

第三章 別表（各施策一覧表）

（別表 1）

1. 京都議定書の目標達成に向けた取組（地球温暖化対策の当面の取組）

	項目名	施策名	概要	目標
1-1	環境に配慮したまちづくり・公共交通	地域公共交通の活性化及び再生	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律を活用し、地域の自立した日常生活の確保等のため、鉄道、コミュニティバス、乗合タクシー、旅客船等、地域の協議会が行う多様な取組みに対し、地域公共交通活性化・再生総合事業により、一括で総合的に支援。	-
1-1	環境に配慮したまちづくり・公共交通	モビリティ・マネジメントによるエコ通勤の推進	モビリティ・マネジメントによるエコ通勤の推進	CO2排出削減量：113万t-CO2(2010年度)
1-1	環境に配慮したまちづくり・公共交通	LRTの導入促進	環境に優しく利用者本位の交通体系を構築するため、まちづくりと連携したLRTシステムの整備を推進することにより、人にも環境にも優しい社会の実現や高質な公共交通ネットワークの構築とともに、都市や地域の再生を図る。	運輸部門のCO2排出量：240～243百万t-CO2(2010年度)
1-1	環境に配慮したまちづくり・公共交通	エネルギー面的利用の推進	都市のエネルギー環境の改善を図るため、地域冷暖房の整備や、それらの連結等によるエネルギー面的利用の促進を図る。	-
1-1	環境に配慮したまちづくり・公共交通	鉄道のエネルギー消費効率の向上	VVVF機器搭載車両の導入等、エネルギー効率の良い車両の導入を促進する。	エネルギー消費原単位(kWh/km)：約7%改善(2010年度)
1-1	環境に配慮したまちづくり・公共交通	エコエアポートの推進	事業者等と協調して、空港の整備・管理運営に伴う環境負荷低減のための施策を「エコエアポート」として一体的に推進する。	エネルギー消費原単位(L/人キロ)：約15%改善(2010年度)
1-1	環境に配慮したまちづくり・公共交通	航空交通システムの高度化	航空管制・着陸装置の高度化等の運航の効率化を推進する。	-
1-1	環境に配慮したまちづくり・公共交通	環境的に持続可能な交通(EST)の普及展開	ESTの推進を目指す自発的な地域に対し、平成17年度から実施しているESTモデル事業の成果を情報提供するとともに、公共交通機関の利用促進、低公害車の導入促進、普及啓発等の分野に関し関係省庁が連携して支援することにより、地域の特色を活かしたESTの全国への普及展開を図る。	-
1-1	環境に配慮したまちづくり・公共交通	駅前広場交通結節点整備	鉄道駅等交通結節点において、乗り継ぎ・積み換えの改善や歩行空間のバリアフリー化を図るため、駅前広場・交通広場、アクセス道路、駅自由通路、パークアンドライド公共駐車場等を整備。	運輸部門のCO2排出量：240～243百万t-CO2(2010年度)
1-1	環境に配慮したまちづくり・公共交通	デマンドバスによる利便性向上	デマンドバスのさらなる利便性向上等のため、地上デジタル放送を活用したデマンドバスシステムに関する検討を実施。	-
1-1	環境に配慮したまちづくり・公共交通	鉄道駅のバリアフリー化	本格的高齢社会の到来、障害者の社会参加の要請の高まり等を背景に、高齢者や障害者等が鉄道または軌道を安全かつ円滑に利用できるようにするため、鉄軌道駅におけるバリアフリー化を推進する。	-
1-1	環境に配慮したまちづくり・公共交通	鉄道駅の総合的な改善	鉄道利用者の安全性や利便性の向上を図るために、市街地再開発事業、土地区画整理事業、自由通路の整備等都市側の事業と一体的に鉄道駅のホームやコンコースの拡幅等を行い、駅機能を総合的に改善するなど、地域の中心である鉄道駅及びその周辺を整備することにより地域の活性化を図る。	-
1-1	環境に配慮したまちづくり・公共交通	オムニバスタウン、バスロケーションシステム等によるバス利用促進策の充実	自家用車と公共交通機関のバランスのとれた交通体系の確立に資するオムニバスタウンの整備をはじめ、バスロケーションシステムの整備等について支援する。	-
1-2	自動車単体対策	低公害車普及／次世代低公害車開発・実用化の促進	大都市地域等における自動車に起因する大気汚染問題を解決するとともに、地球温暖化の防止に資するため、エコカー減税、補助制度や自動車グリーン税制の活用により低公害車の普及を促進する。また、革新的な技術を投入し、環境性能を格段に向上させた次世代の低公害車の開発・実用化を促進する。	○2020年度までに、NO2及びSPMの大気環境基準を確保することを目標とする。 ○CO2排出削減量：2,470～2,550万トン(2010年度) ○長期的な削減(2050年までに温室効果ガス排出量を半減)に貢献する。
1-2	自動車単体対策	自動車の燃費改善	我が国全体の排出量の約2割を占める自動車からのCO2の排出量削減を図るため、既に導入されている(乗用車等2007年7月、重量車2006年4月)2015年度燃費基準に適合する自動車の拡大・普及を推進する。	○CO2排出削減量：2,470～2,550万トン(2010年度) ○長期的な削減(2050年までに温室効果ガス排出量を半減)に貢献する。

	項目名	施策名	概要	目標
1-2	自動車単体対策	エコドライブの推進	エコドライブ管理システム(EMS)を活用したエコドライブの普及促進	CO2排出削減量: 134万t-CO2(2010年度)
1-3	交通流対策	バイパス・環状道路の整備や交差点の改良など交通容量拡大による渋滞対策	バイパス・環状道路の整備や交差点の改良など交通容量拡大による渋滞対策を推進。	運輸部門のCO2排出量: 240～243百万t-CO2(2010年度)
1-3	交通流対策	交通需要マネジメント(TDM)施策の推進	面的な渋滞対策が必要な都市圏においてパークアンドライドなどの交通需要マネジメント(TDM)施策や複数の交通機関の連携により利便性の向上を図るマルチモーダル施策を組み合わせ、総合的な渋滞対策を推進。	
1-3	交通流対策	自転車利用環境整備	自転車道などの自転車走行空間や自転車駐輪場の整備を推進し、自動車から自転車への利用の転換を促進。	
1-3	交通流対策	VICS普及促進	VICSの普及により交通流が円滑化し走行速度が向上することで、実走行燃費が改善され、自動車からのCO2排出量を削減。	
1-3	交通流対策	ETC利用促進	有料道路におけるETC利用を推進。	
1-3	交通流対策	路上工事の縮減	工事の共同施工や集中工事、共同溝の整備等により路上工事の縮減を実施。	
1-3	交通流対策	ボトルネック踏切等の対策	「開かずの踏切」、「交通が集中する踏切」等の解消を推進。	
1-4	物流の効率化	鉄道貨物輸送へのモーダルシフトの促進	北九州～福岡間、隅田川駅における輸送力増強等の戦略的なインフラ整備を行う。 『JR貨物による輸送品質改善・更なる役割発揮懇談会』を踏まえ、JR貨物において積載率向上等のための具体的方策の確立や、荷主ニーズに応じたきめ細やかな輸送品質の向上を図る。 『エコレールマーク』の更なる普及を図る。	鉄道貨物へのモーダルシフトによるCO2削減量: 53万t-CO2(2006年)→80万t-CO2(2010年)(2000年比)
1-4	物流の効率化	モーダルシフト等の促進により環境負荷の小さい物流体系を構築【国際貨物の陸上輸送距離削減】	国際海上コンテナターミナルや、国際物流ターミナルを整備することで、国際貨物の陸上輸送距離を削減し、二酸化炭素排出量の削減を図る。	CO2排出削減量(1993年を基準として): 約262万t-CO2(2010年)
1-4	物流の効率化	グリーン物流パートナーシップ会議を通じた支援	物流分野における荷主と物流事業者の協働によるモーダルシフトや共同輸配送等のCO2排出削減に資する事業に対して支援を行う。	-
1-4	物流の効率化	グリーン経営認証制度活用の拡大	トラック、バス、タクシー、内航海運、旅客船、港湾運送及び倉庫の各業種の認証制度の普及・促進により、平成19年度末までに認証取得事業者2,000社を達成。	全事業者の10%の取得を目指す(2010年度)
1-4	物流の効率化	物流効率化に資する道路網の整備	拠点的な空港・港湾からICへのアクセス道路の整備や国際標準コンテナ車の通行支障区間の解消を推進。	運輸部門のCO2排出量: 240～243百万t-CO2(2010年度)
1-4	物流の効率化	低公害車の普及促進(再掲)	CNGトラック等の導入に対する支援を行うことにより、低公害車の普及を促進し、大気環境の改善を図る。	-
1-4	物流の効率化	アイドリングストップ設備の普及促進	トラックのアイドリングストップ時における空調等車載装置の普及を促進する。	-
1-4	物流の効率化	海運グリーン化総合対策	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。	CO2排出削減見込量: 約126万t-CO2(2010年度)
1-4	物流の効率化	モーダルシフト等の促進により環境負荷の小さい物流体系を構築【複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルの整備】	環境負荷が少なく、輸送効率の高い国内海上輸送の利用促進を図るため、陸上輸送と海上輸送が円滑かつ迅速に結ばれた複合一貫輸送に対応した国内物流拠点を整備する。	-
1-4	物流の効率化	AISを活用した港湾物流の効率化	船舶自動識別装置(AIS)から得られる情報を港湾物流事業者へ提供することにより、事業者の人・物の手配を効率化し、港湾物流全体のコストダウン及び環境負荷の低減を目指す。	-
1-4	物流の効率化	船舶への陸上電力供給施設の導入促進	船舶は港湾内に停泊している際にも船内で必要となる電力を自ら確保するため重油等による船舶発電を行っており、二酸化炭素排出削減の緊急性のみならず港湾周辺の大気環境保全の要請などに鑑みて、船舶への陸上電力供給施設の導入の実現に向けて取り組む。	-
1-4	物流の効率化	出入管理情報システムの構築	国際コンテナターミナルに出入りする者(トラックドライバー等)の個人識別情報の照合を行うことにより、当該ターミナルへの人の出入りを確実かつ円滑に管理するための出入管理情報システムを導入し、セキュリティ水準の高い効率的な物流を実現し、社会経済活動の環境負荷を低減する。	-

