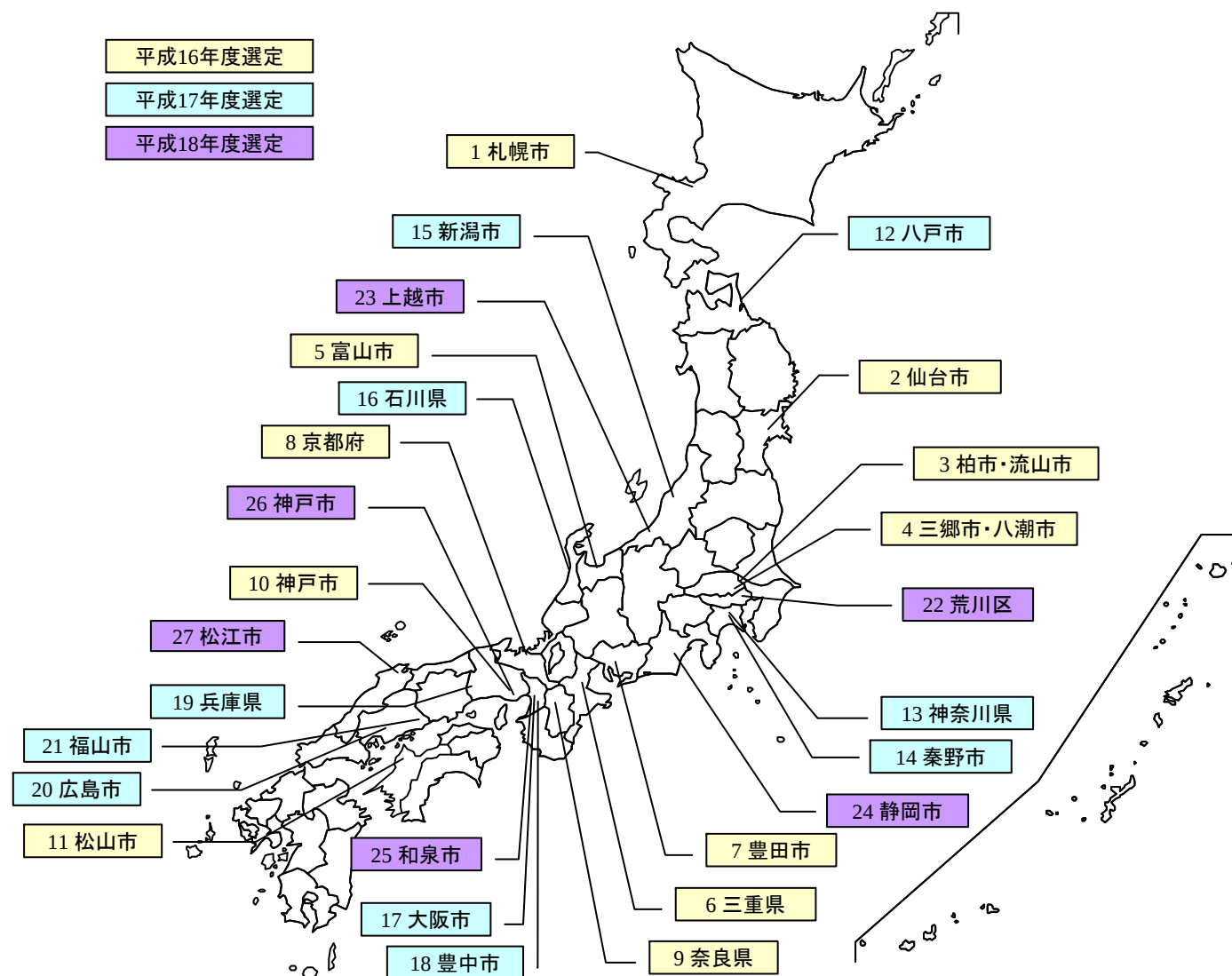
環境的に持続可能な交通(EST)モデル事業

- ◇ 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保
- ◇ 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



ESTモデル事業地域一覧(地図)



