

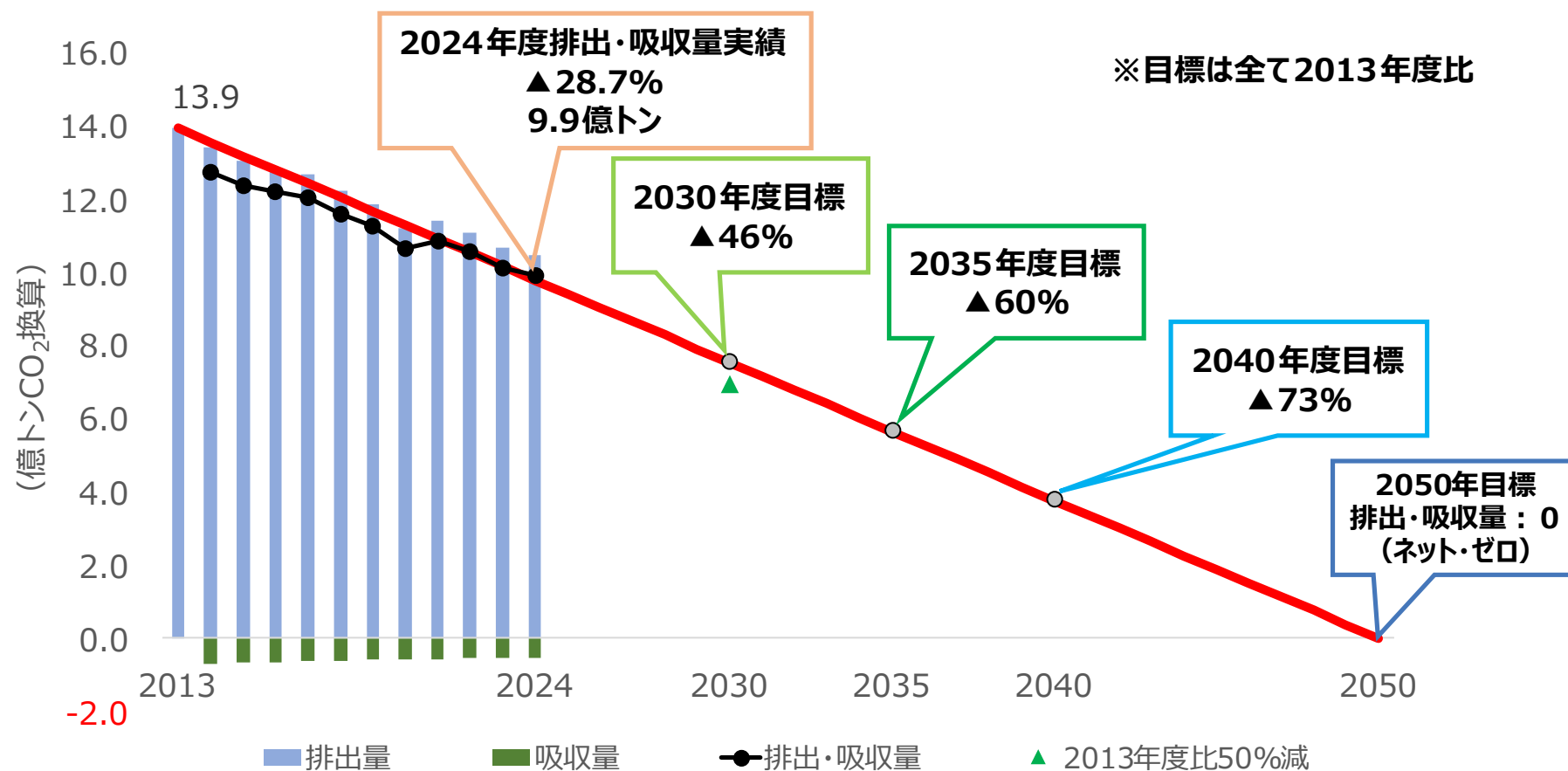
# 国土交通省における環境政策の 動向・取組等について

令和8年6月5日

総合政策局環境政策課

- 我が国は、**2030年度目標と2050年ネット・ゼロを結ぶ直線的な経路を、弛まず着実に歩んでいく。**
- 次期NDCについては、**1.5℃目標に整合的で野心的な目標**として、2035年度、2040年度において、温室効果ガスを2013年度からそれぞれ**60%、73%削減**することを目指す。
- これにより、中長期的な**予見可能性**を高め、**脱炭素と経済成長の同時実現**に向け、**GX投資を加速**していく。

令和7年2月18日 内閣官房・環境省・経済産業省資料「地球温暖化対策計画の概要」より



# 2030年度目標に向けた2024年度実績の進捗

中央環境審議会地球環境部会  
地球温暖化対策計画フォローアップ専門委員会  
(第11回) 資料4より

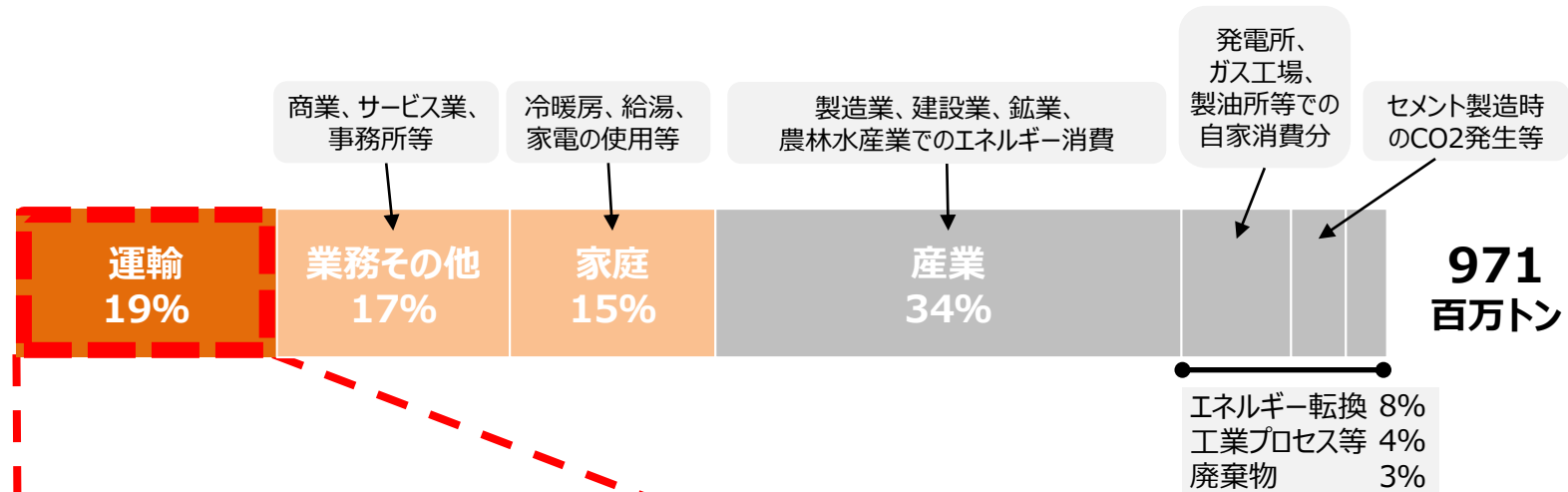


温室効果ガス排出量・吸収量 (単位：百万t-CO <sub>2</sub> )		2013年度実績 <sup>※1</sup>	2024年度実績 <sup>※1</sup>	2024年度削減率	2030年度削減目標・目安 <sup>※2</sup>
		1,394	994	▲29%	▲46%
エネルギー起源CO <sub>2</sub>		1,235	907	▲27%	▲45%
部門別	産業	464	334	▲28%	▲38%
	業務その他	235	162	▲31%	▲51%
	家庭	209	146	▲30%	▲66%
	運輸	224	187	▲17%	▲35%
	エネルギー転換	104	76.8	▲26%	▲47%
非エネルギー起源CO <sub>2</sub> 、メタン、N <sub>2</sub> O		129	108	▲16%	▲14%
代替フロン等4ガス		28.8	32.2	+12%	▲44%
吸収源		-	▲52.3	-	-
二国間クレジット制度 (JCM)		官民連携で2030年度までの累積で、1億t-CO <sub>2</sub> 程度の国際的な排出削減・吸収量を目指す。我が国として獲得したクレジットを我が国のNDC達成のために適切にカウントする。			

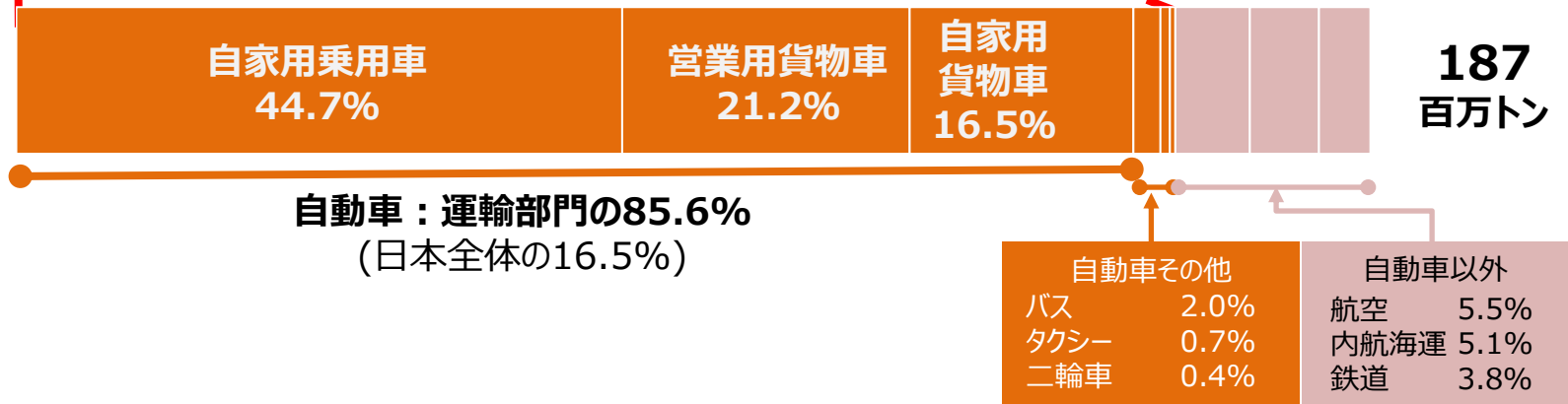
※1 2026年4月に気候変動に関する国際連合枠組条約事務局に提出した温室効果ガス排出・吸収目録（インベントリ）（2024年度）の報告値。

