

<p>3 (2) 都市再生プロジェクト等の活用</p> <p>・以下のような都市再生プロジェクトを推進する。</p> <p>羽田空港の再拡張・国際定期便の就航、成田高速鉄道等の整備、高規格コンテナターミナルの整備等国際物流拠点の形成。</p>	<p>(4) スーパー中枢港湾の育成</p> <p>・アジアの主要港を凌ぐ港湾サービスを実現するため、先導的・実験的に民間ノウハウを活かし市場原理に立脚したコンテナターミナルの経営を実現する「スーパー中枢港湾（国際海上コンテナ輸送における構造改革モデル港湾）」を15年度中に指定する予定。</p> <p>・我が国におけるコンテナ物流のコスト・サービスを向上させるために、スーパー中枢港湾の育成のための先導的・実験的施策を含む今後の港湾政策のあり方について交通政策審議会答申がとりまとめられた(H14. 11. 29)。</p> <p>・スーパー中枢港湾の育成に向けて、国土交通省港湾局と海事局とが共同で「スーパー中枢港湾選定委員会」を14年10月、12月に開催し、平成15年度中のスーパー中枢港湾の指定に向けて、中枢国際港湾の港湾管理者のなかから候補を募集し、各応募者から目論見書（スーパー中枢港湾育成に向けたアイデア）が提出された。</p> <p>H14. 10. 7第一回委員会開催 H14. 12. 6第二回委員会開催 H14. 12. 11～H15. 1. 14スーパー中枢港湾の指定を目指す港湾管理者を公募 H15. 1. 20～21応募者からのヒアリングを実施。</p>	<p>・H14. 12. 6の第二回スーパー中枢港湾選定委員会において「わが国経済活性化に向けたスーパー中枢港湾のあり方」及び「スーパー中枢港湾指定のための基準」がとりまとめられ、スーパー中枢港湾の役割と課題・あり方及び指定のための基準が定められた。</p> <p>・H15. 1. 14までに、スーパー中枢港湾の指定をめざし、7港湾管理者、1グループの応募があった。 （東京都、川崎市、横浜市、名古屋港管理組合、四日市港管理組合、神戸市・大阪市（1グループとして応募）、北九州市、福岡市）</p>	<p>・港湾管理に係る地方行政の広域連携の実現</p> <p>・次世代高規格コンテナターミナルオペレーターの育成</p>	<p>①第156回国会会期末</p> <p>・平成15年2月24日に第三回委員会の議を経て、スーパー中枢港湾候補を選定。</p> <p>・候補となった港湾の管理者は、</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) 港湾の広域連携とコスト・サービス構造等の改革の促進、 2) そのために必要な次世代高規格コンテナターミナルオペレーターの育成等の手順、 3) これらを支える官民一体となった協力体制の構築、IT基盤等の確保、港湾を核としたロジスティクス機能の拡充、 <p>を具体化するための行動計画（スーパー中枢港湾育成プログラム）を作成</p> <p>②平成15年末</p> <p>・H15年度中に指定基準に適合する候補をスーパー中枢港湾として指定</p> <p>③それ以降</p> <p>・指定されたスーパー中枢港湾の育成プログラムの実施</p>
---	---	---	--	---

		<ul style="list-style-type: none"> ・地方公共団体からの要望に応え、構造改革特別区域法に港湾法等の特例として特区内の重要港湾において行政財産である港湾施設の、たとえば30年間の、貸付けを可能とする制度を創設した。 		①第156回国国会期末 ・特区法の特例部分は平成15年4月1日より施行される予定。
--	--	--	--	--

二. 金融システム改革

Ⅲ. セーフティ・ネットの拡充 1. 雇用対策の推進 (5) 離職者に対する対応 ・住宅ローン返済困難者対策の実施 失業等により、住宅金融公庫等のローン返済が困難となっている者に対し、返済条件の変更を行う制度を着実に実施する。	国土交通省 財務省	平成14年度においても着実に実施中。 さらに、改革加速プログラム(平成14年12月12日経済対策閣僚会議決定)の実施に伴い ・返済期間の延長期間の拡大(最長10年延長→最長15年延長) ・元金据置措置の適用対象者の要件緩和(収入減少割合30%以上→収入減少割合20%以上) ・適用期限の1年間延長(平成16年3月31日まで)を措置済み。	貸付条件の変更の承認状況 平成13年度末累計: 33,432件 平成14年4月～12月: 17,952件 平成14年12月末累計: 51,384件		
---	--------------	--	---	--	--