別表 1 - 2

	項目名	施策名	概要	目標
1-4	物流の効率化	物流連携効率化推進事業	荷主企業、物流事業者、地方公共団体等物流に係る多様な関係者が連携して実施する都市内や物流拠点周辺での共同輸配送等、物流の効率化を図る取組みを支援することにより、効率的で環境にやさしい物流の実現を図る。	-
1-4	物流の効率化	モーダルシフト等推進事業	荷主企業及び物流事業者等、物流に係る関係者によって構成される協議会が行うモーダルシフト等推進事業計画に基づく事業に要する経費の一部を補助することにより、CO2排出原単位の小さい輸送手段への転換を図るモーダルシフトを推進するとともに、温室効果ガスの削減による地球温暖化の防止及び低炭素型の物流体系の構築を図る。	・トラックから鉄道コンテナに転換することで増加する鉄道コンテナ輸送量 約36億トンキロ増送 ・海上輸送量(自動車での輸送が容易な貨物(雑貨)量) 約5億トンキロ増送(2010年比)
1-4	物流の効率化	3PL事業の促進	3PL事業促進のための環境整備を図るため契約に関するガイドライン等を広く周知するとともに、3PL人材育成研修を実施。	-
1-4	物流の効率化	「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律」における物流の効率化	平成17年10月より施行された「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律」に基づき、交通インフラ等の周辺に高機能な倉庫等の物流施設の整備を促進することにより、物流の効率化および「環境負荷の低減(CO2排出量の削減)」を図る。	-
1-4	物流の効率化	物流CO2排出量ディスクロージャー調査	従来の省エネ法の定着を念頭に置き、荷主企業がサプライチェーン全体におけるCO2排出量の把握・開示をより一層進めていけるよう、物流に焦点を当て、国内から国際物流、外国内物流、さらには単体から連結グループ企業へ広がっていくための統一的な手法を調査研究。広く把握することを第一義として企業が共通して活用できる簡便な方法においてCO2排出量を算定できるような仕組みを目指す。既存の算定方法を可能な限り取り入れ、将来的にも企業にとって有効に活用できるものを目指す。	-
1-5	住宅・建築物の省エネ性能の向上	より環境負荷の少ない住宅・建築物の開発・普及	躯体の断熱性や建築設備の効率性などの省エネルギー性能の高い住宅・建築物の普及を促し、省エネ機器の導入や再生可能エネルギー利用の促進との連携を図りつつ、住宅・建築物における省エネルギーを促進する。	
1-5	住宅・建築物の省エネ性能の向上	改正省エネ法による住宅・建築物の省エネ性能の向上	大規模な住宅・建築物に係る担保措置を強化するとともに、住宅・建築物に係る省エネルギー措置の届出等の義務付けの対象について、一定の中小規模の住宅・建築物へ拡大するなど改正省エネ法により、住宅・建築物の省エネ性能の向上を促進。	
1-5	住宅・建築物の省エネ性能の向上	住宅の省エネ改修促進税制による住宅の省エネ性能の向上の支援	一定の要件を満たす住宅の省エネ改修工事等に充てた借入金等を有する場合の所得税額の控除額に対する特例措置及び一定の要件を満たす住宅の省エネ改修工事を実施した場合の固定資産税の減額措置を実施する。借入金の有無にかかわらず適用を受けることのできる、一定の要件を満たす住宅の省エネ改修工事を実施した場合の所得税の特例措置(投資型減税)を実施する。	
1-5	住宅・建築物の省エネ性能の向上	エネルギー需給構造改革推進投資促進税制による建築物の省エネ性能の向上の支援	省エネ効果の高い窓等の断熱と空調、換気、照明、給湯等の建築設備から構成される省エネビルシステム等を対象として法人税等の特例措置を行う。	
1-5	住宅・建築物の省エネ性能の向上	住宅・建築物省CO2先導事業、建築物省エネ改修推進事業	以下の事業に対して補助を行う(平成22、23年度)。 ①CO2の削減に寄与する先導的な技術や取り組み等が導入され、省CO2の実現性に優れた住宅・建築物のリーディングプロジェクト ②躯体の省エネ改修、かつ建物全体で10%以上の省エネ効果が見込まれる等、省エネ改修の促進に寄与する建築物の省エネ改修事業	新築住宅における省エネ判断基準(平成11年基準)の適合率: 66%(2010年度)(当該年度に住宅性能評価を受けた住宅のうち、省エネ判断基準(平成11年基準)に適合している住宅の戸数の割合) 新築建築物における省エネ判断基準(平成11年基準)の適合率: 85%(2010年度)(当該年度に建築確認された建築物(2,000m ² 以上)のうち、省エネ判断基準(平成11年基準)に適合している建築物の床面積の割合)
1-5	住宅・建築物の省エネ性能の向上	中小事業者等の省エネ対策に係る施工技術等の導入の促進	中小事業者等による省エネ対策の円滑化を図るため、断熱性能等の向上に係る施工技術等の導入の促進や事業者を通じた消費者への啓発等に対する支援を行う。	
1-5	住宅・建築物の省エネ性能の向上	住宅設備を含めた総合的な省エネ評価手法の開発の推進	住宅におけるエネルギー消費をより一層削減するため、外壁等の断熱性能のみならず、住宅設備のエネルギー効率を含めた総合的かつ汎用性の高い省エネ性能の評価方法開発する。	

別表 1 - 3

	項目名	施策名	概要	目標
1-5	住宅・建築物の省エネ性能の向上	住宅・建築物に関する総合的な環境性能評価手法(CASBEE)の開発・普及	住宅・建築物の居住性(室内環境)の向上と地球環境への負荷の低減等を、総合的な環境性能として一体的に評価を行い、評価結果を分かり易い指標として示す建築物総合環境性能評価システムの開発・普及を推進。	
1-5	住宅・建築物の省エネ性能の向上	住宅性能表示制度の普及推進	住宅品質確保法による、省エネ性能等住宅の性能について消費者に分かりやすく表示する制度(住宅性能表示制度)の普及を推進。	
1-5	住宅・建築物の省エネ性能の向上	証券化支援事業の枠組みを活用した優良住宅取得支援制度による省エネルギー性に優れた住宅の誘導	住宅金融支援機構による証券化支援事業の優良住宅取得支援制度において、省エネルギー性等の観点から良質な住宅の取得を金利引下げにより支援する。	
1-5	住宅・建築物の省エネ性能の向上	社会資本整備総合交付金を活用した地域の創意工夫による省エネ住宅等の普及促進	公営住宅の省エネ性能の向上を図る観点から、省エネ改修等の公営住宅ストック総合改善事業について助成を行うほか、提案事業として、省エネ住宅等の普及促進に資する施策に対して助成する。	
1-5	住宅・建築物の省エネ性能の向上	住宅エコポイント	○住宅エコポイントは、エコ住宅の新築やエコリフォームに対し、ポイント(多様な商品・サービスに交換可能なポイント)を発行する制度。 [ポイントの発行対象] ・エコ住宅の新築 平成21年12月8日～平成23年7月31日(※)に建築着工したもの ・エコリフォーム (窓の断熱改修、外壁・天井または床の改修工事) 平成22年1月1日～平成23年7月31日(※)に工事着手したもの ※工事の対象期間を5ヶ月間短縮(平成23年5月13日公表。※は短縮後の期限)	
1-6	下水道施設における対策	下水道における省エネ・新エネ対策	下水道施設において、設備の運転改善及び効率の良い機器の導入等の省エネルギー対策や、下水汚泥由来の固形燃料、消化ガスによる発電等の新エネルギー対策を実施する。	CO2排出削減量：90万t-CO2(2010年度)
1-6	下水道施設における対策	下水道におけるN2O排出削減	下水汚泥の焼却施設における燃焼の高度化により、焼却に伴う一酸化二窒素の排出を削減する。	温室効果ガス排出削減量：126万t-CO2(2010年度)
1-7	温室効果ガス吸収源対策	都市緑化等の推進	都市公園、道路緑地、河川・砂防緑地、港湾緑地、下水道処理施設内の緑地、公的賃貸住宅地内の緑地、官公庁施設敷地内の緑地等の整備の推進。	CO2吸収量：74万t-CO2(2010年度)
1-7	温室効果ガス吸収源対策	都市緑化等の推進 合同庁舎における太陽光発電・建物緑化の整備 屋上等の緑化の推進	構造上立地上の不都合のない合同庁舎において太陽光発電又は建物緑化を整備する。	太陽光発電又は建物緑化を合同庁舎約120棟に整備(2012年度)
1-7	温室効果ガス吸収源対策	都市緑地等の保全	都市内等の既存樹林等について、適切な保全、規制又は管理による吸収源対策の推進。	-
1-8	新エネルギー・新技術の活用等による先導的取組	官庁施設のグリーン化	・全ての新築庁舎をグリーン庁舎として整備する。 ・グリーン診断の結果を踏まえた計画的なグリーン改修を実施する。 ・空調和設備のエネルギー性能の一貫したマネジメントを行うライフサイクルエネルギーマネジメント(LCEM)手法の活用に取り組む。 ・中央官街(霞が関地区)における省CO2型官庁街の整備。 ・官庁施設の設計者選定に当たり環境配慮契約法に基づく環境配慮型プロポーザル方式の活用・推進を行う。 ・官庁施設における環境負荷低減プログラムを策定・推進する。 ・官庁官舎環境報告書を公表する。	-
1-8	新エネルギー・新技術の活用等による先導的取組	都市緑化等の推進 合同庁舎における太陽光発電・建物緑化の整備 屋上等の緑化の推進	構造上立地上の不都合のない合同庁舎において太陽光発電又は建物緑化を整備する。	太陽光発電又は建物緑化を合同庁舎約120棟に整備(2012年度)

