

この見直しによって、既存施設の徹底活用によるハード対策と合わせて必要なソフト対策の一体的な推進が図られ、危機時において必要最低限の水が確保されることが期待される。

2 水環境改善への取組み

(1) 水質浄化の推進

水環境の悪化が著しい全国の河川等においては、水環境改善に積極的に取り組んでいる地元市町村等と河川管理者、下水道管理者等の関係者が一体となり、「第二期水環境改善緊急行動計画（清流ルネッサンスⅡ）」を策定・実施している（32地区で計画策定）。

図表Ⅱ-8-4-1 清流ルネッサンスⅡ



資料）国土交通省

(2) 水質調査と水質事故対応

良好な水環境を保全・回復する上で水質調査は重要であり、平成29年は一級河川109水系の1,080地点を調査した。

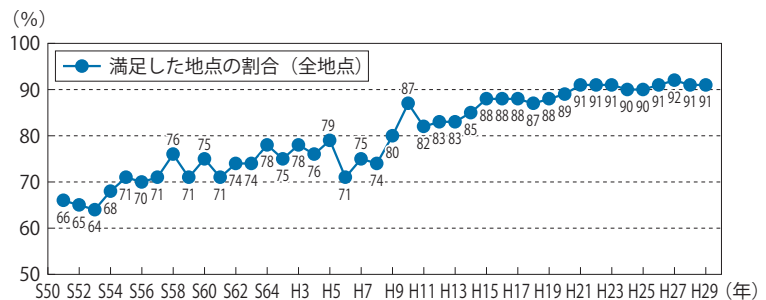
また、市民と協働で水質調査マップの作成や水生生物調査等を実施しており、ごみやにおいの指標に基づき住民協働で一級河川を調査した結果、29年は約20%（59地点/299地点）が「泳ぎたいと思うきれいな川」と判定された。

油類や化学物質の流出等による河川の水質事故は、平成29年に一級水系で865件発生し、前年と比べ104件減少した。水質汚濁防止に関しては、河川管理者と関係機関で構成される水質汚濁防止連絡協議会を109水系のすべてに設立しており、水質事故発生時の速やかな情報連絡や、オイルフェンス設置等の被害拡大防止に努めている。

- ・一級河川（湖沼および海域を含む。）において、平成29年にBOD（生物化学的酸素要求量）又はCOD（化学的酸素要求量）値が環境基準を満足した調査地点の割合は約91%であった。
- ・人の健康の保護に関する環境基準項目（ヒ素等27項目）については、環境基準を満足した調査地点の割合は約100%で、ほとんどの地点で満足している。

図表Ⅱ-8-4-2

一級河川（湖沼及び海域を含む。）においてBOD（又はCOD）値が環境基準を満足した調査地点の割合



資料）国土交通省

（３）閉鎖性海域の水環境の改善

東京湾、伊勢湾、大阪湾を含む瀬戸内海等の閉鎖性海域では、陸域からの汚濁負荷量は減少しているものの、干潟・藻場の消失による海域の浄化能力の低下などにより、依然として赤潮や青潮が発生し漁業被害等が生じている。このほか、漂流ごみ・油による環境悪化や船舶への航行影響等が生じている。

このため、①汚泥浚渫、覆砂、深掘り跡の埋め戻しによる底質改善、②干潟・藻場の再生や生物共生型港湾構造物の普及による生物生息場の創出、③海洋環境整備船による漂流ごみ・油の回収、④下水道整備等による汚濁負荷の削減、⑤多様な主体が連携・協働して環境改善に取り組む体制の整備等、きれいで豊かな海を取り戻す取組みを推進している。

「平成30年7月豪雨」では瀬戸内海に大量の流木等の漂流物が発生し、船舶への航行影響等が発生したことや水環境の悪化が懸念されたため、複数の海洋環境整備船を活用し、港湾管理者、関係省庁、関係民間団体等と連携し早急に流木等の漂流物回収を実施した。今後も更なる漂流物回収体制の強化を推進していく。

（４）健全な水環境の創造に向けた下水道事業の推進

流域別下水道整備総合計画の策定・見直しを適切に進め、閉鎖性水域における富栄養化対策として部分的な施設改造等による段階的な取組みも含めた高度処理を推進するほか、「豊かな海」が求められる水域では、下水処理場における窒素・リンの季節別運転管理を実施するなど、能動的な水環境管理を進めている。

合流式下水道については、令和5年度末までに雨天時に雨水吐から放流される未処理下水の量と頻度の抑制等により、緊急改善対策の完了を図ることとしている。

3 水をはぐくむ・水を上手に使う

（１）水資源の安定供給

水利用の安定性を確保するためには、需要と供給の両面から地域の実情に応じた多様な施策を行う必要がある。具体的に、需要面では水の回収・反復利用の強化、節水意識の向上等に関する施策があり、他方、供給面ではダム等の水資源開発施設等水を供給する施設の建設、維持管理、老朽化対策、危機管理対策等の施策がある。また、持続可能な地下水の保全と利用、雨水・再生水の利用促進のほか、「水源地域対策特別措置法」に基づいて、水源地域の生活環境、産業基盤等を整備し、あわせてダム貯水池の水質汚濁の防止等に取り組んでいる。

さらに、地球温暖化などの気候変動により、渇水が頻発化、長期化、深刻化し、更なる渇水被害が発生することが懸念されている。このため、危機的な渇水の被害を最小とするための対策等、渇水による被害を防止・軽減する対策を推進する。

コラム

「東京2020オリパラ開催期間における渇水対応の強化」

国家的なイベントである東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会は、観光客だけで延べ1,000万人以上の人数が集まる他、都市用水（水道用水、工業用水）や農業用水の需要も高い真夏の時期に開催されます。昭和39年の東京オリンピック開催当時では、「東京砂漠」と呼ばれるほどの深刻な水不足に陥りましたが、利根川と荒川をつなぐ利根川導水路の暫定通水などの緊急的な対策により、大会に大きな影響を及ぼすことはありませんでした。

