

平成19年度 政策レビュー結果（評価書）

環境政策・省エネルギー政策

—環境行動計画を踏まえて—

平成20年3月

国土交通省

(評価書の要旨)

テーマ名	環境政策・省エネルギー政策 －環境行動計画を踏まえて－	担当課 (担当課長名)	全部局等 とりまとめ 総合政策局環境政策課 (課長 桑田 俊一)
評価の目的、 必要性	地球規模での環境問題が深刻化し、その解決が世界共通の喫緊の課題となっている現状において、環境行動計画が策定された平成16年6月以降の環境・エネルギーをとりまく情勢変化(京都議定書の発効(平成17年2月)と京都議定書目標達成計画の策定(平成17年4月)、21世紀環境立国戦略の策定(平成19年6月)とハイリゲンダム・サミットにおける環境・エネルギーの議論(平成19年6月)等)を踏まえて、同計画を再評価し、今後の環境・省エネルギー政策の方向性について提示する。		
対象政策	国土交通省が行う環境政策・省エネルギー政策		
政策の目的	国土交通省の本来的使命である環境の保全・再生・創造を実現するため、国土交通行政のあらゆる局面で環境負荷の低減に努める。		
評価の視点	環境行動計画が策定された平成16年6月以降の環境・エネルギーをとりまく情勢変化を踏まえ、 ・現行動計画の基本的な考え方の見直しの必要性について検証し、今後の環境・省エネルギー政策の方向性について検討する。 ・上記の見直しの方向性を踏まえて、環境・省エネルギーに係る各施策の進捗状況を評価し、今後推進すべき施策について検討する。		
評価手法	社会資本整備審議会環境部会及び交通政策審議会交通体系分科会環境部会において、現計画の環境施策の進捗状況、計画策定後の新規施策の進捗状況及び計画策定後の環境・エネルギーをとりまく情勢変化を踏まえ、現計画の評価と今後国土交通省が推進すべき環境・省エネルギー政策について審議する。		
評価結果	環境行動計画に掲げられた各具体的施策は、概ね順調に進捗しているところであるが、今後施策を展開する上では、環境行動計画策定以後に発生した環境を巡る情勢の変化にも対応した施策を立案する必要がある。		
政策への 反映の方向	政策レビュー結果を踏まえ、環境行動計画を改定し、改定計画に基づき環境・省エネルギー政策を推進する。		
第三者の 知見活用	<ul style="list-style-type: none"> ・評価にあたり、平成19年9月から11月にかけて社会資本整備審議会環境部会(部会長:村上 周三 慶應義塾大学工学部教授)及び交通政策審議会交通体系分科会環境部会(部会長:佐和 隆光 立命館大学政策科学研究科教授、京都大学経済研究所特任教授)の合同会合において審議を行った。(議事録及び配付資料は国土交通省ホームページに掲載。) ・評価にあたり、国土交通省政策評価会から意見を聴取した。(議事録及び配付資料は国土交通省ホームページに掲載。) 		
実施時期	平成18年度～平成19年度		

目 次

第1章 評価の目的、視点等

1. 1 政策レビューとは
1. 2 評価の目的・必要性
1. 3 評価の視点・方法
1. 4 評価の対象範囲
1. 5 実施体制

第2章 国土交通省の環境政策の概要

2. 1 国土交通省環境政策の基本的方向の概要
2. 2 国土交通省環境行動計画の概要
2. 3 国土交通省環境行動計画策定の背景
2. 4 フォローアップ状況

第3章 環境行動計画策定時以降の情勢の整理（環境に関する主な議論）

3. 1 環境分野全般
 - (1) 第三次環境基本計画の策定
 - (2) 21世紀環境立国戦略の策定
3. 2 地球温暖化対策分野
 - (1) 京都議定書の発効
 - (2) 京都議定書目標達成計画の策定
 - (3) ハイリゲンダム・サミット首脳宣言「世界経済における成長と責任」
 - (4) 京都議定書目標達成計画の見直しに向けた基本方針
 - (5) エネルギー基本計画の改定
3. 3 その他の環境分野
 - (1) 新たな循環型社会推進基本計画の策定のための具体的な指針
 - (2) 第3次生物多様性国家戦略の策定
 - (3) (アスベストに係る) 政府の過去の対応の検証について
3. 4 環境に関する最近の議論から抽出した論点の整理

第4章 環境政策の評価

4. 1 環境行動計画の主な取組みの評価

- (1) 社会資本整備におけるライフサイクル・マネジメントの導入
- (2) 環境負荷の小さい交通への転換
- (3) 環境に対する感度の高い市場の整備
- (4) 持続可能な国土の形成
- (5) 循環型社会の形成
- (6) 目標の実現力を高める推進方策

4. 2 地球温暖化対策に関する取組みの評価

- (1) 温室効果ガス排出量の実態（民生部門、運輸部門）
- (2) 主な対策・施策の進捗状況の評価（運輸部門、民生部門ほか）
- (3) 今後の方向性（見直しの視点）
- (4) 地球温暖化対策の強化

4. 3 その他の環境分野の主な取組みの評価

- (1) 海洋政策を巡る現状について
- (2) 河川環境の整備と保全の取り組みについて
- (3) 住宅の長寿命化（200年住宅）の推進について
- (4) 良好な生活環境の形成について

第5章 環境政策の課題と方向性

5. 1 現在の情勢を踏まえた課題

5. 2 今後の環境政策推進の方向性

- (1) 今後の環境政策推進の基本的な考え方
- (2) 今後の環境政策の重点戦略

5. 3 環境行動計画の改定に向けた考え方（役割、改善事項、改定の進め方）

第1章 評価の目的、視点等

1. 1 政策レビューとは

政策レビューとは国土交通省が行う政策評価の方式の一つであり、国土交通省政策評価基本計画（計画期間5年、省議決定）に基づき実施するものである。具体的には、政策課題として重要なもの、国民の関心の高いテーマ等、実行中の施策等を目的や政策課題に応じて一括して対象とし、それが目的に照らして所期の効果を上げているかどうかを検証することとなる。結果と施策等の因果関係等を詳しく分析して課題とその改善方法等を発見し、特定のテーマについて掘り下げた分析を行うことにより、関連する政策の企画立案や改善に必要な情報を得ることを目指すものである。

なお、環境行動計画については、当該計画が策定された平成16年度に、政策レビューを行い、当該計画が所期の効果を上げているかどうかを検証することが省議決定されている。

以下に参考として過年度及び今年度に取りまとめられる予定の環境関係の政策レビューのテーマを挙げておく。

（参考）

- ・低公害車の開発・普及　－自動車税グリーン化等による取り組み－（H14）
- ・河川環境保全のための水利調整　－取水による水無川の改善－（H14）
- ・都市における緑地の保全・創出　－都市緑地保全法等による施策展開の検証－（H15）
- ・流域の水環境改善　－都市内河川等の環境悪化と汚濁物質への対応－（H15）
- ・直轄工事のゼロエミッション対策　－建設リサイクル法の検証－（H18）
- ・河川環境の整備・保全の取り組み　－河川法改正後の取り組みの検証と今後の在り方－（H19 取りまとめ予定）

1. 2 評価の目的・必要性

国土交通省では、平成16年6月に策定した「国土交通省環境行動計画」（以下「環境行動計画」）に基づき、環境の保全・再生・創造を国土交通行政の本来的使命として明確に位置づけ、あらゆる局面で環境負荷の低減に努める「国土交通行政のグリーン化」を推進している。

一方、環境分野における国土交通省を巡る外部情勢については、環境行動計画の策定以降、地球規模での環境問題が一層深刻化し、その解決が世界共通の喫緊の課題となっている中で、日本政府として国内外挙げて取り組むべき環境政策の方向を明示した「21世紀環境立国戦略」が策定（平成19年6月閣議決定）されるなど、環境政策・省エネルギー政策をめぐる情勢が変化している状況にある。

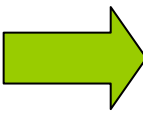
このような情勢を的確に反映し、国土交通省の環境政策・省エネルギー政策を一層強化していくことが必要な状況にあるため、国土交通省の環境政策・省エネルギー政策を点検・評価し、環

環境政策の一層の推進に向けた課題を抽出した上で、今後の基本的方向性の提示を行うことを本政策レビューは目的としている。

1. 3 評価の視点・方法

前述したように、環境行動計画の策定以後、環境政策をめぐる多くの社会状況の変化があったため、多くの情勢の変化から新たに対応すべき情勢の変化を把握する。

- ・ 京都議定書目標達成計画（見直し中）
- ・ 第3次生物多様性国家戦略（H19.11）
- ・ 循環型社会形成推進基本計画（見直し中）
- ・ 21世紀環境立国戦略（H19.6）
- ・ エネルギー基本計画（H19.3）
- ・ 第三次環境基本計画（H18.4）
- ・ アスベストに係る政府の過去の対応の検証（H17）



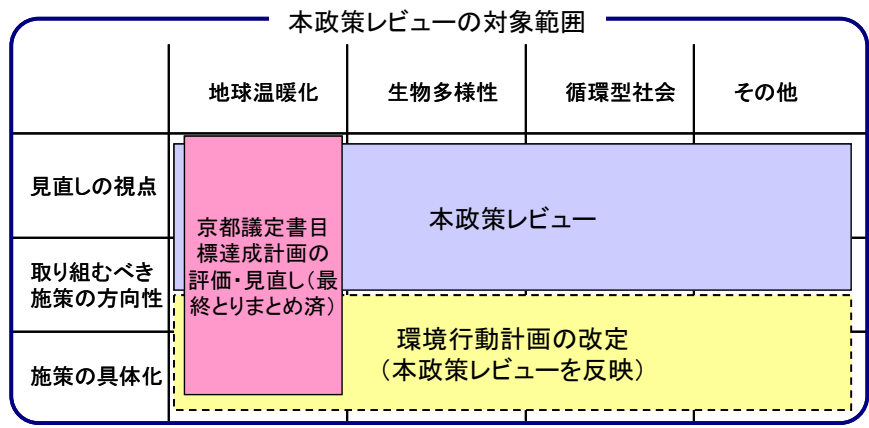
見直しの視点を抽出(例)

- ・ 長期目標とバックキャスティングアプローチ
- ・ ライフスタイルの変革
- ・ 予防的取組

また、情勢の変化の把握にあわせて、環境行動計画に列挙されている個別施策について毎年度行ってきた定期的な進捗状況のフォローアップの結果を活用して、環境行動計画の基本的な方向性や政策体系、目標設定のあり方の点検を行う。その過程においては、来年度から京都議定書の第1約束期間が始まることを勧告し、当省が今後重点的に取り組むべき環境施策の方向性を提示することで、当省が行っている環境施策を対外的にアピールしていくこととしたい。

1. 4 評価の対象範囲

本政策レビューは、国土交通省が実施する環境政策（地球温暖化対策、生物多様性保全及び循環型社会形成等）全般を対象にして総合的に点検するものである。地球温暖化対策については、平成18年秋以降京都議定書目標達成計画（以下「目達計画」という。）の見直しに向けて、社会資本整備審議会及び交通政策審議会の環境部会において審議を行い、本年2月8日に最終取りまとめの公表を行ったところであり、当該取りまとめを本レビューへ反映することとする。



1. 5 実施体制

(1) 実施主体

国土交通省政策評価基本計画に基づき、省内全部局等が政策を企画立案し、遂行する立場で自ら評価を実施、総合政策局が評価書を取りまとめる。

(2) 環境の観点からの助言機関

政策レビューを行う際は、緊急やむを得ない場合等を除き、原則として第三者からの専門的知見からの助言を得て行うこととなっているため、本政策レビューでは、社会資本整備審議会及び交通政策審議会の環境部会を専門的知見に基づく助言を頂く場として位置づける。

※ 各環境部会委員名簿（敬称略）

社会資本整備審議会環境部会

(部会長)	
村上 周三	慶応義塾大学理工学部教授
(委員)	
岡島 成行	(社)日本環境教育フォーラム理事長
金本 良嗣	東京大学公共政策大学院・大学院経済学研究科教授
黒川 洸	(財)計量計画研究所理事長
マリ・クリスティーン	異文化コミュニケーター
矢野 一	住友林業(株)取締役社長
(臨時委員)	
池淵 周一	京都大学名誉教授
大塚 直	早稲田大学法学部教授
坂本 雄三	東京大学大学院工学系研究科教授
崎田 裕子	ジャーナリスト・NPO法人持続可能な社会をつくる元気ネット理事長
庄子 幹雄	マサチューセッツ工科大学客員教授
進士 五十八	東京農業大学教授
松尾 知矩	東洋大学学長
横島 庄治	NPO法人環境システム研究会理事長 (元NHK解説員)
米本 昌平	東京大学先端科学技術研究センター特任教授
鷺谷 いづみ	東京大学大学院農学生命科学研究科教授

交通政策審議会環境部会

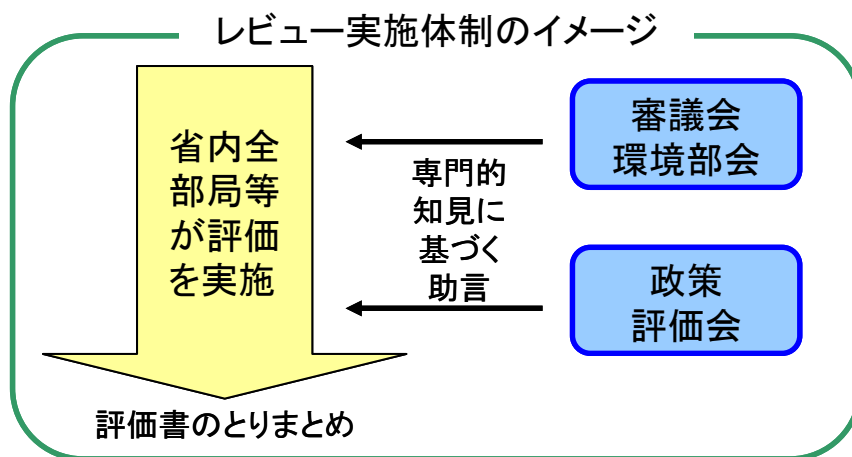
(部会長)	
佐和 隆光	立命館大学政策科学研究科教授、京都大学経済研究所特任教授
(部会長代理)	
杉山 雅洋	早稲田大学教授
(委員)	
浅野 正一郎	国立情報学研究所教授、東京大学大学院情報理工学系研究科電子情報学専攻教授
大聖 泰弘	早稲田大学理工学部教授
宮下 正美	全日本交通運輸産業労働組合協議会議長
和気 洋子	慶応義塾大学教授
(臨時委員)	
井口 雅一	東京大学名誉教授
石谷 久	慶応義塾大学教授
岡島 成行	(社)日本環境教育フォーラム理事長
影本 浩	東京大学教授
木場 弘子	キャスター、千葉大学教育学部特命教授
後藤 敏彦	環境監査研究会代表幹事
谷口 綾子	筑波大学大学院システム情報工学研究科講師
谷野 作太郎	日中友好会館副館長、早稲田大学客員教授
中里 実	東京大学大学院法学政治学研究科教授
萩原 清子	佛教大学教授

(3) 政策評価の観点からの助言機関

政策評価の制度設計、運営状況等について専門的・中立的観点で意見を頂くため、学識経験者等からなる「国土交通省政策評価会」(※)を設置しており、本政策レビューにおいても昨年11月の政策評価会において政策レビューの経過報告を行い、委員の有識者から助言を頂いた。

※「国土交通省政策評価会」委員名簿（敬称略）

石田	東生	筑波大学大学院システム情報工学研究科教授
上山	信一	慶応義塾大学総合政策学部教授
金本	良嗣	東京大学大学院経済学研究科教授
工藤	裕子	中央大学法学部教授
田辺	国昭	東京大学大学院法学政治学研究科教授
松田	美幸	学校法人麻生塾 法人本部 ディレクター
森田	祐司	監査法人トーマツ パートナー（公認会計士）
山本	清	国立大学財務・経営センター研究部教授



第2章 国土交通省の環境政策の概要

2. 1 国土交通省環境政策の基本的方向の概要

(1) 策定の背景

第二次環境基本計画（平成12年12月閣議決定）に「関係府省は、環境基本計画を踏まえながら、自主的に環境配慮の方針を明らかにする」とあることを踏まえ、国土交通省としての環境配慮の方針として「国土交通省環境政策の基本的方向」（以下「基本的方向」という。）を策定した。

(2) 概要

基本的方向は、国土交通省において取り組むべき環境政策や環境への配慮事項とその数値目標を定めている。以下に基本的方向の目次を記述する。

1. 国土交通省の環境政策に関する基本的認識
2. 国土交通省の環境政策の体系
 - (1) 環境の保全と創出のための政策
 - 【循環型社会の構築】
 - 【人類の生存の基盤となる地球環境の保全】
 - 【健全で恵み豊かな自然環境の保全・再生】
 - 【日常生活や社会活動の周辺環境の保全・改善】
 - (2) 環境政策の基盤となる施策・意識改革を促す施策
 - (3) 通常の経済活動の主体としての活動における環境配慮
3. 国土交通省の環境政策の推進体制

2. 2 国土交通省環境行動計画の概要

(1) 基本的な考え方

○環境の保全・再生・創造は国土交通行政の本来的使命

- ・国土交通省は、「人々の生き生きとした暮らしとこれを支える活力のある経済社会、日々の安全、美しく良好な環境、多様性ある地域を実現するためのハード、ソフトの基盤を形成すること」を使命として、国土の総合的な利用・開発及び保全、社会資本の整備並びに交通政策を推進している。
- ・美しく良好な環境の保全・再生・創造は、国土交通行政の最重要テーマの一つである。
- ・大量生産・大量消費を中心とした社会システムから、循環型・自然共生型の持続可能な社会システムへの変革を図ることが必要不可欠であり、社会システムの見直しを視野に入れつつ、国土交通行政の環境面からの改革を進めることが必要である。

(2) 4つの視点

環境の保全・再生・創造という国土交通行政の本来的使命の下、国土交通行政のグリーン化を体系的に進めるために、次の4つの視点を定めている。

① 行政の全段階を通じた環境負荷の低減

環境の保全・再生・創造を目指して、構想段階及び計画段階から最終段階に至るまで、国土交通行政の全段階を通じた環境負荷の低減を促進する。

② 広域・流域の視点の重視

個別の対策を図るだけでは限界があり、共通目標の下、広域・流域の視点から、環境改善対策を総合的に検討する。

③ 施策の総合的・集中的投入

個々の事業の実施において個別に対応するだけではなく、目標を有し、各主体が参加して総合的な計画を樹立し、それに従って各種施策を効果的に組み合わせ、集中的に投入していく。

④ 国民各界各層との連携・協働と情報の共有化の促進

市民、NPO、企業等国民各界各層との連携と協働の体制を確立し、目標を共有するとともに、個々の施策の実施に当たっては、その社会的な費用と効果を十分に分析し、国民の理解と参加を得ながら実施する。

(3) 6つの改革

以上の4つの視点を踏まえて、国土交通行政のグリーン化を精力的に進めるためには、重点的に取り組むべき分野を定めて、集中的な投資を行うことが効果的であるため、以下の6つの大きな柱を定めている。

① 社会資本整備におけるライフサイクル・マネジメントの導入

② 環境負荷の小さい交通への転換

③ 環境に対する感度の高い市場の整備

④ 持続可能な国土の形成

⑤ 循環型社会の形成

⑥ 目標の実現力を高める推進方策

2. 3 国土交通省環境行動計画策定の背景

(1) 平成15年当時の情勢

・平成16年に「地球温暖化対策推進大綱」（後の「京都議定書目標達成計画」）の見直しの議論を控えており、国土交通省の環境政策を適切に位置付ける必要があった。

・平成13年に国土交通省が設置されて以来、新しい省として環境に関する総点検を行ったことがなかった。

(2) なぜ「行動計画」なのか

- ・大胆な具体的施策の提案・実行を行うため、「行動計画」を策定して、国土交通省が環境政策のトップランナーとなることを目指した。
- ・新たな取り組みの提言を目的としており、網羅的な施策集とはしていない。

(3) なぜ「環境行動計画」と「基本的方向」が併存しているのか。

- ・「基本的方向」は第二次環境基本計画（平成12年12月閣議決定）に基づく施策の進捗状況を自主的に点検するために策定されたことを踏まえ、別途の根拠に基づくことから両者を一つに統一することなく併存させた。
- ・内容としても「基本的方向」は「網羅的な施策集」という意味で独自の意義を持っていた。

(4) 当時のキーワードは何か

- ・行政のグリーン化
- ・国の環境政策のトップランナー
- ・環境施策の標準装備化
- ・施策連携による環境政策の推進

2. 4 フォローアップ状況

(1) 国土交通省環境行動計画

① フォローアップの規定

第一章本文において、「行動計画の進捗状況については、基本的方向の定期的点検に併せて把握する」という旨が規定されている。

② これまでの経緯

平成16年6月 策定

平成17年7月 フォローアップ実施

平成19年3月 同上

平成19年6月 同上

(2) 国土交通省環境政策の基本的方向

① フォローアップの規定

(i) 環境基本計画（第二次/平成12年5月閣議決定、第三次/平成18年4月閣議決定）上、環境基本計画を踏まえながら各府省が環境配慮の方針を定め、毎年点検することとされている。

(ii) 「環境情報の提供の促進等による特定事業者等の環境に配慮した事業活動の促進に関する法律」により、毎年度、各府省が環境配慮の状況をインターネット等で公表することが定められている。（平成17年度から）

② これまでの経緯

平成 15 年 3 月 策定

平成 16 年 6 月 環境行動計画の策定（平成 16 年度フォローアップ）

平成 17 年 7 月 フォローアップ実施

平成 19 年 3 月 同上

平成 19 年 6 月 同上

フォローアップを行った結果、両者に掲載された各具体的施策はおおむね順調に進捗しているとともに、基本的方向に定められた数値化された目標についても 8 割以上の項目について、ほぼ順調に進捗していることが分かった。

なお、両者のフォローアップの結果の詳細については環境ポータルサイトの以下のページにて公表を行っている。

→ http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/kankyo_site/0.kodou/index.htm

第3章 環境行動計画策定時以降の情勢の整理（環境に関する主な議論）

「1. 2 評価の目的・必要性」、「1. 3 評価の視点・方法」においても記述したが、環境行動計画の策定以後、環境政策をめぐる多くの情勢の変化があり、それらの正確に把握することが、今後の国土交通省の環境政策の方向性を議論する上で必要不可欠であるため、環境政策をめぐる主な情勢の変化について整理を行った。

3. 1 環境分野全般

（1）第三次環境基本計画の策定（平成18年4月閣議決定）

○持続可能な社会をつくり出すための考え方として「今後の環境政策の展開の方向」を提示

- ・環境効率性を高めるため、様々な手法のベストミックス、インセンティブが働くような合理的な仕組みづくり等による環境的側面、経済的側面、社会的側面の統合的な向上
- ・「もったいない」という考え方もいかしつつ、100年後の世代にも伝えられるライフスタイルへの転換
- ・自然環境の多様性の維持と質の向上・回復や、既存物への着目によるストックとしての国土の価値の増大
- ・最大限の科学的知見を追求しつつ、対策コストが非常に大きくなる問題や将来世代に及ぶ影響をもたらす可能性のある問題に対し、予防的な取組方法の考え方など不確実性を踏まえた施策決定と柔軟な施策変更
- ・連携の強化、施策プロセスへの広範な主体による参画の促進、行政と国民とのコミュニケーションの向上
- ・国際的な戦略を持った取組みの強化
- ・長期的な環境影響や対策が必要な課題については、バックキャストिंगの手法も採用等

（2）21世紀環境立国戦略の策定（平成19年6月閣議決定）

○国内外をあげて取り組むべき環境政策の方向を明示し、今後の世界の枠組みづくりへ我が国として貢献するための指針

- ・地球規模での環境問題の深刻化「3つの危機」（温暖化、資源の浪費、生態系）
- ・3つの危機に対して、持続可能な社会に向け「低炭素社会」「循環型社会」「自然共生社会」の実現が必要
- ・持続可能な社会の「日本モデル」を構築し、アジアそして世界の発展と繁栄に貢献

○戦略1として低炭素社会づくりの長期ビジョン、2013年以降の国際枠組み構築に向けた「3原則」、国民運動の展開を新たに提案

- ・その他、「環境基本計画」を基に外交の動きを意識して政策的、戦略的に記述

3. 2 地球温暖化対策分野

(1) 京都議定書の発効（平成 17 年 2 月）

○2008（平成 20）～2012（平成 24）年度における年度別の温室効果ガス排出量を、1990（平成 2）年度から 6%削減することを、法的拘束力ある我が国の約束として規定

(2) 京都議定書目標達成計画の策定（平成 17 年 4 月閣議決定）

○京都議定書の国際約束である 6%削減を達成するため、2010（平成 22）年度における各部門の目標を設定

・ 運輸部門

1990 年度：2 億 1700 万トン → 2005 年度：2 億 5700 万トン

2010 年度目標（目安）：2 億 5000 万トン

・ 民生（業務その他）部門

1990 年度：1 億 6400 万トン → 2005 年度：2 億 3800 万トン

2010 年度目標（目安）：1 億 6500 万トン

・ 民生（家庭）部門

1990 年度：1 億 2700 万トン → 2005 年度：1 億 7400 万トン

2010 年度目標（目安）：1 億 3700 万トン

※1990 年度、2005 年度の値は、環境省発表による

(3) 「ハイリゲンダム・サミット」におけるサミット首脳宣言「世界経済における成長と責任」（平成 19 年 6 月）

○環境・エネルギーに関する国土交通省関連事項としては、エネルギー効率（持続可能な建物・運輸）を提示

（持続可能な建物）

「67. 建物を効率的にする機会は大い。2007 年 4 月にベルリンで行われたエネルギー効率に関する EU/G8 会議に基づき、我々は以下の措置を講ずる。」

・ G8 による「持続可能な建物ネットワーク」を設立し、主要新興経済国の参加に対しても門戸を開く。このネットワークは、新築及び既存の建物の異なる状況及び低炭素・ゼロ炭素の建物の開発と展開を十分考慮しつつ、特に冷暖房における再生可能エネルギーの利用と建物におけるエネルギー効率の実施について評価、助言する実際的な手法を発展させるものである。

・ 建物分野において、エネルギー効率を向上し、再生可能エネルギー利用の相当な拡大を達成する。等

(運輸)

「68. 今日、世界中に6億台の自動車が存在し、2020年までにこの数は2倍になると予測されている。これを踏まえ、我々は以下の措置を講ずる。」

- ・運輸分野におけるエネルギー効率を高めるため作業する。このため、我々は、我々の政府に対し、特に、革新的なエンジン・コンセプト、代替燃料、都市計画措置、公共輸送、輸送方法の最善の連結可能性を含む、運輸分野における二酸化炭素排出及びエネルギー需要を明確に削減でき、代替燃料とエネルギー媒体（バイオ燃料、水素、LPG/CNG、電気、ハイブリッド等）の全燃料消費に占める割合を増加する数多くの措置と様々な手段を育成するよう求める。
- ・例えば、合成及びセルロースのバイオ燃料、特に燃料電池との組み合わせにおいて、二酸化炭素を排出しない水素、といった燃料の多様化は、第二世代のバイオ燃料の技術が商業的に利用可能となれば、輸送の二酸化炭素排出削減において決定的となろう。
- ・必要な措置の実施を監視し、2年毎の「環境に優しい自動車会議」にて進捗を議論する。その結果はG8首脳へ報告される。
- ・白物家電製品に既に導入されているような形で、新車に対してエネルギー効率ラベルを導入する。等

(4) 京都議定書目標達成計画の見直しに向けた基本方針（平成19年10月地球温暖化対策推進本部決定）

○2010年度国内排出量見通しでは-6%には1.5~2.7%の不足が見込まれる

○現行対策について、総合的に見れば、対策が十分進捗しているとは言えず、過去を上回る進捗が必要

○不足削減量の解消に向け、既存対策の確実な実施や深掘り、追加対策の具体化が必要

- ・特に排出量の伸びが著しい業務部門・家庭部門の対策について、抜本的に強化することが必要
- ・さらに、短期的視点のみならず中長期的な視点も踏まえたうえで、国民全体が総力を挙げて温室効果ガスを削減するよう、ライフスタイル・ビジネススタイルの変革等を促すような対策の強化も視野において考える必要がある

(5) エネルギー基本計画の改定（平成19年3月閣議決定）

○エネルギー需要対策として、新たに「省エネ投資が市場から評価される仕組みの確立」「省エネ型都市・地域の構築」を提示

(省エネ投資が市場から評価される仕組みの確立)

- ・（省エネ投資を促進する）枠組みを国際的にも広め、ひいては地球規模での気候変動問題の解決にも積極的に貢献していく。そのため国内において、各部門・分野でトップランナー基準等ベンチマークを整備し、公表するとともに、これらのベンチマーク及び評

価制度の普及に向けて、国際エネルギー機関（IEA）を活用しつつ、国際的な対話を行う。

（省エネ型都市・地域の構築）

- ・高温排熱の有効利用による都市・地域の省エネルギーはもとより、（中略）道路ネットワークの整備（中略）、物流分野における環境負荷低減活動の推進、未利用廃熱等を利用した面的なエネルギー融通の推進、（中略）公共交通へのシフトの促進といった交通システムのあり方の見直しなど、社会システムや都市構造そのものに変革を迫るような課題について、検討を進める。

3. 3 その他の環境分野

（1）新たな循環型社会形成推進基本計画の策定のための具体的な指針（平成19年8月中央環境審議会意見具申）

○第3次環境基本計画の基本的な考え方、中長期的な目標等の方向性を基本とする

（自然の物質循環とその一部を構成する社会経済システムの物質循環両方の適正な循環を確保）

○特に以下について重点的に検討する

- ・低炭素社会、自然共生社会を目指す取組みと統合的な展開を推進するため連携を強化する施策
- ・3Rの国民運動の展開を一人一人のライフスタイルの変革につなげていく施策
- ・3Rに関する制度・技術・経験の国際的に発信、支援、東アジア全体の適切な物質循環のための施策

（2）第3次生物多様性国家戦略の策定（平成19年11月閣議決定）

○施策は着実に進展しているものの、3つの危機（人間活動や開発、人間活動の縮小、人間にもちこまれたもの）は依然進行

○100年先を見通したうえで今後5年間程度の間に取り組むべき施策の方向性を4つの基本戦略として提示

- ・生物多様性を社会に浸透させる
- ・地域における人と自然の関係を再構築する
- ・森・里・川・海のつながりを確保する
- ・地球規模の視野を持って行動する

（3）（アスベストに係る）政府の過去の対応の検証について（平成17年9月アスベスト問題に関する関係閣僚会合）

○アスベスト問題に関する政府の過去の対応について、予防的アプローチが十分認識されていなかった点を反省点として提示

それぞれの時点において、当時の科学的知見に応じて関係省庁による対応がなされており、行政の不作为があったということはできないが、当時においては予防的アプローチ（完全な科学的確実性がなくても深刻な被害をもたらすおそれがある場合には対策を遅らせてはならないという考え方）が十分に認識されていなかった（中略）等の反省すべき点も見られた。

以下に全体を整理するために、日本国内における環境行動計画策定以後の環境政策をめぐる各種の動き（一部今後の予定を含む）を地球温暖化、循環型社会、生物多様性などの各分野に分けて整理を行った。

平成16年6月以降の主な環境を巡る動き				
	地球温暖化	循環型社会	生物多様性	その他
17年度	京都議定書目標達成計画(17年4月)			アスベスト問題(平成17年7月以降)
18年度	第三次環境基本計画(18年4月)			
	エネルギー基本計画(19年3月)			
19年度	21世紀環境立国戦略(19年6月)			
			第三次生物多様性国家戦略(19年11月)	
	新京都議定書目標達成計画(20年3月予定)	新循環型社会形成推進基本計画(20年3月予定)		

3. 4 環境に関する最近の議論から抽出した論点の整理

以上のように環境行動計画策定以後、多くの情勢の変化があったが、これらの中から今後の環境政策を立案していく上で考慮すべきことが必要不可欠な論点を以下の通り抽出した。

(1) 総合的・統合的な施策展開

- ① 低炭素社会・循環型社会・自然共生社会の統合的な展開
- ② 環境面・経済面・社会面の統合的な向上による効率的・重点的な施策展開
- ③ ハードとソフトの組み合わせなど手法のベストミックス
- ④ 適正な物質循環、生態系ネットワークなど「つながり」の確保

(2) ソフト・マネジメントの重視

- ① 連携、国民運動、市民参加、コミュニケーションの促進
- ② ライフスタイル・ビジネススタイルの変革・転換

(3) 国際連携の強化

- ① 日本の技術・ノウハウ（日本モデル）の国際的な発信、枠組みづくりへのリーダーシップ
- ② アジアを始めとした世界の発展と繁栄に貢献

(4) 中長期的視点・不確実性の考慮

- ① 気候変動問題の克服に向け、生活様式や社会システムの変革にまで踏み込む改革的な長期ビジョンの必要性
- ② 長期的な影響や対策となる問題については、バックキャストिंगの手法も参考
- ③ 科学的知見を追求しつつ、対策コストが甚大又は発現期間が長期となる問題については、予防的な取組方法の考え方、順応的な進め方など不確実性を考慮

第4章 環境政策の評価

第3章に述べたように、環境行動計画策定以降さまざまな情勢の変化があったわけであるが、今後の国土交通省の環境政策のあるべき姿について議論するためには、これらの外部的要因に加えて、現環境行動計画に掲載されている各施策の取組状況を把握し、それら进行评估した上で各施策の今後の方向性を明確にする必要があるため、社会資本整備審議会及び交通政策審議会の環境部会において議論を行った。

環境部会での議論の結果は以下の通りである。

4. 1 環境行動計画の主な取組みの評価

環境行動計画の主な取組みの評価として、「国土交通行政のグリーン化を進めるための6つの改革」にあげられた取組みについて、参考資料のとおり評価を行った。概要は下記の通りである。

(1) 社会資本整備におけるライフサイクル・マネジメントの導入

① 計画プロセスにおける環境の内在化

事業の構想段階における住民参加手続について、構想段階において、事業の計画案を策定するに当たり、環境の保全・再生・創造の観点等から総合的に評価する仕組みについて検討した。

今後は、これまでの取組事例等から得られた知見、新たな社会情勢等を踏まえ、平成19年度中に新たなガイドラインを策定する予定。その際には、実際の個別事業への適用にあたって、地域特性や社会経済情勢等に十分配慮し、当該事業に最も適した計画策定のプロセスとなるよう、ガイドラインの趣旨を踏まえつつ、柔軟に対応する必要がある。

② 環境の再生・創造を行う社会資本整備の推進

河川、内湾・沿岸域、里山等における効果的な自然環境の再生・創造の推進、公共施設空間を活用した計画的な緑化、グリーン・バンキングシステム等の取組みの検討等を行った。

今後は、公共施設空間を活用した緑化の計画的な推進や、集中的な自然再生に取り組むとともに、民有地緑化の更なる推進に取り組む。

③ 社会資本の戦略的維持管理（アセットマネジメント）の導入

社会資本の予防保全的管理の導入促進に向けて、橋梁、舗装、河川管理施設、下水道、港湾施設等において、長寿命化・延命化等に関する計画策定を推進している。

今後は、予防保全的管理への転換に向けた社会資本の戦略的維持管理の方向性等について検討し、点検工法、劣化予測手法等の技術開発、技術基準の見直し、専門技術者の養成、点検・修繕データベースの構築等について課題を整理する。

(2) 環境負荷の小さい交通への転換

① 環境負荷の小さい物流体系の構築

荷主企業と物流事業者の立場の違いから、なかなか進まないCO₂排出量削減へ向けた取組みに対して、両者が協働で行うプロジェクトへの支援等を行う目的で、平成17年4月に「グリーン物流パートナーシップ会議」を設立した。経済産業省及び関係諸団体と連携し、3つのワーキンググループ（WG）を活用しながら、事業者が主体的に取り組む事業への支援を行っている。

今後は、物流の効率化に資する商慣行の確立や、エコポイント制度の導入による消費者の物流への意識向上を目的とした事業に対しても支援を拡大し、更なる環境負荷の低減を図る。

② 環境的に持続可能な交通（EST）モデル事業の実施

ESTの実現を目指す先導的な地域を募集し、意欲ある地域の革新的かつ総合的な取組みに対して関連分野の支援策を集中的に講じるモデル事業を実施した。

今後は、短期的にCO₂削減効果を生み出せる施策（「ソフト施策」＋「短期的ハード施策」）に対する支援を充実し、全国規模で普及展開していく。なお、既存の「長期的ハード施策」がある場合は、CO₂削減効果増大のためタイミングを合わせる。

③ 環境にやさしい東アジア物流ネットワークの実現

世界の経済成長センターであるASEAN諸国において物流環境を効率よく整備し、さらなる経済成長をもたらすとともに、地球環境問題解決にも資するため、日ASEAN域内の等質な物流環境の実現に向けて人材育成の支援等を行った。