	項目名	施策名	概要	目標
1-8	新エネルギー・新技術の活用等による先導的取組	官公庁施設における温室効果ガス排出削減対策等に関する技術支援	・運用改善効果の高い施設への支援・指導等、適正な運用管理を徹底し、官庁施設の運用段階における省エネルギー・省CO2対策を推進する。 ・ESCO事業の促進に取り組む。 ・各省庁・地方公共団体への協力、連携による省CO2化を推進する。	-
1-8	新エネルギー・新技術の活用等による先導的取組	住宅・建築物運用に起因する二酸化炭素排出量低減技術の効果実証と普及ツールの開発	住宅・建築物は使用条件が複雑多様であり、省エネ技術の実使用時における省エネ効果を正確に予測することは一般に考えられているほど簡単なものではない。実証実験及び実使用条件下での性能検証を中心として、その課題を克服し、設計内容から省エネ効果を正確に推定する手法を開発し、そのノウハウの普及のための設計方法書等のツールを開発する。	2000年頃の標準的設計に対して50%の二酸化炭素排出量の削減
1-8	新エネルギー・新技術の活用等による先導的取組	燃料電池及び水素エネルギーを中心とした地域エネルギーシステム計画手法の開発	平成19年度までに科学技術連携施策群「水素利用／燃料電池」において実施した研究の成果（地域水素エネルギー利用システムの解析プログラム及びデータベース）を活用し、また燃料電池の挙動に係る実証実験結果を用いて、極力化石燃料に依存しないエネルギーの地域的な需給システムの最適解を見出す。	長期的にはゼロエミッションを目指す、短中期的には30%程度の削減を目指す
1-8	新エネルギー・新技術の活用等による先導的取組	剪定木材、除草草木等の公共事業由来のバイオマスの各種利用技術の開発	公共事業に由来するバイオマスは、日常の管理水準や収集運搬の容易性などの面から見れば、わが国のバイオマス資源の中で再優良の資源であることから、公共事業バイオマスを適正に管理し、効率的に収集・エネルギー化するためのシステム構築に向けた研究開発を行う。	-
1-8	新エネルギー・新技術の活用等による先導的取組	地球温暖化緩和策の一貫としての水力発電の積極的活用	「再生可能（CO2を排出せず、燃料である水を消費しない）」エネルギーである水力発電に着目し、ダムからの従属式小水力発電の積極活用、河川等における小水力発電の普及増進などを進める。	-
1-8	新エネルギー・新技術の活用等による先導的取組	省エネに資する船舶の普及促進	環境にやさしく経済的な次世代内航船（スーパーエコシップ）等新技術を導入した船舶の普及促進を図る。	スーパーエコシップ導入によるCO2排出削減量：約1万t-CO2(2010年度)
1-8	新エネルギー・新技術の活用等による先導的取組	港湾空間における風力発電施設の立地への支援	港湾・沿岸域への風力発電施設の立地について、情報提供等を通じた支援を行う。	-
1-8	新エネルギー・新技術の活用等による先導的取組	航路標識電源のクリーンエネルギー化	商用電源を利用する航路標識の電源について、太陽光発電などの導入整備を推進する。	-

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)

	項目名	施策名	概要	目標
2-1	低炭素型の都市・地域づくり	集約型都市構造の実現	・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 からなる集約型都市構造の実現を行う。	-
2-1	低炭素型の都市・地域づくり	地区・街区レベルでの包括的な都市環境対策の推進	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官民共同の包括的な都市環境対策にかかる取組を総合的に推進する。	-
2-1	低炭素型の都市・地域づくり	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	長期優良住宅について、その建築及び維持保全に関する計画を認定する制度や、認定を受けた計画に係る住宅の流通を促進する制度の創設等の措置を講ずる。	-
2-1	低炭素型の都市・地域づくり	長期優良住宅普及促進税制の実施	一定の基準に適合する認定長期優良住宅に係る所得税、登録免許税、不動産取得税、固定資産税について、一般の住宅に比べ更に軽減する特例措置を実施する。借入金の有無にかかわらず適用を受けることのできる、一定の基準に適合する認定長期優良住宅に係る所得税の特例措置(投資型減税)を実施する。	-
2-1	低炭素型の都市・地域づくり	長期優良住宅等推進事業(平成22年度 環境・リフォーム推進事業(長期優良住宅先導事業))	長期優良住宅等の普及・推進のため、先導的な材料・技術・システム等が導入される等の長期優良住宅等にふさわしい提案を有し、長期優良住宅等の普及啓発に寄与する事業に対して補助を行う。	-
2-1	低炭素型の都市・地域づくり	住宅履歴情報の整備	円滑な住宅流通や計画的な維持管理等を可能とするため、新築、改修、修繕、点検時等において、設計図書や施工内容等の情報が確実に住宅履歴情報として蓄積され、活用される社会的仕組みの普及を推進する。	-
2-1	低炭素型の都市・地域づくり	長期優良住宅に対応した住宅ローンの実施	長期優良住宅に対応した民間住宅ローンの開発を促進する観点から、住宅金融支援機構の証券化支援業務について、償還期間の設定を最長50年とする制度(「フラット50」)を実施する。	-
2-1	低炭素型の都市・地域づくり	長期優良住宅等推進環境整備事業	長期優良住宅等を推進する担い手の育成、ビジネスモデルの構築を図るため、住み替え等の推進及び良好な居住環境の整備を推進する住民組織・NPO等への助成を行う。	-
2-1	低炭素型の都市・地域づくり	環境的に持続可能な交通(EST)の普及展開(再掲)	ESTの推進を目指す自発的な地域に対し、平成17年度から実施しているESTモデル事業の成果を情報提供するとともに、公共交通機関の利用促進、低公害車の導入促進、普及啓発等の分野に関し関係省庁が連携して支援することにより、地域の特色を活かしたESTの全国への普及展開を図る。	-
2-1	低炭素型の都市・地域づくり	集約型都市構造を形成する緑のあり方の検討	集約型都市構造の骨格を形成する緑の保全・創出方策の検討を行う。	-
2-1	低炭素型の都市・地域づくり	下水熱の活用	下水及び下水処理水の有する熱(下水熱)の利用により、地域における効率的なエネルギー供給を行う。	-
2-1	低炭素型の都市・地域づくり	より環境負荷の少ない住宅・建築物の開発・普及(再掲)	躯体の断熱性や建築設備の効率性などの省エネルギー性能の高い住宅・建築物の普及を促し、省エネ機器の導入や再生可能エネルギー利用の促進との連携を図りつつ、住宅・建築物における省エネルギーを促進する。	-
2-1	低炭素型の都市・地域づくり	改正省エネ法による住宅・建築物の省エネ性能の向上(再掲)	大規模な住宅・建築物に係る担保措置を強化するとともに、住宅・建築物に係る省エネルギー措置の届出等の義務付けの対象について、一定の中小規模の住宅・建築物へ拡大するなど改正省エネ法により、住宅・建築物の省エネ性能の向上を促進。	-
2-1	低炭素型の都市・地域づくり	住宅の省エネ改修促進税制による住宅の省エネ性能の向上の支援(再掲)	一定の要件を満たす住宅の省エネ改修工事等に充てた借入金を有する場合の所得税額の控除額に対する特例措置及び固定資産税の減額措置を創設する。借入金の有無にかかわらず適用を受けることのできる、一定の要件を満たす住宅の省エネ改修工事を実施した場合の所得税の特例措置(投資型減税)を創設する。	-
2-1	低炭素型の都市・地域づくり	エネルギー需給構造改革推進投資促進税制による建築物の省エネ性能の向上の支援(再掲)	省エネ効果の高い窓等の断熱と空調、換気、照明、給湯等の建築設備から構成される省エネビルシステム等を対象として法人税等の特例措置を行う。	-