※2 エネルギー起源CO<sub>2</sub>の各部門は目安の値。

## CO2の排出量\* 部門別内訳



## 運輸部門におけるCO2排出量



\*発電及び熱発生に伴うエネルギー起源のCO<sub>2</sub>排出量を、電力及び熱の消費量に応じて各最終消費部門及びエネルギー転換部門の消費者に配分した値。

\*\*端数処理のため合計が100%とならない場合がある。

# 国土交通分野のGXの取組

# 再生可能エネルギーの導入・利用拡大

空港、鉄道、道路、ダム、上下水道、港湾、公的賃貸住宅、官庁施設等の多様なインフラを活用した太陽光や水力、バイオマス等の導入促進など、再生可能エネルギーの最大限の導入に向けた取組を推進。

## ■ 太陽光発電の導入促進

### 空港

- ・空港脱炭素化推進計画を作成し、太陽光発電の導入を促進



※仙台空港  
再エネ発電合同会社提供

### 道路

- ・管理施設等の建物の上や道路敷地など道路空間への導入を推進



道路における太陽光発電の活用

### 鉄道

- ・官民連携プラットフォームにおける情報共有、協力体制の構築等を通じて、鉄道アセットを活用した再エネ導入等を推進



丸ノ内線四ツ谷駅  
(東京メトロ提供)

### 港湾

- ・港湾管理者による港湾脱炭素化推進計画の作成等を通じて、港湾における太陽光発電の導入を推進

### 上下水道

- ・上下水道施設における再エネ設備の導入支援、新たな再エネ設備の設置方法についての技術実証等により導入促進

### 官庁施設

- ・国土交通省環境行動計画に基づき、官庁施設における太陽光発電の導入を推進

### 公的賃貸住宅

- ・UR賃貸住宅において、2022年度より設計を行う新築住宅に設置を原則化
- ・公営住宅において、2022年度より公営住宅等整備基準において設置を原則化

# ペロブスカイト太陽電池のインフラ空間への導入

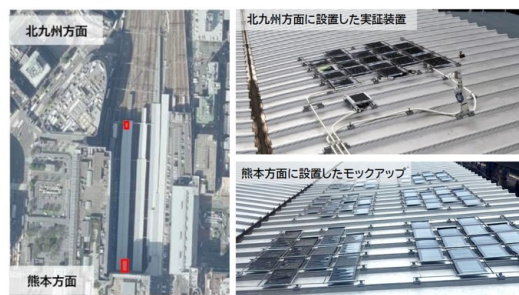
- 道路・鉄道・空港・港湾等のインフラ空間におけるペロブスカイト太陽電池の導入を進めるため、関係省庁間での連携によるプロジェクト形成等を通じて、実証・社会実装モデルの創出を推進。
- また、インフラ空間等における事業者の設置ニーズの調査、および開発メーカーへの情報提供等を通じて事業者・メーカー間でのマッチングへの寄与も検討。
- インフラ空間等での設置拡大にあたっては、安全性等への対応も必要であり、設計・施工ガイドライン(2026年3月策定※)や、GI基金の拡充による研究開発等の技術動向も踏まえ、積極的な導入検討を進めていく。
- 横浜グリーンエキスポでは、関係省庁と連携し、日本政府苑内の施設でのペロブスカイト太陽電池の活用等を検討。

※2026年3月18日 国立研究開発法人新エネルギー・産業技術総合開発機構(NEDO)より公表

## GI基金による実証事例



東京国際クルーズターミナル 4階デッキ  
(出典:積水化学工業HP)



博多駅第2ホーム  
(出典:JR九州、エネコートテクノロジーズ、日揮HP)



神戸空港制限区域内緑地帯  
(出典:積水化学工業HP)

## 社会実装モデルの創出に向けた導入支援事業例

R7年度導入支援事業において、高速道路会社として初めてNEXCO西日本が採択され、R8年内での設置完了予定。

<設置予定場所>

名神高速道路 桂川PA(上り)  
障がい者用駐車スペース上屋の屋根



位置図:名神高速道路 桂川PA(上り)



ペロブスカイト太陽電池設置予定箇所(遠景)

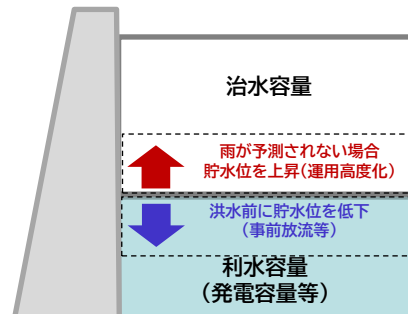


ペロブスカイト太陽電池設置予定箇所(近景)  
(提供:NEXCO西日本)

# 再生可能エネルギーの導入・利用拡大

## ■水力発電の導入促進

- ・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
- ・具体的には、ダムの運用の高度化、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



ダムの運用の高度化イメージ

## ■下水道バイオマスの導入促進

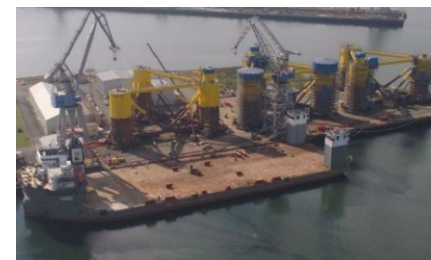
- ・下水道バイオマス発電の推進に向けた革新的技術の導入促進
- ・下水道の終末処理場において省エネルギー、創エネルギー又は再生可能エネルギーに関する技術の導入等を行う事業について、「カーボンニュートラル地域モデル処理場計画」制度を創設し、集中的に支援



カーボンニュートラル地域モデル処理場計画

## ■洋上風力発電の導入促進

- ・排他的経済水域 (EEZ) への拡大に伴う浮体式洋上風力発電の導入拡大を見据えた基地港湾の整備・運用改善や施工技術の開発



海外における浮体式洋上風力の基礎製造ヤード

# 運輸分野のGXの取組①(航空・鉄道)

## ■航空分野

航空法に基づいて策定された航空脱炭素化推進基本方針を踏まえ、SAFの導入促進や管制の高度化による運航の改善、環境新技術の導入などを推進する。

### 目標

- ・2030年時点の本邦航空会社による燃料使用量の10%を持続可能な航空燃料(SAF)に置き換える。
- ・国際・国内航空ともに、2050年までのカーボンニュートラル実現を目指す。

## ■SAFの導入促進

- ・経済産業省等と連携し、SAF製造・サプライチェーン整備を支援
- ・国産SAF利用拡大に向け、SAF官民協議会において、導入促進策について、制度検討、議論を推進

## ■運航の改善

- ・航空路、出発・到着、空港面といった場面ごとの運航効率の改善策及び運航全体の最適化を推進

## ■環境新技術の導入

- ・電動航空機や水素航空機などの環境新技術の実用化に向け、国際標準・安全基準の策定を目指す

## ■鉄道分野

水素燃料電池鉄道車両の開発・導入等、鉄道分野の脱炭素化を推進する。

### 目標

- ・2030年代において、鉄道分野のCO2排出量(2013年度1,177万t)の実質46%に相当する量を削減することを目指す。

## ■鉄道事業の脱炭素化

- ・鉄道車両・設備の省エネ化、水素燃料電池鉄道車両の開発・導入等を推進

※2025年4月に水素燃料電池鉄道車両の構造等に関する技術基準を整備



水素燃料電池鉄道車両  
(JR東日本提供)

# 運輸分野のGXの取組②（自動車・道路・海事）

## ■自動車・道路分野

運輸部門のCO2排出量の大宗を占める自動車分野では、EV、FCV等の次世代自動車の普及促進を図る。

### 目標

- ・2035年までに乗用車の新車販売 電動車（EV,FCV,PHEV,HV）100%
- ・2030年までに小型商用車の新車販売 電動車 20～30%
- ・2030年までに公共用の急速充電器3万口を含む充電インフラ30万口の整備

## ■次世代自動車の普及促進に向けた取組

- ・商用車における次世代自動車の導入及び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を促進
- ・SA/PA・道の駅でのEV充電施設や水素ステーションの設置を促進
- ・走行中給電システムの技術開発を支援し、導入可能性を検討

## ■横浜グリーンエクスポでの取組

- ・来場者輸送の軸となる最寄駅からのシャトルバスについて、国産EVバスを活用

## ■海事分野

水素・アンモニア等を燃料とするゼロエミッション船等の技術開発等を推進するとともに、ゼロエミッション船等の普及促進をはじめとする海事産業の国際競争力強化を推進する。

### 目標

- ・内航海運のCO2排出削減量を2030年181万吨、2040年387万吨に設定。（2013年度比）
- ・国際海運において2050年頃までのGHG排出ゼロを目指す。（2023年IMOにおいて合意）

## ■ゼロエミッション船等の導入・普及の促進

- ・ゼロエミッション船等の技術開発・実証・導入支援、および国内生産体制の整備支援  
（実証状況）  
大型アンモニア燃料船：2026年より実証運航開始  
水素燃料船：2028年より実証運航開始
- ・ゼロエミッション船等の導入に向けた国際基準の整備等を推進

# 運輸分野のGXの取組③(港湾)

○2050年カーボンニュートラルの実現に向けて、**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**を推進する。

## 「港湾脱炭素化推進計画」の作成

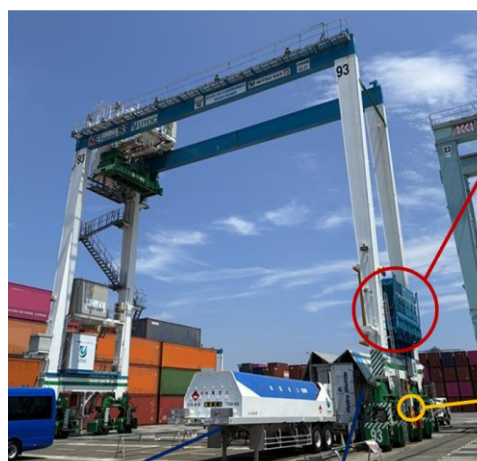
- 各港湾で、港湾管理者が設置した官民の関係主体による協議会にて温室効果ガス排出削減目標や脱炭素化のための事業等を整理
- 2026年3月末時点で74港湾で作成済

## CNP認証

- コンテナターミナルにおける脱炭素の取組みについて、国土交通省が実施状況に応じて5段階で評価するもの
- これまでに11ターミナルを認証済

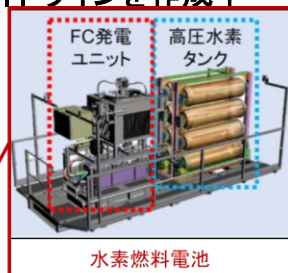
## 港湾荷役機械の脱炭素化

- 港湾運送事業者等は、国や港湾管理者の補助事業も活用しつつ、ハイブリッド型や電動型等の低炭素型荷役機械を導入
- 水素の燃料利用について、国土交通省と東京都が現地実証を行い、現在、安全かつ円滑な導入のためのガイドラインを作成中