首都圏では2016年、2017年の2年連続で、取水制限を伴う渇水が発生しており、オリパラ開催期間中の渇水が懸念されます。また、将来においても地球温暖化などの気候変動により、渇水が頻発化、長期化、深刻化し、さらなる渇水被害が発生することが懸念されています。

オリパラ開催時に渇水が発生した場合における大会への影響の最小化を図るため、国や1都6県の関係行政機関の連携を図る「東京2020オリンピック・パラリンピック渇水対策協議会」を2018年12月20日に設立しました。

今後、2019年3月頃に行動計画の素案を取りまとめ、先行的に実施する施策を選定し試行を開始します。2019年秋頃に「渇水対応行動計画」を作成し、行動計画に基づき、関係機関の連携の下、必要な対策を実施することとしています。限りある水資源のより一層効果的な活用を推進し、渇水が予測される場合でも水の安定的な供給に万全を期していきます。



（２）水資源の有効利用

①下水処理水の再利用拡大に向けた取組み

下水処理水は、都市内において安定した水量が確保できる貴重な水資源である。下水処理水全体のうち、約1.3%が用途ごとに必要な処理が行われ、再生水としてせせらぎ用水、河川維持用水、水洗トイレ用水等に活用されており、更なる利用拡大に向けた取組みを推進している。

②雨水利用等の推進

水資源の有効利用のため、雨水を水洗トイレ用水や散水等へ利用する取組みを推進している。これらの利用施設は、

平成29年度末において約3,529施設あり、その年間利用量は約1,120万 m^3

である。「雨水の利用の推進に関する法律（平成26年法律第17号）」が26年5月1日に施行され、27年3月には、「雨水の利用の推進に関する基本方針」、「国及び独立行政法人等が建築物を整備する場合における自らの雨水の利用のための施設の設置に関する目標」を定めており、雨水の利用を推進し、もって水資源の有効利用を図り、あわせて下水道、河川等への雨水の集中的な流出の抑制に寄与することを目的に国は総合的な施策を策定し、実施していく。

（３）安全で良質な水の確保

安全で良質な水道水の確保のため、河川環境や関係河川使用者の水利用に必要となる河川流量の確保や、水質事故などの不測の事態に備えた河川管理者や水道事業者等の関係機関の連携による監視体制の強化、下水道、集落排水施設、浄化槽の適切な役割分担のもとでの生活排水対策の実施により、水道水源である公共用水域等の水質保全に努めた。

（４）雨水の浸透対策の推進

近年、流域の都市開発による不浸透域の拡大により、降雨が地下に浸透せず短時間で河川に流出する傾向にある。降雨をできるだけ地下に浸透させることにより、豪雨による浸水被害等を軽減させるとともに、地下水の涵養や湧水の復活等の健全な水循環系の構築にも寄与する雨水貯留浸透施設の整備を推進・促進している。

（５）持続可能な地下水の保全と利用の推進

地下水汚染、塩水化などの地下水障害はその回復に極めて長時間を要し、特に地盤沈下は不可逆的な現象である。このため、地下水障害の防止や生態系の保全等を確保しつつ、地域の地下水を守り、水資源等として利用する「持続可能な地下水の保全と利用」を推進するため、地域の実情に応じた地下水マネジメントの推進を支援する。

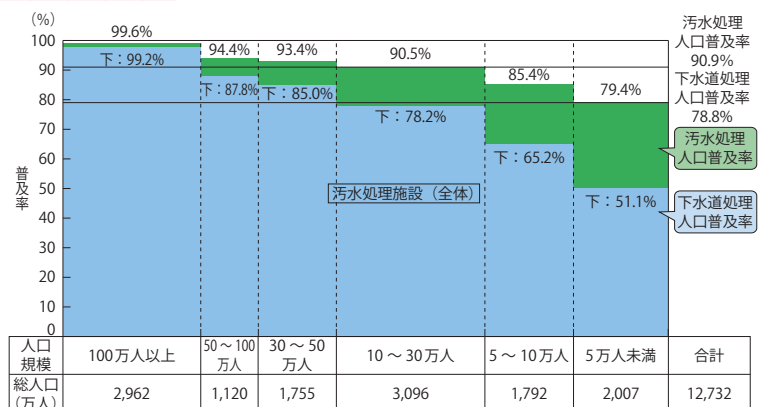
4 下水道整備の推進による快適な生活の実現

下水道は、汚水処理や浸水対策によって、都市の健全な発展に不可欠な社会基盤であり、近年は、低炭素・循環型社会の形成や健全な水循環を維持し、又は回復させるなどの新たな役割が求められている。

(1) 下水道による汚水処理の普及

汚水処理施設の普及率は平成29年度末において、全国で90.9%（下水道の普及率は78.8%）となった（東日本大震災の影響により、調査対象外とした福島県の一部市町村を除いた集計データ）ものの、地域別には大きな格差がある。特に人口5万人未満の中小市町村における汚水処理施設の普及率は79.4%（下水道の普及率は51.1%）と低い水準にとどまっている。今後の下水道整備においては、人口の集中した地区等において重点的な整備を行うとともに、地域の実状を踏まえた効率的な整備を推進し、普及格差の是正を図ることが重要である。