	項目名	施策名	概要	目標
2-1	低炭素型の都市・地域づくり	住宅・建築物省CO2推進事業(平成22年度 環境・リフォーム推進事業(①住宅・建築物省CO2先導事業、②住宅・建築物省エネ改修推進事業))(再掲)	先進的かつ効果的な省CO2技術が導入された住宅・建築物のモデルプロジェクトに対する補助を行う。(平成20年度) 以下の事業に対して補助を行う。 ①CO2の削減に寄与する先導的な技術や取り組み等が導入され、省CO2の実現性に優れた住宅・建築物のリーディングプロジェクト ②躯体の断熱改修、かつ建物全体で10%以上の省エネ効果が見込まれる等、省エネ改修の促進に寄与する住宅・建築物の省エネ改修事業	-
2-1	低炭素型の都市・地域づくり	中小事業者等の省エネ対策に係る施工技術等の導入の促進(再掲)	中小事業者等による省エネ対策の円滑化を図るため、断熱性能等の向上に係る施工技術等の導入の促進や事業者を通じた消費者への啓発等に対する支援を行う。	-
2-1	低炭素型の都市・地域づくり	住宅設備を含めた総合的な省エネ評価手法の開発の推進(再掲)	住宅におけるエネルギー消費をより一層削減するため、外壁等の断熱性能のみならず、住宅設備のエネルギー効率を含めた総合的かつ汎用性の高い省エネ性能の評価方法を開発する。	-
2-1	低炭素型の都市・地域づくり	住宅・建築物に関する総合的な環境性能評価手法(CASBEE)の開発・普及(再掲)	住宅・建築物の居住性(室内環境)の向上と地球環境への負荷の低減等を、総合的な環境性能として一体的に評価を行い、評価結果を分かり易く表示。	-
2-1	低炭素型の都市・地域づくり	住宅性能表示制度の普及推進(再掲)	住宅品質確保法による、省エネ性能等住宅の性能について消費者に分かりやすく表示する制度(住宅性能表示制度)の普及を推進。	-
2-1	低炭素型の都市・地域づくり	証券化支援事業の枠組みを活用した優良住宅取得支援制度による省エネルギー性に優れた住宅の誘導(再掲)	住宅金融支援機構による証券化支援事業の優良住宅取得支援制度において、省エネルギー性等の観点から良質な住宅の取得を金利引下げにより支援する。	-
2-1	低炭素型の都市・地域づくり	地域住宅交付金を活用した地域の創意工夫による省エネ住宅等の普及促進(再掲)	公営住宅の省エネ性能の向上を図る観点から、省エネ改修等の公営住宅ストック総合改善事業について助成を行うほか、提案事業として、省エネ住宅等の普及促進に資する施策に対して助成する。	-
2-1	低炭素型の都市・地域づくり	炭素の固定に資する木造住宅の振興	林業等他の産業と連携した地域の木造住宅市場の活性化や中小住宅生産者の技術力の向上等の取組を推進。	-
2-1	低炭素型の都市・地域づくり	北海道環境イニシアティブの推進	地球環境問題をテーマとする北海道洞爺湖サミットの開催を契機として、多様な主体との連携・協働により、我が国の環境政策の先駆的取組としてモデルとなる施策を展開。	-
2-2	低炭素型の交通・物流システムの構築	環境的に持続可能な交通(EST)の普及展開(再掲)	ESTの推進を目指す自発的な地域に対し、平成17年度から実施しているESTモデル事業の成果を情報提供するとともに、公共交通機関の利用促進、低公害車の導入促進、普及啓発等の分野に関し関係省庁が連携して支援することにより、地域の特色を活かしたESTの全国への普及展開を図る。	-
2-2	低炭素型の交通・物流システムの構築	海運グリーン化総合政策(再掲)	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。	CO2排出削減見込量: 約126万t-CO2(2010年度)
2-2	低炭素型の交通・物流システムの構築	港湾における温室効果ガス削減に向けた取組の推進	主にコンテナターミナル内において、トレーラの走行や荷役機械による作業により温室効果ガスが排出されており、荷役の更新・効率化、及び施設整備等により、港湾活動から排出される温室効果ガスの削減を図る。また港湾は各種輸送モードの結節点となることから、港湾を通過する物流においても施設整備、モーダルシフト等により温室効果ガスの削減を図る。	-
2-2	低炭素型の交通・物流システムの構築	空港アクセスの改善	都市の国際競争力向上に資する速達性・利便性を備えた空港アクセス鉄道を整備することにより、都心～空港間のアクセス利便性の向上を図る。	-
2-2	低炭素型の交通・物流システムの構築	地下高速鉄道の整備	大都市圏における通勤・通学混雑緩和、駅等交通結節点を中心とした沿線地域の活性化を図るなど、都市機能を再生し、魅力ある都市を創造するために地下高速鉄道の新線建設等を推進する。	-
2-2	低炭素型の交通・物流システムの構築	都市鉄道の利便増進	既存ストックを有効活用し、都市鉄道の利便の増進を図るため、連絡線等の整備による速達性の向上、周辺整備と一体的な駅整備による交通結節機能の高度化を推進。	-

別表 2 - 2

	項目名	施策名	概要	目標
	2-2 低炭素型の交通・物流システムの構築	幹線鉄道等の活性化	<ul style="list-style-type: none"> ・高速輸送体系の形成の促進に資するため、第三セクターが行う幹線鉄道等の高速化等のための鉄道施設整備を推進する。 ・総合連携計画に基づき、法定協議会等が行う鉄軌道の利便性向上や利用の活性化を図るための施設整備を推進する。 ・貨物鉄道を旅客線化することにより、既設路線との結節による鉄道ネットワークの形成及び既設路線の混雑緩和を推進する。 	-
	2-2 低炭素型の交通・物流システムの構築	海上貨物輸送へのモーダルシフトの推進	<ul style="list-style-type: none"> ・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し、当該選定された企業にエコシップマークの使用を認める等の活用により船を利用したモーダルシフトのアピールを行う「エコシップモーダルシフト事業」の実施を予定。 ・地域単位での協議会等を活用して、海上貨物輸送へのモーダルシフトを推進する。 	-
	2-3 気候変動への適応策	総合水資源管理の推進	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。	-
	2-3 気候変動への適応策	モンスーンアジア地域の流域管理に貢献	アジア河川流域管理組織ネットワーク(NARBO)を積極的に活用し、アジアモンスーン地域が抱える流域管理に関する問題・課題の解決に、当該分野の日本の水資源管理技術を活かし、各国の流域管理能力向上へ貢献する。	-
	2-3 気候変動への適応策	河川流域における総合水資源管理(IWRM)ガイドラインの作成	アジア地域の特性を踏まえた河川流域におけるIWRMガイドラインを策定し、各国のIWRM促進を支援する。	-
	2-3 気候変動への適応策	世界水フォーラムを始めとする国際的な議論への参画	世界水フォーラム等の国際会議参加や、国連の水と衛生に関する諮問委員会(UNSGAB)の支援等を行い、世界の水問題に対する議論と行動をリードする。	-
	2-3 気候変動への適応策	水関連災害分野における地球温暖化に伴う気候変動への適応策	IPCC第4次評価報告書では、温暖化の緩和策には限界があり、緩和策を行ったとしても気温の上昇は数世紀続くことから、温暖化に伴う様々な影響への適応策を講じていくことが重要とされている。こうした状況を踏まえ、水関連災害分野における地球温暖化に伴う気候変動への適応策を環境行動計画に盛り込み緩和策と適応策を車の両輪として推進していくもの。	-
	2-3 気候変動への適応策	気候変動がもたらす災害リスクを最小化するための港湾施策	気候変動がもたらす海面の上昇や台風・熱帯低気圧の強大化等の災害リスクの増大に対して、それらを最小化するための港湾施策を実施する。現在、国土交通大臣からの諮問を受けて、交通政策審議会港湾分科会防災・保全部会において検討中。	-

(別表3)

