環境対策

―持続可能社会の構築に向けて―

平成19年６月１日閣議決定された「21世紀環境立国戦略」は，「低炭素社会」「自然共生社会」および「循環型社会」の構築に向けた取り組みを統合的に進めていくことにより地球環境の危機を克服する持続可能な社会を目指すことを提示しています。そして本年７月に開催されるＧ８北海道洞爺湖サミットにおいて地球環境問題（気候変動）が主要議題の一つとされており，我が国は議長国として国際的な枠組みづくりに関する議論を主導していく立場にあります。

こうした時期を捉えて，国土交通省では「国土交通省環境行動計画（平成16年６月）」を改定，施策体系を再構築した「環境行動計画2008」を策定し，環境問題に対する取り組みを強化することとしています。

今回の特集は，この「環境行動計画2008」の概要を中心に，現在，地球規模で深刻化している「水問題」に関する動向，内外における「自然共生」への取り組み，建設業界における環境保全への取り組み，そして環境対策に積極的に取り組んでいる自治体の先進事例を紹介します。

温室効果ガスを６％削減する「京都議定書第一約束期間（2008～2012年）」が本年スタートしました。この目標達成さらには持続可能社会の構築に向けて，建設界としてその役割と責任について，社会基盤整備を担う読者のみなさんとともに考えてみたいと思います。

http : //www.mlit.go.jp/sogoseisaku/environment/

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
課長補佐　西村（にしむら）　徹（とおる）

1.　はじめに

これまで国土交通省では，美しく良好な環境の保全・再生・創造を国土交通行政の最重要テーマの一つとして，積極的な取り組みを行っています。特に，「国土交通省環境行動計画（平成16年６月）」（以下，「前計画」という）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明確に位置付け，あらゆる局面で環境負荷の低減に努める国土交通行政のグリーン化を推進してきたところです。

さらに，「21世紀環境立国戦略」の閣議決定など，今般の環境政策を巡る情勢の変化を政策へ的確に反映するため，国土交通省では，平成19年度に環境政策のあり方についてレビューを実施し，前計画に基づく取り組み状況について総括的に評価を行いました。

地球環境問題が主要議題の一つとなるＧ８北海道洞爺湖サミットが開催されるこの時期をとらえ，国土交通省では，レビュー結果を踏まえ前計画を改定し，「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することで，環境問題に対する取り組みを強化していくこととしており，本稿ではその概要について紹介するものです。

2.　環境政策を巡る情勢

わ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「第三次環境基本計画（平成18年４月）」が閣議決定されましたが，その後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わが国として貢献するための指針を明示した「21世紀環境立国戦略（平成19年６月）」が閣議決定され，特に，地球規模での環境問題の深刻化として，人為起源の温室効果ガスの増加による「地球温暖化の危機」，大量生産・大量消費・大量廃棄型の社会経済活動による「資源の浪費による危機」，開発などの人間活動による「生態系の危機」の「三つの危機」を指摘し，地球環境問題は，人間の安全保障の問題とも密接に関連し，人類が直面する最大の試練であると言及しています。また，この三つの危機に対して，温室効果ガス排出量の大幅削減による「低炭素社会」，３Ｒを通じた資源循環による「循環型社会」，自然の恵みの享受と継承による「自然共生社会」の実現が求められますが，持続可能な社会の構築に向け，これらを個別に目指すのではなく統合的な取り組みを展開していくことが不可欠であると指摘しています。

その後，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２次の「循環型社会形成推進基本計画（平成20年３月）」「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，今後これらに基づき施策が総合的に講じられることとなっています。

3. 国土交通省におけるこれまでの取り組みと課題

これまで国土交通省では，美しく良好な環境の保全・再生・創造を国土交通行政の最重要テーマの一つとして取り組んできましたが，平成16年６月には前計画を策定し，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明確に位置付け，あらゆる局面で環境負荷の低減に努める国土交通行政のグリーン化を推進しています。

さらに，今般の環境政策を巡る情勢の変化を政策へ的確に反映するため，国土交通省では平成19年度に環境政策のあり方についてレビューを実施し，今後の課題として以下の事項を抽出しました。

