

# 第8章

## 美しく良好な環境の保全と創造

### 第1節

### 地球温暖化対策の推進

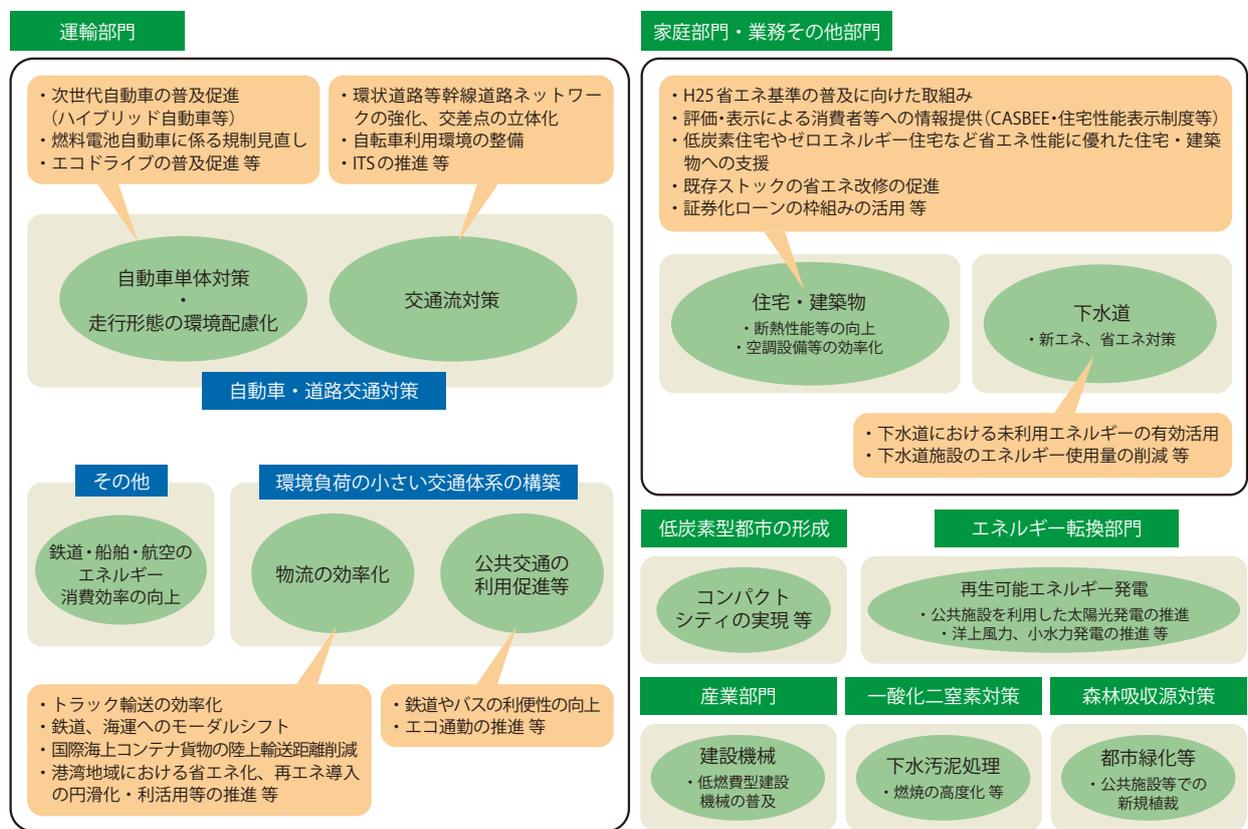
#### 1 地球温暖化対策の実施等

京都議定書第一約束期間（2008～2012年度）における我が国の温室効果ガス総排出量は、5箇年平均で12億7,800万t-CO<sub>2</sub>であり、1990年度比1.4%増となるものの、温室効果ガスの吸収源対策（植林等）等を考慮すると、1990年度比8.4%減となり、京都議定書の目標（1990年度比6%減）を達成することとなった。

我が国は、京都議定書第二約束期間（2013～2020年度）には参加しないものの、これまでと同様以上の取組みを引き続き推進するとともに、今後、新たな「地球温暖化対策計画」を策定することとしている。

こうした政府動向を踏まえつつ、国土交通省においても、社会資本整備審議会環境部会及び交通政策審議会交通体系分科会環境部会を中心に2014年3月に策定した環境行動計画等に基づき、引き続き、省エネルギー対策や再生可能エネルギー導入の推進を最大限図っていく。

図表II-8-1-1 国土交通省の地球温暖化対策



資料) 国土交通省

## 2 地球温暖化対策（緩和策）の推進

### （1）低炭素都市づくりの推進

人口と建築物が相当程度集中する都市部において、都市機能の集約化とこれと連携した公共交通機関の利用促進、地区・街区レベルでのエネルギーの面的利用等のエネルギーの効率的な利用、みどりの保全・緑化の推進などによる低炭素まちづくりを促進する観点から、平成24年12月に「都市の低炭素化の促進に関する法律」が施行された。同法に基づき市町村が作成する「低炭素まちづくり計画」は、26年度末時点で19都市において作成されたところであるが、引き続き同計画に基づく取組みに対して、法律上の特例措置や各種の税制、財政措置等を通じ「低炭素まちづくり」を推進することとしている。

### （2）環境対応車の開発・普及、最適な利活用の推進

#### ①自動車の燃費改善

「エネルギーの使用の合理化等に関する法律（省エネ法）」に基づく燃費基準の策定や自動車の燃費の公表等を行っている。平成26年度は、自動車燃費基準小委員会（交通政策審議会の下部委員会）等を設置し、貨物自動車（車両総重量3.5t以下に限る）の34年度燃費基準に係る審議結果をとりまとめた。