3. 負の遺産の一掃と健全な国土に向けた取組

項目名	施策名	概要	目標	
3-1	水質汚染対策	下水道の整備による水質改善	下水道の整備に加え、計画的・段階的な高度処理や合流式下水道の改善対策を推進するなど、公共用水域の水質改善を図る。	○汚水処理人口普及率 ○良好な水環境創出のための高度処理実施率 ○合流式下水道改善率
3-1	水質汚染対策	全国海の再生プロジェクト	閉鎖性海域における環境改善のため、湾再生行動計画に基づき、関係省庁及び関係地方公共団体の連携のもと、総合的な施策を推進。	-
3-1	水質汚染対策	河川・湖沼の水質浄化対策の推進	微生物や植生による浄化を含め、全国の河川・湖沼において水質浄化対策を実施。また、ダイオキシン等の微量化学物質に関する対策を推進。	-
3-1	水質汚染対策	住民参加による水環境に関する各種調査の実施	住民参加にて行う、身近な水環境の一斉水質調査、水生生物調査、ゴミに関する調査、アユの遡上状況調査などを実施。	-
3-1	水質汚染対策	ダム貯水池における水質保全対策	ダム貯水池において、冷水放流、濁水長期化、富栄養化等の対策を実施する。	-
3-1	水質汚染対策	放置座礁船対策の推進	被害者保護及び海洋環境の保全の観点より、我が国に入港する船舶に対し油濁損害等を担保する保険義務付け措置等の事故保障対策や、地方公共団体に対する油防除措置費用に係る国の支援措置により、放置座礁船対策を的確に推進する。	-
3-1	水質汚染対策	閉鎖性海域における浮遊ゴミや油の回収	・船舶航行の安全を確保し、海域環境の保全を図るため、東京湾、伊勢湾、瀬戸内海、有明・八代海等(港湾区域、漁港区域を除く)において、海面に浮遊するゴミや油の回収を実施。 ・効果的なゴミ回収を目的に、海洋短波レーダによって観測された流況を活用し、浮遊するゴミの集まる位置を予測する技術開発を推進。	-
3-1	水質汚染対策	油流出事故への対応	・本邦周辺海域の油防除体制として、大型浚渫兼油回収船3隻が配備され、出動後概ね48時間以内で現場海域に到着し、防除作業できる体制を確立。	-
3-2	大気質対策・騒音対策	沿道環境対策	バイパス整備・交差点改良等のボトルネック対策、遮音壁の設置・低騒音舗装の敷設などを推進。	○NO2の環境基準達成率 ○夜間騒音要請限度達成率
3-2	大気質対策・騒音対策	低公害車普及／次世代低公害車開発・実用化の促進(再掲)	大都市地域等における自動車に起因する大気汚染問題を解決するとともに、地球温暖化の防止に資するため、補助制度や自動車グリーン税制の活用により低公害車の普及を促進する。また、革新的な技術を投入し、環境性能を格段に向上させた次世代の低公害車の開発・実用化を促進する。	○CO2排出削減量：2,470～2,550万トン(2010年度) ○長期的な削減(2050年までに温室効果ガス排出量を半減)に貢献する。
3-2	大気質対策・騒音対策	空港周辺環境の改善	航空機騒音の環境基準を達していない空港の周辺住民の生活環境を改善するため必要な処置を行う。	環境基準の屋内達成率：94.7%(2006年度)→95%(2011年度)
3-3	ヒートアイランド対策	屋上等の緑化の推進	・屋上緑化、壁面緑化等の推進によるヒートアイランド現象の緩和 ・緑化地域制度や緑化施設整備計画認定制度の活用による私有地を中心とした緑化の推進 ・住宅・建築物の整備に関する各種事業において、敷地の緑化等への補助等を実施	CO2排出削減量：0.5～2.3万t-CO2(2010年度)
3-3	ヒートアイランド対策	水と緑のネットワーク形成によるうるおいあるまちづくり	都市公園の整備、水辺空間の再生・創出、雨水貯留浸透施設の整備等により、水と緑のネットワークを形成し、都市のうるおいあるまちづくりを推進する。	都市域における水と緑の公的空間確保量について平成19年度比約1割増(平成20～24年度)
3-3	ヒートアイランド対策	打ち水の実施による国民へのヒートアイランド問題の意識向上	ヒートアイランド問題における水の二次利用、水の循環の重要性への関心を喚起するため、広く国民に楽しく「打ち水」に参加してもらう「打ち水大作戦」を官民の協調により全国で展開。	-
3-3	ヒートアイランド対策	下水再生水の利用等	下水再生水の利用、水と緑のネットワークの創出により、地表面被覆の改善を図り、ヒートアイランド対策を推進する。	-
3-3	ヒートアイランド対策	環境用水の導入による水路の清流の復活	環境用水の導入による清流の再生を図る。	-

	項目名	施策名	概要	目標
3-3	ヒートアイランド対策	路面温度上昇抑制機能を有する舗装の敷設	保水性舗装など路面温度上昇抑制機能を有する舗装を敷設。	-
3-3	ヒートアイランド対策	都市緑化等の推進	構造上立地上の不都合のない合同庁舎において太陽光発電又は建物緑化を整備する。	太陽光発電又は建物緑化を合同庁舎約120棟に整備(2012年度)
		合同庁舎における太陽光発電・建物緑化の整備		
		屋上等の緑化の推進		
3-4	水循環系の再構築	安全でおいしい水の確保	全ての利水者が使用する水質を、その安定性も含め、現状より上質、あるいは管理し易くする取・排水システムの構築を図る。	-
3-4	水循環系の再構築	新しい水質指標による水管理	生態系、生活環境に配慮し、人の五感等の多様な視点を含めた新しい水質指標等を整理し、河川毎に評価を行うことにより、河川環境改善を図る。	-
3-4	水循環系の再構築	雨水貯留・浸透施設の整備等	特定都市河川浸水被害対策法に基づく、河川・流域指定並びに流域水害対策計画の策定や雨水貯留浸透施設等の整備を実施。	-
3-4	水循環系の再構築	正常流量の設定(河川における清流の確保)	動植物の生息生育地の状況や景観、流水の清潔の保持などに必要な流量等を満たした流水の正常な機能を維持するために必要な正常流量を設定。	-
3-4	水循環系の再構築	水力発電に伴う減水区間の解消による清流回復	水力発電に伴い河川の流量が著しく減少する減水区間の改善を図るため、発電ガイドラインを定める。	-
3-4	水循環系の再構築	総合的な土砂管理の取組の推進	人工構造物や人為的行為等による土砂移動の変化に起因する問題に対応するため、土砂管理技術の検討・開発を進めるとともに、関係機関が連携して山地から海岸までの一貫した総合的な土砂管理の取組を推進する。	総合的な土砂管理に基づき土砂の流れが改善された数【3(H19年度)→190(H24年度)】
3-4	水循環系の再構築	物質循環を考慮した流域・河川・沿岸管理(モニタリング総合戦略と研究推進体制の設計)	モデル流域において、陸域の人間活動による水域・海域の生態系劣化に対して、施策展開のためにとるべき調査・モニタリング・分析の総合戦略と研究推進体制の設計を行う。関係機関連携のもと、調査研究を推進し、水環境健全化のための施策の立案に資する。	-
3-4	水循環系の再構築	官庁施設における排水再利用・雨水利用の推進	官庁施設における排水再利用・雨水利用を推進する。	-
3-4	水循環系の再構築	水源地域の保全・活性化の推進	上下流一体となった潤いと活力のある水源地域の実現を目指し、流域連携や水源地域の活性化に資するNPO法人等の多様な活動主体を支援するなど、水源地域の保全・活性化を推進する。	-
3-4	水循環系の再構築	水・物質循環系の健全化	下水処理水の再利用を推進するとともに、雨水の貯留・浸透・利用を推進する。併せて、下水汚泥等の有効活用により、水だけでなく、物質の循環も踏まえた総合的な水・物質循環系の健全化を図る。	-
3-4	水循環系の再構築	環境用水の導入による水路の清流の復活(再掲)	環境用水の導入による清流の再生を図る。	-
3-5	自然共生と生物多様性	都市における生物多様性の保全の推進	都市における生物多様性を確保するため、公園緑地等における希少種や身近な植物等の保全・活用や、エコロジカルネットワークの形成等を推進。	都市における良好な自然環境の保全・創出に資する公園・緑地について新たに2,100haを確保(平成20～24年度)
3-5	自然共生と生物多様性	国営公園を拠点とした環境配慮行動推進構想	国営公園を拠点とした環境配慮型行動を促すためのガイドラインの策定	-
3-5	自然共生と生物多様性の保全	多自然川づくり	河川全体の自然の営みを視野に入れ、地域の暮らしや歴史・文化との調和にも配慮し、河川が本来有している生物の生息・生育・繁殖環境及び多様な河川景観を保全・創出する、多自然川づくりを推進する。	水辺の再生の割合【約2割(H19年度)→約4割(H24年度)】
3-5	自然共生と生物多様性の保全	自然再生事業	失われた河川などの良好な自然環境の再生を図るため河川などの自然再生事業を実施する。	水辺の再生の割合【約2割(H19年度)→約4割(H24年度)】
3-5	自然共生と生物多様性の保全	河川における連続性の確保	河川の上下流や河川と流域との連続性を確保するため、魚道の整備や流域の水路、田んぼなどとの連続性の確保に努める。	-
3-5	自然共生と生物多様性の保全	外来種を用いない、周辺環境と調和したのり面自然再生手法に関する研究	のり面緑化において、従来の外来植物を主としたものから、地域生態系に配慮した緑化方法の確立を図る。さらに単に造成のり面を緑化するのではなく、周辺の植物群落と一体とした群落にすることを目標とした、のり面自然再生手法の確立を図る。	-
3-5	自然共生と生物多様性の保全	道路による環境影響軽減対策に関する研究	道路を横断する動物の接触事故の防止や、生息域の分断防止を図るための効果的な保全対策の立案と、それに必要な調査方法等の確立を図る。	-

