

# 国土交通分野における 今後の環境政策の方向性

---

## 第1回会合(9/10)

- 環境行動計画の改定に向けた検討の視点等

## 第2回会合(10/17)

- GX・サーキュラーエコノミー  
ヒアリング ヤマト運輸、商船三井さんふらわあ、西日本旅客鉄道、定期航空協会

## 第3回会合(11/28)

- GX・サーキュラーエコノミー  
ヒアリング 住宅生産団体連合会、三菱地所、日本建設業連合会、宇都宮市

## 第4回会合(12/10)

- GX・サーキュラーエコノミー  
ヒアリング 日本政策投資銀行
- これまでのご議論の整理

## 第5回会合(2/14)

- 自然共生、気候変動への適応  
説明 環境政策課、港湾局、水管理・国土保全局、道路局

## 第6回会合(今回)

- 「国土交通省環境行動計画」の改定に向けて、以下についてご議論いただきたい。
  - **重点的に取り組むべき方向性**
  - **分野ごとの施策の方向性**

## 第7回会合(4/18)

- 「環境行動計画」骨子案について(予定)

## 第8回会合(5月)

- 「環境行動計画」本文案について(予定)

## 現行計画「重点プロジェクト」

1. 省エネ・再エネ拡大等につながるスマートで強靱なくらしとまちづくり
2. グリーンインフラを活用した自然共生地域づくり
3. 自動車の脱炭素化に対応した交通・物流・インフラシステムの構築
4. デジタルとグリーンによる持続可能な交通・物流サービスの展開
5. 港湾・海事分野におけるカーボンニュートラルの実現、グリーン化の推進
6. インフラのライフサイクル全体でのカーボンニュートラル、循環型社会の実現

## 社会経済情勢の変化

### GX・カーボンニュートラル

- 大雨等の自然災害が激甚化・頻発化。また、夏の顕著な高温により、熱中症の被害も増加。
- 2023年5月に「GX推進法」が成立、同年7月に「GX推進戦略」が閣議決定。脱炭素と産業競争力強化・経済成長の同時実現を目指す。
- 2050年カーボンニュートラルに向けて、2月に閣議決定の「地球温暖化対策計画」では、2030年に46%、2040年に73%削減を目指す。また、地方創生に資する地域脱炭素の加速を促す。
- 2月に閣議決定された「エネルギー基本計画」では、DX等の進展により脱炭素電源への需要増加が見込まれることから、再エネ主力電源化の徹底を強調。
- 2022年4月に東証プライム企業のTCFDの開示が義務化。政府でも、大企業におけるスコップ3を含むサプライチェーン排出量の開示義務化が検討されている。
- 2月に閣議決定された「GX2040ビジョン」では、GX産業構造への転換を目指し、GX市場創造に向けた取組を進めることとしている。

### 「人と自然が共生する社会」

- 自然を活用した社会課題への対応を進める取組である「NbS」が国際的に注目。
- 「生物多様性国家戦略」では、2030年目標として「ネイチャーポジティブの実現」を掲げる。
- 「自然関連財務情報開示タスクフォース(TNFD)」の提言が2023年9月に公表。

### サーキュラーエコノミー

- 「循環型社会形成推進基本計画」を2024年8月に閣議決定。産業競争力強化、経済安全保障、地方創生、質の高い暮らしの実現にも資する循環経済への移行を国家戦略として位置づけ。同年12月には「加速化パッケージ」を策定。

### 環境以外の社会課題

- 人口減少、担い手不足、東京一極集中の解消等の社会課題への対応も同時に求められている。

## 社会経済情勢の変化

## 対応の方向性

GXカーボンニュートラル

大雨等の自然災害が激甚化・頻発化。また、夏の顕著な高温により、**熱中症の被害も増加**。

2023年5月に「GX推進法」が成立、同年7月に「GX推進戦略」が閣議決定。**脱炭素と産業競争力強化・経済成長の同時実現**を目指す。

2050年カーボンニュートラルに向けて、2月に閣議決定の「地球温暖化対策計画」では、**2030年に46%、2040年に73%削減**を目指す。また、**地方創生に資する地域脱炭素の加速**を促す。

2月に閣議決定された「エネルギー基本計画」では、DX等の進展により**脱炭素電源への需要増加**が見込まれることから、**再エネ主力電源化の徹底**を強調。

2022年4月に東証プライム企業の**TCFDの開示が義務化**。政府でも、大企業における**スコープ3を含むサプライチェーン排出量の開示義務化**が検討されている。

