

# 環 境 行 動 計 画

- 環境危機を乗り越え、持続可能な社会を目指す -

平成 26 年 3 月策定

平成 29 年 3 月一部改定



## 環境行動計画 目次

はじめに	1
<b>第一章 環境政策を巡る情勢と課題</b>	<b>4</b>
1. 政府において目指すべき持続可能な社会	
2. 各分野における危機の深刻化に伴い生じた重要課題	
(1) 低炭素社会	
(2) 循環型社会	
(3) 自然共生社会	
<b>第二章 環境政策推進の基本的な考え方</b>	<b>7</b>
1. 基本とすべき5つの視点	
(1) 環境と経済・社会の統合的向上、グリーン・イノベーション貢献という視点	
(2) 技術力を活かした国際交渉や国際環境協力に取り組むという視点	
(3) 面的な広がりを視野に入れた環境保全施策の展開という視点	
(4) 人や企業の行動の転換、参画・協働の推進という視点	
(5) 長期的視野からの継続的な施策展開を重視するという視点	
2. 本計画に基づく取組の進め方	
(1) 計画期間の設定	
(2) 今後のフォローアップについて	
<b>第三章 今後推進すべき環境政策の「4分野」「7つの柱」</b>	<b>11</b>
. 低炭素社会	
1. 地球温暖化対策・緩和策の推進	
2. 社会インフラを活用した再生可能エネルギー等の利活用の推進	
3. 地球温暖化対策・適応策の推進	
. 自然共生社会	
4. 自然共生社会の形成に向けた取組の推進	
. 循環型社会	

- 5．循環型社会の形成に向けた取組の推進
  - ．分野横断的な取組
- 6．賢い環境行動の選択を促す施策の推進
- 7．技術力を活かした環境貢献の高度化の推進

別表（各施策一覧表）1～7	18
---------------	----

第四章 環境政策における国土交通省の長期的な役割	44
--------------------------	----

- 1．検討の必要性
- 2．国土交通省の長期的な役割

## はじめに

国土交通省の環境行動計画は、政府の「環境基本計画」を踏まえた、国土交通省の環境配慮方針として具体的な数値目標等による施策の進捗を管理する PDCA のツールとしての役割を有しており、また、国土交通省が取り組む環境関連施策の体系化としての役割も有している。

これまでも、前計画の計画期間である 2008～2012 年度において、「低炭素社会」分野では、我が国の CO<sub>2</sub> 排出量の約 5 割を運輸・民生部門が占める中、「京都議定書目標達成計画」の推進に大きな役割を担っている自動車単体対策、住宅・建築物の省エネ性能の向上等の施策の推進に取り組んできた。また、「循環型社会」分野では、我が国の産業廃棄物排出量の約 4 割を下水汚泥及び建設廃棄物が占める中、下水汚泥のエネルギー・資源化、建設廃棄物のリサイクル、リサイクルポート等の施策の推進に取り組むとともに、「自然共生社会」分野では、社会資本整備と併せて自然環境の保全・再生・創出等の施策の推進に取り組んできたところであり、これらの施策展開を通じて、政府が目指している「低炭素社会」「循環型社会」「自然共生社会」の統合的な達成による健全で恵み豊かな環境が地球規模から身近な地域にわたって保全される「持続可能な社会」の実現に貢献してきたところである。

その一方で、前環境行動計画策定時から、各分野において環境危機が深刻化しており、これらの対応が政府の環境政策における重要かつ喫緊の課題になっている。例えば、平成 25 年 9 月の IPCC 第 5 次計画報告書によると、21 世紀末までに、世界平均気温は 0.3～4.8℃、世界平均海面水位は 0.26～0.82m 上昇する可能性が高いなどの予測結果も示され地球温暖化の進行に伴う海面水位の上昇、大雨の強度・頻度の増加、台風の激化等により、水災害、土砂災害、高潮災害の頻発・激甚化といったリスクの増加が懸念される。

また、平成 23 年 3 月 11 日に発生した東日本大震災は、東北地方を中心として甚大な人的・物的被害をもたらした。この震災による原子力発電所の事故や全国の原子力発電所の停止を受け、我が国のエネルギー供給体制の脆弱性が深化するとともに、我が国の温室効果ガスの排出量が増加している状況にある。特に、東日本大震災の被害や影響を契機に、大量の資源・エネルギーを消費する今日の社会のあり方を見つめ直すとともに、自然との関わり方や安全・安心の視点を含めて、社会を持続可能なものへと見直していく必要性が強く意識されるなど、国民の間に大きな価値観や意識の変化が生じている。

さらに、平成 22 年 5 月の地球規模生物多様性概況第 3 版 (GB03) において、今後の 10～20 年間の行動によっては、世界的に生態系がある臨界点を超越生物多様性の劇的な損失などが生じる危険性が高いことが示されたほか、平成 26 年 10 月の同第 4 版 (GB04) でも、生物多様性に対する圧力の軽減と減少を防ぐための対策が不可欠であるとされている。

これらの環境危機を乗り越えるために、国土の保全、運輸、住宅・建築物、まちづくり、気象等、多様な分野を所管し、安全・安心な国土・地域づくりを担う国土交通省としては、省エネの強化や再生可能エネルギーの徹底活用など、長期的な温室効果ガス排出量を大幅に削減する「緩和策」と国土強靱化の観点からも気候変動による様々なリスクに対処する「適応策」の両輪に係る施策の充実強化、生態系ネットワーク形成の更なる充実強化による生物多様性の保全と回復等に取り組まなければならない。その際には、全国に展開している地方支分部局における活動を含めて、現場業務から、ハード、ソフト両面での制度業務まで幅広く所掌する国土交通省の総合力を発揮するとともに、関係省庁、地方自治体との積極的な連携・協働や、国民、NPO、企業の幅広い参画・協力のもと、多様な施策展開に省を挙げて強力に取り組んでいく必要があり、国土交通省としても、本計画の推進にあたって、十分留意していくこととする。

そうした中、今回、平成 26 年度（2014 年度）から平成 32 年度（2020 年度）までの 7 年の計画期間設定のもと、低炭素都市づくりの推進、環境対応車の開発・普及、住宅・建築物の省エネ性能の向上等の「低炭素社会」分野、海の再生・保全、水と緑による生態系ネットワーク形成の推進等の「自然共生社会」分野における体系だった施策の展開を図り、さらに、「循環型社会」分野の各施策ともリンクしながら、施策効果の拡大を目指すことを基本的な考え方とし、従来からの大気汚染、水質汚濁、騒音の低減等沿道環境の改善や、下水道の整備等公衆衛生の向上等の生活環境の確保の諸施策等に加え、

- ( 1 ) 規制、評価・表示、インセンティブ等による環境対応車の開発・普及、住宅・建築物の省エネ性能の向上等、運輸・民生部門の省エネ対策の強化に加え、集約型都市構造の実現など低炭素都市づくりの推進、港湾や河川流水等のインフラ活用や下水道バイオマス利用の低コスト革新的技術実証等による再生可能エネルギー導入支援
- ( 2 ) 国土交通省の気候変動予測、リスク評価等を反映した、水災害・沿岸、交通インフラ、都市のヒートアイランド対策等の総合的な「適応計画」の策定及び同計画に基づくハード、ソフト両面からの総合的な適応策の推進
- ( 3 ) 地方公共団体、事業者、NPO 等の民間団体、市民等多様な主体との連携による、緑地保全、湿地再生等の生態系ネットワークの充実強化

等の多様な施策展開に強力に取り組むとともに、それらを持続的に推進できる社会的、経済的状況の創出と、維持に尽力することで、政府が目指す「持続可能な社会」実現に、省を挙げて貢献していく方針である。

なお、平成 27 年から平成 28 年にかけて、政府及び国土交通省の主要な計画（地球温暖化対策計画、気候変動適応計画、社会資本整備重点計画、交通政策基本計画、国土形成計画、

国土利用計画等)が策定されたこと、環境に関わる技術については国土交通省技術基本計画が平成 28 年度末までに策定予定であることを踏まえ、これらの計画に掲げられた環境関連施策や目標値を本計画に適切に反映する観点及び国土交通省の環境政策における長期的な役割について現時点で可能な限りの整理を行う観点から、計画の一部改定を行った。

## 第一章 環境政策を巡る情勢と課題

### 1. 政府において目指すべき持続可能な社会

我が国の環境政策については、政府全体の施策の大綱となる「第4次環境基本計画」が閣議決定（平成24年4月27日）されているが、同計画において、政府が目指すべき持続可能な社会については、「今日の社会が地球規模での環境問題である「地球温暖化の危機」、「資源浪費による危機」、「生態系の危機」の三つに直面しており、それぞれの危機から脱却し、人間社会の発展と繁栄を確保していくためには、「低炭素社会」、「循環型社会」、「自然共生社会」を構築することが、持続可能な社会を実現するために必要である。第4次環境基本計画において目指すべき持続可能な社会とは、人の健康や生態系に対するリスクが十分に低減され、「安全」が確保されることを前提として、各分野が、各主体参加の下で、統合的に達成され、健全な恵み豊かな環境が地球規模から身近な地域にわたって保全される社会」としている。

### 2. 各分野における危機の深刻化に伴い生じた重要課題

それらの一方で、各分野においては、以下の通り、危機の深刻化が生じており、国土交通省としても、本計画においては、これらの危機の深刻化に伴い生じた重要課題に取り組み、政府が目指す「持続可能な社会」実現に貢献する。

#### （1）低炭素社会

平成25年9月のIPCC第5次評価報告書においては、人間活動に伴う温室効果ガスの排出が20世紀半ば以降に観測された温暖化の最も有力な要因であった可能性が極めて高いことや、二酸化炭素の累積排出量と世界平均気温の上昇量はほぼ比例関係にあることなどが報告されており、人為的温室効果ガス排出の早期削減の必要性・有効性が示唆されている。一方、同報告書によると、21世紀末までに、世界平均気温は0.3～4.8、世界平均海面水位は0.26～0.82m上昇する可能性が高いほか、中緯度の陸域などでは極端な降水がより強く、より頻繁となる可能性が非常に高いとの予測結果も示されており、地球温暖化の進行に伴う海面水位の上昇、大雨の強度・頻度の増加、台風の激化等により、水害、土砂災害、高潮災害等の頻発・激甚化といったリスクの増加が懸念される。これらに加え、東日本大震災以降の我が国のエネルギー需給構造の脆弱性の深化、温室効果ガスの排出量が増加している状況等に鑑みると、今後、世界的な視点も踏まえ、省エネ強化、再生可能エネルギーの徹底活用等により長期的な温室効果ガス排出量を大幅削減する「緩和策」と、法律制定に伴う国土強靱化の必要性の観点からも気候変動による様々な影響に対処する「適応策」の両輪に

係る施策の充実強化が政府における重要な課題になっている。

そういった中、気候変動枠組条約第 21 回締約国会議（COP21）で採択された「パリ協定」を踏まえ、我が国は平成 28 年に地球温暖化対策の総合的かつ計画的な推進を図るための「地球温暖化対策計画」を策定した。

我が国の CO<sub>2</sub> 排出量の約 5 割を占める運輸・民生部門と関係が深い国土交通省としては、温室効果ガス排出削減のため、住宅・建築物の省エネ化や次世代自動車の普及、燃費改善等、再生可能エネルギーの導入促進等の積極的な緩和策に取り組む必要がある。併せて、気候変動の影響に対処するため平成 27 年に策定された「気候変動適応計画」に基づく適応策の推進にも取り組む必要がある。

また、今後の総人口減少時代の本格的到来、高齢化の加速、財政制約の厳しさ等への対応にも寄与する観点から、低炭素都市づくり推進に取り組む必要がある。

## （２）循環型社会

東日本大震災以降の我が国のエネルギー需給構造の脆弱性の深化、世界全体での資源制約の強まりという危機を踏まえ、平成 25 年の循環型社会形成推進基本計画においては、循環も廃棄物量の減量化に加え、今後は、官民連携により、廃棄物等のエネルギー利用源、貴重な資源として有効活用という、循環の質にも着目した取組や、効率的な静脈物流システムの構築が重要な課題になっている。

そういった中、我が国の産業廃棄物排出量の約 4 割を占める下水汚泥及び建設廃棄物の排出事業を所管する国土交通省としては、これまで取り組んできた下水汚泥のエネルギー・資源化、建設リサイクル法の厳密な運用、リサイクルポート施策の推進等について、今後は、官民連携により、革新的低コスト・高効率バイオマス利用技術の開発・普及による下水道バイオマスのエネルギー・資源利用推進強化、建設混合廃棄物の削減、既存住宅流通やリフォームの促進、需給や物流のマッチングを通じた静脈物流システムの構築など、循環資源利用の推進・強化に取り組む必要がある。

## （３）自然共生社会

今後の 10～20 年間の行動によっては、世界的に生態系がある臨界点を超え生物多様性の劇的な損失とそれに伴う人々が生態系から得ることができる食料、水、気候の安定などの様々な便益である生態系サービスの劣化が生じる危険性が高いという危機を踏まえ、平成 24 年の生物多様性国家戦略においては、多様な主体間での連携・協働を強力に進め、生態系ネットワーク形成の更なる充実強化による生物多様性の保全に取り組むことが政府における重要な課題になっている。また、平成 26 年には水循環基本法、雨水の利用の推進に関する法律が制定される等、健全な水循環の維持又は回復も重要な課題である。

そういった中、国土交通省としては、これまで取り組んできた健全な水循環の確保等の推進、緑地の保全・緑化の推進、湿地の再生、海の再生等による自然環境の保全・再生・創出



に係る施策、自然環境の機能を活用した施策について、更に、自治体、企業、NPO、地元住民等多様な主体との連携・協働の推進による生態系ネットワークの充実強化に取り組む必要がある。

## 第二章 環境政策推進の基本的な考え方

### 1. 基本とすべき5つの視点

今後の国土交通省における環境政策の推進に当たっては、各分野における危機の深刻化に伴う重要課題等について、次の5つの視点を基本的な考え方とすることにより、政府が目指す「持続可能な社会」の実現に貢献する。

その際には、国土の保全、運輸、住宅・建築物、まちづくり、気象等、多様な分野を所管するとともに、全国に展開している地方支分部局における活動を含めて、現場業務から、ハード、ソフト両面での制度業務まで幅広く所掌する国土交通省の総合力を発揮していく。さらに、関係省庁、地方自治体、NPO、企業等とも積極的に連携・協働しつつ、地域や地方自治体が目指す「持続可能な社会」のあり方にも留意しながら取組を進める。

