

(別冊) 分野別・課題別 環境関連施策一覧¹

¹ 本別冊に記載する指標のうち、地球温暖化対策計画（令和 7 年 2 月 18 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、当該指標も同様に変更されたものとみなす。

I 気候変動の緩和

I-1 徹底した省エネ・クリーンエネルギーへの移行等による脱炭素化

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
<p>・新築住宅・建築物における省エネ性能の向上 建築物省エネ法に基づき、新築住宅・建築物の省エネ性能を確保する。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。 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、総合的な誘導基準・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。</p>	<p>【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</p> <p>【指標】住宅ストックの平均の省エネ性能 (BEI) 【基準値】2023 年度 1.3 【目標値】2035 年度 1.0</p> <p>【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</p> <p>【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</p> <p>【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</p>
<p>・ZEH・ZEB 等の普及促進 ①ZEH・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。</p> <p>②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。</p> <p>③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。</p> <p>④サステナブル建築物等先導事業 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、建物の長寿命化、ライフサイクルカーボン等を算出・評価する取組等の先導的な技術が導入される住宅・建築物プロジェクトに対して支援を行う。</p>	<p>【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</p> <p>【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</p>
<p>・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、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。</p>	<p>【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</p> <p>【指標】住宅ストックの平均の省エネ性能 (BEI) 【基準値】2023 年度 1.3 【目標値】2035 年度 1.0</p> <p>【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</p>

<p>・住宅の省エネ促進のための税制・金融措置</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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、その取得を支援する。</p>	<p>【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</p> <p>【指標】住宅ストックの平均の省エネ性能 (BEI) 【基準値】2023 年度 1.3 【目標値】2035 年度 1.0</p>
<p>・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</p> <p>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。</p>	<p>【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</p> <p>【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</p> <p>【指標】住宅ストックの平均の省エネ性能 (BEI) 【基準値】2023 年度 1.3 【目標値】2035 年度 1.0</p>

○新築住宅・建築物における省エネ性能向上の推進

具体的な施策	指標
<p>・住宅・建築物のエネルギー性能の表示制度等の充実・普及</p> <p>住宅・建築物の販売・賃貸時の省エネルギー性能表示制度（性能ラベル・部位ラベル）や BELS、環境性能評価手法（CASBEE）など、省エネ性能等に関する表示制度等の充実・普及を図る。</p>	<p>【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</p> <p>【指標】住宅ストックの平均の省エネ性能 (BEI) 【基準値】2023 年度 1.3 【目標値】2035 年度 1.0</p> <p>【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</p>
<p>・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</p> <p>住宅・建築物の省エネルギー化の更なる推進を目指して、各種エネルギー消費量低減技術の実使用条件下における省エネルギー効果を検証する。また、この検証結果に基づき、省エネルギー基準の適合性判定や省エネ性能表示制度の評価に適用可能なエネルギー消費性能評価手法を確立し、その評価を実施するための評価ツールを開発する。</p>	

○官庁施設における省エネ化・脱炭素化の推進

具体的な施策	指標
<p>・環境負荷低減に配慮した官庁施設の整備</p> <p>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、更に高い省エネルギー性能を目指す。</p>	<p>【指標】新築する官庁施設のうち、当該年度に設計が完了したものの BEI 値の平均 【基準値】2024 年度 BEI=0.57 【目標値】2030 年度 BEI=0.50</p>

2. 都市における脱炭素に配慮したまちづくり

具体的な施策	指標
<p>・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。</p>	<p>【指標】立地適正化計画を作成した市町村数 【基準値】2024年度 636市町村 【目標値】2030年度 1000市町村</p> <p>【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】2024年度 ①92.0%、②78.4%、③37.9% 【目標値】2030年度 ①92.9%、②78.4%、③37.9%</p>
<p>・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。</p>	<p>【指標】災害拠点対応を含む拠点地区で自立分散型面的エネルギーシステムによりエネルギー供給が開始された地区数 【基準値】2023年度 9地区 【目標値】2035年度 22地区</p>
<p>・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。</p> <p>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。</p>	<p>【指標】スマートシティに関し、技術の実装をした地方公共団体・地域団体数 【目標値】毎年度増加</p>
<p>・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。</p>	<p>【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】2030年度 0.71～3.32万t-CO₂</p>
<p>・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、強力で推進する。</p> <p>・環境不動産の普及促進 ①ESG投資促進のためのガイダンス周知 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を行う。</p> <p>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。</p> <p>③都市の脱炭素化の推進 緑地の整備や再生可能エネルギーの活用及び省エネルギー化に取り組む優良な民間都市開発事業計画を国土交通大臣が認定し、また、当該認定事業に対して民間都市開発推進機構が金融支援を実施することにより、都市の脱炭素化に資する民間都市開発事業の促進を図る。</p>	
<p>・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。</p>	<p>【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</p>
<p>・雪氷熱利用の推進 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。</p>	
<p>・スマートアイランドによる離島における再エネ等の推進 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。</p>	

<p>・官庁施設における木材利用の推進</p> <p>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。</p>	<p>【指標】都市（まち）の木造化推進法に基づく基本方針において積極的に木造化を促進するとされた官庁施設で、木造化されたものの割合（木造化率）</p> <p>【基準値】2022年度 100%</p> <p>【目標値】2030年度 100%</p>
--	---

