

④ 自動車交通需要の調整

自転車道、自転車歩行者道など自転車走行空間の整備、駅前等における駐輪場整備等の推進により、自動車交通需要の調整を推進している。

対策評価指標については、1995 年度から 2010 年度まで約 3 万 km の自転車道等を整備するとの目標に対して、2005 年度までに約 2 万 km の自転車道を整備しており、概ね目標達成可能な水準である。引き続き、自転車道等の整備を着実に推進する必要がある。

[対策評価指標]：1995 年度から 2010 年度までの自転車道等の整備

- | | |
|-----------------------|----------|
| ① 目達計画上の目標値 (2010 年度) | 約 3 万 km |
| ② 実績値 (2005 年度) | 2.0 万 km |
| ③ 2010 年度の見込み | 約 3 万 km |

[CO₂ 削減量]

- | | |
|-----------------------|----------|
| ① 目達計画上の目標値 (2010 年度) | 約 30 万 t |
| ② 実績値 (2005 年度) | 20 万 t |
| ③ 2010 年度の見込み | 約 30 万 t |

(3) 産業部門 (建設施工機械)

(略)

(4) 一酸化二窒素対策 (下水道)

(略)

(5) 温室効果ガス吸収源対策 (都市緑化等)

(略)

(6) 業界団体の自主行動計画

(略)

3章 社会資本整備分野における地球温暖化対策の今後の方向性

3. 1 見直しの視点

社会資本整備分野における目達計画に定められた各対策・施策については、2章で評価したように、概ね目標に向けて順調に進捗していると言える。

しかし、5月29日に地球温暖化対策推進本部に報告された「京都議定書目標達成計画の進捗状況」によると、総合的に見れば、対策が進捗しているとは言えない状況にあり、厳しい状況にある。また、マクロ経済情勢についても、経済成長率見通しの上方修正等、排出量増加につながる要因も見られる。したがって、過去の進捗が見込みと較べ十分とは言えない対策の加速化を図るため、また、更なる削減の可能性が見込める対策の一層の強化に向けて、削減効果の確実な措置について早急に検討を進め、実施する必要があるとされている。

このような状況を踏まえ、社会資本整備分野についても、引き続きこれらの対策・施策を着実に推進するとともに、更なる削減の可能性が見込める対策の一層の強化に向けて早急に検討を進め、京都議定書に定められた目標を確実に達成することが必要である。

また、さる6月1日に、「21世紀環境立国戦略」が閣議決定された。その中で、地球温暖化対策については、「世界全体の排出量を現状に比して2050年までに半減させる」という長期目標を掲げ、中期的には、2013年以降の温暖化対策の国際的な枠組みの構築に向け3つの原則を掲げることを提案しているところである。今後の検討に当たっては、京都議定書の目標期間を超えた中長期的な視点にも立つことが必要である。

以上のような観点を踏まえ、今後の社会資本整備分野における対策・施策の検討の視点は以下のとおりである。

(1) ライフスタイルの変革も視野に入れた取組

本環境部会の平成16年の中間とりまとめにおいて指摘しているとおり、地球温暖化問題は、国民の日常生活や企業等の事業活動に起因し、それらのあらゆる段階から排出されており、温室効果ガス排出の影響が誰の目にも明らかなように顕在化するまでには長期間を要するという特徴を有している。

近年、コンビニエンスストアやスーパーマーケット、ファーストフード店な

どでは、人々のニーズの多様化、生活の 24 時間化にあわせ、営業時間の長時間化・深夜化が進んでおり、それぞれの家庭でも、1990 年当時にはほとんど見られなかった洗濯乾燥機や温水洗浄便座等の機器が導入されるとともに、パソコンやテレビなどの家電製品の保有台数が増加傾向にあるなど、ライフスタイルの変化が見られる。

しかしながら、上記のような地球温暖化問題の特徴と現状に鑑みれば、利便性や快適性を追求しつつも、温暖化対策実現に向けて個々のライフスタイルを見直すべき時代に来ているものと考えられる。国民一人ひとりが温暖化対策の必要性・重要性を自覚し、生活の豊かさの実感と CO₂ 排出削減が同時に達成できる社会の実現を目指し、公共交通の利用促進やコンパクトなまちづくりなども含めた「低炭素社会づくり」へ向けた検討が必要である。

（２）全ての関係者の参加と協働

地球温暖化対策は、行政のみならず、国民・NPO・企業・地域などすべての関係者が参加し、協働して取り組んでいくべきものである。一方、これまでは、国民一人ひとりが着実に行動を積み重ねてもらうためのメッセージや動機付けが十分ではなかったという反省がある。