水素トレーラー

移動式水素ステーション



水素燃料電池



水素供給口

現地実証(2025年8月・横浜港)

## 代替燃料の供給

- LNGの供給は、3隻のバンカリング船が就航、供給体制が整いつつある
- 低炭素メタノールやアンモニアの供給についても、ガイドラインを踏まえ、複数の企業が事業化を進めており、うち1社は、2029年から低炭素メタノールの供給開始を予定



供給トライアル(2026年2月、横浜港)

写真提供: 商船三井、国華産業、三菱ガス化学、出光興産、横浜市

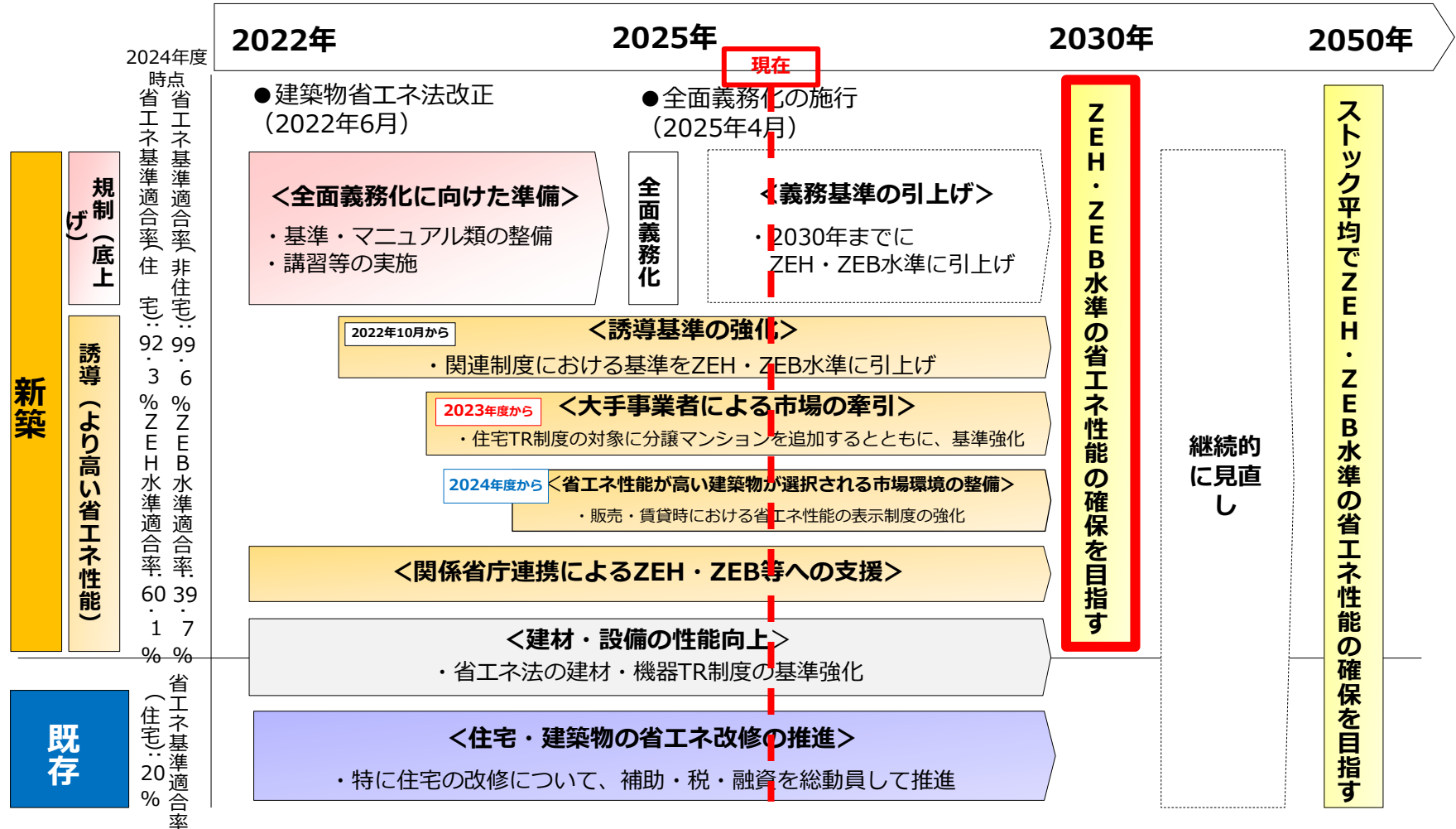
## 水素等の受入環境の整備

- 水素社会推進法に基づく支援等により海外から調達したアンモニアの利用など、黎明期のユースケースづくりが進められている
- 2026年3月、港湾での水素・アンモニアの受入に関して、安全かつ効率的な施設配置を検討する際の留意点につき運用面も考慮しつつ整理したガイドラインを策定・公表

## ブルーインフラの保全・再生・創出を通じたブルーカーボンの活用

- 地球温暖化対策計画(2025年2月閣議決定)におけるブルーカーボンの数値目標を達成するため、ブルーインフラの取り組みを進める。
- 浚渫土砂等を活用し、CO2吸収源の拡大と生物多様性による豊かな海の実現に向け、ブルーインフラの保全・再生・創出を進める。

- ・ 2050年カーボンニュートラルの実現に向け、住宅・建築物分野では、2025年4月、新築について、省エネ基準への適合を全面的に義務化。
- ・ 今後は、2030年以降の新築について、ZEH・ZEB水準の確保を目指すとともに、2050年に、ストック平均でのZEH・ZEB水準の確保を目指す。
- ・ また、2030年において新築戸建住宅の6割に太陽光発電設備が設置されることを目指し、住宅トップランナー基準に太陽光発電設備の設置率を規定する等、取組を促進しているところ。



# GXに係る最近の法改正等

# 道路法等の改正による脱炭素の新たな枠組み

令和7年10月1日施行

- 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**を策定する枠組みを導入
- 脱炭素技術の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づけ、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

## 背景・必要性



気候変動に伴う  
災害の激甚化・頻発化

**地球温暖化防止** 2030年度46%、2035年度60%、2040年度73%削減※  
道路関連分野のCO2排出量は全体の約18%  
※2013年度比

全ての道路管理者による積極的な取組が必要

## 改正概要

### 道路管理者が協働して脱炭素化を促進する枠組みの導入

**道路脱炭素化基本方針【国】**

- ・ 道路の脱炭素化の推進の意義や目標
- ・ 国が実施すべき施策の基本的方針
- ・ 脱炭素化推進計画の策定に関する基本的事項 等



**道路脱炭素化推進計画【国、高速会社、自治体等】**

- ・ 道路の脱炭素化の目標
- ・ 道路の脱炭素化の推進を図るための施策
- ・ 計画の実施に必要な事項

脱炭素化技術の活用を促進

**① 脱炭素化の道路構造への転換**

道路構造について脱炭素化への配慮を明確化

LED照明  
(消費電力約56%削減)

低炭素アスファルト  
(CO2排出量7~18%削減)

**② 道路空間における脱炭素化施設の導入促進※**

道路空間において民間が活用できるよう道路占用基準を緩和

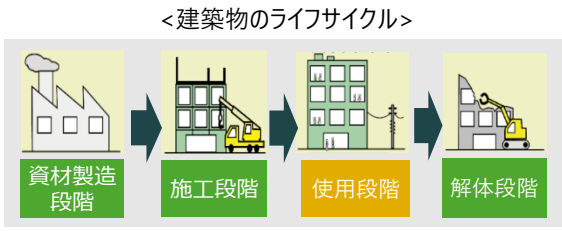
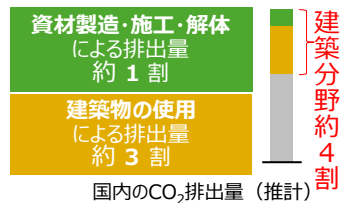
太陽光発電施設

走行中給電施設

※道路脱炭素化推進計画へ位置づけられるものに限る

令和8年3月27日：閣議決定

## 背景・必要性



設計・施工の変革を促進  
(省エネ、低炭素建材・リサイクル材等の採用、長寿命化、ストック活用等)

《木材活用による脱炭素の例》  
ライフサイクルカーボンの比較により木造を採用することで製造時CO<sub>2</sub>排出を削減

これまででは使用段階の省エネに着目。2025年4月に省エネ基準適合を全面義務化。

省エネ・低炭素建材・設備の投資・イノベーション、日本の技術の海外展開を促進

《新技術の例》ペロブスカイト太陽電池

建築物のライフサイクルでの省エネ・省資源・脱炭素の取組を通じ、エネルギー安全保障にも貢献

- 資材製造から解体までのライフサイクル全体の省エネ・省資源・脱炭素の取組を評価する仕組みを創設
  - 2030年の新築ZEH・ZEB水準、2050年のストック平均ZEH・ZEB水準の目標に向けて、進展する省エネ技術に対応する仕組みを創設
- ※ZEH：ネット・ゼロ・エネルギー・ハウス、ZEB：ネット・ゼロ・エネルギー・ビル

## 法案の概要

### 1. 建築物のライフサイクルカーボン評価制度

- 建築主、建築士、建設業者、建築材料・建築設備の製造事業者等の関係者の役割を明確化
- 国が建築物ライフサイクルカーボン評価の指針（統一の算定ルール）を策定
- 一定の建築物の新築等について、建築主は、着工前の建築物ライフサイクルカーボン評価結果を国に届出

