

**環境政策・省エネルギー政策の
政策レビューについて**
(基本的な考え方と主な取組の点検)

平成19年11月
国土交通省

国土交通省環境行動計画

平成16年6月策定

～国土交通行政のグリーン化を目指して～

基本的な考え方

環境の保全・再生・創造は国土交通行政の**本来的使命**

- 国土交通省は、「人々の生き生きとした暮らしとこれを支える活力のある経済社会、日々の安全、美しく良好な環境、多様性ある地域を実現するためのハード、ソフトの基盤を形成すること」を使命として、国土の総合的な利用・開発及び保全、社会資本の整備並びに交通政策を推進している。
- 美しく良好な環境の保全・再生・創造は、国土交通行政の最重要テーマの一つである。
- 大量生産・大量消費を中心とした社会システムから、循環型・自然共生型の持続可能な社会システムへの変革を図ることが必要不可欠であり、社会システムの見直しを視野に入れつつ、国土交通行政の環境面からの改革を進めることが必要。

4つの視点

①行政の全段階を通じた環境負荷の低減

環境の保全・再生・創造を目指して、構想段階及び計画段階から最終段階に至るまで、国土交通行政の全段階を通じた環境負荷の低減を促進する。

②広域・流域の視点の重視

個別の対策を図るだけでは限界があり、共通目標のもと、広域・流域の視点から、環境改善対策を総合的に検討する。

③施策の総合的・集中的投入

個々の事業の実施において個別に対応するだけではなく、目標を有し、各主体が参加して総合的な計画を樹立し、それに従って各種施策を効果的に組み合わせ、集中的に投入していく。

④国民各界各層との連携・協働と情報の共有化の促進

市民、NPO、企業等国民各界各層との連携と協働の体制を確立し、目標を共有するとともに、個々の施策の実施に当たっては、その社会的な費用と効果を十分に分析し、国民の理解と参加を得ながら実施する。

6つの改革

1 社会資本整備におけるライフサイクル・マネジメントの導入

- ①計画決定プロセスにおける環境の内在化
- ②グリーン・バンキング・システムの構築等環境の再生・創造を行う社会資本整備の推進
- ③アセットマネジメントの導入

2 環境負荷の小さい交通への転換

- ①グリーン物流パートナーシップ会議を通じた取組の推進
- ②環境的に持続可能な交通(EST)モデル事業の実施
- ③東アジア交通連携を通じた環境への取組み

3 環境に対する感度の高い市場の整備

- ①ストック重視の住宅・建築物市場のグリーン化総合戦略の推進
- ②環境にやさしい経営の促進

4 持続可能な国土の形成

- ①全国海の再生プロジェクトの推進
- ②水と緑のネットワーク化計画(仮称)の推進
- ③水・物質循環システム健全化プログラム(仮称)の推進
- ④「海洋の健康診断表」の提供

5 循環型社会の形成

- ①建設工事のゼロエミッション化
- ②木材リサイクル市場拡大戦略の推進
- ③FRP船リサイクルシステムの構築
- ④リサイクルポート高度化プロジェクトの実施

6 目標の実現力を高める推進方策

- ①トップランナーに対する集中的な支援
環境の切り口から意欲ある者(トップランナー)の具体的取組に対して集中的に支援(モデル事業の公募)
- ②国土交通省の率先的取組
- ③観測・監視体制の強化及び研究・技術開発の推進
- ④行動計画の計画的実施と推進状況の点検

◇新たな施策展開(第二章)として、299の施策を展開

I 地球温暖化問題への対応(112施策)、II 循環型社会の形成(26施策)、III 健全な自然環境の確保・水循環系の構築(62施策)、IV 良好な生活環境の形成(22施策)、V 各課題に共通する取組(77施策)

国土交通省環境政策の基本的方向（平成15年3月）の概要

策定の背景

第二次環境基本計画（平成12年12月閣議決定）に「関係府省は、環境基本計画を踏まえながら、自主的に環境配慮の方針を明らかにする」とあることを踏まえ、国土交通省としての環境配慮の方針として「国土交通省環境政策の基本的方向」（以下「基本的方向」という。）を策定。

概 要

基本的方向は、国土交通省において取り組むべき環境政策や環境への配慮とその数値目標を定めている。

1. 国土交通省の環境政策に関する基本認識
2. 国土交通省の環境政策の体系
 - (1) 環境の保全と創出のための政策
 - 【循環型社会の構築】
 - 【人類の生存の基盤となる地球環境の保全】
 - 【健全で恵み豊かな自然環境の保全・再生】
 - 【日常生活や社会活動の周辺環境の保全・改善】
 - (2) 環境政策の基盤となる施策・意識改革を促す施策
 - (3) 通常の経済活動の主体としての活動における環境配慮
3. 国土交通省の環境政策の推進体制

「国土交通省環境行動計画」及び「国土交通省環境政策の基本的方向」 のフォローアップについて

1. 国土交通省環境行動計画

(1) フォローアップの規定

○ 国土交通省環境行動計画において、「国土交通省環境政策の基本的方向」の定期的点検に併せて進捗状況を把握。

(2) これまでの経緯

平成16年6月 策定

平成17年7月 フォローアップ実施

平成19年3月 同上

平成19年6月 同上

2. 国土交通省環境政策の基本的方向

(1) フォローアップの規定

① 環境基本計画(第二次/平成12年5月閣議決定、第三次/平成18年4月閣議決定)上、環境基本計画を踏まえながら各府省が環境配慮の方針を定め、毎年点検。

② 環境情報の提供の促進等による特定事業者等の環境に配慮した事業活動の促進に関する法律(平成16年法律第77号)により、毎年度、各府省が環境配慮の状況をインターネット等で公表。(平成17年度分から)

(2) これまでの経緯

平成15年3月 策定

平成16年6月 環境行動計画の策定
(平成16年度フォローアップ)

平成17年7月 フォローアップ実施

平成19年3月 同上

平成19年6月 同上

(参考)フォローアップの結果については環境ポータルサイトの以下のページにて公表
http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/kankyo_site/0.kodou/index.htm

基本的な考え方の点検

(環境・エネルギーに関する情勢の整理)

環境行動計画策定時(平成16年6月)以降の環境・エネルギーに関する主な議論

1. 第三次環境基本計画の策定(平成18年4月閣議決定)

○持続可能な社会をつくり出すための考え方として「今後の環境政策の展開の方向」を提示

- ・環境効率性を高めるため、様々な手法のベストミックス、インセンティブが働くような合理的な仕組みづくり等による環境的側面、経済的側面、社会的側面の統合的な向上
 - ・「もったいない」という考え方もいかしつつ、100年後の世代にも伝えられるライフスタイルへの転換
 - ・自然環境の多様性の維持と質の向上・回復や、既存物への着目によるストックとしての国土の価値の増大
 - ・最大限の科学的知見を追求しつつ、対策コストが非常に大きくなる問題や将来世代に及ぶ影響をもたらす可能性のある問題に対し、予防的な取組方法の考え方など不確実性を踏まえた施策決定と柔軟な施策変更
 - ・連携の強化、施策プロセスへの広範な主体による参画の促進、行政と国民とのコミュニケーションの向上
 - ・国際的な戦略を持った取組の強化
 - ・長期的な環境影響や対策が必要な課題については、バックキャストिंगの手法も採用
- 等

2. 21世紀環境立国戦略の策定(平成19年6月閣議決定)

○国内外をあげて取り組むべき環境政策の方向を明示し、今後の世界の枠組みづくりへ我が国として貢献するための指針

- ・地球規模での環境問題の深刻化「3つの危機」(温暖化、資源の浪費、生態系)
- ・3つの危機に対して、持続可能な社会に向け「低炭素社会」「循環型社会」「自然共生社会」の実現が必要
- ・持続可能な社会の「日本モデル」を構築し、アジアそして世界の発展と繁栄に貢献

○戦略1として低炭素社会づくりの長期ビジョン、2013年以降の国際枠組み構築に向けた「3原則」、国民運動の展開を新たに提案

- ・この他、「環境基本計画」を基に外交の動きを意識して政策的、戦略的に記述

3. 京都議定書の発効(平成17年2月)

○2008年(平成20)～2012(平成24)年度における年度別の温室効果ガス排出量を、1990年(平成2)年度から6%削減することを、法的拘束力ある我が国の約束として規定

4. 京都議定書目標達成計画の策定(平成17年4月閣議決定)

○京都議定書の国際約束である6%削減を達成するため、2010(平成22)年度における各部門の目標を設定

・運輸部門	1990年度:2億1700万トン → 2005年度:2億5700万トン	2010年度目標(目安):2億5000万トン	
・民生(業務その他)部門	1990年度:1億6400万トン → 2005年度:2億3800万トン	2010年度目標(目安):1億6500万トン	※1990年度、2005年度の値は、環境省発表
・民生(家庭)部門	1990年度:1億2700万トン → 2005年度:1億7400万トン	2010年度目標(目安):1億3700万トン	

5. 「ハイリゲダム・サミット」におけるサミット首脳宣言「世界経済における成長と責任」(平成19年6月)

○環境・エネルギーに関する国土交通省関連事項としては、エネルギー効率(持続可能な建物・運輸)を提示(持続可能な建物)

67. 建物を効率的にする機会は大い。2007年4月にベルリンで行われたエネルギー効率に関するEU/G8会議に基づき、我々は以下の措置を講ずる。

・G8による「持続可能な建物ネットワーク」を設立し、主要新興経済国の参加に対しても門戸を開く。このネットワークは、新築及び既存の建物の異なる状況及び低炭素・ゼロ炭素の建物の開発と展開を十分考慮しつつ、特に冷暖房における再生可能エネルギーの利用と建物におけるエネルギー効率の実施について評価、助言する実際的な手法を発展させるものである。

・建物分野において、エネルギー効率を向上し、再生可能エネルギー利用の相当な拡大を達成する。等

(運輸)

68. 今日、世界中に6億台の自動車が存在し、2020年までにこの数は2倍になると予測されている。これを踏まえ、我々は以下の措置を講ずる。

・運輸分野におけるエネルギー効率を高めるため作業する。このため、我々は、我々の政府に対し、特に、革新的なエンジン・コンセプト、代替燃料、都市計画措置、公共輸送、輸送方法の最善の連結可能性を含む、運輸分野における二酸化炭素排出及びエネルギー需要を明確に削減でき、代替燃料とエネルギー媒体(バイオ燃料、水素、LPG/CNG、電気、ハイブリッド等)の全燃料消費に占める割合を増加する数多くの措置と様々な手段を育成するよう求める。

