

国土交通省
環境行動計画
(案)

令和 年 月
国土交通省

目次

はじめに	1
第1章 環境政策を巡る社会経済情勢	3
1. 環境政策を巡る国内外の潮流	3
(1) 気候変動の緩和	3
(2) 自然共生・生物多様性の確保	7
(3) 循環型社会の形成	8
(4) 気候変動への適応	9
(5) 新たな「環境基本計画」	10
2. 国土交通行政を取り巻く社会課題とビジョン	11
(1) 社会課題	11
(2) 国土交通行政に関する我が国のビジョン	12
第2章 基本的な取組方針	15
1. 基本的な取組方針	15
2. 計画の進捗管理	19
第3章 重点分野ごとの環境政策の展開	20
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 ..	20
2. 自然再生や人と自然が共生する社会づくり	38
3. 再生資源を利用した生産システムの構築	44
4. 環境資源を基軸とした地域の経済社会づくり	47
5. 気候変動に適応できる社会の形成	51
6. 環境価値が評価される市場創出	56
7. グリーン社会を支える体制・基盤づくり	62

はじめに

人類の活動は、地球の環境収容力（プラネタリー・バウンダリー）を超えつつある。気候変動や生物多様性の損失などの環境関連リスクは、中長期的に世界経済に対する深刻なリスクであり、環境を軸とした新たな経済・社会システムへの変革が急務である。

気候変動は、世界各地で、極端な高温、大雨、干ばつ、山火事等を発生させ、生態系や人間システムへ深刻な影響を及ぼしている。2024年の世界の年平均気温は、観測史上最も高く、工業化前と比べて約1.55℃上昇と、単年で初めて1.5℃を超えたことが報告されており、もはや、私たち一人一人、この星に生きる全ての生き物にとって避けることができない、喫緊の課題である。

我が国では、2023年、グリーントランスフォーメーション（GX）¹政策を打ち出し、脱炭素と産業競争力強化・経済成長の同時実現を目指して取組を進めており、2025年2月には、2040年を見据えた「GX2040ビジョン」を閣議決定した。また、2025年2月には、温室効果ガス削減目標として、2030年度46%削減（2013年度比）に加え、2035年度、2040年度に、2013年度からそれぞれ60%、73%削減することを目指した「地球温暖化対策計画」を閣議決定し、これらの目標を、パリ協定²に基づく我が国の新たな「国が決定する貢献（NDC³）」として国連に提出した。2050年カーボンニュートラルの実現に向けて、脱炭素の取組の一層の強化が求められている。

自然災害の激甚化・頻発化、生物多様性の損失などの環境リスクが高まる中、国内外において、NbS⁴（自然を活用して社会課題の解決につなげる取組）やネイチャーポジティブ（生物多様性の損失を止め、回復軌道に乗せる取組）の機運が高まっている。NbSについては、2022年のG7札幌会合をはじめ、国際的な議論の場においてその重要性が強調され、また、2022年12月に30by30⁵を国際目標に掲げた「昆明・モントリオール生物多様性枠組」が採択された。我が国では、2023年3月、ネイチャーポジティブを目標に掲げた「生物多様性国家戦略」を閣議決定するなど、国内外において取組が加速化しつつある。

資源に限りがある中、資源を効率的・循環的に利用する循環経済（サーキュラーエコノミー）の重要性も高まっている。2023年のEUにおける廃自動車改正規則案に代表されるように、海外で再生材利用を義務化する動きが進みつつある。また、環境負荷軽減の観点の

¹ 産業革命以来の化石エネルギー中心の産業構造・社会構造をクリーンエネルギー中心へ転換する、戦後における産業・エネルギー政策の大転換。

² 2015年12月、フランスのパリで開催された国連気候変動枠組条約第21回締約国会議（COP21）において採択された2020年以降の温室効果ガス排出削減等のための新たな国際枠組。2016年発効。

³ Nationally Determined Contribution

⁴ Nature-based Solutions

⁵ 2030年までに陸と海の30%以上を健全な生態系として効果的に保全すること。

1 みならず、諸外国で資源ナショナリズムの動きが見られてきており、経済安全保障や産業
2 競争力を強化する観点からも、循環経済の重要性が高まっている。我が国では、2024年8
3 月、循環経済を国家戦略に位置付けた「循環型社会形成推進基本計画」を閣議決定し、同
4 年12月には閣僚会合において政策パッケージを取りまとめるなど、その取組を加速化させ
5 ている。

6
7 脱炭素や自然共生に関する情報開示の動きも進みつつある。脱炭素の分野では、2017年
8 の気候関連財務情報開示タスクフォース（TCFD⁶）の提言に基づき、2022年、国内東証プラ
9 イム市場上場企業において、情報開示が実質義務化された。自然共生の分野でも、2023年、
10 自然関連財務情報開示タスクフォース（TNFD⁷）の提言が公表され、今後、国内においても、
11 脱炭素と同様に情報開示の動きが進むことが見込まれている。

12
13 こうした国内外の大きな潮流等を踏まえ、2024年5月、我が国では、新たな「環境基本
14 計画」を閣議決定し、「ウェルビーイング／高い生活の質」を環境政策の最上位目標に設定
15 するとともに、環境価値を活用した新たな社会経済システムへの移行を打ち出している。

16 国土交通省では、これまで、2021年に策定した前計画に基づき、国土・都市・地域空間
17 における持続可能で強靱なグリーン社会の実現に向けて各般の施策を着実に実施してきて
18 いるが、国内外の環境政策を巡る社会経済情勢が大きく変化する中で、まちづくり・イン
19 フラ、交通・運輸などくらしと経済を支える幅広い分野を所管する国土交通省の果たす役
20 割は大きいとの認識の下、今般、国土交通省環境行動計画を抜本的に改定する。

21
22 かけがえのない地球環境を将来世代に引き継ぐことは、今を生きる世代の重大な責務で
23 ある。グリーン社会の実現に向けて、あらゆる国土交通政策の立案・実行において環境政
24 策との整合を図り、予算、税制、法令等多様な手段を用いて政策を展開し、我が国環境政
25 策が目指すウェルビーイングの向上を図りながら、国土交通省の任務を果たしていく。

⁶ Task Force on Climate-related Financial Disclosures

⁷ Taskforce on Nature-related Financial Disclosures

第1章 環境政策を巡る社会経済情勢

1. 環境政策を巡る国内外の潮流

(1) 気候変動の緩和

(気候変動・エネルギーを巡る国際情勢)

○ 気候変動の現状についてのIPCC報告

気候変動に関する最新の科学的知見について評価を行っている「気候変動に関する政府間パネル（IPCC⁸）」の第6次評価報告書統合報告書によれば、人間活動が主に温室効果ガスの排出を通じて地球温暖化を引き起こしてきたことには疑う余地がなく、1850～1900年を基準とした世界の平均気温は、2011～2020年に1.1℃の温暖化に達したとされている。また、2024年の世界の年平均気温は、観測史上最も高く、工業化前と比べて約1.55℃上昇と、単年ではあるが初めて1.5℃を超えたことが報告されている。

○ 自然災害の激甚化・頻発化

我が国を含む世界中で、極端な高温、気象災害等が多発している。特に、日本の年平均気温の上昇は世界平均よりも速く進行しており、真夏日や猛暑日、熱帯夜等の日数が増加していることが指摘されているほか、大雨や短時間強雨の発生頻度の増加、高温による農作物の生育障害や品質低下など、様々な地域、分野への気候変動の影響が既に発生している。我が国の1時間降水量50ミリ以上の短時間強雨の発生頻度を見ると、1976年以降の統計期間で有意な増加傾向にあり、その最初の10年と2024年までの直近10年を比較すると約1.5倍にも増加している。

○ パリ協定に基づく国際目標と対策の進捗状況

2015年にフランス・パリで開催された国連気候変動枠組条約第21回締結国会議（COP21）において、国際的枠組みであるパリ協定が採択され、その後、同協定に「世界共通の長期目標として2℃目標の設定。世界の平均気温の上昇を工業化以前よりも1.5℃以内に抑える努力を継続すること。」などが盛り込まれた。パリ協定は、気候変動について歴史上初めて全ての国が参加する公平な合意であり、同協定に基づく気候変動対策は、国際社会が一体となって直ちにに取り組むべき重要な課題となっている。

2023年にアラブ首長国連邦（UAE）・ドバイで開催されたCOP28においては、パリ協定の下で世界全体の気候変動対策の進捗状況を評価するグローバル・ストックテイク（GST⁹）が初めて採択されたが、現状各国が掲げる削減目標を積み上げても1.5℃目標は達成できないことが明らかとなり、対策強化の重要性が強調されている。

⁸ Intergovernmental Panel on Climate Change

⁹ Global Stocktake

○ エネルギーを取り巻く国際動向

2021年頃から、新型コロナ禍からの経済回復や、寒波の到来等によるエネルギー需要の増加等が重なり、エネルギー価格が上昇し始め、更に、2022年2月、ロシアによるウクライナ侵略が発生し、我が国を取り巻くエネルギー情勢は一変した。エネルギー分野におけるインフレーションが世界的に顕著となり、我が国においても電力需給ひっ迫やエネルギー価格の高騰が顕在化し、経済安全保障上の要請も高まっている。

また、水素、アンモニア、合成燃料等の次世代エネルギーは、幅広い分野での活用が期待されるカーボンニュートラル実現に向けた鍵となるエネルギーであり、各国でも技術開発支援にとどまらず、資源や適地の獲得に向けて水素等の製造や設備投資への支援が始まっている。

(気候変動・エネルギーを巡る国内の政策動向)

○ 地球温暖化対策計画の改定

我が国においては、2025年2月に地球温暖化対策計画が閣議決定され、新たな温室効果ガス削減目標として、2035年度、2040年度において、2013年度からそれぞれ60%、73%削減することを目指すこととされた。また、主な対策・施策として、再生可能エネルギー（以下「再エネ」）、原子力などの脱炭素効果の高い電源の最大限活用や、省エネ住宅や食品ロス削減など脱炭素型の暮らしへの転換、物流分野の脱炭素化、航空・海運分野での次世代燃料の活用などが盛り込まれるとともに、将来の不確実性が高いことを踏まえ、点検・フォローアップを通じて対策の柔軟な見直し・強化を図ることとしている。

なお、2025年1月に、米国はパリ協定からの脱退を表明したが、同日、環境大臣は、「気候変動問題は、国際社会全体の取組が必要なグローバルな課題であり、米国のパリ協定からの脱退のいかんにかかわらず、パリ協定を着実に実施することの重要性は損なわれていない」旨を表明するとともに、「地球温暖化対策計画」においても、我が国として、2050年ネット・ゼロの実現に向けた取組を着実に進めることとしている。

○ エネルギー基本計画の改定

2025年2月、「地球温暖化対策計画」と同時に「エネルギー基本計画」が閣議決定され、エネルギーの安定供給と脱炭素を両立する観点から、再エネを主力電源として最大限導入するとともに、特定の電源や燃料源に過度に依存しないようバランスのとれた電源構成を目指していくこととされた。

また、徹底した省エネルギー（以下「省エネ」）の重要性は不変としつつ、今後、2050年に向けて排出削減対策を進めていく上では、電化や非化石転換が今まで以上に重要であり、CO₂をどれだけ削減できるかという観点から経済合理的な取組を導入することとされた。

○ グリーントランスフォーメーション（GX）の推進

世界規模で脱炭素につながる投資競争が加速する中、我が国では、2050年カーボンニュートラルと産業競争力強化・経済成長を同時に実現していくことを目指した「グリーント

ランスフォーメーション（GX）」政策を進めていくこととし、2023年、「脱炭素成長型経済構造への円滑な移行の推進に関する法律（GX推進法）」が成立するとともに、それに基づく「脱炭素成長型経済構造移行推進戦略（GX推進戦略）」が閣議決定された。

GXの実現に向けて、2023年度から10年間で150兆円を超えるGX投資を官民で実現していくため、新たに「GX経済移行債」を創設・活用し、国として20兆円規模の先行投資支援を実行することとしている。2024年12月時点では、製造業に2023年度から10年間で1.3兆円規模、自動車等も含めたくらし分野に2023年度から3年間で2兆円規模など、既に措置済みのものも含めて、約14兆円の投資支援策が明らかにされている。

2025年2月には、将来見通しに対する不確実性が高まる中、GXに向けた投資の予見可能性を高めるため、より長期的な方向性を示した「GX2040ビジョン」が閣議決定され、GX産業構造、GX産業立地、世界の脱炭素化への貢献、GXを加速させるための個別分野（エネルギー、産業、くらし等）の取組、成長志向型カーボンプライシング構想などの方針が示された。公共工事についても、脱炭素化に率先して取り組むことが求められており、公共工事におけるGX建設機械の導入・普及を促進することや低炭素型コンクリート、グリーンスチールなどのグリーン建材の積極的な活用方策を検討することとされている。

2025年には、市場メカニズムを活用して効果的かつ効率的に排出削減の取組を促進する観点から、排出権取引制度の法定化等を内容とする「GX推進法」改正案が成立し、今後、一定規模以上のCO₂を排出する企業の参加が義務づけられる排出量取引制度が本格稼働する見込みである。

○ クリーンエネルギーを巡る動向

社会全体としてカーボンニュートラルを実現するには、脱炭素化された電力による電化に加えて、水素や合成燃料等クリーンエネルギーの活用により、使用するエネルギーの脱炭素化を進めていくことが必要となっている。

2022年には省エネ法が改正され、エネルギー使用量の多い事業者について、化石エネルギーの省エネに加えて非化石エネルギーへの転換の目標の設定が必要になるなど、非化石エネルギー転換の必要性が制度的にも明確化された。

水素については、2024年に成立した「水素社会推進法」に基づき、様々な事業者に広く裨益し得る設備の拠点を整備する場合の支援や特例措置が予定されており、これは大規模な利用ニーズの創出と効率的なサプライチェーン構築に資するものである。

これら次世代エネルギーの普及に向けては、水素については価格等の面から商用化されたサプライチェーンはまだ存在していない。一方、アンモニアについては規模は小さいものの肥料や化学製品の原料として既存サプライチェーンが存在しているなど、それぞれ状況が異なっており、状況に応じた社会実装が期待されている。

（地域脱炭素の広がり）

地域特性に応じた脱炭素の取組は、エネルギー価格高騰への対応に資するほか、未利用資源を活用した産業振興や非常時のエネルギー確保による防災力強化、地域エネルギー収

支（経済収支）の改善等、様々な地域課題の解決にも貢献し、地方創生に資することから、2021年には「地域脱炭素ロードマップ」が策定され、地域における脱炭素の取組も広がっている。

2025年6月に閣議決定された「地方創生2.0基本構想」において示された政策の5本柱においては、「稼ぐ力を高め、付加価値創出型の新しい地方経済の創生」が政策の柱の一つとして掲げられ、それを踏まえた政策パッケージにおいては、再エネの地産地消など地域脱炭素の推進に加えて、ネイチャーポジティブの取組を進めるためのグリーンインフラの活用促進等の取組、再生材の安定供給を行う新たな資源循環ネットワーク・拠点の構築などが盛り込まれている。また、もう一つの政策の柱である「新時代のインフラ整備とAI・デジタルなどの新技術の徹底活用」においても、GX・DX分野における大規模投資の促進やハイブリッドダムの推進等に併せた企業誘致の促進などが政策パッケージに盛り込まれており、地方創生においても環境施策を進めることの重要性が示されている。

（経済活動における取組）

○ 経済界における気候変動対策

経済界においても気候変動に対する取組が進められており、多くの業界団体において2050年カーボンニュートラルに向けたビジョンが策定され、国内事業活動における排出削減や、業種のバリューチェーンを通じた排出削減に貢献する取組が行われている。

○ 気候変動に係る情報開示

個別の企業活動についても気候変動への対応が重視される潮流の中で、企業の情報開示の中で気候関連情報開示も要求されるようになってきている。

具体的には、2022年からTCFDの提言に準拠した情報開示が東京証券取引所プライム市場の上場企業に求められるなど、企業に対する環境関係の情報開示が強化されている。TCFDの内容は、企業のサステナビリティ関連情報の開示基準を国際的に統一することを目的としたISSB¹⁰（国際サステナビリティ基準審議会）に取り入れられ、日本においてもScope¹¹3の情報開示を含むこの基準が今後適用されていくことが見込まれている。日本における基準の適用対象企業及び適用時期等については、金融審議会「サステナビリティ情報の開示と保証のあり方に関するワーキング・グループ」において議論され、早ければ2027年からの義務化に向けて検討が進められており、企業活動全体における排出量の削減が求められることが見込まれている。

○ J-クレジットを活用した排出削減の経済価値化

¹⁰ International Sustainability Standards Board

¹¹ 事業活動における温室効果ガス（GHG）排出量を算定・報告する際の区分。Scope1：事業者自らによる温室効果ガスの直接排出（燃料の燃焼、工業プロセス）。Scope2：他社から供給された電気、熱・蒸気の使用に伴う間接排出。Scope3：Scope1、Scope2以外の、サプライチェーン全体の事業活動の間接排出（原材料調達、輸送、製品の使用、廃棄など、自社の事業活動の間接排出）。

省エネ・再エネ設備の導入や森林管理等による温室効果ガスの排出削減・吸収量を認証するJ-クレジット制度についても活用が進められており、排出削減・吸収を経済価値として取引する環境も生まれている。

(2) 自然共生・生物多様性の確保

(自然共生・生物多様性に関する世界的な潮流)

○ 自然共生に関する機運増大

人間の社会・経済活動は自然資本（環境）を基盤として成り立っており、自然の過度な損失が進めば、人間の社会経済活動の基盤を失うおそれがあるという認識が世界的に定着しつつある。

そうした中で、国際自然保護連合（IUCN¹²）が提唱するNbSの考え方が世界的に注目されている。2023年のG7札幌環境大臣会合において、幸福などの恩恵をもたらすNbSの重要性が強調され、また、2024年4月のG7トリノ 気候・エネルギー・環境大臣会合コミュニケに、自然資本の活用加速や投資拡大について記載されたほか、2024年11月のG20リオデジャネイロ・サミットの首脳宣言においてもNbSの考え方を取り入れた取組へのファイナンスを前進させることが明記されるなど、国際会議の場においてもその重要性が強調されており、世界各国において、NbSの推進に向けた取組が始まっている。

○ 生物多様性に関する科学的評価及び国際的な取組

生物多様性に関しては、「生物多様性及び生態系サービスに関する政府間科学-政策プラットフォーム（IPBES¹³11）」による「地球規模評価報告書」（2019年5月）において、自然変化は過去50年間に加速しているとされ、その直接的な要因として、①陸と海の利用の変化、②生物の直接的採取、③気候変動、④汚染、⑤外来種の侵入が挙げられた。その上で、このままでは、生物多様性保全と持続可能な利用に関する国際的な目標は達成できず、目標達成に向けては、横断的な社会変革が必要とされている。

近年公表された生物多様性に関する科学的な評価としては、2024年7月にIPBESが「生物多様性、水、食料及び健康の間の相互関係に関するテーマ別評価報告書」を公表し、生物多様性の減少、水資源の確保、食料不安、健康リスク、気候変動といった相互に関連する課題を包括的に評価している。