### 2-①. 先導的な省エネ技術を評価する大臣認定

- 先導的な省エネ技術を用いた建築物において、大臣が個別にZEH・ZEB水準適合を認定

【先導的な省エネ技術の例：自然換気システム】

風向・風速、室内外の温度差等をセンサーで検知して窓を開閉し、自然通風を利用して空調エネルギーを削減

### 2-②. 上位住宅トップランナー制度

- 概ね市場の1/4を占める住宅供給事業者は、中長期計画を策定し、取組状況を毎年度報告

住宅トップランナー（上位1/2を占める事業者）  
上位住宅トップランナー（上位1/4を占める事業者）

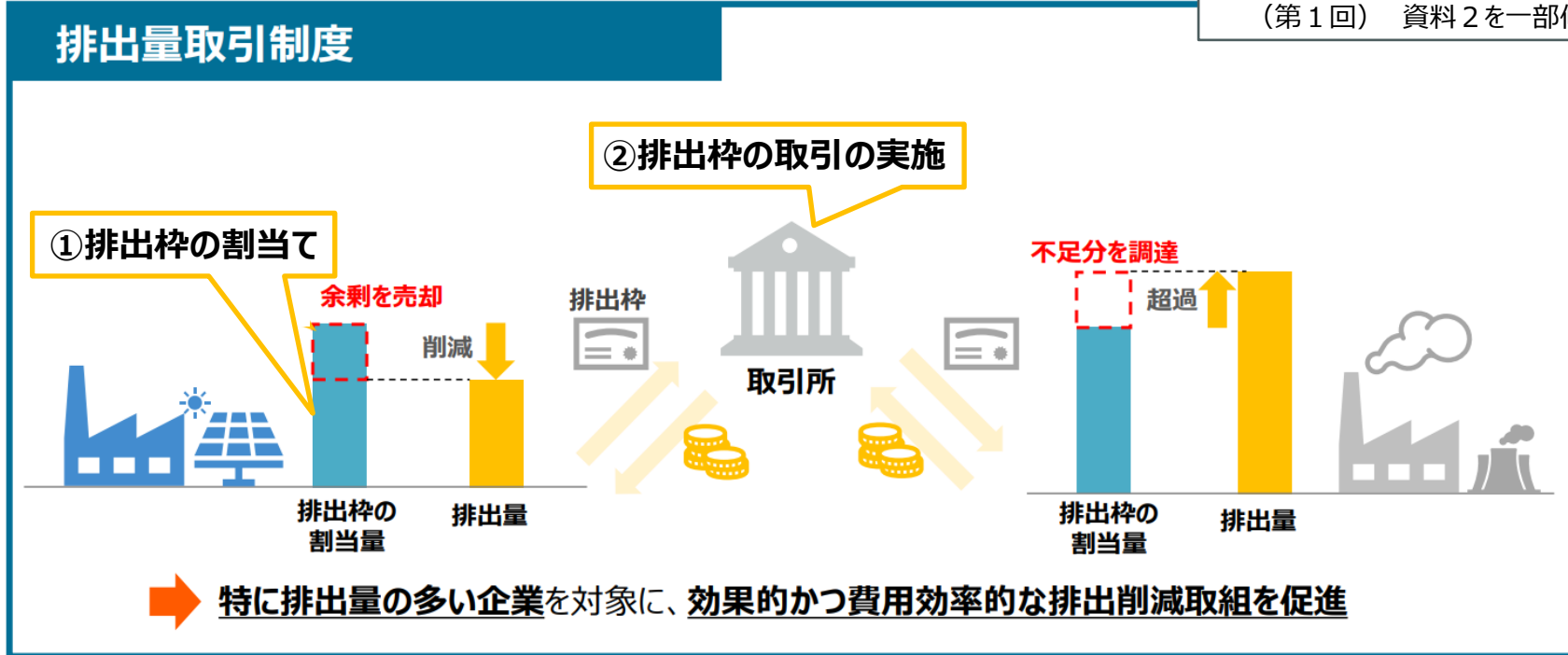
### 3. 建築物の環境性能の第三者認証・表示制度

- 建築主等は、建築物のライフサイクルカーボン評価結果及び省エネ性能について、登録機関による第三者認証を受け、**標章を表示することができることとし、紛らわしい表示を禁止**

### 4. その他

- 法律名を「建築物のエネルギー消費性能の向上及び脱炭素化の促進に関する法律」とする等の措置を講じる

# 排出量取引制度(GX-ETS)



※ 算定の対象となる排出量は、エネルギー起源CO<sub>2</sub>及び非エネルギー起源CO<sub>2</sub>のうち、**制度対象者が直接排出したもの（いわゆるScope1）**

## 【排出量取引の流れ】

### ① 排出枠の割当て

- 企業は、前年度の自らの排出実績量について、第三者機関（登録確認機関）による確認を受けたうえで、毎年度国に報告する。  
⇒ 2026年度分の排出実績量は、2027年9月末までに報告する。
- 政府は、一定の基準の下で、制度対象者からの届出を基に、排出枠を制度対象者に無償で割当を行う。

### ② 排出枠の取引の実施

- 確認を受けた毎年度の排出実績量と同量の排出枠を、翌年度の1月31日に保有する必要がある。
- 排出実績量が無償割当分の排出枠を超過する場合は、当該超過分の枠を取引により調達する必要がある（排出実績量が無償割当分の排出枠を下回る場合は、余剰の排出枠を売却することができる）

※ 排出枠の保有義務の不履行時は、保有義務の未履行分×上限価格の1.1倍の支払いが求められる。

# 「排出枠の割当方式検討小委員会」の開催実績

社会資本整備審議会環境部会・交通政策審議会交通体系分科会  
環境部会 第43回合同会議資料 一部修正の上再掲

- 本年5月に成立した改正GX推進法に基づき、令和8年度から本格稼働する排出量取引制度(ETS)においては、各事業者に対する排出枠の割当方式として、ベンチマーク(BM)方式及びグランドファザリング(GF)方式を採用。
- このうち、BM方式については、業種ごとに個別にBMを定める必要があり、運輸部門の業種については、国土交通省が主体となってBM指標等を設定。
- このため、ETSの対象となる運輸部門の業種のうち、BM方式を採用する事業分野(貨物自動車・国内航空・内航海運を予定)に関するBM指標等、排出枠の割当方式について検討を行うため、交通政策審議会環境部会の下に「排出枠の割当方式検討小委員会」を設置し、ベンチマーク指標案をとりまとめ。

## 排出枠の割当方式検討小委員会

### 【委員】

有村 俊秀	早稲田大学政治経済学術院 教授
高村 ゆかり	東京大学未来ビジョン研究センター教授
二村 真理子	東京女子大学現代教養学部教授
屋井 鉄雄	東京科学大学特任教授
山内 弘隆	一橋大学名誉教授

(敬称略・五十音順)

【オブザーバー】 経済産業省、脱炭素成長型経済構造移行推進機構

## 開催実績

- 交政審交通体系分科会環境部会(令和7年8月5日)
  - ・環境行動計画のフォローアップ
  - ・排出枠の割当方式検討小委員会の設置
- 第1回排出枠の割当方式検討小委員会(令和7年8月27日)
  - ・運輸部門における排出量取引制度の論点整理
  - ・ヒアリング(貨物自動車・国内航空)
- 第2回排出枠の割当方式検討小委員会(令和7年11月4日)
  - ・ヒアリング(内航海運)
  - ・BM指標案等の提示
- 第3回排出枠の割当方式検討小委員会(令和7年12月2日)
  - ※書面開催
  - ・とりまとめ

# 排出枠の割当方式について

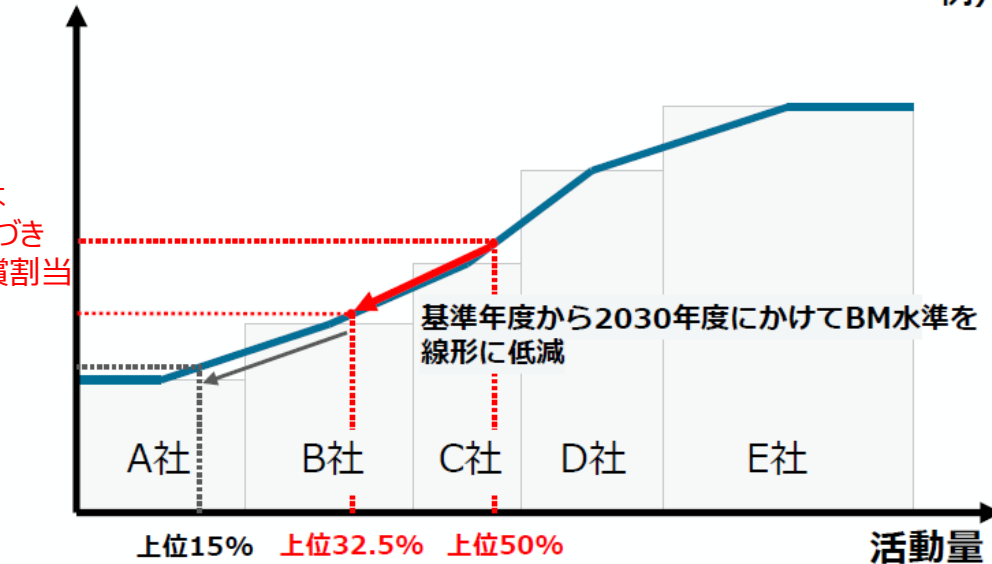
- 業種特性を考慮する必要性の高いエネルギー多消費分野等では、以下のとおりベンチマーク（BM）を定め、これに基づいて企業ごとの排出枠の割当量を算定※。
- BMの水準は、毎年度段階的に引き下げ、排出削減に向けた投資を着実に促す。

※BMの設定が困難な業種については、基準となる年度の排出量に一定の削減率を乗じるグランドファザリング方式によって割当量を決定。

## ■ ベンチマーク方式による排出枠の割当量の考え方

産業構造審議会 イノベーション・環境分科会  
排出量取引制度小委員会(第4回)資料3 抜粋の上一部加筆

BM指標(排出原単位)



例) 上位50% : 1.50t-CO<sub>2</sub>/t、上位32.5% : 1.20t-CO<sub>2</sub>/tの場合

年度	ベンチマーク水準 t-CO <sub>2</sub> /t-製品
基準年度	1.50 (上位50%相当)
2026年度	1.44
2027年度	1.38
2028年度	1.32
2029年度	1.26
2030年度	1.20 (上位32.5%相当)

※業種毎の上位〇%水準は、事業者数ベースのパーセントイル値ではなく、活動量による重みづけを行って算出。

小委員会では、国土交通省所管の事業分野において、ベンチマーク方式により対象企業に排出枠を割り当てるにあたり、必要な検討(基準活動量・排出原単位、事業活動の範囲、排出枠割当量の算定式)を行った。

## ■ 排出枠の割当量算定式

事業分野	割当量算定式
貨物自動車	事業者Xの排出枠割当量 $= (\text{目指すべき原単位}) \times \sum(\text{輸送形態}i\text{の活動量} \times \text{輸送形態}i\text{の補正係数}*)$ ※路線便を基準として、集配便に設定 ※冷凍冷蔵便に係るものを除く
国内航空	事業者Xの排出枠割当量 $= (\text{目指すべき原単位}) \times (\text{基準活動量})$
内航海運	事業者Xの排出枠割当量 $= (\text{目指すべき原単位}) \times \sum(\text{船の種類}i\text{の活動量} \times \text{船の種類}i\text{の補正係数}*)$ ※一般貨物船を基準に、RORO船、ケミカルタンカーに設定