3. インフラ・建設分野における脱炭素化

3-1 各インフラ分野における脱炭素化

○道路の脱炭素化

具体的な施策	指標
<p>・道路照明灯のLED化等の推進</p> <p>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。</p>	<p>【指標】道路照明のLED化率</p> <p>【基準値】2013年度 11.8%※1</p> <p>【目標値】2030年度 100%※2</p> <p>【CO₂削減見込量】約27万t-CO₂※3</p> <p>※1 国直轄。高速道路会社は2.3%</p> <p>※2 国直轄。高速道路会社も100%。地方自治体は80%。</p> <p>※3 国直轄。高速道路会社、地方自治体は約182万t-CO₂</p>

○鉄道の脱炭素化

具体的な施策	指標
<p>・省エネ設備等によるエネルギー消費効率の向上</p> <p>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。</p>	<p>【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)</p> <p>【基準値】2013年度 100%</p> <p>【目標値】2030年度 84.294%</p> <p>【CO₂削減見込量】260万t-CO₂</p>

○空港における脱炭素化

具体的な施策
<p>・空港施設・空港車両からのCO₂排出を削減する取組の推進</p> <p>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。</p>
<p>・空港の再エネ拠点化の推進</p> <p>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。</p>

○港湾の脱炭素化

具体的な施策	指標
<p>・カーボンニュートラルレポート（CNP）の形成推進</p> <p>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レポート（CNP）」の形成を推進する。具体的には、港湾管理者が作成する港湾脱炭素化推進計画の作成に対する支援を行うとともに、低炭素・脱炭素型荷役機械の導入、次世代船舶燃料バンカリング拠点の形成、船舶に陸上電力を供給する設備の導入、これらの取組を見える化し港湾のターミナル全体の脱炭素化を促進するためのCNP認証の普及等を推進する。CNPの形成に資する水素等の受入環境整備に向けた取組については、港湾管理者や民間事業者が港湾脱炭素化推進計画の内容を港湾計画や事業計画に具体化させる際に当たっての一助とすることを目的としたガイドラインの作成を進め、水素社会推進法に基づく取組の状況を踏まえて内容の深化を図る。</p>	<p>【指標】港湾脱炭素化推進計画を作成済の港湾数</p> <p>【基準値】2021年度 0港</p> <p>【目標値】2025年度 20港</p> <p>2030年度 100港</p> <p>【指標】省エネルギー型荷役機械等の導入台数</p> <p>【基準値】2013年度 -</p> <p>【目標値】2030年度 320台</p> <p>【CO₂削減見込量】2.65万t-CO₂</p>

○ダム、砂防施設の脱炭素化

具体的な施策	指標
<p>・ダム施設における再エネ設備等の導入・改修の推進</p> <p>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。</p>	<p>【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</p> <p>【基準値】2021年度 -</p> <p>【目標値】2030年度 540万kWh</p> <p>※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。</p>
<p>・CO₂排出の少ない砂防施設の整備・改築の推進</p> <p>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</p>	

進する。

○上下水道の脱炭素化

具体的な施策	指標
<p>・水道における省エネルギー・再生可能エネルギー対策導入の推進 省エネルギー・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ルギー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）による省エネルギー化の推進や、小水力発電、太陽光発電などの再生可能エネルギー発電設備の導入を実施する。</p>	<p>【指標】再生可能エネルギー発電量 【基準値】2013年度 5,496万 kWh 【目標値】2030年度 24,852万 kWh</p> <p>【指標】2013年度比省エネルギー量 【基準値】2013年度 - 【目標値】2030年度 75,054万 kWh</p> <p>【CO₂削減見込量】21.6万 t-CO₂</p>
<p>・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。</p> <p>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 N₂O、CH₄ 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。</p> <p>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。</p>	<p>【指標】処理水量当たりのエネルギー起源 CO₂ 排出量 【基準値】2013年度 0.28t-CO₂/千 m³ 【目標値】2030年度 0.09t-CO₂/千 m³ 【CO₂削減見込量】約 60 万 t-CO₂</p> <p>【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</p> <p>【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-CO₂</p> <p>【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</p>

3-2 建設現場における脱炭素化

○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
<p>・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・建設分野での脱炭素化に資する研究開発等を推進する。</p>	<p>【指標】CO₂ 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 2035年 3500 件 2040年 4000 件</p> <p>【指標】道路全体の低炭素アスファルトの合材出荷率 【基準値】2013年 0% 【目標値】2030年 6% 【CO₂削減見込量】約 0.5 万 t-CO₂</p>

○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
<p>・建設機械の脱炭素化の推進</p> <p>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 CO₂ 排出量を削減させる。</p> <p>②電気等の新たな動力源を用いた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、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。</p>	<p>【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-CO₂</p>
<p>・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、</p>	

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るコスト削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CO₂排出量を削減させる。

4. 輸送機関の脱炭素化

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
<p>・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</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	<p>【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%</p> <p>【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</p> <p>【CO₂削減見込量】2,674万t-CO₂</p> <p>【指標】8t超の大型トラック・バスにおける電動車の先行導入台数 【目標値】2020年代 5000台</p> <p>【指標】8t以下の小型トラック・バスにおける新車販売台数に占める電動車の割合 【目標値】2030年 20%~30%</p>

○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
<p>・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。</p>
<p>・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。</p>

