

第3章 国土交通省における分野別・課題別環境関連施策一覧

国土交通省
環境行動計画（抄）

令和3年12月
国土交通省

第3章 国土交通省における分野別・課題別環境関連施策一覧¹

I 2050年カーボンニュートラル・脱炭素社会の実現に向けた地球温暖化緩和策の推進²

I-1 省エネの加速、再エネ・水素等次世代エネルギーの導入・利活用拡大

1. 住宅・建築物の省エネ対策の強化

○新築住宅・建築物の断熱性能・省エネ性能の向上、省エネ改修の促進

具体的な施策	指標
・新築住宅・建築物における省エネ基準適合の推進 ①建築物省エネ法の適切な運用 建築物省エネ法に基づく中大規模の建築物に係る適合義務制度、中大規模の住宅等に係る届出義務制度、小規模住宅等に係る建築士から建築主への説明義務制度等による省エネ住宅・建築物の供給を促進する。 ②省エネ基準適合義務づけ等の規制強化 建築物省エネ法を改正し、省エネ基準適合義務の対象外である住宅・小規模建築物の省エネ基準への適合を2025年度までに義務化するとともに、2030年度以降新築される住宅・建築物についてZEH・ZEB基準の水準の省エネ性能の確保を目指し、整合的な誘導基準・住宅トップランナー基準の引き上げ、省エネ基準の段階的な水準の引き上げを遅くとも2030年度までに実施する。 また、公営住宅やUR賃貸住宅等について、新築の場合は原則ZEH基準の水準の省エネ性能を確保する。	【指標】省エネ基準に適合する住宅ストックの割合 【基準値】2013年度 6% 【目標値】2030年度 30% 【CO₂削減見込量】223万t-CO₂ 【指標】省エネ基準に適合する建築物ストックの割合 【基準値】2013年度 24% 【目標値】2030年度 57% 【CO₂削減見込量】355万t-CO₂ 【指標】新築住宅のうちZEH基準の省エネ性能に適合する住宅の割合 【基準値】2013年度 0% 【目標値】2030年度 100% 【CO₂削減見込量】620万t-CO₂ 【指標】中大規模の新築建築物のうちZEB基準の省エネ性能に適合する建築物の割合 【基準値】2013年度 0% 【目標値】2030年度 100% 【CO₂削減見込量】1010万t-CO₂
・ZEH・ZEB、LCCM住宅・建築物等の普及促進 ①ZEH・ZEBの普及促進 エネルギー消費性能が正味で概ねゼロ以下となる住宅・建築物（ZEH・ZEB）の普及を促進する。 ②LCCM住宅・建築物の普及促進 資材製造・建設段階から解体・再利用までも含めたライフサイクル全体でのCO ₂ 排出量がマイナスとなるLCCM住宅・建築物の普及を促進する。 ③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・建築物の長寿命化を図り、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。 ④低炭素建築物等の普及促進 エコまち法に基づく低炭素建築物及び建築物省エネ法に基づく性能向上計画の認定制度により、省エネ性能の高い住宅・建築物の普及を促進する。 ⑤サステナブル建築物等先導事業 省エネ・省CO ₂ 技術による低炭素化、健康、災害時の継続性、少子化対策等に係る住宅・建築物のリーディングプロジェクトを広く民間等から提案を募り、支援を行うことにより、総合的な観点からサステナブルな社会の形成を図る。	【指標】新築住宅のうちZEH基準の省エネ性能に適合する住宅の割合 【基準値】2013年度 0% 【目標値】2030年度 100% 【CO₂削減見込量】620万t-CO₂ 【指標】中大規模の新築建築物のうちZEB基準の省エネ性能に適合する建築物の割合 【基準値】2013年度 0% 【目標値】2030年度 100% 【CO₂削減見込量】1010万t-CO₂
・既存住宅・建築物の省エネ改修の促進 5,000万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・地方自治体等の建築物・住宅の計画的な省エネ改修の促進、耐震改修と合わ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、	【指標】省エネ基準に適合する住宅ストックの割合 【基準値】2013年度 6% 【目標値】2030年度 30%

¹ 本章に記載する指標のうち、地球温暖化対策計画（令和3年10月22日閣議決定）、社会資本整備重点計画（令和3年5月28日閣議決定）等の政府計画に基づき設定したものについて、当該計画に変更があった場合には、当該指標も同様に変更されたものとみなす。

² 地球温暖化対策計画（令和3年10月22日閣議決定）において位置づけられたCO₂排出削減見込量を含む施策に限らず、2030年度の46%削減目標の達成に貢献するための施策を幅広く記載している。

地方自治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。	【CO₂削減見込量】 223 万 t-CO ₂ 【指標】 省エネ基準に適合する建築物ストックの割合 【基準値】 2013 年度 24% 【目標値】 2030 年度 57% 【CO₂削減見込量】 355 万 t-CO ₂
・住宅の省エネ促進のための税制・金融措置 ①住宅の省エネ促進のための税制措置 認定低炭素住宅及び認定長期優良住宅に係る所得税、登録免許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。 ②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よる省エネルギー性に優れた住宅の誘導 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、省エネルギー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。 ③長期優良住宅に対応した住宅ローンの実施 証券化支援業務において、長期優良住宅に限り償還期間の設定を最長 50 年とすること等により、その取得を支援する。	【指標】 省エネ基準に適合する住宅ストックの割合 【基準値】 2013 年度 6% 【目標値】 2030 年度 30% 【CO₂削減見込量】 223 万 t-CO ₂
・中小工務店等の省エネ住宅生産体制の整備・強化 資材供給、設計、施工等の連携体制による中小住宅生産者の技術力の向上等の取組を推進するとともに、中小工務店の設計者・大工等を対象とした省エネ住宅の設計・施工等に関する周知・普及の取組を推進する。	【指標】 省エネ基準に適合する住宅ストックの割合 【基準値】 2013 年度 6% 【目標値】 2030 年度 30% 【CO₂削減見込量】 223 万 t-CO ₂
・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。	【指標】 新築住宅のうち ZEH 基準の省エネ性能に適合する住宅の割合 【基準値】 2013 年度 0% 【目標値】 2030 年度 100% 【CO₂削減見込量】 620 万 t-CO ₂ 【指標】 省エネ基準に適合する住宅ストックの割合 【基準値】 2013 年度 6% 【目標値】 2030 年度 30% 【CO₂削減見込量】 223 万 t-CO ₂

○省エネ性能等に関する認定・表示制度等の充実・普及

具体的な施策	指標
・住宅・建築物のエネルギー性能の認定・表示制度等の充実・普及 住宅事業者の省エネ性能向上に係る取組状況の情報を集約し、消費者等に分かりやすく公表する仕組みの構築、新築住宅の目安光熱費を表示する仕組みの整備、長期優良住宅の認定基準の見直しや、建築物省エネルギー性能表示制度（BELS）、基準適合認定表示制度（e マーク）、住宅性能表示制度の普及並びに環境性能評価手法（CASBEE）など、住宅・建築物に関する総合的な環境性能やライフサイクル CO ₂ 排出量の評価手法の普及を推進し、省エネ性能等に関する認定・表示制度等の充実・普及を図る。	【指標】 省エネ基準に適合する住宅ストックの割合 【基準値】 2013 年度 6% 【目標値】 2030 年度 30% 【CO₂削減見込量】 223 万 t-CO ₂ 【指標】 省エネ基準に適合する建築物ストックの割合 【基準値】 2013 年度 24% 【目標値】 2030 年度 57% 【CO₂削減見込量】 355 万 t-CO ₂
・住宅・建築物のエネルギー消費量低減技術の効果実証と評価ツールの開発 住宅・建築物は使用条件が複雑多様であり、省エネ技術の導入効果を正確に予測することは一般に考えられているほど簡単なものではない。そこで、実証実験及び実使用条件下での性能検証を中心として、この課題を克服し、設計内容から省エネ効果を正確に推定する手法を開発し、そのノウハウの普及のための設計方法書等のツールを開発する。	

○官庁施設における省エネ化の推進

具体的な施策
・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。

2. 都市における省エネ・省CO₂化等の脱炭素に配慮したまちづくりへの転換

具体的な施策	指標
・コンパクト・プラス・ネットワークの推進 立地適正化計画や低炭素まちづくり計画に基づく居住や都市機能の集約による都市のコンパクト化の推進、地域公共交通計画や都市・地域総合交通戦略等を通じた公共交通の利便性向上による利用促進、エネルギーの効率的利用や緑地の保全・創出等の取組を支援する。	【指標】 立地適正化計画を作成した市町村数 【基準値】 2020 年度 383 市町村 【目標値】 2024 年度 600 市町村 【指標】 公共交通の利便性の高いエリアに居住している人口割合（①三大都市圏、②地方中枢都市圏、③地方都市圏） 【基準値】 2020 年度 ①91.1%、②78.9%、③38.3% 【目標値】 2025 年度 ①92.0%、②81.3%、③39.6%
・「居心地が良く歩きたくなる」空間形成の推進 歩行者利便増進道路（ほこみち）と滞在快適性等向上区域の併用等により、歩行空間の拡大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」空間の形成を推進する。	【指標】 滞在快適性等向上区域※を設定した市町村数 ※多様な人々が集い、交流する「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの創出を図る区域として、市町村が都市再生整備計画に位置づけるもの。 【基準値】 2020 年度 31 市町村 【目標値】 2025 年度 100 市町村
・自転車の利用促進 交通における自動車への依存の程度を低減することを明記した自転車活用推進法による自転車活用推進計画に基づき、駐輪場の整備、シェアサイクルの活用・普及等の自転車利用環境の整備と、自転車の活用促進のための自転車通行空間の更なる整備を推進し、自転車利用を促進する都市・道路空間の再編を図る。	【指標】 自転車ネットワークに関する計画が位置付けられた自転車活用推進計画を策定した市区町村数 【基準値】 2020 年度 89 市区町村 【目標値】 2025 年度 400 市区町村
・エネルギーの面的利用の推進 都市開発等の機会を捉え、地区レベルでのエネルギーの面的利用を推進する。	【指標】 一定の都市開発が予定される拠点地区で自立分散型面的エネルギーシステムが導入される地区数 【基準値】 2020 年度 11 地区 【目標値】 2025 年度 16 地区
・スマートシティの社会実装化等の推進 ①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。 ②3D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。	【指標】 スマートシティに関し、技術※の実装をした自治体・地域団体数 【基準値】 2020 年度 23 団体 【目標値】 2025 年度 100 団体 ※スマートシティの取組において、サービス提供のためのUI/UX（アプリ等）や、データの収集・加工・連携等のための都市OS、データ化及び接続のためのデバイス、ネットワーク、中継機器等の技術
・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。	【指標】 屋上緑化施工面積 【基準値】 2019 年度 149.6ha 【目標値】 2030 年度 302.1ha 【CO₂削減見込量】 0.71～3.32 万 t-CO ₂
・都市部の街区におけるエリア単位での脱炭素化に向けた包括的な取組の推進 都市部の街区におけるエリア単位でのエネルギーの面的利用の推進、都市緑化等のグリーンインフラの社会実装、デジタル技術の活用等の脱炭素化に向けた包括的な取組を、民間投資の呼び込みを含め、強力に推進する。	
・環境不動産の普及促進 ①ESG投資促進のためのガイダンス整備 我が国の不動産投資市場において、TCFD提言に対応した適切な情報開示を支援するガイダンスを活用し、気候変動リスク対応に関する情報開示の促進等を行うとともに、更なるESG投資推進のための情報開示のあり方について検討を進める。 ②耐震・環境不動産形成促進事業 民間投資の呼び水となるリスクマネーを供給することにより、環境性能に優れた不動産等の良質な不動産の形成促進を図る。 ③環境に配慮した民間都市開発等の推進 民間都市開発推進機構による金融支援を通じて、環境に配慮した民間都市開発等を推進する。	
・下水熱利用の推進 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。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	【指標】 下水熱の導入箇所数 【基準値】 2020 年 30 件 【目標値】 2030 年 50 件