◇気候変動に関する認識や切迫度が変化している情勢を踏まえると，前計画の取り組みは全般的に危機感の不足がみられる。

◇現時点で見ると，省エネルギーの側面への問題意識が不十分。

◇生物多様性の保全が重要な課題であるにもかかわらず，生物多様性の観点が弱い。

◇気候変動の問題については，環境対策との両輪の観点で適応策の必要性へ言及が重要。

◇総合的・統合的な取り組みが重要。全体像を持たずに，施設単体やある側面だけで単発的に環境対策を行うのみでは不十分，また局ごとの取り組みの効果的な連携・統合も依然として不十分。

◇グローバルな問題やローカルな問題が絡んできている中で，圏域の広さに応じた一体的な取り組みや，時間軸の長さを踏まえたきめ細かな対策を総合的に検討することが重要。

◇トップランナー支援や先進事例づくりに一定の成果，しかし物流など国民のライフスタイルの変化と関係する分野での情報の共有による消費者の選択，ソフトとハードの連携の輪を広げた具体的な相乗効果がまだ不十分。

◇地域特有の文化は環境に優しいなど文化は環境と持続可能性の面で類似，文化の観点を施策に盛り込むと両者の相乗効果を期待可能。

◇地球全体のビジョンが求められている中，長期的に効果が期待できる施策を推進する長期的視野の計画や東アジア等との連携が重要。

これらの課題および今般の環境政策を巡る情勢に的確に対応するため，国土交通省における環境問題に対する取り組みを強化する必要があります。

4. 環境政策推進の基本的考え方（四つの視点）

環境の保全・再生・創造は国土交通省の本来的使命であり，国土交通省における今後の環境政策の推進に当たっては，前章で示した課題を踏まえ，次の「四つの視点」を基本的な考え方とすることにより，前計画で着手した国土交通行政のグリーン化の定着を目指すこととしています。

(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付けられている持続可能な社会の実現のためには，わが国全体として，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り組みが求められているとともに，低炭素社会，自然共生社会，循環型社会の三つを統合的に実現していく取り組みを着実に実施していくことが必要です。

国土交通省は，社会資本整備や交通政策等の推進を通じた経済社会の発展と国民生活の向上への貢献を使命としており，これを踏まえ，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つながるという視点で取り組みを進めていきます。

⑵ 総合性・連携性を重視

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

低炭素社会，自然共生社会，循環型社会の三つの社会を統合的に構築し，持続可能な社会を実現するに当たっては，①政策課題が分野横断的で多岐にわたること，②このため課題を解決するためには交通ネットワーク，生態系ネットワーク，物質循環などのネットワーク（「つながり」）の確保を意識して施策を展開すること，が求められることから，単発的な取り組みでは効果的に対応することはもはや困難であり，総合性・連携性に重点を置いた戦略的な施策の実施が重要です。

さらに，総合性・連携性をより強化するためには，国土交通省内にとどまらず，外部の多様な主体と協働するという視点の重要性がさらに増しています。

⑶ 人や企業の行動に働きかける

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

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

⑷ 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，課題の面的広がりに応じた適切な施策の選択が必要です。このため，地域として取り組むべき課題，流域単位で解決すべき課題等については，施策の全体像を描いた上で，個々の施策を戦略的に位置付けるという面的視点が必要です。

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

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

5. 環境政策の重点戦略（五つの柱）

前述した環境政策を巡る近年の情勢と今後の課題を踏まえ，今後国土交通省として重点的に推進すべき環境政策の分野を以下の「五つの柱」とし，主要な施策の骨子を紹介します。

⑴ 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）

第１に京都議定書の目標達成に向けた取り組みを進めることとします。地球温暖化は人類の生存基盤にかかわる最も重要な環境問題となっています。また，今年度から京都議定書の第１約束期間が開始されたこと，本年７月に開催される北海道洞爺湖サミットの議長国としての責務を果たすことが重要であることなどを踏まえると，まずは，京都議定書の目標達成を確実にするため，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みます。国土交通省においては，特に運輸部門と住宅・建築物分野の対策を強化して展開します。