ホ. その他の制度改革

2. 資産デフレの克服にも寄与する証券・不動産市場の活性化 (3) 不動産流動化の促進 ・既存オフィスビルの住宅への転用を促進するため、住宅に係る採光に関する規制の合理化(建築基準法に基づく告示の整備)、改修工事の設計施工指針の作成・普及を行うとともに、ファミリー向けの都市型賃貸住宅へ転用する際の助成措置の普及を促進する。	国土交通省	・「建築物の開口部で採光に有効な部分の面積の算定方法で別に定めるものを定める件」(平成15年国土交通省告示第〇号)の制定。 ・既存オフィスの住宅転用等の促進に向けた技術的方策検討調査委員会において改修工事の設計施工指針を検討。 ・既存オフィスビル等を市街地住宅へ転用する際の助成措置を創設(平成15年度予算措置事項)。 ・転用に係る改良工事費について10%の特別償却制度を創設(平成15年度税制改正事項)。	・新たな事業分野の拡大による民間事業者の潜在的ニーズを顕在化。	・住宅に係る採光に関する規制の合理化の内容を周知徹底。 ・改修工事の設計施工指針を作成・普及。 ・転用を支援する制度を周知徹底。
--	-------	--	---------------------------------	--

<p>3. 民間投資・消費を誘発する都市再生の促進 (1) 都市再生緊急整備地域の指定及び事業の支援 (略)指定地域について、都市計画特例措置(略)の活用</p>	<p>国土交通省</p>	<p>・都市再生特別措置法(平成14年6月1日施行)に基づき、都市再生特別地区制度、民間事業者等からの都市計画の提案制度を創設した。</p>	<p>・都市再生緊急整備地域 [大阪駅周辺・中之島・御堂筋周辺地域]において、都市再生特別地区[心齋橋筋一丁目地区]が決定・告示された。(平成15年2月) ・都市再生緊急整備地域 [名古屋駅周辺・伏見・栄地域]において、都市再生特別地区[名駅四丁目地区]が決定・告示された。(平成15年2月)</p>		
<p>3. 民間投資・消費を誘発する都市再生の促進 (1) 都市再生緊急整備地域の指定及び事業の支援 ・民間都市開発推進機構による都市再生支援業務の積極的な実施。</p>	<p>国土交通省</p>	<p>・都市再生特別措置法(平成14年6月1日施行)に基づき、民間都市開発推進機構による都市再生支援業務(無利子貸付、出資・社債等首都高、債務保証)を創設した。 ・平成14年度補正予算で都市再生ファンド支援事業を創設した。</p>	<p>・都市再生緊急整備地域 [環状二号線新橋周辺・虎ノ門・六本木地域]において、南青山一丁目団地建替プロジェクトについて、民間都市再生事業計画を認定した。</p>	<p>・都市再生ファンドの早期立ち上げ。</p>	<p>・引き続き民間都市開発推進機構による優良な民間都市開発事業の事業立ち上げ支援を通じ、民間の資金、ノウハウを活用した都市再生を推進する。</p>
<p>3. 民間投資・消費を誘発する都市再生の促進 (1) 都市再生緊急整備地域の指定及び事業の支援 ・民間都市開発推進機構による都市再生支援業務の積極的な実施</p>	<p>国土交通省</p>	<p>・都市再生特別措置法による無利子貸付けの対象に港湾施設を追加するため、「港湾法等の一部を改正する法律案」を今国会に提出する。</p>	<p>・「港湾法等の一部を改正する法律案」を今国会に提出した。</p>		<p>・都市再生特別措置法に基づくプロジェクトの推進により、臨海部における都市の再生を推進する。</p>