じ、導入事例の横展開を図るとともに、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支援について、集中的に取り組む。	
・スマートアイランドによる離島における再エネ 100%（RE100）化等の推進 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、再エネや蓄電池を活用した取組等の実証やその成果の横展開を行う。	
・北海道環境イニシアティブの推進 北海道の優れた資源・特性を活かし、多様な主体との連携・協働により、我が国の環境政策の先駆的取組としてモデルとなる施策を展開する。	
・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。	

3. インフラ・建設分野における脱炭素化の推進

3-1 各インフラ分野における脱炭素化の推進

○道路の脱炭素化

具体的な施策	指標
・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。	【指標】 直轄国道のLED道路照明灯数 【基準値】 2013年度 約7万基 【目標値】 2030年度 約30万基 【CO₂削減見込量】 約13万t-CO ₂
・道路橋の長寿命化 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。	

○鉄道の脱炭素化

具体的な施策	指標
・省エネ設備等によるエネルギー消費効率の向上 鉄道施設における脱炭素化に向け、省エネ設備等によるエネルギー消費効率の向上を図る。	【指標】 エネルギーの使用に係る原単位の改善率(2013年度基準) 【基準値】 2013年度 100% 【目標値】 2030年度 84.294% 【CO₂削減見込量】 260万t-CO ₂

○空港における脱炭素化

具体的な施策
・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CO ₂ 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CO ₂ 排出を削減する取組を推進する。
・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。

○港湾の脱炭素化

具体的な施策	指標
・カーボンニュートラルポートの形成推進 水素・燃料アンモニア等の大量かつ安定・安価な輸入を可能とする受入環境の整備、及び停泊中の船舶への陸上電力供給の導入による船舶のアイドリングストップや自立型水素等電源の導入、荷役機械や港湾に出入りする大型車両等の水素燃料化の促進、サイバースポートやヒトを支援するAIターミナル等のデジタル物流システムの構築等の脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化等を通じて「カーボンニュートラルポート（CNP）」の形成を推進する。	【指標】 カーボンニュートラルポート形成のための計画が策定されている港湾数 【基準値】 2021年度 0港 【目標値】 2025年度 20港
・カーボンニュートラルポートの形成推進（省エネルギー型荷役機械等の導入の推進） 省エネルギー型荷役機械等の導入を図ることで、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化等を通じて「カーボンニュートラルポート（CNP）」の形成を推進する。	【指標】 省エネルギー型荷役機械等の導入台数 【基準値】 2013年度 ー 【目標値】 2030年度 320台 【CO₂削減見込量】 2.65万t-CO ₂

○ダム、砂防施設の脱炭素化

具体的な施策	指標
・ダム施設における再エネ設備等の導入・改修の推進 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。	【指標】 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 【基準値】 2021 年度 - 【目標値】 2030 年度 540 万 kWh ※今後設計等を進める中で発電機の設置数や発電量は変更となる場合がある。
・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 CO ₂ 化に向け、CO ₂ 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。	

○下水道の脱炭素化

具体的な施策	指標
・下水道における省エネルギー・創エネルギー対策等の推進 下水道においては、デジタルトランスフォーメーション（DX）を通じた施設管理の高度化・効率化を図るとともに、省エネ設備の導入、太陽光や下水熱等の再エネの導入等を推進する。また、下水汚泥由来の固形燃料や消化ガスの発電など、下水道バイオマスを有効活用した創エネルギーの取組を推進する。	【指標】 処理水量当たりのエネルギー起源 CO ₂ 排出量 【基準値】 2013 年度 0.28t-CO ₂ /千 m ³ 【目標値】 2030 年度 0.09t-CO ₂ /千 m ³ 【CO₂削減見込量】 約 60 万 t-CO ₂
①省エネ等の普及 下水道革新的技術実証事業（B-DASH プロジェクト）等を通じ、温室効果ガス排出削減に資する水処理の省エネ化や N ₂ O、CH ₄ の排出削減等に関する調査研究及び技術開発に取り組み、水処理や汚泥処理のより一層の省エネ化を進める。	【指標】 下水道バイオマスリサイクル率 【基準値】 2013 年度 25% 【目標値】 2030 年度 45% 【CO₂削減見込量】 約 70 万 t-CO ₂
②下水道バイオマス等の利用推進 地域で発生する生ごみ、食品廃棄物、家畜排せつ物等のバイオマスを下水処理場に集約することや、廃棄物処理施設との熱融通など地域全体での連携を推進しつつ、広域的・効率的な汚泥利用とともにメタン発酵や乾燥・炭化処理によるエネルギー化等を進める地域のエネルギー拠点化を推進するため、下水処理場における地域バイオマスの有効利用方法に関する調査研究及び技術開発に取り組み、普及展開を図るとともに、下水道エネルギー拠点化コンシェルジュ事業の充実等により、地方公共団体における案件形成の促進を図る。	【指標】 下水汚泥焼却高度化率 【基準値】 2013 年度 63% 【目標値】 2030 年度 100% 【CO₂削減見込量】 約 78 万 t-CO ₂
	【指標】 地域バイオマスや廃棄物処理施設等との連携事業実施数 【基準値】 2020 年度 9 件 【目標値】 2030 年度 20 件

3-2 インフラ整備における脱炭素化の推進

○計画・設計段階における脱炭素化の推進

具体的な施策	指標
・省 CO₂ に資する材料等の活用促進及び技術開発等 CO ₂ 吸収型コンクリートなど、新技術に関する品質・コスト面等の評価を行いつつ、公共調達による低炭素材料や工法の活用促進を図るとともに、インフラ・建設分野での環境負荷低減に係る研究開発等を推進する。	【指標】 CO ₂ 削減に資する NETIS 登録技術の直轄工事における活用件数 【基準値】 2020 年 2014 件 【目標値】 2030 年 3000 件

○建設施工分野における省エネ化・技術革新

具体的な施策	指標
・建設機械の脱炭素化の推進 ①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 CO ₂ 排出量を削減させる。	【指標】 2030 年度における燃費基準値達成建設機械の普及率 【基準値】 2017 年度 1. 油圧ショベル 6.7%、2. ホイールローダ 2.0%、3. ブルドーザ 5.1% 【目標値】 2030 年 1. 油圧ショベル 82.3%、2. ホイールローダ 60.7%、3. ブルドーザ 49.3% 【CO₂削減見込量】 約 48 万 t-CO ₂
②革新的建設機械の導入拡大の推進 2050 年目標である建設施工におけるカーボンニュートラルの実現に向け、動力源を抜本的に見直した革新的建設機械（電動、水素、バイオ等）の認定制度を創設し、導入・普及を促進する。	
・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と維持管理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るコスト縮減を含めた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 CO ₂ 排出量を削減させる。	

4. 次世代グリーンモビリティ・輸送機関の普及等

4-1 次世代自動車の普及等

○次世代自動車の普及促進、自動車の燃費性能の向上

具体的な施策	指標
・事業用のバス・トラック・タクシー等への次世代自動車の普及促進、燃費改善 ①次世代自動車の普及促進 次世代自動車に対する導入補助や税制優遇等の活用により、事業用のバス・トラック・タクシー等への次世代自動車の普及を促進する。また、大型車分野における脱炭素化を実現するため技術開発を促進する。 ②自動車の燃費性能の向上 技術中立的な燃費規制を活用し、あらゆる技術を組み合わせて、効果的にCO₂排出削減を進めていくため、自動車の製造事業者等に対し、2030年度を目標年度とする新たな燃費基準の達成を通じた新車の燃費向上を促進する。 ③燃料電池自動車に係る基準の整備等 燃料電池自動車の保安基準等の見直しを実施し、安全性向上や国際流通の円滑化を図る。	【指標】新車販売台数に占める次世代自動車の割合 【基準値】2013年度 23.2% 【目標値】2030年度 50%～70% 【指標】平均保有燃費 【基準値】2013年度 14.7km/L 【目標値】2030年度 24.8km/L 【CO₂削減見込量】2,674万t-CO₂
・高速道路利用時のインセンティブの付与による電動車の普及促進等 電動車取得に合わせて高速道路利用時のインセンティブを付与することにより、一般道路から高速道路への交通転換による排出ガスの削減や電動車の普及促進を図る。	

○次世代自動車を活用した交通・物流サービスの推進

具体的な施策
・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。
・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。
・新たなモビリティサービスの導入促進 中心市街地、居住人口が高齢化する住宅団地、中山間地・離島、観光地等における地域交通の実情に応じた移動ニーズに対応し、20km/h未満で低速走行する電動車を活用したグリーンスローモビリティや、超小型モビリティ等の新たなモビリティサービスの導入促進を図るとともに、低速走行に対する地域の理解と協力を得つつ普及が進むよう、車両や道路利用、既存交通機関との連携のあり方を一体的に検討する。

○自動車の脱炭素化に対応した都市・道路インフラの社会実装の推進

具体的な施策
・充電施設案内サイン整備の推進 充電が困難な自動車専用道路や充電施設が少ない地域の幹線道路等において充電施設の案内サインの整備を推進する。
・EV充電器の道路内配置の検討 社会実験を踏まえて、EV充電器の公道設置に向けた検討を行う。
・走行中給電システム技術の研究開発支援 走行中給電システム技術について、2020年代半ばの実証実験の開始を目指した給電システムを埋め込む道路構造の開発を含めた研究開発支援を推進する。

○電動車を活用した災害時等の電力供給機能の強化

具体的な施策
・レジリエンス機能の強化に資するEVから住宅に電力を供給するシステムの普及促進 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。
・災害時における電動車の活用の推進 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・啓発を図る。

4-2 鉄道車両・船舶・航空機における脱炭素化の推進

○鉄道車両の脱炭素化

具体的な施策	指標
・燃料電池鉄道車両の開発推進等 水素を燃料とする燃料電池鉄道車両の社会実装に向けた開発等を推進する。	
・省エネ車両の導入・普及促進 VVVF 機器搭載車両、蓄電池車両やハイブリッド車両等のエネルギー効率の良い車両の導入を促進する。	【指標】 エネルギーの使用に係る原単位の改善率(2013 年度基準) 【基準値】 2013 年度 100% 【目標値】 2030 年度 84.294% 【CO₂削減見込量】 260 万 t-CO ₂