2月に閣議決定された「GX2040ビジョン」では、GX産業構造への転換を目指し、**GX市場創造**に向けた取組を進めることとしている。

人と自然が共生する社会

自然を活用した社会課題への対応を進める取組である「**NbS**」が国際的に注目。

「生物多様性国家戦略」では、**2030年目標として「ネイチャーポジティブの実現」**を掲げる。

「**自然関連財務情報開示タスクフォース(TNFD)**」の提言が2023年9月に公表。

サイエンス・エコノミー

「循環型社会形成推進基本計画」を2024年8月に閣議決定。**産業競争力強化、経済安全保障、地方創生、質の高い暮らしの実現**にも資する。同年12月には「**加速化パッケージ**」を策定。

その他の課題

**人口減少、担い手不足、東京一極集中の解消**等の社会課題への対応も同時に求められている。

徹底した省エネ・クリーンエネルギーへの移行、再エネの供給拡大等の国土交通GXの推進

自然再生や人と自然が共生する社会づくり

再生資源を利用した生産システムの構築

環境資源を基軸とした地域の経済社会づくり

環境価値が評価される市場創出

グリーン社会を支える体制・基盤づくり

- 国土交通省の使命である「持続的な経済成長」「個性を活かした地域づくり」「安全・安心の確保」を進めていくにあたっては、環境に関する国内外の大きな潮流等を踏まえ、あらゆる政策分野に環境政策の目的を取り込み、支援・規制等の様々な政策手段を用いた政策を展開し、これらの使命の実現と同時に、環境に関する政府目標の達成・ウェルビーイングの向上へ貢献していくことが重要。
- こうした観点から、次期環境行動計画では、国土形成、地方創生、社会資本整備、交通政策等に関する我が国のビジョンを踏まえつつ、環境に関する国内外の潮流に対応した、以下の6つを重点的に取り組むべき柱として構成することとしてはどうか。

## 1. 徹底した省エネ・クリーンエネルギーへの移行、再エネの供給拡大等の国土交通GXの推進

(想定される施策テーマ(例))

- ✓ 住宅・建築物の更なる省エネ対策の強化
- ✓ 次世代自動車の普及促進、自動車の燃費性能の向上、グリーン物流の推進
- ✓ 船舶・鉄道・航空の省エネ化、水素やバイオ・合成燃料等のクリーンエネルギーへの転換
- ✓ 道路管理者が協働して脱炭素化を促進する枠組の導入
- ✓ 建築物・インフラのライフサイクルの脱炭素化の取組
- ✓ 省CO2に資する材料等の活用促進及び技術開発等
- ✓ インフラ等を活用した最大限の再エネの供給拡大 等

## 2. 自然再生や人と自然が共生する社会づくり

- ✓ グリーンインフラに関する取組の推進
- ✓ 健全な水循環の確保
- ✓ ヒートアイランド・暑熱対策 等

## 3. 再生資源を利用した生産システムの構築

(想定される施策テーマ(例))

- ✓ 建設廃棄物由来の再生資材の需要拡大、水平リサイクルの推進
- ✓ 下水汚泥資源の肥料利用の促進
- ✓ 動静脈連携を支える資源循環拠点となる港湾の整備 等

## 4. 環境資源を基軸とした地域の経済社会づくり

- ✓ 再エネの地産地消を通じた持続可能な地域づくり
- ✓ バイオマス等の地域資源の地域内での循環利用の促進
- ✓ コンパクト・プラス・ネットワークの推進、公共交通の利用促進 等

## 5. 環境価値が評価される市場創出

- ✓ 排出削減等の環境価値の評価手法の確立
- ✓ カーボンプレジット・ネイチャークレジットの創出・活用
- ✓ グリーンファイナンスを通じた地域価値の向上
- ✓ 国民・企業の行動変容の促進 等

