

2. 温暖化に対応した社会の骨格づくり (地球温暖化対策の中長期的な取組)

我が国から国際社会へ2050年までの世界全体の温室効果ガス排出の半減を呼びかけるなど、ポスト京都議定書を見据えた中長期的視点に基づく低炭素社会への転換が課題となっており、集約型都市構造など低炭素型の都市・地域づくり、ハードとソフトの両面を通じた交通・物流の総合的なマネジメントを推進する。

また、地球温暖化の影響が、雨量変動幅の増大、海面上昇等の形で顕在化しつつあり、気候変動に起因して増大する渇水リスク及び災害リスクに対応するため、水資源の総合的なマネジメント及び計画的な防災・減災対策を推進する。

2-1 低炭素型の都市・地域づくり

2-2 低炭素型の交通・物流システムの構築

2-3 気候変動への適応策

施策分野			
地球温暖化対策	生物多様性	循環型社会	公害対策等
○			

施策の概要

都市整備事業の推進、民間活動の規制・誘導などの手法を組み合わせ、様々な都市機能が集約し、公共交通が中心となる集約型都市構造を実現する。

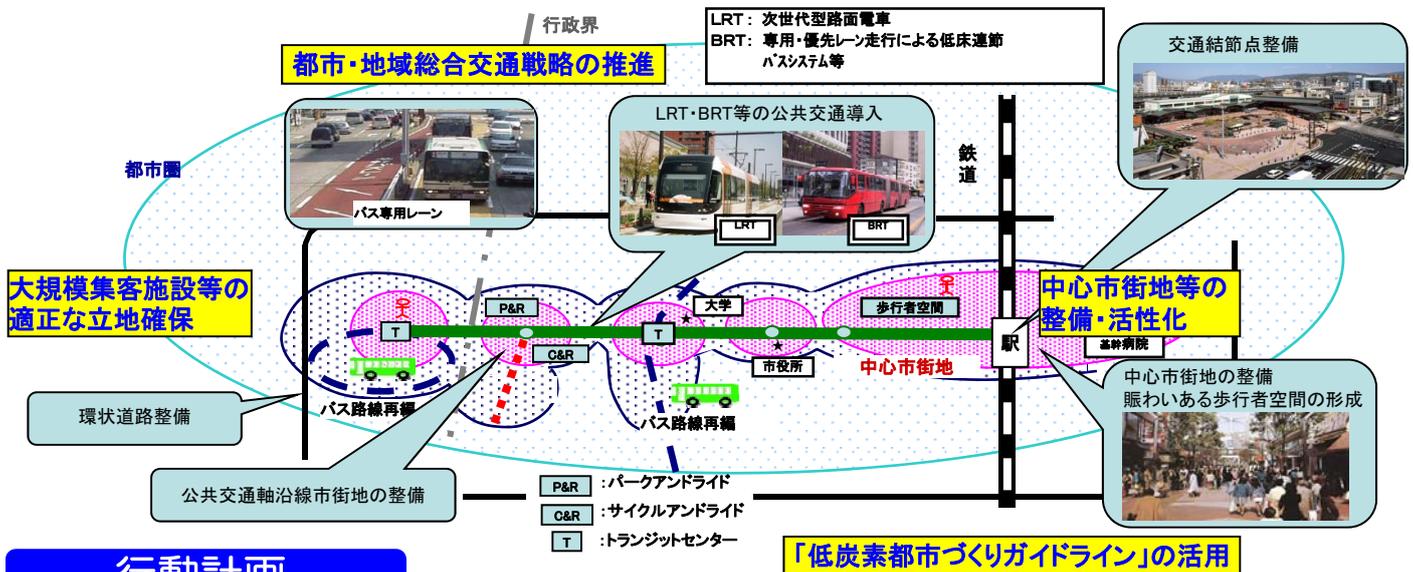
背景・課題・目標

- ・ 集約型の都市構造を実現することにより、自動車利用から公共交通への転換によるCO₂削減等の環境改善効果が期待される。
- ・ 都市構造の変革に係る施策は、その効果の発現には相当の期間を要するものであり、中長期的な視野で大きな効果を実現するよう取組むことが重要。