○船舶の低・脱炭素化

具体的な施策	指標
・省エネ・省 CO₂ 排出船舶の普及促進 内航海運のカーボンニュートラル推進に向けたロードマップ(2021 年 12 月策定)に基づき、連携型省エネ船の開発・普及を進めるとともに、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 CO ₂ 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等による省エネ・省 CO ₂ 排出船舶の普及促進を図る。	【指標】 省エネに資する船舶の普及隻数 【基準値】 2013 年度 — 【目標値】 2030 年度 1080 隻 【CO₂削減見込量】 181 万 t-CO ₂ ※モーダルシフトによって海上輸送にシフトすることで生じた CO ₂ 排出については、運輸部門全体の CO ₂ 排出削減に貢献しており、この点を評価する必要がある。 ※モーダルシフトの取組については後掲。
・船舶の脱炭素化、内航近代化を見据えた技術開発・実証・導入促進 LNG 燃料船、水素燃料電池船、EV 船を含め、革新的省エネルギー技術やデジタル技術等を活用した船舶の技術開発・実証・導入促進を推進する。具体的には複数者が連携して行う、次世代技術開発を支援することにより、システムインテグレータを育成し、もって造船・船用等の集約・連携を加速することで、我が国海事産業の構造転換を進め、技術力の強化を図るなどの取組を進める。また、ゼロエミッションの達成に必須となる LNG、水素、アンモニア等のガス燃料船等について、その開発に係る技術力を獲得するため、水素・アンモニア燃料エンジン等の核となる技術の開発・実証、燃料タンク等を含めて効率的に生産する体制の確立等に取り組む。	
・国際海事機関(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作りの主導 「2050 年国際海運カーボンニュートラル」を目指す我が国として、この目標の達成に向けた取組を強力にリードし、国際海運の気候変動対策への貢献や省エネ技術に強みを持つ我が国海事産業の競争力強化を図るため、前述の技術開発・実証に取り組むとともに、IMO を通じた省エネ・省 CO ₂ 排出船舶の導入・普及を促進する国際枠組の整備の牽引等を図る。具体的には、IMO による温室効果ガス削減目標の野心的な見直しや、その達成手法のひとつとして、規制的手法に加えて、経済的なインセンティブにより国際海運の脱炭素化を強く促進する経済的手法の導入など、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作りを主導する。	
・CCUS の社会実装に向けた船舶関連の環境整備 船上 CO ₂ 回収、液化 CO ₂ 海上輸送、船舶でのメタネーション燃料の利用等の CCUS の社会実装に向けた環境整備など、船舶分野におけるカーボンリサイクルの取組についても検討を進める。	

○航空機の脱炭素化

具体的な施策	指標
・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、水素航空機等の国内環境技術について、実用化の見込みや海外の競合他社に対する優位性を精査した上で、重点的に基準検討を行う対象技術を選定し、当該技術に係る安全基準の策定、国際標準化への取組、認証活動のサポートの計画を策定し、実施する。	【指標】 単位輸送量当たりの CO ₂ 排出量 (kg-CO ₂ /トンキロ) 【基準値】 2013 年度 1.3977 【目標値】 2030 年度 1.1693 【CO₂削減見込量】 202.4 万 t-CO ₂
・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、国内空域の抜本的再編や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とともに、高度・経路の選択自由度向上(航空路)、燃費の良い降下(到着)、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。	【指標】 単位輸送量当たりの CO ₂ 排出量 (kg-CO ₂ /トンキロ) 【基準値】 2013 年度 1.3977 【目標値】 2030 年度 1.1693 【CO₂削減見込量】 202.4 万 t-CO ₂
・バイオジェット燃料を含む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、2030 年実用化を目指したグリーンイノベーション基金等の活用による国産 SAF の研究開発への連携、SAF の実需発生に対応するための輸入 SAF を含めたサプライチェーンの構築(施設整備、品質管理ルールの検討等)に取り組む。	【指標】 単位輸送量当たりの CO ₂ 排出量 (kg-CO ₂ /トンキロ) 【基準値】 2013 年度 1.3977 【目標値】 2030 年度 1.1693 【CO₂削減見込量】 202.4 万 t-CO ₂
・国際民間航空機関(ICAO)を通じた低・脱炭素化を一層加速させるためのグローバルな国際枠組の牽引 ICAO では、既に採択済みの国際航空の CO ₂ 削減に係る中期目標に加え、長期目標についても議論が現在進められている	

が、島国である我が国の立場が適切に反映されるよう、長期目標の検討に積極的に関与していく必要がある。検討グループの議長である我が国が、引き続き長期目標の策定に係る議論を牽引していき、国際的に調和が図られた野心的な目標設定を目指す。

5. スマート交通の推進

○ソフト・ハード両面からの道路交通流対策

具体的な施策	指標
・ETC2.0等のビッグデータを活用した渋滞対策等の取組の推進 双方向での大量の情報の送受信や経路情報把握が可能な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等の取組を推進する。	
・ICT・AI等を活用した交通需要調整のための料金施策を含めた面的な渋滞対策の導入検討 観光地周辺で広域的に発生する渋滞を解消するため、ICT・AI技術等の革新的技術を活用し、面的な料金施策を含む交通需要制御等のエリア観光渋滞対策の実験・実装を推進・支援する。	
・環状道路等の生産性を高める道路交通ネットワークの構築 迅速かつ円滑な物流の実現、国際競争力の強化、交通渋滞の緩和等を図るため、三大都市圏環状道路等の道路ネットワークを整備するとともに、空港・港湾等の輸送モード間（物流モダリティコネク）を強化する。	【指標】三大都市圏環状道路整備率 【基準値】2020年度 83% 【目標値】2025年度 89% 【指標】高速道路の利用率（%） 【基準値】2013年度 約16% 【目標値】2030年度 約20% 【CO₂削減見込量】約200万t-CO₂ ※2013年度の数値は、2010年の道路交通センサス、自動車輸送統計年報に基づく
・開かずの踏切等の対策、路上工事の縮減 「開かずの踏切」等の解消を推進するとともに、工事の共同施工や集中工事、共同溝の整備等により路上工事の縮減を図る。	

○エコドライブの推進等

具体的な施策	指標
・エコドライブの推進等 ①エコドライブの推進 自分の車の燃費を把握する、ふんわりアクセル「eスタート」等エコドライブの普及・推進を図る。そのため、関係4省庁（警察庁、経済産業省、国土交通省、環境省）によるエコドライブ普及連絡会を中心とした広報活動等により、エコドライブの普及促進のための環境整備を行う。 ②公共交通の利用促進（モビリティ・マネジメントの普及促進） 通勤交通マネジメントとしてエコ通勤の普及を始めとする事業者の主体的な取組の促進や、日常生活における車の使い方を始めとする国民の行動変容を促す取組の推進を通じて、住民・学校・企業等に対し、環境負担の小さい交通体系を支える意識を高めるモビリティ・マネジメントを推進することにより、公共交通の利用促進を図る。また、交通エコロジー教室の開催により、国民生活に身近な問題である交通と環境の問題を広く国民に情報提供し、環境負担の小さい交通体系を支える国民意識を醸成するための場を国民に提供する。 ③運送事業者等における環境配慮行動の選択の促進 表彰やセミナー開催、地方運輸局等と連携し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、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、普及拡大を図る。また、交通機関の利用や観光を通じて環境負荷低減に寄与する「交通・観光カーボンオフセット」の普及支援に取組む。 内航海運における輸送量及び燃料消費量等を把握することを目的とする「内航船舶輸送統計調査」（統計法に基づく基幹統計調査）並びに自動車における燃料消費量を把握することを目的とする「自動車燃料消費量調査」（同一般統計調査）について、交通政策・環境政策のより精緻な評価及び国民への的確な情報提供等に資するため、整備・見直しを図り、精度向上を行う。	① 【指標】エコドライブ関連機器の普及台数 【基準値】2013年度 518,000台 【目標値】2030年度 860,000台 【CO₂削減見込量】101万t-CO₂ ② 【指標】自家用自動車からの乗換輸送量 【基準値】2013年度 38億人キロ 【目標値】2030年度 163億人キロ 【CO₂削減見込量】162万t-CO₂

○公共交通、自転車の利用促進

具体的な施策	指標
・ 地域公共交通計画と連動した CO₂ 排出の少ない輸送手段の導入促進 改正地域公共交通活性化再生法に基づく地域公共交通計画と連動した 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等の CO₂ 排出の少ない輸送手段の導入を促進する。	【指標】 自家用自動車からの乗換輸送量 【基準値】 2013 年度 38 億人キロ 【目標値】 2030 年度 163 億人キロ 【CO₂削減見込量】 162 万 t-CO₂
・ 公共交通の利便性向上 環境負荷軽減に配慮した地域公共交通計画等を踏まえつつ、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 の社会実装やコンパクト・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を通じて、公共交通機関の利用促進を図る。	【指標】 自家用自動車からの乗換輸送量 【基準値】 2013 年度 38 億人キロ 【目標値】 2030 年度 163 億人キロ 【CO₂削減見込量】 162 万 t-CO₂ 【指標】 地域公共交通利便増進実施計画の作成件数 【基準値】 2013 年度 - 【目標値】 2030 年度 102 件 【CO₂削減見込量】 2.29 万 t-CO₂
・ モーダルコネクトの強化 高速バスネットワークの強化を図るため、SA・PA の乗継拠点整備、高速バスストップにおけるパークアンドライドを推進するとともに、立体道路制度の拡充により鉄道等との乗継強化の取組を官民連携で推進し、交通モード間の接続（モーダルコネクト）の強化を図る。また、地域バスの利用環境の向上に向けた、タウン・モビリティマネジメント、バス待ち環境の改善、道の駅のデマンドバスやカーシェアの乗継拠点化、BRT 等による輸送効率化・省人化等の取組を官民連携で推進する。	
・ 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、シェアサイクルの普及促進のほか、「自転車通勤推進企業」宣言プロジェクト制度の活用等による自転車通勤等の促進により、自転車の利用促進を図る。	【指標】 シェアサイクル事業が位置付けられた自転車活用推進計画を策定した市区町村数 【基準値】 2020 年度 60 市区町村 【目標値】 2025 年度 240 市区町村 【指標】 通勤目的の自転車分担率 【基準値】 2015 年度 15.2% 【目標値】 2030 年度 20.0% 【CO₂削減見込量（地域公共交通計画と連動した取組と併せて）】 約 190 万 t-CO₂

6. グリーン物流の推進

○物流の効率化等の推進

具体的な施策	指標
・ 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 関係事業者の連携による AI、IoT を活用した自動化・省人化のための機器・システムの導入の促進、物流 DX を通じたトラック積載効率の向上、輸送ルートの最適化、需給マッチングなど、サプライチェーン全体の輸送効率化・省エネ化の推進を図る。	【指標】 共同輸配送の取組件数増加率 【基準値】 2013 年度 - 【目標値】 2030 年度 346% 【CO₂削減見込量】 3.3 万 t-CO₂
・ トラック輸送の効率化、共同輸配送等の推進 ①トラック輸送の効率化 トラック車両の大型化、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。 ②共同輸配送等の推進 流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律（平成 17 年法律第 85 号。以下「物流総合効率化法」という。）による認定・支援を始めとした各種取組を通じて、ラストワンマイルとの円滑な連携を含めた共同輸配送システムの構築、共同化にも資する物流に係るパレットや伝票等の標準化、事業者間の情報共有システムの高度化等による共同輸配送等の促進を図る。	① 【指標】 車両総重量 24 トン超 25 トン以下の車両の保有台数 【基準値】 2013 年度 182,274 台 【目標値】 2030 年度 352,522 台 【指標】 トレーラーの保有台数 【基準値】 2013 年度 98,720 台 【目標値】 2030 年度 189,371 台 【指標】 営自率 【基準値】 2013 年度 86.3% 【目標値】 2030 年度 87.2% 【CO₂削減見込量】 1,180 万 t-CO₂ ② 【指標】 共同輸配送の取組件数増加率 【基準値】 2013 年度 - 【目標値】 2030 年度 346% 【CO₂削減見込量】 3.3 万 t-CO₂

