

環境行動計画 2008

新 倉 由 健

国土交通省は、昨年7月に「環境行動計画 2008」を策定し、持続可能な社会の構築に向けて、環境問題への取組を強化している。同計画においては環境政策の「5つの柱」として、低公害車普及／次世代低公害車開発・実用化の促進等の「京都議定書の目標達成に向けた取組」や集約型都市構造の実現等の「温暖化に対応した社会の骨格づくり」、計画策定プロセスにおける環境の内在化等の「負の遺産の一掃と健全な国土に向けた取組」、環境負荷の「見える化」の推進等の「環境を優先した選択の支援・促進」、海洋環境イニシアティブ等の「地球環境時代の技術開発・国際貢献」を掲げ、総合的な施策を講じることとしている。

キーワード：低炭素社会，循環型社会，自然共生社会，低公害車，集約型都市構造，住宅の長寿命化，建設リサイクル，海洋環境イニシアティブ

1. はじめに

現在、我々の社会が抱える共通の課題として、「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がある。これら地球環境問題の解決には、「低炭素社会」、「循環型社会」、「自然共生社会」を実現するための取組を、持続可能な社会の構築に向けて、総合的に展開していくことが不可欠である。

我が国では、政府の個別環境分野に係る基本的な計画等について、順次見直しが行われ、平成19年度に「第三次生物多様性国家戦略（平成20年3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）」がそれぞれ閣議決定された。また、平成20年度には低炭素社会実現のために「低炭素社会づくり行動計画（平成20年7月）」が新たに閣議決定されたところであり、今後、これらの計画に基づいて施策を総合的に講じていくこととしている。

国土交通省では、平成16年6月に、「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が、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をさらに強化するため、平成20年7月に同計画を改定し、「環境

行動計画 2008」を策定したところである。本稿では、この「環境行動計画 2008」に基づく国土交通省の環境施策の取組について解説を行う。

2. 基本とすべき「4つの視点」と環境政策の重点戦略「5つの柱」（図—1）

本計画では、次の4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。

- 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を重視
- 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・連携性という視点を重視
- ③人や企業の行動に働きかけるといった視点を重視
- ④面的広がり（圏域）、時間的広がり（時間軸）の視点を重視

また、本計画では、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「5つの柱」として整理した。

- 第1に、京都議定書の目標達成に向けた取組を進める。
- 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む。
- 第3に、高度経済成長期をはじめとする20世紀の負の遺産の一掃を推進する。
- 第4に、国民や企業が環境を優先した選択を行うこ

国土交通省「環境行動計画2008」(概要)

—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求
～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

- ・ 交通流対策
- ・ 物流の効率化
- ・ 「200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

- ・ 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、干満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

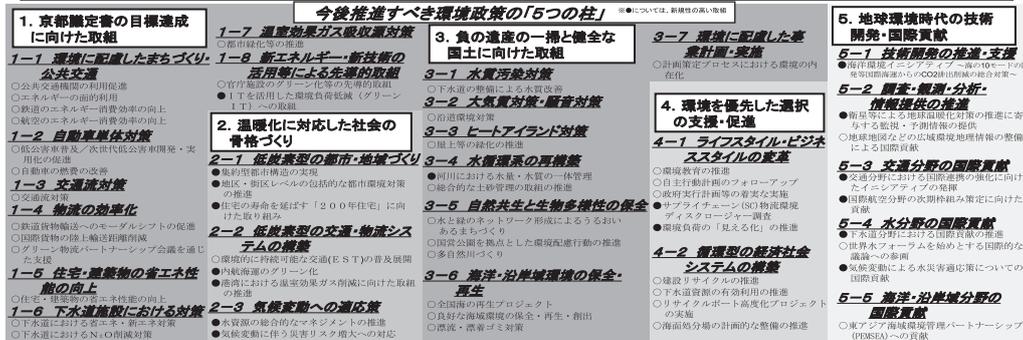
- ・ 住宅・建築物に関する総合的な環境性能評価手法(CASBEE)の開発・普及
- ・ エコレーベルマーク、エコシブマークの普及・促進

(4) 面的広がり・機動的広がり重視

- ・ 環境教育の推進
- ・ 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



図一 「環境行動計画2008」の概要

とができるよう、環境整備を進める。

第5に、技術開発と国際貢献にも重点的に取り組む。

3. 特徴的な施策

以下では、先述した環境政策の重点戦略「5つの柱」として整理した、本計画の特徴的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組