政策手段

以下の施策を総合的に推進する。

- ・ 都市計画制度による都市機能の適正な立地の確保
- ・ 各種都市機能(居住、公共公益施設、商業等)の中心部への集積促進
- ・ 公共交通を中心とした都市・地域総合交通戦略の推進
- ・ 「低炭素都市づくりガイドライン」の普及促進



行動計画

取組内容	平成20年度	21年度	22年度	23年度	24年度	それ以降
・都市機能の適正な立地の確保	都市計画法等の一部改正(平成19年度)	→	→	→	→	→
・中心市街地等の整備・活性化		→	→	→	→	→
・都市・地域総合交通戦略の推進		→	→	→	→	→

※今後、地球温暖化問題への対応のあり方も含め、都市政策の将来像について幅広く検討を実施。

施策分野			
地球温暖化対策	生物多様性	循環型社会	公害対策等
○			

施策の概要

集約型都市構造の実現に資する拠点的市街地等において、地区・街区レベルにおける包括的な環境負荷削減対策を強力に推進する。

背景・課題・目標

- ・我が国のCO₂排出量のうち、約1/2が主として都市活動に起因しており、このCO₂排出量は顕著に増加する一方、吸収源となる都市の緑は減少
- ・建築物や機器・設備など個別・単体対策にとどまらない、都市政策として環境対策に取り組むべきことが求められている

政策手段

- ・先導的都市環境形成促進事業により、計画策定、コーディネート、社会実験・実証実験等に対して支援
- ・先導的都市環境形成計画の認定を受けた地区においては、既往事業の特例により包括的な環境対策を推進
- ・都市環境形成促進調査により、自転車利用環境整備のための調査を実施

《拠点的市街地等における地区・街区レベルの先導的な都市環境対策》



行動計画

取組内容	平成20年度	21年度	22年度	23年度	24年度	それ以降
・計画策定、コーディネートに係る支援	→					
・社会実験に係る支援	→					
・既往事業の特例に係る支援	→					
・都市環境形成促進調査の実施	→					

施策分野			
地球温暖化対策	生物多様性	循環型社会	公害対策等
○		○	

施策の概要

長期にわたって使用可能な質の高い住宅ストックを形成していくため、住宅の建設、維持管理、流通、資金調達等の各段階において総合的な施策を講じる。

背景・課題・目標

・地球環境問題の深刻化や、少子高齢化の進展による社会福祉コストの増大が見込まれる等、新たな課題への対応が必要。

・住宅の「量」は一定程度充足したものの、成熟社会にふさわしい豊かな住生活が実感できているとは言い難い状況。



・長期にわたって使用可能な質の高い住宅ストックを形成し、環境負荷の低減や国民の住居費負担の軽減を図る。

政策手段

- ・長期にわたり使用可能な質の高い住宅の普及促進のための法制度の整備(長期優良住宅普及促進法)
- ・認定長期優良住宅に対する税の特例措置
- ・環境・リフォーム推進事業(長期優良住宅先導事業)の実施
- ・住宅履歴情報の整備
- ・長期優良住宅に対応した住宅ローンの実施
- ・長期優良住宅等推進環境整備事業の実施

成熟社会にふさわしい豊かさが実感できていない

「つくっては壊す」フロー消費型の社会から、「いいものをつくって、きちんと手入れして、長く大切に使う」ストック型社会への転換が急務

・少子高齢化の進展による福祉負担の増大
・地球環境問題
・廃棄物問題の深刻化

住宅政策 **ストック重視の住宅政策への転換** [=住生活基本法の制定(H18.6)]

長期にわたって使用可能な質の高い住宅ストックを形成

住宅の長寿命化への取組の推進

- | | |
|-----------|---|
| 法律 | 耐久性、維持管理容易性、一定の省エネ性能等を備えた質の高い住宅の建築及び適切な維持保全の実施を促進するため、
・建築・維持保全に関する計画の認定制度を創設(長期優良住宅普及促進法(H21.6.4施行))等 |
| 税制 | ・認定長期優良住宅の取得を促進(認定長期優良住宅に対する税の特例措置)
(所得税(ローン減税、投資型減税)、登録免許税、不動産取得税及び固定資産税について軽減措置) |
| 予算 | ・環境・リフォーム推進事業(長期優良住宅先導事業)の実施
・長期優良住宅等推進環境整備事業の実施
・住宅履歴情報の整備
・長期優良住宅に対応した住宅ローンの実施等 |

