

国土交通省環境行動計画

国土交通行政のグリーン化を目指して -

序文 環境行動計画策定の背景

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きました。平成15年10月に決定された社会資本整備重点計画が「暮らし」「安全」「環境」「活力」という4つの分野ごとに重点目標を定めているように、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のテーマの一つであり、そのためこれまでも様々な取組を行ってまいりました。

一方、環境をめぐる諸情勢も大きく変化しています。今日の環境問題は、地球温暖化問題や廃棄物問題に見られるように、国民一人一人の日常の行動や通常の企業活動に起因し、不特定多数の原因者が同時にその影響を受ける側にもなる状況にあるほか、発生メカニズムが複雑で、その影響も地域のみならず国境を越えて地球規模の広がりをも有するようになっていきます。また、その影響も直ちに国民生活において顕在化せず、長期にわたり世代を超えて顕在化していく性格を有するものであります。

このような環境問題の今日的な動向に的確に対応し、将来の世代に我が国の豊かな環境の恵沢を承継していくためには、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となります。このためには、一つ一つの事業や施策の遂行により個別の環境問題の解決を目指す手法の積み重ねだけでは限界があり、今や社会システム全体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となっています。

このような状況の下で、国土交通省の発足後4年目であり、政府の地球温暖化対策推進大綱の見直しの年でもある本年、国土交通省は、統合のメリットを生かしつつ、その環境政策を総点検し、「国土交通省環境行動計画」を策定することにいたしました。

第一章 国土交通省環境行動計画策定に際しての基本的な考え方と主な取組

前述のような環境問題の今日的な動向に的確に対応していくためには、それぞれの事業の実施段階において発生する個別の課題に対応するだけでは十分ではなく、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」を進めていく必要があります。

国土交通行政のグリーン化に向けた4つの視点

環境の保全・再生・創造を国土交通行政の本来的使命とする「国土交通行政のグリーン化」を体系的に進めていくためには、次の4つの視点から、国土交通行政を再構築していく必要があります。

行政の全段階を通じた環境負荷の低減

環境の保全・再生・創造が国土交通行政の本来的使命であるということは、例えば公共事業の実施でいえば、事業実施段階の個別具体の環境問題に対応するだけではなく、事業の構想及び計画段階から事業実施、維持管理、そして廃止に至るまでの、事業全体のライフサイクルを通じた環境負荷の軽減のための取組を強化すべきであるということです。

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していく必要があります。

広域・流域の視点の重視

閉鎖性海域の水質の改善を例にとると、個別の対策により水質改善を図るだけでは限界があり、共通の目標のもと、関係する流域を含む広域の視点から、汚濁負荷の発生源となる陸域における対策と、当該海域における環境改善対策を総合的に検討していかなければなりません。

このように、環境の保全・再生・創造を本来的使命とした施策を展開していくためには、広域や流域の視点を重視する必要があります。

施策の総合的・集中的投入

地域における二酸化炭素の削減のための交通対策を例にとると、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、目標を共有し、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ことが必要です。

環境の保全・再生・創造を本来的使命として効果的な施策を展開するためには、施策の総合的・集中的投入を促進していく必要があります。

国民各界各層との連携・協働と情報の共有化の促進

地球温暖化対策を例にとると、国民一人一人や各企業に、単に日常生活における配慮を求めるというだけでは十分にその目標を達成することはできません。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、目標を共有した上で、国民一人一人や各企業が市場において環境への負荷軽減につながる行動を主体的に選択する動きを促進していくような条件整備を行っていくことが、求められています。

このような選択を促すには、地球環境の現状と見通し、個々の選択肢とその削減効果、製品・サービスのライフサイクルを視野に入れたトータルなコストについての情報提供など情報の共有化を進めることが、まず必要です。

また、個々の施策の実施に当たっても、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ことも重要なことです。

国土交通省が環境の保全・再生・創造を本来的な使命として取り組んでいくためには、市民、NPO、企業等国民各界各層との連携・協働と情報の共有化を促進していくことが必要です。

国土交通行政のグリーン化を進めるための6つの改革

以上のような4つの視点を踏まえて、国土交通行政のグリーン化を効果的に進めるため、以下の6つの基本的な改革を行ってまいります。併せて、このような国土交通行政のグリーン化が目指す持続可能な社会の礎となる国づくりを進める指針として、国土計画の改革を進めていきます。