このようなことを背景に、2022年12月には、生物多様性条約第15回締約国会議（COP15）において、新たな生物多様性枠組である「昆明・モントリオール生物多様性枠組」が採択され、2050年ビジョン「自然と共生する世界」、及び2030年ミッション「自然を回復軌道に乗せるために生物多様性の損失を止め反転させるための緊急の行動をとること」が掲げられた。また、2030年グローバルターゲットの1つとして、2030年までに陸と海の30%以上を保全する「30by30」が盛り込まれた。

¹² International Union for Conservation of Nature and Natural Resources

¹³ Intergovernmental Science-Policy Platform on Biodiversity and Ecosystem Services

(自然共生・生物多様性を巡る国内の政策動向)

○ 「生物多様性国家戦略」・「ネイチャーポジティブ移行戦略」

国内においては、「昆明・モントリオール生物多様性枠組」の採択を受け、2023年3月に、ネイチャーポジティブ（生物多様性の損失の反転）の実現を目標に掲げた「生物多様性国家戦略2023-2030」が閣議決定され、本戦略に基づき政府全体で自然共生・生物多様性に係る取組を進めている。

2024年3月には、「ネイチャーポジティブ経済移行戦略」が関係4省庁（環境省、経済産業省、農林水産省、国土交通省）によって策定され、ネイチャーポジティブ経営への移行に当たって企業が押さえるべき要素等が示された。

同年4月には「地域生物多様性増進法」が成立し、現在環境省が行っている「自然共生サイト」の認定が法制化された。法制化以前の認定件数328か所（2025年3月時点）のうち、約6割が企業による申請であるなど、企業等による自然共生に向けた取組が加速化している。

(経済活動における取組)

2023年9月には、自然への依存と影響に関する情報開示を企業に求める「自然関連財務情報開示タスクフォース」(TNFD)において、自然資本や生物多様性に関するリスクや機会の開示推奨項目を示す「TNFD最終提言v1.0」が公表され、国内外の企業や投資家において、企業経営における生物多様性の保全に対する関心が高まってきている。

(3) 循環型社会の形成

(資源循環を巡る国際情勢)

世界経済のグローバル化が進み相互依存が強まる一方で、地域的・国際的な緊張の高まりを背景とした資源価格の高騰や重要鉱物の供給途絶の懸念が見られてきている。中国のレアアース輸出許可制の導入など、資源国において、保護主義や資源ナショナリズム的な動き、あるいは他国への外交ツールとして利用する動きが活発化しており、経済安全保障上の大きなリスクとなっている。

世界的な動向を見ると、EUでは、2020年3月に新たな「循環経済行動計画」を打ち出し、具体の製品等について行動を加速する方針を示すとともに、世界規模で循環経済の普及をリードすることを宣言している。また、アメリカでも2021年11月に「国家リサイクル戦略」を循環経済戦略の第一弾に位置付けている。

これらの動きに加えて、EUにおいて、2023年7月に現行のELV指令 (End of Life Vehicle 指令、廃自動車指令) 等を改正する「自動車設計の循環性要件及び廃自動車管理に関する規則案」において、自動車の再生プラスチック最低含有率の義務化等が盛り込まれるなど、国際的に再生材の利用を進める動きが顕在化しつつある。

また、国連環境計画国際資源パネルの「世界資源アウトルック2024」においては、適切なデザインの下に実施される政策によって、資源効率性を改善し持続可能な消費と生産を

促進できるのであれば、環境負荷の低減と経済成長を共に進めていくことができる、すなわち天然資源利用及び環境負荷と経済成長の絶対的なデカップリングが実現可能であることが示唆されている。

こうした背景等を踏まえ、近年、環境対策のみならず、経済安全保障や産業競争力強化の観点から、従来の大量生産・大量消費・大量廃棄のリニアな経済（線形経済）に代わって、製品と資源の価値を可能な限り長く保全・維持し、廃棄物の発生を最小化した経済を目指す「循環経済」の取組の重要性が増している。

（循環経済を巡る国内の動き）

我が国においても、循環経済の実現は、環境面の課題をはじめ、地方創生や経済安全保障といった社会課題の解決と経済成長を両立させる新しい資本主義を体現するものであり、国家戦略として取り組むべき政策課題として捉えられている。2024年8月、循環経済を国家戦略とする「第五次循環型社会形成推進基本計画」を閣議決定するとともに、さらに同計画に基づく取組を政府全体として戦略的・統合的に進めるため、2024年12月に循環経済に関する関係閣僚会議を開催し、「循環経済（サーキュラーエコノミー）への移行加速化パッケージ」を取りまとめるなど、その取組を加速させている。

（４）気候変動への適応

（気候変動に関する国内外の科学的知見）

気候変動が国内外の環境や社会経済等に及ぼす影響については、最新の客観的なデータや科学的な知見により、様々な評価がなされている。

地球温暖化に伴う気候変動は、気温の上昇や海面水位の上昇、大雨の頻度や強度の増加、干ばつの増加、大気中の二酸化炭素濃度増加による海洋酸性化など、世界の様々なところで進行していることが報告されている。

国内においては、「日本の気候変動2025」（2025年3月、文部科学省・気象庁）において、気温や降水量など気候の諸要素の変化傾向や将来の見通しについて、分析、評価が示された。将来予測としては、工業化以前に100年に1回の頻度で現れていた大雨については、世界平均気温が2℃上昇した場合は100年に約2.8回、工業化以前に100年に1回の頻度で現れていた高温については、世界平均気温が2℃上昇した場合は100年に約67回に増えることが予測されている。また、極端に高い海水温は、サンゴ礁をはじめとする海洋生態系や漁業に大きな影響を及ぼすことが言及されている。一方、気温上昇に伴い平均的な降雪量が減少した場合であっても、本州の山間部や北海道の内陸部等の一部地域では、極端な大雪時の降雪量が増加する可能性がある。

1 (気候変動への適応に向けた国内の政策動向)

2 ○ 「気候変動適応計画」の策定

3 気候変動の影響による極端な大雨の増加等により、洪水等の自然災害が激甚化・頻発化
4 しており、また、今後予測される気候変動による被害を軽減するため、影響評価による重
5 大性・緊急性等の評価を踏まえ、気候変動適応策に関係省庁・自治体等、多様な関係者の
6 連携・協働の下に取り組んでいく必要性が高まっている。

7 こうした状況を踏まえ、我が国全体の気候変動適応策の強化を図るため、2021年、「気候
8 変動適応計画」が閣議決定（令和3年10月閣議決定、令和5年5月一部変更）され、政府
9 一体となって、同計画に基づく施策を総合的かつ計画的に推進しているところである。

11 ○ 「熱中症対策実行計画」及び「ヒートアイランド対策」に基づく取組の推進

12 近年、熱中症による救急搬送人員は毎年数万人を超え、死亡者数は5年移動平均で1,000
13 人を超える高い水準で推移しているなど、熱中症は全ての世代の国民の生命や生活に直結
14 する深刻な問題となっている。気候変動の影響により、国内では年平均気温が上昇してお
15 り、「気候変動影響評価報告書」では、将来、更に熱中症リスクが増加することが予測され
16 ている。日本の大都市では、都市化の影響が比較的小さいとみられる地点に比べて、長期
17 間の気温上昇量が大きく、都市化によるヒートアイランド現象の影響を受けたものと考え
18 られている。

19 これらによる被害を防ぐため、2023年に閣議決定された「熱中症対策実行計画」（令和5
20 年5月閣議決定）及び「ヒートアイランド対策大綱」（平成25年5月）に基づく取組が推進
21 されている。

23 ○ 「水循環基本計画」の改定

24 水資源・水環境分野においては、「水循環基本計画」（令和6年8月閣議決定）に基づき、
25 代替性・多重性等による安定した水供給の確保、施設等再編や官民連携による上下水道一
26 体での最適で持続可能な上下水道への再構築、2050年カーボンニュートラル等に向けた地
27 球温暖化対策の推進、健全な水循環に向けた流域総合水管理の展開といった取組に重点を
28 置き、水循環施策の総合的・計画的な推進を図っている。

30 (5) 新たな「環境基本計画」

31 人類の活動は、地球の環境収容力を超えつつあり、気候変動、生物多様性の損失及び
32 循環経済の3つの世界的課題への対応は喫緊の課題である。化石燃料等の地下資源へ過
33 度に依存し物質的な豊かさに重きをおいた現在の経済社会システムの延長には限界が見
34 えており、地上資源基調の、無形の価値、心の豊かさをも重視した「循環・高付加価値
35 型の経済社会システム」への転換が必要である。

36 こうした観点から、2024年5月、新たな「環境基本計画」が閣議決定された。同計画
37 では、「ウェルビーイング／高い生活の質」を環境政策の最上位目標に設定するとともに、
38 環境価値を活用した新たな社会経済システムへの移行を打ち出している。

また、環境収容力の範囲内で経済社会活動を行うためには、「環境効率性」を高める、すなわち、一単位当たりの物の生産や、サービスの提供から生じる環境負荷を大幅に減らすことにより、「ウェルビーイング／高い生活の質」の実現に向けて、我々が生み出す豊かさ、経済の付加価値が拡大しても環境負荷の総量はむしろ減少していくこと（絶対的なデカップリング）が必要であり、このデカップリングを土台として、環境価値をコストではなく経済の高付加価値化の源泉としていくことが重要とされている。

2. 国土交通行政を取り巻く社会課題とビジョン

（１）社会課題

我が国は人口減少、国土・土地の荒廃・低未利用化、東京一極集中、インフラ老朽化、「交通空白」等の様々な社会課題に直面しており、国土交通行政において環境政策を推進する際には、こうした社会課題と同時解決を図っていくことが求められている。

（人口減少）

我が国の人口は、2011年以降13年連続で減少しており、2070年には総人口9千万人を割り込むと推計されている。また、高齢化も進行し、65歳以上の人口割合（高齢化率）は、2020年の28.6%から2070年には38.7%へと上昇すると推計されている。

（国土・土地の荒廃・低未利用化）

2050年には、人が現在居住している地域（有人メッシュ）の約2割が無居住化すると推計される。また、都市のスポンジ化といった土地利用効率の低下に加えて、空き家や所有者不明土地の増加に伴う管理水準の低下等により、災害や犯罪の発生、景観悪化など生活環境に悪影響をもたらすなど、諸課題が拡大している。更に農山漁村における荒廃農地の増加や、森林における必要な施業が行われないことによる国土保全や水循環、木材安定供給等への影響も懸念されている。

（東京一極集中）

人口減少が進行する中で、国土における人口分布は、東京一極集中をはじめとして地域的に偏在化する傾向にある。その結果、中山間地域を中心に無居住化する地域が拡大している。我が国全体の人口減少が続く中、産業活性化、出産・子育て支援、移住促進等の取組により、人口が増加した地域も見られるものの、東京一極集中の大きな流れを変えるには至らず、若者や女性が地方を離れる動きが加速している。

（インフラ老朽化）

高度経済成長期以降に集中的に整備した社会資本が加速度的に老朽化しており、予防保全により維持管理・更新費用の縮減に取り組むものの、30年後の維持管理・更新費は約3割増加する見込みとなっている。

(「交通空白」)

地域交通は、買い物や医療、教育など日常生活に不可欠なサービスを支える「地方創生の基盤」である。一方で、人口減少や高齢化、運転者・担い手の圧倒的不足、中小企業等が大宗を占めることによる投資余力の少なさ等により、鉄道やバス路線の廃止・減便等サービスが低下し、全国各地で「交通空白」が生じている。

また、訪日外国人旅行者数は新型コロナウイルス感染症の感染拡大前を超えたものの、その訪問先は三大都市圏に偏在しており、更なる地方誘客が必要である。一方で、地方部においては訪日外国人旅行者を含め観光客の二次交通の確保が大きな課題となっている。

(将来の担い手不足)

人口減少及び少子高齢化に伴い、我が国の生産年齢人口（15～64歳人口）は、2000年から2021年までに約8,638万人から約7,450万人へと約1,190万人減少しており、今後も減少し様々な分野において担い手不足が深刻化する見込みである。

特に建設業や運輸業は全産業平均と比較しても平均年齢が高く、将来の担い手不足の深刻化が懸念される。

(2) 国土交通行政に関する我が国のビジョン

(国土形成計画)

国土形成計画は、総合的かつ長期的な国土づくりの方向性を示すものである。第三次国土形成計画（令和5年7月閣議決定）では、我が国が直面するリスクと構造的な変化を踏まえ、地方に軸足を置いたビジョンとして、目指す国土の姿に「新時代に地域力をつなぐ国土」を掲げている。そのための国土構造として、国土全体にわたって、広域レベルでは人口や諸機能が分散的に配置されることを目指しつつ、各地域において多様な拠点の機能性を高め、これらを核とした重層的な生活・経済圏域の自律的・内発的な発展によってつながり合う「シームレスな拠点連結型国土」の構築を図ることとしている。

また、国土の刷新に向けた4つの重点テーマとして、「デジタルとリアルが融合した地域生活圏の形成」、「持続可能な産業への構造転換」、「グリーン国土の創造」、「人口減少下の国土利用・管理」を掲げるとともに、これを支える横断的な重点テーマとして、「国土基盤の高質化」、「地域を支える人材の確保・育成」を位置付け、相互に連携しながら相乗効果を発揮できるように統合的に取り組むこととしている。

(地方創生2.0基本構想)

地方創生について、2025年1月に総理の施政方針演説において、地方創生2.0を「令和の日本列島改造」として5本の柱で進めていく方針が表明され、同年6月には、その方針に基づき、①安心して働き、暮らせる地方の生活環境の創生、②稼ぐ力を高め、付加価値創出型の新しい地方経済の創生～地方イノベーション創生構想～、③人や企業の地方分散

～産官学の地方移転、都市と地方の交流等による創生～、④)新時代のインフラ整備と AI・デジタルなどの新技術の徹底活用、⑤)広域リージョン連携を政策の 5 本柱とする「地方創生 2.0 基本構想」が閣議決定された。

(国土強靱化計画)

「国土強靱化基本計画」(令和 5 年 7 月閣議決定)では、新たに気候変動の影響、グリーン・トランスフォーメーション(GX)の実現等の社会情勢の変化に関する事項も定められ、強さ・しなやかさを持った安全・安心な国土・地域・経済社会を構築するための「国土強靱化(ナショナル・レジリエンス)」が推進されている。

これまで、3 か年緊急対策や 5 か年加速化対策等により取組を推進してきたところ、改正国土強靱化基本法(令和 5 年 6 月 16 日公布・施行)に基づき、国土強靱化基本計画(令和 5 年 7 月 28 日改定)に基づく施策の実施に関する「第 1 次国土強靱化実施中期計画」が閣議決定された。

これらの計画に基づき、気候変動に伴い激甚化・頻発化する気象災害等から国民の生命・財産・暮らしを守り、国家・社会の重要な機能を維持・発展させるとともに、インフラ老朽化に伴う災害耐力の低下をもたらさないよう、将来にわたってインフラを健全な状態で維持する。

(社会資本整備重点計画)

社会資本整備は、現在を生きる我々の安全・安心を確保し、社会経済活動の基盤となるだけでなく、未来への投資として将来の世代の豊かな生活や社会経済活動、我が国の競争力の基盤となるものである。

国土交通省では、社会資本整備重点計画を定めて、道路、河川、空港、港湾等の社会資本整備を重点的に進めており、2021年度から2025年度までを計画期間とする現行計画では、「安全・安心の確保」、「持続可能な地域社会の形成」、「経済成長の実現」の 3 つの中長期的目的として、取組を進めてきている。

現行計画の策定以後、人口減少やインフラ老朽化の更なる進行、地域における暮らし方や働き方の多様化、災害の激甚化・頻発化、自治体の職員不足や建設業等の将来の担い手不足の深刻化、AIに代表される新技術の急速な進歩やデジタル技術の普及など、社会経済情勢が変化してきている。

これらを踏まえ、2024年 4 月から、社会資本整備審議会計画部会及び交通政策審議会交通体系分科会計画部会において、「活力ある持続可能な地域社会の形成」、「強靱な国土が支える持続的で力強い経済社会」、「インフラ分野が先導するグリーン社会の実現」及び「戦略的・計画的な社会資本整備を支える基盤の強化」を柱として、次期計画について議論が進められている。

例えば、インフラ老朽化対策に関しては、「活力ある持続可能な地域社会の形成」の柱の中で、「地域の将来像を踏まえたインフラの再構築」として、人口減少時代に対応して、地域の将来像を踏まえたインフラストックの再構築や、優先度を踏まえた計画的な修繕等を通じて「予防保全」への移行を加速化するとしているほか、グリーン社会の実現に向けて、公共交通を軸としたまちづくり、素材を含む建設プロセスから維持管理・運用の段階までに至るインフラの脱炭素化、自然資本財を活用したインフラ整備などを掲げている。

(交通政策基本計画)

交通は、国民の自立した日常生活及び社会生活の確保、活発な地域間交流及び国際交流並びに物資の円滑な流通を実現する機能を有するものであり、国民生活の安定向上及び国民経済の健全な発展を図るために欠くことのできないものである。

国土交通省では、交通政策基本計画を定めて、交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進しており、2021年度から2025年度までを計画期間とする現行計画では、「誰もが、より快適で容易に移動できる、生活に必要不可欠な交通の維持・確保」、「我が国の経済成長を支える、高機能で生産性の高い交通ネットワーク・システムへの強化」、「災害や疾病、事故など異常時にこそ、安全・安心が徹底的に確保された、持続可能でグリーンな交通の実現」を基本的方針として取組を進めている。

現行計画の策定以後、人口減少・超高齢化等に伴う担い手不足の深刻化や、国際情勢の不安定化、国民の安全・安心、地球環境の確保といった既存課題がより先鋭化した視点や、DX、新しい技術への対応といった重要性の高まる新たな視点が必要となっている。

これらを踏まえ、2024年4月から、社会資本整備審議会計画部会及び交通政策審議会交通体系分科会計画部会において、「地域社会を支える、地域課題に適応した交通の実現」、「成長型経済を支える、交通ネットワーク・システムの実現」、「持続可能で安全・安心な社会を支える、強くしなやかな交通基盤の実現」、「時代や環境に応じた交通サービスの進化を支えるデジタル・新技術の活用」を基本的方針として、次期計画について議論が進められている。

例えば、運輸部門における脱炭素化の推進については、「持続可能で安全・安心な社会を支える、強くしなやかな交通基盤の実現」の中で、「気候変動の顕在化や世界的潮流等を踏まえた環境政策の積極的な推進」として、マイカーだけに頼ることなく移動しやすい環境の整備を行う観点から、公共交通の利用促進につながる「交通空白」の解消や地域交通DXの推進等の取組の推進を掲げているほか、物流における脱炭素化を強力に進める観点から、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の推進等を掲げている。

第2章 基本的な取組方針

1. 基本的な取組方針

国土交通省の任務である「国土の総合的かつ体系的な利用、開発及び保全、そのための社会資本の整合的な整備、交通政策の推進、観光立国の実現に向けた施策の推進、気象業務の健全な発達並びに海上の安全及び治安の確保」の達成に向けては、環境に関する国内外の大きな潮流等を踏まえ、あらゆる政策の立案・実行において、環境政策との整合を図り、予算・税制・法令等の様々な手段を用いて政策を展開することで、環境政策が目指すウェルビーイング（Well-being）の向上を図りながら任務を果たすことが重要である。

