

環境行動計画

—地球環境時代に対応したくらしづくり—

2008年7月 策定

2010年3月 一部改定



国土交通省

環境行動計画 目次

第一章 環境政策を巡る情勢と課題	P. 1
1. 環境政策を巡る情勢（地球規模の環境問題の深刻化）	
2. これまでの取組と今後の課題	
第二章 環境政策推進の基本的な考え方	P. 3
1. 基本とすべき「4つの視点」	
(1) 環境と経済・社会を統合的に向上させていくという視点を重視すべき	
(2) 国土交通省の幅広い政策手段を戦略的に活用するとの観点から、総合性・連携性という視点を重視すべき	
(3) 人や企業の行動に働きかけるといった視点を重視すべき	
(4) 面的広がり（圏域）、時間的広がり（時間軸）の視点を重視すべき	
2. 本計画に基づく取組の進め方	
(1) 計画期間の設定	
(2) 定期的な点検の実施	
第三章 環境政策の重点戦略（「5つの柱」）	P. 6
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）	P. 7
1-1 環境に配慮したまちづくり・公共交通	
○公共交通機関の利用促進	
○エネルギーの面的利用	
○鉄道のエネルギー消費効率の向上	
○航空のエネルギー消費効率の向上	
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	
○自動車の燃費の改善	
1-3 交通流対策	
○交通流対策	
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	
○国際貨物の陸上輸送距離削減	
○グリーン物流パートナーシップ会議を通じた支援	
○多様な関係者の連携による物流効率化推進事業	
1-5 住宅・建築物の省エネ性能の向上	
○住宅・建築物の省エネ性能の向上	
1-6 下水道施設における対策（省エネ化、一酸化二窒素対策）	
○下水道における省エネ・新エネ対策	
○下水道におけるNO ₂ 削減対策	

- 1—7 温室効果ガス吸収源対策（都市緑化等）
 - 都市緑化等の推進
- 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等の先導的取組
 - ITを活用した環境負荷低減（グリーンIT）への取組
- 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） P.25
 - 2—1 低炭素型の都市・地域づくり
 - 集約型都市構造の実現
 - 地区・街区レベルの包括的な都市環境対策の推進
 - 住宅の長寿命化への取組
 - 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
 - 内航海運のグリーン化
 - 港湾における温室効果ガス削減に向けた取組の推進
 - 2—3 気候変動への適応策
 - 総合水資源管理の推進
 - 気候変動に伴う災害リスク増大への対応
- 3. 負の遺産の一掃と健全な国土に向けた取組 P. 34
 - 3—1 水質汚染対策
 - 下水道の整備による水質改善
 - 3—2 大気質対策・騒音対策
 - 沿道環境対策
 - 3—3 ヒートアイランド対策（都市の熱環境対策）
 - 屋上等の緑化の推進
 - 3—4 水循環系の再構築（水を介した物質循環を含む）
 - 河川における水量・水質の一体管理
 - 総合的な土砂管理の取組の推進
 - 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るおいあるまちづくり
 - 国営公園を拠点とした環境配慮行動の推進
 - 多自然川づくり
 - 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
 - 良好な海域環境の保全・再生・創出
 - 漂流・漂着ゴミ対策
 - 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
- 4. 環境を優先した選択の支援・促進 P. 47
 - 4—1 ライフスタイル・ビジネススタイルの変革
 - 環境教育の推進

- 自主行動計画のフォローアップ
- 政府実行計画等の着実な実施
- サプライチェーン(SC)物流環境ディスクロージャー調査
- 環境負荷の「見える化」の推進
- 4-2 循環型の経済社会システムの構築（3Rの推進）
 - 建設リサイクルの推進
 - 下水道資源の有効利用の推進
 - リサイクルポート高度化プロジェクトの実施
 - 海面処分場の計画的な整備の推進
- 5. 地球環境時代の技術開発・国際貢献 P. 57
 - 5-1 技術開発の推進・支援
 - 海洋環境イニシアティブ
 - ～海の10モード開発等国際海運からのCO2排出削減の総合対策～
 - 5-2 調査・観測・分析・情報提供の推進
 - 衛生等による地球温暖化対策の推進に寄与する監視・予測情報の提供
 - 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
 - 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
 - 国際航空分野の次期枠組み策定に向けた貢献
 - 5-4 水分野の国際貢献
 - 下水道分野における国際貢献の推進
 - 世界水フォーラムを始めとする国際的な議論への参画
 - 気候変動による水災害適応策についての国際貢献
 - 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

