

## 4. 環境を優先した選択の支援・促進

環境負荷を低減する選択を国民や企業等が主体的に行うための条件整備が必要である。国民や企業などの関係者が参加し協働するための場づくりや、いわゆる“見える化”の推進など国民への情報提供を行うことなどにより、ライフスタイル・ビジネススタイルの見直し、家庭や職場での努力や工夫を支援・促進するとともに、民間活力も活用しつつ、大量生産・消費型から循環型の経済社会システムへの転換を促進する。

### 4－1 ライフスタイル・ビジネススタイルの変革

### 4－2 循環型の経済社会システムの構築 (3Rの推進)

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

国民が、地球温暖化問題をはじめとした環境問題の重要性を認識・理解し、環境保全のための行動が習慣となるよう、環境保全活動及び環境教育を推進する。

## 背景・課題・目標

環境問題の抜本的な解決のためには国民一人一人の行動の变革、ひいては各個人の意識の変化が必要不可欠である。環境教育の必要性については各種計画においても言及されている。

・21世紀環境立国戦略（抄）

（平成19年6月1日閣議決定）

「～（前略）～家庭、学校、地域、企業等における生涯にわたる質の高い環境教育・学習の機会を多様化を図る」

・改定京都議定書目標達成計画（抄）

（平成20年3月28日閣議決定）

「国民が、地球温暖化問題の重要性を認識・理解し、地球温暖化防止のための行動が習慣となるよう、～（中略）～、環境保全活動及び環境教育を推進する。」

## 政策手段

・「子どもの水辺」再発見プロジェクト  
地域の市民団体、教育関係者、河川管理者等が、子どもの水辺協議会を設置し、河川環境教育の場となる「子どもの水辺」を登録。

・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。

・海辺の環境教育の推進  
港湾を活用し、自治体やNPOなどが行う親子向けの自然体験プログラムを提供する。

・交通エコロジー教室の開催  
各地域における交通分野の環境トピック等を地域住民に情報提供する。



「子どもの水辺」での活動  
（漁川（北海道））



都市公園での環境教育  
（国営武蔵丘陵森林公園  
（埼玉県））



総合学習「酒田港 海・遊・学」での活動の様子（山形県  
酒田港）



交通エコロジー教室  
環境広場さっぽろ'07  
（5月、北海道）

## 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
各種取組みの推進	→					

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

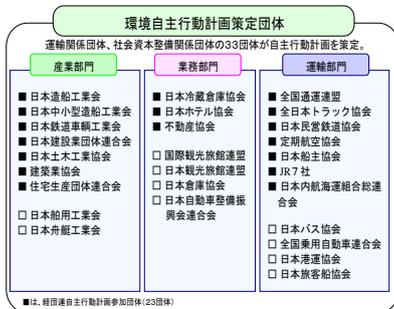
国土交通省所管の業界団体の自主行動計画(33団体)について、これらの行動計画の実施状況等を透明性・信頼性・目標達成の蓋然性が向上するよう定期的なフォローアップの実行を進める。

## 背景・課題・目標

2000年度以降、運輸関係団体、社会資本整備関係団体が策定した自主行動計画のフォローアップを実施し、その結果を公表している。2007年度は、9月、2月に社会資本整備審議会・交通政策審議会環境部会によりフォローアップを実施している。

## 政策手段

- ・毎年度、自主行動計画の実施状況を評価・検証し、透明性・信頼性・目標達成の蓋然性が向上するよう審議会でのフォローアップを実行。
- ・フォローアップ結果を公表し、各業界団体へ情報提供を行う。
- ・自主行動計画の目標達成を支援するため、積極的な取組みを行っている事業者等を応援する仕組みを検討。