(1) 社会資本整備におけるライフサイクル・マネジメント（仮称）の導入

これまでの社会資本整備については、事業実施段階の個別具体の環境問題への対応に重きが置かれる面がありましたが、今後は、事業の構想及び計画段階から事業実施、維持管理、そして廃棄に至るまで、事業全体のライフサイクルや一つの事業を超えた広域的な視点から、環境の保全・再生・創造を内在化させた取組を進めます。

計画決定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、取組を推進しているところですが、これに加えて、構想及び計画段階において、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について検討し、試行的な導入を進めます。

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

河川、内湾・沿岸域、里山等において、湿地、干潟や良好な樹林地等の再生技術、再生された環境を管理する技術の確立等により、効果的な自然環境の再生・創造を図ります。

また、公共事業の実施に当たって、貴重な生態系の保全ばかりでなく、地域における良好な環境の保全、さらには二酸化炭素吸収源対策の観点から、緑地や「海の森」ともいわれている干潟等の確保を図ることとし、公園、河川、道路、港湾等の公共施設空間を活用した緑化を計画的に進めること等により、グリーン・バンキング・システム（一定のエリアにおいて事業の実施に伴い緑地や干潟等を減少させないための仕組）を構築します。また、その際には米国のミティゲーション・バンキング・システム等、諸外国で実施されている自然環境の再生・創造の取組も参考にしつつ検討を進めてまいります。

アセットマネジメントの導入

アセットマネジメント（総合的な資産管理手法）の導入により、補修サイクルの短縮による橋梁の延命化など、公共施設の長寿命化を推進します。

建設工事のゼロエミッション化（(5) 参照）

(2) 環境負荷の小さい交通への転換

運輸部門における地球温暖化対策については、取組を始めて以降、二酸化炭素排出量はほぼ横這いで、これまでの施策が一定の効果をあげていると考えられるものの、なお2010年度における排出削減目標の達成は容易ではありません。

従来から、輸送機関の環境負荷低減技術の開発やその普及、交通の円滑化、鉄道等環境負荷の小さい交通機関の輸送力増強など、環境負荷の軽減を図るための様々な施策を講じていますが、それぞれの施策間の連携についてみると必ずしも十分とは言えない面もあります。

今後、地球温暖化対策を始めとする「交通のグリーン化」を効果的に進めるために、貨物・旅客の両分野において、輸送効率が高く、環境負荷の小さい交通体系の実現を図っていくことが必要と考えられます。企業や国民がこうした交通機関を選択しやすくするためには、利用者に対する経済的な誘因の付与など需要面に着目した施策や、地域と交通事業との連携強化による公共交通の利用促進という視点が不可欠となっています。

また、地球温暖化や海洋汚染等交通に起因する環境問題は地球規模の問題であることから、我が国がイニシアティブを発揮して、環境にやさしい自動車や海洋汚染防止に関する国際連携・協調の枠組づくりの推進、京都議定書に定められたクリーン開発メカニズム（CDM）の運輸部門における活用など、問題解決に向けた具体的な取組を積極的に進めていく必要があります。

グリーン物流総合プログラム（仮称）の創設

物流部門からの二酸化炭素排出量の削減のためには、輸送単位あたりの排出量が大い自家用トラックから輸送効率が高く排出原単位が小さい営業用トラックへの転換（アウトソーシング）や、トラックから海運、鉄道への転換（モーダルシフト）を推進することが必要です。また、サード・パーティー・ロジスティクス（3PL：荷主から在庫管理や流通加工を含む包括的物流管理を請け負い、新たな物流サービスを提供する事業）の活用などにより、輸送効率の向上を通じた環境負荷の低減が可能となります。

こうした取組を効果的に推進するためには、荷主と物流事業者のパートナーシップが必要です。このため、「グリーン物流総合プログラム（仮称）」を創設し、この中で、荷主と物流事業者が協力して燃料消費量の削減を図るための計画づくりを促進するとともに、計画実現のための環境整備を行っていきます。