いわゆる“見える化”という動きは、国民にとって必要な情報をわかりやすく提供することであるが、例えば省エネの取組に関する評価システムの検討を進めるとともに、取組による CO₂ 削減量などの具体的な情報を国民に提供することや、省エネによる経済性など国民一人ひとりにとってのメリットを具体的に示すことにより、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。

また、当事者にとって適切なインセンティブを付与することや、国民や企業などの関係者が参加し協働するための場を作ることも重要である。

（３）総合的な施策の実施

2050 年までに温室効果ガスを半減させるという長期的な目標の実現するためには、これまで構築されてきた我が国の社会経済構造を大きく変革することも視野に入れ、関係者が連携した総合的な取組が求められている。

まちづくりにおいては、郊外部に無秩序に拡散する都市構造を見直し、地域における交通手段の確保等の運輸部門とも連携したコンパクトなまちづくりを推進することが必要であるし、さらには地域・国土全体の構造を見直すという視点も必要である。

物流については、ユーザーサイドの意識変革も求めつつ、関連する社会資本の整備や荷主企業・流通事業者、物流事業者の連携、新たな技術開発の推進などの総合的な対策が求められている。

住宅・建築物については、断熱性能等の確保、建築設備との連携や総合的な評価を行うことにより、より効果的な省エネ措置とすることが可能となる。また、国土交通省、経済産業省、環境省の3省連携のもと設置した「ロ・ハウス構想推進検討会」における提案のように、ライフスタイルや住まい方についての意識啓発等を行っていくことも必要である。さらに、個々の建築物単体での取組のみならず、複数の建築物を対象とすることで、まちづくり面での取り組みも期待される。

今後は、このように関連する分野を横断した総合的な対策・連携した取組が重要であり、そのためには、行政においても、関係部署・関係府省間での連携をより一層緊密にする必要がある。また、国と地方公共団体とが連携し、各地域で地方公共団体が総合的に施策を実施できるようにする必要がある。さらに、民間企業の有する技術や経営ノウハウを活用した効率的な取組を推進することが必要である。

（４）他の政策目的との連携

地球温暖化対策として実施される施策の中は、他の政策目的を実現するものも当然のことながら含まれている。

例えば、都市における水と緑のネットワークを確保することは、ヒートアイランド対策という温暖化対策のみならず、結果として吸収源対策に繋がり、さらに、公共交通機関との適切な連携などを行い地域の魅力を向上させることで観光振興にも繋がる可能性がある。また、まちづくりにおけるコンパクトシティ化は、人口減少社会への対応、中心市街地活性化への寄与などとともに、地域全体としての環境負荷を小さくする可能性のある取組である。

今後、施策を考える上では、単に地球温暖化の効果のみではなく、より多目的な効果が実現できる付加価値の大きな施策となるような仕組みを構築し、付加価値の大きな施策から優先的に実施することが必要である。

また、近年、急速に整備が進んでいる ICT（情報通信技術）基盤を活用するという視点も必要である。

（５）長期的な視点に立った検討

社会資本整備分野における対策・施策の中には、それを実施し効果が現れる

までにかかなりの長期間を要するもの、したがって、現時点で効果を定量的に把握することが困難なものも存在する。

当面の、京都議定書の目標期間内における対策・施策を検討するに当たっては、その効果を十分に検証し定量的な分析を行うことはもちろん必要であるが、現時点では定量化が困難な施策、あるいは定量化に馴染まない施策についても、より長期的な視点に立って検討することが重要である。

また、個別の施策を評価する手法を検討するに当たっても、短期的なコストだけではなく、ライフサイクル全体で見た評価が必要である。

3. 2 今後の対策・施策の方向

3. 1 で述べた視点を踏まえ、当面、検討が必要な対策・施策の方向は以下のとおりである。

社会資本整備分野における取組は、本来、長期間を要するものであり、目達計画の期間内に概成するものは必ずしも多くはない。特に、都市構造や国土構造の変革も視野に入れた取組はかなりの長期間を要するものであり、したがって、目達計画の目標期間だけではなくその後も念頭に置いた中長期的な取組が常に求められている。

また、地球温暖化対策に資する取組ではあるが目達計画に数値目標が定められていない事業、例えば、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省 CO₂ 化、環状道路等幹線道路ネットワークの整備なども、社会資本整備分野には存在している。これらの事業についても、引き続き着実に実施することが重要である。

(1) 住宅・建築物の省エネ性能の向上

i) これまでの対策・施策について

(略)

ii) 住宅・建築物の省エネに係る実効性の確保

(略)

iii) 住宅・建築物の省エネ性能の総合的対策の推進

(略)