

環境対策

～CO₂削減に向けた取り組み～

2009年9月22日に開催された国連気候変動サミットにおいて、わが国の鳩山首相は、すべての主要国による公平かつ実効性ある国際的枠組みの構築や意欲的な目標の合意を前提として、温室効果ガスを2020年までに1990年比で25%削減するとの中期目標を表明した。

温室効果ガス，その中でも地球温暖化に及ぼす影響が最も大きいといわれる二酸化炭素（CO₂）排出量の削減は建設界においても喫緊の課題となっており，施工現場における省エネ・省資源活動や低燃費輸送，住宅・建築物の省エネ性能の向上などさまざまな取り組みが行われている。

今回の特集では，CO₂削減を中心とした環境対策をテーマとして，国土交通省における環境政策，および建設業界が取り組んでいる地球温暖化防止活動について紹介したい。

国土交通省の環境政策

国土交通省総合政策局環境政策課

すずき みちひと
課長補佐 鈴木 通仁

1. はじめに

今日の世界が直面する重要な環境問題が、「地球温暖化の危機」「資源の浪費による危機」「生態系の危機」等の地球規模の環境問題である。この地球環境問題に対応して、わが国においても、「低炭素社会」「循環型社会」「自然共生社会」を実現するための各般の施策が、政府を挙げて推進されている。

昨年12月には、国連気候変動枠組条約第15回締約国会議（COP15）がデンマークのコペンハーゲンで開催され、京都議定書以降の国際的枠組み構築に向けた議論が行われた。また本年10月には、生物多様性条約第10回締約国会議（COP10）が愛知県名古屋市で開催される。

国土交通省では、環境政策を巡る情勢の進展を踏まえ、2008年7月に「環境行動計画2008」を策定し、環境政策を強化しているところである。

本稿では地球温暖化対策を中心に、「環境行動計画2008」に沿って、国土交通省の環境への対応を紹介する。

2. 国土交通省の環境行政の位置づけ

(1) わが国の環境政策

わが国の環境政策は、環境基本法に基づく「環境基本計画」と、個別分野ごとの関係する条約や法律に基づく計画等が位置づけられている。

低炭素社会の実現に向けては、気候変動枠組条約および京都議定書、地球温暖化対策の推進に関する法律に基づき京都議定書目標達成計画が、循環型社会形成に向けては、循環型社会形成推進基本法に基づく循環型社会形成推進計画が、自然共生社会形成に向けては、生物多様性条約に基づく生物多様性国家戦略、生物多様性基本法等がある。

環境政策には、これらの分野以外にも、大気・騒音・水質対策や土壌汚染対策などの典型的公害への対応、内分泌かく乱物質やPCBなどの化学物質に関するもの、アスベスト対策やヒートアイランド対策などの生活環境に関するもの、自然公園や野生生物、ラムサール条約湿地や自然再生などの自然環境に関する分野があり、それぞれ広く国土交通行政と関係している。

(2) 国土交通省に関連する環境政策の枠組み 政府の環境政策の下で、国土交通省は道路や港

湾、河川整備などの社会資本整備や、住宅・都市行政、交通政策等を所管しており、環境との関係は深い。

温暖化対策では、温室効果ガス排出の約2割を占める運輸部門や、住宅建築物にかかわる家庭部門、業務部門が関連している。家庭部門および業務部門は、住宅やオフィスビルの断熱性能の向上等による冷暖房エネルギーの節減を中心としたものである。

循環型社会形成関連では、建設リサイクルなどが関連する。

自然共生関連では、生物多様性国家戦略の施策の2割が国土交通省関連の施策となっている。

その他、生活環境に関連するものとして、自動車の排出ガス規制やヒートアイランド対策大綱やアスベスト問題への対応など、関係省庁と連携して取り組むものから国土交通省独自の取り組みまで、環境に関するさまざまな取り組みがある。

環境行動計画は、こうした環境政策を巡る情勢に的確に対応するため、施策を体系的に整理し、取り組みを強化するものである。

3. 地球温暖化対策を巡る動向と その対応

わが国は、鳩山内閣として、すべての主要国による公平かつ実効性ある国際的枠組みの構築や意欲的な目標の合意を前提として、2020年に温室効果ガスを1990年比で25%削減するとの中期目標を掲げるとともに、2050年は80%削減するとの長期目標を掲げたところである。COP15において「留意」することが決定された「コペンハーゲン合意」を受け、本年1月に、わが国の中期目標を提出したところである。