#### (1) 環境と経済・社会の統合的向上、グリーン・イノベーション貢献という視点

各分野における危機が深刻化している中で、経済を持続的に発展させるためには、企業が環境保全のための行動にさらに積極的に取り組む必要がある。そのためには、企業による環境に配慮した選択を促す施策の推進が重要であり、この観点から、運輸・民生部門等において、省エネ法に基づく規制、環境性能の評価・表示、税制・補助等のインセンティブ等による、環境対応車の開発・普及、ゼロエネルギー住宅、低炭素建築物等の省エネ性能の高い住宅・建築物の推進など住宅・建築物の省エネ性能の向上施策の強化、港湾における洋上風力発電施設の導入円滑化等に取り組む。

これに加え、環境分野の技術革新による経済発展を目指すグリーン・イノベーションを進めることは、環境分野への投資の活性化を通じて「環境と経済の好循環」につながることから、今後、官民連携による環境保全に向けた技術開発、例えば、運輸・民生部門における省エネ強化に向けた技術開発、下水道バイオマス等再生可能エネルギー導入支援に向けた技術開発、水素社会実現に向けた技術開発、社会資本分野におけるICT技術活用の推進等を通じた貢献に取り組むとともに、社会インフラの有効活用、安全面での民間リスク軽減、情報提供等を通じた、企業等による再生可能エネルギー導入支援等にも取り組む。

また、環境保全の取組活性化、社会問題解決の基盤強化という好循環の創出の観点から、健全な水循環、水と緑による生態系ネットワーク形成等における自治体、企業、高齢者等の地域住民、NPO等との連携・協働による地域コミュニティの活性化等に取り組む。さらに、今後の人口減少・高齢化、財政制約の厳しさ等の進展の中、医療・福祉施設、子育て支援施設、日常生活に必要な小売店舗等の都市機能の集約化を通じた、高齢者が自立して暮らしていける環境や子育て世代が安心して生活、育児ができる環境整備、行政サービスの適正化等を推進する。さらに、2015年9月に国連で採択された持続可能な開発のための「2030

アジェンダ」において経済、社会、環境の分野での課題及び分野を横断する課題の取組が求められていることも踏まえて取り組む。

### **(2) 技術力を活かした国際交渉や国際環境協力に取り組むという視点**

今回の IPCC 第 5 次評価報告書等、気候変動の影響について世界的な視野を踏まえる重要性が高まっている中、国際的な枠組みづくりに主導的に参加することと、我が国の先端的環境技術開発の一体的推進・海外展開を図ることは、地球環境の保全に貢献するとともに、我が国の持続的な経済発展にとっても有益であり、今後、例えば、官民連携のもと、海事分野における IMO（国際海事機関）での CO<sub>2</sub> 排出規制に係る国際的枠組みづくり主導と、世界最先端の海洋環境技術開発・普及促進の一体的推進、下水再生水に係る国際標準化等に戦略的に取り組む。

また、目覚ましい経済発展を見せるアジア新興国等で急速な都市化が進み様々な都市環境問題が発生しているが、我が国が戦後これまで官民で培ってきた都市開発、下水道事業等の経験・技術・ノウハウは、それらの国々にとって課題解決のための先行モデルとなり得ると考えられる。この観点から、海外における環境共生型都市開発、下水道事業等を官民一体の体制で支援・推進する。その際には、構想・企画から開発、管理運営までを視野に入れて事業機会の拡大を図る。

### **(3) 面的な広がりを視野に入れた環境保全施策の展開という視点**

我が国国土に存在する自然環境は、CO<sub>2</sub> の吸収や水、食料、資源等、良好な景観、自然とのふれあいの場といった恩恵をもたらし、人の健康や生活を支えるとともに、様々な生物の生息・生育空間の提供、微気象改善を通じた適応機能や外力低減、雨水浸透等の防災・減災機能発揮といった生態系サービスを生み出す基盤となっており、今後、自然環境の維持・回復につながる施策の推進に際しては、地域の将来像を描いた上で、課題の面的広がりを視野に入れた適切な施策の選択が必要である。この観点から、流域単位で解決すべき課題については、多様な流域関係者との連携のもと、水循環の維持又は回復、浄化施設の設置・活用、底泥浚渫等の水質浄化や下水の高度処理、下水再生水利用等の各種事業をパッケージ化した水質改善施策に加え、自然環境の保全に関する協議会等を活用し、多自然川づくり、土壌浄化法等による自然再生、都市公園の整備・民有緑地の創出、湿地の再生、海の再生等による生態系ネットワーク形成等に取り組む。また、自然環境が有する多様な機能を活用するグリーンインフラの取組を推進する。

また、都市においては、環境負荷の低減の観点から、都市の低炭素化について、地域の実情に応じ都市全体を視野に入れつつ、都市機能の集約化とこれと連携した公共交通機関の一体的な利用推進や、地区レベルでのエネルギーの面的利用、都市内の水の循環利用、バイオマス・排熱・下水熱の有効利用等による都市のエネルギーシステムの低炭素化、水と緑の生態系ネットワーク形成・風の道の確保等によるヒートアイランド対策等とも相まった緑

豊かで美しく風格あるまちづくり等による低炭素都市づくりを推進する。その際には、都市の低炭素化の促進に関する法律等に基づく低炭素まちづくり計画の作成支援、低炭素化効果、都市機能の集約化効果の「見える化」を図る評価手法の充実等に取り組み、自治体の創意工夫を活かした先進的取組の全国的普及拡大を図る。

#### **(4) 人や企業の行動の転換、参画・協働の推進という視点**

国民において幅広く環境保全の取組を浸透させるためには、環境教育、インセンティブ等により、人々や企業が自ら進んで環境保全に取り組もうとする意識改革や行動の転換を促すソフト面の取組が重要である。例えば、温室効果ガスの大幅な削減の観点からは、(1)において上述の規制、評価・表示、インセンティブ等に加え、講習、セミナー、表彰等のツールの幅広い活用により、企業による省エネ性能の優れた製品・サービスの提供のほか、公共交通機関利用・エコドライブ・エコ通勤、省エネ性能の優れた自動車、住宅・建築物の選択等が、国民において幅広く浸透するよう、継続的に取り組む。これらに加え、気候変動・防災に関する知識の普及啓発による防災意識の向上と、防災情報の有効利用の促進、河川・海・公園等のフィールドを活かした環境教育等による生物多様性に関する普及啓発に取り組む。

また、環境問題の解決のためには、環境に関する幅広い知見や、地域の生活に根ざした知恵を活用していくことが重要であり、例えば、豊岡市円山川におけるコウノトリの野生復帰と併せた地域振興については、地域における多様な主体との連携・協働による先進事例である。引き続き、生態系ネットワーク形成等の施策形成に際しては、自治体、企業、NPO、高齢者等の地域住民、さらには地域の歴史・文化等から得られる環境保全に関する知識・知恵を、緑、湿地の再生、海の再生等による生物多様性の保全のほか、地域の良好な景観形成、観光振興等の地域活性化にも活用させていくことが重要である。さらに、循環分野における下水道資源利用技術、建設リサイクル技術等の高度化、静脈物流システムの構築等に際しては、企業の有する先進的技術の活用や緊密な官民連携の構築が重要である。

#### **(5) 長期的視野からの継続的な施策展開を重視するという視点**

生態系ネットワークの形成等による自然環境の回復、省エネ対策等による温室効果ガスの排出量の大幅削減等には長期間を要すること、また、温室効果ガス排出が抑制されたとしても気候変動の影響は長期間持続すること等に鑑みると、今後、これらの施策については、それらの性質に応じて、長期的な視野に立った施策展開に努めなければならない。その際には、環境問題の多くは科学的な不確実性を伴うことから、その時点で利用可能な科学的知見に基づく環境へのリスク評価等を行った上で施策を決定し、その後、科学的知見の充実に努めながら、今後の社会経済状況、エネルギー政策及び国民の環境意識の変化、生態系のモニタリング結果、技術開発の状況、モデル事業等による先進的事例の全国展開の状況等を踏まえ、柔軟な、施策の追加・変更等の見直しを通じた継続的な施策展開に取り組む。

なお、国土交通省所管事業の推進に際しては、環境影響評価法（アセス）に基づいて適切に環境配慮の取組を進める。

## 2．本計画に基づく取組の進め方

### （1）計画期間の設定

本計画の実効性向上の観点から、計画期間については、平成 26 年度（2014 年度）から平成 32 年度（2020 年度）までの 7 カ年とする。なお、社会資本整備重点計画及び交通政策基本計画の計画期間が平成 32 年度までであることから、これらの計画とも整合をとりつつ、東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催、またその際の暑さ対策・環境問題への配慮等も念頭に置きながら計画を推進する。また、計画期間中であっても、政府の環境・エネルギー政策の動向等を踏まえ、数値目標等、適宜計画の見直しを行う。

### （2）今後のフォローアップについて

これまでも、国土交通省の環境政策の推進の観点から、毎年度、環境行動計画に位置づけられた施策について、その点検・公表を行っていたが、これらに加え、社会資本整備審議会環境部会・交通政策審議会交通体系分科会環境部会合同会議に、点検内容等について報告する。その際には、指標値を設定した施策については、指標に基づいた定量的な評価を行いつつ、一方で指標値を設定していない施策については、施策目標に対する進捗状況について定性的な評価を行うとともに適切な指標の開発に取り組む。また、具体事例の共有を図り、後述の今後推進すべき環境政策の「**分野横断的な取組**」については、特定の分野における優れた取組を他の分野にも応用できないか等に留意して点検を行う。

### 第三章 今後推進すべき環境政策の「4分野」「7つの柱」

各分野における危機の深刻化に伴う重要課題等について、国土交通省の総合力・技術力の発揮のもと、以下の「4分野」「7つの柱」に基づく施策の展開を通じて、政府が目指す「持続可能な社会」実現に貢献する。

4分野	.低炭素社会、 .自然共生社会、 .循環型社会、 .分野横断的な取組	
7つの柱	分野	1.地球温暖化対策・緩和策の推進 2.社会インフラを活用した再生可能エネルギー等の利活用の推進 3.地球温暖化対策・適応策の推進
	分野	4.自然共生社会の形成に向けた取組の推進
	分野	5.循環型社会の形成に向けた取組の推進
	分野	6.賢い環境行動の選択を促す施策の推進 7.技術力を活かした環境貢献の高度化の推進

#### .低炭素社会

##### < 1 .地球温暖化対策・緩和策の推進 >

別表(各施策一覧表)の柱1(18頁)参照

地球温暖化対策・緩和策については、COP21において採択された「パリ協定」を踏まえ、我が国における地球温暖化対策の総合的かつ計画的な推進を図るための「地球温暖化対策計画」が平成28年5月に策定された。今後は同計画に基づき、我が国におけるCO<sub>2</sub>総排出量の約5割を占める運輸・民生部門における排出量削減施策等に強力に取り組む。

このため、我が国における二酸化炭素の総排出量の過半を占める運輸・民生部門において、省エネ法・建築物省エネ法に基づく規制、環境性能の評価・表示、税制・補助等のインセンティブ等による事業者への環境性能の優れた技術革新誘導、消費者への環境性能の優れた商品・サービスへの選好誘導等を通じて、自動車の世界最高レベルの燃費改善、新車販売に占める次世代自動車割合の向上、新築住宅・建築物の省エネ基準の段階的適合義務化、ゼロエネルギー住宅、低炭素建築物等の省エネ性能の高い住宅・建築物の推進等、省エネ対策の強化等に取り組む。

また、都市の低炭素化の促進に関する法律等を活用しながら、地域の将来像を描いた上で、地域の実情に応じ都市全体を視野に入れつつ、

- ・都市機能の集約化とこれと連携した公共交通機関の一体的な利用促進
- ・地区レベルでのエネルギーの面的利用、都市内の水の循環利用、バイオマス・排熱・下水熱の有効利用等による都市のエネルギーシステムの低炭素化

・水と緑の生態系ネットワークの形成、風の道の確保等によるヒートアイランド対策等とも相まった緑豊かで美しく風格あるまちづくり

等を通じた、「低炭素」「自然共生」「循環」各分野の施策が緊密に連携した先進的低炭素都市づくりの全国的展開に取り組む。

これらの施策に加え、道路ネットワークを賢く使う交通流対策の推進、公共交通機関の利用促進、公共交通におけるビッグデータの活用、物流の効率化、各交通モードの低炭素化の促進、下水道の省エネ対策の推進、建設機械の環境対策の推進、温室効果ガス吸収源対策の推進等の施策に取り組むとともに、中長期的には、社会経済状況、エネルギー政策及び国民の環境意識の変化、技術の進展状況、先進的事例の普及状況等を踏まえ、軌道修正に取り組む。

## < 2 . 社会インフラを活用した再生可能エネルギー等の利活用の推進 >

別表(各施策一覧表)の柱2(27頁)参照

東日本大震災以降の我が国のエネルギー需給構造の脆弱性の深化に伴い、政府において、省エネ対策の強化に加え、再生可能エネルギーの徹底活用等が重要な課題になっている。このため、

・関係省庁の実証事業や実証海域の整備等と連携しつつ、港湾における洋上風力発電施設の導入円滑化、海洋再生可能エネルギーを利用した発電システムの安全・環境対策による民間リスクの軽減

・登録制による従属発電の導入促進、水利使用申請手続の相談・調査データ提供等によるプロジェクト形成支援、直轄管理ダム等におけるダム管理用発電の積極的導入などによる小水力発電等の推進

・低コスト・高効率革新的技術実証等を通じた下水道バイオマス発電・固形燃料化の普及拡大、官民連携による未処理下水・下水再生水等を活用した下水熱利用推進

・港湾、空港、下水処理場等の広大な公共インフラ空間を活用した太陽光発電の推進

・太陽光・風力発電に係る過去の気象解析データの情報提供による事業投資支援

等、社会インフラ活用への民間参入円滑化、低コスト・高効率技術開発、安全面での民間リスク軽減、情報提供等により、民間事業者等による再生可能エネルギー導入支援等に取り組む。

また、水素社会実現への貢献の観点から、国土交通分野の技術力を活用した、燃料電池自動車に係る基準の整備、燃料電池船の安全ガイドライン策定、下水処理場の水素供給拠点化、液化水素の海上輸送システムの確立等に取り組む。

これらの取組については、中長期的には、社会経済状況、エネルギー政策及び国民の環境意識の変化、技術の進展状況、先進的事例の普及状況等を踏まえ、軌道修正に取り組む。

### < 3 . 地球温暖化対策・適応策の推進 >

別表(各施策一覧表)の柱3(30頁)参照

平成 25 年 9 月、IPCC 第 5 次評価報告書第 1 作業部会報告書が公表され、21 世紀末までに、「世界平均気温が 0.3~4.8 上昇、世界平均海面水位が 0.26~0.82m 上昇する可能性が高いこと」「中緯度陸地などで極端な降水がより頻繁となる可能性が高いこと」などが報告されたところである。