・例えば、合成及びセルロースのバイオ燃料、特に燃料電池との組み合わせにおいて、二酸化炭素を排出しない水素、といった燃料の多様化は、第二世代のバイオ燃料の技術が商業的に利用可能となれば、輸送の二酸化炭素排出削減において決定的となろう。

・必要な措置の実施を監視し、2年毎の「環境に優しい自動車会議」にて進捗を議論する。その結果はG8首脳へ報告される。

・白物家電製品に既に導入されているような形で、新車に対してエネルギー効率ラベルを導入する。等

6. 京都議定書目標達成計画の見直しに向けた基本方針(平成19年10月地球温暖化対策推進本部決定)

○2010年度国内排出量見通しでは-6%には1.5~2.7%の不足が見込まれる

○現行対策について、総合的に見れば、対策が十分進捗しているとは言えず、過去を上回る進捗が必要

○不足削減量の解消に向け、既存対策の確実な実施や深掘り、追加対策の具体化が必要

・特に排出量の伸びが著しい業務部門・家庭部門の対策について、抜本的に強化することが必要

・さらに、短期的視点のみならず中長期的な視点も踏まえたうえで、国民全体が総力を挙げて温室効果ガスを削減するよう、ライフスタイル・ビジネススタイルの变革等を促すような対策の強化も視野において考える必要がある

7. エネルギー基本計画の改定(平成19年3月閣議決定)

○エネルギー需要対策として、新たに「省エネ投資が市場から評価される仕組みの確立」「省エネ型都市・地域の構築」を提示
(省エネ投資が市場から評価される仕組みの確立)

・(省エネ投資を促進する)枠組みを国際的にも広め、ひいては地球規模での気候変動問題の解決にも積極的に貢献していく。そのため国内において、各部門・分野でトップランナー基準等ベンチマークを整備し、公表するとともに、これらのベンチマーク及び評価制度の普及に向けて、IEA(国際エネルギー機関)を活用しつつ、国際的な対話を行う。

(省エネ型都市・地域の構築)

・高温排熱の有効利用による都市・地域の省エネルギーはもとより、(中略)道路ネットワークの整備(中略)、物流分野における環境負荷低減活動の推進、未利用廃熱等を利用した面的なエネルギー融通の推進、(中略)公共交通へのシフトの促進といった交通システムの在り方の見直しなど、社会システムや都市構造そのものに変革を迫るような課題について、検討を進める。

8. 新たな循環型社会形成推進基本計画の策定のための具体的な指針(平成19年8月中央環境審議会意見具申)

○第3次環境基本計画の基本的な考え方、中長期的な目標等の方向性を基本とする

(自然の物質循環とその一部を構成する社会経済システムの物質循環両方の適正な循環を確保)

○特に以下について重点的に検討する

- ・低炭素社会、自然共生社会を目指す取組と統合的な展開を推進するため連携を強化する施策
- ・3Rの国民運動の展開を一人一人のライフスタイルの変革につなげていく施策
- ・3Rに関する制度・技術・経験の国際的に発信、支援、東アジア全体の適切な物質循環のための施策

9. 第3次生物多様性国家戦略案のとりまとめ(平成19年9月中央環境審議会)

○施策は着実に進展しているものの、3つの危機(人間活動や開発、人間活動の縮小、人間にもちこまれたもの)は依然進行

○100年先を見通したうえで今後5年間程度の間に取り組むべき施策の方向性を4つの基本戦略として提示

- ・生物多様性を社会に浸透させる
 - －専門家やNGOが核となった市民参加型調査
 - －生物多様性に配慮した食品や木材の購入などのライフスタイルの転換の提案
- ・地域における人と自然の関係を再構築する
- ・森・里・川・海のつながりを確保する
 - －都市内の水と緑のネットワークの形成
 - －河川・湖沼・湿原・湧水・ため池・水路・水田など水域のネットワークの形成
- ・地球規模の視野を持って行動する

10. (アスベストに係る)政府の過去の対応の検証について(平成17年9月アスベスト問題に関する関係閣僚会合)

○アスベスト問題に関する政府の過去の対応について、予防的アプローチが十分認識されていなかった点を反省点として提示

それぞれの時点において、当時の科学的知見に応じて関係省庁による対応がなされており、行政の不作為があったということはないが、当時においては予防的アプローチ(完全な科学的確実性がなくても深刻な被害をもたらすおそれがある場合には対策を遅らせてはならないという考え方)が十分に認識されていなかった(中略)等の反省すべき点も見られた。

環境に関する最近の議論から抽出した論点の整理(案)

1. 総合的・統合的な施策展開

- ①低炭素社会・循環型社会・自然共生社会の統合的な展開
- ②環境面・経済面・社会面の統合的な向上による効率的・重点的な施策展開
- ③ハードとソフトの組み合わせなど手法のベストミックス
- ④適正な物質循環、生態系ネットワークなど「つながり」の確保

2. ソフト・マネジメントの重視

- ①連携、国民運動、市民参加、コミュニケーションの促進
- ②ライフスタイル・ビジネススタイルの変革・転換

3. 国際連携の強化

- ①日本の技術・ノウハウ(日本モデル)の国際的な発信、枠組みづくりへのリーダーシップ
- ②アジアをはじめとした世界の発展と繁栄に貢献

4. 中長期的視点・不確実性の考慮

- ①気候変動問題の克服に向け、生活様式や社会システムの変革にまで踏み込む改革的な長期ビジョンの必要性
- ②長期的な影響や対策となる問題については、バックキャストिंगの手法も参考
- ③科学的知見を追求しつつ、対策コストが甚大又は発現期間が長期となる問題については、予防的な取組方法の考え方、順応的な進め方など不確実性を考慮

国土交通省環境行動計画 の主な取組の点検

(1) 社会資本整備におけるライフサイクル・マネジメントの導入

① 計画プロセスにおける環境の内在化

事業の構想段階における住民参加手続きについては、複数案の作成、公表などのプロセスを各種運用指針等に導入し、取り組みを推進しているところであるが、これに加えて、構想段階において、事業の計画案を策定するに当たり、環境の保全・再生・創造の観点等から総合的に評価する仕組みについて検討する。

主な成果

- 平成15年6月「国土交通省所管の公共事業の構想段階における住民参加手続きガイドライン」を策定
事業の構想段階における**標準的な住民参加手続き**を示したもの
→各事業毎に環境を内在化させたガイドライン等を作成し、ガイドライン等に基づいた取り組みを実施。
例)道路事業:「構想段階における市民参画型道路計画プロセスのガイドライン」
港湾事業:「港湾の公共事業の構想段階における住民参加手続きガイドライン」
空港事業:「一般空港における新たな空港整備プロセスのあり方(案)」
※河川事業については、河川法に基づき、河川整備計画の策定に際し学識経験者や関係住民等の意見聴取を実施
- 平成19年3月「公共事業の構想段階における計画策定プロセス研究会」の設置
構想段階の**計画策定プロセスをより透明性**をもったものにするため、これまでの取組や、環境省の「戦略的環境アセスメント導入ガイドライン」の策定などを踏まえつつ、計画策定の手続きのあり方や、社会経済面、環境面等総合的な観点からの評価のあり方などの計画検討プロセスを充実させたガイドラインの策定に向けた検討を行っているところ。

今後の方向性

- これまでの取組事例等から得られた知見、SEAガイドライン等の新たな動きを踏まえ、平成19年度中に新たなガイドラインを策定する予定
- 実際の個別事業への適用にあたって、地域特性や社会経済情勢等に十分配慮し、当該事業に最も適した計画策定のプロセスとなるよう、ガイドラインの趣旨を踏まえつつ、柔軟に対応する必要がある

(1) 社会資本整備におけるライフサイクル・マネジメントの導入

② 環境の再生・創造を行う社会資本整備の推進

河川、内湾・沿岸域、里山等における効果的な自然環境の再生・創造の推進、公共施設空間を活用した計画的な緑化、グリーン・バンキングシステム等の取組の検討等を行う

主な成果

自然再生の推進

松浦川(佐賀県)



「河川の氾濫原的湿地を再生」「人と生物のふれあいの再生」を目標として、地盤の掘り下げ、シードバンク手法による植生復元などを実施。

失われた自然の水辺のうち、回復可能な自然の水辺の中で再生した水辺の割合	
平成14年度	0
平成18年度	15%
平成19年度(目標)	約2割

・「国民の関心が高い事業」、「緊急的に生態系の回復を行う事業」等、**社会的に関心の高い自然再生事業を集中的に実施**することにより、美しい河川環境や里山の環境を再生。

三河湾(愛知県)



港湾整備により発生した浚渫土砂を活用し、野鳥の飛来する干潟を再生。

失われた湿地や干潟のうち、回復可能な湿地や干潟の中で再生したものの割合	
平成14年度	約2割
平成18年度	約2割
平成19年度(目標)	約3割

びわこ地球市民の森(滋賀県守山市)



市民と行政の協働のもと、ドングリから育てた苗木等を植栽し、里山の環境の創出

計画的な緑化の推進

- ・市町村が策定する緑の基本計画に基づき、緑化の取組を総合的かつ計画的に実施
- ・公園、河川、道路、港湾等の公共施設空間を活用した緑化の推進
久屋大通り公園(名古屋市)



公園と道路が一体となった緑化の推進

都市域における水と緑の公的空間確保量	
平成14年度	12㎡/人
平成17年度	12.8㎡/人
平成19年度(目標)	1割増(13㎡/人)

課題

- 自然再生の推進に当たっては、客観的・科学的な手法が不足しているため、予測や評価のための科学的な研究を推進するとともに、地域での合意形成や連携した取組みのために、目標の立て方の明確化が必要
- グリーン・バンキング・システムの構築に当たっては、米国等と異なり、代償できる大規模な土地の確保が難しい等の条件の違いを考慮に入れることが必要

今後の方向性

- 公共施設空間を活用した緑化の計画的な推進や、集中的な自然再生に取り組むとともに、民有地緑化の更なる推進に取り組む

(1) 社会資本整備におけるライフサイクル・マネジメントの導入

③ 社会資本の戦略的維持管理（アセットマネジメント）の導入

○高度経済成長期に集中投資した社会資本の高齢化が進行^(※)し、今後必要な維持管理費、更新費が急増していることから、今後も厳しい財政状況が続くと、真に必要な社会資本整備だけでなく、既存施設の維持管理、更新にも支障をきたすおそれ。