※今後の制度見直しの際に、補正係数についても見直しを検討する。

排出枠の割当方式検討小委員会  
(第3回) 資料を一部修正

## ■ ベンチマーク方式を採用する事業分野等

ベンチマーク方式を採用する事業分野として、貨物自動車、国内航空、内航海運を決定

事業分野	基準活動量	事業活動範囲
貨物自動車	輸送トンキロ*	貨物自動車運送事業（冷凍冷蔵便に係るものは除く）
国内航空	輸送トンキロ*	国内定期航空運送事業
内航海運	輸送トンキロ*	鋼材及びその原材料等に係る内航運送をする事業

\*輸送トンキロの定義について（省エネ法より）

- ・ 貨物自動車/内航海運：貨物の重量に当該貨物を輸送する距離を乗じて得られる量の合計
- ・ 国内航空：航空機を使用して有償で運送された旅客及び貨物の重量に輸送距離を乗じて得られる量の合計

## ■ ベンチマーク指標の考え方

ベンチマーク指標となる排出原単位については、**分母（活動量）を輸送トン数×輸送距離、分子（排出量）を輸送プロセスにおいて発生する排出量**とする。

$$\text{ベンチマーク指標 (排出原単位指標)} = \frac{\text{輸送の排出量}}{\text{活動量(輸送トン数×輸送距離)}(*)}$$

(※) 貨物自動車と内航海運においては、車両・船の種類及び輸送形態の差により生じる、各社の排出削減努力によらない排出原単位の差を平準化するために、各社の車両・船の種類及び輸送形態を同じと仮定するための補正を行う。

# グリーンインフラ

## ①グリーンインフラ（GI）の定義・効果

### 【定義】

**自然の多様な機能を活用した社会資本**であり、将来にわたり持続可能で魅力ある国土・都市・地域づくり及びウェルビーイング向上に貢献するもの。  
これは、人と自然の関わりから形成されるものであり、戦略的な計画、持続的な維持管理、幅広いステークホルダーの参画などを通じてより大きな効果の発現が期待できる。

### 【効果】

#### 自然の多様な機能

- ・ 生息地保全
- ・ 水源涵養
- ・ 雨水の貯留・浸透
- ・ 水質・大気質の維持・改善
- ・ 気温の緩和・調整
- ・ 緑陰形成
- ・ 景観形成 等

インフラに活用

#### 環境的效果

- ・ 生物多様性の保全
- ・ 健全な水循環の保全
- ・ 良好な生活環境の形成
- ・ 気候変動の緩和 等

#### 社会的効果

- ・ 食料の安定供給
- ・ 健康増進
- ・ 防災・減災
- ・ 地域コミュニティの形成
- ・ 子育て・教育 等

#### 経済的效果

- ・ 不動産価値の向上
- ・ にぎわいの創出
- ・ 観光振興
- ・ 移住・定住・二地域居住
- ・ 生産性向上 等

+ 相乗効果による**ウェルビーイング向上**

## ②分野横断的な環境整備策・KPI

### — 国民的な機運・理解の醸成 —

#### ・GI官民連携プラットフォームの運営

全会員数 2,150者(R7) → 5,000者(R12)

#### ・GI大賞、TSUNAGなど先駆的な取組を表彰する制度の事例周知・横展開

GI大賞の累計受賞件数 76件(R6) → 150件(R12)

#### ・GI産業展、GREEN×EXPO 2027を通じた機運醸成

GREEN×EXPO 2027の有料来場者数 1,000万人(R9)

### — 多様な効果の見える化 —

#### ・GIの実装による社会課題解決への実効性および貢献度の定量的・定性的な評価手法の運用に向けた検討

GIの評価手法に関する実用者向けのガイドラインを2029年度までに策定し周知

### — 官民の取組を促進する環境整備 —

#### ・地方創生の取組を行う地方公共団体への財政的・技術的な支援

地域における地方創生実現のためのGIガイドライン（仮称）を2026年度までに策定し周知

#### ・GIの維持管理手法に関するノウハウの情報収集・分析

GIの効率的な維持管理に関するガイドラインを2027年度までに策定し周知

### — 資金調達の円滑化 —

#### ・グリーンインフラに関するファイナンスガイドライン（仮称）の周知・実践

政令市が存在する全都道府県でGIに関する融資又は金融商品を1件以上創出

### — 新技術・DXの活用 —

#### ・GI関連の技術開発に取り組む企業への財政的支援

新技術を地域で実証した件数 12件(R6) → 32件(R12)

### — 国際展開 —

#### ・「新たな国際標準戦略」（R7.6知財本部決定）に基づいた日本主導によるGIの評価の枠組みの国際標準化（ISO化）

GIの評価の枠組みを2027年度までにISO化



地域コミュニティ主体の維持管理

## ③GIを実装する国土交通省の個別事業等・KPI

### — 共通 —

#### ・都市公園・緑地等事業による都市緑地の確保


都市域における水と緑の公的空間確保量 14.2m<sup>2</sup>/人(R5) → 15.2m<sup>2</sup>/人(R12)

#### ・道路緑化の推進

CO<sub>2</sub>吸収量の確保に向けた街路樹の世代交代の推進

### — 持続的で快適な都市・生活空間の形成 —

#### ・居心地がよく歩きたくなる交流・滞在空間

滞在快適性等向上区域を設定した市町村数 132(R7) → 200(R12)  新柏クリニック（柏市）

### — 防災・減災 —

#### ・災害リスクの低減に寄与する生態系の機能の保全又は再生

流域治水プロジェクトにおけるグリーンインフラの活用を推進

#### ・雨庭（雨を一時的にためて浸透させる庭）の活用を推進

GI官民連携プラットフォーム会員のうち「雨庭」に関する取組をした会員数：500者(R12)


### — 暑熱対策 —

#### ・屋上緑化や壁面緑化による蓄熱の防止

屋上緑化施工面積 227.7ha (R5) → 302.1ha (R12)

### — 生物多様性の確保 —

#### ・流域全体での生物多様性の保全・再生

河川整備計画（国管理河川）のうち、河川環境の定量的な目標を位置付けた割合 0%(R6) → 43%(R12)  円山川水系に整備された大規模湿地

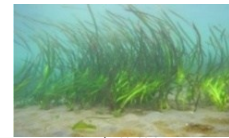
### — 地域経済の活性化 —

#### ・ガーデンツーリズムの推進

登録計画の取組推進、新規計画の登録推進

### — 温室効果ガスの削減 —

#### ・ブルーインフラの保全・再生・創出

ブルーカーボンのCO<sub>2</sub>吸収・固定量 34万t-CO<sub>2</sub>(R5) → 100万t-CO<sub>2</sub>(R17)  海草藻場

### — 循環型社会の形成 —

#### ・剪定枝や落ち葉等のチップ化、堆肥化等による有効活用

剪定枝や落ち葉等の有効活用事例が増加

- ▶ 国際園芸博覧会は、国際的な園芸・造園の振興や花と緑のあふれる暮らしの創造等を目的に各国で開催。
- ▶ 2027年国際園芸博覧会は、最上位の国際園芸博覧会（A1）として開催するものであり、AIPH（国際園芸家協会）の承認と、BIE（博覧会国際事務局）の認定が必要（我が国では1990年の「大阪花の万博」に次いで2回目の開催）。
- ▶ 環境政策課では、園芸博を契機にグリーンインフラの更なる活用を促進するため、様々な企画・調査を検討中。

## 開催概要

**位置付け**：最上位の国際園芸博覧会（A1）  
国際博覧会条約に基づく認定博覧会

**開催場所**：旧上瀬谷通信施設の一部（約100ha）  
（横浜市旭区・瀬谷区）

**開催期間**：2027年3月19日～9月26日（6か月間）

**参加者数**：1,500万人（ICT活用等の多様な参加形態含む）  
（有料来場者数：1,000万人以上）  
※大阪花の万博では約2,300万人が来場

**会場建設費**：320億円

**会場運営費**：360億円

**テーマ**：幸せを創る明日の風景  
～Scenery of the Future for Happiness～

**開催者**：（公社）2027年国際園芸博覧会協会



## 政府全体の取組 日本政府苑

種々のグリーンインフラを配置しつつ、日本の自然観を表現

- 2.5ha（東京ドームの約半分）の広大な区画に、屋内外を一体的に構成（「庭屋一如」）した「日本政府苑」を出展。
- 和泉川の源流部を挟んで東西に分棟した木造建築と、伝統的造園技術等を活用した庭を整備。種々のグリーンインフラを配置しつつ、「日本の自然観」をテーマに、人と自然が共生した里山の風景を表現。



## 環境政策課の取組（案） グリーンインフラクエスト

会場内に実装された雨庭などのグリーンインフラを判別し、その効果を解説するスマホアプリを開発。  
冒険ゲーム感覚で会場を巡り、楽しく自然のチカラを学ぶ。



# 気候変動への適応

# 気候変動への適応に向けた国土交通省の取組

- **気候変動の影響**については、自然災害(水害、雪害、土砂災害等)の激甚化・頻発化が深刻化しており、緩和の取組を行っても完全には避けられず、その影響に備えるための**適応策も同時に進めていくことが重要**。
- 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**を進め、気候変動に適応できる社会を形成していく。

## <主な施策>

### ハード・ソフトが一体となった気候変動適応策

#### ◆治水計画の見直し、流域治水の加速化・深化

○ **すべての河川整備計画(国管理河川)で気候変動の影響を考慮した計画へ見直す**。

○ 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**。

○ 港湾関係者が協働して気候変動対策の目標設定やハード・ソフト一体の取組を進める「**協働防護**」を推進。

#### ◆危機的な渇水への対応

○ 「**渇水対応タイムライン**」の作成により地域全体の渇水対応力を向上

ハード対策 × ソフト対策

#### ◆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等を推進**。

#### ◆新技術や防災気象情報等を活用した防災・減災対策

○ **ドローンやAI等の新技術の活用を進め、国民目線に立ったわかりやすい情報発信等を推進**。

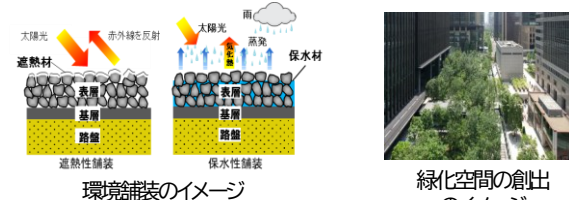
○ **防災気象情報等の高度化**や、災害発生の危険度を地図上で示す**キキクル**等によって住民の避難行動を促進。

