

平成24年度政策レビュー結果（評価書）

環境政策の推進

平成25年3月

国土交通省

(評価書の要旨)

テーマ名	環境政策の推進	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 山本 博之)
評価の目的、 必要性	<p>国土交通省環境行動計画の策定(平成20年7月)以降、地球環境問題の深刻化や震災・原発事故を契機とするエネルギー制約等、環境政策を巡る社会経済情勢は大きく変化している。また、京都議定書の第一約束期間(平成20年度～平成24年度)の終期到来、環境基本計画の改定(平成24年4月)、生物多様性国家戦略の改定(平成24年9月)等、政府全体の環境政策も転換期を迎えている。</p> <p>このような状況の中で、国土交通省環境行動計画の計画期間の最終年度を迎えるに当たり、国土交通省における環境政策の実施状況を総括的に評価するとともに、その結果を新たな国土交通省環境行動計画の策定に的確に反映させていくことを目的とする。</p>		
対象政策	国土交通行政分野における環境政策全般		
政策の目的	持続可能な社会の実現(①低炭素社会の実現、②自然共生社会の実現、③循環型社会の形成)		
評価の視点	国土交通省の環境政策に係る各目標・施策が適切に設定されているか(妥当性)、目標実現に向けて各施策が適切に実施されているか(取組状況)、各目標が適切に達成されているか(達成状況)等の視点から評価を行う。		
評価手法	<p>① 最近の社会経済情勢や政府全体の環境政策の動きを整理・分析し、現行の国土交通省環境行動計画に位置づけられた各目標・施策の妥当性を評価する。</p> <p>② 毎年度実施している環境行動計画の点検結果等を総括的に整理・分析し、国土交通省環境行動計画に位置づけられた各施策の取組状況を評価する。</p> <p>③ 毎年度実施している政策チェックアップの業績指標等を総括的に整理・分析し、各目標の達成状況を評価する。</p>		
評価結果	<p>① 低炭素社会の実現</p> <p>我が国全体のCO2排出量の過半を運輸・民生部門が占めており、京都議定書目標達成計画においては、政府全体のCO2削減目標の約2割を国土交通省の政策分野が、更にその約65%を自動車単体対策と住宅・建築物の省エネ性能の向上が占めており、CO2削減に向け果たすべき役割は大きい。そのような中、震災・原発事故以降、政府のエネルギー政策や地球温暖化対策の抜本的な見直しが進められており、国土交通省においても省エネ・省CO2対策の充実・強化が求められている。</p> <p>&lt;主要施策の評価&gt;</p> <p>○ 自動車単体対策については、環境性能に応じた税制優遇措置や助成制度の導入等により、新車販売に占める次世代自動車の割合は14.7%(平成23年度)となっており、15%(平成27年度)の目標達成に向けて順調に成果が得られている。その結果、京都議定書目標達成計画におけるCO2削減目</p>		

標（平成 21 年度までに 2,470～2,550 万トン）については、平成 12 年度～平成 21 年度までの累計で、2,000 万トン以上の削減を達成しており、実績のトレンドが見込みを上回る水準で推移している。今後も、新車販売に占める次世代自動車割合を 2020 年までに最大 50%という目標達成に向けて、世界最高レベルの燃費性能を促すとともに、環境対応車導入支援等施策の充実・強化が求められている。

- 住宅の省エネ性能の向上については、新築住宅に係る省エネ基準達成率（平成 11 年基準）は 45%（平成 23 年度実績）となっており、実績のトレンドは見込みに比べて低い状況である。一方、新築建築物に係る省エネ基準達成率（平成 11 年基準）は 73%（平成 23 年度実績）となっており、概ね見込み通りのトレンドを推移している。今後は、ネットゼロエネルギーハウス標準化・ネットゼロエネルギービル実現、中古住宅省エネリフォーム倍増、新築住宅における省エネ基準達成率 100%という 2020 年までの目標達成に向けて、省エネ基準適合義務化に向けた環境整備や既存住宅・建築物の省エネ改修支援など、施策の充実・強化が求められている。

## ② 自然共生社会の実現

急激な都市化等により、生態系の破壊・分断等による生息・生育域の縮小・消失が進行しており、国土交通省の自然環境の保全・再生・創出に向け果たすべき役割は大きい。

そのような中、平成 22 年 10 月に第 10 回生物多様性条約締約国会議（COP10）で採択された「愛知目標」を踏まえ、平成 24 年 9 月に、森・里・川・海のつながりの確保等を基本戦略とする「生物多様性国家戦略 2012-2020」が閣議決定され、今後は、多様な主体間の連携と協働によるエコロジカルネットワークの形成等を視点とした施策の充実・強化が求められている。

### <主要施策の評価>

これまで社会資本整備と併せて様々な動植物の生息・生育域を確保するため、特に良好な自然環境が既に失われ、又は失われようとしている箇所に対して、その保全・再生・創出に向けた取組を推進してきた。その結果、三大湾における底質改善等は着実に進んでいる一方で、都市域における水と緑の公的空間確保、水辺の再生及び湿地・干潟の再生等については、一定の進捗が認められるものの、目標達成に向けて更なる取組が必要な状況である。

今後はこれらの取組の一層の推進が求められるとともに、上述の戦略の趣旨を踏まえ、自治体・企業・地元住民等との協働による緑地・湿地等のエコロジカルネットワークの形成、市民・NPO と連携した「市民が海にふれあえる環境」の創出等、多様な主体との連携・協働を視点とした施策の充実・強化が求められている。

## ③ 循環型社会の形成

産業廃棄物のうち各々約 2 割を占める下水汚泥及び建設廃棄物の資源・エ

	<p>エネルギー化の促進や、循環資源の物流拠点ネットワークの形成が重要な課題になっている。特に下水汚泥を含むバイオマスのエネルギー利用については、「バイオマス事業化戦略」が政府のバイオマス活用推進会議において平成 24 年 9 月に決定され、今後はバイオマスを活用した地域におけるグリーン産業創出に向けた役割が期待されている。</p> <p>&lt;主要施策の評価&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 下水道が有する資源・エネルギーの有効利用を図るため、一部の自治体では、バイオガス化や固形燃料化等の取組が始まっているものの、下水汚泥のエネルギー利用は、下水道バイオマスリサイクル率が約 24%（平成 22 年度）と依然として低調である。今後、官民が連携して低コスト・高効率のエネルギー利用技術の開発・普及、下水汚泥固形燃料の JIS 化による再生資材の規格化等によるバイオマス市場活性化施策の充実・強化が求められている。</li> <li>○ 建設リサイクル法の厳正な運用等により、特定建設資材廃棄物（アスファルト・コンクリート塊、コンクリート塊、建設発生木材）の再資源化等率は 97%（平成 20 年度）まで上昇している。一方、建設混合廃棄物の排出量は、平成 17 年度に対して 9%削減（平成 20 年度）にとどまっており、30%削減（平成 24 年度）の目標達成に向けて、分別解体のノウハウの普及による排出抑制強化等の施策の充実・強化が求められている。</li> <li>○ 循環資源の広域流動の拠点と位置づけられたリサイクルポートの企業立地数は 231 社（平成 23 年度）であり、平成 24 年度の目標（230 社）を達成している。一方、経済情勢の変化により循環資源の取扱量の伸びは鈍化傾向にあり、特に小口需要（廃プラスチック類、古紙等）については、循環資源の需給・輸送モードのマッチング等の施策の充実・強化が求められている。</li> </ul>
<p>政策への 反映の方向</p>	<p>評価結果を踏まえ、例えば以下の方向性のもとに具体的施策を検討し、次期国土交通省環境行動計画への反映を図る。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>① 低炭素社会の実現、グリーン成長貢献のため、自動車単体対策については、世界最高レベルの燃費改善を促すとともに、環境対応車導入支援等に継続的に取り組む。また、住宅・建築物の省エネ性能の向上については、これまでの施策に加え、省エネ基準適合義務化に向けた環境整備や既存住宅・建築物の省エネ改修支援等に取り組む。</li> <li>② 自然共生社会の実現のため、緑地の保全・緑化の推進、湿地・干潟の再生等による生物の生息・生育環境の確保の取組を一層推進する。その際には、自治体・企業・地元住民等多様な主体との連携・協働によるエコロジカルネットワーク形成等の視点を重視する。</li> <li>③ 循環型社会の形成のため、グリーン成長にも貢献するバイオマス利用促進等官民連携による技術開発、静脈物流システムの構築等循環資源利用の活性化・推進に取り組む。</li> </ul>

第三者の 知見の活用	社会資本整備審議会・交通政策審議会交通体系分科会環境部会等及び国土交通省政策評価会から意見を聴取するとともに、評価会座長より担当に指名された村木美貴委員より、個別指導を受けた。
実施時期	平成 23 年度から 24 年度

# 平成 24 年度 政策レビュー「環境政策の推進」 評価書目次

## 目次

<b>第 1 章 評価の目的、視点等</b> .....	<b>1</b>
1.1 政策レビューとは.....	1
1.2 評価の目的・必要性.....	1
1.3 対象政策.....	1
1.4 評価の視点・手法.....	4
1.5 検討体制.....	5
(1) 実施主体.....	5
(2) 政策評価の観点からの助言機関.....	5
(3) 環境の観点からの助言機関.....	6
<b>第 2 章 国土交通省の環境行動計画の概要</b> .....	<b>10</b>
2.1 国土交通省環境行動計画策定の目的・背景.....	10
2.2 国土交通省環境行動計画 2008 の概要.....	10
(1) 4つの視点.....	10
(2) 5つの柱.....	11
2.3 国土交通省環境行動計画のフォローアップ状況.....	11
(1) フォローアップの根拠.....	11
(2) フォローアップの経緯.....	12
<b>第 3 章 国土交通省の環境政策の評価結果</b> .....	<b>13</b>
3.1 環境政策を巡る社会経済情勢の変化.....	13
3.2 低炭素社会の実現.....	20
(1) 現状分析.....	20
(2) 主な取組の実施状況.....	27
(3) 主な目標の達成状況.....	29
(4) 課題及び今後の方向性（見直しの視点）.....	37
3.3 自然共生社会の実現.....	39
(1) 現状分析.....	39
(2) 主な取組の実施状況.....	43
(3) 主な目標の達成状況.....	45
(4) 課題及び今後の方向性（見直しの視点）.....	48
3.4 循環型社会の形成.....	55
(1) 現状分析.....	55
(2) 主な取組の実施状況.....	59
(3) 主な目標の達成状況.....	62
(4) 課題及び今後の方向性（見直しの視点）.....	65

<b>第4章 国土交通省の環境政策への反映の方向性</b> .....	<b>68</b>
4.1 低炭素社会の実現に向けて .....	68
(1) 現在の情勢を踏まえた課題 .....	68
(2) 今後の環境政策の基本的な考え方.....	68
4.2 自然共生社会の実現に向けて .....	68
(1) 現在の情勢を踏まえた課題 .....	68
(2) 今後の環境政策の基本的な考え方.....	69
4.3 循環型社会の形成に向けて .....	69
(1) 現在の情勢を踏まえた課題 .....	69
(2) 今後の環境政策の基本的な考え方.....	69
4.4 環境行動計画の改定に向けた考え方 .....	69
(1) 改定の進め方 .....	69
(2) 改定に際して留意すべき事項.....	69

## 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、「国土交通省政策評価基本計画」（省議決定）に基づき実施される政策評価の方式の一つであり、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ものである。その上で、それがどのように達成されたか、また、どの程度達成されたかを分析して可能な限り明らかにし、今後、目的や目標をよりよく達成し効果的・効率的に成果をあげるために、課題は何か、改善方策として何が考えられるかを明らかにすることにより、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。

### 1.2 評価の目的・必要性

国土交通省では、地球規模の環境問題の深刻化を受けて持続可能な社会を追求するため、平成20年7月に「国土交通省環境行動計画2008」を策定（平成22年3月に一部改定）し、環境政策を推進してきた。

一方、「国土交通省環境行動計画2008」の策定以降、地球規模での環境問題は一層深刻化し、その解決が世界共通の喫緊の課題となっており、また、東日本大震災や東京電力福島第一原子力発電所の事故を受けて、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、京都議定書の第一約束期間（平成20年度～平成24年度）の終期到来、「環境基本計画」の改定（平成24年4月）、「革新的エネルギー・環境戦略」の策定（平成24年9月）、「生物多様性国家戦略」の改定（平成24年9月）等、環境分野における国土交通省を巡る外部情勢は大きな転換期を迎えている。

このような情勢の中で、平成24年度は「国土交通省環境行動計画2008」の計画期間の最終年度であることから、国土交通省における環境政策の実施状況を総括的に評価するとともに、その結果を新たな国土交通省環境行動計画の策定に的確に反映させていくことを目的として、本政策レビューを実施する。

### 1.3 対象政策

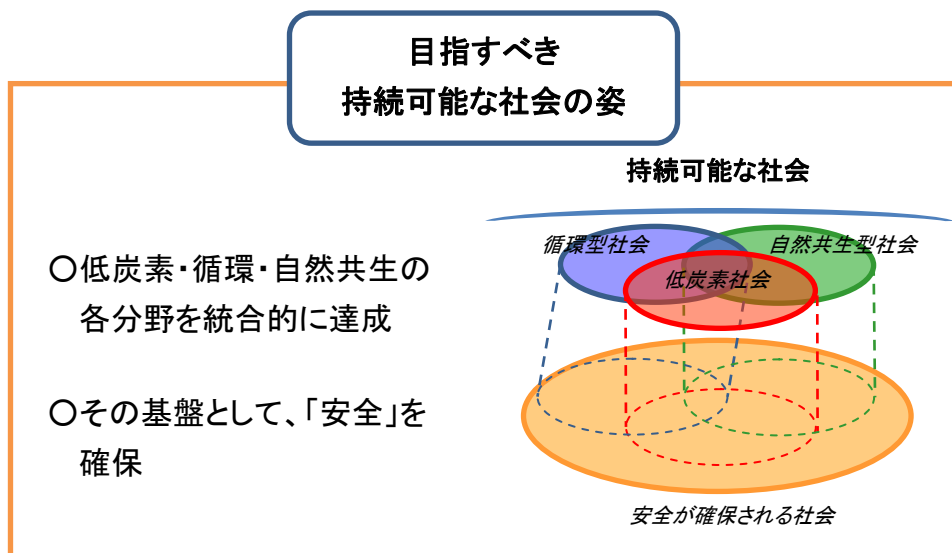
本政策レビューは、国土交通省が実施する環境政策全般を対象として総合的に評価するものである。「国土交通省環境行動計画2008」では、今後推進すべき環境政策の「5つの柱」として、「1. 京都議定書の目標達成に向けた取組」、「2. 温暖化に対応した社会の骨格づくり」、「3. 負の遺産の一扫と健全な国土に向けた取組」、「4. 環境を優先した選択の支援・促進」及び「5. 地球環境時代の技術開発・国際貢献」を掲げており、さらに各柱に対応して計25の施策が盛り込まれている。一方、国土交通省環境行動計画の上位計画である「第四次環境基本計画」（平成24年4月閣議決定）では、目指すべき持続可能な社会の姿とし



て、「安全」の確保を基盤に、3つの社会「低炭素社会」<sup>1</sup>、「循環型社会」<sup>2</sup>及び「自然共生社会」<sup>3</sup>を統合的に達成することが掲げられており、国土交通省が実施する環境政策も、終局的には、これらの3つの社会の実現を目指すものとして位置づけられる。

以上を踏まえ、本政策レビューでは、「国土交通省環境行動計画 2008」に基づいて実施された各施策について、「低炭素社会」、「自然共生社会」、「循環型社会」という3つの観点から再整理・体系化を行った上で、評価を実施する。

図 1-1 目指すべき持続可能な社会の姿



出所) 環境省「第四次環境基本計画の概要」

<sup>1</sup> 低炭素社会とは、地球温暖化問題への対応と化石エネルギー資源制約からの脱却という点に着目し、化石エネルギー消費等に伴う温室効果ガスの排出を大幅に削減し、世界全体の排出量を自然界の吸収量と同等のレベルとしていくことにより、気候に悪影響を及ぼさない水準で大気中温室効果ガス濃度を安定化させると同時に、生活の豊かさを実感できる社会である。（「21世紀環境立国戦略」より。以下同様。）

<sup>2</sup> 循環型社会とは、資源の採取や廃棄に伴う環境負荷に着目し、資源採取、生産、流通、消費、廃棄等の社会経済活動の全段階を通じて、廃棄物等の発生抑制や循環資源の利用等の取組により、新たに採取する資源をできるだけ少なくした、環境への負荷をできる限り少なくする社会である。

<sup>3</sup> 自然共生社会とは、人類の生存基盤である生態系を守るという観点から、生物多様性が適切に保たれ、自然の循環に沿う形で農林水産業を含む社会経済活動を自然に調和したものとし、また様々な自然とのふれあいの場や機会を確保することにより、自然の恵みを将来にわたって享受できる社会である。

図 1-2 「国土交通省環境行動計画 2008」の概要

**環境行動計画(概要)** [2010年3月一部改定]

—地球環境時代に対応したくらしづくり—

**環境政策をめぐる情勢と課題** 地球規模の環境問題の深刻化  
 ~地球温暖化の危機、資源の浪費による危機、生態系の危機~

→ 持続可能な社会の追究  
 ~低炭素社会、循環型社会、自然共生社会~

**基本とすべき「4つの視点」**

(1)環境と経済・社会を統合的に向上させていく  
 (施案例)  
 ・交通流対策  
 ・物流の効率化  
 ・住宅の長寿命化への取組  
 ・集約型都市構造の実現

(2)総合性・連携性を重視  
 (施案例)  
 ・公共交通機関の利用促進や環境的に持続可能な交通(EST)の普及展開  
 ・下水道の高度処理化、干潟の再生や浮遊ゴミの回収等を含む全国海の再生プロジェクト

(3)人や企業の行動に働きかける  
 (施案例)  
 ・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  
 ・エコレーマーク、エコシブマークの普及・促進  
 ・環境教育の推進

(4)面的広がり・時間的広がりの視点を重視  
 (施案例)  
 ・気候変動に起因して増大する洪水リスク及び災害リスクへの適応策  
 ・海洋環境イニシアティブ  
 ・地球温暖化対策の推進に寄与する監視・予測情報の提供

計画期間の設定(2008~2012)と定期的な点検の実施 → **国土交通行政のグリーン化の定着を目指す**

**今後推進すべき環境政策の「5つの柱」** (※については、新設の策(取組))

**1. 京都議定書の目標達成に向けた取組**

1-1 環境に配慮したまちづくり・公共交通  
 ○公共交通機関の利用促進  
 ○エネルギーの効率的利用  
 ○鉄道のエネルギー消費効率の向上  
 ○航空の燃費効率の向上

1-2 自動車単体対策  
 ○燃費改善型・低公害自動車開発・実用化の促進  
 ○自動車の燃費の改善

1-3 交通流対策  
 ○交通流対策

1-4 物流の効率化  
 ○鉄道貨物輸送へのモーダルシフトの促進  
 ○国際貨物の陸上輸送距離削減  
 ○グリーン物流パートナーシップ会議を通じた支援  
 ○多様な関係者の連携による物流効率化推進事業

1-5 住宅・建築物の省エネ性能の向上  
 ○住宅・建築物の総合性能の向上

1-6 下水道施設における対策  
 ○下水道における水質・汚濁対策  
 ○下水道におけるN・P削減対策

1-7 温室効果ガス吸収源対策  
 ○都市緑化等の推進

1-8 新エネルギー・新技術の活用等による先導的取組  
 ○官庁施設のグリーン化等の先導的取組  
 ●ITを活用した環境負荷削減(グリーンIT)への取組

**2. 温暖化に対応した社会の骨格づくり**

2-1 低炭素型の都市・地域づくり  
 ●集約型都市構造の実現  
 ●地区・街区レベルの包括的な都市環境対策の推進  
 ●住宅の長寿命化への取組

2-2 低炭素型の交通・物流システムの構築  
 ○環境的に持続可能な交通(EST)の普及展開  
 ●軌道輸送のグリーン化  
 ●港湾における温室効果ガス削減に向けた取組の推進

2-3 気候変動への適応策  
 ●総合水資源管理の推進  
 ●気候変動に伴う災害リスク増大への対応

**3. 負の遺産の一掃と健全な国土に向けた取組**

3-1 水質汚染対策  
 ○下水道の整備による水質改善  
 ●河川における水量・水質の一体管理  
 ○総合的な土砂管理の取組の推進

3-2 大気質対策・騒音対策  
 ○お泊り地帯対策

3-3 ヒートアイランド対策  
 ○国土等の緑化の推進

3-4 水循環系の再構築  
 ●河川における水量・水質の一体管理  
 ○総合的な土砂管理の取組の推進

3-5 自然共生と生物多様性の保全  
 ○木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  
 ○国営公園を拠点とした環境配慮行動の推進  
 ○多自然川づくり

3-6 海洋・沿岸域環境の保全・再生  
 ○全国海の再生プロジェクト  
 ○良好な海域環境の保全・再生・創出  
 ○漂流・漂着ゴミ対策

3-7 環境に配慮した事業計画・実施  
 ○計画策定プロセスにおける環境の内在化

**4. 環境を優先した選択の支援・促進**

4-1 ライフスタイル・ビジネススタイルの変革  
 ○環境教育の推進  
 ○自主行動計画のフォローアップ  
 ○政府実行計画等の審美の実施  
 ●サプライチェーン(SC)物流環境ダイスクリージャー調査  
 ●環境負荷の「見える化」の推進

4-2 循環型の経済社会システムの構築  
 ○建設リサイクルの推進  
 ○下水道資源の有効利用の推進  
 ○リサイクルポート高度化プロジェクトの実施  
 ○海面処分場の計画的な整備の推進

**5. 地球環境時代の技術開発・国際貢献**

5-1 技術開発の推進・支援  
 ●海洋環境イニシアティブ(海)の10年ロードマップの策定  
 ●CO2排出削減技術の開発等

5-2 調査・観測・分析・情報提供の推進  
 ●衛星等による地球温暖化対策の推進に寄与する監視・予測情報の提供  
 ●地球地図などの広域環境地理情報の整備による国際貢献

5-3 交通分野の国際貢献  
 ●交通分野における国際連携の強化に向けたイニシアティブの発着  
 ●国際航空分野の次期枠組み策定に向けた取組

5-4 水分野の国際貢献  
 ●下水道分野における国際貢献の推進  
 ●世界水フォーラムを始めとする国際的な議論への参加  
 ●気候変動による水災害適応策についての国際貢献

5-5 海洋・沿岸域分野の国際貢献  
 ○東アジア海域環境パートナーシップ(PESSEA)への貢献

表 1-1 「国土交通省環境行動計画 2008」と「第四次環境基本計画」の関係

5つの柱	施策	第四次環境基本計画の3つの社会			
		低炭素社会の実現	自然共生社会の実現	循環型社会の形成	その他
1. 京都議定書の目標達成に向けた取組	1-1 環境に配慮したまちづくり・公共交通	○			
	1-2 自動車単体対策	○			○
	1-3 交通流対策	○			○
	1-4 物流の効率化	○			
	1-5 住宅・建築物の省エネ性能の向上	○			
	1-6 下水道施設における対策	○			
	1-7 温室効果ガス吸収源対策	○	○		
	1-8 新エネルギー・新技術の活用等による先導的取組	○			
2. 温暖化に対応した社会の骨格づくり	2-1 低炭素型の都市・地域づくり	○		○	
	2-2 低炭素型の交通・物流システムの構築	○			○
	2-3 気候変動への適応策	○			
3. 負の遺産の一掃と健全な国土に向けた取組	3-1 水質汚染対策		○		○
	3-2 大気質対策・騒音対策		○		○
	3-3 ヒートアイランド対策	○	○		
	3-4 水循環系の再構築		○		
	3-5 自然共生と生物多様性の保全		○		
	3-6 海洋・沿岸域環境の保全・再生		○		○
	3-7 環境に配慮した事業計画・実施		○		○
4. 環境を優先した選択の支援・促進	4-1 ライフスタイル・ビジネススタイルの変革	○	○		
	4-2 循環型の経済社会システムの構築	○		○	