平成16年度に選定されたESTモデル事業実施地域

	テーマ	応募主体	概要
1	人と環境を重視した新しい時代の都心交通の創出「さっぽろ都心交通計画推進事業」	札幌市	公共交通を軸とした交通システムの充実、適正な自動車等の利用による交通の円滑化、道路空間の再配分による都心再生の具体化等により、人と環境を重視した新しい時代の都心交通の創出を目指すもの
2	環境負荷の小さい交通への転換（環境的に持続可能な交通（EST）への転換）	仙台市	公共交通による移動時間短縮施策、公共交通サービス向上施策、TDM施策、景観・緑化事業等の推進により軌道系交通機関を基軸とした集約型市街地の形成や杜の都にふさわしい緑美しい都市の実現を目指すもの
3	「つくばエクスプレス」開業に伴う総合的な公共交通機関の利用促進	柏市 流山市	つくばエクスプレス開業に併せたバス路線の再編を中心に、コミュニティバスの導入、駅前広場や駐輪場の整備等による公共交通機関への利用転換や自転車を活用したまちづくり、低公害車の導入等による環境負荷の軽減を図るもの
4	三郷市及び八潮市全域をステージとした持続可能な交通環境づくりモデル事業	三郷市 八潮市	つくばエクスプレス開業に併せたバス交通ネットワークの再編、バス共通ICカードの導入、交通モード相互の情報提供システム整備等による公共交通利用促進策、三郷駅周辺の交通円滑化を進め、環境的に持続可能な交通環境の創出を目指すもの
5	富山市における環境的に持続可能な交通（EST）モデル事業	富山市	富山港線へのLRT導入等公共交通の整備や交通拠点整備等による公共交通機関への転換を図るとともに、都市内道路空間の整備等交通円滑化、都心居住の推進により中心市街地の活性化を図り、環境にもやさしく持続可能な都市構造を目指すもの
6	地方都市圏における公共交通利用促進による地球温暖化防止実践活動の検証と定着	三重県	三岐鉄道の整備及び駅周辺事業を中心に、鉄道・バス利用者の利便性向上を図るとともに、パーク・アンド・ライドや普及啓発活動に取り組むことにより、三重県北勢地区において環境負荷の小さい交通への転換を目指すもの
7	交通モデル都市環境改善プロジェクト「人と環境にやさしい先進的な交通まちづくりを目指して」	豊田市	通勤等の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、公共交通の利用促進や道路交通の円滑化等とあわせ、「人と環境にやさしい先進的な交通まちづくり」を進めるもの
8	京都都市圏における環境負荷が小さく便利で快適な移動環境づくり	京都府	京都議定書策定の地で、過度に自動車に依存したライフスタイルや土地利用を見直し、鉄道へのアクセス改善や通勤交通需要マネジメント等を含めた総合的な施策の組合せにより、環境負荷が小さく持続可能な都市圏づくりを進めるもの
9	古都奈良における平城遷都1300年記念事業に向けた交通流対策	奈良県	多くの来訪者が見込まれる平城遷都1300年記念事業に向け、公共交通機関の利用促進を図ることを基本に、道路等交通基盤整備やマイカー通勤の自粛等、ハード・ソフト両面から効果的に施策を進め、環境的に持続可能な交通を目指すもの
10	神戸の都心地域における環境的に持続可能な交通体系の確立	神戸市	歩行者に利用しやすいまちづくりと利便性の高い交通手段の整備の連携により、自動車からのCO2排出削減を図るなど神戸の都心地域における環境的に持続可能な交通体系を確立しようとするもの
11	松山まちづくり交通計画の推進	松山市	交通結節点整備、サイクル&バスライド等の公共交通機関の利用促進や、交差点改良等の道路整備、低公害バスの導入等、総合的な交通施策を講じることにより、交通分野の環境負荷低減を図るもの