別表 3-2

	項目名	施策名	概要	目標
3-5	自然共生と生物多様性の保全	エコロジカル・ネットワークの形成の推進	エコロジカル・ネットワークの形成を通じ、自然の保全・再生を図り、野生生物の生息・生育空間の確保、都市環境・水環境の改善等多面的な機能を発揮させる。	-
3-5	自然共生と生物多様性の保全	水と緑のネットワーク形成によるうおいあるまちづくり(再掲)	都市公園の整備、水辺空間の再生・創出、雨水貯留浸透施設の整備等により、水と緑のネットワークを形成し、都市のうおいあるまちづくりを推進する。	都市域における水と緑の公的空間確保量について平成19年度比約1割増(平成20～24年度)
3-5	自然共生と生物多様性の保全	河川における外来種対策	河川における外来種対策を進めていくとともに、調査研究を進め、効果的な対策を検討する。	-
3-5	自然共生と生物多様性の保全	ダム整備にあたっての環境配慮(環境アセス等)	ダム事業の実施にあたって、事前の環境調査を実施し、ダム事業が環境に及ぼす影響について検討し、適切な環境保全措置を講じる。	-
3-5	自然共生と生物多様性の保全	ダムの弾力的管理試験による河川環境の改善	一時的に貯留された洪水調節容量を活用し、下流河川の清流回復や流況改善を図る放流を行う。	-
3-5	自然共生と生物多様性の保全	住民との連携・協働による川づくり	住民との連携・協働による、自然再生などの環境保全活動や川を活かしたまちづくりの取り組みなどを実施。	-
3-5	自然共生と生物多様性の保全	「子どもの水辺」再発見プロジェクトなどによる環境教育の推進	子どもたちの川を活かした体験活動や環境学習の場を拡大し、また地域の子どもたちの体験活動の充実を図るため、「子どもの水辺」再発見プロジェクトや川の自然環境や危険性を伝える「指導者育成」などを進める。	-
3-5	自然共生と生物多様性の保全	河川水辺の国勢調査	河川の自然環境に関する基礎的な情報を把握するため、河川やダム湖における生物の生息・生育状況などを定期的・継続的に調査する「河川水辺の国勢調査」を実施。	-
3-5	自然共生と生物多様性の保全	河川生態学術研究	生物学・生態学の各分野や河川工学の分野などの研究者や国総研・土研の研究者により具体的なフィールドを設定し、河川環境に関する学際的な研究を総合的に実施。	-
3-5	自然共生と生物多様性の保全	自然共生研究センター	河川・湖沼の自然環境の保全・復元のための基礎的・応用的研究を実施し、その結果を広く普及することを目的として設置。	-
3-5	自然共生と生物多様性の保全	水生生物調査	小中高校や一般の方に参加頂き、川に住む水生生物からその川の「きれいさ」や「きたなさ」の程度を調査。	-
3-5	自然共生と生物多様性の保全	豊かで美しい海岸の環境の保全と回復	名勝で優れた景観、貴重な生物の生息・生育空間等豊かで美しい環境を有する海岸の保全・回復に資する取組を推進する。	水辺の再生の割合【約2割(H19年度)→約4割(H24年度)】
3-5	自然共生と生物多様性の保全	海辺の環境教育の推進	みなとの良好な自然環境の市民による利活用を促進し、自然環境の大切さを学ぶ機会の充実を図るため、自治体やNPOなどが行う自然体験・環境教育活動等の場ともなる藻場・干潟等の整備を行う。	-
3-5	自然共生と生物多様性の保全	湖沼湿原調査	日本における自然環境の現状と変化を把握し保全のための基礎情報を得るために、特に脆弱な環境である湖沼・湿原に関する総合的な地理調査を順次実施する。	-
3-5	自然共生と生物多様性の保全	里山砂防の推進	過疎化などの社会環境の変化で里山地域などは、流域の荒廃が進み、土砂や流木による土砂災害のおそれが増加している。砂防堰堤の整備などの対策に加え、山腹保全工や支障木の伐採・搬出などの面的対策について地域住民の参画を図りつつ推進する。里山地域の土砂災害からの安全を図るのと併せ、自然環境豊かで災害に強い地域づくりを推進する。	-
3-6	海洋・沿岸域環境の保全・再生	全国海の再生プロジェクト(再掲)	閉鎖性海域における環境改善のため、湾再生行動計画に基づき、関係省庁及び関係地方公共団体の連携のもと、総合的な施策を推進。	-
3-6	海洋・沿岸域環境の保全・再生	水質改善 ～三大湾における深掘跡の埋め戻し並びに覆砂及び浚渫～	三大湾において、青潮の原因となる深掘跡の埋め戻しを推進する。また、底質悪化がみられる水域において、底質改善のための覆砂、浚渫等を推進する。	三大湾において底質改善が必要な区域のうち改善した割合：初期値：約40%(平成19年度)→目標値：約45%(平成24年度)
3-6	海洋・沿岸域環境の保全・再生	良好な海域環境の保全・再生・創出 ～干潟の再生～	浚渫土砂を有効活用した覆砂・干潟の造成等を推進する。	湿地・干潟の再生の割合：初期値：約2割(平成19年度)→目標値：約3割(平成24年度)
3-6	海洋・沿岸域環境の保全・再生	漂流・漂着ごみ対策	洪水、台風等により海岸に漂着した流木及びゴミ等並びに外国から海岸に漂着したと思われる流木及びゴミ等が異常に堆積し、これを放置することにより海岸保全施設の機能を阻害することとなる場合に、海岸管理者が緊急的に実施する流木及びゴミ等の処理に対し支援を行う。	-
3-6	海洋・沿岸域環境の保全・再生	海域浄化対策事業の推進	汚染の著しい海域等において、その原因となっているヘドロ等の除去等、放置座礁船の処理を行い、もって、海岸保全施設の機能の確保、海岸環境の保全と公衆の海岸の適正な利用を図る。	-
3-6	海洋・沿岸域環境の保全・再生	船舶検査等執行体制の充実	MARPOL条約に基づく船舶検査等に係る実施体制の一層の充実を図り、船舶からの海洋汚染を防止。	-

別表 3-3

	項目名	施策名	概要	目標
3-6	海洋・沿岸域環境の保全・再生	放置艇対策	放置艇は景観の悪化や船舶航行の阻害等の問題を発生させており、放置艇を削減するため、規制措置と係留・保管能力の向上を両輪とした対策を推進。	港湾におけるプレジャーボートの適正な係留・保管率【50% (H18d)→55%(H23d)】
3-6	海洋・沿岸域環境の保全・再生	閉鎖性海域における浮遊ゴミや油の回収(再掲)	・船舶航行の安全を確保し、海域環境の保全を図るため、東京湾、伊勢湾、瀬戸内海、有明・八代海等(港湾区域、漁港区域を除く)において、海面に浮遊するゴミや油の回収を実施。 ・効果的なゴミ回収を目的に、海洋短波レーダによって観測された流況を活用し、浮遊するゴミの集まる位置を予測する技術開発を推進。	-
3-6	海洋・沿岸域環境の保全・再生	油流出事故への対応(再掲)	・本邦周辺海域の油防除体制として、大型浚渫兼油回収船3隻が配備され、出動後概ね48時間以内で現場海域に到着し、防除作業できる体制を確立。 ・油回収船で回収した高粘度回収油の船外排送に関する技術開発	-
3-7	環境に配慮した事業計画・実施	計画策定プロセスにおける環境の内在化	公共事業の計画策定プロセスにおける構想段階の計画づくりにあたって、住民参画の促進や技術・専門的検討との有機的な連携のもと、環境面を含む様々な観点からの総合的な評価・判断を実施することで、豊かな環境の保全・形成と地域のより良い暮らしづくりに向けた取り組みを行う。	-
3-7	環境に配慮した事業計画・実施	社会資本のライフサイクルをとおした環境評価技術の開発	社会資本の整備にあたり、ライフサイクル・アセスメント手法により、どのような選択をすれば環境負荷削減に向けて最適になるかを定量的に把握するための技術手法を開発する。	-
3-7	環境に配慮した事業計画・実施	道路による環境影響軽減対策に関する研究(再掲)	道路を横断する動物の接触事故の防止や、生息域の分断防止を図るための効果的な保全対策の立案と、それに必要な調査方法等の確立を図る。	-
3-7	環境に配慮した事業計画・実施	大都市圏における都市環境インフラのグランドデザインの推進	首都圏(平成16年3月)、近畿圏(平成18年8月)において策定された「都市環境インフラのグランドデザイン」について、関係省庁や自治体などの関係機関との連携により、推進していく。	-
3-7	環境に配慮した事業計画・実施	ダム整備にあたっての環境配慮(環境アセス等)(再掲)	ダム事業の実施にあたって、事前の環境調査を実施し、ダム事業が環境に及ぼす影響について検討し、適切な環境保全措置を講じる。	-

(別表4)

