

## 国土交通省の中期的地球温暖化対策に関する中間とりまとめ案 (総論)

### I はじめに

地球温暖化とそれに起因する気候変動は、経済社会活動、地域社会、国民生活全般に多大なる影響を及ぼすものであり、究極的には人類の生存基盤に関わる重大な課題である。このため、気候系に対して危険な人為的干渉を及ぼすこととならない水準において大気中の温室効果ガスの濃度を安定化させ、現在及び将来の世代のために気候系を保護するため、国際社会全体で地球温暖化の防止に取り組む必要がある。

我が国は、2008年から2012年の5年間で1990年比平均6%の温室効果ガス削減という京都議定書の約束を達成するため、京都議定書目標達成計画（以下、「目達計画」という。）に基づいて、国、地方公共団体、事業者や国民等の幅広い層で地球温暖化対策を進めてきた。

とくに、国土交通省は、CO<sub>2</sub>総排出量の約20%を占める運輸部門、30%以上を占める民生部門（業務その他部門、家庭部門）と、CO<sub>2</sub>排出量における比重の大きい両部門において、目達計画に基づいて地球温暖化対策を推進してきた。

現在、我が国は、全ての主要国が参加する公平かつ実効性のある国際的枠組みの構築と意欲的な目標の合意を前提として、2020年までに1990年比で25%の温室効果ガスの排出削減を目指すという中期目標を掲げている（P）。目達計画は2012年度をもって計画期間が終了するため、国際的枠組みの合意形成に関する国際交渉の動向を見据えつつ、政府として、2013年以降の地球温暖化対策に関する方針を検討し明確に示す必要がある。

これらの背景を踏まえ、社会資本整備審議会環境部会及び交通政策審議会交通体系分科会環境部会では、本年1月から国土交通省の中期的地球温暖化対策の検討を開始し、分野別に関係業界や有識者のヒアリングを実施してきた。本中間とりまとめは、これらの議論を踏まえて、同中期目標の達成に向けて（P）、国土交通省として目達計画に基づいて取り組んできた対策・施策を評価するとともに、今後取り組むべき地球温暖化対策・施策について検討を加えるものである。

なお、本年3月に発生した東日本大震災と福島原発事故等の影響により、エネルギー・環境政策の抜本的見直しが進められているところであることから、国土交通省の中期的地球温暖化対策もそれと整合性がとれたものとなるよう、その動向に十分に注意を払う必要がある。

## Ⅱ 温室効果ガス排出量削減の進捗状況

### 1. 我が国の温室効果ガス排出量削減の実績

2011年4月に発表された日本温室効果ガスインベントリ報告書によると、2009年度(平成21年度)の温室効果ガスの総排出量は12億900万トンであり、京都議定書の規定による基準年(原則1990年)の総排出量を4.1%下回り、前年度に比べても5.6%下回った。また、2009年度のGDP(百万円)当たりのCO<sub>2</sub>排出量は2.17トンであり、基準年から13.6%の減少、前年度から3.4%の減少となった。

### 2. 国土交通省に関連する主な部門のCO<sub>2</sub>削減の実績

#### (1) 運輸部門

2009年度の運輸部門のCO<sub>2</sub>排出量は2億2994万トンであり、基準年から5.8%増加しているが、2001年度を境に減少傾向にあり、前年度に比べて2.4%の減少となった。

内訳としては、自家用乗用車からのCO<sub>2</sub>排出量は2001年度に1990年度比52.2%増加の1億3029万トンを記録したが、燃費の改善、自動車グリーン税制、交通流対策等の対策の進展により、それ以降は概ね順調に減少傾向にあり、2009年度は1990年度比36.1%増加となった。

また、貨物自動車・トラックからのCO<sub>2</sub>排出量は、トラックの大型化、自家用から営業用への転換、トラック輸送の効率化や交通流対策等の対策の進展により、1996年度以降概ね順調に減少傾向にあり、2009年度は1990年度比17.1%の減少となった。