国土交通省環境行動計画 2008 の5つの柱		第四次環境基本計画の3つの社会			
5つの柱	施策	低炭素社会の実現	自然共生社会の実現	循環型社会の形成	その他
5. 地球環境時代の技術開発・国際貢献	5-1 技術開発の推進・支援	○			
	5-2 調査・観測・分析・情報提供の推進	○			
	5-3 交通分野の国際貢献	○			○
	5-4 水分野の国際貢献	○			○
	5-5 海洋・沿岸域分野の国際貢献				○

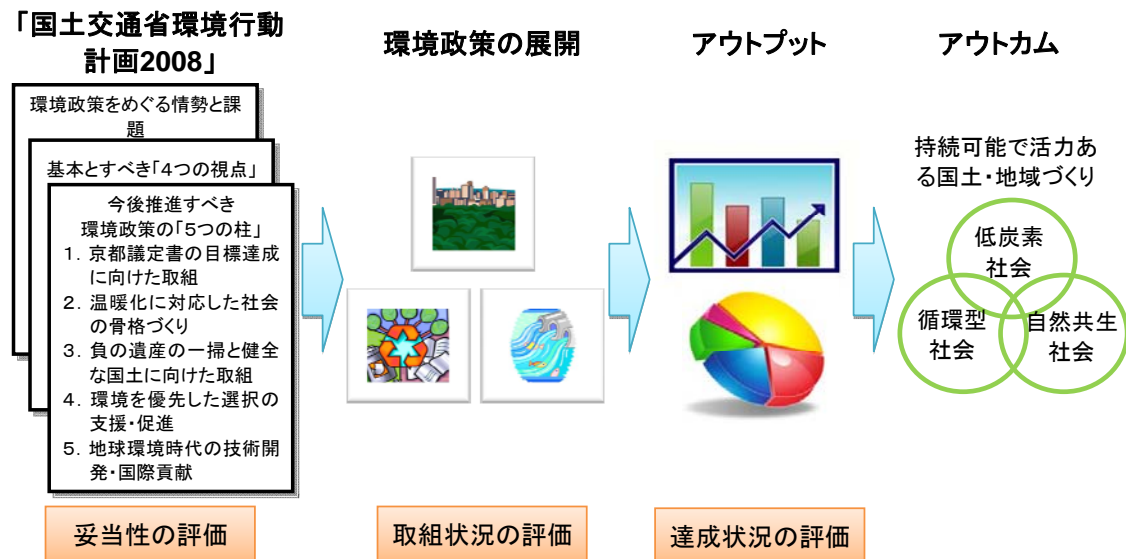
#### 1.4 評価の視点・手法

本政策レビューでは、以下の評価の視点、評価手法に基づいて評価を実施する。

表 1-2 評価の視点・手法

評価の視点	評価手法
最近の社会経済情勢や政府全体の環境政策の動きに照らして、現行の国土交通省環境行動計画に位置づけられた各目標・施策が適切に設定されているか。(妥当性)	最近の社会経済情勢や政府全体の環境政策の動きを整理・分析し、現行の国土交通省環境行動計画に位置づけられた各目標・施策の妥当性を評価する。
環境政策に係る各目標の達成に向けて、施策が適切に実施されているか。(取組状況)	毎年度実施している環境行動計画の点検結果等を総括的に整理・分析し、国土交通省環境行動計画に位置づけられた各施策の取組状況进行评估する。
環境政策に係る各目標が適切に達成されているか。(達成状況)	毎年度実施している政策チェックアップの業績指標等を総括的に整理・分析し、各目標の達成状況进行评估する。

図 1-3 「国土交通省環境行動計画 2008」に基づいた評価の実施



## 1.5 検討体制

### (1) 実施主体

「国土交通省政策評価基本計画」に基づき、省内全部局等において各施策について点検・評価を実施し、総合政策局において本評価書を取りまとめた。

### (2) 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・中立的観点から意見を頂くため、平成24年4月19日に、学識経験者等からなる「国土交通省政策評価会」において本政策レビューの取組方針の報告を行った。また、平成24年8月1日に、具体的な評価方針、手順等について助言を頂くため、「政策レビュー等に関する検討会」へ検討状況の報告を行った。その後、平成24年10月9日に、「国土交通省政策評価会」座長より担当に指名された村木美貴委員へ個別に検討状況の報告を行い、指導をいただいた。それを踏まえて平成24年12月4日に、「国土交通省政策評価会」において本政策レビューの中間報告を行った。

#### 国土交通省政策評価会委員名簿（50音順敬称略）

◎上山信一	慶應義塾大学総合政策学部教授
加藤浩徳	東京大学大学院工学系研究科社会基盤学専攻准教授
工藤裕子	中央大学法学部教授
佐藤主光	一橋大学大学院経済学研究科・国際・公共政策大学院教授
白山真一	有限責任監査法人トーマツ パートナー（公認会計士）
田辺国昭	東京大学大学院法学政治学研究科教授
村木美貴	千葉大学大学院工学研究科建築・都市科学専攻准教授
山本清	東京大学大学院教育学研究科教授

◎：座長

### (3) 環境の観点からの助言機関

本政策レビューでは、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の合同会議（以下「環境部会」という。）から専門的知見に基づく助言を聴取した。まず、国土交通省の中期的地球温暖化対策については、平成23年1月より環境部会において計9回にわたり議論が重ねられていることから、その審議状況を最大限に尊重した。また、その他の国土交通省の環境政策についても、平成24年11月8日に開催された環境部会において取組状況の報告を行い、意見を聴取した。

社会資本整備審議会 環境部会委員名簿(50音順敬称略)(平成24年11月8日時点)	
◎原田昇	東京大学大学院工学系研究科教授
○浅見泰司	東京大学教授
家田仁	東京大学大学院工学系研究科教授
太田和博	専修大学商学部教授
辻本哲郎	名古屋大学大学院教授
マリ・クリスティヌ	異文化コミュニケーター
※池淵周一	京都大学名誉教授
※大塚直	早稲田大学大学院法務研究科教授
※坂本雄三	建築研究所理事長
※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
※奈良松範	諏訪東京理科大学大学院工学・マネジメント研究科教授
※進士五十八	東京農業大学名誉教授
※松尾友矩	東洋大学常勤理事
※横島庄治	NPO 法人環境システム研究会理事長
※米本昌平	総合研究大学院大学教授
※鷺谷いづみ	東京大学大学院農学生命科学研究科教授
◎：部会長、 ○：部会長代理、 ※：臨時委員	

交通政策審議会交通体系分科会 環境部会委員名簿（50音順敬称略）（平成24年11月8日時点）

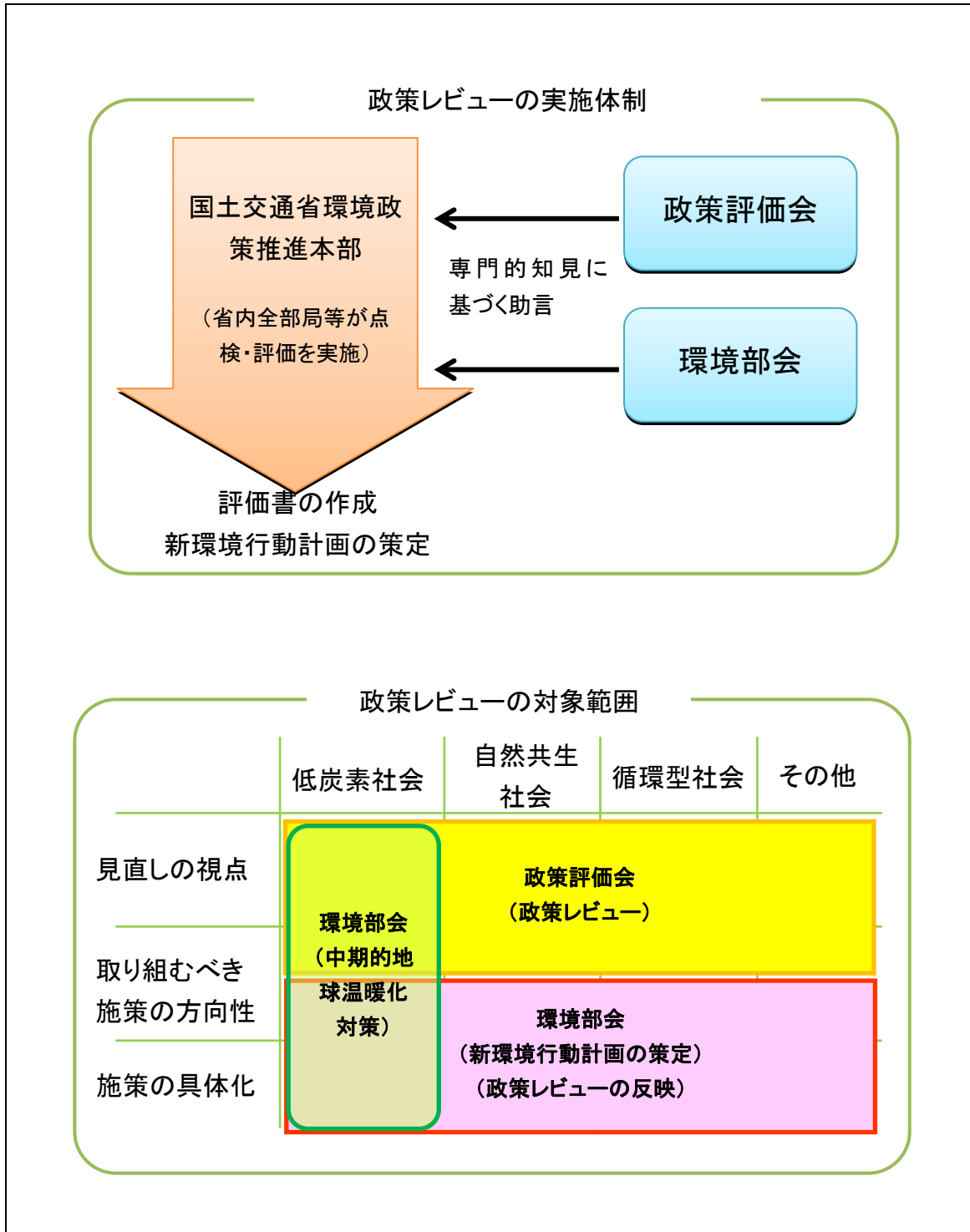
◎佐和隆光	滋賀大学学長
浅野正一郎	情報・システム研究機構国立情報学研究所教授
家田仁	東京大学大学院工学系研究科教授
木場弘子	キャスター、千葉大学教育学部特命教授
大聖泰弘	早稲田大学大学院環境・エネルギー研究科教授
竹内健蔵	東京女子大学現代教養学部国際社会学科 経済学専攻教授
渡辺幸一	連合中央執行委員 全日本交通運輸産業労働組合協議会議長
※稲葉敦	工学院大学工学部教授
※岡島成行	(公社)日本環境教育フォーラム理事長
※高橋淳久	富士通(株)特命顧問(環境担当)
※高村ゆかり	名古屋大学大学院環境学研究科教授
※谷口綾子	筑波大学大学院システム情報工学研究科講師
※藤井聡	京都大学大学院工学研究科教授
※松橋隆治	東京大学大学院新領域創成科学研究科教授
※麦田耕治	(株)日通総合研究所調査役
※大和裕幸	東京大学大学院新領域創成科学研究科教授

◎：部会長、 ※：臨時委員

さらに、平成24年9月7日に開催された中央環境審議会循環型社会計画部会（第73回）において、循環型社会の形成に向けた国土交通省の取組状況について報告を行い、専門的知見に基づく意見をいただいた。

中央環境審議会 循環型社会計画部会委員名簿（50音順敬称略）（平成24年9月7日時点）	
◎武内和彦	東京大学サステイナビリティ学連携研究機構教授（機構長）
○浅野直人	福岡大学法学部教授
上野正三	北海道北広島市長 全国市長会廃棄物処理対策特別委員会委員長
小川賢治	（一社）日本経済団体連合会 環境安全委員会廃棄物・リサイクル部会長代行
酒井伸一	京都大学環境安全保健機構附属環境科学センター長
崎田裕子	ジャーナリスト、環境カウンセラー
佐々木五郎	（公社）全国都市清掃会議専務理事
佐和隆光	滋賀大学学長
進藤孝生	（一社）日本経済団体連合会 環境安全委員会地域環境部会長
仙洞田雅彦	日本労働組合総連合会環境・社会政策小委員会委員長
武田信生	京都大学名誉教授
田中勝	鳥取環境大学サステイナビリティ研究所所長
萩原なつ子	立教大学社会学部教授
橋本光男	全国知事会事務総長
藤井絢子	NPO 法人菜の花プロジェクトネットワーク代表
藤原忠彦	長野県川上村長 全国町村会長
古市徹	北海道大学大学院工学研究科教授
細田衛士	慶応義塾大学経済学部教授
見山謙一郎	（株）フィールド・デザイン・ネットワークス代表取締役 立教大学大学院ビジネスデザイン研究科特任准教授
森口祐一	東京大学大学院工学系研究科 都市工学専攻都市資源管理研究室教授
横山裕道	淑徳大学国際コミュニケーション学部客員教授
吉川廣和	（一社）日本経済団体連合会 環境安全委員会廃棄物・リサイクル部会長
◎：部会長、 ○：部会長代理	

図 1-4 政策レビューの実施体制と対象範囲





## 第2章 国土交通省の環境行動計画の概要

### 2.1 国土交通省環境行動計画策定の目的・背景

国土交通省環境行動計画は、国土交通省が取り組む環境政策の大綱としての役割（個別施策の体系化）に加え、課題に対応した重点プロジェクトの打ち出しの場（先進的取組の発信）及び施策の進捗を管理するPDCAのツール（定期的なフォローアップ）としての役割を有している。

国土交通省では、平成16年6月に初めて「国土交通省環境行動計画」を策定し、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位置付け、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くことを目標に掲げた。

その後、平成18年に「第三次環境基本計画（平成18年4月）」が閣議決定され、平成19年には「21世紀環境立国戦略（平成19年6月）」が閣議決定され、国内外をあげて取り組むべき環境政策の方向と、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が明示された。また、政府の個別環境分野に係る基本的な計画等についても順次見直しが行われ、「第三次生物多様性国家戦略（平成19年11月）」、「第二次循環型社会形成推進基本計画（平成20年3月）」及び「京都議定書目標達成計画（平成20年3月全部改定）」が閣議決定された。

このような情勢の中で、平成19年度には環境政策の在り方について政策レビューを実施し、平成20年7月には、環境政策を巡る情勢の変化に的確に対応するため、新たに「国土交通省環境行動計画2008」を策定することにより、施策体系を再構築し、国土交通省における環境問題に対する取組の強化が行われた。

### 2.2 国土交通省環境行動計画2008の概要

#### （1） 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の定着を目指し、次の4つの視点を定めている。

#### ① 環境と経済・社会を統合的に向上させていく

「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取組が求められていることを踏まえ、環境政策を推進することが、経済成長や生活の質の向上にも繋がるという視点で取組を進める。

#### ② 総合性・連携性を重視

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、物質循環等のネットワーク（「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、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。

### ③ 人や企業の行動に働きかける

抜本的な環境対策を実現するためには、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組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(経済的インセンティブ、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。

### ④ 面的広がり、時間的広がりの視点を重視

施策の企画・実施に当たっては、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、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、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、順応的視点に基づく施策の展開に積極的に取り組む。

## (2) 5つの柱

以上の4つの視点を踏まえて、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は、以下の「5つの柱」として整理されている。

- ・(柱1)：京都議定書の目標達成に向けた取組
- ・(柱2)：温暖化に対応した社会の骨格づくり
- ・(柱3)：負の遺産の一掃と健全な国土に向けた取組
- ・(柱4)：環境を優先した選択の支援・促進
- ・(柱5)：地球環境時代の技術開発・国際貢献

## 2.3 国土交通省環境行動計画のフォローアップ状況

### (1) フォローアップの根拠

国土交通省環境行動計画に記載された事項については、環境配慮促進法、環境基本計画等に基づき、毎年度、点検・見直しを行い、その結果を国土交通省ホームページにおいて公表している。

● 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(平成16年法律第77号)(抄)  
(国による環境配慮等の状況の公表)  
第六条 各省各庁の長(財政法(昭和二十二年法律第三十四号)第二十条第二項に規定する各省各庁の長をいう。)は、毎年度、当該年度の前年度におけるその所掌事務に係る環境配慮等の状況(その事務及び事業の実施による環境への負荷の程度を示す数値を含む。次条において同じ。)をインターネットの利用その他の方法により公表するものとする。

● 第4次環境基本計画（平成24年4月閣議決定）（抄）

第3部 計画の効果的実施

第1節 政府をはじめとする各主体による環境配慮と連携の強化

・・・各主体は、環境基本計画に沿い、自らの行動への環境配慮の織り込みに最大限努めるものとし・・・特に、関係府省は、環境基本計画を踏まえながら、オフィス、会議、イベント等における物品・エネルギーの使用といった通常の経済主体としての活動分野と、各般の制度の立案等を含む環境に影響を与えうる政策分野の両面において、それぞれの定める環境配慮の方針に基づき、環境配慮を推進する。また、環境配慮の取組を一層充実させるため、環境配慮の実施状況を点検し、その結果をそれぞれの活動に反映していくための仕組みの強化等、環境管理システムに関する取組を積極的に推進する。

● 国土交通省環境行動計画2008（平成20年7月策定、平成22年3月一部改定）（抄）

第二章 環境政策推進の基本的な考え方

2. 本計画に基づく取組の進め方

（2）定期的な点検の実施

本計画の推進状況の点検については、毎年行い、その状況を広く国民に公表することとする。また、点検結果に基づき、必要に応じ改善措置を講じるとともに本計画の見直しを行う。

（2）フォローアップの経緯

- 平成20年7月
  - ・ 国土交通省環境行動計画2008の策定
- 平成22年3月
  - ・ 平成20年度の取組の実績、平成21年度の取組の状況等についての点検
  - ・ 平成20年度の取組の点検結果や、社会資本整備重点計画及び総合物流施策大綱の策定を踏まえた所要の見直し
- 平成23年3月
  - ・ 平成21年度の取組の実績、平成22年度の取組の状況等についての点検
  - ・ 平成21年度の取組の点検結果を踏まえた所要の修正
- 平成24年3月
  - ・ 平成22年度の取組の実績、平成23年度の取組の状況等についての点検
  - ・ 平成22年度の取組の点検結果を踏まえた所要の修正
- 平成24年11月
  - ・ 平成23年度の取組の実績、平成24年度の取組の状況等についての点検

## 第3章 国土交通省の環境政策の評価結果

### 3.1 環境政策を巡る社会経済情勢の変化

#### (1) 地球環境問題の深刻化

世界全体の人口は既に70億人を突破し、2050年には90億人を超えると予想されており、また、中国、インド、ブラジル、ロシア、南アフリカ等の新興国を中心とした急速な経済成長とそれに伴う資源、エネルギー、食料需要の増加により、世界全体で環境負荷が高まっている。近年、先進国からこうした新興国に生産拠点が移っているが、新興国ではエネルギー・資源効率が概ね低く、それが改善されずに、工業化が進展した場合には、世界のエネルギー・資源需要は大幅に増大することになる。一方、新興国の農山漁村地域や開発途上国では、貧困状態が改善されておらず、上下水道や衛生施設等の生活・環境インフラの整備が十分ではないことから、依然として水や食料の供給や健康等に問題を抱えている。

こうした世界の社会経済情勢を背景に、地球環境問題は深刻化の一途を辿っている。

例えば、地球温暖化問題については、新興国を中心に温室効果ガスの排出量が増加しており、最近50年間の気温上昇の速度は過去100年間のほぼ2倍に増加しており、20世紀半ば以降に観測された世界平均気温の上昇のほとんどは人為起源の温室効果ガスの増加によってもたらされた可能性が高い<sup>4</sup>。

大気環境、水環境、土壌環境については、安全な飲料水を継続して利用できない人口は約9億人、基礎的な衛生施設を継続して利用できない人口は約25億人存在する等、地球規模で水問題が深刻化している。世界保健機関(WHO)が2009年に公表した報告書“Global health risks”によると、途上国においては、子どもの死亡の4件に1件は水質汚濁や大気汚染、鉛への曝露といった環境要因によると言われている。

生物多様性については、遺伝子、種、生態系という生物多様性を構成する全ての要素で損失が継続しており<sup>5</sup>、我が国においても、開発・改変等の人間活動に伴う生物多様性の損失は全ての生態系に及んでおり、全体的にみれば損失は今も続いていると評価されている<sup>6</sup>。

物質循環については、世界的に、経済成長と人口増加に伴い、廃棄物の発生量が増大しており、2050年の世界全体の廃棄物発生量は、2000年の2倍以上となる見通しとなっている。また、廃棄物等の国際的な移動が増加していることから、地球規模の環境負荷低減と適正な資源循環を確保する必要性が一段と高まっている。

#### (2) 我が国の社会・経済構造の変化

少子高齢化が進む我が国は、平成20年に人口が減少に転じ、平成24年には人口が1億2,750万人、高齢化率約24%となっている。今後、経済活動の主な担い手である生産年齢人口のさらなる減少により、経済成長へのマイナスの影響が懸念されている。また、社会保障に係る歳出の増加等により、平成23年度末時点での国・地方あわせの長期債務残高は約900兆円にも上っており、政策的経費を圧迫している。今後、環境保全のためのインフラが大量

<sup>4</sup> 気候変動に関する政府間パネル(IPCC)「第四次評価報告書」(2007年11月)

<sup>5</sup> 生物多様性条約事務局「地球規模生物多様性概況第3版」(2010年5月)

<sup>6</sup> 環境省「生物多様性総合評価(報告書)」(平成22年5月)

に老朽化することが予想されており、これを適切に維持管理することが困難な場合には、環境負荷が増大するおそれがある<sup>7</sup>。

このような我が国の少子高齢化、経済財政の状況が、今後、経済活動や廃棄物発生量にも影響を与えると考えられる。物質循環について、物質フロー指標は順調に推移しているものの、物質フロー全体を見ると短期的には近年の景気後退の影響を受けている可能性もあり、循環利用率の向上や、最終処分量の削減を継続的に進めていくことが求められている。

### (3) 東日本大震災・東京電力福島第一原子力発電所事故の発生とエネルギー制約

平成 23 年 3 月 11 日に発生した東日本大震災は、多くの死亡・行方不明者の発生、住宅・工場の被災やインフラの破壊による経済活動の停滞を引き起こした。東日本大震災に伴う東京電力福島第一原子力発電所の事故により、電力需給の逼迫に晒され、今後原子力発電への依存度低下を図る上で、電力の安定供給、費用についての課題が生じている。また、同事故によって放射性物質が一般環境に放出され、住民が避難するという状況を招き、特に一部の住民は安全で安心できる安定的な生活を取り戻すまで、なお相当程度の時間を要する状況になっている等、我が国の社会経済に大きな影響を与えた。

こうしたことを契機に、多くの国民が、自然の持つ圧倒的な力に対し、社会やシステムの脆弱性等、人間の力の限界を改めて認識することとなった。また、大量の資源・エネルギーを消費する今日の社会の在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を改めて意識する等、国民の間に大きな価値観や意識の変化が生じている。一方、被災地のみならず、我が国全体において、人と人とのつながり、地域とのつながりやボランティア等の社会への貢献が強く意識されるようになった。