・ 宅配便再配達削減 CO₂排出量の増加やドライバー不足の深刻化という観点のほか、新型コロナウイルス感染症の流行に伴い非接触・非対面による受取方法の促進も必要であることから、宅配ボックスの活用や、駅・コンビニ等における受取等の受取方法の多様化、置き配の普及や運用の改善等、再配達の削減に向けた取組を推進する。	【指標】再配達率 【基準値】2013 年度 - 【目標値】2030 年度 7.5% 【CO₂削減見込量】1.7 万 t-CO₂
・ ダブル連結トラックの普及等 高速道路での自動運転・隊列走行等の検討の推進、ダブル連結トラックの普及等による効率的な物流ネットワークの強化を図る。また、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により、トラック輸送の効率化を推進する。	
・ ドローン物流の実用化等の推進 過疎地域等における物流網の維持及び買い物における不便を解消するなど生活利便の改善を図るため、貨客混載の取組を推進するほか、トラックや船舶の代替配送手段として、また、災害時等においても活用可能な物流手段として、ドローン物流の社会実装を推進する。特に、社会実装については、「ドローンを活用した荷物等配送に関するガイドライン Ver.2.0（2021 年 6 月 25 日内閣官房、国土交通省策定）」の普及を通じて、ドローン物流の本格的な実用化・商用化を推進する。また、自動配送ロボットを用いた配送の社会実装に向け、技術開発やサービス化を推進する。	【指標】地方公共団体における社会実装の件数 【基準値】2020 年度 1 件 【目標値】2030 年度 1496 件 【CO₂削減見込量】6.5 万 t-CO₂
・ 物流施設の脱炭素化等の推進 物流施設の脱炭素化等に向け、無人フォークリフト等の無人搬送車や自動化倉庫等の無人化・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、倉庫のゼロエネルギー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省エネ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。	【指標】脱炭素化された物流施設の数 【基準値】2020 年度 3 施設 【目標値】2030 年度 200 施設 【CO₂削減見込量】11.0 万 t-CO₂

○トラック輸送から鉄道・海運へのモーダルシフトの推進等

具体的な施策	指標
・ モーダルシフトの推進 ①物流総合効率化法等を活用したモーダルシフト等の推進 物流総合効率化法の枠組みも活用しながら、荷主、物流事業者等の関係者によって構成される協議会が策定するモーダルシフトに係る計画の策定経費、運行経費の補助等を行うことにより、CO₂排出原単位の小さい輸送手段への転換を図るモーダルシフトを推進するとともに、温室効果ガスの削減による地球温暖化の防止及び低炭素型の物流体系の構築を図る。 ②海運へのモーダルシフトの推進 環境低負荷船等の省エネに資する船舶の普及促進や「エコシップマーク」に係る取組を促進し、更なる推進を図る。また、フェリー、RORO 船、コンテナ船、自動車船を一定程度利用するモーダルシフト貢献企業に「エコシップマーク」の使用を認め、当該選定された企業の中から海運へのモーダルシフトに特に貢献した企業に対する表彰制度により、更なる普及を図る。 ③鉄道貨物輸送へのモーダルシフトの推進 ブロックレイン・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。また、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、エコレールマークの推進等により貨物鉄道の利便性等の向上を図る。 ④グリーン物流パートナーシップ会議の活用を通じた CO₂排出削減の取組推進 荷主・物流事業者等の関係者の連携による、地球温暖化対策等の持続可能な物流体系の構築に顕著な功績があった取組への表彰や優良事例の紹介等により、グリーン物流の推進を図る。	② 【指標】海運貨物輸送量 【基準値】2013 年度 330 億トナ 【目標値】2030 年度 410.4 億トナ 【CO₂削減見込量】187.9 万 t-CO₂ ③ 【指標】鉄道貨物輸送量 【基準値】2013 年度 193.4 億トナ 【目標値】2030 年度 256.4 億トナ 【CO₂削減見込量】146.6 万 t-CO₂
・ 静脈物流に関するモーダルシフト・輸送効率化の推進 循環資源の広域流動の拠点となる港湾をリサイクルポートに指定し、静脈物流に関する海運を活用したモーダルシフトによって、トラックの陸上輸送距離を短縮することによる CO₂排出削減を推進する。	【指標】陸送から海上輸送にモーダルシフトした循環資源等の輸送量 【基準値】2013 年度 - 【目標値】2030 年度 4.35 億トナ 【CO₂削減見込量】14.5 万 t-CO₂
・ 港湾の最適な選択による貨物の陸上輸送距離の削減 国際海上コンテナターミナルや、国際物流ターミナル、複合一貫輸送に対応した	【指標】貨物の陸上輸送の削減量 【基準値】2013 年度 -

国内物流拠点を整備することで、貨物の陸上輸送距離を削減し、CO ₂ 排出量の削減を図る。	【目標値】2030 年度 35 億トンの 【CO ₂ 削減見込量】96 万 t-CO ₂
---	---

7. 再生可能エネルギーの導入・利活用拡大

○太陽光発電の導入促進

具体的な施策	指標
・公的賃貸住宅 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 官庁施設（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、導入拡大について検討する。	
・道路 道路空間を活用し、道路管理に必要な電力について太陽光発電等の再エネ導入を推進する。	
・空港 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。	【指標】空港における太陽光発電の導入規模（発電出力）（暫定） 【基準値】－ 【目標値】2030 年 230 万 kw（暫定）
・港湾 コンテナターミナル等の管理棟、上屋・倉庫など、港湾における太陽光発電の導入を推進する。	
・鉄道・軌道施設 全国の駅舎など、鉄道・軌道施設における太陽光発電の導入を推進する。	
・公園 国営公園、都市公園への太陽光発電等の導入を推進する。	
・ダム等 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する。	
・下水道 下水処理場の上部空間を利用した太陽光発電の導入を推進する。	【指標】下水処理場の上部空間を利用した太陽光発電の導入 【基準値】2018 年度 6,747 万 kWh 【目標値】2030 年度 25,599 万 kWh

○洋上風力発電の導入促進

具体的な施策	指標
・洋上風力発電の導入促進 ①一般海域及び港湾区域における洋上風力発電の円滑な導入（再エネ海域利用法に基づく促進区域の指定・事業者選定等の推進、政府主導のプッシュ型案件形成スキーム（日本版セントラル方式の導入）、プロジェクトの障壁となりうる規制の総点検）を推進する。 ②洋上風力発電設備の建設・維持管理の基地となる港湾の計画的整備及び将来的に求められる機能の検討を進める。 ③「洋上風力産業ビジョン（第1次）」に基づき、「洋上風力の産業競争力強化に向けた官民協議会」を通じて、官民一体となって取組を推進する。	【指標】洋上風力発電の FIT 認定量 【基準値】－ 【目標値】2030 年度 1,000 万 kw
・浮体式洋上風力発電の低コスト化・普及促進 浮体式洋上風力発電施設特有の技術的課題について検討の上、安全手法の確立・安全ガイドラインの策定をしており、その普及促進を図るとともに安全評価手法の国際標準化を行う。	

○バイオマス発電の推進

具体的な施策	指標
・下水道バイオマス等の利用推進 下水道バイオマス等の利用推進に向けた革新的技術の導入促進、広域的・効率的な下水道バイオマス等の利用（地域のエネルギー拠点化）を推進する。	【指標】下水道バイオマスリサイクル率 【基準値】2013 年度 25% 【目標値】2030 年度 45% 【CO ₂ 削減見込量】約 70 万 t-CO ₂ 【指標】地域バイオマスや廃棄物処理施設等との連携事業実施数 【基準値】2020 年度 9 件 【目標値】2030 年度 20 件
・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 ①気候変動緩和策として、継続的に実施する河川等の維持管理において発生する樹木（伐採木・流木等）を、バイオマス	

発電等の再エネ資源として利用促進するため、現場実証で確認した課題を踏まえ、その解決と維持管理の効率化の実現可能性を検証するとともに、一般廃棄物処理施設等の有効活用の可能性を検討する。

②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について、引き続き導入を促進する。

○下水熱利用の推進

具体的な施策	指標
・下水熱利用の推進（再掲）	【指標】下水熱の導入箇所数 【基準値】2020 年 30 件 【目標値】2030 年 50 件

○地中熱の利用促進

具体的な施策
・建築物等における地中熱の利用促進 ①サステナブル建築物等先導事業（再掲） 地中熱の活用を含めた省エネ・省 CO₂ 技術による低炭素化、健康、災害時の継続性、少子化対策等に係る住宅・建築物のリーディングプロジェクトを広く民間等から提案を募り、支援を行うことにより、総合的な観点からサステナブルな社会の形成を図る。 ②官庁施設における地中熱利用システムの導入を推進する。

○小水力発電、ダム再生等の水力エネルギーの利用促進

具体的な施策	指標
・小水力発電等の地域再エネ利用の円滑な推進 ①小水力発電の登録制による従属発電の導入促進 従属発電について、許可制に代えて登録制を導入したことにより、農業用水等を利用した従属発電の導入を促進するとともに、改正地球温暖化対策推進法（令和 3 年 5 月成立）により新たに創設された地域脱炭素化促進事業の認定に基づく手続のワンストップ化等により、地域再エネ利用の円滑な推進を図る。 ②小水力発電プロジェクト形成支援 小水力発電事業者が円滑に河川法の手続きを行えるよう、地方整備局及び河川事務所に設置した窓口を通じ、河川法の申請手続きの相談、河川管理者が調査したデータの提供、先行事例の紹介等により小水力発電のプロジェクト形成を支援する。	
・ダム施設における再エネ設備等の導入・改修の推進（再掲）	【指標】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 【基準値】2021 年度 - 【目標値】2030 年度 540 万 kWh ※今後設計等を進める中で発電機の設置数や発電量は変更となる場合がある。
・砂防堰堤等の既存インフラの再エネポテンシャルの発掘 砂防堰堤について小水力発電の導入を支援する。	
・ダム再生の推進 治水の観点だけでなく、発電増強の観点も十分踏まえて、ダムの嵩上げ等の事業を推進する。	【指標】発電の増強にも資するダム再生事業数 【基準値】- 【目標値】2030 年度 3 ダムで再生事業完了
・ダムの運用改善 ダム下流の河川環境の保全等のため、洪水調節に支障を及ぼさない範囲で洪水調節容量の一部を有効に活用するダムの弾力的管理及び弾力的管理試験を実施する。水力エネルギーの有効活用を更に促進するため、多目的ダムに貯まった洪水を次の台風等に備えて水位低下させる際に、最新の気象予測情報の活用により、洪水対応に支障のない範囲でできるだけ発電に活用しながら放流するなど、ダムの運用改善の実現可能性を検証し、実行可能なものから順次、適用する。	【指標】治水等多目的ダムの運用改善を行うダム数 【基準値】- 【目標値】2030 年度 31 ダムで実施

○地域における再エネの活用推進

具体的な施策
・所有者不明土地を活用した再エネの地産地消等に資する施設の整備を可能とする仕組みの充実等 知事の裁定による使用権の設定により所有者不明土地を公共的な事業のために活用可能とする制度（地域福利増進事業）について、地域における新たな土地利用ニーズを踏まえ、再エネの地産地消等に資する発電設備等の整備事業の追加等を実施する。

・スマートアイランドによる離島における再エネ 100%（RE100）化等の推進（再掲） 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、再エネや蓄電池を活用した取組等の実証やその成果の横展開を行う。
・北海道環境イニシアティブの推進（農業水利施設における小水力発電施設の導入推進） 農業水利施設において施設の維持管理費の軽減等のため、小水力発電施設の導入を推進する。
・再エネ開発・運用に資する気象情報の提供 再エネ発電施設の立地選定のために、風や日射量、海水温等の観測データや過去の気候を精緻に解析したデータを提供していくとともに、次期気象衛星や次世代スーパーコンピュータ等の最新技術の導入を通じ、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する。