2050年カーボンニュートラルをはじめ、脱炭素、自然共生、循環経済等の我が国の環境政策の目標の実現、ひいては我が国の経済成長・国際競争力強化に当たって、まちづくりやインフラ、交通・運輸など幅広い分野を所管する国土交通省が果たす役割は極めて大きい。

こうした認識の下、グリーン社会へ移行することにより、地域のくらしや経済を高めていく、運輸業や建設・不動産など産業競争力を高めていくといった視点を持ち、現場を持つ強み、技術力を生かしながら、また多様な分野・主体と連携を図りながら、我が国の環境政策をリードしていく心構えで力強く展開していく。

（1）7つの重点分野

本計画では、第一章における環境政策を巡る社会経済情勢の変化や、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等を踏まえ、国土交通省が今後重点的に取り組むべき7つの重点分野として構成する。

（重点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

我が国の温室効果ガスの削減目標（2030年度46%、2035年度60%、2040年73%）の達成に向けて、我が国全体のCO₂排出量の約7割を占める国土交通分野の脱炭素の取組は重要な鍵であり、くらしや経済の現場から脱炭素化を拡大する。

脱炭素の取組を経済成長につなげる「国土交通GX」に向けて、関係省庁・経済界と連携を深め、くらし・移動の徹底した省エネ化、各輸送モードとインフラの両面から取り組むクリーンエネルギーへの移行、ライフサイクル全体での脱炭素化、ポテンシャルを生かしてインフラを最大限活用した再エネの供給拡大、吸収源対策等を推進する。

（重点2）自然再生や人と自然が共生する社会づくり

自然災害の激甚化・頻発化、生物多様性の損失などの環境リスクが高まる中、国内外において、NbSやネイチャーポジティブの取組が注目されている。

自然再生や人と自然が共生する社会の実現に向けて、産官学金労言のあらゆる主体が連携しながら、多様な機能を有する自然資本財（グリーンインフラ）の拡大に向けた基盤づくり等、自然資本財の潜在価値が発揮されるような取組を推進し、グリーンインフ

1 ラの活用が当たり前の社会を目指していく。

2 3 **（重点3）再生資源を利用した生産システムの構築**

4 循環経済への移行は、気候変動や生物多様性の保全といった環境課題の解決に加え、
5 地方創生や質の高いくらしの実現、産業競争力強化、経済安全保障の確保にも貢献し、
6 国家戦略として推進する。その際、従来の製品のリユースや循環資源をリサイクルする
7 など3Rによる廃棄物の発生抑制の取組に加えて、再生資源を利用した生産システムを
8 構築していくことが鍵となっている。

9 分野間連携・地域連携を図りながら、「循環資源の利用の拡大」、「長寿命化等による廃
10 棄物の発生抑制」、「動静脈連携を支えるインフラ・基盤整備」に関する取組を加速する。

11 12 **（重点4）環境資源を基軸とした地域の経済社会づくり**

13 地域の強みを生かした「脱炭素、生物多様性、循環経済」といった環境面の取組は、
14 環境課題の解決のみならず、産業振興、防災力向上、ウェルビーイング向上など、地域
15 の成長戦略となり得るものである。

16 政府全体の「地方創生2.0」の取組を踏まえ、「地域資源を活用したエネルギー創出・
17 地産地消」や「持続可能な地域の経済社会システムの構築」など、環境資源を基軸とし
18 た地域の経済社会づくりを推進する。

19 20 **（重点5）気候変動に適応できる社会の形成**

21 気候変動の影響により、自然災害（水害、雪害、土砂災害等）の激甚化・頻発化が深
22 刻化しており、緩和の取組を行っても気候変動の影響は完全には避けられず、その影響
23 に備えるための適応策も車の両輪として同時に進めていくことが重要である。

24 あらゆる関係者の連携を強めながら、治水計画の見直しや流域治水の加速化・深化等
25 ハード・ソフトが一体となった気候変動適応策や、ヒートアイランドや都市の暑熱対策
26 を進め、気候変動に適応できる社会を形成していく。

27 28 **（重点6）環境価値が評価される市場創出**

29 環境面の取組に必要な投資を呼び込むためには、企業の温室効果ガスの削減努力や自
30 然の保全・創出などの環境価値が評価され、広く国民が負担を分かち合う社会・市場づ
31 くりが重要である。

32 TCFD や TNFD 等、環境に関する情報開示の動きを契機として、経産省、環境省等関
33 係省庁や産業界・金融界と連携しながら、脱炭素・自然共生等の環境価値の見える
34 化、環境価値を評価・認証する仕組みの活用・充実、クレジット創出・活用等を通じ
35 た環境価値の活用（マネタイズ化）、国民・企業の行動変容の促進など、環境価値が評
36 価される市場を創出する取組を推進する。

（重点７）グリーン社会を支える体制・基盤づくり

人口減少、担い手不足等の中で、グリーン社会の実現に向けた（重点１）から（重点６）の取組を持続的・効果的に進めていくためには、多様な主体が連携しながら、効率性・生産性を高めていく体制・基盤づくりが重要である。

このため、産業界、金融界、関係省庁・自治体、学术界、市民など多様な主体の参画・連携のための場づくり、デジタル基盤の整備、人材育成、制度的な基盤づくり等、グリーン社会への移行を促進するための体制・基盤づくりを推進する。

（２）施策の検討・取組に当たっての横断的視点

国土交通省における環境政策の検討・展開に当たっては、７つの分野横断的な視点を踏まえて取り組んでいく。

視点① 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

グリーン社会の実現に向けて、最大の鍵は、「多様な主体の連携」である。

政府一体となって取り組む気候変動の緩和・適応、自然共生・生物多様性の確保、循環型社会の形成等に、経済産業省、環境省、農林水産省等の関係省庁や地方自治体と連携・協働するとともに、環境への取組と産業競争力強化を同時実現、ウェルビーイングを向上するために、経済界、NPO・NGO及び幅広い市民と連携・協働しながら、需給一体となって最大限の効果を発揮できるよう取り組む。

視点② 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

国土交通省は、国土・都市・地域空間とそこで展開される様々な社会経済活動を支えるインフラや、住宅・建築物、自動車・鉄道・船舶・航空等の輸送モードなど、多様な政策分野を所管している。

それぞれの分野単一に解決できる環境課題は少ないとの認識の下、国土交通省が所管する分野間の連携を促進し、相乗効果を最大限発揮していく。また、脱炭素、自然共生・生物多様性の確保、循環経済、気候変動適応といった様々な環境対策に統合的・複合的に取り組んでいく。

視点③ 技術動向や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、自然共生、循環経済等の環境の取組は、世界における技術開発動向や国際動向に大きく左右され、将来的な不確実性も高い。

脱炭素と産業競争力の同時実現を図るというGXの本旨を踏まえ、世界の技術動向や国際動向を注視しながら、我が国の産業競争力強化につながる環境政策を展開していく。

視点④ 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

グリーン社会への移行に向けて、企業等において脱炭素など環境への投資の促進を図るためには、リスクに見合うリターンの予見可能性が必要である。

1 将来的な不確実性も高い中ではあるが、地球温暖化対策計画やエネルギー基本計画等
2 に基づく我が国の道筋を踏まえ、できる限り予見可能性を示していくこと、また、国は
3 「政府がその事務及び事業に関し温室効果ガスの排出の削減等のため実行すべき措置に
4 ついて定める計画」等に基づき、公共調達において、温室効果ガスの総排出量削減等の
5 取組を率先して取り組むことが重要である。

6 **視点⑤ 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**

8 我が国は、気候変動に伴う自然災害の激甚化・頻発化に加え、人口減少や少子・高齢
9 化に伴う諸課題、東京一極集中、インフラ老朽化、「交通空白」等の様々な地域・社会課
10 題に直面している。

11 社会資本整備は、ストック効果の発現を通じ、国民の安全・安心、持続可能な地域社
12 会、持続可能な経済成長の基盤を提供することであるが、インフラ老朽化等の懸念が高
13 まる中で、この重要性が一層高まっている。また、交通は買物や医療・教育といった日
14 常生活を支える公共インフラとして重要な役割を担っているが、人口減少等の中で、「交
15 通空白」の解消等の取組が喫緊の課題となっている。

16 環境政策の実行が、こうした社会課題と同時に解決を図る視点が重要である。環境改
17 善の取組が様々な社会課題解決につながるとの認識を持ち、統合的・複合的に取り組む。
18 また、例えば、脱炭素の取組であっても、循環経済や自然共生・生物多様性確保、外来
19 種対策、騒音対策、環境汚染対策など他の環境課題の解決に資するなど、多様な効果を
20 総合的に捉えて施策を検討していく視点や、インフラ更新や復興まちづくりの機会も活
21 用しながら環境課題の解決を図っていく視点も重要である。なお、環境対策が、安全性
22 等の関係で逆にトレードオフとなる可能性もあることから、環境効果のみならず、様々
23 な観点で総合的に評価していく必要があることに留意する。

24 **視点⑥ 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**

26 AI・IoT、自動運転、ドローンなどの新技術の開発や、DX化が進展。こうした新技術や
27 DX技術は、環境課題の解決の可能性を飛躍的に高めるとともに、生産性を向上させ、担
28 い手不足等の我が国が抱える課題の解決につながるものである。

29 環境政策の面でも、都市・インフラ、交通・物流分野など様々な分野において、関係
30 省庁と連携しながら、スタートアップ企業を含めて新技術の創出・活用を促進するとと
31 もに、デジタル化、地理空間情報・GISの活用、そのための分野横断的なデータ連携やオ
32 ープンなデータプラットフォームの構築による効率化・生産性向上の動きも踏まえなが
33 ら、環境課題の解決に当たりデータ活用の取組を進めていく。

34 **視点⑦ 本邦企業の海外での活躍を促進する国際貢献、国際展開**

36 本邦企業が海外で活動しやすくなるよう、カーボンニュートラルに資する革新的な新
37 技術やその実装のための社会システム等の地球温暖化緩和策、気候変動適応策など、国
38 際的なルールメイキングの観点も含め、国際的な貢献を図る。

1 今後大きな成長が見込まれる環境関連のアジアをはじめとする海外マーケットを取り
2 込む観点からも、インフラシステム海外展開をはじめとして官民が連携した戦略的な国
3 際展開を図っていく。

4 5 **2. 計画の進捗管理**

6
7 本計画の計画期間は、「地球温暖化対策計画」の目標年度である2040年を見据えつつ、2030
8 年度までとする。計画期間中であっても、環境に関する国内外の動向やフォローアップの結
9 果等を踏まえ、数値目標を含め適宜計画の見直しを行い、環境関連施策の充実・強化を図る。

10 本計画は、環境基本法に基づく「環境基本計画」や地球温暖化対策推進法に基づく「地球
11 温暖化対策計画」等を踏まえ、国土交通省が取り組む環境関連施策を体系的に取りまとめた
12 ものであり、施策の進捗を管理するPDCAのツールとしての役割を有するものである。「地球
13 温暖化対策計画」等のフォローアップとの整合性を図りつつ、毎年度、本計画の実施状況を
14 フォローアップし、結果を公表する。数値目標を設定した施策については、定量的な評価を
15 行うとともに、数値目標を設定していない施策についても進捗状況について定性的な評価を
16 行い、同時に適切な指標の開発に取り組む。また、フォローアップは、進捗状況のチェック
17 のみならず、次のアクションにつなげていく観点で行うものであることから、毎年度、フォ
18 ローアップを踏まえて施策の充実化を図っていく。

19 将来的な不確実性が大きい中、予見可能性を早期に確保するとともに、2050年カーボンニ
20 ュートラル等の環境に関する我が国の目標に向けて着実に歩んでいくため、フォローアップ
21 の際には、2030年度以降の施策の具体化に向けた検討状況を併せて確認し、それを踏まえて
22 計画の柔軟な見直し・強化を図る。

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

(1) 政策の方向性

2025年2月に閣議決定された「地球温暖化対策計画」では、2050年カーボンニュートラルに向けて、2030年度における46%削減目標に加え、2035年度に60%、2040年度に73%削減する新たな目標が設定された。また、同日に閣議決定された「エネルギー基本計画」では、再エネを主力電源として最大限導入することや、徹底した省エネの重要性は不変としつつ、今後、2050年に向けて排出削減対策を進めていく上で電化や非化石転換が今まで以上に重要であること等が示された。

国土交通分野に関連するCO₂排出量は、我が国全体の約7割を占めており、国土交通分野における脱炭素の取組は重要な鍵となっている。

脱炭素の取組を経済成長につなげる「国土交通GX」に向けて、関係省庁・経済界と連携を深め、暮らし・移動の徹底した省エネ化、各輸送モードとインフラの両面から取り組むクリーンエネルギーへの移行、ライフサイクル全体での脱炭素化、インフラを最大限活用した再エネの供給拡大、吸収源対策等の取組を推進する。

取組に当たっては、関係機関の連携・協調が鍵であり、経済産業省や環境省等の関係省庁、産業界、金融界等と密に連携しながら施策展開を図っていく。また、脱炭素の取組については世界における技術開発動向や国際動向に大きく左右され、将来的な不確実性も高いことから、脱炭素と産業競争力の同時実現を図るというGXの本旨を踏まえ、技術動向や国際動向を注視していく。

〔暮らし・移動の徹底した省エネ〕

住宅・建築物、運輸等のあらゆる部門において、効率化や生産性向上を図り、徹底した省エネを推進する。

家庭・業務等の民生部門からのCO₂排出量は我が国全体の約3割を占めており、住宅・建築物の省エネ化は重要な課題である。2025年4月から、改正建築物省エネ法に基づき、全ての新築住宅・建築物に省エネ基準適合を義務付ける仕組みが施行されたところであり、今後は、2030年に、新築される住宅・建築物について、ZEH・ZEB基準の水準の省エネ性能が確保されるよう、基準の段階的な水準の引き上げを円滑に進めていくとともに、2050年にストック平均でZEH・ZEB基準の水準の省エネ性能が確保されることを目指す。また、住宅分野の国際展開も見据え、産業競争力強化等の効果の高いものに対する投資促進策であるGX経済移行債を活用して、ZEH基準の水準を大きく上回る省エネ性能を有する住宅（GX志向型住宅）の普及に向けた支援策を、環境省と連携しながら進める。さらに、経済産業省や環境省との連携の下、既存住宅への高効率給湯器の導入や、断熱窓への改修等の支援を行うなど、既存住宅の省エネ化を進める。こうした取組に当たっては、所有者・利用者等に対する省エネ性能等に関する情報提供や誘導措置を図っていく。

1 運輸部門におけるCO₂排出量は我が国全体の約2割を占める。その削減に向けて、各輸送
2 モードの省エネ化を強化するとともに、アボイド（渋滞対策等の不必要な交通の削減）、シ
3 フト（公共交通の利用促進やモーダルシフト等のCO₂排出原単位の小さい輸送手段への転
4 換）、インプルーブ（AI・IoT、ビッグデータ等のデジタル技術等の技術革新、新技術を活用
5 した新たなサービスの創出）を含めた複合的な対策の強化が必要である。

6 各輸送モードの省エネ対策を強化するため、エネルギー効率の高い鉄道車両・設備の導入
7 や列車の減速時に発生する回生電力の活用、内航船の省エネ・省CO₂に資する取組の推進、
8 航空分野における管制の高度化に向けた運航方式の改善等を推進する。

9 公共交通分野においては、地域の生活・経済活動を支える移動手段としてエッセンシャル
10 サービスを提供する公共交通における脱炭素化と更なる利用促進を図っていく。このため、
11 まちづくりと連携しつつ、LRT・BRTや電気自動車・燃料電池自動車等を活用した公共交通を
12 はじめとするCO₂排出の少ない輸送システムの導入を推進する。また、「交通空白」の解消に
13 向けた取組、地域交通DXの推進、コンパクト・プラス・ネットワークの推進、交通結節機能
14 の向上を通じたシームレスな移動サービスの提供等により、公共交通サービスの利便性向上
15 を図り、公共交通を選択する行動変容を促す環境整備や、公共交通の利用促進を図るモビリ
16 ティ・マネジメントを通じた直接的な行動変容の働きかけを推進する。

17 物流においては、国内貨物輸送の約9割をトラック輸送が占めており、トラック（営業用・
18 自家用計）からのCO₂排出量は我が国全体の約7%を占めていることも踏まえ、輸送の効率
19 化やCO₂排出原単位の小さい輸送手段への転換は重要な課題である。このため、物流分野に
20 おいて、担い手不足や効率化・生産性向上と脱炭素化の両立を目指して取組を進めていくほ
21 か、環境負荷の少ない鉄道（コンテナ貨物）・内航（フェリー・RORO船等）の輸送量・輸送
22 分担率を今後10年程度で倍増する目標の達成を目指し、鉄道、船舶、航空機、ダブル連結ト
23 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。また、共同輸配
24 送の推進、自動運転技術等を活用した効率的な物流ネットワークの強化、ドローン物流の社
25 会実装、関係事業者の連携によるAI・IoT等を活用した物流DXの推進を通じたサプライチェ
26 ーン全体の輸送効率化・省エネ化の実現、物流MaaSの活用によるトラック輸送の効率化等の
27 グリーン物流を進めていく。

29 **〔クリーンエネルギーへの移行〕**

30 水素やアンモニア、バイオ、合成燃料等のクリーンエネルギーは、幅広い分野での活用が
31 期待される、カーボンニュートラル実現に向けた鍵となるエネルギーである。

32 運輸分野の脱炭素化に向けて、脱炭素電源による電化を進めるとともに、電化が困難な場
33 合は水素やアンモニア、バイオ、合成燃料を活用してクリーンエネルギーへの移行を進めて
34 いく。その際には、需要や価格等の国際動向を踏まえるとともに、輸送モードの単体対策の
35 みならず、充電設備等インフラ整備の両面から取り組むなど、国土交通省の強みを生かしな
36 がら、クリーンエネルギーへの移行を促進する。

37 運輸分野は、我が国の人流・物流を支え、くらしや経済成長に欠かせない公共インフラと
38 して重要な役割を担っている。一方で、CO₂排出削減が難しい（hard to abate）分野である

とともに、コストに占めるエネルギー調達に占める割合が高いことから、脱炭素コストの負担が事業者に集中しやすい構造となっている。このため、脱炭素と産業競争力強化の両立に向けて経済産業省や環境省と連携し、GX経済移行債等を活用しながら脱炭素投資を促進する。

EV、FCV等の次世代自動車の導入支援、水素・アンモニア燃料等を使用するゼロエミッション船等の技術開発や国内生産体制の整備支援、持続可能な航空燃料（SAF）の導入促進に取り組む。

さらに、内外航のゼロエミッション船等の普及に必要な導入支援制度について検討を進めるとともに、水素や蓄電池を活用した鉄道システムの社会実装・普及など、非電化区間を含む鉄道ネットワーク全体の脱炭素化を推進する。

こうした輸送モードの単体対策と併せて、グリーンエネルギーへの移行を支えるインフラ整備を進める。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及び国際基準化に向けて、関係省庁と連携しエネルギー転換と並行して様々な空間への充電設備の設置を進めるとともに、走行中給電等の技術開発や実証などを進める。また、脱炭素化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カーボンニュートラルポート（CNP）の形成を一層推進していく。国際海運・航空について、2050年カーボンニュートラルに資する船舶及び航空機の導入を促す国際ルールの策定に向けた取組を進める。