このような情勢を踏まえ、政府のエネルギー政策や地球温暖化対策についても見直しが進められており、「日本再生戦略」（平成 24 年 7 月閣議決定）、「革新的エネルギー・環境戦略」（平成 24 年 9 月策定）において新たな省エネ目標が掲げられている。また、国民の安全・安心に関する意識が高まっていることを踏まえ、今後はより一層、安全・安心を重視した循環の実現を図っていくことも求められている。

### (4) 国土交通省の環境政策の視座

上述のように、今日の社会は地球規模での環境問題である「地球温暖化の危機」、「生態系の危機」、「資源の浪費による危機」の 3 つの危機に直面しており、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、今改めて「低炭素社会」、「自然共生社会」、「循環型社会」を構築し、持続可能な社会を実現していくことが求められている。

このように、我が国の環境政策を巡る社会・経済情勢が大きく変わりつつあることを踏まえながら、国土交通省が果たすべき役割を再確認し、取組状況や達成状況の評価を行う必要がある。

以降の節では、国土交通省の環境政策について、低炭素社会、自然共生社会及び循環型社会の観点から評価を実施する。

<sup>7</sup> 環境省「第四次環境基本計画」（平成 24 年 4 月）

## 環境政策を巡る政府全体の動き

1) 「国土形成計画」の策定（全国計画 平成 20 年 7 月閣議決定、広域地方計画 平成 21 年 8 月閣議決定）

### i) 全国計画（平成 20 年 7 月閣議決定）

- 全国計画では、新しい国土像を、多様な広域ブロックが自立的に発展する国土を構築するとともに、美しく、暮らしやすい国土の形成を図ることとし、その実現のための戦略的目標として下記の 5 つを提示すると共に、各分野別施策の基本的方向等を提示。
  - ◆ 東アジアとの円滑な交流・連携
  - ◆ 持続可能な地域の形成
  - ◆ 災害に強いしなやかな国土の形成
  - ◆ 美しい国土の管理と継承
  - ◆ 「新たな公」を基軸とする地域づくり
- 戦略的目標「美しい国土の管理と継承」において、次の環境政策を提示。
  - ◆ 健全な物質循環と生態系の維持・形成
  - ◆ 海域の適正な利用・保全

### ii) 広域地方計画（平成 21 年 8 月閣議決定）

- 広域地方計画は、全国計画を受けて、以下の 4 つのポイントを踏まえ策定。
  - ◆ 広域ブロックごとに特色ある戦略を描く
  - ◆ 各ブロックが交流・連携、相乗効果による活力
  - ◆ 各地域が相互に補い合って共生
  - ◆ 文化・伝統や個性ある景観等美しい国土の再構築
- ブロックごとにキーコンセプト、戦略目標、プロジェクトを設定。
- 下記のブロックでは、環境政策に係る戦略目標を設定。
  - ◆ 東北圏：恵み豊かな自然と共生する環境先進圏域の実現
  - ◆ 首都圏：良好な環境の保全・創出
  - ◆ 中部圏：持続可能な環境共生社会を実現する環境先進圏の形成
  - ◆ 近畿圏：人と自然が共生する持続可能な世界的環境先進圏域
  - ◆ 中国圏：産業集積や地域資源を活かした新たな挑戦で、持続的に成長する中国圏
  - ◆ 九州圏：災害・環境ハザード最前線における安全・安心で美しい九州圏の形成

2) 「総合物流施策大綱」の改定（平成 21 年 7 月閣議決定）

- 下記の物流を巡る情勢の変化に対応すべく策定。
  - ◆ 企業のサプライチェーンのグローバル化
  - ◆ 京都議定書の第一約束期間の開始・ポスト京都議定書の動向
  - ◆ 安全・確実な物流の確保に対する要請

- 下記3つの柱を基本的方向性として提示。
    - ◆ 柱1：グローバル・サプライチェーンを支える効率的物流の実現
    - ◆ 柱2：環境負荷の少ない物流の実現等
    - ◆ 柱3：安全・確実な物流の確保等
  - 「柱2」において、下記の環境政策を提示。
    - ◆ 輸送モードごとの総合的な対策、モーダルシフトを含めた輸送の効率化
    - ◆ 環状道路の整備、ITSの推進等の交通流対策
    - ◆ 地方公共団体、荷主、物流事業者等の多様な関係者の連携による取組
    - ◆ 効率的な静脈物流の構築
- 3) 「第四次環境基本計画」の策定（平成24年4月閣議決定）
- 基盤として「安全」を確保し、低炭素社会・循環型社会・自然共生社会の各分野を統合的に達成する社会を、目指すべき持続可能な社会の姿として記載。
  - 持続可能な社会を実現する上で重視すべき方向（今後の環境政策の展開の方向）として4つの方向性を提示。
    - ◆ 方向性1：政策領域の統合による持続可能な社会の構築（環境・経済・社会、環境政策分野間の連携）
    - ◆ 方向性2：国際情勢に的確に対応した戦略をもった取組の強化（国益と地球益の双方の視点）
    - ◆ 方向性3：持続可能な社会の基盤となる国土・自然の維持・形成
    - ◆ 方向性4：地域をはじめ様々な場における多様な主体による行動と参画・協働の推進
  - 優先的に取り組む下記の9つの重点分野の他、震災復興、放射性物質による環境汚染対策を提示。
    - ◆ 経済・社会のグリーン化とグリーン・イノベーションの推進
    - ◆ 国際情勢に的確に対応した戦略的取組の推進
    - ◆ 持続可能な社会を実現するための地域づくり・人づくり、基盤整備の推進
    - ◆ 地球温暖化に関する取組
    - ◆ 生物多様性の保全及び持続可能な利用に関する取組
    - ◆ 物質循環の確保と循環型社会の構築
    - ◆ 水環境保全に関する取組
    - ◆ 大気環境保全に関する取組
    - ◆ 包括的な化学物質対策の確立と推進のための取組
- 4) 「日本再生戦略」の策定（平成24年7月閣議決定）
- 東日本大震災からの復興と福島再生を最優先に、2020年度までの平均で、名目成長率3%程度、実質成長率2%程度を目指し、基本理念として「フロンティア国家」と「共創の国」を提示。

- ◆ 「フロンティア国家」：超高齢社会、東京電力福島第一原子力発電所の事故による深刻なエネルギー制約等世界に先駆けて直面している様々な困難を乗り越えることで、世界に範を示すことができる国家
  - ◆ 「共創の国」：社会の多様な主体が、能力や資源を最大限に発揮し、創造的結合によって新たな価値を創造していく。すべての人に「居場所」と「出番」があり、女性、若者、高齢者等の全員参加、生涯現役の社会
  - 府省横断的な横割りの予算配分の徹底等、限られた政策財源を優先的に配分する、3つの重点分野と日本再生の4つのプロジェクトを提示。
    - ◆ ①グリーン：革新的エネルギー環境社会の実現プロジェクト
    - ◆ ②ライフ：世界最高水準の医療・福祉の実現プロジェクト
    - ◆ ③農林漁業：6次産業化する農林漁業が支える地域活力倍増プロジェクト
    - ◆ ④担い手としての中小企業：ちいさな企業に光を当てた地域の核となる中小企業活力倍増プロジェクト
  - さらに、「共創の国」への具体的な取組として、下記11戦略及び「世界における日本のプレゼンス（存在感）の強化」ごとに38の重点施策を設定。
    - ◆ グリーン成長戦略
    - ◆ ライフ成長戦略
    - ◆ 科学技術イノベーション・情報通信戦略
    - ◆ 中小企業戦略
    - ◆ 農林漁業再生戦略
    - ◆ 金融戦略
    - ◆ 観光立国戦略
    - ◆ アジア太平洋経済戦略
    - ◆ 生活・雇用戦略
    - ◆ 人材育成戦略
    - ◆ 国土・地域活力戦略
  - グリーン成長戦略の重点施策として以下の5つの環境政策を設定。
    - ◆ グリーン部素材が支えるグリーン成長の実現
    - ◆ 次世代自動車での世界市場獲得
    - ◆ 蓄電池の導入促進による市場創造と非常時でも安心な社会の構築
    - ◆ グリーン・イノベーションによる海洋の戦略的開発・利用
    - ◆ エネルギーの地産地消を実現するスマートコミュニティの構築及び海外展開
- 5) 「持続可能で活力ある国土・地域づくり」の策定（平成24年7月策定）
- 人口減少、少子高齢化、財政制約に加え、震災を契機としたエネルギー制約等の課題を克服し、子ども達や孫達の世代にすばらしい国土を残すため、陸海空に幅広く関わる国土交通省の現場力・統合力・即応力を十分に活かし、持続可能で活力ある国土・地域づくりを推進する旨を記載。
  - 「持続可能で活力ある国土・地域づくり」に向けた主要政策の柱として、4つの価値、8つの方向性を提示。



- ◆ 価値Ⅰ：持続可能な社会の実現
  - ・ 方向性1：低炭素・循環型システムの構築
  - ・ 方向性2：地域の生活・経済機能の強化と集約化
- ◆ 価値Ⅱ：安全と安心の確保
  - ・ 方向性3：災害に強い国土・地域づくり等の推進
  - ・ 方向性4：社会資本の適確な維持管理・更新
- ◆ 価値Ⅲ：経済活性化
  - ・ 方向性5：住宅・不動産、観光等の分野における消費・投資の拡大
  - ・ 方向性6：公的部門への民間の資金・知見の取込み
- ◆ 価値Ⅳ：国際競争力と国際プレゼンスの強化
  - ・ 方向性7：我が国が強みを有する分野の海外展開、国際貢献
  - ・ 方向性8：国際競争の基盤整備の促進
  - ・ 方向性8-2：海洋の開発・利用・保全の戦略的な推進

○ 「方向性1」において、以下の環境政策を提示。

- ◆ まち・住まい・交通が一体となった創エネ・蓄エネ・省エネ化の推進
- ◆ 次世代再生可能エネルギーの開発
- ◆ 水と緑のエコロジカル・ネットワーク形成
- ◆ 水循環の再生

6) 「第三次社会資本整備重点計画」の策定（平成24年8月閣議決定）

○ 社会資本整備事業を重点的、効果的かつ効率的に推進するために策定。

- ◆ 「社会資本整備のあるべき姿」として3つの視点を整理
  - ・ 視点1：安全・安心な生活、地域等の維持
  - ・ 視点2：国や地球規模の大きな環境変化、人口構造等の大転換への対応
  - ・ 視点3：新たな成長や価値を創造する国家戦略・地域戦略の実現
- ◆ 中長期的な同じ政策目標を共有する分野横断的な事業・施策の集合体を「プログラム」ととらえ、その実現に向けた事業・施策を記載
- ◆ 政策資源を重点的に投入するための「選択と集中」の基準を定め、計画期間における4つの重点目標を整理
  - ・ 重点目標1：大規模又は広域的な災害リスクを低減させる
  - ・ 重点目標2：我が国産業・経済の基盤や国際競争力を強化する
  - ・ 重点目標3：持続可能で活力ある国土・地域づくりを実現する
  - ・ 重点目標4：社会資本の適確な維持管理・更新を行う

○ 「視点2」においては、環境政策として、以下のプログラムを記載。

- ・ プログラム6：低炭素・循環型社会を構築する
- ・ プログラム7：健全な水循環を再生する
- ・ プログラム8：生物多様性を保全し、人と自然の共生する社会を実現する
- ・ プログラム12：健康で快適に暮らせる生活環境を確保する
- ・ プログラム13：良好なランドスケープを有する美しい国土・地域づくりを進める

7) 「革新的エネルギー・環境戦略」の策定（平成 24 年 9 月エネルギー・環境会議決定）

- 東日本大震災を背景に、原子力発電を利用した地球温暖化対策から、その依存度を下げる方向性を打ち出し。
- 省エネルギーや再生可能エネルギーの積極的で劇的な普及・拡大を目指す「前向きな成長戦略」として新しいエネルギー戦略を位置づけ。

◆ 本戦略の掲げる 3 つの柱

1. 「原子力発電に依存しない社会の一日も早い実現」
2. 「グリーンエネルギー革命の実現」
3. 「エネルギーの安定供給」

◆ 具体的施策

- ・ 原則として原子力発電所の新設・増設は行わず、再稼働についても原子力規制委員会の安全確認を得たもののみ、また 40 年運転制限も厳格に適用する。
- ・ 核燃料サイクル政策、原子力に関する人材や技術の維持・強化、国際社会との連携、事業体制と損害賠償制度の整備等による原子力政策
- ・ 分散ネットワーク型システムの確立や電力市場における競争の促進、送配電部門の中立化・広域化等の電力システム改革
- ・ 次世代エネルギー技術の研究開発
- ・ 化石燃料の高度利用、コージェネレーション等によるエネルギー利用の更なる効率化

### 3.2 低炭素社会の実現

#### ●評価結果のポイント

- ・我が国は、「京都議定書目標達成計画」等に基づき、様々な地球温暖化対策を実施。我が国のCO<sub>2</sub>排出量の過半を運輸・民生部門が占める中で、国土交通省では、自動車単体対策、住宅・建築物の省エネ性能の向上等を着実に実施し、所期の目標を概ね達成。
- ・一方、新興国の経済成長等に伴う地球温暖化問題の深刻化に加え、我が国は震災・原発事故後のエネルギー制約等の新たな課題に直面。低炭素社会の実現、グリーン成長への貢献のため、対策の一層の充実・強化が不可欠。
- ・このような状況を踏まえ、今後、①地域の特性に応じた低炭素まちづくり、②震災後のエネルギー制約への対応と望ましいエネルギーシステムの構築、③ライフスタイル・ワークスタイルの変化を促す地球温暖化対策を視点として、対策の充実・強化を図っていく。

#### (1) 現状分析

##### ① 気候変動枠組条約と京都議定書、ポスト京都議定書

1992年5月に国連環境開発会議（リオ・デ・ジャネイロ）で採択された気候変動枠組条約において、先進締約国に対して、温室効果ガス削減のための政策の実施義務が課せられ、1997年12月に京都において開催された第3回締約国会議（COP3）において、京都議定書が採択された。

京都議定書は2005年2月に発効し、温室効果ガスの排出量を2008年から2012年までの第一約束期間において先進国全体で1990年レベルと比べて少なくとも5%削減することを目的として、各国ごとに法的拘束量のある数量化された約束が定められ、我が国については6%削減が定められた。

京都議定書の発効を受け、政府では、日本に課せられた6%削減目標を達成するための施策等を取りまとめた京都議定書目標達成計画を策定し、平成17年4月に閣議決定（平成20年3月に全面改定）している。

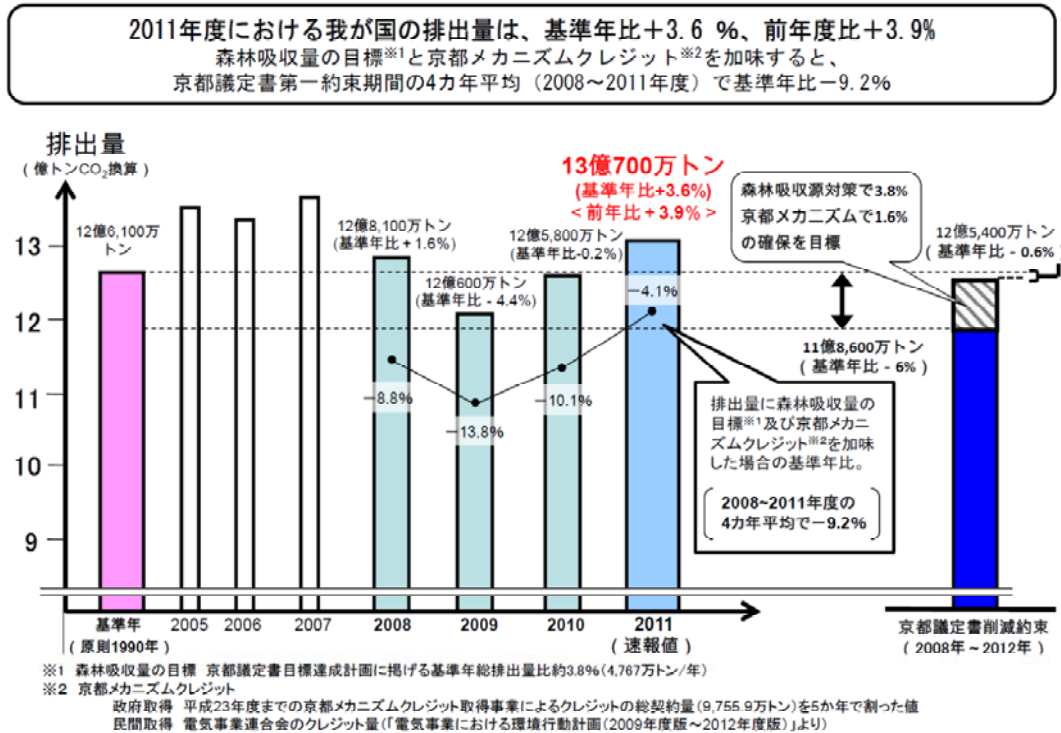
京都議定書目標達成計画の進捗状況に関して、平成23年12月に地球温暖化対策推進本部において実施された「京都議定書目標達成計画の進捗状況の点検」では、実際の排出量に、森林吸収量の目標、京都メカニズムクレジットを加味した場合、2008年度～2010年度の3か年について単年度ベースで見ると目標を超過達成する状況にある<sup>8</sup>。

一方、2011年度（平成23年度）の温室効果ガス排出量（速報値）は13億700万トンであり、原子力発電所の稼働停止の影響を受け、特に民生部門でのCO<sub>2</sub>排出量が増加している。基準年（1990年度）の総排出量と比べ、3.6%上回っているものの、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た場合、基準年の総排出量と比べ、4.1%

<sup>8</sup> 実際の排出量に、森林吸収量の目標、政府による京都メカニズムの活用による排出削減予定量及び自主行動計画の目標達成等のため民間事業者等が政府口座に移転した京都メカニズムクレジット（2008～2010年度の合計で約1.7億トン）を加味した場合、排出量の合計は約33億7,000万トンとなる。第一約束期間において6%削減約束を達成するために必要な3か年の排出量の合計（35億5,700万トン）を下回っている状況。

下回っている。

図 3-1 我が国の温室効果ガス排出量



出所) 環境省

第一約束期間5カ年を通しての目標達成の見通しに関しては、平成23年3月に発生した東日本大震災後の原子力発電の稼働状況、節電等による電力需要の状況、経済活動の状況等の予見が困難な要因に大きく影響を受けるため、平成23年12月の「京都議定書目標達成計画の進捗状況の点検」実施時点では、見通しを示すことが困難という結論が示されている。

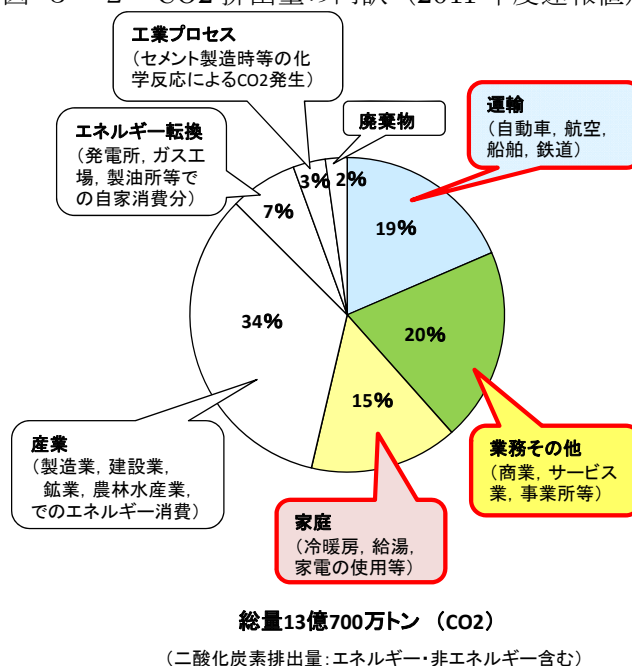
国際社会では、ポスト京都議定書に向けた議論が始まっている。2012年12月に開催された第18回締約国会議(COP18)では、我が国は不参加ではあるものの、京都議定書の第二約束期間が2013～2020年の8年間となることが決まった。また、2020年以降の中国やインドといった新興国等すべての国を対象とした新枠組について、2015年の策定に向けて今後も議論を行うこととなった。

また近年、世界ではグリーン成長に関する議論も活発化しており、2011年5月には経済協力開発機構(OECD)が「グリーン成長戦略報告書」を発表し、経済的な成長を実現しながら我々の暮らしを支える自然資源と自然環境の恵みを受け続ける(グリーン成長)ために、生産性の向上、環境問題に対処するための投資の促進や技術の革新、新しい市場の創造、投資家の信頼、マクロ経済条件の安定等が必要であることを示している。我が国でも「日本再生戦略」において、3つの重点分野の1つであるグリーン(エネルギー・環境)を推進する戦略として、「グリーン成長戦略」が最重点戦略として位置づけられている。本戦略では、特にエネルギーの低炭素化に着眼し、これまで別の産業と分類されてきたエネルギー、自動車、住宅、都市開発、医療などを横串に展開しグリーン成長を社会の大変革につなげるのが目指されている。

## ② CO2 排出量の部門別内訳

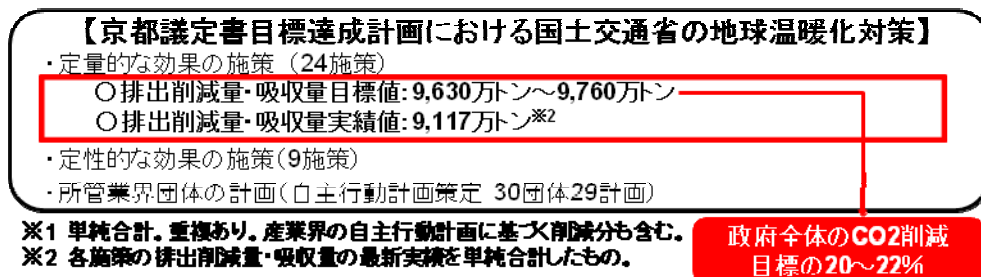
我が国全体の CO2 排出量の 54%を民生部門・運輸部門が占めており、低炭素社会の実現に向けて国土交通省が果たすべき役割は大きい。また、京都議定書目標達成計画では、政府全体の CO2 削減目標の約 2 割を国土交通省の対策が占めており、そのうち約 65%を自動車単体対策と住宅・建築物の省エネ性能の向上が占めている。

図 3-2 CO2 排出量の内訳 (2011 年度速報値)



出所) 環境省

図 3-3 京都議定書目標達成計画における国土交通省の地球温暖化対策



### 1) 民生部門 (業務その他部門、家庭部門)

2011 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 4,700 万トンであり、基準年と比べると 50.6%増加している。また、前年度と比べると 14.0%増加している。家庭部門の CO2 排出量は 1 億 8,900 万トンであり、基準年と比べると 48.1%増加した。また、前年度と比べると 9.7%増加している。

基準年度からの排出量の増加については、業務部門 (事業所ビル、卸小売業等) の床面積

の増加や、家庭部門の世帯数の増加等により電力消費が大きく増加したこと等が一因として考えられている。また、前年度からの排出量の増加は、火力発電の増加による電力排出原単位の悪化等により、電力消費に伴う排出量が同比 24.1% (2,970 万 t-CO<sub>2</sub>) 増加したこと等による。

## 2) 運輸部門

2011 年度の運輸部門（自動車等）の CO<sub>2</sub> 排出量は速報値で 2 億 3,000 万トンであり、基準年と比べると 5.8%増加しており、前年度と比べると 0.8%減少している。