○従来の事後的な管理から予防保全的管理への転換を促進。

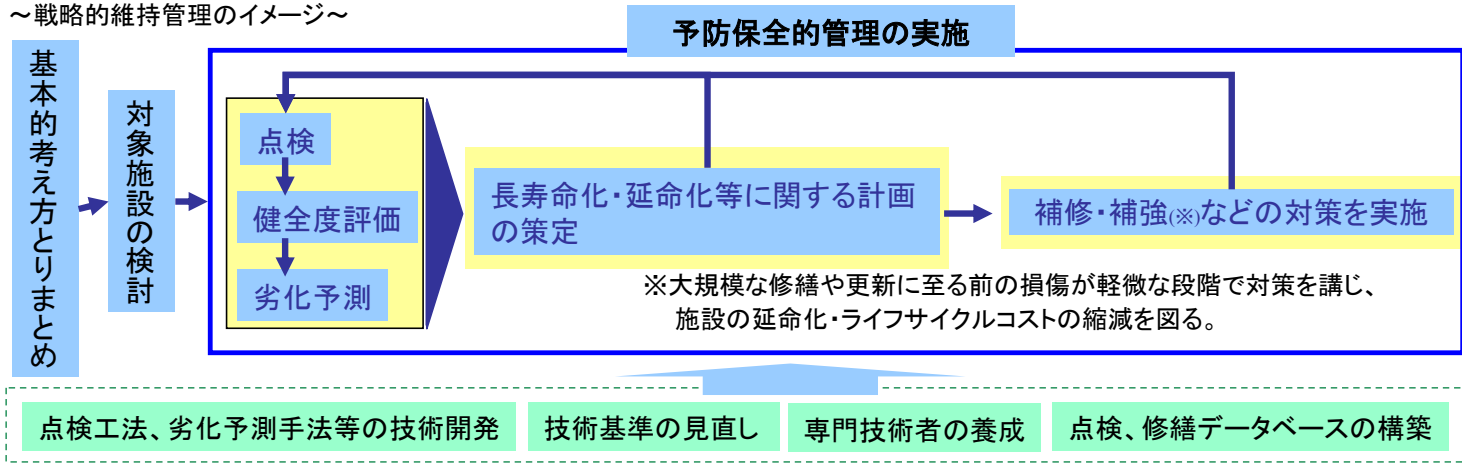
(※)建設後50年以上経過する社会資本の割合は平成18年度から平成28年度の10年間で急増。

道路橋梁：約6%→約20%、河川管理施設(水門、ポンプ場等)：約10%→約23%、下水道管渠：約2%→約5%、港湾岸壁：約5%→約14%

主な成果

○予防保全的管理の導入促進に向けて、長寿命化・延命化等に関する計画策定を推進(橋梁、舗装、河川管理施設、下水道、港湾施設等)

～戦略的維持管理のイメージ～



※大規模な修繕や更新に至る前の損傷が軽微な段階で対策を講じ、施設の延命化・ライフサイクルコストの縮減を図る。

課題

□ 社会資本の戦略的維持管理の方向性、施設毎の最適な維持管理の考え方について検討を行う必要がある

今後の方向性

- 予防保全的管理への転換に向けた社会資本の戦略的維持管理の方向性等について検討
- 点検工法、劣化予測手法等の技術開発、技術基準の見直し、専門技術者の養成、点検・修繕データベースの構築等について課題を整理

(2) 環境負荷の小さい交通への転換

① 環境負荷の小さい物流体系の構築

荷主企業と物流事業者の立場の違いから、なかなか進まないCO2排出量削減へ向けた取組に対して、両者が協働で行うプロジェクトへの支援等を行う目的で、平成17年4月に「グリーン物流パートナーシップ会議」を設立。経済産業省及び関係諸団体と連携し、3つのワーキンググループ（WG）を活用しながら、事業者が主体的に取り組む事業への支援を行っている。

主な成果

- 平成17年4月に「グリーン物流パートナーシップ会議」(※)を創設し、現在までに5回開催。
※ 主催：JILS・日本物流団体連合会・経済産業省・国土交通省 協力：日本経済団体連合会
物流事業者・荷主企業・各業界団体・シンクタンク・地方公共団体等、2700超の企業・団体等が会員登録。
(平成19年8月現在)

現在までに推進決定を行った
事業件数

ソフト支援事業・・・7件

◎事前調査等のプロジェクトの創成を支援

モデル事業・・・52件

◎先進性のある取り組みを支援

普及事業・・・102件

◎モデル事業等を参考にした事業を支援

事例（平成18年度国土交通大臣表彰受賞）

『31ftコンテナ共同利用方式による「スーパーグリーン・シャトル列車」計画』

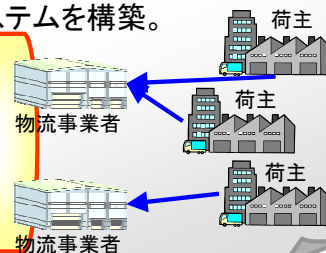
○JR貨物、日本通運、全国通運、全国通運連盟が実施。東京～大阪間に
中小企業でも利用しやすいコンテナ輸送のシステムを構築。

◎ CO2削減量 6,100トン/年

◎ CO2削減率 81.3%



共同運用システム



課題

- 店着価格制や過度なジャスト・イン・タイム輸送など環境負荷の大きい商慣行の存在
- 物流に係るコスト及び環境負荷に関する消費者の意識を高める取り組みが不十分

今後の方向性

- 物流の効率化に資する商慣行の確立や、エコポイント制度の導入による消費者の物流への意識向上を目的とした事業に対しても支援を拡大し更なる環境負荷の低減を図る。

(2) 環境負荷の小さい交通への転換

② 環境的に持続可能な交通（EST）モデル事業の実施

ESTの実現を目指す先導的な地域を募集し、意欲ある地域の革新的かつ総合的な取組に対して関連分野の支援策を集中的に講じるモデル事業を実施し、ESTの実現に向けての適切な連携強化のあり方を検討する。



主な成果

- 平成16年度から18年度にかけて27地域をESTモデル地域として選定
- それぞれの地域において、CO2排出量の削減目標等を設定し下に掲げる「ソフト施策」、「短期的ハード施策」、「長期的ハード施策」に係る施策を複数組み合わせることで実施

「ソフト施策」

- ・荷さばき駐車対策
- ・カーシェアリング
- ・バス路線の再編
- ・PTPSの導入
- ・公共交通利用促進のための普及啓発
- ・モビリティ・マネジメント など

「短期的ハード施策」

- ・パーク&ライド用の駐車場整備
- ・バスロケーションシステム
- ・交差点改良 など

「長期的ハード施策」

- ・道路整備
- ・鉄道路線開通 など

<富山市の事例>

【実施施策】

- ・公共交通の整備
- ・駅周辺等の交通拠点整備
- ・都市内道路空間の再編成
- ・都心居住の推進
- ・中心市街地の活性化

【目標】

- ・18年度に460[t-CO2]
- ※ 最終目標は631[t-CO2]

【実績】

- ・18年度に463[t-CO2]



旧JR富山港線

LRT化

平成18年4月29日開業



課題

- 「ソフト施策」と「短期的ハード施策」を併せて実施した方がCO2削減効果が高くなるが、両者を組み合わせ一体的に実施するための基盤（財政面、地域の合意形成）が不十分である。
- 「長期的ハード施策」と「ソフト施策」については、実施のタイミングを合わせないと、ソフト施策実施期間内に目標とするCO2削減効果が期待できない。
- 「ソフト施策」のみを実施する場合のCO2削減効果およびその継続性があまり期待できない。

今後の方向性

- 短期的にCO2削減効果を生み出せる施策（「ソフト施策」+「短期的ハード施策」）に対する支援を充実し、全国規模で普及展開していく。
なお、既存の「長期的ハード施策」がある場合は、CO2削減効果増大のためタイミングを合わせる。

(2) 環境負荷の小さい交通への転換

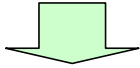
③ 環境にやさしい東アジア物流ネットワークの実現

世界の経済成長センターであるASEAN諸国において物流環境を効率よく整備することは、さらなる経済成長をもたらすとともに、地球環境問題解決にも資するものである。そのためには、日本のノウハウ・経験を活かした環境対策を推進することが効果的であり、日本としても日ASEAN域内の等質な物流環境の実現に向けて総合的に支援していく必要がある。

主な成果

「日ASEAN物流改善計画」：域内における物流改善方針
(2005. 11 「第3回日ASEAN交通大臣会合」)

- ・ 人材育成
- ・ インフラ整備
- ・ 法体系の整備



<人材育成面での効果>

- ① 「日ASEAN物流人材育成ガイドライン」の策定
：効率的に人材育成を継続するための指針

- ②3PL、アイドリングストップの推奨等、**環境負荷の低減**にも資する物流効率化を図るため、ASEAN域内において、パイロットセミナー・ワークショップを開催
- 2006年度：タイ、ベトナム、フィリピン、カンボジア 計4箇所実施(延べ360名参加)
2007年度：フィリピン、インドネシア、ラオス 計3箇所実施(予定)



課題

- 物流ネットワークを構成する各主体(行政、事業者、関係団体等)において環境意識が不徹底
- 貨物の遅れ、荷傷み、誤配、盗難等が発生する等域内ロジスティックサービスレベルが不均一
- 各国間の物流サービス業界関係者の意見交換や情報交換が少ない等、人材面における連携が不十分

今後の方向性

- 日ASEAN物流専門家会合等の場において、日本の制度や物流企業の取り組み等の事例を効果的に紹介すること等を通じて、人材育成プログラムの手法や対象等を見直し、環境意識の徹底、ロジスティックサービスの均一化及び人材交流の促進を実現することを目指す。

(3) 環境に対する感度の高い市場の整備

① ストック重視の住宅・建築物市場のグリーン化の推進

・住宅・建築物の既存ストック対策の強化

・環境性能の優れた住宅・建築物の普及促進

主な成果

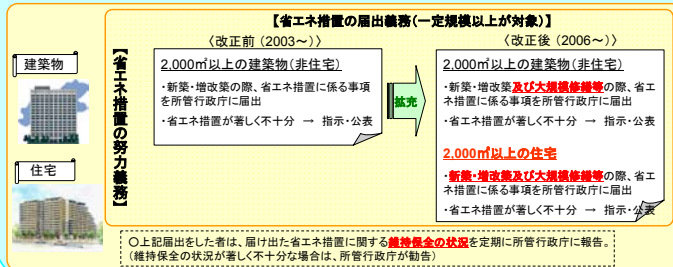
省エネ法の改正(公布:H17.8、施行:H18.4)による対策の強化

■ストック対策の強化

・一定規模(床面積2,000㎡以上)の非住宅建築物の大規模修繕等を行う者に対し、所管行政庁への省エネ措置の届出を義務付け。

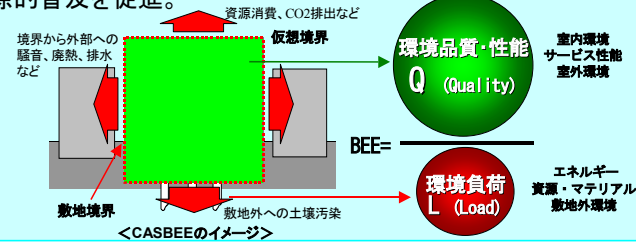
■住宅に関する対策の強化

・一定規模(床面積2,000㎡以上)の住宅についても、非住宅建築物と同様に所管行政庁への省エネ措置の届出を義務付け。
(H18年度届出実績 非住宅建築物:約5,400件,住宅:約3,100件)