今後は、日ASEAN物流専門家会合等の場において、日本の制度や物流企業の取組み等の事例を効果的に紹介すること等を通じて、人材育成プログラムの手法や対象等を見直し、環境意識の徹底、ロジスティックサービスの均一化及び人材交流の促進を実現することを目指す。

(3) 環境に対する感度の高い市場の整備

① ストック重視の住宅・建築物市場のグリーン化の推進

省エネ法の改正（公布：H17.8、施行：H18.4）等による住宅・建築物の既存ストック対策の強化、建築物総合環境性能評価システム（CASBEE）の開発・普及等による環境性能の優れた住宅・建築物の普及促進を行った。

今後は、住宅・建築物に係るより実効的な規制・誘導方策の充実・強化、インセンティブの付与等による既存ストックの省エネ対策の促進、複数の建築物が連携したエネルギー対策の取組みの推進、建物外皮と建築設備を総合化した省エネ評価手法の開発・基準化、省エネに係る評価・表示の充実・普及、住宅の長寿命化（200年住宅）の推進に取り組む。

② 環境にやさしい経営の促進

営利性の追求と同時に環境問題への取組みが社会的に求められる事業者（トラック運送

事業、バス事業、タクシー事業等) のため、事業実態に合い、かつ事業活動における環境保全の実効性を高めるグリーン経営認証制度を創設し、事業者の環境保全の努力を客観的に証明することにより、取組意欲の向上を図った。

今後は、グリーン経営認証を、平成 22 年度末までに対象事業者 (86,662 事業者) のうち 10% の事業者が取得することを目指して普及促進に取り組む。(平成 20 年 2 月末現在の取得事業者は全体の約 2%)

(4) 持続可能な国土の形成

① 全国海の再生プロジェクトの推進

東京湾、大阪湾等の閉鎖性海域の水質改善に向けて、関係省庁、関係地方公共団体等が連携して、水質環境改善のための行動計画を策定し、総合的に施策を推進した。

今後は、引き続き、策定済みの各行動計画に従って総合的に施策を推進する取組みを進めることで、住民の関心が高く施策効果を身近に体感・実感できるエリアの再生に重点的に取り組んでいく。

② 水と緑のネットワーク化の推進

緑の基本計画や景観計画に基づく緑地環境整備総合支援事業の推進及び都市水路の再生・創出等の推進により、水と緑のネットワーク形成を総合的に支援した。

今後は、民有地を活用した緑化の推進のため、緑地環境整備総合支援事業等による民間事業者の緑化の取組みを支援するとともに、都市における水源や水路の保全のため、地方公共団体による都市水路の再生保全に向けた技術・ノウハウの普及を図る。また、雨水貯留浸透を推進するとともに、雨水・下水処理水の活用が促進される仕組みを構築する。

③ 水・物質循環システム健全化の推進

「国土の質を回復する」総合的取組を行って、我が国が持続的に活力を維持しうる水に関連した社会システムのあり方について検討を行うとともに、栄養塩類の動態と沿岸海域生態系への影響について調査・検討を行った。また、「雨水が流出しにくいまちづくり」を目的として、多様な事業の連携強化を図り、雨水貯留浸透を推進している。

今後は、関係各機関と連携し、河川及び海域における水質及び生態系の健全化に向け、栄養塩類の循環システムの再生計画をモデル地域において策定する予定。また、水・物質循環系の健全化に向けた流域管理のあり方に関して下水道の取り組むべき内容を取りまとめた流域管理小委員会報告書等に基づき、関係省庁と連携しつつ、雨水貯留浸透施設の整備、高度処理の実施、合流式下水道の改善等を推進する。

④ 「海洋の健康診断表」の提供

関係省庁・地方公共団体等における海洋汚染防止対策や地球温暖化防止対策等の策定等に貢献するため、中層フロートや船舶等による海洋観測を実施し、海洋に関する様々な観測データ等を収集・整理し、海洋の状態の長期的な変化傾向を評価するとともに最新の知見を取りまとめた「海洋の健康診断表」を国民、関係省庁、地方公共団体等へ提供している。

今後は、「海洋の健康診断表」の診断項目の充実を図りつつ、海洋変動に関する様々な情報の継続的な提供を行う。

(5) 循環型社会の形成

①② 建設工事のゼロエミッション化・木材リサイクルの推進

「建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律」、建設リサイクル推進計画 2002、リサイクル原則化ルール等の取組みにより、建設副産物対策を実施した。

今後は、建設リサイクル推進施策検討小委員会による報告書に基づき、関係者の意識の向上と連携強化、持続可能な社会を実現するための他の環境政策との統合的展開、民間主体の創造的取り組みを軸とした建設リサイクル市場の育成と技術開発等を柱とする新たな「建設リサイクル進推進計画」を策定する。

③ FRP船リサイクルシステムの構築

FRP船の適正な処理ルートを確立するために、FRP船の適正な処理技術の研究開発及びリサイクルシステムの構築を行い、平成 17 年度から（社）日本舟艇工業会が実施主体となり、地域を限定してリサイクルシステムの運用を開始し、平成 19 年度からは全国展開を実施した。

今後は、処理ルートや料金体系等の見直しによる利用者の利便性の向上及びシステムの周知・広報の実施により社会的な認知を高めることにより、FRP船リサイクルシステムを社会に定着させ、適正な廃船処理を推進する。また、関係する国の出先機関、地方公共団体、地元関係団体等で構成される「廃船処理協議会」を活用し、地域関係者間の調整・情報共有等が円滑に行われるよう支援を行っていく。

④ 総合静脈物流拠点港（リサイクルポート）の構築

静脈物流の拠点となる港湾において、既存ストックを最大限に活用し、物流コストの低減及び環境負荷の軽減を主眼においた静脈物流ネットワークを構築するため、21 港をリサイクルポートとして指定するとともに、循環資源を効率的に取り扱う循環資源取扱支援施設の整備を推進した。

今後は、循環資源の海上輸送を円滑化するため循環資源物流基盤として積替・保管施設等の整備を図るとともに、港湾管理運用ルールの共通化及びエコタウンとの連携拡大施策に取り組む。

(6) 目標の実現力を高める推進方策

② 国土交通省の率先的取組

官庁施設における総合的な環境対策の推進と公共建築分野における先導的な役割を担うため、平成 16 年 7 月に策定した「官庁施設における環境負荷低減プログラム」に基づき各種施策を推進した。

今後は、政府実行計画に基づく各府省への技術的協力や地方公共団体との情報交換等を通じた各種施策の普及促進を行うとともに、未利用エネルギーの利用等、先進的な技術の

活用手法の開発と普及を行う。

③ 観測・監視体制の強化及び研究・技術開発の推進

地球地図プロジェクトの推進、異常気象の発生頻度に関する情報の提供等の観測監視体制の強化、総合的なヒートアイランド対策評価のためのシミュレーション技術を開発する等の環境に係る研究及び技術開発の推進を行った。

今後は、環境と調和した社会に向けて、「世界一の省エネ、低公害、循環型社会」の実現、「日本の四季を実感できる美しく快適な都市」の実現、「健全な水循環と生態系を保全する自然共生型社会」の実現、「気候・環境の変化に強い社会」の実現等を柱として重点的な技術研究開発に取り組む。

4. 2 地球温暖化対策に関する取組みの評価

(1) 温室効果ガス排出量の実態（民生部門、運輸部門）

2007年11月5日に公表された2006年度（平成18年度）の温室効果ガス排出量等の速報値によると、2006年度の温室効果ガスの総排出量は、13億4,100万トンであり、京都議定書の規定による基準年（原則1990年度）の総排出量と比べ、6.4%上回っている。

我が国の目標を達成するためには、森林吸収源対策で3.8%、京都メカニズムで1.6%を確保することを前提として、2006年度の排出量に対して7.0%の排出削減が必要となっている。

i) 民生部門（業務その他部門、家庭部門）

2006年度の業務その他部門（商業・サービス・事業所等）のCO₂排出量は速報値で2億3,300万トンであり、基準年と比べると41.7%増加した。また、前年度と比べると2.6%減少した。家庭部門のCO₂排出量は1億6,600万トンであり、基準年と比べると30.4%増加した。また、前年度と比べると4.4%減少した。

ii) 運輸部門

2006年度の運輸部門（自動車・船舶等）の二酸化炭素排出量は速報値で2億5,400万トンであり、基準年と比べると17.0%増加した。排出量は2001年をピークに減少に転じており、2006年度は前年度と比べると0.9%減少した。

(2) 主な対策・施策の進捗状況の評価（運輸部門、民生部門ほか）

目達計画所定の対策・施策の進捗状況及びCO₂削減量について、現在入手可能な最新のデータに基づき、評価を行った。概要は下記の通り。なお、各施策の対策評価指標及びCO₂削減量の実績と見込みについては、参考資料に掲載する。

1) 運輸部門

i) 自動車単体対策及び走行形態の環境配慮化

- ① 環境に配慮した自動車使用の促進（エコドライブの普及促進等による自動車運送事業等のグリーン化）

エコドライブ関連機器の導入補助等により、CO₂排出の削減効果が現れており、2010年度時点ではおおむね目標達成可能な水準である。引き続き、補助の継続等により、対策・施策の着実な進捗を図っていく必要がある。

② 環境に配慮した自動車使用の促進（アイドリングストップ車導入支援）

現在、各自動車メーカーによるアイドリングストップ装置を搭載した自動車のラインアップが進んでいないため、普及台数が目達計画策定当初の見込みを下回っている。今後も台数は伸びていくが、当初見込みほど普及は拡大しないと想定されるため、目達計画上の目標達成は困難となる見込みである。そのため、アイドリングストップ自動車に関して、コストダウンへのメーカーの努力を促すとともに、エコドライブの普及促進といったソフト面の対策も含めた他の対策・施策により不足分をカバーすることを検討する必要がある。

③ 輸送用燃料におけるバイオマス由来燃料の利用（「新エネルギー対策の推進」に含まれる）

輸送用燃料におけるバイオマス由来燃料の普及に向けて、「バイオマス・ニッポン総合戦略」に基づいた政府全体の取組みとして、ETBE（バイオマス由来ガソリン添加剤）、E3（バイオエタノール3%混入）、更に廃食油等を活用したバイオディーゼル燃料（BDF）等の導入促進を行っている。ETBE（8%まで混合可）及びE3については、現在の市販車で使用可能であるが、さらに高濃度の混入に対応するため、国土交通省では、E10（バイオエタノール10%混入）対応の車両の安全・環境性能に関する技術指針を策定した。

普及の前提となる供給体制については、石油連盟が2010年度に原油換算21万kl相当分の導入を計画し、ETBE混合ガソリンの流通実証事業を行っている。また今年度から新たに、関係府省の連携により、沖縄県宮古島において大規模なE3実証事業を行う。

④ トップランナー基準による自動車の燃費改善

1999年のトップランナー燃費基準の策定以降、自動車メーカーの低燃費車の開発努力及びグリーン税制による導入促進の効果により、CO₂排出の削減効果が現れており、このまま推移すれば、2010年時点で目達計画上の目標を上回る水準である。引き続き、現行の対策・施策の着実な進捗を図っていくとともに、長期的な視点として、本年夏に策定した2015年基準を踏まえた対策も検討する必要がある。

⑤ クリーンエネルギー自動車の普及促進

グリーン税制や低公害車の導入補助、低公害車の技術開発等により、クリーンエネルギー自動車の累積導入量は増加しつつある。今後、目標どおりの導入の伸びを確保するために、追加対策の検討も含め、対策・施策を着実に進捗していく必要がある。

⑥ 高速道路での大型トラックの最高速度の抑制

道路運送車両法に基づき、2003年9月より逐次、速度抑制装置の装着を義務づけてきており、走行速度によるCO₂排出の削減効果は現れているが、国土交通省が2006年度に新たに実施した速度抑制装置義務付けの効果に関する調査では、装置の装着台数からCO₂排出削減効果を計算する係数の違いから、目達計画上の目標を上回るケースと下回るケースが想定される。

ただし、本施策については、2006年9月に義務付け対象車両すべてに装置が装着されたこと

から、新たな追加施策は困難であり、効果が十分でない場合には、他の対策・施策により不足分をカバーすることを検討する必要がある。

⑦ サルファーフリー燃料の導入及び対応自動車の導入

2009年に導入が予定されている排ガス規制への対応に課題の残る直噴リーンバーンガソリン車の導入は早くても2010年までには見込めない状況と想定される。このことから、現時点においては、目達計画上の目標達成は容易ではないが、引き続き目標を達成すべく更なる技術開発に努めるべきである。当面の不足分については、他の対策・施策により不足分をカバーすることを検討する必要がある。

ii) 交通流対策

① 高度道路交通システム（ITS）の推進【ETC】

車載器リース制度等の車載器購入支援の実施、ETCカードの取得から車載器の取付まで1箇所で行うワンストップサービスの実施、クレジットカード以外の決済方法の導入、マイレージ割引や時間帯割引等の多様な料金割引の実施、二輪車ETCの本格運用の開始により、ETC（ノンストップ自動料金支払いシステム）の利用率の向上を推進している。

対策評価指標については、ETCの利用率が2006年春までに約70%の目標に対して、2007年4月の週データによるとETC利用率は68%と増加しており、おおむね目標を達成している。引き続きこれらの施策を着実に推進する必要がある。

② 高度道路交通システム（ITS）の推進【VICS】

1996年4月に首都圏、東名・名神高速でサービスを開始し、2003年2月より全国の都道府県においてサービスを提供し、VICS（道路交通情報通信システム）の利用を推進している。

対策評価指標については、VICS普及率が2010年度で約20%の目標に対して、2006年度のVICS普及率は約18%であり順調に推移しており、おおむね目標達成可能な水準である。今後、サービスエリアの拡大、道路交通情報提供の内容の充実を図り、着実にVICSの普及率向上を図る必要がある。

③ 路上工事の縮減

道路管理者、占用企業（電気、通信、上下水道等）で構成される路上工事調整会議における工事時期の平準化や共同施工、年末・年度末の路上工事の抑制、共同溝の整備等により、路上工事の縮減を推進している。また、工事の目的や実施時期を分かりやすく伝える新しい路上工事看板を導入し、路上工事のアカウンタビリティの向上に努めている。

対策評価指標については、1km当たりの年間路上工事時間が2007年度で161時間の目標に対して、2006年度は123時間であり、目標を上回る実績となっている。引き続き、地域の行事や道路利用を踏まえたきめ細やかな路上工事縮減を推進するとともに、ITを活用し、利用者への路上工事について広報を推進するなど、路上工事の縮減に努めていく必要がある。

④ 自動車交通需要の調整

自転車道、自転車歩行者道など自転車走行空間の整備、駅前等における駐輪場整備等の推進により、自動車交通需要の調整を推進している。

対策評価指標については、1995年度から2010年度まで約3万kmの自転車道等を整備するとの目標に対して、2005年度までに約2万kmの自転車道を整備しており、概ね目標達成可能な水準である。引き続き、自転車道等の整備を着実に推進する必要がある。

⑤ 高度道路交通システム（ITS）の推進（信号機の集中制御化）

対策・施策の実施により削減効果が現れており、目標達成可能な水準となっている。

⑥ 交通安全施設の整備

対策・施策の実施により削減効果が現れており、目標達成可能な水準となっている。

⑦ テレワーク等情報通信を活用した交通代替の推進

2010年度の排出削減見込量は、目達計画策定時の340万t-CO₂に対して、50.4万t-CO₂に修正している。これは、IT新改革戦略（2006年1月IT戦略本部策定）等現在の政府目標に基づきテレワーク人口が就業者人口に占める割合の2010年の目標を25%から20%に変更したこと、対策の削減量についてバス、鉄道等の交通量削減による削減量を積算せず乗用車による削減量のみに限ったことなどによる。

この排出削減見込量を修正した不足分については、他の対策・施策によりカバーすることを検討する必要がある。

iii) 物流の効率化

① 海運グリーン化総合対策

スーパーエコシップ等の新技術の開発・普及促進、内航海運業の参入規制の見直し等により、CO₂排出の削減効果は現れてきており、このまま推移すれば、多少の変動は想定されるものの、おおむね目標達成が可能な水準である。引き続き、現行の対策・施策の着実な進捗を図っていく必要がある。

② 鉄道貨物へのモーダルシフト

高速貨物列車の導入、貨物駅のコンテナ列車対応化等を通じて、CO₂排出の削減効果は現れてきており、このまま推移すれば、多少の変動は想定されるものの、おおむね目標達成が可能な水準である。引き続き、現行の対策・施策の着実な進捗を図っていく必要がある。

③ トラック輸送の効率化

規制の緩和による営業用貨物輸送の活性化等を通じて、大幅な削減効果が現れており、目達計画上の目標を大幅に上回る水準である。引き続き、削減効果の一層の顕在化を図るため、現行の対策・施策の着実な進捗を図っていく必要がある。

④ 国際貨物の陸上輸送距離の削減

外航船舶が寄港可能な港湾の整備等により、最寄り港までの海上輸送を可能とする環境を整備し、トラック輸送に係る走行距離を短縮し、CO₂排出を削減する施策を進めている。

対策評価指標として用いている国際貨物の陸上輸送の削減量は、5年おきに実施しているコンテナ貨物流動調査等によっていることから、2002年度のデータが最新であり、最近の対策・施策の進捗を評価できていない。なお、次回の調査は2008年度に実施する予定である。

iv) 公共交通機関の利用促進等

① 公共交通機関の利用促進

鉄道新線の整備、ICカード導入等による既存の鉄道・バスの利用促進、通勤交通マネジメントなどの手段により、マイカーから公共交通機関への転移を促進する施策である。

現時点で得られる最新のデータは2004年度までであるが、CO₂排出の削減効果は現れてきており、このまま推移すれば、おおむね目標達成が可能な水準である。ただし、通勤交通マネジメントは2006年度に開始したところであるため、現時点では対策の進捗及びCO₂削減効果を評価できていない。

② 鉄道のエネルギー効率の向上

税制優遇措置等により、よりエネルギー効率の高い新型車両への代替を促進する施策である。

現時点で得られる最新のデータは2004年度までであるが、CO₂排出の削減効果は現れてきており、このまま推移すれば、おおむね目標達成が可能な水準である。引き続き、現行の対策・施策の着実な進捗を図っていく必要がある。

③ 航空のエネルギー効率の向上

新規機材の導入に対する税制優遇措置による支援や航空管制・着陸装置の高度化等を通じて、削減効果は現れてきており、2010年度時点ではおおむね目標達成が可能な水準まで到達するものと予測される。引き続き、現行の対策・施策の着実な進捗を図っていく必要がある。

2) 民生部門（住宅・建築物）

① 住宅の省エネ性能の向上

「エネルギーの使用の合理化に関する法律」における省エネ基準の強化、省エネ措置の届出義務化及び対象の拡大を始め、住宅性能表示制度の普及・促進、住宅ローン金利の引下げによる省エネ住宅の誘導、地域住宅交付金等の活用により、住宅の省エネ性能の向上を推進している。

対策評価指標については、新築住宅の省エネ基準適合率が2008年度で50%の目標に対して、2005年度の実績値は30%である。2006年4月施行の省エネ措置の届出義務化等により相当の効果がある見込みであり、2007年度において44%の適合率と推計されているように、おおむね目標達成可能な水準である。引き続きこれらの施策を着実に推進する必要がある。

② 建築物の省エネ性能の向上

「エネルギーの使用の合理化に関する法律」における省エネ基準の強化、省エネ措置の

届出義務化及び対象の拡大を始め、総合的な環境性能評価手法(CASBEE)の開発・普及、日本政策投資銀行の融資等による支援により、建築物の省エネ性能の向上を推進している。

対策評価指標については、新築建築物(2,000m²以上)の省エネ基準適合率が2006年度で80%の目標に対して、2004年度の実績値は74%で順調に推移しており、目標達成可能な水準である。引き続きこれらの施策を着実に推進する必要がある。

3) 産業部門（建設施工分野）

○ 建設施工分野における低燃費型建設機械の普及

低燃費型建設機械を普及させる施策の一環として、2007年11月から低燃費型建設機械指定制度創設の運用を開始し、指定機械を取得する場合の支援措置として融資制度を実施している。

対策評価指標については、低燃費型建設機械普及率が2010年度で30%の目標であるが、制度の運用が開始された直後であり普及率の算定は不可能である。今後、燃費基準値の策定や対象機種拡大など、低燃費型建設機械の指定制度の充実を図るとともに、指定機械の直轄工事での積極的利用を図るためのインセンティブ措置を検討することが必要である。

4) 一酸化二窒素対策（下水道）

○ 下水汚泥焼却における燃焼の高度化

下水汚泥の燃焼の高度化の基準化を検討するとともに、下水汚泥の高温焼却を実施する下水道管理者に対して焼却炉の新設・更新等への国庫補助の実施やN₂O削減効果についての情報発信等を実施している。

対策評価指標については、高分子流動炉の燃焼の高度化の普及率が2010年度で100%に対して、2005年度は37%に止まっており、現状のままでは目標達成は困難となる見込みであり、目標達成に向けて更なる促進策が必要である。

5) 温室効果ガス吸収源対策（都市緑化等）

○ 都市緑化等の推進

都市公園の整備、道路、河川その他の公共公益施設での緑地空間の確保、民間開発とともになう緑の確保、「都市緑化月間」等の緑の創出に関する普及啓発などにより、公的主体のみならず市民、企業、NPO等の幅広い主体による緑化を推進している。

都市緑化等による温室効果ガスの吸収量については、新たな国際ガイドライン（「土地利用、土地利用変化及び林業に関する良好手法指針」（LULUCF-GPG））に基づき、算定方法の精査・検討を行い、それに伴い、新たな目標値及び対策評価指標を設定する。吸収源として選択した植生回復活動は、「最小面積0.05ha以上の植生を造成することを通じ、その場所の炭素蓄積を増加させる」活動とされているため、対策評価指標としては、現行の高木植栽本数に代わり、新たに緑地が整備された面積を設定する。

(3) 今後の方向性（見直しの視点）

2007年10月2日の地球温暖化対策推進本部で決定された「京都議定書目標達成計画の見直しに向けた基本方針」によると、目達計画に示された対策・施策は進展しているものもあるが、総合的に見れば対策が進捗しているとは言えない状況にあり、目達計画策定時における各対策の排出削減見込量を達成するためには、過去を上回る進捗が必要な対策が多く見られることから、対策の進捗は極めて厳しい状況にある。

この状況を踏まえ、国土交通省では引き続き運輸部門及び社会資本整備分野における対策・施策を着実に推進するとともに、更なる削減の可能性が見込める対策の一層の強化に向けて早急に検討を進める必要がある。また、ポスト京都議定書を見据えた中長期的視点に立つ必要もある。このような視点から、今後の国土交通分野における対策・施策の展開にあたり、特に重点的に取り組むべき事項は以下の通りである。

- ・都市構造・地域構造の見直し
- ・環境負荷の小さい交通体系の構築
- ・ライフスタイル・ビジネススタイルの変革
- ・複合的な成果を追求する総合的な政策の推進
- ・多様な主体の参加・協働
- ・技術革新等による対策・施策の支援

(4) 地球温暖化対策の強化

当面の重要な課題は、京都議定書に定められた目標を確実に達成することであり、2008年度から第一約束期間が始まることを踏まえると、温室効果ガスの排出削減を短期的に実現する対策・施策については重点的に取り組む必要がある。また、国土交通分野の施策、特に、都市構造・地域構造の変革を視野に入れた取組みはかなりの長期間を要するものであり、ポスト京都議定書も念頭に置いた中長期的な取組みが常に求められている。

以上を踏まえつつ、低炭素社会の構築を目指し、公共交通の利用促進、物流の効率化、交通渋滞の緩和、自動車・船舶の燃費向上、住宅・建築物の省エネ性能の向上、低炭素型の都市構造の構築など、地球温暖化対策の強化を図る。

(i) 公共交通の利用促進

「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」を活用し、地域の自立した日常生活の確保等のために、地域の協議会が行う多様な取組みに対し、一括で総合的に支援する柔軟な制度（地域公共交通活性化・再生総合事業）を創設

(ii) 交通流の円滑化

環状道路等幹線道路ネットワークの整備、交差点の立体化等を推進するとともに、高速道路の多様で弾力的な料金施策、自動車交通需要の調整、ITSの推進、路上工事の縮減、ボトルネック踏切等の対策を実施

(iii) 物流の効率化

- ・グリーン物流パートナーシップ会議を活用した物流効率化の取組みへの支援（補助金等）の実施
- ・都市内物流効率化に向け、各地域の多様な関係者が参画し、情報共有等を行う協議会設立等への支援の実施
- (iv) 自動車・船舶の低燃費化
 - ・燃費性能及び排出ガス性能に優れた環境負荷の小さい自動車の更なる普及に向けた施策の推進
 - ・船舶の燃費性能を評価する指標を確立し、燃費性能の優れた船舶の普及を推進
- (v) 住宅・建築物の省エネ性能の向上
 - ・大規模な住宅・建築物については、担保措置を強化
 - ・一定の中小規模の住宅・建築物についても届出を義務化
 - ・戸建住宅等を念頭に、事業者等による省エネ性能の向上を推進
 - ・より高い省エネ性能を備えた住宅・建築物の建築の促進
 - ・消費者にも分かり易い省エネ性能の表示の推進
 - ・既存の住宅ストックの省エネ改修促進税制の創設
- (vi) 低炭素型都市構造の構築

都市・地域全体の環境負荷の低減に向け、さまざまな都市機能が集約し、公共交通が中心となる集約型都市構造の実現、都市緑化等の推進、下水道における資源エネルギーの有効利用、エネルギーの面的な利用の促進などの施策を総合的に展開

4. 3 その他の環境分野の主な取組みの評価

(1) 海洋政策を巡る現状について

海洋・沿岸域環境の保全については、これまで漂流・漂着ゴミ対策等の取組みを推進するとともに、NOWPAP、PEMSEA等の地域的枠組への貢献も行ってきているが、平成18年6月には「国土交通省海洋・沿岸域政策大綱」に具体的施策として海洋・沿岸域の総合的管理を位置付け、さらに平成19年4月には「海洋基本法」が成立し、海洋・沿岸域の総合的管理や国際協力を政府一体となって推進することとされた。

今後は、海洋基本法に基づき策定された「海洋基本計画」に基づき、環境の保全はもちろん、海洋資源の保全や海洋の安全の確保等様々な分野を網羅した海洋・沿岸域の総合的管理を、内閣官房総合海洋政策本部が中心となって推進し、先進的な取組みを国際的にアピールしていくことが求められる。

(2) 河川環境の整備と保全の取組みについて

河川環境の整備と保全については、多自然川づくり等による生物の生息・生育・繁殖環境の保全・整備、かわまちづくり等による魅力ある水辺空間の整備、清流ルネッサンス等による河川利用・生活環境に配慮した水量・水質の確保、市民と連携した河川美化等の取組み等による地域・市民との連携・協働といった様々な取組みを実施してきたところである。

今後は、河川環境の整備・保全についても、その目標像を明確にするための検討を進め、真に環境目的を内在化した上で、自然環境の保全・再生や河川における賑わいの場の整備・創出といった河川環境整備を推進していく。

(3) 住宅の長寿命化（200年住宅）の推進について

住宅を長期にわたり良好な状態で使用することにより環境負荷の低減等に資するため、「長期優良住宅の普及の促進に関する法律案」を国会に提出するとともに、超長期住宅先導的モデル事業の創設等を盛り込んだ予算案並びに住宅の長寿命化促進税制の創設を行う税制改正を取りまとめるなど、住宅の寿命を延ばす「200年住宅」の取組みを進めた。

今後は、新法に基づく認定制度の活用等により、長期優良住宅の普及等を図るとともに、住宅履歴書の整備、長寿命化に対応した新たな住宅ローンを提供する仕組みの構築等に取り組むことにより、建設、維持管理、流通の各段階において長期にわたり使用可能な質の高い住宅の整備・普及の推進を図る。

(4) 良好な生活環境の形成について

i) 沿道大気環境対策

自動車による大気汚染については、これまで実施している対策の効果等により、二酸化窒素（NO₂）ならびに浮遊粒子状物質（SPM）いずれも順調に改善している。

引き続き、長年環境基準を達成していない箇所を中心に、可能な限り早期の環境基準の達成に向け関係機関と連携し、交差点改良や道路緑化等の道路改善対策などを立案・実施する。

ii) 自動車単体対策

次世代低公害車開発・実用化促進事業、CNG車等の導入に対する補助及びグリーン税制等の実施により、低公害車の開発・普及を促進している。また、使用過程車の排出ガス検査において、黒煙だけでなく、燃料の未燃焼成分等も高い精度で計測が可能であるオパシメーターを2007年9月より順次導入し、PM検査の高度化を図っている。

今後も引き続きこれらの取組みを実施し、更には、NO_x基準値及びPM基準値を大幅に強化したポスト新長期規制として自動車の排出ガス規制を強化することにより、環境負荷の低減に取り組む。

第5章 環境政策の課題と方向性

5.1 現在の情勢を踏まえた課題

以上のような主な取組みの評価及び審議会環境部会等での議論を踏まえ、以下の課題を抽出した。

(1) これまでの取組みを踏まえた総括的な評価

- ・ 行動計画を策定して環境のさまざまな問題について積極的に取り組むよう各分野での施策の転換が進みつつある状況であり、今後より具体的な取組みの定着が期待される。
- ・ 点検を通じて整理された個々の取組みに関する課題に対する具体的な対応について検討が必要である。

(2) 環境政策のあり方に関する課題

- ・ 気候変動に関する認識や切迫度が変化している情勢を踏まえると、全般的に危機感の不足がみられる。温暖化対策への全部局の参加が期待される。
- ・ 現時点で見ると、環境行動計画の主な取組みの中で省エネルギーの側面への問題意識が不十分である。
- ・ 生物多様性の保全が重要な課題であるにもかかわらず、持続可能な国土の形成の取組みの中において、生物多様性の観点が弱い。
- ・ 気候変動の問題については、環境対策との両輪の観点で適応策の必要性へ言及することが重要である。
- ・ 総合的・統合的な取組みが重要。全体像を持たずに、施設単体やある側面だけで単発的に環境対策を行うのみでは不十分であり、局毎の取組みの効果的な連携・統合が依然として十分図られていない。
- ・ グローバルな問題やローカルな問題が絡んできている中で、圏域の広さに応じた一体的な取組みや、時間軸の長さを踏まえたきめ細かな対策を総合的に検討することが重要である。
- ・ トップランナー支援や先進事例づくりに一定の成果が見られるが、物流など国民のライフスタイルの変化と関係する分野において、情報の共有により消費者が選択できるようになること、ソフトとハードの連携の輪を広げ具体的な相乗効果を上げることがまだ不十分である。
- ・ 地域特有の文化は環境に優しいなど、文化は環境と持続可能性の面で類似しており、文化の観点を施策に盛り込むと両者の相乗効果を期待できる。
- ・ 持続可能な社会づくりの日本全体や地球全体の長期ビジョンを共有することが求められている中で、長期的に効果が期待できる施策を推進する長期的視野の計画や東アジア等との連携の重要性が高まっている。

(3) 行動計画のあり方に関する課題

- ・環境行動計画には目標数値や期限がないため、当該計画を評価すること自体が困難であり、評価という言葉は弾力解釈してレビューを行う必要がある。
- ・レビューの中で、行動計画とはそもそも何か、評価が何故難しいのかを整理し、次の環境行動計画の見せ方を提示することが重要である。

5. 2 今後の環境政策推進の方向性

レビューで抽出した以上のような課題や環境に関する最近の議論を踏まえ、今後の環境政策を推進する上での基本的な考え方を、以下の通り取りまとめた。

(1) 今後の環境政策推進の基本的な考え方

① 国土交通省の幅広い政策手段を戦略的に活用するとの観点から、総合性・連携性という視点を尽くすべき

21世紀環境立国戦略において重要課題と位置づけられている持続可能な社会の実現のためには、我が国全体として、環境、経済、社会のすべての面での価値を統合的に向上させるような取り組みが求められているとともに、低炭素社会、自然共生社会、循環型社会の3つを統合的に実現していくような取り組みを着実に実施していくことが必要である。

これら2つの側面を実現する上で、国土交通省としては、活動の「場」と「空間」を施策対象とし、ハード、ソフトの両面で幅広い政策手段を持つという独自の強みを有しており、こうした強みを効果的に発揮していくために、戦略的な施策展開を行うことが不可欠である。

また、低炭素社会、自然共生社会、循環型社会の3つの社会を統合的に構築し、持続可能な社会を実現するに当たっては、①政策課題が分野横断的で多岐にわたること、②このため課題を解決するためには交通ネットワーク、生態系ネットワーク、物質循環などのネットワーク（「つながり」）の確保を意識して施策を展開することが求められることから、（単発的な取り組みでは効果的に対応することはもはや困難であり、）総合性・連携性に重点を置いた戦略的な施策の実施が重要である。

さらに、総合性・連携性をより強化するためには、国土交通省内にとどまらず、外部の多様な主体と共に行動するという視点が更に重要性が増している。

② 人や企業の行動に働きかけるという視点を重視すべき

温室効果ガスの大幅削減などの抜本的な環境対策を実現するためには、従来型の施策に加え、人や企業に対し、ライフスタイル・ビジネススタイル（人や企業の行動原理）の変革を促すソフト面を重視した取り組みの重要性が高まっており、人の消費活動や企業の生産活動に注目し、環境に配慮した選択を促すようなメカニズム（資金的インセンティブ、

見える化等の情報インセンティブ等)を市場に組み込むことが効果的である。

また、国民の価値観の多様化に対応して生活の質の向上を図るためには、人や集団の行動の共通理念としての(生活)文化に着目した取り組みが今後一層重要となる。

③ 面的広がり(圏域)、時間的広がり(時間軸)の視点を重視すべき

施策の企画・実施に当たっては、課題の面的広がりに応じた適切な施策の選択が必要である。このため、地域として取り組むべき課題、流域単位で解決すべき課題等については、施策の全体像を描いた上で、個々の施策を戦略的に位置づけるという面的視点が必要である。

また、広域的視点としては、日本国内にとどまらず、東アジアまで含めた国際的な広がりという視点も重視していくべきである。

さらに、将来における問題や損失の発生を最小限にとどめるためには、データや科学的知見の蓄積、技術の研究開発を進めていくことが不可欠であり、これらを踏まえた、長期的視点、予防的視点^(注1) 順応的視点^(注2)に基づく施策の展開に積極的に取り組む。

(注1) 予防的視点：不確実性を有することを理由として対策を取らない場合に、問題発生で生じる被害や対策コストが非常に大きくなる問題や一度生じると将来世代に及ぶ取り返しがつかない影響をもたらす可能性がある問題に対して、完全な科学的証拠が欠如していることをもって対策を延期する理由とはせず、科学的知見の充実に努めながら対策を講じる考え方。

(注2) 順応的視点：一度政策判断を行った問題について、前提となる判断材料に変更が生じた場合、柔軟に施策変更を行う考え方。特に生態系は複雑で常に変化し続けるため、そのすべてはわかり得ないことを認識し、その管理と利用についてモニタリングとその結果に応じて柔軟に見直す必要がある。

(2) 今後の環境政策の重点戦略

基本的な考え方を踏まえ、今後国土交通省として重点的に推進すべき環境政策の分野を「5つの柱」として整理し、戦略的に取り組んでいくことを提案する。

① 京都議定書の目標達成に向けた取り組み

京都議定書の目標達成は当面する重要課題であり、温室効果ガスの排出削減を短期的に実現する対策・施策については、特に重点的に取り組む。特に、排出量の大きい運輸部門と住宅・建築物分野の対策を強化して展開。

② 低炭素社会の骨格づくり

1) 低炭素型の都市・地域づくり

経済活動・社会活動の器である都市や地域の構造自体を抜本的に見直す集約型都市構造など低炭素型の地域づくりに向けた総合的な取り組みを関係する各部門、各主体の連携の下で実施。

2) 低炭素型の交通・物流システムの構築（特に幹線交通）

既存ストックを最大限活用しつつ、鉄道や道路、港湾、空港の結節性の向上や必要な社会資本の整備等のハード対策、輸送事業者や荷主への規制・誘導策や消費者への普及啓発などのソフト対策の両面を通じて、交通のマネジメントを総合的に推進。

③ 負の遺産一掃と健全な国土に向けた取組み

大気、水質等の汚染対策、都市の熱環境対策、水循環系の再構築、生物多様性の保全などの継続した取組みが必要な環境問題への対応を着実に推進。

④ 環境を優先した選択の支援・促進

国民や企業などの関係者が参加し協働するための場づくりやいわゆる“見える化”の推進などの情報を国民に提供することなどにより、循環型の社会経済システムの構築やライフスタイルの見直し、家庭や職場での努力や工夫を支援・促進。