3. 民間投資・消費を誘発する都市再生の促進

(2) 都市再生プロジェクト等の活用

・以下のような都市再生プロジェクトを推進する。

羽田空港の再拡張・国際定期便の就航、成田高速鉄道等の整備、高規格コンテナターミナルの整備等国際物流拠点の形成。

(3) 湾内ノンストップ航行の実現等

○船舶航行の安全性と海上輸送の効率性を両立させた海上ハイウェイネットワークを構築するため、以下のソフト施策とハード施策を有機的に組み合わせて実施。

・新しい交通体系、管制制御手法等の検討を行っている委員会において、これまでの調査・検討を踏まえ、関係者の意見・ニーズ等を調査するとともに、シミュレーション等を実施し、ITを活用した航行規制の効率化によるノンストップ航行の実現に向けた

1) 東京湾船舶交通体系委員会

平成15年2月 第2回委員会

平成15年3月 第3回委員会

2) 東京湾管制制御システム委員会

平成15年2月 第2回委員会

平成15年3月 第3回委員会

3) 東京湾リスクアセスメント委員会

・東京湾で大規模海難が発生した場合の被害想定、安全性と効率性を両立させた新たな交通体系、湾内ノンストップ航行の実現に向けた所要の評価・検討を行うとともに、AISを活用した次世代型航行支援システムの実施設計の一環とした実証実験を行った。

・14年度の検討結果について安全性と効率性の両面からの総合的評価及び関係者の合意形成が必要

②平成15年度末

・委員会を開催し、14年度の結果について安全性と効率性の両面から総合的に検討を行い、最終的な成案を得る。

・東京湾及びその周辺海域においてAISを活用した次世代型航行支援システムの基盤となるAIS陸上局の整備を行う。

・平成14年12月、AIS（船舶自動識別装置）を活用した次世代型航行支援システムの実施設計の一環として、東京湾及びその周辺海域を対象に平成15年度設置予定のAIS陸上局について、AISの通信・識別機能の確認及び有効エリア確定のための実証試験を実施した。

・東京湾等の輻輳海域において高速航行する船舶に求められる運航・性能要件を評価するため、高速船用シミュレータを整備
・シミュレータの機能を評価するため、船員経験者による予備的な実験を開始

・国際海上コンテナターミナルの整備、国際幹線航路におけるボトルネックの解消等の基盤整備を行っている。

・予備的な実験結果を基に輻輳海域での高速航行に係る課題を抽出し、平成15年度に実施するシミュレータ実験のためのシナリオを作成

・国際港湾機能強化のための事業の進捗等が図られた。例えば、18年度の供用を目指して名古屋港飛島埠頭南地区において大水深国際海上コンテナターミナルを着工

・実験シナリオの妥当性、設定された性能・運航要件の妥当性を評価するため、有識者による委員会を立ち上げるなどして検討を行う必要がある。

・国際港湾機能強化のための円滑な事業実施・推進

①第156回国国会期末：
・実際の航行に当たって想定されるシナリオの設定
・シナリオに基づいたシミュレータ実験による性能要件の抽出及び運航体制の提案
・安全性に係る評価指標の作成
・シナリオ、要件に対する検討委員会を立ち上げ
②平成15年末：
・シミュレータ実験を通じて、性能・運航上の要件に対する安全性評価及び要件設定を実施
・航行援助機能の提案
③それ以降：
・必要に応じ実船を用いた実証実験を実施