(a) 公共交通機関の利用促進

自家用車に比べて、CO₂排出量の少ない公共交通機関の利用促進を目指す。

〔背景〕

- ・ 自家用乗用車の普及等により、日常生活における自家用乗用車への依存が高まっており、長期的に公共交通の利用者は減少傾向となっている。

〔課題〕

- ・ 公共交通機関の単位輸送当たりのCO₂排出量は、自家用車に比べて、バスで約1/3、鉄道で約1/9と、環境負荷の小さい交通サービスであることから、自家用車から公共交通機関への利用転換を促進する。

〔目標〕

- ・ 2010年度における削減目標 385万トン-CO₂

〔政策手段〕

以下の施策等により、公共交通機関への利用促進を図る。

- ・ 鉄道等公共交通機関の整備

- ・ ICカード導入等情報化の推進

- ・ 鉄道とバスの乗り継ぎ改善

- ・ 都市部におけるLRTやBRTの導入

- ・ バスの定時性・速達性の向上

- ・ 従業員のマイカーから公共交通への転換 等

(b) 低公害車普及/次世代低公害車開発・実用化の促進(図二)

大都市地域等における自動車に起因する大気汚染問題を解決するとともに、地球温暖化の防止に資するため、補助制度や自動車グリーン税制の活用により低公害車の普及を促進する。また、革新的な技術を投入し、環境性能を格段に向上させた次世代の低公害車の開発・実用化を促進する。

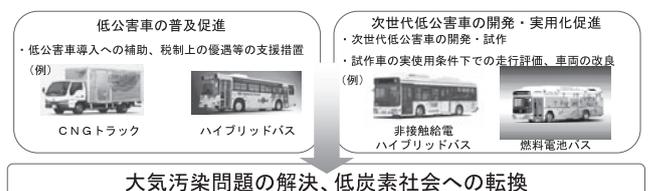
〔背景〕

- ・ 二酸化窒素(NO₂)、粒子状物質(SPM)の環境基準達成率は改善傾向にあるが、大都市地域等においては依然として厳しい状況にある。

- ・ 自動車からのCO₂排出量は、我が国全体の排出量の約2割を占めている。

〔課題〕

- ・ 低公害車の普及、次世代低公害車の開発・実用化。



図二 低公害車普及/次世代低公害車開発・実用化の促進

〔目標〕

- ・2010年度までにNO₂、SPMの環境基準をおおむね達成する。
- ・自動車単体対策の実施により、対策を実施しなかった場合と比較して2010年度に2,470～2,550万トンのCO₂排出量を削減する。また、長期的な削減(2050年までに温室効果ガス排出量を半減)に貢献する。

(c) 交通流対策

走行速度を向上させ実効燃費を改善することで、自動車からのCO₂排出量を減らすために、渋滞対策等による交通流対策を推進する。

〔背景・課題〕

- ・自動車等の運輸部門からCO₂の約2割が排出され、そのうち約9割は自動車から排出。

〔目標〕

- ・京都議定書目標達成計画に掲げられている2010年度の運輸部門のCO₂排出量(240～243百万トン-CO₂)を達成。

〔政策手段〕

- 交通流の円滑化を図るために次の施策を推進
- ・環状道路の整備や交差点改良、路上工事の縮減、ボトルネック踏切等の対策などによる渋滞対策。
 - ・高速道路の多様で弾力的な料金施策やITSの推進等による既存インフラの有効活用。
 - ・自転車利用環境整備による自転車利用の促進等の交通需要マネジメント(TDM)施策の推進。

(d) グリーン物流パートナーシップ会議を通じた支援

荷主と物流事業者が協働で取り組む環境負荷低減へ向けたプロジェクトへの支援を行う。

〔背景・課題・目標〕

- ・物流分野でのCO₂削減のためには、荷主と物流事業者がパートナーシップを組み、協働してプロジェクトを行うことが必要。
- ・立場の違う荷主と物流事業者が協働できるように、中立の立場にある行政が支援することで物流のグリーン化を促進。
- ・補助金等の交付、CO₂排出量算定手法の策定、優良事業への表彰等により、グリーン物流の普及・拡大を図る。