4. 環境を優先した選択の支援・促進

	項目名	施策名	概要	目標
4-1	ライフスタイル・ビジネススタイルの 変革	交通エコロジー教室の開催	国民生活に身近な問題である交通と環境の問題を広く国民に情報提供し、環境負荷の小さい交通体系を支える国民意識を醸成するための場を国民に提供する。	-
4-1	ライフスタイル・ビジネススタイルの 変革	都市公園等における環境教育の 推進	各地域の特徴ある豊かな自然環境を活用し、環境教育プログラムの提供や環境学習ボランティアの育成を推進する。	-
4-1	ライフスタイル・ビジネススタイルの 変革	「子どもの水辺」再発見プロジェクトなどによる環境教育の 推進(再掲)	子どもたちの川を活かした体験活動や環境学習の場を拡大し、また地域の子どもの体験活動の充実を図るため、「子どもの水辺」再発見プロジェクトや川の自然環境や危険性を伝える「指導者育成」などを進める。	-
4-1	ライフスタイル・ビジネススタイルの 変革	海辺の環境教育の推進(再 掲)	みなとの良好な自然環境の市民による利活用を促進し、自然環境の大切さを学ぶ機会の充実を図るため、自治体やNPOなどが行う自然体験・環境教育活動等の場ともなる藻場・干潟等の整備を行う。	-
4-1	ライフスタイル・ビジネススタイルの 変革	自主行動計画のフォローアッ プ	国土交通省所管業界団体(33団体)の自主行動計画の透明性・信頼性・目標達成の蓋然性が向上するよう、社会資本整備審議会・交通政策審議会環境部会による定期的なフォローアップを進める。	-
4-1	ライフスタイル・ビジネススタイルの 変革	政府実行計画等の着実な実 施	「国土交通省がその事務及び事業に関し温室効果ガスの排出削減等のため実行すべき措置について定める実施計画」に基づき、財・サービスの購入・使用、建築物の建築・管理その他の事務及び事業に関し、率先的な取組を実施する。	温室効果ガス総排出量(年平均): 2001年度比8.5%削減 (2010~2012年度)
4-1	ライフスタイル・ビジネススタイルの 変革	物流CO2排出量ディスクロー ジャー調査(再掲)	従来の省エネ法の定着を念頭に置き、荷主企業がサプライチェーン全体におけるCO2排出量の把握・開示をより一層進めていけるよう、物流に焦点を当て、国内から国際物流、外国内物流、さらには単体から連結グループ企業へ広がっていくための統一的な手法を調査研究。広く把握することを第一義として企業が共通して活用できる簡便な方法においてCO2排出量を算定できるような仕組みを目指す。既存の算定方法を可能な限り取り入れ、将来的にも企業にとって有効に活用できるものを目指す。	-
4-1	ライフスタイル・ビジネススタイルの 変革	住宅・建築物に関する総合的 な環境性能評価手法 (CASBEE)の開発・普及(再 掲)	住宅・建築物の居住性(室内環境)の向上と地球環境への負荷の低減等を、総合的な環境性能として一体的に評価を行い、評価結果を分かり易い指標として示す建築物総合環境性能評価システムの開発・普及を推進。	-
4-1	ライフスタイル・ビジネススタイルの 変革	住宅性能表示制度の普及及推 進(再掲)	住宅品質確保法による、省エネ性能等住宅の性能について消費者に分かりやすく表示する制度(住宅性能表示制度)の普及を推進。	-
4-1	ライフスタイル・ビジネススタイルの 変革	鉄道貨物輸送へのモーダルシ フトの促進(再掲)	『エコレールマーク』の更なる普及を図る。	-
4-1	ライフスタイル・ビジネススタイルの 変革	海上貨物輸送へのモーダルシ フトの推進(再掲)	・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し、当該選定された企業にエコシッピングマークの使用を認める等の活用により船を利用したモーダルシフトのアピールを行う「エコシッピングモーダルシフト事業」の実施を予定。 ・地域単位での協議会等を活用して、海上貨物輸送へのモーダルシフトを推進する。	-
4-1	ライフスタイル・ビジネススタイルの 変革	エコドライブの普及・促進	駐停車時のアイドリングストップ、交通状況に応じた安全な定速走行等エコドライブの普及・推進を図る。そのため、関係4省庁によるエコドライブ普及連絡会を中心とした広報活動等により国民の意識向上を図り、エコドライブの普及・促進のための環境整備を行う。	-
4-1	ライフスタイル・ビジネススタイルの 変革	グリーン経営認証制度 活用の拡大(再掲)	トラック、バス、タクシー、内航海運、旅客船、港湾運送及び倉庫の各業種の認証制度の普及・促進により、平成19年度末までに認証取得事業者2,000社を達成。	全事業者の10%の取得を目指す(2010年度)
4-1	ライフスタイル・ビジネススタイルの 変革	モビリティ・マネジメントによる エコ通勤の推進(再掲)	モビリティ・マネジメントによるエコ通勤の推進	CO2排出削減量: 103万t-CO2(2010年度)
4-1	ライフスタイル・ビジネススタイルの 変革	企業等による緑化を推進する ための仕組みづくり	CSRを通じた企業の緑化活動について客観的な評価、認定等により、地域の環境改善への取り組みを誘導、支援。	-

	項目名	施策名	概要	目標
4-2	循環型の経済社会システムの構築	新たな建設リサイクル推進計画に基づく建設リサイクルの推進	建設リサイクル推進計画2008に示した発生抑制、現場分別などの各種取り組みを実施するとともに実施状況のフォローアップや、建設副産物実態調査を適宜実施し、建設リサイクル推進計画の達成状況を評価する。 (主な取り組みの例) ・建設副産物物流の「見える化」の検討 ・公共事業におけるリサイクル原則化ルールへの徹底 ・地域内循環の基本として、地域での需給バランス均衡に関する情報収集・情報発信のあり方の検討 ・設計段階で評価可能な発生抑制に関する指標の検討 ・小口巡回共同回収システムの検討 ・現場条件に応じた現場分別基準の策定 ・建設汚泥処理と建設発生土の総合的な有効利用	○アスファルト・コンクリート塊の再資源化率: →(2005年)98.6%→98%以上(2012年) ○コンクリート塊の再資源化率: →(2005年)98.1%→98%以上(2012年) ○建設発生木材の再資源化率: →(2005年)68.2%→77%(2012年) ○建設発生木材の再資源化・縮減率: →(2005年)90.3%→95%以上(2012年) ○建設汚泥の再資源化・縮減率: →(2005年)74.5%→82%(2012年) ○建設混合廃棄物の排出量: →(2005年)292.8万t→205万t(2012年) ○建設廃棄物全体の再資源化・縮減率: →(2005年)92.2%→94%(2012年) ○建設発生土の有効利用率: →(2005年)80.1%→87%(2012年)
4-2	循環型の経済社会システムの構築	建設リサイクル法の徹底	分別解体を徹底するため、都道府県、特定行政庁による工事現場のパトロール強化	-
4-2	循環型の経済社会システムの構築	建設リサイクル法の点検	建設リサイクル法の施行状況に検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を実施。	-
4-2	循環型の経済社会システムの構築	下水道資源の有効利用の推進	下水道における資源・エネルギーの有効利用により、循環型社会形成に貢献する。	下水道バイオマスリサイクル率:39%(平成24年度)
4-2	循環型の経済社会システムの構築	リサイクルポート高度化プロジェクトの実施	循環型社会形成に向け既存ストックを最大限に活用し、物流コストの削減及び環境負荷軽減に寄与する総合静脈物流拠点港(リサイクルポート)を構築する。	-
4-2	循環型の経済社会システムの構築	海面処分場の計画的な整備の推進	港湾の国際競争力を強化するための整備に伴う浚渫土砂や、循環型社会を形成するために内陸部で最終処分場の確保が困難な廃棄物を確実に受け入れるため、海面処分場を計画的に確保する。	-
4-2	循環型の経済社会システムの構築	公共工事における環境物品等の調達促進	グリーン購入法に基づき、「環境物品等の調達の推進に関する基本方針」の公共工事に係る特定調達品目の判断基準を環境省及び経済産業省と共同で作成する。また、同方針に基づき、環境物品等の調達推進・特定調達品目実績調査を行い、その結果を踏まえ、定量的な目標を設定する。	-
4-2	循環型の経済社会システムの構築	官庁施設における建設副産物対策の推進	官庁施設における建設副産物対策を推進する。	-
4-2	循環型の経済社会システムの構築	FRP船リサイクルの推進	FRP船の適正な廃船処理を促進するために、FRP船リサイクルシステムを推進する。	-
4-2	循環型の経済社会システムの構築	広域処分場の整備を推進	地方自治体等が個々に処分場を確保することが困難である大阪湾域で整備している広域処分場の適切な整備を推進する。	-
4-2	循環型の経済社会システムの構築	港湾建設資源の広域利用の推進	再生資源の利用促進に寄与するのみならず、首都圏においては処分場の負荷を、地方部においては土取りによる自然環境への影響を軽減するため、首都圏の建設発生土を海上輸送により全国の港湾等の用地造成に用いる、湾建設資源の広域利用を推進する。	-

別表 4 - 2

(別表5)