各業界団体が自ら策定した自主行動計画

### 目標数値

- ・エネルギー原単位
- ・エネルギー消費量
- ・CO2排出原単位
- ・CO2排出量

審議会でのフォローアップ

- ・目標達成度
- ・目標採用の理由
- ・CO2排出量
- ・目標達成への具体的な取組み
- ・CO2排出量増減の理由
- ・今後実施予定の対策

など

社会資本整備審議会・交通政策審議会環境部会

## 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
審議会によるフォローアップを実施する	→					
各業界団体への支援を検討	→					

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。

## 背景・課題・目標

・政府の実行計画においては、京都議定書の6%削減約束を確実に達成するための措置を定めた京都議定書目標達成計画に掲げられた先進的な温暖化対策を政府自らが先駆けて率先導入するとされている。さらに、関係府省ごとに実施計画を策定し、平成13年度を基準として平成22年度から平成24年度までの総排出量の平均を少なくとも8%削減することを目標とするとされている。

・こうした目標達成のために、従前のグリーン購入法※1に加え、昨年度グリーン契約法※2が公布・施行された。

(目標)

・国土交通省の事務及び事業に伴う温室効果ガス総排出量の平成22～24年度までの平均を平成13年度比で8.5%削減することを目標とする。

※1 国等による環境物品等の調達推進等に関する法律(平成十二年五月三十一日法律第百号)

※2 国等における温室効果ガス等の排出の削減に配慮した契約の推進に関する法律(平成十九年五月二十三日法律第五十六号)

## 政策手段

主な措置内容

・財やサービスの購入・使用に当たっての配慮  
低公害車の導入、エネルギー効率の高い機器の導入等を進める。

・建築物の建築、管理等に当たっての配慮  
断熱性向上や冷暖房の温度管理等による建築物の省エネ対策の徹底、太陽光発電の導入及び建物の緑化の整備等を進める。

・職員に対する研修等  
職員に対し地球温暖化対策に関する情報提供、消灯等の省CO2行動促進を進める。

### 国土交通省温室効果ガス削減計画

	(単位)	平成13年度	平成17年度	平成18年度	平成22～24年度目標	
						13年度比
公用車燃料	t-CO2	30,610	31,147	29,380	27,033	-11.7%
施設のエネルギー使用	t-CO2	269,677	283,046	265,171	245,644	-8.9%
電気	t-CO2	217,804	235,160	228,877	204,951	-5.9%
	(電気使用量) MWh	568,704	625,138	596,522	503,727	-11.4%
	(電気の排出係数) kg-CO2/kWh	0.378				
	電気以外	t-CO2	51,873	47,886	36,294	40,692
その他	t-CO2	741,286	658,920	532,954	680,777	-8.2%
合計	t-CO2	1,041,573	973,113	827,505	953,455	-8.5%

## 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
・財やサービスの購入・使用に当たっての配慮 ・建築物の建築、管理に当たっての配慮 ・職員に対する研修等			温室効果ガス総排出量を 平成13年度比で8.5%削減 (平成22～24年度平均)			

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

企業又は商品若しくはサービスに係るサプライチェーン全体の物流を対象とし、モーダルシフトや物流効率化等のCO2排出削減対策に係るコストや効果を定量的に測定し、計上する方法(以下「SC物流環境デシクロージャー」)の基本・概略設計を目指した調査研究を行う。

### 背景・課題・目標

(背景)

- ・物流は生産活動の派生需要であるため、物流事業者のみの取組みでは限界があることから、荷主業界と協働し、物流により排出されるCO2排出量の削減に取り組むことが必要。
- ・カーボン・デシクロージャー・プロジェクト(CDP、英国のNPO)は、サプライチェーンも含めた間接排出量について調査対象とし、大企業を通じて調達先の中小企業にもCO2排出量に関する情報の開示を求めるとともに、これを世界標準の情報公開の仕組みとして普及させたいとの意向を示していると伝えられている。

(課題)

- ・サプライチェーン全体の物流を対象とし、モーダルシフトや物流効率化等のCO2排出削減対策に係るコストや効果を定量的に測定し、計上する方法が確立されていない。

(目標)