〔政策手段〕

- ・事前調査への支援、設備導入への補助。
 - ・「ロジスティクス分野におけるCO₂排出量算定方法共同ガイドライン」の策定。
 - ・国土交通大臣表彰をはじめとする優良事業への表彰。
- (e) 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する。

〔背景・課題〕

- ・民生部門(業務部門・家庭部門)のCO₂排出量は、基準年(1990年)と比べて約4割増加。
- ・住宅・建築物の省エネ対策について抜本的な対策が必要。

〔目標〕

2010年度における省エネ判断基準(平成11年基準)への適合率

- ・新築住宅 66%
- ・新築建築物 85%

〔政策手段〕

- ・改正省エネルギー法の的確な執行
 - …省エネ措置の届出の義務付けの対象について、一定の中小規模の住宅・建築物へ拡大
 - …大規模な住宅・建築物に係る担保措置を強化等
 - ・税制による支援(住宅の省エネ改修促進税制、エネルギー需給構造改革推進投資促進税制)
 - ・予算措置による支援(証券化ローンの枠組みを活用した融資、地域住宅交付金、省CO₂技術が導入されたモデルプロジェクトに対する補助事業等)
 - ・評価・表示による消費者等への情報提供(CASBEE及び住宅性能表示制度)
 - ・より環境負荷の少ない住宅・建築物の開発・普及に係る検討(ゼロ・エネルギー住宅等)
- その他にも、下水道における省エネ対策、下水汚泥の燃料化等による新エネ対策、下水汚泥焼却施設における燃焼の高度化等によるNO₂削減対策、都市公園の整備等による都市緑化の推進などの対策に取り組んでいる。

(2) 温暖化に対応した社会の骨格づくり

(a) 集約型都市構造の実現(図—3)

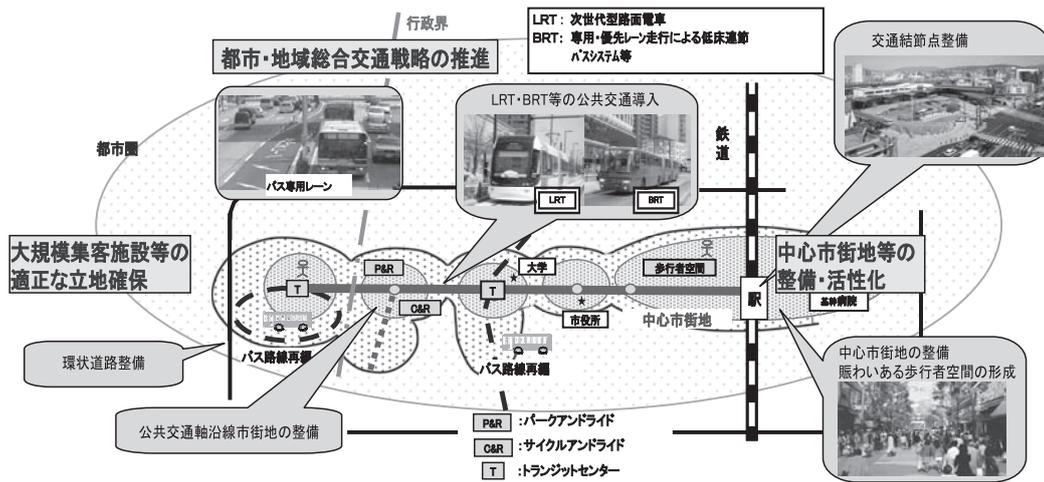
都市整備事業の推進、民間活動の規制・誘導等の手法を組み合わせ、様々な都市機能を集約し、公共交通が中心となる集約型都市構造を実現する。

〔背景〕

- ・集約型の都市構造を実現することにより、自動車利用から公共交通への転換によるCO₂削減等の環境改善効果が期待される。

〔課題〕

- ・都市構造の変革に係る施策は、その効果の発現には相当の期間を要するものであり、中長期的な視野で



図一三 集約型都市構造の実現

大きな効果を実現するよう取組むことが重要。

〔政策手段〕

以下の施策を総合的に推進する。

- ・大規模集客施設等の都市機能の適正な立地の確保
- ・中心市街地等の集約拠点の整備・活性化による都市機能の集積促進
- ・公共交通を中心とした都市・地域総合交通戦略の推進