そういった中、これらの地球温暖化の進行がもたらす気候変動等により懸念される影響に備えるため、平成 27 年 11 月に政府の「気候変動の影響への適応計画」及び「国土交通省気候変動適応計画」が策定された。今後は同計画に盛り込まれた自然災害分野(水害、土砂災害、高潮・高波等)、水資源・水環境分野、国民生活・都市生活分野(交通インフラ、ヒートアイランド等)における適応策を推進する。

環境行動計画期間内においては、

- ・気候変動適応策策定に資する、監視・予測情報の提供として温室効果ガス濃度の詳細な分布や気候変動に関する長期的な監視情報や最新の数値気象シミュレーション技術を活用した気候の将来変化予測等の情報提供
- ・水害の頻発化・激甚化が懸念される中、比較的発生頻度の高い外力に対しては、着実な施設整備等により災害の発生を防止する一方で、施設の能力を上回る外力に対しては、ハード・ソフトの施策を総動員して、できる限り被害を軽減する
- ・土砂災害の頻発化・激甚化については、人命を守る土砂災害対策を重点的に実施するとともに、土砂災害防止法に基づく危険な区域の明示、警戒避難体制の整備、避難勧告の発令等を支援するためのきめ細やかな情報提供など、ハード・ソフト一体となった対策を推進
- ・気候変動に伴う強い台風の増加等による高潮偏差の増大・波浪の強大化及び中長期的な海面水位の上昇による浸水被害の拡大、臨海部産業や物流機能の低下の懸念に対して、それらのリスクを最小化するための港湾施策
- ・気候変動に伴う強い台風の増加や海面水位の上昇による浸水被害や海岸侵食の深刻化に対し、ハード・ソフトの施策を組み合わせ、高潮等の災害リスク増大の抑制及び海岸における国土の保全
- ・渇水対応タイムラインの作成の促進や、地下水の保全と利用、下水再生水や雨水利用の推進等による比較的発生頻度の高い渇水による被害の防止及び施設の能力を上回る渇水による被害を軽減する対策の推進
- ・ヒートアイランド対策大綱に基づく環境対応車の普及促進等による人工排熱の低減、都市緑化等の推進や多様な水源の確保等による地表面被覆の改善、都市内の「風の道」の活用や集約型都市構造の実現等による環境負荷の小さな都市の構築等による都市形態の改善の推進

等を通じて同計画に基づくハード・ソフト両面からの総合的な施策を推進する。



## ・自然共生社会

### < 4 . 自然共生社会の形成に向けた取組の推進 >

別表(各施策一覧表)の柱4(31頁)参照

今後の10~20年間の行動によっては、世界的に生態系の劇的な損失とそれに伴う生態系サービスの劣化が生ずる危険性が高いという危機を踏まえ、今後、自治体、企業、NPO、地元住民等多様な主体との連携・協働の推進による生態系ネットワークの充実強化が重要課題になっている。環境行動計画期間内においては、

健全な水循環の確保等の推進について、

- ・流域水循環協議会の設置及び流域水循環計画の策定推進
- ・多様な流域関係者との連携のもと、浄化施設の設置・活用、底泥浚渫等の各種事業をパッケージ化した清流ルネッサンス や下水道整備等の水質改善施策、ダム貯水池における水質保全対策
- ・地下水の保全と利用、及び下水再生水・雨水利用の推進による多様な水源の確保等の継続的实施に取り組む。

水と緑による生態系ネットワーク形成の推進については、

- ・都市公園の整備、魅力ある水辺空間の創出等による水と緑のネットワークの形成
- ・緑の基本計画における生物多様性の確保に関する技術的配慮事項の普及、自治体の生物多様性の取組の進捗状況等を評価する指標を踏まえた都市の生物多様性の確保に配慮した自治体の「緑の基本計画」の策定推進
- ・人口減少、少子高齢化等を踏まえた計画的な土地利用コントロールによる、緑地・農地と調和した都市環境・景観形成や広域的な水と緑のネットワーク形成の推進
- ・円山川におけるコウノトリの野生復帰等の先進事例の検証とそのノウハウを他地域へ展開する、流域連携の広域化による生態系ネットワーク形成推進
- ・自然環境が有する多様な機能を活用し、持続可能で魅力ある国土づくりや地域づくりを進めるグリーンインフラ等、自然環境が有する機能の積極的活用に向けた取組の推進
- ・本格的な人口減少社会において、自然との共生等を促進する効果も有する適切な国土管理を目指し、複合的な施策や国土の選択的な利用等の推進等に取り組む。

さらに、海の再生・保全については、

- ・港湾整備により発生する浚渫土砂等を有効活用した干潟等の保全、深掘り跡の埋戻しなどによる良好な海域環境の保全・再生・創出の推進
- ・閉鎖性海域(東京湾、大阪湾、伊勢湾、広島湾)における環境改善のため、関係省庁・自治体等の連携のもと、「全国海の再生プロジェクト」として、陸域からの流入負荷の削減対策、干潟や藻場の保全・再生・創出等による海域における環境改善対策、モニタリング等を総合的に推進

- ・「東京湾再生官民連携フォーラム」等を通じた東京湾再生に関する多様な関係者との連携・協働

等に取り組む。

加えて、ヒートアイランド対策等大気環境保全への取組については、

- ・ヒートアイランド対策大綱に基づき、環境対応車の普及促進等による人工排熱の低減、都市緑化等の推進や多様な水源の確保等による地表面被覆の改善
- ・都市内の「風の道」の活用や集約型都市構造の実現等による環境負荷の小さな都市の構築等による都市形態の改善の推進
- ・良好な沿道環境の保全・創造

等に取り組む。

これらの取組においては、中長期的には国民の環境意識の変化、モニタリング結果、先進的事例の普及状況等を踏まえ、軌道修正に取り組むとともに、これらの取組に際しては、今ある良好な環境やそれを支えるインフラを維持、転換する観点や、良好な景観形成、観光振興等の地域活性化等にも十分に留意する。

## ・循環型社会

### < 5 . 循環型社会の形成に向けた取組の推進 >

別表(各施策一覧表)の柱5(37頁)参照

東日本大震災以降の我が国のエネルギー需給構造の脆弱性の深化、世界全体での資源制約の強まりという危機を踏まえ、平成25年5月策定の第三次循環型社会形成推進基本計画においては、循環も廃棄物の減量化に加え、今後は、官民連携により、廃棄物等のエネルギー利用源、貴重な資源として有効活用という、質の面にも着目した取組や、効率的な静脈物流システム等が重要課題になっている。

これらの観点から、下水道バイオマスのエネルギー・資源利用について、バイオマス発電・固形燃料化の普及拡大や官民連携での革新的技術実証による低コスト・高効率化、下水処理場の地域バイオマスの活用拠点化の推進、下水道バイオマスからの水素、都市ガス、リン等希少資源等の製造・供給・回収の低コスト化・高効率化・多様化、下水汚泥由来肥料の利用促進等を通じて、今後本格化する下水道施設の更新機会の拡大も有効活用した資源利用施設へのシフト推進等に取り組むとともに、下水熱利用については産官学連携による低コスト技術実証・普及拡大等を通じた未処理下水・下水再生水を活用した案件形成等に取り組む。また、下水再生水や雨水利用の推進を行い、健全な水循環の確保に取り組む。中長期的には、下水道施設の地域における水・エネルギー・資源の集約・自立・供給拠点化を目指す。

建設リサイクルの推進については、建設リサイクル法の徹底を図るとともに、「建設リサイクル推進計画2014」の着実な実施や、公共工事における環境物品等の調達促進により、建設副産物の排出量抑制や再資源化率の向上等に取り組む。

また、適切に維持管理された住宅ストックが市場において循環利用される環境を整備す

るため、既存住宅流通市場の改善と質の安心の確保、既存住宅に係る適正な建物評価の市場における普及・定着と住宅金融市場との連携等により、既存住宅流通・リフォームを促進する。

さらに、リサイクルポート施策について、港湾施設の整備等による支援に加え、官民連携による需給や物流のマッチングを通じた静脈物流システムの構築支援等を通じて、リサイクルポートを拠点とした静脈物流のモーダルシフト・輸送効率化の促進や港湾を活用した災害廃棄物の広域処理体制の構築に取り組むこととし、中長期的には、静脈物流コストの削減、臨海部産業の活性化等に取り組む。また、海面処分場の計画的な整備を推進し、港湾整備に伴って発生する浚渫土砂や内陸部で最終処分場の確保が困難な廃棄物等を確実に受け入れる。

シップリサイクルは主として途上国で行われているが、環境汚染や劣悪な労働環境が問題となっており、環境保全及び労働安全の確保のため、2009年にIMOでシップリサイクル条約が採択された。同条約の早期発効に向けた取組を推進し、シップリサイクル時の環境保全及び労働安全を図るとともに、老朽船を海運市場から円滑に退場させ、世界の海事産業を持続的に発展させる枠組みを構築する。

## ・分野横断的な取組

### < 6 . 賢い環境行動の選択を促す施策の推進 >

別表(各施策一覧表)の柱6(39頁)参照

国民において幅広く環境保全の取組を浸透させるためには、環境教育、インセンティブ等により、人々や企業が自ら進んで環境保全に取り組もうとする意識改革や行動の転換を促すソフト面の取組が重要である。例えば、温室効果ガスの大幅な削減の観点からは、人々の自発的な行動の転換を促すためのコミュニケーションを中心としたモビリティ・マネジメントによる自動車のかしこい利用等持続可能なライフスタイルへの転換、講習・表彰・セミナー等のツールの幅広い活用により、エコドライブ、エコ通勤等の普及拡大等に取り組むとともに、住宅性能表示制度、建築物総合環境性能評価システム(CASBEE)、建築物省エネルギー性能表示制度(BELS)及び基準適合認定表示制度(eマーク)による住宅・建築物の環境性能の「見える化」を通じた環境性能の高い住宅・建築物の選択の促進、グリーン経営認証制度、エコルールマーク・エコシップ制度等の「見える化」による運輸事業者等における環境配慮活動の選択への促し等に取り組む。

また、気候変動・防災に関する知識の普及啓発による防災意識の向上と、防災情報の有効利用の促進、河川・海・公園等のフィールドを活かした環境教育、屋上等特殊空間の緑化に関する顕彰等を通じた民間企業等による緑化の取組の普及推進、河川・海・緑地の領域をまたぐ多様な主体が参加したワークショップ等による連携協働の促進等による生物多様性に関する普及啓発に取り組む。

さらに、「政府がその事務及び事業に関し温室効果ガスの排出の抑制等のため実行すべき

措置について定める計画」(以下政府実行計画という。)に基づく「国土交通省がその事務及び事業に関し温室効果ガスの排出の抑制等のため実施すべき措置について定める計画」による環境対策の推進により、建築物の建築・管理、財・サービスの購入・使用、その他の事務及び事業等に関し、率先的な取組を実施する。

これらの取組について、中長期的には、社会経済状況、エネルギー政策及び国民の環境意識の変化、先進的事例の普及状況等を踏まえ、軌道修正に取り組む。

## < 7 . 技術力を活かした環境貢献の高度化の推進 >

別表(各施策一覧表)の柱7(41頁)参照

今回の IPCC 第 5 次評価報告書等、気候変動の影響について世界的な視野を踏まえる重要性が高まっている中、国際的な枠組みづくりに主導的に参加することと、我が国の先端的環境技術開発・海外展開を一体的に推進することは、地球環境の保全に貢献するとともに、我が国の持続的な経済発展にとっても有益であり、今後、例えば、官民連携のもと、海事分野における IMO での国際的枠組みづくり主導と、世界最先端の海洋環境技術開発・普及促進の一体的推進、国際航空分野における CO<sub>2</sub> 排出削減目標に向けた ICAO(国際民間航空機関)での具体的方策の検討の主導と高い技術を有する効率的飛行方式の海外展開の一体的推進、下水再生水に係る国際標準化等に戦略的に取り組む。これらに加え、目覚ましい経済発展を見せるアジア新興国等で急速な都市化が進み様々な都市環境問題が発生しているが、我が国が戦後これまで官民で培ってきた都市開発、下水道事業等の経験・技術・ノウハウは、それらの国々にとって課題解決のための先行モデルとなり得ると考えられる。この観点から、海外における環境共生型都市開発、下水道事業等を官民一体の体制で支援・推進する。その際には、構想・企画から開発、管理運営までを視野に入れて事業機会の拡大を図る。

また、気象・地図情報提供について、陸・海・空からの観測・監視を継続して実施するとともに、今後は、適応策の策定、再生可能エネルギー投資の活性化、生物多様性研究の高度化等に着目した、過去の風況等の気候再現の高精度化、地球地図の国際貢献に関する施策等、利用者側の利便性の向上の観点に十分に留意した施策の充実強化に取り組む。さらに、ICT 技術の活用により、利用者側の利便性の向上の観点から、ETC2.0 等を活用した道路を賢く使う取組の推進、公共交通におけるビッグデータを活用した公共交通計画の策定支援ツールの普及、活用の促進等、ICT 技術と社会資本データのマッチングの充実強化に取り組む。その際には、ビッグデータ化された社会資本データによる既存施策の検証、今後の施策展開への活用の観点にも十分に留意する。

これらの取組については、中長期的には、社会経済状況、エネルギー政策及び国民の環境意識の変化、技術の進展状況、先進的事例の普及状況等を踏まえ、軌道修正に取り組む。

## 別表（各施策一覧表）1～7

### 柱1 地球温暖化対策・緩和策の推進

#### 項目1-1 低炭素都市づくりの推進

具体的な施策	指標
<p><b>集約型都市構造など低炭素都市づくりの実践</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>低炭素まちづくりの推進</b> 低炭素まちづくり計画の作成を支援するとともに、計画に基づく都市機能の集約化、公共交通機関の利用促進、エネルギーの効率的利用や緑地の保全・創出等の取組を支援</li> <li>● <b>集約型都市構造の実現</b> 都市機能（居住、公共公益施設、商業等）のまちなかへの集積促進。 都市・地域総合交通戦略に基づく施策・事業の総合支援。</li> <li>● <b>エネルギー面的利用の推進</b> 都市開発などの機会を捉え、地区レベルでのエネルギーの面的利用を推進。</li> <li>● <b>地区・街区レベルでの包括的な都市環境対策の推進</b> 集約型都市構造の実現に資する拠点市街地等において、地区・街区レベルにおける官民共同の包括的な都市環境対策にかかる取組を総合的に推進する。</li> <li>● <b>都市の低炭素化のための下水熱利用の推進</b> 下水熱を活用した地域冷暖房や道路融雪等の導入を支援することで、エネルギー消費を削減するとともに、良好な都市環境形成を促進する。下水熱利用技術開発支援、熱需要者・供給事業者のマッチング、アドバイザー等による案件形成支援を行う。</li> </ul>	<p>【指標】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・立地適正化計画を作成する市町村の数 【平成27年度1市町村 平成32年度150市町村】</li> <li>・公共交通の利便性の高いエリアに居住している人口割合 【平成26年度90.5% 平成32年度90.8%（三大都市圏）】 【平成26年度78.7% 平成32年度81.7%（地方中枢都市圏）】 【平成26年度38.6% 平成32年度41.6%（地方都市圏）】</li> <li>・一定の都市開発が予定される拠点地区で自立分散型面的エネルギーシステムが導入される地区数（災害対応拠点を含む） 【平成26年度0地区 平成32年度15地区】</li> <li>・下水熱利用実施箇所数 【平成27年度15箇所 平成32年度30箇所】</li> </ul>
<p><b>新築住宅・建築物の省エネ化による低炭素都市づくりの実践</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●（後掲1-7）低炭素建築物等の普及促進</li> <li>●（後掲1-7）住宅の省エネ促進のための税制措置</li> <li>●（後掲1-7）省エネ性能の優れた住宅・建築物に対する支援</li> <li>●（後掲1-7）社会資本整備総合交付金を活用した地域の創意工夫による省エネ住宅等の普及促進</li> </ul>	