環境的に持続可能な交通（EST）モデル事業（仮称）の実施

公共交通機関の利用を促進し自家用自動車に過度に依存しないなど、環境的に持続可能な交通（EST）の実現をめざす先導的な地域を募集し、革新的かつ総合的な取組に対して、次世代型路面電車システム（LRT）の整備やバスの活性化等の公共交通機関の利用促進、自転車利用環境の整備、道路整備や交通規制等の交通流の円滑化対策、あるいは低公害車の導入促進等の分野における支援策を集中的に講じるなど、地域の意欲ある具体の取組（トップランナー）に対する連携施策を強化します。

東アジア交通グリーン化連携プログラム（仮称）の作成

世界の経済成長センターである東アジアはCO₂対策等の地球環境問題解決の鍵を握る地域であることから、日中韓＋東南アジア諸国連合（ASEAN）におけるハイレベル協議を通じて交通グリーン化連携プログラム（仮称）として、環境にやさしい東アジア物流ネットワークの実現のための合意形成を図っていきます。また、同プログラムの一環として、モータリゼーションの進む東南アジア主要都市における混雑・騒音等の問題解決のために、平成20年度を目標として、バスを中心とする公共交通の振興による都市交通のグリーン化を推進していきます。

(3) 環境に対する感度の高い市場の整備

市場は、あらゆる経済主体が参画する、国民全体の連携と協働の場です。特に、地球環境問題のような国民一人一人の日常の行動や通常の企業活動に起因する環境問題を解決するためには、国民や企業の合理的な選択行動の結果として、環境負荷の軽減が実現され得るような市場を整備していく必要があります。このため、以下のような取組を通じて環境に対する感度の高い市場を整備する「市場のグリーン化」を図ります。

ストック重視の住宅・建築物市場のグリーン化総合戦略（仮称）の推進

新築段階における省エネ対策を引き続き進めるとともに、これに加えて、既存ストックも含めた市場全体を視野に入れるなど、住宅の省エネリフォームを推進するための支援策、省エネリフォームのための技術開発、省エネ性能等に関する情報提供等のストック対策を強化します。関係省庁と連携しつつ、省エネルギー性能の優れた部品・設備の導入を促進します。

また、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示す提示する建築物総合環境性能評価システム（CASBEE）の開発・普及等に努めるとともに、住宅・建築物の長寿命化を図りつつ、質の向上による居住性向上と環境負荷低減の効果や、ライフサイクルを通じたコスト低減について、消費者に情報を提供し的確な選択を支援する仕組の整備を進めます。

さらに、総合的な環境性能の高い住宅等に係る先導的な技術を導入するためのリーディングプロジェクトに対する支援を行います。

環境にやさしい経営の促進

企業経営についても、各企業が環境保全・再生・創造にどのように貢献しているかを市場において評価する動きが本格化しており、企業本来の行動としてどのように環境貢献をするかが問われています。トラック事業、バス・タクシー事業の分野においては、一定以上の優れた環境取組を実施している事業者を認定する「グリーン経営認証制度」が企業の環境取組を市場において評価する仕組として機能していますが、このような環境貢献型の経営（グリーン経営）を促進する枠組を、更に充実させるとともに、社会資本整備分野を含めた他の事業分野に拡大していきます。

木材リサイクル市場拡大戦略（仮称）の推進（(5) 参照）

(4) 持続可能な国土の形成

生物多様性の減少、ヒートアイランド現象を始めとする都市生活環境の悪化、廃棄物問題、湧水の枯渇や河川流量の不安定化並びに閉鎖性水域の富栄養化など水環境をめぐる問題、地球環境問題などの解決すべき課題が山積しています。これらの問題は原因者が多岐にわたり、因果関係が複雑に絡みあっているため、個別課題への対処のみでは克服が困難であり、より幅広い連携により地域や社会全体として取り組んでいくことにより、持続可能な国土づくりを行うことが必要です。

このため、国土の健全化や、環境負荷の小さい潤いのある都市を実現するための以下のような具体的取組を、地方公共団体を始めとする様々な関係機関との連携や、市民やNPOとの幅広い連携・協働により進めていきます。

全国海の再生プロジェクトの推進

改善が進みにくい閉鎖性海域の水質を改善するために、陸域からの負荷削減策や海域における環境改善対策など、多様な主体の連携により総合的な施策展開を図る行動計画（「ベイルネッサンス計画」）を策定、推進します。