前年度からの排出量の減少は、自家用乗用車からの排出量が前年度比 1.3%(150 万 t-CO<sub>2</sub>) 及び貨物自動車・トラックからの排出量が同比 1.2%(100 万 t-CO<sub>2</sub>) 減少したこと等による。

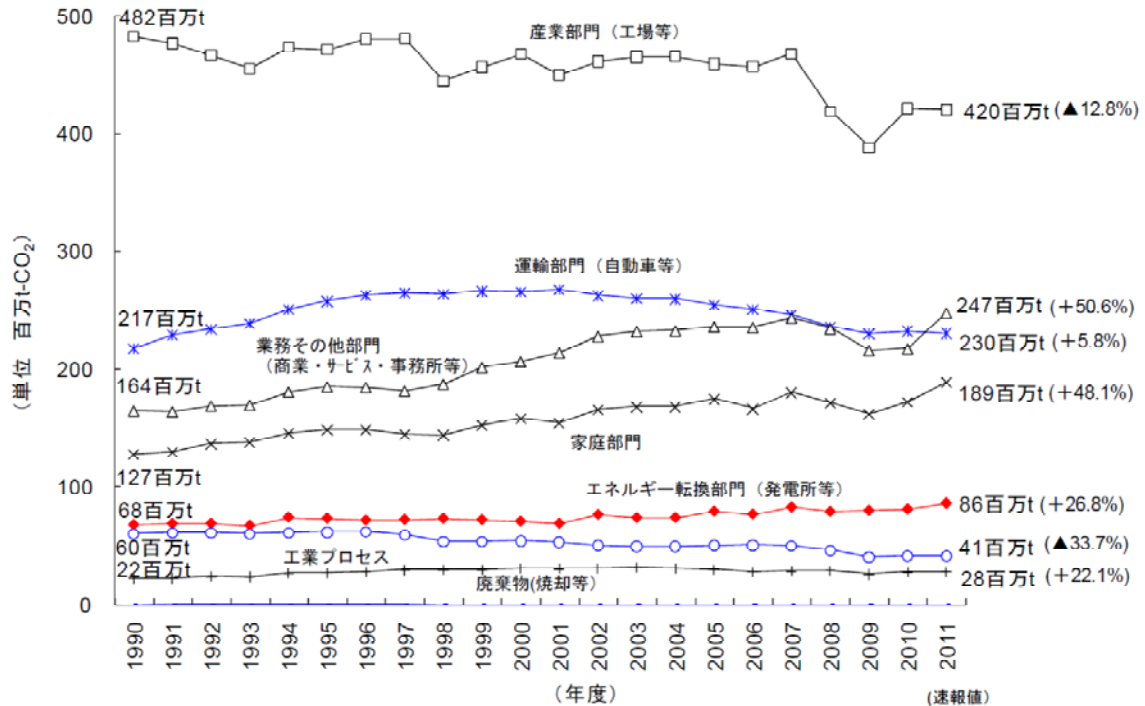
表 3-1 温室効果ガス排出量の基準年及び前年度との比較

	京都議定書の 基準年[シェア]	2010年度 (基準年比)	前年度からの 変化率	2011年度(速報値) (基準年比) [シェア]
合計	1,144 [100%]	1,192 (+4.2%)	→ <+4.1%> →	1,242 (+8.5%) [100%]
小計	1,059 [92.6%]	1,123 (+6.1%)	→ <+4.4%> →	1,173 (+10.7%) [94.4%]
エネルギー 起源	産業部門 (工場等)	482 [42.1%]	→ <-0.2%> →	420 (-12.8%) [33.9%]
	運輸部門 (自動車等)	217 [19.0%]	→ <-0.8%> →	230 (+5.8%) [18.5%]
	業務その他部門 (商業・サービス・事業所等)	164 [14.4%]	→ <+14.0%> →	247 (+50.6%) [19.9%]
	家庭部門	127 [11.1%]	→ <+9.7%> →	189 (+48.1%) [15.2%]
	エネルギー転換部門 (発電所等)	67.9 [5.9%]	→ <+6.1%> →	86.1 (+26.8%) [6.9%]
非 エネルギー 起源	85.1 [7.4%]	68.9 (-19.0%)	→ <+0.3%> →	69.1 (-18.8%) [5.6%]
工業プロセス	62.3 [5.4%]	41.2 (-33.9%)	→ <+0.4%> →	41.3 (-33.7%) [3.3%]
廃棄物(焼却等)	22.7 [2.0%]	27.7 (+21.9%)	→ <+0.2%> →	27.7 (+22.1%) [2.2%]
燃料からの漏出	0.04 [0.0%]	0.03 (-9.5%)	→ <-1.9%> →	0.03 (-11.2%) [0.0%]

(単位:百万t-CO<sub>2</sub>)

出所) 環境省

図 3-4 CO2 の部門別排出量（電気・熱配分後）の推移



(カッコ内の数字は各部門の 2011 年度排出量の基準年排出量からの変化率)

出所) 環境省

### 低炭素社会の実現に向けた政府全体の動き

#### 1) 「低炭素社会づくり行動計画」の策定 (平成 20 年 7 月閣議決定)

- 福田ビジョンの実現に向け、具体的な目標及びこれを実現するべく政策項目ごとの施策を明示。
- 国別総量目標の設定から途上国への技術支援、原子力利用等を含む包括的な施策を提示。
  - ◆ 目標
    - ・ 2050 年までに計画発表時 (平成 20 年) 比で 60~80%の削減を行う。
    - ・ 世界全体の排出量を 10~20 年以内程度の間ピークアウトさせる。
  - ◆ 主な施策
    - ・ 公平・公正な次期の枠組み作り
    - ・ 国別総量目標の設定
    - ・ 環境・省エネルギー技術やコベネフィットによる途上国支援
    - ・ クールアース・パートナーシップの推進
    - ・ 多国間基金の設立
  - ◆ 具体的な取組
    - ・ 革新的技術の導入
    - ・ 太陽光発電や省エネランプ等の既存技術の普及
    - ・ 原子力発電の推進
    - ・ 排出量取引やグリーン税制等の仕組み

- ・ 低炭素都市づくり

## 2) 「地球温暖化対策のための税」の導入（平成 23 年 7 月閣議決定）

- 全化石燃料に対してCO2 排出量に応じた税率（289 円/CO2-t）を既存の石油石炭税に上乗せして課税する。
- 経済的インセンティブによって化石燃料に由来する CO2 の排出抑制を進め、同時にその税金をエネルギー起源 CO2 排出抑制施策に充当することで対策を強化。
- 省エネルギー・地球温暖化対策に取り組む中、東日本大震災等によって原子力への依存度低減も同時に図る流れが強くなったことが背景にある。
- 一定の分野や産業に過重な負担となることを避けるため、一定の免税・還付措置も用意されている。また税率は段階的に設定されており、3年半かけて3段階に分けて引き上げられる。

## 3) 「都市の低炭素化の促進に関する法律」の施行（平成 24 年 9 月 公布）

- 民間投資を積極的に活用し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利用促進を軸に官民が連携した低炭素まちづくり等を促進し、同時に住宅市場及び地域経済活性化を図る。

### ◆ 具体的な施策

- ・ 病院・福祉施設、共同住宅等の集約整備など都市機能の集約化
- ・ 低炭素建築物の認定制度等による建築物の省エネ化
- ・ 公共交通機関の利便増進、貨物運送の共同化等による利用の促進と合理化
- ・ 緑地・樹林地の管理者へのサポート等、緑地の保全及び緑化の推進
- ・ 下水熱利用、都市公園・港湾等における占用許可の特例等による未利用エネルギーの促進

## 4) 「国土交通省の中期的地球温暖化対策」の中間とりまとめ（平成 24 年 4 月公表）

- 国土交通省の 2013 年以降の地球温暖化対策を下記の 3 つの視点から体系化。
- 都市・地域の低炭素化やグリーン成長をキーワードに、次世代自動車の開発や交通機関のエネルギー効率向上、住宅・建築物の省エネ対策等に関して具体的な施策を展開。気候変動に係る研究の推進、観測・監視体制の強化等も対象としている。

### ◆ 国土交通省の中期的地球温暖化対策の 3 つの視点

- ・ 地域の特性に応じた低炭素まちづくり
- ・ 東日本大震災以後のエネルギー制約への対応と望ましいエネルギーシステムの構築
- ・ ライフスタイル・ワークスタイルの変化を促す地球温暖化対策

### ◆ 個別の施策（13 分野）

#### 1. 環境対応車の開発・普及促進

- 野心的な燃費基準の策定、次世代大型車の開発・実用化促進、税制・補助金等による環境対応車の更なる普及



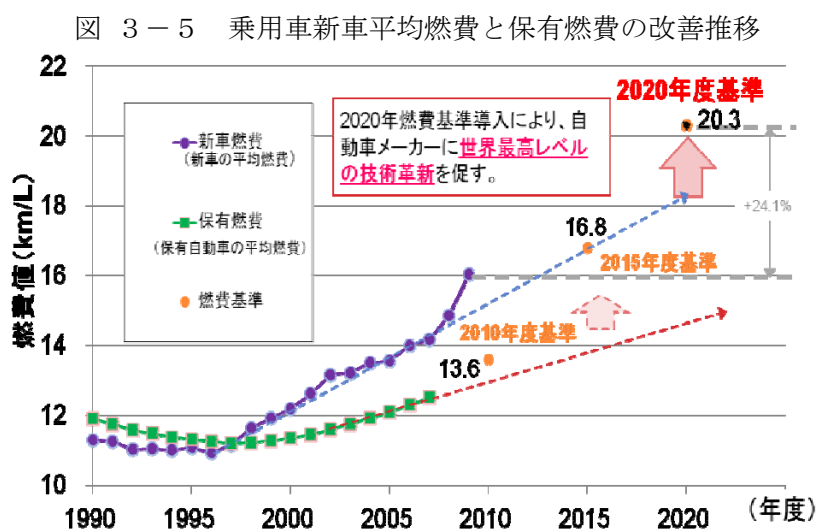
2. 自動車の最適な利活用の推進  
環境にやさしい自動車の使い方、運送事業者の環境取組を加速するための仕組みづくり、環境対応車を活用したまちづくり、自動車と家庭等の一体的エネルギー管理
3. 交通流対策等
4. 物流の効率化等  
モーダルシフト、荷主と物流事業者の協働による省 CO2 化の推進、貨物の陸上輸送距離の削減、ゼロエミッションポート施策の推進、グリーン経営認証制度、トラック輸送の効率化 等
5. 公共交通機関の利用促進等  
鉄道・バスの利便性向上、エコ通勤 等
6. 鉄道・船舶・航空のエネルギー消費効率の向上
7. 住宅・建築物の省エネ対策  
学校や住宅のゼロエネルギー化の推進、中小工務店の技術向上支援、省エネ性能の評価・表示の充実、既存ストックの省エネ対策の推進 等
8. 低炭素都市づくりの推進  
集約型都市構造化、エネルギーの面的な利用の促進
9. 下水道施設における対策  
下水汚泥のバイオガス利用・固形燃料化、下水熱利用、下水道施設の省エネ対策、下水汚泥焼却施設の温室効果ガス削減
10. 官庁施設における取組  
先導的な官庁施設のゼロエネルギー化や木材利用の推進
11. 新エネルギー・新技術の開発、普及・促進  
洋上風力発電の推進
12. 温室効果ガス吸収源対策  
都市緑化の推進及び緑地の保全 等
13. その他の温室効果ガス排出削減対策  
建設施工分野における低燃費・低炭素型建設機械の普及、広域圏における低炭素型国土形成、気候変動に係る研究の推進、観測・監視体制の強化、国際協力の推進 等

## (2) 主な取組の実施状況

国土交通省では、低炭素社会の実現に向けて幅広い対策・施策を実施してきた。これらのうち、次世代自動車の普及促進、住宅・建築物の省エネ性能の向上の状況を以下に示す。なお、これら以外の対策・施策については、参考資料に掲載する。

### ① 次世代自動車の普及促進

経済産業省と協働し、省エネ法に基づく自動車燃費基準(トップランナー基準)を設定し、随時の見直しを実施してきた。具体的には、2020年燃費基準を野心的な値に設定し、自動車メーカーに世界最高レベルの技術革新を促している。



また、環境性能に応じた税制優遇措置や補助制度を導入することにより、環境対応車の開発・普及促進を図った。税制優遇措置については、ガソリン自動車等に対する燃費性能に応じた減免措置(エコカー減税等)により技術革新を誘発した。補助制度については、環境性能に優れた自動車を取得する場合等に一定額の補助を実施した(環境対応車の導入補助)。

図 3-6 次世代自動車の例



ハイブリッド自動車



電気自動車



圧縮天然ガス(CNG)自動車

### ② 住宅・建築物の省エネ性能の向上

近年の業務部門・家庭部門のCO2排出量の増加傾向等に対応し、法律・税制・予算等による総合的な対策を講じることにより、省エネ性能の高い住宅・建築物の普及を促進してきた。

図 3-7 住宅・建築物の省エネ性能の向上に係る法律

**法律**

- 一定の大規模建築物(床面積 2,000 m<sup>2</sup>以上)に加え、中小規模の建築物(床面積 300 m<sup>2</sup>以上 2,000 m<sup>2</sup>未満)について、省エネ措置の届出等を義務付け。
- 都市の低炭素化の促進に関する法律の施行(認定低炭素住宅制度の創設(住宅ローンに係る所得税等の軽減措置の実施))
- 省エネルギー基準の見直し(一次エネルギー消費量による評価)【非住宅 H25.4.1、住宅 H25.10.1 施行】。

【認定低炭素住宅のイメージ】

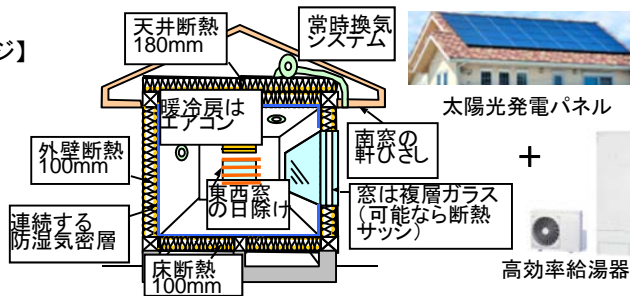


図 3-8 住宅・建築物の省エネ性能の向上に係る税制・予算等

**税制・予算等**

- 住宅エコポイントによるエコ住宅の新築やエコリフォームの推進。
- フラット 35S により、優良な住宅について金利引下げ措置を実施。
- 省 CO<sub>2</sub>の実現性に優れたリーディングプロジェクトや省エネ改修に対する支援を実施。

【建築物の省 CO<sub>2</sub> 技術導入のイメージ】

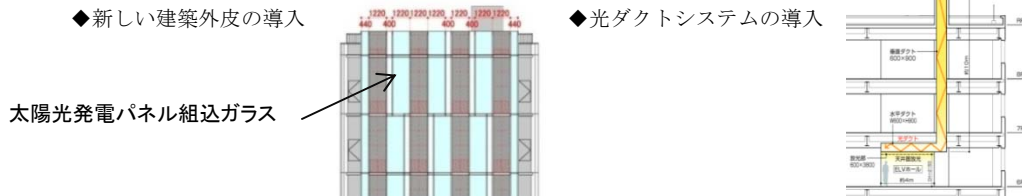


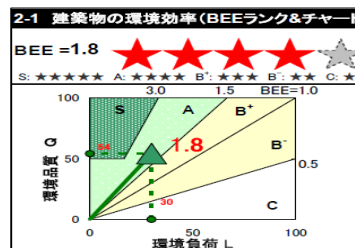
図 3-9 住宅・建築物の省エネ性能の向上に係る表示制度

**表示制度**

- 住宅性能表示制度の普及促進。
- 総合的な環境性能評価手法 (CASBEE) の 開発・普及。

CASBEE による届出制度導入地方公共団体数: 24  
平成 24 年 3 月末までの同制度届出実績: 8708 件

【CASBEE の評価結果のイメージ】



### (3) 主な目標の達成状況

#### ① 京都議定書目標達成計画の進捗状況

京都議定書目標達成計画における国土交通省の地球温暖化対策（24 施策）の排出削減量目標値は 9,666 万トン～9,800 万トン（2010～2011 年度）と設定されており、実績値は 9,117 万トン（2007～2011 年度）である。分類別に見ると、産業部門（建設施工分野）が目標値 20 万トンに対して実績値 22 万トン、低炭素型の都市・地域デザインが目標値 0.6～2.8 万トンに対して実績値 0.8～3.6 万トンとともに目標を上回る成果を上げた。

表 3-2 京都議定書目標達成計画における国土交通省の地球温暖化対策（定量的な効果の施策）

対策名	排出削減量(万t-CO <sub>2</sub> ) <sup>9</sup>	
	最新の実績 (2007～2011 年度)	目標 (2010～2011 年度)
エネルギー起源 CO <sub>2</sub>	8,928	9,466～9,600
○運輸部門	5,353	5,556～5,688
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)	145	139
2 自動車単体対策	2,252	2,470～2,550
3 高速道路での大型トラックの最高速度の抑制	84.6	49.1～101
4 高速道路の多様で弾力的な料金施策	24	20+ $\alpha$
5 自動車交通需要の調整	28.9	30
6 高度道路交通システム(ITS)の推進(ETC)	22	20
7 高度道路交通システム(ITS)の推進(VICS)	246	245
8 路上工事の縮減	65	69
9 ボトルネック踏切等の対策 <sup>10</sup>	17	25
10 海運グリーン化総合対策 <sup>10</sup>	111	136
11 鉄道貨物へのモーダルシフト <sup>10</sup>	-12.5	88
12 トラック輸送の効率化	1,469	1,389
13 国際貨物の陸上輸送距離削減	233	262
14 省エネに資する船舶の普及促進	2	1.14
15 公共交通機関の利用促進	361	375
16 鉄道のエネルギー消費効率の向上	107	44
17 航空のエネルギー消費効率の向上	202	194
○業務・家庭部門	3,553	3,890
18 住宅の省エネ性能の向上 <sup>10</sup>	720	930
19 建築物の省エネ性能の向上	2,770	2,870
20 下水道における省エネ・新エネ対策の推進 <sup>10</sup>	63	90
○産業部門(建設施工分野)	22	20
21 建設施工分野における低燃費型建設機械の普及	22	20
○低炭素型の都市・地域デザイン	0.8～3.6	0.6～2.8
22 緑化等ヒートアイランド対策による熱環境改善を通じた都市の低炭素化	0.8～3.6	0.6～2.8
一酸化二窒素	80	126
23 下水污泥焼却施設における燃焼の高度化 <sup>10</sup>	80	126
温室効果ガス吸収源対策	105	74
24 都市緑化等の推進 <sup>10</sup>	105	74
国土交通省合計	9,117	9,666～9,800

<sup>9</sup> 「24 都市緑化等の推進」は吸収量を表示

<sup>10</sup> 印は、2000～2011 年度までの実績の把握を行い、京都議定書目標達成計画策定時の見込に照らした実績のトレンド等を評価した結果、実績のトレンドが計画策定時の見込と比べて低いと評価された対策・施策

主な対策・施策の進捗状況の評価（運輸部門、民生部門ほか）は、以下の通りである。

## 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）

EMSモデル事業<sup>11</sup>に対する支援等によりエコドライブの取組を推進、高度GPS-AVMシステム<sup>12</sup>の整備支援等を実施し、エコドライブの普及促進を図る施策であり、対策評価指標<sup>13</sup>に対する実績のトレンドは概ね見込み通りとなっている。

(2) 自動車単体対策

グリーン税制等の自動車燃費向上に対するインセンティブ付与施策による次世代自動車の普及、平成 22 年燃費基準からの更なる低燃費化を図る施策であり、乗用車等について次期基準である平成 27 年度基準を策定したとともに、重量車においても平成 27 年度基準を策定したことから、平成 22 年度基準からの更なる低燃費化を図った。また、追加的施策として、平成 21～23 年度において、経済対策の一環として次世代自動車に対する補助（エコカー補助金等）を実施した。

これらの対策により、対策評価指標に対する実績のトレンドは概ね見込み通りとなっている。

(3) 高速道路での大型トラックの最高速度の抑制

大型トラック（車両総重量 8 トン以上又は最大積載量 5 トン以上）に対し、90 km/h 以上で走行できないようにする装置を義務付ける施策であり、対策評価指標に対する実績のトレンドは概ね見込み通りとなっている。

### ii) 交通流対策

(1) 自動車交通需要の調整

2008 年に指定した自転車通行環境整備モデル地区の取組等を踏まえ、自転車道等の整備を推進し、自転車の利用を促進する施策であり、対策評価指標に対する実績のトレンドは概ね見込み通りとなっている。

---

<sup>11</sup> EMS（エコドライブ管理システム：Eco-drive Management System）は、トラック・バス等の運行において、エコドライブを計画的かつ継続的に実施するとともに、その運行状況について客観的評価や指導を一体的に行う仕組み。EMS モデル事業は国土交通省による EMS の構築・普及を目的とした事業であり、運送事業者を対象として実施にかかる指導及び助言を実施するとともに有効性や効果的な実施方法を明らかにすることを目指している。

<sup>12</sup> GPS-AVM システム(Global Positioning System-Automatic Vehicle Monitoring System)は、GPS を活用して自動車の位置情報等を把握・管理するためのシステム。タクシー事業等においてより効率的な配車を可能にする等、環境を配慮した使い方が期待されている。

<sup>13</sup> 施策の効果及び進捗状況を評価するための指標であり、本施策においては①エコドライブ関連機器の普及台数、②高度 GPS-AVM システム車両普及率が用いられている。

(2) 高度道路交通システム（ITS）の促進（ETC）

マイレージ割引や時間帯割引等の多様な弾力的な料金割引の実施等により ETC の普及を推進する施策であり、実績のトレンドは対策評価指標を上回る水準で推移している。

(3) 高度道路交通システム（ITS）の促進（VICS）

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、VICS の普及を推進する施策であり、対策評価指標に対する実績のトレンドは概ね見込み通りとなっている。

(4) 路上工事の縮減

関係者間（占有企業者等）の工事調整による共同施工の実施や集中工事、年末・年度末の工事抑制等により路上工事の縮減する施策であり、対策評価指標に対する実績のトレンドは概ね見込み通りとなっている。

(5) ボトルネック踏切等の対策

連続立体交差事業等によりボトルネック踏切等の除去等を行い、踏切及び周辺の渋滞損失時間を削減する施策であり、対策評価指標に対する実績のトレンドが見込みと比べて低い。

iii) 物流の効率化

(1) 海運グリーン化総合対策

トラック輸送から海上輸送へのモーダルシフトの推進、船舶の燃費性能を評価する指標の活用による省エネ船舶の普及促進等により、内航海運の競争力強化等を図る施策であり、対策評価指標に対する実績のトレンドは、平成 19 年度までは概ね見込みどおりとなっていたが、世界同時不況等による物流量全体の落ち込みを受け、平成 20、21 年度の数値は見込みと比較して低い。直近の実績は高水準となっており、各年度の指標の変動幅が大きいため、今後の動向の注視が必要である。

(2) 鉄道貨物へのモーダルシフト

CO2 排出量削減等の環境負荷低減に資する、鉄道貨物輸送へのモーダルシフトを促進する施策であり、対策評価指標に対する実績のトレンドは平成 19 年度までは概ね見込みどおりとなっていたが、世界同時不況や東日本大震災の影響による物流量全体の落ち込みを受け、鉄道貨物輸送量が落ち込んでおり、平成 20 年度以降数値は見込みと比較して低い。近年は、鉄道貨物輸送量が徐々に回復する傾向となっていることから、今後の動向の注視が必要である。引き続き、鉄道輸送用 31 フィートコンテナ導入等に対する支援を実施することとしている。