⑤ 地球環境時代の技術開発・国際貢献

先進技術の更なる研究開発を推進・支援、調査・観測・分析・情報提供を推進するとともに、交通分野の大臣会合でのイニシアチブの発揮、CDMの活用促進、外航海運・航空・水・海洋などの分野での貢献を通じて国際連携を強化。

5. 3 環境行動計画の改定に向けた考え方（役割、改善事項、改定の進め方）

以上のことを具体化するためには、新たな環境行動計画の作成に着手することが必要であり、計画の作成にあたっては、本政策レビューを踏まえ以下に留意して進める必要がある。

（1）環境行動計画の役割

以下を通じて現行計画で目指した国土交通行政の改革（グリーン化）の定着を目指す。

- ・直面する課題に対応した取組みを分かりやすく打ち出すこと。
- ・国土交通省が取り組む環境施策の体系を示す大綱。
- ・施策の進捗を評価するPDCAのツール。

（2）改善すべき事項

- ・短期的視点と中長期的視点の2つの視点を盛り込む。
- ・平成20年度～平成24年度の5年間の計画対象期間を設定する。
- ・目達計画や社会資本整備重点計画等と整合を取った数値目標を盛り込む。

（3）改定の進め方

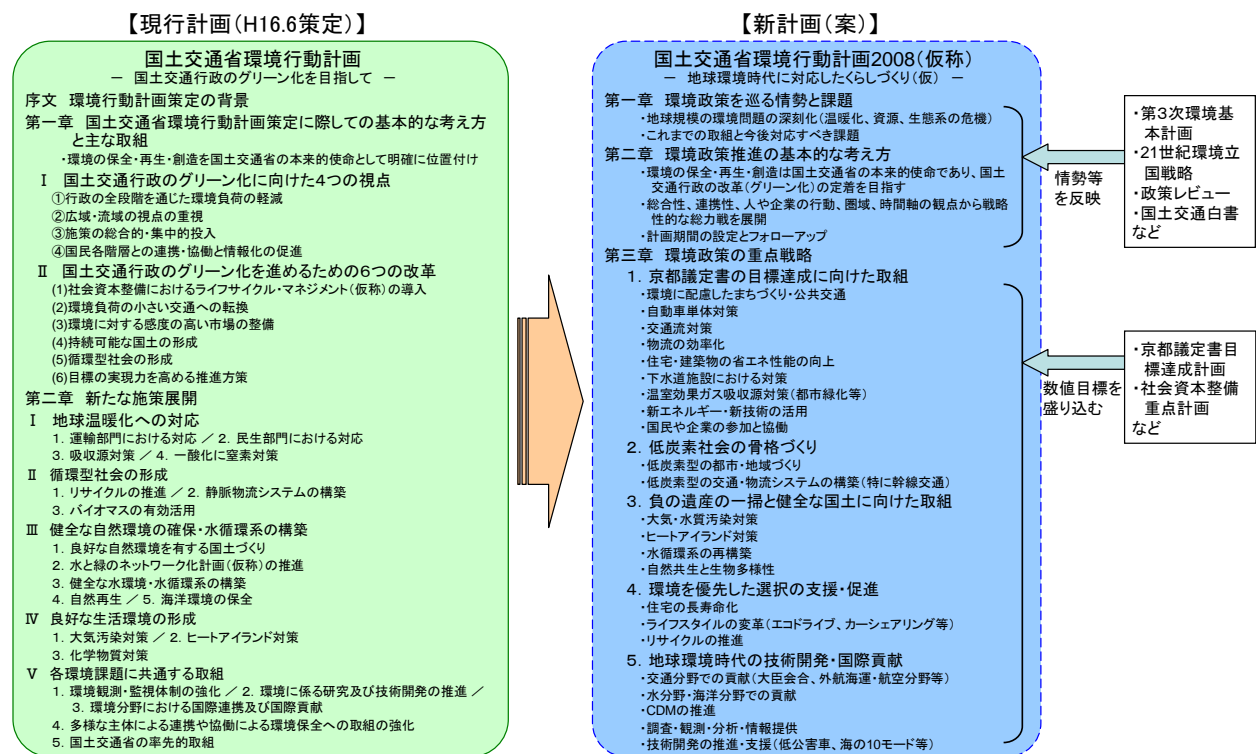
- ・計画は、国土交通省環境政策推進本部（本部長：国土交通大臣）決定とする。
- ・「国土交通省環境政策の基本的方向（平成15年3月策定）」を廃止し、統合する。

- ・国土交通省環境政策推進本部幹事会で案を作成する。
- ・社整審・交政審環境部会の場合やパブリックコメントを通じて第三者の意見を聴く。
- ・G8北海道洞爺湖サミット前となる平成20年6月の策定を目指す。

※なお、温暖化の影響への適応策については、防災・水資源分野が中心となることを踏まえ関係部局と位置付け方について検討する。

以下にこれらを踏まえた新たな環境行動計画の骨格（案）を示す。

新たな環境行動計画の骨格（案）



今後、この骨格（案）をもとに関係部局とも連携を図りながら施策の具体化を進め、今年7月に予定されているG8北海道洞爺湖サミット前に新たな環境行動計画を取りまとめることで、国内外に国土交通省の環境に関する取組みをアピールしていくこととしたい。

審議会環境部会における説明資料

- I 基本的な考え方の点検・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ P1
- II 主な取組みの点検・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ P7
- III 主要環境分野の各局等の取組みの点検・・・・・・・・ P25
- IV 京都議定書目標達成計画の評価・見直しに関する最終とりまとめ・・ P47

基本的な考え方の点検

(環境・エネルギーに関する情勢の整理)

環境行動計画策定時(平成16年6月)以降の環境・エネルギーに関する主な議論

1. 第三次環境基本計画の策定(平成18年4月閣議決定)

○持続可能な社会をつくり出すための考え方として「今後の環境政策の展開の方向」を提示

- ・環境効率性を高めるため、様々な手法のベストミックス、インセンティブが働くような合理的な仕組みづくり等による環境的側面、経済的側面、社会的側面の統合的な向上
- ・「もったいない」という考え方もいかしつつ、100年後の世代にも伝えられるライフスタイルへの転換
- ・自然環境の多様性の維持と質の向上・回復や、既存物への着目によるストックとしての国土の価値の増大
- ・最大限の科学的知見を追求しつつ、対策コストが非常に大きくなる問題や将来世代に及ぶ影響をもたらす可能性のある問題に対し、予防的な取組方法の考え方など不確実性を踏まえた施策決定と柔軟な施策変更
- ・連携の強化、施策プロセスへの広範な主体による参画の促進、行政と国民とのコミュニケーションの向上
- ・国際的な戦略を持った取組の強化
- ・長期的な環境影響や対策が必要な課題については、バックカスティングの手法も採用 等

2. 21世紀環境立国戦略の策定(平成19年6月閣議決定)

○国内外をあげて取り組むべき環境政策の方向を明示し、今後の世界の枠組みづくりへ我が国として貢献するための指針

- ・地球規模での環境問題の深刻化「3つの危機」(温暖化、資源の浪費、生態系)
- ・3つの危機に対して、持続可能な社会に向け「低炭素社会」「循環型社会」「自然共生社会」の実現が必要
- ・持続可能な社会の「日本モデル」を構築し、アジアそして世界の発展と繁栄に貢献

○戦略1として低炭素社会づくりの長期ビジョン、2013年以降の国際枠組み構築に向けた「3原則」、国民運動の展開を新たに提案

- ・この他、「環境基本計画」を基に外交の動きを意識して政策的、戦略的に記述

3. 京都議定書の発効(平成17年2月)

○2008年(平成20)～2012(平成24)年度における年度別の温室効果ガス排出量を、1990年(平成2)年度から6%削減することを、法的拘束力ある我が国の約束として規定

4. 京都議定書目標達成計画の策定(平成17年4月閣議決定)

○京都議定書の国際約束である6%削減を達成するため、2010(平成22)年度における各部門の目標を設定

・運輸部門	1990年度:2億1700万トン → 2005年度:2億5700万トン	2010年度目標(目安):2億5000万トン	
・民生(業務その他)部門	1990年度:1億6400万トン → 2005年度:2億3800万トン	2010年度目標(目安):1億6500万トン	※1990年度、2005年度の値は、環境省発表
・民生(家庭)部門	1990年度:1億2700万トン → 2005年度:1億7400万トン	2010年度目標(目安):1億3700万トン	

5. 「ハイリゲダム・サミット」におけるサミット首脳宣言「世界経済における成長と責任」(平成19年6月)

○環境・エネルギーに関する国土交通省関連事項としては、エネルギー効率(持続可能な建物・運輸)を提示(持続可能な建物)

67. 建物を効率的にする機会は大い。2007年4月にベルリンで行われたエネルギー効率に関するEU/G8会議に基づき、我々は以下の措置を講ずる。

- ・G8による「持続可能な建物ネットワーク」を設立し、主要新興経済国の参加に対しても門戸を開く。このネットワークは、新築及び既存の建物の異なる状況及び低炭素・ゼロ炭素の建物の開発と展開を十分考慮しつつ、特に冷暖房における再生可能エネルギーの利用と建物におけるエネルギー効率の実施について評価、助言する実際的な手法を発展させるものである。
- ・建物分野において、エネルギー効率を向上し、再生可能エネルギー利用の相当な拡大を達成する。等

(運輸)

68. 今日、世界中に6億台の自動車が存在し、2020年までにこの数は2倍になると予測されている。これを踏まえ、我々は以下の措置を講ずる。

- ・運輸分野におけるエネルギー効率を高めるため作業する。このため、我々は、我々の政府に対し、特に、革新的なエンジン・コンセプト、代替燃料、都市計画措置、公共輸送、輸送方法の最善の連結可能性を含む、運輸分野における二酸化炭素排出及びエネルギー需要を明確に削減でき、代替燃料とエネルギー媒体(バイオ燃料、水素、LPG/CNG、電気、ハイブリッド等)の全燃料消費に占める割合を増加する数多くの措置と様々な手段を育成するよう求める。
- ・例えば、合成及びセルロースのバイオ燃料、特に燃料電池との組み合わせにおいて、二酸化炭素を排出しない水素、といった燃料の多様化は、第二世代のバイオ燃料の技術が商業的に利用可能となれば、輸送の二酸化炭素排出削減において決定的となろう。
- ・必要な措置の実施を監視し、2年毎の「環境に優しい自動車会議」にて進捗を議論する。その結果はG8首脳へ報告される。
- ・白物家電製品に既に導入されているような形で、新車に対してエネルギー効率ラベルを導入する。等

6. 京都議定書目標達成計画の見直しに向けた基本方針(平成19年10月地球温暖化対策推進本部決定)

○2010年度国内排出量見通しでは-6%には1.5~2.7%の不足が見込まれる

○現行対策について、総合的に見れば、対策が十分進捗しているとは言えず、過去を上回る進捗が必要

○不足削減量の解消に向け、既存対策の確実な実施や深掘り、追加対策の具体化が必要

・特に排出量の伸びが著しい業務部門・家庭部門の対策について、抜本的に強化することが必要

・さらに、短期的視点のみならず中長期的な視点も踏まえたうえで、国民全体が総力を挙げて温室効果ガスを削減するよう、ライフスタイル・ビジネススタイルの変革等を促すような対策の強化も視野において考える必要がある

7. エネルギー基本計画の改定(平成19年3月閣議決定)

○エネルギー需要対策として、新たに「省エネ投資が市場から評価される仕組みの確立」「省エネ型都市・地域の構築」を提示(省エネ投資が市場から評価される仕組みの確立)

・(省エネ投資を促進する)枠組みを国際的にも広め、ひいては地球規模での気候変動問題の解決にも積極的に貢献していく。そのため国内において、各部門・分野でトップランナー基準等ベンチマークを整備し、公表するとともに、これらのベンチマーク及び評価制度の普及に向けて、IEA(国際エネルギー機関)を活用しつつ、国際的な対話を行う。

(省エネ型都市・地域の構築)

・高温排熱の有効利用による都市・地域の省エネルギーはもとより、(中略)道路ネットワークの整備(中略)、物流分野における環境負荷低減活動の推進、未利用廃熱等を利用した面的なエネルギー融通の推進、(中略)公共交通へのシフトの促進といった交通システムの在り方の見直しなど、社会システムや都市構造そのものに変革を迫るような課題について、検討を進める。

8. 新たな循環型社会形成推進基本計画の策定のための具体的な指針(平成19年8月中央環境審議会意見具申)

○第3次環境基本計画の基本的な考え方、中長期的な目標等の方向性を基本とする

(自然の物質循環とその一部を構成する社会経済システムの物質循環両方の適正な循環を確保)

○特に以下について重点的に検討する

- ・低炭素社会、自然共生社会を目指す取組と統合的な展開を推進するため連携を強化する施策
- ・3Rの国民運動の展開を一人一人のライフスタイルの変革につなげていく施策
- ・3Rに関する制度・技術・経験の国際的に発信、支援、東アジア全体の適切な物質循環のための施策

9. 第3次生物多様性国家戦略案のとりまとめ(平成19年9月中央環境審議会)

○施策は着実に進展しているものの、3つの危機(人間活動や開発、人間活動の縮小、人間にもちこまれたもの)は依然進行

○100年先を見通したうえで今後5年間程度の間に取り組むべき施策の方向性を4つの基本戦略として提示

- ・生物多様性を社会に浸透させる
 - －専門家やNGOが核となった市民参加型調査
 - －生物多様性に配慮した食品や木材の購入などのライフスタイルの転換の提案
- ・地域における人と自然の関係を再構築する
- ・森・里・川・海のつながりを確保する
 - －都市内の水と緑のネットワークの形成
 - －河川・湖沼・湿原・湧水・ため池・水路・水田など水域のネットワークの形成
- ・地球規模の視野を持って行動する

10. (アスベストに係る)政府の過去の対応の検証について(平成17年9月アスベスト問題に関する関係閣僚会合)

○アスベスト問題に関する政府の過去の対応について、予防的アプローチが十分認識されていなかった点を反省点として提示

それぞれの時点において、当時の科学的知見に応じて関係省庁による対応がなされており、行政の不作為があったということはないが、当時においては予防的アプローチ(完全な科学的確実性がなくても深刻な被害をもたらすおそれがある場合には対策を遅らせてはならないという考え方)が十分に認識されていなかった(中略)等の反省すべき点も見られた。

環境に関する最近の議論から抽出した論点の整理(案)

1. 総合的・統合的な施策展開

- ①低炭素社会・循環型社会・自然共生社会の統合的な展開
- ②環境面・経済面・社会面の統合的な向上による効率的・重点的な施策展開
- ③ハードとソフトの組み合わせなど手法のベストミックス
- ④適正な物質循環、生態系ネットワークなど「つながり」の確保

2. ソフト・マネジメントの重視

- ①連携、国民運動、市民参加、コミュニケーションの促進
- ②ライフスタイル・ビジネススタイルの変革・転換

3. 国際連携の強化

- ①日本の技術・ノウハウ(日本モデル)の国際的な発信、枠組みづくりへのリーダーシップ
- ②アジアをはじめとした世界の発展と繁栄に貢献

4. 中長期的視点・不確実性の考慮

- ①気候変動問題の克服に向け、生活様式や社会システムの変革にまで踏み込む改革的な長期ビジョンの必要性
- ②長期的な影響や対策となる問題については、バックキャストिंगの手法も参考
- ③科学的知見を追求しつつ、対策コストが甚大又は発現期間が長期となる問題については、予防的な取組方法の考え方、順応的な進め方など不確実性を考慮

国土交通省環境行動計画 の主な取組みの点検

① 計画プロセスにおける環境の内在化

事業の構想段階における住民参加手続きについては、複数案の作成、公表などのプロセスを各種運用指針等に導入し、取り組みを推進しているところであるが、これに加えて、構想段階において、事業の計画案を策定するに当たり、環境の保全・再生・創造の観点等から総合的に評価する仕組みについて検討する。

主な成果

- 平成15年6月 「国土交通省所管の公共事業の構想段階における住民参加手続きガイドライン」を策定
事業の構想段階における**標準的な住民参加手続き**を示したもの
→各事業毎に環境を内在化させたガイドライン等を作成し、ガイドライン等に基づいた取り組みを実施。
例)道路事業:「構想段階における市民参画型道路計画プロセスのガイドライン」
港湾事業:「港湾の公共事業の構想段階における住民参加手続きガイドライン」
空港事業:「一般空港における新たな空港整備プロセスのあり方(案)」
※河川事業については、河川法に基づき、河川整備計画の策定に際し学識経験者や関係住民等の意見聴取を実施
- 平成19年3月 「公共事業の構想段階における計画策定プロセス研究会」の設置
構想段階の**計画策定プロセスをより透明性**をもったものにするため、
これまでの取組や、環境省の「戦略的環境アセスメント導入ガイドライン」の策定などを踏まえつつ、計画策定の手続きのあり方や、社会経済面、環境面等総合的な観点からの評価のあり方などの計画検討プロセスを充実させたガイドラインの策定に向けた検討を行っているところ。

今後の方向性

- これまでの取組事例等から得られた知見、SEAガイドライン等の新たな動きを踏まえ、平成19年度中に新たなガイドラインを策定する予定
- 実際の個別事業への適用にあたって、地域特性や社会経済情勢等に十分配慮し、当該事業に最も適した計画策定のプロセスとなるよう、ガイドラインの趣旨を踏まえつつ、柔軟に対応する必要がある

② 環境の再生・創造を行う社会資本整備の推進

河川、内湾・沿岸域、里山等における効果的な自然環境の再生・創造の推進、公共施設空間を活用した計画的な緑化、グリーン・バンキングシステム等の取組の検討等を行う

主な成果

自然再生の推進

松浦川(佐賀県)



「河川の氾濫原的湿地を再生」「人と生物のふれあいの再生」を目標として、地盤の掘り下げ、シードバンク手法による植生復元などを実施。

失われた自然の水辺のうち、回復可能な自然の水辺の中で再生した水辺の割合	
平成14年度	0
平成18年度	15%
平成19年度(目標)	約2割

・「国民の関心が高い事業」、「緊急的に生態系の回復を行う事業」等、**社会的に関心の高い自然再生事業を集中的に実施**することにより、美しい河川環境や里山の環境を再生。

三河湾(愛知県)



港湾整備により発生した浚渫土砂を活用し、野鳥の飛来する干潟を再生。

失われた湿地や干潟のうち、回復可能な湿地や干潟の中で再生したものの割合	
平成14年度	約2割
平成18年度	約2割
平成19年度(目標)	約3割

びわこ地球市民の森(滋賀県守山市)



市民と行政の協働のもと、ドングリから育てた苗木等を植栽し、里山的環境の創出

計画的な緑化の推進

- ・市町村が策定する緑の基本計画に基づき、緑化の取組を総合的かつ計画的に実施
- ・公園、河川、道路、港湾等の公共施設空間を活用した緑化の推進

久屋大通り公園(名古屋市)



公園と道路が一体となった緑化の推進

都市域における水と緑の公的空間確保量	
平成14年度	12㎡/人
平成17年度	12.8㎡/人
平成19年度(目標)	1割増(13㎡/人)

課題

- 自然再生の推進に当たっては、客観的・科学的な手法が不足しているため、予測や評価のための科学的な研究を推進するとともに、地域での合意形成や連携した取組みのために、目標の立て方の明確化が必要
- グリーン・バンキング・システムの構築に当たっては、米国等と異なり、代償できる大規模な土地の確保が難しい等の条件の違いを考慮に入れることが必要

今後の方向性

- 公共施設空間を活用した緑化の計画的な推進や、集中的な自然再生に取り組むとともに、民有地緑化の更なる推進に取り組む

(1) 社会資本整備におけるライフサイクル・マネジメントの導入

③ 社会資本の戦略的維持管理（アセットマネジメント）の導入

○高度経済成長期に集中投資した社会資本の高齢化が進行^(※)し、今後必要な維持管理費、更新費が急増していることから、今後も厳しい財政状況が続くと、真に必要な社会資本整備だけではなく、既存施設の維持管理、更新にも支障をきたすおそれ。

○従来の事後的管理から予防保全的管理への転換を促進。

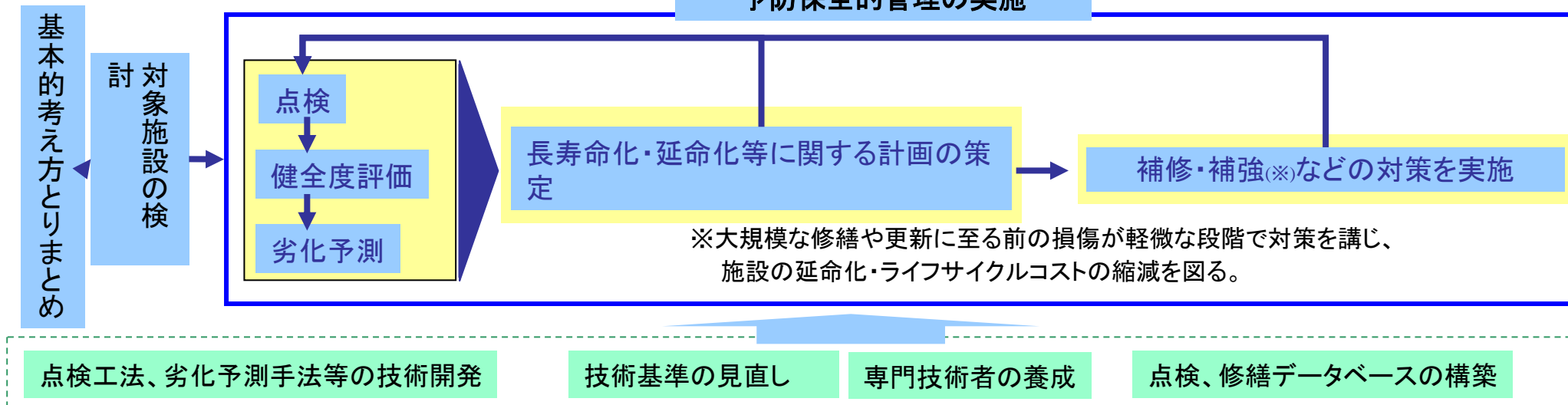
(※)建設後50年以上経過する社会資本の割合は平成18年度から平成28年度の10年間で急増。

道路橋梁:約6%→約20%、河川管理施設(水門、ポンプ場等):約10%→約23%、下水道管渠:約2%→約5%、港湾岸壁:約5%→約14%

主な成果

○予防保全的管理の導入促進に向けて、長寿命化・延命化等に関する計画策定を推進(橋梁、舗装、河川管理施設、下水道、港湾施設等)

～戦略的維持管理のイメージ～



課題

- 社会資本の戦略的維持管理の方向性、施設毎の最適な維持管理の考え方について検討を行う必要がある

今後の方向性

- 予防保全的管理への転換に向けた社会資本の戦略的維持管理の方向性等について検討
- 点検工法、劣化予測手法等の技術開発、技術基準の見直し、専門技術者の養成、点検・修繕データベースの構築等について課題を整理

(2) 環境負荷の小さい交通への転換

① 環境負荷の小さい物流体系の構築

荷主企業と物流事業者の立場の違いから、なかなか進まないCO2排出量削減へ向けた取組に対して、両者が協働で行うプロジェクトへの支援等を行う目的で、平成17年4月に「グリーン物流パートナーシップ会議」を設立。経済産業省及び関係諸団体と連携し、3つのワーキンググループ（WG）を活用しながら、事業者が主体的に取り組む事業への支援を行っている。

主な成果

□ 平成17年4月に「グリーン物流パートナーシップ会議」(*)を創設し、現在までに5回開催。

※ 主催: JILS・日本物流団体連合会・経済産業省・国土交通省 協力: 日本経済団体連合会

物流事業者・荷主企業・各業界団体・シンクタンク・地方公共団体等、2700超の企業・団体等が会員登録。

(平成19年8月現在)

現在までに推進決定を行った
事業件数

ソフト支援事業・・・7件

◎事前調査等のプロジェクトの創成を支援

モデル事業・・・52件

◎先進性のある取り組みを支援

普及事業・・・102件

◎モデル事業等を参考にした事業を支援

事例 (平成18年度国土交通大臣表彰受賞)

『31ftコンテナ共同利用方式による「スーパーグリーン・シャトル列車」計画』

○JR貨物、日本通運、全国通運、全国通運連盟が実施。東京～大阪間に中小企業でも利用しやすいコンテナ輸送のシステムを構築。

◎ CO2削減量 6,100トン/年

◎ CO2削減率 81.3%



課題

- 店着価格制や過度なジャスト・イン・タイム輸送など環境負荷の大きい商慣行の存在
- 物流に係るコスト及び環境負荷に関する消費者の意識を高める取り組みが不十分

今後の方向性

- 物流の効率化に資する商慣行の確立や、エコポイント制度の導入による消費者の物流への意識向上を目的とした事業に対しても支援を拡大し更なる環境負荷の低減を図る。

② 環境的に持続可能な交通（EST）モデル事業の実施



ESTの実現を目指す先導的な地域を募集し、意欲ある地域の革新的かつ総合的な取組に対して関連分野の支援策を集中的に講じるモデル事業を実施し、ESTの実現に向けての適切な連携強化のあり方を検討する。

主な成果

- 平成16年度から18年度にかけて27地域をESTモデル地域として選定
- それぞれの地域において、CO2排出量の削減目標等を設定し下に掲げる「ソフト施策」、「短期的ハード施策」、「長期的ハード施策」に係る施策を複数組み合わせることで実施

「ソフト施策」

- ・荷さばき駐車対策
- ・カーシェアリング
- ・バス路線の再編
- ・PTPSの導入
- ・公共交通利用促進のための普及啓発
- ・モビリティ・マネジメント など

「短期的ハード施策」

- ・パーク&ライド用の駐車場整備
- ・バスロケーションシステム
- ・交差点改良 など

「長期的ハード施策」

- ・道路整備
- ・鉄道路線開通 など

<富山市の事例>

【実施施策】

- ・公共交通の整備
- ・駅周辺等の交通拠点整備
- ・都市内道路空間の再編成
- ・都心居住の推進
- ・中心市街地の活性化

【目標】

- ・18年度に460[t-CO2]
- ※ 最終目標は631 [t-CO2]

【実績】

- ・18年度に463[t-CO2]



旧JR富山港線



LRT化



平成18年4月29日開業

課題

- 「ソフト施策」と「短期的ハード施策」を併せて実施した方がCO2削減効果が高くなるが、両者を組み合わせ一体的に実施するための基盤（財政面、地域の合意形成）が不十分である。
- 「長期的ハード施策」と「ソフト施策」については、実施のタイミングを合わせないと、ソフト施策実施期間内に目標とするCO2削減効果が期待できない。
- 「ソフト施策」のみを実施する場合のCO2削減効果およびその継続性があまり期待できない。

今後の方向性

- 短期的にCO2削減効果を生み出せる施策（「ソフト施策」+「短期的ハード施策」）に対する支援を充実し、全国規模で普及展開していく。
なお、既存の「長期的ハード施策」がある場合は、CO2削減効果増大のためタイミングを合わせる。

③ 環境にやさしい東アジア物流ネットワークの実現

世界の経済成長センターであるASEAN諸国において物流環境を効率よく整備することは、さらなる経済成長をもたらすとともに、地球環境問題解決にも資するものである。そのためには、日本のノウハウ・経験を活かした環境対策を推進することが効果的であり、日本としても日ASEAN域内の等質な物流環境の実現に向けて総合的に支援していく必要がある。

主な成果

「日ASEAN物流改善計画」：域内における物流改善方針
(2005.11「第3回日ASEAN交通大臣会合」)

- ・人材育成
- ・インフラ整備
- ・法体系の整備



＜人材育成面での効果＞

① 「日ASEAN物流人材育成ガイドライン」
の策定
: 効率的に人材育成を継続するための指針

② 3PL、アイドリングストップの推奨等、**環境負荷の低減**にも資する物流効率化を図るため、ASEAN域内において、パイロットセミナー・ワークショップを開催
2006年度: タイ、ベトナム、フィリピン、カンボジア 計4箇所実施(延べ360名参加)
2007年度: フィリピン、インドネシア、ラオス 計3箇所実施(予定)

課題

- ❑ 物流ネットワークを構成する各主体(行政、事業者、関係団体等)において環境意識が不徹底
- ❑ 貨物の遅れ、荷傷み、誤配、盗難等が発生する等域内ロジスティックサービスレベルが不均一
- ❑ 各国間の物流サービス業界関係者の意見交換や情報交換が少ない等、人材面における連携が不十分

今後の方向性

- ❑ 日ASEAN物流専門家会合等の場において、日本の制度や物流企業の取り組み等の事例を効果的に紹介すること等を通じて、人材育成プログラムの手法や対象等を見直し、環境意識の徹底、ロジスティックサービスの均一化及び人材交流の促進を実現することを目指す。

(3) 環境に対する感度の高い市場の整備

① ストック重視の住宅・建築物市場のグリーン化の推進

・住宅・建築物の既存ストック対策の強化

・環境性能の優れた住宅・建築物の普及促進

主な成果

省エネ法の改正(公布:H17.8、施行:H18.4)による対策の強化

■ストック対策の強化

・一定規模(床面積2,000㎡以上)の非住宅建築物の大規模修繕等を行う者に対し、所管行政庁への省エネ措置の届出を義務付け。

■住宅に関する対策の強化

・一定規模(床面積2,000㎡以上)の住宅についても、非住宅建築物と同様に所管行政庁への省エネ措置の届出を義務付け。

(H18年度届出実績 非住宅建築物:約5,400件,住宅:約3,100件)

【省エネ措置の届出義務(一定規模以上が対象)】

〈改正前(2003~)〉

2,000㎡以上の建築物(非住宅)
・新築・増改築の際、省エネ措置に係る事項を所管行政庁に届出
・省エネ措置が著しく不十分 → 指示・公表

拡充

〈改正後(2006~)〉

2,000㎡以上の建築物(非住宅)
・新築・増改築及び大規模修繕等の際、省エネ措置に係る事項を所管行政庁に届出
・省エネ措置が著しく不十分 → 指示・公表

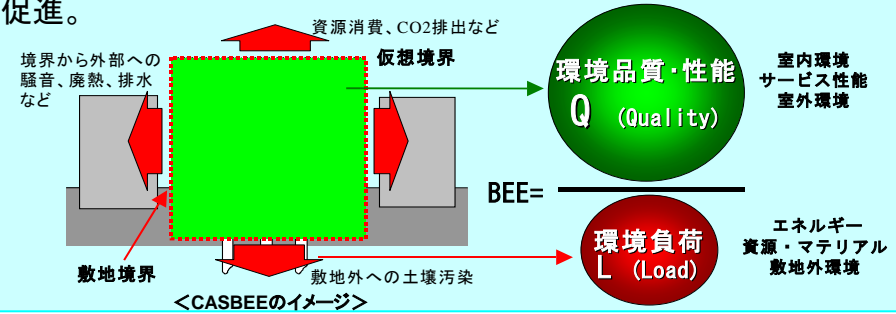
2,000㎡以上の住宅

・新築・増改築及び大規模修繕等の際、省エネ措置に係る事項を所管行政庁に届出
・省エネ措置が著しく不十分 → 指示・公表

○上記届出をした者は、届け出た省エネ措置に関する維持保全の状況を定期的に所管行政庁に報告。
(維持保全の状況が著しく不十分な場合は、所管行政庁が勧告)

建築物総合環境性能評価システム(CASBEE)の開発・普及

- ・新築建築物に係る評価ツールに加え、既存建築物(H16.7)、改修(H17.7)、ヒートアイランド対策(H17.7)、まちづくり(H18.7)、戸建住宅(H19.9)のそれぞれに対応したものを開発し、普及を促進。
- ・11地方公共団体(H19.10時点)において、CASBEEを活用した環境計画書の届出制度を導入。(届出累計:約1,400件(H19.3時点))
- ・第三者による評価結果の認証制度の実施。(認証累計:約20件(H19.10時点))
- ・評価を実施する評価員を養成するための講習及び登録制度を創設。(登録累計:約1,700人(H19.10時点))
- ・サステナブル建築世界会議(SB05Tokyo)を開催し(H17.9)、CASBEEの国際的普及を促進。



課題

- 近年の家庭・業務部門のCO2排出量の増加傾向等に対応し、住宅・建築分野における環境対策を一層強化していく必要がある。
- 環境に配慮した住宅・建築物の普及を促進するため、情報提供等を通じた市場整備が必要。

今後の方向性

- 住宅・建築物に係るより実効的な規制・誘導方策の充実・強化
- インセンティブの付与等による既存ストックの省エネ対策の促進
- 複数の建築物が連携したエネルギー対策の取組の推進
- 建物外皮と建築設備を総合化した省エネ評価手法の開発・基準化
- 省エネに係る評価・表示の充実・普及
- 住宅の長寿命化(200年住宅)の推進

② 環境にやさしい経営の促進

営利性の追求と同時に環境問題への取組が社会的に求められる事業者（トラック運送事業、バス事業、タクシー事業等）のため、事業実態に合い、かつ事業活動における環境保全の実効性を高めるグリーン経営認証制度を創設。事業者の環境保全の努力を客観的に証明することにより、取組意欲の向上を図り環境負荷の低減につなげていく。



主な成果

■ 全国の対象事業者のうち4,166事業所(1,828事業者)が認証取得済み(平成19年9月末現在)

(1) トラック運送事業におけるグリーン経営認証取得による効果

○燃費の向上

最大積載量8トン以上のトラックの場合(2696台) 5.2%向上

新規取得時平均燃費3.06km/ℓ

→更新審査時(2年後)平均燃費3.22km/ℓ

○交通事故の減少

走行距離10万km当たりの交通事故件数 13.4%減少

新規取得時0.240件/10万km

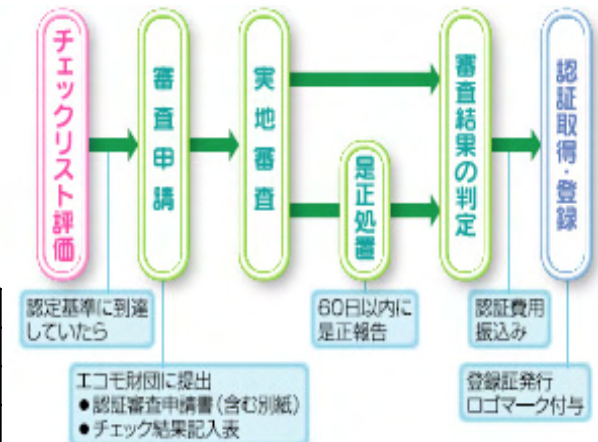
→定期審査時(1年後)0.208件/10万km

(2) グリーン経営認証取得事業者の平均と全国平均の燃費比較

グリーン経営認証取得事業者の平均燃費は、全国平均燃費より約19.4%改善されている。

認証登録事業所が保有する車両台数の全国の車両台数に対する割合(9月末現在)

	割合
営業用トラック	7.8%
営業用バス	10.1%
法人タクシー	9.9%



認証取得までの流れ

(交通エコロジー・モビリティ財団資料より)

課題

- 荷主に対する同制度の認知が低い(取得事業者が荷主から優先的に選定されない)
- 未取得事業者への同制度の推奨(取得に対するメリットの説明)が不十分
- 同制度取得によるインセンティブが不十分

今後の方向性

- 平成22年度末までに対象事業者(86,662事業者)のうち10%の事業者が取得することを目指して普及促進に取り組む。(平成19年9月末現在での取得事業者は全体の約2%)

① 全国海の再生プロジェクトの推進

東京湾、大阪湾等の閉鎖性海域の水質改善に向けて、関係省庁、関係地方公共団体等が連携して、水質環境改善のための行動計画を策定し、総合的に施策を推進

主な成果

- 東京湾、大阪湾に続き、伊勢湾及び広島湾の2海域においても、平成17年度に関係者間の連携を促進するための推進会議を各々設置し、平成19年3月に行動計画を各々策定した。
- 平成17年に下水道法を改正し、窒素又はりんに関する削減目標量について、下水処理場間での取引を可能とする制度を創設することで、高度処理施設の利用・導入を促進し、流域全体の水質改善に努めている。

(参考)東京湾における汚濁負荷量の経年変化

	平成11年度 実績値	平成16年度 実績値	平成21年度 目標値
COD(化学的 酸素要求量)	247トン/日	211トン/日	193トン/日
窒素含有量	254トン/日	208トン/日	199トン/日
りん含有量	21.1トン/日	15.3トン/日	13.9トン/日