<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>官庁施設における木材利用の推進</b> 木材利用による建設時のCO発生抑制、木材の炭素固定等により、地球温暖化防止に資することに鑑み、木造の技術基準等の整備を行うとともに、官庁施設の木造化や内装等の木質化を推進する等により、公共建築物における木材利用を促進する。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>北海道環境イニシアティブの推進</b> 北海道の優れた資源・特性を活かし、多様な主体との連携・協働により、我が国の環境政策の先駆的取組としてモデルとなる施策を展開。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>まち・住まい・交通の創蓄省エネルギー化</b> 低炭素社会の実現に向けて、まち・住まい・交通の一体的な創蓄省エネルギー化を推進するため、都市規模、地域特性等に応じたモデル構築を図る。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>(後掲 4-1) 多様な水源の確保</b></li> </ul>

項目 1-2 環境対応車の開発・普及、最適な利活用の推進

具体的な施策	指標
<p><b>自動車単体対策による低炭素化</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>環境対応車の普及促進等</b> 環境性能に優れた自動車に対する導入補助や税制優遇等の活用により環境対応車の普及を促進する。また、大型車分野における低炭素化・排ガス低減等を実現するため技術開発を促進する。</li> <li>● <b>自動車の燃費の改善</b> エネルギーの使用の合理化等に関する法律に基づく燃費基準及び環境性能に優れた自動車に対する税制優遇により、燃費性能の高い自動車の普及及び燃費改善に向けた技術革新等を促進。</li> </ul>	<p>【指標】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新車販売に占める次世代自動車の割合 【平成 24 年度 19.7% 平成 32 年度 50%】</li> <li>・燃費基準に対する新車平均燃費達成率 ガソリン乗用自動車 【平成 24 年度 95.56% 平成 32 年度 100%】 小型貨物車 【平成 24 年度 79.33% 平成 34 年度 100%】 CO 排出削減量(見込) 【平成 32 年度 702.5 万 t 平成 42 年度 2379 万 t】</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>エコドライブの推進にかかる広報活動や普及促進のための環境整備</b> ふんわりアクセル「eスタート」、自分の車の燃費を把握する等エコドライブの普及・推進を図る。そのため、関係 4 省庁(警察庁、経済産業省、国土交通省、環境省)によるエコドライブ普及連絡会を中心とした広報活動等により、エコドライブの普及促進のための環境整備を行う。</li> </ul>	<p>【指標】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・運送事業者におけるエコドライブ関連機器の普及台数 【H25 年度 518,000 (台) H32 年度 609,000 (台) H42 年度 740,000 (台)】 CO 排出削減量(見込) 【平成 32 年度 30 万 t 平成 42 年度 66 万 t】</li> </ul>

項目 1-3 交通流対策等の推進

具体的な施策	指標
<p><b>道路ネットワークを賢く使う交通流対策等の推進</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>効率的な物流ネットワークの強化</b> 迅速かつ円滑な物流の実現、国際競争力の強化、交通渋滞の緩和等を図るため、三大都市圏環状道路を重点的に整備するとともに、空港・港湾等の輸送モード間（物流モーダルコネクト）を強化する。 また、ダブル連結トラックの導入や特殊車両通行許可の迅速化等によりトラック輸送の省人化、効率化を推進する。</li> <li>● <b>ETC2.0等を活用した道路を賢く使う取組の推進</b> ETC2.0を活用したビッグデータ等の科学的な分析に基づく渋滞ボトルネック箇所へのピンポイント対策など道路を賢く使う取組を推進する。</li> <li>● <b>自転車利用環境の整備・支援</b> 車道通行を基本とした自転車通行空間の整備等を推進し、自動車から自転車への利用の転換を促進。</li> <li>● <b>開かずの踏切等の対策</b> 「開かずの踏切」、「交通が集中する踏切」等の解消を推進。</li> <li>● <b>路上工事の縮減</b> 工事の共同施工や集中工事、共同溝の整備等により路上工事の縮減を実施。</li> </ul>	<p>【指標】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 高速道路の利用率 【平成 25 年度約 16% 平成 42 年度約 18%】</li> <li>CO 削減量 【平成 25 年度比 平成 42 年度 100 万 t】</li> <li>・ 三大都市圏環状道路整備率 【平成 26 年度 68% 平成 32 年度 約 80%】</li> </ul>
<p><b>道路施設の低炭素化</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>LED道路照明灯の整備</b> 道路照明灯の新設及び更新にあたり、省エネルギー化に向けLED道路照明灯の整備を推進する。</li> <li>● <b>道路橋の長寿命化</b> 損傷が深刻化してから大規模な修繕を実施する事後保全型維持管理から、損傷が軽微なうちに補修を行う予防保全型維持管理へ転換し、道路ストックの長寿命化を推進する。</li> </ul>	

項目 1-4 公共交通機関の利用促進

具体的な施策	指標
<p><b>鉄道・バス等の利便性向上</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>公共交通機関の利用促進</b> LRT、BRT の整備、鉄道駅等のバリアフリー化、さらには交通系 IC カードやバスロケーションシステムの導入を推進することにより公共交通機関の利用促進を図る。また、エコ通勤の普及等モビリティ・マネジメントを推進することにより公共交通機関の利用促進を図る。</li> <li>● <b>官民連携によるモーダルコネクットの強化</b> 高速バスネットワークの強化を図るため、SA・PA の乗継拠点整備、高速バスストップにおけるパークアンドライドを推進するとともに、立体道路制度の拡充により鉄道等との乗継強化の取組を官民連携で推進し、交通モード間の接続（モーダルコネクット）の強化を図る。また、地域バスの利用環境の向上に向けた、タウン・モビリティマネジメント、バス待ち環境の改善、道の駅のデマンドバスやカーシェアの乗継拠点化、BRT 等による輸送効率化・省人化などの取組を官民連携で推進する。</li> <li>● <b>（後掲 7-5）公共交通におけるビッグデータの活用</b></li> </ul>	<p>【指標】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 自家用自動車から公共交通機関への乗換輸送量 【平成 25 年度 17 億人キロ      平成 32 年度 97 億人キロ      平成 42 年度 163 億人キロ】 CO 削減量 【平成 25 年度比      平成 32 年度 98 万 t      平成 42 年度 178 万 t】</li> </ul>

項目 1-5 物流の効率化等の推進

具体的な施策	指標
<p><b>物流拠点の低炭素化</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>港湾における総合的な低炭素化の推進</b> 省エネルギー設備等の導入支援、静脈物流に関する海運を活用したモーダルシフト・輸送効率化の推進、再生可能エネルギーの導入円滑化及び利活用等の推進、CO 吸収に資する港湾緑地の整備や藻場の造成等によるブルーカーボンの活用に取り組む。</li> <li>● <b>物流施設における環境負荷の低減</b> 物流施設における省エネ設備、機器の導入を促進するとともに、改正物流総合効率化法に基づき、保管、荷捌き、流通加工を行う物流施設にトラック予約受付システムの導入などの輸送円滑化措置を講じ、配送網を集約化するとともに、待機時間のないトラック輸送を行う事業を促進することによって、物流施設における環境負荷の低減（CO 排出量の削減）を図る。</li> </ul>	<p>【指標】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 港湾における省エネルギー型荷役機械の導入台数による CO 排出削減量 【平成 25 年度比      平成 32 年度 110 台】 CO 削減量 【平成 25 年度比      平成 32 年度 0.73 万 t】</li> <li>・ 省エネ型自然冷媒機器の導入件数 【平成 26 年度 446 件      平成 32 年度 3100 件      平成 42 年度 7600 件】 CO 削減量 【平成 25 年度比      平成 32 年度 350 万 t      平成 42 年度 1120 万 t】</li> <li>・ 燃料電池フォークリフトの導入件数 【平成 23 年度 0 件      平成 32 年度 500 件      平成 42 年度 2500 件】</li> </ul>



<p><b>物流の効率化による低炭素化</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>(再掲 1-3) 効率的な物流ネットワークの強化</b></li> <li>● <b>宅配便再配達削減</b> 宅配ボックスの整備等を通じた、駅・コンビニ等での受取方法の多様化を促進し、宅配便再配達削減に資する取組を支援することにより、宅配便再配達の削減を図る。</li> <li>● <b>港湾の最適な選択による貨物の陸上輸送距離の削減</b> 国際海上コンテナターミナルや、国際物流ターミナル、複合一貫輸送に対応した国内物流拠点を整備することで、貨物の陸上輸送距離を削減し、二酸化炭素排出量の削減を図る。</li> </ul>	<p>【指標】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・港湾の最適な選択による貨物の陸上輸送の削減量 【平成 25 年度比      平成 32 年度 35 億トンキロ】 CO 削減量 【平成 25 年度比      平成 32 年度 約 96 万 t】</li> </ul>
<p><b>トラック輸送の効率化による低炭素化</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>トラック輸送の効率化</b> トラック車両の大型化、自営転換の促進、共同輸配送の推進等によるトラック輸送の効率化を推進。 グリーン物流パートナーシップ会議を通じた荷主と物流事業者の協働による取組の推進。</li> <li>● <b>(再掲 1-2) 環境対応車の普及促進等</b></li> </ul>	<p>【指標】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・車両総重量 24t 超 25t 以下の車両の保有台数 【平成 25 年度 182,300 台      平成 32 年度 191,600 台 平成 42 年度 192,200 台】</li> <li>・トレーラーの保有台数 【平成 25 年度 98,700 台      平成 32 年度 103,300 台 平成 42 年度 103,600 台】</li> <li>・営自率 【平成 25 年度 86.3%      平成 32 年度 87.1% 平成 42 年度 87.1%】 営自率については直近の実績値の平均値を目標値とした CO 削減量（見込） 【平成 32 年度 202 万 t      平成 42 年度 206 万 t】</li> </ul>
<p><b>トラック輸送から鉄道・海運へのモーダルシフトの推進</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>モーダルシフト等の推進</b> 改正物流総合効率化法の枠組みも活用しながら、荷主、物流事業者等の関係者によって構成される協議会が策定するモーダルシフトに係る計画の策定経費、運行経費、31フィートコンテナ等の大型コンテナ、鮮度保持技術を高度化した冷蔵・冷凍コンテナ、旅客鉄道を活用した新たなモーダルシフトに資する設備等の購入経費等の一部について補助、国際海上コンテナの鉄道輸送に向けた低床貨車の開発等を行うことにより、CO 排出原単位の小さい輸送手段への転換を図るモーダルシフトを推進するとともに、温室効果ガスの削減による地球温暖化の防止及び低炭素型の物流体系の構築を図る。</li> </ul>	<p>【指標】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道による貨物輸送量 【平成 24 年度 187 億トンキロ 平成 32 年度 221 億トンキロ】 CO 削減量 【平成 25 年度比      平成 32 年度 58.9 万 t】</li> <li>・内航海運による貨物輸送量 【平成 24 年度 333 億トンキロ 平成 32 年度 367 億トンキロ】 CO 削減量 【平成 25 年度比      平成 32 年度 78.8 万 t】</li> <li>・港湾の最適な選択による貨物の陸上輸送の削減量</li> </ul>

<p>また、『エコレールマーク』に係る取組を推進し、更なる普及を図る。さらに上記の施策に加え、環境低負荷船などの省エネに資する船舶の普及促進や『エコシップマーク』の普及促進等を通じて海運グリーン化総合対策の推進を図る。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>グリーン物流パートナーシップ会議の活用を通じたCO<sub>2</sub>排出削減の取組推進の推進</b> 荷主・物流事業者等の関係者の連携による、地球温暖化対策等の持続可能な物流体系の構築に顕著な功績があった取組への表彰や優良事例の紹介等を行う。</li> <li>● <b>(再掲 1-5) 港湾の最適な選択による貨物の陸上輸送距離の削減</b></li> <li>● <b>(再掲 1-5) 港湾における総合的な低炭素化の推進</b></li> </ul>	<p>【平成 25 年度比      平成 32 年度 35 億トンキロ】 CO<sub>2</sub> 削減量 【平成 25 年度比      平成 32 年度 約 96 万 t】</p> <p>・輸送モードが陸送から海上輸送にモダリティトした循環資源等の輸送量 【平成 25 年度      平成 32 年度 1.13 億トンキロ】 CO<sub>2</sub> 削減量 【平成 25 年度比      平成 32 年度 1.52 万 t】</p>
---	--

項目 1-6 鉄道・船舶・航空における低炭素化の促進

具体的な施策	指標
<p><b>鉄道・船舶・航空における低炭素化</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>鉄道のエネルギー消費効率の向上</b> VVVF 機器搭載車両、蓄電池車両やハイブリッド車両等のエネルギー効率のよい車両の導入や鉄道施設への省エネ設備の導入等を促進する。</li> <li>● <b>省エネに資する船舶の普及促進</b> 革新的な省エネルギー技術を導入した省エネルギーに資する船舶等の普及促進を図る。</li> <li>● <b>航空における低炭素化の促進（航空交通システムの高度化、エコエアポートの推進、代替航空燃料の普及促進）</b> 航空管制の高度化等運航の効率化の推進、事業者等と協調した空港の整備・管理運営に伴う環境負荷低減のための施策を「エコエアポート」として一体的に推進することにより、航空のエネルギー消費効率の向上を図る。あわせて、我が国における代替航空燃料実用化に向けた取組を推進することにより、航空分野の低炭素化を促進する。</li> </ul>	<p>【指標】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道のエネルギーの使用に係る原単位の改善率 【平成 24 年度 100      平成 32 年度 92.2      平成 42 年度 83.4】 CO<sub>2</sub> 削減量 【平成 25 年度 0      平成 32 年度 76.8 万 t      平成 42 年度 177.6 万 t】</li> <li>・内航海運の CO<sub>2</sub> 排出削減量 【平成 25 年度 1,069 万 t-CO<sub>2</sub> の排出量から平成 42 年度に 157 万 t-CO<sub>2</sub> 削減する。】</li> <li>・CO<sub>2</sub> 排出量 ÷ 有償トンキロ（航空） 【平成 25 年度 1.3977kg-CO<sub>2</sub> /トン・km 平成 32 年度 1.3495kg-CO<sub>2</sub> /トン・km 平成 42 年度 1.2835kg-CO<sub>2</sub> /トン・km】</li> </ul>