なお、25年度に出荷されたガソリン乗用車の平均燃費値は16年度と比較して約50%向上しており、引き続きより一層の燃費改善を図ることとしている。

#### ②燃費性能向上・排出ガス低減を促す仕組み

消費者が容易に識別・選択できるよう、燃費性能の高い自動車の普及促進を目的とした自動車燃費性能評価・公表制度を実施している。また、最新の排出ガス基準値よりも有害物質を低減させる自動車については、その低減レベルに応じ、低排出ガス車認定制度を実施している。なお、これらの制度による燃費性能等の表示については、「平成32年度燃費基準達成車」等のステッカーを貼付している。

#### ③環境対応車の普及促進

環境対応車の普及促進については、環境性能に優れた自動車（エコカー）に対するエコカー減税（自動車重量税及び自動車取得税）やグリーン化特例（自動車税）等の税制優遇措置を実施しており、平成26年度におけるエコカー減税対象車の新車販売台数は、新車販売台数全体の約87%（約434万台）を占めている。

さらに、地球温暖化対策等を推進する観点から、電気自動車や超小型モビリティの導入等に対する補助を行い、環境対応車を活用したまちづくりを促進するとともに、自動車運送事業者に、CNG自動車<sup>注</sup>やハイブリッド自動車、先進環境対応型ディーゼルトラックの導入に対する補助を行った。

#### ④次世代大型車等の開発、実用化、利用環境整備

次世代大型車の開発・実用化を促進するため、平成23年度より、高効率ハイブリッドトラック、

注 Compressed Natural Gas自動車（天然ガス自動車）のこと。

電気・プラグインハイブリッドトラック、高性能電動バス等の技術開発を進め、試作車に係る実使用条件下での実証走行試験、必要な基準の整備等、実用化に向けた取組みを進めた。

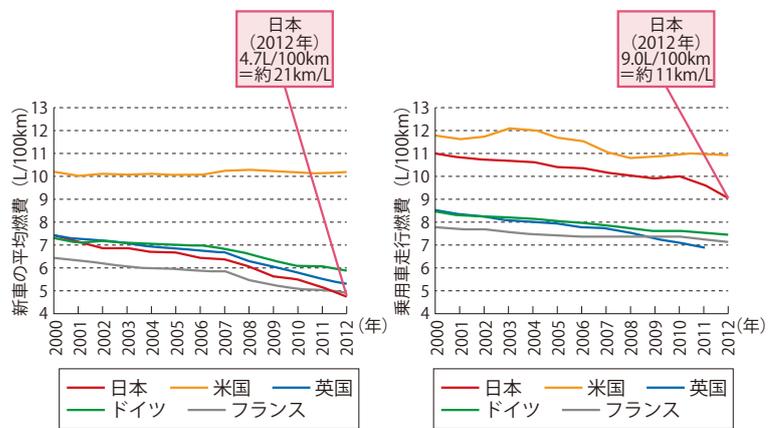
### ⑤エコドライブの普及・推進

シンポジウムの開催や全国各地でのイベント等を関係省庁や地方運輸局等と連携して推進し、積極的な広報を行った。また、「エコドライブ10のすすめ」をもとに、エコドライブの普及・推進に努めた。さらに、自動車運送事業者等によるエコドライブの実施を普及・推進するため、エコドライブ管理システム（EMS）<sup>注</sup>の導入等を支援している。

### （3）交通流対策等の推進

日本の自動車は世界トップレベルのカタログ燃費だが、走行燃費は米国並みである。このため、交通流の円滑化による走行速度の向上が実効燃費を改善し、自動車からの二酸化炭素排出量を減らすことから、様々な交通流対策を実施している。具体的には、都市部における交通混雑を解消させるため、都心部を通過する交通の迂回路を確保し都心部への流入の抑制等の効果がある環状道路等幹線道路ネットワークの強化、交差点の立体化、開かずの踏切等を解消する連続立体交差事業等を推進するとともに、円滑かつ安全な交通サービスの実現のため、ITS技術を用いて収集したビッグデータを活用し、既存ネットワークの最適利用を図るなど道路を賢く使う取組みを推進している。さらに、道路空間の再配分等による自転車通行空間の整備を推進している。また、道路施設の低炭素化を進めるため、LED道路照明灯の整備や再生可能エネルギーの活用を実施している。

図表 II-8-1-2 主要先進国における新車カタログ燃費と実走行燃費



資料) 日本：一般社団法人日本自動車工業会資料（10・15モード）より作成  
 米国：National Transportation Statistics（連邦運輸省）より作成  
 英国、ドイツ、フランス：Specific consumption of new cars (Odyssee)