また、この一環として、下水道の高度処理を進めるため、経済的インセンティブの付与を介し、経済合理性に沿った「排出負荷量の調整配分を行う計画制度」の法制化を措置します。

水と緑のネットワーク化計画（仮称）の推進

美しくうるおいのある良好な環境を構築するため、「景観緑三法」に基づく緑地の保全・創出・活用の推進や、公園、下水道、河川、砂防、道路、港湾など事業間連携の一層の強化や多様な主体の参画により、水と緑のネットワーク形成を図っていきます。

特に、水のネットワークについては、都市内河川・水路の水質、水量や水辺環境に関する問題に対応するため、水源や水路の保全・再生など、水のネットワーク再生を効果的に進めるための制度化を行います。

また、水質の改善については、実証実験を通じて、微生物やヨシなどの植物が持つ力を活用した浄化技術（バイオ浄化技術）を確立し、水質悪化の著しい全国の河川・湖沼において本格的な導入を図ります。

なお、これらの施策を効果的に進めるため、水と緑のネットワークの形成に意欲のある地域の先進的な取組を支援する、地域提案型のモデル事業を、公募により実施します。

水・物質循環システム健全化プログラム（仮称）の推進

山林の荒廃、河川等の水量・水面の減少、水質の汚染、緑地の減少、海洋水産資源の減少、海浜の悪化等に対応し、広域的なエリアで「国土の健康を取り戻す」総合的取組を行う必要があります。

このため、水や土砂、生態系に加え、これまで着目されてこなかったエネルギーの有効利用、栄養塩類を含めた健全な循環系の再構築や保全に向けた、持続可能な流域管理手法の考え方を取りまとめます。さらに、広域的なモデル流域を選定し、健全な循環システムの再生・保全計画を策定するとともに、関係機関とも連携しながら総合的に計画の実行を支援します。

「海洋の健康診断表」（仮称）の提供

持続可能な海洋の開発・利用や海洋環境の保全には、海洋の状況と今後の見通しや海洋環境を脅かす原因物質の実態に関する詳細な情報が不可欠です。このため、船舶、ブイ、人工衛星などの様々な手段による海洋観測データを収集・解析して海水温、黒潮・親潮などの海流、暖・冷水渦、異常潮位、海洋汚染、海水中の温室効果ガスなどの海洋環境の詳細な実況を把握するとともに、それらの変化の状況や要因などを分析し、その成果を「海洋の健康診断表」（仮称）に取りまとめて提供します。

(5) 循環型社会の形成

廃棄物問題を始めとする今日の環境問題を解決するためには、大量生産、大量消費、大量廃棄型の社会のあり方や国民のライフスタイルを見直し、間伐材などの再生産可能な循環型資源を積極的に活用するとともに、リサイクルなどを通じて、社会における物質循環を確保することにより、天然資源の消費を抑制しつつ、環境への負荷の低減を図ることが重要です。

このため、関係者の幅広い連携の下、自らが率先的に行う取組や、リサイクル市場の形成等を通じて循環型社会の形成に資する施策を実行します。

建設工事のゼロエミッション化

建設混合廃棄物の削減や、建設発生木材・建設汚泥等のリサイクルを促進することにより、建設工事のゼロエミッション（建設廃棄物の最終処分量ゼロ）を目指すとともに、自然環境への負荷を低減するために土砂等の資源の有効利用を促進します。また、直轄工事については、グリーン購入（できる限り環境への負荷が少ない製品の優先的な購入）によるリサイクル材のより積極的な活用を図ります。あわせて、それらの実行に当たっては、具体的な年次目標の設定等により段階的・計画的な施策展開を図ります。

木材リサイクル市場拡大戦略（仮称）の推進

建設発生木材のリサイクルの促進は、建設廃棄物等の産業廃棄物の最終処分量を削減するだけでなく、地球規模での森林資源の減少を抑制し、CO₂の吸収源の保全による地球温暖化防止のために重要な課題です。例えば、焼却等で処分される建設発生木材のすべてをリサイクルした場合、その量は、我が国の南洋材輸入量に相当するとも言われています。しかしながら、その再資源化の状況を見ると一層の取組を必要とする状況にあります。