項目 1-7 住宅・建築物の省エネ性能の向上

具体的な施策	指標
<p><b>住宅・建築物の省エネ性能の向上</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>新築住宅・建築物における省エネ基準適合の推進</b> 建築物省エネ法に基づく建築物の省エネ基準への適合義務および省エネ措置の届出による省エネ住宅・建築物の供給促進。</li> <li>● <b>住宅・建築物のエネルギー性能の表示制度の開発・普及</b> 建築物省エネルギー性能表示制度（BELS）基準適合認定表示制度（e マーク）及び住宅性能表示制度の普及並びに環境性能評価手法（CASBEE）の開発・普及を推進。</li> <li>● <b>長期優良住宅の普及促進</b> 長期優良住宅の普及の促進に関する法律に基づく長期優良住宅の認定制度により、長期にわたり使用可能な質の高い住宅を普及促進する。</li> <li>● <b>低炭素建築物等の普及促進</b> エコまち法に基づく低炭素建築物及び建築物省エネ法に基づく性能向上計画の認定制度により、認定低炭素建築物等の普及を図り、住宅・建築物の低炭素化を促進。</li> <li>● <b>省エネ性能の優れた住宅・建築物に対する支援</b>  <ul style="list-style-type: none"> <li>サステナブル建築物等先導事業 省エネ・省 CO<sub>2</sub> や木造・木質化による低炭素化、健康、災害時の継続性、少子化対策等に係る住宅・建築物のリーディングプロジェクトを支援。</li> <li>既存建築物省エネ化推進事業 建築物ストックの省エネ改修等を促進するため、民間等が行う省エネ改修工事・バリアフリー改修工事に対し、改修後の省エネ性能を表示することを要件に支援。</li> <li>地域型グリーン化推進事業 中小工務店におけるゼロ・エネルギー住宅の取り組みを支援。</li> <li>長期優良住宅化リフォーム推進事業 既存住宅の劣化対策、省エネ性能の向上等、住宅ストックの総合的な質の向上を図る長期優良住宅化リフォームを支援。</li> </ul> </li> <li>● <b>省エネ性能等に優れた木造住宅の供給促進</b> 林業等の産業と連携した地域の木造住宅市場の活性化や中小住宅生産者の技術力の向上等の取組を推進。</li> </ul>	<p>【指標】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新築建築物（床面積 2,000 m<sup>2</sup>以上）における省エネ基準適合率 【平成 25 年度 93%      平成 32 年度 100%      平成 42 年度 100%】</li> <li>CO<sub>2</sub> 削減量 【平成 25 年度 0.4 万 t      平成 42 年度 1035 万 t】</li> <li>・省エネ基準を満たす建築物ストックの割合 【平成 25 年度 23%      平成 42 年度 39%】</li> <li>CO<sub>2</sub> 削減量（建築物の改修分） 【平成 25 年度 0.1 万 t      平成 42 年度 122 万 t】</li> <li>・新築住宅の省エネ基準適合率 【平成 25 年度 52%      平成 32 年度 100%      平成 42 年度 100%】</li> <li>CO<sub>2</sub> 削減量 【平成 25 年度比      平成 42 年度 872 万 t】</li> <li>・省エネ基準を満たす住宅ストックの割合 【平成 25 年度 6%      平成 42 年度 30%】</li> <li>CO<sub>2</sub> 削減量（既存住宅の断熱改修分） 【平成 25 年度比      平成 42 年度 119 万 t】</li> </ul>

- **社会資本整備総合交付金を活用した地域の創意工夫による省エネ住宅等の普及促進**  
公営住宅の省エネ性能の向上を図る観点から、省エネ改修等の公営住宅ストック総合改善事業について助成を行うほか、提案事業として、省エネ住宅等の普及促進に資する施策に対して助成する。
- **住宅の省エネ促進のための税制措置**  
一定の基準に適合する認定低炭素住宅及び認定長期優良住宅に係る所得税、登録免許税等について、一般の住宅に比べ更に軽減する特例措置を実施する。借入金の有無にかかわらず適用を受けることのできる、一定の基準に適合する認定住宅に係る所得税の特例措置(投資型減税)を実施する。  
一定の要件を満たす住宅の省エネ改修工事等に充てた借入金を有する場合の所得税額の控除額に対する特例措置及び一定の要件を満たす住宅の省エネ改修工事を実施した場合の固定資産税の減額措置を実施する。借入金の有無にかかわらず適用を受けることのできる、一定の要件を満たす住宅の省エネ改修工事を実施した場合の所得税の特例措置(投資型減税)を実施する。
- **証券化支援事業の枠組みを活用した優良住宅取得支援制度による省エネルギー性に優れた住宅の誘導**  
証券化支援事業の枠組みを活用した優良住宅取得支援制度において、省エネルギー性等の観点から良質な住宅の取得を金利引下げにより支援
- **長期優良住宅に対応した住宅ローンの実施**  
長期優良住宅に対応した民間住宅ローンの開発を促進する観点から、住宅金融支援機構の証券化支援業務について、償還期間の設定を最長50年とする制度(フラット50)。
- **住宅・建築物のエネルギー消費量低減技術の効果実証と評価ツールの開発**  
住宅・建築物は使用条件が複雑多様であり、省エネルギー技術の導入効果を正確に予測することは一般に考えられているほど簡単なものではない。そこで、実証実験及び実使用条件下での性能検証を中心として、この課題を克服し、設計内容から省エネルギー効果を正確に推定する手法を開発し、そのノウハウの普及のための設計方法書等のツールを開発する。

<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>航路標識の自立型電源化</b> 商用電源を利用する航路標識の電源について、太陽光発電の導入整備を推進する。</li> </ul>	<p>【指標】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・航路標識の自立型電源導入率</li> </ul> <p>【平成 24 年度 84% 平成 28 年度 86%】</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>環境負荷低減に配慮した官庁施設の整備</b> 環境負荷の低減及び周辺の保全に配慮した官庁施設を整備する。整備にあたっては、環境配慮プロポーザル方式の採用、LED照明器具など高効率な設備機器、太陽光発電、建物緑化の導入等を検討し、空気調和設備のエネルギー管理を行うライフサイクルエネルギー管理(LCEM)手法を活用する。 設備機器等の老朽に伴う更新の際には、エネルギー効率の高い機器等の導入を図る。</li> </ul>	

項目 1-8 下水道における省エネ対策等の推進

具体的な施策	指標
<p><b>下水道における省エネ対策等の推進</b></p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>下水道革新的技術実証事業（B-DASH プロジェクト）による省エネ技術の普及</b> 省エネ性能と下水処理性能を両立させた、省エネ型の下水処理技術の実証、及びガイドライン化等による全国普及展開。</li> </ul>	<p>【指標】</p> <p>下水処理場からのエネルギー起源 CO 排出削減量</p> <p>【平成 25 年度比 平成 32 年度約 90 万 t 平成 42 年度約 134 万 t】</p> <p>下水汚泥焼却炉からの N2O 排出削減量</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>下水処理場における省エネ・省 CO 対策の推進</b> 下水処理場における省エネ・省 CO を推進するため、平成 28 年に策定された排出抑制等指針等を踏まえ、エネルギー消費効率の高い設備の導入、そのための省エネ機器評価制度の創設、IoT 等を用いた設備の運転の高効率化、汚泥焼却の高度化等を図る。</li> </ul>	<p>【平成 25 年度 0 万 t 平成 32 年度約 50 万 t 平成 42 年度約 78 万 t】</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>（再掲 1-1）都市の低炭素化のための下水熱利用の推進</b></li> </ul>	

項目 1-9 建設機械の環境対策の推進

具体的な施策	指標
<p><b>燃費性能の優れた建設機械の普及促進</b></p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>燃費性能の優れた建設機械の普及促進</b> 建設機械からの CO の排出量削減を図るため、2020 年度燃費基準を達成した建設機械やハイブリッド機構等の先進的な技術を導入した建設機械の普及を促進する。</li> </ul>	<p>【指標】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・燃費性能の優れた建設機械の普及率(油圧ショベル、ホイールローダ、ブルドーザ)</li> </ul> <p>【平成 23 年度 48% 平成 32 年度 84% 平成 42 年度 96%】</p> <p>【平成 23 年度 41% 平成 32 年度 72% 平成 42 年度 88%】</p> <p>【平成 23 年度 6% 平成 32 年度 28% 平成 42 年度 46%】</p> <p>CO 削減量</p>

	【平成 23 年度 0.7 万 t      平成 32 年度 13 万 t      平成 42 年度 44 万 t 】 CO 削減量（上位ケース） 【平成 21 年度 20 万 t      平成 32 年度 65 万 t      平成 42 年度 80 万 t 】
--	--

## 項目 1-10 温室効果ガスの吸収源対策の推進

具体的な施策	指標
<b>都市緑化等の推進</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>都市緑化等の推進</b> 都市公園の整備、道路、港湾等の公共施設における緑化により、温室効果ガス吸収源を確保。また、吸収量の算出方法の精度向上等を検討。</li> </ul>	<b>【指標】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・都市緑化等による温室効果ガス吸収量 都市公園等の整備面積 【平成 25 年度 75 千 ha      平成 32 年度 81 千 ha 平成 42 年度 85 千 ha 】</li> <li>CO 削減量 【平成 25 年度 110 万 t      平成 32 年度 119 万 t 平成 42 年度 124 万 t】</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>（再掲 1 - 7）省エネ性能等に優れた木造住宅の供給促進</b></li> </ul>	

## 柱 2 社会インフラを活用した再生可能エネルギー等の利活用の推進

### 項目 2-1 海洋再生可能エネルギー利活用の推進

具体的な施策
<b>海洋再生エネルギーの利活用</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>港湾における洋上風力発電の導入円滑化</b> 港湾は洋上風力発電の導入適地として有望視されているため、占有許可の審査の際の技術的な判断基準となるガイドラインを策定するなど、従来から円滑な導入に向けた取り組みを進めている。平成 28 年 5 月、港湾法が改正され港湾区域等の占用の許可の申請ができる者を公募により決定する制度が整備された。本制度の活用により、港湾における洋上風力発電の導入が円滑に進むよう「港湾における洋上風力発電の占有公募制度の運用指針」を策定したところ。今後も本制度の充実・深化等に取り組むなど、港湾における洋上風力発電の円滑な導入の促進を図る。</li> <li>● <b>浮体式・浮遊式の海洋エネルギー利用促進に向けた安全・環境対策</b> 浮体式洋上風力発電施設特有の技術的課題について検討の上、安全ガイドラインを策定しており、その普及促進を図っている。さらに、浮体式・浮遊式の海洋エネルギー（海洋温度差、海流・潮流、波力）を利用した発電システムについても、係留技術や非常時対策などの技術的検討を実施し、安全・環境ガイドラインを策定する。</li> </ul>

### 項目 2-2 小水力発電等の推進

具体的な施策	指標
<b>小水力発電等の推進</b>	

<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>登録制による従属発電の導入促進</b> 従属発電について、許可制に代えて登録制を導入したことにより、農業用水等を利用した従属発電の導入を促進。</li> <li>● <b>小水力発電プロジェクト形成の支援</b> 小水力発電事業者が円滑に河川法の手続きを行えるよう、地方整備局及び河川事務所に設置した窓口を通じ、河川法の申請手続きの相談、河川管理者が調査したデータの提供、先行事例の紹介などにより小水力発電のプロジェクト形成を支援。</li> <li>● <b>小水力発電設備の設置等</b> 直轄管理ダム等においてダム管理用発電の積極的な導入等。砂防堰堤について小水力発電の導入を支援。</li> </ul>	<p>【指標】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・直轄、水資源機構の管理するダムにおける管理用発電設備導入による発電増量</li> </ul> <p>【平成 26 年度から平成 32 年度までに合計約 4,000 万 kWh/年増量】</p>
---	--

#### 項目 2-3 下水道バイオマス等の利用の推進

具体的な施策	指標
<p><b>下水道バイオマス等の利用の推進</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>下水道革新的技術実証事業（B-DASH プロジェクト）による下水道資源の有効利用技術の普及</b> 下水道資源（下水汚泥、バイオガス、下水再生水、下水熱等）の有効利用技術の実証、及びガイドライン化等による全国普及展開。</li> <li>● <b>下水道資源の有効利用による創エネ等の推進</b> 下水汚泥のエネルギー利用・肥料利用を推進する。バイオガス利用施設、固形燃料化施設、バイオガスからの水素精製施設等の整備を支援するとともに、下水汚泥固形燃料 JIS 規格の普及、地域バイオマスの利活用に係るガイドラインの策定、下水汚泥の肥料利用に関する好事例等の情報の水平展開等の取組を進める。</li> <li>● <b>下水道における水素利活用の推進</b> 下水汚泥バイオガスからの水素製造・利活用を推進する。水素精製施設等の整備を支援するとともに、水素利活用に係る案件形成支援等の取組を進める。</li> </ul>	<p>【指標】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・下水汚泥エネルギー化率</li> </ul> <p>【平成 25 年度約 15%      平成 32 年度約 30% 平成 42 年度約 35%】</p>

#### 項目 2-4 インフラ空間を活用した太陽光発電の推進

具体的な施策
<p><b>インフラ空間を活用した太陽光発電の推進</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>公共インフラ空間（官庁施設、下水道、道路、公園、駅舎、港湾、空港等）における太陽光発電設備の導入推進</b></li> </ul>

官庁施設、下水処理場、道路空間、都市公園、鉄道施設、港湾施設、空港施設等において、太陽光発電設備の導入を推進する。

#### 項目 2-5 気象や気候の予測・過去の解析値の提供による風力・太陽光発電の立地選定等支援

##### 具体的な施策

##### 再生可能エネルギー開発・運用に資する気象情報の提供

- **再生可能エネルギー開発・運用に資する気象情報の提供**  
再生可能エネルギー発電施設の立地選定のために、風や日射量、海水温などの観測データや過去の気候を精緻に解析したデータを提供していくとともに、気象予測の技術を高度化させ、再生可能エネルギー発電施設の安定運用にも貢献する。
- **(後掲 3-1) 気候変動適応策策定に資する監視・予測情報の提供**