わが国の2008年度の温室効果ガス排出量（速報値）は、年度後半の急激な景気後退に伴う、産業部門をはじめとする各部門のエネルギー需要の減少などにより約12億8,600万tとなっており、1990年比で1.9%増加、前年度比で6.2%減少となっている。

京都議定書の6%削減約束の確実な達成と長期的な視点を踏まえた中期目標達成のためには、わが国の温室効果ガス排出量の約2割を占める運輸部門と、高水準で推移している家庭部門・業務その他部門における対策はきわめて重要であり、運輸部門では、自動車単体対策、交通流対策、物流の効率化や公共交通の利用促進を、また民生部門では住宅・建築物の省エネ性能の向上等について、施策の強化に取り組んでいく。

「環境行動計画2008」では、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環境政策に取り組むことを基本とすべき視点の一つとしており、環境と経済・社会を統合的に向上させていく視点で環境政策を推進していく。

4. 国土交通省環境行動計画

「環境行動計画2008」では、次の四つの視点を基本的な考え方として、国土交通行政のグリーン化の定着を目指している（図—1）。

- ① 環境と経済・社会を統合的に向上させていくという視点
- ② 国土交通省の幅広い政策手段を戦略的に活用するとの観点から、総合性・連携性という視点
- ③ 人や企業の行動に働きかけるという視点
- ④ 面的広がり（圏域）、時間的広がり（時間軸）の視点

また、重点的に推進すべき環境政策の分野を「5つの柱」として整理した。以下では、5つの柱に沿って、主要な施策について紹介する。

（1）京都議定書の目標達成に向けた取り組み ——地球温暖化対策の当面の取り組み

京都議定書の目標達成は喫緊の重要課題であり、温室効果ガスの排出削減を短期的に実現する対策・施策については、特に重点的に取り組む。国土交通省では、特に運輸部門と住宅・建築物分野の対策を強化して展開する（図—2）。

ー地球環境時代に対応したくらしづくりー

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

- (施策例)
- ・ 交通流対策
 - ・ 物流の効率化
 - ・ 「2000年住宅」に向けた取組
 - ・ 集約型都市構造の実現

(2) 総合性・連携性を重視

- (施策例)
- ・ 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

- (施策例)
- ・ 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
 - ・ エコレールマーク、エコシブマークの普及・促進
 - ・ 環境教育の推進

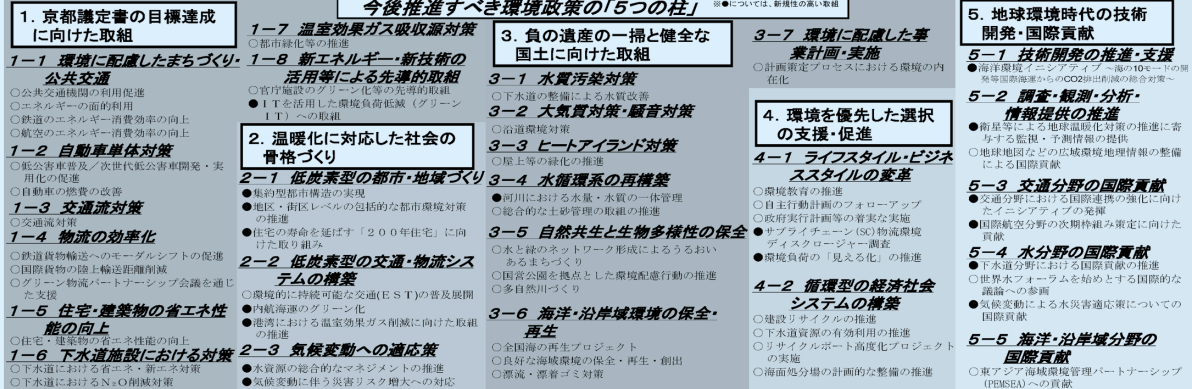
(4) 面的広がり・時間的広がり・視点を重視

- (施策例)
- ・ 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(※)

※次期「社会資本整備重点計画」及び次期物流施策大綱の内容を十分に反映

→ 国土交通行政のグリーン化の定着を目指す



図—1 「環境行動計画2008」の概要

低公害車の普及促進

- ・ 低公害車導入への補助，税制上の優遇等の支援措置

(例)



CNGトラック



ハイブリッドバス

次世代低公害車の開発・実用化促進

- ・ 次世代低公害車の開発・試作
- ・ 試作車の実使用条件下での走行評価，車両の改良

(例)