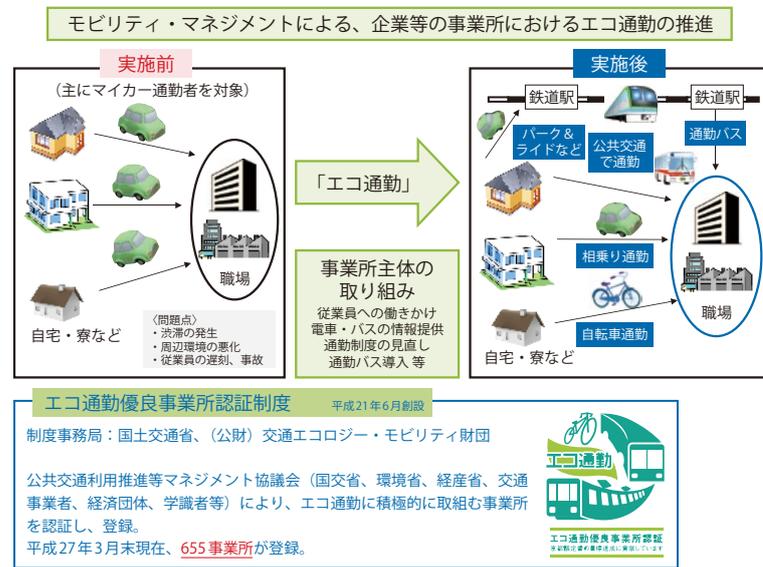
資料) 日本：一般社団法人日本自動車工業会資料より作成  
 米国：National Transportation Statistics（連邦運輸省）より作成  
 英国：Transport Statistics Great Britain (GOV.UK、運輸省)より作成  
 ドイツ：Verkehr in Zahlen (DIW Berlin (ドイツ経済研究所))より作成  
 フランス：Les comptes des transports (エコロジー省)より作成

注 自動車の運行において計画的かつ継続的なエコドライブの実施とその評価及び指導を一体的に行う取組み

#### (4) 公共交通機関の利用促進

自家用乗用車から公共交通機関へのシフトは、自動車の走行量削減になり、地球温暖化対策の面から推進が求められている。このため、ICカードの導入等情報化の推進、LRT/BRTシステムの導入や乗継ぎの改善等による公共交通利便性向上のほか、エコ通勤優良事業所認証制度による事業所単位でのエコ通勤の取組みを推進するとともに、地域独自のエコ通勤推進施策との連携を行うなどの通勤交通グリーン化を展開した。さらに、これまで実施した「環境的に持続可能な交通（EST）モデル事業」の取組み成果及び分析・検証結果について、EST実現に取り組む地域に対し情報提供を全国規模で実施した。

図表 II-8-1-3 モビリティ・マネジメントによる「エコ通勤」の推進



資料) 国土交通省

#### (5) 物流の効率化等の推進

国内物流の輸送機関分担率（輸送トンキロベース）はトラックが最大であり、5割を超えている。トラックのCO<sub>2</sub>排出原単位<sup>注</sup>は、大量輸送機関の鉄道、内航海運より大きく、物流部門におけるCO<sub>2</sub>排出割合は、トラックが9割を占めている。国内物流を支えつつ、CO<sub>2</sub>の排出を抑制するために、トラック単体の低燃費化や輸送効率の向上と併せ、鉄道、内航海運等のエネルギー消費効率の良い輸送機関の活用を図ることが必要である。更なる環境負荷の小さい効率的な物流体系の構築に向け、共同輸配送、モーダルシフト、大型CNGトラック導入、物流拠点の低炭素化、港湾の低炭素化の取組みについて支援を行っている。また、共同輸配送促進のためのマッチングの仕組みの検討、輸出入コンテナ鉄道輸送促進のための調査、10トントラックと同等の大きさの鉄道用31フィートコンテナの導入補助、新方式の鉄道用12フィート冷蔵コンテナの実証実験等を実施しているほか、省エネ船の建造促進等内航海運・フェリーの活性化に取り組んでいる。加えて、「エコレールマーク」（平成27年2月末現在、商品150件（190品目）、取組み企業87件を認定）や「エコシップマーク」（27年2月末現在、荷主94者、物流事業者110者を認定）の普及に取り組んでいる。また、海上輸送と陸上輸送の結節点である港湾では、港湾地域における省エネルギー化、再生可能エネルギーの導入円滑化及び利活用、CO<sub>2</sub>の吸収源拡大等の取組みを推進している。さらに、国際海上コンテナターミナル等の整備により、国際貨物の陸上輸送距離削減を図っている。

このほか、関係省庁、関係団体等と協力して、グリーン物流パートナーシップ会議を開催し、荷主と物流事業者の連携による優良事業者への表彰や普及啓発を行っている。

注 貨物1トンを1km輸送するときに排出されるCO<sub>2</sub>の量

図表 II-8-1-4 グリーン物流パートナーシップ会議を通じた取組みの推進

**グリーン物流パートナーシップ会議**（世話人：成城大学 杉山教授）

- 物流分野のCO<sub>2</sub>削減を促進するため、荷主、物流事業者など関係者におけるグリーン物流の重要性についての認識の共有と交流を促進する会議。
- 主催：国土交通省、経済産業省、日本物流団体連合会、日本ロジスティクスシステム協会、協力：日本経済団体連合会
- 設立：平成17年4月
- 会員数：3,331者（平成27年11月時点）…物流事業者、荷主企業、各業界団体、シンクタンク、研究機関等
- CO<sub>2</sub>削減に向けた民間の自主的な取組みの拡大に向けて、優良事業の表彰や紹介、グリーン物流に関するディスカッション等を実施

**優良事業者表彰の概要**

【目的】物流分野における地球温暖化対策に顕著な功績があった取組みに対し、その功績を表彰することにより、企業の自主的な取組み意欲を高めると共に、グリーン物流の普及拡大を図る。

【表彰の種類】大臣表彰、局長級表彰、特別賞を設置  
 大臣表彰…国土交通大臣表彰、経済産業大臣表彰  
 局長級表彰…国土交通省大臣官房物流審議官表彰、経済産業省大臣官房商務流通保安審議官表彰  
 特別賞…大臣表彰、局長級表彰に準ずる優れた取組みの表彰（平成25年度 新設）