○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	指標
<p>・EV充電インフラの整備促進 幹線道路や高速道路等において充電インフラやその案内サインの整備を促進する。</p>	<p>【指標】急速充電器の設置口数 【基準値】2023年度 SA/PA 640口、道の駅 943口 【目標値】2030年度 SA/PA 2,000口~2,500口、道の駅 1,000~1,500口※ ※今後の経済産業省の指針等に基づき、柔軟に目標を修正する。</p>
<p>・道路管理関係車両の電動化 道路管理に関係する公用車及び管理用車両の電動化を促進する。</p>	<p>【指標】道路管理関係車両の電動車化率 【基準値】2013年度 2%※1 【目標値】2030年度 100%※2 【CO₂削減見込量】約0.1万t-CO₂※3 ※1国直轄。高速道路会社は62%(2022年度)。 ※2国直轄。高速道路会社も100%。代替可能な電動車がない場合等を除く ※3国直轄。高速道路会社は約0.1万t-CO₂</p>

○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
<p>・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。</p>
<p>・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</p>

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。

4-2 鉄道車両の脱炭素化

具体的な施策	指標
<p>・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。</p>	
<p>・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。</p>	<p>【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-CO₂</p>

4-3 船舶の脱炭素化

具体的な施策	指標
<p>・省 CO₂ 排出・ゼロエミッション船等の技術開発・導入促進等 内航海運の 2040 年度削減目標（2025 年 3 月設定）の達成に向けて、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 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等による省エネ・省 CO₂ 排出船舶の普及促進を図る。 さらに、革新的省エネルギー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、バイオ燃料を活用した船舶、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。また、ゼロエミッション船等の国内生産設備の整備・増強を推進する。</p>	<p>【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 2030 年度以降 年間 70 隻</p> <p>【指標】運航改善 【基準値】2013 年度 - 【目標値】2030 年度 2019 年度比 3% 【CO₂削減見込量】2030 年度 181 万 t-CO₂</p>
<p>・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。</p>	

4-4 航空機の脱炭素化

具体的な施策	指標
<p>・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。</p>	<p>【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】2030 年度 202.4 万 t-CO₂</p>
<p>・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。</p>	<p>【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】2030 年度 202.4 万 t-CO₂</p>
<p>・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。</p>	<p>【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】2030 年度 202.4 万 t-CO₂</p>
<p>・国際民間航空機関（ICAO）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 CORSIA 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、新技術の活用や運航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、国際的に航空脱炭素化が促進されるよう継続的に取り組む。</p>	

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
<p>・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。</p>	<p>【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</p> <p>【指標】 主要渋滞箇所数※1 【基準値】 2023年度 8,239箇所 【目標値】 2030年度 約500箇所解消(2023年度比)※2 【CO₂削減見込量】 約11万t-CO₂(2023年度比) ※1：一般道路を対象 ※2：対策実施後などのモニタリング実施箇所を含む</p> <p>【指標】 TDM実施箇所数 【基準値】 2022年度 61箇所 【目標値】 累計250箇所(2023年度以降)</p> <p>【指標】 自動車ボトルネック踏切数 【基準値】 573箇所 【目標値】 46箇所削減(2023年度比)</p>

○エコドライブの推進等

具体的な施策	指標
<p>・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。</p> <p>②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。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。</p>	<p>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</p>

○「交通空白」解消に向けた取組、公共交通、自転車の利用促進等

具体的な施策	指標
<p>・「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。</p>	
<p>・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。</p>	
<p>・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。</p>	<p>【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</p>

<p>・公共交通の利便性向上・利用促進 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 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。</p>	<p>【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</p> <p>【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</p>
<p>・自転車の利用促進 自転車の利用促進を図るため、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の取組を推進する。</p>	<p>【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】約 28 万 t-CO₂</p> <p>【指標】「自転車通勤推進企業」宣言プロジェクトの宣言企業・団体数 【基準値】2023 年度 61 企業・団体 【目標値】2030 年度 250 企業・団体</p> <p>【指標】自転車通行空間の整備延長 【基準値】2022 年度 5,917km 【目標値】2030 年度 12,000km</p> <p>【指標】シェアサイクルの導入市区町村数 【基準値】2023 年度 349 市区町村 【目標値】2030 年度 500 市区町村</p>

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
<p>・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。</p>	<p>【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</p>
<p>・トラック輸送の効率化、共同輸配送等の推進</p> <p>①トラック輸送の効率化 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。</p> <p>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・支援をはじ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。また、令和 6 年 5 月に公布された流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律（令和 6 年法律第 23 号）による改正後の流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律に基づく荷主・物流事業者に対する規制措置を通じた物流の効率化の取組により、脱炭素物流の推進に貢献する。</p>	<p>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</p> <p>【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</p> <p>【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</p> <p>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</p>
<p>・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達日時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。</p>	<p>【指標】再配達率 【基準値】2013 年度 - 【目標値】2030 年度 6.0% 【CO₂削減見込量】5.6 万 t-CO₂</p>
<p>・ダブル連結トラックの普及等 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。くわえて、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</p>	<p>【指標】ダブル連結トラックの延べ通行手続き件数 【基準値】2013 年度 0 件 【目標値】2030 年度 650 件 【CO₂削減見込量】約 0.1 万 t-CO₂</p>

を目指す。	
<p>・ ドローン物流の実用化等の推進</p> <p>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。</p>	<p>【指標】 地方公共団体における社会実装の件数</p> <p>【基準値】 2020年度 1件</p> <p>【目標値】 2030年度 1496件</p> <p>【CO₂削減見込量】 6.5万 t-CO₂</p>
<p>・ 物流施設の脱炭素化等の推進</p> <p>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。</p>	<p>【指標】 脱炭素化された物流施設の数</p> <p>【基準値】 2020年度 3施設</p> <p>【目標値】 2030年度 200施設</p> <p>【CO₂削減見込量】 11.0万 t-CO₂</p>