(b) 住宅の長寿命化に向けた取組

長期にわたって使用可能な質の高い住宅ストックを形成していくため、住宅の建設、維持管理、流通、資金調達等の各段階において総合的な施策を講じる。

〔背景・課題〕

- ・地球環境問題の深刻化や、少子高齢化の進展による社会福祉コストの増大が見込まれる等、新たな課題への対応が必要。
- ・住宅の「量」は一定程度充足したものの、成熟社会にふさわしい豊かな住生活が実感できているとはいえない状況。

〔目標〕

- ・長期にわたって使用可能な質の高い住宅ストックを

形成し、環境負荷の低減や国民の住居費負担の軽減を図る。

〔政策手段〕

- ・「長期優良住宅の普及の促進に関する法律」や関連の政省令等の整備
- ・長期優良住宅の建設等を促進する税制優遇の措置
- ・長期優良住宅等推進事業の実施
- ・住宅履歴情報の整備
- ・長期優良住宅に対応した住宅ローンの開発
- ・長期優良住宅等推進環境整備事業の実施

(c) 気候変動に伴う災害リスク増大への対応(図一四)

地球温暖化に伴う気候変動による海面水位の上昇、豪雨や台風の強度の一層の増大、渇水の深刻化等により増大する災害リスク変化に対し、災害に強い社会構造を構築するため適応策を立案・実施する。

〔背景・課題〕

- ・我が国は沖積平野への人口・資産の集中やゼロメートル地帯の発達、台風や集中豪雨の発生する気候条件等、自然災害に対して脆弱な国土環境となっている。
- ・IPCC 第4次評価報告書では、気候変動により水害



図一四 気候変動に伴う災害リスク増大への対応

や土砂災害、高潮災害、海岸浸食、渇水被害等が増大・頻発すると予測されており、国民の安全安心を確保するための施策が求められている。

- ・さらに同報告書では、「適応策と緩和策のどちらも、その一方だけでは気候変化の影響を防ぐことができないが、両者は補完し合い、気候変化のリスクを大きく低減することが可能である」としており、災害リスクの増大への対応を行う適応策と緩和策を車の両輪として、共に進めていく必要がある。

〔政策手段〕

- ・社会資本整備審議会河川分科会答申「水災害分野における地球温暖化に伴う気候変化への適応策のあり方について」を踏まえた適応策の検討・実施。
- ・交通政策審議会港湾分科会防災・保全部会において「地球温暖化に起因する気候変動に対する港湾政策のあり方」答申を本年3月にとりまとめ。
- ・今後の観測データや知見の蓄積に応じてシナリオを修正していく順応的なアプローチを採用しながら、適応策を実施。
- ・渇水リスクの増大に対応するため、多様な主体の連携によって、雨水、下水処理水等の都市が有する水資源を有効に活用。

(3) 負の遺産の一掃と健全な国土に向けた取組

(a) 計画策定プロセスにおける環境の内在化

公共事業の計画策定プロセスにおける構想段階の計画づくりにあたって、住民参画の促進や技術・専門的検討との有機的な連携のもと、環境面を含む様々な観点からの総合的な評価・判断を実施することで、豊かな環境の保全・形成と地域のより良い暮らしづくりに向けた取組を行う。

〔背景・課題〕

公共事業の構想段階における計画づくりにあたっては、住民参画の下で、環境面はもとより、社会面、経済面等の様々な観点から総合的な評価・判断を行い、より良い計画を策定していく必要がある。

このため、平成20年4月に『公共事業の構想段階における計画策定プロセスガイドライン』を策定したところである。

〔政策手段〕

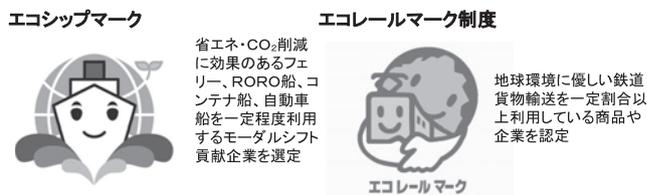
『公共事業の構想段階における計画策定プロセスガイドライン』にもとづいた取り組みを推進する。

また、本ガイドラインに基づく具体的な事業の実施事例を収集・蓄積し、評価を行った上で、より良い計画づくりに向けてガイドラインの見直しを行う。

(4) 環境を優先した選択の支援・促進

(a) 環境負荷の「見える化」の推進 (図—5)