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，エネルギーの面的利用，鉄道のエネルギー消費効率の向上，航

空のエネルギー消費効率の向上
1-2） 自動車単体対策～低公害車普及／次世代低公害車開発・実用化の促進，自動車の燃費の改善
1-3） 交通流対策
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
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～下水道における省エネ・新エネ対策，下水道におけるNO_2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り組み～官庁施設のグリーン化等の先導的取り組み，ITを活用した環境負荷低減（グリーンIT）への取り組み

⑵ 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）

第２に，ポスト京都議定書を見据えた中長期的な視点から，温暖化に対応した社会の骨格づくりに取り組みます。わが国が提唱する「クールアース推進構想」を実現するべく，例えば2050年温室効果ガス半減といった長期的な目標を設定した上で，その目標を達成するための政策を戦略的に組み上げ，低炭素社会への転換を進めていくことが必要です。「場」「空間」「移動」を担う国土交通省としては，国土や都市・地域の構造を支える骨格を低炭素型へと転換していくことでその責務を果たすため，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します。

また，地球温暖化対策の両輪として，気候変動に起因して増大するリスクに対する適応策に取り組むことが重要です。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・減災対策を推進します。

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，住宅の寿命を延ばす「200年住宅」に向けた取り組み
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，港湾における温室効果ガス削減に向けた取り組みの推進
2-3） 気候変動への適応策～水資源の総合的なマネジメントの推進，気候変動に伴う災害リスクの増大への適応策

⑶ 負の遺産の一掃と健全な国土に向けた取り組み

第３に，高度経済成長期をはじめとする20世紀の負の遺産を一掃しなくてはなりません。すなわち，上記の地球温暖化対策に加え，公害問題に代表される水質，大気質等の対策や生物多様性等の保全・再生についても，健全な国土づくりの観点から引き続き推進することが必要です。健全で良好な生活環境や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します。

3-1） 水質汚染対策～下水道の整備による水質改善
3-2） 大気質対策・騒音対策～沿道環境対策
3-3） ヒートアイランド対策～屋上等の緑化の推進
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り組みの推進
3-5） 自然共生と生物多様性の保全～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，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

⑷ 環境を優先した選択の支援・促進

第４に，国民や企業が環境を優先した選択を行うことができるよう，環境整備を進めます。環境を尊重した社会を構築するためには，国民や企業など，あらゆる主体が問題意識を共有して主体的に取り組むことが不可欠です。国土交通行政としては，こうした選択肢を示す，その選択を促進する仕組を用意するなどの環境整備に取り組むことが必要です。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します。

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，政府実行計画等の着実な実施，サプライチェーン（SC）物流環境ディスクロージャー調査，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

⑸ 地球環境時代の技術開発・国際貢献

第５に，技術開発と国際貢献も，重点的に取り組むべき柱です。環境問題は，地球規模の視点で取り組むべき課題であり，「クールアース推進構想」を実現するためにも，抜本的な効果が期待できる革新的な技術開発を進めるとともに，日本の優れた技術を世界に普及させるなど国際連携を強化することが不可欠です。このため環境・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・情報提供を推進します。また，交通分野の大臣会合でのイニシアティブの発揮，クリーン開発メカニズム（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します。

5-1） 技術開発の推進・支援～海洋環境イニシアティブ
5-2） 調査・観測・分析・情報提供の推進～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揮，国際航空分野の次期枠組み策定に向けた貢献
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はじめとする国際的な議論への参画
5-5） 海洋・沿岸域分野の国際貢献～東アジア海域環境管理パートナーシップ（PEMSEA）への貢献

5. おわりに

国土交通省では，以上で述べたとおり基本的な考え方「四つの視点」を踏まえつつ，重点戦略「五つの柱」に基づいて各施策を今後戦略的に展開する「環境行動計画2008」を策定し，これを推進していくことで，「低炭素社会」「循環型社会」「自然共生社会」の実現による持続可能な社会を追求してまいります。