①～③：
引き続き、国際海上コンテナターミナルの整備、国際幹線航路におけるボトルネックの解消等、国際港湾機能強化のための基盤整備を推進。

<p>3. 民間投資・消費を誘発する都市再生の促進 (2) 都市再生プロジェクト等の活用 ・以下のような都市再生プロジェクトを推進する。 羽田空港の再拡張・国際定期便の就航、成田高速鉄道等の整備、高規格コンテナターミナルの整備等国際物流拠点の形成。</p>	<p>(4) スーパー中枢港湾の育成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・アジアの主要港を凌ぐ港湾サービスを実現するため、先導的・実験的に民間ノウハウを活かし市場原理に立脚したコンテナターミナルの経営を実現する「スーパー中枢港湾（国際海上コンテナ輸送における構造改革モデル港湾）」を15年度中に指定する予定。 ・我が国におけるコンテナ物流のコスト・サービスを向上させるために、スーパー中枢港湾の育成のための先導的・実験的施策を含む今後の港湾政策のあり方について交通政策審議会答申がとりまとめられた（H14. 11. 29）。 ・スーパー中枢港湾の育成に向けて、国土交通省港湾局と海事局とが共同で「スーパー中枢港湾選定委員会」を14年10月、12月に開催し、平成15年度中のスーパー中枢港湾の指定に向けて、中枢国際港湾の港湾管理者のなかから候補を募集し、各応募者から目論見書（スーパー中枢港湾育成に向けたアイデア）が提出された。 H14. 10. 7 第一回委員会開催 H14. 12. 6 第二回委員会開催 H14. 12. 11～H15. 1. 14 スーパー中枢港湾の指定を目指す港湾管理者を公募 H15. 1. 20～21 応募者からのヒアリングを実施。 	<ul style="list-style-type: none"> ・H14. 12. 6の第二回スーパー中枢港湾選定委員会において「わが国経済活性化に向けたスーパー中枢港湾のあり方」及び「スーパー中枢港湾指定のための基準」がとりまとめられ、スーパー中枢港湾の役割と課題・あり方及び指定のための基準が定められた。 ・H15. 1. 14までに、スーパー中枢港湾の指定をめざし、7港湾管理者、1グループの応募があった。 （東京都、川崎市、横浜市、名古屋港管理組合、四日市港管理組合、神戸市・大阪市（1グループとして応募）、北九州市、福岡市） 	<ul style="list-style-type: none"> ・港湾管理に係る地方行政の広域連携の実現 ・次世代高規格コンテナターミナルオペレーターの育成 	<ul style="list-style-type: none"> ①第156回国国会期末 ・平成15年2月24日に第三回委員会の議を経て、スーパー中枢港湾候補を選定。 ・候補となった港湾の管理者は、 1) 港湾の広域連携とコスト・サービス構造等の改革の促進、 2) そのために必要な次世代高規格コンテナターミナルオペレーターの育成等の手順、 3) これらを支える官民一体となった協力体制の構築、IT基盤等の確保、港湾を核としたロジスティクス機能の拡充、 を具体化するための行動計画（スーパー中枢港湾育成プログラム）を作成 ②平成15年末 ・H15年度中に指定基準に適合する候補をスーパー中枢港湾として指定 ③それ以降 ・指定されたスーパー中枢港湾の育成プログラムの実施
---	---	---	---	---

		<ul style="list-style-type: none"> ・地方公共団体からの要望に応え、構造改革特別区域法に港湾法等の特例として特区内の重要港湾において行政財産である港湾施設の、たとえば30年間の、貸付けを可能とする制度を創設した。 			<ul style="list-style-type: none"> ①第156回国会会期末 ・特区法の特例部分は平成15年4月1日より施行される予定。
<p>3. 民間投資・消費を誘発する都市再生の促進</p> <p>(2) 都市再生プロジェクト等の活用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・以下のような都市再生プロジェクトを推進する。 羽田空港の再拡張・国際定期便の就航、成田高速鉄道等の整備、高規格コンテナターミナルの整備等国際物流拠点の形成。 		<p>(5) 幹線道路網とのアクセシビリティの向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・幹線道路網とのアクセシビリティを向上する基盤整備を行っている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・港湾アクセスを向上するための事業進捗が図られた。例えば、東京港臨海道路1工区(大井埠頭その2～中央防波堤内側埋立地)は平成14年4月11日に供用開始。2工区については平成14年度新規着工。 	<ul style="list-style-type: none"> ・港湾アクセス向上のための円滑な事業実施・推進 	<ul style="list-style-type: none"> ①～③: 引き続き、東京港臨海道路等、港湾アクセス向上のための基盤整備を推進。
<p>3. 民間投資・消費を誘発する都市再生の促進</p> <p>(2) 都市再生プロジェクト等の活用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・災害時に大きな被害が想定される密集市街地の整備。 	国土交通省	<ul style="list-style-type: none"> ・密集市街地における防災街区の整備の促進に関する法律等の一部改正法案を今国会へ提出。 			
<p>3. 民間投資・消費を誘発する都市再生の促進</p> <p>(2) 都市再生プロジェクト等の活用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・電線類の地中化の推進。 	国土交通省 総務省 経済産業省	<p>まちなかの幹線道路を中心に電線類地中化を推進。また、よりコンパクトな電線共同溝(次世代型電線共同溝)のモデル施工を実施。</p>	<p>東京都内等で次世代型電線共同溝のモデル施工を実施。これにより、より狭い道路においても施工可能となり、安全で快適な通行空間の確保等を図ることが可能。</p>		<p>(継続実施)</p> <p>今後、電線類地中化を推進するため、まちなかの幹線道路において実施するとともに、より狭い道路である中規模程度の商店街等でも推進する。</p> <p>また、平成16年度を初年度とする「次期地中化計画」の策定に向けた検討を推進する。</p>

