

国土交通省 環境行動計画(2014~2020)

—環境危機を乗り越え、持続可能な社会を目指す— **【参考資料】**

環境政策を巡る情勢と課題

環境危機の深刻化

- 東日本大震災以降の我が国のエネルギー供給体制の脆弱性の深化、CO2排出量の大幅増
- IPCC第五次評価報告書における世界的な地球温暖化の進行に伴う災害リスク増の指摘
- 世界全体での資源制約の強まり
- 世界的な生物多様性の劇的な損失危機

重要課題

- 省エネ強化、再生可能エネルギーの徹底活用等により長期的な温室効果ガス排出量を大幅削減する「緩和策」と気候変動による様々な影響に対処する「適応策」の両輪に係る施策の充実強化
- バイオマスのエネルギー・資源利用推進強化、建設廃棄物の削減、効率的な静脈物流システムの構築支援
- 自治体、企業、NPO、地元住民等多様な主体との連携・協働による生態系ネットワークの充実強化

基本とすべき5つの視点

総合性・連携性の発揮

- ① 環境と経済・社会の統合的向上、グリーン・イノベーション※貢献
※環境分野の技術革新による経済発展
(例:環境対応車の開発・普及及び住宅・建築物の省エネ性能の向上、省エネ・再エネ関係の技術開発・普及促進の一体的推進)
- ② 技術力を活かした国際交渉や国際環境協力に取り組む (例:IMOにおけるCO2排出規制の国際的枠組み作り主導と世界最先端の海洋環境技術開発・海外展開の一体的推進、再生水に係る国際標準化)
- ③ 面的な広がりを視野に入れた環境保全施策の展開
(例:流域単位における生態系ネットワーク形成、低炭素都市づくりの推進)
- ④ 人や企業の行動変容、参画・協働の推進
(例:環境教育、「見える化」等による公共交通機関利用、省エネ性能の優れた住宅・建築物の選択促進、多様な主体との連携による生態系ネットワーク形成)
- ⑤ 長期的視野からの継続的な施策展開を重視する
(例:長期的な気候変動予測、リスク評価等に基づく適応策決定、継続的リスク評価による見直し)

今後推進すべき環境政策の「4分野」「7つの柱」

I. 低炭素社会

1. 地球温暖化対策・緩和策の推進

- 1-1 低炭素都市づくりの推進
- 1-2 環境対応車の開発・普及、最適な利活用の推進
- 1-3 交通流対策等の推進
- 1-4 公共交通機関の利用促進
- 1-5 物流の効率化等の推進
- 1-6 鉄道・船舶・航空における低炭素化の促進
- 1-7 住宅・建築物の省エネ性能の向上
- 1-8 下水道における省エネ対策等の推進
- 1-9 建設機械の環境対策の推進
- 1-10 温室効果ガス吸収源対策の推進

2. 社会インフラを活用した再生可能エネルギー等の利活用の推進

- 2-1 海洋再生可能エネルギー利用の推進
- 2-2 小水力発電の推進
- 2-3 下水道バイオマス等の利用の推進
- 2-4 インフラ空間を活用した太陽光発電の推進
- 2-5 気象や気候の予測・過去の解析値の提供による風力・太陽光発電の立地選定等支援
- 2-6 国土交通分野の術力を活用した水素社会実現に向けた貢献の推進

3. 地球温暖化対策・適応策の推進

- 3-1 国土交通分野の技術力・総合力を活かした適応策の推進
- 3-2 水災害・沿岸分野における適応策の推進

II. 自然共生社会

4. 自然共生社会の形成に向けた取組みの推進

- 4-1 健全な水循環の確保の推進
- 4-2 海の再生・保全
- 4-3 水と緑による生態系ネットワーク形成の推進
- 4-4 ヒートアイランド対策等大気環境保全に関する取組の充実強化

III. 循環型社会

5. 循環型社会の形成に向けた取組の推進

- 5-1 建設リサイクルの推進
- 5-2 中古住宅流通・リフォームの推進
- 5-3 下水道資源の有効利用の推進
- 5-4 リサイクルポート施策の推進
- 5-5 海面処分場の計画的な整備の推進