行動計画

取組内容	平成20年度	21年度	22年度	23年度	24年度	それ以降
法制度の整備		平成21年6月に長期優良住宅普及促進法が施行				
認定長期優良住宅に対する税の特例措置		長期優良住宅普及促進法の施行に合わせて施行		(引き続き検討)		
環境・リフォーム推進事業(長期優良住宅先導事業)の実施	平成20年度創設・運用					運用
住宅履歴情報の整備		仕組みの整備と普及				
長期優良住宅対応の住宅ローンの実施	開発	長期優良住宅普及促進法の施行に合わせて実施		運用		
長期優良住宅等推進環境整備事業の実施	平成20年度創設・運用					

施策分野			
地球温暖化対策	生物多様性	循環型社会	公害対策等
○			○

施策の概要

公共交通機関の利用促進や自動車交通流の円滑化などにより環境的に持続可能な交通（EST）の実現を目指す自発的な地域を支援し、ESTを全国規模で普及展開する。

背景・課題・目標

- 地球温暖化防止のため、旅客部門の二酸化炭素排出量増加の主因となっている自家用乗車への過度の依存を抑制する必要
- 平成16年度～18年度にかけて、ESTの実現を目指す先導的な地域をESTモデル地域として27箇所選定し、関係省庁、関係部局の連携により集中的に支援を実施
- 27箇所のESTモデル地域による先導的取組から、全国規模でのEST普及展開へと転換を図る手法の検討
- モデル事業の成果を踏まえ、ESTの実現に取り組む地域を全国規模に普及展開

政策手段

- ESTモデル地域に選定されている地域に対するフォローアップ
- 平成16～18年度に実施したESTモデル事業の成果をとりまとめ情報提供
- 環境改善目標（CO2削減目標など）の達成に向け、地域の特色を有効に活用した自発的な取組に対し関係省庁が連携して支援

- EST実現のため、以下のような取組を自発的に実施する地域に対し関係省庁が連携して支援

自動車交通流の円滑化

- 道路整備等・交通規制等



- ITSの推進（ETCの利用促進）



低公害車等の導入

公共交通機関の利用促進

- 通勤交通マネジメント
- LRTの整備・鉄道の活性化
- バスの活性化



LRTプロジェクトの推進



バスロケーションシステム

歩行者・自転車対策

- 関連の基盤整備等



歩道、自転車道、駐輪場等の整備

普及啓発



環境教育の実施

- ESTモデル事業の取組成果のデータベース化、情報提供

行動計画

取組内容	平成20年度	21年度	22年度	23年度	24年度	それ以降
モデル地域に対するフォローアップ		成果	成果			
モデル事業成果の情報提供						

施策分野			
地球温暖化対策	生物多様性	循環型社会	公害対策等
○			

施策の概要

スーパーエコシップ等新技術の普及促進、新規船舶・設備の導入への支援、省エネルギー法の適用等を通じ、トラック輸送から内航海運へのモーダルシフトの促進を図る。

背景・課題・目標

(目標)

京都議定書目標達成計画にもとづき、低炭素型海運システムを構築することにより、CO2排出量の削減を図る。

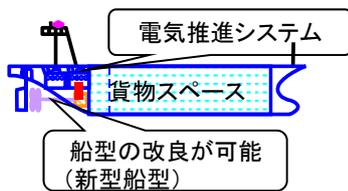
CO2排出削減見込み量: 約126万t-CO2(2010年度)

政策手段

- ・スーパーエコシップ等新技術の普及促進
- ・新規船舶・設備の導入への支援
- ・海上貨物輸送へのモーダルシフトの推進
- ・船舶の燃費性能を評価する指標の活用による省エネ船舶の普及促進等
- ・フェリー等の省エネ改造等への支援

施策の具体例

スーパーエコシップ等新技術の普及促進



独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構の共有建造制度を活用した二酸化炭素低減化船(スーパーエコシップ等)の導入促進を図る。