図表 II-8-4-3 都市規模別汚水処理人口普及率（平成29年度末）



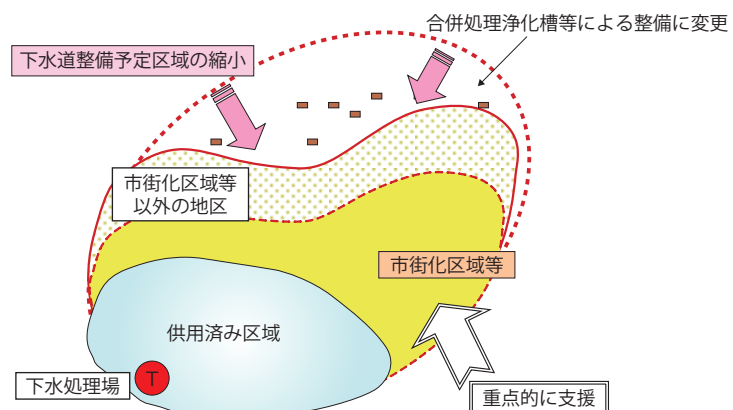
注) 東日本大震災の影響により福島県内で調査不能な市町村を除いた集計データである。
資料) 環境省、農林水産省資料より国土交通省作成

① 汚水処理施設の早期概成に向けた取組み

汚水処理施設の整備については、一般的に人家のまばらな地区では個別処理である浄化槽が経済的であり、人口密度が高くなるにつれて、集合処理である下水道や農業集落排水施設等が経済的となるなどの特徴がある。このため、整備を進めるに当たっては、汚水処理に係る総合的な整備計画である「都道府県構想」において、経済性や水質保全上の重要性等の地域特性を踏まえ、適切な役割分担を定めることとしている。

令和8年度末までの汚水処理施設を概成させる方針で整備を促進しており、人口減少等の社会状況の変化を踏まえ、汚水処理手法の徹底的な見直しを推進している。また、早期、かつ、安価な整備を可能とするため、地域の実情に応じた新たな整備手法を導入するクイックプロジェクトの導入や、民間活力を活用して整備を推進するための官民連携事業の導入など、整備手法や発注方法の工夫によ

図表 II-8-4-4 下水道計画の見直しと重点的な整備



資料) 国土交通省

り、未普及地域の解消を推進している。

（２）下水道事業の持続性の確保

①適正なストック管理

下水道は、平成29年度末現在、管渠延長約47万km、終末処理場約2,200箇所に及ぶ膨大なストックを有している。

これらは、高度経済成長期以降に急激に整備されたことから、今後急速に老朽化施設の増大が見込まれている。小規模なものが主ではあるが、管路施設の老朽化や硫化水素による腐食等に起因する道路陥没が年間に約3,000箇所で発生している。下水道は人々の安全・安心な都市生活や社会経済活動を支える重要な社会インフラであり、代替手段の確保が困難なライフラインであることから、効率的な管路点検・調査手法や包括的民間委託の導入検討を行うとともに、予防保全管理を実践したストックマネジメントの導入に伴う計画的かつ効率的な老朽化対策を実施し、必要な機能を持続させることが求められている。

平成27年5月には「下水道法」が改正され、下水道の維持修繕基準が創設された。これを受け、腐食のおそれ大きい排水施設については、5年に1度以上の適切な頻度で点検を行うこととされ、持続的な下水道機能の確保のための取組みが進められている。また、本改正においては、下水道事業の広域化・共同化に必要な協議を行うための協議会制度が創設されるなど、地方公共団体への支援を強化することにより、下水道事業の持続性の確保を図っている。

②下水道の広域化の取組み

下水道の持続可能な事業運営に向け、「全ての都道府県における平成34年度までの広域化・共同化計画の策定」を目標と設定し、平成30年度中にすべての都道府県において検討体制構築を完了させた。国土交通省としても、平成30年度に創設した「下水道広域化推進総合事業」や、先行して計画策定に取り組む都道府県におけるモデルケースの検討成果の水平展開などにより、引き続き財政面、技術面の双方から支援を行っていく。

③経営健全化の促進

下水道事業の経営は、汚水処理費（公費で負担すべき部分を除く）を使用料収入で賄うことが原則であり、近年は全体的に改善傾向にあるものの、人口減少等に伴う使用料収入の減少や施設の老朽化による改築更新費の増大等、今後はより厳しい環境が想定される。このため、下水道経営の状況を把握（見える化）した上で、中長期的な収支見通しを踏まえた経営計画の策定等を通じて、徹底的な支出削減と安定的な収入確保を促すなど、下水道経営健全化に向けた取組みを推進している。

④民間活力の活用推進と技術力の確保

下水道分野においては、コンセッション方式を含むPPP/PFI手法の導入及び検討や下水処理場等の維持管理業務における包括的民間委託^注の更なる活用に向けた取組みを実施している。下水道分野におけるコンセッション方式については、浜松市において、市内最大の処理区である西遠処理区の処理場とポンプ場の維持管理と機械電気設備の改築更新等を運営権者が20年間にわたり運営する事業を平成30年4月から開始した。運営権者の提案によると、14.4%のコスト縮減効果（VFM）以外に、地域との連携や新技術への取組みを目指すとしており、民間の創意工夫による事業効率化や民間活力の導入が期待されている。

また、技術力の確保については、地方公共団体の要請に基づき、下水道施設の建設・維持管理等の効率化のための技術的支援、地方公共団体の技術者養成、技術開発等を地方共同法人日本下水道事業団が行っている。

（3）下水道による地域の活性化

下水道整備により適切な汚水処理が実施され良好な水環境の保全・創出に伴い産業・観光振興が図られるとともに、高度処理による再生水等を利用した水辺空間の創出、住民等による親水空間の維持管理を通じた地域活動の活性化、下水処理場の上部空間利用、下水熱による地域冷暖房や融雪、バイオガスのエネルギー活用、下水汚泥の肥料利用等、下水道資源の有効活用により、下水道は多面的に地域活性化に貢献している。

（4）下水道分野における広報の推進

下水道の使命を果たし、社会に貢献した好事例を平成20年度より「国土交通大臣賞（循環のみち下水道賞）」として表彰しその功績を称えるとともに、広く発信することで全国的な普及を図っている。また、先進的な下水道広報活動の事例を各地方公共団体と共有し全国展開を図るほか、将来の下水道界を担う人材の育成や下水道の多様な機能の理解促進を目的に、下水道環境教育を推進している。