建築物総合環境性能評価システム(CASBEE)の開発・普及

- ・新築建築物に係る評価ツールに加え、既存建築物(H16.7)、改修(H17.7)、ヒートアイランド対策(H17.7)、まちづくり(H18.7)、戸建住宅(H19.9)のそれぞれに対応したものを開発し、普及を促進。
- ・11地方公共団体(H19.10時点)において、CASBEEを活用した環境計画書の届出制度を導入。(届出累計:約1,400件(H19.3時点))
- ・第三者による評価結果の認証制度の実施。(認証累計:約20件(H19.10時点))
- ・評価を実施する評価員を養成するための講習及び登録制度を創設。(登録累計:約1,700人(H19.10時点))
- ・サステナブル建築世界会議(SB05Tokyo)を開催し(H17.9)、CASBEEの国際的普及を促進。



課題

- 近年の家庭・業務部門のCO2排出量の増加傾向等に対応し、住宅・建築分野における環境対策を一層強化していく必要がある。
- 環境に配慮した住宅・建築物の普及を促進するため、情報提供等を通じた市場整備が必要。

今後の方向性

- 住宅・建築物に係るより実効的な規制・誘導方策の充実・強化
- インセンティブの付与等による既存ストックの省エネ対策の促進
- 複数の建築物が連携したエネルギー対策の取組の推進
- 建物外皮と建築設備を総合化した省エネ評価手法の開発・基準化
- 省エネに係る評価・表示の充実・普及
- 住宅の長寿命化(200年住宅)の推進

(3) 環境に対する感度の高い市場の整備

② 環境にやさしい経営の促進

営利性の追求と同時に環境問題への取組が社会的に求められる事業者（トラック運送事業、バス事業、タクシー事業等）のため、事業実態に合い、かつ事業活動における環境保全の実効性を高めるグリーン経営認証制度を創設。事業者の環境保全の努力を客観的に証明することにより、取組意欲の向上を図り環境負荷の低減につなげていく。



主な成果

■ 全国の対象事業者のうち4,166事業所(1,828事業者)が認証取得済み(平成19年9月末現在)

(1) トラック運送事業におけるグリーン経営認証取得による効果

○燃費の向上

最大積載量8トン以上のトラックの場合(2696台) 5.2%向上

新規取得時平均燃費3.06km/ℓ

→更新審査時(2年後)平均燃費3.22km/ℓ

○交通事故の減少

走行距離10万km当たりの交通事故件数 13.4%減少

新規取得時0.240件/10万km

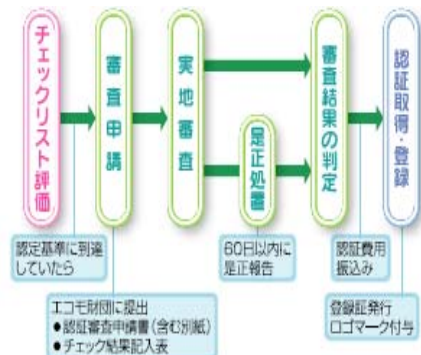
→定期審査時(1年後)0.208件/10万km

(2) グリーン経営認証取得事業者の平均と全国平均の燃費比較

グリーン経営認証取得事業者の平均燃費は、全国平均燃費より約19.4%改善されている。

認証登録事業者が保有する車両台数の全国の車両台数に対する割合(9月末現在)

	割合
営業用トラック	7.8%
営業用バス	10.1%
法人タクシー	9.9%



認証取得までの流れ

(交通エコロジー・モビリティ財団資料より)

課題

- 荷主に対する同制度の認知が低い(取得事業者が荷主から優先的に選定されない)
- 未取得事業者への同制度の推奨(取得に対するメリットの説明)が不十分
- 同制度取得によるインセンティブが不十分

今後の方向性

- 平成22年度末までに対象事業者(86,662事業者)のうち10%の事業者が取得することを目指して普及促進に取り組む。(平成19年9月末現在での取得事業者は全体の約2%)

(4) 持続可能な国土の形成

① 全国海の再生プロジェクトの推進

東京湾、大阪湾等の閉鎖性海域の水質改善に向けて、関係省庁、関係地方公共団体等が連携して、水質環境改善のための行動計画を策定し、総合的に施策を推進

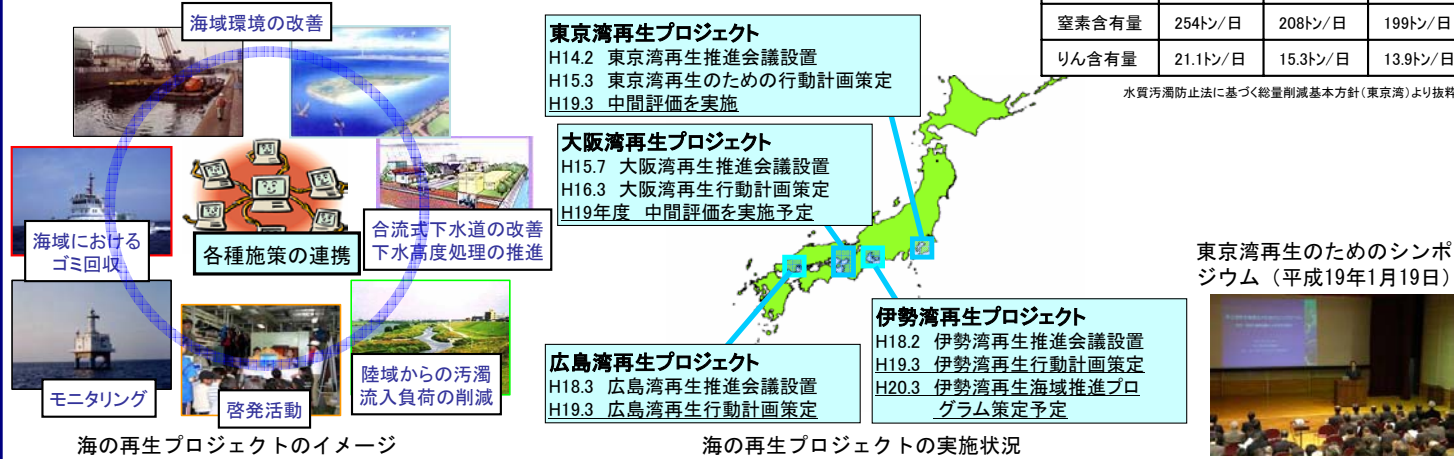
主な成果

- 東京湾、大阪湾に続き、伊勢湾及び広島湾の2海域においても、平成17年度に関係者間の連携を促進するための推進会議を各々設置し、平成19年3月に行動計画を各々策定した。
- 平成17年に下水道法を改正し、窒素又はりんに関する削減目標量について、下水処理場間での取引を可能とする制度を創設することで、高度処理施設の利用・導入を促進し、流域全体の水質改善に努めている。

(参考)東京湾における汚濁負荷量の経年変化

	平成11年度実績値	平成16年度実績値	平成21年度目標値
COD(化学的酸素要求量)	247トン/日	211トン/日	193トン/日
窒素含有量	254トン/日	208トン/日	199トン/日
りん含有量	21.1トン/日	15.3トン/日	13.9トン/日

水質汚濁防止法に基づく総量削減基本方針(東京湾)より抜粋



課題

- 各海域において行動計画に基づく施策を推進しているものの、閉鎖性海域全体としての水質改善効果が短期間では現れにくい。

今後の方向性

- 引き続き、策定済みの各行動計画に従って総合的に施策を推進する取組を進めることで、住民の関心が高く施策効果を身近に体感・実感できるエリアの再生に重点的に取り組んでいく。

(4) 持続可能な国土の形成

② 水と緑のネットワーク化の推進

緑の基本計画や景観計画に基づく緑地環境整備総合支援事業の推進、及び都市水路の再生・創出等の推進により、水と緑のネットワーク形成を総合的に支援

主な成果

○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策定・推進

「首都圏の都市環境インフラのグランドデザイン」(平成16年)「近畿圏の都市環境インフラのグランドデザイン」(平成18年)を策定

○緑地環境整備総合支援事業

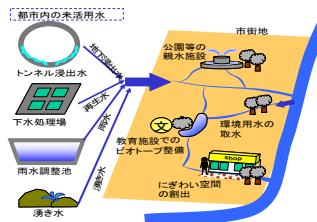
緑の基本計画や景観計画に基づく、都市公園の整備、特別緑地保全地区の指定及び市民緑地制度等、多様な手法による緑地の確保に対し総合的に支援を行い、水と緑のネットワーク形成を推進している。



○都市水路モデル地域における 取組の推進

モデル地域において、NPO、水路管理者、地域住民等で組織する都市水路協議会を設立し、下水再生水、雨水貯留水、地下水等を活用し、平常時の流量回復、水質改善による計画策定及び整備を推進している。

(モデル地域:厚木市、大津市、北九州市、神戸市、堺市、船橋市、横浜市の7地域)



○新世代下水道支援事業制度 水環境創造事業

雨水・下水処理水の再利用等によるせせらぎ水路等の水辺空間の整備を推進し、雨水貯留浸透施設の設置によって地下水涵養を図っている。



下水処理水を活用したせせらぎ整備(神奈川県川崎市)

○河川・湖沼の水質浄化 対策の推進

平成16年度に、湖沼の植生浄化等に関する既往知見を収集してとりまとめた。また、環境整備事業において、水質悪化の著しい河川・湖沼においてヨシ等の植生を利用した浄化対策を実施した。



河川における植生浄化施設(常陸利根川)(茨城県)

課題

- 個別の施策について着実に推進されているが、ネットワーク化の推進のため、より一層、総合的な取組を行う必要がある。

今後の方向性

- 民有地を活用した緑化の推進のため、緑地環境整備総合支援事業等による民間事業者の緑化の取組を支援
- 都市における水源や水路の保全のため、地方公共団体による都市水路の再生保全に向けた技術・ノウハウの普及を図る。また、雨水貯留浸透を推進するとともに、雨水・下水処理水の活用が促進される仕組みを構築する