8. 水素社会の実現、次世代エネルギーの利活用拡大

○輸送機関における水素等の利活用の推進

具体的な施策	指標
・燃料電池自動車等の次世代自動車の普及促進（再掲） 燃料電池タクシーの導入促進、燃料電池自動車に係る基準の整備等を推進する。	
・燃料電池鉄道車両の開発推進等（再掲）	
・船舶の脱炭素化、内航近代化を見据えた技術開発・実証・導入促進（再掲）	
・航空機における機材・装備品等への新技術導入（再掲）	【指標】単位輸送量当たりの CO₂ 排出量（kg-CO₂/トンキロ） 【基準値】2013 年度 1.3977 【目標値】2030 年度 1.1693 【CO₂削減見込量】202.4 万 t-CO₂
・バイオジェット燃料を含む持続可能な航空燃料（SAF）の導入促進（再掲）	【指標】単位輸送量当たりの CO₂ 排出量（kg-CO₂/トンキロ） 【基準値】2013 年度 1.3977 【目標値】2030 年度 1.1693 【CO₂削減見込量】202.4 万 t-CO₂

○インフラ等における水素等の利活用の推進

具体的な施策	指標
・カーボンニュートラルポートの形成推進（再掲）	【指標】カーボンニュートラルポート形成のための計画が策定されている港湾数 【基準値】2021 年度 0 港 【目標値】2025 年度 20 港
・空港における水素利活用の推進 空港車両の EV・FCV 化等の促進に取り組むなど、空港での水素利活用の検討を進める。	
・下水道由来水素に関する技術開発 下水道革新的技術実証事業（B-DASH プロジェクト）等を通じ、下水道由来水素に関する技術開発の加速化と導入促進を図る。	【指標】下水道バイオマスリサイクル率 【基準値】2013 年度 25% 【目標値】2030 年度 45% 【CO₂削減見込量】約 70 万 t-CO₂
・北海道環境イニシアティブの推進（産学官金連携のプラットフォームによる水素を活用した地域づくり） 北海道の優れた資源・特性を活かし、多様な主体との連携・協働により、我が国の環境政策の先駆的取組のモデルとなる施策を展開する北海道環境イニシアティブの一環として、産学官金連携のプラットフォームにより水素による余剰電力の利用促進等の普及啓発等を図る。	

9. 地球温暖化緩和策に資する国際貢献、国際展開

具体的な施策
・気候変動に対応したインフラシステム海外展開の推進 「国土交通省インフラシステム海外展開行動計画 2021」に基づき、我が国の省エネ技術等を活用した脱炭素社会の実現に資する鉄道システム、カーボンニュートラルポート（CNP）、エコエアポート等のインフラシステムの海外展開を推進する。

10. 政府実行計画に基づく環境対策の推進

具体的な施策	指標
・政府実行計画に基づく国土交通省実施計画による環境対策の推進 政府実行計画及び「国土交通省がその事務及び事業に関し温室効果ガスの排出の抑制等のため実施すべき措置について定める計画」に基づき、建築物の建築・管理、財・サービスの購入・使用、その他の事務及び事業等に関し、率先的な取組を実施する。	【指標】温室効果ガス排出量削減率 【基準値】2013 年度 — 【目標値】2030 年度 50%削減

・ 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 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等の技術的支援を行う。
・ 産業界における自主的取組の推進 国土交通省関係団体による自主的取組（低炭素社会実行計画）を推進するとともに、その進捗について審議会等において、評価・検証を行う。

I－2 吸収減対策、カーボンリサイクル

○都市緑化等のグリーンインフラの推進

具体的な施策	指標
・ グリーンインフラ官民連携プラットフォームの活動拡大を通じたグリーンインフラの社会実装の推進 グリーンインフラの計画・整備・維持管理等に関する技術開発の推進等に向けて、「グリーンインフラ官民連携プラットフォーム」（令和2年3月設立）の活動を拡大し、技術ニーズとシーズのマッチング等を行うパートナーシップ構築支援による普及拡大や、グリーンインフラ技術の導入を目指す地方公共団体等における先導的なモデルの形成を推進する。	【指標】グリーンインフラ官民連携プラットフォームに登録している自治体のうち、グリーンインフラの取組を事業化した自治体数 【基準値】2019年度 3自治体 【目標値】2025年度 70自治体
・ 都市緑化等の推進 都市公園の整備、道路、港湾等の公共施設における緑化により、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。また、CSR（Corporate Social Responsibility；企業の社会的責任）を通じた企業の緑化活動について客観的な評価、認定等により、地域の環境改善への取り組みを誘導、支援する。	【指標】都市公園等の整備面積 【基準値】2018年度 83千ha 【目標値】2030年度 85千ha 【CO₂削減見込量】124万t-CO₂/年
・ CO₂吸収源としてのブルーカーボン生態系の活用 四方を海に開かれた我が国の沿岸域におけるブルーカーボン生態系の活用に向けて、2023年度までに国連気候変動枠組条約に基づく温室効果ガスインベントリ報告へのCO₂吸収量の反映を目指す。また、地方公共団体等による藻場・干潟等の造成・再生・保全の取組の推進、藻場・干潟等を対象としたブルーカーボン・オフセット・クレジット制度の構築に取り組む。	

○炭素貯蔵に貢献する木造建築物の普及拡大

具体的な施策
・ 木造建築物の普及拡大 ①先導的な設計・施工技術の導入支援 炭素貯蔵効果の高い木造住宅等の普及、CLT（Cross Laminated Timber；直交集成板）等を活用した中高層住宅・建築物の木造化等により、まちにおける炭素の貯蔵を促進するため、建築基準の合理化、CLT等を活用した先導的な設計・施工技術の導入支援を図る。 ②非住宅・中高層建築物の設計支援情報の集約一元化及び設計者育成 非住宅や中高層の木造建築物に取り組みたいという設計者の技術力向上を図るため、中大規模木造建築物の標準図面やテキスト等、設計に関する情報ポータルサイトを整備するとともに、設計者を育成する取組を支援する。
・ 官庁施設における木材利用の推進（再掲）

○カーボンリサイクル技術の導入促進に向けた環境整備

具体的な施策
・ CCUSの社会実装に向けた船舶関連の環境整備（再掲）

II 気候危機に対する気候変動適応社会の実現に向けた適応策の推進

1. 気候変動適応計画の推進

具体的な施策
・ 政府の「気候変動適応計画」の推進 地球温暖化の進行がもたらす気候変動等により懸念される影響に備えるため、政府の「気候変動適応計画」に基づき、国土交通分野の気候変動適応策を推進する。

2. 自然災害分野における適応策の推進

○流域治水の推進等の気候変動を踏まえた水災害対策の強化

具体的な施策	指標
・河川管理者等が主体となつて行う治水事業等の充実・強化、あらゆる関係者が協働して取り組む流域治水の推進 ①水害に対する適応策の推進 気候変動により激甚化・頻発化する水災害に対して、国、都道府県、市町村、地域の企業、住民など、あらゆる関係者が協働して流域全体で行う「流域治水」を推進し、ハード・ソフト一体となった総合的な防災・減災対策を進める。気候変動による降雨量の増加、潮位の上昇等に対して、河川管理者や下水道管理者等が主体となつて行う治水対策を加速することに加え、関係省庁・官民が連携して、利水ダムを含む既存ダムやため池の洪水調節機能の強化、水田等による雨水貯留浸透機能の活用、切迫する津波・高潮対策、侵食対策等により国土保全を図る。令和3年に改正された水防法に基づき、想定最大規模の洪水・雨水出水・高潮に対応した浸水想定区域の指定及びハザードマップの作成を推進することにより水害リスク情報の空白域を解消する。 ②土砂災害に対する適応策の推進 土砂災害の頻発化・激甚化に対しては、気候変動の影響に対する検討を行いつつ、ライフライン・重要交通網・市町村役場等を保全する土砂災害対策の重点的な実施や、気候変動の影響により頻発する土砂・洪水氾濫対策等の推進を図るとともに、土砂災害防止法に基づき土砂災害ハザードマップによるリスク情報の周知を図るなど、ハード・ソフト一体となった対策を推進する。また、大雪・雪崩災害リスクへの対応の観点から、降雪・積雪等に関する観測・研究を推進する。	① 【指標】一級水系及び二級水系において、連携して流域治水プロジェクトを策定している水系数 【基準値】2019年度 0水系 【目標値】2025年度 約550水系 【指標】あらゆる関係者が連携して取り組む流域治水として流域対策に取り組む市町村数 【基準値】2019年度 536市町村 【目標値】2025年度 約900市町村 【指標】事前放流の実施体制が整った水系の割合(事前放流の実施方針等を定めた治水協定の締結等が完了した水系の割合) 【基準値】2019年度 0% 【目標値】2021年度 100% 【指標】水防法に基づき、最大クラスの洪水が発生した場合に浸水が想定される範囲等の情報を把握し周知している、一級河川・二級河川数 【基準値】2020年度 2,027 【目標値】2025年度 約17,000 【指標】最大クラスの内水に対応した浸水想定区域図を作成した団体数 【基準値】2019年度 15団体 【目標値】2025年度 約800団体 【指標】高潮浸水想定区域を指定している都道府県数 【基準値】2020年度 5 【目標値】2025年度 39 ② 【指標】重要なライフライン施設が保全対象に含まれている要対策箇所における対策実施率 【基準値】2019年度 約29% 【目標値】2025年度 約33% 【指標】重要交通網が保全対象に含まれている要対策箇所における対策実施率 【基準値】2019年度 約23% 【目標値】2025年度 約27% 【指標】市役所、町役場及び支所が保全対象に含まれている要対策箇所における対策実施率 【基準値】2019年度 約30% 【目標値】2025年度 約36% 【指標】土砂災害防止法に基づく土砂災害ハザードマップにおける土砂災害警戒区域の新規公表数 【基準値】2019年度 0箇所 【目標値】2025年度 約56,000箇所
・気候変動の影響を踏まえた計画や基準等の見直し ①気候変動の影響を踏まえた治水計画の見直し 気候変動により頻発化・激甚化する水災害に対応するため、治水計画を「過去の降雨や潮位に基づくもの」から「気候変動による降雨量の増加、潮位の上昇などを考慮したもの」へ見直し、治水対策の強化を推進する。	① 【指標】気候変動の影響を考慮した河川整備計画の策定数 【基準値】2020年度 0 【目標値】2025年度 約20

②海岸における気候変動の影響への適応策の推進 海岸保全基本方針（令和2年11月変更）を踏まえ、海岸保全施設の技術上の基準（省令）を改正のうえ、各都道府県が海岸保全基本計画を変更し、気候変動の影響を考慮した防護目標を設定する。また、海岸の侵食対策として、モニタリングの充実や予測の信頼性向上を図るとともに、30年から50年先を見据えた「予測を重視した順応的砂浜管理」や、総合的な土砂管理の取組を推進する。	② 【指標】気候変動影響を防護目標に取り込んだ海岸の数 【基準値】2019年度 0 【目標値】2025年度 39 【指標】海面上昇等の影響にも適応可能となる順応的な砂浜の管理が実施されている海岸の数 【基準値】2020年度 1 【目標値】2025年度 20
・水災害リスクを踏まえた防災まちづくりの推進 「水災害リスクを踏まえた防災まちづくりのガイドライン」を参考に、都市計画・建築等を担当する部局とも連携し、流域治水プロジェクトに取り組むとともに、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た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。	【指標名】防災指針を作成する市町村数 【基準値】2020年度 15市町村 【目標値】2025年度 600市町村
・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を始めとした、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。災害に関する情報提供については、行政から、大雨特別警報やハザードマップ等を発信しており、今後とも分野連携や新技術も活用しつつ、国民目線に立って、いのちとくらしを守るわかりやすい情報発信を推進する。	
・排水機場等における遠隔監視・操作化 排水機場等の遠隔監視・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。	
・観測・予測・情報提供による防災・減災対策 水災害の激甚化・頻発化に対応するには、線状降水帯等による集中豪雨や台風等に対する観測体制の強化・予測精度の向上といったソフト対策の強化も重要である。大雨特別警報発表の技術的改善や、災害発生の危険度を示す危険度分布（キヤクル）等によって住民の避難行動を促すとともに、その適切な利活用について平常時からの取組を一層強化・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。	