- ・業種横断・共通的なモデル又はガイドラインを構築し、国内外の関係機関とも連携してその活用を普及することを通じ、荷主企業がサプライチェーン全体の物流を対象とし、CO2排出削減対策に係るコストや効果をデシクローズすることを促す。

### 政策手段

SC物流環境デシクロージャーに関し、業種横断・共通的なモデル又はガイドラインの基本・概略設計を行う。

なお、この仕組みは、企業の自主的な取組みを促すボランティアなものとするを想定しており、基本・概略設計ができれば、必要に応じて国内外の関係機関とも連携して広く普及させることも視野に入れている。

#### <SC物流環境デシクロージャーの活用イメージ>

① サプライチェーン全体の物流の環境保全対策に係るコストや効果を独立して把握、環境負荷低減の最適解を導く。

課題発見・目標設定のツール

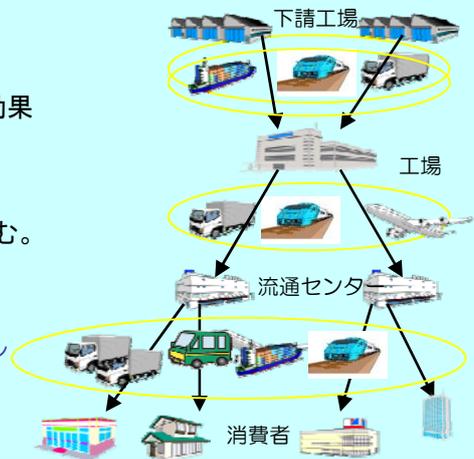
② 物流事業者と荷主が協働して、環境負荷低減に向けて取り組む。

達成状況管理のツール

③ そうした取組が「見える」化され、市場において評価される。

市場とのコミュニケーションのツール

物流事業者と荷主が協働した  
効果的・効率的な地球温暖化対策が進展



### 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
サプライチェーン物流環境デシクロージャー	SC物流環境デシクロージャーの基本・概略設計					
		SC物流環境デシクロージャーの普及・活用 (必要に応じて国内外の関係機関と連携)				

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

建築物総合環境性能評価システム(CASBEE)、住宅性能表示制度、エコレールマーク制度、エコシップマーク等の推進により、環境負荷の「見える化」を推進し、多様な主体の参加・共同によりライフスタイル・ビジネススタイルの变革を促進する。

## 背景・課題・目標

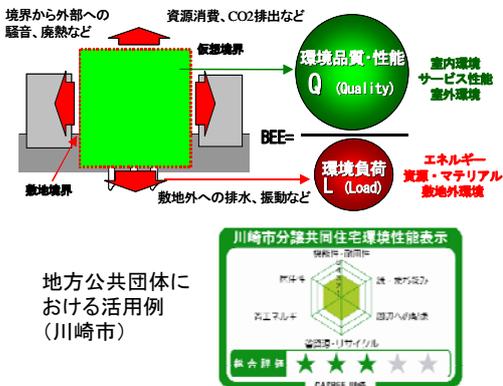
- ・地球温暖化対策は、多様な主体が参加し、協働して取り組んでいくべきものである。
- ・そのため、環境負荷のいわゆる“見える化”を進め、ライフスタイルの見直しや家庭や職場での努力や工夫を呼びかけていく必要がある。

## 政策手段

- ・建築物総合環境性能評価システム(CASBEE)の開発・普及の推進
- ・住宅性能表示制度の普及の促進
- ・エコレールマーク制度の普及
- ・エコシップ・モーダルシフト事業の推進