**国土交通省関係表彰事例（H26年度）**

◆**国土交通大臣表彰**  
 事業名：「人・車・物の情報を一元管理し、効率配送と環境負荷を最小化した物流ソリューション」  
 事業者：佐川急便株式会社、東武鉄道株式会社、東武タワースカイツリー株式会社、東武タウンソラマチ株式会社

◆**国土交通省大臣官房物流審議官表彰**  
 事業名：「鉄道・船舶併用型モーダルシフトによる環境に配慮した顧客納品の実現」  
 事業者：神戸モーダルシフト推進協議会、王子運送株式会社、全国通運株式会社、日本貨物鉄道株式会社、ネスレ日本株式会社

◆**グリーン物流パートナーシップ会議特別賞**  
 ◇日本製紙㈱石巻工場の復興時での側線レイアウト変更及び古紙納入時でのトラックからJRコンテナへのモーダルシフトによるCO<sub>2</sub>削減（古紙輸送モーダルシフト推進協議会、南光運輸株式会社、日本貨物鉄道株式会社、日本製紙株式会社）  
 ◇廃棄物往復輸送の取組みによる木質バイオマス燃料モーダルシフトの推進（北海道ジェイアール物流株式会社、株式会社北海道熱供給公社、日本貨物鉄道株式会社）



資料) 国土交通省

## （6）鉄道・船舶・航空における低炭素化の促進

### ① 鉄道分野の更なる環境性能向上に資する取組み

鉄道は他のモードに比べて環境負荷の小さい交通機関であるが、更なる負荷の軽減を図るため、次世代ハイブリッド車両等の技術開発のほか、環境省と連携し、鉄軌道関連施設や鉄軌道車両への低炭素化・省エネ化に資する設備等の導入を推進している。

### ② 海運における省エネ・低炭素化の取組み

内航海運においては、「海運グリーン化総合対策」として、省エネ船等の普及促進、省エネ・低炭素化に資する技術開発や設備の導入に対する補助等により、船舶の省エネ化を促進している。外航海運においては、国際的な枠組み作りと技術開発・普及促進を一体的に推進する観点から、船舶からの更なるCO<sub>2</sub>排出量削減を目標とする世界最先端の海洋環境技術開発を平成25年度より支援するとともに、IMOにおけるCO<sub>2</sub>排出規制（燃費規制）の段階的強化及び燃費報告制度（実運航での燃費の「見える化」）等の国際的枠組み作りの議論を主導している。

### ③ 航空分野のCO<sub>2</sub>排出削減の取組み

飛行時間・経路の短縮を可能とする広域航法（RNAV）、運航者が希望する最も効率的な高度を飛行できるUPR<sup>注</sup>方式の導入、最小のエンジン推力を維持し、降下途中に水平飛行を行うことなく継続

注 User Preferred Route

的に降下する継続降下運航（CDO）方式の導入等の航空交通システムの高度化や、航空機用地上動力設備（GPU）の利用促進、空港内GSE<sup>注1</sup>車両のエコカー化等のエコエアポートづくりを推進している。また、管制機関と航空会社が連携をとり、効率的な運航を目指す「アジア太平洋環境プログラム」（ASPIRE）<sup>注2</sup>へ参画するなど、国際的な取組みの強化も実施するほか、航空分野のCO<sub>2</sub>排出削減に向けた国際的枠組作りの議論を主導している。さらに、多様な関係者と協力しつつ代替航空燃料の普及促進に係る取組みを進めている。

### （7）住宅・建築物の省エネ性能の向上

民生部門のエネルギー消費量は、他の部門に比べると増加が顕著であり、住宅・建築物の省エネルギー性能の向上は喫緊の課題である。このため、平成25年に省エネ基準の見直しを行い、建築物については26年4月より完全施行されており、住宅については27年4月から予定している。

さらに、省エネルギー性能を消費者に分かりやすく表示するため、住宅性能表示制度やCASBEEの充実・普及を行うとともに、建築物省エネルギー性能表示制度（BELS）を26年4月より開始した。

また、エネルギー基本計画等において2020年までに新築住宅・建築物について段階的に省エネルギー基準の適合を義務化することとされた等を踏まえ、26年10月に国土交通大臣より社会資本整備審議会長へ「今後の住宅・建築物の省エネルギー対策のあり方について」諮問し、27年1月に第一次答申が取りまとめられ、同年3月24日に住宅以外の一定規模以上の建築物のエネルギー消費性能基準への適合義務の創設、エネルギー消費性能向上計画の認定制度の創設等の措置を講ずる「建築物のエネルギー消費性能の向上に関する法律案」が閣議決定された。

このほか、住宅・建築物の省エネ・省CO<sub>2</sub>化等を推進するため、エコ住宅の新築やエコリフォームに対して、様々な商品等と交換できるポイントを発行する事業や、先導的な省CO<sub>2</sub>技術の導入や省エネ改修、中小工務店によるゼロ・エネルギー住宅や認定低炭素建築物等の取組みに対する支援を行うとともに、（独）住宅金融支援機構の証券化支援事業の枠組みを活用した金利引下げ等を実施している。また、民間事業者等の先導的な技術開発の支援、設計・施工技術者向けの講習会の開催等により、省エネ住宅・建築物の設計、施工技術等の開発・普及を図っている。