(3) トラック輸送の効率化

車両の大型化及びトレーラー化を推進するとともに、効率の悪い自家用トラックから、より効率の良い営業用トラックへの転換（自営転換）を推進することにより、帰り荷の確保等による積載率の向上を図る施策であり、対策評価指標に対する実績のトレンドは概ね見込み通りとなっている。

#### (4) 国際貨物の陸上輸送距離削減

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する施策であり、対策評価指標に対する実績のトレンドは概ね見込み通りとなっている。

#### (5) 省エネに資する船舶の普及促進

環境にやさしく騒音レベルも低いスーパーエコシップの建造を支援する施策であり、対策評価指標に対する実績のトレンドは概ね見込み通りとなっている。

### 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

鉄道新線整備、都市部におけるLRT<sup>14</sup>やBRT<sup>15</sup>の導入、乗継の改善等、総合的に支援し、また、通勤交通マネジメントについては、従業員の通勤手段をマイカーから公共交通等に転換することを促すため、事業所に対するアンケートやアドバイザーの派遣等の支援を行う施策であり、対策評価指標に対する実績のトレンドは概ね見込み通りとなっている。

#### (2) 鉄道のエネルギー消費効率の向上

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り、実績のトレンドは対策評価指標を上回る水準で推移している。

#### (3) 航空のエネルギー消費効率の向上

航空交通システムの高度化による運行の効率化、環境に優しい空港の実現を目指したエコエアポートの推進等を行う施策であり、実績のトレンドは対策評価指標を上回る水準で推移している。

## 2) 業務・家庭部門

#### (1) 住宅の省エネ性能の向上

一定規模以上の住宅の新築時等における省エネ措置の届出の義務付け等を内容とする省エネ法的確な執行を図るとともに、融資・補助等による支援を行うことにより、住宅の省エネ性能の向上を推進する施策であり、対策評価指標に対する実績のトレンドは見込みと比べて低い。

追加的対策として、新築住宅の省エネ基準への適合義務化に向けた円滑な環境整備や既存住宅の省エネ改修への支援等を行うこととしている。

---

<sup>14</sup> LRT とは、ライトレールトランジット(Light Rail Transit)の略で、従来の路面電車の走行環境、車両等をグレードアップさせた、人や環境に優しく経済性に優れた公共交通システム。低床式車両(LRV)の活用や電停の改良によるバリアフリー化、定時性や速達性、快適性などの面で優れた特徴を有し、公共交通ネットワークの充実や都市内交通の円滑化といった効果も期待されている。

<sup>15</sup> BRT とはバス・ラピッド・トランジット(Bus Rapid Transit)の略であり、連節バス、PTPS (公共交通優先システム)、バス専用走行空間等を組み合わせることで速達性・定時性を確保し、基幹公共交通としての明示性を高めた、高次の機能を備えたバスシステム。

## (2) 建築物の省エネ性能の向上

一定規模以上の建築物の新築時等における省エネ措置の届出の義務付け等を内容とする省エネ法的確な執行を図るとともに、融資・補助等による支援を行うことにより、建築物の省エネ性能の向上を推進する施策であり、対策評価指標に対する実績のトレンドは概ね見込み通りとなっている。

追加的対策として、新築建築物の省エネ基準への適合義務化に向けた円滑な環境整備や既存建築物の省エネ改修への支援等を行うこととしている。

## (3) 下水道における省エネ・新エネ対策の推進

下水道管理者に対し、下水道における温暖化防止対策の計画策定のためのガイドラインの提示等の技術的支援、財政的支援を実施する施策であり、対策評価指標に対する実績のトレンドは見込みと比較して低い。

追加的対策として、下水道革新的技術実証事業の推進や「下水汚泥エネルギー化技術ガイドライン（案）」の周知を図ることとしている。

## (4) 緑化等ヒートアイランド対策による熱環境改善を通じた都市の低炭素化

屋上緑化の推進等ヒートアイランド対策による熱環境改善を通じた省 CO2 化を図る施策であり、対策評価指標に対する実績のトレンドは概ね見込み通りとなっている。

## 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

低燃費型建設機械指定制度を創設、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する施策であり、対策評価指標に対する実績のトレンドは概ね見込み通りとなっている。

## 4) 一酸化二窒素対策（下水道）

### ○ 下水汚泥焼却施設における燃焼の高度化

高温焼却を実施する下水道管理者に対する焼却炉の新設・更新等への財政支援、下水道管理者に対する高温焼却化による N2O 削減効果に関する情報発信を実施する施策であり、対策評価指標に対する実績のトレンドは見込みと比較して低い。

追加的対策として、高温焼却の実施に向けた行動計画を踏まえた取組の実施を促すとともに、引き続き、焼却炉の新設・更新等の財政支援を行うこととしている。

## 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、港湾その他の公共公益施設での緑地空間の確保、民間開発



に伴う緑の確保、「都市緑化月間」等の緑の創出に関する普及啓発等により、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する施策であり、実績のトレンドは対策評価指標を上回る水準で推移している。

以上の他、定性的な効果の施策が9施策<sup>16</sup>実施され、所管業界団体の計画(自主行動計画)が30団体・29計画策定されている。

## ② 政策チェックアップ業績目標の達成状況

政策チェックアップ業績目標の達成状況について以下に示す。

### 1) 次世代自動車

エコカー減税をはじめとする税制優遇措置や助成制度等の施策により、新車販売に占める次世代自動車の割合において業績値は14.7%(平成23年度)となり、業績指標による評価はAを獲得した。これは目標に掲げた15.0%(平成27年度)に迫る数値であり、順調に成果が得られている。京都議定書目標達成計画における削減目標(平成21年度までに2,470~2,550万トン)についても、平成12年度~平成21年度までの累計で、2,252万トンのCO2を削減した。新車販売に占める次世代自動車割合を平成32年までに最大50%という日本再生戦略に掲げられている目標達成に向けて、世界最高レベルの燃費性能を促すとともに、次世代自動車導入支援等に継続的に取り組むこと等が期待される。

表 3-3 業績目標の達成状況(次世代自動車)

業績指標	業績目標			
	評価 <sup>17</sup>	初期値 (目標値設定年度)	業績値 (年度)	目標値 (目標年度)
新車販売に占める 次世代自動車の割合	A	—	14.70% (平成23年度)	15.00% (平成27年度)

### 2) 住宅・建築物

エネルギーの使用の合理化に関する法律に基づく届出がなされた新築住宅における省エネ基準達成率(平成11年基準)は45%(平成23年度実績)となっており、実績のトレンドは見込みに比べて低い状況である。一方、新築建築物については73%(平成23年度実績)となっており、概ね見込み通りのトレンドを推移している。

今後、ネットゼロエネルギーハウス標準化・ネットゼロエネルギービル実現、中古住宅省エネリフォーム倍増、新築住宅における省エネ基準達成率100%という日本再生戦略に掲げられた平成32年までの目標達成に向け、省エネ基準適合義務化に向けた環境整備や既存住

<sup>16</sup> 「集約型都市構造の実現」、「街区・地区レベルにおける対策」、「エネルギーの面的な利用の促進」、「住宅の長寿命化の取組」、「環境的に持続可能な交通(EST)の普及展開」、「荷主と物流事業者の協働による省CO2化の推進」、「グリーン経営認証制度」、「気候変動に係る研究の推進、観測・監視体制の強化」及び「地球温暖化対策の国際的連携の確保、国際協力の推進」の9施策。

<sup>17</sup> A: 指標の実績値が、目標を達成している又は目標達成に向けた成果が得られていることを示している。  
B: 指標の実績値が、目標達成に向けた成果が得られていないことを示している。

宅・建築物の省エネ改修支援等、施策の充実及び強化が期待される。

表 3-4 業績目標の達成状況（住宅・建築物）

業績指標	業績目標			
	評価	初期値 (目標値設定年度)	業績値 (年度)	目標値 (目標年度)
住宅、建築物の省エネルギー化 (①エネルギーの使用の合理化に関する法律に基づく届出がなされた新築住宅における省エネ基準(平成11年基準)達成率、②一定の新築建築物における次世代省エネ基準(平成11年度基準)達成率)	①B	①42%(平成22年度)	①45%(平成23年度)	①70%(平成27年度)
	②A	②71%(平成22年度)	②73%(平成23年度)	②85%(平成27年度)

### 3) その他

上述以外にも、目標達成に向けた成果が得られていると評価できる施策・対策は複数領域において見られる。例えば、地区・街区レベルにおける包括的な都市環境対策に取り組んでいる都市数は、平成19年度には3都市しかなかったものの、平成23年度には29都市まで増加し、目標とする30都市(平成24年度)の達成を目前にしている。また、革新的な船舶の省エネ技術の研究開発において、年度評価における採択案件の採点平均値は実績値で90%(平成23年度)となっており、これは目標の80%(平成24年度)を上回る数値である。

一方、実績のトレンドが計画策定時の見込みと比べて低いと評価された個別対策・施策として、住宅の省エネ性能の向上やモーダルシフト、下水道における省エネ・新エネ対策の推進等が挙げられる。例えばモーダルシフトに関する指標では、「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量」が平成19年度までは概ね見込み通りの実績となっていたが、世界同時不況等による物流量全体の落ち込みを受け、目標36億トンキロ増(平成24年度)に対しマイナス5億トンキロ(平成23年度)と下回りB評価となっている。これらのB評価とされた施策の主な課題としては、特定輸送事業者に対する実態に即した指導の実施等の法の運用、ポータルサイトのアクセス機会向上策の検討、荷主と物流事業者の連携強化等のモーダルシフトの一層の促進策の検討等が挙げられる。

表 3-5 業績目標の達成状況（低炭素社会の実現）

業績指標	業績目標			
	評価	初期値 (目標値設定年度)	業績値 (年度)	目標値 (目標年度)
新車販売に占める次世代自動車の割合(再掲)	A	—	14.70% (平成23年度)	15.00% (平成27年度)
特定輸送事業者 <sup>18</sup> の省エネ改善率(①特定貨物輸送事業者、②特定旅客輸送事業者、③特定航空輸送事業者)	①A ②B ③B	—	①-1.30% (平成23年度) ②+0.04% (平成23年度) ③-0.39% (平成23年度)	①前年度比-1% ②前年度比-1% ③前年度比-1% (平成19年度以降 毎年度)

<sup>18</sup> 一定規模以上の輸送能力を有する輸送事業者をいう。(例：旅客鉄道・貨物鉄道：300両以上、貨物自動車：200台以上等)

業績指標	業績目標			
	評価	初期値 (目標値設定年度)	業績値 (年度)	目標値 (目標年度)
環境ポータルサイトへのアクセス件数	B	平均約 5,478 件/月 (年度平均) (平成 19 年度)	平均約 3,266 件/月 (年度平均) (平成 23 年度)	1 万件/月(年度平均) (平成 23 年度)
建設工事用機械機器による環境の保全(①PM、②NOx、③ハイブリッド型建設機械の普及)	①A ②A ③A	①0.3 千 t (平成 18 年度) ②8.3 千 t (平成 18 年度) ③200 台 (平成 21 年度)	①2.8 千 t 削減 (平成 21 年度) ②57.0 千 t 削減 (平成 21 年度) ③960 台 (平成 23 年度)	①3.5 千 t (平成 23 年度) ②74.0 千 t (平成 23 年度) ③1200 台 (平成 26 年度)
重量車の平均燃費向上率(平成 14 年度比)	A	6.7% (平成 20 年度)	9.2% (平成 22 年度)	12% (平成 27 年度)
モーダルシフトに関する指標(①トラックから鉄道コンテナ輸送にシフトすることで増加する鉄道コンテナ輸送量、②トラックから海上輸送へシフトすることで増加する海上輸送量(自動車での輸送が容易な貨物(雑貨)量))	①B ②B	①23 億トンキロ増 (平成 19 年度) ②301 億トンキロ (平成 19 年度)	①5 億トンキロ減 (平成 23 年度) ②315 億トンキロ (平成 22 年度)	①36 億トンキロ増 (平成 24 年度) ②320 億トンキロ (平成 24 年度)
地区・街区レベルにおける包括的な都市環境対策に取り組んでいる都市数	A	3 都市 (平成 19 年度)	29 都市 (平成 23 年度)	30 都市 (平成 24 年度)
年度評価における採択案件の採点の平均値(革新的な船舶の省エネルギー技術の研究開発に係る指標)	A	-	90% (平成 23 年度)	80% (平成 24 年度)
省エネルギー化指針等が策定された電気通信施設数	A	0 種類 (平成 21 年度)	2 種類 (平成 23 年度)	5 種類 (平成 25 年度)
都市再生誘発量 <sup>19</sup>	A	3,878hA (平成 18 年度)	9,200hA (平成 23 年度)	9,270hA (平成 23 年度)
住宅、建築物の省エネルギー化(①エネルギーの使用の合理化に関する法律に基づく届出がなされた新築住宅における省エネ基準(平成 11 年基準)達成率、②一定の新築建築物における次世代省エネ基準(平成 11 年度基準)達成率)(再掲)	①B ②A	①42% (平成 22 年度) ②71% (平成 22 年度)	①45% (平成 23 年度) ②73% (平成 23 年度)	①70% (平成 27 年度) ②85% (平成 27 年度)
三大都市圏環状道路整備率	B	53% (平成 19 年度)	56% (平成 23 年度)	69% (平成 24 年度)
ETC 利用率	A	76% (平成 19 年度)	88% (平成 23 年度)	85% (平成 24 年度)
開かずの踏切等の踏切遮断による損失時間	B	約 132 万人・時/日 (平成 19 年度)	約 128 万人・時/日 (平成 23 年度)	約 1 割削減(約 118 万人・時/日)(平成 24 年度)
①減失住宅の平均築後年数 ②住宅の減失率	①B ②A	①約 27 年 (平成 20 年) ②約 7.0% (平成 15~20 年)	①約 27 年 (平成 20 年) ②約 7.0% (平成 15~20 年)	①約 35 年 (平成 27 年) ②約 6.5% (平成 22~27 年)
下水道バイオマスリサイクル率	B	約 22%	約 24%	約 39%

<sup>19</sup> 都市再生総合整備事業や都市再生区画整理事業といった基盤整備等により、民間事業者等による都市再生に係る投資が可能となった面積の合計を計上した指標。

業績指標	業績目標			
	評価	初期値 (目標値設定年度) (平成 19 年度)	業績値 (年度) (平成 22 年度)	目標値 (目標年度) (平成 24 年度)

### ③ ①及び②を踏まえた目標達成状況の総括的評価

京都議定書目標達成計画の進捗状況と、政策チェックアップ業績目標の達成状況を総括すると、総量としてのCO2排出量の削減については、国土交通省の排出削減目標9,666万トン～9,800万トン(2010～2011年度)に対して最新の実績値は9,117万トン(2007～2011年度)と目標を達成するに至っていない。

目標達成計画の分野別では、運輸部門、産業部門、低炭素型の都市・地域デザイン、温室効果ガス吸収源対策(都市緑化)の分野では目標を上回る成果を得ているものの、業務・家庭部門、一酸化二窒素(下水汚泥焼却施設)では、目標を達成するに至っていない。

また、これまで低炭素社会の実現に向けて、自動車単体対策や住宅・建築物の省エネ性能の向上等の対策を推進してきた結果、低炭素社会実現に関連する政策チェックアップ業績目標については57%がA評価であった。一方で、目標を達成するに至っていない対策・施策の目標として、住宅の省エネ性能の向上やモーダルシフト、下水道における省エネ・新エネ対策の推進等が挙げられる。

#### (4) 課題及び今後の方向性(見直しの視点)

上述の達成状況を踏まえ、未達成分野を中心に個別対策を強化するとともに、今後の国土交通省の地球温暖化対策については、「国土交通省の中期的地球温暖化対策中間とりまとめ」(平成24年4月公表)において示された以下の3つの視点を軸として見直しを進めていく。

##### ○ 地域の特性に応じた低炭素まちづくり

地理的特性や経済社会構造・生活形態等、地域の特性に応じた地球温暖化対策が展開されるよう、モデルプロジェクトや支援策を通じてまち・交通の創・蓄・省エネ化に一体的に取り組む等、低炭素化の道筋・方策を提示し、全国展開を目指す。

- 1) 都市機能の集約化と公共交通機関の利用促進の一体的な推進
- 2) 都市内のヒト・モノの移動の効率化・低炭素化
- 3) 都市のエネルギーシステムの効率化・低炭素化
- 4) 都市のみどりの保全・創出

##### ○ 東日本大震災以後のエネルギー制約への対応と望ましいエネルギーシステムの構築

エネルギー需給の逼迫に直面したことにより低炭素社会実現への期待が高まった。省エネ、再生可能エネルギー、エネルギー・環境産業の3つの分野の取組を重点的に展開し、中長期的には、望ましいエネルギーシステムの構築を目指す。

- 1) 施設特性を活かしたグリーン成長貢献
- 2) 技術力発揮によるグリーン成長貢献
- 3) 規制改革によるグリーン成長貢献

○ ライフスタイル・ワークスタイルの変化を促す地球温暖化対策

大量消費型から資源節約型社会への転換を目指し、人の消費行動や企業の生産活動における環境に配慮した選択を促していく。

その際、快適性・利便性・知的生産性と環境性の両立を目指す。

- 1) ICT 等により環境に優しい住まい方・移動スタイルを促す
- 2) 多様な CSR ツール等による環境貢献向上を促す

### 3.3 自然共生社会の実現

#### ●評価結果のポイント

- ・生物多様性の損失に対する国際的な危機感の高まりを受けて、世界共通の新たな目標として「愛知目標」が採択され、我が国では「生物多様性国家戦略」が改定。
- ・国土交通省では、社会資本整備と併せて自然環境の保全・再生・創出の取組を推進。その結果、三大湾の底質改善等は所期の目標を達成している一方、都市域における水と緑の公的空間確保、水辺の再生及び湿地・干潟の再生等については、一定の進捗が認められるものの、目標達成に向けて更なる取組が必要。
- ・このような状況を踏まえ、今後、地方公共団体・企業・地元住民等多様な主体との連携・協働によるエコロジカル・ネットワーク形成等を視点として、施策の充実・強化を図っていく。

#### (1) 現状分析

自然環境と人間の共生を目指す自然共生社会において、生物多様性はそれを支える重要な要素である。しかしながら、近年、開発等の人間活動による生物種の減少や生態系の破壊、社会構造の変化に伴う里地里山等に対する人間の働きかけの減少、人為的に持ち込まれた外来種による生態系のかく乱等が進行しており、本来豊かであるはずの生物多様性が失われつつある<sup>20</sup>。このような状況に対応するため、平成20年6月に「生物多様性基本法」が公布・施行された。また、平成22年3月には「生物多様性国家戦略2010」が閣議決定され、「生物多様性の社会への浸透」、「地域における人と自然の関係の再構築」、「森・里・川・海のつながりの確保」、「地球規模の視野をもった行動」の4つの基本戦略が示された。

このような中、平成22年5月に生物多様性条約事務局が公表した「地球規模生物多様性概況第3版(GB03)」では、遺伝子、種、生態系という生物多様性を構成するすべての要素で損失が継続しているとの評価が報告された。こうした状況に対する危機感を世界中が共有する中、平成22年10月に愛知県名古屋市で開催された生物多様性条約第10回締約国会議(COP10)では、生物多様性に関する2011年以降の新たな世界目標として「愛知目標」が採択され、目標達成に向けた我が国のロードマップとして、「生物多様性国家戦略2012-2020」が平成24年9月に閣議決定された。同戦略では、上述した4つの基本戦略に「科学的基盤を強化し、政策に結びつける」という新たな基本戦略が加えられるとともに、国の他、地方公共団体、事業者、NGO・NPO等の民間団体、学術団体・研究者、市民といった様々な主体の自主的な取組と主体間の連携・協働の重要性が記載された。また、平成23年10月には、地域における多様な主体が連携して行う生物多様性保全活動を促進することによって、豊かな生物多様性を保全することを目的とした「地域における多様な主体の連携による生物の多様性の保全のための活動の促進等に関する法律」が施行された。

<sup>20</sup> 国土交通省「第三次社会資本整備重点計画」(平成24年8月)

## 自然共生社会の実現に向けた政府全体の動き

### 1) 「生物多様性基本法」の施行（平成 20 年 6 月公布）

- 生物多様性の保全と利用に関する基本原則、生物多様性国家戦略の策定、白書の作成、国が講ずべき 13 の基本的施策等を示す。
  - ◆ 保全に重点を置いた施策
    - ・ 地域の生物多様性の保全
    - ・ 野生生物の種の多様性の保全等
    - ・ 外来生物等による被害の防止
  - ◆ 持続可能な利用に重点を置いた施策
    - ・ 国土及び自然資源の適切な利用等の推進
    - ・ 遺伝子等生物資源の適正な利用の推進
    - ・ 生物多様性に配慮した事業活動の促進
  - ◆ 共通する施策
    - ・ 地球温暖化の防止等に資する施策の推進
    - ・ 多様な主体の連携・協働、民意の反映及び自発的な活動の促進
    - ・ 基礎的な調査等の推進
    - ・ 試験研究の充実等科学技術の振興
    - ・ 教育、人材育成等国民の理解の増進
    - ・ 事業計画の立案段階等での環境影響評価の推進
    - ・ 国際的な連携の確保及び国際協力の推進
- 国だけでなく、地方公共団体、事業者、国民・民間団体の責務、都道府県及び市町村による生物多様性地域戦略の策定の努力義務等を規定。

### 2) 「生物多様性条約新戦略計画 2011－2020（通称：愛知目標）の採択（平成 22 年 10 月採択）<sup>21</sup>

- 2002 年の COP6（オランダ・ハーグ）において採択された「生物多様性の損失速度を 2010 年までに顕著に減少させる」という「2010 年目標」に代わる、生物多様性に関する新たな世界目標。
- 2050 年までの長期目標（ビジョン）と、2020 年までの短期目標（ミッション）、20 の個別目標（下記参照）からなる。
  - ◆ 目標 1 人々が生物多様性の価値と行動を認識する
  - ◆ 目標 2 生物多様性の価値が国と地方の計画等に統合され、適切な場合に国家勘定、報告制度に組み込まれる
  - ◆ 目標 3 生物多様性に有害な補助金を含む奨励措置が廃止、又は改革され、正の奨励措置が策定・提供される

<sup>21</sup> 環境省自然局生物多様性センター「生物多様性条約 COP10 の成果と愛知目標」平成 23 年 3 月（環境省仮訳）

- ◆ 目標 4 すべての関係者が持続可能な生産・消費のための計画を実施する
- ◆ 目標 5 森林を含む自然生息地の損失が少なくとも半減、可能な場合にはゼロに近づき、劣化・分断が顕著に減少する
- ◆ 目標 6 水産資源が持続的に漁獲される
- ◆ 目標 7 農業・養殖業・林業が持続可能に管理される
- ◆ 目標 8 汚染が有害でない水準まで抑えられる
- ◆ 目標 9 侵略的外来種が制御され、根絶される
- ◆ 目標 10 サンゴ礁等気候変動や海洋酸性化に影響を受ける脆弱な生態系への悪影響を最小化する
- ◆ 目標 11 陸域の 17%、海域の 10%が保護地等により保全される
- ◆ 目標 12 絶滅危惧種の絶滅・減少が防止される
- ◆ 目標 13 作物・家畜の遺伝子の多様性が維持され、損失が最小化される
- ◆ 目標 14 自然の恵みが提供され、回復・保全される
- ◆ 目標 15 劣化した生態系の少なくとも 15%以上の回復を通じ、気候変動の緩和と適応に貢献する
- ◆ 目標 16 ABS に関する名古屋議定書が施行、運用される
- ◆ 目標 17 締約国が効果的で参加型の国家戦略を策定し、実施する
- ◆ 目標 18 伝統的知識が尊重され、主流化される
- ◆ 目標 19 生物多様性に関連する知識・科学技術が改善される
- ◆ 目標 20 戦略計画の効果的な実施のための資金資源が現在のレベルから顕著に増加する