建築物総合環境性能評価システム (CASBEE)、住宅性能表示制度、エコルールマーク制度、エコシップマーク等の推進により、環境負荷の「見える化」を推進し、多様な主体の参加・共同によりライフスタイル・ビジネススタイルの変革を促進する。



図—5 環境負荷の「見える化」の推進

〔背景・課題〕

- ・地球温暖化対策は、多様な主体が参加し、協働して取り組んでいくべきものである。
- ・そのため、環境負荷のいわゆる「見える化」を進め、ライフスタイルの見直しや家庭や職場での努力や工夫を呼びかけていく必要がある。

〔政策手段〕

- ・建築物総合環境性能評価システム (CASBEE) の開発・普及の推進
- ・住宅性能表示制度の普及の促進
- ・エコルールマークの制度の普及
- ・エコシップ・モーダルシフト事業の推進

(b) 建設リサイクルの推進 (図—6)

新たな建設リサイクル推進計画「建設リサイクル推進計画2008」に基づく施策の実施、建設リサイクル法の徹底などにより、建設リサイクル^{*}を推進する。

※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百四号)

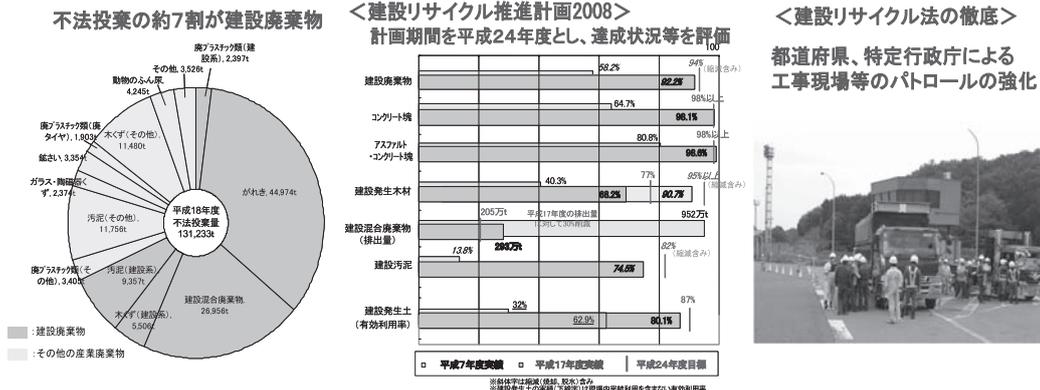
〔背景〕

建設廃棄物の再資源化等率は平成17年度に92%にまで上昇したが、依然として再資源化が低い品目が残っており、不法投棄廃棄物の約7割を建設廃棄物が占めている等の課題が残されている。

これらの課題を解決するため、今後の建設リサイクルの推進に向けた基本的考え方、目標、具体的施策を内容とする「建設リサイクル推進計画2008」を平成20年4月に策定した。

〔課題〕

- ・建設リサイクル法の対象工事は、分別解体等実施義務があるため、分別解体等の徹底が必要である。併せて、建設リサイクル法は平成14年5月の完全施



図一六 建設リサイクルの推進

行後5年が経過したことから、法律の施行状況について検討を加え、その結果に基づき必要な措置を講じる必要がある。

〔政策手段〕

- ・「建設リサイクル推進計画2008」
各種施策の実施とともに実施状況のフォローアップや、建設副産物実態調査を適宜行い、建設リサイクル推進計画の達成状況を評価する。
- ・建設リサイクル法の徹底
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等のパトロールを強化する。
その他にも、リサイクルポート高度化プロジェクトの実施による海上静脈物流ネットワークの形成等に取り組んでいる。

(5) 地球環境時代の技術開発・国際貢献 (図一七)

(a) 海洋環境イニシアティブ～海の10モードの開発等国際海運からのCO₂排出削減の総合対策～

現在、国際的規制の枠組みが存在しない国際海運からの二酸化炭素の排出削減を実現し、同時に産業競争力向上をめざした施策群を総合的かつ集中的に展開(海洋環境イニシアティブ)。