○ 地形分類情報の整備・提供推進による災害リスクの見える化。

### ヒートアイランド・暑熱対策

#### ◆生活環境の向上に資するヒートアイランド対策

○ **遮熱性舗装等の整備、まちなかの緑化空間の創出、グリーンインフラの活用等**、生活環境の向上に資するヒートアイランド対策を促進。



#### ◆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**」を発表することや、最高気温が40℃以上の日を「**酷暑日**」と定めることで、**暑さへの「気づき**」を呼びかけ。

#### ◆省エネ性能向上による熱中症対策の推進

○ 住宅・建築物における省エネ性能を向上させることで、**光熱費が節約され、冷房を入れやすい暮らしにつながる**など、**脱炭素にも寄与する熱中症対策を推進**。

- 緑地・水面の減少、建築物や舗装などによって地表面が覆われることによる蒸発散作用の減少や地表面の高温化を防ぐため、地表面被覆の改善を図る。
- 「緑の基本方針(R6.12策定)」に基づき都市において緑地の保全を図りつつ、緑地や水面からの風の通り道を確保する等の観点から、緑の拠点の形成、事業間連携などにより、広域的視点に基づく水と緑のネットワークの形成を推進。

## ①民有地・民間建築物・公共空間等の緑化



民間建築物等の敷地内緑化



立体都市公園の整備



道路の緑化

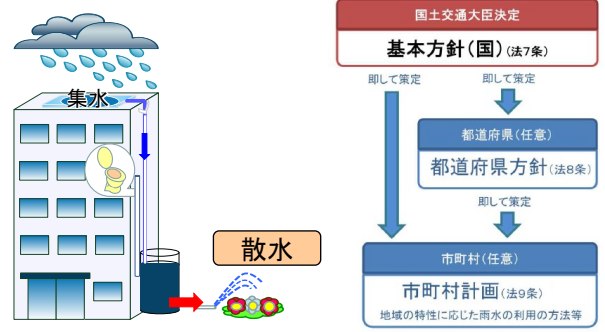
※ 屋上緑化施工実績 約633haの増加 (R6 ←H12)

## ②雨水利用施設の設置

雨水利用施設に貯留された雨水を散水等に利用することにより夏季の暑さ対策への寄与。

「雨水の利用の推進に関する法律(H26.5施行)」に基づく、「雨水の利用の推進に関する基本方針(H27.3決定)」を受け、雨水利用施設の設置等を進め、水資源の有効利用を図る。

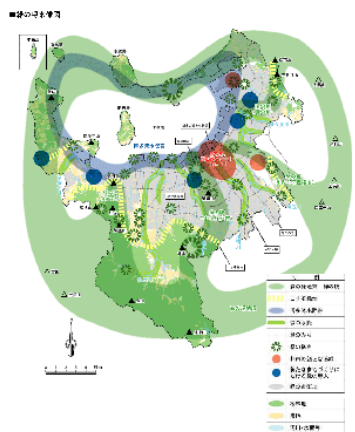
**雨水利用の推進**  
○ 国自らが率先して雨水の利用を推進し、全国の地方公共団体や民間事業者への波及を図る



雨水利用施設を活用した雨水利用の例

基本方針・計画の体系

## ③都市における水と緑のネットワーク形成



緑の基本計画に基づく水と緑のネットワーク形成の取組



河川と公園との一体的な再整備



都市に残された緑地の保全 **27**

### 【概要】

- 建設業の担い手を確保するため、他産業と遜色のない労働条件・労働環境の実現が必要
- 猛暑は今後も続くと想定され、厳しい作業環境において、地域の実情を踏まえ、最新の知見・技術を総動員した多様な働き方の実現が必要
- 施工者の自主性を尊重しつつ、地域の実情や現場の状況等に応じて、受注者が施工の時期、時間や方法を柔軟に選択できるよう、工期の設定、新技術の導入や熱中症対策に係る費用等について支援する取組を「建設工事における猛暑対策サポートパッケージ」としてとりまとめ

### 来季に向けて実施する具体的な施策・取組

#### 1. 猛暑期間・時間の作業回避

##### (1-1) 猛暑期間を回避した工事発注

- ・猛暑日(WBGT値)を考慮した工期設定
- ・発注者による、猛暑期間の現場施工を回避する工夫(準備工、工場製作等)により、工期設定

##### (1-2) 猛暑期間を休工可能とする工事発注

- ・猛暑期間を休工可能とする工事発注の実現に向け、効果や必要となる費用・取組の調査を目的とした試行工事の実施【新規】

##### (1-3) 猛暑期間における現場施工回避の協議の明記

- ・宇都宮国道事務所等において、試行的に実施
- ・特記仕様書への記載を他事務所に展開【新規】

##### (1-4) 猛暑時間の施工回避

- ・現場環境に応じて、作業の開始時間、終了時間を、監督職員と協議の上、柔軟に設定
- ・早朝・夜間施工に係る警察や地元等への協議について、必要がある場合、発注者が協力すること等について、特記仕様書へ記載【新規】

##### (1-5) 1年単位の変形労働時間制(1-2~1-4とセット)

- ・1年単位の変形労働時間制の活用に向けた関係者との連携【新規】

##### (1-6) 適切な設計図書の作成

##### (1-7) 労働実態の把握

#### 2. 効率的な施工、作業環境の改善

##### (2-1) i-Construction 2.0の推進

- ・施工・データ連携・施工管理のオートメーション化の取組を加速

##### (2-2) 作業環境の改善

- ・個社毎の取組(定置式水平ジブクレーン、バイタルチェック機器等)
- ・技術開発の促進(SBIR制度による支援に向けた公募実施)【新規】
- ・技術提案評価型S型を活用した、作業環境の改善に資する施工方法・施工計画の工夫促進【新規】

#### 3. 猛暑対策に必要な経費等の確保

##### (3-1) 熱中症対策に係る経費

- ・現場管理費、現場環境改善費での熱中症対策費用の計上
- ・実態に応じた熱中症対策費用の確保【新規】

##### (3-2) 直接工事費

- ・維持工事等で標準歩掛がない作業は見積り等による精算変更
- ・施工実態調査に基づく歩掛の見直し

#### 4. 地方公共団体・民間発注者等への周知・要請、好事例の横展開

##### (4-1) 工期における猛暑日考慮の徹底【新規】

- ・「工期に関する基準」の対応状況調査、働きかけ等

##### (4-2) 工期以外の猛暑対策の推進【新規】

##### (4-3) 好事例の横展開【新規】

### 中長期的な課題への対応

- ・日給制の技能労働者の年間総労働時間・賃金を確保する方策
- ・1年単位の変形労働時間制の運用改善、生命・安全を守るための猛暑日における作業のあり方の議論

# 循環経済(サーキュラーエコノミー)

# 循環経済（サーキュラーエコノミー）をめぐる世界・日本の状況

- 各国で重要鉱物及びリサイクル資源の輸出管理強化、国内資源確保、グローバル企業の再生材利用が進む中、我が国では石油・金属等の資源を輸入に依存する一方で、国内のリサイクル原料の多くが焼却、輸出されている現状がある。
- 我が国産業が競争力を強化していくためには、一次資源の安定供給確保に加え、二次資源である再生材の質・量の確保と利用拡大を推進し、国際的な資源獲得競争で優位に立つことが重要。我が国の経済安全保障にも直結。

## 世界各国の政策動向

### 重要鉱物・リサイクル資源に関する輸出管理強化・国内資源確保の動き

#### 【EU】

- EU域外への廃電子機器等の輸出規制を強化（2024年施行）
- 廃自動車規則案暫定合意（2025年12月）
  - 再生プラ使用義務化等
- バッテリー規則
  - 廃バッテリーの回収義務化（一部2023年～）、バッテリー製造時の再生材利用の義務化（2031年～）等
- 2025年12月に、リサイクル資源を含む重要原材料の供給確保策をまとめたREsourceEU行動計画を策定

#### 【アメリカ】

- 国内発生の高品質銅スクラップの一部を2027年から国内販売義務付け
- レアメタルのリサイクルを実施する企業へ金融支援を措置

#### 【中国】

- 重要鉱物の輸出管理（2023年以降）や金属スクラップ（銅・アルミ）輸入規則緩和（2024年）を実施
- 2024年に国策企業の中国資源循環集団（資本金約2千億円）を設立

### ASEANを中心とした国際連携ニーズの高まり

#### 【ASEAN諸国】

- 不適正処理やリサイクルによる環境汚染の深刻化
- E-wasteの発生量が急増

### グローバル企業の取組

- ブランド価値向上の観点から、再生材を利用する動きが加速

## 日本

動静脈連携が十分に進んでおらず、基幹産業に再生材を質・量・コストの面で安定的に調達できるサプライチェーンが確立されていない現状を踏まえつつ、日本の優れた技術やノウハウを活用した対応が求められている。

### 再生材利用

プラスチック  
約43万トン（廃プラの4.7%）

### 資源輸入

石油、金属をはじめとした資源を輸入に依存（石油・ナフサ・鉱石・金属・金属製品輸入額 約31兆円）

### 海外輸出

金属：  
鉄スクラップ 771万トン  
アルミスクラップ 44万トン  
銅スクラップ 42万トン

プラスチック  
約126万トン（国内利用の約3倍）

### 静脈企業売上

欧州(Veolia)：  
約7.3兆円  
米国(Waste Management)：  
約3.3兆円  
日本(DOWA)：  
約6,800億円

### 焼却処理等

食品ロス：  
焼却・埋立等 約464万トン  
プラスチック：  
焼却・埋立等 約709万トン  
（廃プラの約8割）

（注）数字は年間の値

# 資源循環を通じた我が国の自律性・不可欠性の向上の必要性

## 我が国資源循環の主なボトルネック

- ① **公正な競争環境の未整備** 不適正スクラップヤード問題と、不透明な商流や海外輸出ルートが存在により、公正な競争環境が損なわれている。
- ② **原料となる循環資源が集まらない** 循環資源は薄く広く不定期に発生し、回収率が伸び悩むなど、安定的な確保が見通しにくい。また、経済合理性に基づき、金属資源は海外流出・埋立、プラスチックなどは焼却が優位。海外の輸出管理措置等により循環資源の輸入に課題。
- ③ **リユース・リサイクル技術等が未成熟** 製造業が使いこなせる品質を供給できる技術やインフラ等が未成熟。
- ④ **再生材需要・市場が未形成** 再生材の需要を創出するためのルールやインセンティブの不足、再生材利用価値が未浸透で市場が未形成。
- ⑤ **資源循環ビジネスの事業性が未成熟** 資源循環産業の産業競争力が弱く、規模拡大・高効率化に向けた投資が進まない。