○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
<p>・ モーダルシフトの推進</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>③鉄道貨物輸送へのモーダルシフトの推進 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。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。</p> <p>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。</p>	<p>②</p> <p>【指標】 海運貨物輸送量</p> <p>【基準値】 2013年度 330億トノ</p> <p>【目標値】 2030年度 410.4億トノ</p> <p>【CO₂削減見込量】 187.9万 t-CO₂</p> <p>③</p> <p>【指標】 鉄道貨物輸送量</p> <p>【基準値】 2013年度 193.4億トノ</p> <p>【目標値】 2030年度 256.4億トノ</p> <p>【CO₂削減見込量】 146.6万 t-CO₂</p>
<p>・ 港湾の最適な選択による貨物の陸上輸送距離の削減</p> <p>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、CO₂排出量の削減を図る。</p>	<p>【指標】 貨物の陸上輸送の削減量</p> <p>【基準値】 2013年度 -</p> <p>【目標値】 2030年度 35億トノ</p> <p>【CO₂削減見込量】 96万 t-CO₂</p>

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
<p>・ 公的賃貸住宅</p> <p>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</p>	

宅への導入を推進する。	
<p>・ 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、導入拡大を推進する。</p>	<p>【指標】 新築した合同庁舎の太陽光発電設置率 【基準値】 2024年度 100% 【目標値】 2030年度 100%</p>
<p>・ 道路 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、次世代型太陽電池等の導入について検討する。</p>	<p>【指標】 再生可能エネルギー活用（電力調達割合） 【基準値】 2013年度 10.1%※1 【目標値】 2030年度 60%※2 【CO₂削減見込量】 7.6万 t-CO₂※3 ※1 国直轄。高速道路会社も 10.1% ※2 国直轄。高速道路会社も 60% ※3 国直轄。高速道路会社は 28万 t-CO₂</p> <p>【指標】 道路における太陽光発電施設の設置数 【基準値】 2013年度 20箇所※1 【目標値】 2030年度 122箇所※2 【CO₂削減見込量】 2.9万 t-CO₂※3 ※1 国直轄。高速道路会社は 159箇所 ※2 国直轄。高速道路会社は 299箇所 ※3 国直轄。高速道路会社は 1.2万 t-CO₂</p>
<p>・ 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。</p>	<p>【指標】 空港における太陽光発電の導入規模（発電出力） 【基準値】 - 【目標値】 2030年 230万 kw</p>
<p>・ 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。</p>	
<p>・ 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。</p>	
<p>・ 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。</p>	
<p>・ 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。</p>	
<p>・ 水道 浄水場など、水道施設における太陽光発電の導入を推進する。</p>	
<p>・ 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。</p>	<p>【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</p>
<p>・ 住宅・建築物 ①再生可能エネルギー利用促進区域制度 再エネ設備の導入が効果的な区域を市町村が定め、当該区域内において再エネ設備の導入効果等の建築主への説明義務を建築士に課すとともに、形態規制を合理化する仕組みにより再エネ設備の導入を促進する。 ②住宅トップランナー制度 一定戸数以上の住宅を供給する住宅トップランナー事業者が供給する住宅において太陽光発電設備の設置が合理的な建売戸建住宅及び注文戸建住宅に目標を設定し、新築戸建住宅における太陽光発電設備の設置を促進する。</p>	<p>【指標】 新築戸建住宅への太陽光発電設備設置の割合 【基準値】 【目標値】 2030年 6割</p>

○洋上風力発電の導入促進

具体的な施策	指標
<p>・ 洋上風力発電の導入促進 ①再エネ海域利用法に基づく案件形成、基地港湾の計画的な整備、排他的経済水域における展開を可能とする制度整備及び浮体式洋上風力発電の技術検討等により、導入を推進する。 ②洋上風力発電についての大型風車の設置・維持管理に必要な基地港湾の着実な整備や効率的な運用を推進するほか、浮体式洋上風力発電設の最適な海上施工方法の確立を図る。 ③洋上風力発電施設の建設・維持管理に必要な洋上風力関係船舶の導入環境</p>	<p>【指標】 洋上風力発電の案件形成 【基準値】 2024年 510万 kW 【目標値】 2030年 1,000万 kW 2040年 3,000~4,500万 kW</p>

整備に取り組む。	
④安全性と経済合理性を兼ね備えた浮体式洋上風力発電を導入するための技術基準・安全ガイドラインを整備する。	

○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% 【CO₂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資する取り組みとして、河川管理上支障となる樹木（伐採木・流木等）を木質バイオマス発電の再エネ資源等としての利活用を促進するため、民間事業者向けの各種ガイドラインや手引の策定、発電・燃料事業者に木質バイオマス発電の燃料材として試用（トライアル）してもらうための取り組みを全国各地で行い、並行して燃料材となる伐採木の安定供給に向けた仕組みの構築を都道府県等の河川管理者等とも連携しながら検討を進める。 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等について、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

○雪氷熱利用の推進

具体的な施策
・雪氷熱利用の推進（再掲）

○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。 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。