〔背景〕

- ・国際海運のCO₂排出量は、海上荷動き量の増加に伴って増大しており、また、CO₂排出削減の国際的枠組みも未確立。

〔課題〕

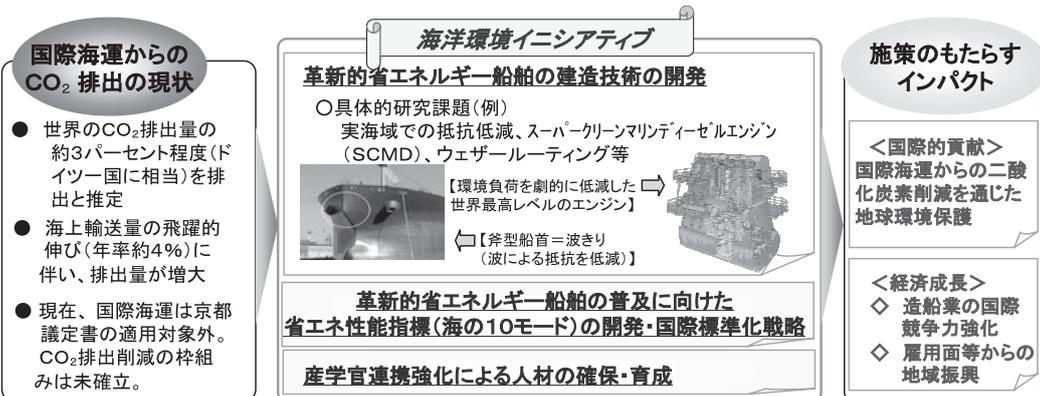
- ・省エネ・環境性能に優れた技術の開発及びそれら新技術普及のための国際標準化への取り組み。必要な人材の確保育成。

〔目標〕

- ・国際海運からの大幅なCO₂排出削減等による地球環境保護を実現し、我が国造船・船用工業の技術力向上を通じた国際競争力の強化を目指す。

〔政策手段〕

- ・船舶の省エネ・環境性能向上に資する新技術の研究開発を促進【技術研究開発の促進】
- ・新技術の普及のため、船舶の省エネ性能指標(海の10モード)の開発・国際標準化等国際的なイニシアティブを発揮【国際標準化戦略】
- ・産学官連携による技術者の確保育成の推進【人材育成】
また、交通分野において、環境・エネルギー対策に関する国際的な取組みを強化するため、今年1月、主要国交通担当大臣と関係国際機関代表を招待して、「交



図一七 海洋環境イニシアティブ

通分野における地球環境・エネルギーに関する大臣会合」を主催し、今後の国際的な取組の方向性について大臣宣言として発信した。

4. おわりに

低炭素社会、循環型社会、自然共生社会の3つの社会を統合的に構築し、持続可能な社会を実現するためには、社会資本整備や交通政策等に関する環境の保全と創出のための政策が重要であり、国土交通行政を総合的に推進する立場にある国土交通省は、環境政策の推進にあたり重要な役割を担っています。これからも、「環境行動計画 2008」に基づき、総合的かつ効果的に環境政策を推進して参ります。

また、本計画に基づく国土交通省の取組を紹介しま

したが、本稿に掲載した施策はごく一例です。計画全体は以下のホームページで公表していますので、ご覧いただければ幸いです。

<http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/environment/index.html>

JICMA

【筆者紹介】

新倉 由健 (にいくら よしたけ)
国土交通省総合政策局
環境政策課



橋梁架設工事の積算

——平成 21 年度版——

■改訂内容

1. 積算の体系
 - ・ 共通仮設費率の一部改定
2. 橋種別
 - 1) 鋼橋編
 - ・ 送出し設備質量算出式の改定
 - ・ 少数主桁架設歩掛の改正
 - ・ 歩道橋(側道橋)一部歩掛改定
 - 2) PC橋編
 - ・ 多主版桁橋 主桁製作工歩掛の追加
 - ・ 架設桁架設工法 歩掛の改定
 - ・ トラッククレーン架設工法 歩掛の改定

■ B5判／本編約 1,100 頁 (カラー写真入り)
別冊約 120 頁 セット

■定 価

非会員：8,400 円 (本体 8,000 円)
会 員：7,140 円 (本体 6,800 円)

※別冊のみの販売はありません。
※学校及び官公庁関係者は会員扱いとさせていただきます。

※送料は会員・非会員とも
沖縄県以外 600 円
沖縄県 450 円 (但し県内に限る)

社団法人 日本建設機械化協会

〒105-0011 東京都港区芝公園 3-5-8 (機械振興会館)

Tel. 03 (3433) 1501 Fax. 03 (3432) 0289 <http://www.jcmanet.or.jp>