(4) 持続可能な国土の形成

③ 水・物質循環システム健全化の推進

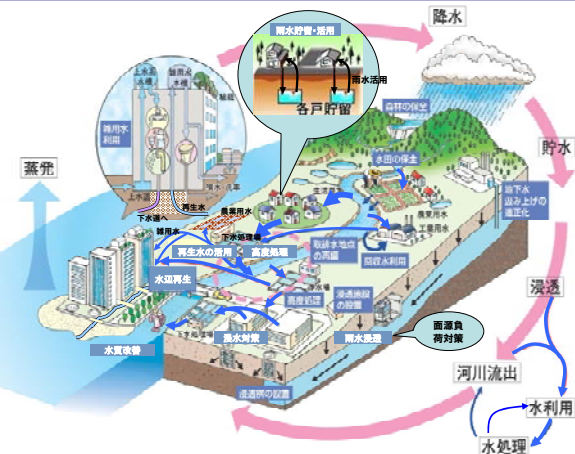
「国土の質を回復する」総合的取組として、水や土砂、生態系に加え、栄養塩類等も含む多様な循環系の再構築をエネルギー利用の効率化も考慮して推進します。

- 持続可能な流域管理手法の方針策定
- モデル地域における「健全な循環システム計画」の策定
- 総合的な土砂管理の推進
- 関係機関との連携による総合的な計画の実施支援

主な成果

- 学識経験者等を含む研究会において、わが国が持続的に活力を維持する水に関連した社会システムのあり方について検討を行い、健全な水・物質輸送システムを目指した流域圏管理が重要であることなどが提言された。
- 栄養塩類の動態と沿岸海域生態系への影響について調査・検討し、栄養塩類の管理指標案・目標案を検討した。
- 「雨水が流出しにくいまちづくり」を目的として、多様な事業の連携強化を図り、雨水貯留浸透を推進している。

※雨水貯留浸透：雨水を貯留させ、あるいは地中に浸透させる技術。
雨水の活用による節水、洪水などの災害防止、地下水の涵養等に役立つ。



課題

- 農村・都市郊外部では、川の流れの保全・回復、流域の貯留浸透能力の保全・向上を今後とも図る必要があるとともに、都市部では、河川流量の減少、親水性の低下、ヒートアイランド現象等が依然として問題となっている状況を踏まえ、可能な限り自然の水循環の恩恵を増加させることが必要。

今後の方向性

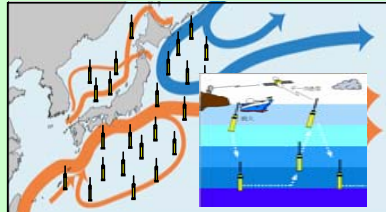
- 関係各機関と連携し、土砂及び栄養塩の挙動を分析し、河川及び海域における水質及び生態系の健全化に向けた検討を行っているところであり、今後、栄養塩類の循環システムの再生計画を、モデル地域において策定する予定。
- 水・物質循環系の健全化に向けた流域管理のあり方に関して下水道の取り組むべき内容をとりまとめた流域管理小委員会報告書等に基づき、関係省庁と連携しつつ、雨水貯留浸透施設の整備、高度処理の実施、合流式下水道の改善等を推進する。

(4) 持続可能な国土の形成

④ 「海洋の健康診断表」の提供

関係省庁・地方自治体等における海洋汚染防止対策や地球温暖化防止対策等の策定等に貢献するため、中層フロートや船舶等による海洋観測を実施し、海洋に関する様々な観測データ等を収集・整理し、海洋の状態の長期的な変化傾向を評価するとともに最新の知見を取りまとめた「海洋の健康診断表」を国民、関係省庁、地方公共団体等へ提供する。

主な成果



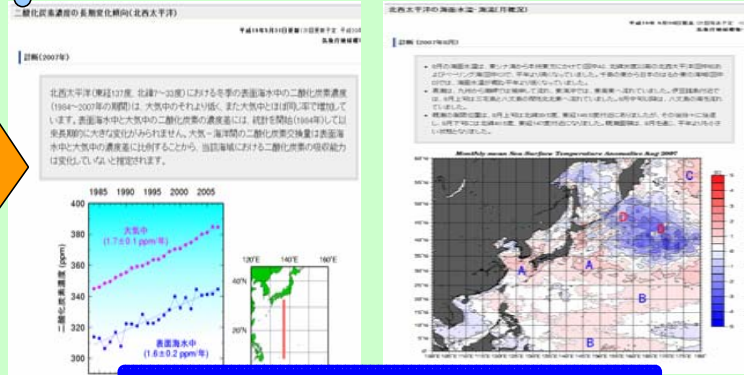
○ 中層フロートによる観測

- 既存の海洋気象観測船および漂流ブイによる海洋観測
- 他機関による衛星や船舶、ブイなどによる海洋観測



解析

「海洋の健康診断表」として定期的に提供
～海洋変動の総合的な診断～



成果：平成17年度から提供を開始

成果例：日本周辺海域の海面水温の長期変化傾向を解明

過去約100年間の船舶等による観測データを解析した結果、九州・沖縄海域、日本海中部・南部、日本南方海域では、年平均海面水温は100年あたり $+0.7\sim+1.6^{\circ}\text{C}$ の割合で上昇しており、世界の年平均海面水温の上昇率 ($+0.5^{\circ}\text{C}/100$ 年) の $1.4\sim 3.2$ 倍であることが明らかとなった。

今後の方向性

- 「海洋の健康診断表」の診断項目の充実を図りつつ、海洋変動に関する様々な情報の継続的な提供を行う。

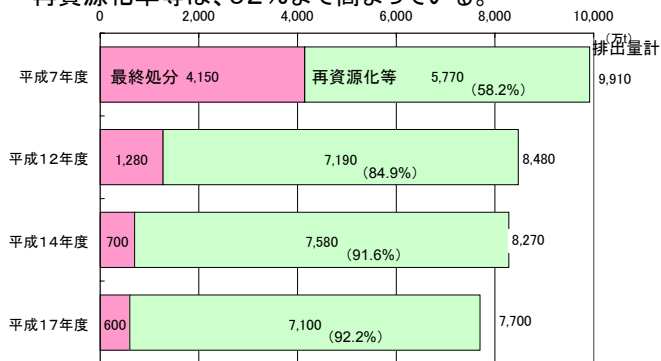
(5) 循環型社会の形成

①②建設工事のゼロエミッション化・木材リサイクルの推進

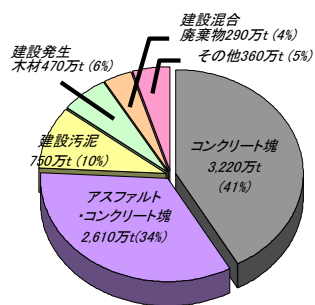
建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律（通称：建設リサイクル法）、建設リサイクル推進計画2002、リサイクル原則化ルール等の取り組みにより、建設副産物対策を実施。

主な成果

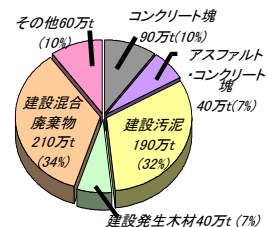
- 平成16年6月以降、平成17年10月に「千葉県における建設発生木材リサイクル推進行動計画」の策定、H18年6月に「建設汚泥の再生利用に関するガイドライン」の策定等により、平成17年度の副産物の再資源化等の状況については、建設廃棄物全体での再資源化率等は、92%まで高まっている。



建設廃棄物全体の排出量、最終処分量等の推移
(建設副産物実態調査)



排出量
建設廃棄物排出量及び最終処分量
(建設副産物実態調査(平成17年度))



最終処分量

課題

- 建設廃棄物全体としてリサイクル率が向上したものの、建設汚泥、建設発生木材等一部の品目でなお遅れている。
- 建設発生土の工事間利用が十分に進んでいない。
- 不法投棄の大半を建設廃棄物が占めている。

今後の方向性

- 平成19年以内に建設リサイクル推進施策検討小委員会により報告書を取りまとめ、その後新たな「建設リサイクル推進計画」の策定に反映
 - 関係者の意識の向上と連携強化
 - 持続可能な社会を実現するための他の環境政策との統合的展開
 - 民間主体の創作的取り組みを軸とした建設リサイクル市場の育成と技術開発

(5) 循環型社会の形成

③ FRP船リサイクルシステムの構築

FRP船の製品特性(大型かつ高強度で破碎困難、全国に薄く広く分布、耐用年数が長期)から市町村単位での処理は困難であり、廃船処理ルートが確立されていないこと及びFRP船の不法投棄、放置船の沈廃船化が社会問題化していることを踏まえて、適正処理と再生資源としての活用を実現するため、FRP船リサイクルシステムを構築する。

主な成果

- FRP船の適正な処理技術の研究開発及びリサイクルシステムの構築(セメント原燃料としてリサイクル処理)
- FRP船の製造事業者等の業界団体である(社)日本舟艇工業会が実施主体となり、平成17年度から地域を限定してリサイクルシステムの運用を開始
- 19年度からは全国展開を実施(17年度:10県、18年度:29府県)し、全国におけるFRP船の適正な廃船処理ルートを確立(循環型社会の形成)
- 経済的な廃船処理により不法投棄防止及び海洋環境保全に寄与

不法投棄船の社会問題化



廃船処理ルートの確立(FRP船リサイクル)



不法投棄防止・環境保全



課題

- 段階的な構築期間の運用実績に基づくFRP船リサイクルシステムの改善点の抽出
- FRP船所有者等に対するFRP船リサイクルシステムの認知度の向上のための周知・広報が不十分