<p>3. 民間投資・消費を誘発する都市再生の促進 (2) 都市再生プロジェクト等の活用 ・鉄道駅（一日当たり平均利用者数5,000人以上）の段差解消率を2005年度までに60%（2000年度の約2倍）とし、本年度改正した高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律（ハートビル法）に基づき、100%の特別特定建築物（新・増改築工事に関わる部分の床面積が2,000㎡以上のも）に対して、利用円滑化基準への適合を義務づけた上、各種の支援措置を講ずることにより、バリアフリー化を積極的に推進する。</p>	<p>国土交通省</p>	<p>（鉄道） 鉄道駅のバリアフリー化を推進するため、平成14年度補正予算で国費55億円を、平成15年度予算案において国費72億円を計上し、バリアフリー施設の整備に対する支援措置を講じた。</p>	<p>（鉄道） 鉄道駅のバリアフリー施設の整備を推進することにより、都市基盤の一つである鉄道駅の機能が高まる。</p>	<p>（鉄道） 鉄道駅の段差解消率の目標達成に向けて、これまで以上にバリアフリー化を推進するため鉄道事業者等による取組みをさらに促すこと、また、国及び地方公共団体等における財源確保が課題である。</p>	<p>（鉄道） 目標達成のため、鉄道事業者等による取組みをさらに促すとともに、国及び地方公共団体において所要の支援措置を講ずることによりバリアフリー化を推進する。</p>
--	--------------	---	--	--	--

<p>3. 民間投資・消費を誘発する都市再生の促進 (2) 都市再生プロジェクト等の活用 ・鉄道駅（一日当たり平均利用者数5,000人以上）の段差解消率を2005年度までに60%（2000年度の約2倍）とし、本年度改正した高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律（ハートビル法）に基づき、100%の特別特定建築物（新・増改築工事に関わる部分の床面積が2,000㎡以上のも）に対して、利用円滑化基準への適合を義務づけた上、各種の支援措置を講ずることにより、バリアフリー化を積極的に推進する。</p>	<p>国土交通省</p>	<p>（建築物） ・高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律施行令の一部を改正する政令（平成15年政令第9号）によりバリアフリー化の義務付けの対象となる特別特定建築物及び利用円滑化基準等を規定。 ・認定建築物に対するNTT-C無利子貸付制度の対象施設に浴室等を追加。</p>	<p>建築物のバリアフリー化の促進</p>		<p>改正ハートビル法等の施行（平成15年4月1日）</p>
--	--------------	---	-----------------------	--	--------------------------------