#### (2) 民生部門(業務その他の部門、家庭部門)

2009年度の民生部門のCO<sub>2</sub>排出量は3億7720万トンであり、基準年から29.3%の増加、前年度から6.8%の減少となった。内訳としては、業務その他の部門(商業、サービス、事業所等)のCO<sub>2</sub>排出量は2億1552万トンであり、基準年から31.2%の増加、前年度から7.8%の減少となり、家庭部門のCO<sub>2</sub>排出量は1億6169万トンであり、基準年から26.9%の増加、前年度から5.5%の減少となった。

業務その他の部門においては、建築物の省エネルギー性能の向上等の対策が進展しているものの、業務床面積の増加等により基準年に比べてCO<sub>2</sub>排出量が増加しており、また、家庭部門においても住宅の省エネルギー性能の向上等の対策が進展しているものの、世帯数の増加等により基準年に比べてCO<sub>2</sub>排出量が増加した。一方で、2008年秋に発生した世界的金融危機の影響によるエネルギー需要の減少等により前年度に比べてCO<sub>2</sub>排出量は減少している。

### Ⅲ 国土交通省の中期的地球温暖化対策の視点

国土交通省として目達計画に基づいて取り組んできた対策・施策を評価し、今後取り組むべき地球温暖化対策を検討・展開するに当たっては、以下の視点を念頭に置いて取り組む必要がある。

#### 1. 国土交通省の総合力・統合力の発揮

人口減少、少子高齢化、財政制約に加え、震災を契機としたエネルギー制約等の課題を克服し、我が国の明るい未来を築くためには、持続可能で活力ある国土・地域づくりの推進が不可欠であり、国土交通省では、持続可能な社会の実現、安全と安心の確保、経済活性化、国際競争力強化と国際プレゼンスの強化という4つの価値の実現に向けて取り組んでいく必要がある。とりわけ、持続可能な社会の実現のためには、低炭素・循環型システムの構築が急務であり、その一環として、地球温暖化対策にも積極的に取り組む必要がある。

とくに、国土交通省は、運輸、住宅・建築物、まちづくり等、多様な分野を所管するとともに（水平性）、同時に、現場業務から制度業務まで幅広く所掌しており（垂直性）、横軸・縦軸の双方に幅広く施策を展開しているため、この総合力を遺憾なく発揮することにより、効率的かつ効果的に地球温暖化対策を推進することができる。取組に当たっては、国土交通省は、部門横断的に、また、他府省と連携し、先端的な技術・システムの普及促進や地域の主体的取組を支援するモデル事業の活用を図る等、統合的に取組を進めることが重要である<sup>i</sup>。このように、分野別の地球温暖化対策・施策を講じるだけでなく、個々の枠を越えて、総合的、統合的、計画的、そして戦略的に取り組むことで、低炭素・循環型システムを構築し、持続可能で活力ある国土・地域を実現することができる。

このような考えに基づき、国土交通省では現在、「低炭素・循環型社会の構築」をはじめとする「4つの価値、8つの方向性」<sup>ii</sup>を柱とし、持続可能で活力ある国土・地域づくりを進めるため、国土交通省としての基本方針の策定と基本方針に基づく施策の検討・具体化に取り組んでいる。国土交通省の中期的地球温暖化対策の検討に当たっては、同取組との連携を図っていく。

なお、地球温暖化対策は、政府の取組だけではなく、企業、国民、NPO、地域等、あらゆる主体が参画し、協働することにより初めて効果が得られるものである。このた

<sup>i</sup>例えば、ある都市や地域で低炭素・循環型システムを構築するには、住宅・建築物の省エネ化、公共交通機関の利用促進、環境にやさしい自動車の普及促進、太陽光等の再生可能エネルギー設備の導入、蓄電池の設置、エリアでのエネルギー利活用の促進等、多様な地球温暖化対策・施策に一体的に取り組む必要がある。また、これらの先導的な取組を全国的に展開することで、持続可能で活力ある国土・地域の実現につながる。

<sup>ii</sup>「4つの価値」とは、①持続可能な社会の実現、②安全と安心の確保、③経済活性化、④国際競争力と国際プレゼンスの強化、「8つの方向性」とは、①-1低炭素・循環型システムの構築、①-2地域の集約化（「医職住」の近接）、②-1災害に強い住宅・地域づくり、②-2社会資本の適確な維持管理・更新、③-1個人資産の活用等による需要拡大、③-2公的部門への民間の資金・知見の取り込み、④-1我が国が強みを有する分野の海外展開・国際展開、④-2国際競争の基盤整備の促進を指す。