○流域治水におけるグリーンインフラの活用推進等

具体的な施策	指標
・自然環境が有する多様な機能を活用した流域治水の推進 流域治水の推進に当たっては、自然環境が有する多様な機能を活かしたグリーンインフラの活用を推進し、遊水地等による雨水貯留浸透機能の確保・向上を図るとともに、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り、生態系ネットワークの形成を推進する。 ①雨水貯留浸透施設の整備等 特定都市河川浸水被害対策法に基づく、河川・流域指定並びに流域水害対策計画の策定や雨水貯留浸透施設等の整備を実施する。また、雨水の貯留・浸透により副次的に健全な水循環の確保にも寄与する。 ②都市山麓グリーンベルト整備事業の推進 山麓斜面に市街地が接している都市において、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。 ③流域治水における生態系ネットワークの形成等 流域治水の取組において、自然環境が有する多様な機能を活かすグリーンインフラの考えを推進し、災害リスクの低減に寄与する生態系の機能の積極的な保全又は再生を図る。また、かわまちづくり等による魅力ある水辺空間の創出や、河川が本来有している生物の生息・生育・繁殖環境及び多様な河川景観の保全・創出、湿地再生等を推進する。	① 【指標】あらゆる関係者が連携して取り組む流域治水として流域対策に取り組む市町村数 【基準値】2019年度 536市町村 【目標値】2025年度 約900市町村
・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 ①CO₂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を推進する。 ②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・確保とあわせて、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。	【指標】緑の基本計画の策定・改定においてグリーンインフラを位置付けた割合 【基準値】2018年度 41% 【目標値】2025年度 70%
・グリーンインフラ官民連携プラットフォームの活動拡大を通じたグリーンインフラの社会実装の推進（再掲）	【指標】グリーンインフラ官民連携プラットフォームに登録している自治体のうち、グリーンインフラの取組を事業化した自治体

	数 【基準値】2019 年度 3 自治体 【目標値】2025 年度 70 自治体
--	--

○港湾分野における気候変動適応策の推進

具体的な施策
・海面水位の上昇等による高潮・高波等の災害リスクの増大等に対応した港湾機能の強化等 「今後の港湾におけるハード・ソフト一体となった総合的な防災・減災対策のあり方」（令和2年8月、交通政策審議会答申）を踏まえるとともに、堤外地及びその背後地の社会経済活動や土地利用を勘案しつつ、軽減すべきリスクの優先度に応じ、ハード・ソフトの適応策を最適な組み合わせで戦略的かつ順応的に推進することで、堤外地・堤内地における高潮等のリスク増大の抑制、及び港湾活動の維持を図る。また、各種制度・計画等に気候変動への適応策を組み込み、様々な政策や取組との連携による適応策の効果的な実施（適応策の主流化）を促す。

○気候変動を踏まえた空港の防災・減災対策

具体的な施策
・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。

3. 水資源・水環境分野における適応策の推進

具体的な施策	指標
・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 渇水対応タイムラインの作成の促進や、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、比較的発生頻度の高い渇水による被害を防止する対策と、施設の能力を上回る渇水による被害を軽減する対策を推進する。	【指標】渇水対応タイムラインの公表数 【基準値】2020 年度 7 件 【目標値】2026 年度 23 件
・健全な水循環の意識醸成に向けた普及啓発、教育 8月1日「水の日」を初日とする「水の週間」において、中央行事「水を考えるつどい」やその他関連行事の開催を通じ、健全な水循環に対する意識醸成、普及啓発を推進する。また、子どものうちから水の大切さ等を学ぶためのツールとして、水循環に関する学習教材を作成し、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に関する調査研究を推進する。	

4. 国民生活・都市生活分野等における適応策の推進

○気候変動リスクに対応した交通・物流システムの強化

具体的な施策	指標
・災害時の交通・物流の機能確保のための交通インフラの強化、地方運輸局等の初動体制の強化、運輸防災マネジメント等の事前対策の強化 ①新幹線車両の浸水被害を最小化するための車両避難や予備品を活用した復旧の迅速化を図る。 ②港湾における高潮・高波対策の強化として、胸壁の設置や臨港道路の嵩上げ等による多重防護等を実施する。 ③訓練の実施等による地方運輸局等の防災体制の機能拡充・強化を推進する。 ④自然災害への対応を含めた運輸安全マネジメント評価を実施し、運輸事業者の災害対応力の向上を促進する運輸防災マネジメントを推進する。 ⑤台風等の自然災害時においても航路標識の安定運用を図るため、災害等に強い機器の整備を推進する。	② 【指標】海上交通ネットワークの維持のため、高潮・高波対策を実施する必要がある港湾において、港湾機能維持・早期再開が可能となる割合 【基準値】2020 年度 0% 【目標値】2025 年度 14% ⑤ 【指標】電源喪失対策（太陽電池化）が必要な航路標識の整備率 【基準値】2020 年度 0%（0 箇所/4 箇所） 【目標値】2028 年度 100%（4 箇所） 【指標】災害に強い機器等の整備率 【基準値】2020 年度 36%（48 箇所/134 箇所） 【目標値】2030 年度 100%（134 箇所）
・災害時における人流・物流コントロール ①鉄道の計画運休の深化 鉄道事業者における防災情報等の利活用を促進し、適時の計画運休開始・運転再開を支援する。 ②空港の孤立化防止対策の推進 空港の孤立化対策として、アクセス事業者を含む空港関係者の情報の共有・連携を強化した上で、代替アクセスの手配を迅速に行えるよう、事前に複数のアクセス事業者と協定等を締結するとともに、滞留者抑制策として空港運用上の対応を実施する。	

③船舶の走錨事故防止対策の着実な推進 AI を活用し走錨の予兆を検知するシステムにより、走錨のおそれがある船舶に対して早期に警告等を実施する。
・道路における適応策 ①災害時には早急に被害状況を把握し、道路啓開や応急復旧等により人命救助や緊急物資輸送を支援するとともに、道路システムの DX を通じて ICT 技術を活用した迅速な情報収集・提供を推進する。また、「道の駅」においても防災機能の強化を実施する。 ②近年の激甚化・頻発化する災害や急速に進む施設の老朽化等に対応すべく、災害に強い国土幹線道路ネットワーク等を構築するため、高規格道路ネットワークの整備や老朽化対策等の抜本的な対策、及び河川隣接構造物の流失防止対策、道路法面・盛土対策、無電柱化、高架区間等の緊急避難場所としての活用、IT を活用した道路管理体制の強化等を推進し、防災・減災、国土強靱化の取り組みの加速化・深化を図る。

○電動車を活用した災害時等の電力供給機能の強化（再掲）

具体的な施策
・レジリエンス機能の強化に資する EV から住宅に電力を供給するシステムの普及促進（再掲）

○ヒートアイランド対策、熱中症対策の推進

具体的な施策	指標
・人工排熱の低減、地表面被覆の改善等ヒートアイランド対策大綱に基づく取組の推進 「ヒートアイランド対策大綱」（平成 25 年 5 月）及び「熱中症対策行動計画」（令和 3 年 3 月）を踏まえ、人工排熱の低減、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、風の道を活用した都市づくり、屋上緑化・道路緑化等の取組を推進する。	
・風の道を活用した都市づくり、屋上緑化等の推進 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推進する。住宅・建築物の整備に関する各種事業において、敷地の緑化等への補助等を実施する。	【指標】屋上緑化施工面積 【基準値】2019 年度 149.6ha 【目標値】2030 年度 302.1ha
・道路緑化及び沿道環境対策等の推進 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。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。	
・打ち水の実施等による国民意識の向上 水の週間に関連行事として「水の週間打ち水大作戦 in 国土交通省」を実施する。再生水を使用した「打ち水」を行うことで、水循環の重要性への関心を高め、水の二次利用等の促進、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。	
・熱中症警戒アラートによる熱中症予防行動の促進 環境省と共同で「熱中症警戒アラート」を発表することで、熱中症の危険性が極めて高い暑熱環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る。	
・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 「ヒートアイランド対策大綱」（平成 25 年 5 月）を踏まえ、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。	

○観光事業の気候変動への対応促進

具体的な施策
・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や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。

○北極海航路の利活用推進

具体的な施策
・北極海航路の利活用に向けた環境整備 「南回り航路」に比べて短く、海上輸送ルートにおける新たな選択肢として期待されている北極海航路について、利用動向等に関する情報収集や産学官による協議会での情報共有を図る等、利活用に向けた環境整備を進める。

5. 気候変動適応策に資する監視・予測情報の提供

具体的な施策
・ 地球温暖化観測・監視機能の充実・強化 ①2022 年度をめどに、現在運用中の「ひまわり 8 号」に代わり、現在軌道上に待機中の「ひまわり 9 号」の運用を開始する。台風・集中豪雨の監視・予測、航空機・船舶の安全航行、地球環境や火山監視等、国民の安全・安心の確保を目的とした、切れ目のない気象衛星観測体制を確実にするため、2029 年度めどの後継機の運用開始に向け、2023 年度をめどに後継機の製造に着手する。後継機には高密度観測等の最新技術を取り入れ、防災気象情報の高度化を通じて自然災害からの被害軽減を図る。 ②海面水位上昇の監視に必要な位置の基準整備のため、国際的な VLBI（超長基線電波干渉法）観測への参画や新たな高精度 VLBI 観測を推進する。また、海面水位変動の検出等の検討資料として活用するため、全国の電子基準点で衛星測位システム（GNSS）の連続観測を実施し、広域の地殻変動の監視を行うと共に、引き続き全国の潮位を観測する。
・ 気候変動適応策に資する監視・予測情報の提供 気候変動の緩和策や適応策に資するため、大気及び海洋等の気候変動に関して、高精度で継続的な観測と長期的な監視情報の提供を行うほか、気象庁における最新の数値気象シミュレーション技術を活用して、地球温暖化の進行に伴う我が国の気候の将来変化予測計算を実施し、大雨等の極端な現象の解析も含め、地域レベルにダウンスケールした詳細な予測情報を提供する。これらの活動は、世界気象機関（WMO）や気候変動に関する政府間パネル（IPCC）の枠組を通じた国際貢献にも資する。
・ 気候変動・防災に関する知識の普及啓発 国民に対し講演会や出前講座等を通じて気象災害や気候変動に関する正確な知識の普及啓発を行う。
・ 国土調査の実施と調査成果の提供 土地固有の自然災害リスクの評価等に資するため、国土調査法（昭和 26 年法律第 180 号）に基づき、土地本来の自然地形・地質、過去の土地利用の変遷、災害履歴等に関する調査を行う「国土調査（土地分類基本調査）」、及び表流水・地下水に関する基本的な情報を収集する「国土調査（水基本調査）」を着実に実施し、調査成果を提供する。
・ 積雪寒冷地における気候変動影響の調査 ①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。 ②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。