さらに、既存ストックの省エネ対策を促進するため、既存住宅・建築物の省エネ改修工事に対する税制上の支援措置等を講じている。

### （8）下水道における省エネ対策等の推進

高効率機器の導入等による省エネ対策、下水汚泥の固形燃料化等の新エネ対策、下水汚泥の高温焼却等による一酸化二窒素の削減を推進している。

### （9）建設機械の環境対策の推進

油圧ショベル、ブルドーザ等の主要建設機械について、燃費基準値を達成した建設機械を型式認定する制度等を実施している。また、これらの認定された建設機械の購入に対して低利融資制度等の支援を行っている。

注1 Ground Service Equipments

注2 Asia and Pacific Initiative to Reduce Emissions

### (10) 都市緑化等によるCO<sub>2</sub>の吸収源対策の推進

都市緑化等は、京都議定書に基づく温室効果ガス吸収量報告の対象となる「植生回復活動」として位置付けられており、市町村が策定する緑の基本計画等に基づき、都市公園の整備や、道路、港湾等の公共施設や民有地における緑化を推進している。

また、地表面被覆の改善等、熱環境改善を通じたヒートアイランド現象の緩和による都市の低炭素化や緑化によるCO<sub>2</sub>吸収源対策の意義や効果に関する普及啓発にも取り組んでいる。

## 3 再生可能エネルギー等の利活用の推進

平成26年4月に閣議決定された「エネルギー基本計画」において、25年から3年程度、再生可能エネルギーの導入を最大限加速していくこととされていることを踏まえ、国土交通省では、空港施設等の広大なインフラ空間、河川流水、安定かつ豊富な下水道バイオマス等といった再生可能エネルギーのポテンシャルを活用した導入を推進している。

### (1) 海洋再生可能エネルギー利用の推進

四方を海に囲まれた我が国は、豊富な海洋再生可能エネルギーに恵まれている。

そのうち、陸上に比べて広大で、かつ安定的に強い風が吹く洋上での風力発電は、今後の普及拡大が見込まれており、とりわけ港湾への注目が高まっている。

そこで港湾局においては、まず港湾への導入手順を整理することとし、「港湾における風力発電について—港湾の管理運営との共生のためのマニュアル—」を平成24年6月に公表した。また、27年3月には、洋上風力発電施設の構造安定や船舶航行の安全確保に向けて、水域占用許可の審査の際の技術的な判断基準となる技術ガイドライン（案）を公表した。

また、波力、潮流等の海洋エネルギーについても、浮体式等発電施設の安全・環境面を担保するためのガイドラインの策定に向けた取組みを実施しており、関係省庁と連携した新たな海洋再生可能エネルギーの実現促進を図っている。

### (2) 小水力発電の推進

河川等における低炭素社会に向けた取組みとして、小水力発電の導入を推進している。具体的には、登録制による従属発電の導入促進、現場窓口によるプロジェクト形成支援、砂防堰堤における小水力発電設備の導入支援を行っているほか、直轄管理ダム等においてダム管理用発電設備の積極的な導入による未利用エネルギーの徹底的な活用を図っている。

### (3) 下水道バイオマス等の利用の推進

固形燃料化やバイオガス利用等による下水汚泥のエネルギー利用、再生可能エネルギー熱である下水熱の利用について、PPP/PFI等により推進している。

### (4) インフラ空間を活用した太陽光発電の推進

東日本大震災を契機とするエネルギー需給の変化を踏まえ、下水処理場、港湾・空港施設における広大なスペースの有効活用に加え、官庁施設、鉄道施設等の公共インフラ空間における公的主体による太陽光発電設備の設置や導入のほか、道路・都市公園においては、民間事業者等が設置できるよう

措置している。

### (5) 水素社会実現に向けた貢献の推進

家庭用燃料電池（平成21年市場投入）や燃料電池自動車（26年市場投入）など、今後の水素エネルギー需要の拡大が見込まれる中、水素の製造、貯蔵・輸送、利用という観点から、水素エネルギー利活用社会の実現に向けた環境を整備する。

#### ①燃料電池自動車の普及促進

燃料電池自動車の世界最速普及を目指すべく、民間事業者等による燃料電池自動車の導入事業について支援していく。また、比較的安定した水素需要が見込まれる燃料電池バスや燃料電池フォークリフト等の早期の実用化が重要であり、その技術開発などを着実に進める。

#### ②液化水素の海上輸送システムの確立

液化水素の大量輸送を可能とする液化水素運搬船の早期建造が期待されるが、当該船舶は世界初であるため安全基準が存在せず、早急に安全要件を定める必要がある。そのため、平成26年度に水素の特徴に対応した船舶・船員の安全要件についてとりまとめた。また、豪州で液化水素を製造し我が国に大量輸送するプロジェクトが計画されているところ、我が国が策定した安全基準案について豪州と協議を行い、27年2月に合意した。今後、国際海事機関（IMO）において安全基準の国際基準化を主導していく。

## 4 地球温暖化対策（適応策）の推進

最も厳しい緩和策をもってしても地球温暖化の影響は避けられないことから、その被害を最小限に防止・軽減し、あるいはその便益の機会を活用するための方策（適応策）が不可欠である。このため、平成27年夏頃をめどに政府全体の「適応計画」の策定を予定している。