○ハイブリッドダム等の水力エネルギーの利用促進

具体的な施策	指標
・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。	
・治水機能の強化と水力発電の促進を両立するハイブリッドダムの取組推進 ①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】 国・水資源機構管理ダム等（152施設）において水管理の高度化に向け最新の水位予測技術（長時間アンサンブル降雨予測技術等）を導入しているダム等の割合 【基準値】 - 【目標値】 2030年度 100% 【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 -

<p>②ダム施設における再エネ設備等の導入・改修の推進（再掲）</p> <p>③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。</p>	<p>【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。</p> <p>【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】2040年度 1ダムで再生事業完了</p>
<p>・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。</p>	

○地域における再エネの活用推進

具体的な施策
<p>・スマートアイランドによる離島における再エネ等の推進（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。</p>
<p>・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。</p>
<p>・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、次期静止気象衛星や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</p>
<p>・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。</p>

8. 水素社会の実現

○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
<p>・燃料電池自動車等の次世代自動車の普及促進（再掲） 燃料電池自動車の導入促進等を推進する。</p>	
<p>・燃料電池鉄道車両の開発推進等（再掲）</p>	
<p>・船舶の脱炭素化に資する技術開発・実証・導入促進（再掲）</p>	
<p>・航空機における機材・装備品等への新技術導入（再掲）</p>	<p>【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】2030年度 202.4万 t-CO₂</p>
<p>・持続可能な航空燃料（SAF）の導入促進（再掲）</p>	<p>【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】2030年度 202.4万 t-CO₂</p>

○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
<p>・カーボンニュートラルポートの形成推進（再掲）</p>	<p>【指標】港湾脱炭素化推進計画を作成済の港湾数 【基準値】2021年度 0港 【目標値】2025年度 20港 2030年度 100港</p>
<p>・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。</p>	

9. ライフサイクル全体での脱炭素化

具体的な施策
<p>・建築物のライフサイクルカーボンに係る取組の推進 建築物の脱炭素化を図るため、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</p>

るCO₂等（ライフサイクルカーボン）の削減の促進に向けて、以下の取組を実施する。
 ①関係省庁の緊密な連携の下、建築物のライフサイクルカーボンの算定・評価等を促進するための制度を構築する。
 ②建築物のライフサイクルカーボンの算定に対する支援を行う。

・ **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。

10. 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」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。

11. 政府実行計画に基づく環境対策の推進

具体的な施策

・ **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、率直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 ー
 【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活用推進

具体的な施策	指標
<p>・「グリーンインフラの活用が当たり前の社会」を実現するための基盤づくりや地域における活用の推進</p> <p>①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。</p> <p>②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、Well-being の観点で踏まえた簡易で分かりやすい新たな手法を確立する。</p> <p>③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み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。</p> <p>④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。</p> <p>⑤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。</p> <p>⑥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。</p>	<p>【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地方公共団体（150団体（令和12年度末時点想定））における取組完了率 【基準値】2019年度 2% 【目標値】2030年度 100%</p>
<p>・都市緑化等の推進</p> <p>都市公園の整備、道路、港湾等の公共施設における緑化、民間事業者等による良質な緑地の確保、特別緑地保全地区等の指定の積極的な推進により、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。</p>	<p>【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</p> <p>【指標】道路緑化（高木植樹数） 【基準値】2022年度 1.4万本 【目標値】2025年度～2030年度 約26万本 ※ 【CO₂削減見込量】1万t-CO₂/年 ※国直轄</p>
<p>・ブルーインフラの保全・再生・創出</p> <p>「命を育むみなとのブルーインフラ拡大プロジェクト」により、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（海洋生態系によって吸収・固定される二酸化炭素由来の炭素）の活用、港湾カーボンニュートラル普及促進試行工事の実施、藻場・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などを進める。また、浚渫土砂を有効活用した海域環境の改善（干潟・浅場造成）に継続的に取り組む。さらに、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。</p>	

○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
<p>・木造建築物の普及拡大</p> <p>①炭素貯蔵効果が期待できる優良な中大規模木造建築物等に対する支援</p>

CLT (Cross Laminated Timber : 直交集成板) 等を活用した炭素貯蔵効果が期待できる中大規模木造建築物の普及等により、まちにおける炭素の貯蔵を促進するため、中大規模木造建築物の普及に資するプロジェクトや先導的な設計・施工技術が導入されるプロジェクト並びに中大規模木造建築物に取り組む設計者の技術力向上を図る取組に対する支援を図る。

②中大規模建築物での木材利用促進に向けた環境整備

森林資源が本格的な利用期を迎える中、木材需要の約4割を占める住宅・建築物における木材利用を更に促進するため、特に都市における中大規模建築物の木材利用促進に向けた環境整備を推進する。

- ・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 自然共生・生物多様性の確保

1. グリーンインフラの拡大等

○グリーンインフラの活用推進

具体的な施策	指標
<p>・「グリーンインフラの活用が当たり前の社会」を実現するための基盤づくりや地域における活用の推進（再掲）</p> <p>①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。</p> <p>②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、Well-being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。</p> <p>③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。</p> <p>④資金調達の手軽化 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手軽化に向け、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。</p> <p>⑤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。</p> <p>⑥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。</p>	<p>【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地方公共団体（150団体（令和12年度末時点想定））における取組完了率</p> <p>【基準値】2019年度 2%</p> <p>【目標値】2030年度 100%</p>
<p>・道路分野のネイチャーポジティブに関する取組</p> <p>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。</p>	
<p>・都市の緑地の保全・創出、屋上・壁面緑化を含む都市緑化、まちなかウォークアブル推進プログラム等による都市の緑化の活用等</p> <p>①都市における緑地の保全及び緑化の推進 気候変動対策、生物多様性の確保、Well-being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。</p> <p>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。</p> <p>③都市と緑・農の共生するまちづくりに関する検討</p>	<p>【指標】緑の基本方針に基づく目標が設定された緑の広域計画・基本計画の数</p> <p>【基準値】-</p> <p>【目標値】2030年度 150</p> <p>【指標】都市域における水と緑の公的空間確保量</p> <p>【基準値】2022年度 14.2 m³/人</p> <p>【目標値】2025年度 15.2 m³/人</p>