水質汚濁防止法に基づく総量削減基本方針(東京湾)より抜粋

海域環境の改善



東京湾再生プロジェクト

- H14.2 東京湾再生推進会議設置
- H15.3 東京湾再生のための行動計画策定
- H19.3 中間評価を実施

大阪湾再生プロジェクト

- H15.7 大阪湾再生推進会議設置
- H16.3 大阪湾再生行動計画策定
- H19年度 中間評価を実施予定

伊勢湾再生プロジェクト

- H18.2 伊勢湾再生推進会議設置
- H19.3 伊勢湾再生行動計画策定
- H20.3 伊勢湾再生海域推進プログラム策定予定

広島湾再生プロジェクト

- H18.3 広島湾再生推進会議設置
- H19.3 広島湾再生行動計画策定

東京湾再生のためのシンポジウム (平成19年1月19日)



各種施策の連携



合流式下水道の改善
下水高度処理の推進



陸域からの汚濁
流入負荷の削減



海域における
ゴミ回収



モニタリング



啓発活動



海の再生プロジェクトのイメージ

海の再生プロジェクトの実施状況

課題

- 各海域において行動計画に基づく施策を推進しているものの、閉鎖性海域全体としての水質改善効果が短期間では現れにくい。

今後の方向性

- 引き続き、策定済みの各行動計画に従って総合的に施策を推進する取組を進めることで、住民の関心が高く施策効果を身近に体感・実感できるエリアの再生に重点的に取り組んでいく。

② 水と緑のネットワーク化の推進

緑の基本計画や景観計画に基づく緑地環境整備総合支援事業の推進、及び都市水路の再生・創出等の推進により、水と緑のネットワーク形成を総合的に支援

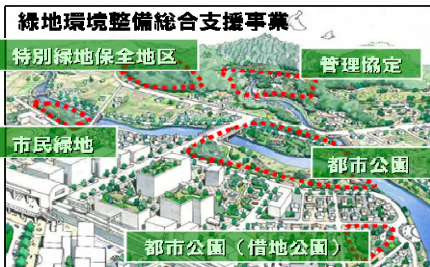
主な成果

○大都市圏における都市環境インフラのグランドデザインの策定・推進

「首都圏の都市環境インフラのグランドデザイン」(平成16年)
「近畿圏の都市環境インフラのグランドデザイン」(平成18年)を策定

○緑地環境整備総合支援事業

緑の基本計画や景観計画に基づく、都市公園の整備、特別緑地保全地区の指定及び市民緑地制度等、多様な手法による緑地の確保に対し総合的に支援を行い、水と緑のネットワーク形成を推進している。

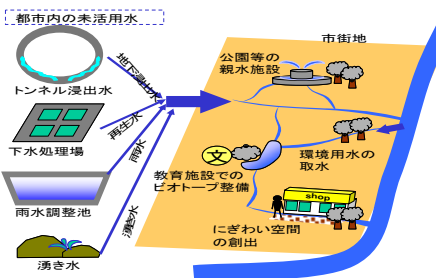


都市域における水と緑の公的空間確保量	
平成14年度	12㎡/人
平成17年度	12.8㎡/人
平成19年度(目標)	1割増(13㎡/人)

○都市水路モデル地域における取組の推進

モデル地域において、NPO、水路管理者、地域住民等で組織する都市水路協議会を設立し、下水再生水、雨水貯留水、地下水等を活用し、平常時の流量回復、水質改善による計画策定及び整備を推進している。

(モデル地域:厚木市、大津市、北九州市、神戸市、堺市、船橋市、横浜市の7地域)



○新世代下水道支援事業制度 水環境創造事業

雨水・下水処理水の再利用等によるせせらぎ水路等の水辺空間の整備を推進し、雨水貯留浸透施設の設置によって地下水涵養を図っている。



下水処理水を活用したせせらぎ整備(神奈川県川崎市)

○河川・湖沼の水質浄化対策の推進

平成16年度に、湖沼の植生浄化等に関する既往知見を収集してとりまとめた。また、環境整備事業において、水質悪化の著しい河川・湖沼においてヨシ等の植生を利用した浄化対策を実施した。



河川における植生浄化施設(常陸利根川)(茨城県)

課題

- 個別の施策について着実に推進されているが、ネットワーク化の推進のため、より一層、総合的な取組を行う必要がある。

今後の方向性

- 民有地を活用した緑化の推進のため、緑地環境整備総合支援事業等による民間事業者の緑化の取組を支援
- 都市における水源や水路の保全のため、地方公共団体による都市水路の再生保全に向けた技術・ノウハウの普及を図る。また、雨水貯留浸透を推進するとともに、雨水・下水処理水の活用が促進される仕組みを構築する

③ 水・物質循環システム健全化の推進

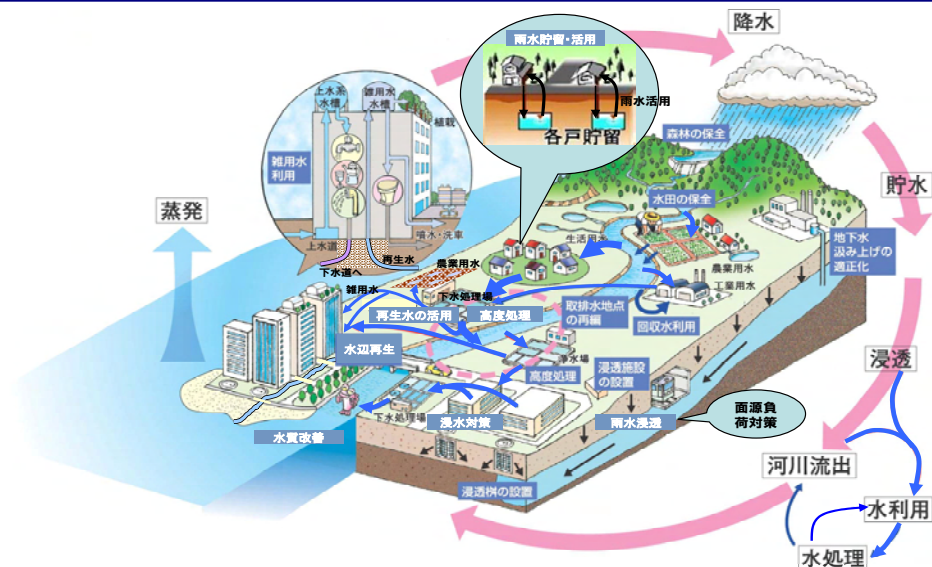
「国土の質を回復する」総合的取組として、水や土砂、生態系に加え、栄養塩類等も含む多様な循環系の再構築をエネルギー利用の効率化も考慮して推進します。

- 持続可能な流域管理手法の方針策定
- モデル地域における「健全な循環システム計画」の策定
- 総合的な土砂管理の推進
- 関係機関との連携による総合的な計画の実施支援

主な成果

- 学識経験者等を含む研究会において、わが国が持続的に活力を維持しうる水に関連した社会システムのあり方について検討を行い、健全な水・物質輸送システムを目指した流域圏管理が重要であることなどが提言された。
- 栄養塩類の動態と沿岸海域生態系への影響について調査・検討し、栄養塩類の管理指標案・目標案を検討した。
- 「雨水が流出しにくいまちづくり」を目的として、多様な事業の連携強化を図り、雨水貯留浸透を推進している。

※雨水貯留浸透：雨水を貯留させ、あるいは地中に浸透させる技術。
雨水の活用による節水、洪水などの災害防止、地下水の涵養等に役立つ。



課題

- 農村・都市郊外部では、川の流れの保全・回復、流域の貯留浸透能力の保全・向上を今後とも図る必要があるとともに、都市部では、河川流量の減少、親水性の低下、ヒートアイランド現象等が依然として問題となっている状況を踏まえ、可能な限り自然の水循環の恩恵を増加させることが必要。

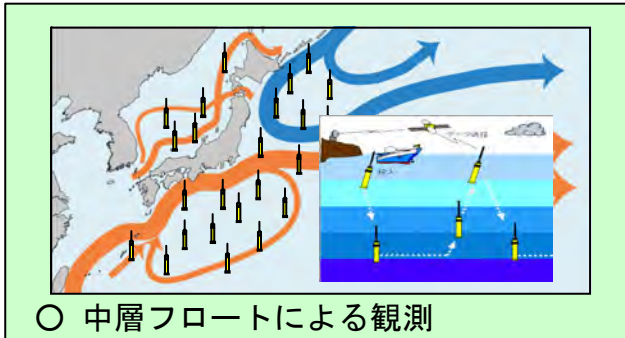
今後の方向性

- 関係各機関と連携し、土砂及び栄養塩の挙動を分析し、河川及び海域における水質及び生態系の健全化に向けた検討を行っているところであり、今後、栄養塩類の循環システムの再生計画を、モデル地域において策定する予定。
- 水・物質循環系の健全化に向けた流域管理のあり方に関して下水道の取り組むべき内容をとりまとめた流域管理小委員会報告書等に基づき、関係省庁と連携しつつ、雨水貯留浸透施設の整備、高度処理の実施、合流式下水道の改善等を推進する。

④ 「海洋の健康診断表」の提供

関係省庁・地方自治体等における海洋汚染防止対策や地球温暖化防止対策等の策定等に貢献するため、中層フロートや船舶等による海洋観測を実施し、海洋に関する様々な観測データ等を収集・整理し、海洋の状態の長期的な変化傾向を評価するとともに最新の知見を取りまとめた「海洋の健康診断表」を国民、関係省庁、地方公共団体等へ提供する。

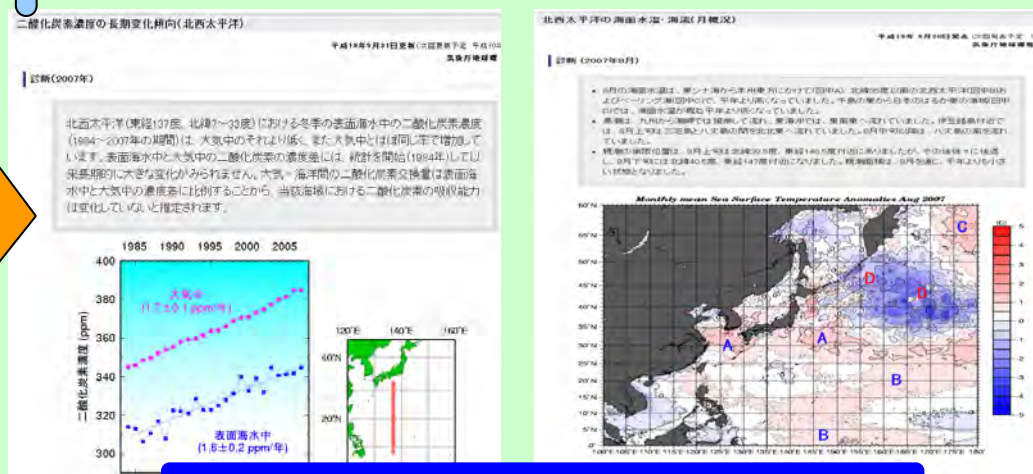
主な成果



- 既存の海洋気象観測船および漂流ブイによる海洋観測
- 他機関による衛星や船舶、ブイなどによる海洋観測



「海洋の健康診断表」として定期的に提供 ～海洋変動の総合的な診断～



成果：平成17年度から提供を開始

成果例：日本周辺海域の海面水温の長期変化傾向を解明

過去約100年間の船舶等による観測データを解析した結果、九州・沖縄海域、日本海中部・南部、日本南方海域では、年平均海面水温は100年あたり+0.7～+1.6℃の割合で上昇しており、世界の年平均海面水温の上昇率(+0.5℃/100年)の1.4～3.2倍であることが明らかとなった。

今後の方向性

- 「海洋の健康診断表」の診断項目の充実を図りつつ、海洋変動に関する様々な情報の継続的な提供を行う。

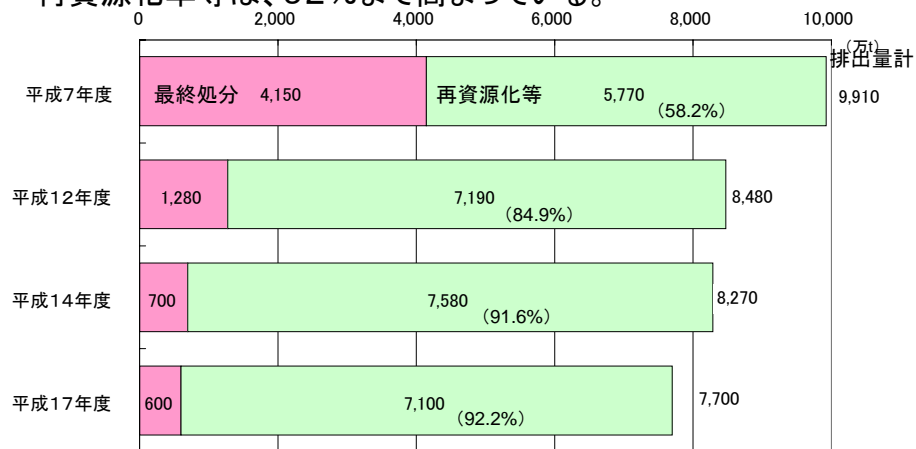
(5) 循環型社会の形成

①②建設工事のゼロエミッション化・木材リサイクルの推進

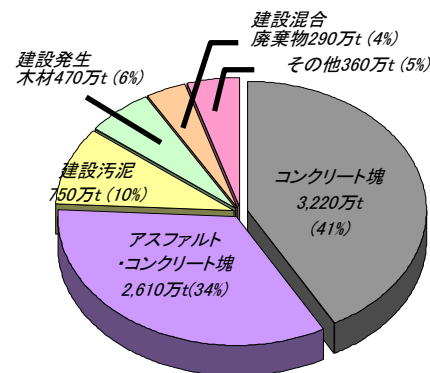
建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律（通称：建設リサイクル法）、建設リサイクル推進計画2002、リサイクル原則化ルール等の取り組みにより、建設副産物対策を実施。

主な成果

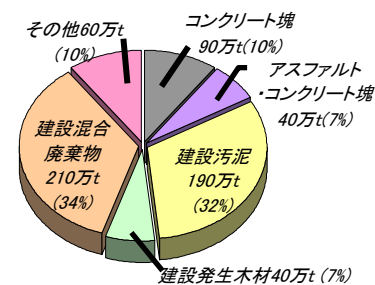
- 平成16年6月以降、平成17年10月に「千葉県における建設発生木材リサイクル推進行動計画」の策定、H18年6月に「建設汚泥の再生利用に関するガイドライン」の策定等により、平成17年度の副産物の再資源化等の状況については、建設廃棄物全体での再資源化率等は、92%まで高まっている。



建設廃棄物全体の排出量、最終処分量等の推移
(建設副産物実態調査)



排出量



最終処分量

建設廃棄物排出量及び最終処分量
(建設副産物実態調査(平成17年度))

課題

- 建設廃棄物全体としてリサイクル率が向上したものの、建設汚泥、建設発生木材等一部の品目でなお遅れている。
- 建設発生土の工事間利用が十分に進んでいない。
- 不法投棄の大半を建設廃棄物が占めている。

今後の方向性

- 平成19年内に建設リサイクル推進施策検討小委員会により報告書を取りまとめ、その後新たな「建設リサイクル推進計画」の策定に反映
 - 関係者の意識の向上と連携強化
 - 持続可能な社会を実現するための他の環境政策との統合的展開
 - 民間主体の創造的取り組みを軸とした建設リサイクル市場の育成と技術開発

③ FRP船リサイクルシステムの構築

FRP船の製品特性(大型かつ高強度で破碎困難、全国に薄く広く分布、耐用年数が長期)から市町村単位での処理は困難であり、廃船処理ルートが確立されていないこと及びFRP船の不法投棄、放置船の沈廃船化が社会問題化していることを踏まえて、適正処理と再生資源としての活用を実現するため、FRP船リサイクルシステムを構築する。

主な成果

- FRP船の適正な処理技術の研究開発及びリサイクルシステムの構築(セメント原燃料としてリサイクル処理)
- FRP船の製造事業者等の業界団体である(社)日本舟艇工業会が実施主体となり、平成17年度から地域を限定してリサイクルシステムの運用を開始
- 19年度からは全国展開を実施(17年度:10県、18年度:29府県)し、全国におけるFRP船の適正な廃船処理ルートを確立(循環型社会の形成)
- 経済的な廃船処理により不法投棄防止及び海洋環境保全に寄与

不法投棄船の社会問題化



廃船処理ルートの確立(FRP船リサイクル)



不法投棄防止・環境保全



課題

- 段階的な構築期間の運用実績に基づくFRP船リサイクルシステムの改善点の抽出
- FRP船所有者等に対するFRP船リサイクルシステムの認知度の向上のための周知・広報が不十分

今後の方向性

- 処理ルートや料金体系等の見直しによる利用者の利便性の向上及びシステムの周知・広報の実施により社会的な認知を高めることにより、FRP船リサイクルシステムを社会に定着させ、適正な廃船処理を推進する。
- 関係する国の出先機関、地方公共団体、地元関係団体等で構成される「廃船処理協議会」を活用し、地域関係者間の調整・情報共有等が円滑に行われるよう支援を行っていく。

(5) 循環型社会の形成

④ 総合静脈物流拠点港（リサイクルポート）の構築

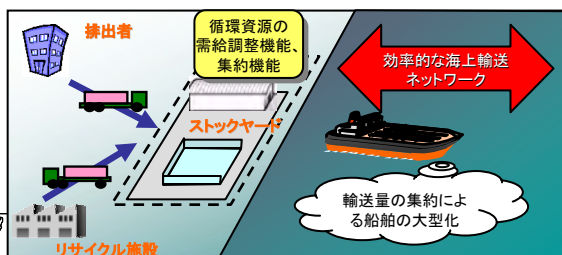
循環型社会の実現を図るため、静脈物流の拠点となる港湾において、既存ストックを最大限に活用し、物流コストの低減及び環境負荷の軽減を主眼においた静脈物流ネットワークを構築する。

主な成果

リサイクルポート
指定港(21港)



・循環資源を効率的に取り扱う循環資源取扱支援施設の整備の推進

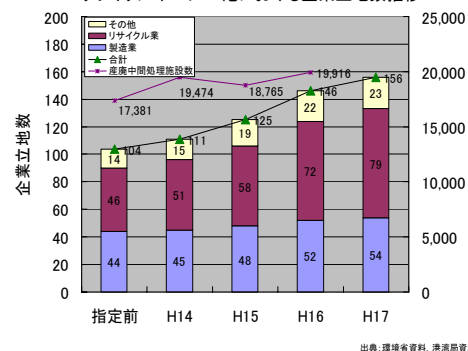


リサイクルポート：一度使用等された物品等のうち再利用や再資源化が可能なものを集積・運搬し、広域的なリサイクルを促進するための拠点となる港湾

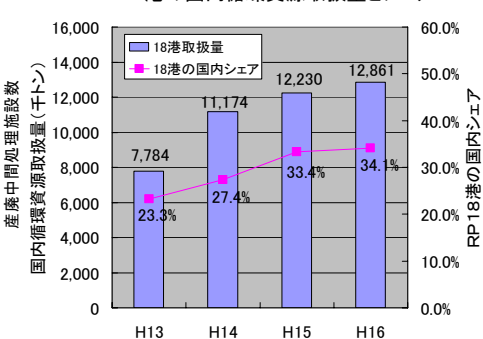
リサイクルポート指定による効果

- ・リサイクル企業の立地数 H17/H13=1.5倍
- ・循環資源取扱量 H16/H13=1.6倍(内質)
国内取扱量シェア 23% → 34%
- ・循環資源の海上輸送への利用転換による輸送コスト低減率
H18/H14=8.8% (H19目標10%)

リサイクルポート18港における企業立地数推移



RP18港の国内循環資源取扱量とシェア



課題

- リサイクルポートの中でも、各港湾毎に循環資源の取扱い運用が不統一
- エコタウン等に立地するリサイクル企業との連携が不十分(海上輸送の利用が不十分)

今後の方向性

- 循環資源の海上輸送を円滑化するため循環資源物流基盤として積替・保管施設等の整備を図るとともに、港湾管理運用ルールの共通化及びエコタウンとの連携拡大施策に取り組む。

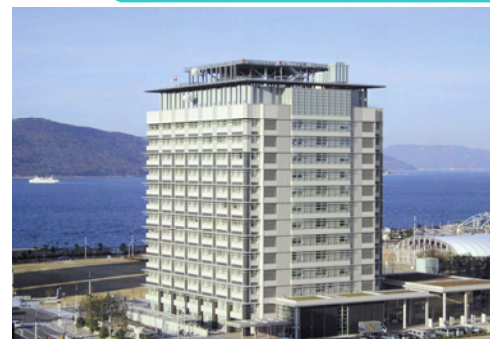
② 国土交通省の率先的取組

官庁施設における総合的な環境対策の推進と公共建築分野における先導的な役割を担うため、平成16年7月に策定した「官庁施設における環境負荷低減プログラム」に基づき各種施策を推進

主な成果

- 平成16年7月に策定した「官庁施設における環境負荷低減プログラム」に基づく取組成果について「環境報告書」として毎年度公表。
- 平成16年度より全ての新築庁舎をグリーン庁舎として整備するとともに、既存庁舎について、個々の施設の状況に応じた効率的なグリーン改修を実施するため、平成16年度までに実施したグリーン診断(約1,700施設)の結果を踏まえた計画的なグリーン改修を実施。(グリーン庁舎40件、グリーン改修153件(平成18年度末現在))
- 保全業務支援システム(平成17年度から運用を開始)の活用により、運用改善効果の高い施設への支援・指導等、適正な運用管理を徹底し、官庁施設の運用段階における省エネルギー・省CO2対策を推進。
- 施設のライフサイクル(企画・計画、設計、施工、運用、改修)を通じて、エネルギー性能の分析・評価を実施し、省エネルギー・省CO2化を図るため、建築物の空調システムの年間エネルギー消費量を簡易にシミュレーションできるライフサイクルエネルギーマネジメント(LCEM)ツールを開発、公表。(ツール配信申し込み1500件:19年7月時点)
- 庁舎ごとのCO2排出削減計画の作成等、政府実行計画に基づく各府省の取組への技術的協力を実施。

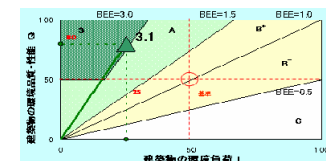
高松サポート合同庁舎の取組



全景



太陽光発電設備



CASBEE総合評価



図 LCEMツール画面イメージ(熱源周り)

機器の使用条件等を入力し、表計算ソフト上で計算させることにより、機器の状態(例:消費電力、燃料消費量、冷温水温度等)を把握することが可能

課題

- 官庁施設に係る各種施策によるCO2排出削減に対する効果を定量的に把握し、検証するための手法の確立が必要である。

今後の方向性

- 政府実行計画に基づく各府省への技術的協力や地方公共団体との情報交換等を通じた各種施策の普及促進。
- 未利用エネルギーの利用等、先進的な技術の活用手法の開発と普及。

③ 観測・監視体制の強化及び研究・技術開発の推進

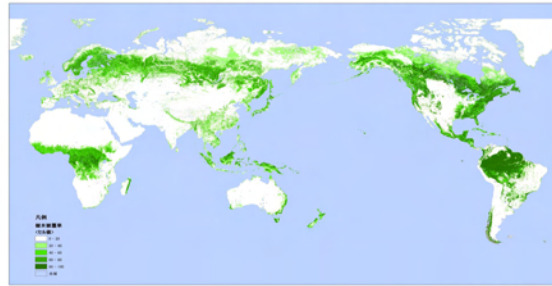
地球地図プロジェクトの推進、異常気象の発生頻度に関する情報の提供等の観測監視体制の強化、総合的なヒートアイランド対策評価のためのシミュレーション技術を開発する等の環境に係る研究及び技術開発の推進

主な成果

地球地図プロジェクト

地球地図第1版の活用と普及を図るため、北海道洞爺湖サミットにあわせて、地球地図フォーラムを開催し、その有用性を世界に発信。

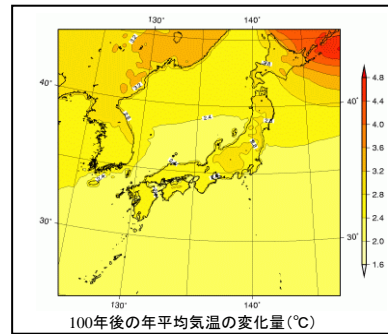
地球地図・樹木被覆率データ(試作)



<全陸域の統一基準によるデータ整備のメリット>

- ・森林伐採規制等の国際的目標の策定に寄与
- ・気候変動の影響が顕著な地域の特長と長期的な適応方策に寄与
- ・環境・開発・資源等の政策立案の効率向上に寄与

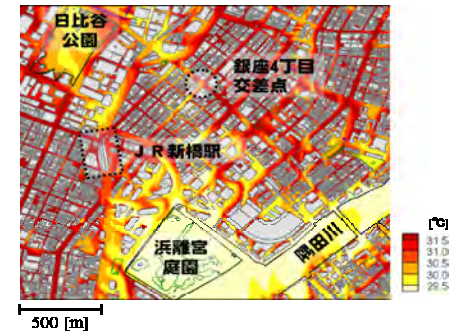
温暖化による日本付近の詳細な気候変化予測



- ・エーロゾル・オゾン・炭素循環などを取り込んだ温暖化予測地球システムモデルの開発により予測の不確実性低減
- ・精緻な地域気候モデル開発により日本付近の詳細な温暖化予測を行い、影響評価の基礎資料に

ヒートアイランド対策評価のためのシミュレーション技術の開発

地球シミュレータによるシミュレーション結果



- ・様々なヒートアイランド対策の効果を評価するために、世界最速レベルのスーパーコンピューター(地球シミュレータ)によるシミュレーション技術を開発。
- ・建築群の配置形態、オープンスペースの連続性等と都市空間の風通しの関係を詳細に調べることで、ヒートアイランド緩和効果を検討

課題

- 直面する課題である、枯渇が懸念される資源・エネルギー、危ぶまれる生態系の乱れ、進行する地球温暖化等に、国土交通省として技術研究開発分野において対応する必要がある

今後の方向性

- 環境と調和した社会に向けて、重点的な技術研究開発に取り組む。
 - ・「世界一の省エネ、低公害、循環型社会」の実現
 - ・「日本の四季を実感できる美しく快適な都市」の実現
 - ・「健全な水循環と生態系を保全する自然共生型社会」の実現
 - ・「気候・環境の変化に強い社会」の実現

「政策レビュー」各局等の取組みについて

海洋政策を巡る現状について

総合政策局 海洋政策課
平成19年11月21日

海洋・沿岸域の総合的管理の推進

海洋・沿岸域の総合的管理に関し、国、地方および民間が相互に連携を図りながら協力するとともに、国際的な連携を確保し、かつ我が国の国際社会における役割を積極的に果たすために、必要な取組みの検討を推進する。

主な成果

- 平成18年6月に、国土交通省の海洋・沿岸域政策について基本的方向と具体的な取組みを提示した「海洋・沿岸域政策推進大綱」策定。具体的な取組みとして、海洋・沿岸域の総合的管理の推進を位置付け。

海洋・沿岸域政策大綱（平成18年6月29日）

<基本的考え方>

- ①総合的、戦略的な取組
- ②国際的な視野に立った取組
- ③国と地方の役割分担、連携及び協働
- ④コンセンサスの状況に応じた取組
- ⑤持続的な取組
- ⑥先行的な取組
- ⑦多様な主体の参画促進
- ⑧効率的、効果的な施策の実施

<具体的取組み>

- 7. 海洋・沿岸域の総合的管理を推進する「○多様な主体の参画と連携、協働による計画策定」

- 平成19年4月に「海洋基本法」成立。「海洋の総合的管理」を基本理念とし、基本的施策として「沿岸域の総合的管理」を位置付け。

海洋基本法（平成19年法律第33号）

<基本理念>

- 第2条 海洋の開発及び利用と海洋環境の保全との調和 ……海洋環境保全を図りつつ海洋を持続的に開発・利用
- 第6条 海洋の総合的管理 ……海洋の開発、利用、保全等について総合的かつ一体的な管理
- 第7条 海洋に関する国際的強調 ……海洋に関する国際的な秩序の形成及び発展のための先導的な役割

<基本的施策>

- 第25条 沿岸域の総合的管理 ……自然的社会的条件からみて一体的に施策が講じられることが相当と認められる沿岸の海域及び陸域の総合的管理

海洋・沿岸域の総合的管理を、政府一体となった取組として推進

今後の方向性

- 総合海洋政策本部は、海洋の総合的管理を基本理念の一つとするとともに、「海洋基本計画」の中に沿岸域の総合的管理に必要な措置を位置付け。国土交通省は、海洋基本計画に基づき、海洋・沿岸域の総合的管理を推進。
- 海洋・沿岸域の総合的管理は、環境保全にとどまらず、公物管理や利用調整等、各種の要素を含むため、今後幅広い検討が必要。

海洋・沿岸域環境の保全に向けた取組の強化

陸上起因・船舶起因汚染のほか、海洋投棄、漁業、海洋空間の開発・利用、海底資源探査・開発などの様々な活動の影響を受ける海洋・沿岸域環境の保護、保全、再生に向けた取組の強化を図る。

取組例

① 漂流・漂着ゴミ対策の推進

○広範囲にわたり堆積した海岸漂着ゴミや流木等を一体的に処理できるような制度を拡充し、処理対策を一層促進。



広範囲にわたる海岸漂着ゴミや流木等への対応

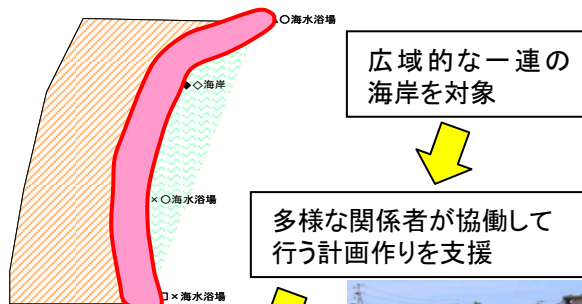
○環境整備船による効率的な浮遊ゴミ回収のため、海洋短波レーダーによる漂流物(ゴミ)を予測する技術開発を推進。



浮遊ゴミ回収船(海輝)

② 海岸利用の活性化による魅力ある地域づくりの支援

○広域的な一連の海岸を対象として、多様な関係者等が協働して行う海岸利用活性化計画の策定と、この計画に基づいた海岸保全施設や利便施設の整備を支援。



海岸保全施設や利便施設の整備を補助



シャワー



トイレ、更衣室等

③ バラスト水問題への対応

○バラスト水管理規制条約発効・実施に向けたIMOの議論に積極的に参加するとともに、国内におけるバラスト水管理システムの認証体制整備の検討を推進。

※バラスト水とは、船舶が空荷の時などに、船体を安定させるため『おもし』として積載される海水で、主に貨物を陸揚げする港で取り入れ、反対に貨物を積載する港において排出される。



満載状態のタンカー



空荷状態のタンカー

問題点

- ・バラスト水に混入した生物が、世界中に拡散。
- ・拡散した生物により、本来の生息地でない場所で生態系の破壊、経済活動等の被害が発生。



← アンチョビーの卵や幼魚を食べてしまう。(ウリクラゲ)

海洋・沿岸域の総合的管理に係る国際連携の推進

環境の保護、保全、再生を含めた海洋・沿岸域の総合的管理の推進に関し、特に東アジア地域における国際的な秩序の形成及び発展のために、積極的な国際貢献を行う。

取組例

NOWPAP(北西太平洋地域海行動計画)

日本海及び黄海を中心とした海域における、海洋汚染の防止その他海洋環境の保全に向けた取組の枠組み。UNEP(国連環境計画)が策定を呼びかける「地域海行動計画」の1つとして、1994年に日、韓、中、口の4カ国により採択。

我が国の対応

NOWPAPの実施に関し財政的支援を行うとともに、海洋汚染防除体制の整備、海洋環境モニタリングの実施や「日露合同油防除総合訓練」を行うなど、海洋・沿岸域環境の保全について、財政面と技術面からの協力を推進。

主な活動内容

- ・大規模油流出等、緊急時の海洋汚染に対する防除体制の整備
- ・海洋環境モニタリングの実施
- ・海洋環境データベース及び情報アクセスシステムの構築
- ・海洋ゴミ対策

等

PEMSEA(東アジア海域環境管理パートナーシップ)

東アジア及び東南アジアの海域における、海洋開発と海洋環境の保全との調和を目指した「持続可能な開発」の枠組み。UNDP(国連開発計画)が1994年に設立し、2007年5月現在、東アジア及び東南アジアの11カ国(我が国は2002年から)が参加。政府の他、地方政府、研究機関NGO等の様々な主体による「パートナーシップ」や「協働」が基本理念。

我が国の対応

PEMSEAの運営に関し財政的支援を行うとともに、当該海域でプロジェクトを実施する関係者の会議に専門家派遣を行うなど、総合的な海洋・沿岸域管理能力の構築について、財政面と技術面からの協力を推進。

主な活動内容

- ・持続可能な開発に関連して、海域を利用区分ごとに分ける利用調整(ゾーニング)、希少生物の保護域設定、市民参加による海洋モニタリング等を総合的に行うモデル事業を、主に地方政府が中心となって、廈門、マニラ湾等9カ国、計17カ所の海域で実施。

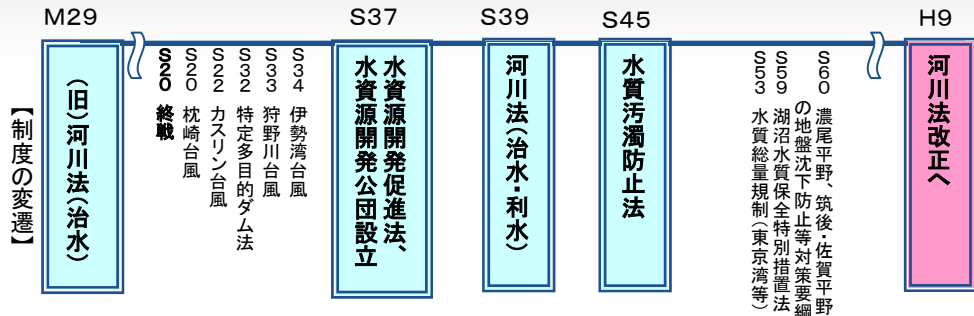


河川環境の整備と保全の取り組み

平成19年11月
河川局河川環境課

1. 戦後の河川行政の大きな流れ

・社会経済の変化や地域住民の河川に求める機能を踏まえ、河川整備の視点は「治水の時代」から「利水の時代」、そして「水環境重視の時代」へと推移した。



【制度の変遷】



【時代背景】

日本水害史上特別の受難期	大都市への人口集中、工業生産の飛躍的増大	河川、湖沼の水質の劣悪化	景気停滞、省資源化	生態系の重視
・大型台風、梅雨前線豪雨の頻発 ・3年を除き毎年1000人以上の死者		・水源地の疲弊 (S48 水源地対策特別措置法)		
	・S39夏東京オリンピック直前の水飢饉			



S34.9 伊勢湾台風による被害(名古屋市港区)



H7 高松渇水



S50年頃の水質汚濁が深刻な松江堀川

2. 平成9年河川法の改正

- ・平成9年の河川法改正により、「河川環境の整備と保全」が内部目的化された。
- ・これにより、多様な生物の生息・生育環境やうろおいのある水辺空間の整備・保全、地域の風土と文化を形成する個性豊かな川づくりが求められている。

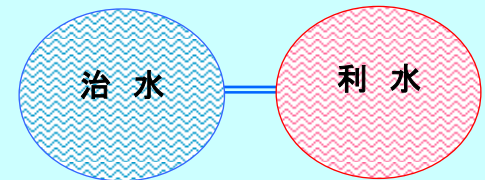
この法律は、河川について、洪水、高潮等による災害の発生が防止され、河川が適正に利用され、流水の正常な機能が維持され、**及び河川環境の整備と保全がされる**ようにこれを総合的に管理することにより、国土の保全と開発に寄与し、もつて公共の安全を保持し、かつ、公共の福祉を増進することを目的とする。

河川法第1条（目的）より

河川法(S39-H9)

【課題】

河川は単に治水、利水の機能を持つ施設としてだけでなく、豊かな自然環境を残し、潤いのある生活環境の舞台としての役割が期待される

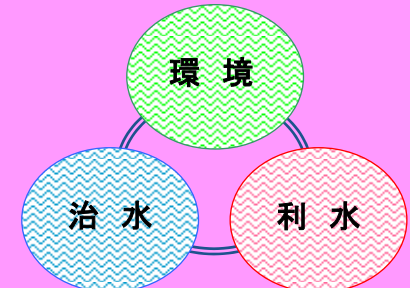


出典 改正河川法の解説とこれからの河川行政

改正河川法(平成9年以降)

【河川環境の定義】

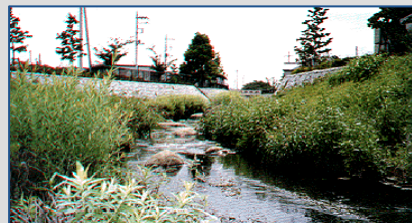
- ・河川の自然環境(河川の流水に生息・繁茂する水生動植物、流水を囲む水辺環境域に生息・繁茂する陸生動植物の多様な生態系)
- ・河川と人の関わりにおける生活環境(流水の水質(底質を含む)、河川に係る水と緑の景観、河川空間のアメニティ等)