5. 地球環境時代の技術開発・国際貢献

	項目名	施策名	概要	目標
5-1	技術開発の推進・支援	海洋環境イニシアティブ～国際海運からのCO2排出削減の総合対象へ～	現在、国際的規制の枠組みが存在しない国際海運からの二酸化炭素排出削減及び産業の国際競争力向上をめざし、技術研究開発の推進、人材育成、新技術の国際標準化等国際的枠組み作りによりイニシアティブを発揮する等の施策群を総合的かつ集中的に展開。	平成24年度までの5年間で、国際海運からのCO2排出削減に資する技術開発等を実施
5-1	技術開発の推進・支援	新技術の活用促進	民間事業者等により開発された有用な新技術を公共工事等において積極的に活用していくための仕組みとして、新技術のデータベース(NETIS)を活用した「公共工事等における新技術活用システム」を運用している。	-
5-1	技術開発の推進・支援	大学・民間企業等の研究者等への研究開発支援	研究開発課題の公募テーマとして環境分野を設定しており、環境関連の研究開発課題を積極的に推進。	-
5-1	技術開発の推進・支援	次世代低公害車の開発・実用化の推進(再掲)	大都市地域等における自動車に起因する大気汚染問題を解決するとともに、地球温暖化の防止に資するため、革新的な技術を投入し、環境性能を格段に向上させた次世代の低公害車の開発・実用化を促進する。	○CO2排出削減量: 2,470～2,550万トン(2010年度) ○長期的な削減(2050年までに温室効果ガス排出量を半減)に貢献する。
5-1	技術開発の推進・支援	住宅・建築物に関する総合的な環境性能評価手法(CASBEE)の開発・普及(再掲)	住宅・建築物の居住性(室内環境)の向上と地球環境への負荷の低減等を、総合的な環境性能として一体的に評価を行い、評価結果を分かり易く表示。	-
5-1	技術開発の推進・支援	住宅・建築関連先導技術開発助成事業	環境問題等の住宅政策上緊急に対応すべき政策課題について、先導的技術の導入により効果的に対応するため、技術開発を行う民間事業者等に対して支援を行う。	-
5-1	技術開発の推進・支援	環境に優しい鉄道システムの開発	環境性能向上に資する鉄道の技術開発を推進する。	-
5-2	調査・観測・分析・情報提供の推進	衛星等による地球温暖化対策の推進に寄与する地球温暖化の監視・予測情報の提供	地球温暖化の緩和策や適応策策定に資するため、陸・海・空あらゆる角度からの監視を実現する。さらに、温室効果ガス濃度の詳細な分布や気候変動に関する長期的な監視情報を提供するほか、我が国を対象として、極端な現象の変化予測も含めた概ね30年程度先の地球温暖化予測の情報を提供する。	概ね30年程度先の地球温暖化予測の提供を開始する(概ね2012年度)
5-2	調査・観測・分析・情報提供の推進	静止“地球環境観測”衛星による地球環境の監視強化	従来の雲の監視による台風・集中豪雨等への対策を目的とした静止“気象”衛星に、地球環境監視機能等、新たな機能を付加した静止“地球環境観測”衛星の運用に向け、平成20年度から外部有識者を含めた検討を行い、平成26年度に打ち上げる。	静止“地球環境観測”衛星を打ち上げる(平成26年度)
5-2	調査・観測・分析・情報提供	地球地図などの広域環境地理情報の整備による国際貢献	・平成24年度までの地球地図第2版の整備に向けて、地球地図国際運営委員会事務局運営を通じて必要な技術開発と技術移転などの国際協力を推進する。 ・日本とその周辺地域の環境の変化を把握するため、衛星リモートセンシング技術により、CO2吸収量の算定や国土の環境の指標となる植生・土地被覆等の地理空間情報を時系列的に整備し提供する。	・地球地図第2版の整備を完了する(2013年) ・植生指標および土地被覆を250mの分解能で整備し提供する
5-2	調査・観測・分析・情報提供の推進	社会資本整備分野におけるCDM事業の推進	社会資本整備分野におけるCDM事業形成支援、途上国関係機関に対するセミナー開催等、これまでの取組みを一層強化すると共に、地場建設業を対象としたCDM形成への支援を行う。	-
5-2	調査・観測・分析・情報提供の推進	環境・省エネ建設技術の海外への普及促進	建設分野における環境・省エネ配慮をテーマとして、多国籍環境シンポジウム及び二国間環境カンファレンスを開催し、同分野における我が国の優れた技術を紹介するとともに、相手国における取り組みなど情報を共有することにより、相手の実情に即した課題解決の方策、協力の方向性等について意見交換を実施する。これらを通じて、当該技術の普及促進、国際競争力強化、国際協力の加速化を図る。	-
5-2	調査・観測・分析・情報提供の推進	低炭素型都市づくりに関する国際協力	各種国際会議等において、低炭素型都市づくりに関する情報交換を行う。	-
5-2	調査・観測・分析・情報提供の推進	波浪観測の高度化	波浪観測システムについて、主要な海域においてGPS波浪計の設置等を推進し、海洋環境モニタリングや、環境関連施策の立案のための基礎資料となる波浪観測の高度化を図る。	-

	項目名	施策名	概要	目標
5-2	調査・観測・分析・情報提供の推進	物流CO2排出量ディスクリージャー調査(再掲)	従来の省エネ法の定着を念頭に置き、荷主企業がサプライチェーン全体におけるCO2排出量の把握・開示をより一層進めていけるよう、物流に焦点を当て、国内から国際物流、外国内物流、さらには単体から連結グループ企業へ広げていくための統一的手法を調査研究。広く把握することを第一義として企業が共通して活用できる簡便な方法においてCO2排出量を算定できるような仕組みを目指す。既存の算定方法を可能な限り取り入れ、将来的にも企業にとって有効に活用できるものを目指す。	-
5-3	交通分野の国際貢献	交通分野における国際連携の強化に向けたイニシアティブの発揮	世界全体のCO2排出量の23%をしめる交通分野において、「交通分野における地球環境・エネルギーに関する大臣会合」の開催等を通じ、交通分野における気候変動対策に関する国際的な取組の強化を図る。	-
5-3	交通分野の国際貢献	国際航空分野の次期枠組み策定に向けた貢献	国際民間航空機関(ICA)で検討している国際航空分野の温暖化対策において、我が国が主導的役割を果たし、国際航空全体としてのグローバルな温暖化ガス排出抑制を図る。	-
5-3	交通分野の国際貢献	東アジアの交通連携	交通分野における国際協力、連携・交流を強化し、アジア諸国との信頼関係を構築すると共に、環境をはじめとするアジアの交通分野の諸課題の解決を図る。	-
5-3	交通分野の国際貢献	アジアにおける交通環境対策支援	交通分野における地球温暖化問題等へのアジア諸国の意識を高めるとともに、我が国の環境技術の移転により、アジア諸国における温室効果ガス及び大気汚染の削減のための取組を強力に推進する。	-
5-3	交通分野の国際貢献	環境にやさしい自動車(EFV)の開発・普及の国際的な推進	持続可能な社会の形成に向けて、EFV国際会議等を通じて、EFVの開発・普及を促進する。	-
5-3	交通分野の国際貢献	鉄道分野における国際貢献	鉄道は、CO2排出量の少ない効率的な輸送機関として世界的に注目されており、米国、ブラジル、ベトナムの高速鉄道計画をはじめ多くの国が国家プロジェクトとして鉄道整備を積極的に検討、推進している。そのような中、我が国鉄道システムの海外展開を推進するため、官民連携の下でのトップセールスの実施、関係省庁と連携した公的金融による支援、我が国鉄道技術・規格の国際標準化に積極的に取り組んでいく。	-
5-3	交通分野の国際貢献	国際海運における大気汚染物質及び二酸化炭素排出削減対策	船舶からの大気汚染物質及びCO2排出削減に資する国際協力を推進していく。	-
5-3	交通分野の国際貢献	港湾の環境対策に係る技術協力の推進	・国際会議等の場を活用し、港湾の環境対策に係るベストプラクティスの取りまとめ及び共有を図る。 ・途上国に対して、港湾の環境対策に係るキャパシティビルディングを推進する。	-
5-4	水分野の国際貢献	下水道分野における技術開発の推進	下水汚泥の資源・エネルギー利用に係る技術や、膜の活用による下水の高度処理技術等、下水道における技術開発を推進する。	-
5-4	水分野の国際貢献	世界水フォーラムを始めとする国際的な議論への参画(再掲)	世界水フォーラム等の国際会議参加や、国連の水と衛生に関する諮問委員会(UNSGAB)の支援等を行い、世界の水問題に対する議論と行動をリードする。	-
5-4	水分野の国際貢献	地球温暖化に伴う気候変動による水災害適応策についての国際貢献の推進	地球温暖化に伴う気候変動の環境変化に対して、我が国の適応策の優れた知見や経験、技術を、様々な手段を用いて世界へ発信し、世界の水関連災害分野の悪影響軽減に貢献する。	-
5-4	水分野の国際貢献	気候変動による洪水、渇水リスク評価手法の確立	気候変動により生じる氾濫頻度や地域の増大等の直接的な影響の予測手法、直接的な影響から生じる人命や社会経済活動への影響の評価手法を確立する。さらに、確立した手法を用いた適応策の評価・選定手法を提示する。成果は、わが国以外にも適用できるものである。	-
5-5	海洋・沿岸域分野の国際貢献	日本近海における海洋環境の保全に関する研究	日本近海における海洋環境の保全をめざし、日本、中国、韓国、ロシアの研究機関等が連携・協力して、流域からの汚濁負荷流出モデルの構築を行い、関係諸国における下水道整備等汚濁負荷削減対策の効果を評価するための研究を実施する。	「日本近海における海洋環境保全のための研究パートナーシップ」の構築
5-5	海洋・沿岸域分野の国際貢献	北西太平洋地域海行動計画(NOWPAP)での国際協力	NOWPAPを通じ、大規模油汚染等対策について近隣諸国との国際的な協力・連携体制の強化に取組む。	-

別表 5 - 2

	項目名	施策名	概要	目標
5-5	海洋・沿岸域分野の国際貢献	東アジア海域環境管理パートナーシップ(PEMSEA)への貢献	PEMSEAの枠組みにより、東アジア海域における環境保全と調和した持続可能な開発について、日本国内における過去の取組の知恵や経験等を先進事例として発信する。	-
5-5	海洋・沿岸域分野の国際貢献	バラスト水問題の対応	船舶のバラスト水等を介した水生生物や病原体の移動による悪影響を防止するための国際的な取組に対応するため、「バラスト水管理条約(仮称)」を受け入れるための準備作業を進める。	-
5-5	海洋・沿岸域分野の国際貢献	サブスタンダード船対策の推進	海上の人命の安全確保、海洋環境保全の観点からサブスタンダード船(国際基準を満たさない船)の排除を目的とする外国船の監督(ポートステートコントロール:PSC)について、関係諸国との連携を深めつつ強化・重点化し、的確に推進。	-