## 6. グリーン社会を支える体制・基盤づくり

- ✓ 関係省庁・自治体・官民等との連携・協働体制の構築の促進
- ✓ 国土交通分野の様々なデータ活用のための基盤整備 等

# 分野別の取組の方向性

---

これまでいただいたご意見やヒアリングの内容等を踏まえて、以下の観点にも着目しながら、分野別の取組について方向性を検討。

様々な分野において、関係省庁、産業界を含めた多様な主体が参加した連携・協働の場の構築

国土交通省が所管する各分野間の連携による相乗効果の発揮

技術動向、国際動向を踏まえた産業競争力強化につながる環境政策の展開

脱炭素投資などを促進するために必要な予見可能性の確保

人口減少、担い手不足等の我が国の社会課題との同時解決

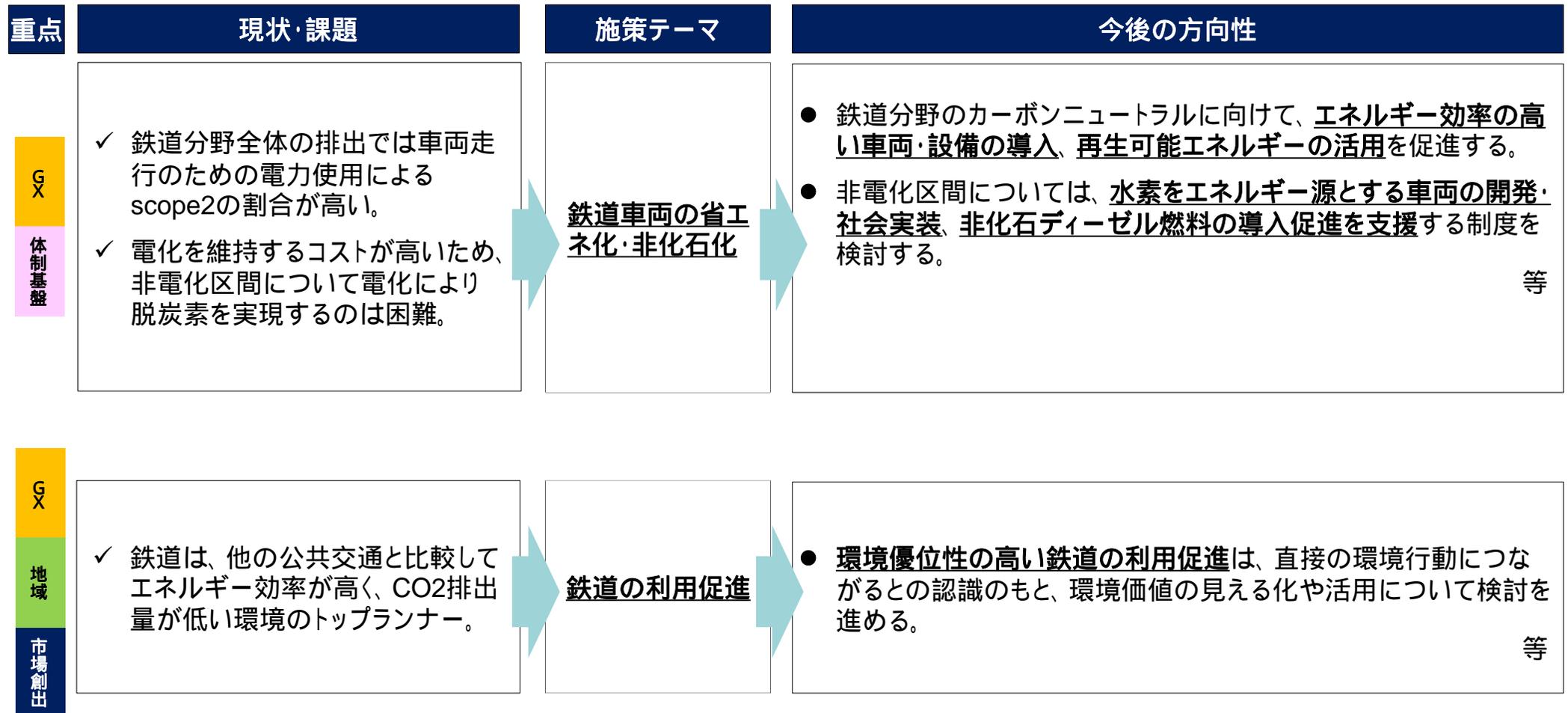
環境課題解決の可能性を広げる新技術・DX技術の社会実装・活用

本邦企業の海外での活躍を促進する国際貢献、国際展開

社会資本整備重点計画及び交通政策基本計画の改定の議論も踏まえながら検討

重点	現状・課題	施策テーマ	今後の方向性
GX 再生資源 体制基盤	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 政府において8トン以下の商用車の新車販売については2030年までに電動車で20～30%、2040年までに脱炭素燃料車で100%を目指す目標を設定。</li> <li>✓ 8トン超の大型車については、2020年代に5000台の先行導入が目指されている。</li> </ul>	<p style="text-align: center;"><b>次世代自動車の導入促進</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● EV、水素、合成燃料等の多様な選択肢を追求するという基本方針のもと、<u>燃費規制や非化石エネルギーへの転換目標の設定</u>によるクリーンエネルギーへの転換を促す。</li> <li>● また、関係省庁との連携のもと、<u>GX経済移行債等</u>を活用し、<u>次世代自動車の早期の導入</u>を支援する。</li> <li>● 事業者の次世代自動車の導入を後押しし、再生エネルギーの地産地消に貢献するため、導入に向けた<u>ガイドラインの作成</u>や<u>バッテリー循環に向けた実証</u>を進める</li> </ul> <p style="text-align: right;">等</p>
GX	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 次世代自動車の普及に必要な充電・水素充填設備等のインフラ整備が不十分。</li> <li>✓ 充電設備の不足や充電時間の長さがEVの普及を阻害。</li> </ul>	<p style="text-align: center;"><b>充電等のインフラ整備</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 関係省庁と連携し、エネルギー転換と並行して<u>様々な空間への充電設備の設置</u>を進めるとともに、<u>走行中給電等の技術開発や実証</u>を推進する。</li> </ul> <p style="text-align: right;">等</p>

重点	現状・課題	施策テーマ	今後の方向性