別表（各施策一覧表） 1～5

第一章 環境政策を巡る情勢と課題

1. 環境政策を巡る情勢（地球規模の環境問題の深刻化）

我が国の環境政策については、政府全体の施策の大綱となる「第三次環境基本計画（平成18年4月）」が閣議決定されている。

その後、「21世紀環境立国戦略（平成19年6月）」が閣議決定され、その中で、国内外をあげて取り組むべき環境政策の方向と、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が明示された。特に、地球規模での環境問題の深刻化として、人為起源の温室効果ガスの増加による「地球温暖化の危機」、大量生産・大量消費・大量廃棄型の社会経済活動による「資源の浪費による危機」、開発などの人間活動による「生態系の危機」の「3つの危機」を指摘し、地球環境問題は、人間の安全保障の問題とも密接に関連し、人類が直面する最大の試練であると言及している。また、この3つの危機に対して、温室効果ガス排出量の大幅削減による「低炭素社会」、3R¹を通じた資源循環による「循環型社会」、自然の恵みの享受と継承による「自然共生社会」の実現が求められるが、持続可能な社会の構築に向け、これらを個別に目指すのではなく統合的な取組を展開していくことが不可欠であると指摘している。

その後、政府の個別環境分野に係る基本的な計画等についても順次見直しが行われ、「第三次生物多様性国家戦略（平成19年11月）」第2次の「循環型社会形成推進基本計画（平成20年3月）」「京都議定書目標達成計画（平成20年3月全部改定）」が閣議決定された。今後、これらに基づき施策が総合的に講じられることとなっている。

さらに、我が国は、平成21年12月の気候変動枠組条約第15回締約国会議（COP15）等において、全ての主要国が参加する公平で実効性のある枠組みの構築と野心的な目標の合意を前提に、2020年に、温室効果ガスを1990年比で25%削減するとの中期目標を掲げたところである。

また、平成22年3月には、「生物多様性国家戦略2010」が閣議決定（「第三次生物多様性国家戦略」改定）され、10月には、生物多様性条約第10回締約国会議（COP10）が名古屋市で開催されることとなっている。

2. これまでの取組と今後の課題

これまで国土交通省では、美しく良好な環境の保全・再生・創造を国土交通行政の最重要テーマの一つとして、積極的な取組を行っている。特に、「国土交通省環境行動計画（平成16年6月）」（以下、「前計画」という。）を策定し、環境の保全・再生・創造を国土交通行政の本来的使命として明確に位置付け、あらゆる局面で環境負荷の低減に努める国土交通行政のグリーン化を推進してきた。

¹ 3R：廃棄物等のリデュース（Reduce、発生抑制）、リユース（Reuse、再使用）、リサイクル（Recycle、再生利用）の総称。

さらに、今般の環境政策を巡る情勢の変化を政策への的確に反映するため、国土交通省では、平成 19 年度に環境政策のあり方についてレビューを実施した。その中で前計画を踏まえた取組状況について総括的に評価を行い、今後の課題として以下の事項を抽出した。

- ◇ 気候変動に関する認識や切迫度が変化している情勢を踏まえると、前計画の取組は全般的に危機感の不足がみられる。地球温暖化対策への全部局の参加が期待される。
- ◇ 現時点で見ると、前計画の主な取組の中で省エネルギーの側面への問題意識が不十分である。
- ◇ 生物多様性の保全が重要な課題であるにもかかわらず、持続可能な国土の形成の取組の中において、生物多様性の観点が弱い。
- ◇ 気候変動の問題については、環境対策との両輪の観点で適応策の必要性へ言及することが重要である。
- ◇ 総合的・統合的な取組が重要である。全体像を持たずに、施設単体やある側面だけで単発的に環境対策を行うのみでは不十分であり、局毎の取組の効果的な連携・統合が依然として十分図られていない。
- ◇ グローバルな問題やローカルな問題が絡んできている中で、圏域の広さに応じた一体的な取組や、時間軸の長さを踏まえたきめ細かな対策を総合的に検討することが重要である。
- ◇ トップランナー支援や先進事例づくりに一定の成果が見られるが、物流など国民のライフスタイルの変化と関係する分野において、情報の共有により消費者が選択できるようになること、ソフトとハードの連携の輪を広げ具体的な相乗効果を上げることがまだ不十分である。
- ◇ 地域特有の文化は環境に優しいなど、文化は環境と持続可能性の面で類似しており、文化の観点を施策に盛り込むと両者の相乗効果を期待できる。
- ◇ 持続可能な社会づくりの日本全体や地球全体の長期ビジョンを共有することが求められている中で、長期的に効果が期待できる施策を推進する長期的視野の計画や東アジア等との連携の重要性が高まっている。