国土交通省としては、これまでも適応策の一環として、水害、土砂災害、高潮災害、渇水等の水災害に対する対策を積極的に推進してきた。さらに、25年～26年にかけて公表されたIPCC第5次評価報告書において、地球温暖化に関する最新の知見がとりまとめられたことを受けて、水災害分野については「社会資本整備審議会河川分科会気候変動に適応した治水対策検討小委員会」において気候変動適応策のあり方について検討が行われ、27年2月に中間とりまとめが公表された。また、沿岸部の適応策については「沿岸部（港湾、海岸）における気候変動の影響及び適応の方向性検討委員会」において方向性の検討を行った。これらに加えて、交通インフラ、ヒートアイランドなど多方面にわたる適応策を国土交通省適応計画（仮称）としてとりまとめ、政府の適応計画に反映するとともに、ハード・ソフト両面からの総合的な適応策の検討・展開に取り組む。

## 第2節

## 循環型社会の形成促進

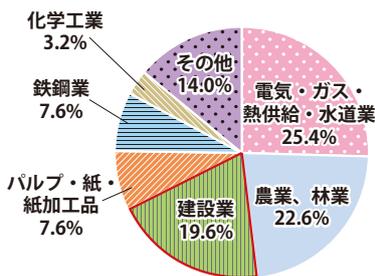
### 1 建設リサイクル等の推進

建設廃棄物は、全産業廃棄物のうち排出量で約2割、最終処分量で約2割、不法投棄量で約8割を

占め、その発生抑制、再資源化、再生利用の促進は重要な課題である。また、平成24年度の建設廃棄物の排出量は全国で約7,300万トン、再資源化・縮減率は96.0%であり、20年度の93.7%と比較して向上しているが、社会資本の老朽化に伴う維持管理・更新工事や東京オリンピック・パラリンピック関連工事による建設副産物の発生増、大規模トンネル工事等による建設発生土の発生増などの課題がある。

下水汚泥についても、全産業廃棄物排出量の約2割を占め、24年度の排出量は約7,600万トンであり、その減量化、リサイクルの推進に取り組んでいる。

図表 II-8-2-1 産業廃棄物の分野別排出割合と建設副産物の品目別再資源化率



対象品目	指 標	H17実績	H20実績	H24実績
アスファルト・コンクリート塊	再資源化率 (%)	98.6	98.4	99.5
		98.1	97.3	99.3
建設発生木材	再資源化・縮減率 (%)	90.7	89.4	94.4
建設汚泥		74.5	85.1	85.0
建設混合廃棄物	排出量 (万 t)	293	267 (H17比9%減)	280 (H17比5%減)
建設廃棄物全体	再資源化・縮減率 (%)	92.2	93.7	96.0
建設発生土	利用率 (%)	80.1	78.6	88.3

資料) 環境省「産業廃棄物排出・処理状況等調査 (平成24年度実績)」より国土交通省作成

※縮減とは、焼却、脱水などにより廃棄物の量を減ずる行為をいう  
資料) 国土交通省「平成24年度建設副産物実態調査」

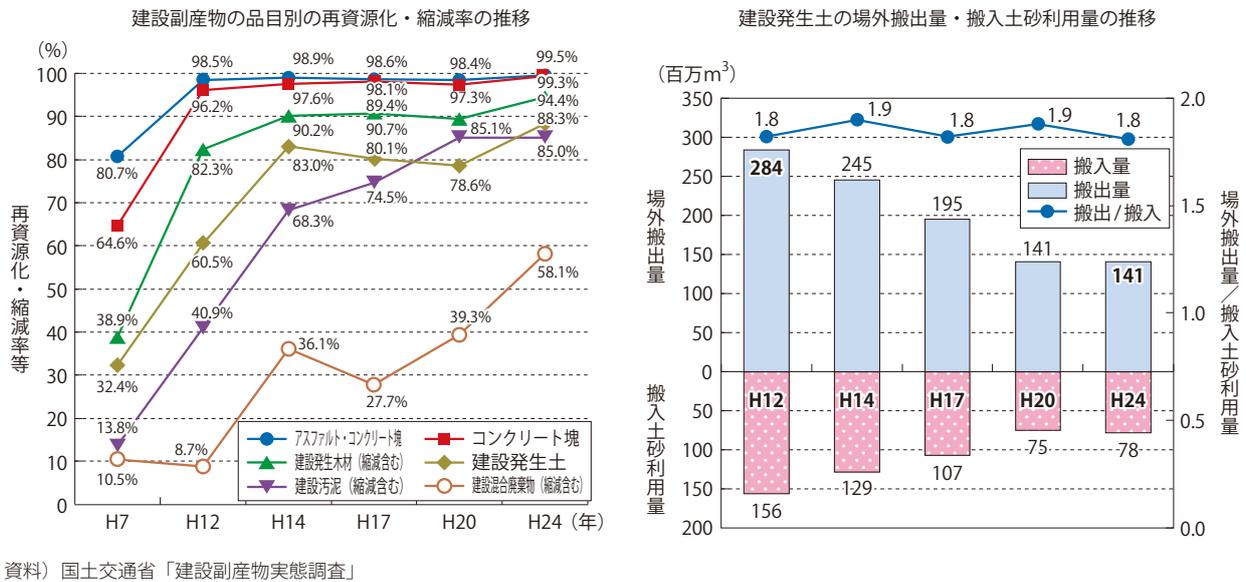
### (1) 建設リサイクルの推進

「建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律 (建設リサイクル法)」に基づき、全国一斉パトロール等による法の適正な実施の確保に努めている。

また、社会資本整備審議会環境部会と交通政策審議会交通体系分科会環境部会の各々に設置された「建設リサイクル推進施策検討小委員会」において、建設リサイクルの関係者が今後、中期的に取り組むべき建設副産物のリサイクルや適正処理等を推進するための提言「建設リサイクル推進に係る方策」をとりまとめ、国土交通省として、第4次行動計画となる「建設リサイクル推進計画2014」を平成26年9月に策定した。