GX 体制基盤	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ GI基金やGX移行債を活用し、ゼロエミッション船の技術開発や生産設備の整備増強を推進中。</li> <li>✓ 海運分野の脱炭素には、既存の船舶とは異なるゼロエミッション船舶等への置換えが必要だが、そのための投資が不足。</li> </ul>	<p><b>ゼロエミッション船の普及</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 引き続き、グリーンイノベーション基金を活用した<b>ゼロエミッション船舶等の技術開発、実証</b>を進めるとともに、GX経済移行債等を活用した<b>国内生産設備の整備・増強</b>を進め、海運の脱炭素化と造船・海運業の競争力強化を推進する。</li> <li>● 加えて、<b>内外航のゼロエミッション船舶等の普及に必要な導入支援制度</b>について検討を進める。</li> </ul> <p style="text-align: right;">等</p>
市場創出	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 国際海事機関(IMO)において2050年温室効果ガス排出ゼロの国際目標を設定。</li> </ul>	<p><b>国際海運の脱炭素化</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 国際目標の実現に向けて、<b>ゼロエミッション船舶等の普及を促進するため、新たな国際ルールの策定の議論</b>に貢献する。</li> </ul> <p style="text-align: right;">等</p>
GX	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 「内航カーボンニュートラルの推進に向けた検討会」における検討を経て、内航海運の2040年度温室効果ガス削減目標を策定。</li> </ul>	<p><b>内航海運の脱炭素化</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>内航船の省エネ・省CO<sub>2</sub>に資する取組</b>を推進する。</li> </ul> <p style="text-align: right;">等</p>



重点	現状・課題	施策テーマ	今後の方向性
GX 市場創出 体制基盤	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ ICAOでは2050年までに国際航空カーボンニュートラルを目指す長期目標を採択。また、2020年以降、総排出量を増加させないという目標の達成に向けて、SAFの活用、運航改善、新技術導入等を通じて排出削減を進めることとしている。</li> <li>✓ SAFは国際競争力のある価格で安定的に供給できる体制の構築が課題。</li> </ul>	<p><b>SAFの導入拡大及び管制の高度化</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 関係省庁との連携のもと、GX経済移行債による支援等も活用し、<b>製造設備支援、国内生産支援</b>を推進する。</li> <li>● SAFの利用促進に向けて、<b>排出削減効果の可視化や活用に向けた検討</b>を行う。</li> <li>● あわせて、<b>管制の高度化</b>に向けた運航方式の改善を実施し、搭載燃料や燃料消費の削減に貢献する。</li> </ul> <p style="text-align: right;">等</p>
	<p><b>新技術の導入</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>電動・水素航空機等の新技術</b>の将来的な導入を見据え、産学官が連携して、国際標準化や安全基準の策定に向けた検討を進める。</li> </ul> <p style="text-align: right;">等</p>	