<p>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。</p> <p>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。</p> <p>⑤緑地の有する多様な機能に関する評価・認定制度の適切な運用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・量面での確保を推進する。</p> <p>⑥GREEN×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（正式名称：2027 年国際園芸博覧会。開催期間：2027 年 3 月 19 日～9 月 26 日。）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、開催に向けた会場整備等を推進し、ネイチャーポジティブ、循環経済、GX やグリーン社会の実現に貢献する。</p>	
<p>・魅力ある水辺空間の創出</p> <p>① 魅力ある水辺空間創出のためのかわまちづくりの推進 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。</p> <p>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（多自然川づくり）を推進する。また、全ての河川整備計画（国管理区間）において河川環境の定量的な目標を位置付けていく。</p>	<p>【指標】魅力ある水辺空間の創出を行った箇所数 【基準値】2024 年度 286 か所 【目標値】2030 年度 350 か所</p> <p>【指標】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河川整備計画の割合 【基準値】2024 年度 0% 【目標値】2035 年度 100%</p>
<p>・広域的な生態系ネットワークの形成</p> <p>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、国土交通省が関係省庁等と連携しながら各地域の生態系ネットワークの取組の推進を図る。</p> <p>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、第六次国土利用計画（全国計画）（令和 5 年 7 月）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、市町村や地域等における国土管理の取組の推進を行う。</p> <p>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。</p> <p>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、電子国土基本図等を通じて広く提供する。</p> <p>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。</p>	<p>【指標】生態系ネットワーク形成の取組に参画している主体の数 【基準値】2024 年度 100 団体 【目標値】2030 年度 110 団体</p>

<p>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。</p>	
<p>・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。</p>	
<p>・ブルーカーボン生態系の活用（再掲）</p>	

○ヒートアイランド対策の推進（再掲）

具体的な施策	指標
<p>・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）</p>	
<p>・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、打ち水等の実施の呼びかけによる国民意識の向上（再掲）</p>	<p>【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</p>

○大気環境保全の推進

具体的な施策
<p>・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。</p>

○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
<p>・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。</p>
<p>・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、子どもたちの川をい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。</p>
<p>・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。</p>
<p>・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。</p>
<p>・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。</p>
<p>・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。</p>

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
<p>・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。</p>	
<p>・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。</p>	

<p>・ 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。</p>	<p>【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%</p> <p>【指標】 良好な水環境創出のための高度処理実施率 【基準値】 2025年度 約65.7% 【目標値】 2030年度 70%</p>
<p>・ 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。</p>	
<p>・ 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。</p>	
<p>・ 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）</p>	<p>【指標】 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河川整備計画の割合 【基準値】 2024年度 0% 【目標値】 2035年度 100%</p>
<p>・ 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。</p>	
<p>・ 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、関係機関の連携の下推進する。モニタリングにより土砂動態を把握するとともに、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。</p>	

○水の効率的な利用と有効活用

具体的な施策	指標
<p>・ 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。</p>	
<p>・ 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。</p>	<p>【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】 原則 100%</p>

○魅力ある水辺空間の創出（再掲）

具体的な施策	指標
<p>・ 魅力ある水辺空間創出のためのかわまちづくりの推進（再掲）</p>	<p>【指標】 魅力ある水辺空間の創出を行った箇所数 【基準値】 2024年度 286か所 【目標値】 2030年度 350か所</p>

3. 海の保全・再生

○海域環境の保全・再生・創出

具体的な施策
<p>・ 良好な海域環境の保全・再生・創出 港湾工事等で発生する浚渫土砂等を有効活用したブルーインフラ（藻場・干潟等及び生物共生型港湾構造物）の保全・再生・創出、深掘跡の埋め戻し等による海域環境の改善を推進する。これにより、ネイチャーポジティブの実現を目指す。</p>
<p>・ 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・八代海等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。</p>
<p>・ 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・自治体等の連携の下、総合的な施策を推進する。くわえて、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。</p>
<p>・ 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。</p>

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
・ 海洋環境保全のための排出規制 船舶からの油、有害液体物質、汚水やプラスチックごみ等の廃棄物について、海洋汚染等防止法にて排出の規制を行い、船舶からの海洋汚染を防止する。また、バラスト水（船舶を安定させるために積み込む海水）を介した外来水生生物の定着を防ぐため、有害水バラストの排出規制を行い、生物多様性の保全及び海洋環境の保全を図る。
・ 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。

Ⅲ 循環型社会の形成

1. 建設リサイクルの高度化

○建設リサイクル推進計画 2020 の推進等

具体的な施策指標
<p>・建設リサイクルの高度化 技術的検証等を行ったうえで、再生骨材の利用拡大の検討を実施する。 建設発生土等の情報交換システムを一体化し、官民一体となった相互有効利用のマッチングを強化する。</p>