生物の生息・生育・繁殖 環境の保全と整備



多様な生物の生息環境となる良
好な湿地環境の保全
(円山川・兵庫県)



瀬淵など多様な河川空間の
保全・再生
(二ヶ領本川・神奈川県)

魅力ある水辺空間の整備



水辺を活かした賑わい
(道頓堀川・大阪府)

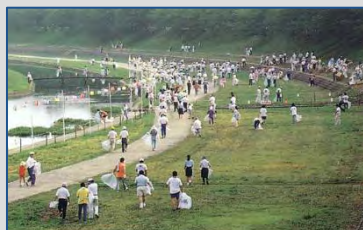


川沿いのオープンカフェ
(堀川・愛知県)

地域・市民との連携・協働

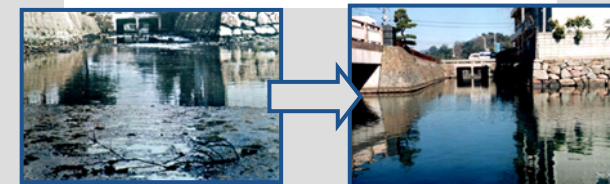


水辺の楽校
(多摩川・神奈川県)



市民団体等と連携した
河川清掃
(旭川・岡山県)

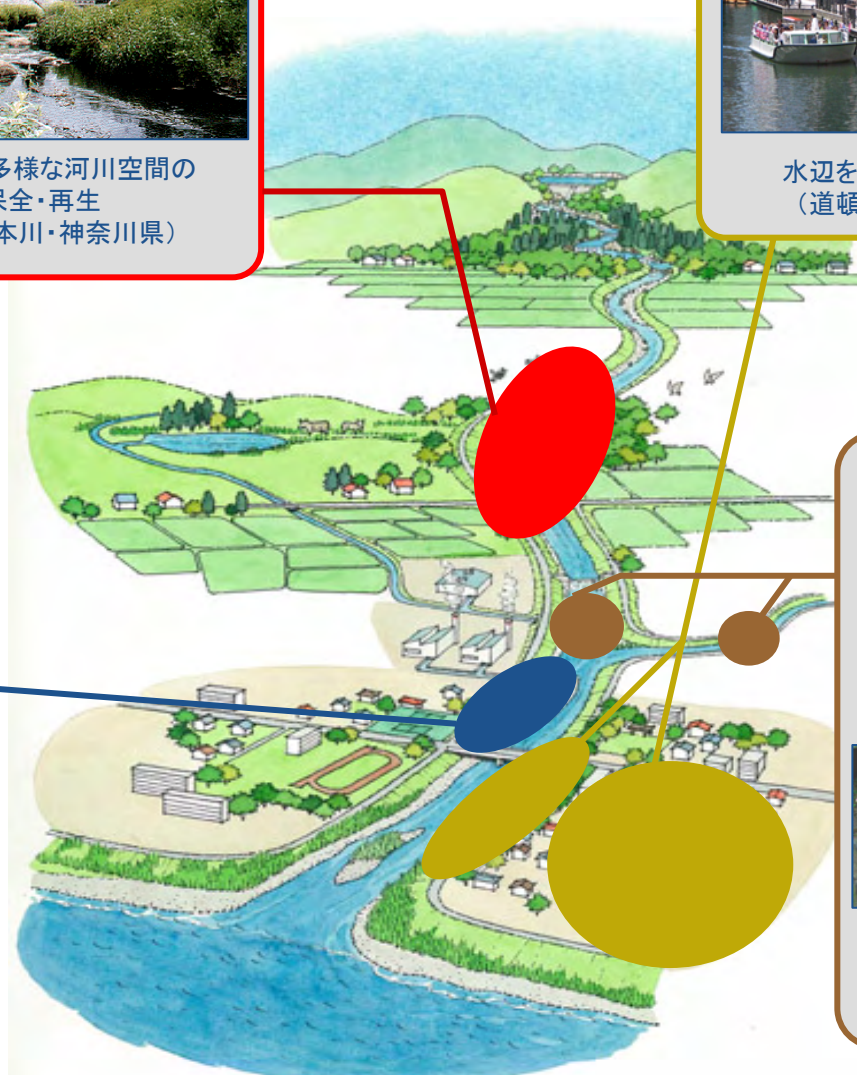
河川利用・生活環境に配慮 した水量・水質の確保



浄化水の導入による水質浄化
(松江堀川・島根県)



環境用水による
まちの清流回復
(六郷堀・七郷堀・宮城県)



多自然川づくり

○「多自然川づくり」は、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を保全・創出するために、河川管理を行うこと。

○「多自然川づくり」はすべての川づくりの基本であり、すべての一級河川、二級河川及び準用河川における調査、計画、設計、施工、維持管理等の河川管理におけるすべての行為が対象。

貫川(福岡県)の多自然川づくりの例



<施工前>

両岸ともコンクリート護岸で固められ、水辺の生物の生息場がほとんどない。

<施工後(約2年)>

瀬や淵が形成され、水際のようにみや植物の落とす影が魚たちの生息場となっている。

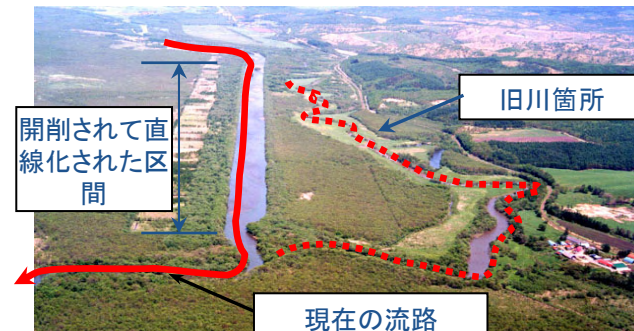


【平成16年以降】平成18年の多自然型川づくりレビュー委員会の提言を踏まえ、同年多自然川づくりの新たな展開を図るべく「多自然川づくり基本指針」を定め、多自然川づくりを推進。

自然再生事業

○河川環境の保全を目的とし、流域の視点から、人為的に制約を受けた「川のシステム」を元に戻す(=再自然化する)河川事業。また、極力人間の手を入れず、自然の復元力を活かして実施。

釧路川(北海道)の自然再生事業の例



【河川改修により直線化された釧路川(北海道)】



【旧川を利用して蛇行河川に復元(イメージ)】

【平成16年以降】平成16年度20水系、平成17年度23水系、平成18年度31水系と、自然再生事業を着実に推進。

自然再生の取り組みの一つとして、釧路川の茅沼地区において蛇行河川の復元を実施している。

かわまちづくり

○かつての川と人との関わりは、生活の場であり生物と共存する空間であったが、河川整備により安全性は向上したものの、コンクリート三面張りの川に代表されるように、川と人との関わりを希薄にしてきた。このため、積極的に河川空間を都市再生や地域活性化のために活用する「かわまちづくり」の取り組みを実施。

地域の歴史・文化の薫る川づくり

小野川(千葉県香取市)



小野川は、かつては利根川舟運の交通拠点として繁栄しており、沿川には歴史的建築物が多数存在している。これら歴史的街並みと調和した川づくりをおこなった。

都市の川を活用した賑わいの創出

新町川(徳島県徳島市)



川に面した商店街

徳島市の中心部を流れる新町川の、親水性の高い護岸において、各種イベントが開催され、川沿いの商店街の活性化が進んでいる。

【平成16年以降】平成17年度に143河川が「かわまちづくり」の取り組み河川として登録され、地域のふれあいの場、環境教育の場、訪れる人々との交流の場など、都市・地域の活性化に寄与する整備を重点的に実施中。

河川環境に配慮した占用許可

○河川敷地の占用は、河川環境を保全するため、便所、ベンチ等も含め、工作物のデザイン、色彩等を河川全体の景観と調和したものとすることに留意するなど、河川及びその周辺の土地利用の状況、景観その他自然的及び社会的環境を損なわず、かつ、それらと調和したものでなければならないことを占用の許可の基準としている。

占用許可準則の特例による社会実験

太田川(広島県広島市)



平成17年10月に「水辺のオープンカフェ」を設け、水辺と市街地の一体化を促進した。

堀川(愛知県名古屋市)



名古屋市の中心を流れる堀川は、下水道整備や浄化用水の導水などにより水質を回復。川沿いのリバーウォークやオープンカフェの実施により、賑わい・憩いの場を提供している。

【平成16年以降】平成16年3月より、都市再生プロジェクトや地域再生計画等の中で社会実験として一定の条件のもとで河川敷地をオープンカフェ等として利用。

清流ルネッサンス

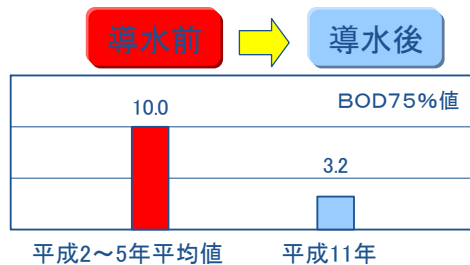
○水環境の悪化が著しい河川、都市下水路、湖沼、ダム貯水池等において、水環境改善に積極的に取り組んでいる地元市町村等と河川管理者、下水道管理者及び関係者が一体となって水環境改善施策を総合的かつ重点的に実施し、水質の改善、水量の確保を図る。

【導水による浄化の効果：松江堀川の事例】

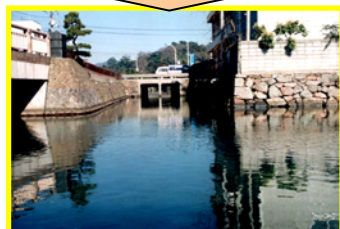
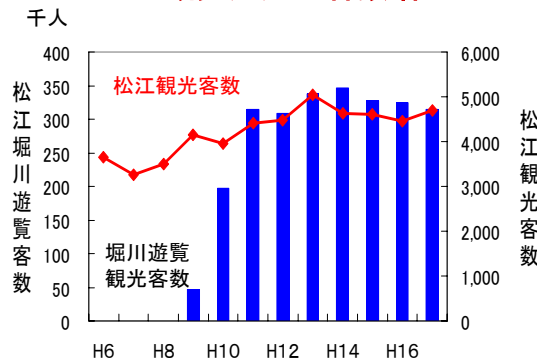
昭和50年頃の水質汚濁が深刻な松江堀川



水質の汚濁を示すBODは以前の1/3まで減少



浄化後の遊覧船就航後30万人の観光入込み客数増



平成8年に導水を開始した後の松江堀川

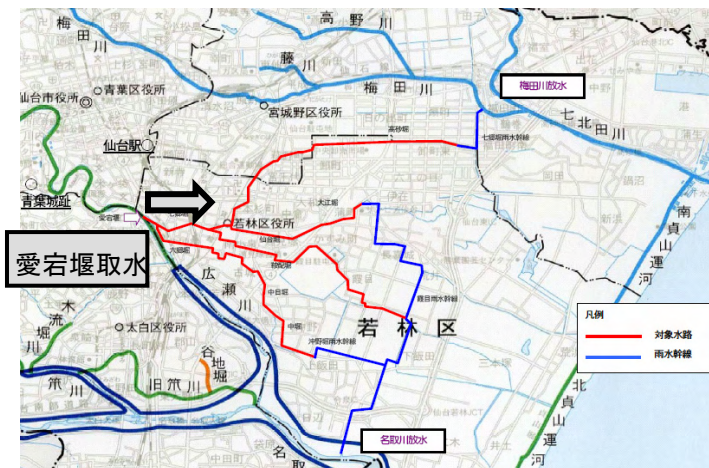
【平成16年以降】引き続き全国34河川で清流ルネッサンスⅡにおける計画に基づく水質改善対策を重点的に実施中。

まちの清流の再生(環境用水)

○環境用水とは、水質、親水空間、修景等生活環境又は自然環境の維持、改善等を図ることを目的とした用水。

水利使用許可により環境用水を通水した先事例 【六郷堀・七郷堀(宮城県仙台市の農業用水路)】

- ・平成11年度から16年度にかけて5回、広瀬川から六郷堀・七郷堀に非かんがい期の試験通水を実施。
- ・試験通水による水質浄化、地域住民へのアンケート等から有効性が確認され、浄化及び修景を目的とした冬期の水利使用(0.3m³/s)を許可し、通水が開始された。



六郷堀・七郷堀位置図

通水前

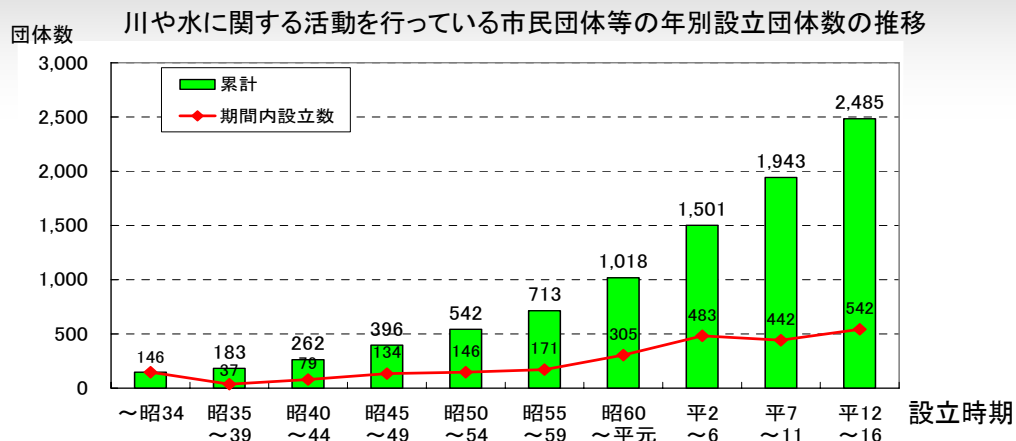


通水後



【平成16年以降】平成18年3月に通達「環境用水に係る水利使用許可の取扱いについて」により河川法上の水利使用許可の取扱い基準が明確化。本基準に該当する申請は現在1件。

市民連携の取り組み



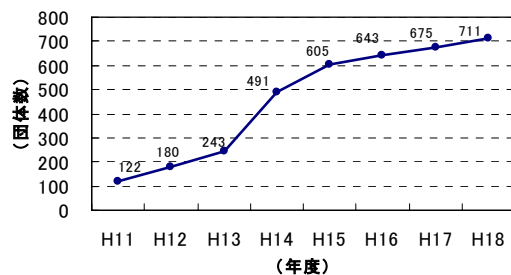
(社)日本河川協会資料より;平成16年10月【他に設立時期不明の団体数が345ある】

【市民と連携した河川美化等の取り組み事例】

- 市民団体、NPO等が、一定区間の河川敷等の清掃や草刈り、美化活動等を実施
- 河川管理者が、清掃用具の支給、サイン看板の設置等を実施
- 地元自治体が、収集ゴミの運搬・処理等を実施



市民団体等と連携した河川清掃状況
(旭川(岡山県))



河川美化等の取り組みを行っている市民団体数(直轄区間)

【平成16年以降】市民と連携した河川美化等の取り組みが増加しており、市民連携が着実に推進。

「子どもの水辺」再発見プロジェクト

・地域の市民団体、教育関係者、河川管理者等が一体となって、子どもの水辺協議会を設置。

・「子どもの水辺サポートセンター」が活動を支援(資機材の貸出、活動のコーディネート等)。

・平成11年度より本プロジェクトに取り組んでおり、これまでに全国で248箇所(平成19年3月末)が登録され、活動が推進。

・必要に応じて、河川管理者が「水辺の楽校プロジェクト」により、子どもが水辺を歩きやすいよう遊歩道を設置する等の施設整備を実施。

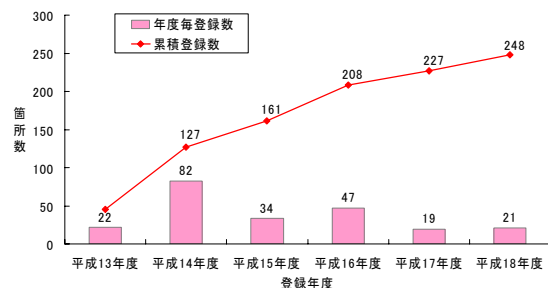


多摩川川流れ体験
(とどろき水辺の楽校協議会)



「子どもの水辺」での活動の様子
こぎ
(近木川(大阪府))

「子どもの水辺」再発見プロジェクト登録箇所数の推移



【平成16年以降】

平成18年度末まで87箇所の「子どもの水辺」が追加登録されており、河川における環境教育は拡大。

Ⅱ. 今後の治水対策に関する基本的な考え方

1. 今後の治水対策の基本的方向

(1) 達成すべき目標の明確化

②河川環境に関する目標像の明確化

河川環境の整備・保全についても、その目標像を明確にするための検討を進め、真に環境目的を内在化した河川整備を推進する。

2. 今後の治水対策において重点化すべき事項とその目標

(4) 河川が本来有する多様性の確保

①自然環境の保全・再生

河川の整備・管理に当たっては、多自然川づくりを基本とし、瀬、淵、河岸、河畔林など多様な河川環境を保全する。また、河川の上下流や河川と流域との連続性の確保、流量変動の保全等により生物の生息・生育・繁殖環境の保全・再生を図る。特に、地域にとって重要な自然環境の再生に取り組む。

②賑わいの場の整備・保全

景観への配慮、地域の歴史・文化等との調和、清流の回復等により街並みとそこを流れる川とが一体となった魅力ある風景や多くの人が集まる賑わいの場を整備・保全する。

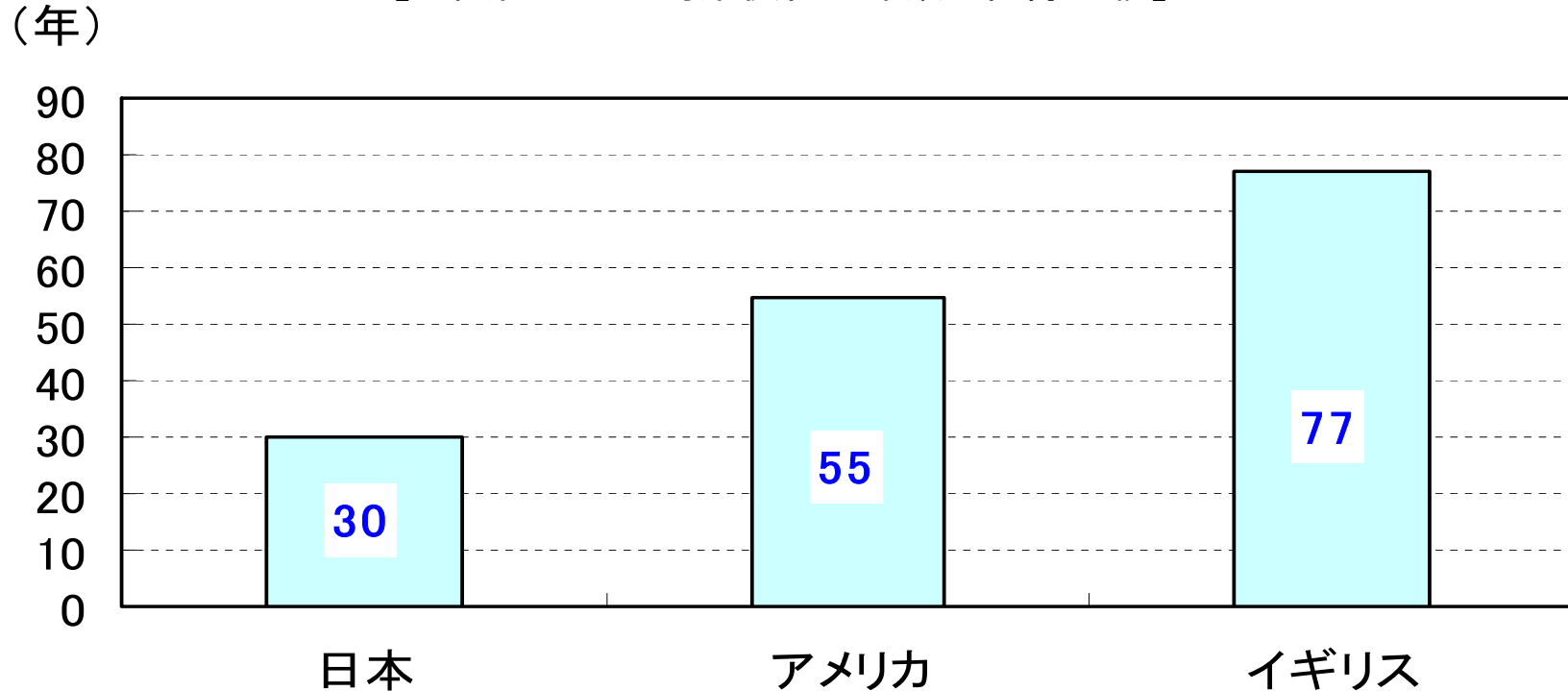
住宅の長寿命化(200年住宅)の 推進について

平成19年11月
国土交通省住宅局

住宅の平均築後年数の現状

◇我が国の滅失住宅の平均築後経過年数は、約30年と、欧米諸国に比べ低い。

【滅失住宅の平均築後経過年数の国際比較】



※最近5年間(アメリカにあっては4年間)に滅失した住宅の新築後経過年数を平均した値(下記の各国の統計調査による国土交通省推計値)。新築住宅の平均寿命(最近新築された住宅があと何年使われるかの推計値)とは異なる。

(資料)

日本:住宅・土地統計調査(1998年、2003年)

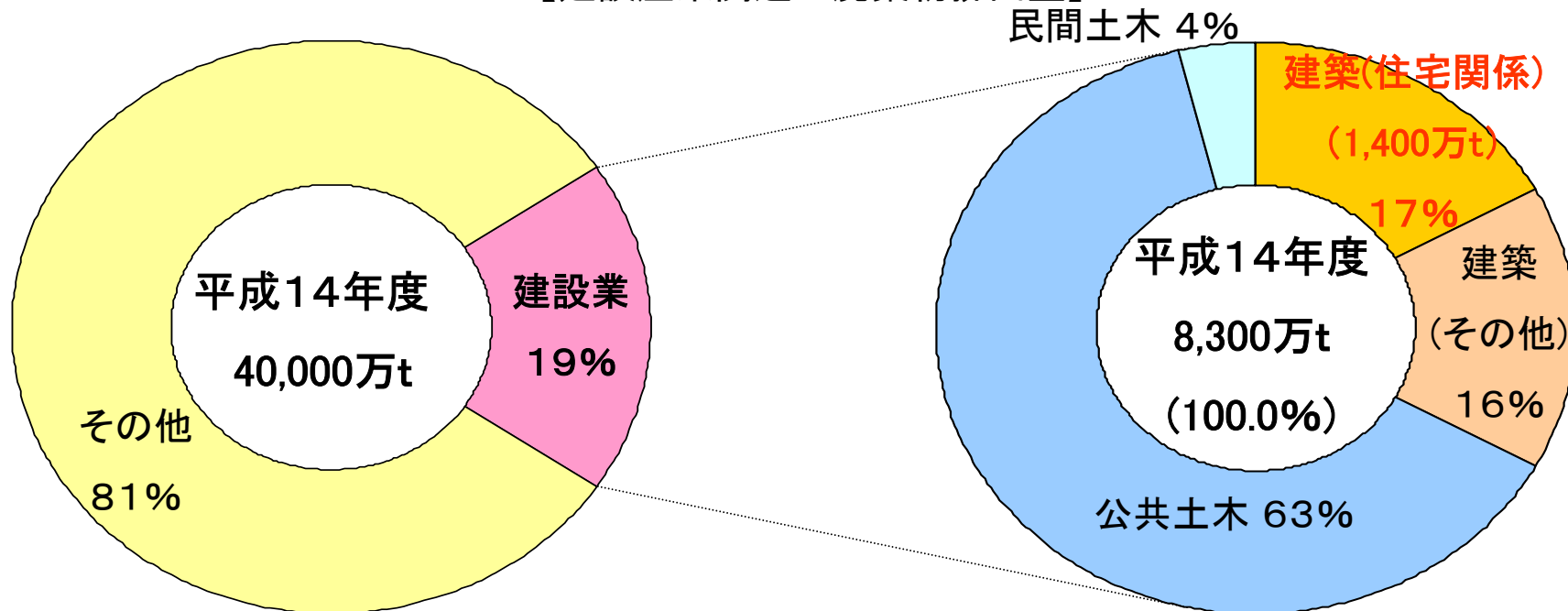
アメリカ:American Housing Survey(2001年、2005年)

イギリス:Housing and Construction Statistics(1996年、2001年)

住宅の長寿命化による廃棄物の削減

- ◇住宅関連産業廃棄物は、建設廃棄物の17%、全産業廃棄物の3.5%を占める。
- ◇全ての住宅が200年間解体されなければ、年間当たり約1,000万t(東京ドーム5個分の容積)の廃棄物の削減が可能。

【建設産業関連の廃棄物排出量】



全産業廃棄物に占める建設産業
関連の産業廃棄物

(資料)産業廃棄物の排出及び処理状況等
(平成14年度)環境省調査

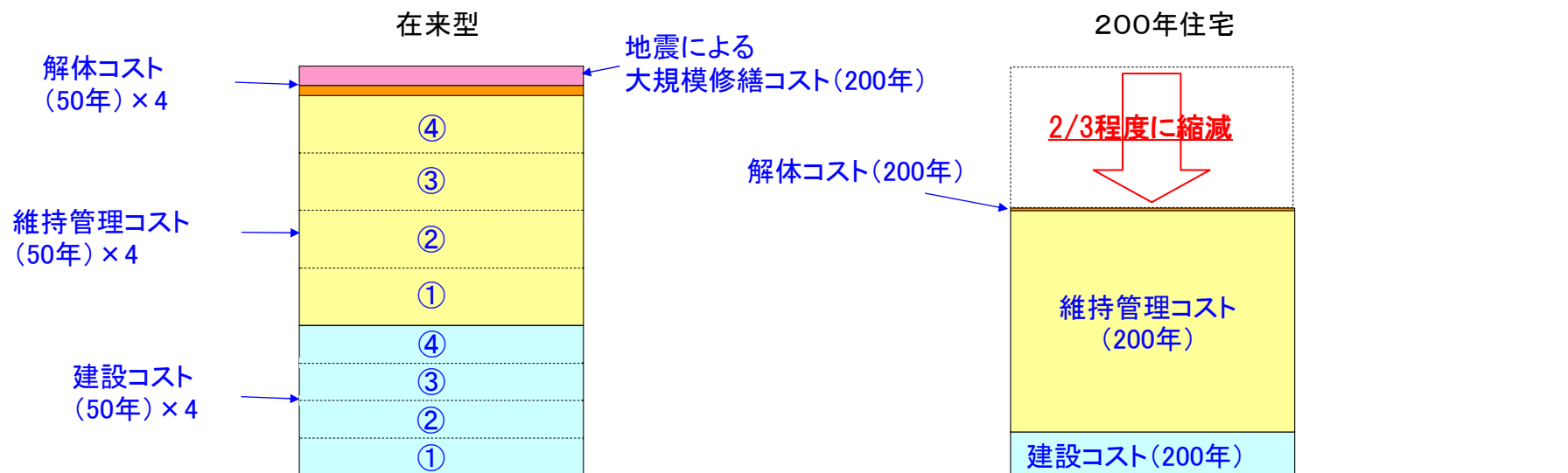
建設業関連の産業廃棄物排出
量に占める住宅関連のもの
の割合

(資料)建設副産物実態調査
(平成14年度)国土交通省調査

住宅の長寿命化による住居費負担の軽減

◇共同住宅について200年間に必要となる費用を試算した場合、住宅の建設・取得・維持管理のための国民負担を2/3程度に縮減することが可能。

【200年住宅による国民の住居費負担の軽減効果(共同住宅での試算)】



- ※1 11階建て、65戸(3LDK)の共同住宅を想定。土地代は試算対象に含まず。
- ※2 従来型は50年で建替え(200年で4回建替え)を想定。
- ※3 200年住宅の建設コストは従来型の2割程度増、維持管理コストは1割程度減として試算。

住宅の長寿命化（「200年住宅」）の推進

超長期にわたって循環利用できる質の高い住宅（「200年住宅」）を普及するための諸施策を総合的に推進する

施策の内容

住宅履歴情報の整備

新築、改修、修繕、点検時等において、設計図書や施工内容等の情報の蓄積、いつでも活用できる仕組みの整備



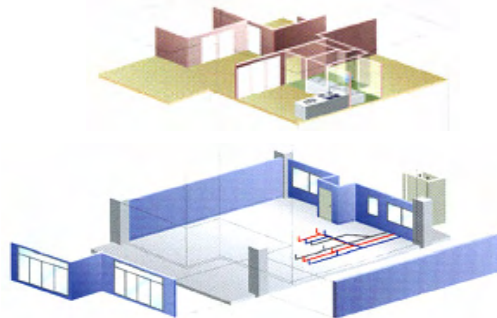
- 適切なリフォームや点検、交換が可能
- 安心して既存住宅の取引が可能

超長期住宅に対応した住宅ローンの開発

超長期住宅に係る償還期間の上限の延長
(現行: 35年→50年)

住宅の長寿命化（「200年住宅」）

- ①スケルトン（構造躯体）については耐久性・耐震性、インフィル（内装・設備）については可変性を確保（「堅ろうで、かつ、変化する住宅」）
 - ②維持管理が容易
 - ③周辺のまちなみと調和
- 【200年住宅ガイドラインを策定しイメージを共有】



★インフィル

- 自由な間取り
- 内装・設備の補修・更新が容易

★スケルトン

- 耐久性・耐震性を備えた躯体
- 高い階高

住宅の長寿命化促進税制の創設

一定の基準に適合する認定住宅に係る登録免許税、不動産取得税、固定資産税について、従来の住宅に係る現行特例等と比べて税負担を更に軽減

超長期住宅先導的モデル事業の創設

高耐久、高耐震、可変性など超長期住宅としての基本性能を有し、かつ、超長期住宅を普及するための先導的提案を行うモデル事業への助成

超長期住宅推進環境整備事業の創設

住替え・二地域居住の推進や良好なまちなみの維持・形成に資するNPO等に対する助成

住宅の長寿命化の推進に係る立法措置

住宅の長寿命化（200年住宅）に関する政策決定

長期戦略指針「イノベーション25」

（平成19年6月1日閣議決定）

第5章 「イノベーション立国」に向けた政策ロードマップ

1. 社会システムの改革戦略

1) イノベーション創出・促進に向けた社会環境整備

③新しい「働き方」、「暮らし方」の仕組みづくり

- ・ゆとりある住生活、自然と共存した都市の実現のための取組

—仕事と生活に対する国民の価値観、家族形態の多様化に対応した、周辺の街並みとの調和が図られた良質な住宅ストックを形成するために、住宅の長寿命化（200年住宅）を目指して、更なる技術開発や先導的プロジェクトの支援を行うとともに、超長期に住宅を利用するための維持管理システム・流通システム・金融システムの構築等。

経済財政改革の基本方針 2007

（平成19年6月19日閣議決定）

第4章 持続的で安心できる社会の実現

6. 多様なライフスタイルを支える環境整備

国民一人ひとりが豊かな生活を実感し、活力ある経済社会を実現するためには、多様なライフスタイルを追求できることが重要である。このため必要な基本的な環境整備に取り組む。

【具体的手段】

- ・ 地球環境にやさしく、安全・安心でゆとりある住生活を実現するため、住宅の長寿命化（200年住宅）に向けた取組を進めるとともに、高齢者、子育て世帯等の居住の安定確保を図る。

福田内閣総理大臣所信表明演説

（平成19年10月1日 第168回国会）

（これからの環境を考えた社会への転換）

地球環境問題への取組は待たなれません。

従来の、大量生産、大量消費を良しとする社会から決別し、つくったものを世代を超えて長持ちさせて大事に使う「持続可能社会」へと舵を切り替えていかなければなりません。住宅の寿命を延ばす「200年住宅」に向けた取組は、廃棄物を減量し、資源を節約し、国民の住宅に対する負担を軽減するという点で、持続可能社会の実現に向けた具体的な政策の第一歩です。地球環境に優しく、国民負担も軽減できる暮らしへの転換という発想を、あらゆる部門で展開すべきです。

良好な生活環境の形成について

道 路 局
自動車交通局
平成19年11月21日

良好な生活環境の形成について ～沿道大気環境対策～

自動車による大気汚染については、これまで実施している対策の効果等により、二酸化窒素(NO₂)ならびに浮遊粒子状物質(SPM)いずれも順調に改善。

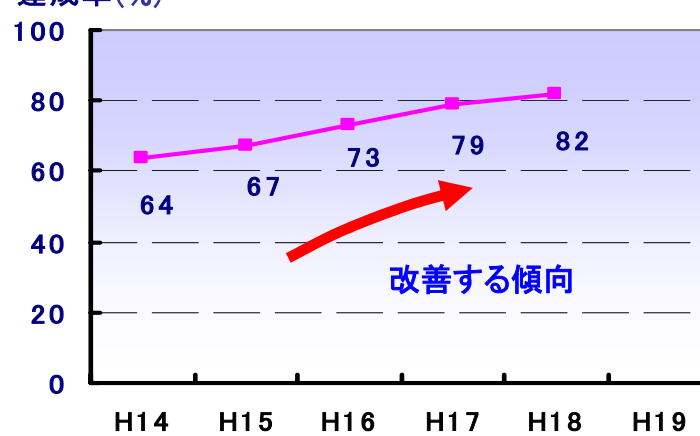
【社会資本整備重点計画における目標】

	NO ₂ 環境基準達成率
初期値(H14)	64%
目標値(H19)	約8割

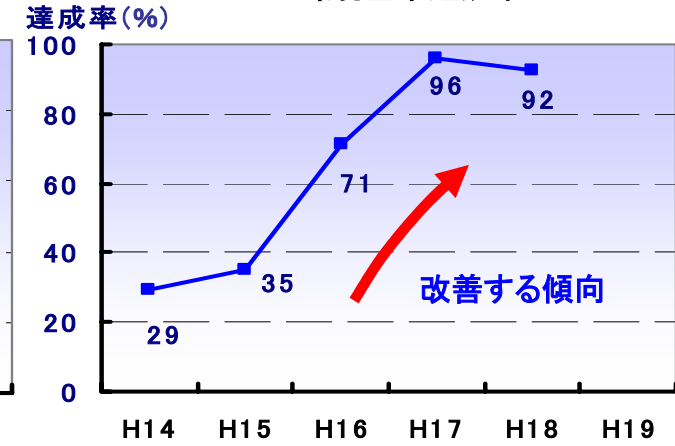
自動車排出ガス測定局等のうち環境基準を達成した測定局の割合

【大気質(NO₂,SPM)の状況】

NO₂の環境基準達成率



SPMの環境基準達成率



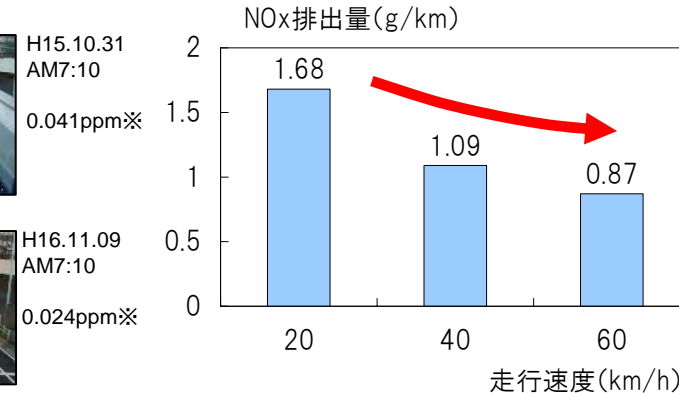
【沿道大気環境対策】

○道路整備などの道路構造対策

◆走行速度が向上により、NO_x・排出量が減少



交差点立体化 東京都江戸川区(国道357号・環七通り)