海上貨物輸送へのモーダルシフトの促進



エコシップマーク

省エネ・CO2削減に効果のあるフェリー、RORO船、コンテナ船、自動車船を一定程度利用するモーダルシフト貢献企業を選定する。

フェリー等の省エネ改造等への支援

【海上交通低炭素化促進事業】

○船舶の省エネ化に資する改造等に対する補助

<低炭素化に資する改造等の例>

- ・運航効率を向上させる船体改造・改修
- ・推進効率を向上させる機器の導入 等



低燃費ディーゼル機関



船底低摩擦化



プロペラボス取付翼

行動計画

取組内容	平成20年度	21年度	22年度	23年度	24年度	それ以降
・スーパーエコシップ等新技術の普及促進	—	—	—	—	—	—
・新規船舶・設備の導入支援	—	—	—	—	—	—
・海上輸送へのモーダルシフトの推進	—	—	CO2排出削減量 126万t-CO2	—	—	—
・フェリー等の省エネ改造等への支援	—	—	—	—	—	—
・省エネ船舶の普及促進	—	—	—	—	—	—

施策分野			
地球温暖化対策	生物多様性	循環型社会	公害対策等
○			

施策の概要

国際物流システムにおいて港湾は、海運・鉄道・道路を結びつける役割を果たしており、港湾を中心とする「物流システムの変革」を促すことにより、港湾から排出される温室効果ガスの削減だけでなく、国内全体の削減に貢献することが可能。

よって、港湾・航路・輸送モードの転換促進や、港湾活動における排出源対策等、港湾における温室効果ガスの削減に向けた取組を推進する。

背景・課題・目標

- ・港湾はトラック、船舶等の輸送の結節点であり、我が国の輸出入貨物の99.7%は港湾を經由
- ・港湾活動及び港湾を通過する物流活動により、大量の温室効果ガスを排出
- ・「物流システムの変革」を促すことにより、国内全体の温室効果ガスの削減を目指す

政策手段

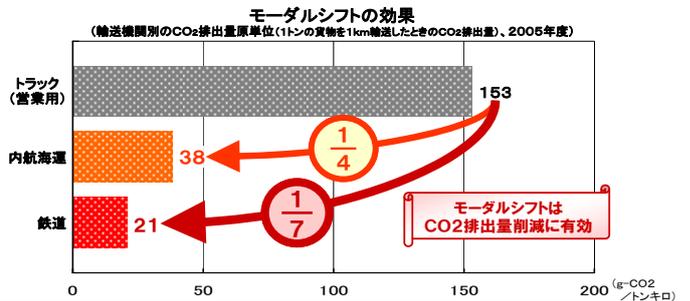
- ・内航海運、鉄道輸送等モーダルシフトの推進に向けた港湾施設整備の推進
- ・荷役機械のハイブリッド化による省エネルギー化、機能高度化による混雑緩和等による、港湾活動から排出される温室効果ガスの削減の推進

港湾活動における省エネルギー化の推進(例)

荷役機械のハイブリッド化による燃料消費量低減



モーダルシフトの推進



コンテナの鉄道積み替え



はしけ輸送への転換



行動計画

取組内容	20年度	21年度	22年度	23年度	24年度	それ以降
モーダルシフトの推進に向けた施設整備の推進	→					
港湾活動における温室効果ガスの削減の推進	→					

平成20年度: 港湾からの温室効果ガスの削減に関する検討会の実施

施策分野			
地球温暖化対策	生物多様性	循環型社会	公害対策等
○			

施策の概要

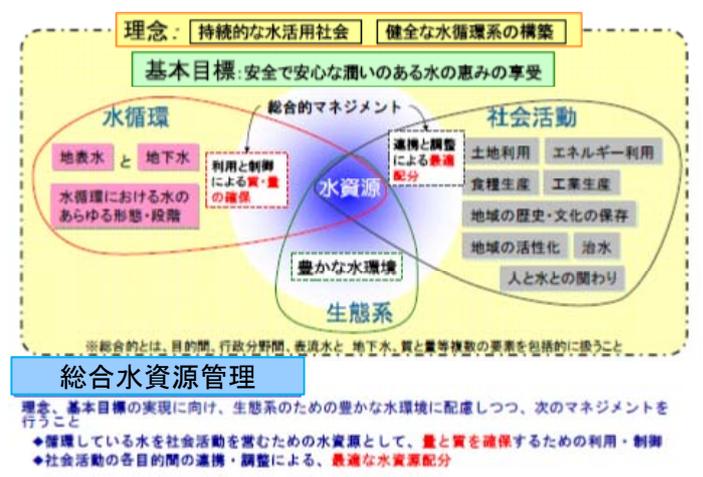
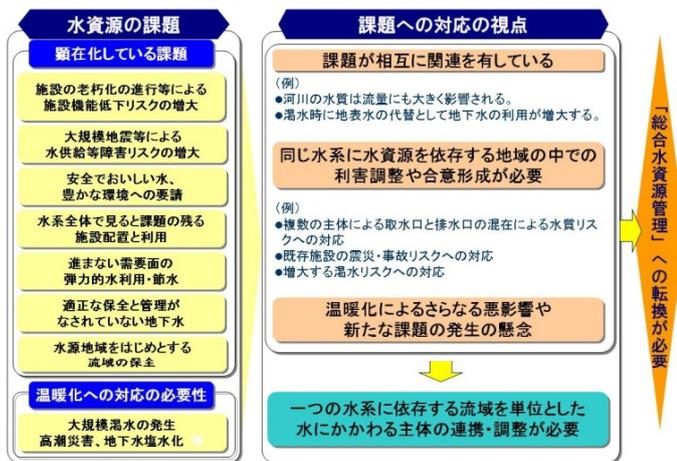
- ・水資源政策を、水資源開発中心から総合水資源管理へと転換する。