○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
<p>・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。</p>
<p>・北海道の地域特性を生かした循環資源利用の推進 ホタテ貝殻等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。</p>
<p>・建設リサイクルの推進 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。</p>

2. インフラ長寿命化

具体的な施策指標
<p>・インフラ長寿命化の推進 ①「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。 ②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。</p>

3. 上下水道資源等の有効利用の推進

具体的な施策	指標
<p>・水道事業における浄水発生土の有効利用推進 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、浄水発生土の有効利用を推進する。</p>	<p>【指標】浄水発生土の有効利用率(%) 【基準値】2019年 74% 【目標値】100%</p>
<p>・下水熱利用の推進（再掲）</p>	<p>【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</p>
<p>・下水道バイオマス等の利用推進（再掲） 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。特に、食料安全保障の強化等に向けて、下水汚泥資源の肥料利用を推進する。</p>	<p>【指標】下水汚泥肥料利用率 【基準値】2023年度 15% 【目標値】2030年度 30%</p> <p>【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%</p> <p>【指標】下水汚泥リサイクル率 【基準値】2014年 約63% 【目標値】2030年 約85%</p> <p>【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</p>
<p>・家畜排せつ物のバイオマス資源としての利用促進 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。</p>	

4. 動静脈連携を支えるインフラ・基盤整備

具体的な施策	指標
<p>・ 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ネットワーク形成の推進 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、高度なリ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（サーキュラーエコノミーポート）」として選定し、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。</p>	
<p>・ 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。</p>	<p>【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】 2024年度 8年 【目標値】 毎年度 7年</p>

5. 長期優良住宅の普及促進、既存住宅流通・リフォームの促進

具体的な施策	指標
<p>・ 長期優良住宅の普及促進 ①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。 ②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。 ③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。</p>	<p>【指標】 住宅ストックに占める認定長期優良住宅及び建設住宅性能評価取得住宅の割合 【基準値】 2024年 7% 【目標値】 2035年 15%</p>
<p>・ 既存住宅流通・リフォーム市場の環境整備 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。 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。 ⑤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。</p>	<p>【指標】 既存住宅取引及びリフォームの市場規模 【基準値】 2023年 16.9兆円 【目標値】 2035年 20兆円</p>

6. 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
<p>・ シップ・リサイクル条約に係る環境整備と国際協力の推進 船舶の再資源化解体の適正な実施に関する法律（シップ・リサイクル法）に基づいて、環境及び安全に配慮したシップ・リサイクルを推進する。また、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を行う。</p>

7. 建設業と物流業の連携

具体的な施策	指標
<p>・ 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。</p>	

IV 気候変動への適応

1. 気候変動適応計画の推進

具体的な施策
<p>・政府の「気候変動適応計画」の推進</p> <p>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。</p>

2. 自然災害分野における適応策

○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
<p>・河川管理者等が主体となっ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加速化・深化</p> <p>気候変動により災害外力が増大し、これまでの河川等の整備のペースでは整備目標と実際の整備レベルとの差が拡大している。この差を早期に埋めるため、河川、ダム、砂防関係施設の整備に加え、ダムの事前放流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。</p> <p>①水害に対する適応策の推進 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っ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。</p> <p>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、まちづくり等の観点から特に重要な地域及び社会・経済活動を支える基礎的なネットワークインフラやライフライン等を保全する土砂災害対策、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。</p>	<p>①</p> <p>【指標】気候変動を踏まえた洪水に対応（必要な流下能力を確保）した国管理河川（約1,500万m³/s・km）の整備完了率 【基準値】2023年度 31% 【目標値】2030年度 39%</p> <p>【指標】気候変動を踏まえた洪水に対応（必要な流下能力を確保）した都道府県管理河川（約53万m²・km）の整備完了率 【基準値】2024年度 21% 【目標値】2030年度 28%</p> <p>【指標】浸水実績地区等（全国約37万ha）における下水道による気候変動の影響を踏まえた浸水対策完了率 【基準値】2024年度 5% 【目標値】2030年度 12%</p> <p>【指標】土砂・流木の影響を受けると想定される河川（約50河川（令和7年度末時点想定）のうち、河川からの氾濫に係るハザードに土砂・流木の影響を見込んだハザード情報が示されている河川の割合 【基準値】2024年度 0% 【目標値】2030年度 40% 2035年度 100%</p> <p>②</p> <p>【指標】まちづくり等と一体となった砂防関係施設（約36,000か所）の整備完了率 【基準値】2023年度 約31% 【目標値】2030年度 約41%</p> <p>【指標】土砂災害警戒区域（約699,100区域（令和5年度末時点）のうち、土砂災害ハザードマップの作成・公表が完了した区域の割合 【基準値】2023年度 約96% 【目標値】2030年度 約100%</p>
<p>・気候変動の影響を踏まえた計画や基準等の見直し</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	<p>①</p> <p>【指標】気候変動の影響を考慮した河川整備計画の策定数の割合 【基準値】2023年度 約19% 【目標値】2035年度 100%</p>

<p>・水災害リスクを踏まえた防災まちづくりの推進</p> <p>「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。</p>
<p>・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</p> <p>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。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、いのちと暮らしを守るわかりやすい情報発信を推進する。</p>
<p>・排水機場等における遠隔操作化等</p> <p>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。</p>
<p>・観測・予測・情報提供による防災・減災対策</p> <p>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。防災気象情報等の高度化や、災害発生の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。</p>