重点	現状・課題	施策テーマ	今後の方向性
<span style="background-color: #FFD700; padding: 2px;">GX</span> 体制基盤	✓ 物流の効率化に向けて、鉄道・内航海運の輸送量を今後10年程度で倍増する目標を設定。	モーダルシフトの推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 目標の達成を目指し、鉄道、船舶、航空機、ダブル連結トラック等の多様な輸送モードを活用した新たなモーダルシフトを推進する。</li> <li>● 共同輸配送の推進、自動運転トラックの活用、ドローン物流の社会実装、物流MaaS等、物流の脱炭素化の取組を進める。</li> </ul> 等
市場創出 体制基盤	✓ 物流事業者の多数を占める中小事業者にとって、脱炭素投資の自社で負担で行うのは困難。	中小事業者の投資促進	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 中小事業者も含め脱炭素の取組への投資を促進するための方策の検討を進める。</li> <li>● 荷主等の関係者との連携のもと、脱炭素に係るコストが社会全体で公平に負担されるための環境づくりの検討を進める。</li> </ul> 等

重点	現状・課題	施策テーマ	今後の方向性
GX 体制基盤	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 住宅・建築物は長期にわたって使用されるため、早期の取組の必要性が大きい。</li> <li>✓ 2030年の新築でZEH・ZEB水準、2050年のストック平均でZEH・ZEB水準の省エネ性能確保の目標を設定。</li> </ul>	住宅・建築物の省エネ化	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 建築物省エネ法で全ての新築住宅・建築物に省エネ基準適合を義務づけ、<u>基準の段階的な水準の引き上げ</u>を円滑に進めていく。</li> <li>● <u>ZEH基準の水準やこれを大きく上回る住宅(GX志向型住宅)の普及</u>をGX経済移行債も活用しつつ支援。(環境省との連携事業)</li> <li>● 関係省庁との連携のもと、<u>既存住宅</u>への高効率給湯器の導入や断熱窓への改修等を支援</li> </ul> 等
GX	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 2022年度時点の新築戸建住宅の太陽光発電設置率は31%。</li> <li>✓ 2030年に新築戸建住宅の6割に太陽光発電設備の設置を目指す目標を設定。</li> </ul>	太陽光発電の導入拡大	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 2030年に新築戸建の6割に太陽光発電設備が設置されることを目指し、建売戸建及び注文戸建住宅に係る<u>住宅トップランナー基準を改正</u>し、2027年度までに達成すべきものとして一定割合の太陽光発電設備の設置目標を定め、住宅への太陽光発電の設置を促進する。</li> </ul> 等
GX 市場創出 体制基盤	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 建築物については、使用時だけでなく、建設から解体に至るまでの建築物のライフサイクル全体を通じてCO2等を排出。</li> </ul>	ライフサイクルカーボンの削減	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 関係省庁との連携のもと、<u>建築物のライフサイクルカーボンの算定・評価等を促進する制度を構築</u>する。</li> </ul> 等
再生資源 地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 住宅・建築物においては、解体に際して大量の廃棄物が発生。</li> </ul>	長寿命化	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <u>長く使える住宅ストックの形成</u>を推進。</li> </ul> 等

重点	現状・課題	施策テーマ	今後の方向性
<div style="background-color: #FFD700; padding: 2px; text-align: center;">GX</div> <div style="background-color: #90EE90; padding: 2px; text-align: center;">地域</div> <div style="background-color: #4682B4; padding: 2px; text-align: center;">自然共生</div>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 都市においては、脱炭素に加えて人口減少や高齢化等の都市が抱える課題も存在。</li> <li>✓ 世界と比較して我が国の都市の緑地の充実度は低く、減少傾向。</li> <li>✓ 気候変動対策、生物多様性確保、Well-beingの観点から、都市の緑地が持つ機能に対して期待が高まっている。</li> </ul>	<p>まちづくりGXの推進</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● コンパクト・プラス・ネットワーク等の取組やエネルギーの面的利用等によるエネルギー利用の効率化、緑地の保全及び緑化の推進、都市公園の整備を含むグリーンインフラの社会実装等の取組、猛暑の中でも安全・快適に暮らせる都市環境づくりを推進。</li> </ul> <p style="text-align: right;">等</p>

重点	現状・課題	施策テーマ	今後の方向性
GX 地域 市場創出 体制基盤	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 公共交通機関の輸送量当たりの二酸化炭素排出量は自家用自動車に比べて小さく、鉄道で約1/6。</li> <li>✓ 公共交通の利用自体が環境対策となる。</li> </ul>	公共交通の利用促進	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <u>地域のモビリティサービスの維持の観点から、公共交通の利用促進</u>に向けて、MaaSの取組を引き続き推進する。</li> <li>● <u>公共交通の利用に対するインセンティブ付与の仕組み</u>を検討する。</li> </ul> <p style="text-align: right;">等</p>