図表 II -8-4-5 下水道分野における広報の推進



平成30年度「国土交通大臣賞（循環のみち下水道賞）」表彰式

資料）国土交通省

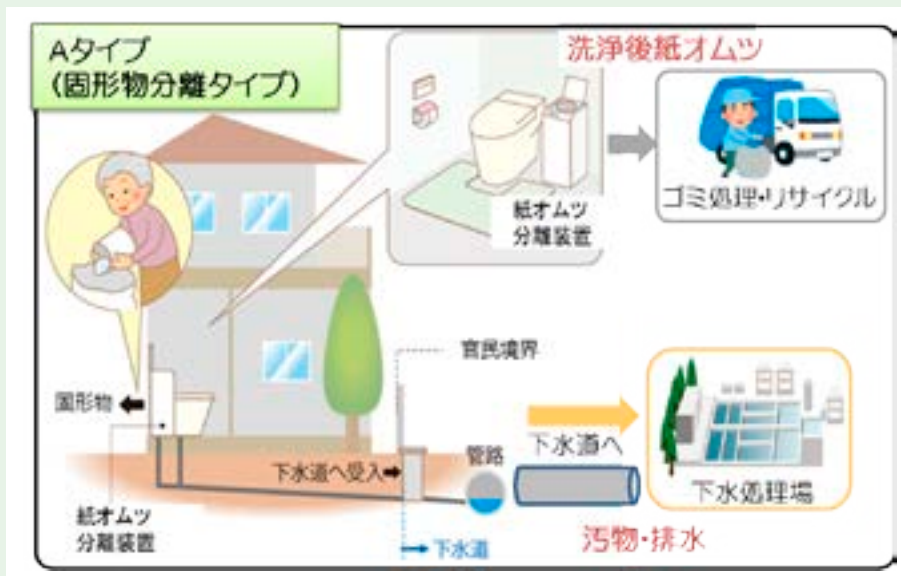
注 施設管理について放流水質基準の順守等の一定の性能の確保を条件として課しつつ、運転方法等の詳細については民間事業者任せにより、民間事業者の創意工夫を反映し、業務の効率化を図る、複数年契約を前提とした発注方式

コラム

下水道での紙オムツ受入に向けて

Column

人口減少や少子高齢化の進行などが社会問題となっている昨今、高齢者の介護において使用済み紙オムツの保管・処理・処分が大きな負担となっている一方で、少子化の改善に資する子育てしやすい環境づくりも求められている。下水道分野においても、人（執行体制脆弱化）・モノ（施設老朽化）・カネ（使用量収入減少）という経営資源を取り巻く環境が厳しさを増しており、より効果的・効率的な下水道事業を展開していくため、社会インフラとしての新たな使命や住民の利便性向上といった下水道の付加価値向上も必要となっている。これらの課題解決策のひとつとして、使用済み紙オムツの下水道受入を検討することで、介護・育児の負担軽減や健康な生活確保への貢献を目指している。



下水道への受入方法は、地域特性や下水道施設の状況を踏まえ、

- ①紙オムツから排泄物を分離させて下水道へ流し、吸水剤を含む紙オムツ固形物はゴミとして回収する「Aタイプ」
- ②紙オムツを一旦破碎して、建物外の分離・回収装置に集めた後、排泄物を分離して下水道に流し、紙オムツ固形分はごみとして回収する「Bタイプ」
- ③紙オムツを破碎し、排泄物、紙オムツともに下水道に流す「Cタイプ」

の3種類が考えられ、平成30年度は、Aタイプの下水道への受入について検討を進め、実証実験実施における基本的な考え方をガイドライン（案）としてとりまとめた。平成31年度はガイドラインに基づきAタイプの実証実験を実施することを予定している。



資料) 国土交通省



第5節

海洋環境等の保全

(1) 船舶からの排出ガス対策

船舶からの排ガス中の硫黄酸化物（SO_x）は、呼吸器疾患など人体へ悪影響を及ぼす物質であるため、国際海事機関（IMO）では、MARPOL条約に基づき、船舶で使用される燃料油の硫黄分濃度を規制している。当条約では、船舶が航行する海域ごとに、基準値を定めており、現在、厳しい規制が適用される一部海域（特別海域）では硫黄分濃度0.1%以下、それ以外のすべての海域（一般海域）では3.5%以下、さらに令和2年1月1日以降は0.5%以下とすることを規定している。

本規制に円滑に対応するためには、船舶の安全運航が可能な品質の規制適合油が、低コストで安定的に供給されることが必要である。このため、国土交通省では、海運業界、石油業界が直接議論する場を設けるとともに、燃料油の性状変化による船舶への影響を調査し、情報提供を行うこと等を通じて、海運業界と石油業界双方の規制適合油の性状に関する認識の調整に向けた取組みを進めている。

また、新たに供給される規制適合油に需要が集中することを防ぎ、燃料油の需給・価格の安定化を図るため、A重油専焼船の建造支援、従来の廉価な高硫黄C重油を使用することができるスクラバー（排煙を脱硫する装置）の導入促進、LNG燃料船の導入促進などの対策を進めている。

(2) 大規模油汚染等への対策

他方、日本海等における大規模な油汚染等への対応策として、日本、中国、韓国及びロシアによる海洋環境保全の枠組みである「北西太平洋地域海行動計画（NOWPAP）」における「NOWPAP地域油及び有害危険物質流出緊急時計画」の策定など、国際的な協力体制の強化に取り組んでいる。また、「排出油等防除計画」を策定し、本邦周辺海域で発生した大規模油流出事故における防除体制等を整えるとともに、大型浚渫兼油回収船による迅速かつ確実な対応体制を確立している。