【ライフサイクル全体での脱炭素化】

カーボンニュートラルの実現に向けて、インフラや建築物分野において、使用段階に加え、建設から解体までのライフサイクル全体で排出されるCO₂等の削減に向けた取組を推進する。

建築物については、「建築物のライフサイクルカーボン削減に関する関係省庁連絡会議」において、2028年度を目途に建築物ライフサイクルカーボンの実施を促す制度の開始を目指すことを盛り込んだ基本構想が決定されたことを受け、関係省庁と緊密に連携し、建築物のライフサイクルを通じて排出されるCO₂等の算定・評価等を促進するための新たな制度を構築する。

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%を占めており、建設現場における脱炭素化は重要であるため、2025年4月に公表した「国土交通省土木工事の脱炭素アクションプラン」に基づいた取組を進めていく。具体的には、建設現場における脱炭素化に向けて、費用対効果を踏まえつつ、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を進めるとともに、脱炭素材料等へのインセンティブ付与により、その他建設材料（鉄鋼、アスファルト等）等の脱炭素化に資する技術開発等を促進する。

また、道路において、低炭素材料の開発導入促進、道路管理用車両の次世代自動車への転換、LEDの道路照明導入による省エネ化等、新技術を積極的に取り入れつつ、道路建設から管理までのライフサイクル全体におけるCO₂排出量の削減を推進する。

【再エネの供給拡大】

DX等の進展による電力需要増加が見込まれる中、「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が必要とされている。国土交通省は、道路、空港、鉄道、ダム、上下水道、公的賃貸住宅等、多様なインフラ空間等を所管しており、これらの持つポテンシャルを最大限活用し、太陽光・風力、水力・バイオマス・地中熱・雪氷熱・下水熱等、再エネの供給を最大限拡大して貢献していく。その際には、3D都市モデル（PLATEAU）や気象情報の活用を図るなど、ハード・ソフト両面から取り組み、相乗効果を高めていく。

ペロブスカイト太陽電池については、エネルギー基本計画において、2040年までに20GWの導入目標が設定されている。技術開発や市場化の動向等を踏まえつつ、「官民協議会」の場等を活用しながら、様々なインフラ空間や建築物分野での活用を積極的に検討していく。

住宅における再エネの導入については、2030年に新築戸建住宅の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住宅トップランナー基準を改正し、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たところであり、こうした措置等により住宅への太陽光発電の設置を経済産業省・環境省と連携して促進する。また、国土交通省所管施設においても、関係省庁と連携し、政府実行計画等に基づき導入拡大を図っていく。

水力については、流域治水・水利用・流域環境の取組の効果を最大化する「流域総合水管理」において、治水機能の強化と水力発電の促進を両立させる「ハイブリッドダム」の取組を推進する。

【吸収源対策】

2050年カーボンニュートラルを目指し、排出削減や創エネのみならず、吸収源対策としても貢献していく観点から、都市緑化や藻場・干潟等のブルーカーボン生態系の活用等を図り、生物多様性保全との統合的取組を進める。

【国際展開】

我が国政府として、アジア・ゼロエミッション共同体（AZEC）等の枠組みを通じて、脱炭素化・経済成長・エネルギー安全保障の同時実現及び各国の事情に応じた多様な道筋によるネット・ゼロに向けた協力を進めることとしている。具体的には、2024年10月に首脳間で合意された「今後の10年のためのアクションプラン」に沿って、サプライチェーンの温室効果ガス排出量の見える化やトランジション・ファイナンスの推進等を図ることとしている。国土交通省においても、脱炭素化に資する温室効果ガス排出を削減する技術やノウハウ、豪雨等の自然災害の激甚化に適応するハード・ソフトの防災システムなど、気候変動に対応・適応する仕組みを取り入れた新たなインフラシステムの海外展開を推進することで、国際貢献を図るとともに、新興国等のインフラシステムへのニーズを取り込むことで、環境と経済の好循環の実現に貢献する。また、交通・都市開発分野における海外インフラシステム案件に、（株）海外交通・都市開発事業支援機構（JOIN）が日本企業とともに出資を通じた経営参画を行うことにより、脱炭素化や気候変動適応策に資する、我が国に蓄積された技術・経験等を生かしたインフラシステムの海外展開を促進する。

（２）主な施策

＜徹底した省エネの推進＞

（住宅・建築物）

○ 住宅・建築物の省エネ対策の強化

2050年にストック平均でZEH・ZEB基準の水準の省エネ性能の確保を目指す。また、これに至る2030年度以降に新築される住宅・建築物はZEH・ZEB基準の水準の省エネ性能の確保を目指す。さらに、既存住宅・建築物の省エネ改修を支援する等、省エネ対策を総合的に推進する。

○ ZEH・ZEB等の普及促進

- ZEH・ZEB等の省エネ性能の高い住宅・建築物の普及を促進する。
- 長期優良住宅法に基づく長期優良住宅の認定制度により、住宅の長寿命化を図り、将来世代に受け継がれる良質なストックの形成を促進する。

○ 既存住宅・建築物の省エネ改修の促進

5,400万戸を超える既存住宅や既存建築物の省エネ改修を促進するため、国・地方公共団体等の住宅・建築物の計画的な省エネ改修の促進、耐震改修と併せた省エネ改修の促進や建替えの誘導、窓改修や部分断熱改修等の省エネ改修の促進、地方公共団体と連携した省エネ改修に対する支援の継続・拡充等に取り組み、住宅・建築物ストックの質の向上を図る。

○ 住宅の省エネ促進のための税制・金融措置

- 認定低炭素住宅及び認定長期優良住宅等に係る所得税等の特例措置を実施する。また、一定の要件を満たす住宅の省エネ改修工事等を実施した場合の所得税及び固定資産税の特例措置を実施する。
- 証券化支援事業の枠組みを活用した優良住宅取得支援制度において、省エネ性等の観点から良質な住宅の取得を金利引下げにより支援する。
- 証券化支援事業において、長期優良住宅の償還期間を最長50年とすること等により、長期優良住宅の取得を支援する。

○ 建築物のライフサイクルカーボン削減に向けた取組の促進

建築物に用いる建材・設備のGX価値が市場で評価される環境を整備するとともに、建築物の脱炭素化を図るため、関係省庁の緊密な連携の下、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を通じて排出されるCO₂等（ライフサイクルカーボン）の算定・評価等を促進するための制度を構築する。また、建材・設備のCO₂原単位の整備を進める。

1 (運輸)

2 ○ 自動車の燃費性能の向上

3 自動車の燃費規制に関して、乗用車については、2030年度を目標年度とする乗用車の燃
4 費基準の下、更にエネルギー消費効率を高めつつ、通常の燃費試験では反映されない省
5 エネ技術について、評価する制度を導入する。

7 ○ トラック輸送の効率化

8 トラック車両の大型化や輸送効率の高い車両の利用、自営転換の促進によるトラック輸
9 送の効率化を推進する。

11 ○ 共同輸配送等の推進

12 モーダルシフト等の物流効率化の取組について、物流効率化法に基づく「総合効率化計
13 画」の策定経費（協議会の開催等）や、「認定総合効率化計画」に基づくモーダルシフト
14 や共同配送等の輸送の効率化に関する事業の初年度の運行経費に対して支援する。

16 ○ グリーン物流の推進

17 多様な輸送モードを活用した新たなモーダルシフト、共同輸配送等、物流効率化を推進
18 する。

20 ○ 地域の物流ネットワーク再構築の促進

21 地域の産業振興等を担う地方公共団体や産業団体・経済団体等が協働しながら、地域の
22 物流リソースを可視化し、輸送ニーズに応じて荷主・物流事業者のマッチングを行うと
23 ともに、地域物流の核となる拠点を整備することで、新モーダルシフトやそれに向けた
24 地域の物流ネットワークの再構築の実現を目指す先進的な取組を支援する。

26 ○ 鉄道分野における省エネ対策の強化

27 最新の半導体を用いたVVVF¹⁴インバータ搭載車両等のエネルギー効率の良い鉄道車両の
28 導入、ブレーキ操作時に生じる回生電力の更なる活用など、先進的な省エネ化の取組を
29 促進する。

31 ○ 省エネ・省CO₂排出船舶の普及促進

32 各種税制特例措置や（独）鉄道建設・運輸施設整備支援機構の船舶共有建造制度の活用
33 等による環境低負荷船への代替建造の促進、内航船舶の省エネ・省CO₂排出性能を「見え
34 る化」する内航船省エネ格付制度の活用等による省エネ・省CO₂排出船舶の普及促進を図
35 る。

¹⁴ Variable Voltage Variable Frequency control

○ 管制の高度化による運航方式の改善

管制の高度化による運航方式の改善については、運航情報の共有による飛行計画の調整等の航空交通全体の最適化、高度・経路の選択自由度向上（航空路）、燃費の良い上昇・降下や高度化された航法の導入促進（出発・到着）、地上待機時間の短縮（空港面）等の運航フェーズごとの改善策を推進する。

（公共交通・まちづくり）

○ 「交通空白」の解消に向けた取組

国土交通省「交通空白」解消本部でとりまとめられた「「交通空白」解消に向けた取組方針2025」に基づき、集中対策期間（2025から2027年度）において、公共・日本版ライドシェア等の普及、民間技術・サービスの活用、地方運輸局等による伴走、共同化・協業化や自治体機能の補完・強化を図る新たな制度的枠組みの構築等これまでも上回る国の総合的支援の下、「交通空白」解消を図るとともに、省力化の推進、担い手の確保、自動運転の普及・拡大等地域交通のリ・デザインを全面展開する。

○ 地域交通DXの推進

地域交通の持続可能性、生産性、利便性の向上に向け、MaaS等による交通サービスの高度化やEBPMなどデータ活用、サービス・業務改革などのベスト・プラクティス創出と標準化及び横展開を進めるとともに、キャッシュレス、配車アプリの推進など地域交通DXを推進する。

○ 公共交通の利用促進

マイカーだけに頼ることなく移動しやすい環境整備を図る観点から、MaaSやコンパクト・プラス・ネットワークの推進、地域交通ネットワークの再編、バリアフリー化の促進等による公共交通の利便性向上や、エコ通勤など企業等に対する環境負荷の少ない公共交通の利用意識を高めるモビリティ・マネジメントの推進を通じた意識啓発により、鉄道をはじめとする公共交通の利用促進を図る。

○ 渋滞対策の推進

二酸化炭素の排出削減に資する環状道路等幹線道路ネットワークの強化、ETC2.0を活用したビッグデータ等の科学的な分析に基づく渋滞ボトルネック箇所へのピンポイント対策、ICT・AI等を活用した面的な渋滞対策の導入検討や、自動車ボトルネック踏切への立体交差化等の渋滞対策を実施する。さらに、路上工事縮減による工事渋滞の緩和を図る。

○ 自転車の利用促進

公共交通と連携しつつ、交通における自動車への依存の程度の低減を図るため、安全で快適な自転車通行空間の整備推進、駐輪場の整備推進、シェアサイクルの普及促進、自転車通勤の導入促進など低炭素な移動手段である自転車の利用を促進する。

(建設現場・インフラ)

○ 道路照明灯の LED 化等の推進

道路インフラの省エネ化等のため、道路照明灯のLED化の推進、新たな道路照明技術の開発促進・技術検証等を通じた道路照明施設の高度化を図るとともに、道路管理に必要な電力の再エネ導入を推進する。

○ 道路橋等の長寿命化

インフラに不具合が生じてから対策をする「事後保全」から、不具合が生じる前に対策をする「予防保全」へ移行し、道路ストックの長寿命化を推進する。

○ 燃費性能の優れた建設機械の普及促進

燃費性能の優れた建設機械を普及させることにより、建設機械のCO₂排出量を削減させる。

○ ICTを活用した施工の効率化・高度化、中小建設業への普及促進

中小企業への3次元マシンコントロール・マシンガイダンスを搭載した建設機械によるICT施工の普及など、i-Constructionの推進等により、技能労働者の減少等への対応に資する施工の更なる効率化や省人化・省力化を進めるとともに、建設機械の普及等により、建設現場の生産性向上の取組を進め、建設施工における建設機械からのCO₂排出量を削減させる。

○ ダム施設における再エネ設備等の導入・改修の推進

2030年度に発電利用されていない既存治水等多目的ダムへの発電機の設置による増電力量が540万kWhとなることを目指し、ダム管理における省エネ化に向け、施設管理用の消費電力を賄うための小水力発電等の再エネ設備等の導入・改修を推進する。

○ CO₂排出の少ない砂防施設の整備・改築の推進

砂防施設整備における省CO₂化に向け、CO₂排出量がより少ないような構造・材料・工法による砂防施設の整備・改築を推進する。

○ 上下水道における省エネ対策の推進

- 下水道において、省エネ・高効率機器などの省エネ設備の導入及び施設の広域化・統廃合による省エネ化の推進やDXを通じた施設管理の高度化・効率化を図り省エネ化の推進を図る。
- 水道において、省エネ・高効率機器の導入、ポンプのインバータ制御化などの省エネ設備の導入及び施設の広域化・統廃合・施設配置の最適化（上流からの取水等）による省エネ化を推進する。

（官庁施設）

○ 環境負荷低減に配慮した官庁施設の整備

- 環境負荷の低減及び周辺環境の保全に配慮した官庁施設を整備する。整備に当たっては、新築におけるZEBの実現を目指すとともに、断熱性能の向上、高効率な設備機器や太陽光発電の導入を図るなど省エネ化を推進する。
- 官庁施設を新築する場合は、低コスト化のための技術開発や未評価技術の評価方法の確立等の動向を踏まえつつ、今後予定する新築事業については原則ZEB Oriented相当以上とし、2030年度までに新築建築物の平均でZEB Ready相当となることを目指す。また、2030年度以降については、建築物の特性や技術開発状況等を踏まえつつ、更に高い省エネ性能を目指す。

＜クリーンエネルギーへの移行＞

（自動車・道路）

○ 次世代自動車（EV、FCV等）の普及促進

- 自動車分野のカーボンニュートラル実現に向けては、電動車と水素、合成燃料等のエネルギーを最適に組み合わせ、多様な選択肢を追求するほか、大型車分野における脱炭素化を実現するための技術開発の促進、新たな燃費基準の検討、EV等のバッテリー耐久性能に関する国連基準の策定に向けた国際議論への積極的な参画等を行う。
- 建設現場において、電気等の新たな動力源を用いた建設機械を対象にGX建設機械認定制度を活用し、GX建設機械の導入・普及を推進する。
- 道路管理に関係する公用車及び管理用車両の電動車化を促進する。
- 低炭素水素等のパイプライン整備への道路空間の活用を促進する。
- 道路空間への水素ステーション設置場所の提供に協力する。
- 大雪等の災害時におけるEVへの充電支援を推進する。

○ レジリエンス機能の強化に資する電動車の活用

- 電動車の災害時における移動式電源としての機能について周知・啓発を図り、災害時における電動車の活用の促進を図る。
- レジリエンス機能の強化に資する住宅・自動車におけるエネルギーの共有・融通を図るV2H（電気自動車等から住宅に電力を供給するシステム）の普及促進を図る。

（鉄道）

○ クリーンエネルギーを活用した鉄道ネットワークの脱炭素化

鉄道の更なる環境負荷の低減を図るため、再エネの活用を促進するとともに、非化石ディーゼル燃料の導入や、燃料電池鉄道車両等の水素や蓄電池を活用した鉄道システムの社会実装・普及など、非電化区間を含む鉄道ネットワーク全体の脱炭素化を推進する。

（船舶）

○ ゼロエミッション船等の技術開発・実証・導入促進

- 革新的省エネ技術やデジタル技術等を活用した運航効率化にも資する船舶、ゼロエミッション船等（水素・アンモニア燃料船、水素燃料電池船、バッテリー船、LNG燃料船、メタノール燃料船等）の技術開発・実証・導入促進を推進する。
- ゼロエミッション船等の国内生産体制の整備を推進する。
- 船舶は長期間使用する事を踏まえ、既存船舶でも利用可能なバイオ燃料の導入に向けた環境整備を推進する。
- ゼロエミッション船等の技術開発促進や普及に向けて、新たな国際ルール（燃料規制制度、ゼロエミッション船等に対する経済的インセンティブ制度等）の策定などの環境整備を推進する。

（航空）

○ 持続可能な航空燃料（SAF）の導入促進

持続可能な航空燃料（SAF）の導入促進については、取組を着実に進めるための方向性・マイルストーンとして、2030年時点のSAF使用量について設定した「本邦エアラインによる燃料使用量の10%をSAFに置き換える」という目標の下、経済産業省等と連携し、国際競争力のある価格で安定的に国産SAFを供給できる体制の構築や、国産SAFの国際認証取得に向けた支援等に取り組む。

○ 機材・装備品等への新技術導入

機材・装備品等への新技術導入については、電動化や軽量化・効率化、水素航空機等の国内環境技術の社会実装に向けて、産官学が連携して、安全基準の策定や国際標準化に向けた取組を進めていくために、国際標準化のための国内連携体制の構築・基盤強化を実施する。

（インフラ）

○ カーボンニュートラルポートの形成推進

- 港湾分野においては、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化や、背後地域の脱炭素化にも資する水素アンモニア等の受入環境の整備等を図る「カーボンニュートラルポート（CNP）」の形成を推進する。
- 具体的には、コンテナターミナルにおける脱炭素化の取組の透明化を図り客観的に評価する「CNP認証」の普及、実証事業やガイドライン作成を通じた水素を燃料とする荷役機械の導入促進、次世代船舶燃料バンカリング拠点の形成に向けた検討等を進める。
- グリーン海運回廊の形成に向けた取組を通じて世界各国の海運や港湾の関係者と連携を図り、海運と港湾の脱炭素化をより一層加速させる。
- 海外も含めたカーボンニュートラルの実現への貢献にも向けて、日 ASEAN 港湾技術者会合において、日本の取組事例集を含む ASEAN 諸国向けの CNP 形成ガイドラインの作

成を進めるとともに、今後の海外展開を見据え、我が国の CNP 形成に資する技術を海外に発信する。

○ 充電・充てんインフラ設置への協力等

幹線道路や高速道路等においてEV充電インフラやその案内サインの整備を促進する。あわせて、公道上の走行中給電の研究支援を進める。また、道路空間への水素ステーション設置場所の提供に協力する。

○ ダブル連結トラックの導入促進や自動物流道路の検討

ダブル連結トラックの導入促進等による物流の効率化を進めるとともに、高速道路における民間施設への直結を含めたアクセス強化、ETC2.0を活用した運行管理支援、特殊車両の新たな通行制度による通行手続の迅速化等により効率化を推進する。加えて、新たな物流形態となる道路空間をフル活用したクリーンエネルギーによる自動物流道路（オートフロー・ロード：Autoflow Road）の社会実装を目指す。

○ 空港施設・空港車両からのCO₂排出を削減する取組の推進

空港における脱炭素化に向け、空港施設のLED化の促進、空港車両のEV・FCV化の促進、航空機からのCO₂排出削減に向けた電力・空調供給施設（GPU）利用の促進等による空港施設・空港車両からのCO₂排出を削減する取組を推進する。