重点	現状・課題	施策テーマ	今後の方向性
<span data-bbox="69 327 152 443">GX</span> <span data-bbox="69 450 152 566">体制基盤</span>	<p>✓ 道路分野に関する排出量は、道路整備・利用・管理をあわせて我が国全体の18%(2022年度)。</p>	<p><b>道路分野の脱炭素化</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 道路の脱炭素化に向けて、道路管理者が協働して脱炭素化を促進するため、国の道路脱炭素化基本方針に基づき、道路管理者が<u>道路脱炭素化推進計画</u>を策定する枠組みを導入する。</li> </ul> <p>等</p>
<span data-bbox="69 667 152 783">自然共生</span> <span data-bbox="69 790 152 906">再生資源</span>	<p>✓ インフラ整備において、脱炭素化のみならず、自然共生や循環経済の取組との統合化についての関心が増大。</p>	<p><b>自然共生、循環経済の取組</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 生態系に影響を及ぼす<u>ロードキル対策</u>、<u>再生アスファルト等の再生材の利用</u>を推進する。</li> </ul> <p>等</p>

重点	現状・課題	施策テーマ	今後の方向性
GX 地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 水インフラの老朽化、気候変動の影響による水災害の激甚化・頻発化や渇水リスクの増大。</li> <li>✓ 治水・利水・環境間に「相乗効果」、「利益相反」の要素が存在。</li> </ul>	<u>流域総合水管理への展開</u>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 流域治水・水利用・流域環境の取組の効果を最大化する「<u>流域総合水管理</u>」の取組を更に推進し、水災害による被害の最小化・水の恵みの最大化・水でつながる豊かな環境の最大化を実現する。</li> <li>● 治水機能の強化と<u>水力発電の促進</u>を両立させる「<u>ハイブリッドダム</u>」の取組や、上下水道施設の再編等による省エネルギー化等の取組を推進する。</li> </ul> 等
自然共生 地域 体制基盤	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 気候変動による自然環境への影響や、流域治水の推進、国際的なネイチャーポジティブへの志向を通じて企業や流域住民の意識が変化。</li> </ul>	<u>河川と流域におけるネイチャーポジティブの取組の推進</u>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 関係者が共通認識の下で取組を展開できるよう、<u>河川環境の定量的な目標を設定する</u>。</li> <li>● <u>多自然川づくりの更なる推進</u>、河川のダイナミズムを考慮した河川管理等の取組を推進する。</li> <li>● 流域のあらゆる関係者が参画する仕組みを作るため、<u>生態系ネットワークの形成の促進</u>、<u>河川環境の保全・創出に取組む企業等を認証する制度</u>の創設等に取り組む。</li> </ul> 等
再生資源 地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 世界的な人口増や食生活の変化を背景として化学肥料の需要が年々増大。</li> <li>✓ 下水汚泥は地産地消が可能な貴重な国内資源であるが、肥料利用されているのは近年約1割に留まる。</li> </ul>	<u>下水汚泥資源の肥料利用の推進</u>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <u>下水汚泥資源の肥料利用の拡大</u>を図るため、汚泥利用に関する基本方針の明確化と案件形成支援等の推進や、汚泥処理プロセスからのリン回収に関する技術開発等を推進する。</li> </ul> 等