計画において、建設副産物物流のモニタリング強化、工事前段階における発生抑制、現場分別及び再資源化施設への搬出の徹底による再資源化・縮減の促進、再生資材の利用促進、建設発生土の有効利用及び適正処理の促進強化等に取り組む、建設リサイクルの推進を図ることとしている。

図表 II-8-2-2 建設副産物に係るデータ



## (2) 下水汚泥の減量化・リサイクルの推進

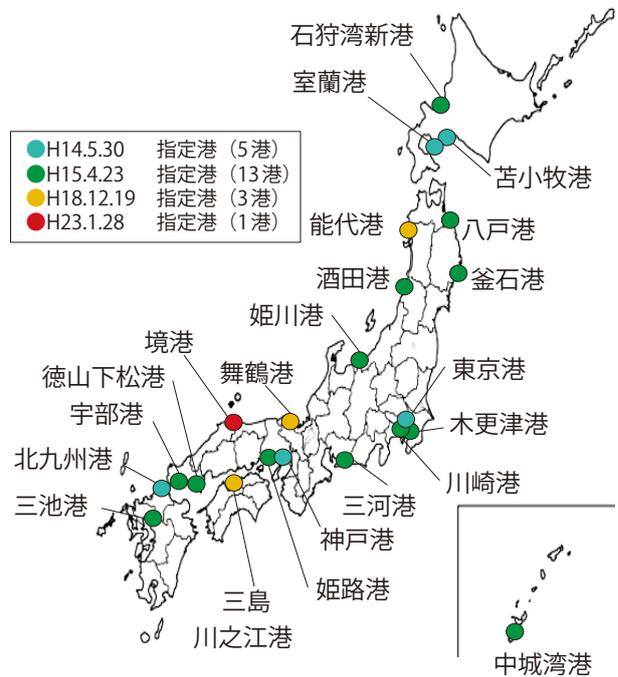
下水汚泥のリサイクルを推進（平成24年度リサイクル率58%）し、下水汚泥の固形燃料化等によるエネルギー利用や、下水・下水汚泥からのリンの回収・活用を進めている。さらに、下水道革新的技術実証事業（B-DASHプロジェクト）により、下水道資源を有効利用する革新的な技術及びシステムの実証を進めている。

## 2 循環資源物流システムの構築

### (1) 海上輸送を活用した循環資源物流ネットワークの形成

循環型社会の構築に向けて循環資源の「環」を形成するため、循環資源の広域流動の拠点となる港湾をリサイクルポート（総合静脈物流拠点港）として全国で22港指定している。リサイクルポートでは、岸壁等の港湾施設の確保、循環資源取扱支援施設の整備への助成、官民連携の促進、循環資源の取扱いに関する運用等の改善を行っている。さらに、平成26年度より新たに「モーダルシフト・輸送効率化による低炭素型静脈物流促進事業」を開始し、モーダルシフトの推進や輸送効率化による静脈物流の低炭素化、低コスト化に向けた取組みを進めている。

図表 II-8-2-3 リサイクルポートの指定



資料) 国土交通省

## (2) 廃棄物海面処分場の計画的な確保

港湾整備により発生する浚渫土砂や内陸部での最終処分場の確保が困難な廃棄物等を受け入れるため、海面処分場の計画的な整備を進めている。特に大阪湾では、大阪湾フェニックス計画<sup>注1</sup>に基づいて広域処理場を整備し、近畿2府4県168市町村から発生する廃棄物等を受け入れている。また、首都圏で発生する建設発生土をスーパーフェニックス計画<sup>注2</sup>に基づき海上輸送し、全国の港湾等の埋立用材として広域利用を行っている。

## 3 自動車・船舶のリサイクル

### (1) 自動車のリサイクル

「使用済自動車の再資源化等に関する法律（自動車リサイクル法）」に基づき、使用済自動車が解体されたことを確認する制度を導入している。また、「道路運送車両法」の抹消登録を行う場合、使用済自動車に係る自動車重量税還付制度も併せて実施し、使用済自動車の適正処理の促進及び不法投棄の防止を図っている。これらの制度により、平成25年度において解体が確認された自動車は1,501,084台である。

注1 近畿2府4県168市町村から発生する廃棄物を、海面埋立により適正に処分し、港湾の秩序ある整備を図る事業。

注2 首都圏の建設発生土を全国レベルで調整し、埋立用材を必要とする港湾において港湾建設資源として有効利用する仕組み

## (2) 船舶のリサイクル

大型船舶のリサイクル（シップリサイクル）<sup>注1</sup>は、バングラデシュやインド等の開発途上国を中心に実施されてきており、船舶リサイクル施設において繰り返される死傷事故や海洋汚染等が問題視されてきた。これらの問題を解決するため、我が国主導の下、国際海事機関（IMO）を中心に議論がなされた結果、「2009年の船舶の安全かつ環境上適正な再生利用のための香港国際条約（仮称）」（シップリサイクル条約）が採択された。本条約においては、船舶と船舶リサイクル施設のそれぞれについて検査と証書の保持が義務付けられ、アスベストやポリ塩化ビフェニル（PCB）等の新規搭載の禁止等が求められている。本条約の施行を支援するための各種ガイドラインについては我が国の主導の下、策定作業を実施し、平成24年10月迄にすべてが採択された。