#### 項目 2 - 6 国土交通分野の技術力を活用した水素社会実現に向けた貢献の推進

##### 具体的な施策

##### 水素社会実現に向けた取組

- **燃料電池自動車に係る基準の整備等**  
燃料電池自動車に係る車両の保安基準等の見直しを実施するとともに、認証の相互承認の実現に向けた検討を実施。これらを通じ、燃料電池自動車の安全性向上や国際流通の円滑化に貢献。また、水素スタンドに係る立地規制について、建築基準法上の用途規制の見直しに向けた検討を実施。
- **水素社会実現に向けた安全対策**  
燃料電池船に係る海上特有の技術的課題について検討の上、安全ガイドラインを策定する。
- **液化水素の海上輸送体制の確立**  
液化水素運搬船の建造・就航に向けての安全基準の整備を推進。
- **(再掲 2-3) 下水道における水素利活用の推進**



## 柱3 地球温暖化対策・適応策の推進

### 項目 3-1 適応計画の策定及び同計画に基づくハード・ソフト両面からの総合的な適応策の推進

具体的な施策	
<p style="text-align: center;"><b>適応計画の推進及び同計画に基づく技術力・総合力を活かした適応策の推進</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 「国土交通省の適応計画」の策定・総合的な対策推進 地球温暖化の進行がもたらす気候変動等により懸念される影響に備えるため、「国土交通省気候変動適応計画」を策定し、同計画に基づき国土交通分野の適応策を推進する。</li> <li>● 気候変動適応策策定に資する監視・予測情報の提供 地球温暖化の緩和策や適応策策定に資するため、温室効果ガス濃度の詳細な分布や気候変動に関する長期的な監視情報を提供するほか、気象庁における最新の数値気象シミュレーション技術を応用して、温暖化の進行に伴うわが国の気候の将来変化予測計算を実施し、大雨等の極端な現象の解析も含め、地域レベルにダウンスケールした詳細な情報を提供する。これらの活動は、世界気象機関（WMO）や気候変動に関する政府間パネル（IPCC）の枠組を通じた国際貢献にも資する。</li> </ul>	
<p><b>自然災害分野における適応策の推進</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● （再掲 3-1）「国土交通省の適応計画」の策定・相互的な対策推進</li> <li>● 水害に対する適応策の推進 地球温暖化に伴う気候変動の影響により、施設能力を上回る外力による水害が頻発するとともに、極めて大規模な水害が発生する懸念が高まっていることを踏まえ、「国土交通省気候変動適応計画」等に基づき、比較的発生頻度の高い外力に対し、着実な施設整備等により災害の発生を防止する一方で、施設の能力を上回る外力に対し、ハード・ソフトの施策を総動員して、できる限り被害を軽減する。</li> <li>● 土砂災害に対する適応策の推進 土砂災害の頻発化・激甚化に対しては、「国土交通省気候変動適応計画」等に基づき、要配慮者利用施設、防災拠点を保全し、人命を守る対策を重点的に実施するとともに、土砂災害防止法に基づく土砂災害警戒区域等に関する基礎調査結果の公表及び区域指定による危険な区域の明示、警戒避難体制の整備、避難勧告の発令等を支援するためのきめ細やかな情報提供、想定をはるかに超える規模の土石流に対する緊急調査の実施による監視の強化など、ハード・ソフト一体となった対策を推進する。</li> <li>● 気候変動がもたらす災害リスクを最小化するための港湾施策 「気候変動の影響への適応計画」等を踏まえ、引き続</li> </ul>	<p>【指標】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・人口・資産集積地区等における河川整備計画 目標相当の洪水に対する河川の整備率</li> </ul> <p>【河川整備率（国管理）】</p> <p>平成 26 年度 約 71%    平成 32 年度 76%】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・最大クラスの洪水・内水・高潮に対応したハザードマップを作成・公表し、住民の防災意識向上につながる訓練（机上訓練、情報伝達訓練等）を実施した市区町村の割合</li> </ul> <p>【洪水：平成 26 年度 -    平成 32 年度 100%】</p> <p>【内水：平成 26 年度 -    平成 32 年度 100%】</p> <p>【高潮：平成 26 年度 -    平成 32 年度 100%】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・要配慮者利用施設、防災拠点を保全し、人命を守る土砂災害対策実施率</li> </ul> <p>【平成 26 年度 約 37%    平成 32 年度 約 41%】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・土砂災害警戒区域等に関する基礎調査結果公表及び区域指定数</li> </ul>

<p>き、気候変動に伴う強い台風の増加等による高潮偏差の増大・波浪の強大化及び中長期的な海面水位の上昇による浸水被害の拡大、臨海部産業や物流機能の低下の懸念に対して、それらリスクを最小化するための港湾施策を実施する。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>海岸における気候変動の影響への適応策の推進</b> 気候変動に伴う強い台風の増加や海面水位の上昇による浸水被害や海岸侵食の深刻化に対し、ハード・ソフトの施策を組み合わせ、高潮等の災害リスク増大の抑制及び海岸における国土の保全を図る。</li> </ul>	<p>【公表：平成 26 年度約 42 万区域 平成 31 年度約 65 万区域】</p> <p>【指定：平成 26 年度約 40 万区域 平成 32 年度約 63 万区域】</p>
<p><b>水資源・水環境分野における適応策の推進</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● (再掲 3-1)「国土交通省の適応計画」の策定・総合的な対策推進</li> <li>● <b>水資源分野における気候変動適応策の推進</b> 国土交通省気候変動適応計画に基づき、渇水対応タイムラインの作成の促進や、地下水の保全と利用、及び下水再生水や雨水利用の推進等により、比較的発生頻度の高い渇水による被害を防止する対策と、施設の能力を上回る渇水による被害を軽減する対策を推進する。</li> </ul>	
<p><b>国民生活・都市生活分野等における適応策の推進</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● (再掲 3-1)「国土交通省の適応計画」の策定・総合的な対策推進</li> <li>● (後掲 4-4) ヒートアイランド対策大綱に基づく取組の推進</li> <li>● <b>北極海航路の利活用に向けた環境整備</b> 北極海航路の利用動向や課題等の調査を行うとともに、「北極海航路に係る官民連携協議会」等を活用した関係省庁、民間事業者との情報共有や関係国との協議等により、利活用に向けた環境整備を推進する。</li> </ul>	

## 柱 4 自然共生社会の形成に向けた取組の推進

### 項目 4 - 1 健全な水循環の確保等の推進

具体的な施策	指標
<p><b>流域関係者連携等による水循環改善等の推進</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>流域の総合的かつ一体的な管理</b> 流域において関係する公的機関、事業者、団体、住民等がそれぞれ連携し、健全な水循環の維持又は回復のための施策を地域の実情に応じ段階的に推進するため、流域ごとに流域水循環協議会を設置し、取組の基本方針となる流域水循環計画の策定を推進する。</li> <li>● <b>流域関係者連携による河川等の水質改善の推進</b> 河川管理者や下水道管理者、地方公共団体、流</li> </ul>	<p>【指標】</p> <p>汚水処理人口普及率 【平成 25 年度約 89% 平成 32 年度約 96%】</p> <p>良好な水環境創出のための高度処理実施率 【平成 25 年度約 41% 平成 32 年度約 60%】</p> <p>合流式下水道改善率 【平成 26 年度約 73% 平成 35 年度 100%】</p>

域住民等の流域関係者が連携して実施する清流ルネッサンス 等では、地域協議会を設置し、水環境の悪化が著しい河川等の水質改善に寄与。

また、全国の河川等において BOD 等の環境基準項目を含む水質調査を実施するとともに、地域住民と協働して、水生生物等の簡易的な指標を用いた水質調査や人の感覚による水質評価を実施することにより、地域の河川環境保全に対する関心・理解を醸成。

● **下水道整備による水環境改善**

地域特性を踏まえつつ、下水道の普及、高度処理、下水再生水利用、合流式下水道の改善等の下水道の整備を推進することにより、流域関係者と連携しつつ河川等の水質改善を実施。

● **ダム弾力的管理**

ダム下流の河川環境の保全等のため、洪水調節に支障を及ぼさない範囲で洪水調節容量の一部を有効に活用するダムの弾力的管理及び弾力的管理試験を実施する。

● **水力発電に伴う減水区間の解消による清流回復**

水力発電に伴い河川の流量が著しく減少する減水区間の改善を図るため、発電ガイドラインに基づき、減水区間の解消に努める。

● **雨水貯留・浸透施策の整備等**

特定都市河川浸水被害対策法に基づく、河川・流域指定並びに流域水害対策計画の策定や雨水貯留浸透施設等の整備の実施。また雨水の貯留・浸透により副次的に健全な水循環の確保にも寄与。

● **ダム貯水池における水質保全対策**

ダム貯水池において、冷水放流、濁水長期化、富栄養化等の対策を実施する。

● **総合的な土砂管理の取組の推進**

山地から海岸まで一貫した総合的な土砂管理の取組を、関係機関の連携のもと推進する。モニタリングにより土砂動態を把握するとともに、総合土砂管理計画を策定し、透過型砂防堰堤の整備、ダム堆積土砂の下流還元、サンドバイパスによる海岸の侵食対策など、土砂移動の連続性を確保する取組を推進する。

水の効率的な利用と有効活用

<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>多様な水源の確保</b> 地下水の保全と利用、及び下水再生水や雨水利用の推進を行い、健全な水循環を確保するとともに、緊急時にも活用を図る。</li> <li>● <b>官庁施設における雨水利用・排水再利用の推進</b> 官庁施設における雨水利用・排水再利用を推進する。</li> </ul>	<p>【指標】 国等の新築建築物における雨水利用施設設置率 【平成 27 年度から平成 32 年度 原則 100%】</p>
<p><b>魅力ある水辺の創出</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>魅力ある水辺の創出</b> 人と水とのふれあいの場として重要である水辺について、子どもたちが安全に水辺に近づける親水護岸の整備等を行い、水や生物にふれられる水辺を活かした環境教育の場として活用。さらに、民間活力を積極的に引き出すための機運の醸成に加えて、創意工夫を促し、既存制度の更なる活用促進等を進めることにより、美しさと風格を備えた魅力ある水辺空間をまちづくりと一体となって創出。</li> </ul>	<p>【指標】 ・水辺の賑わい創出に向け、水辺とまちが一体となった取組を実施した市区町村の割合 【平成 26 年度 25%      平成 32 年度 50%】</p>

項目 4 - 2 海の再生・保全

具体的な施策	
<p><b>海域環境の保全・再生・創出</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>良好な海域環境の保全・再生・創出</b> 港湾整備により発生する浚渫土砂等を有効活用した干潟等の保全、深掘り跡の埋戻しなどによる良好な海域環境の保全・再生・創出を推進する。</li> <li>● <b>油流出事故への対応及び閉鎖性海域における漂流ごみの回収</b> 本邦周辺海域において、大規模油流出事故が発生した場合の油防除体制として、大型浚渫兼油回収船 3 隻を配備（新潟港・名古屋港・北九州港）し、出動後概ね 48 時間以内に現場海域に到着し、防除作業を行う体制を確立。また、船舶の航行安全の確保や、海洋の汚染を防除するため、東京湾、伊勢湾、瀬戸内海、有明海・八代海の閉鎖性海域において、海洋環境整備船 12 隻を配備し、漂流ごみや浮流油の回収を実施。</li> <li>● <b>全国海の再生プロジェクト及び官民連携の推進</b> 閉鎖性海域における環境改善のため、各湾の再生行動計画に基づき、関係省庁・自治体等の連携のもと、総合的な施策を推進する。加えて東京湾においては、行政、大学・研究機関、水産関係、企業、レジャー、NPO/NGO 等多様な関係者で構成される「東京湾再生官民連携フォーラム」等の活動を通し、官民連携・協働による東京湾再生の取組を推進する。</li> </ul>	
<p><b>海岸環境の保全</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>海域浄化対策事業の推進</b> 汚染の著しい海域等において、その原因となっているヘドロ等の除去、放置座礁船の処理等を行い、海岸保全施設の機能の確保、海岸環境の保全と公衆の海岸の適正な利用を図る。</li> <li>● <b>豊かで美しい海岸の環境の保全と回復</b> 名勝で優れた景観、貴重な生物の生息・生育空間等豊かで美しい環境を有する海岸の保全・回復に資</li> </ul>	

する取組を推進する。

- **漂流・漂着ごみ対策**

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

#### 船舶等の適正な管理による海洋環境保全

- **バラスト水管理の適正化**

船舶バラスト水規制管理条約の内容を適切に実施するため、バラスト水処理設備の承認・設置等のバラスト水管理に関する施策の推進。

- **船舶検査等執行体制の充実**

海洋汚染等防止法に基づく船舶検査等に係る実施体制の一層の充実を図り、船舶からの海洋汚染を防止する。

- **サブスタンダード船対策の推進**

海洋環境保全等の観点から、サブスタンダード船（国際基準を満たさない船）の排除を目的とする外国船舶の監督（ポートステートコントロール：P S C）について、関係諸国との連携を深めつつ強化・重点化し、的確に推進する。

### 項目 4 - 3 水と緑による生態系ネットワーク形成の推進

具体的な施策	指標
<p><b>エコロジカルネットワークの形成に向けた取組の推進</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>都市における生物多様性の保全の推進</b> 都市における生物多様性を確保するため、地方公共団体における生物多様性の取組を支援し、エコロジカルネットワークの形成等を推進</li> <li>● <b>水と緑のネットワーク形成によるうるおいあるまちづくり</b> 都市公園の整備、魅力ある水辺空間の創出、雨水貯留浸透施設の整備等により、水と緑のネットワークを形成し、都市のうるおいあるまちづくりを推進する。</li> <li>● <b>都市と緑・農の共生するまちづくりに関する検討</b> 緑地・農地と調和した良好な都市環境・景観の形成などを促進するための方策を検討する。</li> <li>● <b>集約型都市構造の実現と連携した広域的な水と緑のネットワーク形成</b> 都市のコンパクト化により生じる空閑地等の持続的な土地利用を促す視点も踏まえ、大都市圏における近郊緑地保全制度等を活用した広域的な水と緑のネットワークの形成を推進す</li> </ul>	<p>【指標】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・生物多様性の確保に配慮した緑の基本計画策定割合 【平成 22 年度 33%      平成 32 年度 50%】</li> <li>・都市域における水と緑の公的空間確保量 【平成 24 年度 12.8 人/㎡      平成 32 年度 14.1 人/㎡ 】</li> <li>・河川を軸とした広域的な生態系ネットワークの構築に向けた協議会の設置及び方針・目標の決定 【平成 26 年度 38%      平成 32 年度 100%】</li> <li>・特に重要な水系における湿地の再生の割合 【平成 26 年度 48%      平成 32 年度 70%】</li> </ul>