※対策前(H15.10)及び対策後(H16.10)におけるNO₂の月平均濃度

道路整備などの道路構造対策

自動車の単体対策

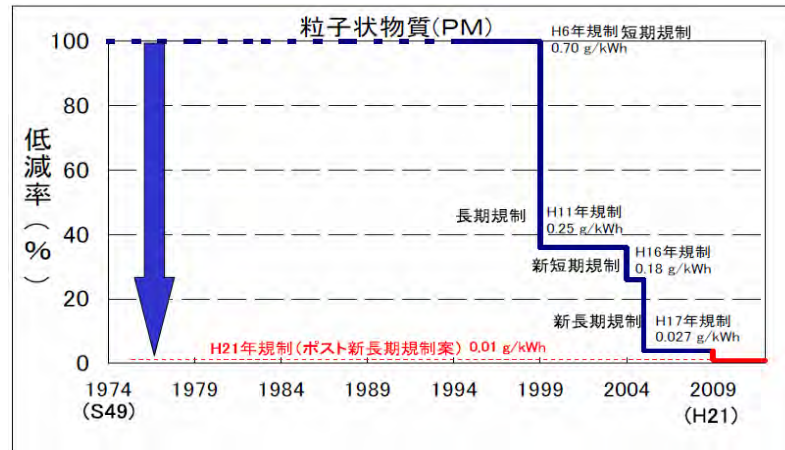
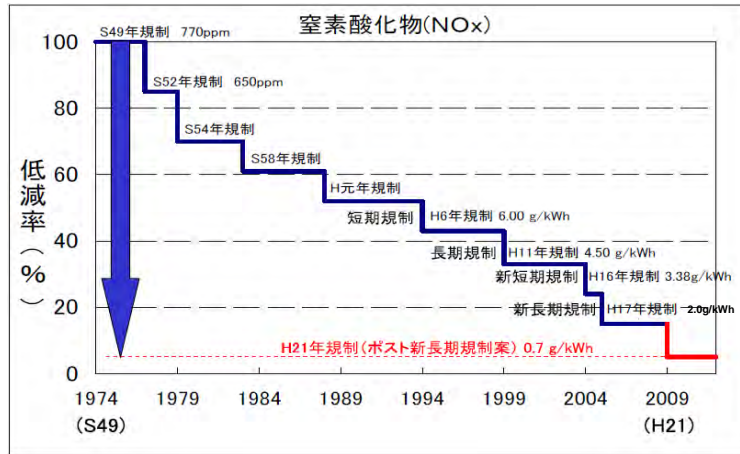
その他対策

引き続き、長年環境基準を達成していない箇所を中心に、可能な限り早期の環境基準の達成に向け関係機関と連携し、交差点改良や道路緑化等の道路改善対策などを立案・実施。

良好な生活環境の形成について ～自動車の単体対策～

○ポスト新長期規制の検討

- ・中央環境審議会第8次答申を受け、ポスト新長期規制として自動車の排出ガス規制を強化するため、本年10月に自動車の安全・環境基準を規定した道路運送車両の保安基準を改正するパブリックコメントの募集を開始。来年2月の公布を予定。
- ・ディーゼル車については、NO_x基準値及びPM基準値を大幅に強化(車種により、NO_xを40%～65%、PMを53%～64%低減)し、適用開始時期は2009年10月1日(新型車:1部車種は2010年)



ディーゼル重量車の排出ガス規制の経緯

○使用過程車の排出ガス検査の充実

- ・黒煙だけでなく、燃料の未燃焼成分等も高い精度で計測が可能であるオパシメータの導入を本年9月より順次実施し、PM検査の高度化を図っている。

○低公害車の開発・普及の促進(※)

- ・CNG車等低公害車の導入に対する補助、グリーン税制等の普及策の実施
- ・革新的技術を投入し、環境性能を格段に向上させた次世代低公害車の開発・実用化を促進

※地球温暖化対策でもあるため資料2 P14を参照



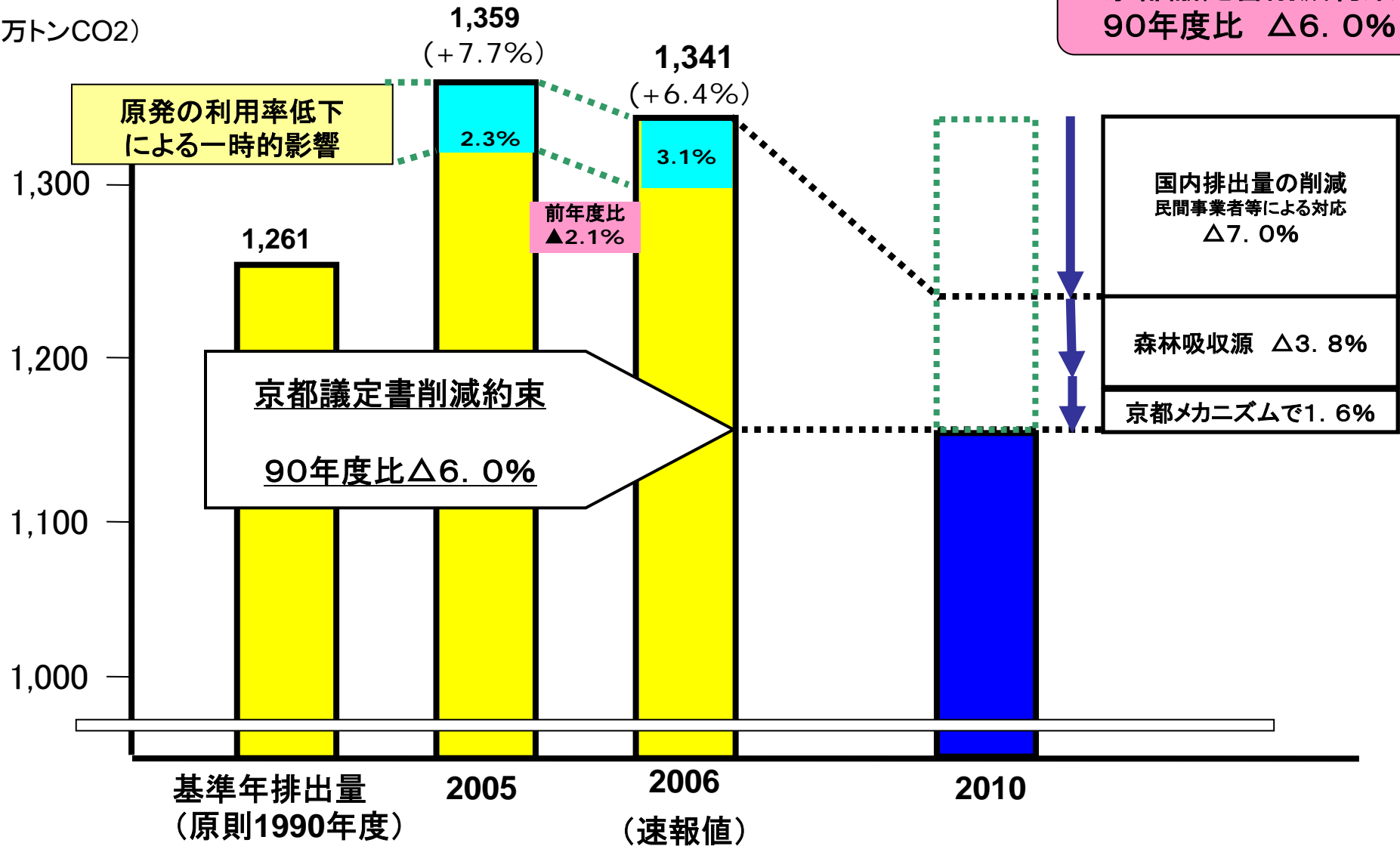
京都議定書目標達成計画の評価・見直しに関する最 終とりまとめ

～現行対策の評価など～

我が国の温室効果ガス排出量の推移及び見通し

(百万トンCO₂)

京都議定書削減約束
90年度比 $\Delta 6.0\%$



温室効果ガスの排出状況について

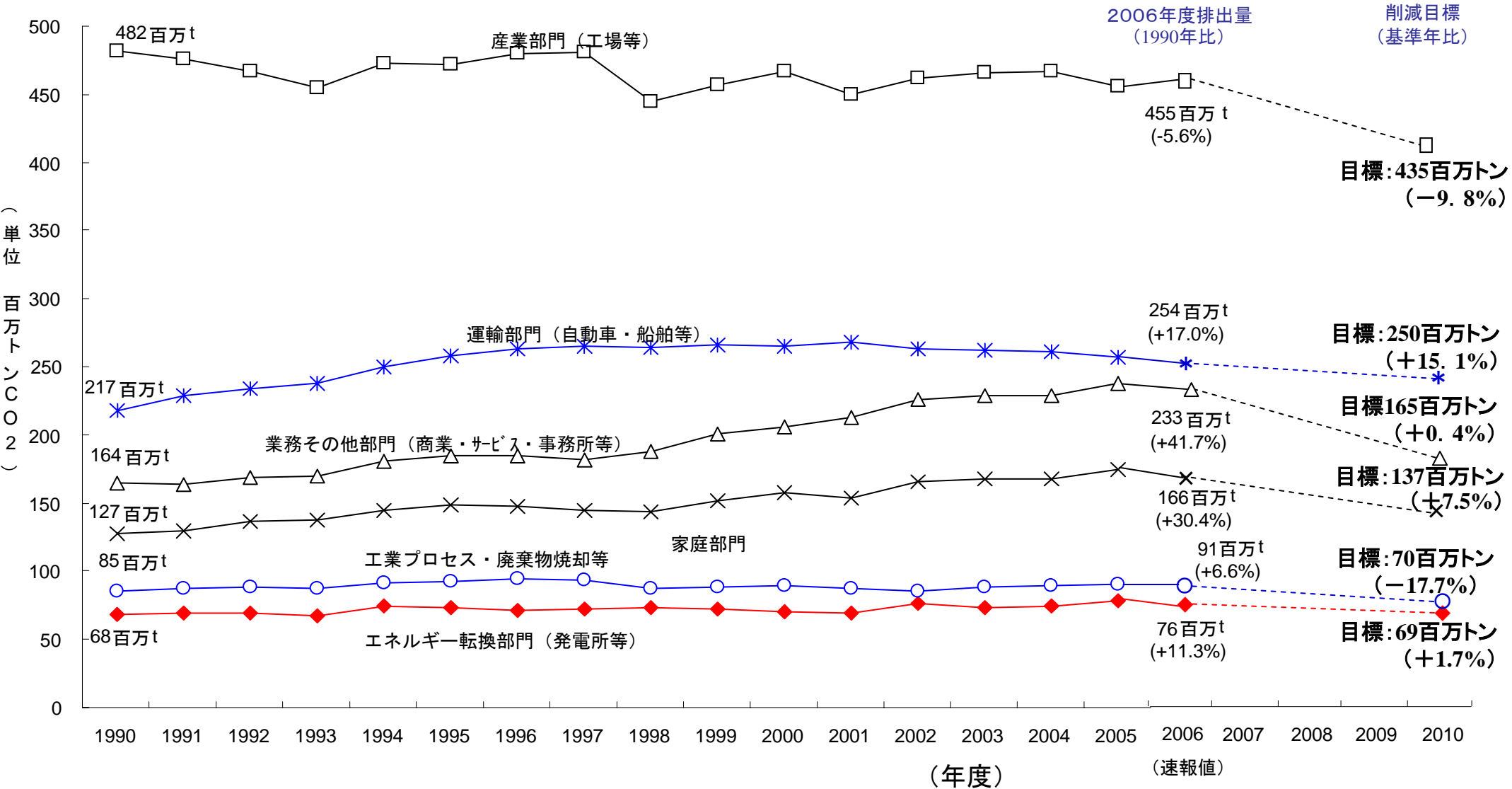
	基準年 (全体に占める割合)	2006年(速報値) (基準年増減)	2010年度目標 (2006年度から必 要な削減率)
エネルギー起源二酸化炭素	1059 (84%)	1184 (11.8%)	1056 (-10.8%)
産業部門	482 (38%)	455 (-5.6%)	435 (-4.4%)
運輸部門	217 (17%)	254 (17.0%)	250 (-1.7%)
家庭部門	127 (10%)	166 (30.4%)	137 (-17.5%)
業務その他部門	164 (13%)	233 (41.7%)	165 (-29.1%)
エネルギー転換部門	67.9 (5%)	75.5 (11.3%)	69 (-8.6%)
非エネルギー起源CO ₂	85.1 (7%)	91.1 (7.1%)	70 (-23.1%)
メタン	33.4 (3%)	23.8 (-28.7%)	20 (-16.0%)
一酸化二窒素	32.6 (3%)	25.4 (-22.0%)	34 (33.7%)
代替フロン等3ガス	51.2 (4%)	17.3 (-66.2%)	51 (195.0%)
合 計	1261 (100%)	1341 (6.4%)	1231 (-8.2%)

※単位：百万t-CO₂

※基準年の数値は、平成18年8月に条約事務局に提出した割当量報告書における計算方法により算出。

※2010年度目標値は、目標達成計画策定時の計算方法により算定した目安としての目標。

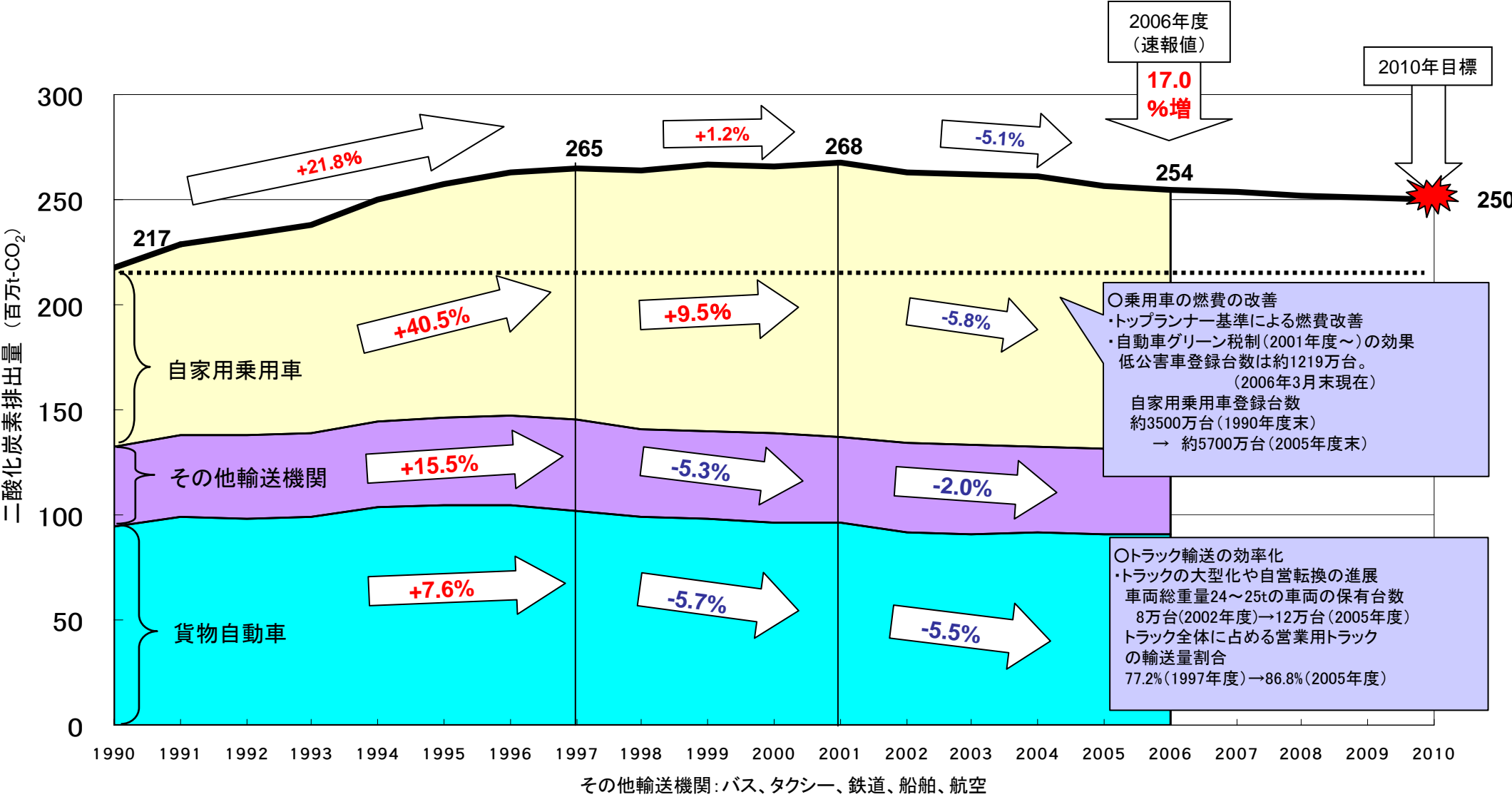
部門別にみたわが国のCO2排出量



(※) 目標達成計画における目標値は、平成18年8月30日に環境省が公表した割当量報告書による差し替え前の数値を基準としているため、基準年比が合わないものがある

運輸部門におけるCO2排出量

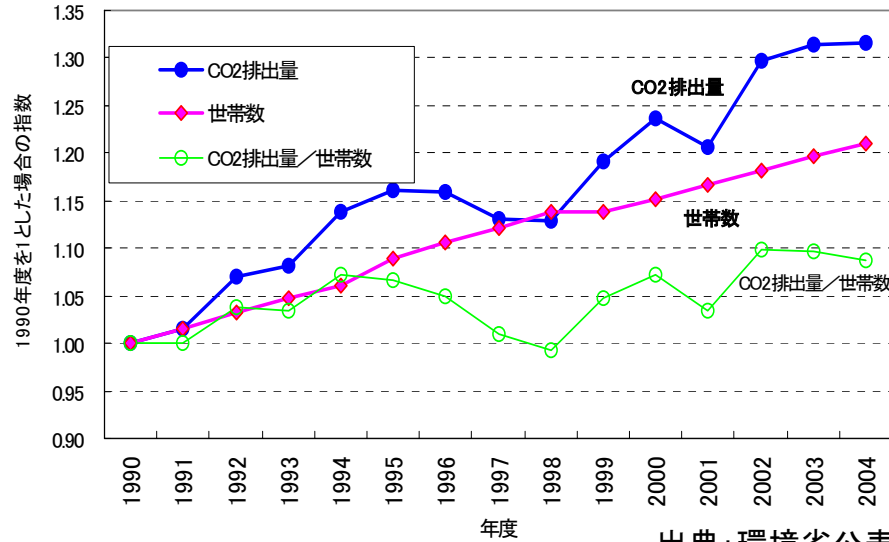
- 2001年度以降、運輸部門からの排出量は減少傾向を示している。
- 貨物自動車は1996年度をピークにして減少、自家用乗用車は2001年度をピークに減少



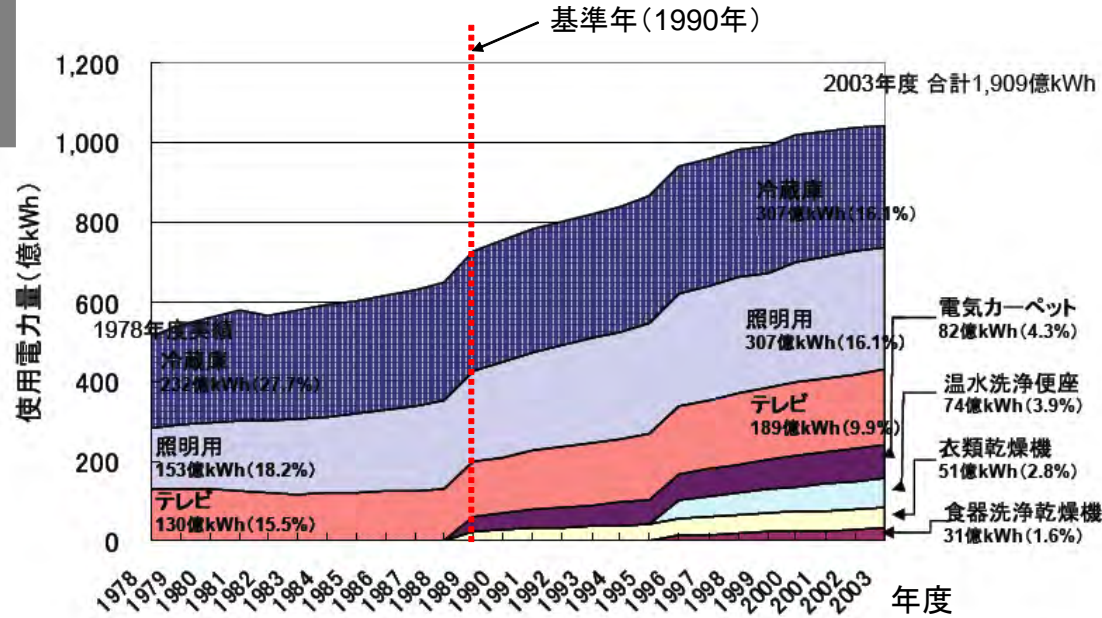
家庭部門におけるCO2排出量の状況

●家庭部門のCO2排出量増加は、世帯数の増加や機器使用の増加などライフスタイルの変化が大きく影響していると考えられる。

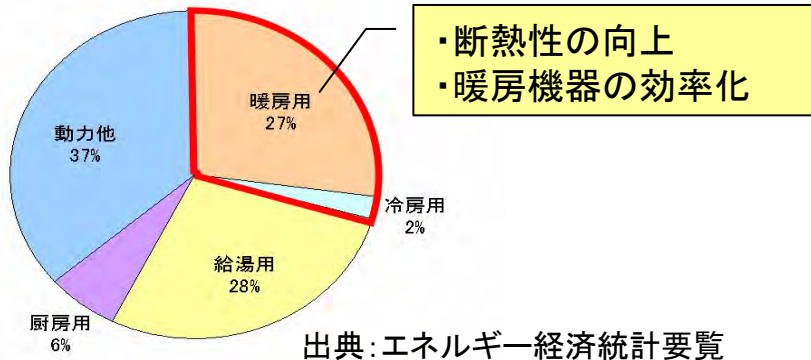
家庭部門におけるCO2排出量と世帯数の推移



家庭における機器ごとの電力使用量の推移



エネルギー消費の用途別割合



1世帯当たりの機器の保有台数の推移

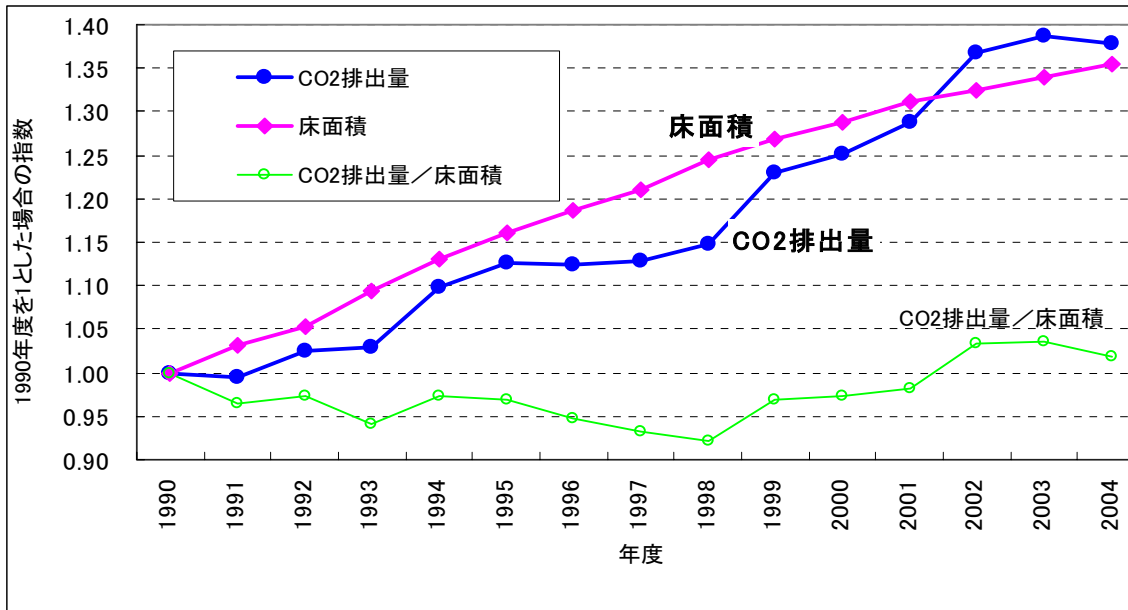
カラーテレビ	2.0台 (90年度) → 2.5台 (04年度)
ルームエアコン	1.3台 (90年度) → 2.3台 (04年度)
電気冷蔵庫	1.2台 (90年度) → 1.3台 (04年度)
パソコン	0.1台 (90年度) → 1.0台 (04年度)
温水洗浄便座	0.0台 (90年度) → 0.8台 (04年度)
DVDプレーヤー	0.0台 (90年度) → 0.7台 (04年度)

出典：エネルギー・経済統計要覧から資源エネルギー庁作成

業務部門におけるCO2排出量の状況

●業務部門のCO2排出量増加は、床面積の増加や建物使用時間(営業時間)の増加など利用方法の変化が大きな要因と考えられる。

延べ床面積とCO2排出量の推移



環境省公表資料

建物用途別の建物使用時間(営業時間)の推移

		1990	2005	増加率	単位
百貨店		2,847	3,613	27%	年間総営業時間
コンビニ		22.1	23.6	7%	1日あたり営業時間
スーパー	大規模	10.2	12.6	23.5%	1日あたり営業時間
	中規模	10.4	11.4	9.6%	1日あたり営業時間
事務所	自社ビル	10.6	11	3.8%	1日あたり建物使用時間
	テナント	11.2	11.8	5.4%	1日あたり建物使用時間

百貨店協会及びチェーンストア協会公表資料
 並びに関西地区建物エネルギー消費実態報告書・
 都内大規模事業所のエネルギー使用に関わる実態調査より

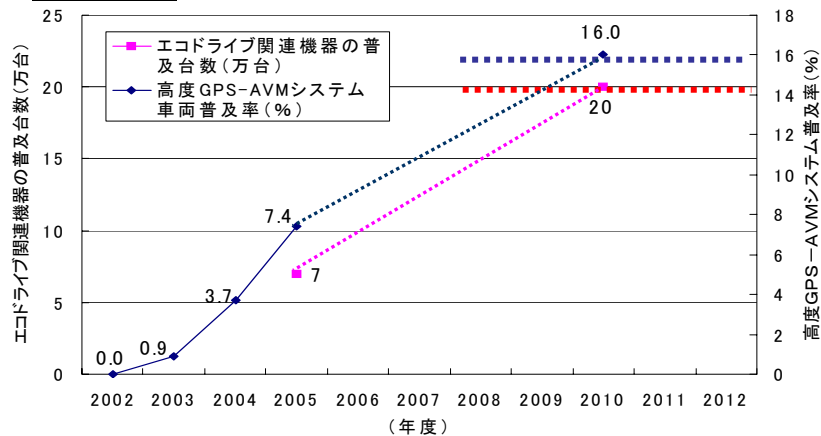
1. 運輸部門

自動車単体対策及び走行形態の環境配慮化

1. (1)環境に配慮した自動車使用の促進 (エコドライブの普及促進等による自動車運送事業等のグリーン化)

目標達成計画における対策評価指標の実績と見込み

○<2010年度見込み>エコドライブ関連機器の普及台数<20万台> 高度GPS-AVMシステム車両普及率<16%>



目標達成計画上の目標

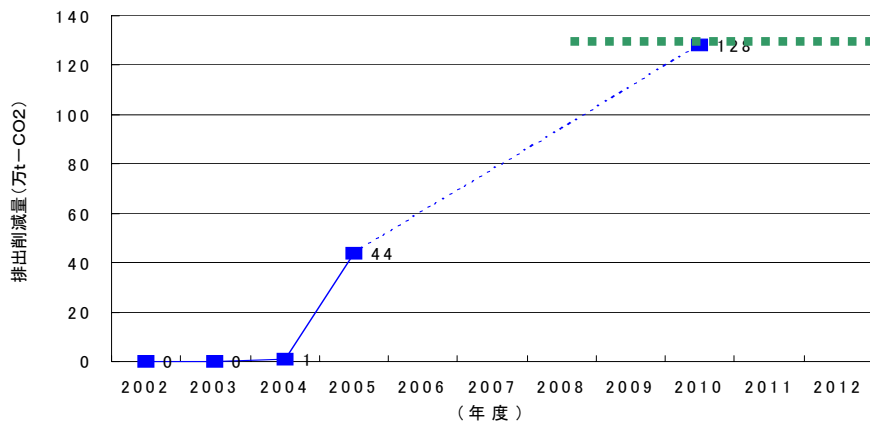
- (高度GPS-AVMシステム車普及率16%)
- (エコドライブ関連機器の普及台数20万台)

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
エコドライブ関連機器の普及台数(万台)				7					20		
高度GPS-AVMシステム車両普及率(%)	0.0	0.9	3.7	7.4					16.0		

※2005年度までは実績、2006年度以降は見込み量

目標達成計画における排出削減量(2002年度を起点)の実績と見込み

○2010年度の排出削減量見込量 約128万t-CO₂



..... (目標達成計画上の目標は約128万t-CO₂)

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
排出削減量(万t-CO ₂)	0	0	1	44					128		

※排出削減量は、2002年度を起点としたもの

※2005年度までは実績に基づく推計、それ以降は見込み量

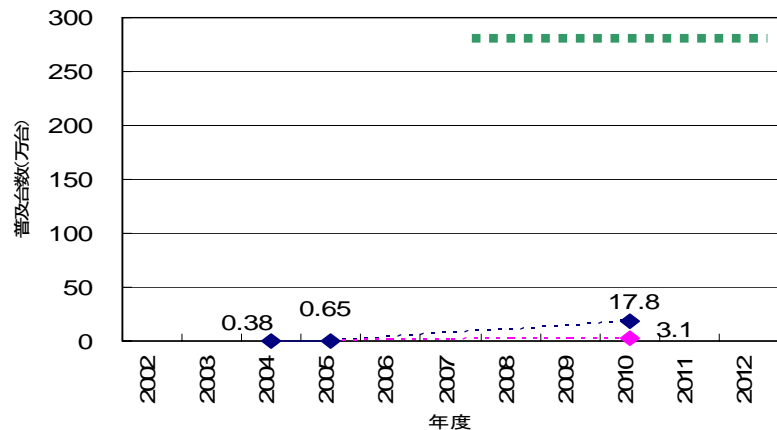
1. (2) 環境に配慮した自動車使用の促進(アイドリングストップ車導入支援)

※中央環境審議会・産業構造審議会合同会合の資料等による

目標達成計画における対策評価指標の実績と見込み

○ <2010年度見込み>アイドリングストップ車普及台数<高位:約18万台、低位:約3万台>

..... (目標達成計画上の目標は約280万台)



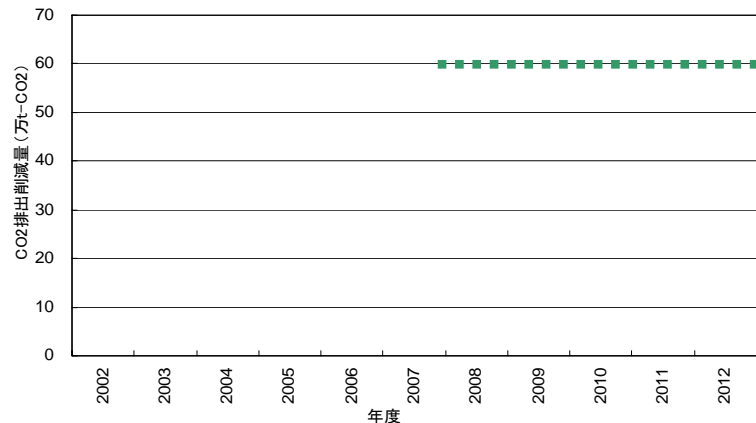
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
普及台数(万台)			0.38	0.65					17.8		
	(低位)								3.1		

※2005年度まで実績、それ以降は見込み量

目標達成計画における排出削減量の実績と見込み

○2010年度の排出削減量見込量

..... (目標達成計画上の目標は約60万t-CO₂)



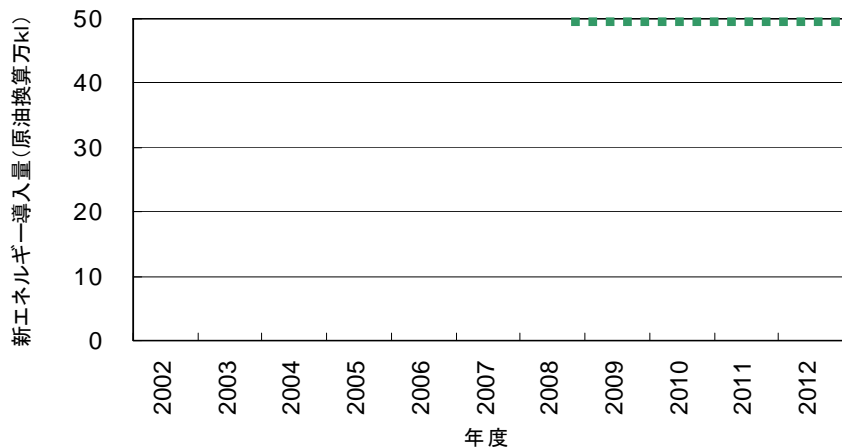
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
排出削減量(万t-CO ₂)											
	(低位)										

1. (3) 輸送用燃料におけるバイオマス由来燃料の利用(新エネルギー対策の推進に含まれる)

※中央環境審議会・産業構造審議会合同会合の資料等による

目標達成計画における対策評価指標の実績と見込み

○ <2010年度見込み>バイオマス由来燃料の導入量



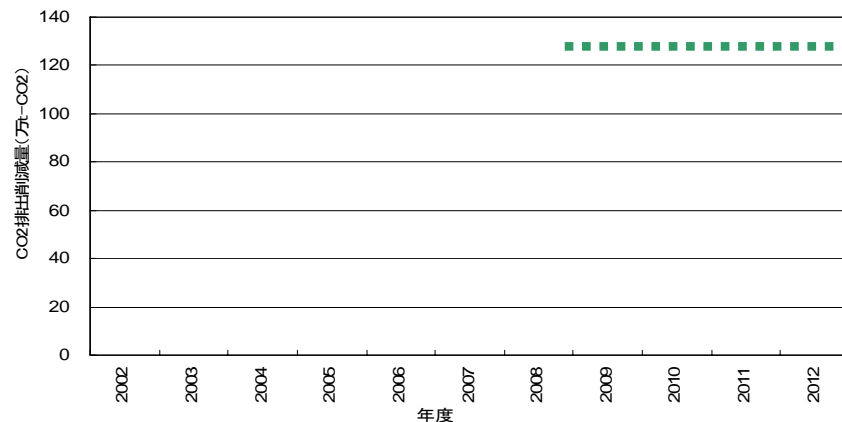
..... (目標達成計画上の目標は約50万kl原油換算)

※「新エネルギー対策の推進」の内数であり、一応の目安

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
導入量(原油換算万kl)											

目標達成計画における排出削減量の実績と見込み

○ 2010年度の排出削減量見込量



..... (目標達成計画上の目標は約128万t-CO2)

注)目標達成計画を基に国土交通省が推計

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
排出削減量(万t-CO2)											

1. (4) トップランナー基準による自動車の燃費改善

※中央環境審議会・産業構造審議会合同会合の資料等による

目標達成計画における対策評価指標の実績と見込み

○ <2010年度見込み> 目標年度における製造事業者及び輸入事業者のトップランナー基準達成状況(事業者ごと及び省エネルギー法にて指定された区分ごとによる)

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
				※1					※2		
	(低位)										

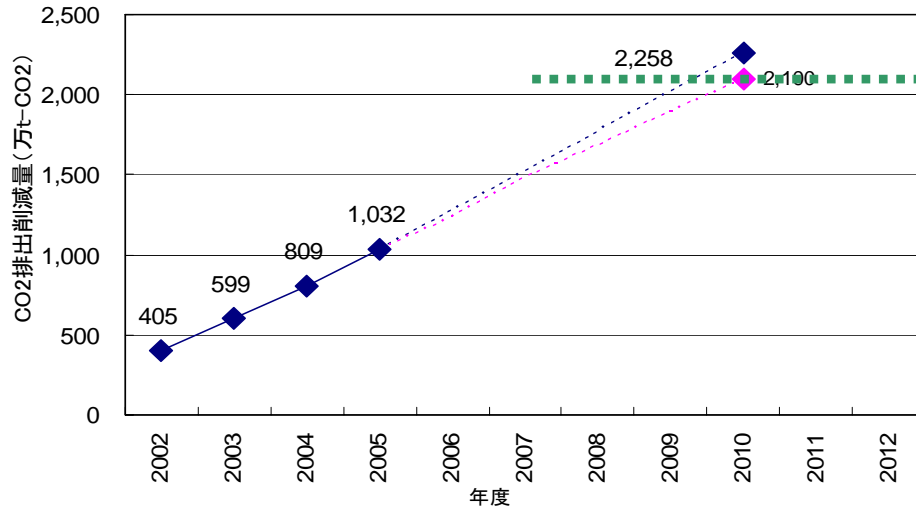
※1 トップランナー基準達成(ディーゼル乗用自動車、ディーゼル貨物自動車)

※2005年度まで実績、それ以降は見込み量

※2 トップランナー基準達成予定(ガソリン乗用自動車、ガソリン貨物自動車、LPガス乗用自動車)

目標達成計画における排出削減量の実績と見込み

○2010年度の排出削減量見込量 高位:約2,258万t-CO₂ 低位:約2,100万t-CO₂



..... (目標達成計画上の目標は約2,100万t-CO₂)