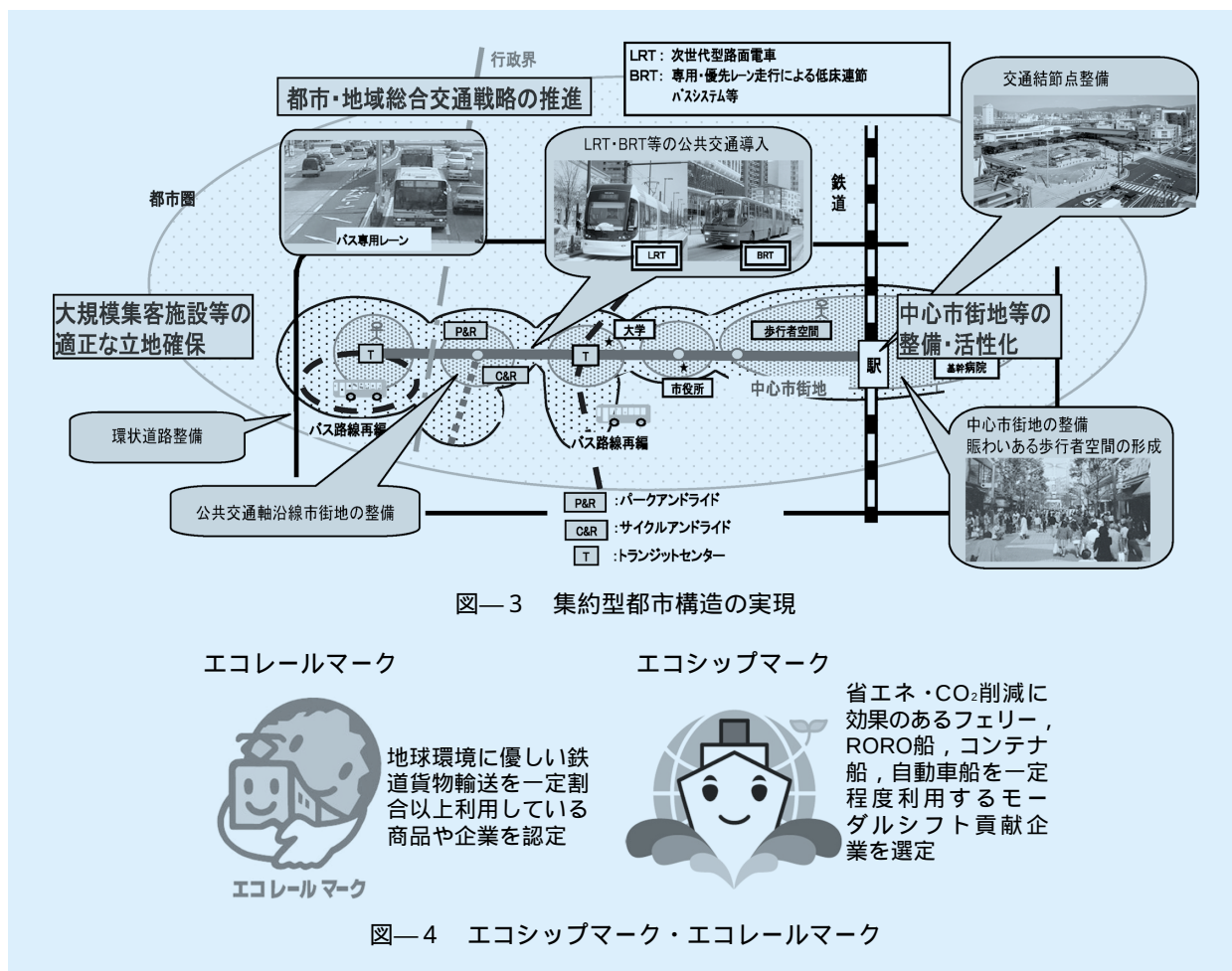
非接触給電
ハイブリッドバス



燃料電池バス

図—2 低公害車普及/次世代低公害車開発・実用化

- ① 公共交通機関の利用促進
- ② 低公害車普及/次世代低公害車開発・実用化の促進
- ③ 住宅・建築物の省エネ性能の向上
- (2) 温暖化に対応した社会の骨格づくり——地球温暖化対策の中長期的な取り組み
- わが国から国際社会へ2050年までの世界全体の温室効果ガス排出の半減を呼びかけるなど，ポスト京都議定書を見据えた中長期的視点に基づく低