<p>る。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>都市における生物多様性の確保に資する緑地の保全・創出方策</b> 都市における様々な緑地に生息する生物種の構成を明らかにするとともに、公共施設やその周辺に生息する生物に関し、生息適地の予測手法、連続性確保の技術及び観測手法に係る開発・調査を実施する。</li> <li>● <b>流域連携の広域化による生態系ネットワーク形成</b> 円山川におけるコウノトリの野生復帰等、地域の多様な主体（自治体、市民、河川管理者、農業関係者等）が連携した生態系ネットワーク形成の取組の先進事例を検証し、そのノウハウを基に、他地域へ展開。まずは野田市をはじめとする関東地域や斐伊川流域等において、国土交通省が中心となってネットワーク形成を推進</li> <li>● <b>河川環境の整備と保全（多自然川づくり）</b> 河川全体の自然の営みを視野に入れ、地域の暮らしや歴史・文化との調和にも配慮し、河川が本来有している生物の生息・生育・繁殖環境及び多様な河川景観の保全・創出を推進。また、過去の開発等により失われた多様な生物の生息・生育環境である湿地について、地域の多様な主体と連携しつつ、再生等を推進する。</li> </ul>	
<p><b>自然環境が有する機能の積極的活用に向けた取組</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>グリーンインフラに関する取組の推進</b> 社会資本整備や土地利用において、自然環境が有する多様な機能（生物の生息・生育の場の提供、良好な景観形成、気温上昇の抑制等）を積極的に活用するグリーンインフラの考え方や手法に関する検討を行う。</li> <li>● <b>里山砂防の推進</b> 過疎化などの社会環境の変化で里山地域などは、流域の荒廃が進み、土砂や流木による土砂災害のおそれが増加している。砂防堰堤の整備などの対策に加え、山腹保全工や支障木の伐採・搬出などの面的対策について地域住民の参画を図りつつ推進する。里山地域の土砂災害からの安全を図るのと併せ、自然環境豊かで災害に強い地域づくりを推進する。</li> <li>● <b>国土利用計画等に基づく持続可能な国土管理の推進</b> 本格的な人口減少社会において、自然との共生等を促進する効果も有する適切な国土管理を目指し、複合的な施策や国土の選択的な利用等の推進について、事例収集等を通じた情報提供や普及啓発を行う。</li> <li>● <b>ダム整備にあたっての環境配慮（環境アセス等）</b> ダム事業の実施にあたって、事前の環境調査を実施し、ダム事業が環境に及ぼす影響について検討し、適切な環境保全措置を講じる。</li> </ul>	

<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>湖沼調査</b> 自然環境把握のための基礎情報として、湖沼の地形データを、保全・利用のニーズを勘案しつつ最新測量技術を用いて順次更新・高度化するとともに、電子国土基本図を通じて広く提供する。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>地域性植物を用いた緑化技術</b> 平地やのり面の緑化とその管理を実施するにあたり、施工を行う地域における在来植物の種子等について、採取と栽培のサイクルの中で必要数量を確保のうえ組み合わせることにより、生物多様性の確保や外来種対策を踏まえた需要に応じる緑化技術を開発する。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>外来種被害防止の取組実施</b> 外来種被害防止行動計画（平成 27 年 3 月環境省、農水省、国交省作成）に基づき、河川における外来種対策の必要性の普及啓発、地域生態系の保全に配慮した法面緑化、海防法に基づくバラスト水排出対策等の取組を推進する。</li> </ul>

項目 4 - 4 ヒートアイランド対策等大気環境保全に関する取組の充実強化

具体的な施策	指標
<p><b>ヒートアイランド対策の推進</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>ヒートアイランド対策大綱に基づく取組の推進</b> ヒートアイランド対策大綱に基づき、環境対応車の普及促進等による人工排熱の低減、都市緑化等の推進や多様な水源の確保等による地表被覆の改善、都市内の「風の道」の活用や集約型都市構造の実現等による環境負荷の小さな都市の構築等による都市形態の改善の推進。</li> <li>● <b>「風の道」を活用した都市づくり、屋上等の緑化の推進</b> 屋上緑化、壁面緑化等の推進によるヒートアイランド現象の緩和。 緑化地域制度や地区計画等緑化率条例制度の活用による民有地を中心とした緑化の推進。 住宅・建築物の整備に関する各種事業において、敷地の緑化等への補助等を実施。</li> <li>● <b>ヒートアイランド対策及び沿道環境対策の充実強化</b> 道路緑化等の総合的な道路区間の温度上昇抑制対策に向けた取組を推進するとともに、緑陰の提供により快適な歩行空間を形成する。 環境基準を達成していない地域を中心に、沿道環境の改善を図るため、バイパス整備や交差点改良等のボトルネック対策、遮音壁の設置等を推進。</li> <li>● <b>打ち水の実施による国民へのヒートアイランド問題の意識向上</b> 官民の協調により「打ち水大作戦」を全国で展</li> </ul>	<p>【指標】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 屋上緑化施工面積</li> </ul> <p>【平成 25 年度比 平成 32 年度 80.9ha 平成 42 年度 118.1ha】</p>

<p>開。「打ち水」を実施することで、水循環の重要性への関心を高め、水の二次利用等の促進、ヒートアイランド対策など環境問題に対する意識の向上を図る。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● (再掲 1-1) 集約型都市構造の実現</li> <li>● (再掲 1-2) 環境対応車の普及促進等</li> <li>● (再掲 1-10) 都市緑化等の推進</li> <li>● (再掲 4-1) 多様な水源の確保</li> <li>● (再掲 4-3) 水と緑のネットワーク形成によるおいあるまちづくり</li> </ul>	
<p><b>その他大気環境の改善等</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>空港周辺環境の改善</b> 航空機騒音の環境基準を達していない空港の周辺住民の生活環境を改善するため必要な処置を行う。</li> </ul>	<p>【指標】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 空港周辺の環境基準の屋内達成率</li> </ul> <p>【平成 25 年度 95.1%      平成 28 年度 93.6%      平成 32 年度 94.5%】</p>

## 柱 5 循環型社会の形成に向けた取組の推進

### 項目 5 - 1 建設リサイクルの推進

具体的な施策	指標
<p><b>建設リサイクルの推進</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>建設リサイクルの推進</b> 「建設リサイクル推進計画 2 0 1 4」に位置づけた各種施策を実施し、建設リサイクルの推進を図る。 (主な施策) ・ 建設発生土の有効利用・適正処理の促進強化 ・ 建設副産物物流のモニタリング強化 ・ 建設副産物の発生抑制強化 ・ 再資源化・縮減の促進 ・ 再生資材の利用促進</li> <li>● <b>建設リサイクル法の徹底</b> 分別解体を徹底するため、都道府県、特定行政庁による工事現場のパトロール強化等を行うとともに、建設リサイクル法の施行状況を踏まえつつ必要な措置を実施。</li> </ul>	<p>【指標】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 建設副産物実態調査</li> </ul> <p>【平成 24 年度 アスファルト・コンクリート塊 99.5% 1 コンクリート塊 99.3% 1 建設発生木材 94.4% 2 建設汚泥 85.0% 2 建設混合廃棄物 3.9% 3 建設発生土 - ( 1 再資源化率 2 再資源化等率 3 混廃排出率) 平成 30 年度 アスファルト・コンクリート塊 99%以上 1 コンクリート塊 99%以上 1 建設発生木材 95%以上 2 建設汚泥 90%以上 2 建設混合廃棄物 3.5%以下 3 建設発生土 80%以上 4 】 ( 1 再資源化率 2 再資源化等率 3 混廃排出率 4 有効利用率)</p>



<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>公共工事における環境物品等の調達促進</b> グリーン購入法に基づき、「環境物品等の調達の推進に関する基本方針」の公共工事に係る特定調達品目の判断基準を環境省及び経済産業省と共同で作成する。また、同方針に基づき、環境物品等の調達推進・特定調達品目実績調査を行い、その結果を踏まえ、定量的な目標を設定する。</li> </ul>	
---	--

項目 5 - 2 既存住宅流通・リフォームの促進

具体的な施策	指標
<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>既存住宅流通とリフォームの促進</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・建物状況調査(インスペクション) 住宅瑕疵保険等を活用した品質確保</li> <li>・認定制度の普及等を通じた、既存住宅の長期優良化の促進</li> <li>・宅建業者による消費者への情報提供の充実</li> <li>・適正な建物評価の市場における普及・定着</li> </ul> </li> </ul>	<p>【指標】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・既存住宅の市場規模 【平成 25 年度 4 兆円      平成 32 年度 8 兆円      平成 37 年度 8 兆円】</li> <li>・リフォームの市場規模 【平成 25 年度 7 兆円      平成 32 年度 12 兆円      平成 37 年度 12 兆円】</li> </ul>

項目 5 - 3 下水道資源の有効利用の推進

具体的な施策	指標
<p><b>下水道資源の有効利用の推進</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● (再掲 1-1) 都市の低炭素化のための下水熱利用の推進</li> <li>● (再掲 4-1) 多様な水源の確保</li> <li>● (再掲 2-3) 下水道革新的技術実証事業 (B=DASH プロジェクト) による下水道資源の有効利用技術の普及</li> <li>● (再掲 2-3) 下水道資源の有効利用による創エネ等の推進</li> <li>● (再掲 2-3) 下水道における水素利活用の推進</li> </ul>	<p>【指標】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・下水汚泥リサイクル率 【平成 26 年度約 63%      平成 37 年度約 85%】</li> </ul>

項目 5 - 4 リサイクルポート施策の推進

具体的な施策
<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>リサイクルポート施策の推進</b> 循環資源の広域流動の拠点となる港湾をリサイクルポートに指定し、港湾施設の整備等に対する総合的支援を講じることにより、リサイクル関係企業の集積を図り、循環資源の広域利用を推進する。</li> </ul>

#### 項目 5 - 5 海面処分場の計画的な整備の推進

具体的な施策	指標
<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>海面処分場の計画的な整備の推進</b> 港湾の国際競争力を強化するための整備に伴う浚渫土砂や内陸部で最終処分場の確保が困難な廃棄物を確実に受け入れるため、海面処分場を計画的に確保する。</li> </ul>	<p>【指標】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 廃棄物を受け入れる海面処分場の残余確保年数</li> </ul> <p>【平成 26 年度 8 年 毎年度 7 年以上】</p>

#### 項目 5 - 6 環境及び安全に配慮したシップリサイクルの推進

具体的な施策
<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>シップリサイクル条約の早期発効に向けた取組の推進</b> 船舶のリサイクルにおける環境保全及び労働安全の確保のため、2009 年に IMO（国際海事機関）で採択されたシップリサイクル条約の早期発効に向けて取り組み、環境及び安全に配慮したシップリサイクルを推進する。</li> </ul>

### 柱 6 賢い環境行動の選択を促す施策の推進

#### 項目 6 - 1 モビリティ・マネジメントによる持続可能なライフスタイルへの転換

具体的な施策
<p><b>モビリティ・マネジメントによる自動車のかしこい利用等持続可能なライフスタイルへの転換</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>コミュニケーションによる国民のかしこい環境行動への転換</b> 小学生等を対象に、事例、教材の提供等を通じた教育普及活動等により、モビリティ・マネジメント施策を推進。</li> <li>● <b>交通エコロジー教室の開催</b> 国民生活に身近な問題である交通と環境の問題を広く国民に情報提供し、環境負担の小さい交通体系を支える国民意識を醸成するための場を国民に提供する。</li> <li>● <b>表彰、セミナー等の開催を通じたかしこい環境行動の推進</b> 表彰やセミナー開催、地方運輸局等と連携した広報活動の充実化等により、エコドライブ、E S T、エコ通勤等の取組の普及啓発を図り、環境負荷の軽減に配慮した自動車の使用や公共交通機関等への利用転換を図る。</li> </ul>

#### 項目 6 - 2 環境負荷の「見える化」による環境性能の高い住宅・建築物の選択等の推進

具体的な施策
<p><b>建築物省エネ法に基づく表示、住宅性能表示制度、CASBEE の活用を通じた環境性能の高い住宅・建築物の選択の促進</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>（再掲 1-7）住宅・建築物のエネルギー性能の表示制度の開発・普及</b></li> </ul>
<p><b>運輸事業者等における環境配慮活動の選択への促し</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>海上貨物輸送へのモーダルシフトの推進</b> フェリー、RORO 船、コンテナ船、自動車船を一定程度利用するモーダルシフト貢献企業を選定し、当</li> </ul>

該選定された企業にエコシップマークの使用を認めることにより船を利用したモーダルシフトのPRを行う「エコシップモーダルシフト事業」を実施する。

- **運輸事業者等における環境配慮活動の選択の促し**  
環境改善の取組を行っているトラック、バス、タクシー、内航海運、旅客船、港湾運送及び倉庫の各事業者を認証する「グリーン経営認証」制度について、認証取得講習会の開催や制度メリットの積極的広報等を行い、普及拡大を図る。また、交通機関の利用や観光を通じて環境負荷低減に寄与する「交通・観光カーボンオフセット」の普及支援に取組む。
- **自動車及び内航海運分野における燃料消費量の正確な把握に資する統計の整備・見直し**  
内航海運における輸送量及び燃料消費量等を把握することを目的とする「内航船舶輸送統計調査」(統計法に基づく基幹統計調査)並びに自動車における燃料消費量を把握することを目的とする「自動車燃料消費量調査」(同一般統計調査)について、交通政策・環境政策のより精緻な評価及び国民への的確な情報提供等に資するため、整備・見直しを図り、精度向上を行う。
- **産業界の自主的取組(低炭素社会実行計画)の推進**  
国土交通省関係団体による自主的取組(低炭素社会実行計画)を推進するとともに、その進捗について審議会等において、評価・検証を行う。

### 項目6-3 気候変動・防災に関する知識の普及啓発による自助・共助の取組推進

具体的な施策	指標
<p><b>気候変動・防災に関する知識の普及啓発</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>気候変動・防災に関する知識の普及啓発</b> 気象災害や気候変動に関する正確な知識の普及啓発を行うことを目的として、「防災気象講演会」や「気候講演会」、「出前講座」等を実施する。</li> </ul>	<p>【指標】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・気候変動に関する知識の普及啓発</li> <li>・防災意識の向上と、防災情報の有効な利用の促進</li> </ul>

### 項目6-4 環境教育等による生物多様性に関する普及啓発の推進

具体的な施策
<p><b>河川・海・公園等をフィールドとする体験学習、環境教育機会の拡大</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>海辺の環境教育の推進</b> 干潟などの良好な自然環境を活用し、児童や親子を対象に、国、自治体、教育機関、NPO等が連携を図り自然体験・環境教育プログラムを開催する。</li> <li>● <b>河川における環境教育の推進</b> 「川に学ぶ社会」の実現を目指して、子どもたちの川を活かした体験活動や環境学習の場を拡大し、また地域の子どもの体験活動の充実を図る「子どもの水辺」再発見プロジェクト」や川の自然環境や危険性を伝える「指導者育成」などを進める。また、学校教育との連携を強化するため、教科書出版社への説明会の開催や学校教育への教材提供を進める。</li> <li>● <b>都市公園等における環境教育の推進</b> 各地域の特徴ある豊かな自然環境を活用し、環境教育プログラムの提供や環境学習ボランティアの育成を推進する。</li> <li>● <b>エコツーリズムを活用した体験、教育機会の拡大</b></li> </ul>