### 3) 「生物多様性地域連携促進法」の施行（平成 22 年 12 月公布）

- 「生物多様性地域連携促進法」は、様々な立場の人が互いに連携し、生物多様性保全のために取り組む活動（地域連携保全活動）を促進することで、それぞれの地域における生物多様性の保全を図ることを目的として制定された。
- 法律では、地域連携保全活動に関する基本方針の作成（国）や活動計画の作成（市町村等）、計画に基づく活動に適用される特例措置のほか、協議会や支援センターの設置等について定められている。
- 具体的な取組は下記の通り。
  - ◆ 地域連携保全活動の促進の枠組み
    - ・ 市町村による地域連携保全活動計画の作成
    - ・ NPO 等による計画案の作成について提案
    - ・ 自然公園法等の許可等に係る行為については、環境大臣又は都道府県知事の協議・同意
    - ・ 地域連携保全活動計画の作成や実施に係る連絡調整を行うための協議会の設置
    - ・ 地域連携保全活動計画に従って行う活動については、自然公園法、森林法及び都市緑地法等の許可等を受けなくてもよいとする特例措置
  - ◆ 関係者間のマッチングのための体制の整備
    - ・ 関係者（活動実施者、土地所有者、企業等）間における連携・協力のあっせん、



必要な情報の提供・助言を行う拠点としての機能を担う体制を、地方公共団体が整備

- ◆ 生物多様性保全上重要な土地の保全活動に対する援助
  - ・ 民間主体が行う生物多様性の保全のための土地の取得の促進のための援助
  - ・ 環境大臣が生物多様性保全上重要な土地（国立公園等）を寄附により取得した場合における、当該土地における生物多様性の保全のため意見の聴取
- ◆ 所有者不明地に関する施策の検討
  - ・ 土地所有者が判明しないこと等により協力が得られない場合における、生物多様性の保全のための制度の在り方について検討し、必要な措置を講ずる

#### 4) 「生物多様性国家戦略 2012-2020」の策定（平成 24 年 9 月閣議決定）

- 生物多様性の保全及び持続可能な利用に関する政府の基本的な計画であり、現在では生物多様性条約及び生物多様性基本法に基づき策定。1995 年に最初の生物多様性国家戦略が策定され、2002 年、2007 年、2010 年 3 月に改定。
- 2010 年 10 月に名古屋 COP10 で採択された愛知目標を受け、環境省中央環境審議会における審議等を経て 2012 年 9 月に改定。愛知目標達成に向けた我が国のロードマップを明示。戦略、愛知目標の達成に向けたロードマップ、行動計画の 3 部構成となる。
- ◆ 愛知目標の達成に向けた我が国の国別目標（計 13 目標）
  - ・ 「生物多様性の社会における主流化」の達成 等
  - ・ 自然生息地の損失速度及びその劣化・分断の顕著な減少
  - ・ 生物多様性の保全を確保した農林水産業の持続的な実施
  - ・ 窒素やリン等による汚染状況の改善、水生生物等の保全と生産性の向上、水質と生息環境の維持 等
  - ・ 外来生物法の施行状況の検討結果を踏まえた侵略的外来種の特定、定着経路情報の整備、防除の優先度の整理、防除の計画的推進 等
  - ・ 人為的圧力等の最小化に向けた取組の推進
  - ・ 陸域等の 17%、海域等の 10%の適切な保全・管理
  - ・ 絶滅危惧種の絶滅防止と作物、家畜等の遺伝子の多様性の維持 等
  - ・ 生態系の保全と回復を通じた生物多様性・生態系サービスから得られる恩恵の国内外における強化 等
  - ・ 劣化した生態系の 15%以上の回復等による気候変動の緩和と適応への貢献
  - ・ 名古屋議定書の締結と国内措置の実施
  - ・ 生物多様性国家戦略に基づく施策の推進 等
  - ・ 伝統的知識等の尊重、科学的基盤の強化、科学と政策の結びつきの強化、愛知目標の達成に向けた必要な資源（資金、人的資源、技術等）の効果的・効率的動員
- 生物多様性国家戦略における国土交通省関連施策
  - ◆ 〔第 7 節〕都市
    - ・ 1 都市におけるエコロジカル・ネットワークの形成
    - ・ 2 緑地の保全・再生・創出・管理に係る総合的な計画の策定

- ・ 3 緑地、水辺の保全・再生・創出・管理に係る諸施策の推進
  - ・ 4 緑の保全・再生・創出・管理に係る普及啓発等
- 都市公園等、都市における緑地による生態系ネットワーク（エコロジカル・ネットワーク）の形成を促進。
- ◆〔第8節〕河川・湿原等
- ・ 1 生物の生息・生育環境の保全・再生
  - ・ 2 水環境の改善
  - ・ 3 住民との連携・協働
  - ・ 4 河川を活用した環境教育や自然体験活動
  - ・ 5 河川環境に関する調査研究
- 失われてきた河川等の良好な自然環境の再生を図るため、エコロジカル・ネットワークの形成に取り組み、河川や湿地等の保全・再生を重点的に実施。
- ◆〔第9節〕沿岸・海洋
- ・ 1 沿岸・海洋の生物多様性の総合的な保全  
【目標】干潟の再生の割合：約40%（平成28年度末）
  - ・ 3 海岸環境
  - ・ 4 港湾環境  
【目標】干潟の再生の割合：約40%（平成28年度末）
  - ・ 5 海域汚染対策  
【目標】三大湾において底質改善が必要な区域のうち改善した割合：約50%（平成28年度末）  
【目標】干潟の再生の割合：約40%（平成28年度末）
- 老朽化対策と併せて、生物共生機能を付加させた港湾構造物の導入を推進。

## （2） 主な取組の実施状況

国土交通省では、自然共生社会の実現に向けて、社会資本整備と併せた生物の生息・生育環境の確保等、自然環境の保全・再生・創出の取組を推進してきた。具体的には、都市における緑地の保全、多自然川づくり、港湾整備により発生する浚渫土砂を有効活用した干潟の再生等、都市・河川・海における生物の生息・生育環境の保全・再生の取組等であり、これらの状況を以下に示す。なお、これら以外の施策・対策については、参考資料に掲載する。

### ①都市における緑地の保全・緑化の推進

特別緑地保全地区の指定の促進、緑化地域制度の活用を通じた民有地の緑化の促進等による緑地の保全・緑化の推進、都市公園の整備を図るとともに、市町村が策定する生物多様性に配慮した「緑の基本計画」の策定を支援するため、都市緑地法運用指針の改正、「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」の作成を平成23年10月に行い、都市におけるエコロジカルネットワークの形成を推進した。その結果、特別緑地保全地区の指定面積、緑の基本計画の策定市町村数の増加といった成果が得られている。



図 3-10 第一号上水新町一丁目特別緑地保全地区（東京都小平市）

### ②多自然川づくり

河川全体の自然の営みを視野に入れ、地域の暮らしや歴史・文化との調和にも配慮し、河川が本来有している生物の生息・生育・繁殖環境及び多様な河川景観を保全・創出するために河川管理を行う多自然川づくりを推進した。その結果、生物の生息・生育・繁殖環境の保全・創出といった成果が得られている。

図 3-11 生物の生息・生育環境等の保全・再生（牛津川（多久市））



### ③良好な海域環境の保全・再生・創出

港湾整備により発生する良質な浚渫土砂を有効活用し、干潟・藻場等の保全・再生・創出や青潮の発生要因とされる深掘跡の埋め戻し等を推進した。その結果、水質・底質の改善や生物相・生物量の増加といった成果が得られている。

さらに、民間事業者と連携し、鉄鋼スラグ等リサイクル材を活用した覆砂等、海域環境改善に向けた技術開発も進められている。

図 3-12 浚渫土砂を有効活用した干潟等の再生（三河湾（愛知県））



図 3-13 多様な主体との連携・協働（イメージ）



### （3） 主な目標の達成状況

#### ① 政策チェックアップ業績目標の達成状況

政策チェックアップ業績目標の達成状況について以下に示す。

##### 1) 都市

大都市圏の近郊緑地の保全が推進されてきた結果、都市域における水と緑の公的空間確保量、生物多様性の確保に資する良好な樹林地等の自然環境を保全・創出する公園・緑地の面積、両者において基準年の値から増加した。しかし、いずれも当初の目標値に達していないため、市町村が策定する「緑の基本計画」に基づき、社会資本整備総合交付金による支援等を行い、緑地の保全及び緑化の推進を図る等、緑地の保全・緑化の推進に向けた一層の取組

が必要である。

表 3-6 業績目標の達成状況（都市）

業績指標	業績目標			
	評価	初期値(目標値設定年度)	業績値(年度)	目標値(目標年度)
歩いていける身近なみどりのネットワーク率	A	約 66% (平成 19 年度)	約 69% (平成 22 年度)	約 7 割 (平成 24 年度)
都市域における水と緑の公的空間確保量	B	約 13.1 m <sup>2</sup> /人 (平成 19 年度)	平成 19 年度比約 3%増 (平成 22 年度)	平成 19 年度比約 1 割増 (平成 24 年度)
生物多様性の確保に資する良好な樹林地等の自然環境を保全・創出する公園・緑地	B	約 2,800ha 増 (平成 19 年度)	平成 19 年度の値から更に約 1,000ha 増 (平成 22 年度)	平成 19 年度の値から更に 2,200ha 増 (平成 24 年度)
汚水処理人口普及率	B	約 84% (平成 19 年度)	約 88% <sup>22</sup> (平成 23 年度)	約 93% (平成 24 年度)
良好な水環境創出のための高度処理実施率	A	約 25% (平成 19 年度)	約 33% <sup>22</sup> (平成 23 年度)	約 30% (平成 24 年度)
合流式下水道改善率	A	約 25% (平成 19 年度)	約 51% (平成 23 年度)	約 63% (平成 24 年度)
航空機騒音に係る環境基準の屋内達成率	B	94.7% (平成 19 年度)	94.9% (平成 23 年度)	95.0% (平成 23 年度)
下水道処理人口普及率	A	約 72% (平成 19 年度)	約 76% <sup>22</sup> (平成 23 年度)	約 78% (平成 24 年度)

## 2) 河川等

河川が本来有している生物の生息・生育環境等の保全・再生が推進されてきた結果、河川における水辺の再生の割合及び湿地・干潟の再生の割合の両者において、基準年と比較して増加したが、いずれも当初の目標に達していない。地域の生態系に適した湿地等の保全・再生に係るノウハウの蓄積や、都道府県等への多自然川づくりの普及等が課題である。

表 3-7 業績目標の達成状況（河川等）

業績指標	業績目標			
	評価	初期値(目標値設定年度)	業績値(年度)	目標値(目標年度)
水辺の再生の割合(河川)(海岸)	B	約 2 割 (平成 19 年度)	約 29% (平成 23 年度)	約 4 割 (平成 24 年度)
湿地・干潟の再生の割合(河川)(港湾)	B	約 2 割 (平成 19 年度)	25.7% (平成 23 年度)	約 3 割 (平成 24 年度)
河川における汚濁負荷削減率	A	約 71% (平成 19 年度)	約 75% (平成 22 年度)	約 75% (平成 24 年度)
湖沼における汚濁負荷削減率	A	約 55%	約 57%	約 59%

<sup>22</sup> 東日本大震災の影響により岩手県、福島県において調査不能な市町村があるため、当該 2 県を除いた 45 都道府県の数値。

業績指標	業績目標			
	評価	初期値(目標値設定年度)	業績値(年度)	目標値(目標年度)
		(平成 19 年度)	(平成 22 年度)	(平成 24 年度)
総合的な土砂管理に基づき土砂の流れが改善された数	B	3 (平成 19 年度)	88 (平成 23 年度)	190 (平成 24 年度)

### 3) 沿岸・海洋

浚渫土砂を有効活用した干潟等の再生が推進されてきた結果、三大湾において底質改善が必要な区域のうち改善した割合や閉鎖性海域における汚濁負荷削減等については、当初の目標を概ね達成した。ただし、海域(湾)全体として見た場合、水質は改善されているものの、依然として青潮が慢性的に発生している等、改善は一部にとどまっている。改善の効果は、短期的に現れにくいいため、継続的に小規模でも多くの場所で行うことが重要であり、再生のための取組を引き続き推進するとともに、多様な主体と連携・協働する必要がある。また、水辺の再生、湿地・干潟の再生については、いずれも当初の目標に達していないことから、今後は浚渫土砂を活用した干潟・藻場等の造成を引き続き行うとともに、鉄鋼スラグ等リサイクル材を活用した浚渫土砂の高度利用や、生物に配慮した港湾構造物の普及等一層の取組が必要である。プレジャーボートの係留・保管に関しては、目標達成に向けて着実な成果が得られているものの、依然として半数が放置艇であり、今後、港湾、河川及び漁港において連携した取組が必要である。

表 3-8 業績目標の達成状況 (沿岸・海洋)

業績指標	業績目標			
	評価	初期値(目標値設定年度)	業績値(年度)	目標値(目標年度)
我が国の沿岸に重大な被害を及ぼす海洋汚染等の件数	A	0件 (平成 19 年度)	0件 (平成 23 年度)	0件 (平成 19 年度以降毎年度)
水辺の再生の割合(河川)(海岸)(再掲)	B	約2割 (平成 19 年度)	約 29% (平成 23 年度)	約4割 (平成 24 年度)
油流出事故を起こした船舶の保険未加入隻数	A	0隻 (平成 19 年度)	0隻 (平成 23 年度)	0隻 (平成 23 年度)
湿地・干潟の再生の割合(河川)(港湾)(再掲)	B	約2割 (平成 19 年度)	25.7% (平成 23 年度)	約3割 (平成 24 年度)
三大湾において底質改善が必要な区域のうち改善した割合	A	約 40% (平成 19 年度)	約 45% (平成 23 年度)	約 45% (平成 24 年度)
閉鎖性海域における汚濁負荷削減率	A	約 71% (平成 19 年度)	約 73% (平成 22 年度)	約 74% (平成 24 年度)
港湾におけるプレジャーボートの適正な係留・保管率	A	50% (平成 18 年度)	53.8% (平成 22 年度)	55% (平成 23 年度)

### 4) その他

自然体験活動拠点数については増加が見られるものの、当初の目標は達成できておらず、

今後さらなる取組が求められる。また、広報活動については環境ポータルサイトへのアクセス件数が減少しているため、今後は更なる効果的な方法が求められる。

表 3-9 業績目標の達成状況（その他）

業績指標	業績目標			
	評価	初期値(目標値設定年度)	業績値(年度)	目標値(目標年度)
世界的な水資源問題に対応するための国際会議への開催及び参加件数	A	11 件 (平成 19 年度)	14 件 (平成 23 年度)	13 件 (平成 23 年度)
自然体験活動拠点数	B	428 箇所 (平成 19 年度)	約 461 箇所 (平成 23 年度)	約 550 箇所 (平成 24 年度)
環境ポータルサイトへのアクセス件数(再掲)	B	平均約 5,478 件/ 月(年度平均) (平成 19 年度)	平均約 3,266 件/ 月(年度平均) (平成 23 年度)	1 万件/月(年度平均) (平成 23 年度)

## ② ①を踏まえた目標達成状況の総括的評価

これまで社会資本整備と併せて様々な動植物の生息・生育域を確保するため、特に良好な自然環境が既に失われ、又は失われようとしている箇所に対して、その保全・再生・創出に向けた取組を推進してきた。その結果、自然共生社会実現の業績目標については 57%が A 評価であった。具体的には三大湾において底質改善が必要な区域のうち改善した割合については、覆砂等により目標を達成している一方で、都市域における水と緑の公的空間確保、水辺の再生及び湿地・干潟の再生等については、一定の進捗が認められるものの、目標達成に向けて更なる取組が必要な状況となっている。またこれ以外にも、より効率的な施設整備手法の検討、効果的な PR 活動手法の検討、ポータルサイトのアクセス機会向上方策の検討、補助制度の周知徹底等が課題として挙げられる。

### (4) 課題及び今後の方向性（見直しの視点）

今後は緑地の保全・緑化の推進、湿地・干潟の再生等による生物の生息・生育環境の確保に向けた取組の一層の推進が必要であり、その際には、上述の戦略の趣旨を踏まえ、地方公共団体・企業・地元住民等との連携によるエコロジカル・ネットワークの形成、市民・NPO と連携した「市民が海にふれあえる環境」の創出等、多様な主体との連携・協働の視点を重視する。

以下に、多様な主体が連携・協働した取組の参考事例を示す。



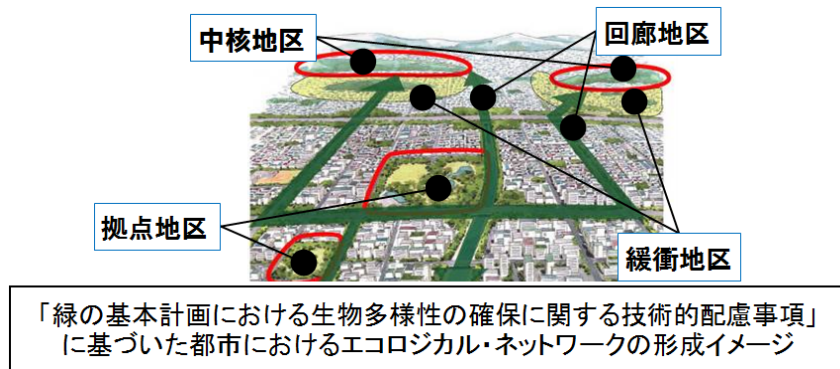
### ○都市における取組事例

都市における緑地によるエコロジカル・ネットワークの形成の観点からは、地方自治体への支援等行政の取組と併せて、今後は民間企業、地域住民、NPO 等との連携も重要となる。例えば、民間企業の CSR の観点からの自社ビルの緑地化、地域住民と連携した公園内の樹林の管理等で連携が可能である。

### ■ 都市における緑地によるエコロジカル・ネットワークの形成の推進

地方自治体による緑の基本計画等におけるエコロジカル・ネットワークの形成を推進するため、平成 23 年 10 月に都市緑地法運用指針<sup>23</sup>を改正した。その参考資料として、「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」を策定した。

図 3-14 都市におけるエコロジカル・ネットワークの形成イメージ



### ■ 企業と連携した緑化の推進

三井住友海上駿河台新館（東京都千代田区）では、皇居と上野公園等をつなぐエコロジカル・ネットワークの形成等の取組を提案し、都市再生特別措置法に基づき、東京都より、容積率の緩和の適用を受けている。

図 3-15 企業と連携した緑化の推進（東京都千代田区）



### ■ 市民と連携した緑地の保全

目黒区は、雑木林の管理活動等、緑地の管理についての講座を開催し、緑地保全の担い手を養成している。また、京都市は、梅小路公園において、ビオトープ「いのちの森」を整備している。「いのちの森」では、学識経験者や市民が参画する研究会が、継続して生物モニ

<sup>23</sup> この指針等は COP10 及び COP11 の都市関連決議に対応。業績指標として「生物多様性の確保に配慮した緑の基本計画の策定割合」を今後新たに設定。



タリングを実施するとともに、外来種の防除等を通じ、生物多様性の普及啓発活動も実施している。

図 3-16 緑地保全の担い手養成（東京都目黒区）



図 3-17 市民と連携した緑地の保全（京都府京都市）



### ○河川等における取組事例

国土交通省・県・市・地域住民・NPO等が河川・湿地において、生物多様性の保全・再生の観点で連携している。例えば、円山川流域では、コウノトリの野生復帰への取組として、国土交通省が河川における治水対策に併せた湿地を整備し（約5割増）、地域住民・NPO等は無農薬農法による「コウノトリ」ブランド米の栽培・販売等、コウノトリをシンボルとした地域づくりを実施した。その結果、現在コウノトリの野外での生息が確認され、平成24年7月には「円山川下流域・周辺水田」がラムサール湿地登録された。

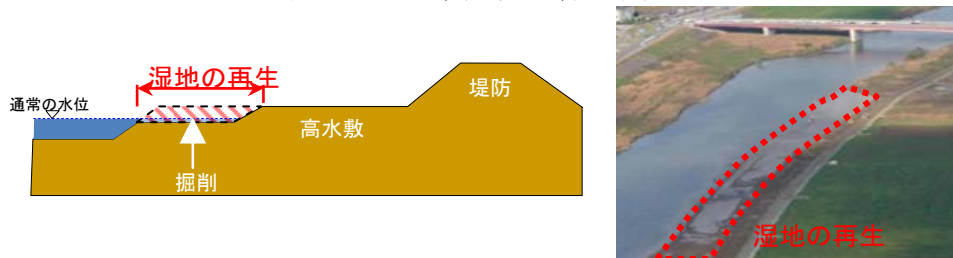
図 3-18 河川における湿地整備事例（円山川（兵庫県豊岡市））



### ■ 国土交通省

治水対策に併せた湿地整備を実施（湿地面積が約5割増加）

図 3-19 国土交通省の取組



■ 兵庫県・豊岡市等

ビオトープ整備、人工巣棟の整備等を実施

図 3-20 兵庫県・豊岡市等の取組



ビオトープ整備



人工巣棟整備

■ 地域住民・NPO 等

無農薬農法の実施等により、コウノトリの餌となるドジョウや小魚等の生息環境を確保

図 3-21 地域住民・NPO 等の取組



住民活動による湿地管理



アイガモ農法

○沿岸・海洋における取組事例

老朽護岸の更新に併せた「生物共生機能」の付加が課題となっている。このため、市民・NPOと連携した「自然体験活動」等を通じて生息生物のモニタリングを実施中であり、これらの効果を検証した上で、今後の護岸設計等へ反映し、市民が海にふれあえる環境を創出していく。

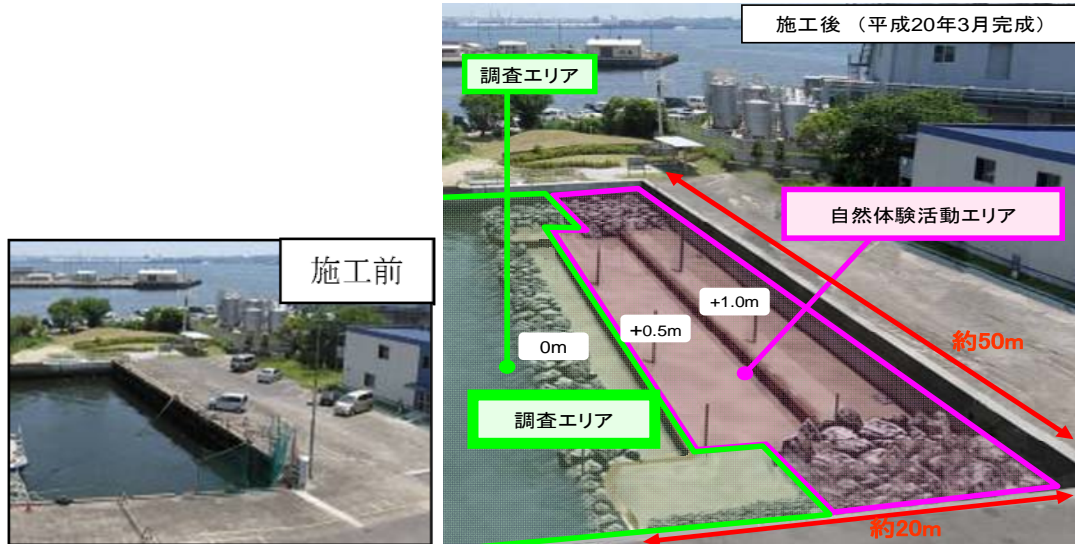
■ 潮彩の渚

国土交通省の取組の一つとして、関東地方整備局横浜港湾空港技術調査事務所構内の艀装栈橋撤去を契機に、平成20年2月、その跡地と前面に1,000㎡規模の干潟・磯場を造成した。