エコレールマーク



地球環境に優しい鉄道貨物輸送を一定割合以上利用している商品や企業を認定

エコシップマーク



省エネ・CO₂削減に効果のあるフェリー、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

図—4 エコシップマーク・エコレールマーク

炭素社会への転換が課題となっており、集約型都市構造など低炭素型の都市・地域づくり、ハードとソフトの両面を通じた交通・物流の総合的なマネジメントを推進する（図—3）。

また、地球温暖化の影響が、雨量変動幅の増大、海面上昇等の形で顕在化しつつあり、気候変動に起因して増大する渇水リスクおよび災害リスクに対応するため、水資源の総合的なマネジメントおよび計画的な防災・減災対策を推進する。

- ① 集約型都市構造の実現
- ② 住宅の長寿命化に向けた取り組み
- ③ 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り組み

健全で良好な生活環境は自然環境が存在する美しい国土を守り、次世代へと継承するため、水

質、大気質等の汚染対策、都市の熱環境対策、水循環系の再構築、生物多様性や海洋・沿岸域環境の保全など、継続した取り組みが必要な環境問題への対応を着実に推進する。

(4) 環境を優先した選択の支援・促進

環境負荷を低減する選択を国民や企業等が主体的に行うための条件整備が必要である。国民や企業などの関係者が参加し協働するための場づくりや、いわゆる「見える化」の推進など、国民への情報提供を行うことなどにより、ライフスタイル、ビジネススタイルの見直し、家庭や職場での努力や工夫を支援・促進するとともに、民間活力も活用しつつ、大量生産・消費型から循環型の経済社会システムへの転換を促進する。

- ① 建築物総合環境性能評価システム（CAS-BEE）、住宅性能表示制度、エコレールマーク

制度、エコシップマーク等の推進により、環境負荷の「見える化」を推進

② 建設リサイクルの推進（図—4）

（5）地球環境時代の技術開発・国際貢献

環境・エネルギー技術等のさらなる研究開発を推進・支援するとともに、調査・観測・分析・情報提供を推進する。また、交通分野の大臣会合でのイニシアチブの発揮、CDMの活用促進、外航海運・航空・水・海洋などの分野での貢献を通じてアジアをはじめとする世界各国との国際連携を強化する。

① 海洋環境イニシアティブ～国際海運からのCO₂排出削減の総合対策～

5. 生物多様性保全に向けた取り組み

1992年にブラジルのリオデジャネイロで開催された国連環境開発会議（地球サミット）において、気候変動枠組条約とともに採択されたのが生物多様性条約である。

本年10月には、COP10が愛知県名古屋市において開催される。2010年は、条約の「生物多様性の損失の速度を2010年までに著しく減少させる」という2010年目標の目標年であるとともに国連の国際生物多様性年の節目の年であり、国際的な取り組みの加速に向けて、わが国はホスト国・議長国として主導的な役割を果たしていく必要がある。

国土交通省は、河川・湖沼・干潟・緑地等の生物多様性をはぐくむ水・緑の保全・再生・創出などの施策を担っており、COP10開催に向け、関係府省とともに国際的な議論への貢献やCOP10開催支援に取り組んでいる。

条約に基づき策定している生物多様性国家戦略は、2007年に第三次の戦略が策定されたが、2008年6月に施行された生物多様性基本法を受け、本年3月に「生物多様性国家戦略2010」として、あらためて策定されたところである。なお、COP10終了後に、COP10の成果も踏まえ、さらに改訂することとされている。

COP10では生物多様性国際自治体会議が同時開催されることとなり、各地域レベルでの生物多様性に関する積極的な取り組みが期待されている。さらに経済界では、昨年3月に「日本経団連生物多様性宣言」が制定されるなど、民間企業の生物多様性に資する行動の機運が高まっている。

こうした動きを踏まえ、国土交通省の生物多様性施策を、地方自治体や企業など、多様な主体とさらに連携を図りながら進めていくことも重要である。

COP10では、国土交通分野における生物多様性の取り組みを国内外に発信し、人類共通の問題である生物多様性の保全に向けて、国際社会に占める地位にふさわしい取り組みを積極的に推進していく。

6. おわりに

地球環境問題が人類の生存基盤にかかわる最重要課題の一つとなり、環境行政は新たな展開を迎えている。

一般に、国土交通省は、環境に負荷を与える側とのイメージを持たれていると思われるが、国土交通省が環境面で担う役割は、引き続き大きい。社会の要請に応え、国土交通省として、低炭素社会、循環型社会、自然共生社会の実現に、寄与していく。