本計画は、これらの課題及び今般の環境政策を巡る情勢に的確に対応するため、前計画を改定することにより施策体系を再構築し、国土交通省における環境問題に対する取組を強化するものである。

また、これまで国土交通省の自主的な環境配慮の方針を定めていた「国土交通省環境政策の基本的方向（平成 15 年 3 月）」を本計画へ統合し、国土交通行政における環境配慮の取組の体系とその実施状況を自ら点検する体制を明らかにするものである。

さらに、平成 21 年には、点検結果を踏まえるとともに、「社会資本整備重点計画（3 月）」「総合物流施策大綱（7 月）」がそれぞれ閣議決定されたことから、これらを踏まえて、今般（平成 22 年 3 月）、本計画の見直しを行うものである。

第二章 環境政策推進の基本的な考え方

1. 基本とすべき「4つの視点」

環境の保全・再生・創造は国土交通省の本来的使命であり、国土交通省における今後の環境政策の推進にあたっては、前章で示した課題を踏まえ、次の4つの視点を基本的な考え方とすることにより、前計画で着手した国土交通行政のグリーン化の定着を目指す。

(1) 環境と経済・社会を統合的に向上させていくという視点を重視すべき

21世紀環境立国戦略において重要課題と位置づけられている持続可能な社会の実現のためには、我が国全体として、環境、経済、社会のすべての面での価値を統合的に向上させる取組が求められているとともに、低炭素社会、自然共生社会、循環型社会の3つを統合的に実現していく取組を着実に実施していくことが必要である。

国土交通省は、社会資本整備や交通政策等の推進を通じた経済社会の発展と国民生活の向上への貢献を使命としている。これを踏まえ、環境政策を推進することが、経済成長や生活の質の向上にも繋がるという視点で取組を進めていく。

(施策例)

- ・ 交通流対策
- ・ 物流の効率化
- ・ 住宅の長寿命化への取組
- ・ 集約型都市構造の実現

(2) 国土交通省の幅広い政策手段を戦略的に活用するとの観点から、総合性・連携性という視点を重視すべき

前述した統合的な向上を実現する上で、国土交通省としては、活動の「場」と「空間」を施策対象とし、ハード、ソフトの両面で幅広い政策手段を持つという独自の強みを有しており、こうした強みを効果的に発揮していくために、戦略的な施策展開を行うことが不可欠である。

低炭素社会、自然共生社会、循環型社会の3つの社会を統合的に構築し、持続可能な社会を実現するに当たっては、①政策課題が分野横断的で多岐にわたること、②このため課題を解決するためには交通ネットワーク、生態系ネットワーク、物質循環などのネットワーク（「つながり」）の確保を意識して施策を展開すること、が求められることから、単発的な取組では効果的に対応することはもはや困難であり、総合性・連携性に重点を置いた戦略的な施策の実施が重要である。

さらに、総合性・連携性をより強化するためには、国土交通省内にとどまらず、外部の多様な主体と協働するという視点の重要性が更に増している。

(施策例)

- ・公共交通機関の利用促進や環境的に持続可能な交通（E S T）の普及展開
- ・下水道の高度処理化、干潟の再生や浮遊ゴミの回収等を含む全国海の再生プロジェクト

(3) 人や企業の行動に働きかけるという視点を重視すべき

温室効果ガスの大幅削減などの抜本的な環境対策を実現するためには、従来型の施策に加え、人や企業に対し、ライフスタイル・ビジネススタイル（人や企業の行動原理）の変革を促すソフト面を重視した取組の重要性が高まっており、人の消費活動や企業の生産活動に注目し、環境に配慮した選択を促すようなメカニズム（経済的インセンティブ、見える化等の情報インセンティブ等）を市場に組み込むことが効果的である。

また、国民の価値観の多様化に対応して生活の質の向上を図るためには、人や企業の行動の共通理念（アイデンティティ）としての（生活）文化に着目した取組が今後一層重要となる。

(施策例)

- ・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
- ・エコルールマーク、エコシップマークの普及・促進
- ・環境教育の推進