○ 整備の目的

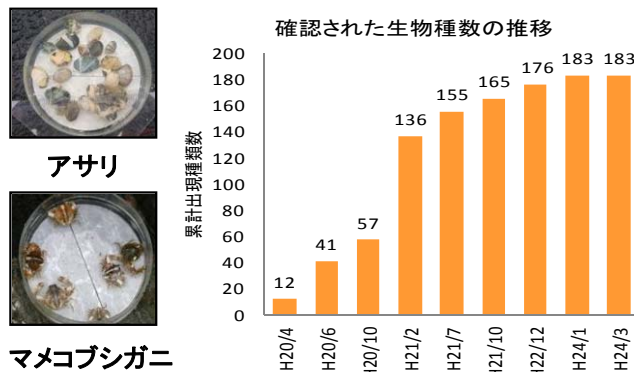
1. 古くなった護岸をつくりなおすときに、自然再生する
2. 干潟や磯場にどんな自然が生まれるかを調べたり、研究する
3. 市民と海とのふれあいの場をつくる

図 3-22 護岸整備事例（横浜港湾空港技術調査事務所）



○ 確認された主な生物（平成24年3月時点）

図 3-23 確認された主な生物と生物種数の推移





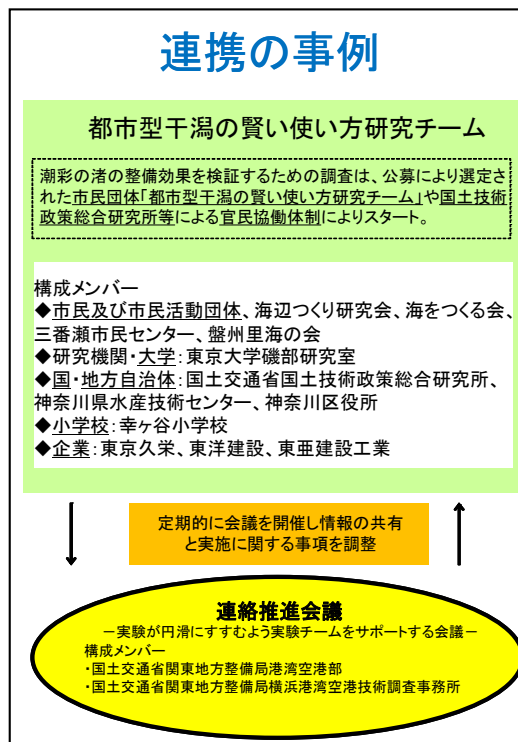
○ NPO 等との連携

NPO 等と連携しながら、市民を対象に「自然体験活動」を実施。生息生物のモニタリング結果を、今後の護岸設計等に反映。

図 3-24 自然体験活動



図 3-25 NPO 等との連携事例



### 3.4 循環型社会の形成

#### ●評価結果のポイント

- ・我が国では、「循環型社会形成推進基本計画」等に基づき、廃棄物の3R（発生抑制・再使用・再生利用）の取組が進められているものの、最終処分場の残余容量は依然として逼迫しており、震災後は災害廃棄物の再生利用、バイオマスのエネルギー利用等の社会的要請も高まっている。
- ・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で、国土交通省では、下水汚泥の資源・エネルギー化、建設廃棄物のリサイクル等の取組を推進。その結果、所期の目標達成に向けて一定の進捗が見られるものの、下水汚泥のエネルギー利用、建設混合廃棄物の分別解体等が課題。また、循環資源の物流拠点として、リサイクルポートの取組を推進し、所期の目標を達成。
- ・このような状況を踏まえ、今後、官民連携によるバイオマス利用技術の開発推進、静脈物流システムの構築、災害廃棄物の有効活用など、循環資源利用の活性化・推進に取り組んでいく。

#### (1) 現状分析

##### ① 循環型社会をとりまく状況

世界全体の廃棄物発生量は、経済成長と人口増加に伴って増大しており、2050年の世界全体の廃棄物発生量は、2000年の2倍以上となる見通しとなっている。持続可能な資源管理に関する国際パネル（IRP）<sup>24</sup>は、全世界的な規模で資源消費が急増していることから、経済活動当たりの資源利用の削減と、資源利用に伴う環境影響の低減という、二つの意味におけるデカップリング<sup>25</sup>が必要であるとしている。また、廃棄物等の国際的な移動が増加していることから、地球規模の環境負荷低減と適正な資源循環を確保する必要性が高まっている。

一方で、国内に目を向けると、環境意識の高まりや少子高齢化・人口減少社会の到来に伴い、新たに投入される天然資源の量は減少し、循環利用される物質の量は増加し、省資源型社会への移行が進みつつある。物質フロー指標<sup>26</sup>についても、中長期的に順調に推移しているものの、短期的には近年の景気後退の影響を受けている可能性もあり、景気動向にかかわらず、循環利用率の向上や最終処分量の削減に向けた取組を継続的に行っていくことが求められている。

<sup>24</sup> 地球規模での経済活動の拡大に伴い、天然資源の持続可能な利用の確保が国際社会の大きな課題となっていることから、国連環境計画（UNEP）により、天然資源の利用によるライフサイクルにわたる環境影響に関する独立した科学的評価の提供、並びにそれらの影響を低減する方法に関する理解の増進を目的として2007年11月に設立された。

<sup>25</sup> デカップリング（decoupling）とは「分離」を意味し、環境分野では経済が成長する一方で環境負荷は逆に減少する（絶対的デカップリング）、あるいは環境負荷は増加するもののその増加率は経済成長の伸び率を下回る（相対的デカップリング）という望ましい状況を指す。

<sup>26</sup> 特定の地域で一定の期間内に投入される物質の総量、地域内での物質の流れ、地域外への物質の総排出量を把握するための指標。入口の指標として「資源生産性」、循環の指標として「循環利用率」、出口の指標として「最終処分量」が、それぞれ循環型社会形成推進基本計画での目標指標として定められている。

表 3-10 物質フロー指標の推移

	27年度 (目標年)	12年度	17年度	19年度	20年度	21年度	12年度 比
資源生産性 万円/トン	42 (40.3)	24.8	30.8	33.7	33.9	37.9	+53%
循環利用率 %	14~15	10.0	12.2	13.5	14.1	14.9	+4.9 ポイント
最終処分量 (百万トン)	一廃	12	8	6	6	5	▲58%
	産廃	-	44	23	20	17	▲69%
	合計	23	56	31	27	22	▲67%

出所) 第76回中央環境審議会循環型社会計画部会

このような中、平成21年9月には「バイオマス活用推進基本法」が施行され、バイオマスの活用の総合的・一体的かつ効果的な推進がなされることになった。平成22年12月には「バイオマス活用推進基本計画」が閣議決定され、2020年に向けて国が達成すべき目標と講ずべき施策、技術開発の方向性等が示され、低炭素社会、自然共生社会づくりとの統合的取組が求められている。平成24年度末には「第三次循環型社会形成推進基本計画」が策定予定であり、循環型社会の形成に向けて今後さらなる取組が推進されることが期待されている。

また、平成23年3月に発生した東日本大震災による大量の災害廃棄物の処理が大きな社会問題となり、円滑に廃棄物を処理するための再生利用の重要性が浮き彫りとなっている。さらに、東日本大震災以後のエネルギー制約への対応等を踏まえ、バイオマスのエネルギー利用等の社会的要請も高まっている。

## ② 循環型社会の現状

我が国の物質フロー指標に着目した場合、入口と出口をつなぐ指標である循環利用率<sup>27</sup>と、出口側である最終処分量<sup>28</sup>は、国民や事業者の3R<sup>29</sup>の取組等により、「第二次循環型社会形成推進基本計画」で定められた目標を既に前倒しで達成している。また、資源生産性<sup>30</sup>についても、目標に向けて順調に推移している。

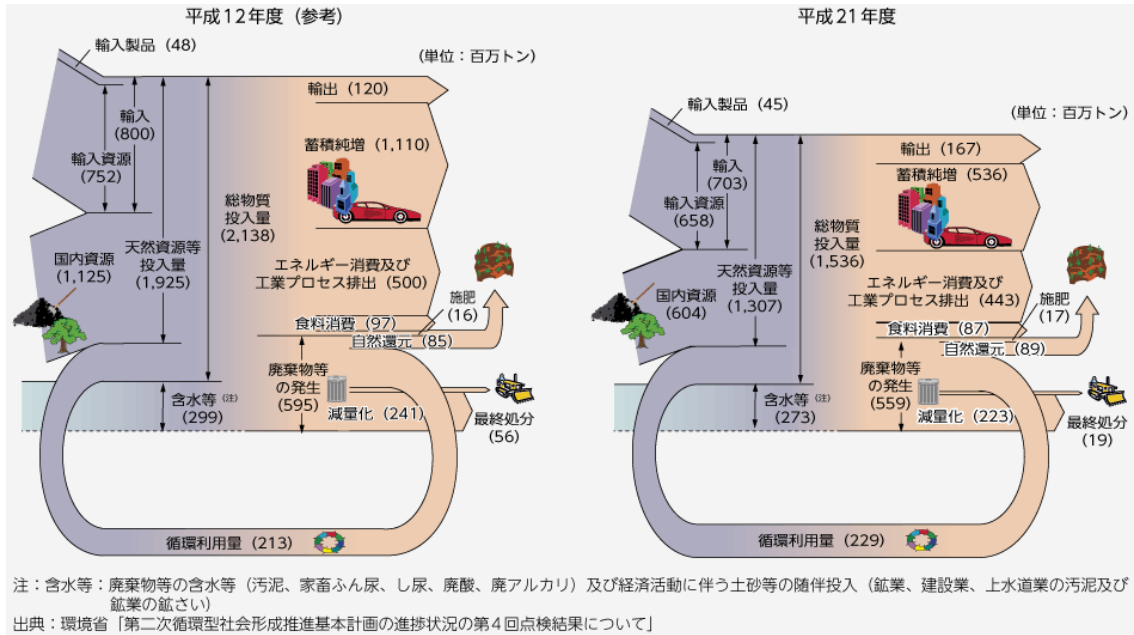
<sup>27</sup> 循環利用率(=循環利用量/(循環利用量+天然資源等投入量))。経済社会に投入されるものの全体量のうち循環利用量(再生使用・再生利用量)の占める割合を表す指標。「第二次循環型社会形成推進基本計画」における目標は約14~15%(平成27年度)であり、平成21年度で14.9%。

<sup>28</sup> 廃棄物の埋め立て量。廃棄物の最終処分場の確保という課題に直結した指標。「第二次循環型社会形成推進基本計画」における目標は約23百万トン(平成27年度)であり、平成21年度で19百万トン。

<sup>29</sup> 3Rとは、廃棄物の発生抑制(リデュース Reduce)、再使用(リユース Reuse)、再生利用(リサイクル Recycle)の3つの英語の頭文字を表し、環境と経済が両立した循環型社会を形成していくためのキーワード。

<sup>30</sup> 資源生産性(=GDP/天然資源等投入量)。天然資源等投入量とは国産・輸入天然資源及び輸入製品の合計量を指し、資源生産性は一定量当たりの天然資源等投入量から生み出される実質国内総生産(実質GDP)を算出することによって、産業や人々の生活がいかに物を有効に使っているか(より少ない資源でどれだけ大きな豊かさを生み出しているか)を総合的に表す指標。「第二次循環型社会形成推進基本計画」における目標は約42万円/トン(平成27年度)であり、平成21年度で約37.9万円/トン。

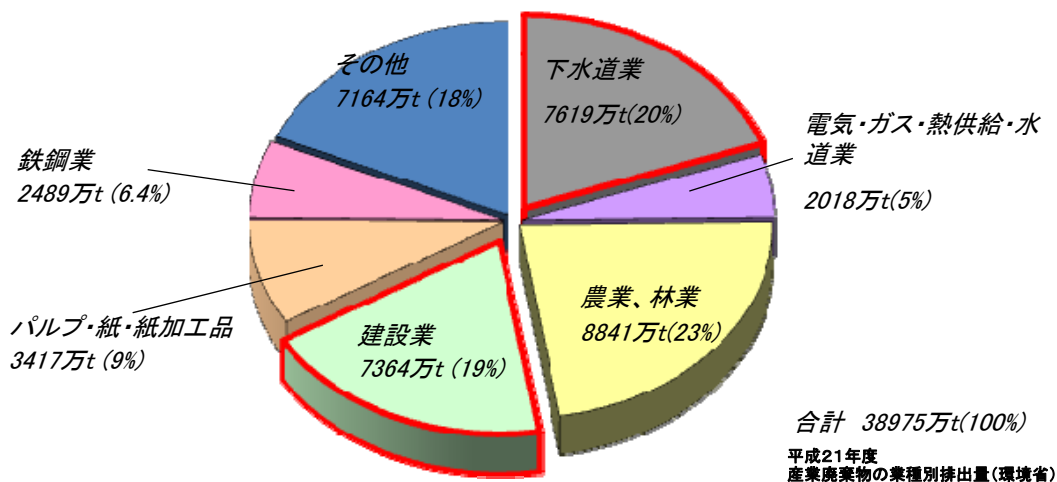
図 3-26 我が国における物質のフロー



出所) 環境省「平成 24 年版 環境・循環型社会・生物多様性白書」

一方、最終処分場の残余年数は、一般廃棄物で 19.3 年分 (平成 22 年度)、産業廃棄物で 13.2 年分 (平成 21 年度) であり、改善傾向にあるものの引き続き逼迫した状況が続いている。特に、総排出量ベースで廃棄物全体の約 9 割を占める産業廃棄物については、最終処分場の残余年数が首都圏においては少なく、新規建設も難しい状況が続いている<sup>31</sup>。産業廃棄物のうち、特に下水汚泥及び建設廃棄物が各々全体の約 2 割 (計約 4 割) を占めており、これらの資源・エネルギー化に向けて国土交通省の果たすべき役割は大きい。

図 3-27 産業廃棄物の業種別排出量<sup>32</sup>



<sup>31</sup> 「産業廃棄物の排出及び処理状況等 (平成 21 年度実績)」及び「一般廃棄物の排出及び処理状況等 (平成 21 年度)」

<sup>32</sup> 排出量が多い業種で上位の業種について平成 21 年度あたりの重量ベースで表示。(各業種の産業廃棄物排出量は、四捨五入してあるため合算した値は合計値と異なる。)



## 循環型社会の形成に向けた政府全体の動き

### 1) 「バイオマス活用推進基本法」の施行（平成 21 年 6 月公布）

- バイオマスの活用の総合的、一体的かつ効果的な推進、地球温暖化の防止に向けた推進、循環型社会の形成に向けた推進、産業の発展及び国際競争力の強化への寄与、農山漁村の活性化等に資する推進、バイオマスの種類ごとの特性に応じた最大限の利用、エネルギーの供給源の多様化、地域の主体的な取組の促進、社会的機運の醸成、食料の安定供給の確保、環境の保全への配慮等を規定。
- 「バイオマス活用推進基本計画」、都道府県、市町村の「バイオマス活用推進計画」の策定、「バイオマス活用推進会議」についても規定。

### 2) 「バイオマス活用推進基本計画」の策定（平成 22 年 12 月閣議決定）

- バイオマス活用推進基本法に基づき、バイオマスの活用促進に関する施策についての基本的な方針、国が達成すべき目標、技術の研究開発に関する事項等について定める。
- 従来の「バイオマス・ニッポン総合戦略」（平成 14 年 12 月閣議決定）においては、各地域でバイオマスタウン構想の策定が進んだものの、実際の取組は必ずしも十分に進まなかったこと等の課題があることを踏まえつつ、本基本計画によってこれらの課題の解決を図る。
  - ◆ 施策についての基本的な方針
    - ・ バイオマス供給者である農林漁業者、バイオマス製品の製造事業者、地方公共団体、関係府省等が一体となって、バイオマスの最大限の有効活用を推進する。
  - ◆ 国が達成すべき目標
    - ・ 農村活性化：600 市町村においてバイオマス活用推進計画を策定
    - ・ 産業創出：バイオマスを活用する約 5,000 億円規模の新産業を創出
    - ・ 地球温暖化防止：炭素量換算で約 2,600 万トンのバイオマスを活用
  - ◆ 政府が総合的かつ効果的に講ずべき施策
    - ・ 上に掲げた目標の達成に向け、バイオマスの活用に必要な基盤の整備、農山漁村の 6 次産業化等によるバイオマス製品等を供給する事業の創出、研究開発、人材育成等を推進

### 3) 新たな循環型社会形成推進基本計画の策定（平成 24 年度末策定予定）

- 循環の質に着目した取組等として示された、①資源確保の観点の強化、②低炭素社会、自然共生社会との統合的取組、③循環分野における環境産業の確立、④安全・安心の観点からの取組の強化、⑤地域循環圏の形成、⑥国際的取組の推進について、検討を進める
- 限りある天然資源の消費を抑制し、より効率的な資源利用を図る観点から、物質フロー指標の質的改善を図る

## (2) 主な取組の実施状況

国土交通省では、循環型社会の形成に向けて、下水道資源の有効利用、建設リサイクル、リサイクルポット高度化等の対策・施策を実施してきており、以下にその状況を示す。なお、これら以外の対策・施策については、参考資料に掲載する。

### ① 下水道資源の有効利用の促進

下水道が有する資源・エネルギーの有効利用を図るため、バイオガス化や固形燃料化等の下水汚泥の資源・エネルギー化に向けて施設整備への財政支援等を実施した。これまで、バイオガス発電については横浜市等の下水処理場 32 箇所で導入されており、固形燃料化施設については広島市等の下水処理場 6 箇所で導入された。

図 3-28 バイオガスの利用事例（横浜市北部汚泥資源化センター）



図 3-29 下水道資源の固形燃料化事例（広島市西部水資源再生センター）



### ② 建設リサイクルの推進

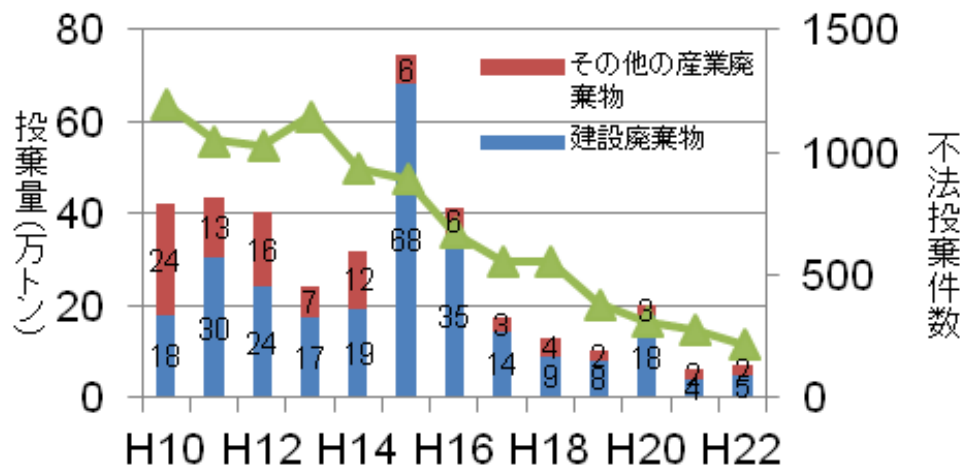
建設リサイクル法<sup>33</sup>の厳密な運用及び分別解体を徹底するため、環境省、厚生労働省及び地方公共団体の協力の下、解体工事現場の全国一斉パトロールを実施した。また、「建設リサイクル推進計画 2008」（平成 20 年 4 月策定）に基づく各種施策の着実な取組（リサイクル原則化ルールの徹底、廃石膏ボードの現場分別等の促進等）を行った。

<sup>33</sup> 建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律（平成十二年五月三十一日法律第四百号）

図 3-30 工事現場のパトロール



図 3-31 産業廃棄物の不法投棄量の推移



出所) 環境省

### ③ リサイクルポート高度化プロジェクトの実施

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、岸壁等の港湾施設の確保や循環資源の取扱いに関する運用等の改善を行うことにより、循環資源の物流拠点ネットワークを形成し、循環型社会の構築に寄与した。全国で22港をリサイクルポート指定港とし、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支援した。また、港湾を活用した災害廃棄物の輸送に取り組むことで、災害廃棄物の広域処理に貢献した。

図 3-32 リサイクルポート指定港 (22 港)

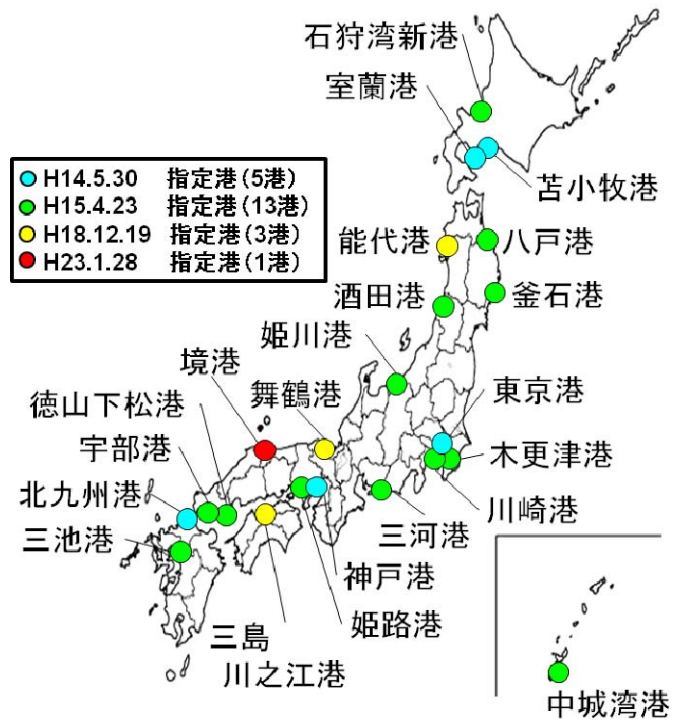
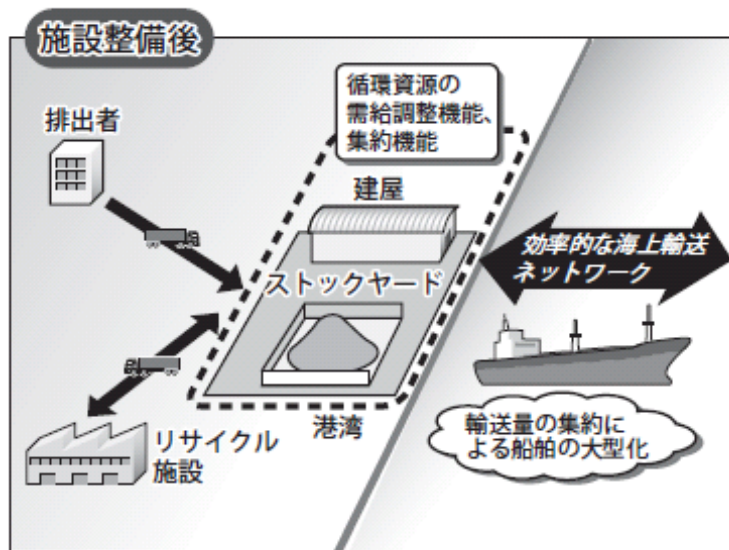