➡ ボトルネックへの対処を通じて、我が国の**自律性・不可欠性の向上**を目指す

▶ **自律性**：他国・地域に過度に依存しない経済社会構造  
 ▶ **不可欠性**：重要技術等における他国・地域に対する優位性、ひいては国際社会にとっての不可欠性

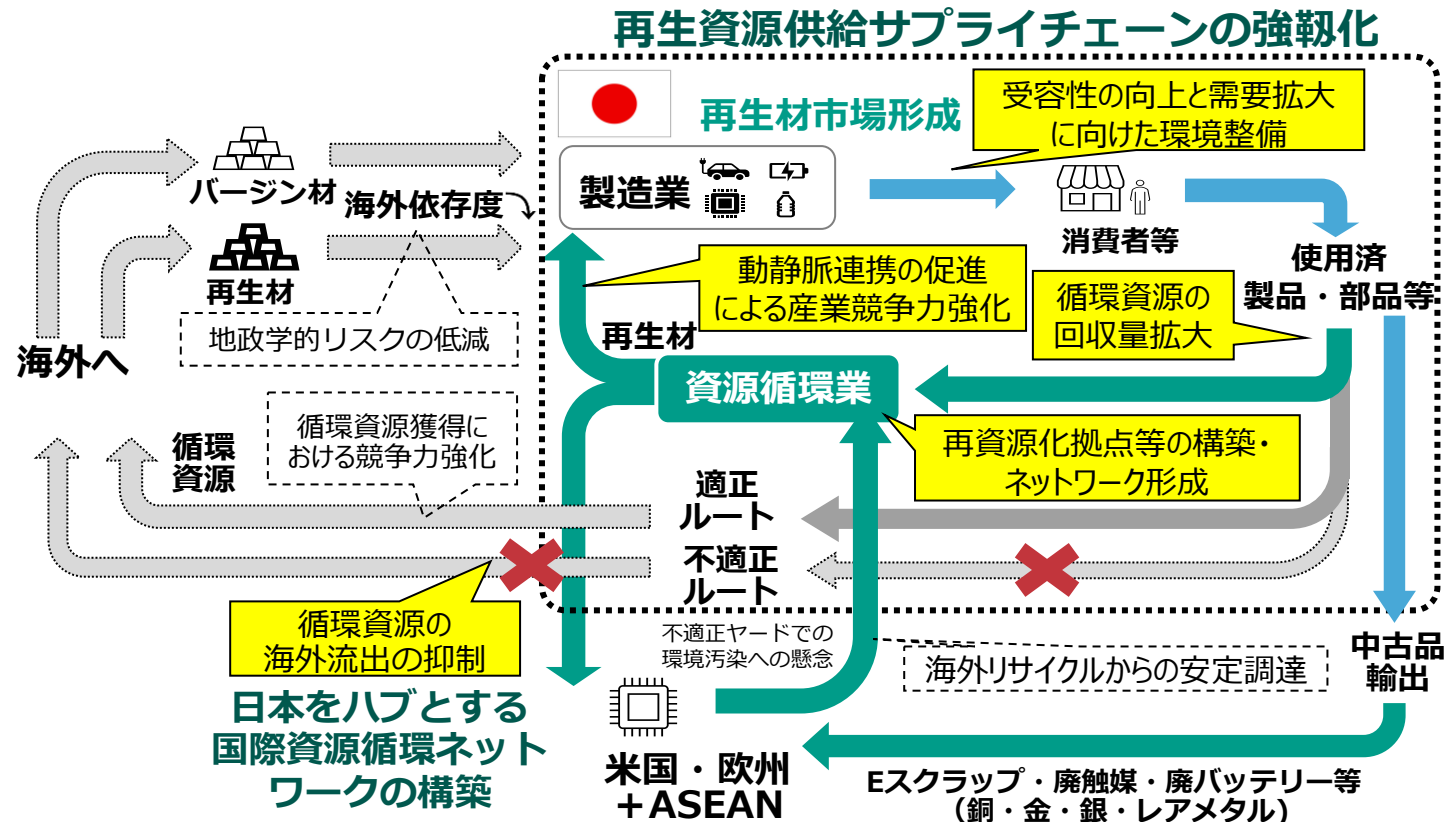
## 戦略的方向性

### 【自律性】

- ✓ 再生資源供給サプライチェーンの強靱化により、再生材を質・量・コストの面で安定的に供給
- ✓ 再生材需要の創出・拡大を起点とした市場形成

### 【不可欠性】

- ✓ 日本の製錬技術等の優位性を活かし、同志国とも連携し、日本をハブとする**国際的資源循環ネットワーク**を構築



# 「循環経済行動計画」概要

## 1. 再生資源供給サプライチェーンの強靱化 (重要鉱物、金属資源等)

### <メタルリサイクル推進戦略>

・我が国の自律性・不可欠性の向上に向け、我が国産業の国際競争力の確保を前提として、今後確保に注力すべき重要鉱物、金属資源等について**2030年までの再生材供給の目標（需要に占める再生材の割合等）を設定**。また再生資源使用製品の付加価値に関する国際標準づくりに取り組む。<マクロアプローチ>

鉄：鉄スクラップを高品位化する処理能力約200万トン/年を目安に、追加的に国内で確保

アルミ：アルミ展伸材の国内生産量の約4割を目安に、再生アルミ原料由来に

銅：国内で生産される銅（電解銅）の約3割を、再生資源由来に

永久磁石：国内供給される永久磁石原材料の約3割を、リサイクルで

※上記以外についても、再生材供給の拡大可能性に関する調査、推計を実施。

・以下の資源回収、再資源化等の強化策等を時間軸で整理<ミクロアプローチ>

### (1) 再資源化拠点等の構築・ネットワーク形成

・投資促進のための多角的な経済的支援スキームの構築（予算面、金融面等）  
（制度的措置を含む）

- 前処理・保管（備蓄機能を含む）・再資源化・製錬等の**拠点整備・ネットワーク形成**
- 都市鉱山からのレアメタル、レアアース等の製錬・分離精製、解体選別などの**技術開発**
- **資源循環産業の振興（事業規模拡大、高度リサイクルの事業性確保等）**
- 太陽光パネルリサイクル体制整備、リチウムイオン電池の再資源化、高品質再生プラスチック製造のための高度選別施設の整備等

・使用済物品（鉄スクラップ、永久磁石等）の回収・選別、再資源化、再生資源を用いた製品製造に係る**実証・技術開発等の実施、スキーム整備**等

・経済的支援スキームによる支援等により、**2030年までに官民で約1兆円の投資を目指す**

### (2) 動静脈連携（製造業と資源循環産業）による産業競争力強化

・再資源化事業等高度化法に基づく、製造業への再生材供給等に係る**事業認定（3年で100件以上）**

・再生プラスチック等の需給拡大に向けた支援・ルール整備（容器包装を由来とした高品質な**再生プラスチック供給に向けた動静脈連携取組**等の促進、改正資源有効利用促進法に基づく**再生材の需要創出及び環境配慮設計の促進**）

・自動車製造業における**再生プラの利用拡大のためのロードマップの実施（再生材利用認証スキーム、再生プラ集約拠点構想、鉄やアルミへの横展開（産官学コンソーシアム）**）

・再生材品質保証等のためのトレーサビリティ確保に向けた**情報流通プラットフォームの実装**

・戦略的イノベーション創造プログラム（SIP）における**プラスチック資源循環システム構築に係る研究開発実証**

・AI、ロボットによる作業負荷軽減・生産性向上、外国人育成就労・特定技能制度の活用も含めた担い手の育成

### (3) 循環資源の海外流出の抑制

・不適正スクラップヤード対策、使用済物品の輸出確認制度・国内再生原則の創設（**廃棄物処理法等改正案**）

・**金属スクラップ等の国内資源循環促進のための海外流出抑制策**（関係機関（環境・経産・税関等）が連携した**水際での対応の一層の強化**等）

### (4) 一般消費者等の再生材の受容性向上と需要拡大に向けた環境整備

・製品製造に当たっての**段階的な再生材利用の数値義務化**とあわせて**インセンティブ創出**

・再生材利用製品に係る**公共調達**の推進

・消費者受容性検証のための**実証**

・サーキュラーパートナーズ（CPs）を通じた**資源循環の高度化と社会実装**の推進

・**CEコマース市場拡大**のため取組を促進

### (5) 社会的課題への対応

・**太陽光パネルリサイクル推進法案**（判断基準の段階的強化）、**リサイクル費用低減と処理体制の整備**

・「リチウムイオン電池総合対策パッケージ」に基づく、**分別回収の徹底や再資源化の促進**

## 2. 日本をハブとする国際資源循環ネットワークの構築

・**G7、日米、クアッド、日ASEAN**等での合意を深化させ、我が国の強みを生かして国際資源循環体制を構築（**重要鉱物等リサイクルに関する同志国連携**）

・ASEAN主要国において、**E-waste/バッテリーの回収や適正解体等に関する法令整備、民間連携**等を支援

・バーゼル法に基づく**E-scrap等の輸入手続の迅速化**（電子化により、数か月→1か月）

## 3. 地域循環資源の徹底活用による地域活性化

・資源循環に取り組む**自治体の底上げ**、地域の**資源循環ビジネスの創出**等支援

・地域資源を活用した**地域脱炭素の推進**等、意欲的な自治体の取組支援

・「リユース等の促進に関するロードマップ」に基づく**取組の推進**

・**農山漁村のバイオマス資源の徹底活用、まちづくり・インフラ整備**における資源循環の推進

・**食品ロス削減、食品リサイクルの推進、持続可能な航空燃料（SAF）の供給・利用の促進**

・**サステナブルファッション、使用済紙おむつリサイクル**の推進

## 4. 資源循環分野の国際ルール形成

・企業の情報開示スキームである「グローバル循環プロトコル（GCP）1.0」の**企業現場や金融機関での活用**、企業の意見を踏まえた**バージョンアップを主導、国際標準化の取組**