○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
<p>・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</p> <p>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いかしたグリーンインフラの活用を推進し、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等を推進する。</p> <p>①流域治水における生態系ネットワークの形成等</p> <p>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い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。</p> <p>②雨水貯留浸透施設の整備等</p> <p>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。</p> <p>③都市山麓グリーンベルト整備事業の推進</p> <p>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。</p>	<p>①</p> <p>【指標】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河川整備計画の割合</p> <p>【基準値】2024年度 0%</p> <p>【目標値】2035年度 100%</p>
<p>・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</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	
<p>・「グリーンインフラの活用が当たり前の社会」を実現するための基盤づくりや地域における活用の推進（再掲）</p>	<p>【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地方公共団体（150団体（令和12年度末時点想定））における取組完了率</p> <p>【基準値】2019年度 2%</p> <p>【目標値】2030年度 100%</p>

○港湾分野における気候変動適応策の推進

具体的な施策	指標
<p>・「協働防護」による港湾における気候変動適応</p> <p>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。</p>	<p>【指標】民有護岸と公共護岸が混在するふ頭等を有する国際戦略港湾、国際拠点港湾及び重要港湾のうち、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「協働防護計画」を作成した港湾の割合</p> <p>【基準値】2024年度 0%</p> <p>【目標値】2030年度 11%</p>

○気候変動を踏まえた空港の防災・減災対策

具体的な施策
<p>・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。</p>

3. 水資源・水環境分野における適応策

具体的な施策	指標
<p>・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。</p>	<p>【指標】渇水対応タイムラインの作成を優先的に進める一級水系（58水系）のうち、作成・公表を完了した割合 【基準値】2024年度 55% 【目標値】2030年度 100%</p>
<p>・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。</p>	
<p>・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。</p>	
<p>・水道事業に関する渇水等に対する危機管理対策マニュアル策定の推進 水道事業者等への立入検査を活用した指導・助言や事業管理者との意見交換等を通じて、渇水時の水資源の確保に係る適確な対策等を記載した危機管理対策マニュアルについて、水道事業者等ごとの策定を促す。</p>	

4. 国民生活・都市生活分野等における適応策

○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
<p>・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高潮・高波対策を推進することにより、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り、海上交通ネットワークを維持する。 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。</p>	<p>② 【指標】全国の港湾のうち、高潮・高波対策（港湾計画等に基づく外郭施設等の防水・止水機能の強化、耐波性能の強化に資する改良等）を実施する必要がある施設延長の整備完了率 【基準値】2023年度 42% 【目標値】2030年度 48%</p> <p>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）</p> <p>【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）</p>
<p>・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。</p>	

○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
<p>・災害時における電動車の活用の推進（再掲）</p>
<p>・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）</p>

○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
<p>・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</p> <p>「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・道路緑化等を含むまちなかの暑さ対策を推進する。</p>	
<p>・風の道を活用した都市づくり、屋上緑化等の推進</p> <p>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。</p>	<p>【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</p>
<p>・打ち水等の実施の呼びかけによる国民意識の向上</p> <p>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。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。</p>	
<p>・熱中症警戒アラート等による熱中症予防行動の促進</p> <p>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。また、高温に関する早期天候情報や気象情報等の発表を通じて注意喚起を実施する。</p>	
<p>・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</p> <p>「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。</p>	

○観光事業の気候変動への対応促進

具体的な施策
<p>・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</p> <p>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」による災害情報のプッシュ通知の拡大や災害時ガイダンスの強化を行うとともに、風水害発生時には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。</p>

○北極海航路の利活用推進

具体的な施策
<p>・北極海航路の利活用に向けた環境整備</p> <p>「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。</p>

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
<p>・気候変動観測・監視機能の充実・強化</p> <p>①気候変動に伴う気象の変化も踏まえ、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て、気象衛星による切れ目のない観測体制を維持していく。次期静止気象衛星については、線状降水帯や台風等の予測精度を抜本的に向上させる大気の高次元観測機能等最新の観測技術を導入し、2029 年度の運用開始に向けて着実に整備を進める。海洋気象観測船の代船建造・運用により、海上における大気の状態を正確に把握するための観測能力を維持・強化するとともに、気候変動対策等に資する、北西太平洋域における海洋変動の長期的な監視を継続する。</p> <p>②海面水位上昇の監視に必要な位置の基準整備のため、VLBI（超長基線電波干渉法）の持続可能な観測体制を整備し高精度 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。</p>
<p>・気候変動適応策に資する監視・予測情報の提供</p> <p>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。また、気象庁における最新の数値シミュレーション技術を応用して、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発生確率を含め、地域レベルにダウンスケールした詳細な予測</p>

情報を提供するとともに、気候変動予測情報の利用者向けに解説情報を提供する。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いかした国際貢献

○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」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国連水会議や世界水フォーラムをはじめとする国際的な議論への参画

国連水会議や世界水フォーラムをはじ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。

○公共交通指向型都市開発等の海外展開支援の推進

具体的な施策

・公共交通指向型都市開発、下水道分野の海外展開の推進

①公共交通指向型都市開発の海外展開支援の推進

公共交通都市開発（TOD）に代表される、我が国の都市開発分野に係る法制度・技術等のノウハウを海外へ発信すること等を通じ、インフラ整備と一体となった都市開発を推進することで、相手国の都市開発の解決を図る。

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。