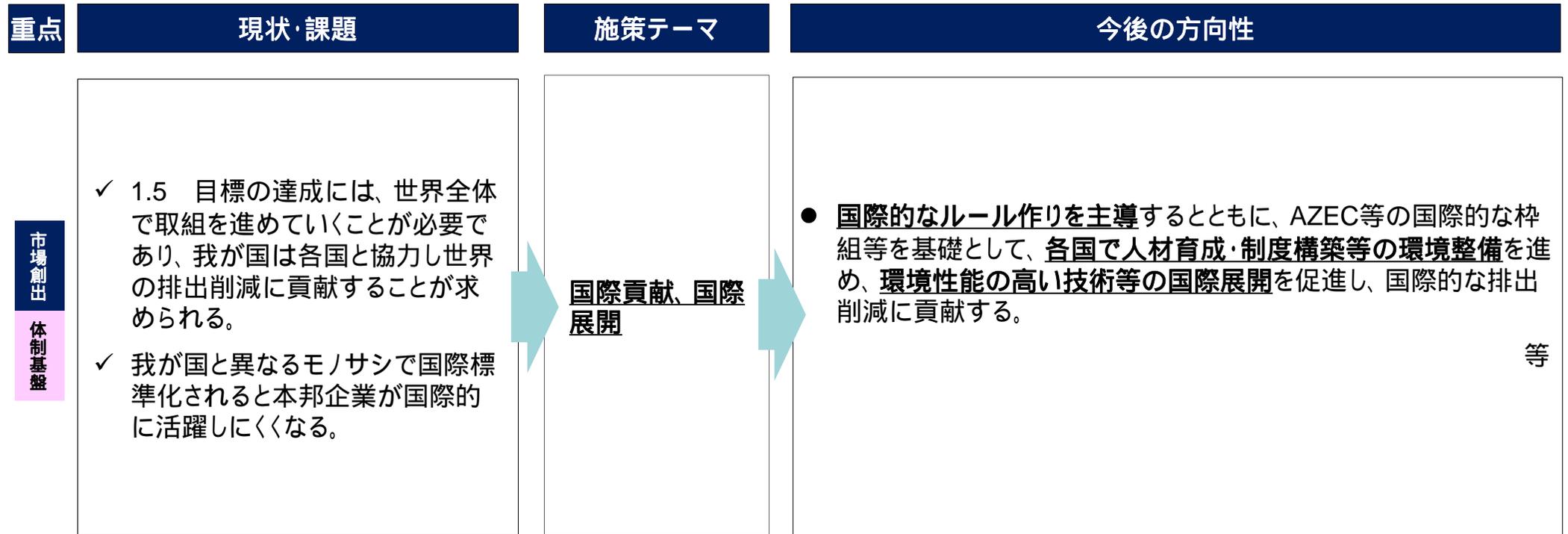
重点	現状・課題	施策テーマ	今後の方向性
GX 体制基盤	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 国内外企業がサプライチェーンの脱炭素化に取り組んでおり、港湾においても対応が求められる。</li> <li>✓ 産業のエネルギー転換に必要な水素やアンモニア等の供給に必要な環境整備が必要となる。</li> </ul>	<p><u>カーボンニュートラルポートの形成</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 脱炭素に配慮した港湾機能の高度化や水素・アンモニア等の受入環境の整備等を図る<u>カーボンニュートラルポートの形成を一層推進していく。</u></li> </ul> <p>等</p>
自然共生 地域 市場創出 体制基盤	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ アマモなどの海洋植物はCO2吸収源対策や生物多様性確保などの多様な効果があり、活用の期待が高まっている。</li> </ul>	<p><u>ブルーインフラの拡大促進</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 藻場・干潟等及び生物共生型港湾構造物を「ブルーインフラ」と位置づけ、<u>ブルーインフラの保全・再生・創出の拡大に向けた環境整備等の取組を進める。</u></li> <li>● 藻場の保全活動等により創出されたCO2吸収量を認証し、取引を可能とするブルーカーボンに由来する<u>カーボン・クレジットの活用</u>を促進する。</li> </ul> <p>等</p>
再生資源 体制基盤	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ サーキュラーエコノミーへの移行により循環資源の増加、とりわけ広域的な分別収集・再資源化の増加が見込まれている。</li> </ul>	<p><u>サーキュラーエコノミーポートの整備</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 循環資源に関する物流ネットワークの拠点となる物流機能や、高度なりサイクル技術を有する産業の集積を有する港湾を<u>サーキュラーエコノミーポート</u>として選定し、港湾を核とした物流システムの構築による広域的な資源循環を促進。</li> </ul> <p>等</p>

重点	現状・課題	施策テーマ	今後の方向性
GX 市場創出 体制基盤	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ インフラ整備に直接関連するCO2排出量(建設機械、建設材料等)は我が国全体の13%。</li> </ul>	<p><b>建設現場の脱炭素化</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 建設現場の脱炭素化に向けて、費用対効果を踏まえつつ、<b>建設機械の電動化、低炭素型コンクリート等のグリーン建材の活用</b>を促進する。</li> </ul> <p>等</p>
再生資源	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 建設廃棄物全体の再資源化・縮減率は約97%と高い水準を維持。</li> <li>✓ 一方で、再生材の需給については、地域毎に差がみられる。</li> </ul>	<p><b>循環資源の需要拡大</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 需給の実態を踏まえつつ、水平リサイクル等、質を重視する建設リサイクルを推進することで、<b>建設廃棄物由来の循環資源の需要の拡大</b>を図る。</li> </ul> <p>等</p>