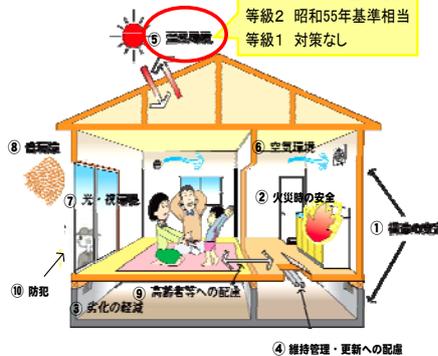
### 建築物総合環境性能評価システム (CASBEE)

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表示



### 住宅性能表示制度

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



### エコレールマーク制度



地球環境に優しい鉄道貨物輸送を一定割合以上利用している商品や企業を認定

### エコシップマーク



省エネ・CO2削減に効果のあるフェリー、RO-RO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

## 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
CASBEEの開発・普及の推進	ライフサイクルCO2に関する評価の充実等、評価ツールの一層の充実を検討 まちづくり、戸建住宅等の評価ツールの普及をさらに推進					
住宅性能表示制度の普及の促進	消費者ニーズを踏まえた制度の充実等					
エコレールマーク制度の普及	事業の創設 (平成17年度) 鉄道貨物輸送利用促進による環境負荷低減の取り組みについて、荷主等の企業や消費者における理解を広める					
エコシップ・モーダルシフト事業の推進	事業の創設 (平成19年度) 海運事業者、荷主企業等が一体となって海上貨物輸送へのモーダルシフトの一層の推進					

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

新たな建設リサイクル推進計画（建設リサイクル推進計画2008）に基づく施策の実施、建設リサイクル法※1の徹底などにより、建設リサイクルを推進する。

※1 建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律（平成十二年五月三十一日法律第百四号）

## 背景・課題・目標

建設廃棄物の再資源化等率は平成17年度には92%にまで上昇したが、依然として再資源化が低い品目が残っていることや、不法投棄廃棄物の約7割を建設廃棄物が占めている等の課題が残されている。

これらの課題を解決するため、

- ・今後の建設リサイクルの推進に向けた基本的考え方、目標、具体的施策を内容とする「建設リサイクル推進計画2008」を策定した。

- ・建設リサイクル法の対象工事は、分別解体等実施義務があるため、分別解体等の徹底が必要である。併せて建設リサイクル法は平成14年5月の完全施行後5年が経過したことから、法律の施行状況について検討を加え、その結果に基づき必要な措置を講じる必要がある。

## 政策手段

「建設リサイクル推進計画2008」

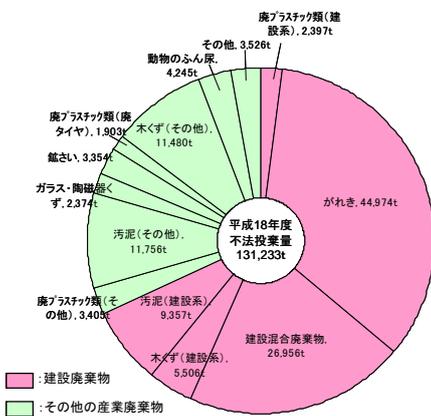
- ・本計画に示した各種施策を実施するとともに実施状況のフォローアップや、建設副産物実態調査を適宜実施し、建設リサイクル推進計画の達成状況を評価する。

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等のパトロールを強化する。

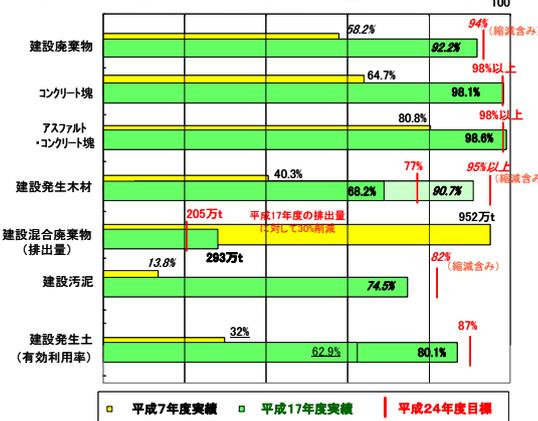
- ・社会資本整備審議会・中央環境審議会の合同会合において、制度の評価・検討を行い、その結果に基づき必要な措置を講ずる。