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
排出削減量 (万t-CO ₂)	405	599	809	1,032	1,277	1,524	1,772	2,018	2,258		
	(低位)								2,100		

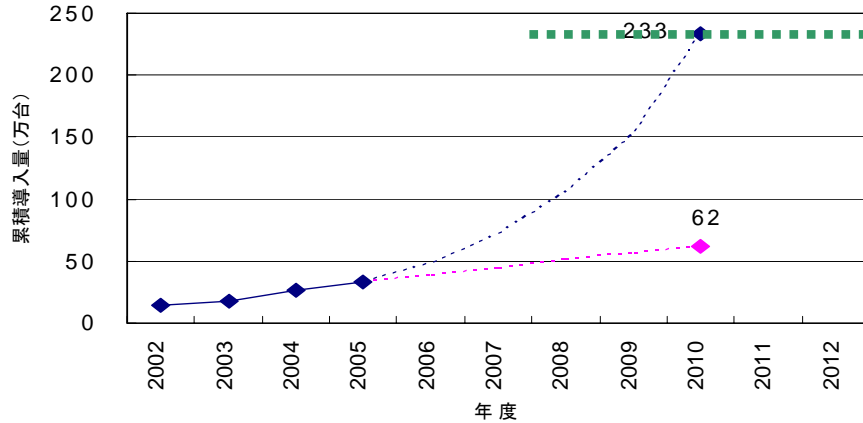
※2005年度まで実績に基づく推計、それ以降は見込み量

1. (5) クリーンエネルギー自動車の普及促進

※中央環境審議会・産業構造審議会合同会合の資料等による

目標達成計画における対策評価指標の実績と見込み

○ <2010年度見込み>クリーンエネルギー自動車の累積普及台数<高位:約233万台、低位:約62万台>



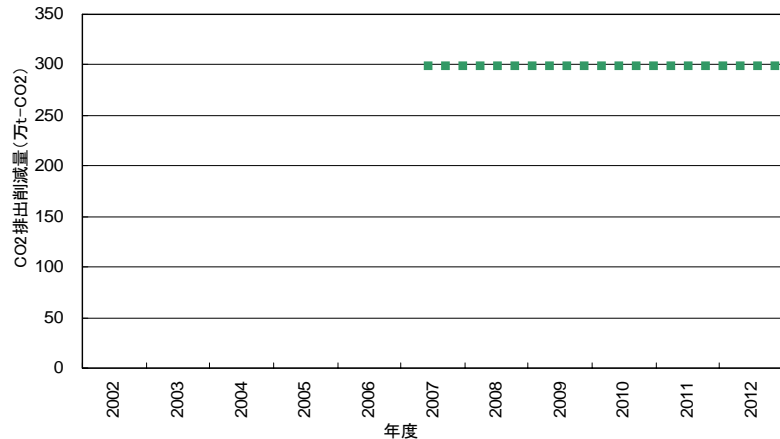
..... (目標達成計画上の目標は約233万台)

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
累積導入量(万台)	14	18	26	33	49	72	105	153	233		
	(低位)								62		

※2005年度まで実績、それ以降は見込み量

目標達成計画における排出削減量の実績と見込み

○2010年度の排出削減量見込量



..... (目標達成計画上の目標は約300万t-CO2)

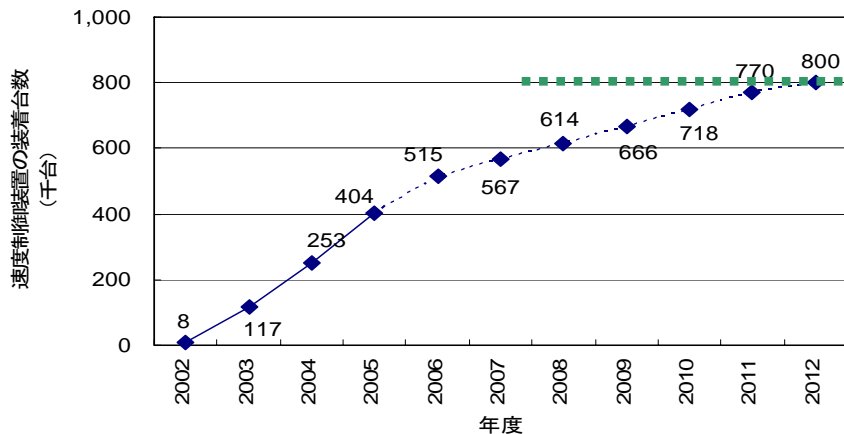
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
排出削減量(万t-CO2)											
	(低位)										

1. (6) 高速道路での大型トラックの最高速度の抑制

目標達成計画における対策評価指標の実績と見込み

○＜2010年度見込み＞ 大型トラックの速度抑制装置装着台数＜約72万台＞

..... (目標達成計画上の目標は80万台)



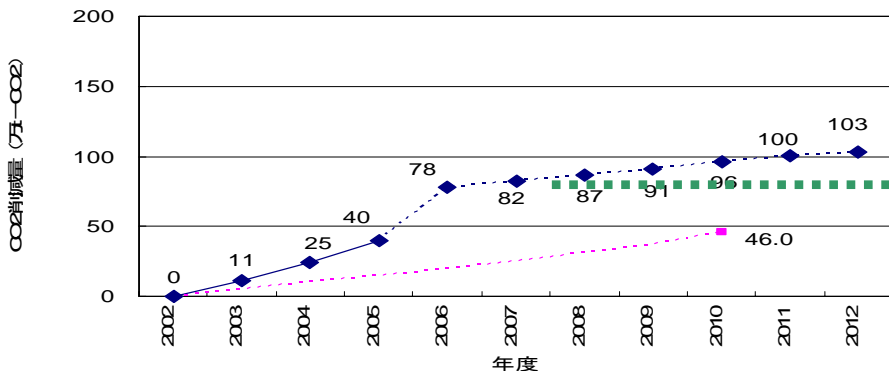
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
速度抑制装置の装着台数(千台)	8	117	253	404	515	567	614	666	718	770	800

※2005年度まで実績、それ以降は見込み量

目標達成計画における排出削減量(2002年度を起点)の実績と見込み

○2010年度の排出削減量見込量 高位:約96万t-CO₂ 低位:約46万t-CO₂

..... (目標達成計画上の目標は約80万t-CO₂)



	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
排出削減量(万t-CO ₂)	0	11	25	40	78	82	87	91	96	100	103
	(低位)								46		

※排出削減量は、2002年度を起点としたもの

※2005年度まで実績に基づく推計、それ以降は見込み量

1. (7) サルファーフリー燃料の導入及び対応自動車の導入

※中央環境審議会・産業構造審議会合同会合の資料等による

目標達成計画における対策評価指標の実績と見込み

○排ガス規制への対応から、サルファーフリー燃料対応ガソリン自動車の導入は見込めない状況

(目標達成計画上の目標:

直噴リーンバーンによる燃費改善率<ガソリン車:10%程度>

触媒被毒除去のためのパージ頻度減少による燃費改善率<ディーゼル車:4%程度>)

燃費改善と排ガス規制への対応を両立させるため、自動車メーカーは多様な技術を組み合わせた対応を行っている。こうした中、2009年に導入が予定されている排ガス規制への対応に課題の残る直噴リーンバーンガソリン車の導入は2010年までに見込めない状況

目標達成計画における排出削減量の実績と見込み

○2010年度の排出削減量見込量 見込めない

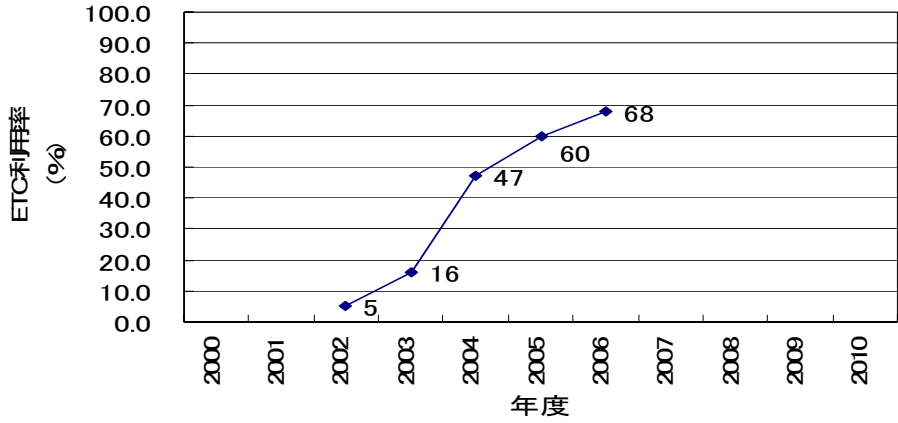
(目標達成計画上の目標は約120万t-CO₂)

2. 交通流对策

2. (1) 高度道路交通システム(ITS)の推進【ETC】

目標達成計画における対策評価指標の実績と見込み

○ETC(ノンストップ自動料金支払いシステム)利用率



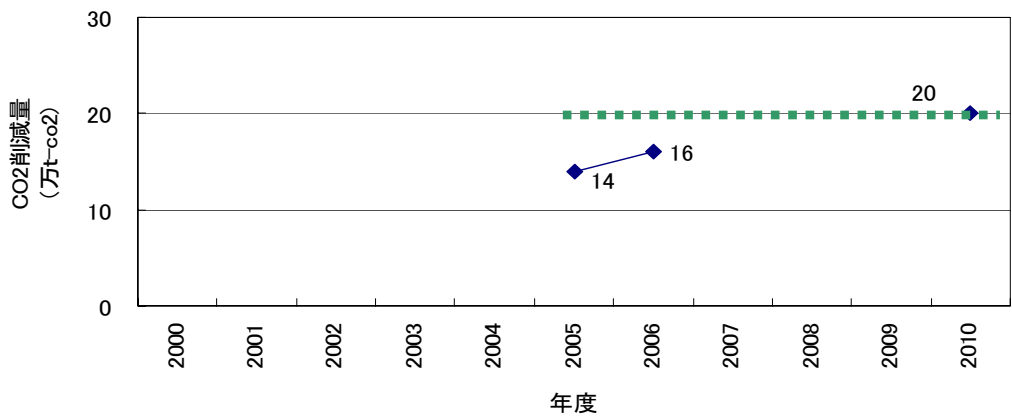
(単位: %)

2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
5	16	47	60	68				

※高速道路会社のデータに基づき集計

目標達成計画における排出削減量の実績と見込み

○目標達成計画における2010年度の排出削減見込量 約20万t-CO2



(単位: 万t-CO2)

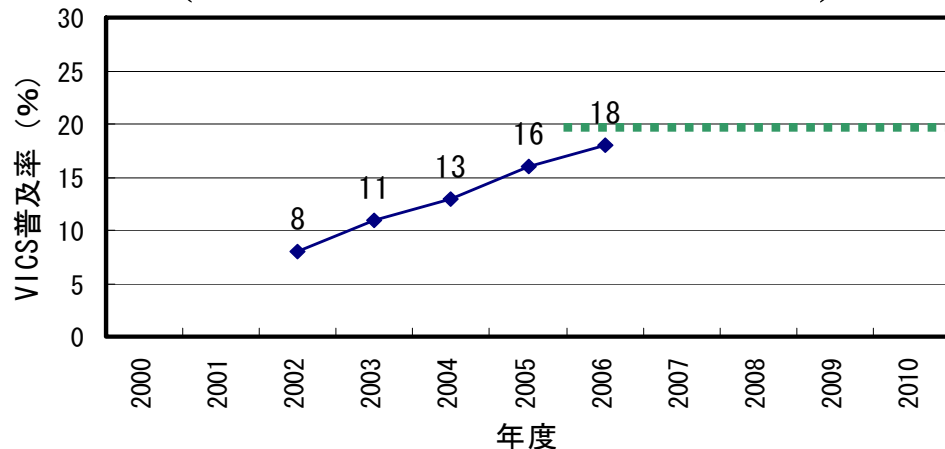
2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
			14	16				20

※ CO2削減量は実績に基づく推計、
2010年度は目標達成計画における見込み量。

2. (2) 高度道路交通システム(ITS)の推進【VICS】

目標達成計画における対策評価指標の実績と見込み

○VICS(道路交通情報通信システム)普及率 約20%



(単位: %)

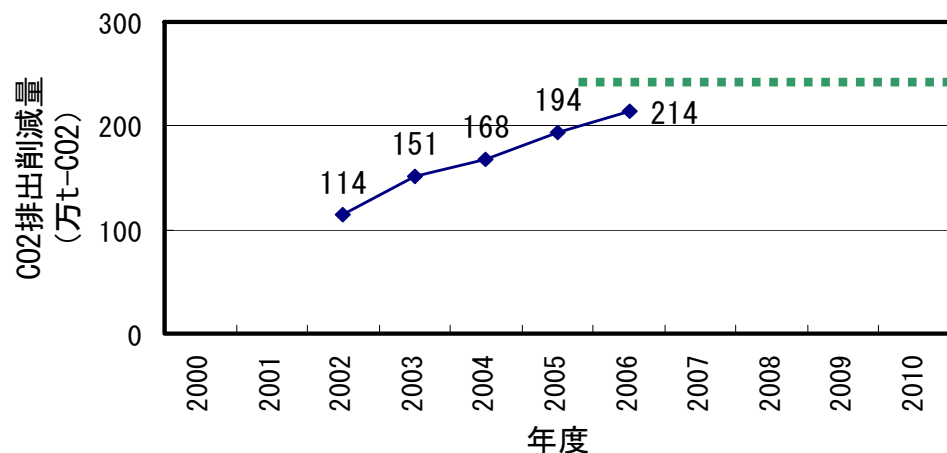
2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
約8	約11	約13	約16	約18				約20

※ 2006年度までは車載器出荷台数実績に基づく推計、2010年度は見込み

出典: VICS車載器出荷台数はVICSセンター、自動車保有台数(財)自動車検査登録協力会

目標達成計画における排出削減量の実績と見込み

○目標達成計画における2010年度の排出削減見込量 約240万t-CO₂



(単位: 万t-CO₂)

2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
約114	約151	約168	約194	約214				約240

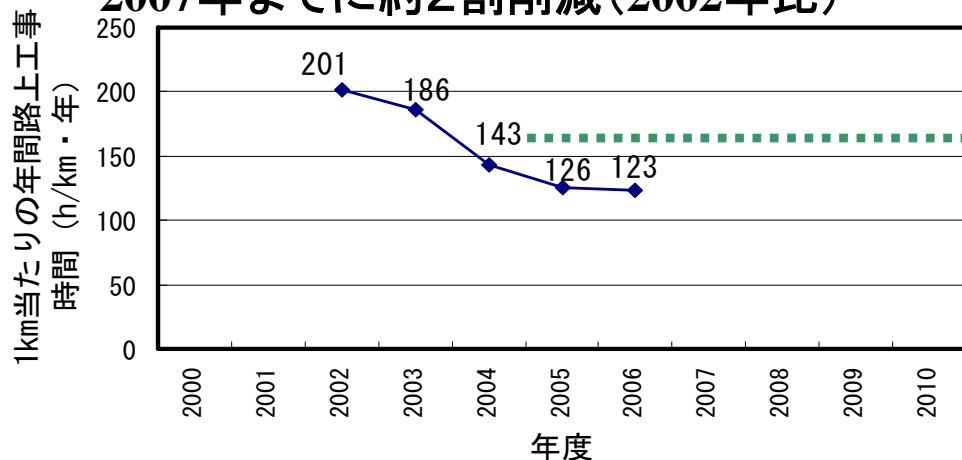
※ 2006年度までは実績値、
2010年度は目標達成計画における見込み量。

2. (3) 路上工事の縮減

目標達成計画における対策評価指標の実績と見込み

○1km当たりの年間路上工事時間

2007年までに約2割削減(2002年比)



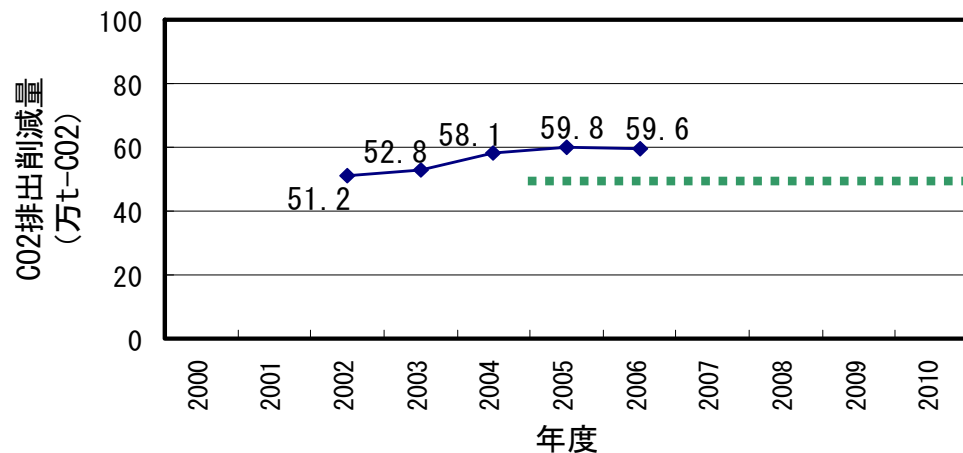
(単位: h/km・年)

2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
約201	約186	約143	約126	約123	約161			

※ 2005年度までは実績値、2007年度は目標値。
出典: 国土交通省調べ

目標達成計画における排出削減量の実績と見込み

○ 目標達成計画における2010年度の排出削減見込み 約50万t-CO₂



(単位: 万t-CO₂)

2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
約51.2	約52.8	約58.1	約59.8	約59.6				約50

※ 2006年度までは実績値、
2010年度は目標達成計画における見込み量。

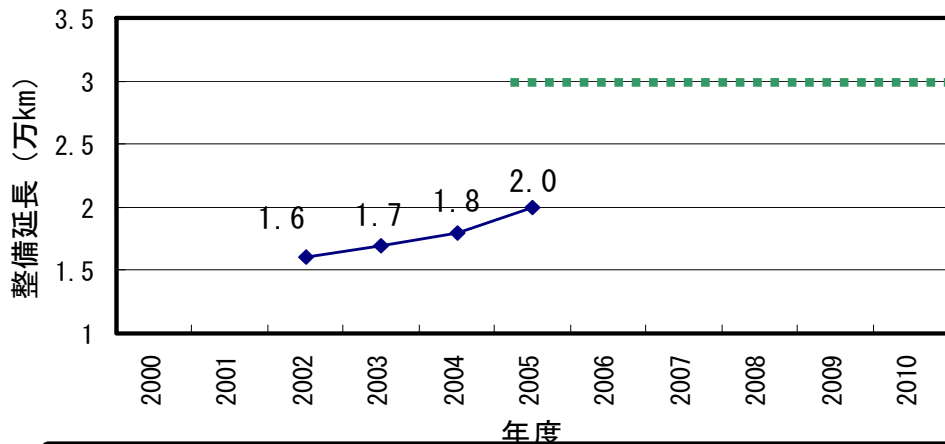
基準年(1995年度)と目標年(2010年度)
のCO₂排出量の整数1位を四捨五入し、
その差を計算した結果、約50万トンと算定

2. (4) 自動車交通需要の調整

目標達成計画における対策評価指標の実績と見込み

○自転車道等の整備

1995年度から2010年度まで約3万kmの自転車道等を整備



(単位: 万km)

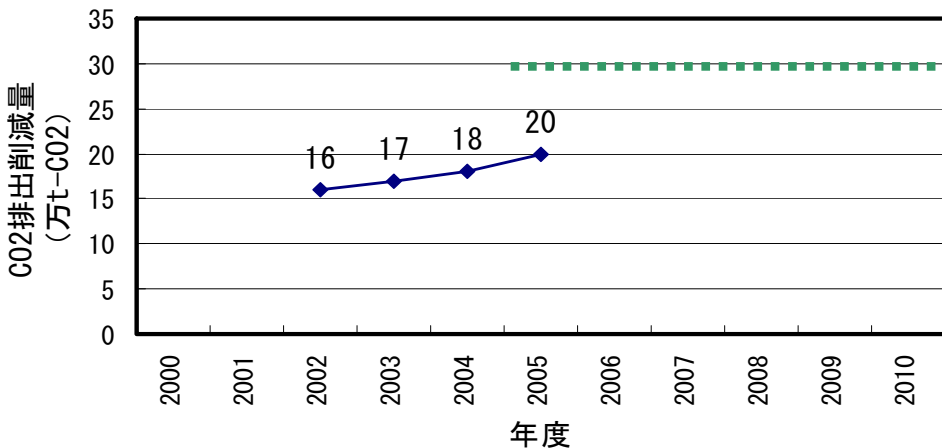
2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
約1.6	約1.7	約1.8	約2.0					約3.0

※ 2005年度まで実績、2010年度は見込み

出典: 国土交通省調べ

目標達成計画における排出削減量の実績と見込み

○目標達成計画における2010年度の排出削減見込量 約30万t-CO₂



(単位: 万t-CO₂)

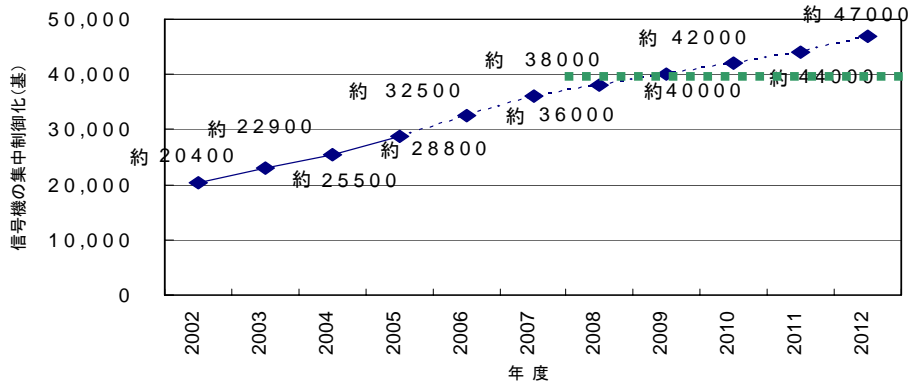
2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
約16	約17	約18	約20					約30

※ 2005年度まで実績に基づく推計。2010年度は目標達成計画における見込み量

2. (5) 高度道路交通システム(ITS)の推進(信号機の集中制御化)

目標達成計画における対策評価指標の実績と見込み

○ <2010年度見込み>信号機の集中制御化<1995年度から2010年度までに約42,000基を集中制御化>
 (目標達成計画上の目標は約4万基)

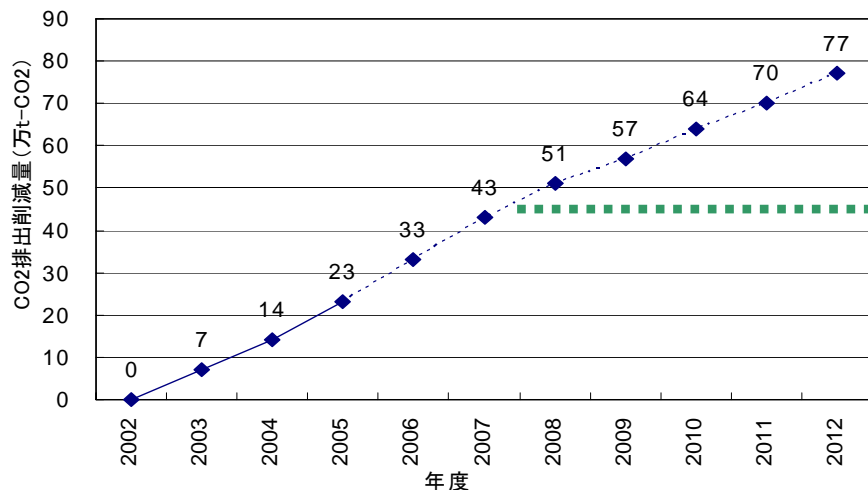


	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
信号機の集中制御化	約20,400	約22,900	約25,500	約28,800	約32,500	約36,000	約38,000	約40,000	約42,000	約44,000	約47,000

※警察庁の資料による
 ※2005年度まで実績、それ以降は見込み量

目標達成計画における排出削減量(2002年度を起点)の実績と見込み

○2010年度の排出削減量見込量 約64万t-CO₂



..... (目標達成計画上の目標は約45万t-CO₂)

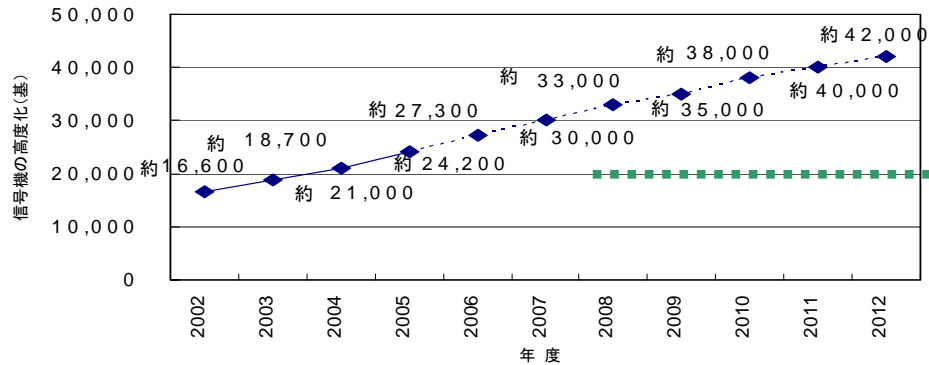
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
排出削減量(万t-CO ₂)	0	7	15	23	33	43	51	57	64	70	77

※排出削減量は、2002年度を起点としたもの
 ※2005年度まで実績に基づく推計、それ以降は見込み量
 ※警察庁の資料による

2. (6) 交通安全施設の整備

目標達成計画における対策評価指標の実績と見込み

○ <2010年度見込み>信号機の高度化<1995年度から2010年度までに約38,000基を集中制御化>
 (目標達成計画上の目標は約2万基)



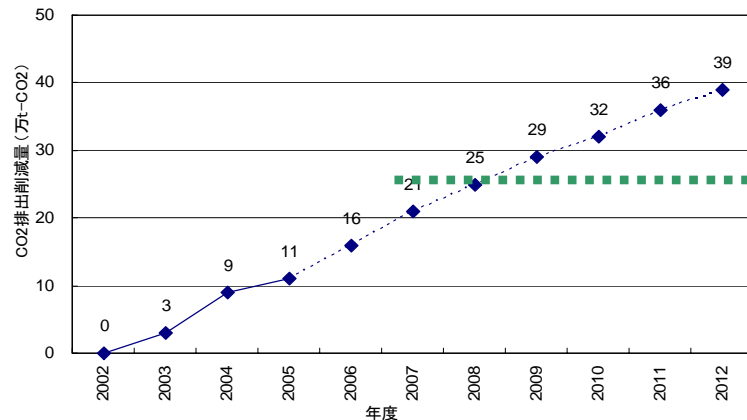
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
信号機の高度化	約16,600	約18,700	約21,000	約24,200	約27,300	約30,000	約33,000	約35,000	約38,000	約40,000	約42,000

※警察庁の資料による
 ※2005年度まで実績、それ以降は見込み量

目標達成計画における排出削減量(2002年度を起点)の実績と見込み

○2010年度の排出削減量見込量 約32万t-CO₂

..... (目標達成計画上の目標は約26万t-CO₂)



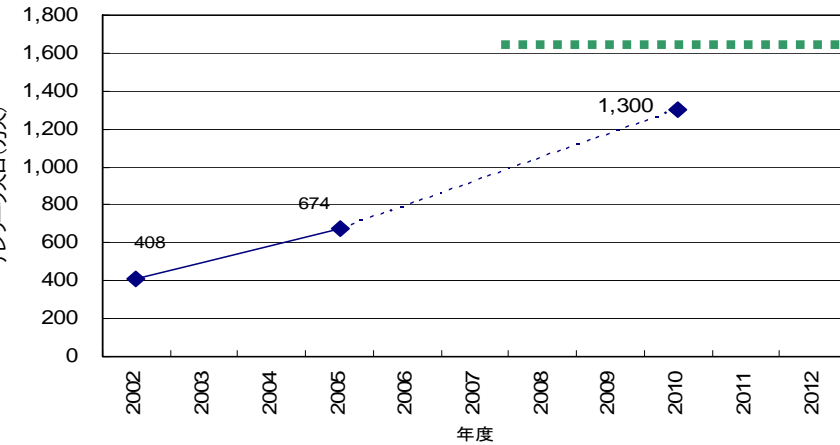
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
排出削減量(万t-CO ₂)	0	3	9	11	16	21	25	29	32	36	39

※排出削減量は、2002年度を起点としたもの
 ※2005年度まで実績に基づく推計、それ以降は見込み量
 ※警察庁の資料による

2. (7) テレワーク等情報通信を活用した交通代替の推進

対策評価指標の実績と見込み

○ <2010年度見込み>テレワーク人口<就業者数の20%、約1,300万人相当>



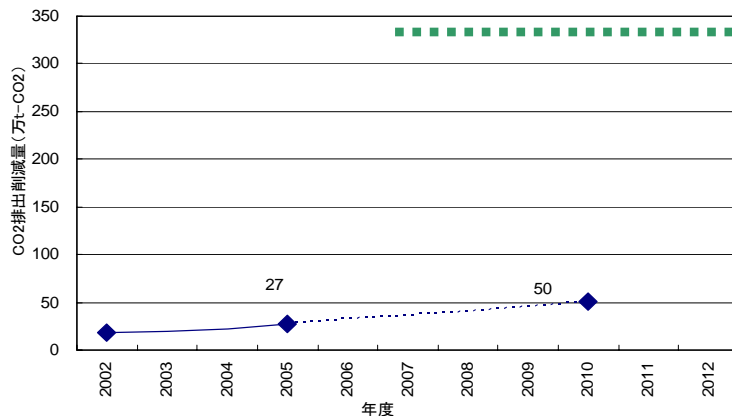
..... (目標達成計画上の目標は約25%、約1,630万人相当)(※)

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
テレワーク人口 (万人)	408			674					1,300		

※総務省、国土交通省の資料による
※2005年度まで実績、それ以降は見込み量

排出削減量の実績と見込み

○2010年度の排出削減量見込量 約50.4万t-CO₂



..... (目標達成計画上の目標は約340万t-CO₂)(※)

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
排出削減量 (万t-CO ₂)				27					50		

※2005年度まで実績に基づく推計、それ以降は見込み量

※総務省の資料による。2002年度、2005年度の実績は、評価指標である2005年度のテレワーク人口を基に、2010年の排出削減見込量の積算根拠の計算方式を用いて推計したもの。

注:(※)部分については、「京都議定書目標達成計画」(平成17年4月28日)における対策評価指標及び排出削減量を記載しているが、現在、政府目標である「2010年までにテレワーク人口を就業者人口の20%とする」に合わせ、対策評価指標である2010年度のテレワーク人口の目標値を変更しているとともに、審議会での指摘を受け、対策による排出削減見込量の根拠を乗用車による通勤交通量削減のみに修正し、対策評価指標に基づくCO₂削減量を以下のとおり変更している。

- ・対策評価指標:テレワーク人口 目標値<就業者人口の20%、約1,300万人相当>
- ・CO₂削減量 :<約50.4万t-CO₂>

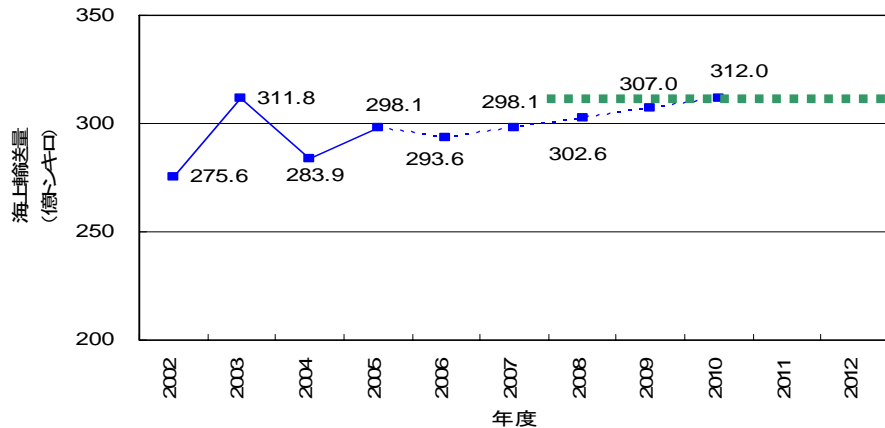
3. 物流の効率化

3. (1)海運グリーン化総合対策

目標達成計画における対策評価指標の実績と見込み

○＜2010年度見込み＞海上輸送量(自動車での輸送が容易な貨物(雑貨)量:トンキロ)の増加
 ＜54億トンキロ＞

..... (目標達成計画上の目標は54億トンキロの増加)



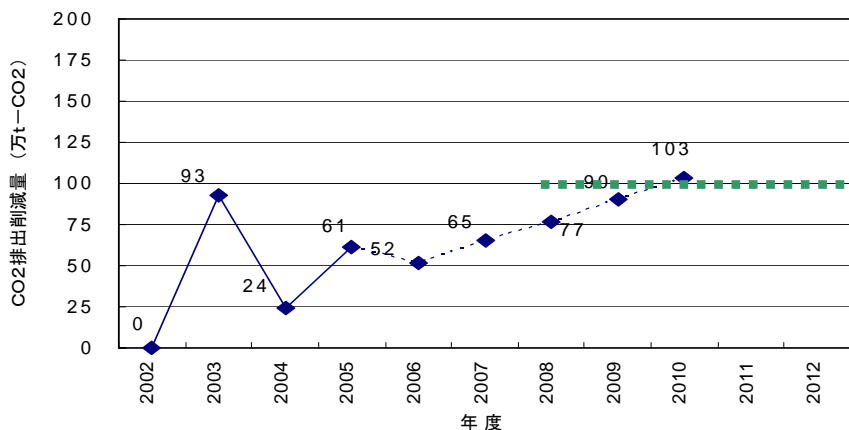
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
海上輸送量 (億トンキロ)	275.6	311.8	283.9	298.1	293.6	298.1	302.6	307.0	312.0		

※2005年度まで実績、それ以降は見込み量

目標達成計画における排出削減量(2002年度を起点)の実績と見込み

○2010年度の排出削減量見込量 約103万t-CO₂

..... (目標達成計画上の目標は約103万t-CO₂)



	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
排出削減量 (万t-CO ₂)	0	93	24	61	52	65	77	90	103		

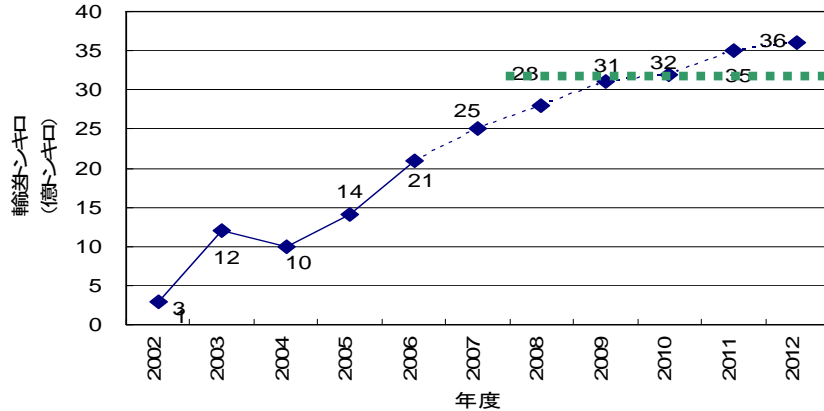
※排出削減量は、2002年度を起点としたもの

※2005年度まで実績に基づく推計、それ以降は見込み量

3. (2) 鉄道貨物へのモーダルシフト

目標達成計画における対策評価指標の実績と見込み

○<2010年度見込み> トラックから鉄道コンテナにシフトすることで増加する鉄道コンテナ輸送トンキロ数<32億トンキロ>



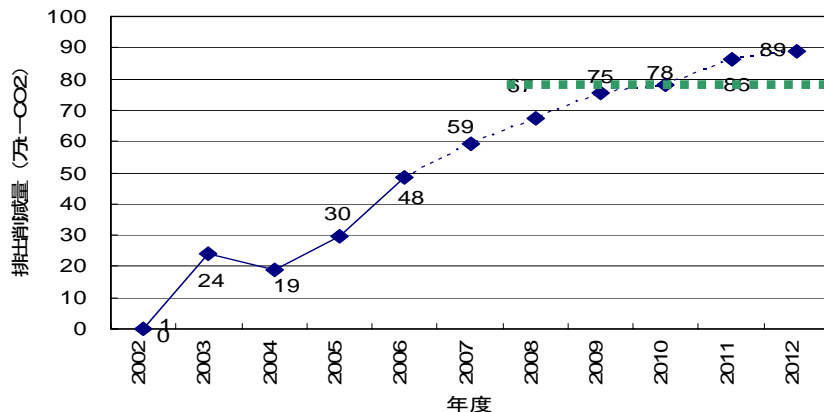
..... (目標達成計画上では32億トンキロ)