IV. 分野横断的な取組

6. 環境保全の行動変容施策等の継続的展開

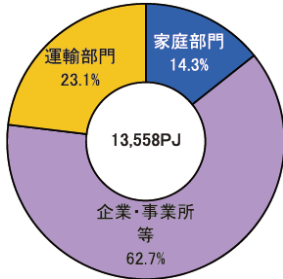
- 6-1 モビリティ・マネジメントによる自動車のかしこい利用等低炭素社会を支えるライフスタイル変容の促し
- 6-2 環境負荷の「見える化」による環境性能の高い住宅・建築物の選択等の推進
- 6-3 気候変動・防災に関する知識の普及啓発による自助・共助の取組推進
- 6-4 建設リサイクルの取組みの普及啓発による建設リサイクル参画の推進
- 6-5 環境教育等による生物多様性に関する普及啓発の推進

7. 技術力を活かした環境貢献の高度化の推進

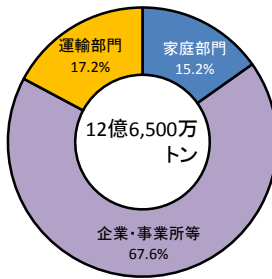
- 7-1 国際的枠組みの主導的参加と先端的環境技術利用・海外展開の一体的推進
- 7-2 環境共生型都市開発等の海外展開支援の推進
- 7-3 省エネ強化・再生可能エネルギー導入支援等に向けた環境貢献の高度化
- 7-4 気象情報による環境貢献の高度化
- 7-5 地球地図の整備による環境貢献の高度化
- 7-6 ICTを活用した環境貢献の高度化

わが国の部門別の構成比

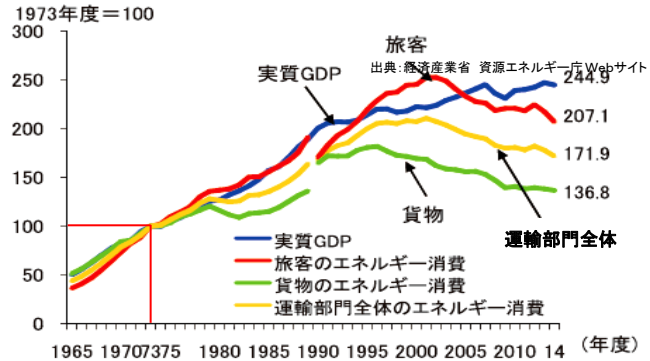
最終エネルギー消費の構成比
(2013年度)



部門別CO2排出割合
(2013年度)



GDPと運輸部門のエネルギー消費



1973年度と比較して、約2.4倍の経済成長(国内総生産)を遂げましたが、運輸部門全体のエネルギー消費は約1.7倍に留まっています。運輸部門では、省エネルギーの取組みが進んでいます。

バス・トラックのエコドライブ

エコカーの普及や技術的革新だけでは達成できない

データに基づく指導

機器の活用



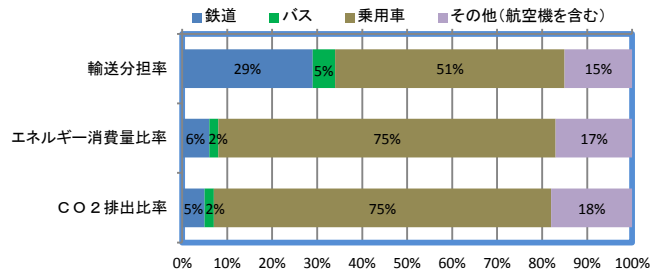
運転動作データにより可視化

自ら考える

行動改善

バスやトラック事業者の間では、機器を活用したエコドライブの取組みが広がっています。

交通手段別の環境負荷



(平成21年度:国土交通省調査結果)

おでかけの手段として、約半数の人が自家用車を選びますが、その行動による環境負荷は、わが国全体の約3/4を占めています。

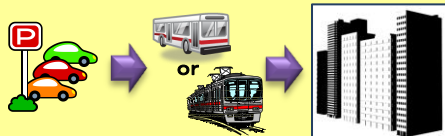
パークアンドライド

自家用車で通勤すると

- 渋滞
- 交通事故の心配



都市の手前で乗換え



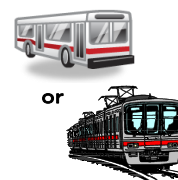
混雑する都市の手前に車を止め、バスや電車で中心部に向かう行動は、合理的であるといえます。

行先・目的に応じて賢く使い分ける大学生たち

自家用車を持っていると、モテる？

「そう思う」

※大学の環境サークルでアンケート



しかし、
混雑する
中心部へは
バスや電車で