我が国としては、シップリサイクル条約の早期発効を目指して、シップリサイクル条約の批准に必要な国内法制化の検討を進めている。また、条約の発効要件として、主要リサイクル国の批准が必要となっている。世界最大のリサイクル国であるインドとの間では、26年9月に行われた安倍内閣総理大臣とモディ首相との会談及び太田国土交通大臣とガドカリ海運大臣との会談において、インドの船舶リサイクル施設の改善に関する日本からの支援について要請があり、国土交通省では、インドの船舶リサイクル施設の改善のための技術支援を行い、同国の批准に向けた協力を進めることとしている。

一方、個人所有のプレジャーボートは、そのほとんどが処理の難しい繊維強化プラスチック（FRP）製であるため、適切な廃棄処理ルートの確立が求められていたことから、FRP船のリサイクル技術を確立するとともに、処理ルートの構築に向けた取組みを行ってきた。この結果、17年からは（一社）日本マリン事業協会が主体となり、全国でFRP船のリサイクルに取り組んでおり、現在では年間約600隻が適切にリサイクルされている。

## 4 グリーン調達<sup>注2</sup>における取組み

「国等による環境物品等の調達の推進等に関する法律（グリーン購入法）」に基づく政府の基本方針の一部変更を受け、「環境物品等の調達の推進を図るための方針（調達方針）」が策定された。これに基づき、公共工事における資材、建設機械、工法、目的物について、環境物品等の調達を積極的に推進している。

## 5 木材利用の推進

木材は、加工に要するエネルギーが他の素材と比較して少なく、多段階における長期的利用が地球温暖化防止、循環型社会の形成に資するなど環境にやさしい素材であることから、公共工事に木材利用推進を図っている。

また、「公共建築物等における木材の利用の促進に関する法律」等に基づき、利用の促進に向けた国の実施状況について毎年公表するとともに、平成23年5月に「公共建築物における木材の利用の促進のための計画」を策定し、木造化や内装等の木質化に取り組んでいる。また、設計・施工に関する技術基準類を整備しその普及等に努めている。

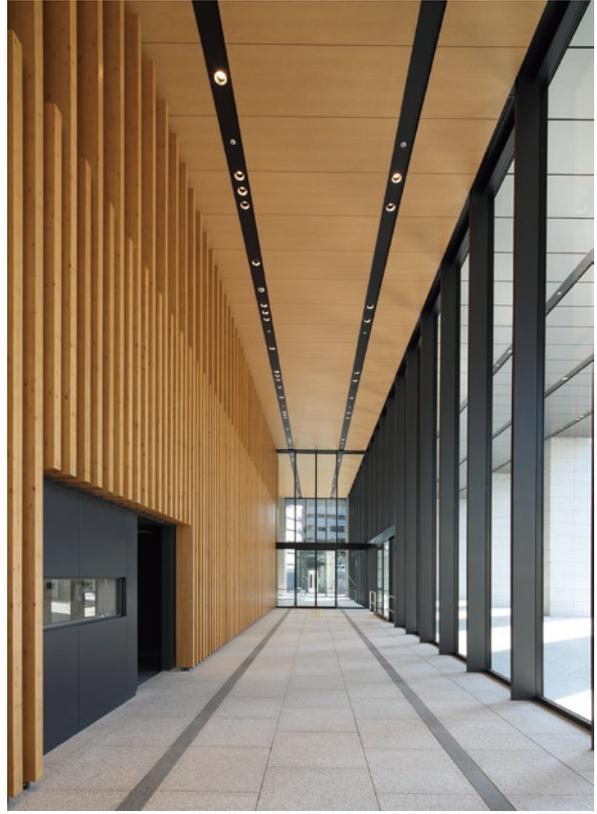
**注1** 寿命に達した船舶は、解体され、その大部分は鋼材として再活用される。

**注2** ここでは「グリーン購入法」第2条に規定された環境物品等を調達することをグリーン調達という。

そのほか、地域材等を活用した木造住宅・建築物の整備の推進のため、地域材を使用した木造長期優良住宅や認定低炭素建築物等の良質な木造建築物、先導的な設計・施工技術を導入する大規模木造建築物等の整備に対する支援、地域における木造住宅生産体制の整備、担い手の育成等に取り組んでいる。

図表 II -8-2-4

木材利用の整備事例  
中央合同庁舎第8号館 風除室



資料) 国土交通省

### 第3節

## 豊かで美しい自然環境を保全・再生する国土づくり

### 1 生物多様性の保全のための取組み

平成22年10月に愛知県名古屋市で開催されたCOP10において戦略計画2011－2020（愛知目標）が採択されたことを受け、その達成に向けて、取組みを推進しているところである。さらに、24年9月には「生物多様性国家戦略2012-2020」が策定され、河川、都市の緑地、海岸、港湾、道路等において生物の生息・生育地の保全・再生・創出等の取組みを引き続き推進することとしている。

また、23年10月に、市町村が策定する緑の基本計画の策定時等の参考資料として、生物多様性の確保に当たって配慮することが考えられる事項をまとめた「緑の基本計画における生物多様性の確保に関する技術的配慮事項」を策定し、さらに、25年5月に、地方公共団体における生物多様性の状況や施策の進捗状況を評価するための「都市の生物多様性指標（素案）」を策定し、地方公共団体における都市の生物多様性の確保の取組みの促進を図っている。27年3月には、我が国の外来種対策を総合的かつ、効果的に推進し、我が国の豊かな生物多様性を保全し、持続的に利用するため、環境省及び農林水産省と共同で、「外来種被害防止行動計画」を策定した。