背景・課題・目標

- ・水資源施設の老朽化等を背景とした事故リスク、水質リスク、震災時の供給力低下等の課題が顕在化。加えて、気候変動の進行により、水利用の安定性の低下など水資源に深刻な影響が及ぶことが懸念される。
- ・従前の量的な充足を優先する方策から、危機管理、質の重視、水環境への配慮、水資源の有効活用、気候変動リスクへの対応といった観点から水資源を総合的にマネジメントする施策に転換する。

政策手段

- ・国土審議会水資源開発分科会における検討を経て、必要な制度的手当てを実施の上、関係主体による常設の場を設け、そこでの協議を通じて流域単位のマスタープランを策定して、具体的なマネジメントを推進



行動計画

取組内容	平成20年度	21年度	22年度	23年度	24年度	それ以降
・分科会における検討、必要な制度的手当て						
・具体的実施						

施策分野			
地球温暖化対策	生物多様性	循環型社会	公害対策等
○			

施策の概要

地球温暖化に伴う気候変動による海面水位の上昇、豪雨や台風の強度の一層の増大、渇水の深刻化等により増大する災害リスク変化に対し、災害に強い社会構造を構築するため適応策を立案・実施する。

背景・課題・目標

- ・我が国は沖積平野への人口・資産の集中やゼロメートル地帯の発達、台風や集中豪雨の発生する気候条件など、自然災害に対して脆弱な国土環境。
- ・IPCC第4次評価報告書では、気候変動により水害や土砂災害、高潮災害、海岸侵食、渇水被害等が増大・頻発すると予測されており、国民の安全安心を確保するための施策が求められている。
- ・さらに同報告書では、「適応策と緩和策のどちらも、その一方だけでは気候変化の影響を防ぐことができないが、両者は補完し合い、気候変化のリスクを大きく低減することが可能である」としており、災害リスクの増大への対応を行う適応策と緩和策を車の両輪として、共に進めていく必要。

政策手段

- ・社会資本整備審議会河川分科会答申「水災害分野における地球温暖化に伴う気候変化への適応策のあり方について」を踏まえた適応策の検討・実施。
- ・交通政策審議会答申「地球温暖化に起因する気候変動に対する港湾政策のあり方」を踏まえた適応策の検討・実施。
- ・今後の観測データや知見の蓄積に応じてシナリオを修正していく順応的なアプローチの採用しながら、適応策を実施。
- ・渇水リスクの増大に対応するため、多様な主体の連携によって、雨水、下水処理水等の都市が有する水資源を有効に活用。

気候変動に伴う災害リスクの増大への適応策の例



高規格堤防の整備



洪水調節施設の整備
(遊水地の例)



防潮水門の自動化・
遠隔操作化等



老朽化対策



下水道幹線の整備



再生水を雑用水
として利用



ピロティ構造の採用



イメージ図
高潮ハザードマップ

施設による適応策

地域づくりと一体となった適応策

危機管理対応を中心とした適応策

災害に強い社会構造を構築するため適応策を立案・実施

行動計画

取組内容	平成20年度	21年度	22年度	23年度	24年度	それ以降
適応策の検討	河川分科会: 答申 港湾分科会: 交通政策審議会: 答申					
適応策の実施						