## 5. 循環経済を国民運動に

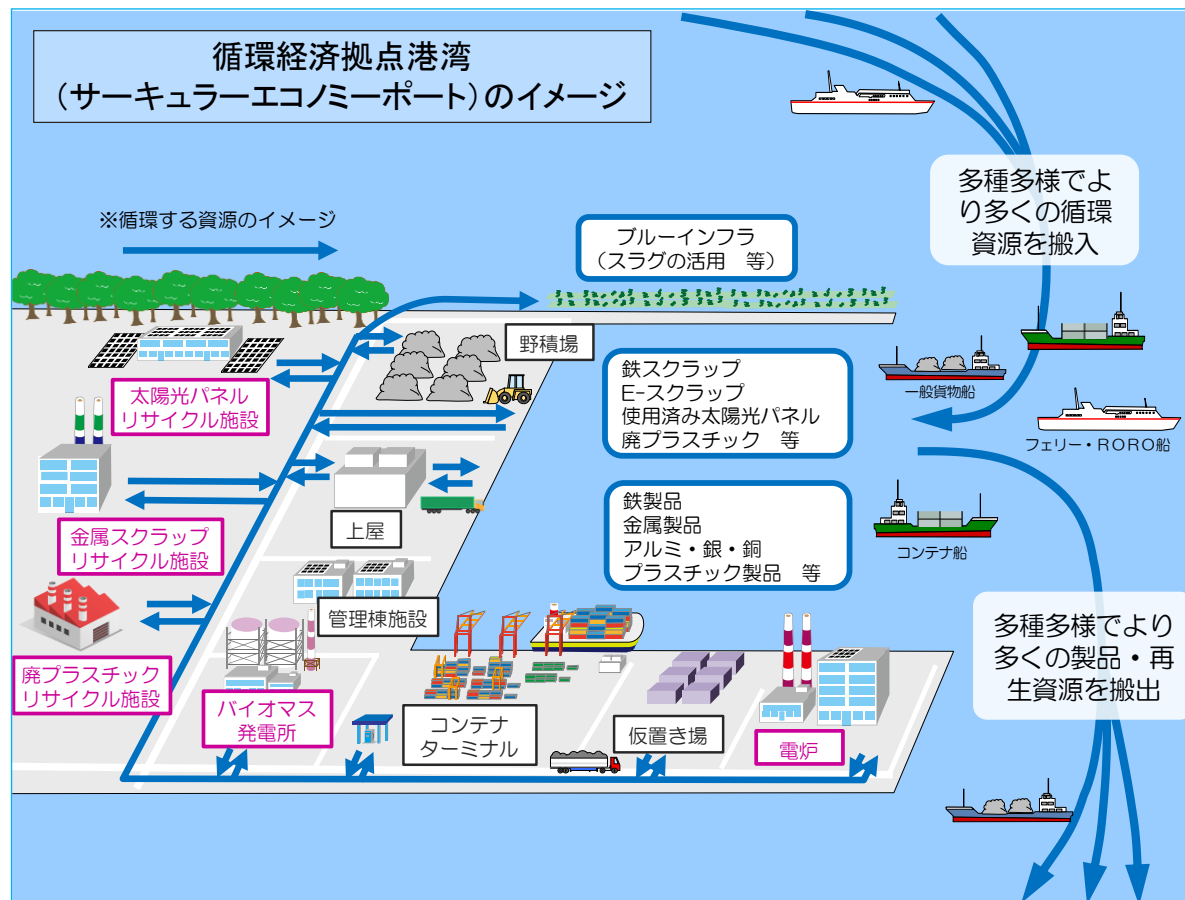
・「循環経済パートナーシップ（J4CE）」、「サーキュラーパートナーズ（CPs）」、「資源循環自治体フォーラム」等を活用した**主体間連携**の推進

・「**GREEN×EXPO2027**」の会場での**資源循環の取組と情報発信**

# 循環経済の実現に向けた取組①

## ○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

- 循環資源の流動・種類の増大、小口の循環資源の輸送ニーズへの対応、周辺環境や他の貨物への影響を防止するための対策など、循環資源の輸送への対応が必要である。
- このため、循環資源に関する物流ネットワークの拠点の形成や、高度なりサイクル技術を有する産業の集積に取り組む港湾を「循環経済拠点港湾（サーキュラーエコノミーポート）」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。



# 循環経済の実現に向けた取組②

- 地産地消可能な下水汚泥資源の肥料利用の推進や、SAFの導入促進、建設リサイクルの高度化等により、循環資源の利用と生産を拡大。

## 下水汚泥資源の肥料利用の推進

- 下水汚泥は、**地産地消可能な貴重な国内資源**。
- 農水省と連携したシンポジウムや、肥料の流通経路の確保に向けたマッチング支援等により、**下水汚泥資源の肥料利用の拡大を推進**。
- **公園や緑地等における下水汚泥の肥料利用促進**に向けて、省内関係部局等と連携。



2030年目標として、**下水汚泥肥料利用率を30%に増加させること**としている(2023年 15%)

《汚泥コンポスト化例(佐賀市)》

## SAF(持続可能な航空燃料)の導入促進

- **SAFサプライチェーンの構築**や**国産SAFの国際認証取得**によるSAFの導入促進。

2030年目標として、本邦航空会社における燃料使用量の10%をSAFに置き換える。

＜SAF原料のイメージ＞



＜廃食油＞



＜木質バイオマス＞

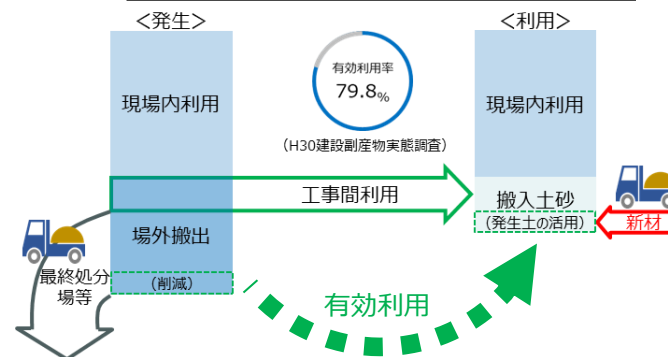


＜規格外ココナッツ＞

## 建設リサイクルの高度化

### 建設発生土の有効利用促進

- 再生資源である建設発生土の官民一体となった相互有効利用のマッチングを強化し、**現場内・工事間利用等の有効利用を推進**。



### 建設廃棄物のリサイクル推進

- 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、**需要拡大のための取組を推進**。
- また、需要を踏まえて、**水平リサイクルの推進**や**CO2排出抑制等のリサイクルの質の向上**を図っていく。

＜水平リサイクルのイメージ＞



アスファルト・コンクリート塊



再生アスファルト合材



道路舗装(表層・基層)

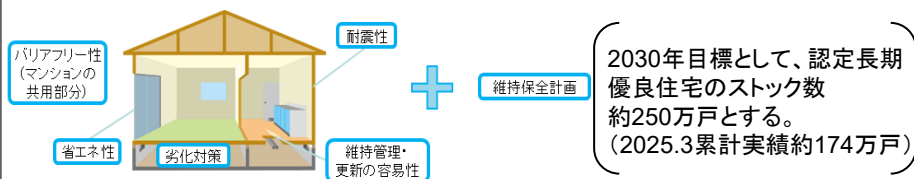
# 循環経済の実現に向けた取組③

- 長く使える住宅ストックの形成、空き家等の有効活用、インフラメンテナンスサイクルの構築による廃棄物の抑制を推進。
- 商用電動車を利用した再エネ地産地消モデルの推進により、地域内経済循環及びエネルギーの自律性向上を推進。

## 長く使える住宅ストックの形成

- 住宅の構造や設備について、耐久性、維持管理容易性等の性能を備えた**住宅(長期優良住宅)の普及促進**。

※2024年度認定件数：新築約15万戸(新設戸建ての住宅着工戸数に対する割合は約39%)



- 耐震性・省エネルギー性能・バリアフリー性能等を向上させるリフォームを推進。

## 空き家等の有効活用

- 空き家や空き地、マンションの空き室の流通の促進のため、令和6年6月に策定した「**不動産業による空き家対策推進プログラム**」を推進。
- 改正空家法に基づく取組等による、**空き家の適切な管理や空き家の活用を促進**。



(例) 地域活性化のため、空き家を地域交流施設に活用

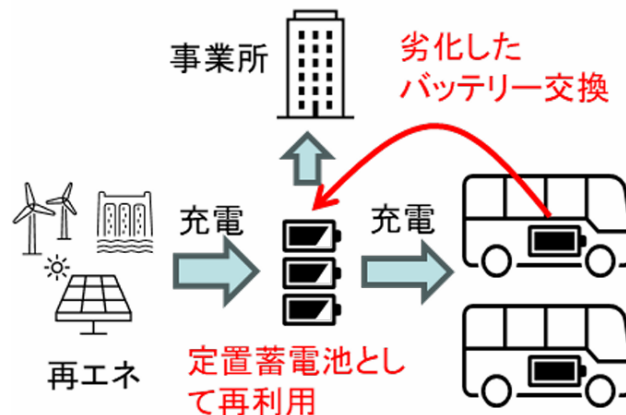
## インフラの長寿命化に向けた持続可能なメンテナンスサイクルの構築

- 「**予防保全型**」のインフラメンテナンスへの**早期転換**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。



## 商用電動車を利用した再エネ地産地消モデルの推進

- EV、再生可能エネルギー、蓄電池(劣化バッテリーの再利用)を組み合わせた、地域内経済循環及びエネルギー自給率向上を図る地産地消モデルの実証事業を実施。



# 中東情勢に関する国土交通省の主な対応

- 業界団体等からの聞き取りやホームページ上の相談窓口を通じた情報提供のほか、地方整備局・運輸局など地方機関の連携を含め、プッシュ型で燃料油・石油製品の仕入れ状況や価格高騰の状況を把握。
- 供給の安定化のため、関係省庁との連携・協力により、供給の偏りや流通の目詰まり解消事例などの情報提供、供給の各段階における個別の調整、工事の施工予定に見合った適切な調達の呼びかけ等を実施。

## 1. 国土交通分野における燃料油・石油製品の使用状況

燃料油	公共交通・物流	トラック運送（軽油）、バス（軽油） 鉄道（軽油）、港湾（軽油） 船舶（軽油、A重油、C重油） 航空（ジェット燃料） タクシー（LPガス）	石油製品	建設・住宅、製造業等	建設・住宅（シンナー、断熱材、接着剤等） 造船・船用工業（シンナー） 自動車整備（シンナー） トラック運送・バス（高品位尿素水の容器） 道路舗装（アスファルト合材）（等）
	官公需	海上保安、海上気象観測、上下水道			

## 2. 国土交通省における対応状況

相談総数：燃料7,063件、燃料以外1295件、合計8,358件

そのうち、安定供給に影響があると判断された案件の状況は下表の通り。（5月20日現在）

事業者等からの相談		件数		
うち	①安定供給に影響があると判断された件数	燃料127件	燃料以外468件	合計595件
	②対応中の件数	燃料 96件	燃料以外462件	合計558件
	③解決済みの件数	燃料 31件	燃料以外 6件	合計 37件
	うち、需要家自身によって解決された件数	燃料 20件	燃料以外 0件	合計 20件