重点	現状・課題	施策テーマ	今後の方向性
自然共生 体制基盤	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ NbSへの注目の高まりや国際的な情報開示に対する関心の高まりから、市場取引や投資に係る動きが加速</li> <li>✓ グリーンインフラに関する市民への認知度が低い</li> <li>✓ 企業等から、グリーンインフラの取組が評価される環境づくりが必要との声がある</li> </ul>	<p style="text-align: center;"><u>グリーンインフラの量的拡大・普遍化</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <u>グリーンインフラの量的拡大・普遍化</u>を目指し、産学官金労言のグリーンインフラに関わる多様な主体の活動を促進するため、<u>関係省庁とも連携しつつ、分野間の連携・協働を図りながら、「共通的な目指す姿」を示すとともに、</u><u>国民的な機運・理解の醸成、</u><u>多様な効果の見える化、</u><u>官民の取組を促進する環境整備、</u><u>資金調達の円滑化、</u><u>新技術・DXの活用、</u><u>国際展開の取組、</u>を柱として推進。</li> </ul> <p style="text-align: right;">等</p>

重点	現状・課題	施策テーマ	今後の方向性
GX 地域 体制基盤	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 2022年度の我が国の再エネ電力量は全体の21.8%。</li> <li>✓ 第7次エネルギー基本計画では、再エネの主力電源化の徹底を図ることとし、2040年度に全電力の4～5割程度の見通しが示されている。</li> </ul>	<p style="text-align: center;"><u>インフラ空間を活用した再エネの導入</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 道路、空港、港湾、鉄道、ダム、上下水道等の多様な<u>インフラ空間を最大限活用</u>し、太陽光、風力、水力、バイオマス等の再エネの導入の拡大を図る。</li> <li>● <u>公共部門でも</u>、関係省庁と連携のもと、政府実行計画等に沿って、<u>導入拡大</u>を図る。</li> </ul> <p style="text-align: right;">等</p>
GX 体制基盤	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 社会実装が期待されているペロブスカイト太陽電池は、2040年までに20GWの導入目標が設定されている。</li> </ul>	<p style="text-align: center;"><u>ペロブスカイト太陽電池の導入</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● ペロブスカイト太陽電池の技術開発、価格動向等を踏まえつつ、<u>導入に向けた課題の整理や道筋の検討</u>を進める。</li> <li>● <u>公共部門でも</u>、関係省庁と連携のもと、政府実行計画等に沿って、<u>導入に向けたポテンシャル調査</u>等を実施する。</li> </ul> <p style="text-align: right;">等</p>

重点	現状・課題	施策テーマ	今後の方向性
<p>市場創出 体制基盤</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ サプライチェーン排出量の開示義務化により、輸送事業者やサプライヤーが大企業から対応を求められる可能性。</li> <li>✓ 運輸セクターはコストにおけるエネルギー調達に占める割合が総じて高く、脱炭素コストの負担が事業者に集中しやすい構造。</li> <li>✓ 環境に配慮したサービス、商品等について、その活用は一部にとどまっている。</li> </ul>	<p>環境価値が評価される市場づくり</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 環境価値を可視化し、マネタイズ化していくため、<u>カーボンクレジット・ネイチャークレジットの創出・活用</u>や、<u>荷主等のscope3において削減貢献が評価されるような環境整備</u>を推進。</li> <li>● 脱炭素等の負担を社会全体で公平に負担していくため、<u>荷主や利用者にコストを転嫁しやすい環境づくり</u>を推進。</li> </ul> <p style="text-align: right;">等</p>



# 環境行動計画 構成(イメージ)

---

## 第1章 環境政策を巡る情勢と課題

1. 気候変動の緩和
2. 気候変動への適応
3. 生物多様性の確保、自然共生
4. 循環型社会の形成

## 別冊 各分野の環境施策一覧

1. 脱炭素社会の実現に向けた取組
2. 気候変動適応社会の実現に向けた取組
3. 自然共生社会の実現に向けた取組
4. 循環型社会の実現に向けた取組

## 第2章 基本的な取組方針

1. 基本的な取組方針
2. 計画の進捗状況の点検
3. 計画の見直し

## 第3章 重点分野ごとの環境政策の展開

1. 徹底した省エネ・クリーンエネルギーへの移行、再エネの供給拡大等の国土交通GXの推進
2. 自然再生や人と自然が共生する社会づくり
3. 再生資源を利用した生産システムの構築
4. 環境資源を基軸とした地域の経済社会づくり
5. 環境価値が評価される市場創出
6. グリーン社会を支える体制・基盤づくり