### 不法投棄の約7割が建設廃棄物



### ＜建設リサイクル推進計画2008＞

計画期間を平成24年度とし、達成状況等を評価



### ＜建設リサイクル法の徹底＞

都道府県、特定行政庁による工事現場等のパトロールの強化



## 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
＜建設リサイクル推進計画2008＞ ・建設リサイクル推進計画2008に基づく施策の実施等	→					
＜建設リサイクル法＞ ・パトロールの強化	→					
・建設リサイクル制度の評価・検討	評価・検討	必要な措置の実施				

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

下水汚泥や下水熱等、下水道資源の有効利用を推進する。

## 背景・課題・目標

- 下水道は国民生活や社会活動から発生する汚水を受け入れており、その中には多くの有機物、有用鉱物、熱が含まれており、物質等の循環における重要な構成要素である。
- 大きな資源・エネルギーポテンシャルを保有しているものの、資源・エネルギーとしての利用は一部に限定されているところ。
- 特に下水汚泥のエネルギーとしての利用、下水・下水処理水の有する熱の利用、有用鉱物としてのリンの利用が求められているところ。

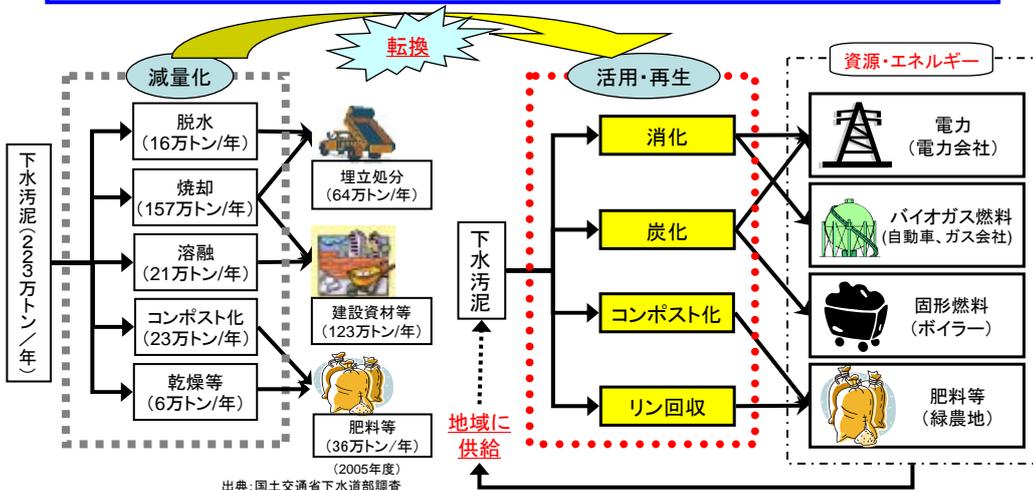
(目標)

- 下水バイオマスリサイクル率 39%(平成24年度)(実績22%(2007年度))

## 政策手段

- 従来の下水を排除・処理する一過性のシステムから、集めた物質等を資源・エネルギーとして活用・再生する循環型システムへと転換
- 下水道管理者による下水道資源の有効利用のための施設整備等に対する支援を実施
- 下水道だけでなく、他分野・他事業と連携し、地域に資源・エネルギーを供給することや、下水汚泥以外のバイオマスをもとめて活用・再生するなど、関係主体と連携・協働した取り組みを推進
- 民間企業と連携し、下水汚泥等の循環利用に係る施設整備への支援制度

下水汚泥については、焼却による減量化等から、バイオガスや汚泥燃料等の資源・エネルギーとしての活用・再生に転換



出典：国土交通省下水道部調査 (2005年度)