図 3-33 循環資源取扱支援施設の整備事例



姫川港



能代港



境港



### (3) 主な目標の達成状況

#### ① 政策チェックアップ業績目標の達成状況

業績目標の達成状況について以下に示す。

##### 1) 下水道資源

下水道バイオマスリサイクル率<sup>34</sup>は、39%（平成24年度）の目標値に対して業績値は24%（平成22年度）に留まり、特に下水汚泥に含まれる有機物のエネルギー利用が低調となっている。下水汚泥のエネルギー利用割合を高めるべく、今後の利用促進に向けて官民連携による低コスト・高効率のエネルギー利用新技術の実証・普及、下水汚泥固形燃料のJIS化による再生資材の規格化等によるバイオマス市場活性化施策の充実・強化が期待される。

表 3-11 業績目標の達成状況（下水道資源）

業績指標	業績目標			
	評価	初期値(目標値設定年度)	業績値(年度)	目標値(目標年度)
下水道バイオマスリサイクル率	B	約22% (平成19年度)	約24% (平成22年度)	約39% (平成24年度)

##### 2) 建設副産物

建設リサイクル法の特定建設資材廃棄物（アスファルト・コンクリート塊、コンクリート塊、建設発生木材）の再資源化等率は平成20年度に97%にまで上昇した。その一方で、建設混合廃棄物の排出削減量が平成17年度比で9%の削減に留まっており、分別解体のノウハウの普及による排出抑制等が重要な課題となっている。

表 3-12 業績目標の達成状況（建設副産物）

業績指標	業績目標				
	評価	初期値(目標値設定年度)	業績値(年度)	目標値(目標年度)	
建設廃棄物の再資源化・縮減等率	①アスファルト・コンクリート塊(再資源化率)	A	98.6% (平成17年度)	98.4% (平成20年度)	98%以上 (平成24年度)
	②コンクリート塊(再資源化率)	B	98.1% (平成17年度)	97.3%(平成20年度)	98%以上 (平成24年度)
	③建設発生木材(再資源化率、再資源化・縮減率)	A	68.2%、90.7% (平成17年度)	80.3%、89.4% (平成20年度)	77%、95%以上 (平成24年度)
	④建設汚泥(再資源化・縮減率)	A	74.5% (平成17年度)	85.1% (平成20年度)	82% (平成24年度)
	⑤建設混合廃棄物の排出量	B	292.8万t (平成17年度)	平成17年度排出量に対して9%削減 (平成20年度)	平成17年度排出量に対して30%削減 (平成24年度)

<sup>34</sup> 下水汚泥中の有機物のうち、ガス発電等エネルギー利用や緑農地利用等、有効利用された割合をいう。

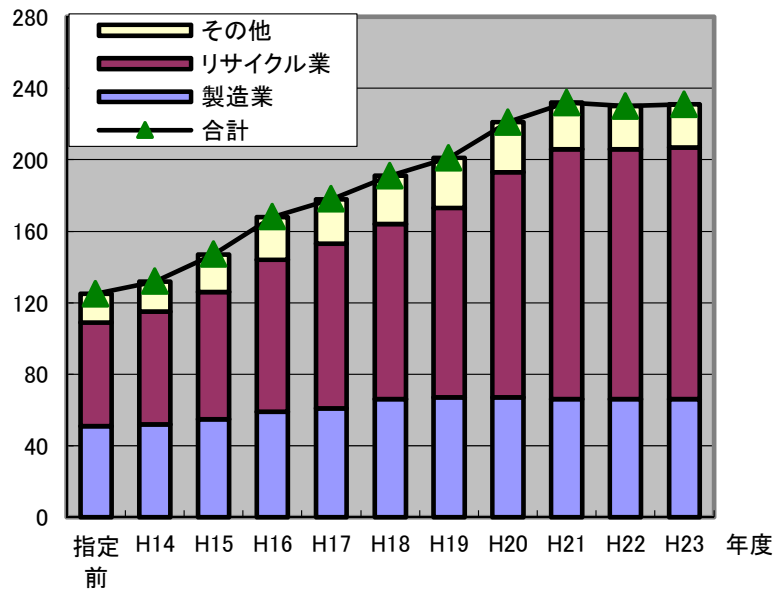
### 3) リサイクルポート

リサイクルポート指定港における企業立地数は、230社（平成24年度）の目標値に対して、業績値は231社（平成23年度）であり、既に目標を達成している。平成13年度と比較すると、関連企業立地数が85%増加（平成23年度）、循環資源取扱量（内質）が76%増加（平成23年度）、リサイクルポートにおける国内取引量シェアは23%から38%へと上昇し、リサイクルポート指定による効果が現れている。一方で、経済情勢の変化等により、循環資源の取扱量の伸びが鈍化傾向にあり、特に小口需要（廃プラスチック類、古紙等）はその大半が陸送のためモーダルシフトが進んでおらず、循環資源の需給・輸送モードのマッチング等が課題となっている。

表 3-13 業績目標の達成状況（リサイクルポート）

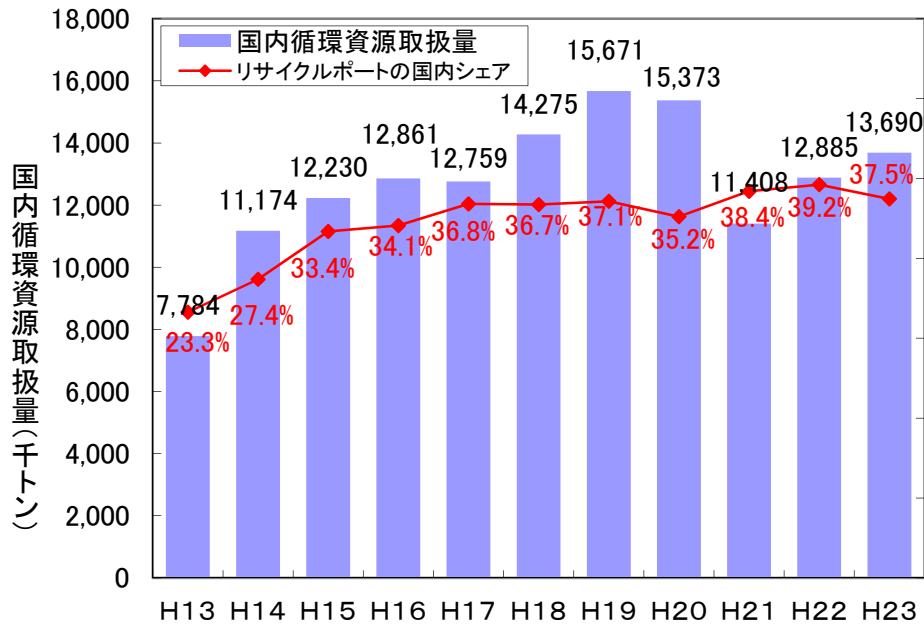
業績指標	業績目標 <sup>35</sup>			
	評価	初期値 (目標値設定年度)	業績値(年度)	目標値(目標年度)
リサイクルポートにおける 企業立地数	A	188社 (平成19年度)	231社 (平成23年度)	230社 (平成24年度)

図 3-34 リサイクルポートにおけるリサイクル関連企業数の推移



<sup>35</sup> 集計方法の違いにより、下記グラフと必ずしも一致しない。

図 3-35 リサイクルポートにおける循環資源取扱量とシェア



#### 4) その他

廃棄物を受け入れる海面処分場の残余確保年数については当初の目標を達成しているものの、建設発生土の有効利用率や環境ポータルサイトへのアクセス件数については、当初の目標を達成できていないため、より一層の取組が求められる。

表 3-14 業績目標の達成状況 (その他)

業績指標	業績目標			
	評価	初期値(目標値設定年度)	業績値(年度)	目標値(目標年度)
廃棄物を受け入れる海面処分場の残余確保年数	A	約6年 (平成19年度)	約7年 (平成23年度)	約7年 (平成24年度)
建設発生土の有効利用率	B	80.1% (平成17年度)	78.6% (平成20年度)	87% (平成24年度)
①減失住宅の平均築後年数	①B	①約27年 (平成20年)	①約27年 (平成20年)	①約35年 (平成27年)
②住宅の減失率	②A	②約7.0% (平成15~20年)	②約7.0% (平成15~20年)	②約6.5% (平成22~27年)
環境ポータルサイトへのアクセス件数(再掲)	B	平均約5,478件/月 (年度平均) (平成19年度)	平均約3,266件/月 (年度平均) (平成23年度)	1万件/月(年度平均) (平成23年度)

#### ② ①を踏まえた目標達成状況の総括的評価

これまで、産業廃棄物の約4割を占める下水汚泥及び建設廃棄物の資源・エネルギー化に向けて、国土交通省は各種取組を推進してきた。その結果、循環型社会の形成の業績目標については、50%がA評価であった。具体的には、建設廃棄物について、特定建設資材廃棄物



は概ねA評価であるが、建設混合廃棄物はB評価であり、分別解体ノウハウの普及が課題となっている。また、リサイクルポートについて、企業立地数はA評価であるが、取扱量の伸びは鈍化しており、官民連携による循環資源需給マッチングが課題となっている。これら以外で、B評価とされた施策の主な課題としては、ポータルサイトのアクセス機会向上策の検討、建設発生土の需給動向の地域間レベルでの把握等が挙げられる。

#### (4) 課題及び今後の方向性（見直しの視点）

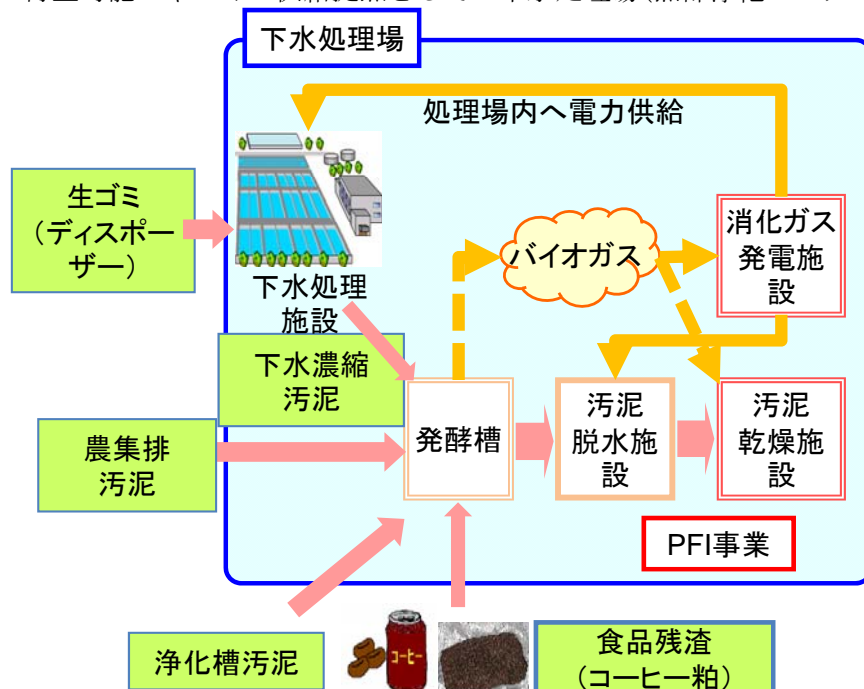
下水汚泥及び建設廃棄物の資源・エネルギー化の促進や、循環資源の物流拠点ネットワークの形成が重要な課題となっている。特に下水汚泥を含むバイオマスのエネルギー利用については、平成24年9月に政府のバイオマス活用推進会議において「バイオマス事業化戦略」が決定されるなど、地域におけるグリーン産業創出に向けたバイオマス活用への期待も高まっている。このため、循環型社会の形成に向けて、グリーン成長にも貢献するバイオマス利用促進のための官民連携による技術開発、静脈物流システムの構築、災害廃棄物の有効利用等循環資源利用の活性化・推進に取り組んでいく必要がある。

以下に、個別の分野別に、今後の方向性を示す。

##### 1) 下水道資源

下水処理場を地域のバイオマス活用の拠点として、FIT制度<sup>36</sup>の有効活用を図りつつ、メタン発酵によるバイオガス化と固体燃料化によるエネルギー活用を強力に推進する。

図 3-36 再生可能エネルギー供給拠点としての下水処理場(黒部浄化センター(黒部市))

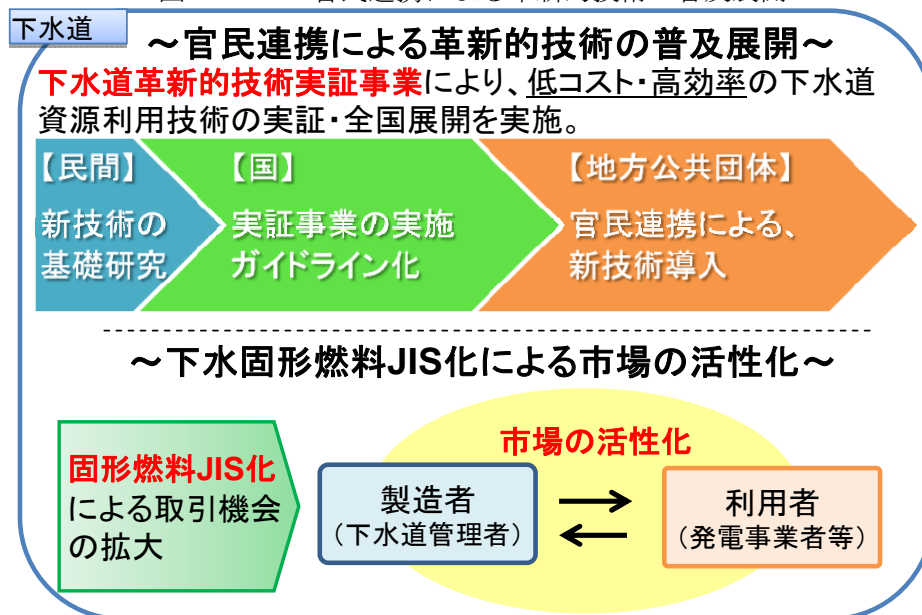


<sup>36</sup> 我が国で2012年7月1日に開始された再生可能エネルギーの固定価格買取制度。再生可能エネルギー源（太陽光、風力、水力、地熱、バイオマス）を用いて発電された電気を、国が定める固定価格で一定の期間電気事業者者に調達を義務づけるもの。



また、下水道革新的技術実証事業により官民連携による低コスト・高効率の下水道資源利用技術を実証し、普及展開を図る。さらに、下水汚泥固形燃料 JIS 化による再生資材の規格化等によるバイオマス市場の活性化施策を推進する。

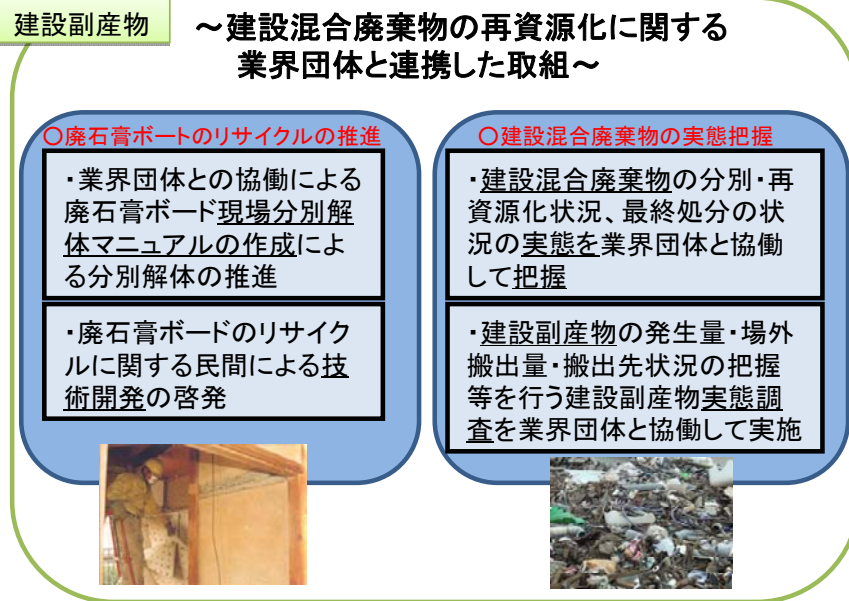
図 3-37 官民連携による革新的技術の普及展開



## 2) 建設副産物

建設混合廃棄物の再資源化に関する業界団体と連携した取組を推進する。例えば、廃石膏ボードのリサイクルの推進については、業界団体との協働による廃石膏ボード現場分別解体マニュアルの作成による分別解体の推進や、廃石膏ボードのリサイクルに関する民間による技術開発の啓発を目指す。また、建設混合廃棄物の実態把握については、建設混合廃棄物の分別・再資源化状況、最終処分状況の実態を業界団体と協働して把握することや、建設副産物の発生量・場外搬出量・搬出先状況の把握等を行う建設副産物実態調査を業界団体と協働して実施することを目指す。

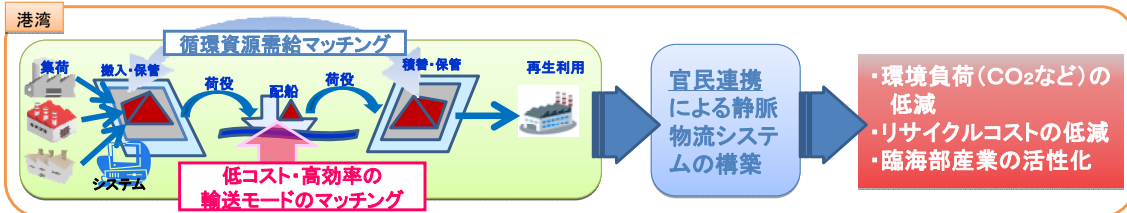
図 3-38 建設混合廃棄物の再資源化に関する業界団体と連携した取組



### 3) リサイクルポート

循環資源の需給マッチングや低コスト・高効率の輸送モードのマッチングに取り組むことにより、官民連携による静脈物流システムを構築する。これにより循環資源の流動を促し、環境負荷（CO<sub>2</sub>等）の低減、リサイクルコストの低減、臨海部産業の活性化を目指す。

図 3-39 循環資源の需給・輸送モードのマッチングの効果



## 第4章 国土交通省の環境政策への反映の方向性

### 4.1 低炭素社会の実現に向けて

#### (1) 現在の情勢を踏まえた課題

低炭素社会の実現に向けた課題としては、新興国の経済成長等に伴う地球温暖化問題の深刻化に加え、東日本大震災・東京電力福島第一原子力発電所事故の発生とエネルギー制約等の新たな課題に直面していることが挙げられる。また、運輸部門の自動車単体対策、業務・家庭部門、一酸化二窒素削減対策（下水汚泥の高温焼却化）等において、京都議定書目標達成計画における温室効果ガスの排出削減目標を達成するに至っていない点や、住宅の省エネ性能の向上やモーダルシフト、下水道における省エネ・新エネ対策の推進等は政策チェックアップ業績目標を達成するに至っていない点も課題であり、今後上述の未達成分野を中心とした対策の強化が求められる。

#### (2) 今後の環境政策の基本的な考え方

低炭素社会の実現、グリーン成長貢献に向けて、以下の3つの視点を軸として環境政策の見直しを進めていく。

- ・地域の特性に応じた低炭素まちづくり：地球温暖化対策が展開されるよう、低炭素まちづくり等の低炭素化の道筋・方策を提示し、全国展開を目指していく。
- ・東日本大震災後のエネルギー制約への対応と望ましいエネルギーシステムの構築：省エネ、再生可能エネルギー、エネルギー・環境産業の3つの分野の取組を重点的に展開し、望ましいエネルギーシステムの構築を目指していく。
- ・ライフスタイル・ワークスタイルの変化を促す地球温暖化対策：人の消費行動や企業の生産活動における環境に配慮した選択を促していく。

特に、自動車単体対策については、世界最高レベルの燃費改善を促すとともに、次世代自動車導入促進等に継続的に取り組んでいく。また、住宅・建築物の省エネ性能の向上については、これまでの施策に加え、省エネ基準適合義務化に向けた環境整備や既存住宅・建築物の省エネ改修支援等に取り組んでいく。

### 4.2 自然共生社会の実現に向けて

#### (1) 現在の情勢を踏まえた課題

自然共生社会の実現に向けた課題としては、開発等の人間活動による生物種の減少や生態系の破壊等により、本来豊かであるはずの生物多様性が失われつつある点が挙げられる。また、良好な自然環境の保全・再生・創出に向けたこれまでの取組により、三大湾における底質改善等は着実に進んでいる一方で、都市域における水と緑の公的空間確保、水辺の再生及び湿地・干潟の再生等については、一定の進捗が認められるものの、目標達成に向けて更なる取組が必要な状況となっている点も課題として挙げられる。

## (2) 今後の環境政策の基本的な考え方

自然共生社会の実現のため、平成 24 年 9 月に閣議決定された「生物多様性国家戦略 2012-2020」で示された基本戦略である森・里・川・海のつながりの確保等に加え、「多様な主体間の連携と協働」を視点とした施策を充実・強化していく。例えば、地方公共団体・企業・地元住民等との協働による緑地・湿地等のエコロジカル・ネットワークの形成、市民・NPO と連携した「市民が海にふれあえる環境」の創出等、多様な主体との連携・協働を視点とした施策を充実・強化していく。

### 4.3 循環型社会の形成に向けて

#### (1) 現在の情勢を踏まえた課題

循環型社会の形成に向けた課題としては、我が国の最終処分場の残余容量の逼迫や東日本大震災を受けた災害廃棄物の再生利用やバイオマスのエネルギー利用等の社会的要請の高まりが挙げられる。また、産業廃棄物の約 4 割を占める下水汚泥及び建設廃棄物の資源・エネルギー化の促進や、循環資源の物流拠点ネットワークの形成が挙げられる。

#### (2) 今後の環境政策の基本的な考え方

循環型社会の形成、グリーン成長貢献のため、平成 24 年 9 月に政府のバイオマス活用推進会議において決定された「バイオマス事業化戦略」で示されたバイオマスを活用した地域におけるグリーン産業創出に向けた取組を強化するとともに、バイオマス利用促進等官民連携による技術開発、静脈物流システムの構築、災害廃棄物の有効利用等循環資源利用の活性化・推進に取り組んでいく。

### 4.4 環境行動計画の改定に向けて

#### (1) 改定の進め方

上述の課題認識や基本的な考え方をもとに、今後施策の具体化・体系化を図り、環境行動計画の改定を検討する。

#### (2) 改定に際して留意すべき事項

環境行動計画の改定に際しては、東日本大震災・東京電力福島第一原子力発電所事故を契機とするエネルギー制約等、社会経済情勢の変化に十分留意するとともに、環境政策を巡る政府全体における議論の推移に注意を払い、整合性・一体性を確保する。

また、第 27 回国土交通省政策評価会（平成 24 年 4 月）及び第 22 回環境部会（平成 24 年 11 月）の議論において、環境行動計画の改善事項として以下の点が指摘されたことにも

留意する。

- 環境政策は内容が多岐にわたっており、局・課をまたがっているため、総合性・連携性が重要。
- 国土交通省の政策としての特性からみた環境インパクトは何か、それを推進するうえでの鍵となる条件・プロセスの特定が重要。
- 地方公共団体が情報で横につながり、地域の戦略が発展していくことを徹底しながら計画を立ててほしい。
- 各地域で展開されている実証事業を、他の地域でも少ないコストでできる仕組みが必要。その場合に、水平展開する必要があるときは民間をうまく巻き込むスタイルを考えるべき。
- 都市を中心として施策が考えられているが、高齢者の問題や移動の問題がある山間の田舎ではなかなか導入出来ない施策も多いので、田舎に対する施策も配慮してほしい。
- 政策や技術開発、実証事業は国内だけに閉じ込めておくのではなくて、海外でも展開する仕組みが必要。
- 環境について、国際的な取組が進んでいる中で、国際的な情報提供が重要。