6. 気候変動適応策に関する技術力を活かした国際貢献

○気候変動適応策に資するインフラシステムの海外展開

具体的な施策
・ 気候変動に対応したインフラシステム海外展開の推進 「国土交通省インフラシステム海外展開行動計画 2021」に基づき、我が国の技術等を活用した気候変動適応策に資するインフラシステムの海外展開を推進する。
・ 気候変動に適応する水災害対策等の国際的普及及び海外展開の推進 気候変動への適応に関し、我が国が有する知見、経験及び技術を国際会議等を通じて世界へ発信することで各国の「防災の主流化」に向けた取組等を推進するほか、防災協働対話等を通じて相手国の防災課題を把握し、ダム再生や気象観測・予警報システム等のハード・ソフト一体となった防災インフラの海外展開を推進することにより、世界の水関連災害に対する脆弱性の軽減に貢献する。
・ 官民連携による水資源分野の海外展開の推進 ①下水再生水利用等における国際標準化の推進 水の再利用に関する ISO 専門委員会（ISO/TC282）において、再生水技術に関する信頼性向上及び本邦技術の国際競争力向上を目的に、国内審議団体として、処理技術の性能評価等の国際標準策定を推進する。 ②世界水フォーラムを始めとする国際的な議論への参画 世界水フォーラムを始めとする国際会議への参加等により、世界の水問題に対する議論と行動をリードする。

○環境共生型都市開発等の海外展開支援の推進

具体的な施策
・ 環境共生型都市開発、下水道分野の海外展開の推進 ①環境共生型都市開発の海外展開支援の推進 我が国の都市開発の経験や課題解決ノウハウ、技術を活かし、幅広い業界にわたる我が国企業が「ジャパンチーム」を形成し、構想・企画の「川上」段階から官民一体となって環境共生型都市開発事業を推進する。 ②下水道分野における海外展開の推進 政府間会議やセミナー等の開催、途上国を対象とした研修の実施、本邦下水道技術の海外実証事業の実施、下水道グローバルセンター（GCUS）による官民連携での海外展開活動等を通じ、下水道分野における海外展開を推進する。

Ⅲ 自然共生社会の形成に向けた生態系の保全・持続可能な活用等の推進

1. グリーンインフラ等を活用した健康でゆとりある都市・地域空間の再構築、生態系ネットワークの保全・再生・活用等

○グリーンインフラの推進

具体的な施策	指標
・グリーンインフラ官民連携プラットフォームの活動拡大を通じたグリーンインフラの社会実装の推進（再掲） 産学官の多様な主体が参加するグリーンインフラ官民連携プラットフォームにおけるグリーンインフラの社会的な普及、グリーンインフラ技術に関する調査研究、資金調達手法等の検討等の活動の拡大を通じて、分野横断・官民連携によるグリーンインフラの社会実装を推進する。また、グリーンインフラの計画・整備・維持管理等に関する技術開発を推進するとともに、地域モデル実証等を行い、地域への導入を推進する。さらに、グリーンインフラ技術の社会実装の拡大を通じて、グリーンボンド等の民間資金調達手法の活用により、グリーンファイナンス、ESG 投資の拡大を図る。	【指標】グリーンインフラ官民連携プラットフォームに登録している自治体のうち、グリーンインフラの取組を事業化した自治体数 【基準値】2019 年度 3 自治体 【目標値】2025 年度 70 自治体
・グリーンファイナンスを通じた地域価値の向上 ①SDGs、ESG 投資への関心が高まる中、人材や民間投資の呼び込みにもつながるグリーンインフラを活用したイノベーションで魅力的な都市空間の再構築、人口減少・過疎化の進展等に伴い地域で増加する低未利用地を有効に活用し、グリーンインフラにより自然豊かでポストコロナの新たな生活ニーズにも対応しうる地域空間への再生を図る取組等への民間資金の活用を推進する。 ②まちなか等における老朽ストックを活用した賑わい再生を図る取組に併せて実施するグリーン・オープンスペース等の整備に対する金融支援、サステナビリティに係る投資環境の整備等を通じて、グリーンファイナンスの活用を促進する。	
・都市の緑地の保全・創出、屋上・壁面緑化を含む都市緑化、まちなかウォーカブル推進プログラム等による都市の緑化の活用等 ①都市における生物多様性の保全の推進 都市における生物多様性を確保するため、地方公共団体における生物多様性の取組を支援し、エコロジカルネットワークの形成等を推進する。 ②水と緑のネットワーク形成によるうるおいあるまちづくり 都市公園の整備、魅力ある水辺空間の創出、雨水貯留浸透施設の整備等により、水と緑のネットワークを形成し、都市のうるおいあるまちづくりを推進する。 ③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。 ④集約型都市構造の実現と連携した広域的な水と緑のネットワークの形成 都市のコンパクト化により生じる空閑地等の持続的な土地利用を促す視点も踏まえ、大都市圏における近郊緑地保全制度等を活用した広域的な水と緑のネットワークの形成を推進する。 ⑤緑地の有する多様な機能に関する評価手法の検討 都市における緑地の保全・創出の推進に向けて、緑地の有する多様な機能について機能ごとの評価手法や指標及び総合的評価について調査研究を行うとともに、機能を発揮するための整備や管理手法を検討する。 ⑥2027 国際園芸博覧会を通じたグリーンインフラの国内外への普及推進 2027 年に横浜市で開催する国際園芸博覧会において、グリーンインフラを実装し民間資金を活用した持続可能なまちづくりのモデル等を国内外に発信する具体的な機会となるよう、関連法律の制定や実施主体となる博覧会協会の設立等の準備を進め、SDGs 達成やグリーン社会の構築に向けた取組を推進する。博覧会におけるグリーンインフラの実装は、グリーンインフラを国内外に普及し、多様な主体による技術開発等を誘発するものであり、開催後も日本モデルとして国内外への普及を推進する。	【指標】生物多様性の確保に配慮した緑の基本計画の策定割合 【基準値】2019 年度 52% 【目標値】2027 年度 60% 【指標】都市域における水と緑の公的空間確保量 【基準値】2018 年度 13.6 m²/人 【目標値】2025 年度 15.2 m²/人
・かわまちづくり等の魅力ある水辺空間の創出 ①魅力ある水辺の創出 人と水とのふれあいの場として重要である水辺について、安全に水辺に近づける親水護岸の整備等を行い、水辺に親しむ空間や、水や生物にふれら	【指標】水辺の賑わい創出に向け、水辺とまちが一体となった取組を実施した市区町村の数 【基準値】2020 年度 433 市区町村 【目標値】2025 年度 658 市区町村

れる環境教育の場として活用する。さらに、民間活力を積極的に引き出すための機運の醸成に加えて、地域の創意工夫を促し、地域振興拠点の整備等を促進することにより、かわまちづくり等の地域特有の景観、歴史、文化、観光基盤等を有する魅力ある水辺空間をまちづくりと一体となって創出する。 ②河川環境の整備と保全（多自然川づくり） 河川全体の自然の営みを視野に入れ、地域の暮らしや歴史・文化との調和にも配慮し、河川が本来有している生物の生息・生育・繁殖環境及び多様な河川景観の保全・創出を推進する。また、過去の開発等により失われた多様な生物の生息・生育環境である湿地について、地域の多様な主体と連携しつつ、再生等を推進する。	【指標】特に重要な水系における湿地の再生割合 【基準値】2019 年度 68% 【目標値】2025 年度 80%
・ 広域的な生態系ネットワークの形成 ①流域連携の広域化による生態系ネットワーク形成 コウノトリの野生復帰等、地域の多様な主体（自治体、市民、河川管理者、農業関係者等）が連携した生態系ネットワークの取組の優良事例やそのノウハウを全国へ展開するなど、国土交通省が中心となって各地域の生態系ネットワークの取組の推進を図る。 ②国土利用計画及び国土の管理構想等に基づく持続可能な国土管理の推進 人口減少社会下の課題に対応し、自然との共生等も促進する適切な国土管理を目指し、国土利用計画及び国土の管理構想（令和3年6月）等に基づき、国土管理の必要性や考え方について、取組事例や管理手法等の情報提供も含めた普及啓発を行うとともに、モデル事業等による市町村や地域等における国土管理の取組の推進を行う。 ③ダム整備等の大規模な公共事業に当たっての環境配慮（環境アセス等） ダム事業等の大規模な公共事業の実施に当たって、事前の環境調査を実施し、ダム事業等が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。 ④湖沼調査 自然環境把握のための基礎情報として、湖沼の地形データを、保全・利用のニーズを勘案しつつ最新測量技術を用いて順次更新・高度化するとともに、電子国土基本図を通じて広く提供する。 ⑤地域環境特性に配慮した緑化技術 気候や周辺植生の違いにより成立する法面植生等を把握することにより、地域環境特性に配慮した法面緑化工法に関する設計、施工、維持管理に関する指針の作成に取り組む。 ⑥外来種被害防止の取組実施 外来種被害防止行動計画（平成27年3月環境省、農林水産省、国土交通省作成）に基づき、河川における外来種対策の必要性の普及啓発、地域生態系の保全に配慮した法面緑化、海洋汚染防止法に基づくバラスト水排出対策等の取組を推進する。	【指標】取組方針・目標を定めている「河川を基軸とした生態系ネットワーク」の数 【基準値】2020 年度 13 ネットワーク 【目標値】2030 年度 17 ネットワーク
・ 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。	【指標】海面上昇等の影響にも適応可能となる順応的な砂浜の管理が実施されている海岸の数 【基準値】2020 年度 1 【目標値】2025 年度 20
・ ブルーカーボン生態系の活用（再掲）	

○ヒートアイランド対策の推進（再掲）

具体的な施策	指標
・ 人工排熱の低減、地表面被覆の改善等ヒートアイランド対策大綱に基づく取組の推進（再掲）	
・ 風の道を活用した都市づくり、屋上緑化等の推進、道路緑化及び沿道環境対策等の推進、打ち水の実施等による国民意識の向上（再掲）	【指標】屋上緑化施工面積 【基準値】2019 年度 149.6ha 【目標値】2030 年度 302.1ha

○大気環境保全の推進

具体的な施策
・ 空港周辺環境の改善等 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必要な処置を行う。

○環境教育等による生物多様性に関する普及啓発の推進

具体的な施策
・ 海辺の環境教育の推進 干潟等の良好な自然環境を活用し、児童や親子を対象に、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。海岸管理者が海岸において活動する民間の法人・団体を海岸協力団体として指定し、技術的支援を行うことにより、海岸管理のパートナーとして地域に根ざした民間による活動（清掃、植樹、環境教育等）を促進する。
・ 河川における環境教育の推進 「川に学ぶ社会」の実現を目指して、子どもたちの川を活かした体験活動や環境学習の場を拡大し、また地域の子ども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」や川の自然環境や危険性を伝える「指導者育成」などを進める。また、学校教育との連携を強化するため、教科書出版社への説明会の開催や学校教育への教材提供を進める。
・ 都市公園等における環境教育の推進 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ンティアの育成を推進する。
・ 持続可能な観光の推進 「持続可能な観光」の実現に向けて、モデル形成を通じた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、オーバーツーリズム等の弊害を生じさせないための受入環境整備や地域の資源を活かしたコンテンツ造成等に取り組む。
・ 多様な主体の連携協働の促進 社会資本分野において多様な主体が連携した生物多様性保全活動を促進するため、「グリーンインフラ官民連携プラットフォーム」においてニーズ・シーズのマッチング支援を行うとともに、グリーンインフラに関する取組事例を収集し、事例集や技術集として広く情報発信を行う。
・ 企業等による緑化を推進するための評価、認定制度の普及推進 CSR を通じた企業の緑化活動について客観的な評価、認定等により、地域の環境改善への取組を誘導、支援。