さらに、MARPOL条約^{注1}において船舶からの油や廃棄物等の排出が規制されており、我が国では、港湾における適切な受入れを確保するため、船舶内で発生した廃油及び廃棄物等の受入施設の整備に対して税制等の支援を行うとともに、「港湾における船内廃棄物の受入れに関するガイドライン（案）」を策定している。

(3) 船舶を介して導入される外来水生生物問題への対応

船舶のバラスト水^{注2}への混入又は外板等への付着により水生生物等が移動し、移動先の海域の生態系等に影響を及ぼすという問題に対応すべく、IMOにおいて平成16年に船舶バラスト水規制管理条約、23年には船体付着生物の管理ガイドラインが採択された。同条約は平成29年9月8日に発効した。なお、同条約は、発効以降当面の間、今後の条約見直し等に向けてデータを収集・分析する経験蓄積期間を設けている。我が国も、条約の着実な履行と併せて経験蓄積期間中のデータ収集にも積極的に貢献している。

注1 船舶による汚染の防止のための国際条約

注2 主に船舶が空荷の時に、船舶を安定させるため、重しとして積載する海水等。

(4) 条約実施体制の確立

海洋汚染の大きな要因であるサブスタンダード船を排除するため、国際船舶データベース(EQUASIS)の構築等、国際的な取組みに積極的に参加するとともに、日本寄港船舶に立入検査を行い、基準に適合しているかを確認するポートステートコントロール(PSC)を強化している。また、旗国政府が自国籍船舶に対する監視・監督業務を果たしているかをIMO監査チームにより監査する制度については、我が国の提唱により平成17年のIMO総会で任意の制度として創設が承認され、28年1月からは監査が強制化された。我が国においてもISO9001に基づく品質管理システムを導入し、国際的な水準の条約実施体制を確立している。なお、我が国においては2020年10月にIMO加盟国監査の受入れを予定している。

コラム

海洋環境保全推進活動について

Column

海上保安庁では、「未来に残そう青い海」をスローガンに、海事・漁業関係者などへの法令遵守意識の高揚を目的とした海洋環境保全講習会の開催や、一般市民の方々を対象とした海浜清掃活動や環境教室の開催などを通じ、海洋環境保全に関する指導・啓発活動に取り組んでいます。ここでは、主な活動を2つ紹介します。

(1) 「未来に残そう青い海・海上保安庁図画コンクール」について

海上保安庁では、将来を担う子どもたちへ海洋環境保全思想の普及を図る等を目的として、毎年「未来に残そう青い海・海上保安庁図画コンクール」を開催しています。

平成30年で19回目を迎えた同コンクールは、全国の小中学生から31,800点の作品応募がありました。

応募作品の中から厳正なる審査の結果、特別賞(国土交通大臣賞)1点、海上保安庁長官賞3点等の受賞作品を決定しました。

また、今回は海上保安制度創設70周年記念として、「海上保安制度創設70周年記念賞」を設け、受賞作品1点を決定しました。

作品については、様々な場所で展示したほか、各種広報で活用することにより、広く海洋環境保全思想の普及を図っています。

特別賞(国土交通大臣賞)受賞作品



資料) 国土交通省

海上保安制度創設70周年記念賞受賞作品



資料) 国土交通省

(2)「海と日本プロジェクト」と連携した海浜清掃活動等

海上保安庁では、日本財団等が主催する「海と日本プロジェクト」に参加しています。

取組みの一環である海浜清掃活動では、全国で統一デザインのごみ袋を使用し、平成30年には全国108箇所、31,417人の参加により約37,000袋ものごみを収集・分類するとともに、身近なごみが海洋環境に与える影響について理解の促進を図りました。

今後も、多くの方に参加していただける機会を増やし、海洋環境保全思想のより一層の普及を図るべく、同プロジェクトとの連携を強化し、活動を推進します。

一般市民を対象とした海洋環境保全活動



資料) 国土交通省

第6節

大気汚染・騒音の防止等による生活環境の改善

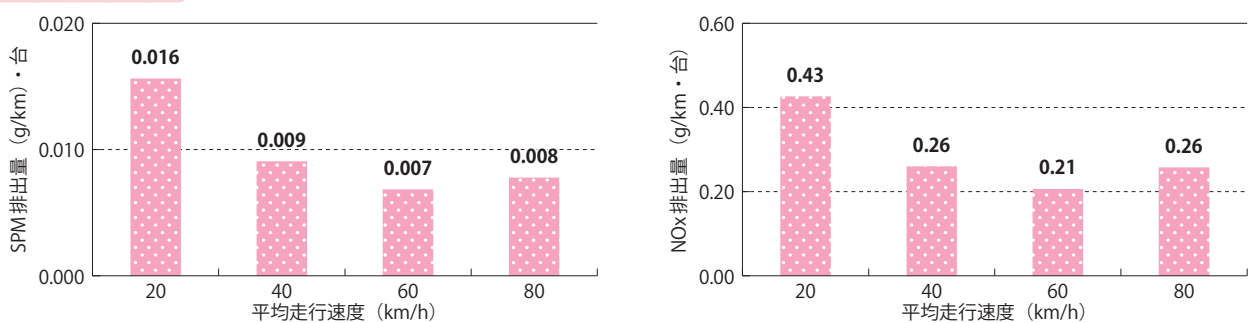
1 道路交通環境問題への対応

(1) 自動車単体対策

① 排出ガス低減対策

新車の排出ガス対策に関しては、乗用車、トラック・バス及び二輪車について国際調和排出ガス試験法を導入しており、世界的にトップレベルの排出ガス規制を適用している。

図表 II-8-6-1 自動車からの浮遊粒子状物質（SPM）、窒素酸化物（Nox）の排出量と走行速度の関係



※平成27年における走行距離当たりの排出量を国土交通省推計
資料) 国土交通省

また、平成27年9月に発覚したフォルクスワーゲン社の排出ガス不正問題を契機としてディーゼル乗用車等の型式指定時に路上走行検査を導入し、34年から順次適用開始することとしている。