今後の方向性

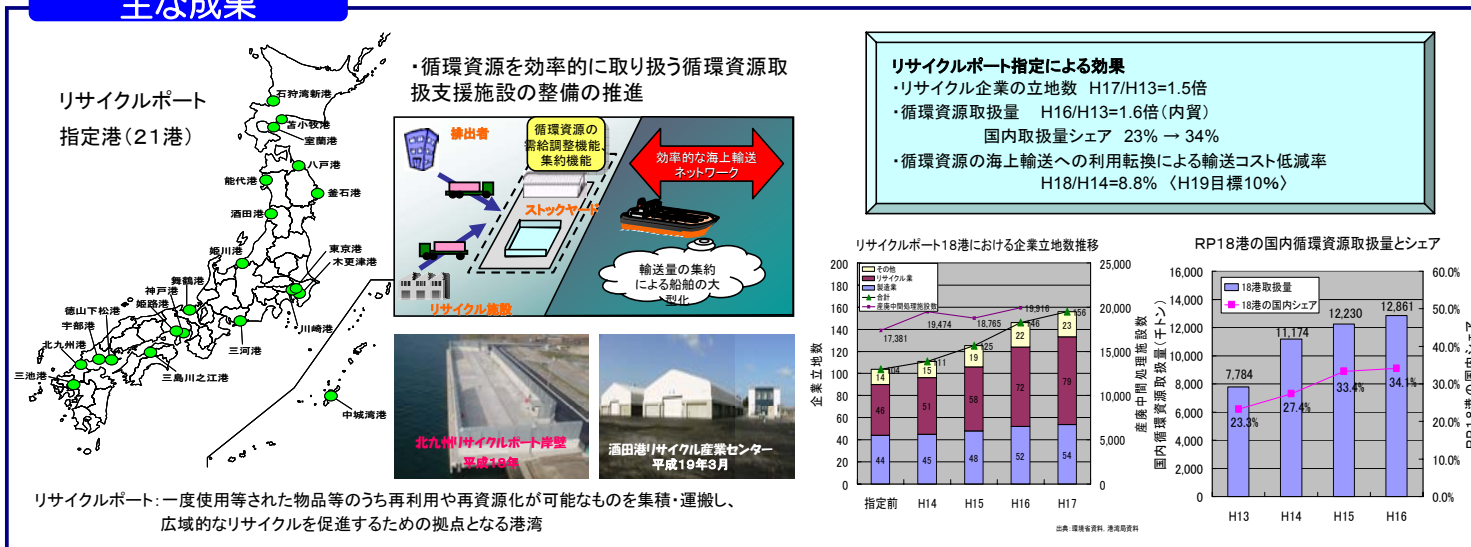
- 処理ルートや料金体系等の見直しによる利用者の利便性の向上及びシステムの周知・広報の実施により社会的な認知を高めることにより、FRP船リサイクルシステムを社会に定着させ、適正な廃船処理を推進する。
- 関係する国の出先機関、地方公共団体、地元関係団体等で構成される「廃船処理協議会」を活用し、地域関係者間の調整・情報共有等が円滑に行われるよう支援を行っていく。

(5) 循環型社会の形成

④ 総合静脈物流拠点港（リサイクルポート）の構築

循環型社会の実現を図るため、静脈物流の拠点となる港湾において、既存ストックを最大限に活用し、物流コストの低減及び環境負荷の軽減を主眼においた**静脈物流ネットワークを構築**する。

主な成果



課題

- ❑ リサイクルポートの中でも、各港湾毎に循環資源の取扱い運用が不統一
- ❑ エコタウン等に立地するリサイクル企業との連携が不十分(海上輸送の利用が不十分)

今後の方向性

- ❑ 循環資源の海上輸送を円滑化するため循環資源物流基盤として積替・保管施設等の整備を図るとともに、港湾管理運用ルールの共通化及びエコタウンとの連携拡大施策に取り組む。

(6) 目標の実現力を高める推進方策

② 国土交通省の率先的取組

官庁施設における総合的な環境対策の推進と公共建築分野における先導的な役割を担うため、平成16年7月に策定した「官庁施設における環境負荷低減プログラム」に基づき各種施策を推進

主な成果

- 平成16年7月に策定した「官庁施設における環境負荷低減プログラム」に基づく取組成果について「環境報告書」として毎年度公表。
- 平成16年度より全ての新築庁舎をグリーン庁舎として整備するとともに、既存庁舎について、個々の施設の状態に応じた効率的なグリーン改修を実施するため、平成16年度までに実施したグリーン診断(約1,700施設)の結果を踏まえた計画的なグリーン改修を実施。(グリーン庁舎40件、グリーン改修153件(平成18年度末現在))
- 保全業務支援システム(平成17年度から運用を開始)の活用により、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。
- 施設のライフサイクル(企画・計画、設計、施工、運用、改修)を通じて、エネルギー性能の分析・評価を実施し、省エネルギー・省CO2化を図るため、建築物の空調システムの年間エネルギー消費量を簡易にシミュレーションできるライフサイクルエネルギーマネジメント(LCEM)ツールを開発、公表。(ツール配信申し込み1500件:19年7月時点)
- 庁舎ごとのCO2排出削減計画の作成等、政府実行計画に基づく各府省の取組への技術的協力を実施。

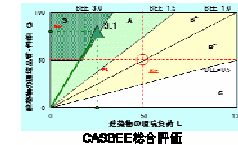
高松サンポート合同庁舎の取組



全景



太陽光発電設備



CASBEE総合評価



図 LCEMツール画面イメージ(熱源あり)

機器の使用条件等を入力し、表計算ソフト上で計算させることにより、機器の状態(例:消費電力、燃料消費量、冷温水温度等)を把握することが可能

課題

- 官庁施設に係る各種施策によるCO2排出削減に対する効果を定量的に把握し、検証するための手法の確立が必要である。

今後の方向性

- 政府実行計画に基づく各府省への技術的協力や地方公共団体との情報交換等を通じた各種施策の普及促進。
- 未利用エネルギーの利用等、先進的な技術の活用手法の開発と普及。

(6) 目標の実現力を高める推進方策

③ 観測・監視体制の強化及び研究・技術開発の推進

地球地図プロジェクトの推進、異常気象の発生頻度に関する情報の提供等の観測監視体制の強化、総合的なヒートアイランド対策評価のためのシミュレーション技術を開発する等の環境に係る研究及び技術開発の推進

主な成果

地球地図プロジェクト

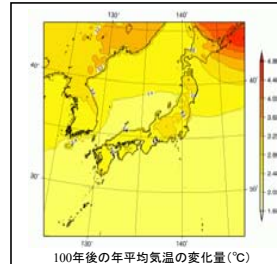
地球地図第1版の活用と普及を図るため、北海道洞爺湖サミットにあわせて、地球地図フォーラムを開催し、その有用性を世界に発信。



<全大陸域の統一基準によるデータ整備のメリット>

- ・森林伐採規制等の国際的目標の策定に寄与
- ・気候変動の影響が顕著な地域の特定と長期的な適応方策に寄与
- ・環境・開発・資源等の政策立案の効率向上に寄与

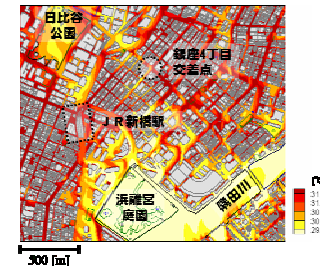
温暖化による日本付近の詳細な気候変化予測



- ・エアロゾル・オゾン・炭素循環などを取り込んだ温暖化予測地球システムモデルの開発により予測の不確実性低減
- ・精緻な地域気候モデル開発により日本付近の詳細な温暖化予測を行い、影響評価の基礎資料に

ヒートアイランド対策評価のためのシミュレーション技術の開発

地球シミュレータによるシミュレーション結果



- ・様々なヒートアイランド対策の効果を評価するために、世界最速レベルのスーパーコンピューター（地球シミュレータ）によるシミュレーション技術を開発。
- ・建築群の配置形態、オープンスペースの連続性等と都市空間の風通しの関係を詳細に調べることにより、ヒートアイランド緩和効果を検討

課題

- 直面する課題である、枯渇が懸念される資源・エネルギー、危ぶまれる生態系の乱れ、進行する地球温暖化等に、国土交通省として技術研究開発分野において対応する必要がある

今後の方向性

- 環境と調和した社会に向けて、重点的な技術研究開発に取り組む。
 - ・「世界一の省エネ、低公害、循環型社会」の実現
 - ・「日本の四季を実感できる美しく快適な都市」の実現
 - ・「健全な水循環と生態系を保全する自然共生型社会」の実現
 - ・「気候・環境の変化に強い社会」の実現

(参考)

平成19年度 国土交通省環境政策の基本的方向
進捗状況調査一覧表

平成19年6月

平成19年度「国土交通省環境政策の基本的方向」フォローアップ結果

- 基本的方向では76項目の国土交通省の環境政策に関する目標が定められている。
- そのうち、51項目が数値化された目標(例えば、「建設廃棄物の再資源化・縮減率」)であり、残りの25項目が定性的な目標(例えば、「開発途上国に対する持続可能な開発のための貢献」)である。
- 数値化された目標(51項目)のうち、目標達成済み項目が17項目で全体の33%、達成に向け予定どおり、または予定以上に進んでいる項目が26項目で全体の51%であり、併せると8割以上の項目については、ほぼ順調に進捗していると言える。
- 一方、達成が困難と思われる項目が3項目、目標年度までに達成が出来なかった項目が4項目あった。これらについては、それぞれ原因を分析し今後の取組の方向性について検証を行っているところである。
- また、25項目の定性的な目標についての進捗状況の自己評価においては、すべての項目で「掲げている目標に向けて効果的な対策が講じられている」という結果となっている。

基本的方向の記述

現況・経年変化
(※直近の測定値は赤字で記載。)

(1) 環境の保全と創出のための政策

【循環型社会の構築】

●住宅・社会資本整備等における環境負荷低減施策の推進

◆建設廃棄物の再資源化・縮減率

<全体> 85%(H12年度)⇒88%(H17年度)⇒91%(H22年度)	<全体> 85%(H12年度)⇒92.2%(H17年度) ※目標値達成済
<アスファルト塊> 98%(H12年度)⇒98%以上(H17年度)⇒98%以上(H22年度)	<アスファルト塊> 98%(H12年度)⇒98.6%(H17年度) ※目標値達成済
<コンクリート塊> 96%(H12年度)⇒96%以上(H17年度)⇒96%以上(H22年度)	<コンクリート塊> 96%(H12年度)⇒98.1%(H17年度) ※目標値達成済
<建設発生木材> 83%(H12年度)⇒90%(H17年度)⇒95%(H22年度)	<建設発生木材> 83%(H12年度)⇒90.7%(H17年度) ⇒95%(H22年度)
<建設汚泥> 41%(H12年度)⇒60%(H17年度)⇒75%(H22年度)	<建設汚泥> 41%(H12年度)⇒74.5%(H17年度) ⇒75%(H22年度)
<建設混合廃棄物> 25%削減(H17年度、H12年度比)⇒50%削減(H22年度、H12年度比)	<建設混合廃棄物> 39.6%削減(H17年度、H12年度比)⇒50%削減(H22年度、H12年度比)

◆建設発生土の有効利用率

60%(H12年度)⇒75%(H17年度)⇒90%(H22年度)	60%(H12年度)⇒62.9%(H17年度)⇒90%(H22年度)
----------------------------------	------------------------------------

◆直轄工事におけるリサイクル率

<アスファルト塊> 99.7%(H12年度)⇒100%(H17年度)	<アスファルト塊> 99.7%(H12年度)⇒98.7%(H17年度)
<コンクリート塊> 97%(H12年度)⇒100%(H17年度)	<コンクリート塊> 97%(H12年度)⇒98.3%(H17年度)
<建設発生木材> 75%(H12年度)⇒100%(H17年度)	<建設発生木材> 75%(H12年度)⇒90.7%(H17年度)