<p>地域と連携し、その地域の自然環境等を活用したエコツーリズムを促進することで、体験、教育機会の拡大につなげる。</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>多様な主体の連携協働の促進</b> 社会資本分野の生物多様性保全活動の促進のため、NPO の活動の好事例、地域における植生の分布等の情報を、パンフレット等の活用により、市民に分かりやすく提示。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>企業等による緑化を推進するための評価、認定制度の普及推進</b> CSR を通じた企業の緑化活動について客観的な評価、認定等により、地域の環境改善への取り組みを誘導、支援。</li> </ul>

#### 項目 6 - 5 政府実行計画に基づく環境対策の推進

具体的な施策	指標
<p><b>政府実行計画の着実な実施</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>政府実行計画に基づく国土交通省実施計画による環境対策の推進</b> 「国土交通省がその事務及び事業に関し温室効果ガスの排出の抑制等のため実施すべき措置について定める計画」に基づき、建築物の建築・管理、財・サービスの購入・使用、その他の事務及び事業等に関し、率先的な取組を実施する。</li> <li>● <b>政府実行計画に基づく関係府省の取組に対する技術的支援</b> 関係府省の施設管理者等に対して、省エネルギー及び温室効果ガス排出抑制に関する情報提供等の技術的支援を行う。</li> </ul>	<p>【指標】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 排出量削減率 【平成 25 年度比 平成 32 年度 10%削減 平成 42 年度 40%削減】</li> <li>CO 削減量 【平成 25 年度比 平成 32 年度 3.7 万 t 平成 42 年度 14.8 万 t】</li> </ul>

### 柱 7 技術力を活かした環境貢献の高度化の推進

#### 項目 7 - 1 国際的枠組みづくりの主導的参加と先端的環境技術利用・海外展開の一体的推進

具体的な施策
<p><b>国際的枠組み作りへの主導的参加</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>海運分野における国際的枠組み作りと技術研究開発・新技術の普及促進の一体推進</b> 我が国の海運及び造船事業者が有する世界トップの省エネ・省 CO 技術をベースに国際競争力を一層強化できるよう、民間による省エネ・省 CO 技術の開発、実証及び普及を促進するとともに、国際海事機関（IMO）における CO 排出規制の段階的強化、燃料消費実績報告制度や経済規制の国際的枠組み作りを我が国主導にて推進する。また、船舶からの硫黄酸化物（SOx）排出規制が 2020 年から世界全海域において強化されることを踏まえ、関係事業者への情報提供などを行いつつ、円滑な対応が行えるよう配慮し、SOx などの環境汚染物質を含めた総合的な環境負荷の低減に向けた対策を戦略的に推進する。</li> <li>● <b>航空分野における国際的枠組み作りの主導的参加と先端的環境技術利用・海外展開の一体的推進</b> 航空分野における CO 削減目標達成に向けた ICAO（国際民間航空機関）での具体的方策検討の主導と、新しい運航方式など CO 排出削減に資する航空管制システム等に係る積極的な海外展開を一体的に推</li> </ul>

進。

- **下水再生水利用等における国際標準化の推進**

日本が幹事国をつとめる水の再利用に関する ISO 専門委員会 (ISO/TC282) において、再生水技術に関する信頼性向上及び本邦技術の国際競争力向上を目的に、処理技術の性能評価等の国際標準策定を推進する。

- **世界水フォーラムを始めとする国際的な議論への参画**

世界水フォーラムを始めとする国際会議への参加等により、世界の水問題に対する議論と行動をリードする。

- **北西太平洋地域海行動計画 (NOWPAP) での国際協力**

NOWPAP を通じ、大規模油汚染等対策について近隣諸国との国際的な協力・連携体制の強化に取り組む。

- **東アジア海域環境管理パートナーシップ (PEMSEA) への貢献**

PEMSEA の枠組みにより、東アジア海域における環境保全と調和した持続可能な開発について、日本国内における過去の取り組みで得られた知見や経験等を先進事例として発信する。

- **(再掲 2-6) 燃料電池自動車に係る基準の整備等**

#### 先端的環境技術の利用・海外展開の一体推進

- **住宅・建築物に関する総合的な環境性能評価手法 (CASBEE) の開発・普及**

住宅・建築物の居住性 (室内環境) の向上と地球環境への負荷の低減等を、総合的な環境性能として一体的に評価を行い、評価結果を分かり易い指標として示す建築環境総合性能評価システム (CASBEE) の開発・普及を推進。

- **地球温暖化に伴う気候変動による水災害適応策についての国際貢献の推進**

地球温暖化に伴う気候変動による環境変化への対応として、我が国の優れた知見や経験、技術を、様々な手段を用いて世界へ発信し、世界の水関連災害分野の悪影響軽減に貢献する。

### 項目 7-2 環境共生型都市開発等の海外展開支援の推進

#### 具体的な施策

##### 環境共生型都市開発等の海外展開支援の推進

- **環境共生型都市開発の海外展開支援の推進**

我が国の都市分野にかかる法制度・技術等のノウハウを海外へ発信すること等を通じ、相手国の都市問題の解決を図るとともに、日本企業による都市分野における海外展開を推進する。

- **下水道分野における国際展開の推進**

政府間会議やセミナー等の開催、研修の実施、下水道グローバルセンター (GCUS) を通じた民間企業の海外展開支援を通じ、本邦下水道技術の海外展開を支援し、それらをもって世界の水環境保全に貢献する。

### 項目 7-3 気象情報による環境貢献の高度化

#### 具体的な施策

##### 地球温暖化対策に資する監視・予測情報の提供

- **地球温暖化観測・監視機能の充実・強化**  
従来より取り組んでいた観測に加え、雲の監視による台風・集中豪雨等への対策を目的とした静止“気象”衛星に、地球環境監視機能等、新たな機能を付加した静止“地球環境観測”衛星の運用に向け、平成20年度から外部有識者を含めた検討を行い、平成26年度に同衛星8号を、28年度に9号を打ち上げる。
- (再掲3-1) 気候変動適応策策定に資する監視・予測情報の提供
- (再掲2-5) 再生可能エネルギー開発・運用に資する気象情報の提供

項目7-4 地球地図の整備による環境貢献

具体的な施策
<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>地球地図プロジェクトの推進</b> 地球地図国際運営委員会事務局運営を通じて地球環境の現状を正確に表す地球地図の整備・提供のために必要な技術移転などの国際協力を推進し、地球地図に関する更なる国際貢献を推進する。</li> </ul>

項目7-5 ICTを活用した環境貢献の高度化

具体的な施策
<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>公共交通におけるビッグデータの活用</b> ビッグデータ及び情報通信技術（ICT）の活用と可能性について調査・検討し、ビッグデータを活用した公共交通計画の策定支援ツールの普及、活用を促進し、公共交通の活性化を促進し、温室効果ガスの削減に寄与する。</li> <li>● (再掲1-3) ETC2.0等を活用した道路を賢く使う取組の推進</li> </ul>

## 第四章 環境政策における国土交通省の長期的な役割

### 1．検討の必要性

COP21 で採択されたパリ協定では、人為的な温室効果ガスの排出と吸収源による除去の均衡を今世紀後半に達成するため早期の削減を目指すことが明記され、長期の温室効果ガス低排出発展戦略を作成・提出することが招請された。

パリ協定を踏まえて策定した我が国の地球温暖化対策計画では、「長期的目標として 2050 年度までに 80%の温室効果ガスの排出削減を目指す」「長期的、戦略的取組について、引き続き検討していく」こととし、また、平成 28 年 5 月 27 日の G7 伊勢志摩首脳宣言では、「2020 年の期限に十分先立って今世紀半ばの温室効果ガス低排出型発展のための長期戦略を策定し、通報することをコミットする」としている。

国土交通省としては、我が国の CO<sub>2</sub> 総排出量のうち約 5 割を占める運輸部門、民生部門との関係が深く、また、国土・地域づくり、インフラ、交通等を所管しており、これら社会・生活の基盤自体を低炭素な構造とすることやこれに対する投資は、長期的な観点から持続的に実施していくべき性質のものであることから、長期的な観点からも重要な役割を担っていかねばならない。

また、適応や自然共生社会の実現、循環型社会の形成についても、昨今の国際的な議論等を踏まえ、緩和策と同様に長期的な観点からも重要な役割を担っていかねばならない。

上記を踏まえ、緩和策を中心として長期的な観点から特に重要と考えられる視点や主要な取組について現時点で可能な限りの整理を行い、これに基づいて行動するとともに、今後の政府全体での議論のベースとする。

### 2．国土交通省の長期的な役割

緩和策については、長期的には少子高齢化や技術革新の進展といった社会構造の変化やエネルギー供給構造の変化が見込まれること、現時点では予測できないことが発生する可能性があることを踏まえ、柔軟に方向性を見直し、改善を図ることを念頭に置いて、温室効果ガスの大幅削減・脱炭素化に向けた取組を進める。

温室効果ガスの大幅削減・脱炭素化に向けた取組を進めるにあたっては、本計画の第二章に掲げる 5 つの視点を基本とする。例えば、社会・生活の基盤自体の低炭素化を通じた社会問題解決の基盤強化や、これに対する投資を通じた経済の好循環の創出は、長期的な観点か

ら持続的に実施していくべき性質のものであり、「環境と経済・社会の統合的向上、グリーン・イノベーション貢献という視点」は長期的な観点からも重要になってくる。

そのうえで、長期的な観点からの大幅削減・脱炭素化に向けて、社会・生活の基盤自体を低炭素な構造とすることや投資を活性化すること、省CO<sub>2</sub>化、再生可能エネルギーや代替燃料等の活用を最大限推進すること、新たな取組を検討すること、評価手法の充実を図ること、地方自治体・企業等を率先し様々な政策手段を用いて後押しすることを基本とし、長期的な観点から特に重要な取組として以下を例示する。

なお、(1)～(3)に関しては、社会・生活の基盤の低炭素化に向けた個別の取組であり、(4)～(6)に関しては、様々な分野において実施すべき取組や長期的な取組の持続性を高めるための取組である。

#### **(1) 都市の低炭素化に資する「コンパクト+ネットワーク」の推進**

・都市・地域構造や交通システムは、交通量や業務床面積の増減等を通じて、中長期的にCO<sub>2</sub>排出量に影響を与え続けることから、従来の拡散型からの転換を目指し、都市のコンパクト化と公共交通網の再構築、都市のエネルギーシステムの効率化を通じた低炭素化等による低炭素型の都市・地域づくりを推進する必要がある。このため、立地適正化計画に基づく都市機能の立地誘導等に対する支援をはじめ、都市の低炭素化の促進に関する法律に基づく低炭素まちづくり計画の取組に対する支援、都市・地域総合交通戦略に基づく施策・事業の推進、地区レベルでのエネルギーの面的利用の推進を図るとともに、温室効果ガスの吸収源となる緑地の保全・創出等を進める。

#### **(2) 自動車における取組**

・自動車は我が国のCO<sub>2</sub>排出量全体の約15%を占めており、長期的な観点からの地球温暖化対策において重要な役割を担う。次世代自動車の普及を促進するとともに、トップラナー基準によって自動車メーカーによる戦略的技術革新を促進するなどより一層の燃費改善を目指す。

#### **(3) 住宅・建築物における取組**

・住宅・建築物におけるエネルギー消費量は全体の3分の1を占めており、長期的な観点からの地球温暖化対策において重要な役割を担う。新築・既存の住宅・建築物の省エネ化や省エネ性能・環境性能の評価・表示制度を充実・普及させるとともに、ゼロエネルギー住宅、低炭素建築物等の省エネ性能の高い住宅・建築物など更なる省エネの推進を図る。

#### **(4) 賢い環境行動の選択を促す施策の推進**

・環境教育等により地方公共団体、事業者、住民等の多様な主体と温暖化への危機感を共有するとともに、低炭素な「製品」「サービス」「ライフスタイル」の賢い選択を促す「COOL CHOICE」を政府の一員として推進し、各主体の環境に配慮した行動を促し、市



場の拡大・創出に努める。その際には、関係省庁との連携を図る。

#### (5) ライフサイクル全体を通じた排出量の削減

・製造・建設、輸送、使用・廃棄に至るまでのライフサイクル全体を通じた温室効果ガス排出量の削減を進める。

#### (6) ポリシーミックスの推進によるより一層の環境・経済・社会の統合的向上

・適応策と車の両輪として進めていくとともに、国土・地域づくり、インフラ、交通などに関する長期的な観点からの各種政策と環境政策との調和、他省庁との連携を可能な限り進め、環境・経済・社会のより一層の統合的向上や各政策の効率性・効果の向上を目指す。

緩和策とともに車の両輪として進める適応策の取組については、平成 27 年に初めて政府の気候変動適応計画及び国土交通省の気候変動適応計画が策定されたことも踏まえ、国土交通省は、関係省庁と連携を図りながら気候変動の観測・予測を行うとともに、これらを踏まえて順応的に適応策を継続して実施する必要がある。

自然共生社会の実現に向けては、国土の保全・管理、安全・安心な地域づくりという国土交通省所管の重要性を認識し、生物多様性国家戦略に掲げられた「生物多様性の維持・回復と持続可能な利用を通じて、わが国の生物多様性の状態を現状以上に豊かなものとする」とともに、生態系サービスを将来にわたって享受できる自然共生社会の実現」という、2050 年を目標年とした長期目標の実現に向け、引き続き、健全な水循環の維持又は回復、海の再生・保全、水と緑による生態系ネットワークの構築等の従来の取組を推進する。また、自然環境保全の観点のみならず、自然環境に巧みに関与しデザインすることにより、自然環境の機能を最大限に引き出すグリーンインフラ的な考え方も重視し、持続可能で活力と魅力ある国土づくりに積極的に貢献する。

循環型社会の形成に向けては、G7 伊勢志摩首脳宣言に盛り込まれた「資源効率性及び 3R」の宣言内容を踏まえた国内議論の動向を見極めつつ、当面は我が国の産業廃棄物排出量の約 4 割を占める排出事業を所管するという重要性を認識し、現行の第 3 次循環型社会形成計画に基づき各種取組を推進する必要がある。

上記適応策や自然共生社会の実現に向けた取組、循環型社会の形成に向けた取組についても緩和策と同様に長期的な観点からの各種政策との調和や他省庁との連携（ポリシーミックスの推進）を図る。また、国土交通省の取組は低炭素社会、自然共生社会、循環型社会の構築に複合的に貢献できる（例えば下水道資源の有効利用は低炭素社会及び循環型社会の構築に貢献し、また、都市緑化等の推進は低炭素社会及び自然共生社会の構築に貢献する。）という認識の下、これらの統合的達成に努め、持続可能な社会の実現に貢献する。