一方、排気管から排出される有害物質を規制値よりも大きく低減させる自動車については、消費者が排出ガス低減性能に優れた自動車を容易に識別・選択できるよう、その低減レベルに応じ、低排出ガス車として認定する制度を実施している。

東京、名古屋、大阪等の大都市での排出ガス対策については、「自動車から排出される窒素酸化物

及び粒子状物質の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法（自動車NOx・PM法）」に基づく対策等を実施している。

②騒音規制の強化

自動車騒音対策に関しては、定常走行時の寄与率が高い四輪車用タイヤ騒音の低減対策として、タイヤ単体による騒音規制に係る国際基準を導入し、平成30年4月から順次適用を開始している。

（２）交通流対策等の推進

①大気汚染対策

自動車からの粒子状物質（PM）や窒素酸化物（NOx）の排出量は、発進・停止回数の増加や走行速度の低下に伴い増加することから、沿道環境の改善を図るため、バイパス整備による市街地の通過交通の転換等を推進している。

②騒音対策

交通流対策とともに、低騒音舗装の敷設、遮音壁の設置、環境施設帯の整備等を進めている。また、「幹線道路の沿道の整備に関する法律」に基づき、道路交通騒音により生ずる障害の防止等に加えて、沿道地区計画の区域内において、緩衝建築物の建築費又は住宅の防音工事費への助成を行っている。

2 空港と周辺地域の環境対策

これまで我が国では、低騒音型機の導入等による機材改良、夜間運航規制等による発着規制、騒音軽減運航方式による運航方法の改善や空港構造の改良、防音工事や移転補償等の周辺環境対策からなる航空機騒音対策を着実に実施してきたところである。近年、低騒音機の普及等により、航空機の発着回数が増加する中でも、空港周辺地域への航空機騒音による影響は軽減されてきている。

今後も、航空需要の変動など状況の変化に応じ、地域住民の理解と協力を引き続き得ながら総合的な航空機騒音対策を講じることで、空港周辺地域の発展及び環境の保全との調和を図っていく必要がある。

3 鉄道騒音対策

新幹線の騒音については、昭和50年環境庁告示「新幹線鉄道騒音に係る環境基準について」に基づき、環境基準が達成されるよう、防音壁の設置や嵩上げ等の対策を行っている。

また、在来線の騒音については、平成7年環境庁通達「在来線鉄道の新設又は大規模改良に際しての騒音対策指針」に基づき、指針を満たすよう、ロングレール化等の対策を行っている。

4 ヒートアイランド対策

ヒートアイランド現象とは、都市の中心部の気温が郊外に比べて島状に高くなる現象である。地球温暖化の影響により、地球全体の年平均気温は100年当たり約0.7℃、日本の年平均気温は100年当

たり約1.2℃の割合で上昇している。一方、日本の大都市では、約2～3℃上昇しており、地球温暖化の傾向に都市化の影響が加わり、気温の上昇は顕著に現れている。

総合的・効果的なヒートアイランド対策を推進するため、関係省庁の具体的な対策を体系的に取りまとめた「ヒートアイランド対策大綱」（平成16年策定、25年改定）に基づき、空調システムや自動車から排出される人工排熱の低減、公共空間等の緑化や水の活用による地表面被覆の改善、「風の道」に配慮した都市づくり、ヒートアイランド現象に関する観測・監視及び調査等の取組みを進めている。

5 シックハウス等への対応

（1）シックハウス対策

住宅に使用する内装材等から発散する化学物質が居住者等の健康に影響を及ぼすおそれがあるとされるシックハウスについて、「建築基準法」に基づく建築材料及び換気設備に関する規制や、「住宅の品質確保の促進等に関する法律」に基づく性能表示制度等の対策を講じている。

また、官庁施設の整備に当たっては、化学物質を含有する建築材料等の使用の制限に加え、施工終了時の室内空気中濃度測定等による対策を講じている。

図表Ⅱ-8-6-2 シックハウス問題のイメージ



資料）国土交通省

（2）ダイオキシン類問題等への対応

「ダイオキシン類対策特別措置法」で定義されているダイオキシン類について、全国一級水系で水質・底質調査を実施している。平成29年度は、水質は約99%（210地点／212地点）、底質はすべての地点で環境基準を満たした。

なお、河川や港湾では、20年4月に改訂した「河川、湖沼等における底質ダイオキシン類対策マニュアル（案）」や「港湾における底質ダイオキシン類対策技術指針（改訂版）」に基づき、必要に応じてダイオキシン類対策を実施している。また、底質から基準を超えたダイオキシン類が検出されている河川及び港湾においては、公害防止対策事業に対して支援を行っている。

（3）アスベスト問題への対応

アスベスト問題は、人命に係る問題であり、アスベストが大量に輸入された1970年代以降に造られた建物が今後解体期を迎えることから、被害を未然に防止するための対応が重要である。

アスベスト含有建材の使用実態を的確かつ効率的に把握するため、平成25年度に創設した「建築物石綿含有建材調査者講習」制度に基づき、調査者の育成を行ってきており、平成30年度には、さ

らなる充実を図るため、当該制度を厚生労働省及び環境省との共管制度としたところ。

また、「建築基準法」により、建築物の増改築時における吹付けアスベスト等の除去等を義務付けており、既存建築物におけるアスベストの除去等を推進するため、社会資本整備総合交付金等の補助制度を行っているほか、各省各庁の所管の既存施設における除去・飛散防止の対策状況についてフォローアップを実施している。

さらに、アスベスト含有建材の識別に役立つ資料（目で見えるアスベスト建材）、アスベスト含有建材情報のデータベース化、建築物のアスベスト対策の普及啓発に係るパンフレット等により情報提供を推進している。