平成17年度に選定されたESTモデル事業実施地域

	テーマ	応募主体	概要
12	「環境先進都市～八戸」の理念に相応しい環境的に持続可能な交通(EST)への転換	八戸市	バスを中心にした公共交通の再編・再構築等により公共交通への利用転換を促進し、トランジットモールの導入を検討することによって都心の再生を図るほか、低公害車バスの導入やITSの活用によるサービス改善、渋滞緩和や歩行空間の確保による道路整備を推進する。
13	環境共生モデル都市圏における地球環境にやさしい交通体系づくり	神奈川県	平成17年11月22日に認定された「神奈川カーシェアリング利用促進特区」にあわせて、民間事業者によるカーシェアリングの県内拡大を図ることや、鉄道及びバスの利便性向上方策により自動車交通から公共交通等への転換を図ることによって、地球環境にやさしい交通体系のまちづくりを目指す。
14	はだの交通スリム化推進事業	秦野市	近隣工業団地等における通勤時の交通マネジメント、PTPSIによるバス走行改善、ノーマイカーデー、短距離区間の自転車通勤支援策等をおこない、公共交通の利用を促進し自家用自動車に過度に依存しない広域的な街づくり・交通体系の構築を図る。
15	新潟都市圏総合都市交通計画におけるバス利用の推進	新潟市	バスを中心にした公共交通の再編・再構築、バスの運行状況の情報提供、パーク&バスライド等により公共交通への利用転換を促進し、新潟市の広域交通体系において公共交通による都心への結びつきを強くすることによって、賑わいのある都心の構築を図る。
16	金沢都心部の渋滞解消と公共交通の利用促進による環境負荷軽減	石川県	金沢市中心部周辺に設けた駐車場を有効活用したパーク&バスライド等を実施し、市中心部のバス交通の見直しや渋滞の原因であるボトルネック交差点を改良することにより、公共交通の利用促進等による環境負荷の軽減された観光都市を目指す。
17	大阪市における環境負荷の少ない都市内移動システムの確立	大阪市	地域一体型の事業者向けや学校向けのモビリティマネジメント、マップ等用いたTDM等の啓発事業を実施し、ICカードの導入や駅のバリアフリー化により鉄道・バスによる公共交通利用促進を図るほか、交通流の円滑化事業等を組み合わせることにより都市内移動の環境負荷軽減を目指す。
18	豊中市における人と街に優しい持続可能な交通をめざしてーとよなか夢創(輸送)プランの推進ー	豊中市	条例に基づくエコドライブの推進、自転車・公共交通利用マップ等による交通環境教育の実施、カーシェアリング等の実証実験のほか、低公害車導入アクションプランの推進、大阪大学と連携した持続可能な都市の評価とPR、バリアフリー施設の設置による公共交通への利用転換を図る。
19	尼崎西宮臨海部における環境にやさしい交通基盤・システムの構築モデル事業	兵庫県	国道43号と阪神高速湾岸線に挟まれた尼崎臨海地域における排気ガスによる大気への負荷を低減するため、バスの試験運行を開始し、自転車道の整備や歩行空間の確保を図ることによる自動車利用を抑制を図るほか、低騒音・透水性舗装の実施、木製防護柵等の道路施設を整備する。
20	広島における「ひと」・「環境」にやさしい交通体系づくり	広島市	路面電車のLRT化や交通結節点の改善、低公害バスの導入等による公共交通利用の推進、自動車専用道路の整備や都心を通過する自動車交通の排除、パーク&ライドや時差通勤、ノーマイカーデー、モビリティマネジメントによる交通需要マネジメントの推進等により、人間を中心に据えた環境への負荷の小さい持続可能な都市の形成をめざす。
21	福山都市圏交通円滑化総合計画におけるソフト主体施策の実現化	福山市	交通円滑化総合計画に基づく地域における渋滞緩和を図るため、ノーマイカーデーを中心にした通勤交通対策の実施、学校教育におけるTFP調査の実施、公共交通機関の利便性向上を目指したレンタサイクル事業や駅前広場の整備により環境負荷軽減を推進する。

平成18年度に選定されたESTモデル事業実施地域

	テーマ	応募主体	概要
22	人にも地域にも地球にもやさしい「環境交通のまち・あらかわ」の実現	荒川区	荒川区南千住東部（汐入）地域を重点地域として、トランジットモール・カーフリーゾーンやパークアンドライドの実証実験等を実施して、マイカー利用の減少を目指すとともに、都電とコミュニティバス等との接続やコミュニティバス（エタノール車）の延伸実験等により地域の幹線交通網の利便性を図る。
23	市町村合併による市域拡大に対応した持続可能なまちを育み支える公共交通	上越市	市域拡大に対応するため鉄道及び幹線バスと支線バスを組み合わせた階層的ネットワークや市街地内のバス運行等のバス路線の再構築を図るとともに、バスロケシステムの設置や企業・学校教育におけるモビリティ・マネジメント、交通円滑化事業等の推進を図ることにより、習慣的に利用できる公共交通を確立し公共交通への転換を促す。
24	快適なモビリティ都市の実現に向けた自然環境にやさしい交通体系の整備	静岡市	道路の立体化や4車線、拡幅等による渋滞解消や低公害車の導入を通じて自動車単体のCO2排出量の抑制を図るとともに、低公害車の導入や利用促進、バス停のハイグレード化やバスロケシステムの導入、サイクルシェアリング、ワンステップバス・ノンステップバスの導入等により自動車から公共交通利用への転換を促す。
25	和泉市における市民、事業所、学校、行政団体等が協働する環境負荷の少ない交通マネジメント推進事業	和泉市	市民及び事業所を対象としたモビリティ・マネジメントの実施（通勤バス共同運行、共同エコドライブ研修等の実施）、駅及び駅周辺のバリアフリー化、ボトルネック踏み切りの解消などを組み合わせて実施する。また、小学校を対象とした「交通・環境学習」の推進等の啓発活動を実施する。
26	神戸市の都心周辺部におけるMMを中心とした持続可能な交通体系の確立	神戸市	マイカー通勤率の高い郊外の工業団地において、モビリティ・マネジメント（通勤経路等に関するアドバイス、講演会等）を実施しマイカーから公共交通への転換を促すとともに、バス事業者間でのダイヤ調整等の公共交通を利用し易くする施策を展開する。さらに、都心部への移動に車の利用率の高い西神地区で、重点的に公共交通の利便性を広報するなど、都心部への流入交通を削減する。
27	だれもが、安心して、やさしく移動できるまち・松江の交通体系づくり	松江市	各地域に自治会・老人会・PTA等により構成される利用促進協議会を設置し、市民の声を反映させることで公共交通機関の利用促進を図る。あわせて、終バス延長実証実験の実施、バスサポーター制度の導入、わかりやすい行き先案内の整備、TDMIによる公共交通機関利用への意識転換等により、マイカーから公共交通機関への転換を図る。



ご静聴ありがとうございました。