●静脈物流システムの構築

◆循環型資源国内輸送コストの削減

◎循環資源国内輸送コスト低減率

0(H14年度)⇒H14年度比8.8%減(H18年度)⇒H14年度比1割減(H19年度)

◆港湾における廃棄物取扱い比率

<一般廃棄物> 19%(H9年度)⇒21%(H18年度)	<一般廃棄物> 19%(H9年度)⇒21%(H14年度) ※目標値達成済
<産業廃棄物> 11%(H7年度)⇒14%(H18年度)	<産業廃棄物> 11%(H7年度)⇒18%(H13年度) ※目標値達成済

●廃棄物等の特性に対応したリサイクル

◆リサイクル部品を使用する自動車整備工場の割合

64.8%(H12年度)⇒80%(H17年度)	64.8%(H12年度)⇒87.6%(H16年6月末)⇒89.5%(H17年6月末) ※目標値達成済
-------------------------	--

◆FRP船リサイクルシステムの事業化(H17年度)

FRP船のリサイクルシステムの構築準備を進め、廃棄物処理法の広域認定制度を活用して、平成17年度より対象地域を限定してFRP船のリサイクルを開始した。18年度には対象となる地域を拡大し、19年度には全国展開を行う予定である。

基本的方向の記述

現況・経年変化
(※直近の測定値は赤字で記載。)

◆下水汚泥のリサイクル率の向上	◎下水汚泥のリサイクル率 60%(H14年度)⇒70%(H17年度)⇒68%(H19年度)※目標値達成済
◆積雪寒冷地における家畜ふん尿等のリサイクル技術の確立(H17年度)	バイオガスプラントの技術的可能性の実証と課題の整理を行うなど実証研究を実施し、共同利用型バイオガスプラントの成立要件等の研究成果を「積雪寒冷地における乳牛ふん尿を対象とした共同利用型バイオガスシステム導入の参考資料」として取りまとめ、技術の普及・広報活動に取り組んでいる。 今後は、乳牛ふん尿を主原料としつつ、他の有機性廃棄物を副資材とする共同利用型バイオガスプラントを地域循環システムとして実用化するための研究を実施する。

【 人類の生存の基盤となる地球環境の保全 】

●地球温暖化対策の推進

◆2010年におけるCO2の排出削減量(自然体ケースとの比較)	
<運輸部門> 約4,600万t-CO2	<運輸部門> 約2,094万t-CO2(H17年度) ⇒ 約4,550万t-CO2(H22年度) (一部、見込み値を使用) (※目標数値については、京都議定書目標達成計画策定後の見直し目標値)
<民生部門のうち住宅・建築物関係> 約3,560万t-CO2	<民生部門のうち住宅・建築物関係> 約3,560万t-CO2(H22年度) (※約3400万t-CO2(H22年度)) 【参考指標】 ◎省エネ基準(平成11年基準)適合率 ・住宅:2008年度50% 17%(H13年度)⇒22%(H14年度)⇒23%(H15年度)⇒32%(H16年度)⇒30%(H17年度) ・建築物:2006年度80% 35%(H13年度)⇒50%(H14年度)⇒70%(H15年度)⇒74%(H16年度)
<都市緑化等による吸収見込量> 約28万t-CO2	<都市緑化等による吸収見込量> 約12万t-CO2(H14年度) ⇒ 約28万t-CO2(H22年度)(現在目標値を見直し予定)
<下水道に係るN2Oの排出削減> 約200万t-CO2	<下水道に係るN2Oの排出削減> 約33万t-CO2(H14年度) ⇒ 約48万t-CO2(H17年度) ⇒ 約200万t-CO2(H22年度) (※約130万t-CO2(H22年度))
◆低公害車普及台数	
約381万台(H14年末)⇒1000万台(H17年度)	約381万台(H14年度)⇒約968万台(H16年度)⇒約1440万台(H18年度) ※目標値達成済
◆ガソリン乗用車の平均燃費向上(H7年度比)	
14%(H13年度)⇒23%(H22年度)	14%(H13年度)⇒20%(H15年度)⇒ 23%(H17年度) ※目標値達成済
◆ガソリン貨物車の平均燃費向上(H7年度比)	
10%(H13年度)⇒13%(H22年度)	10%(H13年度)⇒9%(H15年度)⇒ 9%(H17年度) ⇒13%(H22年度)
◆ディーゼル自動車の平均燃費向上(H7年度比)	
8%(H11年度)⇒13%(H17年度)	8%(H11年度)⇒20%(H15年度)⇒ 43%(H17年度) ※目標値達成済
◆内航海運の輸送分担率	
42.1%(H13年度)⇒44%(H22年度)	42.1%(H13年度)⇒41%(H14年度)⇒38.7%(H15年度)⇒38.4%(H16年度)⇒44%(H22年度)
◆次世代内航船(スーパーエコシップ)の実用化(H18年度)	これまで開発されてきた電機推進システム等を活用した次世代内航船(スーパーエコシップ)の建造を支援するため、平成17年度から鉄道・運輸機構による船舶共有建造制度における使用料軽減を実施する等、その普及に努めている。また、一層の技術開発を進めるべく、二重反転ポッドプロペラ等の要素技術の試験体を実証船に搭載し、実海域実証実験に向けた準備を行った。

基本的方向の記述

現況・経年変化
(※直近の測定値は赤字で記載。)

◆鉄道コンテナの輸送分担率		3.2%(H12年度)⇒3.6%(H22年度)	3.2%(H12年度)⇒3.2%(H13年度)⇒3.3%(H14年度)⇒3.5%(H15年度)⇒3.4%(H16年度)⇒ 3.5%(H17年度) ⇒3.6%(H22年度)
◆住宅・建築物の省エネルギー化率			
<住宅>		8%(H12年度)⇒50%(H20年度)	13%(H12年度)⇒17%(H13年度)⇒22%(H14年度)⇒23%(H15年度)⇒32%(H16年度)⇒ 30%(H17年度) ⇒50%(H20年度)
<建築物>		34%(H12年度)⇒80%(H18年度)	34%(H12年度)⇒35%(H13年度)⇒50%(H14年度)⇒70%(H15年度)⇒ 74%(H16年度) ⇒80%(H18年度)
◆港湾空間における風力発電設備容量		3,300kW(H14年8月)⇒70,000kW(H19年度)	23,000kW(H15年度)⇒ 101,000kW(H18年3月末現在導入済み量) ※目標値達成済
◆航路標識のクリーンエネルギー化によるCO2等の排出削減			◎クリーンエネルギー導入率 52%(H14年度)⇒62%(H16年度)⇒ 64%(H18年度) ⇒59%(H19年度) ※目標値達成済
●国際的な協調・連携や監視・観測体制の強化			
◆地球地図プロジェクトの推進(データ整備の支援)		12カ国(H14年度)⇒地球全陸域(H19年)	12カ国(H14年度)⇒ 29カ国2地域(H19年4月末) ⇒地球全陸域(H19年)
◆温室効果ガス世界資料センターで収集・公開する全世界の観測データ数		637地点(H14年末)⇒680地点(H19年)	637地点(H14年末)⇒908地点(H16年末)⇒ 1061地点(H19年4月末) ※目標値達成済
◆開発途上国に対する持続可能な開発のための貢献			『開発途上国に対する持続可能な開発のための貢献』では、CDM等の京都メカニズムの活用については、平成16年度に有識者の委員会にて実施促進施策の検討を行うとともに、普及・啓蒙の為にパンフレットを作成した。17年度、18年度においては、インドネシア、ベトナムにおいてCDMを活用したインフラ整備手法のセミナーを開催した。
◆環境負荷の小さい社会の構築に向けた先進国との連携・協力			EFVの開発・普及における国際連携を促進するため、平成19年2月に、「第2回環境にやさしい自動車(EFV)国際ワークショップ」を東京にて開催し、自動車を取り巻く環境対策について幅広く情報交換を行った。
●燃料電池の開発・普及			
◆燃料電池の開発・普及促進			
<自動車>		数台(H14年)⇒5万台(H22年)⇒500万台(H32年)	数台(H14年)⇒61台(H16年)⇒ 50台(H18年度末) ⇒500万台(H32年)
<住宅用>		住宅用燃料電池の実用化及び普及	産学官共同の委員会を設置し、連携を図りつつ、全国複数箇所において実証実験等を実施。委員会において、この実験結果を踏まえて、円滑な導入のための方策を検討。また、都市機構の賃貸住宅(アーベインなんばウエスト:大阪市)において、集合住宅で世界初となる家庭用燃料電池を実用導入した。平成17年度に、これまでの実証実験の成果を取りまとめた。引き続き、民間事業者等より技術開発提案を募集し、リーディングプロジェクトに対する支援を実施する。
北海道の地域特性を活かした燃料電池の実用化及び普及			燃料電池に関する研究は、これまで別海資源循環試験施設を活用したバイオマスを水素エネルギーに変換する実験的研究(メタン改質システム、有機ハイドライド・脱水素システムの機能評価等)を行ってきた。今後は別海施設を活用し、水素改質時の副生成物を他用途に利用して化石資源の代替効果を生む基礎技術等の研究を実施する。 燃料電池に関する調査は、これまで水素燃料電池と地下蓄熱技術を組み合わせた実証実験による省エネルギー性・環境性等の検討や、水素燃料電池と風力発電を組み合わせたシステム導入のモデル計画・産業展開可能性についての調査等を実施したところ。

基本的方向の記述

現況・経年変化
(※直近の測定値は赤字で記載。)