6 建設施工における環境対策

公道を走行しない建設機械等に対し、「特定特殊自動車排出ガスの規制等に関する法律」等により排出ガス（NO_x、PM等）対策を実施している。また、最新の排出ガス規制等に適合する環境対策型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。

第7節

地球環境の観測・監視・予測

1 地球環境の観測・監視

（1）気候変動の観測・監視

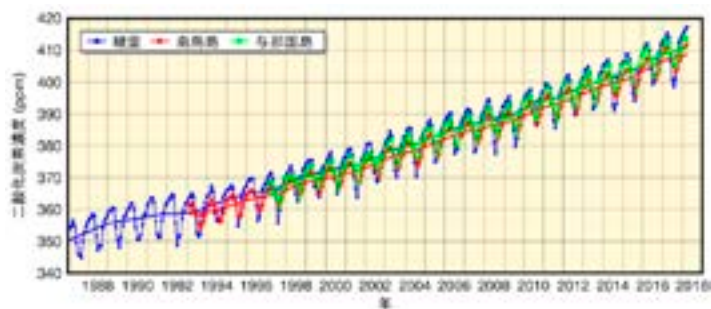
気象庁では、温室効果ガスの状況を把握するため、大気中のCO₂等を国内3地点で、北西太平洋の洋上大気や表面海水中のCO₂を海洋気象観測船で観測しているほか、航空機を利用して北西太平洋上空のCO₂等を観測している。さらに、気候変動を監視し、地球温暖化予測の不確実性を低減するため、日射と赤外放射の観測を国内5地点で実施している。

また、地球温暖化に伴う海面水位の上昇を把握する観測を行い、日本沿岸における長期的な海面水位変化傾向等の情報を発表している。

このほか、過去の全世界の大気状態を一貫した手法で解析した気象庁55年長期再解析（JRA-55）を作成し、気候変動の監視及び季節予報の精度向上のために利用している。

さらに、観測結果等を基に、「気候変動監視レポート」や「異常気象レポート」を取りまとめ、毎年の気候変動、異常気象、地球温暖化等の現状や変化の見通しについての見解を公表するとともに、世界気象機関（WMO）温室効果ガス世界資料センターとして、世界中の温室効果ガス観測データの収集・提供を行っている。

図表 II-8-7-1 日本における大気中の二酸化炭素濃度の経年変化



資料）気象庁

（2）異常気象の観測・監視

気象庁は、我が国や世界各地で発生する異常気象を監視して、極端な高温・低温や多雨・少雨などが観測された地域や気象災害について、定期及び臨時の情報を取りまとめて発表している。また、社会的に大きな影響をもたらした異常気象が発生した場合は、特徴と要因、見通しをまとめた情報を随時発表している。

さらに、気象庁では、アジア太平洋地域の気候情報提供業務支援のため、世界気象機関（WMO）の地区気候センターとしてアジア各国の気象機関に対し、異常気象の監視・解析等の情報を提供するとともに、研修や専門家派遣を通じて技術支援を行っている。

（3）静止気象衛星による観測・監視

気象庁は、静止気象衛星「ひまわり8号・9号」の運用を継続して実施している。「ひまわり8号・9号」の2機体制によって長期にわたる安定的な観測体制を確立し、東アジア・西太平洋地域の広い範囲を、24時間常時観測している。これらの衛星では、台風や集中豪雨等に対する防災機能の向上に加え、地球温暖化をはじめとする地球環境の監視機能を世界に先駆けて強化している。

（4）海洋の観測・監視

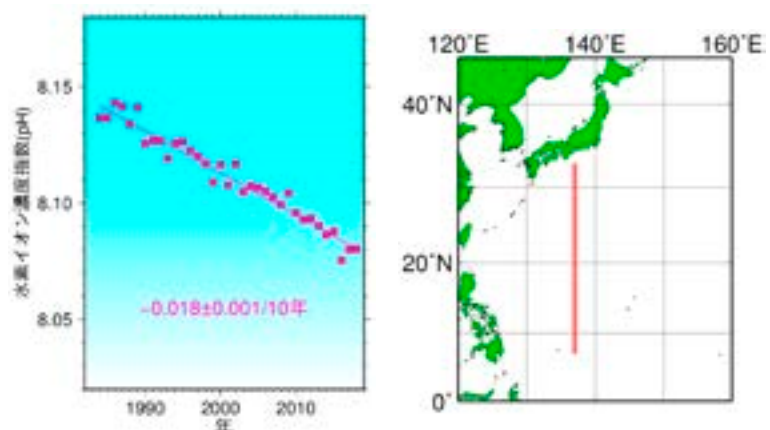
海洋は、大気と比べて非常に多くの熱を蓄えていることから地球の気候に大きな影響を及ぼしているとともに、人類の経済活動により排出されたCO₂を吸収することによって、地球温暖化の進行を緩和している。このことから、地球温暖化をはじめとする地球環境の監視のためには、海洋の状況を的確に把握することが重要である。

気象庁では、国際的な協力体制の下、海洋気象観測船により北西太平洋において高精度な海洋観測を行うとともに、人工衛星や海洋の内部を自動的に観測する中層フロート（アルゴフロート）によるデータを活用して、海洋の状況を監視している。

その結果については、気象庁ウェブサイト「海洋の健康診断表」により、我が国周辺海域の海水温・海流、海面水位、海水等に関する情報とともに、現状と今後の見通しを解説している。

海上保安庁では、日本周辺海域の海況を自律型海洋観測装置（AOV）、漂流ブイ及び海洋短波レーダーにより常時監視・把握するとともに、観測結果を公表している。また、日本海洋データセンターにおいて、我が国の海洋調査機関により得られた海洋データを収集・管理し、関係機関及び一般国民へ提供している。