（サプライチェーン）

○ 鉄道貨物輸送へのモーダルシフトの推進

環境に優しい鉄道による貨物輸送の競争力強化に向けて、大型コンテナやブロックトレイン・定温貨物列車等の輸送機材の充実等による輸送力増強と輸送品質改善を図るとともに、貨物駅の効率化・省力化及び安全性向上に資する新技術の導入や災害時の代替輸送等に備えたコンテナホーム拡張等のBCPの充実等を図る。

○ 物流のサプライチェーン全体を通じた次世代自動車活用の取組推進

荷主や消費者等における物流サービスの脱炭素化ニーズの高まりに対応し、地域内輸配送の電動化、長距離輸送における燃料電池トラックの開発・普及など、次世代自動車活用の取組を推進する。

○ 物流DXを通じたサプライチェーン全体の輸送効率化・省エネ化の推進

- 新技術を活用したサプライチェーン全体輸送効率化・非化石エネルギー転換推進事業を通して、複数の事業者が連携して取り組む高度なデジタル技術を活用したサプライチェーン全体の効率化や輸送計画と連携したEVトラックへの充電タイミング等の最適化による省エネ効果の実証を支援する。
- 物流施設の効率化と脱炭素化等に向け、無人フォークリフト等の無人搬送車や自動倉

庫等の無人化・省人化に資する機器、太陽光発電等の再エネ設備等の導入に対する支援を通じ、サステナブル倉庫モデルの普及を促進するとともに、脱フロンに資する冷凍冷蔵倉庫における脱炭素型自然冷媒機器への転換に係る取組を推進する。また、流通業務を一体的に行い、トラック予約受付システムの導入等により待機時間を削減した物流施設に輸送網を集約化することにより、貨物輸送距離の短縮による環境負荷の低減（CO₂排出量の削減）を図りながらトラックドライバー不足に貢献するサプライチェーンの構築を図るほか、「物流拠点の今後のあり方に関する検討会」での議論を踏まえ、物流の脱炭素化の促進に寄与する物流拠点の整備を促進する。

- AI・IoT等のデジタル技術を活用し、複数の荷主・物流事業者間における貨物情報の効果的なマッチング、共同輸配送や帰り荷確保の取組等を促進し、トラックの輸送効率（積載効率×実働率）の向上・運行距離の削減を推進し、低炭素化も含めた取組支援や事例の横展開を図る。

（自動運転・ドローン物流）

○ 電動化と自動化による新たな輸送システムの導入促進

自動運転等の新技術を活用した移動の安全性・利便性の向上や移動時間の活用の革新（移動時間の有効活用）等に資する移動サービスの変革の動きを踏まえ、次世代自動車の活用も含めた自動運転技術の社会実装など、自動化による新たな輸送システムの導入促進を図る。

○ ドローン物流の実用化等の推進

離島や山間部等の物流の担い手不足や物流需要の減少等が生じている地域において、トラック等の陸上輸送とドローン配送を組み合わせたラストワンマイル配送の効率化を促し、平時からの地域の物流網の維持・確保を図るとともに、災害時においても活用できる代替輸送手段の確保を推進する。

（国際）

○ 国際海事機関（IMO¹⁵）を通じた省エネ・脱炭素化を一層加速させるための国際ルールの整備

IMOにおいて2023年に合意した「2050年頃までにGHG排出ゼロ」等の国際海運のGHG削減目標を達成するための新たな国際ルール（燃料規制制度、ゼロエミッション船等に対する経済的インセンティブ制度等）の策定に向けた検討が進められているところ、引き続き各国と協力して合意形成を図り、その策定に向けた議論に貢献するなど、IMOを通じた省エネ・脱炭素化を一層加速させるための国際ルールの整備を推進するとともに、前述の技術開発・実証に取り組み、我が国海事産業の競争力強化を図る。

¹⁵ International Maritime Organization

○ 国際民間航空機関（ICAO¹⁶）の実施するCO₂排出削減に係る取り組みの促進

ICAOでは、世界で合意された唯一のCO₂排出削減スキームであるCORSIA¹⁷や、国際航空において2050年までのカーボンニュートラルを目指す長期目標が採択されたところ、CORSIAの実施及び当該目標の達成に向け、航空機環境新技術の導入や運航方式の改善といった手段に加え、世界全体でSAF及びクレジットの供給量を拡大させていく必要がある。また、ICAOが提唱する途上国への能力構築プログラムやSAF製造に係る資金調達メカニズムの構築に積極的に参画しつつ、ICAO会合の場においてCORSIAの重要性を訴えかけていくことで、国際航空における脱炭素化が促進されるよう、各国と協力して継続的に取り組む。

○ 国連自動車基準調和世界フォーラム（WP. 29¹⁸）における自動車の環境性能向上に係る国際基準の策定等の推進

WP. 29 では自動車の安全・環境性能に係る基準の国際調和を目的とした 1998 年協定¹⁹及び基準調和に加えて締約国間での相互承認を可能とする 1958 年協定²⁰の下、自動車の排出ガスに係る国際基準やライフサイクルを通じた GHG 排出量の算定方法に係る国際ガイドラインの策定・改正が進められているところ。我が国は WP. 29 の副議長を務めており、引き続き各国と協力しつつ自動車の環境性能の向上に向けた国際基準等の整備を推進する。

＜ライフサイクル全体での脱炭素化＞

○ 建築物のライフサイクルカーボン削減に向けた取組の促進（再掲）

建築物に用いる建材・設備のGX価値が市場で評価される環境を整備するとともに、建築物の脱炭素化を図るため、関係省庁の緊密な連携の下、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を通じて排出されるCO₂等（ライフサイクルカーボン）の算定・評価等を促進するための制度を構築する。また、建材・設備のCO₂原単位の整備を進める。

○ 建築物における木材利用促進

建築基準の更なる合理化の検討、CLT（Cross Laminated Timber：直交集成板）等を活用

¹⁶ International Civil Aviation Organization

¹⁷ Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation（国際航空のための炭素オフセットと削減のための枠組み）

¹⁸ World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations (WP.29)

¹⁹ 車両並びに車両への取付け又は車両における使用が可能な装置及び部品に係る世界技術規則の作成に関する協定。

²⁰ 車両並びに車両への取付け又は車両における使用が可能な装置及び部品に係る調和された技術上の国際連合規則の諸採択並びにこれらの国際連合の諸規則に基づいて行われる認定の相互承認のための条件に関する協定。

した中大規模木造建築物の普及に資するプロジェクトに対する支援等を通じ、中高層をはじめとする建築物における木材利用促進を図る。

○ 省CO₂に資する材料等の活用及び技術開発の推進

低炭素型コンクリート等、費用対効果に優れた省CO₂に資する材料を工事において活用する。また、CO₂吸収型コンクリートなど、新技術に関する品質・費用対効果等の評価を行い、インセンティブの付与等により活用促進を図るとともに、インフラ・建設分野で使用するその他建設材料（鉄鋼、アスファルト等）の脱炭素化に資する技術開発等を促進する。

○ ダム施設における再エネ設備等の導入・改修の推進（再掲）

2030年度に発電利用されていない既存治水等多目的ダムへの発電機の設置による増電力量が540万kWhとなることを目指し、ダム管理における省エネ化に向け、施設管理用の消費電力を賄うための小水力発電等の再エネ設備等の導入・改修を推進する。

○ CO₂排出の少ない砂防施設の整備・改築の推進（再掲）

砂防施設整備における省CO₂化に向け、CO₂排出量がより少ないような構造・材料・工法による砂防施設の整備・改築を推進する。

○ 下水汚泥焼却時の温室効果ガス排出量削減

下水汚泥の焼却施設における燃焼の高度化や、一酸化二窒素の排出の少ない焼却炉及び下水汚泥固形燃料化施設の普及により、焼却に伴う一酸化二窒素の排出を削減する。

○ ライフサイクルカーボンに配慮した官庁施設の整備

建設から解体に至るまでの建築物のライフサイクルを通じて排出されるCO₂等（ライフサイクルカーボン）の削減の促進に向けて、官庁施設のライフサイクルカーボンの算定・評価を行う。

○ 官庁施設における木材利用の推進

木造化・木質化を推進するとともに、関係する技術基準の整備・普及等を通じて公共建築物における木材利用を促進する。

＜再エネの供給拡大＞

（太陽光）

○ 住宅への太陽光発電設備の設置促進

2030年に新築戸建住宅の6割に太陽光発電設備が設置されることを目指し、2027年度までに達成すべき太陽光発電設備の設置目標を定めた戸建住宅に係る住宅トップランナー

制度や、市町村が地域の実情を踏まえた建築物分野における再エネの利用拡大を図る建築物再生可能エネルギー利用促進区域制度等により、住宅への太陽光発電設備の設置を経済産業省・環境省と連携して促進する。

○ ダム等における太陽光発電の導入促進

太陽光発電の設置を求める事業者に対して、占用許可に当たっての技術的要件を整理し、太陽光発電の導入促進を図る。

○ 上下水道施設における再エネ発電設備等の導入促進

- 下水道において、太陽光発電や下水熱利用などの再エネ設備の導入及び、下水汚泥資源の化石燃料代替エネルギー源としての活用等を推進する。
- 水道において、太陽光発電などの再エネ発電設備の導入を実施する。

○ 鉄道アセットを活用した再エネの導入促進

次世代太陽電池等の技術開発や普及支援の状況を踏まえ、安全・安定輸送の確保に留意しながら、駅舎など鉄道アセットを活用した再エネの導入を促進する。

○ 空港の再エネ拠点化の推進

太陽光発電等の導入促進による空港の再エネ拠点化を推進する。

○ 社会資本整備総合交付金を活用した地域の創意工夫による省エネ住宅等の普及促進

公営住宅の省エネ性能の向上を図る観点から、省エネ改修等の公営住宅ストック総合改善事業について助成を行うほか、提案事業として、省エネ住宅等の普及促進に資する施策に対して助成する。

○ 公的賃貸住宅への太陽光発電設備の導入促進

公的賃貸住宅（UR、公営住宅）への太陽光発電の導入を推進する。新築住宅について標準的に導入するとともに、既存住宅への導入を推進する。

○ 官庁施設における太陽光発電の導入促進

官庁施設のうち合同庁舎への太陽光発電の導入を推進する。新築の合同庁舎には引き続き標準的に導入を図る。既存の合同庁舎には、構造上、立地上の不都合がないか等の導入可能性調査の結果を踏まえ、導入を推進する。

○ 3D都市モデル（PLATEAU）を活用したまちづくりの推進

PLATEAUを活用した太陽光発電のポテンシャル推計等、環境シミュレーションを高度化する。

○ 道路空間への太陽光発電設備の導入

道路空間を活用し、太陽光発電等の再エネ導入を推進する。また、ペロブスカイト太陽電池をはじめ次世代型太陽電池等について、技術開発状況を踏まえ、安全性を確保した上で、道路空間への積極的な活用を検討する。

○ ペロブスカイト太陽電池の活用

ペロブスカイト太陽電池について、技術開発や市場化の動向等を踏まえつつ、「官民協議会」の場等を活用しながら、様々なインフラ空間や建築物分野での活用を積極的に検討していく。

(風力)

○ 洋上風力発電の導入促進

港湾分野においては、洋上風力発電について、再エネ海域利用法に基づく協議会における地域の合意形成を通じた案件形成、基地港湾の計画的な整備や運用の効率化、排他的経済水域における展開を可能とする制度整備、浮体式の最適な海上施工方法の確立に向けた検討等により、円滑な導入を図る。

(水力)

○ 水力エネルギーの利用促進

流域総合水管理において、ダム下流の河川環境の保全等に向けたダムの運用改善、既設ダムの発電施設の新増設、ダム改造・多目的ダムの建設を推進することで治水機能の強化と水力発電の促進を両立させるハイブリッドダム及び砂防堰堤を活用した小水力発電等の水力エネルギーの利用を促進する。また、ASEAN等においてハイブリッドダムを含むダム再生技術の海外展開を推進する。

○ ダム施設における再エネ設備等の導入・改修の推進（再掲）

2030年度に発電利用されていない既存治水等多目的ダムへの発電機の設置による増電力量が540万kWhとなることを目指し、ダム管理における省エネ化に向け、施設管理用の消費電力を賄うための小水力発電等の再エネ設備等の導入・改修を推進する。

○ 北海道内の農業水利施設における小水力発電施設の導入推進

北海道における国営土地改良事業の実施に際し、農業水利施設において小水力発電施設の導入を推進する。

○ 水道施設における小水力発電の導入推進

水道施設について、導水、送水、配水施設等における圧力差を利用した小水力発電の導入を推進する。

1 (バイオマス)

2 ○ 木質バイオマス発電の利活用

3 河川の維持管理に要するコスト縮減とカーボンニュートラルに向けて、木質バイオマス
4 発電の利活用に係る民間事業者向けの各種ガイドラインや手引の周知や木質バイオマス
5 発電の燃料材として試用の取り組み等により、木質材を活用したバイオマス発電を促進
6 する。

8 ○ 下水道バイオマス等の利用推進

9 下水汚泥由来の固形燃料や消化ガスなど下水道バイオマスの有効活用した創エネルギー
10 の取り組みを推進する。

12 (地中熱・下水熱・雪氷熱)

13 ○ 建築物等における地中熱の利用促進

14 地中熱の活用を含めた省エネ・省CO₂による低炭素化、健康、災害時の継続性、防犯対策、
15 建物の長寿命化、ライフサイクルカーボン算出・評価する取組等の先導的な技術が導
16 入される住宅・建築物プロジェクトに対して支援を行う。また、官庁施設における地中
17 熱利用システムの導入を推進する。

19 ○ 下水熱利用の推進

20 下水や下水処理水が有する熱エネルギーを活用した地域冷暖房や道路融雪等の導入を支
21 援することで、エネルギー消費を削減するとともに、良好な都市環境形成を促進する。
22 下水熱利用を推進するため、下水熱利用マニュアルの改訂等を通じ、導入事例の横展開
23 を図るとともに、既存システムのコスト低減や、官民連携による下水熱利用の案件形成
24 支援について、集中的に取り組む。

26 ○ 雪氷熱利用の推進

27 関係省庁と連携し、道路等から運搬排雪している雪を冷熱源として積極的に活用するた
28 め、利用希望のある民間施設等に提供する仕組みの構築に向けた取組を推進する。

30 (気象)

31 ○ 再エネ開発・運用に資する気象情報の提供

32 再エネ発電施設の立地選定のため、気象観測データや過去の気候を精緻に解析したデ
33 ータを提供していくとともに、次期静止気象衛星やスーパーコンピュータ等の最新技
34 術の導入を通じ、気象予測の技術を高度化させ、再エネ発電施設の安定運用にも貢献
35 する。

1 <吸収源対策の強化>

2 ○ 都市緑化等の推進

3 都市公園の整備、民間事業者等による良質な緑地の確保や特別緑地保全地区等の指定の
4 積極的な推進等により、温室効果ガス吸収源を確保するとともに、ネイチャーポジティ
5 ブの促進による統合的取組を進める。また、吸収量の算出方法の精度向上等を検討する。

7 ○ ブルーカーボン生態系の活用

8 ブルーインフラ(藻場・干潟等及び生物共生型港湾構造物)の保全・再生・創出に取り
9 組むとともに、ブルーカーボン生態系による温室効果ガスの吸収・固定量の算定方法
10 の確立に向け検討する。 また、浚渫土砂を有効活用した海域環境の改善(覆砂、深掘
11 跡の埋め戻し、干潟・浅場造成)に継続的に取り組む。

2. 自然再生や人と自然が共生する社会づくり

(1) 政策の方向性

自然災害の激甚化・頻発化、生物多様性の損失などの環境リスクが高まっている自然災害については、水害の頻発化や極めて大規模な水害の発生、土砂災害の発生頻度の増加、港湾や海岸への深刻な影響などが見られている。また、生物多様性については、多くの経済活動が自然資本に依存しており、かつ自然資本は継続的に劣化していることが報告されている。例えば、生物多様性に関する指標であるLPI (Living Planet Index) を利用した試算では、2018年の段階において1970年比で69%劣化しているとされている。

こうした中で、国内外においてNbSやネイチャーポジティブの取組が注目されており、既に世界各国の企業や政府機関が大きく動き出しつつある。

自然資本は、人間が生存するために欠かせない安全な水や食料の安定的な供給に寄与するとともに、防災減災などくらしの安全・安心を支え、更には地域独自の文化を育む基盤となる恵みをもたらすなど、豊かな社会の礎となっている。我が国においても、市民の暮らしやすさと幸福感を数値化した「デジタル田園都市国家構想実現に向けた地域幸福度(Well-Being)指標」において、自然の恵みはウェルビーイングを高める重要な要素の一つと位置付けられている。また、低未利用地の増加やインフラの集約・再編を契機として、サステナブルな国土利用が求められてきている。

このような自然共生の取組の柱として、国土交通省では、社会資本整備やまちづくりにおいて、多様な機能を有する自然資本財（グリーンインフラ）の活用を進めてきた。グリーンインフラの活用は、気候変動に伴うリスクや生物多様性損失のリスクを低減することに加え、健康増進、地域コミュニティ醸成、景観形成など国民のくらしの向上や、地価上昇に代表される地域経済の活性化など、多様な効果の発現が期待できるものである。

グリーンインフラは、閣議決定文書としては、2015年の「第二次国土形成計画」に初めて位置付けられたが、これまでの「グリーンインフラ官民連携プラットフォーム」を通じた官民を挙げた取組等によりその拡大の機運が高まってきている。こうした国内外の動向等を踏まえ、自然再生や人と自然が共生する社会の実現に向けては、産官学金労言、地域コミュニティやNPO等のあらゆる主体が連携しながら、グリーンインフラの拡大に向けた基盤づくり等、自然資本財の潜在価値が発揮されるような取組を推進し、「グリーンインフラの活用が当たり前の社会」を目指す。

まず、グリーンインフラの抜本的拡大に向けた基盤づくりの取組を進める。具体的には、経済界と一体となった国民的な運動の展開等により国民の機運・理解の醸成を図るとともに、環境価値、社会的価値や経済的価値に着目して、グリーンインフラの多様な効果を測る評価手法を確立するなど、多様な効果の見える化に向けた取組を促進する。また、グリーンインフラの導入に取り組もうとする官民の取組を促進するため、ノウハウの標準化等技術的支援や先駆的・効果的な取組等に対する経済的支援、中間支援組織への支援、地域におけるスタートアップの創出等、官民の取組を促進する環境整備を促進する。さらに、グリーンインフラをあらゆる場面で導入し、継続的に活用していくため、リスクに見

合うリターンが見える化しつつ、様々な資金調達手法のモデル化・案件創出を図るとともに、クレジットの導入・活用に向けた検討等、資金調達を円滑化する環境整備を促進する。

グリーンインフラの新たな可能性を広げていくため、関係機関と連携しながら、衛星画像の活用を含めた先進的な技術開発の促進、自然関連情報に関する様々なデータの整備・集約等DXの活用を促進する。世界的に自然を活用して社会課題の解決につなげる動きが見られる中、本邦企業が国際的に活動しやすくなるよう、国際標準化に向けた検討、我が国のグリーンインフラに関連する取組や多様な効果の評価手法に対して、各国の共感が得られるよう国際的にアピールしていくなど、国際展開を見据えた取組を促進する。