C. 豊かな生活 安心・安全	関係 府省等	対応状況	主な成果	課題	これからの取り組み
イ. 税制改革					
(イ)「改革工程表の進捗状況」(14年1月)で未措置となっていた事項 地域で社会事業を担うNPOの支援強化	環境省	NPO等が行う自発的な環境保全活動の活性化方策について、中央環境審議会に対して諮問を行い、同審議会での審議を経て中間答申が取りまとめられた。	中間答申に盛り込まれたNPOに対する支援策を実施することによって自発的な環境保全活動が活性化することが期待される。	特になし	①既存制度の運用改善や必要に応じて法制度化に向けた検討を行う ② ③それ以降…必要な支援策の着実な実施
(脱温暖化の社会づくり) ○京都議定書の実施に必要な体制整備の一貫として排出権取引、環境に関する税・課徴金などの経済的手法について検討を進める。	環境省、経済産業省、関係府省	・平成15年1月、国内排出量取引に関する理解の増進と経験の蓄積を図ることを目的として、「温室効果ガス排出量取引シミュレーション事業」を三重県と共同して実施した。 ・温暖化対策税については中央環境審議会総合政策・地球環境合同部会の地球温暖化対策税制専門委員会において検討を進めている。	・温暖化対策税については、平成14年6月、同専門委員会において「我が国における温暖化対策税制について(中間報告)」を公表。	・国内排出量取引に関する知見を一層蓄積する必要がある。 ・温暖化対策税については、2004年の評価・見直しの結果、導入が必要とされた場合に備え、本年夏頃を目途にその具体的な案を示し、関係各方面の理解を求めていくことが必要。	②平成15年末 排出量取引については、企業の参加を得て、実際に自主的排出削減目標を設定し、排出量を算定・検証した上で、試行的に国内排出量取引を行う事業を実施する。 温暖化対策税については、地球温暖化対策税制専門委員会において検討を進め、本年夏頃までを目途にその具体的な案をとりまとめ、国民的な議論を喚起していく。
低公害車、燃料電池、スーパーエコシッパ等革新的な省エネ・新エネ技術の開発や新エネルギー施設の整備への支援を行うとともに、モーダルシフトを促進する。	環境省 経済産業省 国土交通省	・自動車税のグリーン化等の税制優遇措置による低公害車、低燃費車の普及促進	・低公害車が普及(平成13年3月63万台→平成14年12月381万台)。 ・新車販売される自動車の62%が低公害車(平成14年12月)	・低公害車の一層の普及(『低公害車開発普及アクションプラン』(平成13年7月 環境省、経済産業省及び国土交通省策定)において、「2010年までのできるだけ早い時期に100万台以上」を普及目標に設定)	<平成15年度に実施> ・低公害車新環境格付け制度検討調査の実施。 ・低公害車普及施策の推進及び拡充。

ロ. 歳出改革

<p>低公害車、燃料電池、スーパーエコシップ等革新的な省エネ・新エネ技術の開発や新エネルギー施設の整備への支援を行うとともに、モーダルシフトを促進する。</p>	<p>環境省 経済産業省 国土交通省</p>	<p>・地方公共団体に対する車両購入、天然ガス等の燃料供給施設の設置に要する費用の一部補助や低利融資の実施</p>	<p>・低公害車が普及（平成13年3月63万台→平成14年12月381万台）。</p>	<p>・低公害車の一層の普及（『低公害車開発普及アクションプラン』（平成13年7月 環境省、経済産業省及び国土交通省策定）において、「2010年までのできるだけ早い時期に1000万台以上」を普及目標に設定）</p>	<p><平成15年度に実施> ・低公害車新環境格付け制度検討調査の実施。</p> <p>・低公害車普及施策の推進及び拡充。</p> <p>・燃料電池自動車の環境面での総合的な検討の実施。</p>
		<p>・総理指示に基づき、政府の一般公用車について、平成14年度以降3年を目処に低公害車への切り替えを推進。またこれを明記した「政府がその事務及び事業に関し温室効果ガスの排出の抑制等のため実行すべき措置について定める計画」を閣議決定（平成14年7月19日）。</p>	<p>・平成13年度までに約7,000台の一般公用車の19%を低公害車化。平成14年度末までに一般公用車の45%を低公害車化する予定。</p>	<p>・全ての一般公用車への低公害車の導入（平成15年度末までに73%、平成16年度末までに100%導入の予定）。</p>	<p>・地方公共団体と協力し、需要サイドに立った、燃料電池自動車の有効かつ効率的な活用方法等についての検討・調査を実施。</p> <p>・定置用燃料電池設備等導入補助事業の実施。</p>
		<p>・副大臣会議燃料電池プロジェクトチーム（経済産業省、国土交通省及び環境省）が、燃料電池の実用化・普及の加速化に向けて、今後、拡充・強化すべき具体的な施策を取りまとめた報告書を公表（平成14年5月）。</p> <p>・市販世界第1号となる5台の燃料電池自動車を政府として率先導入（平成14年12月）。</p>	<p>・市販世界第1号となる5台の燃料電池自動車を政府として率先導入（平成14年12月）。</p>		<p><③それ以降> ・一般公用車への低公害車の導入は、平成15年度末までに73%、平成16年度末までに100%完了（約7,000台全てに導入）の予定。（今次国会における総理所信で言及）</p>