図表Ⅱ-8-7-2 海洋気象観測船による地球環境の監視

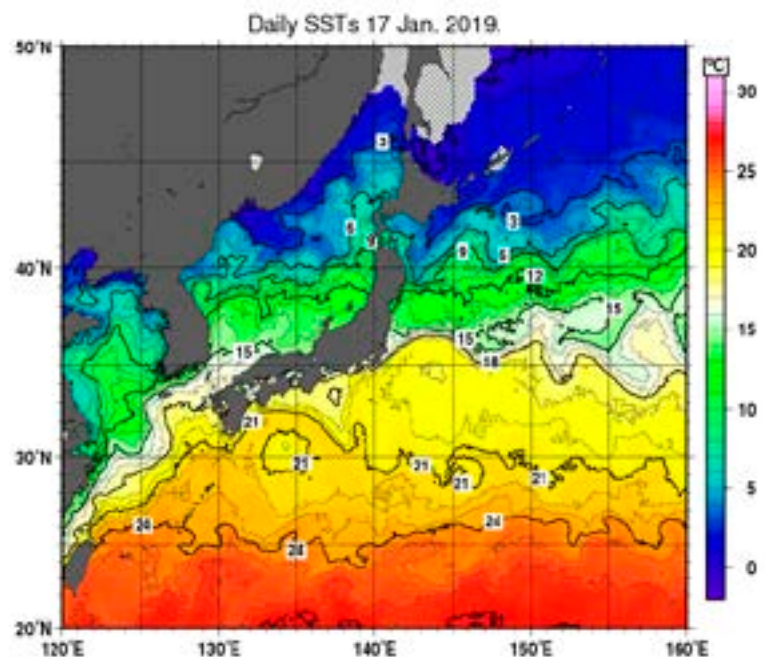


冬季の東経137度に沿った海域での表面海水の水素イオン濃度指数（pH）（北緯7度～33度での平均）の長期変化図。10年あたり0.018の割合でpHが低下しており、海洋酸性化が進行しています。

資料）気象庁

図表Ⅱ-8-7-3

気象庁ウェブサイトで公表している「海洋の健康診断表」の例



【日別海面水温分布図】

・人工衛星とブイ・船舶による観測値を用いて解析した海面水温の分布図をウェブサイトに掲載し、毎日更新している。

・海面水温は、図の右にあるスケールで色分けしている。海水のために海面水温データがない海域は灰色の網掛けで示している。

(平成31年1月17日の海面水温分布図)

日本近海海面水温は、東シナ海を北上してトカラ海峡から日本の南を関東の東まで流れる黒潮や、千島列島に沿って南下して日本の東まで流れる親潮といった海流などの影響を受けて複雑な分布を示す。

資料) 気象庁

Ⅱ

第8章

(5) オゾン層の観測・監視

気象庁では、オゾン・紫外線を観測した成果を毎年公表しており、それによると世界のオゾン量は、2000年以降ではわずかな増加が見られるが、1970年代と比較すると少ない状態が続いている。また、国民の有害紫外線対策に資するため、気象庁ウェブサイトにおいて、現在の紫外線の強さ（紫外線解析値）を毎時間提供し、当日または翌日の紫外線の強さの予測（紫外線予測値）を毎日提供している^注。紫外線の強さには、有害紫外線の人体への影響度を示す指標（UVインデックス）を用いている。

(6) 南極における定常観測の推進

国土地理院は、南極観測隊の活動に資するとともに、地球環境変動の研究や測地測量に関する国際的活動等に寄与するため、南極地域の測地観測、地形図の作成・更新、衛星画像図の整備等を実施している。

気象庁は、昭和基地でオゾン、日射・赤外放射、地上、高層等の気象観測を継続して実施しており、観測データは南極のオゾンホールや気候変動等の地球環境の監視や研究に寄与するなど、国際的な施策策定のために有効活用されている。

注 気象庁「紫外線情報」ウェブサイト：<https://www.jma.go.jp/jp/uv/>

海上保安庁は、海底地形調査を実施しており、観測データは、海図の刊行、氷河による浸食や堆積環境等の過去の環境に関する研究等の基礎資料として役立てられている。また、潮汐観測を実施し、地球温暖化と密接に関連している海面水位変動の監視にも寄与している。

2 地球環境の予測・研究

気象庁及び気象研究所では、世界全体及び日本付近の気候の変化を予測するモデルの開発等を行い、世界気候研究計画（WCRP）等の国際研究計画に積極的に参加している。また、炭素循環過程等を含む地球システムモデルや高解像度の地域気候モデルの開発及び温暖化予測研究を行っている。高度化した地域気候モデルにより21世紀末の日本の気候を予測した「地球温暖化予測情報第9巻」を公表（平成28年度）するとともに、都道府県ごとの予測情報も公表している（29～30年度）。このような取組みにより、気候変動に関する政府間パネル（IPCC）第5次評価報告書（25～26年に公表）、地球温暖化対策計画（28年5月閣議決定）や気候変動適応計画（30年11月閣議決定）、地方公共団体等による適応策策定に向けた取組みに対し積極的に貢献した。

国土技術政策総合研究所では、治水、利水、環境の観点からの気候変動適応策に関する研究成果を気候変動適応策に関する研究報告（29年）等として公表した。また、研究成果は社会整備審議会答申「水災害分野における気候変動適応策のあり方について」（27年8月）、国土交通省気候変動適応計画（27年11月）等に反映された。

3 地球規模の測地観測の推進

VLBI（天体からの電波を利用してアンテナの位置を測る技術）やSLR（レーザ光により人工衛星までの距離を測る技術）を用いた国際観測、験潮、絶対重力観測、電子基準点によるGNSS連続観測等を通じて全球統合測地観測システム（GGOS）に参加し、地球の形状と動きの決定に貢献することで、地球規模の測地基準座標系（GGRF）の構築の推進を行っている。

II

第8章

美しく良好な環境の保全と創造