こうした基盤づくりの取組を進めつつ、都市、河川、道路、港湾等の様々な空間におけるグリーンインフラの活用を促進する。都市における良質な緑地の確保に向けた取組を進めるとともに、建築物、道路空間、低未利用地等の緑化を推進する。また、公園緑地や雨庭等の整備を組み合わせる都市・道路空間における雨水貯留浸透機能を強化する。

生態系ネットワークの形成に向けて、流域治水の推進に当たってグリーンインフラの考えを取り入れ、災害リスクの低減に寄与する生態系の機能を積極的に保全又は再生する。2035年度までに全ての河川整備計画(国管理河川)において河川環境の定量的な目標を位置付け、「流域総合水管理」を促進する。また、ブルーインフラ（藻場・干潟等及び生物共生型港湾構造物）の保全・再生・創出を通じたブルーカーボンの活用を進める。さらに、道路上の動物事故対策の強化等の取組により、人間と動物が共生できる道路づくりを推進する。

2027年3月から9月までの間に横浜市で開催される「GREEN×EXPO 2027（2027年国際園芸博覧会）」では、「自然の力を導入し、グリーンインフラにより持続可能で安全かつ魅力ある都市の土台づくりを世界に向けて提案」することとしており、当該博覧会を通じて更なるグリーンインフラの普及を推進する。

大規模な公共事業に当たっては、事前の環境調査を実施し、その環境に及ぼす影響について検討し、回避・低減、代償措置等の適切な環境保全措置を講じる。

（２）主な施策

＜グリーンインフラの拡大＞

（基盤づくり）

○ 国民的な機運・理解醸成

グリーンインフラの抜本的拡大のベースとなる「国民の機運・理解の醸成」を図るため、経済界と一体となった活動の展開、きめ細やかな広報の展開、市民参加型の維持管理活動等による地域コミュニティの形成促進、先駆的・効果的な取組を表彰する制度の拡充等を実施する。

○ 多様な効果の見える化

グリーンインフラの持つ多様な効果の見える化に向け、定量的なデータ・研究成果の収

集・分析、実証を通じた妥当性の検証等の取組を行いつつ、グリーンインフラの多様な効果を総合化して、ウェルビーイングの観点を踏まえた簡易で分かりやすい新たな手法を確立する。

○ **官民の取組を促進する環境整備**

グリーンインフラの導入に取り組もうとする官民の取組を促進するため、ノウハウの標準化等の技術的な支援や、自治体・企業等の取組主体に応じた財政上・金融上の支援を行うほか、グリーンインフラの実装や適切な維持管理を行う中間支援組織が有効に機能した事例の展開や、中間支援組織への支援策の導入等を図る。

○ **資金調達の円滑化**

グリーンインフラを継続的に活用していくための資金調達の円滑化に向け、様々な資金調達手法の検討・モデル化を進めるほか、自然環境の保全・創出に資する取組に対して資金を集めるために、評価・認証を通じて、その価値を金銭価値として取り扱い、売買する仕組み（クレジット等）の導入・活用を検討する。

○ **新技術・DXの活用**

グリーンインフラの新たな可能性を広げる新技術・DXの活用に向け、先進的な技術開発の促進・全国展開を進めつつ、データの整備・集約、データ間連携、地図化、データ利活用の促進等を、関係機関と連携しながら進める。また、グリーンインフラ技術に関するニーズとシーズのマッチングの促進等を進める。

○ **国際展開**

日本企業が国際的に活動しやすくなるよう、海外の現状や国内外のニーズ調査等を踏まえた国際標準化に向けた検討や、我が国の取組・評価手法に対して各国の共感が得られるよう、国際的にアピールを行う。

(地域におけるグリーンインフラ活用)

○ **持続可能な国土管理の取組推進**

2023年7月に閣議決定された、第三次国土形成計画（全国計画）及び第六次国土利用計画（全国計画）に基づき、グリーンインフラの活用や生態系ネットワークの形成も含めた持続可能な国土管理の必要性やその考え方の普及、市町村や地域における管理構想の取組の推進等により、適切な国土管理の実現を図る。

○ **都市の緑地の保全・創出**

気候変動対策、生物多様性の確保、ウェルビーイングの向上等の課題への対応のため、「緑の基本方針」（令和6年12月）に基づき、都市の緑地の保全及び緑化の推進を図る。

○ 緑化等による都市の熱環境改善の推進

都市公園の整備等による緑地の確保、公共空間・官公庁等施設の緑化、緑化地域制度の活用等による建築物敷地内の緑化、民有緑地や農地の保全など地域全体の地表面被覆の改善を図る。

○ 都市緑化等の推進（再掲）

都市公園の整備、民間事業者等による良質な緑地の確保や特別緑地保全地区等の指定の積極的な推進等により、温室効果ガス吸収源を確保するとともに、吸収量の算出方法の精度向上等を検討する。

○ 公園緑地や雨庭等を組み合わせた都市・道路空間における雨水貯留浸透機能の強化

CO₂の吸収や雨水を貯留・浸透させて下水道や河川への排水を低減させる雨庭等のグリーンインフラの活用を推進する。まちなかにおける雨水対策として、雨水貯留浸透機能を有する公園緑地の保全・確保と併せて、その機能を強化する雨庭等の雨水貯留浸透施設の整備を推進する。

○ 都市と緑・農の共生するまちづくりに関する検討

緑地・農地と調和した良好な都市環境・景観の形成等を促進するための方策を検討する。

○ GREEN×EXPO 2027を通じたグリーンインフラの国内外への普及推進

GREEN×EXPO 2027（2027年国際園芸博覧会）において、気候変動や生物多様性の取組にもフォーカスし、グリーンインフラが実装された会場の整備やGX技術等の展示の場を共創することにより、グリーンインフラやGXの全国展開、グリーン社会の実現に貢献する。

○ 都市山麓グリーンベルト整備事業の推進

土砂災害に対する安全性を高め緑豊かな都市環境と景観を保全・創出することを目的に、市街地に隣接する山麓斜面にグリーンベルトとして一連の樹林帯の形成を図る。

○ 道路空間における緑化推進

道路緑化等の総合的な道路空間の温度上昇抑制対策に向けた取組を推進するとともに、緑陰の提供により快適な歩行空間を形成する。ヒートアイランド対策に資する環境舗装の整備促進を図るとともに、環境基準を達成していない地域を中心に、沿道環境の改善を図るため、バイパス整備や交差点改良等のボトルネック対策、遮音壁の設置等を推進する。

○ 道路上の動物事故対策の強化

多発するロードキルを防止するため、事故データ等を活用し、路面標示やカーナビ等によりドライバーへの注意喚起を強化する。

○ 流域治水におけるグリーンインフラの活用推進

災害リスクの低減に寄与する生態系の機能を積極的に保全又は再生することによる、生態系ネットワークの形成に向け、2035年度までに全ての河川整備計画（国管理河川）において河川環境の定量的な目標を位置付けていく。

○ グリーンインフラに関する基盤づくり

グリーンインフラの拡大に向け、国民的な機運醸成、多様な効果の見える化、官民の取組促進、資金調達の円滑化、新技術・DXの活用、国際展開の6つの柱を軸に取組を促進する。

○ かわまちづくり等の魅力ある水辺空間の創出

魅力ある水辺空間創出のためのかわまちづくりを推進するとともに、2035年度までに全ての河川整備計画（国管理河川）において河川環境の定量的な目標を位置付けることを目指して河川環境の整備と保全（多自然川づくり）に取り組む。

○ 広域的な生態系ネットワークの形成

地域の多様な主体が連携した流域連携の広域化や河川における外来種対策の必要性の普及啓発等により各地域の広域的な生態系ネットワークの取組の推進を図る。

○ 砂浜の保全・回復

砂浜は堤防や離岸堤等と一体となって高波を減衰させ、海岸の背後の人命や財産を災害から守る機能を有しており、予測を重視した順応的砂浜管理を実施して砂浜の保全・回復の取組を推進することで、防災機能の向上を図る。

○ 河川における環境教育の推進

地域の子どもたちの体験活動の充実を図る「子どもの水辺」再発見プロジェクト」、川の自然環境や危険性を伝える「指導者育成」や河川協力団体等による河川管理に関する知識の普及や啓発など、海辺や河川における環境教育等により生物多様性等に関する普及啓発の推進を図る。

○ ブルーカーボン生態系の活用（再掲）

ブルーインフラ（藻場・干潟等及び生物共生型港湾構造物）の保全・再生・創出に取り組むとともに、ブルーカーボン生態系による温室効果ガスの吸収・固定量の算定方法の確立に向け検討する。また、浚渫土砂を有効活用した海域環境の改善（覆砂、深掘跡の埋め戻し、干潟・浅場造成）に継続的に取り組む。

○ 閉鎖性海域における環境改善

栄養塩類の不足が指摘されている一部の閉鎖性海域において、地域の合意の下に、下水

- 1 処理場における栄養塩類の能動的運転管理を行い、きれいで豊かな海づくりを進める。
- 2
- 3 ○ 空港周辺環境の改善等
- 4 航空機騒音の環境基準を達成していない空港の周辺住民の生活環境を改善するために
- 5 必要な処置を行う。また、移転補償事業で取得した土地において、緑地整備等で利活
- 6 用するとともに太陽光発電等の導入を検討する。

3. 再生資源を利用した生産システムの構築

(1) 政策の方向性

国内外において、循環経済への移行の重要性が増している。

国連環境計画国際資源パネル（UNEP²¹ IRP²²）の「世界資源アウトルック2024」では、世界の天然資源の採取と加工が、地球全体の温室効果ガス排出量の要因の55%以上、陸域の生物多様性の損失と水ストレスの要因の90%以上、粒子状物質による健康影響の最大40%を占めており、資源効率性・循環性を向上させ天然資源利用の削減を進める取組は、気候変動対策や生物多様性保全をはじめとする環境負荷削減策として重要とされている。

また、近年の国際的な緊張の高まりを背景に国際的な資源獲得競争が生じており、国内で資源を循環させて最大限活用することは、環境負荷の軽減に加え、国際的な産業競争力や経済安全保障の強化にも資することになる。

さらに、各国において、環境保全のみならず、資源の確保及び安定供給にも資する取組として、製品の使用段階におけるリユース、リペア、メンテナンス、シェアリング、サブスクリプション等のストックを有効活用しながらサービス化や付加価値の最大化を図るビジネスモデルを推進する動きや標準化を進める動き、再生材の利用を進める動きが顕在化しつつある。

こうした状況に対応し、循環型社会の形成に向けて資源生産性・循環利用率を高める取組を一段と強化するためには、従来の延長線上の取組を強化するのではなく、経済社会システムそのものを循環型に変えていくことが必要であり、大量生産・大量消費・大量廃棄型の経済・社会様式につながる一方通行型の線形経済から、持続可能な形で資源を効率的・循環的に有効利用する循環経済への移行を推進することが鍵となる。

このように、循環経済への移行は、気候変動や生物多様性の保全といった環境課題の解決に加え、地方創生や質の高いくらしの実現、産業競争力強化、経済安全保障の確保にも貢献するものであり、2024年5月に閣議決定した「第5次循環型社会形成推進基本計画」では、循環経済への移行が国家戦略として位置付けられた。国土交通分野においても、循環経済システムの構築に向けて、これまでの廃棄物抑制を目的とした3Rの取組を更に深化させ、循環経済の移行に貢献していく。

循環経済への移行に当たっては、まずは、再生資源を利用した生産システムを構築していくことが鍵であり、下水汚泥資源の肥料利用の推進、建設リサイクルの高度化、道路アスファルト再生技術のビジネス展開等、循環資源の利用の拡大に向けた取組を進める。

また、資源投入量を減少させ、廃棄物の発生を抑制するため、「予防保全型」のインフラメンテナンスへの転換の加速化や、長期優良住宅の普及促進等、インフラや住宅・建築物の長寿命化等の取組を進める。

さらに、循環経済社会への移行に伴い、循環資源の流れが変わることから、循環経済拠点港湾（サーキュラーエコノミーポート）の選定・整備等、動静脈連携を支えていくインフラ・

²¹ United Nations Environment Programme

²² International Resource Panel

1 基盤整備を促進する。

2 こうした取組に当たっては、とりわけ分野間連携を図ることが重要である。足下では、建
3 設業と物流業が連携しながら、循環経済への移行をビジネスチャンスと捉える動きも見られ
4 ており、こうした分野間連携の促進を図りながら、取組を進めていく。

5 リサイクルの質を高めていくためには必要なコストもかかっていくが、一方で、質が高く
6 なければ利用につながらない側面もある。このように、短期的に経済合理的でない等の理由
7 により、各主体の自主的な取組だけでは循環経済への移行に向けて十分な取組が進まない場
8 合には、予算を含めた支援策の活用等により、必要な施策を講じていく。

10 (2) 主な施策

12 <循環資源の利用と生産の拡大>

13 ○ 公共工事における環境物品等の調達の促進

14 グリーン購入法に基づき、「環境物品等の調達の推進に関する基本方針」の公共工事に係
15 る特定調達品目の判断基準を環境省及び経済産業省と共同で作成する。また、同方針に
16 基づき、環境物品等の調達推進・特定調達品目実績調査を行い、その結果を踏まえ、定
17 量的な目標を設定する。

19 ○ 建設リサイクルの推進

20 建設廃棄物由来の再生資材の需給等の実態調査を踏まえ、水平リサイクルの推進やCO₂
21 排出抑制等のリサイクルの質の向上、需要拡大のための取組を推進するとともに、建設
22 発生土の現場内・工事間利用等の有効利用や適正利用を推進する。

23 また、引き続き、都道府県等との連携などにより、分別解体や資源有効利用を促進する
24 とともに、建設リサイクル法等の施行状況を踏まえつつ、必要な措置を実施する。

26 ○ 下水汚泥資源の肥料利用の推進

27 下水汚泥資源の肥料利用の推進に向けて、肥料化施設の整備支援、下水汚泥中の肥料成
28 分等の分析支援、公共施設における利用促進に向けた普及啓発等を実施する。

30 ○ 浄水発生土の有効利用推進

31 水道事業者に対して、浄水発生土の有効利用に係る情報提供や助言等を行い、浄水発生
32 土の有効利用を推進する。

34 ○ 北海道の地域特性を生かした循環資源利用の推進

35 ホタテ貝殻や間伐材の公共事業等への活用等、北海道の特性や地域課題に着目した先
36 駆的・実験的取組を実施する。

○ 家畜排せつ物のバイオマス資源としての利用推進

北海道における国営環境保全型かんがい排水事業による農業用排水施設の整備により、家畜排せつ物の有効活用によるリサイクルシステムを構築する。

○ 道路アスファルト再生技術のビジネス展開

ASEAN等の海外市場を含め、GHG削減量や資源利用の効率化等の可視化や関連制度・システム等の知見共有、導入支援を推進する。

＜長寿命化等による廃棄物発生抑制＞

○ インフラ長寿命化の推進

- AI・ドローン・ロボット等の新技術の活用を推進しつつ、「予防保全型」のインフラメンテナンスへの転換の加速化を図り、損傷が軽微なうちに修繕すること等により、建設廃棄物の発生抑制を実現する。
- インフラ長寿命化に向けては、予防保全への転換を担う人的資源等を補完することが重要であることから、広域・複数・多分野のインフラを「群」として捉え、マネジメントを行う「地域インフラ群再生戦略マネジメント（群マネ）」を推進する。

○ 長期優良住宅の普及促進

- 長期優良住宅法に基づく長期優良住宅の認定制度により、住宅の長寿命化を図り、将来世代に受け継がれる良質なストックの形成を促進する。
- 認定長期優良住宅に係る所得税等の特例措置を実施する。
- 証券化支援事業において、長期優良住宅の償還期間を最長50年とすること等により、長期優良住宅の取得を支援する。

＜動静脈連携を支えるインフラ・基盤整備＞

○ 循環経済拠点港湾（サーキュラーエコノミーポート）の選定・整備

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「循環経済拠点港湾」として選定・整備し、港湾を核とする物流システムの構築による広域的な資源循環を促進する。

○ 地域を支える建設業と物流業の相互連携

建設業と物流業が連携し、建設資材等のトラック輸送のマッチングシステム導入等の取組を促進する。

4. 環境資源を基軸とした地域の経済社会づくり

(1) 政策の方向性

地方創生の取組が始まって10年が経過する。我が国全体の人口減少が続く中、産業活性化、出産・子育て支援、移住促進等の取組により人口が増加した地域も見られるが、東京一極集中の大きな流れを変えるには至らず、若者や女性が地方を離れる動きが加速しており、地方創生は我が国の最重要課題の一つである。

環境対策は、経済成長の源泉でもあり、地域の社会経済においても同様である。全国の各地域において、少子高齢化等に対応し、強み・潜在力を生かした自律的・持続的な社会を目指す地方創生の取組が進んでいるが、地域の強みを生かした「脱炭素、生物多様性、循環経済」といった環境面の取組については、環境課題の解決のみならず、産業振興、防災力向上、ウェルビーイング向上など、地域の成長戦略となり得るものである。

地域で利用するエネルギーの大半は輸入される化石資源に依存している中で、地域の企業や地方自治体を中心となって、木質バイオマス、下水汚泥など、豊富な地域資源を活用して再エネの創出・地産地消を図ることは、地域経済の好循環につながることを期待できる。これは、激甚化・頻発化する災害に強い地域づくり（国土強靱化・レジリエンス向上）として、再エネ等の分散型エネルギー導入は非常時のエネルギー源確保につながり、防災・減災にも貢献し得るものである。また、再エネ等の地域資源を生かす自立分散型の地域づくりは、移住・二地域居住の動きを支えるものである。

持続可能な地域の経済社会システムを構築していくに当たって、「グリーン」はその契機となり得るものである。コンパクト・プラス・ネットワークの取組や都市緑地の確保、公共交通の利用促進による移動手段の確保など、地域特性を生かしたグリーンな暮らし・まちづくりを進めることは、地域のCO₂排出量の削減に加え、将来世代を含む地域住民の健康の維持や暮らしの改善（ウェルビーイングの実現）に資する。また、例えば、MaaS等の新しいサービス形態による交通システムを整備することは、高齢者等を含めた地域住民の暮らしを支える移動手段の確保につながる。全国津々浦々に存在する既存住宅・建築物の省エネ改修を促進することは、快適な住まいの実現につながるとともに、地域産業を支えることにつながる。地元の自然資源を生かして原材料等を賄うことは、輸送に係るCO₂を減らすとともに、観光資源として地域産業を支えることにもつながる。

政府全体の「地方創生2.0」の取組を踏まえ、地域資源を活用したエネルギーの創出・地産地消や持続可能な地域の経済社会システムの構築に向けた取組等、環境資源を基軸とした地域の経済社会づくりを推進する。