(4) 面的広がり（圏域）、時間的広がり（時間軸）の視点を重視すべき

施策の企画・実施に当たっては、課題の面的広がりに応じた適切な施策の選択が必要である。このため、地域として取組むべき課題、流域単位で解決すべき課題等については、施策の全体像を描いた上で、個々の施策を戦略的に位置づけるという面的視点が重要である。

また、広域的視点としては、日本国内にとどまらず、東アジアまで含めた国際的な広がりという視点も重視していくべきである。

さらに、将来における問題や損失の発生を最小限にとどめるためには、データや科学的知見の蓄積、技術の研究開発を進めていくことが不可欠であり、これらを踏まえた、長期的視点²、予防的視点²、順応的視点³に基づく施策の展開に積極的に取り組む。

(施策例)

- ・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への適応策
- ・海洋環境イニシアチブ
- ・地球温暖化対策の推進に寄与する監視・予測情報の提供

² 予防的視点：不確実性を有することを理由として対策を取らない場合に、問題発生で生じる被害や対策コストが非常に大きくなる問題や一度生じると将来世代に及ぶ取り返しがつかない影響をもたらす可能性がある問題に対して、完全な科学的証拠が欠如していることをもって対策を延期する理由とはせず、科学的知見の充実に努めながら対策を講じる考え方。

³ 順応的視点：一度政策判断を行った問題について、前提となる判断材料に変更が生じた場合、柔軟に施策変更を行う考え方。特に生態系は複雑で常に変化し続けるため、そのすべてはわかり得ないことを認識し、その管理と利用についてモニタリングとその結果に応じて柔軟に見直す必要がある。

2. 本計画に基づく取組の進め方

(1) 計画期間の設定

本計画は、中長期にわたる将来を視野に入れつつも、京都議定書目標達成計画及び社会資本整備重点計画の計画期間との整合を取った平成20年度から24年度までの5カ年を計画期間として設定し、当該期間において国土交通省として取組むべき環境施策をとりまとめる。

(2) 定期的な点検の実施

本計画の推進状況の点検については、毎年行い、その状況を広く国民に公表することとする。また、点検結果に基づき、必要に応じ改善措置を講じるとともに本計画の見直しを行う。

第三章 環境政策の重点戦略「5つの柱」

第一章で提示した環境政策を巡る近年の情勢と今後の課題を踏まえ、今後国土交通省として重点的に推進すべき環境政策の分野を以下の「5つの柱」として整理した。

第1に京都議定書の目標達成に向けた取り組みを進めることとする。地球温暖化は人類の生存基盤に関わる最も重要な環境問題である。また、平成20年度から京都議定書の第1約束期間が開始されたこと、平成20年7月に開催された北海道洞爺湖サミットの議長国としての責務を果たすことが重要であることなどを踏まえると、まずは、京都議定書の目標達成を確実にするための取り組みを着実に推進することが必要である。

第2に、ポスト京都議定書を見据えた中長期的な視点から、温暖化に対応した社会の骨格づくりに取り組む。2020年や2050年までの中長期的な目標を設定した上で、その目標を達成するための政策を戦略的に組み上げ、低炭素社会への転換を進めていくことが必要である。「場」、「空間」、「移動」を担う国土交通省としては、国土や都市・地域の構造を支える骨格を低炭素型へと転換していくことでその責務を果たすことが必要である。また、地球温暖化対策の両輪として、気候変動に起因して増大するリスクに対する適応策に取り組むことが重要である。

第3に、高度経済成長期をはじめとする20世紀の負の遺産を一掃しなければならない。即ち、上記の地球温暖化対策に加え、公害問題に代表される水質、大気質等の対策や生物多様性等の保全・再生についても、健全な国土づくりの観点から引き続き推進することが必要である。

第4に、国民や企業が環境を優先した選択を行うことができるよう、環境整備を進める。環境を尊重した社会を構築するためには、国民や企業など、あらゆる主体が問題意識を共有して主体的に取り組むことが不可欠である。国土交通行政としては、こうした選択肢を示す、その選択を促進する仕組みを用意するなどの環境整備に取り組むことが必要である。

第5に、技術開発と国際貢献も、重点的に取り組むべき柱である。環境問題は、地球規模の視点で取り組むべき課題であり、中長期的な目標を達成するためにも、抜本的な効果が期待出来る革新的な技術開発を進めるとともに、日本の優れた技術を世界に普及させるなど国際連携を強化することが不可欠である。

国土交通省では、第二章で提示した基本的な考え方を踏まえつつ、以上の「5つの柱」に基づいて各施策を戦略的に展開していく。