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
輸送トンキロ (億トンキロ)	3	12	10	14	21	25	28	31	32	35	36

※2006年度まで実績、それ以降は見込み量

排出削減量(2002年度を起点)の実績と見込み

○2010年度の排出削減量見込量 約78万t-CO₂



..... (目標達成計画上の目標は約78万t-CO₂)

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
排出削減量 (万t-CO ₂)	0	24	19	30	48	59	67	75	78	86	89

※排出削減量は、2002年度を起点としたもの

※2006年度まで実績に基づく推計、それ以降は見込み量

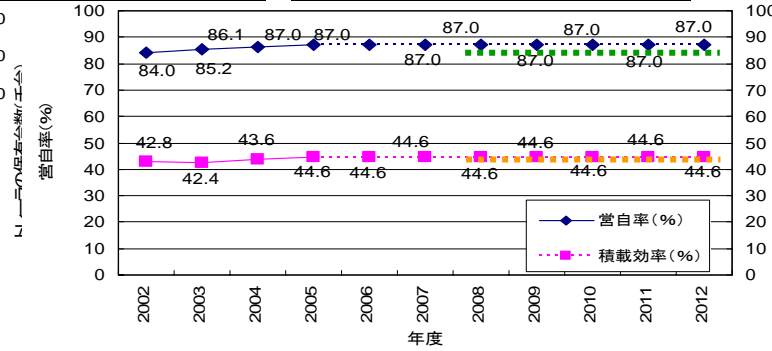
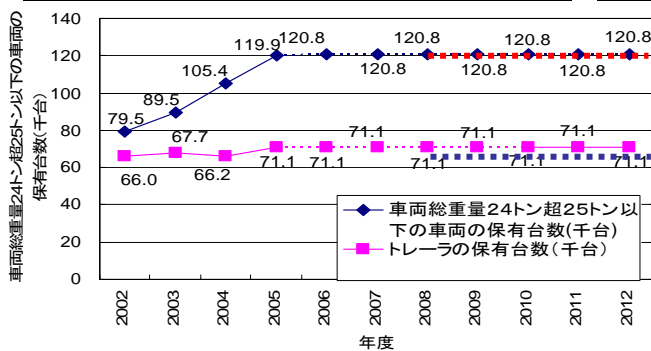
3. (3)トラック輸送の効率化

目標達成計画における対策評価指標の実績と見込み

○<2010年度見込み> 車両総重量24トン超25トン以下の車両の保有台数 <120800台>
 トレーラー保有台数<71100台> 営自率<約3%向上> 積載効率<約2%向上>

(目標達成計画上では)

- 車両総重量24トン超25トン以下の車両の保有台数(120800台)
- トレーラー保有台数(68800台)
- 営自率(約1%向上)
- 積載効率(約1%向上)



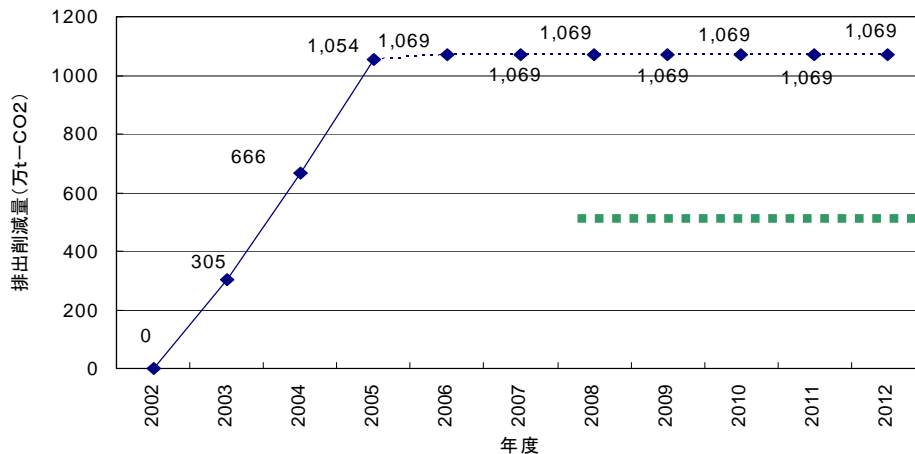
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
車両総重量24トン超25トン以下の車両の保有台数(千台)	79.5	89.5	105.4	119.9	120.8	120.8	120.8	120.8	120.8	120.8	120.8
トレーラーの保有台数(千台)	66.0	67.7	66.2	71.1	71.1	71.1	71.1	71.1	71.1	71.1	71.1
営自率(%)	84.0	85.2	86.1	87.0	87.0	87.0	87.0	87.0	87.0	87.0	87.0
積載効率(%)	42.8	42.4	43.6	44.6	44.6	44.6	44.6	44.6	44.6	44.6	44.6

※2005年度まで実績、それ以降は見込み量

目標達成計画における排出削減量(2002年度を起点)の実績と見込み

○2010年度の排出削減量見込量 約1,069万t-CO₂

(目標達成計画上では約520万t-CO₂)



	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
排出削減量(万t-CO ₂)	0	305	666	1,054	1,069	1,069	1,069	1,069	1,069	1,069	1,069

※排出削減量は、2002年度を起点としたもの

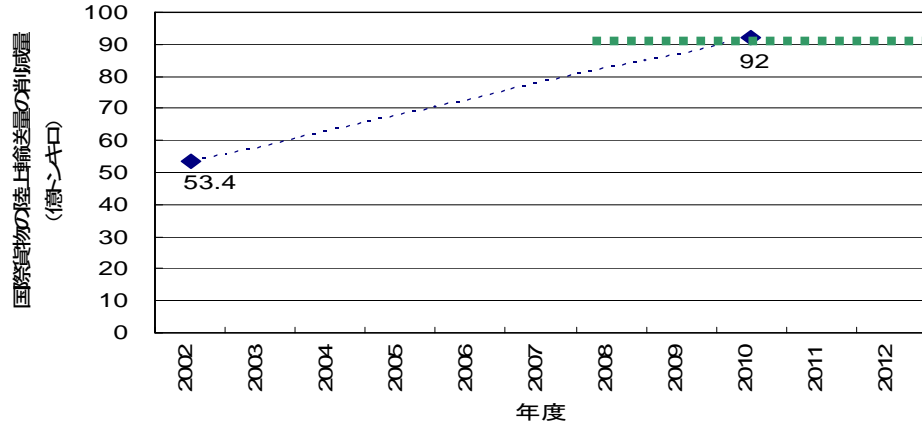
※2005年度まで実績に基づく推計、それ以降は見込み量

3. (4) 国際貨物の陸上輸送距離の削減

目標達成計画における対策評価指標の実績と見込み

○ <2010年度見込み> 国際貨物の陸上輸送距離(トンキロ)削減 <約92億トンキロ削減>

..... (目標達成計画上は約92億トンキロ)



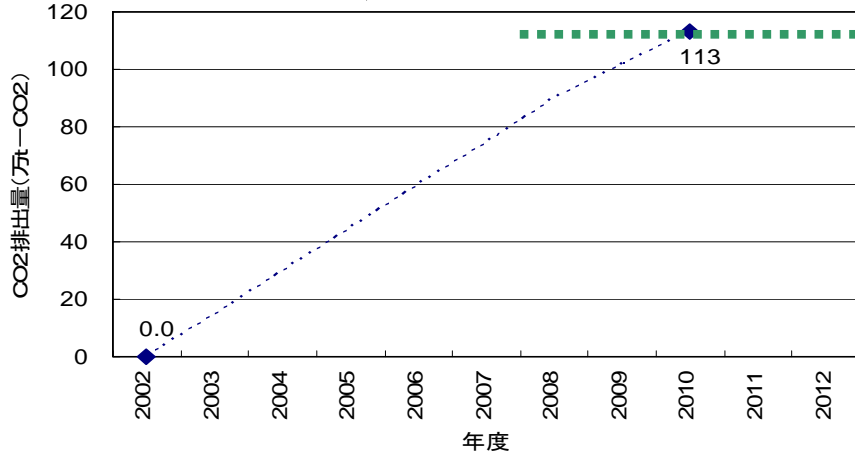
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
国際貨物の陸上輸送量の削減量 (億トンキロ)	53.4								92		

※2002年度まで実績、それ以降は見込み量

目標達成計画における排出削減量(2002年度を起点)の実績と見込み

○ 2010年度の排出削減量見込量 約113万t-CO₂

..... (目標達成計画上は約113万t-CO₂)



	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
排出量削減量 (万t-CO ₂)	0.0								113		

※排出削減量は、2002年度を起点としたもの

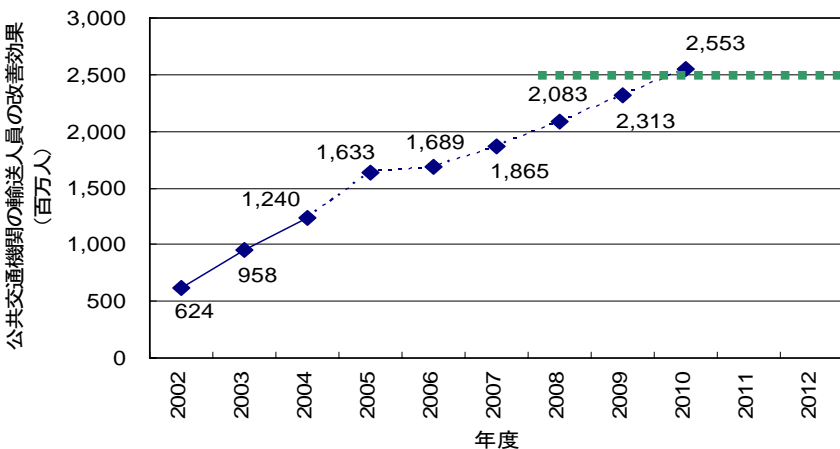
※2002年度まで実績に基づく推計、それ以降は見込み量

4. 公共交通機関の利用促進等

4. (1) 公共交通機関の利用促進

目標達成計画における対策評価指標の実績と見込み

○＜2010年度見込み＞ 公共交通機関の輸送人員＜約25億人の改善効果＞
（目標達成計画上は25億人）



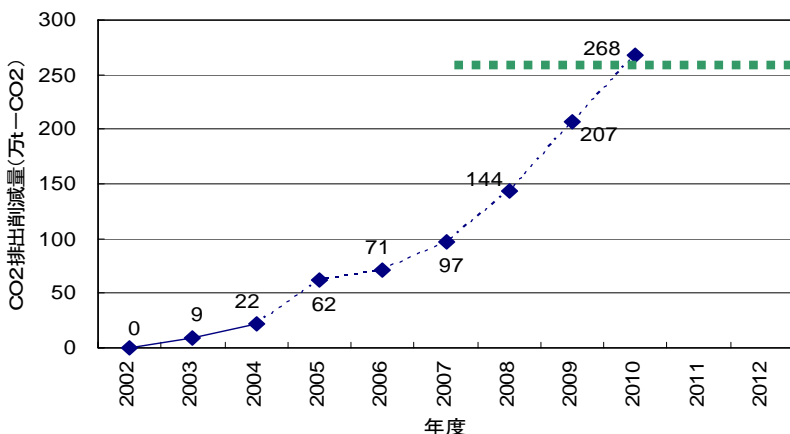
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
公共交通機関の輸送人員の改善効果 (百万人)	624	958	1,240	1,633	1,689	1,865	2,083	2,313	2,553		

※2004年度まで実績、それ以降は見込み量

目標達成計画における排出削減量(2002年度を起点)の実績と見込み

○2010年度の排出削減量見込量 約268万t-CO₂

.....（目標達成計画上は約261万t-CO₂）



	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
排出削減量 (万t-CO ₂)	0	9	22	62	71	97	144	207	268		

※排出削減量は、2002年度を起点としたもの

※2004年度まで実績に基づく推計、それ以降は見込み量

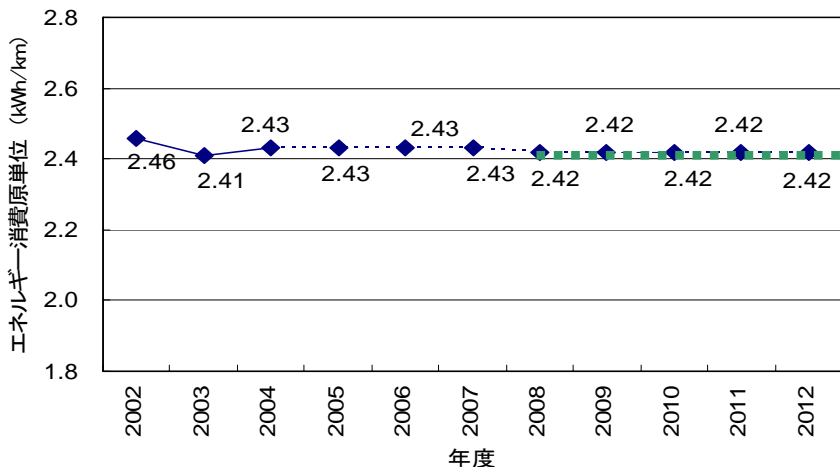
※公共交通機関の輸送人員のうち、一定割合が自家用乗用車から利用転換するものとして算定

4. (2) 鉄道のエネルギー効率の向上

目標達成計画における対策評価指標の実績と見込み

○＜2010年度見込み＞ エネルギー消費原単位＜約7%改善:1995年比＞

..... (目標達成計画上では約7%改善:1995年比)



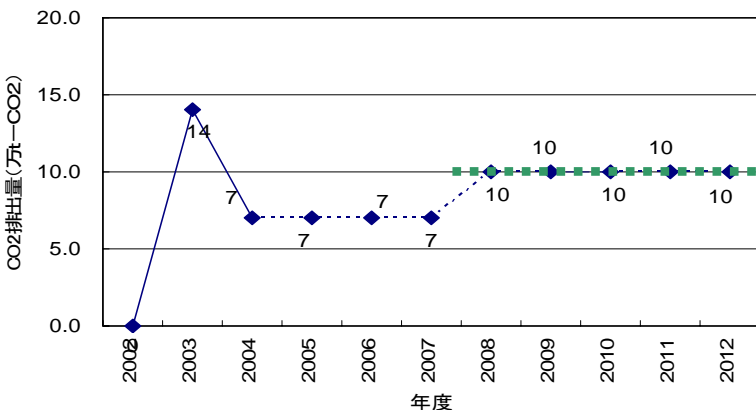
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
エネルギー消費原単位(kWh/km)	2.46	2.41	2.43	2.43	2.43	2.43	2.42	2.42	2.42	2.42	2.42

※2004年度まで実績、それ以降は見込み量

目標達成計画における排出削減量(2002年度を起点)の実績と見込み

○2010年度の排出削減量見込量 約10万t-CO₂

..... (目標達成計画上では約10万t-CO₂)



	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
排出削減量 (万t-CO ₂)	0	14	7	7	7	7	10	10	10	10	10

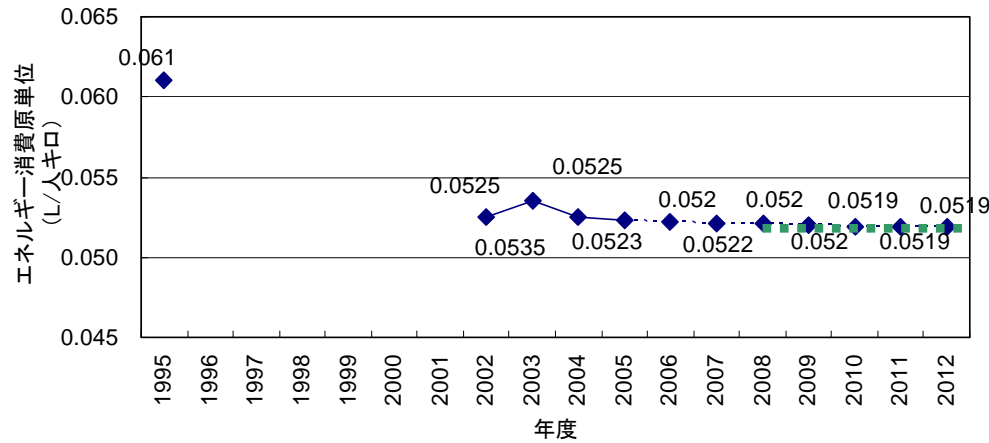
※排出削減量は、2002年度を起点としたもの

※2004年度まで実績に基づく推計、それ以降は見込み量

4. (3) 航空のエネルギー効率の向上

目標達成計画における対策評価指標の実績と見込み

○＜2010年度見込み＞ エネルギー消費原単位＜1995年度比 約15%改善＞



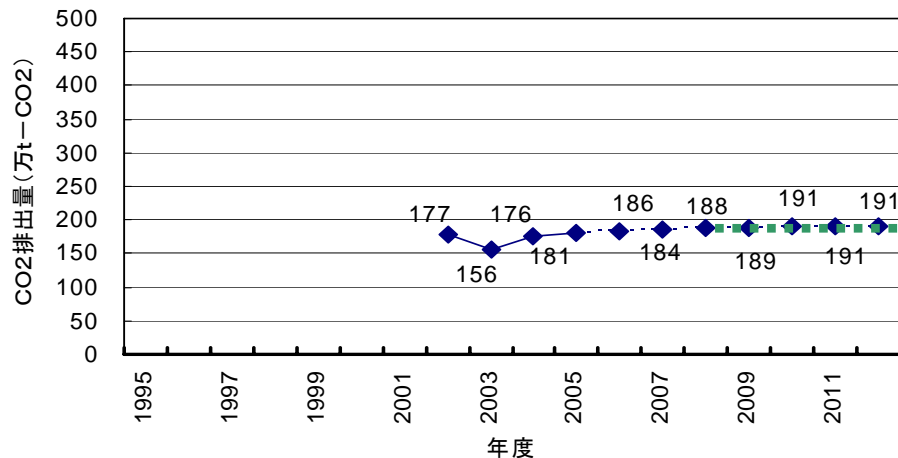
..... (目標達成計画上では約15%改善)

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
エネルギー消費原単位(L/人キロ)	0.061							0.0525	0.0535	0.0525	0.0523	0.0522	0.052	0.052	0.052	0.0519	0.0519	0.0519

※2005年度まで実績、それ以降は見込み量

目標達成計画における排出削減量の実績と見込み

○2010年度の排出削減量見込量 約191万t-CO₂



..... (目標達成計画上では約191万t-CO₂)

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
排出削減量(万-CO ₂)								177	156	176	181	184	186	188	189	191	191	191

※排出量は、2005年度まで実績

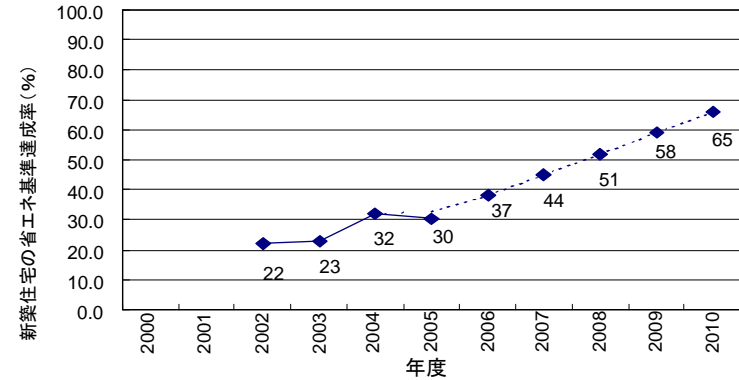
※2005年度まで実績に基づく推計、それ以降は見込み量

5. 民生部門(住宅・建築物)

5. (1)住宅・建築物の省エネ性能の向上

目標達成計画における対策評価指標の実績と見込み

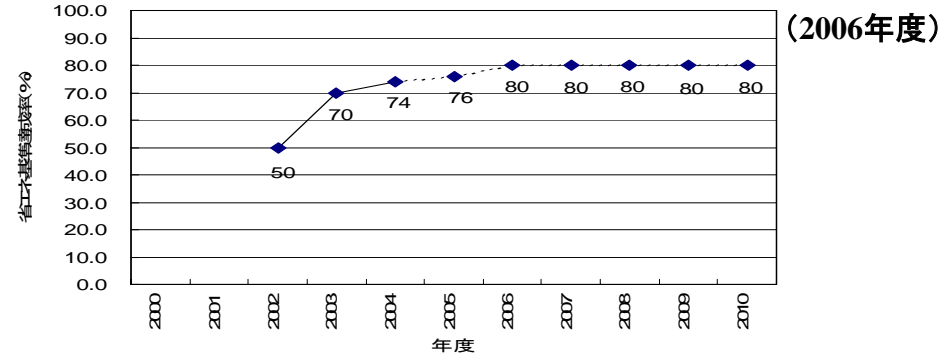
○新築住宅の省エネ基準(1999年基準)達成率5割(2008年度)



※ 2005年度まで実績に基づく推計。2006年度以降は推計値。
 ※省エネ基準(1999年基準)の適合率は、住宅性能評価を受けた住宅のうち、1999年基準に適合している住宅の戸数の割合 (国土交通省住宅局調べ)

(単位: %)

○新築建築物(2000㎡以上)の省エネ基準(1999年基準)達成率8割



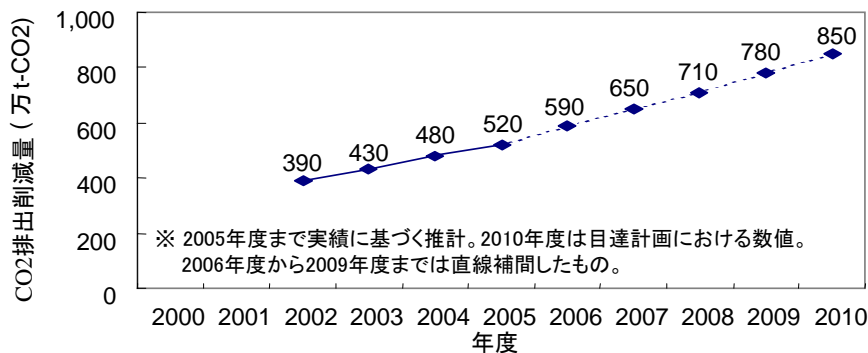
※ 2004年度まで実績に基づく推計。
 2005年度以降は推計値(2006年度の数値は目標設定値)。
 ※省エネ基準(1999年基準)の適合率は、建築確認された建築物(2,000㎡以上)のうち、省エネ基準に適合している建築物の床面積の割合(国土交通省住宅局調べ)

2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
22	23	32	30	37	44	51	58	65

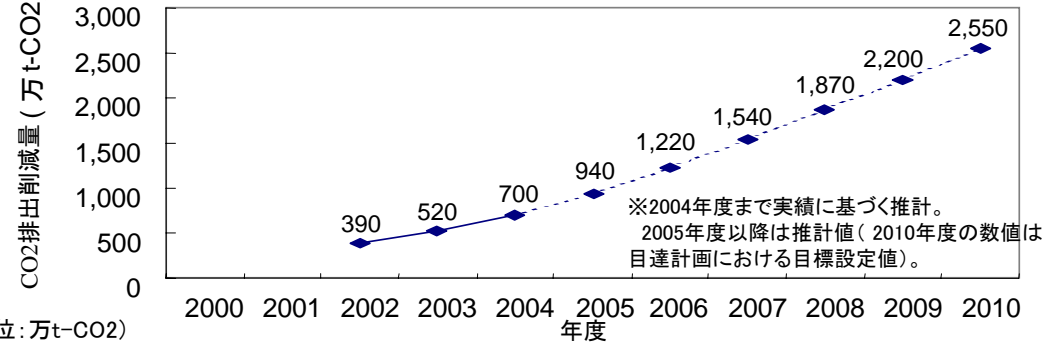
2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
50	70	74	76	80	80	80	80	80

目標達成計画における排出削減量の実績と見込み

○目標達成計画における2010年度の排出削減見込量 住宅:約850万t-CO₂ 建築物:約2,550万t-CO₂



(単位: 万t-CO₂)



2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
390	430	480	520	590	650	710	780	850

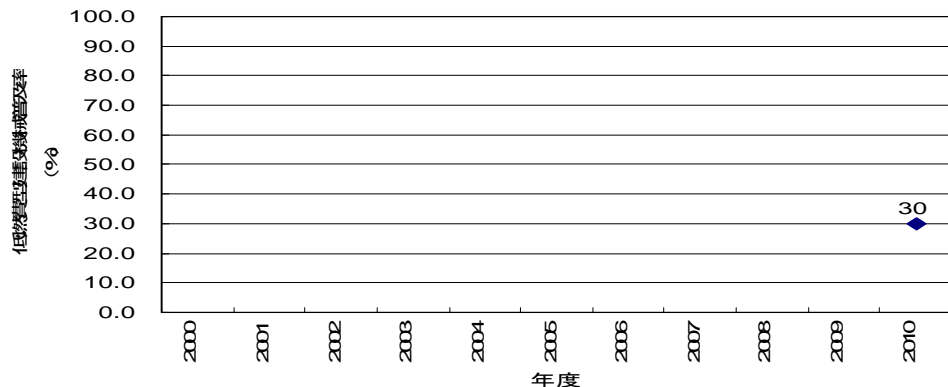
2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
390	520	700	940	1,220	1,540	1,870	2,200	2,550

6. 産業部門(建設施工分野)

6. (1) 建設施工分野における低燃費型建設機械の普及

目標達成計画における対策評価指標の実績と見込み

○低燃費型建設機械普及率 30%



(単位: %)

2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
								30

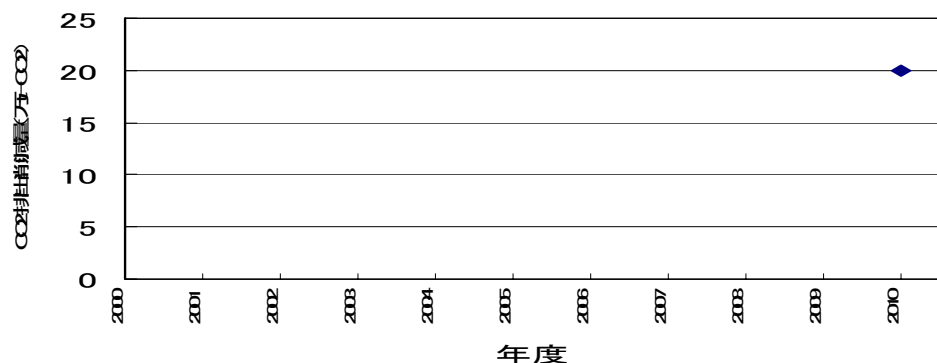
※ (制度の運用が開始された直後であり普及率の算定は不可能)

出典: ● 指定要領に基づく販売台数調査(国土交通省)
→ 施策対象機種における低燃費型建設機械の推計販売台数

● 建設機械動向調査報告(経済産業省・国土交通省)
→ 施策対象機種における全建設機械の推計販売台数

目標達成計画における排出削減量の実績と見込み

○目標達成計画における2010年度の排出削減見込み 約20万t-CO₂



(単位: 万t-CO₂)

2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
								20

※ (普及率の算定ができないため、排出削減量の算定も不可能)

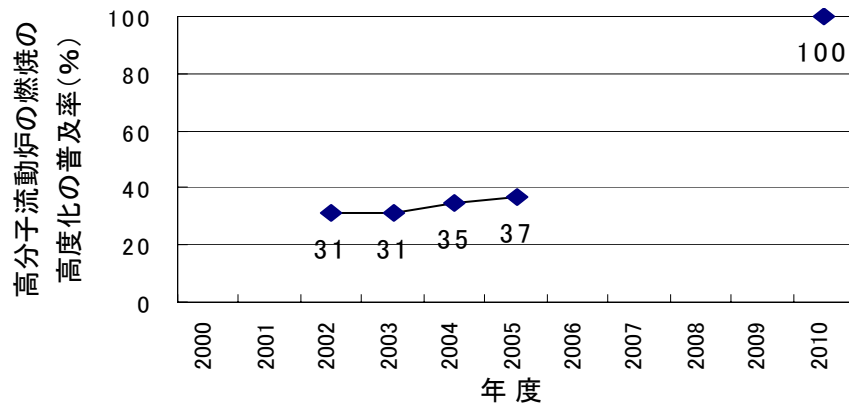
出典: ● 日本の温室効果ガス排出量データ(GIO)
→ 2002年時点の建設機械の排出する年間のCO₂排出量

7. 一酸化二窒素対策(下水道)

7. (1) 下水汚泥焼却における燃焼の高度化

目標達成計画における対策評価指標の実績と見込み

○高分子流動炉の燃焼の高度化の普及率 100%



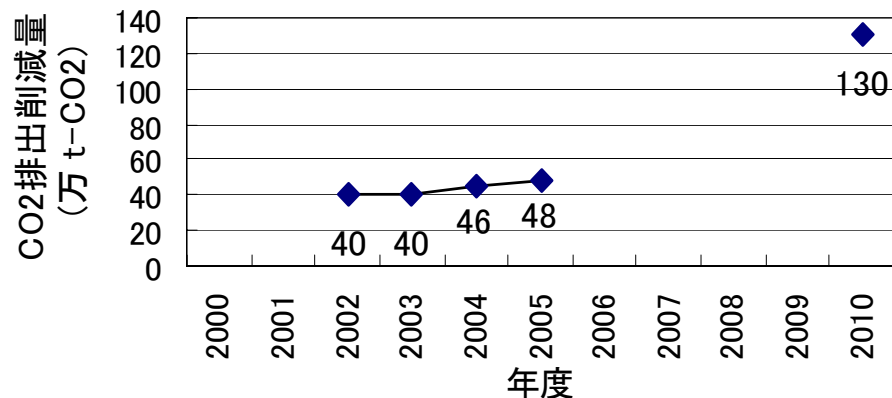
(単位: %)

2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
31	31	35	37					100

※ 2005年度までは実績値、2010年度は目標値。
出典: 国交省調査

目標達成計画における排出削減量の実績と見込み

○目標達成計画における2010年度の排出削減見込量 約130万t-CO₂



(単位: 万t-CO₂)

2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
40	40	46	48					130

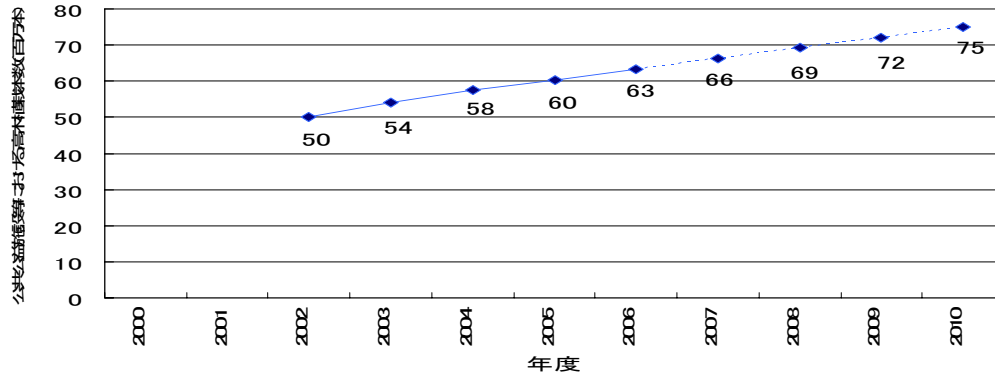
※ 2005年度まで実績に基づく推計。2010年度は目標値。
出典: 国交省調査

8. 温室効果ガス吸収源対策(都市緑化等)

8. (1) 都市緑化等の推進

目標達成計画における対策評価指標の実績と見込み

○ 公共公益施設等における高木植栽本数 高木植栽本数の増加量を7千5百万本と想定*



(単位:百万本)

2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
50	54	58	60	63	66	69	72	75

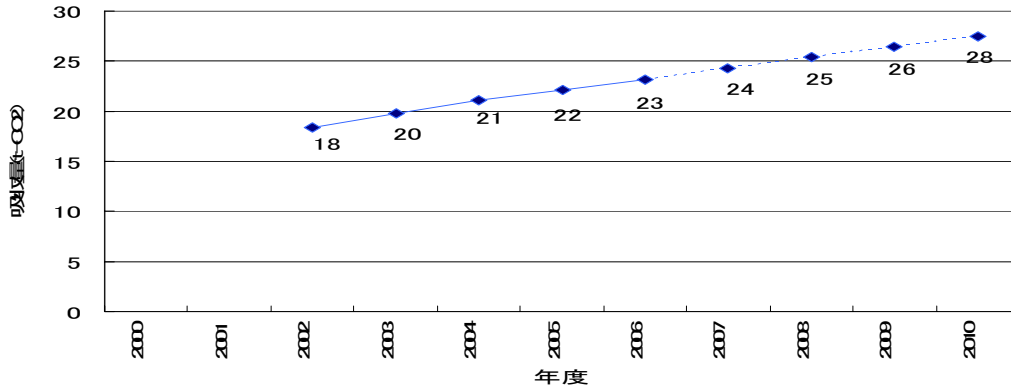
※ 2005年度までは都市公園整備等の実績に基づき推計。
2006年度から2009年度までは便宜的に直線補間したもの。

* 上記は公共公益施設における高木の植樹計画等に基づく試算であり、
現在新たな国際ガイドラインに基づく算定手法を検討中。

出典:都市公園等整備現況調査

目標達成計画における排出削減量の実績と見込み

○ 目標達成計画における2010年度の吸収見込み 約28万t-CO2*



(単位:万t-CO2)

2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
18	20	21	22	23	24	25	26	28

※ 2005年度までは都市公園整備等の実績に基づき推計。
2006年度から2009年度までは便宜的に直線補間したもの。

* 上記は公共公益施設における高木の植樹計画等に基づく試算であり、
現在新たな国際ガイドラインに基づく算定手法を検討中。

社会資本整備審議会・交通政策審議会環境部会 最終とりまとめ（平成19年12月）概要

国土交通省の地球温暖化対策の今後の方向性

見直しの視点

- (1)都市構造・地域構造の見直し (2)環境負荷の小さい交通体系の構築 (3)ライフスタイル・ビジネススタイルの変革
(4)複合的な成果を追求する総合的な政策の推進 (5)多様な主体の参加・協働 (6)技術革新等による対策・施策の支援

当面取り組むべき対策・施策の方向

(1)環境に配慮したまちづくり・公共交通

環境に配慮した都市構造に向けて、集約型都市構造の実現、省CO2型の都市構造に向けたエネルギーの面的な利用の促進、地域主体の公共交通の充実に向けた取組への支援

(2)自動車交通対策

更なる燃費向上の推進、エコドライブの普及促進、高速道路の多様で弾力的な料金施策、情報の活用、ボトルネック踏切等の対策

(3)物流の効率化

物流効率化への一層の取組支援、都市内物流の効率化の推進、グリーン経営認証制度の普及促進、船舶からのCO2排出削減の取組 等

(4)住宅・建築物の省エネ性能の向上

住宅・建築物の省エネに係る規制的手法の充実・強化、住宅・建築物の省エネ性能のさらなる向上のための措置、住宅・建築物の省エネ性能の総合的対策の推進、既存ストックの省エネ対策の促進、住宅・建築物の省エネに係る評価・表示の充実、複数の建築物が連携したエネルギー対策の取組の推進、オフィスビルに係る取組の推進、官庁施設における取組の推進

(5)下水道施設における対策(省エネ化、一酸化二窒素対策)

下水道における省エネ対策の徹底

(6)温室効果ガス吸収源対策(都市緑化等)

都市緑化等の推進

(7)新エネルギー・新技術の活用

下水道ポテンシャルを活用した地域全体の省CO2推進、自動車や道路における新エネルギー・新技術の活用の推進、官庁施設における太陽光発電導入の推進

(8)国民や企業の参加と協働

国民運動の展開、表彰制度などの活用

(9)国際協力

交通と環境・エネルギーに関する国際連携の強化、先進的技術のアジア等への普及の推進、クリーン開発メカニズム(CDM)の活用促進

ポスト京都議定書を見据えた中長期的課題

(1)革新的技術の開発

低燃費車・低公害車の開発、運輸部門におけるバイオ燃料技術の開発普及、船舶の燃費指標(海の10モード指標)の開発普及、自動車・船舶・航空機のアイドリング技術の開発普及、より環境負荷の少ない住宅・建築物の開発普及

(2)低炭素社会の骨格づくり

①低炭素型の地域づくり

集約型都市構造の実現、エネルギーの面的な利用の促進、エコドライブ、カーシェアリングの促進、都市内物流の効率化の推進、省エネ性能の高い住宅・建築物の普及・促進、下水道における資源エネルギーの再生利用等の促進、都市緑化等の推進

②低炭素型の交通システムの構築(特に幹線交通)

国内外のシームレスな交通・物流の促進、自動車交通の円滑化の推進、より効果的な幹線物流システムの研究、航空保安システムの高度化の推進