<p>都市のヒートアイランド現象の解消に向けた取組の推進</p>	<p>環境省 国土交通省 経済産業省 内閣官房 都市再生本部 事務局</p>	<p>・関係行政機関相互の密接な連携と協力を推進するため、関係府省からなる「ヒートアイランド対策関係府省連絡会議」を設置（平成14年9月6日）。</p> <p>・関係府省連絡会議において、各府省の取組についての情報交換のほか、学識経験者、地方公共団体、産業界を対象にヒアリングを行うなど、ヒートアイランド現象の解消対策に係る大綱の策定についての検討を実施。</p>	<p>・各府省の取組及び連絡会議における検討をもとに、ヒートアイランド現象の解消対策に係る大綱の策定に当たっての課題の抽出、取りまとめを実施。</p>	<p>・ヒートアイランドに係る対策を体系的かつ計画的にまとめた大綱の策定</p>	<p><平成15年度に実施></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ヒートアイランド現象のメカニズム等に係る調査研究の推進等 ・ヒートアイランドに係る対策を体系的かつ計画的にまとめた大綱の策定 <p><逐次実施></p> <ul style="list-style-type: none"> ・人工排熱の削減 ・人工化された地表面被覆の改善
<p>生態系保全を重視した国立公園管理のための制度化等のため、自然公園法改正案を提出する。</p>	<p>環境省</p>	<p>平成14年4月に「自然公園法の一部を改正する法律」が成立、公布。</p>	<p>「自然公園法の一部を改正する法律」が成立、公布されたことにより、利用調整地区制度や風景地保護協定制度など生態系保全を重視した国立公園管理が制度化された。</p>	<p>措置済みであり、特段の課題はなし。</p>	<p>平成15年4月の施行に向けた準備を進めているところ。</p>

<p>○地球温暖化問題（京都議定書の批准に備えた総合的な対策等）</p>	<p>環境省、経済産業省、関係府省</p>	<p>・平成14年3月19日、従来の対策に加え様々な追加的対策を新たに盛り込んだ、新しい地球温暖化対策推進大綱を策定し、100種類を超える対策のパッケージを示した。関係省庁との連携のもと、本大綱に盛り込まれた対策を推進しているところ。</p> <p>平成14年5月31日、京都議定書目標達成計画の策定や、地域協議会の設置などの国民の取組を強化するための措置等について規定した「地球温暖化対策の推進に関する法律の一部を改正する法律」が成立した。</p> <p>6月4日には同法を担保法として京都議定書を締結した。</p>	<p>・地球温暖化対策推進法に規定されている地方公共団体の実行計画が、平成14年10月1日現在で46の都道府県及び859の市町村にて策定。</p> <p>・地球温暖化対策推進法に規定されている「地球温暖化防止活動推進員」が、平成14年10月1日現在で、全国で2199人委嘱。</p> <p>・平成14年12月末現在で、低公害車は約381万台が普及。</p>	<p>・温室効果ガスの排出量を2008年から2012年の間に1990年と比べて6%削減するという、京都議定書の約束の達成に向け、地球温暖化対策推進大綱に盛り込まれた施策を着実に実行することが必要。</p>	<p>②平成15年末</p> <p>地球温暖化対策推進大綱に盛り込まれた対策を着実に実行。環境省においては、「地球温暖化対策地域協議会」の設立や、「都道府県地球温暖化防止活動推進センター」の指定を促進し、民生部門を中心に地域に根ざした効果的な二酸化炭素排出削減対策や、国民各界各層による活動を推進するための体制整備などを図っていく。</p> <p>また、地球温暖化対策推進本部において、地球温暖化対策の具体的措置の進捗状況を点検する。</p> <p>京都議定書の発効後、速やかに、大綱を基礎として京都議定書目標達成計画を策定し、同計画を着実に実行する</p>
--------------------------------------	-----------------------	---	--	--	---