め、あらゆる主体が積極的に参画し、その資質・能力に応じた役割を担うよう、国が率先して地球温暖化対策に取り組むとともに、適切な情報提供やインセンティブの付与が重要である。

## 2. 東日本大震災を踏まえた視点

本部会は、本年9月、提言「東日本大震災からの復興に当たっての環境の視点 ～持続可能な社会の実現に向けて～」をとりまとめた。同提言は、震災からの復興のため、また、復興を契機として、傷ついた地域の風土の再生に取り組みながら、持続可能な社会づくりを妨げている20世紀の負の遺産を取り払い、21世紀の新しい地域像として災害に強いまちづくり、活力のある高齢化社会、明るい低炭素社会を目指し、「低炭素社会」、「自然共生社会・生物多様性保全」、「循環型社会」の3つの視点から環境と調和を含めた中・長期の視点からの復興の道筋を提案した。

東日本大震災を契機に喚起された新たなエネルギー需給のあり方の議論においては、3つの視点の中でもとりわけ低炭素社会の実現に大きな期待が寄せられており、そのためにも、国土交通省としても地球温暖化対策を積極的に展開していくことが重要である。

エネルギー・環境会議において来年夏までに策定することとなっている「革新的エネルギー・環境戦略」は、①省エネルギー、②再生可能エネルギー、③資源・燃料、④原子力、⑤電力システム、⑥エネルギー・環境産業の6つの重点分野の短期・中期・長期の優先課題に取り組むことにより、エネルギー需給のひっ迫の解消及び短中長期的なエネルギーの安全・安定供給・効率・環境を目指すものである。

6つの重点分野のうち、国土交通省の地球温暖化対策は、①省エネルギー、②再生可能エネルギー、⑥エネルギー・環境産業の3つの分野ととくに密接に関連していることから、他省庁と連携しつつ、各分野の以下に例示する取組を実施することにより、エネルギー需給のひっ迫の解消を目指す。

第一に、省エネルギーについては、HEMS・BEMS や高効率空調等の省エネ消費の加速、分散型電源、蓄電池や電気自動車等の需要家による電力投資の促進、スマートグリッドやスマートメーター等による見える化の促進とライフスタイルの変革、住宅・建築物の省エネ化等に取り組む。

第二に、再生可能エネルギーについては、立地可能地域の拡大・明確化のための立地規制改革、分散型エネルギーシステムの導入促進、再生可能エネルギーに技術開発の促進等に取り組む。

第三に、エネルギー・環境産業については、国際競争力向上と雇用創出を視野に、省エネ・再エネの産業の育成と競争力強化に取り組む。

これらの分野に重点的・戦略的に取り組むことは、震災を契機としたエネルギー需給のひっ迫等の課題の解決策となるとともに、中長期的には地球温暖化対策にも資するものである。

### 3. ライフスタイル・ワークスタイルの変化

低炭素社会を実現するには、これまでの大量消費型の生活形態・経済社会構造から資源節約型へと本質的な転換を図ることが必要であり、人流、物流や情報の流れに着眼し、ハード・ソフト両面の幅広い政策を講じる必要がある。このため、今後も省エネルギー・再生可能エネルギーについて積極的・先進的な取組を展開していくことが求められている。

その中でも、省エネ対策はエネルギー消費の態様によって左右されるところが大きいため、ハード面の省エネ化と併せて、ライフスタイルやワークスタイルなどのソフト面のあり方についてもエネルギー使用量の削減につながる取組が実施されることが重要である。人々の意識や行動変容を促すことは容易でなく、効果発現に時間を要することから、中長期的視点で取り組む必要がある。ライフスタイルやワークスタイルの見直しに当たっては、本年夏の節電の取組においても明らかになったように、快適性・利便性・知的生産性を犠牲にすることなく、無理の無い範囲での省エネに取り組むことが求められる。