## 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
下水汚泥の有効利用の推進	民間活用型地球温暖化対策 下水道事業制度の創設					
下水熱の有効利用の推進	民間活用型地球温暖化対策 下水道事業制度の創設					
リンの有効利用の推進		リンの有効利用に関する調査の実施				
			モニタリング及び取組内容の改善			

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

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。

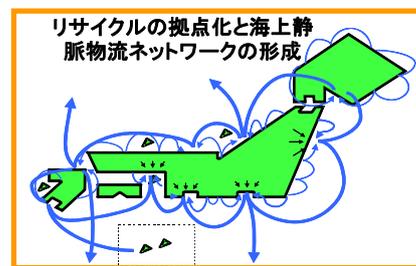
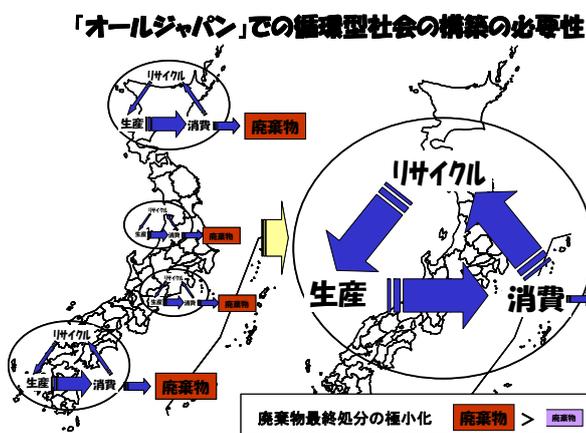
## 背景・課題・目標

地域内で処理しようとするればゴミであっても、広域的に流動させる事により、そのゴミは資源となりうるため、広域流動によるオールジャパンでの循環型社会の構築が持続可能な社会の形成のためには必要不可欠である。なかでも、港湾は物流において大きな役割を果たしており、海上輸送の優位性とリサイクル拠点としてのポテンシャル活用により海上静脈物流ネットワークの形成をはかることは国内全体の環境負荷低減につながる。

## 政策手段

循環資源を取り扱う岸壁等の港湾施設整備や、積替・保管施設等の施設整備を促進することにより、臨海部においてリサイクルの拠点化を進め、海上静脈物流ネットワークの形成を推進する。

- ・港湾整備事業
- ・その他施設費(循環資源を効率的に取り扱う循環資源取扱支援施設の整備補助)



## 行動計画

取組内容	20年度	21年度	22年度	23年度	24年度
海上輸送円滑化委員会よりの提言の具現化 ○リサイクル実証実験等通じた共通基準の信頼性検証、向上 ○海上輸送認定制度(仮称)の実現に向けた取り組み					

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

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。

## 背景・課題・目標

- ・港湾整備において発生する浚渫土砂を計画的に処分していく必要がある。
- ・一般廃棄物に関して、海面において処分されるものの割合は近年増加傾向にあり、内陸部における処分場の確保が困難になってきていることから、海面処分場への依存度が高くなっている。そのため、内陸部における処分場だけでは対応できない廃棄物等を可能な限り減量化した上で、港湾空間において受け入れていく必要がある。

## 政策手段

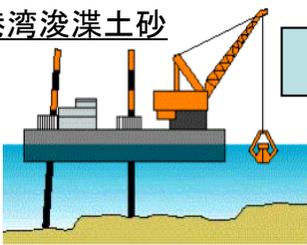
港湾整備に伴う浚渫土砂や、内陸部で最終処分場の確保が困難な廃棄物を確実に受け入れるため、海面処分場を計画的に確保する。

### ◆一般廃棄物



受け入れるために

### ◆港湾浚渫土砂



計画的な海面処分場の整備



※内陸部における最終処分場確保の困難性から、海面処分比率は平成10年から18年の間にほぼ倍増

【参考】一般廃棄物の海面処分比率(全国)

## 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
・海面処分場の計画的な確保	→					