【健全で恵み豊かな自然環境の保全・再生】	
●自然再生の推進	
◆湿地の再生面積 0ha(H13年度)⇒300ha(H18年度)	◎失われた湿地や干潟のうち、回復可能な湿地や干潟の中で再生したものの割合 約2割(H14年度) ⇒ 約2割(H17年度) ⇒ 約3割(H19年度)
◆新たな砂浜の創出面積 290ha(H12年度)⇒560ha(H18年度)	◎失われた自然の水辺のうち、回復可能な自然の水辺の中で再生したものの割合 0(H14年度) ⇒ 11%(H17年度) ⇒ 約2割(H19年度)
◆藻場・干潟の回復面積 6.5%(H12年度)⇒19%(H18年度)	【再掲】 ◎失われた湿地や干潟のうち、回復可能な湿地や干潟の中で再生したものの割合 約2割(H14年度) ⇒ 約2割(H17年度) ⇒ 約3割(H19年度)
◆環境の向上に資する良好な緑地の整備の推進	◎生物多様性の確保に資する良好な樹林地等の自然環境を保全・創出する公園・緑地 0ha(H14年)⇒ 約1,400ha(H17年) ⇒2,400ha(H19年)
●水循環系の健全化や海洋環境の改善	
◆河川の適正な流量の確保	①平成18年度は、全国24ダムで試験に取り組んでおり、魚類の生息環境の改善や藻類の剥離更新支援を目的として、フラッシュ放流や維持流量の増量放流を実施している。事例として、北海道の金山ダムでは維持流量の増量放流により、トンボ目や底生生物の出現種数が増加し、ダム下流河川環境の改善の効果が着実に現れている。 ②一級河川の全発電所(1,571箇所)の減水区間(約9,700km)のうち、平成18年3月までに約2/3の区間の改善がなされており、1年前と比較して約1%の改善がなされている。
◆河川水質の向上(環境基準を満足する調査地点) 83%(H12年度)⇒85%(H18年度)	◎河川における汚濁負荷削減率 65%(H14年度)⇒ 73%(H17年度) ⇒78%(H19年度) 「旧指標」83%(H13年度)⇒85%(H14年度)⇒ 88%(H15年度) ※目標値達成済
◆下水道普及率の向上	◎汚水処理人口普及率 76%(H14年度)⇒ 81%(H17年度) ⇒86%(H19年度) ◎下水道処理人口普及率 65%(H14年度)⇒ 69%(H17年度) ⇒72%(H19年度)
◆下水道の高度処理人口普及率の向上	◎環境基準達成のための高度処理人口普及率 11%(H14年度)⇒ 14%(H17年度) ⇒17%(H19年度)
◆合流式下水道改善率 10%(H12年度)⇒15%(H16年度)	10%(H12年度)⇒ 18%(H17年度) ※目標値達成済
◆水道水源域における下水道処理人口普及率 48%(H12年度)⇒60%(H18年度)	48%(H12年度)⇒ 60%(H17年度) ⇒60%(H18年度) ※目標値達成済
◆海域における水質等の改善	「国土交通省環境行動計画」(平成16年6月策定)において、「全国海の再生プロジェクト」を重要施策の一つとして位置づけ、汚泥浚渫、覆砂、環境整備船による浮遊ゴミ・油の回収、干潟の保全・再生・創出等の事業を進めているところ。
◆雑用水利用の促進	雑用水利用施設については、平成15年度～平成17年度の3年間で約480施設が新たに設置され、平成17年度末現在、全国の約3,000施設で導入している。年間の設置数は概ね100施設を超えており、着実な普及をみている。国土交通省においては、雑用水利用に関する各種調査を進めるとともに、関係省庁、自治体と連携を図りつつ、現在も総合的な取り組みにより雑用水利用の推進を図っているところ。

基本的方向の記述

現況・経年変化
 (※直近の測定値は赤字で記載。)

【日常生活や社会活動の周辺環境の保全・改善】

●道路交通環境対策の推進

◆最新排出ガス規制適合車の割合

<乗用車>

6.2%(H12年度)⇒40%(H17年度)

6.2%(H12年度)⇒27.8%(H15年度)⇒**41.6%**(H17年度) ※目標値達成済

<貨物車>

4.1%(H12年度)⇒30%(H17年度)

4.1%(H12年度)⇒8.3%(H15年度)⇒**12.8%**(H17年度)

◆NO2に係る環境基準達成率の向上

三大都市圏でH22年度までに大気環境基準を概ね確保

◎NO2環境目標達成率

53%(常時観測局)(H15年)⇒**74%(H17年)**⇒約9割(H19年)

◆自動車に起因するPM排出量の削減

三大都市圏でH22年度までに、自動車起因のPMが相当程度削減されることにより大気環境基準を概ね確保

◎SPMの環境目標達成率

78%(常時観測局)(H15年)⇒**95%(H17年)**⇒H16年度の水準(100%)を維持(H19年)

●騒音対策の推進

◆夜間騒音要請限度達成率の向上

◎夜間騒音要請限度達成率

64%(H15年)⇒**71%(H17年)**⇒72%(H19年)

◆航空機騒音に係る環境基準の屋内達成率

93%(H12年度)⇒95%(H18年度)

93%(H12年度)⇒94.0%(H15年度)⇒94.1%(H16年度)⇒94.6%(H17年度)⇒**94.7%(H18年度)**

●生活環境における緑の確保や自然景観等との調和

◆都市における公園・緑地の確保量の増加

◎都市域における水と緑の公的空間確保量

12㎡/人(H14年)⇒**約7%増(H17年)**⇒12㎡/人を約1割増(約13㎡/人)(H19年)

◆都市内道路緑化率の向上

良好な景観の形成や、CO2の吸収など環境への負荷の軽減にも資する良質な緑の道路空間を構築するとともに、地域住民等と協力して緑を維持管理する等、質の高い緑の空間整備を実施しているところ。

◆港湾空間の緑化率

6.9%(H12年度)⇒8.0%(H18年度)

約7%(H14年度)⇒**約8%(H18年度)**⇒約8.0%(H19年度)

◆河川における人工的な水際率

36%(H12年度)⇒34%(H18年度)

【再掲】

◎失われた自然の水辺のうち、回復可能な自然の水辺の中で再生したものの割合

0(H14年度)⇒**11%(H17年度)**⇒約2割(H19年度)

●ヒートアイランド対策の推進

◆都市のヒートアイランド現象の緩和

ヒートアイランド現象の緩和に向け、平成16年3月にヒートアイランド対策関係府省庁連絡会において、「ヒートアイランド対策大綱」を策定。同大綱に基づき、観測・監視、調査・研究から、まちづくりや緑地整備等の具体的事業、税制等の誘導措置などの各種対策を総合的に実施している。現在、同大綱のフォローアップに係る作業を実施しているところ。平成18年度については、7月にフォローアップを実施し、HP等で公表している。

基本的方向の記述

現況・経年変化
(※直近の測定値は赤字で記載。)

(2) 環境政策の基盤となる施策・意識改革を促す施策

◆環境影響評価の適切な実施による環境への負荷の低減	環境影響評価法に基づく環境影響評価の着実な実施により、環境に配慮した公共事業を推進。これまでに40事業の評価の手続を完了した(平成18年12月現在)。また、環境影響評価法における基本的事項の改正を踏まえ、事業種別に国土交通大臣等が定める主務省令を改正し、環境配慮の手続きを明確化した(平成18年3月)。
◆環境にやさしい資材や建設機械を使用した公共事業の推進	国土交通省における「環境物品等の調達の推進を図るための方針(平成19年6月)」に基づき、公共工事の特定調達品目等(57品目)について、引き続き調達を図る。
◆公共事業の計画段階における環境配慮の実施	計画段階から環境等に配慮したガイドラインを事業毎に作成し、ガイドラインに基づく取り組みを実施しているところ。また、計画案に係る社会面、経済面、環境面など総合的な観点からの評価のあり方を検討するなど、計画策定プロセスにおける透明性、公正性のさらなる向上を図るため、「公共事業の構想段階における計画策定プロセス研究会」を平成19年3月に設置し、平成19年度中に新たなガイドラインを策定する予定。
◆環境教育・環境学習の推進	平成16年10月より「環境の保全のための意欲の増進及び環境教育の推進に関する法律」(「環境教育法」)が本格施行となった。人材認定等事業の登録制度が開始し、現在20事業が認定されているところ。
◆地域住民、NPO等との協働の推進	地域住民、NPO等と協働しつつ、環境的に持続可能な交通(EST)モデル事業を実施しているところ。(平成16年度から平成18年度までに27地域を選定)
◆建設産業界、運輸産業界、観光産業界等との連携の推進	経団連自主行動計画に基づき、各交通事業者や日本建設業団体連合会等がその地球温暖化対策に係る取組を推進しており、引き続き連携して、取組を進める。 宿泊関係団体における地球温暖化防止ボランティアプランの策定を促し、宿泊関係団体においては、地球温暖化対策に係る取組を推進しており、引き続き取組を進める。

基本的方向の記述

現況・経年変化
(※直近の測定値は赤字で記載。)

(3) 通常の経済活動の主体としての活動における環境配慮	
◆低公害車の導入	
低公害車保有率(一般公用車) 21.4%(H13年度末)⇒100%(H16年度末)	21.4%(H13年度末)⇒43.5%(H14年度末) ⇒71.7%(H15年度末)⇒100%(H16年度末)※目標値達成済
◆環境負荷の低減に資する環境物品等の調達	グリーン購入法に係る環境物品等の調達の推進に関する基本方針に基づき、国土交通省としての環境物品等の調達の推進を図るための調達方針を策定し、基本方針の判断の基準を満足するものを調達することとしている。(調達数量に対する基準を満足する物品の調達量の割合により目標設定を行う品目については、全て100%を目標とする。)
◆エネルギー使用量の抑制	廊下等の照明の間引き、昼休みの照明の消灯、エレベーターの運転台数の削減、使用していない事務機器の電源を切ることなど電気の節電等の周知徹底を実施。冷暖房の適切な温度管理を行い、執務室における夏季のクールビズ及び冬季のウォームビズの周知徹底を実施。
◆公用車の効率的利用、自転車の活用	<p><公用車の効率的利用> 公用車の効率的利用について、幹部職員(局長以上の幹部を除く)の専用車として配車している公用車を、朝晩の送り迎えを除くプール時間帯において、事務用車として効率的に利用している。また、「やさしい発進」や「加減の少ない運転」、「アイドリングストップ」など、エコドライブに努めるとともに、時間・場所等同一の依頼があったときは乗合運用している。</p> <p><自転車の活用> 公用自転車を保有している官署においては、できるだけ自転車を活用するよう周知徹底を実施</p>
◆製品等の使用量の削減・長期使用の徹底	<p>○「国土交通省の環境物品等の調達の推進を図るための方針」、「国土交通省行政効率化推進計画」等の施策を周知することなど、相乗効果を図った。</p> <p>○調達部門での購入物品の数量及び規格等のチェック強化。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・文房具等詰め替え製品の範囲拡大 ・会議資料等の両面印刷の励行 ・クリップ等繰り返し使用できる物の再利用化 ・経済効果等を考慮した備品の修理による長期使用の励行
◆ごみの分別、廃棄物の減量	ごみを可能な限り再利用するよう分別処理を実施
◆既存の建築物における省エネルギー対策の徹底	昼休みの照明の消灯、不用な事務機器の電源を切ることにより電気の節電等の周知徹底の実施
◆環境にやさしい建設資材、建具、空調設備等の導入と適正な管理	これまでも施設の改修等を行う場合実施してきたが、今後も設備を更新する場合等において、環境にやさしい建設資材等を導入する予定 省エネ改修(高効率送風機、高効率照明器具への更新)を随時実施