(2) 主な施策

＜地域資源を活用したエネルギーの創出・地産地消＞

○ スマートアイランドによる離島におけるエネルギー創出の推進

ICTなどの新技術・デジタル技術を活用して離島地域の課題を解決するスマートアイラン

ドを推進する中で、再エネを対象分野に含む実証調査や、スマートアイランド推進プラットフォーム等の取組を通じて、地域資源を活用したエネルギー創出を図る。

○ インフラ事業の剪定や伐採木等で発生した木質材を活用したバイオマス発電の促進

都市公園等において発生した剪定枝や伐採木等を加工したチップの活用による木質バイオマス発電等について、引き続き導入を促進する。

○ 下水汚泥資源の活用推進

地域資源である下水汚泥資源について、化石燃料代替エネルギー源としての活用を推進する。

○ 商用電動車の劣化バッテリーを再利用した再エネ地産地消モデルの推進

運送事業者（トラック・バス・タクシー）、自治体、再エネ発電事業者等が参加する再エネの地産地消プラットフォームを設立し、EV、再エネ、蓄電池（交換式バッテリー、劣化バッテリーの再利用）を組み合わせた地産地消モデルの実証事業を実施する。その成果を含めた商用電動車の導入ガイドラインの策定や電動車の性能等の評価検証・公表制度の創設に向けた調査検討を行うことで全国展開を図る。

○ ハイブリッドダムの活用

治水機能の強化と水力発電の促進を両立させるハイブリッドダムの取組を推進する。

＜持続可能な地域の経済社会システムの構築＞

○ 地域生活圏の形成推進

国土全体にわたって、地域で生き生きと安心して暮らし続けるためには、「共助」を通じて人と人とのつながりを生み出すなど地域の共同体を形づくりつつ、日常の生活実感や経済活動のまとまりを有する圏域を地域社会の新しい原単位と捉え、事業の発想を「供給者目線」から「需要者目線」に転換し、地域交通、不動産・住まい、買い物、医療・福祉・介護、教育等の生活関連サービスを持続的に提供していくことが必要である。そのため、①官民パートナーシップによる「主体の連携」、②分野の垣根を越えた「事業の連携」、③市町村界等の行政区域にとらわれない「地域の連携」に重点を置き、森林保全、生物多様性保全、循環経済など自然資本の循環のためのプロジェクトも含め、「地域生活圏」の形成を推進する。

○ 下水汚泥資源の肥料利用推進に向けた基盤整備・普及啓発の促進

下水汚泥資源の肥料利用の推進に向けて、肥料化施設の整備支援、下水汚泥中の肥料成分等の分析支援、公共施設における利用促進に向けた普及啓発等を実施する。

○ 持続可能な観光の推進

「持続可能な観光」の実現に向けて、地域におけるマネジメント体制の構築等の取組の全国展開を図るとともに、地域資源の保全・活用のための受入環境整備や地域の資源を生かしたコンテンツ造成等に取り組む。

○ 既存住宅流通・リフォーム市場の環境整備

- 長期優良住宅に対する支援や制度の周知により、既存住宅を含めた長期優良住宅の普及を促進する。
- 不動産事業者や金融機関と連携した適正な建物評価の市場における普及・定着を図る。
- 建物状況調査（インスペクション）、住宅瑕疵保険等を活用した消費者保護の充実を図る。
- 消費者に対し既存住宅の基礎的な情報を提供する「安心R住宅」制度の更なる普及・促進を図る。
- 消費者の既存住宅の質への不安感を払拭し、質の高い既存住宅の流通に資する買取再販事業の普及を促進する。
- 改正空家法に基づく取組や「不動産業による空き家対策推進プログラム」等の推進を通じて、空き家の適切な管理や利活用を促進する。

○ 既存住宅・建築物の省エネ改修の促進（再掲）

5,400万戸を超える既存住宅や既存建築物の省エネ改修を促進するため、国・地方公共団体等の建築物・住宅の計画的な省エネ改修の促進、耐震改修と併せた省エネ改修の促進や建替えの誘導、窓改修や部分断熱改修等の省エネ改修の促進、地方公共団体と連携した省エネ改修に対する支援の継続・拡充等に取り組み、住宅・建築物ストックの質の向上を図る。

○ 建築物における木材利用促進（再掲）

建築基準の更なる合理化の検討、CLT（Cross Laminated Timber：直交集成板）等を活用した中大規模木造建築物の普及に資するプロジェクトに対する支援等を通じ、中高層をはじめとする建築物における木材利用促進を図る。

○ まちづくりGXの推進

コンパクト・プラス・ネットワークの取組をはじめとする環境に優しい都市構造への変革、都市の脱炭素化に資する民間都市開発事業の促進、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や都市公園の整備を含むグリーンインフラの社会実装、猛暑の中でも安全・快適に暮らせる都市環境づくりといったまちづくりGXを推進する。

○ 「交通空白」の解消に向けた取組（再掲）

国土交通省「交通空白」解消本部でとりまとめられた「「交通空白」解消に向けた取組方針2025」に基づき、集中対策期間（2025から2027年度）において、公共・日本版ライドシェア等の普及、民間技術・サービスの活用、地方運輸局等による伴走、共同化・協業化や自治体機能の補完・強化を図る新たな制度的枠組みの構築等これまでを上回る国の総合的支援の下、「交通空白」解消を図るとともに、省力化の推進、担い手の確保、自動運転の普及・拡大等地域交通のり・デザインを全面展開する。

○ 公共交通の利用促進（再掲）

マイカーだけに頼ることなく移動しやすい環境整備を図る観点から、MaaSやコンパクト・プラス・ネットワークの推進、地域交通ネットワークの再編、バリアフリー化の促進等による公共交通の利便性向上や、エコ通勤など企業等に対する環境負荷の少ない公共交通の利用意識を高めるモビリティ・マネジメントの推進を通じた意識啓発により、鉄道をはじめとする公共交通の利用促進を図る。

○ 「居心地が良く歩きたくなる」空間形成の推進

車中心から人間中心の空間への転換や公共空間の芝生化など、ゆとりとにぎわいある「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの創出を促進する。

○ ブルーカーボン生態系の活用

ブルーインフラ（藻場・干潟等及び生物共生型港湾構造物）の保全・再生・創出を通じたブルーカーボンの活用を進めるとともに、ブルーインフラを活用した国、自治体、教育機関、NPO等が連携を図り自然体験、環境教育プログラムを開催する。

5. 気候変動に適応できる社会の形成

(1) 政策の方向性

気候変動の進展により、自然災害の激甚化・頻発化などの影響が深刻化している。例えば自然災害の分野では、水害の頻発化や極めて大規模な水害の発生、降雪、土砂災害の発生頻度の増加、港湾や海岸への深刻な影響などが見られている。IPCCの予測によれば、今後、気温が2℃上昇した場合には、洪水予測は2倍になることが見込まれている。水資源・水環境分野においても、渇水被害の発生、水質の変化、水温上昇等により、例えば農業や生物多様性への影響も見られている。さらに、交通インフラのリスク増大、都市域の大幅な気温上昇、風水害による物流・観光への影響など、国民生活・産業活動にも影響が及んでいる。

熱中症による救急搬送人員は毎年数万人を超え、死亡者数は5年移動平均で1,000人を超える高い水準で推移しているなど、熱中症は全ての世代の国民の生命や生活に直結する深刻な問題となっている。

気候変動対策として、緩和の取組を行っても気候変動の影響は完全には避けられず、いわば緩和策（温室効果ガスの排出削減等対策）と適応策を車の両輪として同時に進めていくことが重要である。

「気候変動適応計画」、「熱中症対策実行計画」や「国土強靱化計画」等に基づき、あらゆる関係者の連携を強めながら、流域治水の加速化・深化、治水計画の見直し、防災気象情報の精度向上等ハード・ソフトが一体となった気候変動適応策や、生活環境向上に資するヒートアイランド対策や都市の暑熱対策を進め、気候変動に適応できる社会を形成していく。また、流域治水に加え、利水・環境も流域全体であらゆる関係者が協働して取り組む「流域総合水管理」の取組を推進する。

また、重点2で掲げる自然再生や人と自然が共生する社会づくりの取組は、気候変動に適応できる社会形成に資するものであり、浸水被害軽減等の効果が期待できるグリーンインフラに関する取組を促進する。

気候変動の影響による被害を最小化する施策を、様々な主体が連携しながら、科学的な知見に基づく対策を講じることにより、国民の生命・財産の保全、社会・経済活動を支えるインフラ等の機能の継続的確保、国民の生活の質の維持を図っていく。

(2) 主な施策

<ハード・ソフトが一体となった気候変動適応策>

○ 水害に対する適応策の推進

気候変動による災害外力の増大に対応するため、河川、ダム、砂防、海岸、下水道関係施設の整備に加え、ダムの事前放流や水田等の雨水貯留機能の保全等のあらゆる関係者によるハード・ソフト一体となった対策の一層の充実を図り、流域治水の加速化・深化を図る。

○ 積雪寒冷地における気候変動影響の調査

- 急速に発達する低気圧に伴う吹雪や視程障害等の変動傾向、ダム流域における積雪・融雪量の把握手法、河川環境及び水資源・水利用への影響等に関する調査を行う。
- 北海道等の積雪地において、温暖化に伴い、融雪期の急激な気温上昇に起因する急速な融雪や降雨によって雪崩や土砂災害が頻発することが予想されるため、発生危険度の予測により冬期道路の事前通行規制を判断する手法を検討する。

○ 気候変動の影響を踏まえた治水計画の見直し

治水対策の強化を推進するため、2035年度までに全ての河川整備計画（国管理河川）を気候変動の影響を考慮した計画へと見直すとともに、海岸においても海岸保全基本計画における気候変動の影響を考慮した防護目標の設定等により気候変動の影響への適応策を推進する。

○ 水災害リスクを踏まえた防災まちづくりの推進

立地適正化計画による災害リスクを踏まえた居住等の誘導や防災指針の取組を通じて居住エリアの安全性強化等の防災まちづくりに取り組む。

○ 新技術の活用による防災・減災の高度化・迅速化、わかりやすい情報発信等

ドローンやAIをはじめとした新技術の活用による防災・減災の高度化・迅速化について実証実験や技術開発を推進するとともに、国民目線に立ったわかりやすい情報発信等を推進する。

○ 排水機場等における遠隔操作化等

排水機場等の遠隔操作化等や3次元データ等のデジタル技術を活用した維持管理・施工の効率化・省力化を図る。

○ 流域治水におけるグリーンインフラの活用推進

2035年度までに全ての河川整備計画（国管理河川）において河川環境の定量的な目標を位置付けることを目指し、生態系ネットワークの形成を推進するとともに、自然環境が有する多様な機能を生かしたグリーンインフラの活用を流域治水において推進する。

○ 水資源・水環境分野における適応策

水道事業者等に対して、渇水や風水害といった自然災害等への対策等を記載した危機管理対策マニュアルの策定を促す。

○ 災害発生時等の担い手の確保及び地域産材を活用した木造応急仮設住宅の早期供給等の初動対応の迅速化

横連携を図る地域の住宅生産事業者等が、地方公共団体との災害協定等に応じ、災害発

生時に備えて実施するモデル的取組に対する支援を通じ、災害発生時等の担い手の確保及び地域産材を活用した木造応急仮設住宅の早期供給等の初動対応の迅速化を図る。

○ レジリエンス機能の強化に資する電動車の活用（再掲）

- 電動車の災害時における移動式電源としての機能について周知・啓発を図り、災害時における電動車の活用の促進を図る。
- レジリエンス機能の強化に資する住宅・自動車におけるエネルギーの共有・融通を図るV2H（電気自動車等から住宅に電力を供給するシステム）の普及促進を図る。

○ 協働防護の推進

様々な関係者が集積する港湾において気候変動への適応を図るため、すべての関係者が気候変動への適応水準や適応時期に係る共通の目標等を定めるとともに、協定等に基づきハード・ソフト一体の各種施策を進める「協働防護」を推進する。

○ 港湾施設における浸水対策の推進

頻発化・激甚化する台風等による重要な港湾施設の被害の軽減を図るため、嵩上げ・補強等の浸水対策を推進する。

○ 降雨量の増加や平均海面水位の上昇に伴う空港施設への影響を踏まえた対応

気候変動の影響に伴う大雨の発生頻度や強度の増加及び平均海面水位の上昇等の外力の増大による空港施設への影響を検討し、空港の防災・減災対策へ反映する。

○ 風水害発生時の外国人を含む旅行者への防災情報の提供推進、風評被害防止のための適切な情報発信等による観光事業分野における気候変動対応力の強化

日本政府観光局のコールセンターにて多言語での相談ができる体制の構築や、「Safety tips」による災害発生情報のプッシュ通知の拡大、災害時ガイダンス機能の強化を行うとともに、災害による風評被害を最小限に抑えるため、ウェブサイト等による正確な情報発信を実施する。また、災害時にホテル・旅館等宿泊施設を避難受入施設として迅速に提供できるようにするため、宿泊関係団体等と地方公共団体との協定の締結を促す。

○ 観測・予測・情報提供による防災・減災対策

線状降水帯・台風等の予測精度向上をはじめとする防災気象情報等の高度化や、災害発生危険度を示す危険度分布（キキクル）等によって住民の避難行動を促すとともに、その適切な利活用の取組を一層強化・推進することにより、気象災害等による死傷者数の低減を図る。

○ 官庁施設における雨水利用・排水再利用の推進等

国等の新築建築物における雨水利用施設の設置率が、原則100%を達成されることを目

指し、官庁施設における雨水利用・排水再利用を推進する。

○ 適応策としての防災技術の海外展開の推進

防災分野において、従来から実施しているインドネシア、ベトナム、フィリピン、インド等での防災セミナーを引き続き実施し、さらに、水防災分野（水文学的リスク）の国際標準化等を含める防災技術の海外展開を推進する。

○ 無降水日数の増加等深刻化が懸念される渇水対策の推進

2026年度に公表数が23件となることを目指し、渇水対応タイムラインの作成を促進するとともに、地下水の保全と利用、及び下水再生水や雨水利用の推進等により、無降水日数の増加等深刻化が懸念される渇水対策を推進する。

○ 健全な水循環の意識醸成に向けた普及啓発、教育

「水の週間」における中央行事「水を考えるつどい」等を通じ健全な水循環の意識醸成に向けた普及啓発を推進し、水循環に関する学習教材を作成することで水循環に関する教育の推進を図る。

○ 水資源に関する調査研究の推進

気候変動による渇水リスクや地下水への影響等、水資源に関する調査研究を推進する。

○ 持続可能な上下水道の機能確保に向けた基盤強化の推進

人口減少やインフラ老朽化が進む中で、災害に強く、持続可能な上下水道の機能を確保するため、ウォーターPPPをはじめとした官民連携や上下水道施設等の再編、DX 導入等、上下水道が一体となって、事業の効率化・高度化を図ることで基盤強化を推進する。

○ 気候変動観測・監視機能の充実・強化

気候変動を踏まえ、次期静止気象衛星や海洋気象観測船等による観測・監視機能の充実・強化を図る。

○ 気候変動適応策に資する監視・予測情報の提供

気候変動対策に資するよう、高精度で継続的な観測と長期的な監視情報を提供するとともに、気候の将来変化予測計算を実施し、地域レベルにダウンスケールした詳細な予測情報や解説情報の提供や、気象災害や気候変動に関する普及啓発を行う。

○ 道路啓開の実効性の向上

道路啓開計画を法定化し、実効性のある計画に基づいた道路啓開を実施する。

1 <ヒートアイランド・暑熱対策>

2 ○ 緑化等による都市の熱環境改善の推進

3 民間建築物の敷地や公共施設等の緑化等による地表面被覆の改善等を推進するとともに、
4 風の道等を含むまちなかの暑さ対策を推進する。

6 ○ 屋上緑化等の推進

7 屋上緑化、壁面緑化等の推進によるヒートアイランド現象の緩和を図る。緑化地域制度
8 や地区計画等緑化率条例制度の活用による民有地を中心とした緑化を推進する。

10 ○ 打ち水の実施等による国民意識の向上

11 打ち水をはじめとした水の週間関連行事の実施を地方公共団体等に呼びかけるとともに、
12 再生水や雨水を使用した打ち水を推進することで、水循環の重要性への関心を高め、水
13 資源の有効利用の促進、ヒートアイランド対策など環境問題に対する意識の向上を図る。

15 ○ 熱中症警戒アラート等による熱中症予防行動の促進

16 環境省と共同で「熱中症警戒アラート」を発表し、熱中症の危険性が極めて高い暑熱環
17 境が予測される場合に、暑さへの「気づき」を呼びかけ、熱中症予防を効果的に促進す
18 る。また、気象情報等の発表を通じて注意喚起を実施する。

20 ○ 監視と実態把握等ヒートアイランド対策大綱に基づく取組の推進

21 気象の観点からヒートアイランド現象の監視を推進するとともに、同現象に係る調査研
22 究を一層促進するため、必要なデータをホームページなどを活用して公表する。

24 ○ 新技術の創出・普及促進

25 ヒートアイランド対策の新たな可能性を広げる新技術の開発促進・普及を進める。

27 ○ 道路空間におけるヒートアイランド対策

28 道路緑化等の総合的な道路空間の温度上昇抑制対策に向けた取組を推進するとともに、
29 緑陰の提供により快適な歩行空間を形成する。また、ヒートアイランド対策に資する遮
30 熱舗装等の環境舗装の整備促進を図る。

6. 環境価値が評価される市場創出

(1) 政策の方向性

環境対策と経済成長の両立に当たっては、継続した投資が不可欠であるが、現状では、コストアップを伴い、またそれに見合う価値が顕在化していないことから、市場メカニズムのみでは需給の循環が生じづらい。このため、環境価値が評価される市場創出は、重要な課題となっている。

脱炭素の分野では、「地球温暖化対策推進計画」や「GX2040ビジョン」において、GX型の産業構造への転換に向けて、GX価値が評価される市場創造を目指すこととしている。自然共生の分野においても、企業価値の創造に向けた取組として「ネイチャーポジティブ経済移行戦略」が策定され、また、「循環型社会形成基本計画」においても、環境価値の高い製品が選択されることで生まれる好循環を創出するためには、消費者や住民の主体的な意識変革、行動変容を促し、環境価値に対する需要を創出することとされるなど、様々な環境分野において、環境価値が評価される社会づくりを目指していくこととしている。

企業の環境に関する情報開示の動きも進展している。脱炭素の分野では、国内東証プライム市場上場企業において、TCFD提言に基づく開示が実質義務化された。TCFDの内容は、企業のサステナビリティ関連情報の開示基準を国際的に統一することを目的としたISSB（国際サステナビリティ基準審議会）に取り入れられ、日本においてもこの基準が今後適用されていく見込みである。また、今後大企業に対して、Scope3を含むサプライチェーン排出量の開示が義務化される見通しであり、サプライチェーン上に位置する事業者は対応を求められる可能性も出てきている。これは逆の側面から見れば、バリューチェーンを通じた企業のリスク管理、事業、製品、サービスの評価が事業機会になっていく契機ともなり得る。

自然共生の分野においても、脱炭素の分野と同様、2023年9月にTNFD提言が公表され、情報開示に関する動きが強まっている。国内企業においても、情報開示を契機として企業価値向上につなげていこうとする取組も見られてきている。

国土交通分野においても、環境面の取組に必要な投資を呼び込むため、企業の温室効果ガスの削減努力や自然の保全・創出などの環境価値が評価され、社会全体で負担が分かち合える社会・市場づくりに取り組んでいくことは重要な課題である。とりわけ、運輸部門等のコストに占めるエネルギー調達の占める割合が高い分野では、脱炭素コストの負担が事業者に集中しやすい構造となっており、環境価値が評価される市場創出を通じて、経済成長・産業競争力強化との両立を図っていくことが求められている。