2. 健全な水循環の確保

○流域関係者連携等による水循環改善等の推進

具体的な施策	指標
・ 流域の総合的かつ一体的な管理 流域において関係する公的機関、事業者、団体、住民等がそれぞれ連携し、健全な水循環の維持又は回復のための施策を地域の実情に応じ段階的に推進するため、流域ごとに流域水循環協議会を設置し、取組の基本方針となる流域水循環計画の策定を推進する。	
・ 流域関係者連携による河川等の水質改善の推進 全国の河川等において BOD（Biochemical Oxygen Demand；生物化学的酸素要求量）等の環境基準項目を含む水質調査を実施するとともに、地域住民と協働して、水生生物等の簡易的な指標を用いた水質調査や人の感覚による水質評価を実施することにより、地域の河川環境保全に対する関心・理解を醸成する。	
・ 下水道整備による水環境改善 地域特性を踏まえつつ、下水道の普及、高度処理、下水再生水利用、合流式下水道の改善等の下水道の整備を推進することにより、流域関係者と連携しつつ河川等の水質改善を実施。	【指標】 汚水処理人口普及率 【基準値】 2019 年度 約 91.7% 【目標値】 2026 年度 95% 【指標】 良好な水環境創出のための高度処理実施率 【基準値】 2019 年度 約 56.3% 【目標値】 2025 年度 65% 【指標】 合流式下水道改善率 【基準値】 2019 年度 約 89.6% 【目標値】 2023 年度 100%
・ ダムの運用改善（再掲） ダム下流の河川環境の保全等のため、洪水調節に支障を及ぼさない範囲で洪水調節容量の一部を有効に活用するダムの弾力的管理及び弾力的管理試験を実施する。	
・ 水力発電に伴う減水区間の解消による清流回復 水力発電に伴い河川の流量が著しく減少する減水区間の改善を図るため、発電ガイドラインに基づき、減水区間の解消に努める。	
・ 自然環境が有する多様な機能を活用した流域治水の推進（再掲）	【指標】 あらゆる関係者が連携して取り組む流域治水として流域対策に取り組む市町村数

	【基準値】 2019 年度 536 市町村 【目標値】 2025 年度 約 900 市町村
・ダム貯水池における水質保全対策 ダム貯水池において、冷水放流、濁水長期化、富栄養化等の対策を実施する。	
・総合的な土砂管理の取組の推進 山地から海岸まで一貫した総合的な土砂管理の取組を、関係機関の連携のもと推進する。モニタリングにより土砂動態を把握するとともに、総合土砂管理計画を策定し、透過型砂防堰堤の整備、ダム堆積土砂の下流還元、サンドバイパスによる海岸の侵食対策など、土砂移動の連続性を確保する取組を推進する。	

○水の効率的な利用と有効活用

具体的な施策	指標
・多様な水源の確保 地下水の保全と利用、及び下水再生水や雨水利用の推進を行い、健全な水循環を確保するとともに、緊急時にも活用を図る。	
・官庁施設における雨水利用・排水再利用の推進等 官庁施設における雨水利用・排水再利用を推進する。	【指標】 国等の新築建築物における雨水利用施設設置率 【目標値】 2021 年度から 2030 年度 原則 100%

○魅力ある水辺空間の創出（再掲）

具体的な施策	指標
・魅力ある水辺空間の創出（再掲）	【指標】 水辺の賑わい創出に向け、水辺とまちが一体となった取組を実施した市区町村の数 【基準値】 2020 年度 433 市区町村 【目標値】 2025 年度 658 市区町村

3. 海の保全・再生

○海域環境の保全・再生・創出

具体的な施策
・良好な海域環境の保全・再生・創出 港湾整備により発生する浚渫土砂等を有効活用した干潟等の保全、深掘り跡の埋戻し等による良好な海域環境の保全・再生・創出を推進する。
・油流出事故への対応及び閉鎖性海域における漂流ごみの回収 本邦周辺海域において、大規模油流出事故が発生した場合の油防除体制として、大型浚渫兼油回収船 3 隻を配備（新潟港・名古屋港・北九州港）し、出動後概ね 48 時間以内に現場海域に到着し、防除作業を行う体制を確立する。また、船舶の航行安全の確保や、海洋の汚染を防除するため、東京湾、伊勢湾、瀬戸内海、有明海・八代海の閉鎖性海域において、海洋環境整備船 12 隻を配備し、漂流ごみや浮流油の回収を実施する。
・全国海の再生プロジェクト及び官民連携の推進 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・自治体等の連携のもと、総合的な施策を推進する。加えて東京湾においては、行政、大学・研究機関、水産関係、企業、レジャー、NPO/NGO 等多様な関係者で構成される「東京湾再生官民連携フォーラム」等の活動を通じ、官民連携・協働による東京湾再生の取組を推進する。
・海域環境の保全等に関する国際協力の推進 ①北西太平洋地域海行動計画（NOWPAP）での国際協力 北西太平洋地域海行動計画（NOWPAP）を通じ、大規模油汚染等対策について近隣諸国との国際的な協力・連携体制の強化に取り組む。 ②東アジア海域環境管理パートナーシップ（PEMSEA）への貢献 海洋の開発と海洋環境の保全との調和を目指す枠組みである「東アジア海域環境管理パートナーシップ（PEMSEA）」に参画することにより、海洋環境保全に係る地域的な国際連携を図り、東アジア海域の海洋環境の維持・改善に貢献する。

○海岸環境の保全

具体的な施策
・海域浄化対策事業の推進 汚染の著しい海域等において、その原因となっているヘドロ等の除去、放置座礁船の処理等を行い、海岸保全施設の機能の確保、海岸環境の保全と公衆の海岸の適正な利用を図る。
・豊かで美しい海岸の環境の保全と回復 名勝で優れた景観、貴重な生物の生息・生育空間等豊かで美しい環境を有する海岸の保全・回復に資する取組を推進する。

・ 漂流・漂着ごみ対策 洪水、台風等により海岸に漂着した流木及びごみ等並びに外国から海岸に漂着したものと思われる流木及びごみ等が異常に堆積し、これを放置することにより海岸保全施設の機能を阻害することとなる場合に、海岸管理者が緊急的に実施する流木及びごみ等の処理に対し支援事業を行う。
--

○船舶等の適正な管理による海洋環境保全

具体的な施策
・ バラスト水管理の適正化 水生生物の越境移動による生物多様性への悪影響を防止するため、船舶バラスト水規制管理条約に基づくバラスト水処理設備の承認、船舶検査等を適切に執行する。
・ 船舶検査等執行体制の充実 海洋汚染等防止法に基づく船舶検査等に係る実施体制の一層の充実を図り、船舶からの海洋汚染を防止する。
・ サブスタンダード船対策の推進 海洋環境保全等の観点から、サブスタンダード船（国際基準を満たさない船）の排除を目的とする外国船舶の監督（ポートステートコントロール：PSC）について、関係諸国との連携を深めつつ強化・重点化し、的確に推進する。

Ⅳ 循環型社会の形成に向けた３Ｒ、資源利活用の推進

１．質を重視する建設リサイクルの推進

○建設リサイクル推進計画 2020 の推進等

具体的な施策	指標
・ プラスチックの分別・リサイクルの促進等の建設副産物の高い再資源化率の維持等、循環型社会形成へのさらなる貢献 建設工事から発生する廃プラスチックの分別・リサイクルを促進するため、廃プラスチックのデータ等の収集・分析を実施するとともに、意見交換・処理施設視察等により、産業廃棄物処理業者と民間企業との連携を促進する。	【指標】建設廃棄物全体の再資源化・縮減率 【基準値】2018 年度 97.2%（H30 年度建設副産物実態調査） 【目標値】2024 年度 98%以上
・ リサイクル原則化ルールの改定等の社会資本の維持管理・更新時代到来への配慮 中長期的に排出抑制、再資源化に資するため、現行のリサイクル原則化ルールについて、距離制限や搬出先となる再資源化施設の指定等の観点から改定を検討する。	【指標】建設廃棄物全体の再資源化・縮減率 【基準値】2018 年度 97.2%（H30 年度建設副産物実態調査） 【目標値】2024 年度 98%以上
・ 建設発生土のトレーサビリティシステム等の活用等の建設リサイクル分野における生産性向上に資する対応等 建設発生土については、発生元から最終の搬出先までは多数の受入地や業者を経由することから、その移動の実態把握は困難である。一方で、その実態把握は建設発生土の不適切な取扱の抑制等にも資する可能性があり、移動の経路を正確に追跡し、実態を把握することは重要である。このため、ICT 技術を活用し、発生元から搬出先までの経路を正確に把握するトレーサビリティシステムの導入等について試行を行う。	【指標】建設発生土の有効利用率 【基準値】2018 年度 79.8%（H30 年度建設副産物実態調査） 【目標値】2024 年度 80%以上
・ 建設リサイクル法の徹底 分別解体を徹底するため、都道府県、特定行政庁による工事現場のパトロール強化等を行うとともに、建設リサイクル法の施行状況を踏まえつつ必要な措置を実施する。	

○公共事業等における建設リサイクルの推進

具体的な施策
・ 公共工事における環境物品等の調達促進 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。
・ 北海道環境イニシアティブの推進（循環型社会を形成する「北海道エコ・コンストラクション・イニシアティブ」等の推進） ①ホタテ貝殻等の農業用暗渠排水材への利用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駆的・実験的取組を実施する。 ②家畜排せつ物の有効活用と国営環境保全型かんがい事業による用排水施設整備により、リサイクルシステムを構築するなど、産業副産物・廃棄物の有効利用を実施する。

2. 既存住宅流通・リフォームの促進

具体的な施策	指標
・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等 ①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。 ②適正な建物評価の市場における普及・定着を図る。 ③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。 ④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。	【指標】既存住宅及びリフォームの市場規模 【基準値】2018 年 12 兆円 【目標値】2030 年 14 兆円

3. 下水道資源の有効利用の推進

具体的な施策	指標
・下水熱利用の推進（再掲）	【指標】下水熱の導入箇所数 【基準値】2020 年 30 件 【目標値】2030 年 50 件
・下水道バイオマス等の利用推進（再掲）	【指標】下水道バイオマスリサイクル率 【基準値】2013 年度 25% 【目標値】2030 年度 45% 【指標】下水汚泥リサイクル率 【基準値】2014 年 約 63% 【目標値】2025 年 約 85% 【指標】地域バイオマスや廃棄物処理施設等との連携事業実施数 【基準値】2020 年度 9 件 【目標値】2030 年度 20 件

4. 効率的な静脈物流システムの構築

具体的な施策	指標
・リサイクルポートによる輸送効率化 循環資源の広域流動の拠点となる港湾をリサイクルポートに指定し、港湾施設の整備等に対する総合的支援を講じることにより、リサイクル関係企業の集積を図り、循環資源の広域利用を推進する。	
・海面処分場の計画的な整備の推進 港湾の国際競争力を強化するための整備に伴う浚渫土砂や内陸部で最終処分場の確保が困難な廃棄物を確実に受け入れるため、海面処分場を計画的に確保する。	【指標】廃棄物を受け入れる海面処分場の残余確保年数 【基準値】2020 年度 7 年 【目標値】毎年度 7 年

5. 環境及び安全に配慮したシップリサイクルの推進

具体的な施策
・シップリサイクル条約の早期発効に向けた取組の推進 主に開発途上国で実施されている船舶の解体における、環境保全及び労働安全の向上に向けた国際協力等、シップリサイクル条約の早期発効に向けた取組を推進する。