このため、市場における合理的な選択の結果として建設発生木材のリサイクルがさらに進むよう、以下の施策を強力に講じていきます。

- ・地域の特性を踏まえた建設発生木材のリサイクルを推進するため、地域ごとに促進行動計画を策定します。
- ・木材の主たる需要先である住宅市場においては、安全性の確保等のため、木材等に一定の性能が求められます。こうした住宅市場において、リサイクル木質建材の利用を促進するため、その住宅部材としての性能や品質の評価手法を開発し、市場への門戸を開くことにより、民間活力の活用によるリサイクル製品の開発・供給が図られる市場基盤の整備を図ります。
- ・国土交通省の直轄事業や公団住宅等において、モデル的な使用を率先的に行うことにより市場拡大を図ります。

FRP船リサイクルシステムの構築

繊維強化プラスチック（FRP）製船の3R（「リデュース（Reduce：廃棄物の発生抑制）」「リユース（Reuse：適正な再使用）」「リサイクル（Recycle：再生利用）」）を進めるため、使用済みとなった際に処理が困難なFRP材の使用量を減らした「エコ・ボート」の市場化や、FRP船の長寿命化技術の普及などに取り組むとともに、使用済みFRP船の所有者による適正処理と再生資源としての活用を実現するため、経済的リサイクルシステムを構築するための制度的基盤を整備していきます。

リサイクルポート高度化プロジェクトの実施

循環型社会を形成するため、港湾における循環資源ストック調整システム（仮称）の構築、リサイクルポート（総合静脈物流拠点港）における施設整備支援メニューの拡大、リサイクルポート間実証実験等を通して、循環資源の適正かつ効率的な取扱いを推進する静脈物流システムを構築するための先進的な地域における取組を支援していきます。

(6) 目標の実現力を高める推進方策

トッランナーに対する集中的な支援

地球温暖化を始めとする環境問題に適切に対応していくためには、地域の実情に応じた地方公共団体の取組や、国民各界各層の積極的な取組や様々な知恵の活用が必要です。とりわけ、先進的な取組をしようとする意欲のある者の果たす役割は重要です。

国土交通省としても、従来から既存の制度を通じてこれらの取

組を支援してきましたが、今後、これらの取組を一層促進していくため、環境の切り口から意欲ある者（トップランナー）の具体的な取組に対して、関係省庁と必要な連携を図りつつ、制度の整備・充実を含む支援策を講じます。

この具体的な方策の一つとして、一定の地域において、様々な政策資源を総合的に活用して集中的かつ効果的な支援を行い、かつ、その効果を検証するモデル事業を公募等により実施していきます。

国土交通省の率先取組

国土交通省は、市場に参画する一員として相当の規模を有する主体です。グリーン購入、官庁施設における環境負荷低減プログラムの策定・推進による庁舎のグリーン改修（改修計画から改修工事、運用、廃棄に至るまでのライフサイクルを通じた、環境負荷の低減に配慮した改修）等の率先取組を強化します。また、これらの取組の成果等も含めた国土交通省の環境報告書を公表していきます。

観測・監視体制の強化及び研究・技術開発の推進

地表、大気、海洋を観測し、取得したデータや地理情報の解析により現状の把握や変化の監視・予測を行う体制を強化していきます。また、国土交通省技術基本計画に基づいて、地球温暖化による我が国の詳細な気候変化予測を可能とする気候モデルの開発、ヒートアイランド対策の総合的評価手法の開発等の研究・技術開発を重点的・総合的に推進し、その技術を具体的な施策展開に活かします。さらに、環境に資する研究開発の大学等への支援や民間が開発した新技術を公共工事で積極的に活用するなど、産学等との役割分担・連携により、新規需要の創出を通じて新たな市場の形成につなげていきます。

行動計画の計画的実施と推進状況の点検

国土交通省の環境政策に係る数値目標については、国土交通大臣を本部長とする「国土交通省環境対策推進本部」において平成15年3月に策定された「国土交通省環境政策の基本的方向」に記載されていますが、本行動計画の実施を計画的に進めるため、新たな数値目標の設定も含め必要な見直しを行います。

また、本行動計画の推進状況については、今後の「国土交通省環境政策の基本的方向」の定期的な点検の中で併せて把握してまいります。さらに、今後の政策レビューのテーマとして取り上げ、政策評価を行います。