こうした動向を踏まえ、国土交通省においても、TCFDやTNFD等、環境に関する情報開示の動きを契機として、経済産業省、環境省等の関係省庁や産業界・金融界等と緊密に連携しながら、環境価値が評価される市場創出を進めていく。

脱炭素や自然共生等に必要なコストについて、将来的に社会全体で幅広く負担を分かち合うことを見据え、当面は、まずは運輸部門におけるサプライチェーン全体を通じたGHG排出量の可視化、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の構築、グリーンインフラの多様な効果の見える化等、脱炭素・自然共生等の環境価値の見える化に向け

た取組を促進する。

また、優良緑地確保計画認定制度（TSUNAG）の適切な運用、住宅・建築物の販売・賃貸時の省エネ性能表示制度や建築物省エネルギー性能表示制度（BELS²³）、環境性能評価手法（CASBEE）など、住宅・建築物の省エネ性能等に関する表示制度等の充実・普及、輸送事業者の次世代燃料等の使用による排出削減やモーダルシフトの取組が適切に環境価値として評価される仕組みの検討等、環境価値を評価・認証する仕組みの活用・充実を促進する。さらに、関係省庁と連携しながら、ブルーカーボンに由来するカーボン・クレジット制度の更なる活用等に向けた検討、運輸部門におけるカーボン・クレジットや自然資本・生物多様性に関するクレジットの創出・活用に向けた検討等、クレジット創出等を通じた環境価値の活用を促進する。改正GX推進法に基づく成長志向型カーボンプライシングの取組に当たっては、経済産業省・環境省と連携を図りつつ、脱炭素と産業成長を両立させていく観点から、必要な取組を進める。

市場創出に当たっては、民間企業のみならず、公共部門が自ら率先して GX 製品・サービスをはじめとした先端的な環境物品・サービスを調達することは初期需要を創出する上で重要であることから、公共工事等における環境物品等の調達等、公共調達の取組を促進する。

加えて、国民・企業の行動変容を促し、環境価値に対する需要を創出していく取組を促進するため、環境に優しい公共交通の利用促進、荷主と連携したグリーン物流の活用促進、宅配便再配達の削減、エコレールマークなど環境にやさしいサービス・製品であることが分かりやすく伝わる表示の促進、不動産分野TCFD対応ガイダンスの普及・啓発等を促進する。また、国民、生活者、利用者等の目線で我が事として取組を進めてもらうことは重要であり、社会全体に理解が広がるよう、本行動計画の情報提供を含め、積極的に国民・企業の行動変容を促す取組を進める。

環境面の取組に必要なコスト負担に係る社会的受容性を測りつつ、継続的に施策の充実を図る。

（２）主な施策

＜環境価値の見える化＞

○ サプライチェーン全体を通じたGHG排出量の可視化

- 環境価値の高い商品やサービスが選ばれ、社会全体で脱炭素等に係るコストを負担するGX市場創出を目指す。
- 運輸サービスを利用した場合におけるCO₂排出量について、サプライチェーン全体での算定方法の確立に向け、ライフサイクルも考慮して検討を進める。
- 国土交通省の土木工事において、工事毎のCO₂排出量の算定方法を定めることで、新技術に関する品質・費用対効果等の評価を行い、インセンティブの付与等により活用促進を図るとともに、インフラ・建設分野での脱炭素化に資する研究開発等を推進する。

²³ Building-Housing Energy-efficiency Labeling System

○ 航空輸送におけるサプライチェーン全体での排出量削減に向けた取組の普及・啓発促進
航空輸送においてはScope 3排出をサプライチェーン全体で削減する考え方を「SAF利用
可視化ガイドライン」として整理している。ガイドラインの更なる普及と利用者の理解
促進に取り組む。

○ 建築物のライフサイクルカーボン削減に向けた取組の促進（再掲）

建築物に用いる建材・設備のGX価値が市場で評価される環境を整備するとともに、建築
物の脱炭素化を図るため、関係省庁の緊密な連携の下、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を通じて排出されるCO₂等（ライフサイクルカー
ボン）の算定・評価等を促進するための制度を構築する。また、建材・設備のCO₂原単位
の整備を進める。

＜環境価値を評価・認証する仕組みの活用・充実＞

○ 省エネ性能表示制度に基づく表示の徹底

住宅・建築物の販売または賃貸時における省エネ性能表示制度に基づく表示の徹底等を
通じ、省エネ性能が適正に評価される市場の構築を図る。

○ 住宅性能表示制度における基準の充実

住宅性能表示制度における基準の充実を図る。

○ 優良緑地確保計画認定制度（TSUNAG）を契機とする優良な緑地の確保

民間事業者等による良質な緑地確保の取組を評価・認定する制度（優良緑地確保計画認
定制度（TSUNAG））を適切に運用し、グリーンインフラとして多様な機能を有する緑地の
質・量両面での確保を推進する。

○ 内航船省エネルギー格付制度の活用

内航船舶の省エネ・省CO₂排出性能を「見える化」する内航船省エネルギー格付制度の活
用による省エネ・省CO₂排出船舶の普及を促進する。

○ グリーン経営認証制度の活用

環境改善の取組を行っているトラック、バス、タクシー、内航海運、旅客船、港湾運
送及び倉庫の各事業者を認証する「グリーン経営認証」制度について、クリーンエネ
ルギーへの移行等を促す評価項目の在り方や認証取得を促進するための措置等の検討
を行うとともに、認証取得講習会の開催や制度メリットの積極的広報等を行い、官民
協力して普及拡大を図る。

○ 企業の行動変容

荷主や運輸サービス利用者が輸送・配送、出張、通勤等のScope3を含むサプライチェーン全体で、CO₂排出量が少ない事業者等の選択を促す仕組みづくりを検討する。

○ CNP 認証（コンテナターミナル）の活用

CNP形成に向けた脱炭素化の取組の透明化を図り客観的に評価する「CNP認証（コンテナターミナル）」の活用により、港湾のターミナルの脱炭素化の取組に係る客観的な評価結果を、荷主、船社等の港湾ユーザー若しくはターミナルの関係事業者の資金調達先又は社会全体に訴求し、CNPに取り組む企業等や港湾自体のブランド力の向上を図り、当該取組を促進する。

<クレジット創出等を通じた環境価値の活用>

○ カーボン・クレジットや自然資本・生物多様性に関するクレジットの活用

- 可視化された環境価値を経済活動へ活用するため、運輸部門におけるScope3削減証書やカーボン・クレジット発行等、削減貢献が評価される環境整備を進める。
- 関係省庁と連携しながら、自然資本・生物多様性に関するクレジットの創出に向けた検討を進める。

○ ブルーカーボンに由来するカーボン・クレジット制度の検討

ブルーカーボンに由来するカーボン・クレジットの企業による更なる活用等に向けた検討を進める。

<グリーン製品等の公共調達促進>

○ 公共工事における環境物品等の調達の促進（再掲）

グリーン購入法に基づき、「環境物品等の調達の推進に関する基本方針」の公共工事に係る特定調達品目の判断基準を環境省及び経済産業省と共同で作成する。また、同方針に基づき、環境物品等の調達推進・特定調達品目実績調査を行い、その結果を踏まえ、定量的な目標を設定する。

<国民・企業の行動変容の促進>

（国民の行動変容）

○ 環境配慮行動の選択の促進

関係団体と連携して、表彰やセミナー開催といった広報活動の充実化等により、エコドライブ、EST、エコ通勤等の取組の普及啓発を図り、環境負荷の軽減に配慮した自動車の使用や公共交通機関等への利用転換を図る。

○ 環境意識の向上による行動変容

関係機関からの情報発信等を通じて、国民が自ら環境価値の高い商品やサービスを選択できる環境整備に取り組む。

○ 環境認証の普及促進を通じたモーダルシフトの更なる推進

地球環境に優しい貨物鉄道輸送を一定以上利用している商品又は企業に対して、エコレールマークの認定を行い、マークの表示によって消費者に判断基準を提供する。

○ 公共交通の利用促進（再掲）

マイカーだけに頼ることなく移動しやすい環境整備を図る観点から、MaaSやコンパクト・プラス・ネットワークの推進、地域交通ネットワークの再編、バリアフリー化の促進等による公共交通の利便性向上や、エコ通勤など企業等に対する環境負荷の少ない鉄道等の公共交通の利用意識を高めるモビリティ・マネジメントの推進を通じた意識啓発により、鉄道をはじめとする公共交通の利用促進を図る。

○ 宅配便再配達削減

2030年に宅配便の再配達率を6.0%にすることを目指し、再配達を削減しトラックドライバーの負荷の低減を図るため、荷物の多様な受取方法やゆとりを持った配送日時の指定等をより消費者が自発的かつ積極的に選択する仕組みを構築し、消費者の行動変容を促進する。

（企業の行動変容）

○ トラック輸送の効率化（再掲）

トラック車両の大型化や輸送効率の高い車両の利用、自営転換の促進によるトラック輸送の効率化を推進する。

○ 共同輸配送等の推進（再掲）

モーダルシフト等の物流効率化の取組について、物流効率化法に基づく「総合効率化計画」の策定経費（協議会の開催等）や、「認定総合効率化計画」に基づくモーダルシフトや共同配送等の輸送の効率化に関する事業の初年度の運行経費に対して支援する。

○ 国際ルールを踏まえた海事産業の競争力強化

IMOにおいて2023年に合意した「2050年頃までにGHG排出ゼロ」等の国際海運のGHG削減目標を達成するための新たな国際ルール（燃料規制制度、ゼロエミッション船等に対する経済的インセンティブ制度等）の策定に向けた検討が進められているところ、引き続き各国と協力して合意形成を図り、その策定に向けた議論に貢献するなど、IMOを通じた省エネ・脱炭素化を一層加速させるための国際ルールの整備を推進するとともに、前述の技術開発・実証に取り組み、我が国海事産業の競争力強化を図る。

- 1 ○ ESG 投資促進のためのガイダンス普及・啓発
- 2 不動産分野TCFD 対応ガイダンス改訂版(令和6年3月)の普及・啓発や、耐震・環境性
- 3 能の高い良質な不動産の形成を図る取組への金融支援を通じて、省エネ改修を伴う老朽・
- 4 遊休不動産の再生事業等に対するESG投資等の民間投資を促進する。

7. グリーン社会を支える体制・基盤づくり

(1) 政策の方向性

人口減少、担い手不足等の中で、グリーン社会の実現に向けた【重点1】から【重点6】の取組を持続的・効果的に進めていくためには、多様な主体が連携しながら、効率性・生産性を高めていく体制・基盤づくりが重要である。

環境政策は、社会変革の取組であり、単一の主体で解決できる課題は少ないとの認識の下、産業界、金融界、関係省庁・自治体、学术界、NGO/NPO、地域コミュニティや市民など、多様な主体が連携・協働して取り組むことができる環境整備を促進する。

港湾においては、多岐にわたる関係者からなる「港湾脱炭素化推進協議会」の設置促進を図る。また、道路においては、道路管理者が協働して脱炭素化を推進するため、国の道路脱炭素化基本方針に基づき、道路管理者が道路脱炭素化推進計画を策定する枠組を導入する。

また、脱炭素の分野では、例えば、「次世代型太陽電池の導入拡大及び産業競争力強化に向けた官民協議会」、「モビリティ水素官民協議会」、「次世代燃料の導入促進に向けた官民協議会」、「SAF導入促進に向けた官民協議会」などが立ち上がっており、また、自然共生の分野においても「グリーンインフラ官民連携プラットフォーム」など、多様な関係者の連携・協働を促進する場が立ち上がっている。今後も、こうした場に積極的に参画・活用していくとともに、必要に応じて新たな連携・協働の場づくりを促進していく。

AI、IoT等テクノロジーの進化に伴い、社会が大きく変容している。デジタル技術は、人々の生活や経済活動の在り方を抜本的に変えていくことができるものである。国土交通省においては、これまでも、インフラDX、建築・都市のDX、地域交通DX、物流DXなど、様々なデジタル施策を講じているが、環境施策の展開に当たっても、国土交通分野の行政情報を機械判読・二次利用可能なデータとして再構築して提供等する取組など、デジタル基盤の整備や環境政策への活用を促進し、新たな価値創出を加速させる取組を進めていく。

人口減少や担い手不足の中で、環境課題に対応できる人材育成や体制づくりは、重要な課題である。国土交通GXを担う人材育成や、脱炭素、生物多様性の確保に関する環境教育の推進、経済団体と連携した広報活動など、人材育成の取組を進めていく。また、地域の担い手を補完し、事業者・住民の理解・協力を促進するため、まちづくりに参画する人づくり・ネットワークづくりを進め、多様な主体が担い手となるよう、中間支援組織の活動支援や地域コミュニティの形成支援を促進する。

持続的な取組を支えていく観点から、必要な制度的な基盤づくりや、政策プロセスに環境対策を位置付けていくことは重要である。第217回国会において、道路管理者が協働して脱炭素化を促進する枠組を導入する「道路法等の一部を改正する法律」や、洋上風力発電の導入促進に向けて、広域的な基地港湾の利用調整を行う仕組みを導入する「港湾法等の一部を改正する法律」が成立したところであり、今後も、こうした法令上の措置を含め、必要な制度的基盤づくりを促進する。また、公共事業については、北海道開発局等において、北海道インフラゼロカーボン試行工事として、CO₂削減の取組について工事成績でのインセンティブを付与する取組を開始している。今後、工事におけるCO₂削減効果を評価し、インセンテ

1 イブを付与する仕組みについて検討を進める。

2 3 (2) 主な施策

4 5 <関係省庁・自治体・産業界等との連携・協働のための場づくり>

6 ○ 政府実行計画に基づく関係府省の取組に対する技術的支援

7 関係府省の施設管理者等に対して、省エネ及び温室効果ガス排出抑制に関する情報提供
8 等の技術的支援を行う。

9 10 ○ 都市公園等における環境教育の推進

11 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
12 ンティアの育成を推進する。

13 14 ○ 下水汚泥資源の肥料利用に向けた連携促進

15 下水汚泥資源の肥料利用については、農林水産省等と連携して取り組むとともに、特に、
16 公園等の公共施設における利用促進に向けては、省内の関係部局が連携して取り組む。

17 18 ○ 道路脱炭素化に向けた取組の促進

19 道路管理者が協働して脱炭素化を推進するため、国の道路脱炭素化基本方針に基づき、
20 道路管理者が道路脱炭素化推進計画を策定する枠組みを導入する。また、脱炭素技術の
21 活用を促進するため、道路の構造に関する原則に脱炭素化の推進等への配慮を位置付け、
22 計画に基づく脱炭素化に資する施設等の占用許可基準を緩和する。

23 24 ○ カーボンニュートラルポートの形成推進に向けた取組の促進

25 CNPの形成に向けて、官民連携による継続的かつ計画的な取組を進めるため、多岐にわた
26 る関係者からなる「港湾脱炭素化推進協議会」の設置を促進する。また、具体的な取組
27 を規定する「港湾脱炭素化推進計画」の作成を促進する。

28 29 ○ 海域環境の改善等に向けた連携促進・体制強化の検討

30 閉鎖性海域における環境改善のため、各湾の再生行動計画に基づき、関係省庁・自治体
31 等の連携の下、総合的な施策を推進する。また、ブルーインフラの拡大を図るため、藻
32 場・干潟の保全等における担い手の参画を促す仕組みの検討を進める。

33 34 ○ 官民協議会を通じた環境政策の推進

35 グリーンインフラ官民連携プラットフォームや鉄道脱炭素官民連携プラットフォームな
36 ど、国土交通省所管の各分野における環境政策を主眼とした官民協議会・プラットフォ
37 ームでの議論を通じ、脱炭素化と産業競争力強化の両立に向けた取組を推進する。

＜脱炭素や自然共生等の取組に必要なデジタル技術やデータ活用のための基盤整備＞

○ スマートアイランド推進の取組を通じた事例の横展開の促進

ICTなどの新技術・デジタル技術を活用して離島地域の課題を解決するスマートアイランドを推進する中で、再エネを対象分野に含む実証調査や、スマートアイランド推進プラットフォーム等の取組を通じて、他の参考となり得る事例について横展開を図る。

○ スマートシティの社会実装化の推進

分散型エネルギーシステムの導入・エネルギーの面的利用等による効率的なエネルギー利用など、AI・IoT等の新技術や官民データ等をまちづくりに取り入れ、エネルギー利用の最適化等のまちの課題解決、新たな価値創出を図るスマートシティの社会実装を推進する。また、グローバル・サウス諸国等を対象として、スマートシティ分野におけるGX推進に資する案件形成支援・情報発信等に取り組む。

○ 3D都市モデル（PLATEAU）を活用したまちづくりの推進

3D都市モデル（PLATEAU）を活用した環境シミュレーションやモニタリング等の取組や、デジタル技術やデータを官民の多様な主体で駆使するまちづくりを推進する。

○ 気候変動適応策に資する監視・予測情報の提供

気候変動に関する高精度で継続的な観測に基づく長期的な監視情報や、過去の気候を精緻に解析したデータを提供するとともに、気候の将来変化予測を実施し、地域レベルにダウンスケールした詳細な予測情報や解説情報を提供する。

○ 地域交通DXの推進（再掲）

地域交通の持続可能性、生産性、利便性の向上に向け、MaaS等による交通サービスの高度化やEBPMなどデータ活用、サービス・業務改革などのベスト・プラクティス創出と標準化及び横展開を進めるとともに、キャッシュレス、配車アプリの推進など地域交通DXを推進する。

○ 建築GX・DX

建築物のLCAの実施によるライフサイクルカーボン削減の推進（GX）と建築BIMの普及拡大による生産性向上の推進（DX）を支援する。

○ Project LINKS

国土交通分野の行政情報を機械判読・二次利用可能な「データ」として再構築し、官民が利用可能な基礎的な情報として提供するとともに、環境負荷の低減に資するアプリケーションの開発など、オープンデータを利用したビジネス創出（オープン・イノベーション）や政策立案におけるデータ活用（EBPM）を促進する。

1 <人材育成・体制づくり>

2 ○ 行政部局による人材育成

3 国土交通行政が所掌する裾野の広い分野における多様な専門性を維持・向上させるため、
4 国土交通行政の重要性や意義を学生や社会人に伝え、中途採用を含む有能な人材の確保
5 に努める。また、在籍する職員に対しては、国土交通大学校等による短期、中期、長期
6 研修制度を活用し、更に知見、知識を広め、それらの知見・知識を業務において実践す
7 ることにより、体得していく人材の育成を実施する。また、産学官の人事交流により、
8 より広い視野で業務を遂行できる能力を養う。なお、国土交通技術だけでは、直面する
9 諸課題の解決が困難なことがあり、各分野の専門技術力の向上とともに、現場、他省庁、
10 他領域、産学官の交流を通じた幅の広い技術力を育成する。

11 特に、面的な空間におけるグリーンな地域社会の実現に当たっては、環境への配慮を図
12 る観点からのまちづくり、地域交通等に関する様々な計画間の連携や地域の関係主体間
13 の連携を強化し、地方公共団体内部の部局間連携を促すとともに、先進的な地域の取組
14 事例についてのノウハウ共有や人材育成を推進する必要がある、地方整備局や地方運輸
15 局等を含め、地方支分部局レベルでの省庁連携の下での地域との協働を推進する。

17 ○ 国土交通GXを担う人材育成

18 国土交通分野のGXを推進するために必要な技術・専門知識の習得を支援する。